

魅力ある都市づくり

(6) 『コンパクトシティ』の推進』

郊外への都市的土地利用の拡大の抑制、中心市街地の活性化等を図るため、暮らしに必要な諸機能が近接し、効率的で持続可能な都市「コンパクトシティ」を推進するとともに、これらを相互に連携する社会資本整備を進める。

【目標】 中心市街地の活性化等を図るため、交通結節点の機能強化、街なか居住、無電柱化の推進等により魅力ある都市への再生を進める。

■ 目標達成のための具体的な施策の概要

- 空洞化が深刻な中心市街地の活性化を図るため、街路事業（シンボルロード等）や市街地再開発事業等により都市基盤の再整備や交流拠点施設の整備、道路空間の高質化を推進する。
- 中心市街地における優良建築物等整備事業、公営住宅整備事業等により、中心市街地の活性化と街なか居住を住民やNPOとも連携を図りつつ推進する。また、民間活力を活用した借上、買取公営住宅やPFIを活用した公営住宅の整備を推進する。
- 居住環境に身近な地区、近隣、街区公園の整備を推進し、魅力ある都市環境の形成を図る。
- 魅力と賑わいのある都市の拠点となる地区を形成するため、関連する都市整備の事業と整合を図りつつ、官公庁施設と民間建築物等の整備を一体的に実施する。

【指標】	指 標 名	現 在 (平成14年度末)	今後5箇年 (平成19年度末)	将 来 (10～15年後)
	1) 区画整理により良好な宅地等が形成される面積	630ha	1,015ha	着実に整備
	2) 都市公園の供用率	71%	75%	着実に増加

定義：1) DID地区内で実施中の土地区画整理事業で整備が完了した面積
2) 都市公園の計画面積に対する供用面積の割合（DID地区内）

【主要施策・主要事業】	
目標(将来の姿)を達成するため推進する主要施策・主要事業 ・街路事業（シンボルロード等） ・土地区画整理事業 ・市街地再開発事業 ・公営住宅整備事業 ・優良建築物等整備事業 ・都市公園事業 ・シビックコア地区計画の推進（合同庁舎計画予定の都市）	このうち、計画期間内(H15～19)において重点的に推進する主要施策・主要事業 ・街路事業（中央大通り荒川線：H19年度供用（青森市）（再掲）など） ・土地区画整理事業（盛岡駅西口地区、多賀城周辺地区 など） ・市街地再開発事業（いわき駅前地区：H19年度完成(再掲)、青森駅前第1地区、仙台市中央一丁目地区 など） ・街なか居住に資する公営住宅整備（山形県営鈴川団地（山形市）、仙台市営荒井住宅、気仙沼市営買取公営住宅） ・優良建築物等整備事業（福島市中町地区、山形市十日町地区） ・都市公園事業（いわき駅周辺地区緑化重点整備：H17年度完成） ・シビックコア地区計画の推進（鶴岡文化学術交流シビックコア地区計画（約40.3ha；鶴岡市））

NPO(Non Profit Organization): 民間非営利団体。営利目的でない社会貢献活動を行う団体。

PFI(Private Finance Initiative): 公的部門による社会資本の整備・運営に民間資本や経営ノウハウを導入し、民間主体で効率化を図ろうという政策手法。

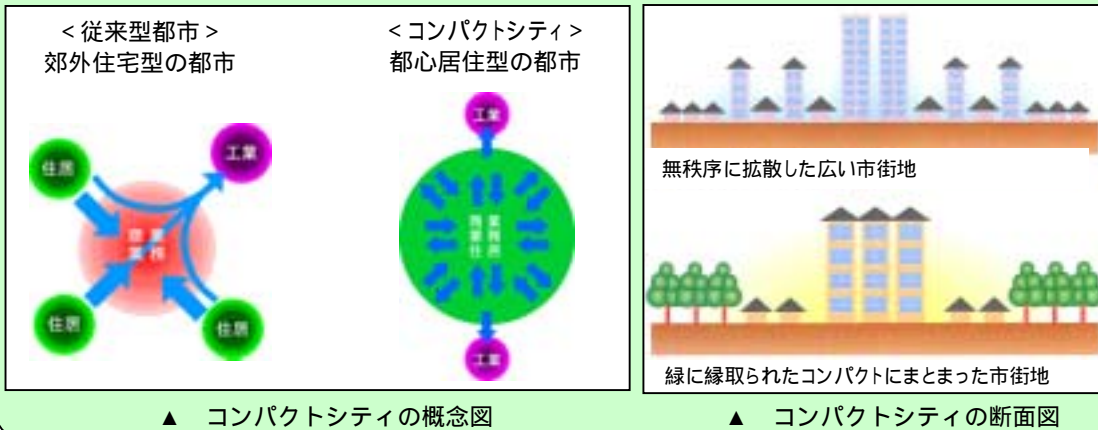
DID地区: 市町村の区域内で人口密度4,000人/km²以上の地区が互いに隣接して、その人口が、5,000人以上となる地区。人口集中地区。

● コンパクトシティの概念

日本の都市の多くは、市街地に高層建物と老朽化した木造住宅が密集した地区が混雑しており、環境や防災上の問題を抱えている一方で、利用されていない土地が散在している。また市街地周辺部においては、一戸建て住宅など、これまで多くの団地開発等が進められてきた。今後、人口減少が予想される中、さらなる市街地開発の拡大は、低未利用地が増加するとともに、都心の空洞化や交通渋滞、近郊の優良な農地や緑地の消失を招く恐れがある。

こうした課題に対する解決手段の一つが「コンパクトシティ」である。市街地の未利用土地を積極的に活用していくことにより、郊外への開発拡大を抑制し、農地や緑地の保全を図る。また商業・業務機能に偏った市街地中心部に居住空間を整備して、都心居住を進める。これにより職場と自宅が近くなり通勤時等の渋滞緩和が図れるとともに、生活に必要な様々な施設が集積していることから、高齢者など自家用車を利用できない人々も、商店街や病院、役所などに歩いて行けるようになる。

「コンパクトシティ」は、都市中心部にさまざまな機能を集めることによって、相乗的な経済交流活動を活性化させ、持続可能な暮らしやすい街をつくっていくとする、考え方である。



● 土地区画整理による市街地形成



▲ 土地区画整理事業（仙台駅東第一地区）

仙台駅東第一地区は JR 仙台駅の東に隣接しているながら、戦災をのがれたこともあり、敷地形態が旧来からの城下町の町割りに由来して狭小な短冊形であり、道路密度も低く、都市防災や住環境の面で大きな問題を抱えていた。

このため、土地区画整理事業により道路、公園を適正に配する基盤整備を行い、土地の高度利用を推進することにより、仙台市の新たな都心地区としてふさわしい市街地の形成を図るものである。

● 市街地再開発による街なか再生



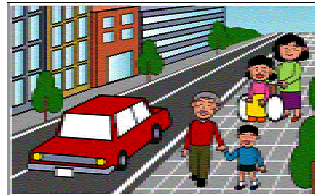
◀ 酒田市中町における市街地再開発

店舗、病院、分譲住宅、交流センター、介護老人福祉施設が併設した複合施設の整備

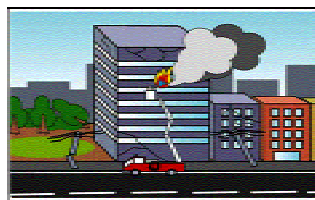
- 安全で快適な歩行者が利用しやすい憩いと潤いのある歩道空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等を図るため、道路の地下空間に、電力線・通信線等をまとめて収容する電線共同溝の整備及び身近な道路を歩行者及び自転車優先とする対策など快適な生活空間を形成する道路整備や道路空間の有効利用を推進する。
- 鉄道・バス・自転車・徒歩等複数の交通手段をつなぐ駅前広場等の交通結節点を改善し、利用者の利便性の向上、都市の交通機能の強化を図る。

【指標】		現 在 (平成14年度末)	今後5箇年 (平成19年度末)	将 来 (長 期)
指 標 名				
県庁所在地の無電柱化率(再掲)		10%	概ね20%(目標)	着実に増加
定義：県庁所在地での市街地の幹線道路(県道以上)延長に対する、無電柱区間(電線・電柱が存在しない区間)の割合				
【主要施策・主要事業】				
目標(将来の姿)を達成するため推進する主要施策・主要事業		このうち、計画期間内(H15～19)において重点的に推進する主要施策・主要事業		
- 交通結節点の効率的な整備 一般国道4号 長町拡幅(再掲) など - 電線共同溝の整備 - 情報BOXの整備 - くらしのみちゾーンの形成 - 中心市街地活性化の支援		(仙台市)陸前落合駅地区交通結節点改善事業：H16年度供用(再掲) (仙台市)泉中央駅地区交通結節点改善事業：H17年度供用(再掲) - など - 電線共同溝の整備 - 情報BOXの整備 - くらしのみちゾーンの形成 - 中心市街地の活性化の支援 (街路事業)郡山駅庚辰原線：H19年度供用 など		

● 電線共同溝



〔安全で快適な歩行空間の確保〕



〔都市災害の防止〕



〔標準的な電線共同溝のイメージ図〕



〔情報通信ネットワークの信頼性向上〕



〔都市景観の向上〕

▲ 電線共同溝事業の目的

【整備前】



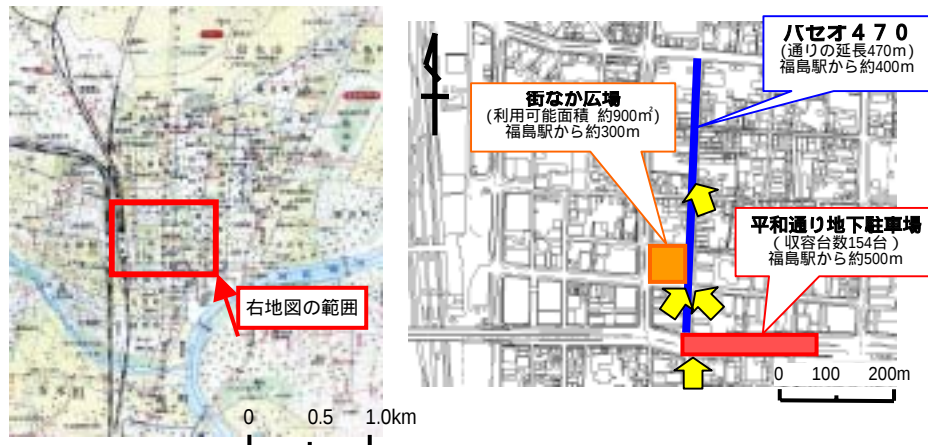
【整備後】



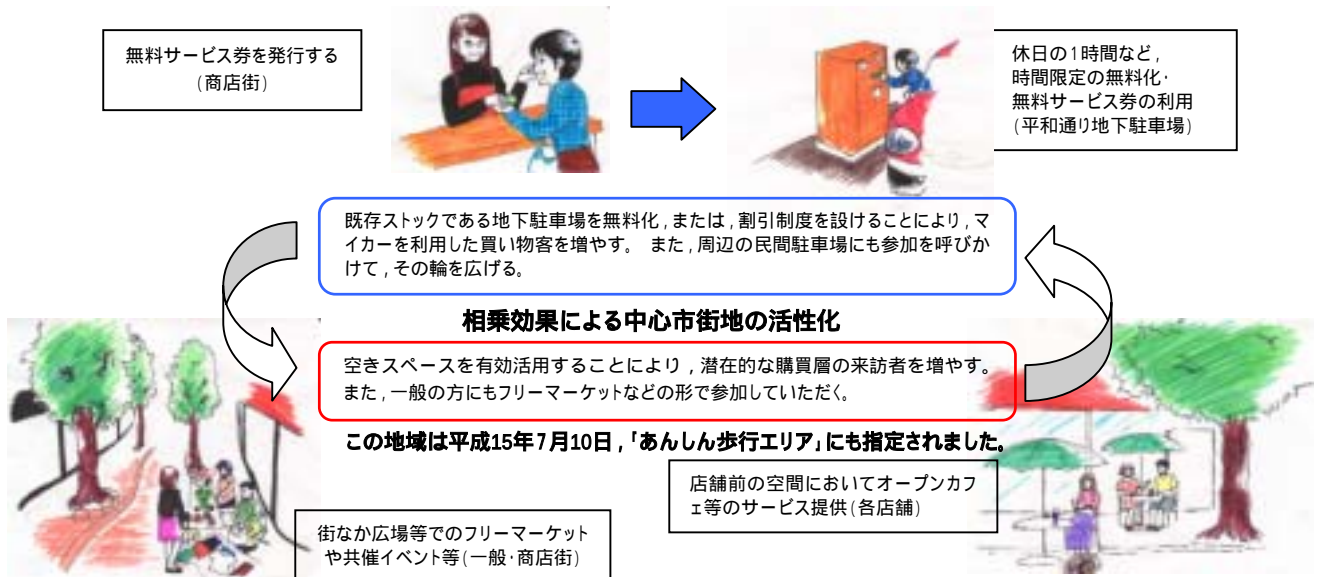
▲ 電線共同溝の整備事例

● 中心市街地活性化実験

位置図

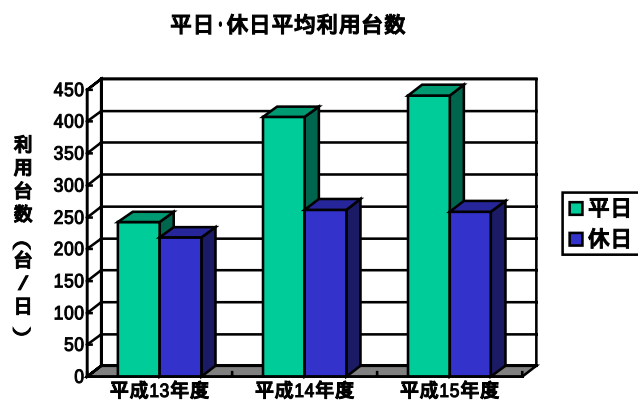


▲ 福島市における地下駐車場(既存ストック)を活用した中心市街地活性化実験



福島市中心市街地の平和通り地下駐車場などを、時間を区切って無料化・割引するとともに、街なか広場などでフリーマーケットを実施し、その出店料など収益の一部で駐車料金を補填する。最終的には、地域住民やNPO等が中心となり、公共空間を有効利用して継続的に中心市街地を活性化させる仕組み(公共空間活用ルールや活動資金調達)の構築を目指す。

▲ 福島市における中心市街地活性化実験の概要



平和通り地下駐車場は、平成13年4月に福島市の国道13号平和通りへ設置された収容台数154台の地下駐車場。

利用台数は上昇傾向にあり、開業5年後計画目標台数である、500台/日の約9割に達している。しかし、休日の利用台数は平日の約6割と少なく、休日利用の促進が大きな課題となっている。福島市中心市街地勉強会では、『駐車料金を割り引くとともに、街なか広場などの公共空間を活用したイベント等による収益金の一部でその補填をする』という、休日利用率向上と中心市街地活性化を目的とし、その仕組みを作るための社会実験を実施している。

▲ 平和通り地下駐車場の利用状況

【目標】 都市圏の交通の円滑化、環境の改善を図るため、道路交通渋滞対策や都市鉄道の整備等公共交通ネットワークの強化を行う。

■ 目標達成のための具体的な施策の概要

- 交通渋滞の解消・緩和を図ると共に環境の改善を図るために、各都市の規模、交通特性に応じて、道路周辺の土地利用を考慮しつつ、バイパス、放射・環状道路整備等による交通容量拡大策、交通需要の調整・抑制策である交通需要マネジメント(TDM) 施策、公共交通機関の利用促進、各種交通機関の連携によるマルチモーダル 施策、関係機関との連携により既存道路の利用価値を高める総合的な駐車対策や路上工事の縮減対策等、ソフトとハードを組み合わせた総合的な都市交通対策を実施する。
- 鉄道により分断された市街地を一体化することにより、交通の円滑化・渋滞対策等を図り、快適で魅力ある都市生活空間の形成を推進する。
- バス利用促進とマイカー交通量の削減による道路交通渋滞の削減を図るため、バス停留所の改善、PTPS の導入により、バス利用環境の改善を行う。
- 都市圏の交通の円滑化、環境の改善を図るため、都市鉄道の整備、在来線の新駅設置や輸送力増強等公共交通ネットワークの強化を行う。

【指標】			
指 標 名	現 在 (平成 14 年度末)	今後 5 箇年 (平成 19 年度末)	将 来 (長 期)
1) 道路渋滞による 1 人当たりの年間損失時間	33 時間/年	29 時間/年	着実に減少
2) 市街地における都市計画道路の整備率	55%	59%	着実に増加
3) 都市部における放射環状道路の整備率	75%	80%	着実に増加

定義：1) 一般県道以上の道路における渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間との差を人口で除した値
2) 市街化区域もしくは用途区域内の都市計画道路の計画延長に対する整備済み延長の割合
3) 県庁所在地及び人口 30 万人以上の都市において放射環状道路として位置づけられている都市計画道路の計画延長に対する整備済み延長の割合

【主要施策・主要事業】	
目標(将来の姿)を達成するため推進する主要施策・主要事業 ・地域高規格道路の整備(再掲) 郡山西環状道路(郡山バイパス) 盛岡秋田道路(角館バイパス) 仙台南部道路 など ・バイパスや現道拡幅の整備 ・放射・環状道路等の整備 ・交差点改良 ・交通需要マネジメント(TDM)施策 ・路上工事の縮減 ・信号現示の調整等公安委員会との連携 ・街路事業 ・土地区画整理事業 ・バス利用環境の改善 ・都市鉄道の整備 ・在来線の新駅設置や輸送力増強	このうち、計画期間内(H15～19)において重点的に推進する主要施策・主要事業 ・仙台南部道路 仙台南インター線 期(有料含み): H16 年度供用(再掲) ・一般国道 4 号 花巻東バイパス: H19 年度供用 ・一般国道 4 号 仙台拡幅: H19 年度供用 ・一般国道 7 号 青森西バイパス: H17 年度供用 ・一般国道 286 号 鉄砲町拡幅: H18 年度供用 ・(青森県)主要地方道 八戸環状線 市川町工区: H16 年度供用 ・(岩手県)主要地方道 一関大東線 前堀: H16 年度供用 ・(岩手県)主要地方道 盛岡和賀線 羽場: H17 年度供用 ・(山形県)主要地方道 山形上山線 金瓶工区: H19 年度供用 ・(山形県)主要地方道 新庄戸沢線 松本工区: H19 年度供用 ・(山形県)一般県道 下原山形停車場線 清住町工区: H19 年度供用 ・国道 13 号大橋交差点改良(秋田県平鹿町: H19 年度完成) ・国道 112 号城北交差点改良(山形市: H18 年度完成) など

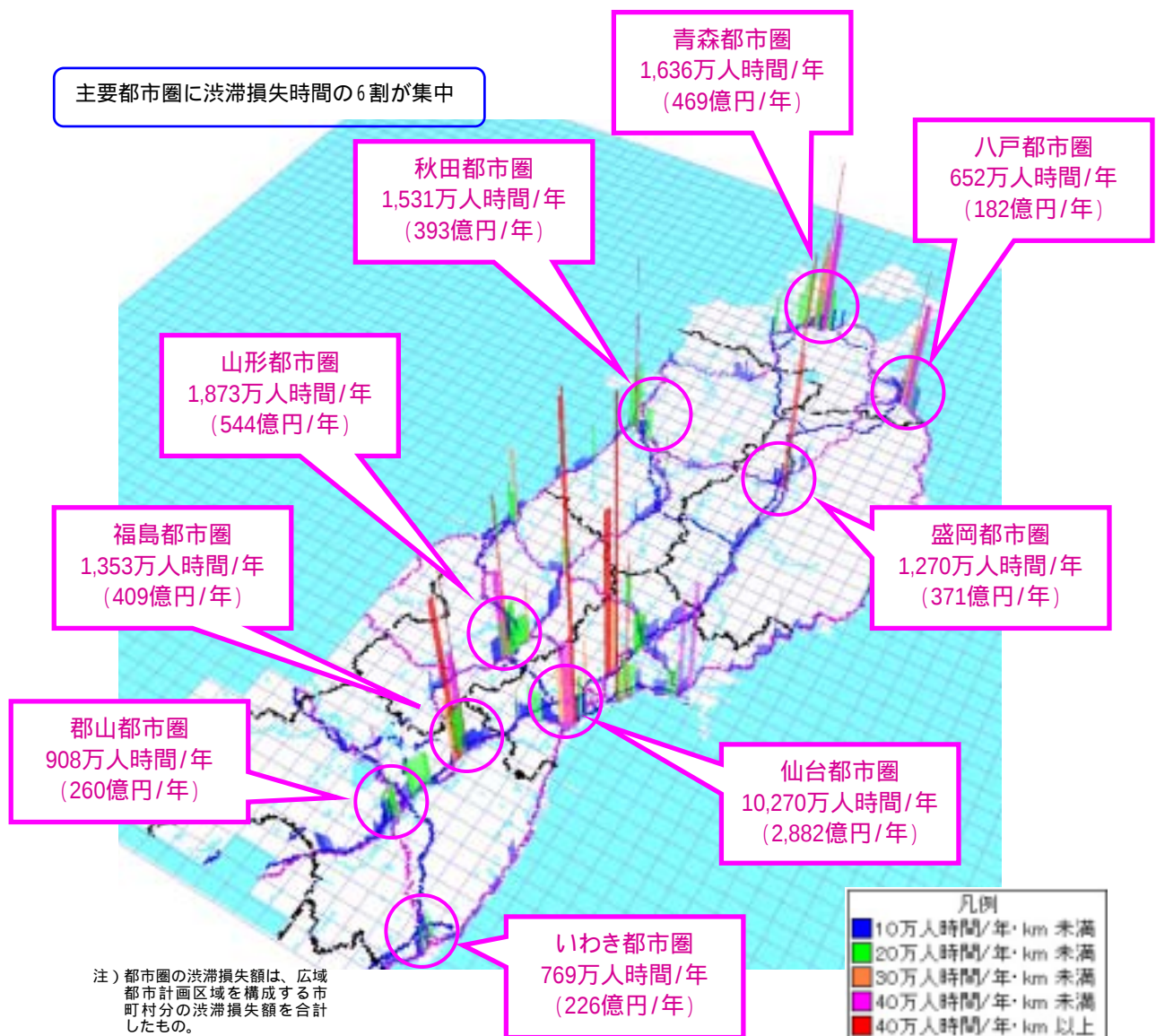
交通需要マネジメント(TDM:Transportation Demand Management):都市又は地域レベルの道路交通混雑の緩和を道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率の利用、発生源の調整等、交通需要量を調整(=交通行動の調整)することによって行う手法の体系。

マルチモーダル:道路や航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関の連携を通じて、利用者の利便性に対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系。

PTPS:公共車両優先システム。信号機等のコントロールにより、バスの運行を円滑にさせるシステム。

- ・交通需要マネジメント（TDM）施策
- ・路上工事縮減対策の推進
- ・信号現示の調整等公安委員会との連携
- ・街路事業（下白銀福村線（弘前市）盛岡駅本宮線（盛岡市）横山金足線（秋田市）東原村木沢線（山形市）勿来岩間線（いわき市）など）
- ・土地区画整理事業（仙台市長町副都心地区・JR 東北本線長町駅付近限度額立体交差事業：H18 年度鉄道高架化完了（仙台市） など）
- ・オムニバスタウン 構想の推進
- ・仙台市地下鉄東西線（仙台市）
- ・在来線の新駅設置や輸送力増強

● 主要都市圏における渋滞損失時間の現状



オムニバスタウン：バスが持つさまざまな利便性を生かし、渋滞や環境汚染のない快適な交通を目指すまちのこと。

● 著しい仙台都市圏の渋滞

■ 仙台市周辺部の渋滞損失額

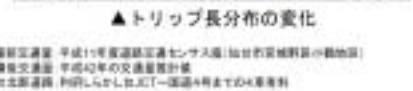
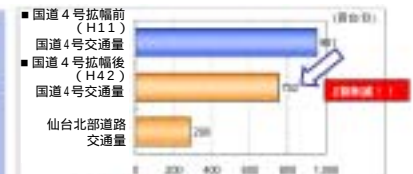
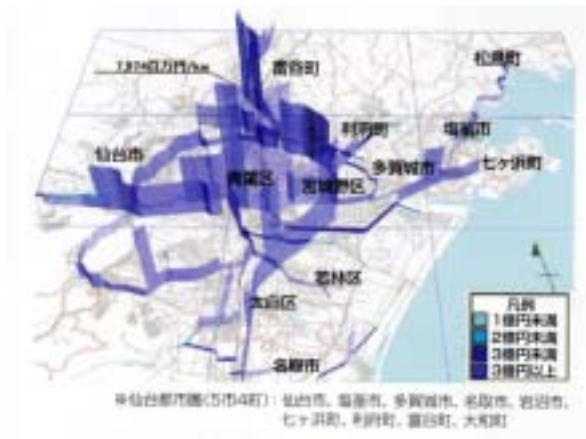
渋滞によってロスする時間をお金に換算すると、宮城県では年間およそ3,800億円にも達する。

その約8割は、仙台市を中心とする仙台都市圏で発生している。

■ 仙台拡幅の整備により国道4号の通過時間が短縮

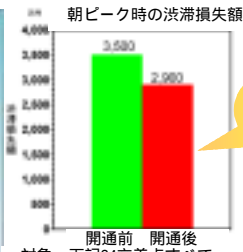
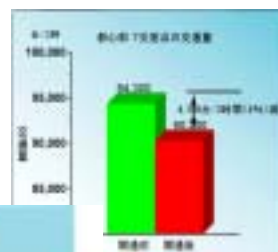
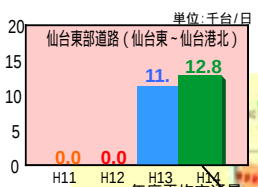


さらに、仙台北部道路との機能分担による円滑な交通の確保が図られる。



● 仙台都市圏の環状道路形成に伴う渋滞の緩和

仙台都市圏を囲む環状道路の形成が進むにつれ、その整備効果が徐々に表れてきている。

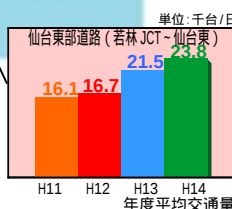
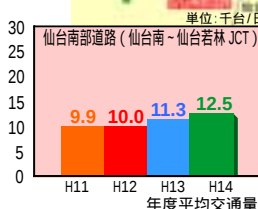
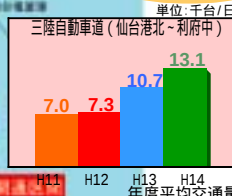


日あたり600万円もの損失額が低減。

調査日
開通前:H13.7.31
開通後:H13.9.5

▼集計交差点

自専道の交通分担が向上し、現道の負荷が軽減。



都市圏自動車専用道路の利用交通量が増加

都市圏内の一般道路の交通量が減少

渋滞緩和効果
都心部の渋滞交差点では、ピーク時の流入交通が減少

● 仙台都市圏における施策展開

仙台市中心部においては種々の TDM、マルチモーダル施策を展開し、中心部への自動車交通の流入を抑制し、渋滞の緩和・沿道環境の改善を推進する。

< TDM、マルチモーダル施策の事例 >

快適なバス停空間確保（バスペイ、上屋、ベンチ設置等）



（バスペイ設置の例）



▲ バス専用・優先レーンの拡充・バスペイ設置の例



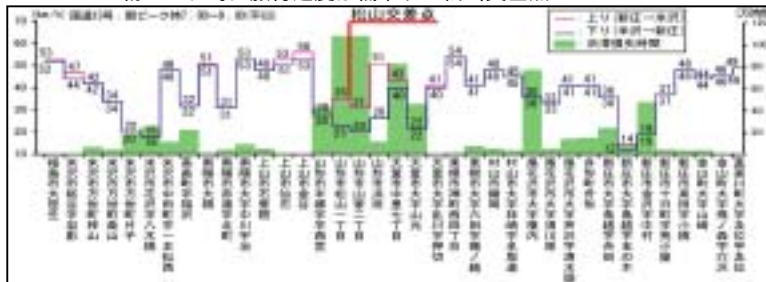
▲ 駅前広場および駅周辺施設の整備

● 山形都市圏を中心とした渋滞対策（「山形のみち業績計画書」より）

山形市への通勤通学者が多く、市内中心部に流入する幹線道路に多くの交通が集中するため、交通需要に対する交通容量が不足し、慢性的な渋滞が発生している。

特に、松山交差点が位置する区間はこれまで年間364万時間（県全体の9%）の渋滞損失が発生し、慢性的な渋滞を引き起こしていた。

■ 朝ピーク時に旅行速度が低下する松山交差点



資料：国土交通省山形河川国道事務所（プローブ調査結果）



松山交差点立体化により
おおそ年間67万時間の削減
（年間20億円）（試算値）



▲ 国道13号松山交差点付近の渋滞状況

山形都市圏の渋滞による損失を削減



- 鉄道の高架化による一体的な市街地整備



▲ 仙台市長町副都心土地区画整理事業
(JR東北本線長町駅付近限度額立体交差)

- 仙台市における都市鉄道の整備



▲ 仙台市地下鉄東西線の整備予定路線

【目標】 住民等が快適な生活を送ることができるよう、水と緑に親しめる都市環境の形成、沿道環境の改善を図る。

■ 目標達成のための具体的な施策の概要

- 都市公園、緑地の整備により水と緑にふれあえる都市環境の形成を図る。
- 良好な水辺空間を創出するために、公共下水道雨水幹線等を利用した、せせらぎ水路、植栽等の整備を実施する。
- 住民等が水と緑に安全に親しめる河川空間、さらには自然体験や環境学習の場となる河川空間の整備を推進する。

【指標】			
指 標 名	現 在 (平成14年度末)	今後5箇年 (平成19年度末)	将 来 (10～15年後)
1) 都市公園等の水と緑の公的空間確保量	6,620ha	7,230ha	着実に増加
2) 水と緑に安全に親しめる河川空間確保量	530ha	870ha	1,160ha
3) 水辺ふれあい拠点へのアクセス30分圏のカバー率	40%	43%	着実に増加

定義：1) 都市公園及び地域制緑地面積（地域制緑地面積：緑地保全地区、条例に基づく緑地のみ）
2) 地域住民等が水と緑に安全に親しめることができる河川空間確保量
3) 水辺の楽校や水辺プラザなど、水辺ふれあい拠点に対してアクセスが容易となった市街地の面積（整備箇所を中心に半径15kmの周辺：車で30分圏内で到達できるエリア）の全体計画面積に対する比率

【主要施策・主要事業】	
目標(将来の姿)を達成するため推進する主要施策・主要事業 - まちづくり総合支援事業 - 都市公園事業 - 公共下水道事業 - 特定環境保全公共下水道事業 - 都市下水路事業 - 一般河川改修事業（荒川） - 河川環境整備事業（水辺の楽校プロジェクト（北上川、最上川）地域交流拠点「水辺プラザ」（北上川、子吉川、最上川）桜づつみモデル事業） - 桜回廊整備事業（最上川）	このうち、計画期間内(H15～19)において重点的に推進する主要施策・主要事業 - まちづくり総合支援事業（寒河江地区（寒河江市）など） - 都市公園事業（滝沢総合公園：H19年度供用、芋川桜づつみ河川緑地：H19年度完成、三崎公園（いわき市）など） - 新世代下水道支援事業制度 水環境創造事業の実施（青森県板柳町公共下水道事業など3箇所） - 一般河川改修事業（荒川樹林帯整備事業（福島市）：H17年度完成 など） - 河川環境整備事業（水辺の楽校プロジェクト（豊里地区（北上川）（宮城県豊里町）窪田地区（最上川）（米沢市））地域交流拠点「水辺プラザ」（北上川、子吉川、最上川）桜づつみモデル事業） - 桜回廊整備事業（最上川桜回廊整備事業）

- 自然体験や環境学習の場となる河川空間の整備



▲ 渡利水辺の楽校（阿武隈川（福島市））

- 幹線道路の沿道環境を改善するため、沿道騒音の実態を踏まえながら、騒音の低減効果のある舗装、遮音壁等の整備を推進する。

【指標】				
指 標 名		現 在 (平成14年度末)	今後5箇年 (平成19年度末)	将 来 (長 期)
低騒音舗装化率		43%	80%	約100%
定義：直轄国道の沿道地域において、昼または夜間の騒音が環境基準を超過する区間における低騒音舗装の実施延長の割合				
【主要施策・主要事業】				
目標(将来の姿)を達成するため推進する主要施策・主要事業		このうち、計画期間内(H15～19)において重点的に推進する主要施策・主要事業		
・ 低騒音舗装 ・ 遮音壁の設置 ・ 緩衝帯の設置		・ 低騒音舗装 ・ 遮音壁の設置 ・ 緩衝帯の設置		

● 遮音壁の設置

幹線道路沿線の人家連担部において遮音壁を設置し、沿道環境の保全を図ります。



▲ 騒音の低減を図るための遮音壁

● 緩衝帯の設置



▲ 騒音低減、沿道環境の改善を図る緩衝帯(緑地帯)