

# まちづくりと一体となった 都市交通施策検討会議

事例・ケーススタディ集

平成19年6月

全国市長会 街路事業促進会議  
まちづくりと一体となった  
都市交通施策検討会議



# 目 次

検討会議参加市	1
---------	---

## I 取組み事例

◆ 北海道札幌市	4
◆ 北海道北見市	6
◆ 青森県青森市	8
◆ 宮城県仙台市	10
◆ 新潟県新潟市	12
◆ 新潟県長岡市	14
◆ 富山県富山市	16
◆ 石川県金沢市	18
◆ 神奈川県横浜市	20
◆ 神奈川県川崎市	22
◆ 埼玉県所沢市	24
◆ 埼玉県三郷市	26
◆ 千葉県市原市	28
◆ 栃木県宇都宮市	30
◆ 栃木県足利市	32
◆ 群馬県高崎市	34
◆ 静岡県静岡市	36
◆ 愛知県春日井市	38
◆ 愛知県安城市	40
◆ 岐阜県岐阜市	42
◆ 大阪府大阪市	46
◆ 大阪府堺市	48
◆ 大阪府岸和田市	50
◆ 兵庫県姫路市	52
◆ 岡山県岡山市	54
◆ 広島県尾道市	56
◆ 広島県福山市	58
◆ 山口県山口市	60
◆ 島根県松江市	62
◆ 愛媛県松山市	64
◆ 愛媛県新居浜市	66

◆ 佐賀県鳥栖市	68
◆ 大分県日田市	70
◆ 宮崎県宮崎市	74
◆ 鹿児島県鹿児島市	76

## II ケーススタディ

### (1) 第1分科会

◆ 新潟県新潟市	82
◆ 群馬県高崎市	94
◆ 石川県金沢市	104

### (2) 第2分科会

◆ 富山県富山市	123
◆ 埼玉県三郷市	134
◆ 広島県福山市	143

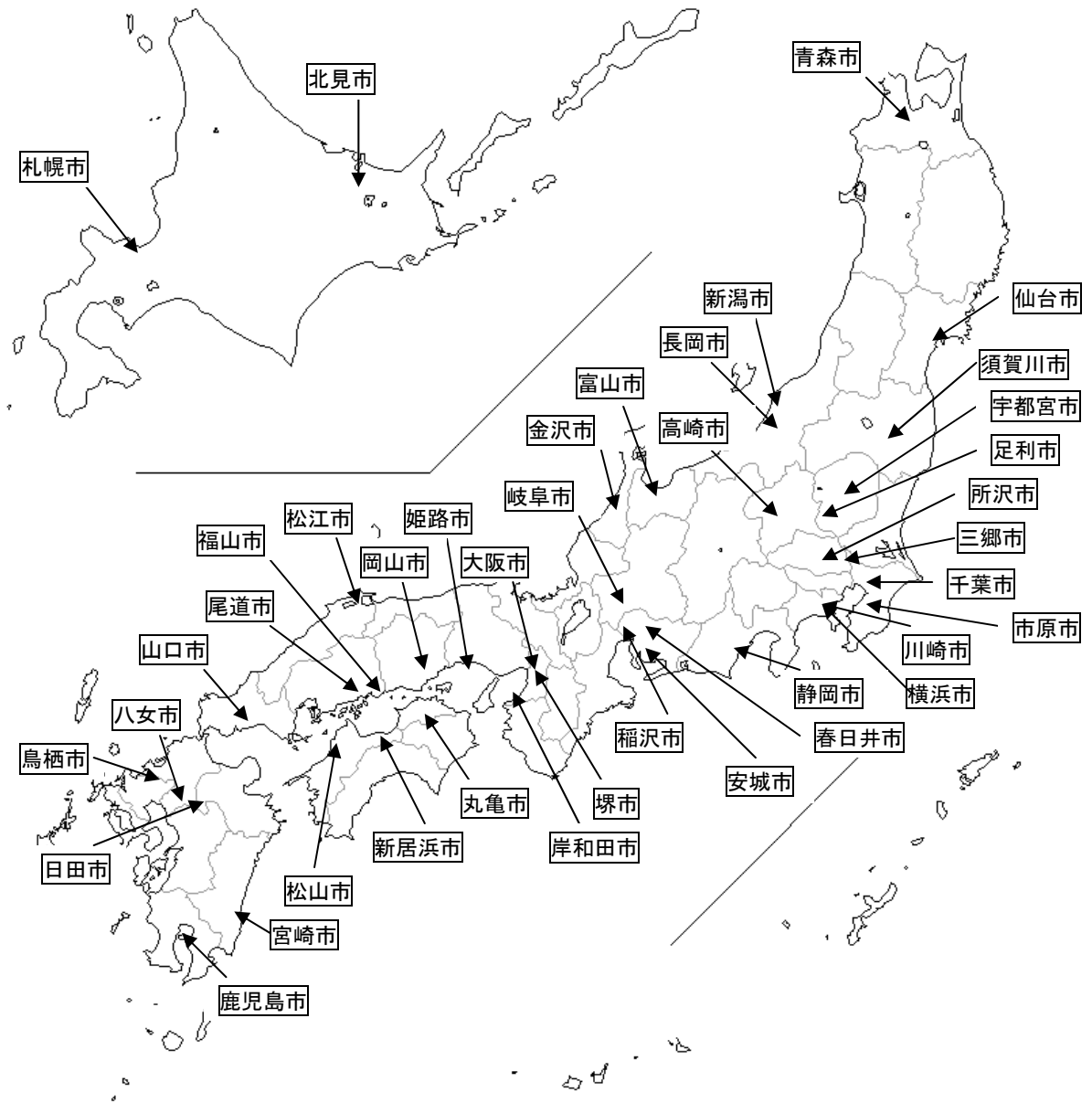
### (3) 第3分科会

◆ 愛知県春日井市 ・ 兵庫県姫路市	152
--------------------	-----

## III 参考資料

◆ 開催要綱	167
◆ 委員・幹事名簿	169

◆ 検討会議参加市





# I 取組み事例

## 札幌市 まちづくりにおける路面電車活用の検討

### 1. まちづくりにおける路面電車活用の方向性（計画・体制）

- ・ 路面電車については、市民意見、経営効率向上やまちづくりに寄与する可能性等を踏まえて、平成 17 年 2 月に存続を決定した。
- ・ 同年 8 月、まちづくりにおける活用方策を検討すべく、有識者や市民団体、関係行政機関からなる検討会議を設置し、平成 18 年 9 月、基本的な考え方をまとめた提言をいただいた。
- ・ 札幌市はこの提言を踏まえ、平成 19 年度以降、事業化を判断するために必要な詳細検討を市民・交通事業者・商業者・行政機関等との調整を図りながら進めていく予定である。
- ・ 主な提言内容は、以下のとおり。
  - 既存路線については、藻岩山等の施設との接続性を向上させる必要がある
  - また、生活空間である沿線を交流空間とも捉え、電車事業者と市民・企業・商業者等の様々な事業連携等を促す必要がある
  - 都心の活性化に向けては、まち歩きや回遊性を高める道具として路面電車を活用するとともに、車両は低床車両を基本とし、都市景観との調和等を図るため、架線レス車両の検討も進める必要がある
  - また、一体的・総合的なまちづくりを行うための交通ネットワークとして、「札幌駅周辺・大通・すすきの」の 3 地区を結び、その際、JR 札幌駅、地下鉄の都心各駅やバスターミナルとの公共交通のネットワークを形成することで、都心内・沿線への集客機能と回遊性を高める必要がある
  - 電車の価値と効果については、電車事業者の直接的な効果や採算性だけに捉われずに、まちの価値を高めることにより期待される社会的便益を総合的・多面的に捉えて評価する必要がある





- また、都市全体を経営する観点や公共交通全体をコーディネートする観点から、地域社会全体の問題として、札幌市をはじめ様々な主体が関わって路面電車の経営を支えていく必要がある など

## 2. 路面電車活用の考え方と具体的取り組み内容

- ・ 提言では、民間企業などとの連携による路面電車の利用促進や魅力向上の必要性が示されており、これまで様々な取り組みを行ってきたが、ここでは最新事例として、新たな札幌の冬の魅力創出に向けた取り組みを紹介する。



- ・ 電車をイルミネーションで飾り付け、市民や観光客の目を楽しませようという事業が、企業・市民等の有志により実現した。電車のデザインは、札幌市立大学デザイン学部の学生有志により行われた。また、これとは別に、路面電車沿線にある藻岩山ではロープウェイ山頂駅近辺で幻想的な空間が創出した氷のアートプロジェクトが行われた。これらの事業と連携し、路面電車の1日乗車券や藻岩山ロープウェイ乗車引換券、都心にある観覧車の乗車券、46店舗で使えるお得なクーポン券が付いたサッポロナイトビューロマンティックパスポートを販売した。
- ・ 購入者の約4割が市外もしくは道外からの参加となり、公共交通を利用した観光企画としての可能性が確認できた。
- ・ もう一つの事例は、地下鉄、電車、一部のバス区間の1日乗車券と観光スポット20箇所の入場券を組み合わせた、まちめぐりパスの販売である。
- ・ ホテルのみで販売したが市民の利用が約4割となり、市民による市内観光需要の可能性も確認できた。

## 3. 当面の課題等

- ・ 詳細検討を進めるにあたっては、以下の課題がある。
  - 路面電車活用による効果のうち、安全性の向上や魅力的な街並みの形成など、数値化して評価しにくい効果の評価手法
  - 路面電車が生み出す社会的便益を最大限に生かせる事業経営手法の創出
  - 車両や除雪方法などに対する技術開発 など

# 北見市 都市再生事業（検討中）とDMVの紹介

## 1. 北見市の概要と課題

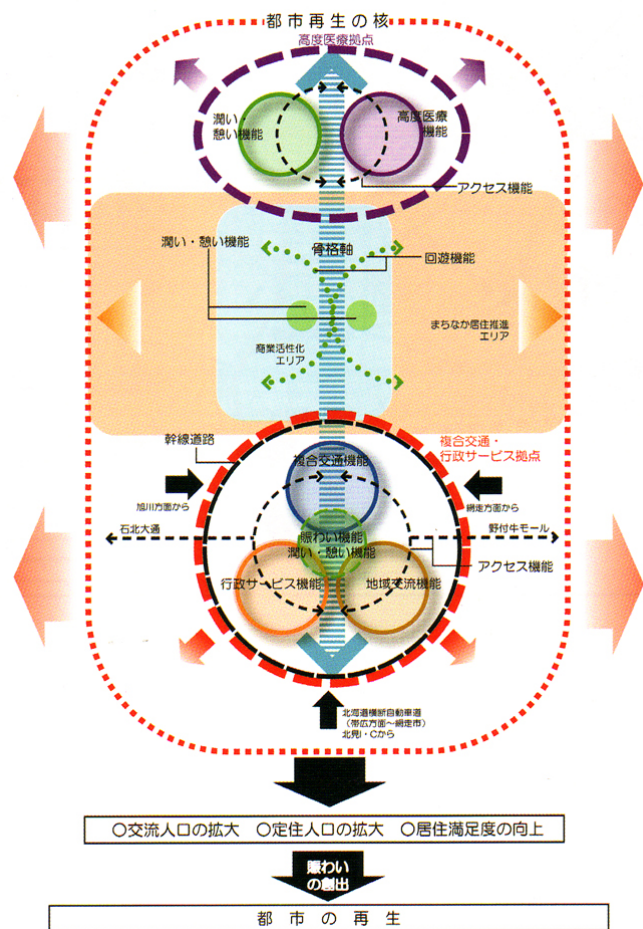
- ・北見市は、北海道北東部オホーツク海沿岸地域に位置し、人口約13万人、面積約1,400km<sup>2</sup>を有するオホーツク圏の中核都市である。
- ・人口減少、少子高齢化の進展、中心市街地空洞化等の課題があり、さらに地球環境への配慮、防災対策、地域の自立等の社会的な要請に応える施策が求められている。

## 2. 都市再生施策の展開方向（平成16年度都市再生モデル調査報告書より）

- ・こうした課題を克服するために、「持続可能なまちづくり」、「少子高齢化に対応したまち」、「環境と景観に配慮したまち」、「賑わいと活気のあるまち」を目指し、分散拡大型開発の「開発成長型都市」から、拠点に都市機能が集約された「内部熟成型都市」への変換を図るべく、持続可能な安定したコンパクトシティづくりを推進する。

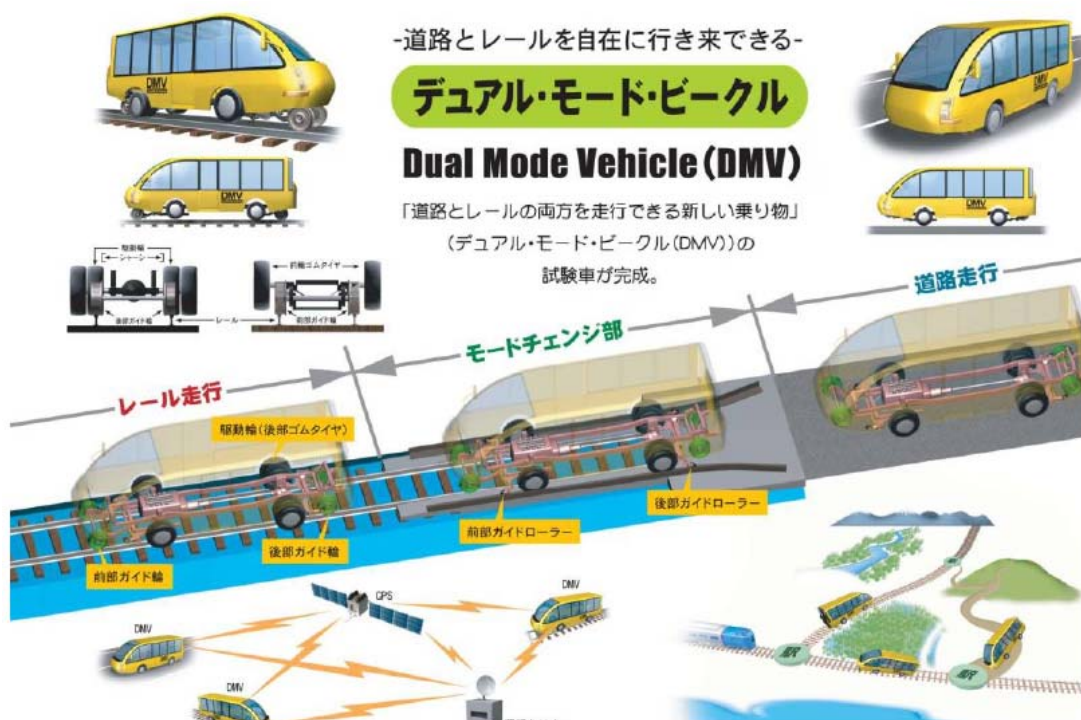
- ・北見市の都市再生は、広域的な交通結節点のポテンシャルを活かせるJR北見駅周辺の中心市街地に、既存ストックを活用しながら必要な都市機能を集積させ、早期に最大の効果を生む拠点を形成し、そのポテンシャルを周辺に波及させる方法で展開する。

- ・JR北見駅前の交通結節点について、現在は駅・バスターミナル・タクシー乗り場が分散配置されており、これが大きな課題と認識しているところ。都市再生事業のメニューの一つとして、交通結節点の再整備を検討中である。



### 3. DMV（デュアル・モード・ビークル）の紹介

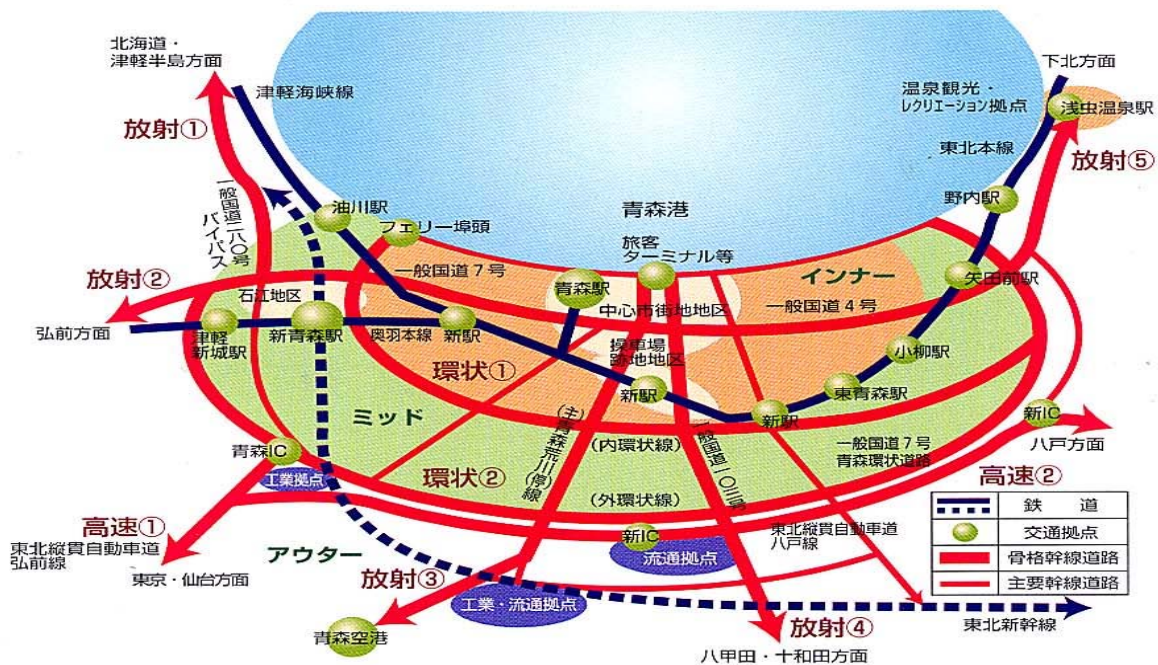
- ・ DMVとは、JR北海道が開発中の道路と線路の両方を走行できる新しい乗り物である。
- ・ 約70年前よりイギリスやドイツなどで開発が試みられてきたが、いずれも実用化には至らなかった。
- ・ 道路走行と線路走行のモードチェンジには、ラップ状に広がるガイドレールが必要だが、そのモードチェンジに要する時間は10～15秒とスムーズである。
- ・ 平成16年度には、北見駅～女満別空港間で走行試験を実施。
- ・ 平成19年度には、オホーツク海に面する濤沸（とうふつ）湖周辺において試験営業運転が予定されている。
- ・ 「公共交通の基軸」として期待している（富士市ホームページより）静岡県富士市においては、平成18年11月に走行試験を実施、平成19年1月にはデモンストレーション走行として市民や関係者を乗せて走行したところであり、自治体や交通機関の関係者のみならず一般市民の感心も高まっている。



## 青森市 コンパクトな市街地の実現と交通政策

### 1. 公共交通を軸としたまちづくりの方向性（計画・体制）

- ・市街地の拡散に伴う除排雪費用等の行政支出の増加等、具体的な問題が顕在化。
- ・都市計画マスタープランにおいて、「コンパクトシティの形成」を明確に位置づけ。市街地の拡大、都市機能の集約・複合化とアクセシビリティ向上、公共交通の有効活用等を都市整備の柱として位置づけている。
- ・都市を「インナー」「ミッド」「アウター」の三つに区分し、地区の特性に応じた都市整備、交通体系整備の方針に基づき、施策を展開している。
- ・また、2010年には東北新幹線新青森駅が開業予定であり、これに伴う拠点整備や交通体系再編をどのように進めるかが課題となっている。



【交通体系に関する整備方針図】

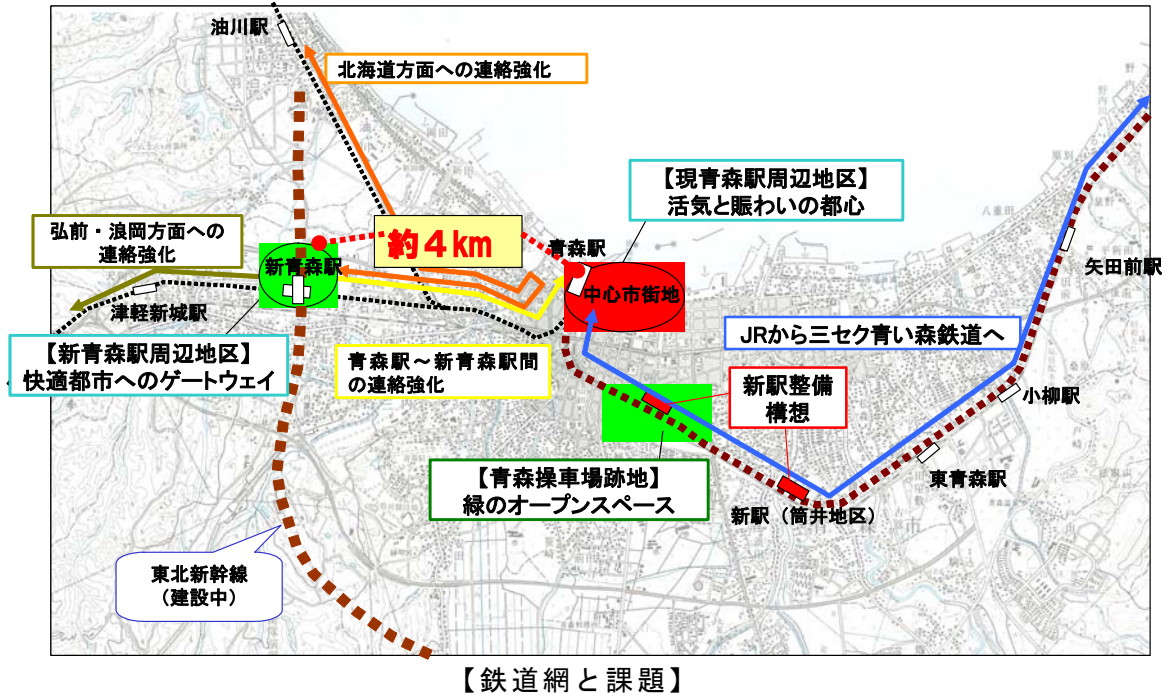
### 2. 公共交通体系構築の考え方と取り組み内容

- ・「インナー」「ミッド」においては、公共交通を中心とした交通体系の整備を目指しており、特に分担率の低い鉄道（在来線）の再生を課題としている。
- ・東北新幹線新青森駅の開業に伴い、JRから3セクに経営移管される並行在来線の利用を促進するため、「インナー」において新駅を設置する構想がもたれている。

### 3. 公共交通を軸にした市街地整備

- ・現青森駅周辺整備、新幹線の新青森駅周辺整備、在来線における駅の新設など、交通結節点整備を進める。

- ・ 現青森駅周辺、新青森駅周辺、操車場跡地という三つの都市拠点整備を進める上で、活気や賑わいといった都市機能は都心機能は現青森駅周辺の中心市街地に集約するというスタンスを明確に打ち出し、新青森駅周辺は「快適都市へのゲートウェイ」として、あくまで交通結節点機能に特化、操車場跡地開発も「緑のオープンスペース」として整備。

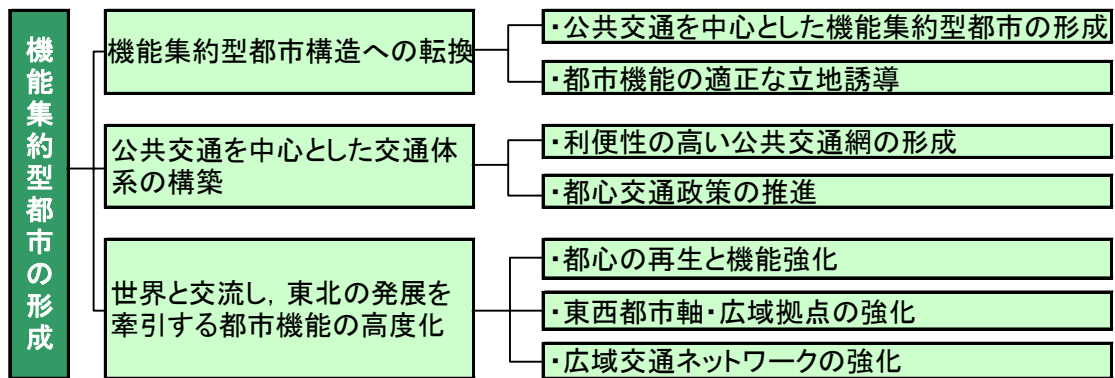


1. 「創造」と「交流」を理念とする都市ビジョンの策定～機能集約型都市構造の形成～

本市は基本計画「仙台21プラン」において、軌道系交通機関を基軸とした集約型市街地の形成を図るため各種の施策を展開してきたが、外延化する都市構造、少子高齢化、財政的制約等、都市の経営環境は著しく急速に変化している。

こうしたことから、本市が持続的に発展し続けていくため、戦略的なビジョン描き、「仙台21プラン」が目指す都市像の確実な実現を図るため「仙台市都市ビジョン」を平成19年1月に策定した。

当ビジョンの基本的方向性の一つが、現在整備を進めている地下鉄東西線や、既存の軌道系交通機関の利便性を高め、公共交通軸を中心に多様な都市機能を集約し都市機能の高度化、都市経営コスト・環境負荷低減を合わせ図る「機能集約型都市」の形成を目指すものである。



■ 機能集約型都市形成のための施策体系

2. 公共交通を中心とした交通体系の構築

公共交通を中心とした交通体系の構築のため、市民、企業、行政相互の連携の下で以下に掲げる政策の検討、展開を進めることとしている。

① 利便性の高い公共交通網の形成

【早期の達成を目指す取り組み】

都市機能の適正な立地誘導を図り、土地利用施策と連携した公共交通戦略を推進し、利便性の高い公共交通を中心とした交通体系を整備する。そのため、「アクセス30分構想」（市街地の居住地から都心まで、及び主要拠点間を公共交通を利用し概ね30分間で移動可能となることを目標とする本市の取り組み）の実現を目指し、公共交通の利用促進、自動車からの転換を図る戦略的取り組みを進めるための戦略プランを策定する。