

計画交通研究会(都市モデル研究)

地方都市の現状と 都市モデルへの期待

まちづくり3法と都市計画

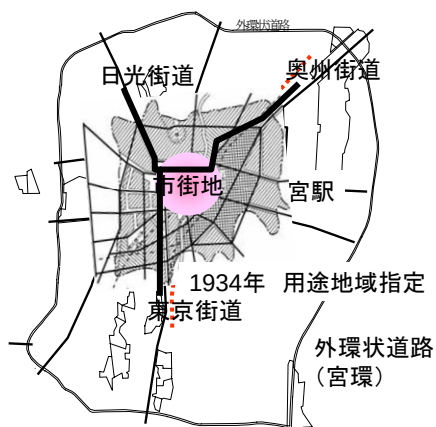
宇都宮大学
森本 章倫

1. 地方都市の現状

モビリティの変化が都市の形を変えてきた

- 徒歩の時代: 拠点施設
(城や神社)を中心に
- 鉄道の時代: 鉄道駅を
中心に
- 自動車の時代: 道路を
中心に

交通手段が都市構造
を変える



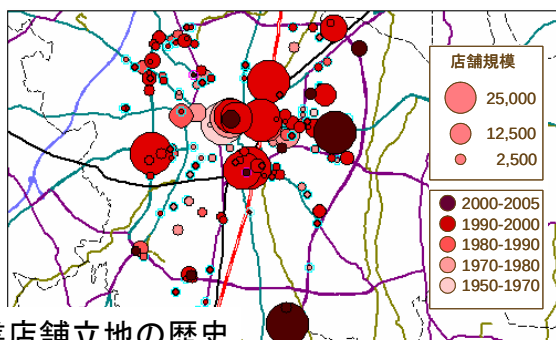
自動車依存型都市へ変貌した結果

- 地方都市の多くの市民がクルマで移動
- 手狭な既存駅の周辺より、郊外部の広域幹線道路の沿道のほうが魅力的

市場に合わせて
規制緩和の実施
(大店立地法2000.6)



郊外化の加速



宇都宮の商業店舗立地の歴史

ところが、郊外店舗立地が既存インフラ整備を混乱させる

郊外型店舗立地前



最大車列長 (VPH)



郊外型店舗立地後



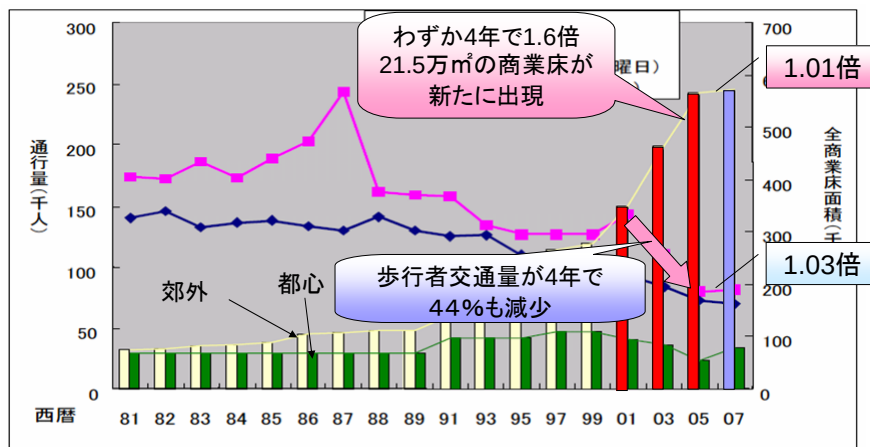
総床面積 33,000 m²
駐車台数 2,500台

総床面積 27,606 m²
駐車台数 2,300台

時間帯: 休日ピーク時
(P.M. 15:30-16:30)

どこを道路整備すれば良いの？

郊外立地が中心市街地の衰退に拍車をかける



通行量と大規模商業床(1000 m²以上)の経年変化

数百年かけて築いた都心部の伝統や文化も消えてゆく

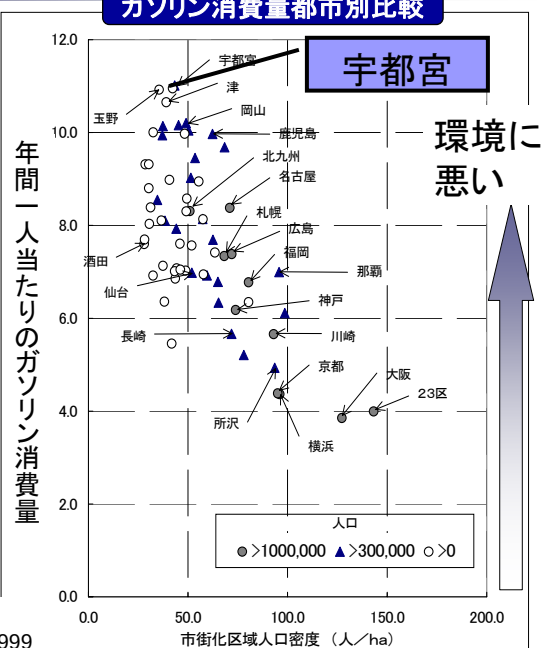
郊外立地が 環境負荷を増大

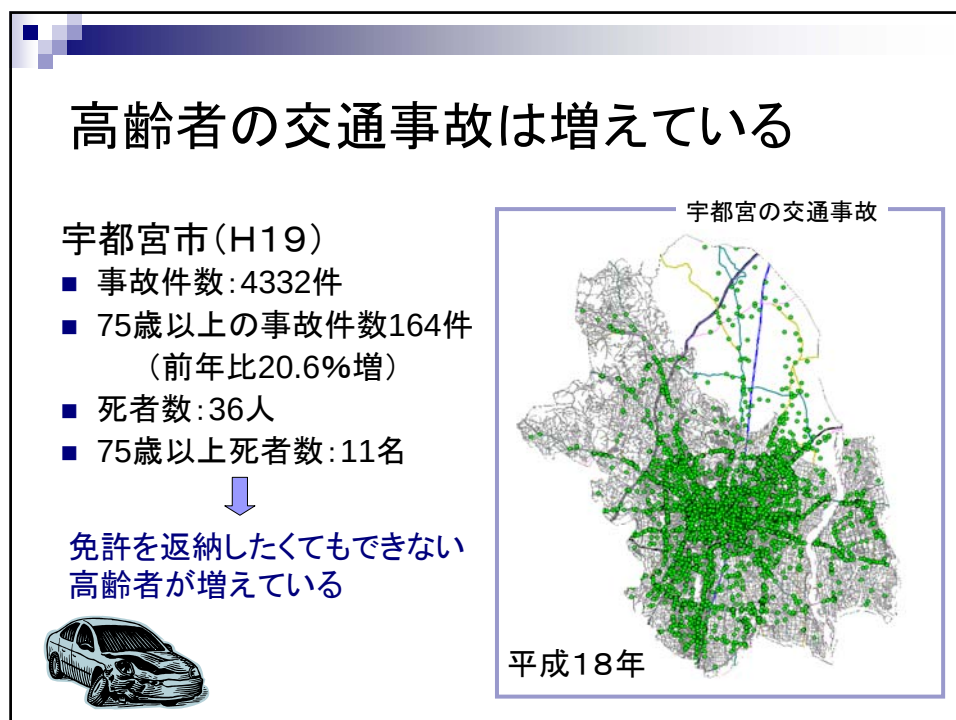
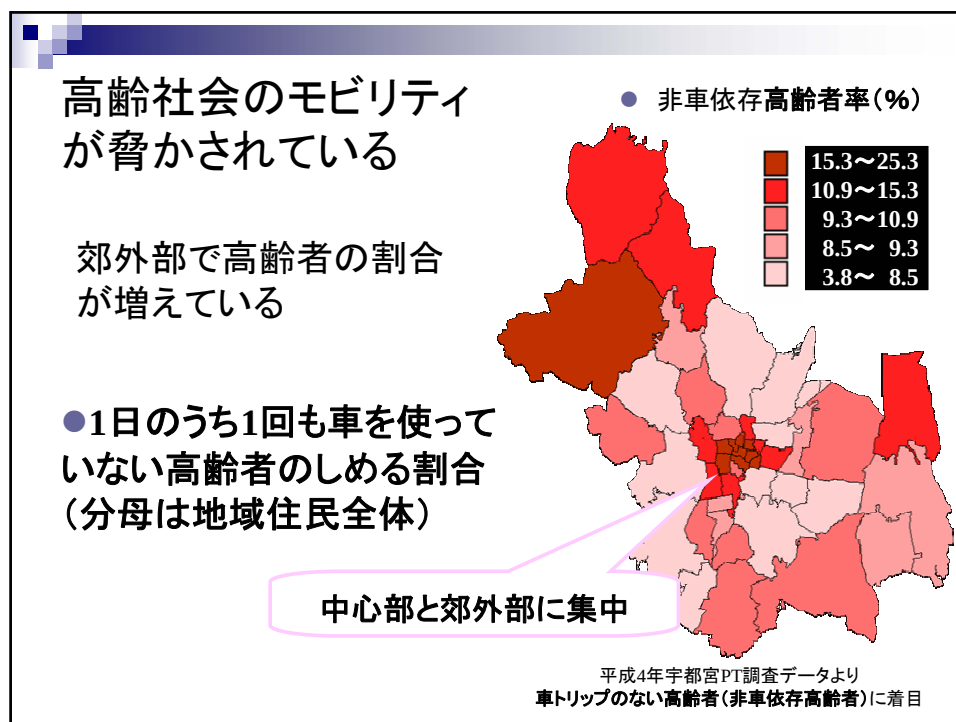
低密な市街地である
ほどガソリン消費
量が増える



引用: 谷口・村川・森田
都市計画論文集34、1999

ガソリン消費量都市別比較





このまま都市を放置すると・・・

■ 拡散型都市構造を放置した場合の問題

1. 公共交通の維持が困難
2. 超高齢社会の移動問題
3. 環境への負荷の高まり
4. 中心市街地の一層の衰退
5. 都市財政の圧迫

新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。
(社会資本整備審議会第二次答申) 2007年7月20日

- 都市化の時代(過密化)→多極分散政策
- 逆都市化の時代(スプロール)→コンパクト化政策

注目されるコンパクトシティ政策

一極集中型



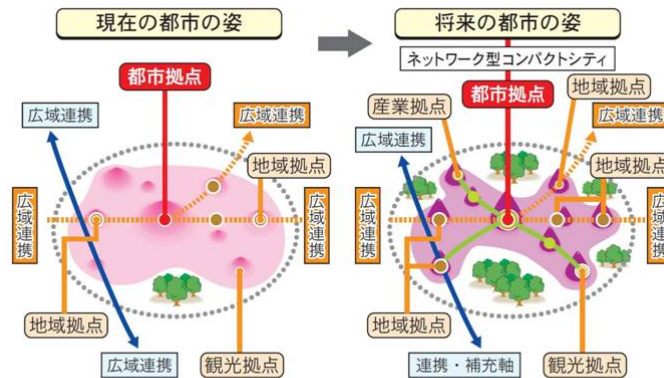
青森都市計画マスタープラン

クラスター型



富山市都市マスタープラン

第5次宇都宮市総合計画(平成20年3月)



(都市空間形成の基本方針)

土地利用の適正化と拠点化の促進により、都市のコンパクト化(集約化)を図るとともに、拠点間における機能連携・補完、他圏域との広域的連携のための軸を形成・強化するなど、「ネットワーク化」(連携)を促進し、これからの人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿であるネットワーク型コンパクトシティ(連携・集約型都市)の形成を目指します。

2. 現行法で実現できるか 街づくり3法に寄せる期待と不安

(1) 都市計画法の改正(2006)

大規模集客施設の適正立地が
図れるのか？

(2) 中心市街地活性化法の改正 (2006)

都心部に魅力は戻るのか？

(3) 大規模小売店舗立地法 (2005,2007: 指針改定) 交通アセスメントの限界



都市計画法の改正

(1) 大規模開発は抑制できるのか

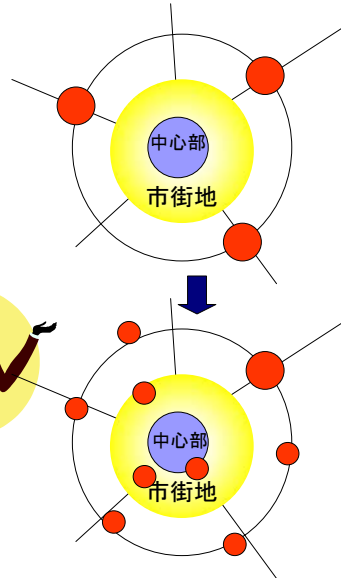
大規模集客施設(1万 m^2 超)が
立地可能な用途地域を見直し

- 1万 m^2 未満で立地可能な場所は多数ある

事業者の出店計画

A社: 都心進出
B社: 市街地点在
C社: 農地?

商業地域の拡散?



売れ残った工業団地の行方

財政の圧迫 vs 市街地の拡散

栃木県内の分譲中 の工業団地

- 工業団地: 276万 m^2
- 工場跡地: 20万 m^2
(2007.1現在)

造成主体

市、町、企業局、県土地開発公社、
市土地開発公社、(独)都市再生機
構、(独)中小企業基盤整備機構



広域調整は機能するのか？

市町村 都道府県
【地域の主体性】 【広域的な整合性】

両者の確保が必要

- 都道府県は関係市町村の意見聴取等に努める
- 市町村は都道府県に対して同意協議

地方の論理と国の思惑の相違
: 地方自治体VS広域行政

首長は自分の街の活性化を第一に考える: 任期内の成果

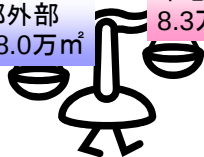


中心市街地活性化法

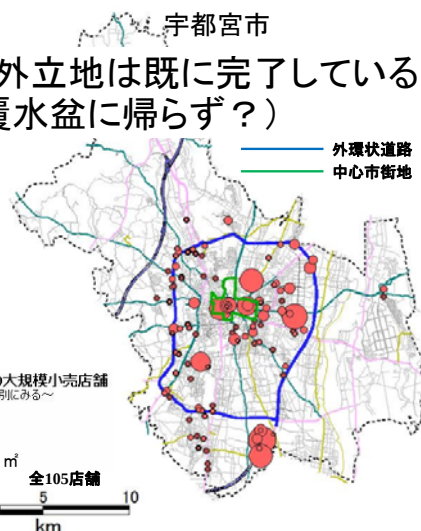
(2) 都心部の魅力は増加するのか？

1000㎡以上の大規模店舗

郊外部 58.0万㎡
中心部 8.3万㎡



- 郊外立地は既に完了している (覆水盆に帰らず?)

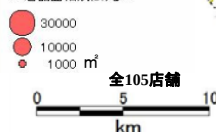


■ 急激なかけこみ需要

栃木県内で協議中の店舗(2007.1時点)

用途地域等	店舗面積
非線引き白地地域	6.2万㎡
市街地調整区域	4.2万㎡
工業地域	3.5万㎡
第二種住居地域	1.1万㎡
合計(8施設分)	15.0万㎡

宇都宮市の大規模小売店舗
~店舗面積別にみる~



都心部に魅力が戻るのか？

■ 一人当たりの商業床面積

宇都宮 vs 鹿児島

(50万人) (60万人)

宇都宮は都市全
体で商業床がダブ
っている

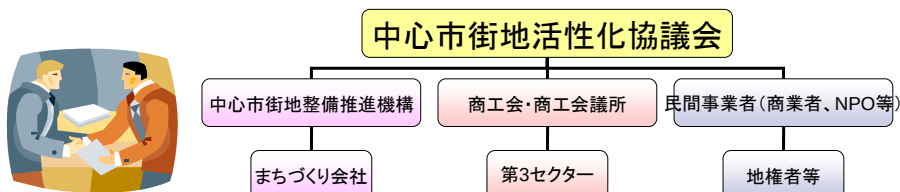


	中心市街地 売り場面積	中心市街地 シェア	市全体 1人当たりの売り場面積
宇都宮	8 万㎡	12%	1.47 ㎡/人
鹿児島	20 万㎡	29 %	1.04 ㎡/人

H14時点

民間主導による多様な主体の参画

多様な民間主体が参画する **中心市街地活性化協議会** の法制化



時間のかかる都心再生: 合意形成にかか
る時間と市場の行方

- ファースト・グロース VS スロー・グロース
- (市場競争原理) (成熟社会原理)

大規模小売店舗立地法

(3) 交通アセスメントの限界

- 2005年10月：指針の改定
地方公共団体の弾力的な運用を確保



- 中心市街地：立地規制の緩和（大店立地法特区など）
- 郊外部：厳しい交通アセスメントの実施（独自基準）

一見すると良さそうな政策だが・・・
この政策は短期的な効果を主として
している。



交通アセスメントの実施：交通流動予測

- 交通インパクトの予測精度の向上
- 事前に関係者間の十分な調整

わかりやすいアニメーションによる関係機関の調整



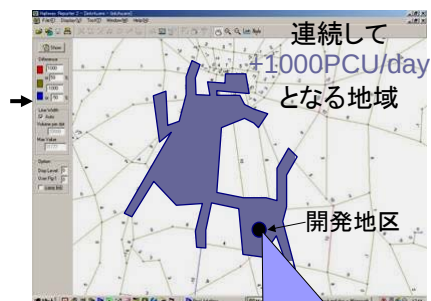
- 道路管理者と交通管理者の調整
- 開発業者への改良指導（受益者負担の原理）



現在の交通アセスメントは郊外立地を促進させる？

宇都宮のIC周辺地区

年次	店 舗 名	店舗面積
2003	大型SC A	41,500m ²
2004	生活関連専門店B	3,327m ²
2004	複合商業施設C	12,662m ²
	家電製品店D	7,780m ²
	ホームセンターE	39,887m ²
2006	大型SC A(二期)	13,408m ²
	合 計	118,564m ²

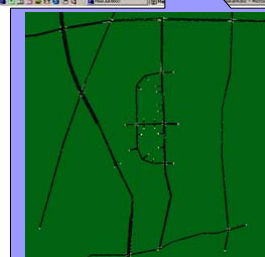


大規模店舗立地

↓
アセスメントの実施

↓
渋滞の緩和

土地利用
促進



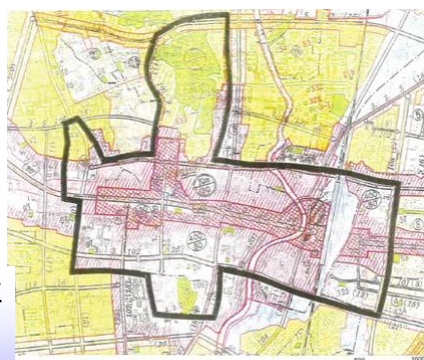
一方で、中心市街地に目を向けると・・

- 中心部が本店立地法
特区に指定されると・・
- 本店立地法指針の独
自基準は適用されない



渋滞緩和のための十分な事
前協議が実施されない

→長期的にみれば
土地利用促進にならない



宇都宮の中心市街地
(本店立地法特区)

何がおかしいのか→交通においてむち(道路混雑)
があるのにあめ(公共交通)がない

交通と土地利用の統合にむけて

異なる成長基盤

- 交通施設整備: 公共側が一定の計画目標を立てて整備
- 土地利用: 経済動向に左右され、土地市場の中で決定

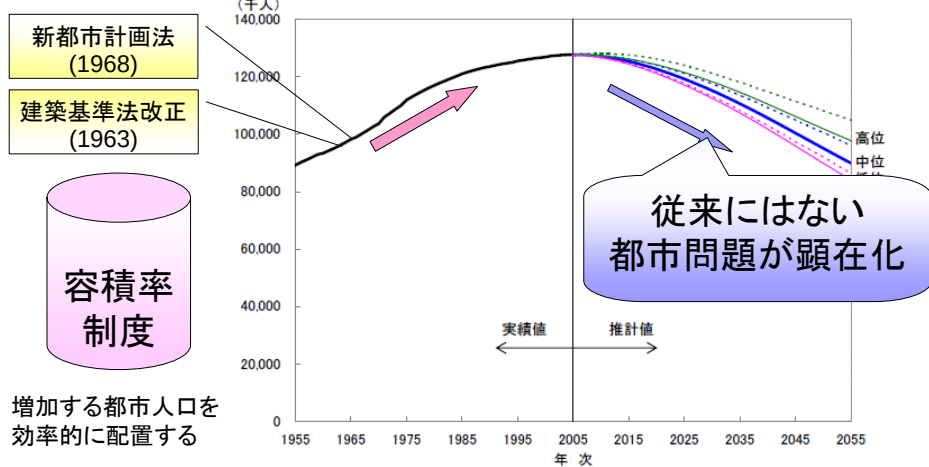


高度経済成長期は交通施設整備が需要に追いつかない
交通施設整備(供給) < 土地利用(需要)

そのため、土地利用規制(用途地域制)をもとに
土地利用(需要)をコントロールしてきた

人口減少下の都市の捉え方

わが国の人口推移



人口推計: 国立社会保障・人口問題研究所 2006.12

都市計画のパラダイムシフト

高い成長力がある時代
: 各種の規制が効果(量的な規制)
低い成長力の時代
: 総合的な調整が必要(質的な誘導)

- 人口減少期でも対応可能な仕組みが必要

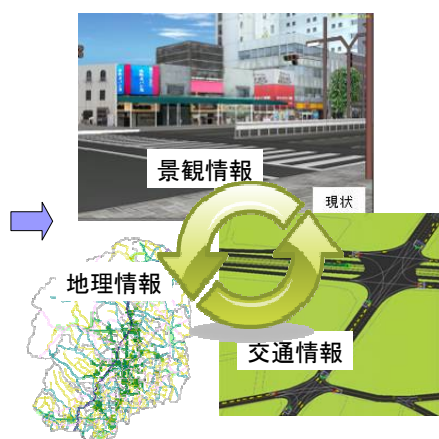
科学的なアプローチから、都市計画を考えてみたい



3. 都市モデルへの期待

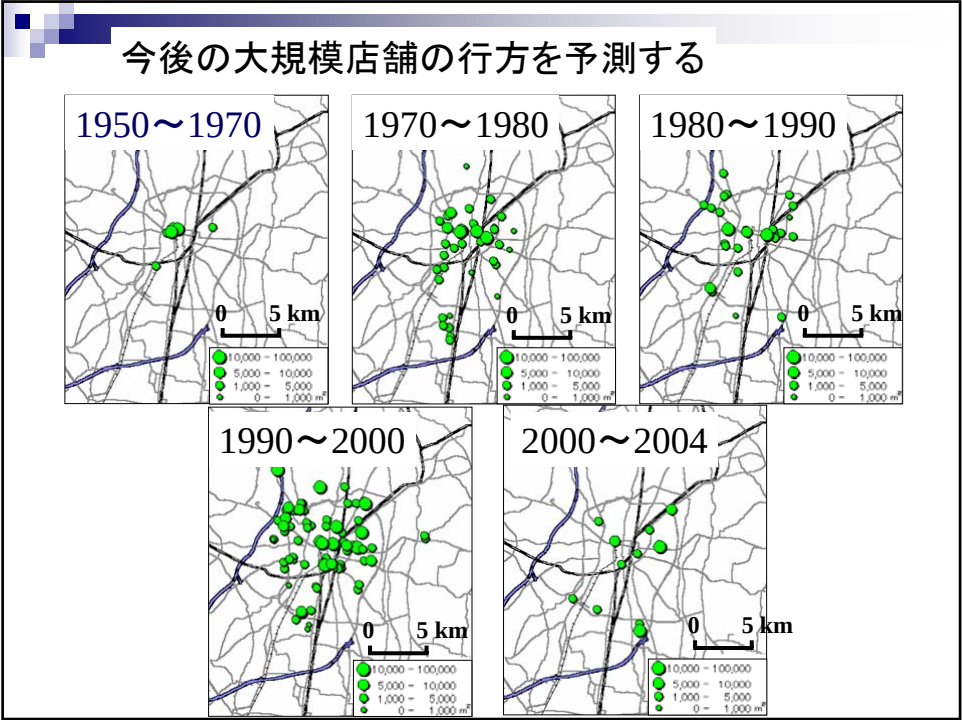
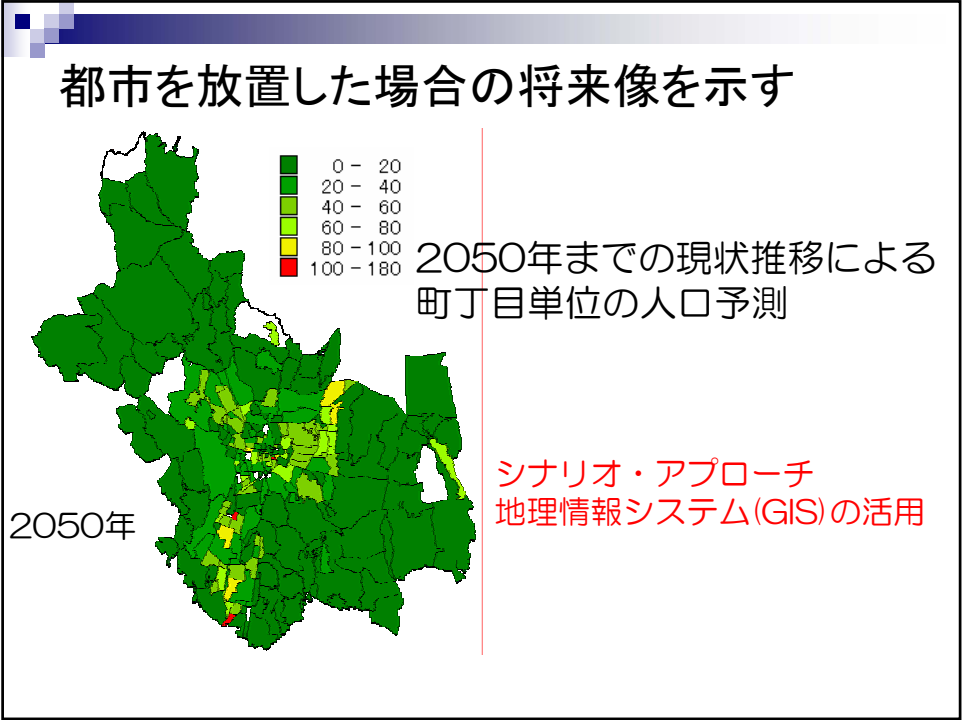


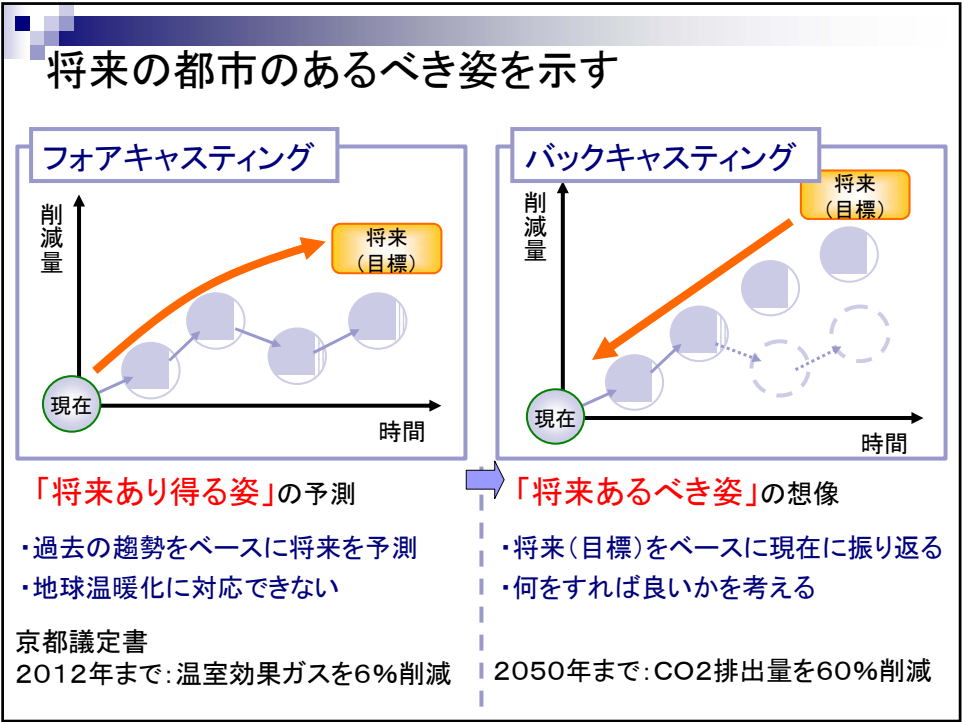
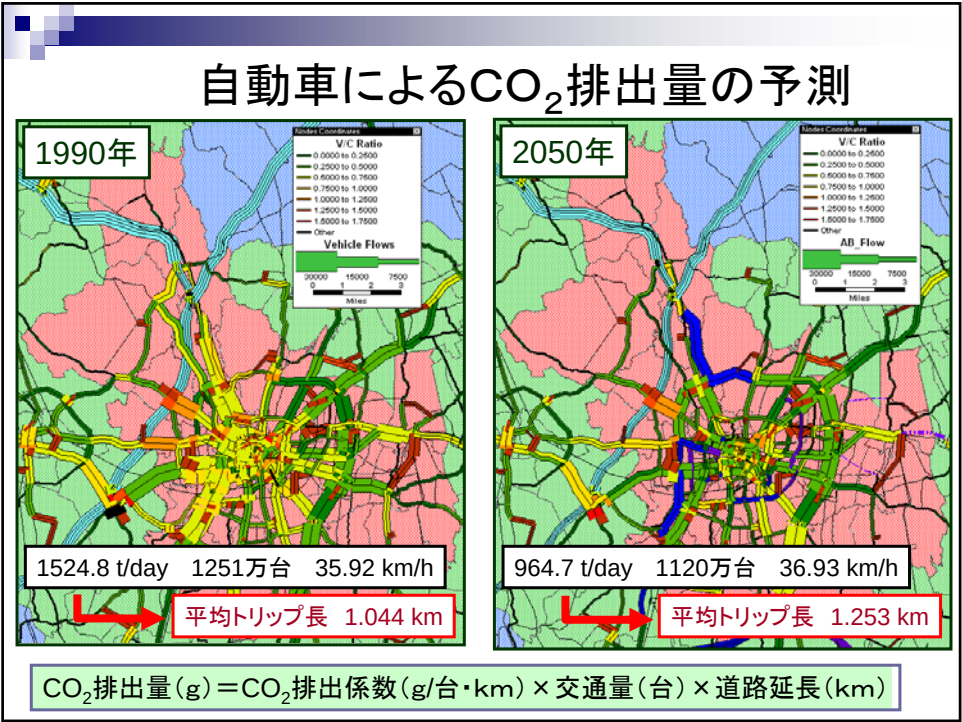
実在する都市空間



都市空間のシミュレーション

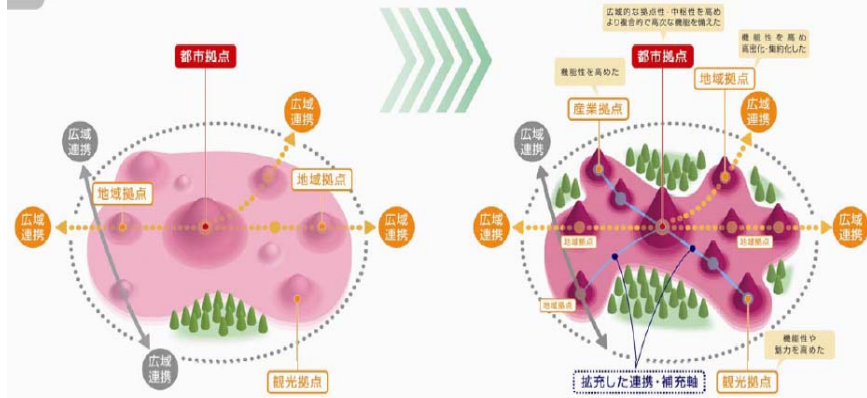






あるべき姿から将来計画をたてる

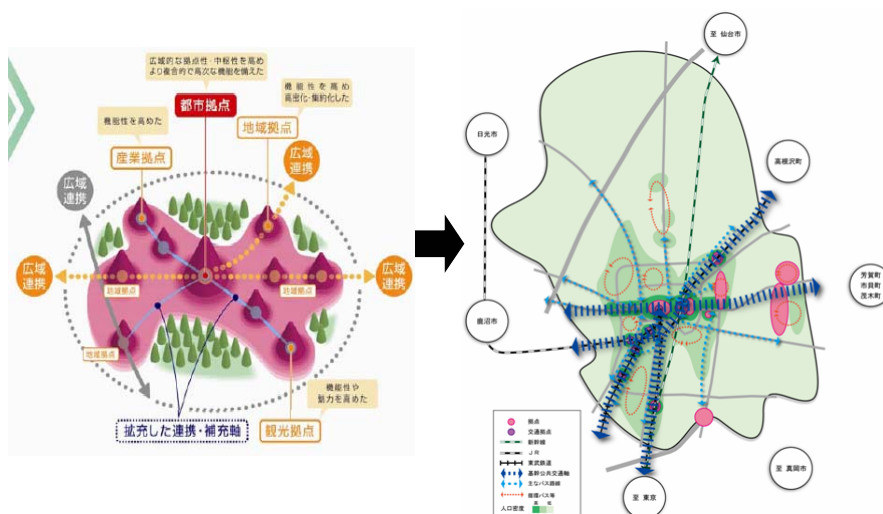
魅力のある拠点と拠点を結ぶ：連携・集約型都市



ネットワーク型コンパクトシティ構想

宇都宮市第5次総合計画の策定(2008.3)

都市像と都市交通戦略の連携



第5次総合計画

都市交通戦略イメージ図

あるべき都市像をCG化する



郊外拠点のイメージの具現化

LRT電停周辺の
土地利用イメージ



具現化した都市像を市民に見せる

2007年11月3日

- 将来の街の姿をCGで再現して、市民に見てもらった。



LRTだけでなく、美しい宇都宮の街並みをつくりたい！

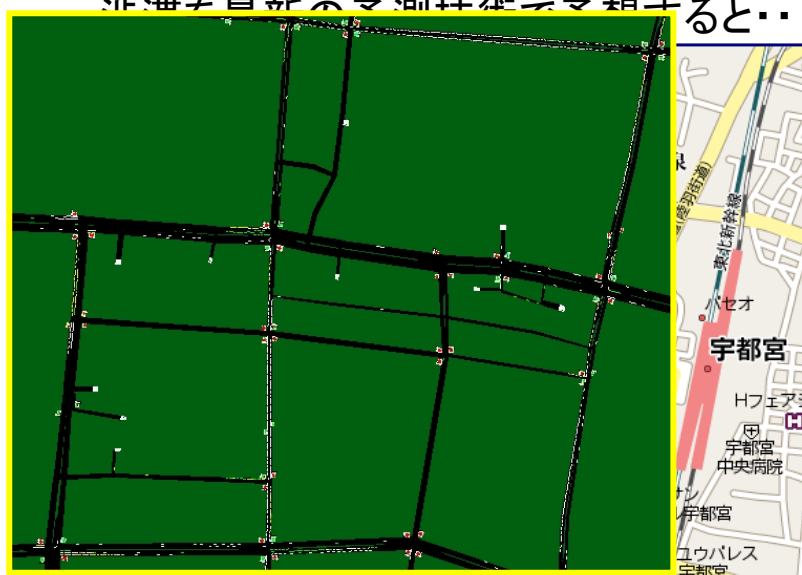
市民に将来都市を体験してもらう

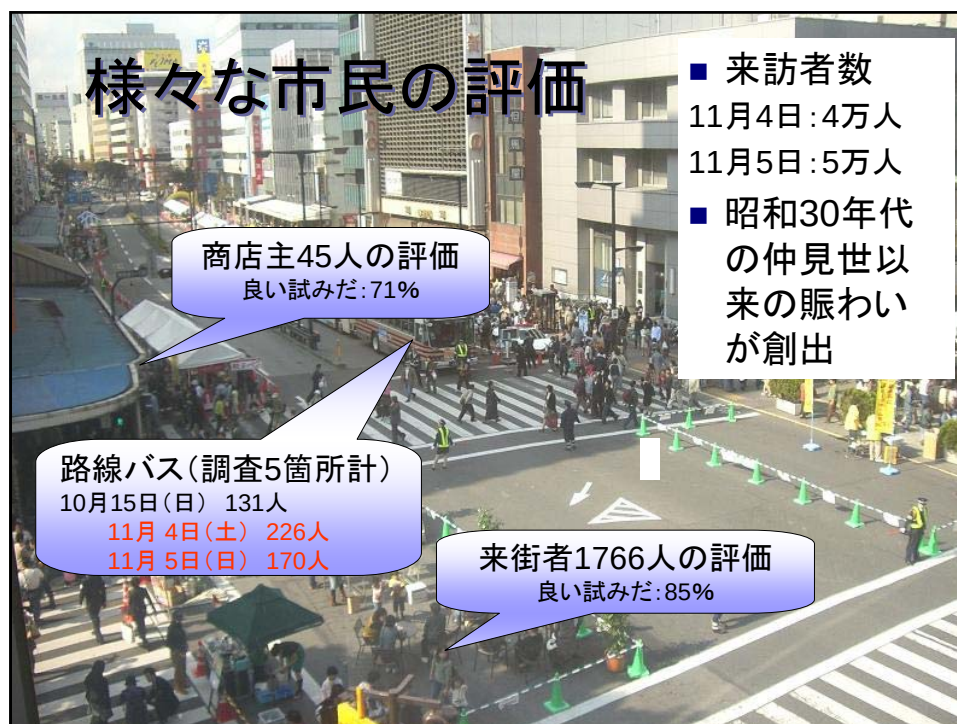
2006年11月4日(土)～5日(日):宇都宮市・大通り



関係機関への十分な合意形成にも活用

計画を具現化するための関係機関との連携と...





4. おわりに

今後の都市モデルの活用

精緻な将来予測

大規模な都市モデルの
効用



戦略的な活用へ

- ・ 環境問題の解決
- ・ 財政負担の軽減
- ・ 高齢社会へ対応 等



高齢者のモビリティ確保のため



CO²の削減のため



社会資本の効率的
投資のため



安全な交通環境のため



都心活性化のため

