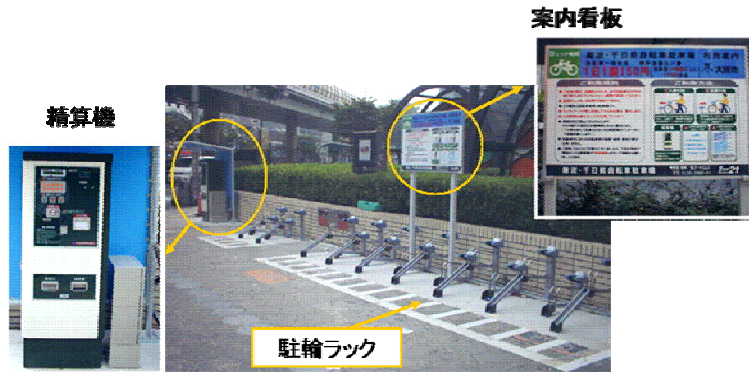


3. 現在の取組みについて

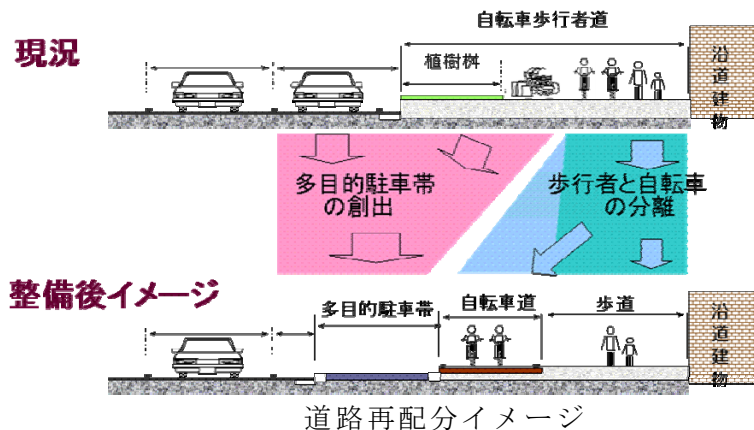
- ・ 中心市街地における新たな放置形態への対策として、官民の役割分担と連携の強化が必要となっている。
- ・ 現在の取組みとしては、モデル地域を設定し、歩道上への駐輪ラックの設置や啓発指導員（愛称：サイクルサポーター）の配置、放置自転車撤去の強化、官民協働による啓発活動など、さまざまな社会実験を実施している。



駐輪ラックの設置（社会実験）

4. 本市における今後の取組みとさらなる提案について

- ・ 今後の取組みとして、新たな駐輪スペースの確保の他、周辺にある民間駐輪場の有効活用策の検証などを行うとともに、これら社会実験の検証結果を活かし、中心市街地における自転車対策の今後の方向性を示す「中心市街地自転車対策の基本計画」を策定する予定である。
- ・ 今後の提案として、自転車道・駐輪場・荷捌き空間等を道路空間に入れるなど、道路の再配分も視野に置いて現況道路空間の有効利用を考える。
- ・ 総合的な交通施策の中にそれら自転車（駐輪）対策を盛り込んでいく。
- ・ 総合対策について行政と民間が協働したまちづくりの施策形成を図っていく。



堺市 LRTを中心とした都心交通体系の構築

1. 堺市の概要

堺市は大阪府南部に位置し、北は大阪市に隣接している。明治22年に市制を施行、その後周辺町村と合併しながら発展を続け、平成17年2月に隣接する美原町と合併して人口約83万人、面積約150km²となり、平成18年4月に政令指定都市・堺が誕生した。

世界最大級の陵墓「仁徳陵古墳（百舌鳥耳原中陵）」を擁する堺は、大和や紀伊の国への各街道が交わり、古くから海上交通も含めた交通の要所として発展してきた。



図1 東西鉄軌道計画

2. 東西鉄軌道計画

本市には現在6路線の鉄軌道が存在しているが、いずれも大阪市と結ぶ南北方向であることから東西方向の鉄軌道整備が長年の課題となっていた。

そのため、東西交通機能の強化や都心地域・臨海部などの沿線まちづくりの支援・促進などを目的として、臨海部及び既存鉄道の主要駅（南海本線堺駅、南海高野線堺東駅、JR阪和線堺市駅）を結ぶ東西鉄軌道計画（図1）の実現に向け取り組みを進めてきた。

平成16年に近畿地方交通審議会において「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」のLRT関係として、堺市東西鉄軌道（臨海部～堺駅～堺東駅～堺市駅間、約8.3km）が位置付けられた。

3. 都心交通体系の構築

本市では都心地域の活性化を目的に、都市再生緊急整備地域「堺東駅西地域」におけるまちづくり等とあわせ、都心地域に位置する堺駅～堺東駅間（約1.7km）について、LRTの早期開業に向けた検討を進めている。（図2）



図2 早期開業区間

都心地域には鉄軌道やバスが集中しているが、利便性は必ずしも高いとはいえない状況にある。そこで、東西鉄軌道の早期開業にあわせて、鉄道駅での円滑な結節や路面電車である阪堺線との緊密な連携、バス網の再編によるフィーダー化など、LRTを中心

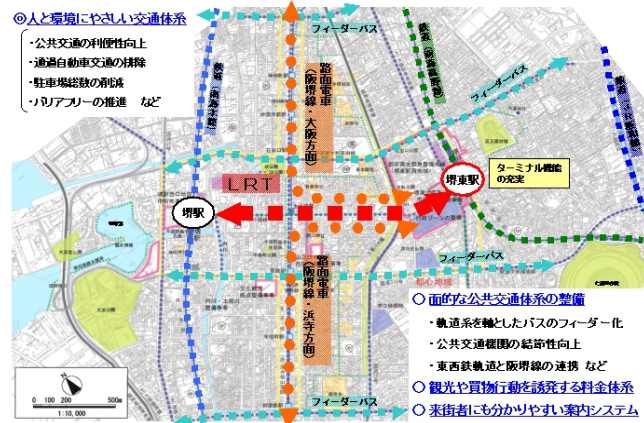


図3 利便性の高い都心交通体系の構築

として都心地域における面的な公共交通体系の整備を検討している。(図3)

あわせて観光や買い物行動を誘発する料金体系や来街者にも分かりやすい案内システムを導入するなど、都心地域へのアクセス性やまちの回遊性を高め、にぎわいの創出に繋げていきたいと考えている。

5. 事業スキーム

近年の公共交通の利用者は減少傾向にあり、民間事業者単独による新たな鉄軌道の整備は困難となっている。しかしながら、公共交通はまちづくりに不可欠な都市の装置であることから、本市では、軌道施設の整備費用を公（市等の公共団体）が負担し、運営や運行は民間の軌道事業者により効率的に行う公設民営の実現をめざしている。今後、軌道法における許認可取得などの事業実施に必要な手続きを進めるために特定した経営予定者とともに、関係機関との協議を進めたいと考えている。

6. 今後の取り組み

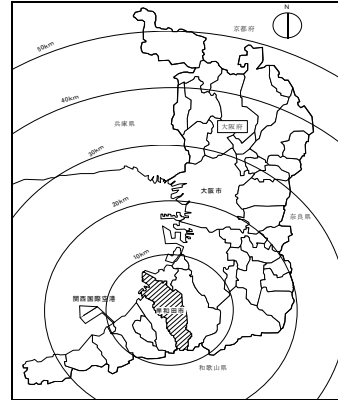
環境問題や高齢社会への対応などの観点から、近年はコンパクトなまちづくりが求められている。まちづくりにおいて公共交通の果たす役割は大きく、その利便性を向上させ、自動車と公共交通のバランスがとれた社会への転換が重要となる。軌道系交通システムは輸送効率性や環境問題への対応など、自動車交通より優れた面を多く持っている。特にLRTは、バリアフリーに優れ、走行性能・走行環境の向上により人と環境にやさしく、まちの活性化に寄与し、まちのシンボルともなり得るなど、まちづくり面での効果も期待できる。

今後は、市民合意形成や交通事業者等の関係者協議を進めながら、一日も早いLRTによる東西鉄軌道の実現をめざしていく。

岸和田市 JR阪和線 東岸和田駅周辺整備

1. 岸和田市の概要

- 位置：大阪府南部、和泉海岸平野のほぼ中央
 大阪市の中心部までは約 20 km
 関西国際空港までは約 10 km の距離
- 市域面積：約 7,224ha
 東西約 7.6km、南北約 17.3km
 市人口：204,615 人（2006.8.1 現在）



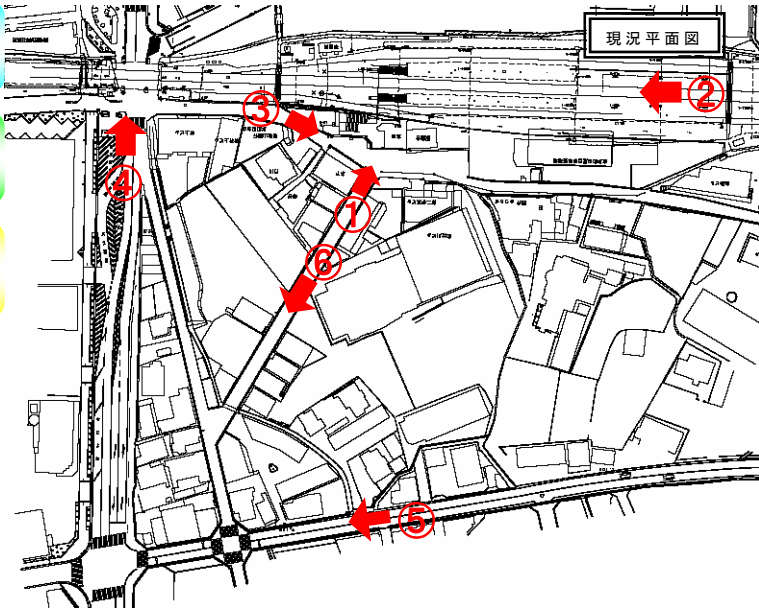
■ 都市の沿革

- ・大阪湾に臨む中心市街は寛永年間（17世紀初め）以降岡部氏の城下町として発達
- ・明治中期以後、綿織物を主とする紡織工業都市として発展
- ・口市制施行は1922年（大正11年）。全国で87番目 泉南地域での政治、経済、文化、行政の中心的役割を担う

2. 東岸和田駅周辺整備の取り組み内容

■ 東岸和田駅周辺地区の現況

- 交通渋滞**
 - ・踏切遮断
 - ・道路配置からの弊害（信号間隔）
 - ・交通容量の限界（大阪和泉南線）
- 人に厳しい交通環境**
 - ・歩車混在
 - ・交通バリアの存在
 - ・見通しの悪い交差点
- 高い自動車依存度**
 - ・駅前の交通環境空間の欠如
 - ・公共交通を支える容量の不足
 - ・駅と駐輪場・バス停までの移動距離



乗客で溢れるホーム



交通広場の無い駅前



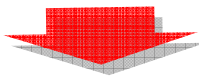
慢性的な踏切渋滞



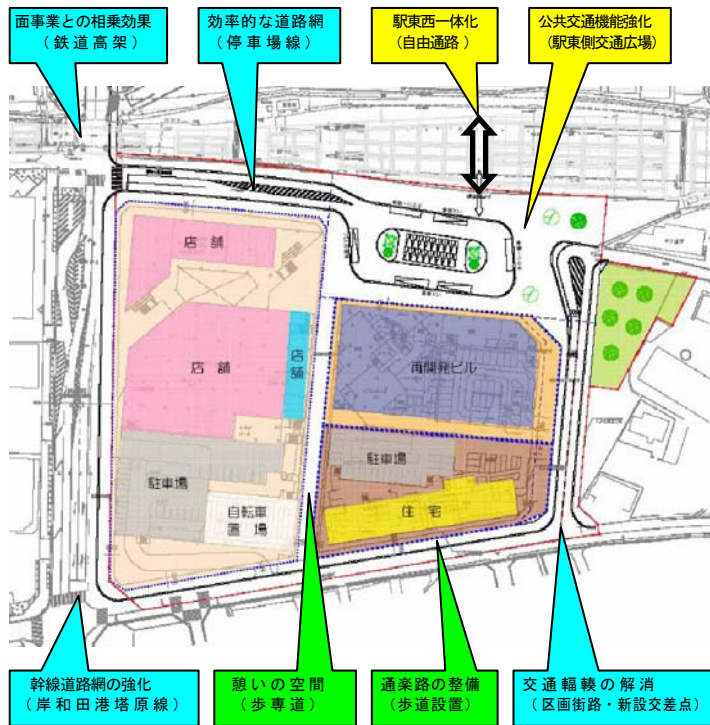
歩道の無い幹線道路



非耐火・密集市街地



■ 取り組み内容



JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業

事業費：213億円

- 鉄道高架
- 阪和線附属街路2・4号線(海側側道)
- 自由通路

東岸和田駅東地区防災街区整備事業

事業費：130億円

- 東岸和田駅東停車場線
- 東岸和田駅東側交通広場
- 東岸和田駅東線(区画街路)
- 歩行者専用道路
- 府道大阪和泉南線(歩道設置)
- 交差点改良(ボトルネック解消)

東岸和田駅周辺まちづくり事業

事業費：23億円

- 阪和線附属街路1・3号線(山側側道)

その他の事業

- 岸和田港塔原線(府事業・同時施工)
- 高架下駐輪場 など

3. 東岸和田駅周辺整備の問題点・課題

■ 駅前広場整備に伴う関係機関協議

・ 鉄道事業者

費用負担については、「都市計画による広場の造成に関する建設省・運輸省協定」を準用し、28年式による駅前広場面積の1/6の用地費をJRが負担している。実際の駅前広場は、駅前広場計画指針により積上げ方式にて算出

権利変換に対する協議(土地評価など)

表面管理に対する協議

公衆便所の設置に関する検討 など

・ バス事業者

バス・タクシー事業者間の意見調整

バスの適正利用のあり方

・ タクシー事業者

バス・タクシー事業者間の意見調整

タクシープールバスの適正利用のあり方

・ 地元関係者

【祭礼団体】『だんじり』曳行についての協議

【福祉団体】ユニバーサルデザインについての意見反映

【自治会等】ファミリーロードプログラムの導入に対する協議

■ 交通管理に関する協議

個別利用区の施設ボリュームを見据えた交通処理のあり方

3. 交通結節点改善事業による整備と効果

①整備内容

新駅が「橋上駅」となることから、駅へのアクセス及び南北市街地の連絡のため「自由通路」を交通結節点環境改善事業によって整備する。

- ・延長約 47m, 幅員 7m (歩車者・車椅子、自転車)、エレベーター2基

また、アクセス道路となる都市計画道路熊見線、網干線については、交通結節点改善事業により整備する。

- ・都市計画道路熊見線 延長 228m 幅員 22~25m 駅前広場 約 2,900 m²

- ・都市計画道路網干線 延長 610m (認可区間 326m) 幅員 16m

駅前広場 約 1,200 m²

別途に自転車駐輪場をJR線を挟んで南北に整備する。 ※(財)自転車駐輪場整備センター

- ・南側駐輪場 1,100台収容 2階建鉄骨造
- ・北側駐輪場 200台収容 平面シェルター方式



②効果

- ・新駅は、開業時において乗降客約 5,000 人を見込んでおり、姫路都心部や神戸・大阪方面へのアクセスが良くなる。
- ・自動車、バス、タクシー、自転車などの結節性が向上し、自動車から鉄道への利用転換が期待でき、周辺道路の渋滞緩和に寄与する。

③問題点・課題

- ・新駅が「特定旅客施設」に該当することで、バリアフリーの対策を講じて、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進する。
- ・新駅周辺の用途地域の変更と地区計画決定により、「駅前通り」の街なみを誘導する。(平成 19 年 6 月予定)

岡山市 まちづくりと一体になった交通政策

1. 岡山市の概要

- ・岡山市は、中国・四国地方のクロスポイントに位置し、新幹線をはじめとする鉄道網、山陽自動車道や瀬戸大橋等の高速道路網、岡山港、岡山空港など、陸・海・空の交通網が整備されており、地理的優位性を生かして都市機能を高めている。また、平成の大合併にて周辺4町を編入し、人口が約69.6万人となり、平成19年度中には70万人を超える見通しで、現在、平成21年4月の政令指定都市移行を目指し、諸準備を進めている。

2. 岡山市交通基本計画

- ・本市では、平成13年に「岡山市交通基本計画」を策定し、本市における交通課題に対応することはもちろん、昨今の少子・高齢化や国際化、情報化の進展などの動向に伴う、価値観やライフスタイルの多様化、環境や人へのやさしさを求める意識の高まりなど、市民意識の変化を踏まえて、「21世紀の岡山を支える、望ましい交通体系のあり方」とそれを実現するための方策を示している。
- ・交通基本計画では、「まちの活力と快適な生活を支えるおかやまの交通」を基本理念に掲げ、地域を都心部と周辺部に分けて、計画を策定している。

1) 都心の交通計画

- ・交通密度が高い都心部では、公共交通と徒歩・自転車を中心とし空間の有効利用を図るとともに、「歩いて楽しいまちづくり」を目指している。

中心市街地

● 交通ゾーンを設定して、地区内道路のコミュニティ道路化・交通規制の見直しを図り過剰な交通の抑制と面約な歩いて楽しいまちづくりを行う地区

● 主要な歩行者動線のコミュニティ道路化を図る地区

凡例

- にぎわい主軸：都心のにぎわいを創出する軸
- アメニティ主軸：都心の水とみどりにあふれたうおいを創出する軸
- アクセス軸：都心及び都心内への自動車アクセスの軸

コミュニティ道路の整備

超低床路面電車導入

放置自転車クリーン作戦

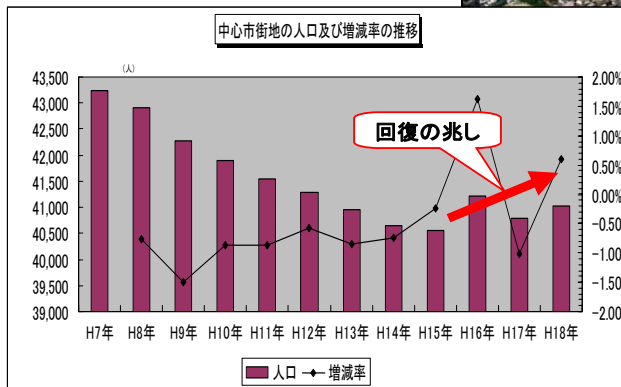
西口自転車道の整備

- ・特に、都心の中心的な存在であり、本市の玄関口である岡山駅及び周辺の整備に力を注ぎ、鉄道によって分断されている東西地域の一体化、駅の交通結節機能の拡充を目的とした、東西連絡通路の新設と駅西口広場の拡充、駅舎の橋上化を行っている。また同時に、駅西口の再開発事業、線路を横断する道路整備などにより中心市街地の活性化を図っている。

- ・平成 18 年 10 月に東西連絡通路と橋上駅舎が完成し、現在、平成 21 年度の西口広場の拡張に向けて事業中である。



(平成 18 年 10 月撮影)



- ・近年では、民間投資（マンション、ホテル等）も活発化しており、平成 15 年以降、中心市街地における定住人口が回復の兆しを見せている。

2) 周辺部の交通計画

- ・交通密度が低い周辺部では、自動車の利便性を活用しながら、自動車と公共交通の連携、鉄道とバスの連携など、利便性が高く、効率的な公共交通を目指している。
- ・周辺部における具体的な施策としては、環状道路を中心とする幹線道路ネットワークの整備促進、P & R・P & B R 駐車場・自転車等駐車場の整備、新駅の設置などを進めている。

3. 今後の取り組み

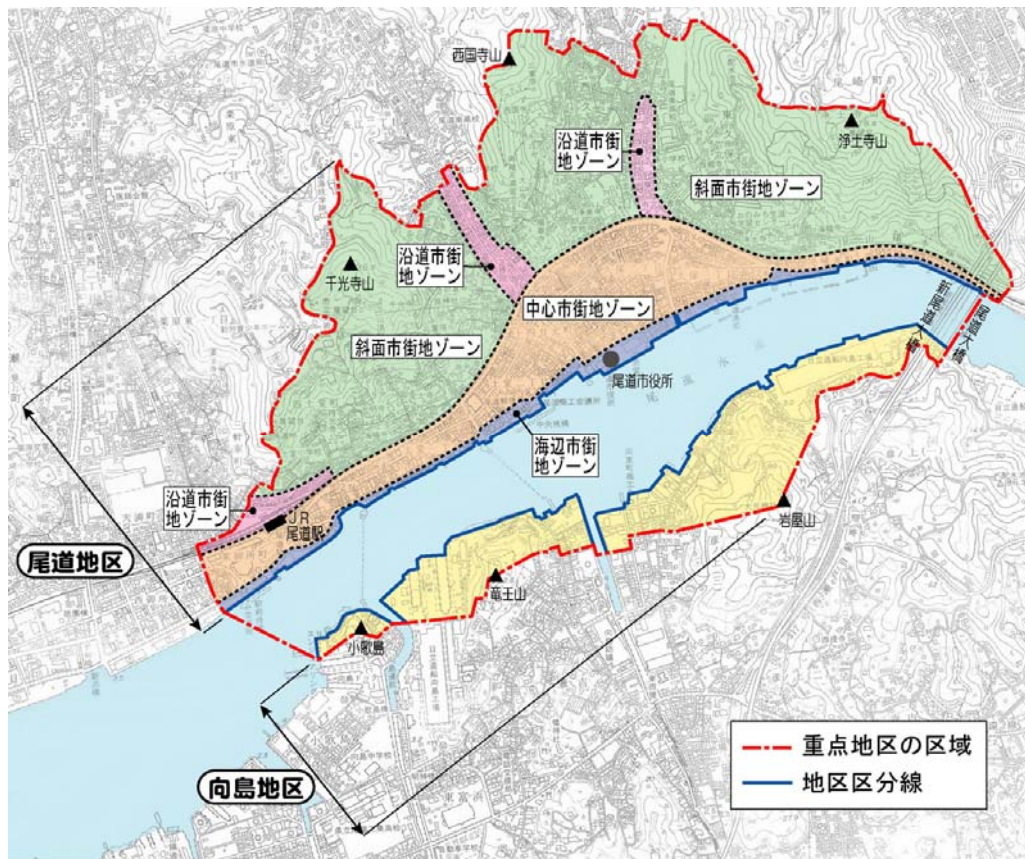
- ・現在話題となっている J R 吉備線の LRT 化について、本市としても地域の利便性向上や活性化の促進、都心との回遊性などに繋がるため、まちづくりの観点からも期待しており、今後、吉備線を基軸とする「総合的な交通戦略」を策定し、その過程の中で、市民・関係者と議論を重ねて、その方向性を示していきたいと考えている。

尾道市 「心に残る尾道の景観づくり」を支援するLRTについて

1. 概要

- ・本市は、尾道三山を背景とした斜面市街地を含む尾道水道周辺の景観が全国的に知られているところである。この地域は、戦災を免れたことから昔ながらのたたずまいが残っており「路地のまち・坂のまち・寺のまち」といわれている。
- ・昨年11月これらの尾道らしい景観を保全するため、景観法に基づく景観計画を策定し、合わせて一部の地域について景観地区を導入し、本年4月から眺望景観の確保という観点から建築物の高さ制限を実施することとした。
- ・少子高齢化を控え今後、公共交通機関への依存が高まる中、この区域内を円滑に移動するための手段として、環境へも配慮し「心に残る尾道の景観」にマッチした公共交通機関を研究することとなった。

参考：尾道市景観地区（重点地区）の区域図



※ この区域図の海辺市街地ゾーン・中心市街地ゾーンへLRT等の研究をしている。

2. 取り組み内容

- ・本市は、バス事業を営んでいることからすでにこの地域に対しては、通常の車体に意匠を施したレトロバス（27人乗り）を運転しているが、より街並みにあった軌道系の車両を研究することとした。
- ・次に庁内の関係各課による会議を開催し、課題整理を実施したところである。

3. 問題点・課題

a. 物理的課題

- ・中心市街地が尾道水道に面して東西に広がっており幹線道路は、国道2号（ $w = 15\text{ m}$ ）と都市計画道路尾道駅前尾崎線（ $w = 15$ ）の2本であり、ともに2車線の道路ではあるが、専用軌道を敷設するには用地が不足する。
- ・道路規格と軌道規格の差異から新たな用地買収が生じる。
- ・地域は、主に商業地域であるため荷捌き車両等の自動車交通との共存や地下埋設物の移設等、解決すべき多くの課題が想定される。

b. 事業の採算性

- ・現状の路線バスの乗降客数から判断して初期投資の回収には多大な時間を要するとともに採算性についても不安が残る。

c. 今後の課題

- ・尾道の景観づくりや尾道の新しい活力としては期待されるが、多額の投資も伴うことから長い時間をかけての市民的な議論が必要である。
- ・尾道のロケーションにあったLRT（通常の車両より小型のもの）やそれに代わる公共交通システムの導入について国や他市の動向を見ながら研究していく必要がある。

（LRT 導入イメージ）

海辺市街地ゾーン



中心市街地ゾーン

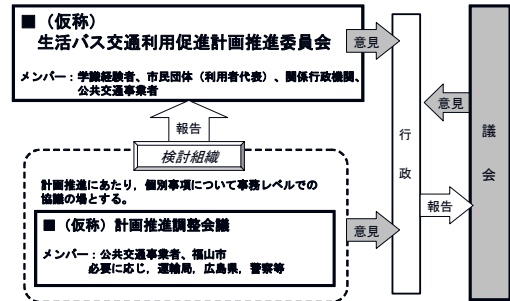


福山市 ゾーンバスシステムと低採算路線への対応

1. 公共交通を軸としたまちづくりの方向性（計画・体制）

・市街地の周辺への拡大に伴う自動車利用中心型の都市構造となるなかで、バス利用者が減少。

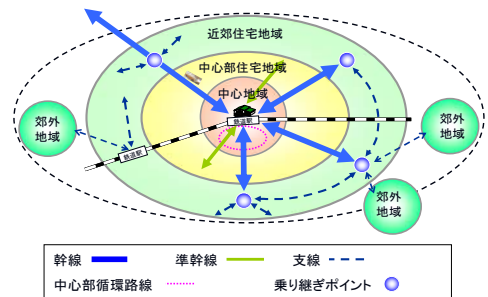
・民間バス事業者の路線から撤退の動きもある中で、バス路線の再編による運行の効率化、市民・事業者・行政の協働によるバス路線の維持を目的とした「福山市生活バス交通利用促進計画」を策定（H18年3月）。



・計画の推進に向け、「生活バス交通利用促進計画推進委員会（仮称）」（学識経験者、市民団体、関係行政機関、交通事業者）と具体的に協議・調整を行う「計画推進委員会調整会議（仮称）」を設置する（右図）。

2. 公共交通体系構築の考え方と取り組み内容

・効率的で利用しやすいバス路線体系の構築に向け、乗り継ぎポイントの設置による幹線・準幹線と支線への再編（ゾーンバスシステム化）という基本的方向を位置付け（右図）。



3. 公共交通体系構築に向けた協働の考え方

・バス路線の正確に応じて、行政・事業者・市民の役割分担の考え方が以下のように整理されている。

a. 幹線におけるそれぞれの役割の特徴

市民	渋滞緩和や環境負荷の軽減などのバス利用の有効性を認識し、利用に努める。
事業者	バス利用者の拡大に向けたサービスの向上に努める。
行政	事業者や関係機関と連携をはかり、利用促進施策等の必要な支援を行う。

b. 準幹線・支線におけるそれぞれの役割の特徴

市民	自分たちの路線は自分たちで乗って支え育てる意識を醸成し、利用に努める。
事業者	事業採算性の向上に努めるとともに、サービスの向上に努める。
行政	利用促進に向けた条件整備を行うとともに、補助金等による運行に必要な支援を行う。