

【長期的視点に立った取り組み】

駅に結節するバス網の充実など、鉄道駅の結節機能を強化するとともに、駅施設・バス車両のバリアフリー化やIC乗車券導入の検討などを進め、公共交通のサービス向上を図る。さらに、バス網の再編や運賃のあり方などの検討により、公共交通を中心とした利便性の高い交通体系の構築を目指す。

また、軌道系交通機関の利用が困難な地区において、定時性、速達性、運行頻度の高い幹線バスなどを導入し、軌道系交通機関に準じるサービスの提供を図る。

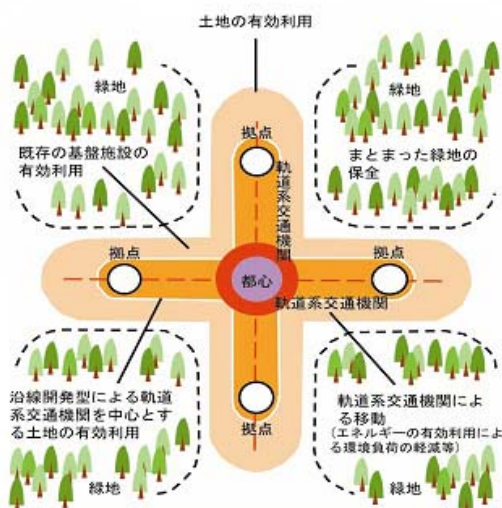
②都心交通政策の推進

【早期の達成を目指す取り組み】

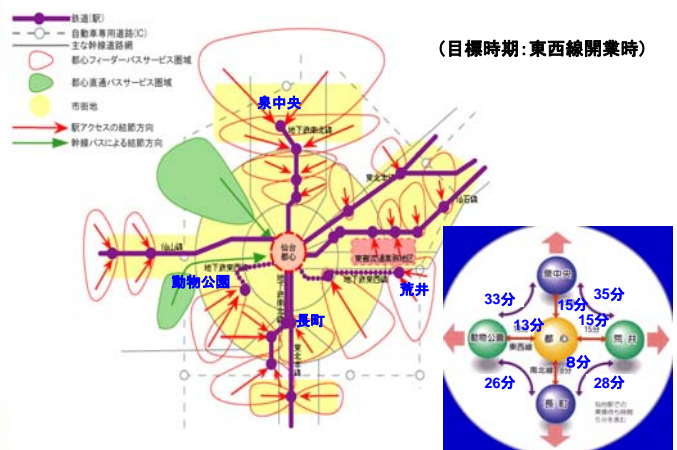
杜の都の顔である、都心部の交通環境の向上を図り、歩行者中心の歩いて楽しいまちなか空間を創出する。そのため仙台駅北部に自由通路を整備し、仙台駅東西の回遊性を高める。また、環境に優しい乗り物である自転車利用の促進を図るとともに、自転車と歩行者の共存を図るための自転車走行環境の改善、放置自転車対策などの強化を実施する。

【長期的視点に立った取り組み】

高速バスも含めたバスターミナルを核として仙台駅西口駅前広場を再編し、「仙台駅周辺地区」の新たな顔づくりを実施する。さらにトランジットモールなども視野に入れ、都心へ流入する自動車交通の適切な抑制策を検討することなどにより、都心部の道路空間を歩行者中心に再構成する。



■ 軌道系交通機関を基軸とした
集約型市街地イメージ



■ 将来公共交通ネットワーク

新潟市 新潟駅連続立体交差事業を活かした交流拠点づくり

1. 新潟駅周辺地区の位置づけ

新潟市の商業業務地に位置する新潟駅には、信越本線、白新線、越後線といった在来線のほか上越新幹線が乗入れており、1日の乗降客数は約8万人と、通勤・通学客をはじめ、本市の社会経済活動を支える重要な交通結節点となっている。

また、新潟駅周辺地区は、新潟空港や新潟港などの国際交流ターミナルにも近接しており、日本海側の拠点都市として、以下のような役割を担うべき地区として、期待されている。

- 環日本海交流の陸の玄関口
- 水の都新潟の都市軸の要
- 人と環境に優しい都市交通体系の主要ターミナル



2. 新潟駅連続立体交差事業の概要

① 鉄道連続立体交差事業

鉄道を高架化する区間は、新潟駅を中心に約2.5キロメートルであり、仮線や仮ホームを築造・撤去しながら現在の在来線の上部に高架構造を築造する計画である。

在来線の軌道を3階レベルに上げることで、新幹線と在来線の乗換えが2階レベルで可能となり、南北の駅前広場とはデッキで結ばれる計画になっている。

また、高架化と併せ羽越本線高速化との整合も構想され、新幹線の同一ホームでの乗換えによる利便性の向上や、空港アクセスの拠点駅として広域交通への対応も考えている。

事業名：JR 信越本線等新潟駅付近
連続立体交差事業

延長：L=約2.5km

線路高：約16m（3F新幹線同等）

撤去踏切：米山踏切，天神尾踏切

交差道路：新潟鳥屋野線 W=30m

新潟駅西線 W=22m

新潟駅東線 W=22m

明石紫竹山線 W=20m

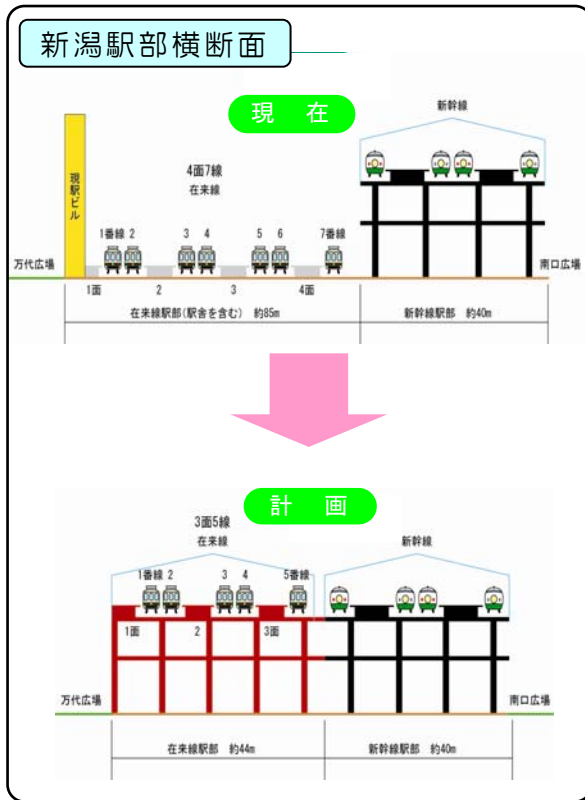
万代島ルート線 W=66m

② 交通広場，駅前広場

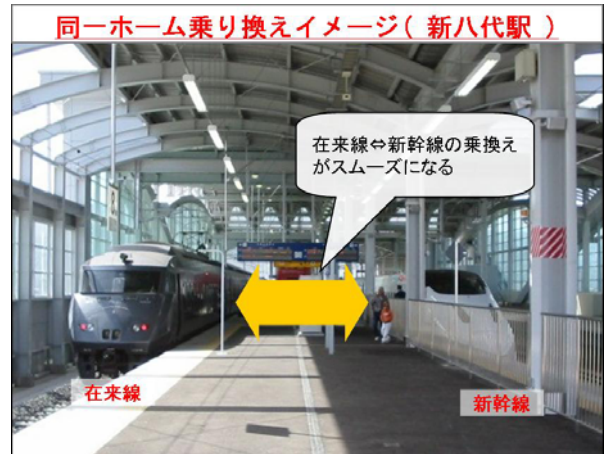
駅前広場は、「人，交通，自然が気持ちよく循環する都市の庭」をコンセプトに、緑豊かな空間をペDESTリアンデッキで立体的に結び、イベントなど賑わい創出の場として



も利用できるよう考慮している。

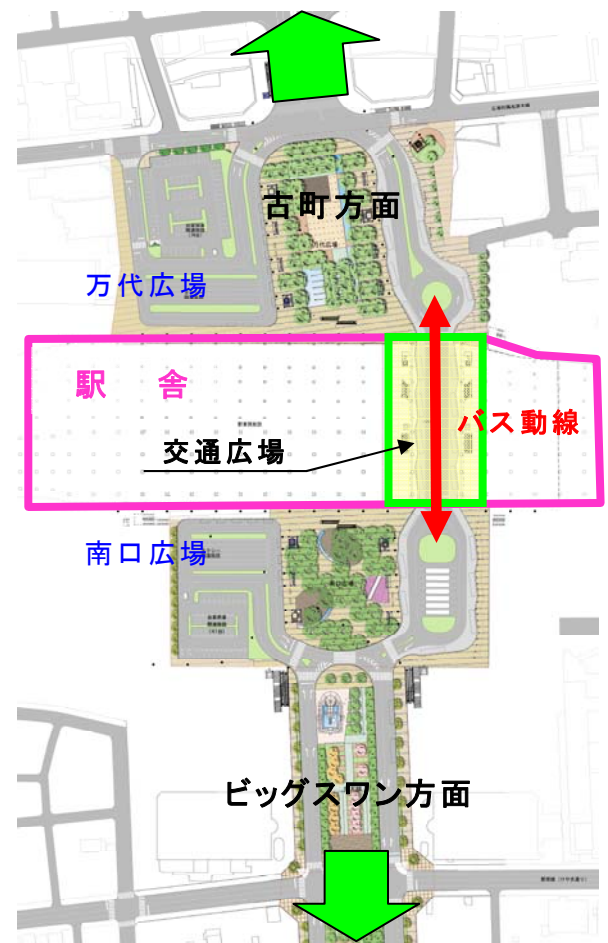


また、駅舎の1階部分には、交通広場を整備する計画となっており、駅直下でのバスへの乗換えや都心軸を縦貫する基幹バス路線の導入によって、分かりやすく利用しやすい交通環境の創出を目指している。



3. 今後のスケジュール

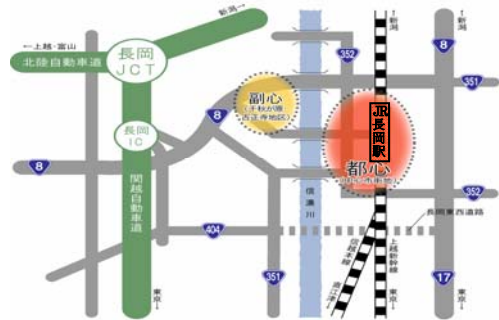
新潟駅周辺整備は完了までを4期20年間と想定し、前半10年で連続立体交差、鉄道横断部の街路築造、南口広場整備を行い、後半10年間で万代広場整備、関連街路の築造を行うこととしている。



長岡市 二眼レフ都市構造におけるまちづくりと交通政策

1 長岡市の都市構造（二眼レフ構造）

- ・長岡市中心部の都市構造は、信濃川を挟み、信濃川右岸の長岡駅を中心として古くからの中心市街地と、信濃川左岸の高速道路等の高速交通体系が整備され、大規模小売店舗等の進出が著しい新市街地とから形成されている。
- ・既成市街地の都心地区、新市街地の副心地区の二眼レフ都市構造を形成し、既成市街地の再整備と計画的な新市街地の形成を進めている。



2 まちなか型公共サービスの展開と交通政策（ハード整備）

- ・中心市街地の活性化を図るため、地元有識者等で構成する「長岡市中心市街地構造改革会議」を設置し、中心市街地の位置付け、中心市街地の新しい姿について提言を受けた。
- ・提言に基づいた「まちなか型公共サービスの展開」を背景とし、行政施設（市役所の窓口サービス）、市民活動ホール、まちなかキャンパスのほか、商業施設、業務施設、居住施設等を「まちづくり交付金」を活用し、平成18年度から事業に着手している。

市民力の拠点 厚生会館地区

- (主な施設)
 - アリーナ(大ホール)
 - 中・小ホール
 - 市民活動ホール
 - 屋根付き広場(公園)
 - 行政施設
- (概算事業費)
 - ・50億円
 - ・行政施設は別途
- (スケジュール)
 - H18年度 基本設計
 - H19年度 実施設計・除却工事
 - H20年度 建築工事着工
 - H22年度 建築工事竣工

まなび 大手通中央東地区(北東ブロック)

- (主な施設)
 - 商業・業務施設
 - まちなかキャンパス
 - 行政施設
- (概算事業費)
 - ・市街地再開発事業：45億円
 - ・まちなかキャンパス及び行政施設は別途
- (スケジュール)
 - H18年度 都市計画決定、事業認可 基本設計
 - H19年度 実施設計
 - H20年度 除却工事、建築工事着工
 - H22年度 建築工事竣工

子育て 大手通中央西地区

- (主な施設)
 - 都市型集合住宅
 - 商業施設
 - 子育て支援施設
- (概算事業費)
 - ・市街地再開発事業：27億円
 - ・子育て支援施設は別途
- (スケジュール)
 - H17年度 都市計画決定、施行認可 基本設計
 - H18年度 実施設計、除却工事
 - H19年度 建築工事着工
 - H20年度 建築工事竣工

協働 ながおか市民センター

- (主な施設)
 - 市民活動センター
 - 消費生活センター
 - ワークプラザ長岡
- (概算事業費)
 - ・20億円
- (スケジュール)
 - H18年度～22年度まで順次整備

アクセシビリティの向上 JR長岡駅大手口駅前広場

- (主な施設)
 - 東西自由通路
 - ペDESTリアンデッキ
 - 大手口地下自転車駐車場
 - バスターミナル
- (概算事業費)
 - ・20億円
- (スケジュール)
 - H18年度～22年度まで順次整備

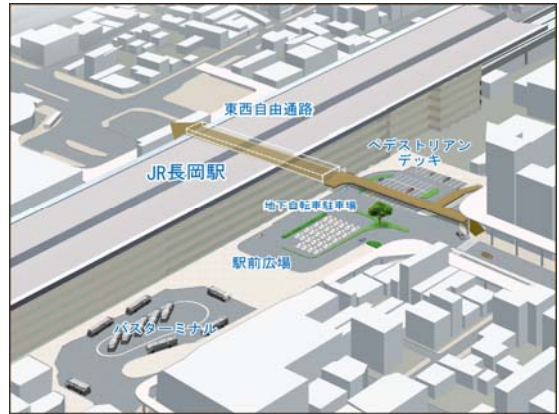
大手通表町地区

- 市街地再開発事業(検討中)

■「まちづくり交付金」の活用・・・都市再生整備計画の策定(H18～H22)

- ・ まちなか型公共サービスの展開と連携した交通施策について、中心市街地の交通拠点として利便性の高い駅前広場の整備を実施している。

～アクセス性の向上～
● 東西自由通路（延伸）
● ペDESTリアンデッキ
● 地下自転車駐車場
● バスターミナル（再整備）

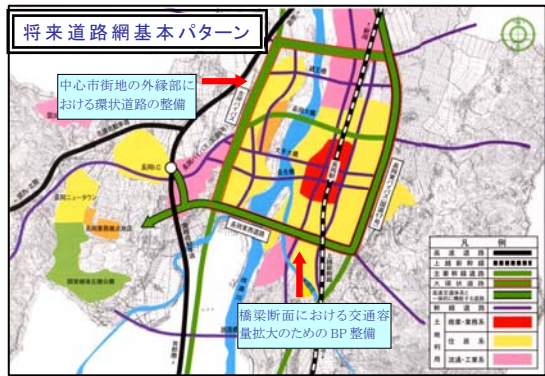


■ JR長岡駅大手口駅前広場整備イメージ

3 中心市街地における渋滞対策

(1) ハード整備

- ・ 中心市街地の渋滞緩和に向けた環状道路の整備や、都心地区と副心地区の東西を結ぶ道路網の強化のため、河川断面において不足する交通容量拡大のためのバイパス整備を進めている。



(2) ソフト施策

- ・ 市の中心部には、2系統の市内循環バス路線があり、そのうちの1路線において、パソコンや携帯電話でバスの位置情報をリアルタイムに把握できるバスロケーションシステム「中越バスi」を平成18年4月より運用開始。
- ・ 中心市街地の駐車場（約1,300台）について、位置、満空状況、料金等について、パソコンや携帯電話による情報サービスを平成18年4月より運用開始。



■ 市内循環バスのバスロケーションシステム



■ インターネットによる駐車場情報サービス

富山市 公共交通活性化を軸としたコンパクトなまちづくり

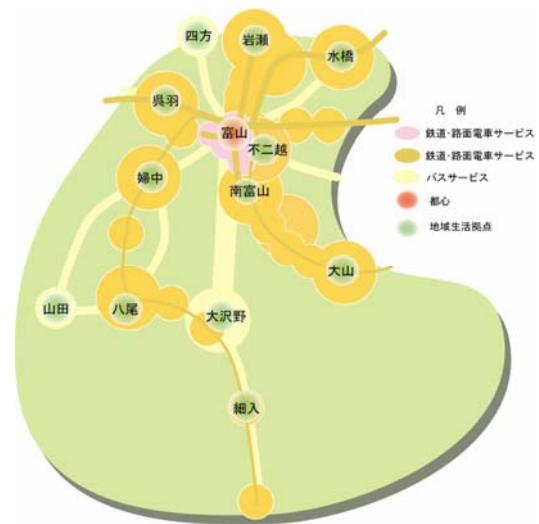
1. 課題認識

- ・過度な自動車依存により公共交通は衰退し、今後増加する高齢者などの自由に車を利用できない市民にとって極めて生活しづらい街となりつつある。
- ・市街地の低密度化が進行する中、今後の人口減少により都市の財政力の低下が予想されており、道路等の都市施設の維持管理や福祉サービス等の行政コストの低減が不可欠である。
- ・中心市街地の空洞化が進行しており、都市全体の活力低下と魅力の喪失が危惧されている。

2. まちづくりの方向性

- ・富山市では、少子高齢化、行政サービスの効率化等の課題に対応するため、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを推進することとしている。

富山市のコンパクトなまちづくりのイメージ



3. 公共交通活性化の方針と取り組み内容

- ・公共交通活性化によるコンパクトなまちづくりのリーディングプロジェクトとして実施した富山港線のLRT化では、併用軌道の新設、新駅の設置、制震軌道・芝生軌道の採用、低床車両の導入、トータルデザイン・ICカードの採用などとともに、LRT化に合わせ、大幅な増便、終電時間の改善などにより、利用客の利便性を高めた。

〔運行間隔〕 30～60分⇒10分～15分 〔終電時間〕 21時台⇒23時台

- ・また、民間バス路線の再編によりフィーダーバスを運行し、バスと電車の一体ホームによる乗り換え等により利便の向上を図っている。

4. 公共交通体系構築に向けた公民の連携・役割分担

- ・コンパクトなまちづくりの実現に必要な公共交通の活性化は、行政主導で行うということが富山市の基本的な考え方であり、公共交通の活性化と沿線のまちづくりを一体的に行う。
- ・富山港線LRT化事業では、初期投資を公共が行うことで健全な運営を可能

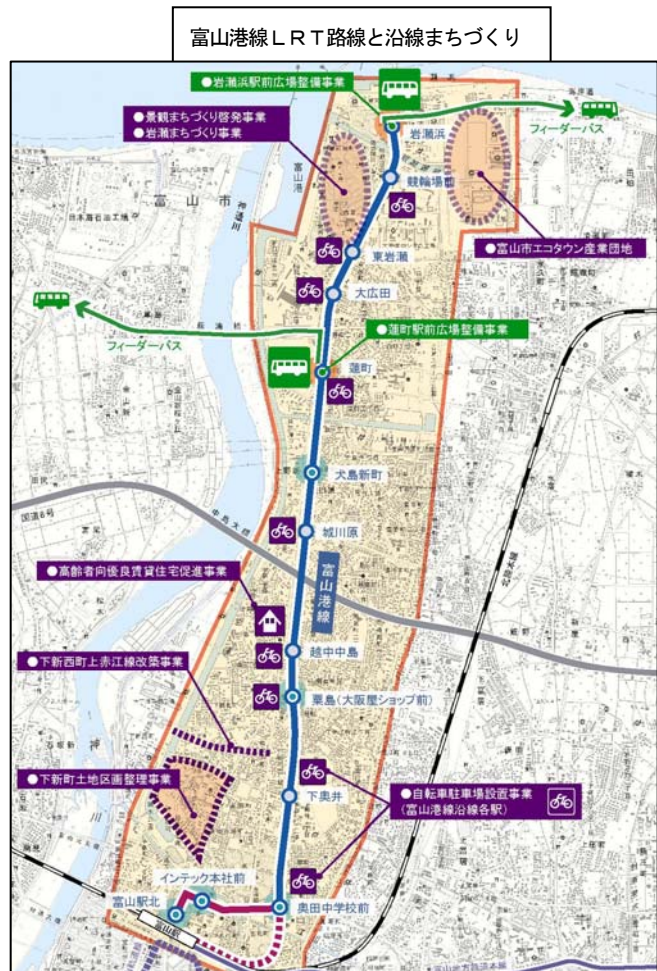
とするため、以下に示す公設民営の考え方で明確な役割分担を実施。運営における赤字補填的な支援は行わない。

公 共 : 施設の整備、更新・改良（車両含む）

運営会社 : 交通サービスの提供、施設の維持管理

5. 公共交通を軸にした市街地整備

- ・ 便利な公共交通沿線に人口や諸機能の集積を図るため、公共交通の活性化に合わせて居住支援や駅を中心とした市街地整備に取り組む。
- ・ 現在、富山港線LRT沿線では、公共交通を軸とした土地利用・機能立地誘導策として以下を実施している。
 - ① 駅アクセスの改善（駅前広場・駐輪場整備、フィーダーバスの導入、アクセス道路の整備等）
 - ② 駅周辺の住宅推進（高齢者優良賃貸住宅の促進、土地区画整理事業等）
 - ③ 魅力あるまちづくりの促進（古い町並みの保存・活用、散策路整備等）



- ・ これらの沿線まちづくりは、まちづくり交付金を活用している。

6. 取り組みの効果・問題点・課題

- ・ 富山港線LRTの開業後の利用者は、旧JR時代に比べ、平日は約2倍、休日は約5倍と大幅に増加し、特に高齢者の日中の移動機会の増加が著しい。
- ・ 公設民営の考え方の導入は、公共の負担が伴いその財源確保が必要。また、まちづくりの方針を明確にし、公共の関与について住民の理解が必要。
- ・ コンパクトなまちづくりは、公共交通、まちなか居住支援、土地利用規制などを一体的に推進する必要がある。

金沢市「新金沢交通戦略」～4つのゾーン別施策とゾーン間の連携～

1. 基本的な考え方

- (1) 公共交通を有効に活用することの重要性の一層の高まり
- ① 少子・高齢化の進展 ⇒ 運転できない高齢者にとって公共交通こそ日常生活の唯一の足
 - ② 環境問題への対応の必要性 ⇒ 環境負荷の大きいマイカーから公共交通への転換が必要
 - ③ まちの賑わい創出 ⇒ 歩行環境の確保や公共交通による来街促進がまちを活性化
- (2) 非戦災都市である金沢では、まちなかにおける道路容量等の拡大には限界がある。
- (3) 北陸新幹線での来街者はマイカーを利用せず、公共交通で移動手段を確保する必要がある。

山側環状の開通により中心部でも自動車が通行しやすい状況になりつつあるものの、むしろ過度なマイカー利用から脱却することで、自動車に依存したまちから、歩行者と公共交通を優先する、人と人、心と心が通じ合うまちづくりを目指す必要がある。

2. 基本方針

- (1) まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン）
- ・ゾーン内では、極めて高水準の域内モビリティを確保するとともに、歩けるまちづくりを推進
 - ・ゾーン外からの来街やゾーン内での移動は、マイカーではなく公共交通の利用が原則
- (2) 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）
- ・環状方向へのバス運行により放射環状の路線体系を実現し、多方向へのモビリティを確保する。
 - ・当面はマイカーとの共存を図りつつ公共交通を可能な限り利用することを基本とする。
 - ・究極的には、マイカーがなくても移動可能な水準の公共交通の確保を目指す。
- (3) 外環状ゾーン（公共交通とマイカーの共存ゾーン）
- ・ゾーン内での移動は公共交通とマイカーの両方の利用を前提とする。

- ・当ゾーンから内側への移動は、P & R 駐車場等を活用し、公共交通の利用を基本とする。

(4) 郊外ゾーン（住民参加も得ながら適正規模の移動手段の維持・確保を図るゾーン）

- ・民間事業者でも採算性が見込まれる地域では、積極的な利用により路線の維持を図る。
- ・路線の維持が図れない地域では、住民と市が協働して適正規模の移動手段を確保する。

(5) ゾーン間の連携（重要放射幹線ルートへの位置づけ）

- ・以上のゾーン間の連携を図るために重要な路線を重要放射幹線ルートと位置づける。
- ・重要放射幹線ルートでの目指すべきサービス水準を提示（朝は概ね 5～10 分間隔など）する。
- ・鉄道線も重要放射幹線ルートと位置づけ、同様のサービス水準の確保を目指す。

(6) 市全体での取り組み

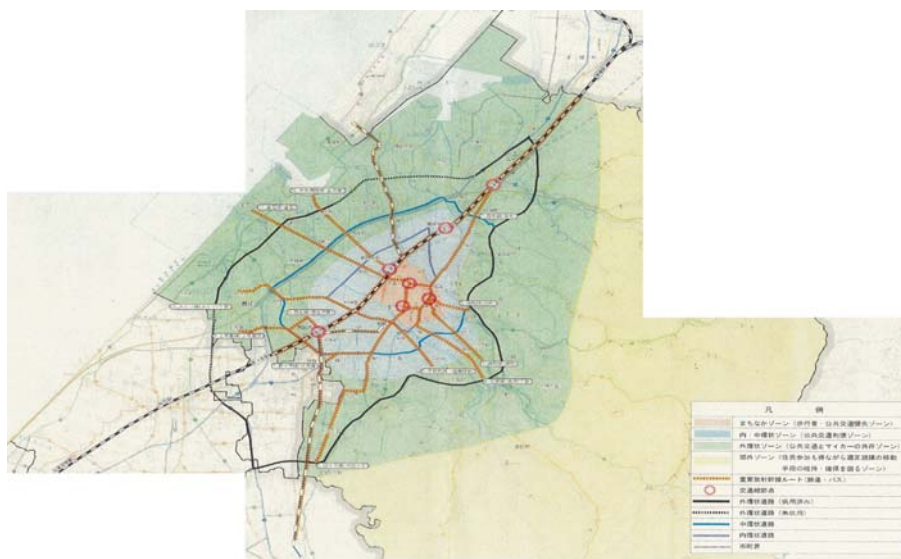
- ・ゾーンにかかわらず、市域全体の取り組みとして、利用料金の低減、タクシーの有効活用等の公共交通利用促進策や、過度にマイカーに依存している状況を公共交通に転換するための意識啓発活動を実施する。

(7) 広域・圏域交通の確保

- ・北陸新幹線の金沢開業やそれを踏まえた圏域交通の確保を図るなど、広域・圏域交通の結節点としての機能の強化を図る。

3. 「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」の制定

- ・本戦略の制度的枠組みとして、公共交通利用促進条例を制定



1. はじめに

首都圏南西部の玄関口である東海道新幹線新横浜駅とその北口周辺地区において、J R 東海と横浜市が協働して駅舎改良・駅ビル建設と駅前広場再整備等を一体的に進めており、ここでは、本事業で活用した立体都市計画制度の概要について紹介します。

2. 本事業の背景

新横浜駅は、現在、のぞみ号が一日当たり100本停車するなど昭和39年開業当時のこだま対応型駅舎からのぞみ・ひかり対応型駅舎への改良が必要となっている。一方で、駅前広場での歩行者の待合・滞留空間の確保や歩車立体分離による交通の安全円滑化が必要となっており、駅前の限られた空間の中で駅と駅前広場機能の拡充強化を図りつつ、駅前にふさわしい高度利用もあわせて進めていくなど、鉄道側と都市側双方の課題を一体的に解決していくことが求められた。

3. 立体都市計画制度の活用

J R 東海とは、平成2年度から協議を重ね、主要な歩行者動線を現行の平面から2階レベルに移行することを計画の骨格とした。その際、駅前広場の一部を重層的に利用する案が合理的であったが、道路内の建築制限の規定（建築基準法）が制度上の隘路となっていた。そうした状況の中で平成12年度の都市計画法改正により都市施設の立体的範囲の指定が可能となったことで、事業化に向けた解決策を得ることとなった。

4. 事業全体のフレーム

法改正を受け、平成14年度にJ R 東海と基本協定を締結し、次の事業全体フレームを定めた。

J R 東海事業	横浜市事業
駅舎改良・駅ビル建設	★交通広場・連絡通路整備
★都市計画駐車場整備	駅前広場再整備
駅前広場拡張	歩行者デッキ整備

上表のうち★の都市施設は、駅舎・駅ビルと合築で立体的に都市計画決定を行うものであり、各事業主体が財産を所有し、維持管理を行うことを基本とし