

- ・ 準幹線・支線においては、乗合型公共交通として行政が支援して路線維持を図るべき「最低需要水準」と、路線維持において行政サービスとして確保すべき「最低運行回数」を設定し、路線維持の考え方が明確にされる。
- ・ また最低需要基準に満たず廃止が決定された路線、又は交通空白地域において新たに検討される路線のうち、地域住民が主体となって運行計画を立案し、利用者増を図ることで最低需要基準以上の収益確保が可能な場合は、行政が一定の範囲で支援を行うという「住民主体路線」の考え方が提示される。

山口市 新山口駅ターミナルパーク整備事業

1. 山口市の現状

本市は、山口県のほぼ中央に位置する県庁所在地であり、平成17年10月に1市4町（山口市、小郡町、秋穂町、阿知須町、徳地町）が合併し、人口約19万人、面積約730km²の山口市が誕生した。

新市建設計画において、広域県央中核都市の形成を図るため、2つの都市核（山口、小郡）と地域核とを連携させ、それぞれの特性を生かして、県勢の発展をけん引するまちづくりに取り組むこととしている。

こうした中、小郡都市核においては、新山口駅周辺における高速交通網（JR新山口駅、中国自動車道、山陽自動車道等：山口宇部空港まで車で約30分）の結節点であるといった立地特性を生かし、本市及び県の玄関口として、交流人口の増大を図るための交流拠点づくりを進めることとしている。

現在、国道や地域高規格道路（山口宇部小野田絡道路、小郡萩道路）の整備が進められているなど、広域交通の拠点性が一層高まりつつある。

新山口駅ターミナルパーク整備は、この交通交流拠点づくりの一環として、基盤の整備を行うものであり、現在、基本構想の策定を行っている。今後は、基本計画及び実施計画の策定を行い、目標として、平成23年の山口国体までには、事業に着手し、効果の早期発現に努めていく予定である。

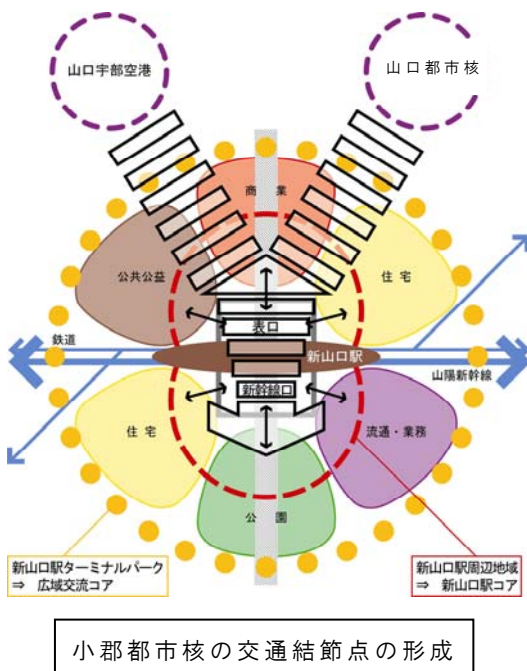
2. 交通交流拠点の核となる「広域交通ターミナル機能の整備」イメージ

① 玄関口としてのゲート性

- ・ 広域交通ターミナル機能の整備
 - [駅前広場]
 - [アクセス道路]
 - [シンボルロード]
 - [駐車場・駐輪場]等
- ・ 新たな広域交流機能の整備
 - [交流空間]等

② 表口と新幹線口の連絡性

- ・ 表口と新幹線口の連絡強化
 - [南北自由通路]
 - [駅舎改築]等



3. 整備効果と課題

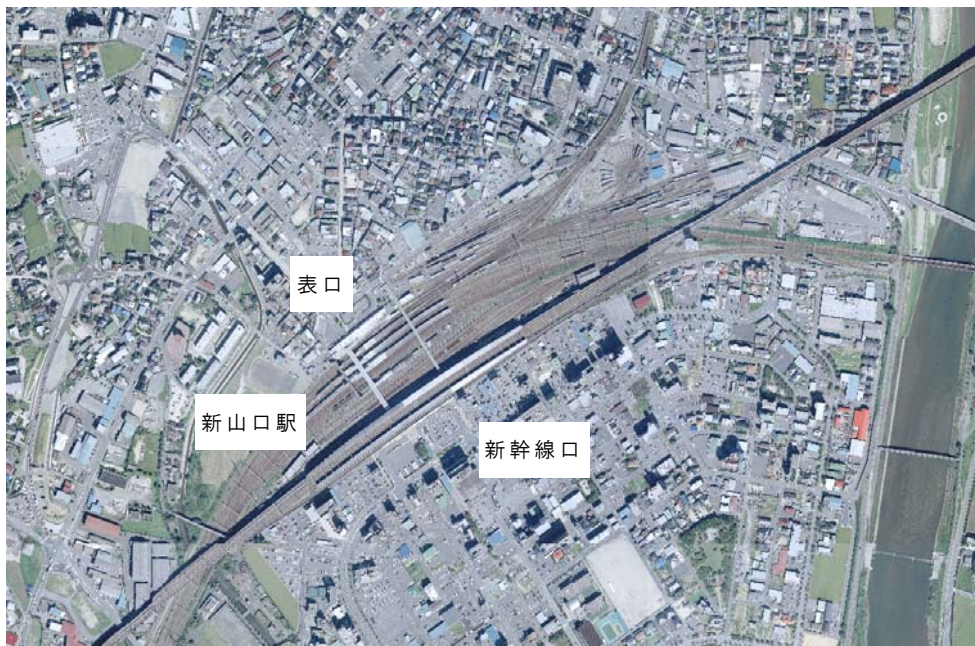
広域交通ターミナル機能等の強化により期待される効果

- ① 鉄道各線の円滑な乗換、乗継
- ② 地域公共交通との結節機能強化
- ③ 駅機能の充実及び玄関機能の付加
- ④ 駅前広場におけるターミナル機能充実
- ⑤ シンボル性及びにぎわい創出の機能付加

今後の検討課題

- ① J R を含めた関係機関との協議・調整
- ② 駅前広場の交通事業者との調整
- ③ 市民と一体となった計画づくりの方策

新山口駅周辺の現況



松江市 だれもが、安心して、やさしく移動できるまちづくり

1. 松江市の概要

松江市は、島根県の東部に位置する県庁所在地であり、人口約 19 万 5 千人、面積 530k m²（宍道湖・中海の公有水面 104k m²含む）の都市である。

出雲神話の舞台から始まり、江戸時代に入り関が原の戦いで功のあった堀尾義晴が当地を松江と称し、松江城を築き、今日の都市の原形が出来上がった。

こうした歴史ある城下町の風情や水辺空間に恵まれた美しい町並みが評価を得る一方で、その町並みが道路整備の進展しない理由の一つと指摘されている。

特に、宍道湖と中海を結ぶ大橋川により市街地が分断されているため、都市の規模以上の交通渋滞が生じている。

このため、バスルートととなる道路の選択への制約、交通渋滞による定時制確保への阻害を受けているが、道路整備を鋭意進める一方で、なおマイカーへのシフトとバス離れが加速され、さらに定時制の確保が阻害されるという悪循環が見られる。

松江市内には、松江市営バスを含め、3 つのバス事業者（うち市営バスと一畑バス（株）で乗車人員の 97%を占めている）が運行しているが、前述のような状況であるため、市内バス路線の収支を捉えると、各バス事業者とも苦しい経営を強いられている。

表 1 年度別バス乗車人数（1日平均）

（単位：人）

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
乗車人数	17,207	17,252	19,546	22,475	19,408	16,718	15,967	14,528	13,591
増減	▲387	45	2,294	2,929	▲3,067	▲2,690	▲751	▲1,439	▲937

2. 取り組み内容

平成 17 年 3 月 31 日に旧松江市とその周辺に位置する旧八束郡の 7 町村とが合併し、新たなスタートを切った。新松江市の一体感の醸成を図るため及び公共交通優先のまちづくりを進めるため、平成 17 年度からバス事業者や関係団体に公募市民を加え、2 カ年で 8 回の委員会を開催し、「松江市公共交通体系整備計画」を策定した。

具体的には、「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」をスロ

ーガンとして、現状の路線・ダイヤを将来にわたって維持していくことが、基本的な目標である。計画の構成は、大項目を5項目（協働、路線再編、ダイヤ改正、運賃改定、利用促進）設定し、それぞれに中項目、小項目を連ね、優先度や実現性を踏まえ、より具体化している。そして計画に実効性を持たせるため、3年後と10年後を目標年として、目指すべき数値も設定した。

この整備計画に基づいた路線バスのダイヤ改正を平成19年4月1日に予定している。この改正では、これまでの複数事業者による競合路線や過密ダイヤの解消を目指し、松江市が中心となって事業者間の調整をした。その結果、等間隔ダイヤの実現が図られ、利用者への利便性向上とバス事業者の大幅な費用削減が期待されている。

また、運賃割引制度やコミュニティバスの料金についても、合併前の旧市町村の制度をそれぞれに暫定措置として引き継いでいたが、新市で全て統一することとした。中でも路線バスの障害者割引については、障害者の自立支援を目的として、運賃を無料とする施策をダイヤ改正に併せ実施することとしている。

3. 取り組みの効果・問題点・課題

公共交通の維持に向けて、利用促進やバス事業の効率化などを主体的に推進していくため、市民・バス事業者・企業・行政などからなる「協働の組織」の設置をし、継続的な管理・支援活動を進めていく。

特にP（計画）⇒D（実行）⇒C（検証）⇒A（改善・見直し）サイクルの取り組みを実施し、効率的な計画の進捗を促すこととしている。

計画初年度である平成19年度には、路線再編やダイヤ改正など今までにない新たな試みにより、利用者の増加はもとより、市民全体の公共交通への意識の高まりが期待されている。

松山市 歩いて暮らせるまちづくり

1. 松山市の概要

旧城下町の特徴である放射環状型の道路網を有し、松山城周辺の中心市街地は戦災復興の区画整理により比較的広幅員の道路が既存ストックとして残されている。公共交通網は、城を囲む環状線の路面電車、市内中心部から3方向の郊外電車、南北に縦断する予讃線、それら鉄軌道を補完するバス路線網があるなど、50万人規模の都市としては、比較的充実している。土地利用も、昭和40年初頭は中心から半径2km(内環状線辺り)がフリンジ、現在は半径4km辺りが現在のフリンジとなっており、郊外化は進んでいるものの、比較的コンパクトにまとまった都市の形態となっている。また、中心商店街の空き店舗率は低く、伊予鉄道郊外線沿線は土地利用度が高くなっているなど、比較的理想的交通網と土地利用関係が成り立っている。本市では、このような既存ストックを有効利用しながら、まちづくりと交通計画を一体となつて進めることとしている。

2. 取り組み内容

今後さらに進む少子・高齢化社会や、地球温暖化に対する環境問題を解決し、都市の活力は中心市街地の活性化にあることを念頭においた中で、「歩いて暮らせるまちづくり」構想を進めている。この構想は、生活の諸機能がコンパクトに集合した暮らしやすいまちづくりを行なうもので、究極的には都心居住を進めるものである。しかし、現在、郊外化した人口を急激に都心に回帰させることは、一部民間マンションの建設はあるものの、行政コスト、住民理解等、様々な問題を抱えている。そこで、中心部の歩行者・自転車空間ネットワークの確保と郊外からのアクセスについての計画を立て、様々な施策を展開している

(図-1)。

中心部では、郊外からの流入に対し、既存の大型駐車場とコインパークをフリンジ型駐車場として上手く利用し、自転車道整備、レンタサイクル、路面電車に加え、コミュニティバスを3路線運行し、短トリップの自動車交通の減少や、道路容量以上の自動車流入の抑制を図ることにより、既存ストックで最後に残された空間である、道路の機能を新た

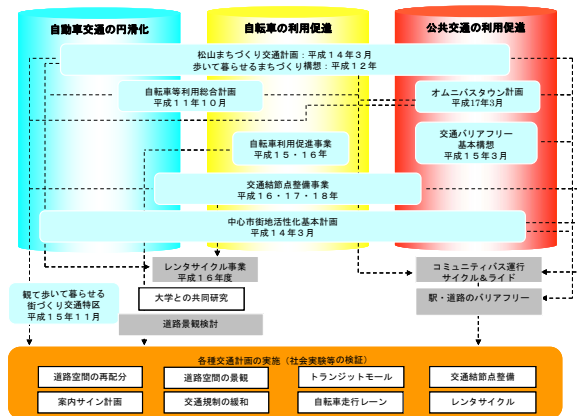


図-1 施策展開図

により、既存ストックで最後に残された空間である、道路の機能を新た

に見直し、一部では車線を減少させ、歩行者空間や自転車レーンへ再配分することとしている。

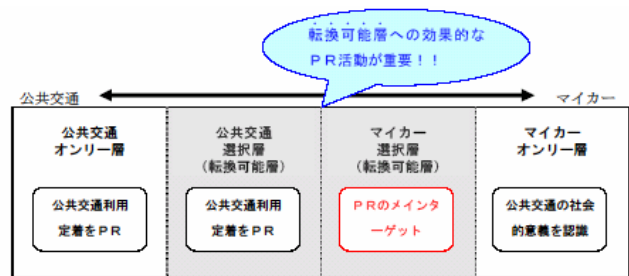
3. 取り組み内容「郊外からの交通」

2章で述べたような、中心市街地への流入や郊外での生活に対する交通は、既存の鉄軌道とそれを補完するバス路線で公共交通不便地帯の解消とサービス水準の維持・向上を図っている。特に、平成17年度にはオムニバスタウン計画を策定し、鉄道等の関連事業を含め、具体的な公共交通利用促進のための計画を策定している。PTPSの導入、屋根付バス停、バスロケーションシステムや交通結節点事業として、郊外駅にフィーダーバスの回転広場や駐輪場を整備するなど様々な施策を展開している。（写真－1）伊予鉄道梅本駅



4. 取り組み内容「ソフト施策」

運輸部門の環境負荷低減に向けての具体的な行動や啓発活動についてパッケージ化を図り、交通サービス・ユーザーの特性、地域特性、文化特性等多様な要因を考慮した上で適切なPR活動を行う。現在、表－1に示すような4つの階層に分類し効果的なPRを行っている。また、小学5年生を対象にTFP（トラベルフィードバックプログラム）を実施し行動変容を促している。



表－1 啓発戦略立案のためのターゲット類

5. 取り組みの課題

本市では、持続可能で活力ある都市像は、中心市街地の活性化であるとも考えていることから、郊外からの流入や都心回遊のための交通システムを確立させるための事業を交通事業者と連携を図りながら行っている。こうした交通体系の確立には、土地利用を踏まえた交通計画が必要となるため、今後、都市計画マスタープラン等との連携を深め、計画を実施していく必要があると考えている。

新居浜市 JR新居浜駅周辺整備構想

1. JR新居浜駅周辺地区の概要

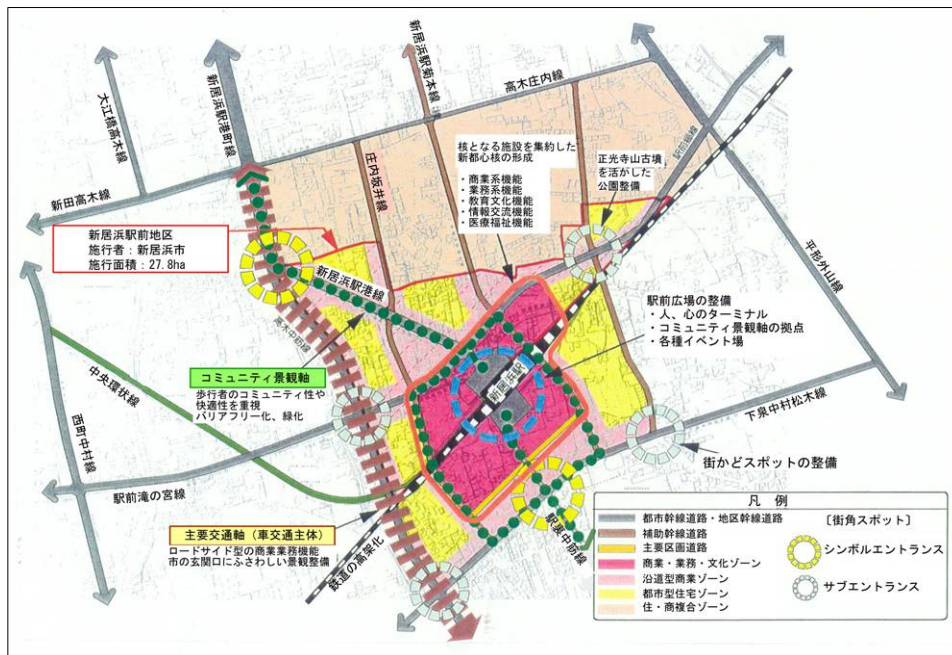
- ・本地区は、新居浜市の表玄関であるJR新居浜駅を中心とした中心市街地に位置する地区であるが、駅前広場や幹線道路、生活道路等の整備が遅れており、効率的な土地利用が図られていない等の課題を抱えていた。
- ・このため、第四次新居浜市長期総合計画や新居浜市都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画において、JR新居浜駅周辺を本市の新たな「玄関口」となる都市拠点として位置づけ、芸術、文化、情報、交流及び商業・業務機能などを備えた新都市拠点づくりを目指している。

2. 取り組み内容

- ・本地区の整備手法として、土地区画整理事業や鉄道の高架化などを考えているが、地区全体を一度に整備するには、時間的かつ財政的負担が大きい。
- ・このため、駅周辺のまちづくりの第1段階として、平成10年度から駅前地区において平成22年度完成を目標とする駅前土地区画整理事業を実施している。現在、建物移転と工事を順次行っており、整備が完了した街区では、新たな市街地が形成されつつある。

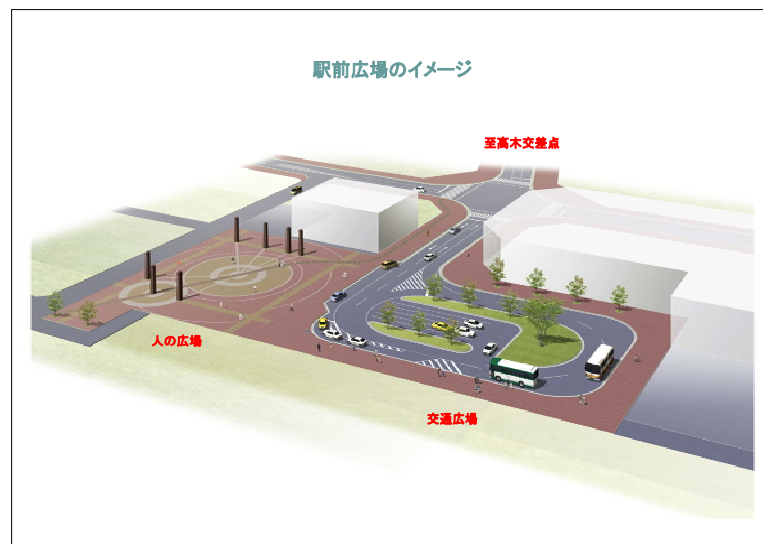
地区の整備方針

人・情報・文化が交流し、景観的シンボルとなる新都市拠点
～商業・業務機能と都心居住機能が融合した利便性の高いまちづくり～



新居浜駅周辺地区の整備イメージ

- ・駅前広場（7,050 m²、うち交通広場 4,500 m²、人の広場 2,550 m²）及びシンボルロード（L=580m、W=27m）の平面計画では、関係者の意見を取り入れるため、公共交通機関の代表者、地元まちづくり協議会、駅前広場に面する地権者、商工関係者、建築設計関係者、警察、道路管理者、公募市民からなる「駅前広場等検討委員会」を設置し、調整・協議を行った。
- ・その結果、バスバースやタクシーバース、タクシープール、一般車バース等の交通結節機能の配置を決定している。また、変化に富んだ魅力的な街歩き（回遊）の場とするため、別子銅山開坑以来の歴史をほうふつさせる物語性を表現し、新居浜らしい第一印象を与える空間としての整備を進めている。



3. 今後の課題

- ・交通混雑の解消、交通弱者への対応、環境負荷の低減、産業振興などの観点から、総合的な都市交通体系の検討を行い、交通施策の基本となる「都市交通マスタープラン」と、それを実現するための「都市交通戦略」を策定し、JR新居浜駅を中心とする交通結節点における交通・交流拠点の整備を進める。
- ・今後、駅の南北が一体となった新都市拠点を構築するためには、駅南地区の市街地整備とともに鉄道の立体交差化が必要であり、関係機関、地元住民等との合意形成を図りながら、協働によるまちづくりを進める必要がある。

鳥栖市 人・モノ・情報の交流拠点のまちづくり

1. 鳥栖市の概要

本市は、佐賀県の東端に位置し、昭和29年の市制施行以来、第二次産業を中心とした企業誘致を行い九州有数の内陸工業都市としての地位を確立。さらに、近年では九州一円を視野に入れた物流拠点として発展してきた。

このように、九州における陸上交通拠点としての重要性が高まる中、幹線道路網は、国道3号、34号及び主要県道と都市計画道路を軸に構成され、市街地形成もこれによって誘導され発展してきました。

しかしながら、交通量の増大に伴い幹線道路も既に飽和状態で、本市のまちづくり基本目標の一つである「人・モノ・情報の交流拠点のまちづくり」をめざすには、快適な住環境と利便性の高い市街地、体系的に整備された道路網、交通・情報通信が充実しているまちを実現することが必要です。

2. 取組み内容

○鳥栖の（市街地）顔づくり

JR鳥栖駅周辺を中心市街地は、鉄道により市街地が分断されているため、駅東西の土地区画整理事業及び鉄道高架事業を行い、中心市街地の活性化を目指し、平成元年より鳥栖駅東土地区画整理事業約28haを先行し、公共施設の整備と交流施設サンメッセ鳥栖、広域集客施設鳥栖スタジアムが建設され、新しい交流拠点として生まれ変わっています。

しかし、駅西土地区画整理事業は、地元調整が難航し平成15年6月に断念、また、鉄道高架事業についても、社会経済状況の急激な変化等により平成18年3月に現計画の白紙撤回がなされました。

○地域交流拠点としての道路網の確立

幹線道路網は国道、主要県道を「産業軸」及び他都市との連携を担う道路として、また、都市計画道路をそれぞれ「都心軸」、「市街地関連軸」として市街地が形成されてきた。しかし、広域幹線道路である国道は交通量の増大により慢性的な渋滞が発生し、その対策と周辺主要都市との連携強化を図るため、国・県道の拡幅とバイパス等の整備、主要渋滞ポイントの交差点改良など関係機関へ要望活動を行ってきた。

また、広域的な地域連携軸を形成するとともに、土地利用計画に即した道路ネットワークの構築を図るため幹線道路網の見直しと将来ネットワーク計画の策定に着手したところである。

○交流拠点としての一層の充実

平成 23 年春に中心市街地より西へ約 2.5Km の位置に、九州新幹線の全線開業が予定され、新たな交通交流結節点、更には、九州新幹線西九州ルートの方岐駅として、新鳥栖駅周辺を土地区画整理により整備を行うと共に、P&R 駐車場整備等、機能充実を図る計画を進めてきたところである。

3. 取組み効果・問題点・課題

○鳥栖の（市街地）顔づくり

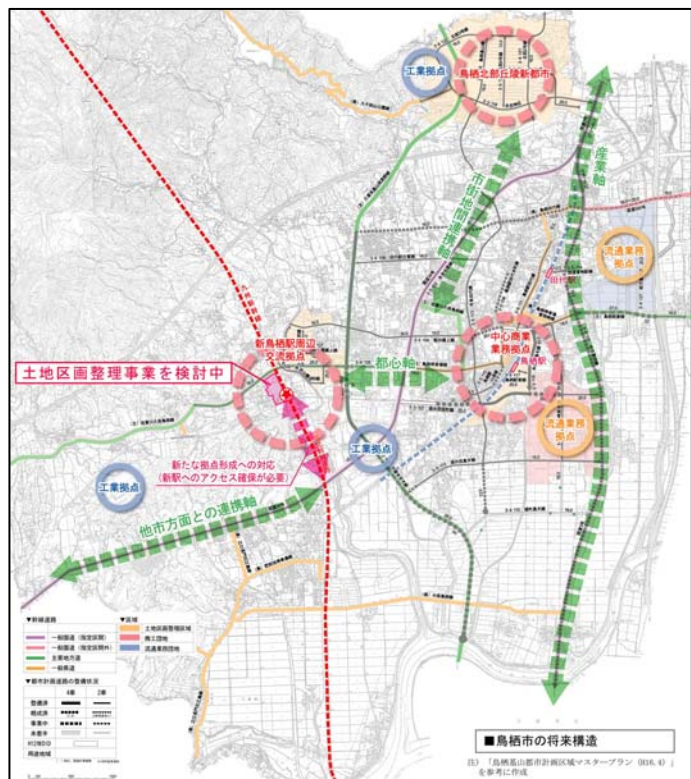
- ・鳥栖駅周辺中心市街地のインフラ整備（駅広、駅前の交差点改良）
- ・商業施設が集積する駅西と広域集客施設・交流施設等が立地する駅東を有機的に連携させ、回遊性の向上、交流人口の増加を図る。
- ・各事業の再三の断念や白紙化に対する行政不信の回復も必要である。

○地域交流拠点としての道路網の確立

- ・国道 3 号については、4 車線化の都市計画決定手続きが行われています。
- ・計画決定される国道 3 号、主要渋滞ポイント交差点改良の事業化に伴い関係自治体として、事業主体との連携及び事業促進に向けた体制作りが必要である。
- ・国道 34 号、主要地方道等の早期計画策定と公表に向け引続く関係機関への要望活動が必要である。

○交流拠点としての一層の充実

- ・九州新幹線と在来長崎本線との乗換え機能の充実。
- ・情報発信機能として観光物産館等利便施設の検討。
- ・新駅と高速道路を結ぶバス、レンタカーのターミナル機能など、九州の交通結節拠点、新たな観光拠点としての新幹線新鳥栖駅の機能充実を図る。
- ・中心市街地と新市街地を結ぶアクセス軸（都心軸）を活用し、新鳥栖駅を核とした交通



結節機能向上や賑わいのある交流拠点都市のまちづくりが早急な課題である。

日田市 日田のまちづくりと交通社会実験

「天領日田～歩いて時間（とき）を感じるまちづくり社会実験」

1. 中心市街地の概要

・江戸時代には幕府直轄の天領として栄え、現在でも当時の町並みや、「掛屋」と呼ばれた豪商たちが形成した「豆田地区」、城下町として栄えた「隈地区」など、これらの旧跡を訪れる観光客は年間約260万人（平成15年）にも上る。



～豆田地区の賑わい～

・観光地である一方、豆田地区・隈地区は市の中心市街地に位置しており、近年は人口の流出、空き店舗の増加等空洞化の危機に直面しており、平成11年度には「日田市中心市街地活性化基本計画」を策定するなど、中心市街地の活性化対策を行っている。

2. まちづくりの課題と社会実験実施までの経緯

・平成14年度にはまちづくり関係者による「日田市まちづくり交通計画協議会」を発足し、ワーキンググループによる交通計画の調査と検討を行った結果、豆田地区・隈地区における課題は以下のように整理することができた。



大型バスの駐車場への入出庫（豆田地区）

日田市のまちづくりの課題

- 1) 歴史的界隈における魅力の向上
 - ・豆田や隈地区等の歴史的界隈における歩行の安全性や快適性の向上
 - ・各観光拠点の魅力をさらに高めるための新たな観光資源の発掘
 - ・豆田地区においては、伝統的建造物群保存地区の指定に向けた、交通面からの取組
- 2) 観光拠点相互の交流促進
 - ・日帰り立ち寄り型の観光が主流となっているため、拠点間を移動するための交通手段の充実や情報提供
 - ・回遊促進と地域経済への波及を目指した、まちづくり活動や文化の交流

これらの課題を踏まえて平成15年5月に交通社会実験の申請を行い、同年7月に豆田地区が歩行者・自転車優先施策「くらしのみちゾーン」地区として登録され、同年度の交通社会実験を実施する。

3. 実験の全体概要

社会実験の全体概要

■実験日

第1回社会実験（隈地区）：平成15年11月15日（土）、16日（日） …パークアンドシップライド実験②

第2回社会実験（豆田地区）：平成16年2月21日（土）、22日（日） …その他の実験①③④⑤

■実験内容

- ①自動車コントロール実験
- ②パークアンドシップライド実験
- ③拠点連絡バスの運行実験
- ④放置自転車を活用したレンタサイクル実験
- ⑤情報提供実験

1) 隈地区は三隈川沿いに観光温泉旅館が建ち並び、道路は狭隘で大型観光バスや通過交通による交通の滞留がしばしば見られ、歩行の安全性・快適性が損なわれている。

今回は観光資源である屋形船を活用し、対岸の三隈川公園に設けた臨時の乗降場から観光客の送迎を行い、大型観光バスの流入を抑え、観光資源としての屋形船の新たな活用方法の模索を行った。



パーク&シップライド実験で棧橋から屋形船に乗り込む観光客②



高速日田IC出口に設置された駐車場空情報の案内板⑤



豆田の対岸に設けられた大型バス乗車場に並ぶバス。ピークには6台が

2) 豆田地区は南北に伸びる2つの通りを中心に観光地としての賑わいを見せている地区である。この通りは昔ながらの町並みを通る狭隘道路で、多くの観光車両や通過交通が入り込み、ゆっくりと安全に散策を楽しめる環境とはいえない状況にある。

本地区では自動車コントロール実験、拠点連絡バスの運行実験、放置自転車を活用したレンタサイクル実験、情報提供実験を実施し、歩行の安全性や快適性の向上、更には回遊性の促進等模索した。

4. 評価と問題点や課題

- ・ 住民のまちづくり意識の高揚とアンケート等による客観的データ収集が出来た
- ・ 歩行者の安全性や快適性が確認され交通問題に対する住民意識の変化が現れた
- ・ パークアンド・シップライト[®]により歩行環境向上と新たな魅力発掘の可能性が見えた
- ・ 交通規制は住民や観光客の意見と事業者の意見にバラつきがあった
- ・ 連絡バスとレンタル利用者の半数以上が回遊し、有効な手段と評価出来た
- ・ 各拠点の付加価値を高める工夫とともに、市内観光のパッケージ化の推進が課題
- ・ 住民のまちづくりに対する意識の変化をいかに今後のまちづくり活動に繋げるか

5. 今後の取組とまとめ

今回の実験では、「天領日田～歩いて時間（とき）を感じるまちづくり社会実験」と銘打って、長年の懸案であった屋形船の活用や豆田地区の通行規制を試行できた。多くの方々が社会実験に参画し、体験できたことは、住民と協働して行なうまちづくりの取り組みにとって大きな成果になったものと考えている。

この実験を契機に、「くらしのみちゾーン」計画で歩行環境の改善を図る具体的な施策や交通規制の検討を行うにあたり、官民協働の認識に基づき新たなまちづくり活動へと繋がっていくことが期待できる。さらに、こうした官民一体となったまちづくりへの取り組みを風化させないように、継続的な実践へつなげていくことが重要であると考えている。

（参考）* 1 豆田地区伝統的建造物群保存地区の指定 平成16年12月

* 2 豆田地区（上町通り）無電柱化事業 平成18年度～平成19年度