

都市と交通

通巻97号

巻頭言：まちづくりと交通の連携による
都市のリノベーション

～国土交通省 大臣官房技術審議官 望月 明彦……… 1

特集：都市のリノベーションの推進

1. 改正都市再生特別措置法の概要
～コンパクトシティプラスネットワークに向けて～ …… 2
2. 地域公共交通活性化・再生法の改正について …… 4
3. 都市再生特別措置法及び
地域公共交通活性化再生法の法案審議における
学識経験者等の意見陳述等について …… 6
4. 都市のリノベーションに関する都市交通政策
 - ◆ 鉄道沿線のまちづくり …… 13
 - ◆ 健康・医療・福祉のまちづくりの推進について …… 15
 - ◆ 地下街の安心避難対策ガイドラインの策定について …… 19
 - ◆ 機械式立体駐車場の安全対策に関する
ガイドラインについて …… 22

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



① 平日昼間でも賑わうトランジットモール
[カールスルーエ (人口28万人)]



④ まちなかの健康づくり拠点 (岐阜市)



⑦ 地下街避難訓練



② 高齢者の憩えるLRT沿道空間
[カールスルーエ]



⑤ 地下駅の直上、駅舎とともに病院を開設 (東急目黒線「大岡山」駅)



③ 安全で楽しいトランジットモール
[カールスルーエ]
※上2点共、提供：筑波大 谷口 守 教授



⑥ 駅型保育園の開設 (JR 東日本提供：埼京線戸田駅付近)



⑧ 地下街点検

巻頭言

まちづくりと交通の連携による 都市のリノベーション

国土交通省
大臣官房技術審議官
望月 明彦



2010年以降、世界20都市程度において新たにLRTの導入が行われています。今年、ドバイで新たにLRTの開業が予定されているそうであり、最近では、アフリカ、中東などでの導入が進んでいます。

なぜ海外の国々では、LRTの導入がこのように多く進められているにも関わらず、日本では富山市しか導入が進んでいないのか、といったご質問をよく頂きます。

例えば、ヨーロッパの都市を考えますと、地方公共団体が中心となって徒歩、自転車、公共交通、自動車など全ての交通に関する計画を策定し、LRTとバスの乗り継ぎが円滑にできるといった、交通システム全体として利便性の高いネットワークが形成されていると思います。

また、交通と土地利用などのまちづくりを連携して取り組んでおられ、中心市街地では歩行者と公共交通だけが通れるトランジットモールにし、広場や沿道の施設とともに、魅力ある空間を形成しています。そして、その周りには、駐車場を集約して整備したり、自転車、公共交通のネットワークを整備するなど、市民が複数の交通手段を選択して移動が行えるようになっています。

では、我が国での取り組みはどうなっているでしょうか。

これまで、公共交通に対しては、運輸事業としての意識が強く、独立採算制が重んじられてきたため、まちづくりとの調整は不十分でした。このため、採算性の比較的高い路線に運行が集中し、交通事業者間における競合が見られるなど、必ずしもネットワークの利便性が高いとは言えません。

一方、モータリゼーションが進展するなか、多くの

地方都市では中心市街地の衰退が進み、公共交通サービスの縮小、利用者の減少が負のスパイラルとして、公共交通利用が難しい状況にもなっております。

こうしたことから、地方公共団体が中心となって、公共交通も含めた交通とまちづくりの計画を連携して策定した事例はまだ多くありませんし、とすると、交通事業者、自動車利用者、商業者など多岐にわたる利害関係者の合意形成に長期間を要するといった状況にもなっております。

このような状況に歯止めをかけ、急激な人口減少、超高齢化が進むなかで暮らしやすい都市づくり、地域づくりを進めるために、今般、都市再生特別措置法と地域公共交通活性化再生法の改正が行われました。

法案の審議に当たっては、両法案を一体的に審議しましたが、まちづくりと交通に関する法律が一体的に審議されたのは、これまで無かったのではないかと思います。

その意味で、国としてもまさに初めてまちづくりと交通の連携、調和を明確にお示しすることができたのではないかと思います。

この2つの法律を活用することによって、複数の拠点への都市機能の集約を促進しながら、拠点同士を結ぶ公共交通ネットワークを維持・活性化し、さらに、公共交通沿線等に居住を誘導していく等の取組が可能となり、コンパクトで公共交通が充実した都市の形成を進めることができると考えております。

国土交通省としては、まちづくりと交通の連携による都市のリノベーションに向けた取組を積極的に支援を行って参りたいと考えておりますので、是非、国土交通省にお越しになられた際には、気軽にお立ち寄りいただきたいと思います。

1

改正都市再生特別措置法の概要

～コンパクトシティプラスネットワークに向けて～

国土交通省 都市計画課 施設計画調整官 菊池 雅彦

1. 都市の現状：人口減少と高齢者の増加

我が国は大きな転換点を迎えています。これまで増加してきた人口は減少に転じ、また、高齢者の急速な増加が見込まれています。

このような人口動態の変化はまちづくりのあり方を大きく変えることとなります。すなわち、これまでは、都市への人口の流入と市街地の拡大を前提として、これをどのようにコントロールするか、という観点からまちづくりが行われてきました。しかし、今後は、人口が減るという全く逆の状況を前提としてまちづくりを進めていかななくてはなりません。

具体的に見ると、地方都市においては、大幅な人口の減少が見込まれており、たとえば地方の県庁所在都市では、2040年の人口が1970年頃の人口と同程度（2010年の約2割減）になると推計されています。拡大した市街地のままで人口が減少することになれば、まちなかも含めて空き家・空き地が点在する状況になると考えられます。また、一定の人口密度に支えられた生活サービス施設（福祉・医療・子育て支援・商業等）が成立しなくなるとともに、公共施設・インフラの維持更新費用の増大や固定資産税収の減少により地方公共団体の財政が圧迫される等の課題が発生すると懸念されています。

一方、東京・大阪などの大都市においては、特に郊外部を中心に団塊の世代が退職期を迎え、高齢者の数が大幅に増加すると見込まれており、たとえば東京圏では、85歳以上の高齢者の数が2010年から2040年に約3.4倍になると推計されています。これに伴い、医療や介護の需要が大幅に増加し、これらの施設が大幅に不足することが懸念されます。

2. コンパクトシティの推進

このような中で、高齢者にとっても子育て世代にとっても安心できる快適な生活環境を実現すること、財政面で持続可能な都市経営を確保すること、さらには低炭素型の都市構造を実現することが重要であり、そのためには、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを形成する

ことが必要となります。

具体的には、地方都市では、生活サービス機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約するとともに、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、さらに公共交通の充実を図ることが必要です。一方、大都市では、既存ストックを活用しながら医療・福祉を住まいの身近に配置し、高齢化に対応した都市づくりを推進することが必要となります。

コンパクトシティは必ずしも新しい概念ではありません。既に全国の約6割の市が、都市計画のマスタープランにおいて「コンパクトシティ」の方針として位置づけており、概念としては既に広まってきています。今後は、単に方針として掲げるだけでなく、より具体的な取組みを進めていくことが求められています。

コンパクトシティを推進するに当たっては、市町村内の主要な1箇所にみに全てを集めようとするのではなく、公共交通と連携しながら複数の拠点に誘導を図っていく「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を推進することが重要です。また、これまでのまちづくりは、都市計画法に基づく土地利用規制等により、無秩序な開発を抑制することに主眼が置かれてきました。今後もその重要性は変わりませんが、人口が減少に転じ、開発圧力が弱まる中では、さらに経済的インセンティブを講じて誘導を図っていくことが重要となります。

3. 都市再生特別措置法の改正

このような観点から、平成26年5月に都市再生特別措置法の改正法が公布されました。本法律は、コンパクトシティを推進しようとする市町村において、各種の誘導策を講じるものです。概要は以下のとおりです。

また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正とも連携して、維持・充実を図る公共交通網を設定し、公共交通を軸とするまちづくりを進めることとしており、同改正法も同時に公布されています。

（1）立地適正化計画

まず、市町村は、都市全体を見渡しながら、どのようにコンパクトシティを推進するのかを記した「立地適正化計画」を作成します。具体的には、計画において、住宅を誘導し一

定の人口密度を維持しようとするエリアとして「居住誘導区域」を設定するとともに、生活サービス施設を誘導するエリアとして「都市機能誘導区域」を設定することとなります。本計画は、目指すべき都市像を示すものであり、市町村が作成する都市計画のマスタープランとみなされることとなります。

(2) 生活サービス施設の誘導のための措置

立地適正計画に都市機能誘導区域と当該区域に誘導する生活サービス施設が記載された場合には、各種の支援措置が講じられます。まず、医療・福祉・教育文化・商業といった生活サービス施設の整備に対して、平成26年度予算により、国による財政支援（都市再構築戦略事業）や民間都市開発推進機構による金融支援が講じられます。また、都市機能誘導区域外から区域内に移転する生活サービス施設について買替特例の対象となるなど、税制上の特例措置も設けられています。さらに、たとえば、まちなかの病院が老朽化に伴い郊外に移転するような事態を防ぐため、特定用途に限り容積率規制の緩和措置を講じることも可能としています。このようなインセンティブに加えて、都市機能誘導区域外で生活サービス施設を整備する際には、市町村への事前届出を義務付けており、これにより市町村が施設の整備主体に対して区域内に立地するよう働きかけを行うことも可能となっています。

(3) 居住の誘導のための措置

立地適正化計画に居住誘導区域が記載された場合には、住宅の誘導のための各種の支援措置が講じられます。たとえば当該区域内の緑化の推進や良好な景観の形成など、居住環境の向上のための取組みに対して国による財政上の支援がなされます。また、区域外から区域内に公営住宅を建替える際には、その除却費についても国による支援の対象とされています。このようなインセンティブに加えて、居住誘導区域外で一定規模以上の住宅を開発する際には、市

町村への事前届出を義務付けており、これにより市町村が住宅の開発主体に対して区域内に立地するよう働きかけを行うことも可能となっています。さらに、市町村の判断により、当該区域外の住宅立地を抑制するための措置を講じることも可能です。

(4) 周辺部における措置

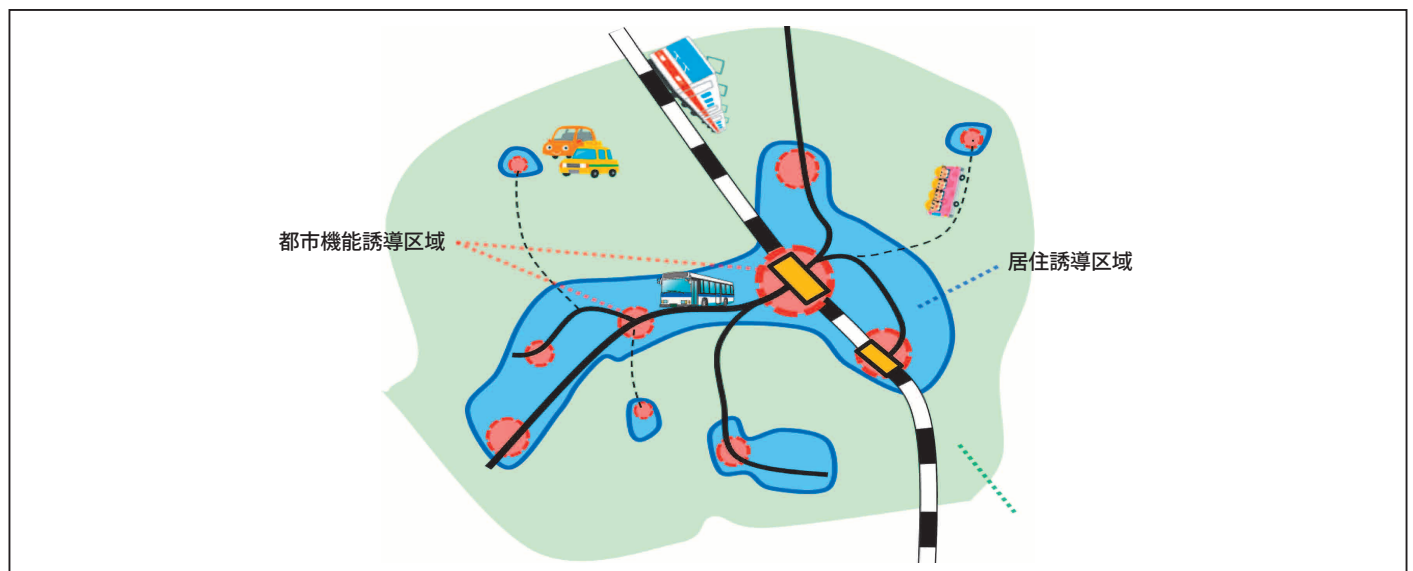
このような措置により生活サービス施設や住宅が誘導されると、市町村の周辺部（居住誘導区域外）においては、建物の跡地が発生することが見込まれます。このような跡地が放置されることとなると、雑草が繁茂するなど景観上・防犯上の課題が生じることから、NPO等が跡地所有者と跡地等管理協定を締結して跡地を適正に管理できるような仕組みを法律上位置づけています。

(5) 公共交通の充実のための措置

都市機能誘導区域の生活サービス施設へのアクセスを確保するためには、公共交通の充実が欠かせません。このため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正とも連携して、維持・充実に図る公共交通網を設定し、公共交通を軸とするまちづくりを進めることとしており、またバス待合所などの公共交通施設の整備に対して、国からの財政上の支援措置が講じられます。

このように、立地適正化計画は、福祉、医療、子育て支援、商業、住宅、公共交通など様々な要素を盛り込んだマスタープランとしての性格を有するものです。そのような観点から、立地適正化計画の作成に当たっては、たとえば地域公共交通網の再編、中心市街地活性化など様々な施策と連携・調和すると共に、行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりに取り組んでいくことが求められます。また、国としても、地域に身近な相談体制を構築するなど、市町村等を総合的に支援してまいりたいと思います。

図 都市機能誘導区域、居住誘導区域



1. はじめに

近年、地域公共交通（住民や地域への来訪者の足を担う、鉄道、バス、航路などの様々な公共交通機関）は輸送人員の減少が続き、今後本格的な人口減少を迎え、地域公共交通を担う事業者の経営は更に厳しさを増すことが想定される中での持続可能な公共交通網の構築が課題となってきました。他方、別稿で紹介されているように、まちづくりの面でも、人口減少化においても都市の活力持続を目指すため、都市再生法の改正が行われました。この都市の政策と緊密に連携した地域公共交通の充実を図るための新たな法制度として、改正地域公共交通活性化・再生法が平成26年5月21日に公布されました。

2. 法律の概要

(1) 今回の改正法の特徴

- ①地方公共団体が中心となって計画策定、実施（またはその促進）

- ②交通事業者、利用者など関係者が協力して連携
③まちづくりその他の地域戦略と緊密に連携
④多様な手段を駆使して、面的に公共交通ネットワークを再構築

(2) 法律の具体的内容の骨子

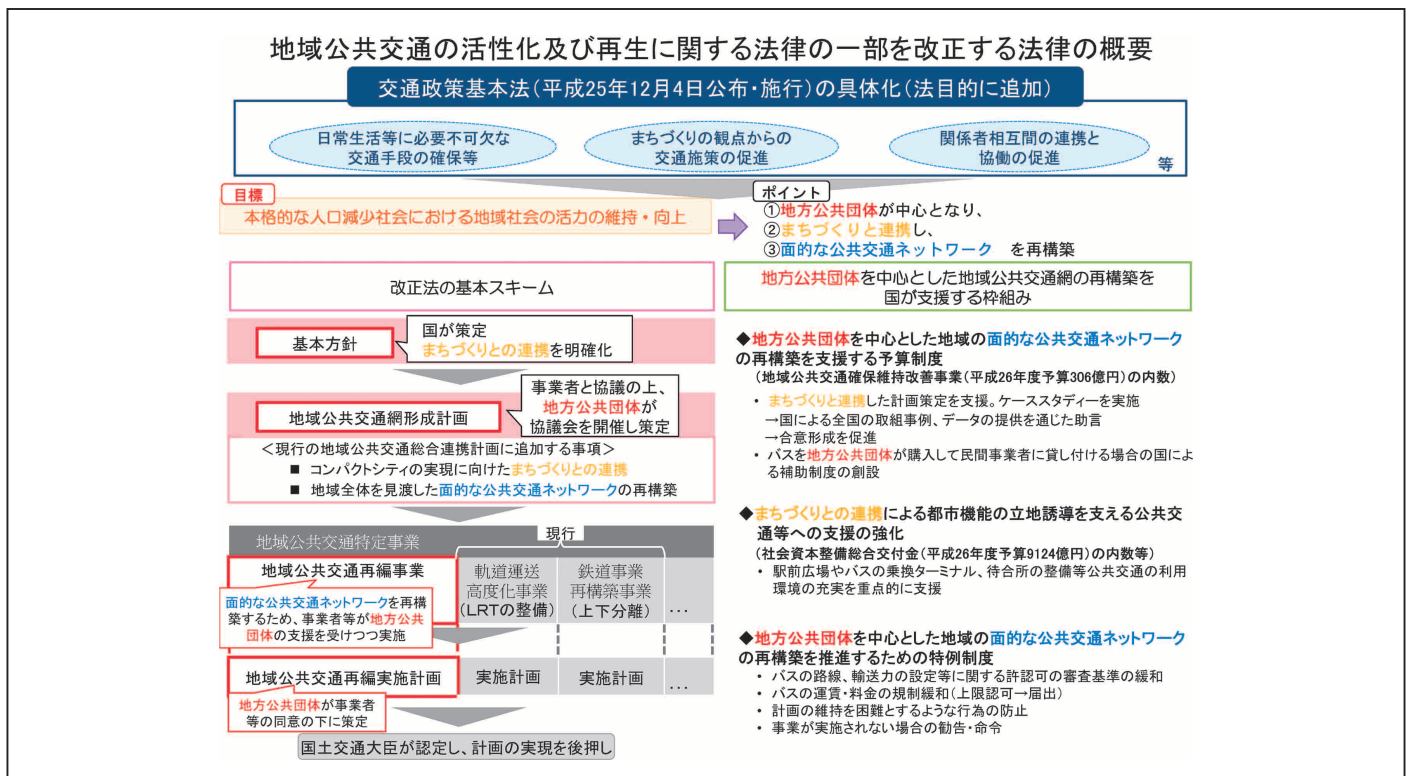
①国の基本方針

まず、国が、地域公共交通の活性化・再生に関する基本方針を策定します。基本方針は、法律の目的に「地域住民の日常生活、活力ある都市活動、観光等の地域間交流の促進等を図るための基盤」である地域公共交通網が「持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう」と掲げられていることを踏まえ、更に「交通の機能と都市機能とが相互に密接に関連するものであることを踏まえ、地域公共交通の活性化・再生が都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮し」、「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化・再生に関する事業の評価に関する事項」も盛りこんで策定されることになります。

②地域公共交通網形成計画

今回の法改正の特徴は、公共交通の計画・実施について、事業者に依存した姿から、地方公共団体（市町村、広域的なケースは都道府県も参画）が先頭になって進めることです。

図－1 地域公共交通活性化・再生法改正概要



地方公共団体は、国の基本方針に基づき、二段階で計画を策定する仕組みとしています。第一段階は、「地域公共交通網形成計画」であり、いわば公共交通のマスタープランに相当します。地方公共団体は、関係する公共交通事業者等（鉄軌道事業者、一般乗合旅客自動車運送（バス）事業者、一般乗用旅客自動車運送（タクシー）事業者、バスターミナルを営む者、国内一般旅客定期航路事業者等）などと協議の上策定します。計画の内容としては、区域、目標、目標達成に必要な事業及び実施主体に関する事項、計画期間のほか、新たに「計画の達成状況の評価に関する事項」を定めることが追加されています。更に、「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を定めるよう努めるものとする。」とされており、都市機能の立地適正化計画との連携が期待された内容となっています。

また、同じ市町村内でも地域ごとの交通の状況に応じ、鉄軌道、（通常の）路線バスをはじめ、デマンドタクシー（地域のタクシー車両等を活用した予約型乗合交通。需要（予約）に応じ運行するため経費節減が図れる）、自家用有償旅客運送（特例として自家用車を活用した乗合交通）など多様な交通サービスを組み合わせ、地域全体を見渡した、無駄がなく効率的で面的な公共交通ネットワークであることが期待されます。また、新たに評価に関する事項を盛り込んでいますが、これにより地域公共交通のPDCAサイクルを確立し、持続可能な公共交通の実現につながるものが期待されます。

③地域公共交通再編実施計画

第二段階は「地域公共交通再編実施計画」であり、路線

網再編、他交通事業者との乗り継ぎ円滑化のための運行計画改善、他の種類の旅客運送事業への転換（上記で示した多様な手段を想定）などについて具体的事項を定めるものです。この計画は、地方公共団体が策定主体になり、計画区域に関係する全ての公共交通事業者等（現在の事業者によって代わって事業を営もうとする者も含む）の同意を得ることとされています。この計画が、国の基本方針に適合するなどの要件を満たした場合は、国はこの計画を認定することができます。認定をされた場合は、バスの運賃・料金の規制緩和や、計画通りに事業が実施されない場合の勧告・命令など、計画の実現を後押しする措置が可能になります。

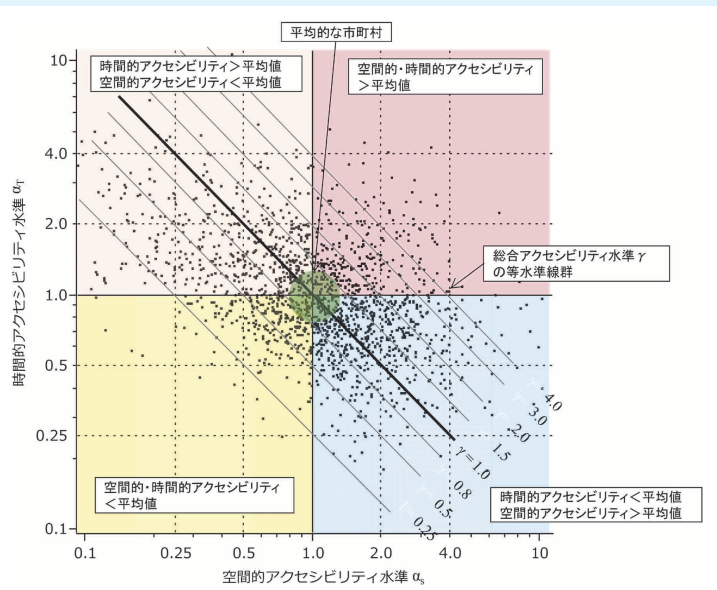
（3）まちづくりと一体となった計画の促進に向けて

この法律は、公布日から6月以内に施行されることになっていますが、施行に当たっては、改正都市再生法と緊密な連携を図って行く予定です。また、関係者の合意形成が欠かせないことから、関係者間調整の成功例の分析・周知や、また、先進的な地域と協働して、地方都市部や農山村などの地域特性の異なるエリアごとにモデルケースを選び、多様な交通サービスの組み合わせによるネットワークの形成、計画策定や実施に関する協議を行う協議会の効果的な運営方法、計画策定や評価に必要な情報・データの収集方法などについてケーススタディを行い、具体的な運用方針を作成していく予定です。

何より、まちづくりとの連携は、この法律の最大のテーマであり、各都市・地域において、都市機能集約などのまちづくり計画と、公共交通網の計画が連携しできる限り一体的に策定され、実施されていくことを期待します。

コラム 地域公共交通の「見える化」

各地域で公共交通網の望ましい姿を検討するに当たり、まず、現況診断を行うことが重要です。国ではそのための材料提供として全国の地域公共交通網のデータから、各都市の公共交通のサービス状況を「単純に」「可視化」できる手法を検討しています。右図は、各都市の「時間的アクセシビリティ」（運行本数）、「空間的アクセシビリティ」（公共交通路線長）について全国データから平均値を定式化する手法を試行したものです。自都市のプロット（点）と図の太線（全国平均）との比較により自分の都市の公共交通サービス状況の全国での相対的な位置関係が「見える化」され、その地域の公共交通の目標を議論する際の「参考」になる材料（これだけで判断できるものではなく、議論の端緒）になり得るものと考えています。



出典：「地域公共交通サービスにおける時間的・空間的アクセシビリティ評価の試み（後編）」；運輸と経済2014.Apr,p157
※プロット（点）1つ1つが各都市のサービス状況の全国平均との相対的位置関係を示す

都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法の法案審議における学識経験者等の意見陳述等について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

法案審議に当たっては、衆議院では平成26年4月11日に、参議院では平成26年5月8日に、それぞれ学識経験者等※により法案に対する意見陳述等が実施されております。

本意見陳述等の内容は、法制度の理解等を高める上で参考になるものと思いますので紹介をさせていただきます。なお、紙面の都合もあり、衆議院に関しては東京大学浅見教授、参議院に関しては筑波大学谷口教授の意見陳述のみを掲載させていただきます（なお、全ての意見陳述の内容等につきましては、国会会議録検索システム等からご覧頂けます）。

1. 東京大学工学系研究科 浅見泰司教授の意見陳述

現在、都市は、人口が減少し、高齢化が進み、また全体として低成長が進むというような状況です。そういった中で、やはり都市マネジメントが非常に重要になってきているというふうに認識しております。特に、公共支出に関して、かなり限界が出てきている。その中でどうやりくりするかというのが非常に重要になってきているわけです。

ところが、都市においては、大災害ですとか、それからもちろん高齢化というのもございますので、社会保障費ですとか防災のためにいろいろな支出が必要になってくる。そういった意味で、市民の生活を守って支援する施設というのがますます重要になってきているというふうに認識しております。

現在、かなり都市域は拡大しておりますし、また、その結果、人口密度が低下しているということで、一人当たりの行政コストがかなり増大しているという状況にございます。

この中でどうしていくかということになりますと、やはり、生活をサポートするために生活拠点というのを設けて、都市生活を支援するような仕組み、そういったものに転換していく必要があるだろう。そのためには、拠点を戦略的に形成していく必要があるというふうに考えます。

典型的な生活拠点のイメージを申し上げますと、まず、公共交通の結節点を核にする。これは、自家用車等を使わなくても生活できるようにするということです。特に、高齢者になりますと、自家用車を運転できないという方もいらっしゃると思いますので、そういった意味では、徒歩圏というのは重要な意味を持ってくるというふうに考えます。

生活を支援するという意味でいいますと、商業ですとかサービス、それから福祉、医療機能、こういったさまざまな機能があるのではないかとというふうに考えます。そういった居住圏域を公共交通のネットワークでつなげていく、それが一つの典型的なイメージかというふうに考えます。

では、どうすればいいかということですが、計画手段としては、まずは、どこにそういう拠点を設定するかという、その区域を設定する必要があるというふうに考えます。そして、その中で、内側では、そういった立地を促進し、外側では抑制するというような規制的手段、それから、場合によっては、内側に入ってくるのを補助し、また外側ではある程度負担金を求める、こういった方法があり得るというふうに考えております。

ただ、これについては、かなり地域の状況によって違いますので、その地域の状況に応じた判断が必要だというふうに考えます。そういった意味では、自治体がある程度機動的にそういったものを設定できるということが重要かというふうに考えます。

また、なかなか、いろいろな諸権利がございますので、強制するというのは非常に難しいですので、今回の法案のように、届け出、勧告というような誘導措置というのはいり得るのではないかと、もしもそれをさらに強く規制するというのであれば、民主的な手続をとって、条例ですとか、そういったものにする必要があるのではないかとというふうに考えます。

また、こういったことを進めていく上で、かなり関係主体の合意形成も重要になるというふうに考えております。

誘導方法なんですけれども、まず、そういった生活支援

※衆議院では、東京大学工学系研究科浅見泰司教授、富山市森雅志市長、一般財団法人計量計画研究所竹内祐一シニアフェロー、立命館大学土居靖範名誉教授、参議院では、筑波大学システム情報系社会工学域谷口守教授、関西大学経済学部宇都宮浄人教授、富山高等専門学校国際ビジネス学科岡本勝規准教授が意見陳述等を実施

※国会会議録検索システム：<http://kokkai.ndl.go.jp/>

の機能がないところにはそういったものを誘導していくということになりますが、その場合には、例えば、こういった施設が必要なんだとか、こういった立地が可能なんだというような情報面での補助ですとか、あるいは合意形成を助けるですとか、あるいは初期費用を補助する、こういったことがあり得るのではないかと思います。

ただ、そういった施設が商業的に成り立たないようなところにたくさん立地するということになりますと、先ほどの、公共支出に限界があるということに反しますので、そういった意味では、運営費用までは補助しないというのが大きな原則としてなり得るのではないかなというふうに考えます。

ただ、こういったことを鑑みたときに、実は、旧来の都市計画の仕組みというのは甚だ心もとないという状況です。

なぜかといいますと、都市計画の中で一番重要なものは区域区分、市街化区域、市街化調整区域を区分する仕組みなんですけど、これは市街地を膨張するのを抑制する仕組みとしては有効なんですけど、縮小する中でコントロールするというのには無力ということになります。後で少し詳しく述べます。

また、再開発をするというようなことはありますが、これは大きな投資を伴いますので、土地利用強度の高いところではいいんですが、そうでないところというのはなかなか成立しにくいというのがございます。

また、旧来の都市計画においては、交通計画と都市計画が必ずしもうまく調整できないような状況でした。ただ、今回は、交通サービスの継続が保証されることが重要ですので、そういった面を打破する必要があるというふうに考えます。

また、今後、やはり縮小していくということになりますと空閑地をある程度コントロールする必要があるんですが、この制度が余り整っていないというのが現状です。

少し詳しく申し上げますと、まず、区域区分の話ですが、市街化調整区域というのが都市計画法に定められておりますけれども、これは、市街化を抑制する、少なくとも十年以内は抑制する、そういった場所というふうになっていきます。これは強い権利制限がかかっているということです。したがって、市街化区域と呼ばれるその内側の区域に市街地を誘導していこうということです。

ところが、この市街化区域というのは、十年以内に市街化するか、既に市街化しているところというのが定義ですので、そういう意味では、既に市街化したところが非市街地になるということに関しては法律上想定していない事態ということになります。

ですので、そういった縮小する状況で市街化区域というのを小さくするというのが妥当なように感じるわけですが、実は、先ほど申しましたように、そこから外れますと強い

権利制限がかかりますので、現実の中ではなかなか合意形成等は困難ということが予想されます。

また、かなり空閑地というのはモザイク状に発生するというふうに考えられます。あるところから、外から風船がしぼむようになっていくということではございませんので、そういった意味では、きれいな線で区分をするということ自体が非常に難しいということになります。

そういったしますと、市街化区域の中で新たに区分する仕組みというのが必要になるというふうに考えるわけです。しかも、市街地の状況がいろいろ違いますので、そういった意味では、緩い規制からある程度強い規制まで、柔軟な対応ができる仕組みというのが必要であろうと思います。

こういった、ある意味では第二の線引き制度というのがございます。

今回の法案では立地適正化計画というふうになっておりますけれども、私のイメージでは、今回、市街化調整区域というよりも、むしろ市街化区域の中をどうするかということで、その市街化区域の中を、都市機能誘導区域、これが一番コアになる部分で、居住誘導区域、これは実際に住宅を誘導していく区域ということで、それから居住調整区域、これはむしろ新規の立地を抑制していくということだと思っておりますが、こういった感じに分かれるということで、この矢印の書いてある、黒い線を引くところというのが今回の非常に大きな眼目かなというふうに考えております。

今後、そういった意味では、積極的な市街化というのはこの左の二つ、都市機能誘導区域及び居住誘導区域というのが今回の法律案というふうに考えております。

一方で、誘導区域外の大規模な開発を抑制する、これは個人立地の住宅等を規制するというのではなくて、新規に大規模な開発をするときに抑制するという意味ですが、それについては居住調整区域。ただ、これは市街地の状況によって違いますので、設定しないこともあり得るのではないかなというふうに思います。

それから、再開発、先ほどもちょっと申し上げましたけれども、高度な業務中心をつくるという意味では非常にいいんですが、生活拠点という、もうちょっと小さな拠点をつくるような場合には、必ずしも民間投資を呼び込むことが簡単ではないということで、何らかの呼び水が必要ではないかなというふうに考えます。

そういった意味で、今回、その支援制度を附帯しているようではありますが、そういった支援事業ですとか交付金拡充、こういったのはある程度理にかなっているのではないかなというふうに考えます。

また、自治体は財政難ですので、なかなかお金を出せないということなんですが、その場合に、市の持っている例えば遊休地、こういった現物出資というのも可能になっているというのは非常にすぐれた点ではないかなというふうに

考えます。

そして、交通計画と都市計画の分離ということですが、コンパクトシティという先ほど申し上げた考え方というのは、結局、公共交通の結節点と徒歩圏を形成していくということです。ですので、公共交通があることが重要でして、それがなくなってしまうとどうしようもないということになります。

ところが、都市計画ではこれを保証するすべがないということですので、今回は、地域公共交通再編実施計画で、両者が同意するという形で、同意するということである程度保証されるという仕組みになっているというふうに思います。本来は、もしかすると、都市計画の中で交通計画も決められればいいのかもかもしれませんが、事業上のいろいろなことがございますので、そう単純ではないだろうというふうに予想いたします。

それから最後に、空閑地のコントロールということなんですけれども、これは例えば、都心部に移住した場合に空閑地が出てきます。その空閑地をどう管理していくかというのは、かなり問題になってくるというふうに思います。

このための法的な枠組みが必要なわけですが、居住誘導区域外では、跡地等の管理区域ですとかその管理指針というのは所有者に勧告したり、あるいは跡地の管理協定によって管理可能にするということで、空閑地に対してもある程度目を配った、そういった仕組みになっているという点はいいいのではないかと考えています。

いくつか少し区域の設定等において論点を申し上げたいと思います。

まず、今回の法案というのは、総じて言えば、都市マネジメントのために、都市の中に区域を設定して、ある種の差別をしていく、区別をしていく、そういったことだと思います。

そのときに考えなきゃいけないのは、一つは、恩恵とそれから公共性のバランスということです。

例えば、先ほど、移転の場合に支援というのがあり得る

ということを申し上げましたけれども、これは移転の円滑化であって、移転した後、ずっと運営するのを大きく支援していくということになりますと、その最初の決定において必ずしも効率的でないような決定をしてしまいがちになると思います。

これは、もちろん社会保障のためにやむを得ない部分というのは別だとは思いますが、そうでない場合に、さらにその都市マネジメントに対していろいろ禍根を残すということになると思いますので、この点はやはりバランスのとれた形で考えていくというのが重要だろうと思います。

それから二つ目に、規制措置、特に権利制限と強制力のバランスということだと思います。

もちろん、規制して立地を禁止するという極端なこともあり得るかもしれませんが、現在既に生活しておられる方、あるいはいろいろな諸権利を持っておられる方のそういった権利を奪うということが、先ほど、マネジメントに資するということとできるかという、それはなかなか難しいというふうに考えます。ですので、そういった意味では、今回、届け出、勧告という仕組みは妥当なのではないかというふうに思います。

それから三つ目に、個人の生活にかかわる権利と公共要請、公共的な要請のバランスということです。

今回、居住継続は可能になっております。そういった意味では、ある程度このバランスというのも考えているかなというふうに思います。

ただ、三つ、バランスがとれているかなと言いましたのは、ちゃんとマネジメントしてこういった仕組みを運用すればとれているという意味でして、実際には、最後にありますが、適切な情報開示というのが重要だと思います。

例えば、あるところに立地する場合に、行政費用というのがどのくらい負担が増えるのか減るのか、そういったことをなるべく細かく開示して、適切な措置が客観的にわかるようにする、これが非常に重要ではないかというふうに思います。

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案について

浅見 泰司（東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻教授）

1) 社会背景と都市計画

都市マネジメントの重要性

人口減少・高齢化・低成長 → 公共支出に限界

大災害・高齢化 → 市民の生活を守り・支援する施設がますます必要に

拡大した市街地・人口密度低下 → 一人あたり行政コストの増大

↓

生活拠点で都市生活を支援する仕組みに転換、拠点を戦略的に形成

典型的生活拠点のイメージ

公共交通の結節点を核（＝生活に必要な商業・サービス・福祉・医療機能あり）に徒歩圏で居住圏を形成

計画手段

区域： 拠点区域を設定

規制： 内側で促進・外側で抑制

補助： 内側で補助・外側で負担金（?）

>地域の状況に応じた判断が必要

（届出・勧告レベル。より強く規制、するならば民主的な手続きが必要 → 条例）

>関係主体の合意形成も重要

誘導方法

機能が無いところには誘導する → 情報面、合意形成面、初期費用の補助

商業的に成り立つことが必要 → 原則として運営費用までは補助しない

旧来の都市計画の枠組み：このためにはあまり有効でない

①区域区分：市街化区域・調整区域：市街地膨張を抑制する仕組み（縮小には無力）

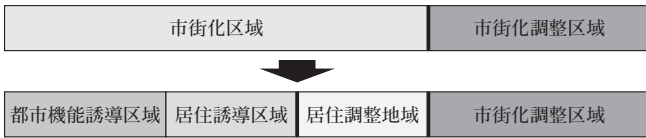
②再開発事業：大きな投資（土地利用強度の高い所のみで有効）

③交通計画と都市計画の分離：交通サービスの継続保証ができない

④空閑地コントロール：制度が希薄

2) 区域区分

- 市街化調整区域 …… 市街化を抑制、強い権利制限
 - 縮小していく状況では市街化区域を小さくする? …… 困難
権利制限の強化となり調整が困難
モザイク状に空閑地が発生し、きれいな線での区分が困難
市街化区域内を新たに区分する仕組みが必要
緩い規制からある程度強い規制まで柔軟な対応が望ましい
- ◆第二の線引き制度 (「立地適正化計画」)



今後、積極的な市街化は都市機能誘導区域、居住誘導区域で誘導区域外の大規模開発を抑制 …… 居住調整地域 (設定しないことも可能)

3) 再開発事業

- 高度な業務中心 …… 再開発などで民間投資呼び込みも可能
 - 生活拠点 …… 民間投資呼び込みは容易でない、呼び水が必要
- ◆支援制度を付帯: 都市機能立地支援事業新設言社会資本整備総合交付金拡充など
- ◆自治体は財政難: 都市機能立地支援事業では遊休地などで現物出資可能に

4) 交通計画と都市計画の分離

- コンパクトシティの考え方は、公共交通結節点と徒歩圏
 - 生活拠点は公共交通がサービスされることが前提
 - 都市計画ではこれを保証できない
- ◆拠点の交通アクセス保証: 地域公共交通再編実施計画で同意により担保

5) 空閑地コントロール

- 移住した際などの空閑地管理が課題
 - このための法的枠組みが必要
- ◆居住誘導区域外で跡地等管理区域・跡地等管理指針 → 所有者に勧告可能・跡地管理協定による管理可能

6) 区域の差別化の論点

- 都市マネジメントのために、区域を差別化する仕組み
- 恩恵と公共性のバランス
移転の円滑化 (初期費用負担含む) が主であることが重要
- 規制措置 (権利制限) と強制力のバランス
届出・勧告が妥当
- 個人の生活に関わる権利と公共的要請のバランス
居住継続は可能に、ただし、事業的措置は場合により抑制
- 適切な情報開示
行政費用の状況をより細かく開示し、適切な措置をとる助けに

2. 筑波大学システム情報系社会工学域 谷口守教授の意見陳述

私、都市計画を専門としておりまして、特に都市の構造、それと、実際にそこに住まれている方の交通行動とか環境負荷とか、そういうものを実際のデータで分析して研究している者でございます。そういう意味で、この審議にそういうデータ等が参考になればということで資料を作成してまいりました。

まず最初、繰っていただいて二ページ目なんですけれども、一応これ共通認識ということで最初にお話しさせていただければと思うんですが、今回の法改正、都市再生特別措置法の改正とそれから地域公共交通活性化・再生法の件ですけれども、これは都市の形がいろいろございますけれども、この一番左側の形ですね、公共交通が主軸になっていて、その中で駅の周辺とかターミナルの周辺がしっかり中心ができていて、コンパクトな形になるべく都市を持っていこうというふうな趣旨で考えられているものかと思います。

逆の、一番右側が、例えばアメリカのロサンゼルスとか、もう完全に自動車に依存してしまうと右側のような都市の形状ができるというふうなことで、都市の形状というのは大体こういうふうに分かれるわけですが、なるべく左側の、そういう公共交通沿いにいろんな都市機能が集まってコンパクトな形で歩いて暮らせる町になるべくしていこうということのメリットは、当然その方がこれからの高齢化社会で暮らしやすいとか、あとエネルギー負荷が小さくなるとか、無駄な投資、それを減らせるとか、あと健康に良いとか、公共交通機関のそういう採算性も良くなるというふうな一

石五鳥、六鳥の政策になるかというふうに考えております。だから、いかにしてこの左側に都市の形を持っていこうかというふうなことがこれからの政策のポイントになるかと思えます。

繰っていただきまして三ページ目でございますけれども、三ページ目のところでこういう、済みません、研究分野の資料で申し訳ないんですが、都市の構造を議論するときには必ず出てくる図でございますので、御紹介させていただきます。

左側の方の図が世界の各都市でございますが、その世界の各都市が、人口密度、どれだけコンパクトに住まれているかということですね、ということが横軸になっておりまして、あと縦軸が、その町にお住まいの方の一人当たりの自動車燃料消費量ですね、つまり、どれだけ車に依存している生活をしているかというのが縦軸になってございます。

ということで、一番人口密度が低くて左側の端っこにあるのが、ずっと上にサクラメント、ロサンゼルス、シカゴというふうに名前がございまして、これがアメリカの諸都市です。その下にカナダとかオーストラリアの都市が来ると。この辺りの都市が全然コンパクトでない町ということです。もっと分かりやすく言うと、これは新大陸の都市でございます。自動車ができてから、普及してからその都市ができたということで、自動車を前提にした都市づくりをするとこういうふうな形状になる。

右側にずっと行きますと、アジアの方の都市が右側に出てくるんですが、一番人口密度が高くて一人当たり自動車燃料消費量が低いのは、例えばここでは香港という例で挙がっているということです。

右側の図が日本の都市の実際のデータ分析ですが、形状としては同じようになっているということで、大体、市街

化区域の人口密度が倍になりますと一人当たりのガソリン消費量は半分になるという、そういう構造を日本の都市はしてございます。

で、これは都市ごとのお話なんです、もう一ページ繰っていただきますと、四ページなんです、じゃ、コンパクトな町をつくりましょうといったときに、我々がいきなり香港をつくれるかというつくれない、それは無理なわけでございます。どうしたらいいかということは、我々のできることを考えていかなきゃいけないということで、そういう意味でいきますと、この四ページの左上にございます、市全体の中でいろんなパーツがございます。町の中にはいろんなパーツがございます。駅の近くであるとか郊外とか、そういう個々の場所を、一つ一つの場所をどうやって手を入れていけばより良い町になるかということを考えていかなければならない、それが実際我々が取れる手段だということになります。

そういうことで、同じような図を、全国の二千の住宅地を持ってきまして、それぞれのところに住まれている方の一人当たりの自動車燃料消費量を縦軸に、横軸にその地区の人口密度を取ると、この右側のような図になってくるといことになります。右下に行くほど公共交通の利便性が大きい住宅地であり、なおかつ土地利用のコントロールがしっかりなされている、そういうふうなコンパクトな住宅地というのが右下に来ると。あと、赤いところは商業系でございますけれども、そういう駅前のところとかが一番下側に出てくる、環境負荷が低くて歩いて暮らせるような構造になっているということになります。

五ページに行っていただきますと、そういう町でお一人一人がどれぐらい歩いているかというふうな情報も併せて整理してございます。これは、楽しく町中を歩いていただくという意味では、やっぱりこの上側の人口密度が百人以上、駅から非常に近いところにお住まいの方は徒歩量が非常に多くなっています。あと、下の方の郊外の準工業地域という土地利用計画があまりきちんとされていないようなところでは、車に依存するような形で、健康まちづくりの上でもうちょっと歩行を促進していくというふうな必要があるというふうな差も見えてございます。

六ページに行っていただきまして、このようなことで、日本でコンパクトシティ政策が議論し始めたのは二〇〇〇年以降なんです、現在に至りますまで、その重要性がいろんな、国ももちろんそうですし、地方自治体でも認識がされるようになってまいりました。地方自治体の都市計画は基本的にマスタープランというもののの中でその基本方針が記載されてございますが、その記載の中に果たしてコンパクトシティという政策が掲げられているかどうかということを、これを丹念に全部集めまして読んで分析したのがこの六ページの例でございます。

これは、下の表にありますような大都市圏から地方圏の都市で何年頃にマスタープランを作成して、それぞれの中に、コンパクトシティとか、あと都市の低炭素化とか、関係する政策がどれだけきちんと記述されているかということ整理したものでございます。黒が割と昔からそういうプランを作られているところですね。青、赤になるに従って、最近になるに従ってそういうプランを作られた都市ということになります。

これを見ていただきますと、最近、赤の四角ですね、それがコンパクトシティのところに非常に増えているということで、地方圏都市においてもそういうコンパクトシティ政策を積極的に取り入れようという自治体が増えてきたということがお分かりいただけるかと思います。その中でもいろんな目標を持たれてこういう都市の集約化を進めようとしてされている。例えば、都市の活力を高めようとする。あと、都市経営ですね、郊外への投資よりも都心に対して重点的に投資をすることで都市全体の投資の効率化を目指そうということで都市経営を目指される、改善を目指されている。あと、当然、周辺の緑を保全することにもなりますので、環境保全を主眼に置かれている都市というふうな形でコンパクトシティを採用されている都市が倍々のような形で五年ごとに増えてきているというのが実態でございます。

次のページへ行っていただきまして、ところがなんです、じゃ、実際にこういうプランはできているんですけども、各自治体の方が本心ではどう思われているかということも実は興味の対象でございます、いろんな地方で講演とかさせていただく機会に、コンパクトシティの説明をさせていただくのと併せて、実際どう思われていますかということを地方の行政担当者の方にアンケートをしてまいりました。

実際対象となったのはこの七ページにございます九百三十六名の方で、うち五百二十七名が地方公務員で主に都市計画の担当をされている方で、百三十の自治体の方から回答をいただいております。一番北は北海道から南は沖縄まで、一番小さい町は鳥取県に日吉津村というのがございますが、その担当者の方からもいただいております。

その結果が結構ショッキングなんです、八ページでございます、八ページで、一回の講演でアンケートしておりますので、その講演を聞く前と後でどうでしたかという差をお尋ねしております。

これ、皆さん、聞いてくださっている方は非常に気を遣われている方ばかりで、私の話を聞いてよく分かったと赤の方が増えているんですが、そこを見ていただきたいのはなくて、見ていただきたいのはここ、オレンジで囲っております。たくさん質問項目あるんですが、その中のDというところのコンパクトなまちづくりの実現可能性はあると思いますかというところに関しては、これは五段階評価

の平均なんです、一・七なんです。これ、考え方を受け入れられるとか、ほかの項目に関しては皆さんそこそこ平均的に回答されているんですが、できると思いますかということに対してはネガティブ、行政担当者の方は無理だと思っているというのが実は実際のところでございます。だから、プランには書くんだけれども無理じゃないかというのが正直な気持ちだったのではないかと思います。

じゃ、なぜ無理ですかというのをお尋ねしたのが九ページの一覧でございます。

九ページのところで、どうしてコンパクトなまちづくりが難しいと思いますかという、行政面での障害の部分に対して回答を抜き出したものなんです、一番は予算がない、それに対応する予算がないということです。あと、既に決定された計画があるということです。あと、制度がない。それから、公共交通のサービスレベルが低過ぎる。あと、都市構造が公共交通利用に適していないなどといった項目が上位に挙がってきております。あと、もうちょっと下の、星が付いております適切な事業手法がないということまで合わせますと、いずれも今回の法律の改正で改善が期待されている項目だというふうに考えております。

実際問題、やろうというふうに各自治体の方は思われているんですが、なかなかできない。それはなぜかということ、このように書いてあるということが大変だったということで、そこのところを乗り越えるという意味で今回考えておられる法改正というのは非常に意義があるものではないかというふうに考えております。

残された時間で、十ページ以下の、具体的なコンパクトシティの例ということで、参考になるかも分からないという海外事例を載せさせていただきました。

十ページ以降にございますのは、カールスルーエというドイツの人口二十万人程度の町でございます。人口二十八万人なんです、日本で申しますと、県庁所在地だと、人口二十万人ぐらいという徳島県徳島市とか、あと茨城県水戸市とかのクラスになるんですが、この町が、十一ページ、次のページを見ていただきますと、これは平日の午後、昼下がりなんですけれども、都心でこれだけの人が出ているということでございます。非常ににぎわっておりまして、これ道路の断面見ていただきますと、基本的に公共交通とそれと歩行者のみというふうな道路構成になっているということですね。

ここの町が、結構プランをきちんと考えようということで、次のページの十二ページにお示しするような形で、このFプランという、これはマスタープランに相当する上位計画のものなんです、こういうプランを作っております。オレンジ色のラインというのは、これはLRTのラインでございます、百二十キロもちょっと整備して、非常に整備している自治体なんですけれども、そこの大事なターミナルですね、そこをキーにして、A、B、C、Dというふうな形で都市の機能をそこにうまく持っていこうというふうなプランを作っておられるということになります。

十三ページを見ていただきますと、その町中の典型を幾つか入れておりますけれども、例えばAですと、高齢者の方が問題なく町中を移動できるようにということで、沿道も含めて整備を考えるということですね。あとBですが、これはプラットホームとかをわざわざ造らないで、非常にコストを下げた形でターミナルをきちんと造っているとか、あとCはロケーションシステムですけれども、どれぐらいの頻度で次やってくるかというのがこれ見えるかと思いますが、非常に高頻度のサービスをしているということですね。そういうふうなサービスをする、Dにありますように、大きな荷物を持った買物客の方でも自動車を利用せずに町中に出てきて公共交通を使って生活をしようということになるということでございます。

あと、十四ページ、これは最後の一枚でございますが、やはり日本の空間づくり全体をもうちょっと見直さなければいけないということで、EとF、済みません、国内の事例ですけれども、対比的に入れております。

Fは、例えば交通安全を一生懸命配慮したんだろうと思うんですけれども、歩道とかをいっぱい造っていると思うんですけれども、実は結構逆に危なくなっているというものです。Gのように、逆にこういうふうに女の子が遊んでいるような、車を入れないで、これトランジットモールと申しますけれども、公共交通と歩行者だけのスペースを造るというふうな形が期待されるということです。

Hはカールスルーエの町中、平日昼下がりで、これ大学生が大学をサボって遊んでいるのかなと思うんですが、日本の大学生はなかなか町中で遊ばないので、大学生が町中で遊ぶような、そういう風景が生まれればよいかなというふうに思っております。

4-1 鉄道沿線のまちづくり

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. 鉄道沿線のまちづくりとは？

三大都市圏等における都市鉄道の沿線地域は、通勤・通学者の居住地としての性格を有し、鉄道駅を中心として沿線地域の都市機能が集約し立地してきました。

人口減少、高齢化等の社会の変化により、生産年齢人口の減少が見込まれる中、通勤需要の減少に伴い、今後、沿線郊外地域では都心部との関係が希薄化することが危惧されます。さらには、都市機能の低密度化・分散化、自動車利用を前提とする都市の形成が促進されることで、鉄道需要の減少に伴う鉄道機能の低下を引き起こし、住民の生活の利便性が低下することも懸念されます。

社会の変化に適応した形で沿線地域住民の移動手段を確保し、都市の持続可能性を高めるには、既存の鉄道インフラを活用したまちづくりについて、沿線の一つの都市圏と捉え、地方公共団体と鉄道事業者が連携する新たな視点での取組みが必要です。

2. 現状と将来予測を基に考えられる課題とは

今後、人口減少が進展する中で、三大都市圏、とりわけ東京圏において急激な高齢者人口の増加が予測されています。広範囲にわたって高密度に高齢者の居住区域が広がるのが想定されることから、医療・介護施設の充実もさることながら、高齢者の未病化を図り、健康寿命の増進を進めるためにも歩いて暮らせるまちづくりを実現する必要があります。

表－1 三大都市圏と地方圏における高齢者人口の増加数と増加率（2010年→2040年）

	増加数	増加率
東京圏	約388万人	53.0%
名古屋圏	約90万人	36.8%
関西圏	約138万人	32.7%
地方圏	約303万人	19.6%

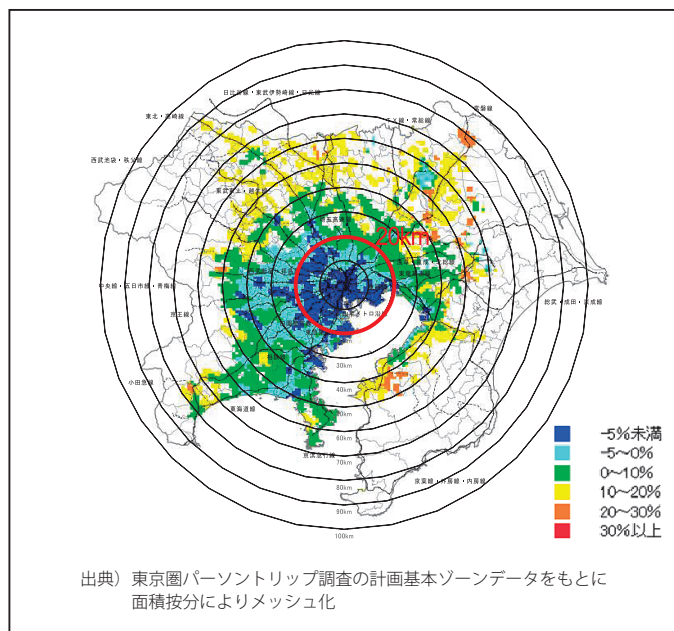
※東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

名古屋圏：愛知県、三重県、岐阜県

関西圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

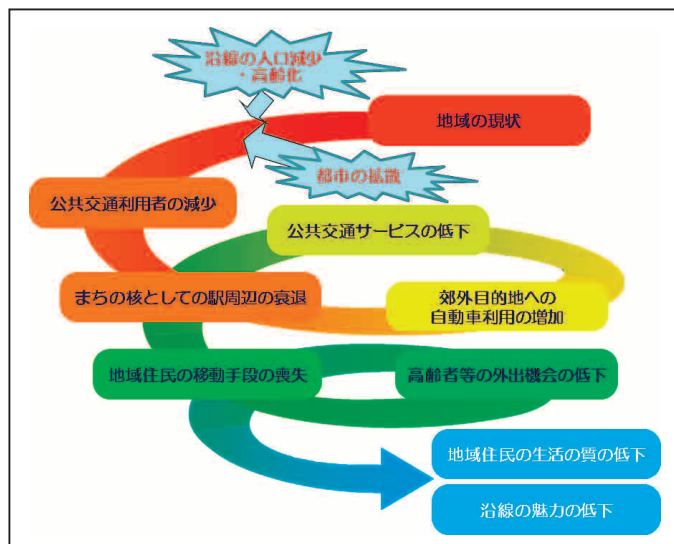
出典）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」

図－1 自動車分担率の変化（1988-2008年）



全国都市交通特性調査等において、自動車の代表交通手段分担率は全国的に増加傾向にありましたが、近年の調査では大都市圏において平日・休日ともに自動車の代表交通手段分担率が減少傾向にあります。東京圏においてその傾向は顕著ですが、分担率が減少しているのは東京駅から半

図－2 鉄道沿線の魅力が低下する負のスパイラル



径30～40km圏内の鉄道沿線が中心となっており、郊外部の鉄道沿線への利便性が低い地域では、今後の高齢者の増加に伴う移動手段の確保が課題となります。

人口増加期における都市の拡散と今後進展する沿線の人口減少・高齢化が相まって、地域住民の生活の質の低下、地域の魅力の低下が生じ、さらに沿線全体としての魅力の低下につながるものが危惧されます。

3. 施策の方向性

このような課題に対応するためには、鉄道等の公共交通を軸としたコンパクトな都市構造への転換を進めることが必要であり、そのために求められる施策を沿線自治体と鉄道事業者が連携して推進する必要があると考えています。施策の方向性としては、短期的な取組から中長期的な取組みまで様々な施策を組み合わせることが考えられます。

①各地方公共団体による沿線各駅の都市機能の集約及び拠点性向上

沿線の地方公共団体が区域内の駅周辺に都市機能を集約するまちづくりを行うとともに、バス等の利便性を向上させて駅の拠点性を高めることにより、自動車利用を必要としない生活を可能とし、高齢者等の移動制約者にとっても生活の質を高めるとともに鉄道利用人口を増やすことが必要です。

②軸となる鉄道沿線の利便性向上

沿線の地方公共団体と鉄道事業者が連携し、鉄道利用人口を拡大させるとともに、鉄道利用を促進する取組みを企

画・実施することで駅周辺に集積する都市機能を結ぶ軸として鉄道の利便性を向上させることが必要です。

③高次の都市機能を享受するための鉄道沿線内の地方公共団体の連携

沿線の地方公共団体が、拠点となる駅周辺において高度な医療機能、大規模な文化施設、商業機能等の高次の都市機能を役割分担に基づき立地するよう取り組むことにより、様々な高次の都市機能を沿線内に確保することが必要です。

④鉄道沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加

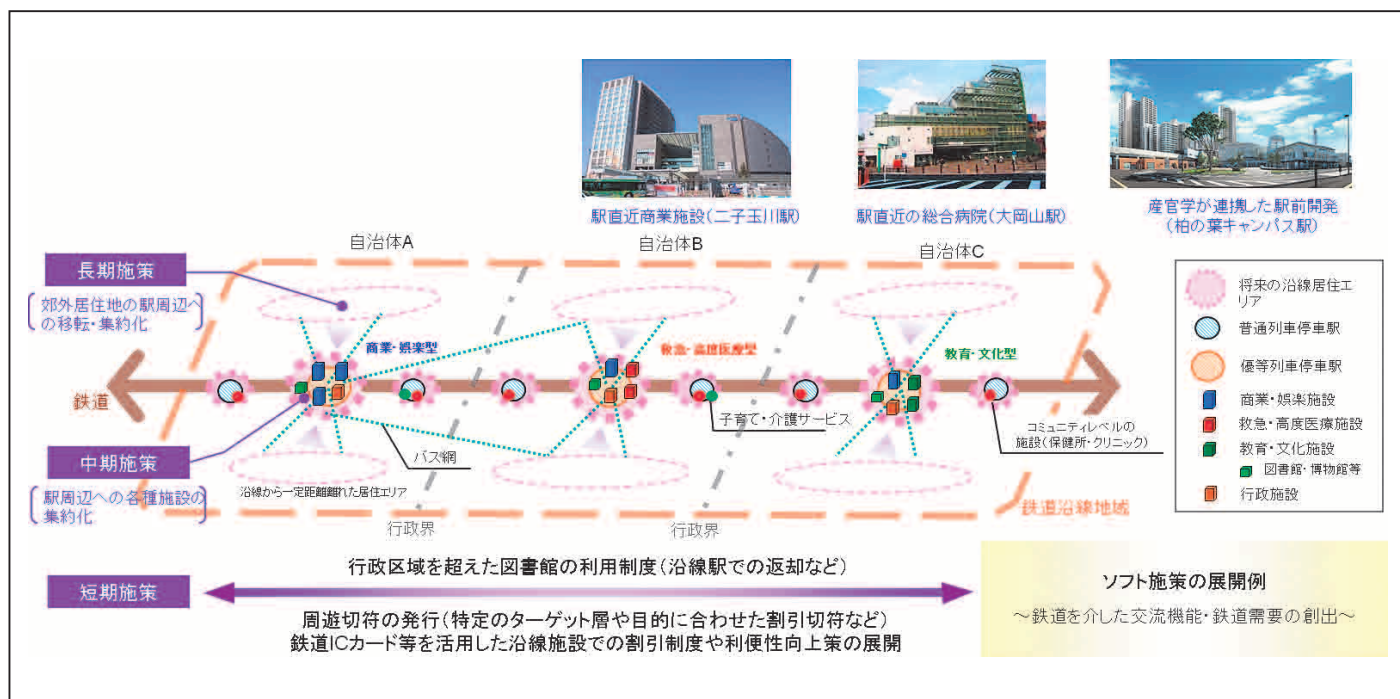
各々の鉄道沿線固有の優れた特徴を「交通の利便性」とともにPRすることにより、沿線居住人口の増加に取り組むことや、各地で開催される祭り等の集客イベントを沿線の地方公共団体・鉄道事業者等が連携してPRし、沿線の交流人口の増加に取り組み、沿線を活性化させることが必要です。

4. まとめ

今年の通常国会において都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法が改正されたことにより、都市機能の誘導や居住の集約とあわせて、公共交通の充実を進めることとなり、「鉄道沿線のまちづくり」も今回の法改正の趣旨に沿ったものです。また、三大都市圏のみならず沿線自治体で鉄道の利用促進を図る地方の都市圏においても活用できるものと考えています。

次号では「鉄道沿線のまちづくり」をテーマに特集を組むこととしており、国内外の取組を紹介したいと考えています。是非ご覧下さい。

図－3 鉄道沿線における都市機能の配置（機能分担）イメージ



4-2 健康・医療・福祉のまちづくりの推進について

国土交通省 都市局 街路交通施設課 東 智徳

1. はじめに

冒頭から固い話となりますが、現在、社会保障に係る費用の公費負担分はどの程度必要となっているかご存じでしょうか。また、約10数年後の公費負担分がいくらとなっているかをご存じでしょうか。

都市政策、交通政策をご担当されている方で、これらの数字を記憶されている方は、拙稿を読まれる必要は全くありません。どのくらい？ と関心をもたれた方がいらっしゃいましたら、暫し拙稿にお付き合いを頂ければと思っております。

2. 更なる超高齢者化社会における課題

人口動態については、2055年に向けて約4000万人減少とすると推計されています。大まかに見ますと、1960年頃の人口水準と同様となり、約50年かけて増えた人口が、また約50年かけて減少していくという形となります。そして、65歳以上の高齢者が総人口の約4割を超える状況となります。

特に、大都市部において顕著になりますのが、この高齢者人口の急激な増加です。2025年時点の推計として、2010年時点と比較し、65歳以上の高齢者が東京都、神奈川県ではそれぞれ約60万人超増えるとされています。比較対象とはならないかもしれませんが、60万人の人口というと、日本の都市上位30位に入る規模です。また、東京都、神奈川県、埼玉県、大阪府、千葉県、愛知県の6都府県の高

表-1 高齢者（65歳以上）人口の推移

	2010年時点の 高齢者人口(万人)	2025年時点の 高齢者人口(万人)	増加数 (万人)	増加率	順位
東京都	267.9	332.2	64.3	+24%	1
神奈川県	183.0	244.8	61.8	+34%	2
埼玉県	147.0	198.2	51.2	+35%	3
大阪府	198.5	245.7	47.2	+24%	4
千葉県	133.9	179.8	45.8	+34%	5
愛知県	150.6	194.3	43.7	+29%	6
秋田県	32.1	35.3	3.2	+10%	43
和歌山県	27.4	30.3	2.9	+10%	44
鳥取県	15.5	17.9	2.4	+15%	45
高知県	22.0	24.2	2.1	+10%	46
島根県	20.9	22.6	1.8	+8%	47
全国	2,948.4	3,657.3	709.0	+24%	

齢者の増加数を合算すると、約300万人を超えるとされています。全国の高齢者の増加数の約44%を占める規模です。

3. 高齢者の暮らし

次に高齢者の暮らしを外観をしたいと思います。

2030年の65歳以上の高齢者（女性）は、4人に1人が一人暮らしの生活をされています。また、徒歩圏内（1km）に生鮮食料品店が存在しない高齢者の1人暮らしは、約99万世帯になるとされています。出歩いて日常の買い物を行うことも容易には出来ない状況です。

そして、団塊世代の方々は、半数以上が地域等の社会活動に参加をしていないといった調査結果も出ています。外出のきっかけともなる、地域との繋がり、関わりが薄くなっています。

図-1 高齢者（65歳以上）人口の推移

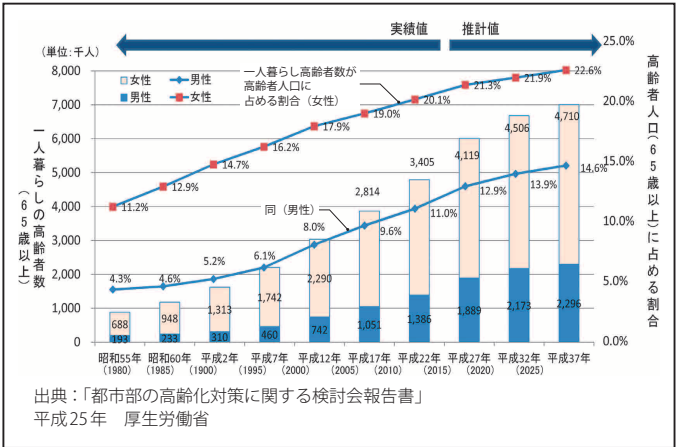
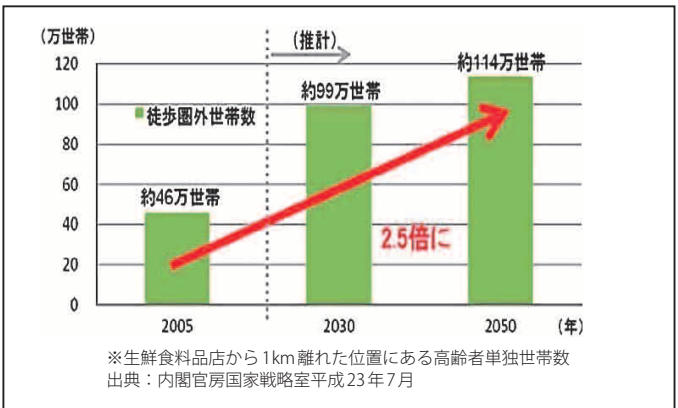


図-2 徒歩圏内に生鮮食料品が存在しない高齢者単独世帯数の推移

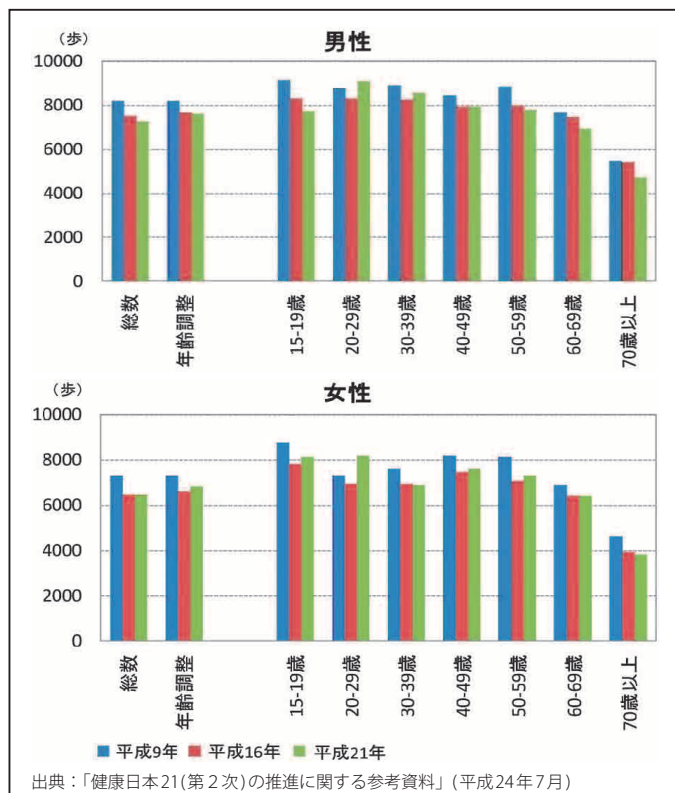


4. 中高年世代の暮らし

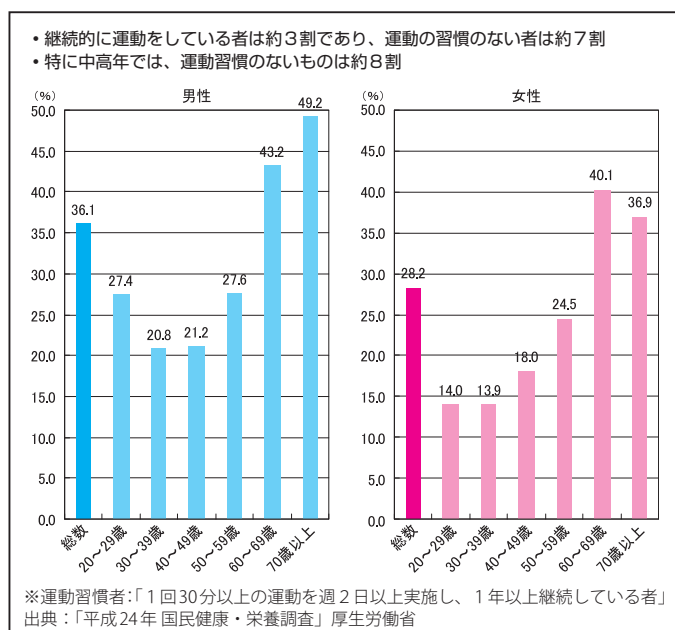
今後、超高齢社会の中心となる中高年世代がどのように暮らしているかは、大きな関心時です。

生活において身近な運動である歩行について着目しますと、歩行数の平均値は12年間で全体的に減少しておりますが、特に、年齢別では、40歳以降の年齢が大きく減少しています。

図－3 歩行数の変化



図－4 年代別 運動習慣者の割合



また、「1回30分以上の運動を週2回以上実施し、1年以上継続している者」という運動習慣者の割合を見ますと、約2割～3割（約7割～8割は運動が不足）といった状況です。

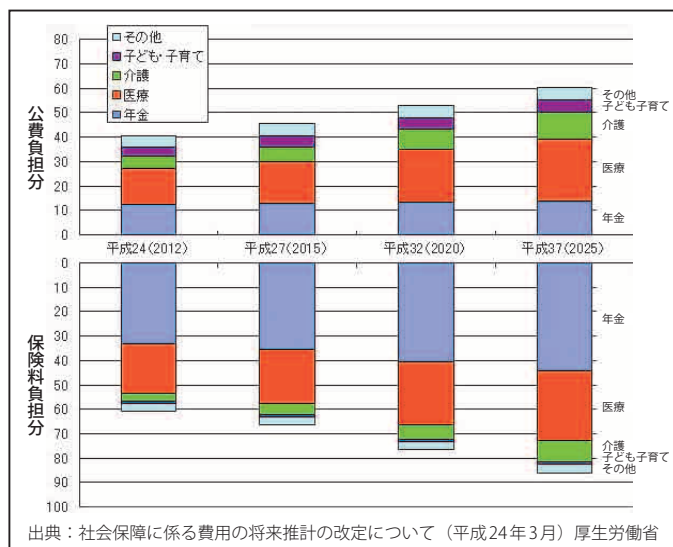
5. そして社会保障の公費負担

2012年の社会保障にかかる公費負担分は約40兆円です。これが2025年になると約1.5倍になり、約60兆円になる見込みです。

馴染みの高い公共事業関係費と比較致しますと、平成26年当初予算で約5.4兆円ですので、ケタの異なる規模となっています（この20年間で見て、最も多かったのは平成9年の約9.7兆円です）。

社会保障の公費負担を少しでも抑えていくために、まちづくりとして貢献できることは何でしょう。

図－5 社会保障に係る費用の将来推計



6. 「街を歩く」という基本的な活動を高めよう

「街を歩く」ことは、生活習慣病などの発症予防や、健康増進、疾病発症後の機能回復効果等だけでなく、とりわけ高齢者の介護予防や認知症の予防にも有効であるとされています。

更に、市民が「街を歩く」ことによって生じる様々な交流の機会は、地域活力の向上につながり、街を歩く市民が誘因されるといった好循環も期待されています。

1歩歩くと0.061円の医療費抑制効果があるという試算もあります。小さい1歩ですが、市民1万人が1日1万歩歩くようになると、年間で約10億円もの医療費抑制が期待されます。

7. 街なかを歩いて楽しい空間に

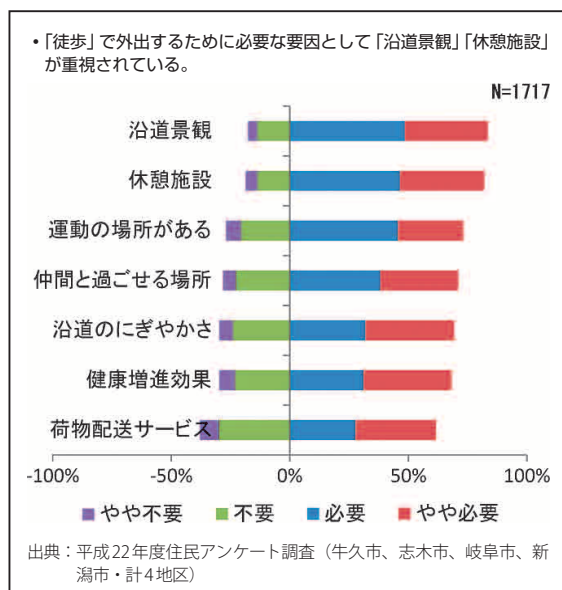
歩くために、街なかから離れた地域に新たなウォーキンググロウドを整備する必要はありません。街なかをもっと歩きやすく楽しい空間としていくことが必要です。

歩いて外出するために必要な要因としては、アンケート

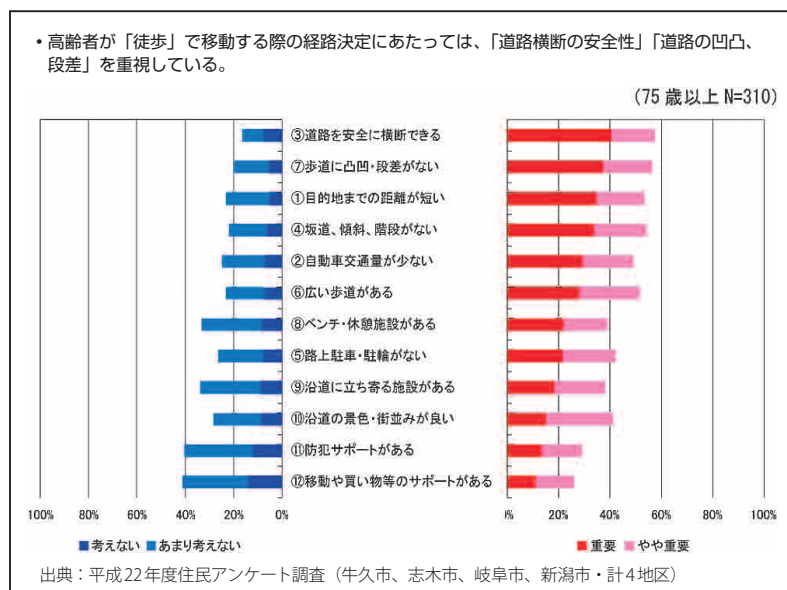
結果によると、「沿道景観」や「休憩施設」が重視されています。更に、高齢者（75歳以上）が徒歩で移動する際の経路決定に当たっては、「道路を安全に横断できる」が最も重視されており、次に「歩道に凹凸がない」が続いています。

地ベタの歩く部分のみに着目するのではなく、民地側の沿道を含めた全体の空間構成、外出のきっかけを生み、また、歩行をサポートする施設、機能等の配置、そして自動

図－6 「徒歩」で外出するために必要な要因



図－7 「徒歩」で移動する場合、経路を決めるのに重視すること



表－2 都市の実態把握に活用可能なオープンデータ

データ	単位	出典	年次	入手方法
人口集中地区データ	人口集中地区	国土数値情報	平成22年	http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-A16.html
人口データ	4次メッシュ	国勢調査(統計GIS)	平成22年	http://e-stat.go.jp/SG2/eStatGIS/page/download.html
世帯データ	4次メッシュ	国勢調査(統計GIS)	平成22年	http://e-stat.go.jp/SG2/eStatGIS/page/download.html
人口 (15歳未満、15～64歳、65歳以上)	自治体	国勢調査	昭和55年～平成22年(5年おき)	http://www.e-stat.go.jp/SG1/chiiki/ToukeiDataSelectDispatchAction.do
将来推計人口 (15歳未満、15～64歳、65歳以上)	自治体	国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)	2015～2040年(5年おき)	http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson13/3kekka/Municipalities.asp
スーパーマーケット住所等	個々	1タウンページ	平成26年6月時点	http://itp.ne.jp/ ▶キーワード検索で「該当都市、スーパーマーケット」検索
コンビニエンスストア住所等	個々	1タウンページ	平成26年6月時点	http://itp.ne.jp/ ▶キーワード検索で「該当都市、コンビニエンスストア」検索
病院データ	個々	国土数値情報	平成22年	http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-P04.html ▶「医療機関データ」取得>「病院」のみ抜粋
診療所データ	個々	国土数値情報	平成22年	http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-P04.html ▶「医療機関データ」取得>「診療所」のみ抜粋
通所介護 住所等	個々	厚生労働省 介護サービス情報公表システム	平成26年6月時点	http://www.kaigokensaku.jp/ ▶「通所介護」検索
小規模多機能型居宅介護住所等	個々	厚生労働省 介護サービス情報公表システム	平成26年6月時点	http://www.kaigokensaku.jp/ ▶「小規模多機能型居宅介護」検索
複合型サービス(介護事業所)住所等	個々	厚生労働省 介護サービス情報公表システム	平成26年6月時点	http://www.kaigokensaku.jp/ ▶「複合型サービス」検索
サービス付き高齢者向け住宅住所等	個々	サービス付き高齢者向け住宅情報提供システム	随時更新	http://www.satsuki-jutaku.jp/

車も含めた交通ネットワークといった全体を俯瞰したなかで、歩いて楽しい歩行空間づくりを進めることが必要となっています。

8. まずは「診断」、そして「見える化」

このような空間づくりに当たっては、自分たちの都市は何が優れているのか、また何が十分ではないのかなどを分析、評価（診断）することから始めることが必要です。

都市部局が所有するパーソントリップ調査や都市計画基礎調査等に加え、健康、医療、福祉部局が所有するデータ（例えば、日常生活圏域ニーズ調査では、地域の高齢者の外出頻度や、外出時の移動手段、外出を控えている理由などの調査が行われています）や、インターネット上のオープンデータ等を活用し、まずは都市の姿（将来を含む）を「見える化」していくことが大切です。

そのうえで、「見える化」したデータを広く市民や民間事業者等の方々に見て頂き、そして、多くの世代の方々も巻き込んで、目指すべき将来の姿に向けた議論を進めて頂きたいと思っております。

9. 都市・地域交通戦略推進事業による支援

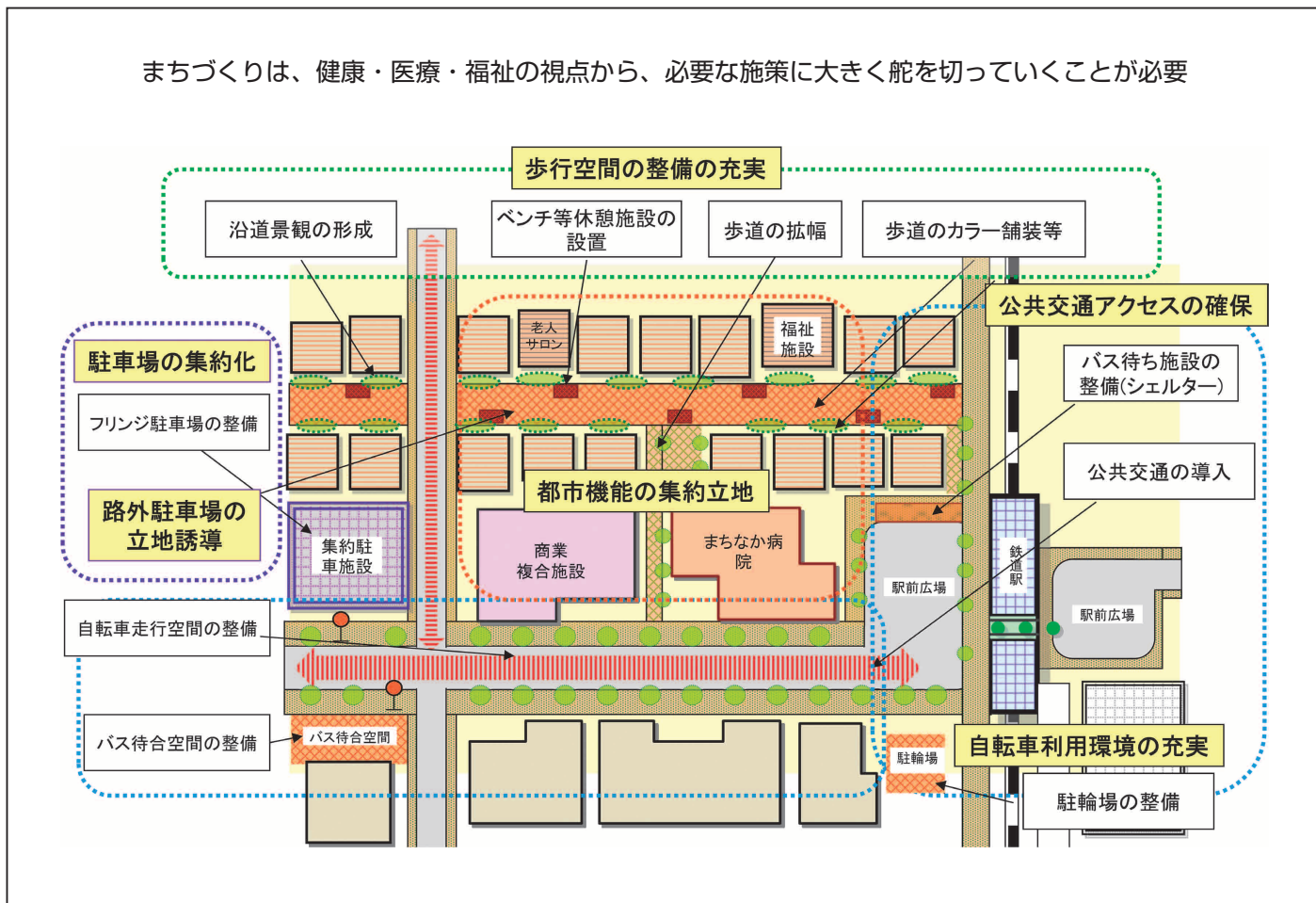
交通施設の整備にかかる支援制度として定着をしてきました「都市・地域交通戦略推進事業」ですが、今年度予算より、歩いて楽しい歩行空間づくりの支援を高めるために、以下の拡充を行っています。

上記の議論等を踏まえて、必要な施策の実施に当たっては、是非活用を検討頂きたいと思います。

- ①立地適正化計画に位置づけられた居住誘導区域内の事業については、交付率が1/3から1/2に嵩上げされます。
- ②これまで道路の整備には充当できませんでしたが、都市機能誘導区域内における歩行空間の整備（ベンチ等の休憩施設、植栽施設の整備を含む）が補助対象に追加をしています。
- ③市民や民間事業者等の参加による交通まちづくり活動を支援するため、交通実態分析、アンケート調査、社会実験等に要する費用を支援対象に追加をしています。

平成26年8月1日に技術的助言として「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」が公表されました。本文や参考資料については、国土交通省ホームページ（http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000055.html）に掲載しておりますので、ご参照下さい。

図－8



4-3 地下街の安心避難対策ガイドラインの策定について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

本年4月25日に、「地下街の安心避難対策ガイドライン」を策定し、公表しましたので、その概要について紹介します。

1. ガイドラインの位置づけ

地下街は、全国の拠点駅の周辺等において、都市内の重要な地下歩行者ネットワークとして、公共的な空間を形成しており、来街者が10万人以上となる地下街も多数存在しています。

一方、地下街の多くは昭和30年代、40年代に建設されており、開設から30年以上経過している地下街は全体の8割以上であり、設備の老朽化等が進んでいると考えられます。

また、大規模地震発生時には、避難の際に、地上への出入口や階段等に殺到することによる混乱、転倒・負傷等の事態が生じることが懸念される等、今後予見されている大規模地震等への対応を早期に進めることも必要となっています。

ガイドラインは、大規模地震時の公共用通路等公共施設を対象として、地下街が有する交通施設としての都市機能を継続的に確保していくために必要な耐震対策等地下施設の設備・更新にあたっての必要な考え方を、技術的な助言としてとりまとめています。

2. 安心避難対策が求められる背景

(1) 地下街の現状

地下街の多くは昭和30年代、40年代に建設されており、開設から30年以上経過している地下街は全体の8割以上であり、中には60年以上経過しているものもあり、今後、老朽化への対応が必要となると考えられます。

(2) 地下街の役割

地下街の多くは、ターミナル駅周辺の地下歩行者ネットワークの一部としての役割を担っており、地下街利用者（地下通路の通行者数）が1日あたり10万人以上となる地下街も多数存在している等、都市の施設として欠かせない施設となっています。

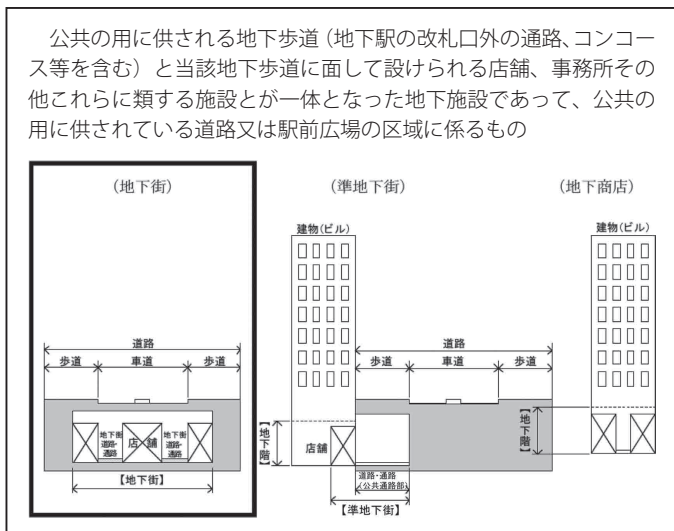
(3) 現行法における地下街の関係規定

地下街における安全、衛生、管理等については、建築基準法等各法に加え、「地下街に関する基本方針について」（S49.6.28）の中で規定されていましたが、2001（平成13）年に基本方針が廃止され、現在は、建築基準法、消防法、道路法等の各法で地下街について個別に定められている状況です。

(4) 大規模地震における地下街の被害（首都直下及び南海トラフ地震での被害想定（被害の様相））

2012（平成24）年8月及び2013（平成25）年3月に南海トラフ巨大地震の被害想定が、また2013（平成25）年

図－1 本ガイドラインにおける地下街



表－1 首都直下地震の被害想定（被害様相 抜粋）

揺れによる構造物被害	・耐震性を有する建物も地盤変動に伴う地表面の傾斜の発生等により中長期にわたって利用できなくなる建物が発生する。
揺れによる非構造物材の被害	・天井のパネル、壁面、ガラス、吊りモノ等が落下する。
構造物及び非構造物材の被害による人的被害	・揺れによる非構造物材の被害により施設利用者が死傷する。
利用者等の混乱、パニック	・多くの利用者が滞留した状況下において、停電や火災の発生、情報提供の遅れ等複数の条件が重なることにより、利用者の中で混乱、パニックが発生する。 ・地下空間の場合は心理的な側面でパニックを助長する。 ・混雑状況が激しい場合、集団転倒等により人的被害が発生する。

出典：首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）／中央防災会議、首都直下地震対策検討ワーキンググループ

「地下街の安心避難ガイドライン」については、国土交通省ホームページ（http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000024.html）に掲載しておりますので、ご参照下さい。

12月に首都直下地震の被害想定が公表されました。

これらの被害想定では、これまで言われてきた「構造物の被害」や「利用者等の混乱、パニック」に加え、「揺れによる非構造部材の落下」や「非構造部材の被害による人的被害」が挙げられています。

3. ガイドラインの主体

地下街を所有・管理する会社等を対象としています。

4. ガイドラインのポイント

(1) 非構造部材の安全性検討

非構造部材の落下対策として、非構造部材の点検要領を策定しています。

表－2 天井廻り点検の点検項目

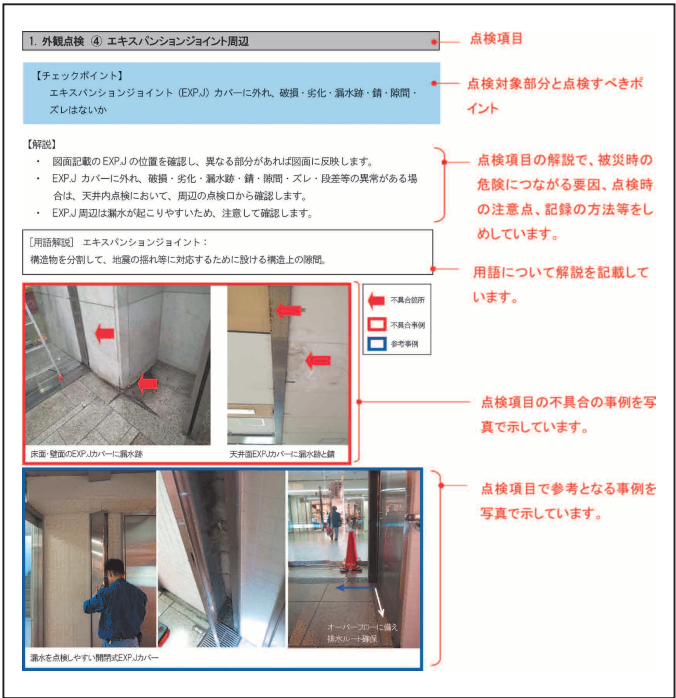
	点検項目	チェックポイント
1. 外観点検	①天井板	天井板に破損・劣化・漏水跡・錆・隙間・ズレ等はないか
	②天井面設置器具（建築）	1) シャッター下端周り、大型サイン等に破損・劣化・漏水跡・錆・隙間・ズレはないか 2) 天井面から器具が吊られている場合は、吊り材の曲がりはないか
	③天井面設置器具（設備）	1) 照明、ガラリ、エアーカーテン等に破損・劣化・漏水跡・錆・隙間・ズレはないか 2) 天井面から器具が吊られている場合は、吊り材の曲がりはないか
	④エキスパンションジョイント周辺	エキスパンションジョイント(EXPJ)カバーに外れ、破損・劣化・漏水跡・錆・隙間・ズレはないか
2. 天井内点検	①漏水状況	漏水はないか、漏水がある場合に対策はなされているか
	②天井吊りボルト	1) 天井吊りボルトが約900mmの間隔で構造物からほぼ鉛直に設置されているか 2) 天井吊りボルトの溶接接続の状態確認 3) 天井設置機器吊り材と共吊りや干渉していないか、適切な間隔が確保されているか
	③天井下地材	1) 野縁は野縁受けに緊結されているか、野縁受けは吊りボルトに緊結されているか 2) 天井板端部と周囲の壁に適度なクリアランス(隙間)がある場合、振れ止めが設置されているか
	④天井面設置器具（建築）	シャッター本体、大型サイン等は構造物や構造物からの架台に確実に固定されているか。防煙垂壁等は構造物もしくは天井下地に確実に固定されているか。器具下地と天井下地は共吊りになっていないか
	⑤天井内電気設備	バスダクト、ケーブルラック、天井内機器等が構造物から吊りボルトで確実に取り付けられているか
	⑥天井内機械設備	ダクト、ファンコイル、送風機、エアーカーテン等が構造物から吊りボルトで確実に取り付けられているか
	⑦エキスパンションジョイント周辺	天井内のエキスパンションカバー周りに漏水、コンクリート面の白華はないか
	⑧構造物の状況	構造物のスラブ下面、壁面に顕著なクラック、ジャンカ、折り、鉄筋の露出、錆跡、白華はないか

ガイドラインでは、非構造部材のうち特に地下街利用者の避難において直接的に影響を与える恐れのある公共地下通路の天井廻りを対象とした点検として「天井廻り点検」を位置付けています。

本ガイドラインで示す天井廻り点検は、天井等落下防止に関する既往の指針等を参考にし、また、昨年度実施した全国の地下街における点検調査により得られた知見をもとに、点検項目を設定するとともに、点検の際に留意すべき事項等を示しています。

また、地下街管理者による点検がスムーズに行われるよう、点検項目毎に解説シートを作成し、用語解説や点検の際のポイント、悪い事例のみならず、参考となる事例等を紹介をしています。

図－2 解説シート例



(2) 避難検討

様々な状況を想定した避難対策として、避難シミュレーションを活用した避難経路の検証方法や対応方策の検討方法等を提示しています。

地下街における避難誘導計画の作成は、例えば、既に消防法の定める防火管理業務の中で、作成することが義務付けられています。しかしながら、大きな地震が発生し、安全を確保するために地上に避難とした場合に、計画している避難経路が使用できない場合等、実際には、様々な状況が想定されます。

様々な状況とは・・・

今まで経験したことのないような大規模な災害時に、「落下物や地上の混雑時によって一部の階段が使えな

くなった場合」や「地下街に接続する地下駅等から大量の避難者が流入した場合」の他、「工事で閉鎖している階段があったら」「避難の際に、車イスの方がいたら」「イベント等で通常よりたくさんの在館者がいたら」「店舗前に山積みされた段ボールが散乱したら」といった日常的にありうる状況下で、災害が起こる場合も含まれます。

そこで、ガイドラインでは、色々な状況を想定し、避難シミュレーションを行い、どういった場合にどのような課題が生じるかを確認し、課題がある場合はどのような対策を施したらよいかを示しています。

ガイドラインにおいて検討を試みた条件パターン

- ◆全ての避難階段が使用でき、避難者が最も近い階段に避難した場合（以下に示すような付加条件のない場合）
- ◆落下物や地上の混雑等で一部の避難階段が使用できなくなった場合
- ◆隣接ビルや駅施設から多くの避難者の流入する場合

ところで、様々な状況を想定していく中で、地下街のみならず、近隣施設と連携し、避難検討を一緒に進めることが重要です。

ただし、近隣施設との連携は災害対応にとって有効ですが、地下街が主体となって近隣施設との調整を行うことには、限界があります。そこで、例えば協議会を設置し、関係者が一緒になって防災対策に取り組み、エリア全体で防災性向上を図っていく、エリア防災の検討を進めていくことを期待します。

(3) 安心して避難するための追加的方策

ガイドラインでは、さらに安心して避難することが可能となると思われる追加的方策についても紹介しています。また、ここで紹介している以外にも、地下街利用者の安全確保に資する取組があると思われます。

避難誘導を行う地下街管理者自身がパニックにならないためにも、可能な限り対応を検討し実施することを推奨します。

①誘導設備等を活用した避難安全対策

a) 高輝度蓄光製品

蓄光製品は従来品と比較し、長時間、高輝度に発行する製品が開発されており、停電時の避難誘導に有効な製品としてJIS規格化されています。

b) デジタルサイネージ

情報提供により利用者の不安を解消するため、ディジタ

ルサイネージを活用し、災害時に地震情報や周辺の状況を提供することで、利用者に安心感を与えます。

c) シームレスな地下空間（総合）案内システム

地下空間の案内システムの検討を進め、駅、地下街等が連携したシステムを構築することは、通常時だけではなく、災害時における適切な避難誘導を進めるうえでも有効であると考えられます。

d) 地下空間における位置情報の取得

不慣れな利用者が自分の位置を適切に把握し、不安とならないためにも、さらには非常時に利用者の位置を把握するために、地下街への位置情報の提供（地下空間での位置情報利用）に向けた取り組みが進められています。導入が実現すれば、例えば、災害時に情報端末を利用し、出口へ誘導することが可能となります。

②安全が確保された地下街の活用

地上部の状況等によっては、地上へ避難せず、一時的に地下街内に滞留することが安全であることも想定されます。

駅周辺のエリア防災を考えていく上で、地下歩行者ネットワークの一部を構成する地下街は大きな役割を担っていると考えます。地下街を退避経路・退避施設として位置付けようとする動きがある場合、地下街管理者の積極的な検討を期待します。

5. 地下街以外へのガイドラインの活用

公共通路は道路下であっても、店舗が沿道ビルの地下階にあるような施設を「準地下街」とよびます。本ガイドラインは、準地下街の公共通路部においても活用することは可能です。

また、様々な状況を想定した避難シミュレーションを活用した避難経路の検証方法や対応方策の検討方法は、例えば、地下広場等公共通路の一部を活用してイベントを実施する場合等の検証として活用することが可能です。

6. さいごに

現在、各地下街においては、火災や津波・洪水等への対策の取組みや、大規模地震時における帰宅困難者対策の取組み等が進められておりますが、これらの取組みと相まって本ガイドラインを活用し、地下街等において計画的に、また着実に防災対策が進められることを期待します。

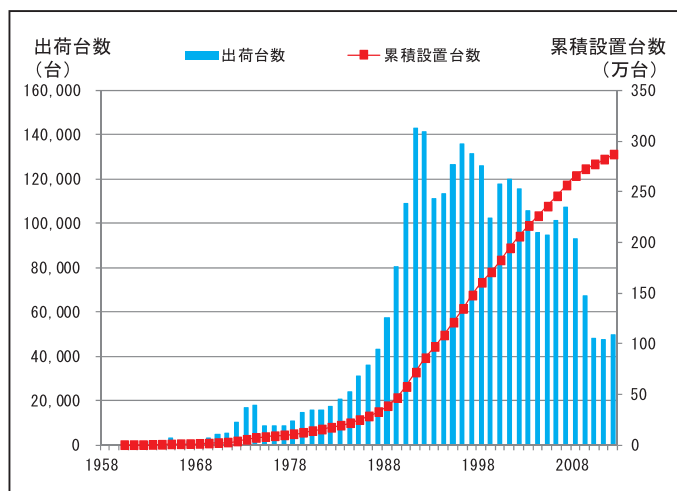
4-4 機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドラインについて

国土交通省 都市局 街路交通施設課 課長補佐 大坪 弘敏

1. はじめに

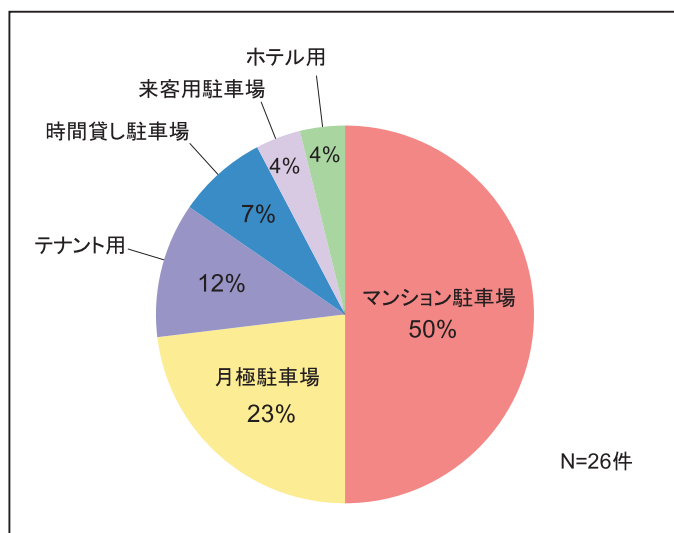
機械式駐車装置は、1960年代以降、自動車交通量の増大により駐車場需給が逼迫する中、限られた土地・スペースを有効活用するため、特に都市部の大規模商業施設等への導入が進み、1980年代後半以降、マンション等の日常生活空間においても急速に普及しました。

図－1 機械式駐車装置の出荷・設置台数の推移



その一方、機械式立体駐車場における利用者等の死亡・重傷事故は、平成19年度以降、少なくとも26件（うち死亡10件）発生しており、子供が亡くなる痛ましい事故も3件発生しています。事故の主な発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が約4割を占め、このほか「人の乗降・歩行時の転倒・落下」「作動中の装置に侵入・接触」「車両の入出庫時の衝突」等となっています。また、事故の発生場所としては、マンションの駐車場での事故が半数を占めるなど、利用者が自ら駐車装置を操作する場面で多くの事故が発生しています。

図－2 事故の発生場所



このため、国土交通省では、機械式立体駐車場における事故等の発生状況や要因の把握・分析を行い、安全対策のあり方について専門的見地から検討することを目的として、昨年11月、「機械式立体駐車場の安全対策検討委員会」（座長：向殿政男・明治大学名誉教授）を設置しました。そして、計4回にわたる委員会、都内2箇所での現地視察会、関係8団体へのヒアリングを経て、本年3月末、報告書がとりまとめられました。さらに、本報告を踏まえ、機械式立体駐車場に関わる製造者、設置者、管理者、利用者が早期に取り組むべき事項を「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」として公表するとともに、関係団体へ安全対策の強化及び適正利用の周知、地方公共団体に対して機械式立体駐車場の安全設備等に関する実態調査の実施を要請しています。併せて、消費者庁と連携して、利用者に向けた注意喚起チラシを作成し、関係団体等を通じて広く配布しております。

注1) 報告書及びガイドラインの本文は、ホームページ（http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000022.html）に掲載しています。

注2) 注意喚起チラシは、ホームページ（http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000023.html）に掲載しています。

注3) 立体駐車場工業会では、安全利用のためのアニメーション動画を作成し、ホームページ（<http://www.ritchu.or.jp/>）で公開しています。

2. 機械式立体駐車場の 安全対策に関するガイドラインの概要

機械式立体駐車場は、都市施設として必要不可欠な施設であるものの、ひとたび事故が発生すれば、重大事故に至る危険性が高い機械装置であること、そして機械には「絶対安全」はないということも認識した上で、製造者、設置者、管理者、利用者の各主体がそれぞれ真摯に協力して安全確保と安全利用に取り組むことが重要です（多重安全）。

（1）製造者の取組

機械式駐車装置の製造にあたっては、主に以下の安全対策を講じる必要があります。

- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保（ゲート、柵の設置等）
- 装置の稼動状況等に対する視認性確保（操作盤の位置、モニター設置等）
- 安全性に配慮した操作方法（安全確認ボタン、緊急停止ボタン等）
- 人の転倒、転落等を防止するための開口部、障害物等の除去
- 装置のインターロック機能の確保
- 非常時を想定した構造・設備の確保（退避場所、非常用脱出口等）
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等

（2）設置者の取組

機械式駐車装置の設置にあたっては、駐車場内における安全確保等のため、主に以下の安全対策を講じる必要があります。

- （1）の要件を満たす装置の使用
- 設置場所、気象条件、使用条件、利用者の特性等を考慮した装置の選択
- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保（ゲート、柵の設置等）
- 入出庫時の不要な人の立入抑止（子供の待機場所、荷物の積み下ろし場所等の確保）
- 装置内の視認性確保（照明設備の設置等）
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等

（3）管理者の取組

機械式駐車装置の管理にあたっては、駐車場内における安全確保及び安全利用の徹底のため、主に以下の安全対策を講じる必要があります。

- 利用者に対する操作方法、注意事項等に関する書面説明の徹底
- 装置の安全確保のための維持保全、専門技術者による定期的な点検の実施
- 事故等発生時の対処
- 管理責任者の選任・明示及び実施方法等に関する文書作成・閲覧
- 委託契約等における実施主体・方法等の明示

（4）利用者の取組

機械式駐車装置の利用にあたっては、特に以下の点に留意して、装置の安全利用に努める必要があります。

- 装置の危険性を再認識した上での利用
- 他人の鍵、ボタン押し補助器具等の使用禁止
- 装置内の無人確認の徹底
- 運転者以外の乗降室外での乗降、やむを得ず同乗者が立ち入る場合の退出確認の徹底

3. ガイドラインの活用について

本ガイドラインは、これまでに機械式立体駐車場で発生した事故等の再発防止の観点から、関係主体において早期に取り組むべき安全対策を提示したものです。また、近年、マンション等の専用駐車施設（車庫）において事故が多く発生していることに鑑み、駐車場法の適用対象となる路外駐車場（一般公共用駐車場）はもとより、それ以外に設置される機械式駐車装置についても、本ガイドラインへの準拠を広く要請しています。

機械式立体駐車場には、設計・製造、設置、保守管理、利用等の各段階において、様々な主体が関与しています。このため、安全対策を講じる上では、機械式駐車装置の危険性や安全な利用方法について、関係主体間で情報を共有し、相互に意思疎通を図ること（リスクコミュニケーション）が不可欠となります。

本ガイドラインをもとに、関係主体が一体となって機械式立体駐車場の安全確保と適正利用に努めて頂くことで、ひとりひとりの安全・安心な暮らしの実現につながることを期待しています。