

街路交通施策の最新動向

国土交通省 都市局 街路交通施設課
街路事業調整官 三浦 良平

～街路事業に係る予算について～

【平成30年度予算（交付金要望額）について】

まず施策の前に予算について説明していきたいと思えます。平成26年から30年度の要望額は傾向として増え続けております。

何故29年度少し下がったかという、28年度に、大型補正予算がありました。充当率でいうと、26年度から29年度にかけて約6割、4割5分、4割、4割でそれぞれ推移してますが、積み残しが毎年あるわけです。28年度の補正予算は当初予算の2割から2割5分で、結果的にその積み残しの一部がすべて消化されたということで下がったのが29年度当初予算の要望の減の原因であると考えております。

今年は29年度補正予算は、ゼロではないと思えますけれども、あまり期待できない状況となります。原因は福祉、医療福祉関係が増えて、公共事業系は増えないということになっているわけです。

【交付金の配分状況】

充当率は約4割と言ってますけども、これが本当に4割で確保できるのか、現在の我々が置かれている状況です。少し細かく見てみますと、社会資本整備総合交付金と防災安全交付金という柱に大きく分かれています。29年度は、社交金の方の要望が減りまして、防安金の方が増えました。結局、交通安全対策を重点事業として推進した一部が29年度に防安金側にシフトした結果として社交金の方が下がり、充当率としては、防安金が下がってしまったと推測しています。30年度も同じような傾向にあるということで考えていただければと思います。

【街路事業における交付金の重点項目】

重点的に支援する施策ということで柱立てをしています。連立事業については街路交通施設課としてもかなり重点的に推進しています。それなりに事業箇所も多いので、重点事業になっても先程のとおり必ずしも充当率を高く出来ません。重点事業であっても相当低い充当率になっているのが現実的なところなんです。

毎年、街路交通主管課長会議などの場でも申し上げますけれども、できるだけ絞り込みを行い、道路整備プログラムをしっかりと作って、本当に真に重要な優先度の高い事業を推進していくという考えがあります。逆にあまり手広く事業に手を付けないようにしてくださいということを話してきております。

都市計画課の方では、長期未着手の都市計画道路の更なる見直しを推進するため、夏に一回手引きのようなものを出しましたし、この年度末にもかけて、今出すべく準備をしています。第一、第二、第



三弾の長期未着手都市計画道路も残ってるので、これを少しでも解消しようとするために、もっと絞り込みができないかという検討をしています。

そうした上で、優先度の高いところから重点的に行っている自治体に国としてももしっかり支援する仕組みが出来ないかということを検討していて、道路局と調整をしながら仕組み作りを行っていきたいというのが、今の街路交通施設課で考えている施策になります。

【連立事業の個別補助制度の創設】

もうひとつ大きい話は、連続立体交差事業です。昨年度、着工準備採択という制度を準備いたしました。いわゆる事業認可をとるまでの間に国としても支援するという制度です。

補助金になりますので採択・不採択ということが発生します。準備して熟度の高まったところは採択と言う形で補助金が出されますが、そうではないところはもう少し計画を組み立てるようにメリハリをつけ、採択した事業箇所は、着実に支援するという仕組みに29年度から変わりました。

30年度要求は、事業認可をとった後も交付金ではなくて新しい補助金のような形の個別支援制度ができるということを制度化したいということで財務省に要求をしています。

～駐車場の配置適正化と高質化への誘導について～

【駐車場の整備状況】

駐車場の台数の推移としては、駐車場法に基づいて附置義務駐車場を作ることが徹底されていますので、開発が起こる度に駐車場は増えていきます。一方では近年、自動車保有台数は、横這いで都心部だと逆に減っています。

この経年変化を見比べたとき、このままで駐車場行政を継続していったら良いのだろうかという疑問が残ります。大規模開発地区の駐車場に入ってみたら空きが多く、平日の昼間も休日も満車になったところがないと思います。東京の都心部、例えば東京駅近くの大規模開発地区なんかはほとんどそのような状況です。

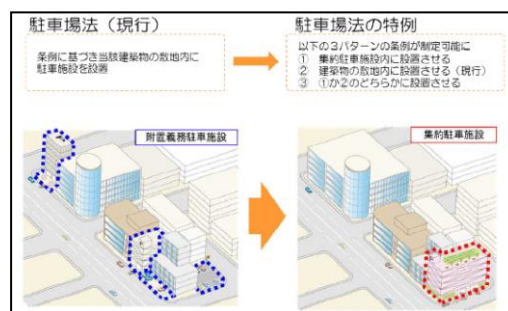
【駐車場の増加と散在による影響】

市街地が衰退し始めると、新しい投資をするよりもとりあえず駐車場にしておこうということになります。利用者がなくなると、大会社が来なくなり、駐車場だらけになっていく、という悪循環ができてきます。放っておくと長期的に駐車場が増えていくという問題が今後増えるということです。駐車場を出入りする車が、歩行者の横断を遮っているということをあまり私たちは意識していません。このままで良いのだろうかという問題意識が生じ、いわゆる配置に問題があるということです。東京の小さいところは街並みの分断と呼んでますけども、このような問題を解決する策が既に制度としてあります。

【駐車場法の特例】

エコまち計画と呼ばれているもので、全国に20計画ぐらいしかないと思いますけれども、駐車場は開発する土地に附置義務駐車場を用意するというのが大前提となります。

ビルが開発されると、当然そこに附置義務駐車場を作ることになります。開発が起こる度にその敷地に駐



車場が設置されることとなりますが、そうではなく統合しましょうという方法です。

実際にこの制度を使っているのは、長野県の小諸市だけです。中々この制度が普及していないというのが実態です。

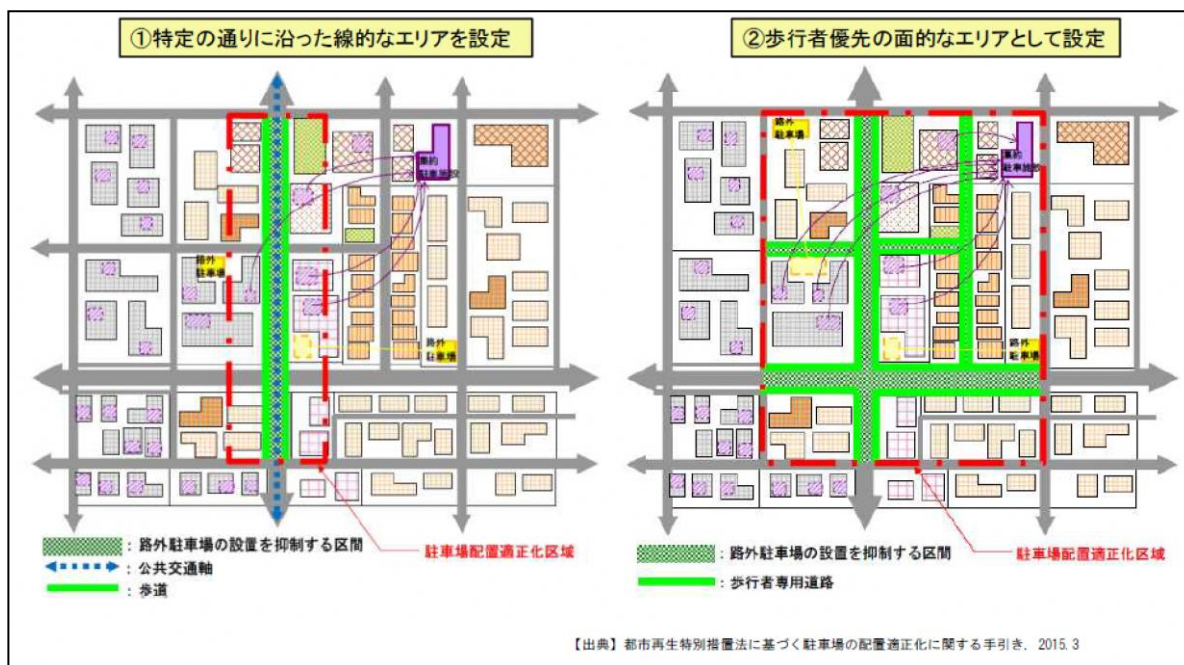
【駐車場配置適正化のイメージ】

街の特性によって色々なんですけれども、図に示す縦線の緑色の太い部分がメインストリートです。メインストリートは小さい都市にもあるのですから、全国の政令市、中核市、どこにでもあるはず。そこに、駐車場を作らせて良いのかということです。

例えば先程の制度を使えば、集約駐車場として指定して、ここで発生する附置義務駐車場は、原則こっちに飛ばしてください。この駐車場のキャパが大きければ、何回も受け入れることができます。黄色の部分、隔地と我々は呼んでますが、ここはダメだとしてもこっちで受け入れますよと、必ずしも集約をしないわけです。こうやって発生した台数分を別の土地（隔地駐車場）で受け入れる仕組みもあるということです。

必ずしも先程の難しい計画を作らなくても、市の運用で出来ます。メインストリートだけではなく、面的にそういう空間があるのであれば、出入口を設けさせないための駐車場施策というのを広く展開できます。

結論だけ言うと、まず大事なエリア、メインストリートだったり、特定の通りだけで良いと思います。その大事なエリアと需給状況ってどうなっているのかを把握して、量の最適化と配置の最適化をしっかりとやっていくということになります。なお、駐車場を残す、あるいは作り変えるのであれば、それは地域貢献的なことを意識することです。CO2対策に貢献するとか、防災面に貢献するとか、色々な項目があると思います。



【全国の事例の紹介】

- ・需給状況調査の結果、駐車場の量を減らすために附置義務緩和をした事例（高松市）
- ・駅の近くの土地を高度利用するために都市計画駐車場を廃止し、土地の有効活用を行った事例（福岡市）

・街中への過度な自動車の流入を助長させないとともに、駐車場の出入りによる全面道路の渋滞発生の防止と歩行者の安全確保のために、独自の駐車場の適正な配置に関する条例を策定した事例（金沢市）

・駐車場の配置適正化のために地域協定をつくった事例（横浜市）

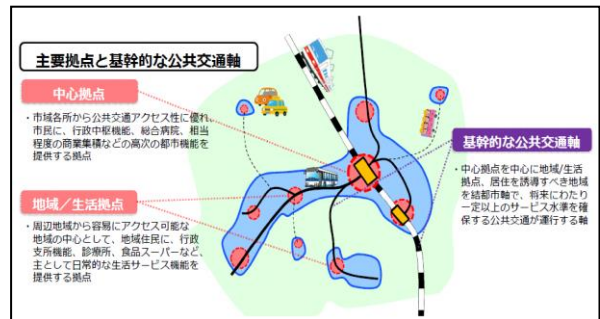
・駅前の駐車場と市の所有地とを代替して駅前広場として転用し、配置適正化を行った事例（福井市）

ある程度の実態を把握して、それに合わせて附置義務の限界量を地域によって落とすとか、あるいは民間の土地のリノベーションが最近起こってますので、そういった土地の前面道路をなんとかしようと、行政も一緒に考え、駐車場としてどうあるべきかを考えることが大事である思っているところです。

～都市・地域総合交通戦略により目指すべき都市像～

【集約型都市構造に向けた交通ネットワークの構築】

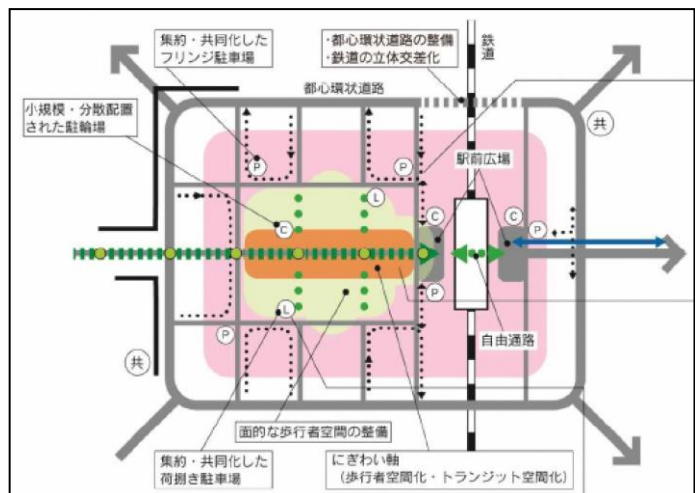
都市の計画論で、都市・地域総合交通戦略と言っていますが、この計画を作ればいいなと思っています。これは皆さんよく見たことのあるコンパクト+ネットワークの図になります。実現するための計画で都市部の願望みたいな感じになってますけども、公共交通軸に合わせて土地利用を展開していこうということで、これは大事なことなんですけど、実は足りてないことがあります。それが次になります。



【都市の活力を創出する拠点の形成】

この図は最近ではなくて、10年以上前に書かれた絵になります。メインストリートを二枚軸として、歩行者の環境改善と、フリンジ駐車場といって駐車場配置計画を分散したり適正配置を行っていく計画になります。今からは先程のコンパクトシティ+ネットワークの概念の延長で、街中の交通と土地利用の関係をもっと高度化していき、大事な通りの歩行者の安全性・快適性を向上させていきたいと考えています。

この戦略という計画を支援するツールを持ってますので、是非活用してほしいし、先程の条例のような新しい国の制度の適用などを選んで活用してもらおう市が増えて欲しいと思っています。



【都市・地域総合交通戦略の策定状況】

戦略が策定されてる都市数は93あります。相当程度あるんですが、残念ながら、先程の概念で中心部の大事なストリート、特に歩行者環境が大事なところですけど、これを色分けして街中でやってい

るのは新潟市だけになります。

街中の大事なところをどうしたいのかという意志を持って、できるだけ交通ケアしようとしているところはあまりないというのが調べてみて分かったことです。

【自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取組】

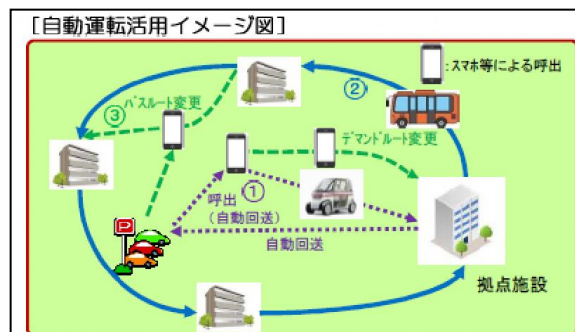
次は全く別の話題になりますが自動運転の取り組みです。今まで自動運転というと、国交省の中では自動車局が先導的に施策検討を始めていました。具体的には、全体像を整理したもので大きく3本柱となっていて、そのうち、3つ目の実証実験・社会実験の検討グループの中の、ニュータウンで何か出来ないかということと、ガイドウェイバスと書いてますけども、一般的なバス交通の中で何か出来ないかということで社会実験に向けた検討を始めているというご紹介です。

この社会実験ですが、そもそもコンパクトシティと言っている中で、自動運転車両が相当入ってきたら、本当にコンパクトシティができるのだろうか、というのをまず勉強する必要があるのではと考えています。

本当に一般の車両が全部自動運転でどこでも運んでいってくれるのであれば、郊外部の相当不便なところに、無人のタクシーが来てくれて、自宅から街中へ勝手に運んでくれる。これが自由にできるようになったらコンパクトシティの計画も難しくなります。このような観点もあれば、自動運転という技術を上手く活用すれば、何か事業政策も含めて積極的に何かできるのではないかというポジティブな考え方もあり、まだ整理が出来ていないので、自動運転とシェアリングという技術が入ってきた時に、交通がどう変わっていくかということから、勉強しようということ、実は今年度から始めてます。

【ニュータウンにおける多様な自動運転サービス】

ニュータウンで何をやろうとしているかという、イメージ図がここにありまして、簡単に言うと①はパーソナル自動運転者が来てくれて拠点まで運んでくれる。②は大型あるいは中型のバスで、これが自動運転で勝手に走っていて、そこに乗っかるということです。③はその組み合わせです。どこかの所までパーソナルで移動するんだけど、そこから先はバスに乗って行くことになります。そのような組み合わせで、最適化を図れないかといったことの検討を始めています。



【ガイドウェイバスを活用した基幹バスにおける自動運転サービス】

もう一つは、名古屋のガイドウェイバスです。高架の上をハンドル操作せずにガイドされて走っていきます。アクセルとブレーキは運転手がやります。アクセルとブレーキ技術から自動運転に出来ればハンドル操作は既に自動運転になっているため完全自動化されるということで、そういう発想から検討は始めています。

時間もきましたので、これで終わりたいと思います。ありがとうございました。