

宮崎市 まちなかの活力を支え人と環境にやさしい交通体系の形成

1. 宮崎市における交通施策の方向性

- ・本市は道路交通体系の利便性が高く、交通に占める自動車利用が約7割を占めるなど過度に自動車交通に依存した交通体系となっている。
- ・その半面で公共交通利用者は減少の一途をたどっており、地球環境問題や超高齢社会、中心市街地の空洞化などの課題に対応した過度に自動車に依存しない交通体系への見直しが求められている。
- ・こうした課題への対応を図るため、本市を中心とした宮崎都市圏の「これからの交通への取り組み」を示した交通のマスタープランである「宮崎都市圏総合都市交通計画」が平成17年度に策定され、この実行計画となる「都市交通戦略」を都市交通の関係者等で構成する協議会において、平成19年度から20年度の2ヵ年で策定する予定である。

2. 取り組み内容

- ・「宮崎都市圏総合都市交通計画」では、都市圏の3つの交通課題を以下のよう
に設定している。
 - 1) 自動車交通の円滑化
 - 2) 公共交通の利用促進
 - 3) 市街地内の安全で円滑な交通環境形成
- ・こうした交通課題のほとんどは交通の集中する中心市街地やその周辺における都市活動や市民生活に起因するものであることから、中心市街地におけるまちづくりと連携した取り組みから重点的に取り組んでいく必要がある。
- ・現在策定中の「新たな宮崎市中心市街地活性化基本計画」では、基本目標の一つに「まちなかの活力を支え人と環境にやさしい交通体系の形成」を掲げており、その実現に向けた施策の推進が強く求められる。
- ・特に、この中心市街地活性化基本計画のサブテーマにもなっている「橘通りを中心とした公園化」は、「美しく豊かな環境にまつまれた街が、まちに潤いや安らぎを与え人の集いやコミュニティを生み健全な人間性や文化を育んでいく」という理念の下、過度に車に依存した社会から脱却し、人優先の空間への転換を図っていくことを将来像として描いている。
- ・また、その手段として、交通環境の改善、市民の理解、関係行政機関の合意を前提に、本市の骨格をなす広域幹線道路であるとともに、中心市街地のシンボルロードである「橘通り」について、現在の6車線の道路空間を再配分

し、公園的な要素を含めた空間整備を図ることも視野に入れている。

3. 取り組みの効果・問題点・課題

- ・自動車社会は、既に市民生活に深く根付いており、あらゆる生活モードにおいて自動車は欠かせない交通手段となっている。合併や公共交通の不採算路線の撤退などに伴い、公共交通空白地域は拡大しつつあることから、自動車と公共交通の役割分担の適正化を図りながら、適切な交通手段分担のあり方について市民意識や交通行動の変革を図る取り組みが求められる。
- ・人口増加の受け皿として市街地縁辺部に広がった大規模住宅団地や公共公益施設の郊外化などにより人口分布は薄く広がった形状となっている。このため、現状での新たな軌道系の公共交通機関の導入は難しく、当面は、広域交通である鉄道や高速バスと地域交通である路線バスなど路面公共交通、さらには、歩行者・自転車それぞれの特性を生かしながら適切に機能分担した利便性が高く効率的な交通体系の構築が求められる。
- ・また、合併に伴う市域の拡大や人口構造の高齢化により今後の行財政運営はますます厳しさを増すものと予想されている。道路交通網の整備がすすんだことに伴い局所的な交通混雑は緩和されてきており、こうした既存ストックを有効活用した交通需要管理方策の導入も効果が期待されている。
- ・橋通りの公園化の実現のためには、放射環状道路網の完成などのハード面の整備もさることながら適切な交通誘導をはじめ経済活動や市民の生活行動における交通手段の見直しなど、市民全体のまちづくりへの思いが必要である。



鹿児島市 交通通結節機能の向上を図る

鹿児島中央駅総合交通ターミナルの整備

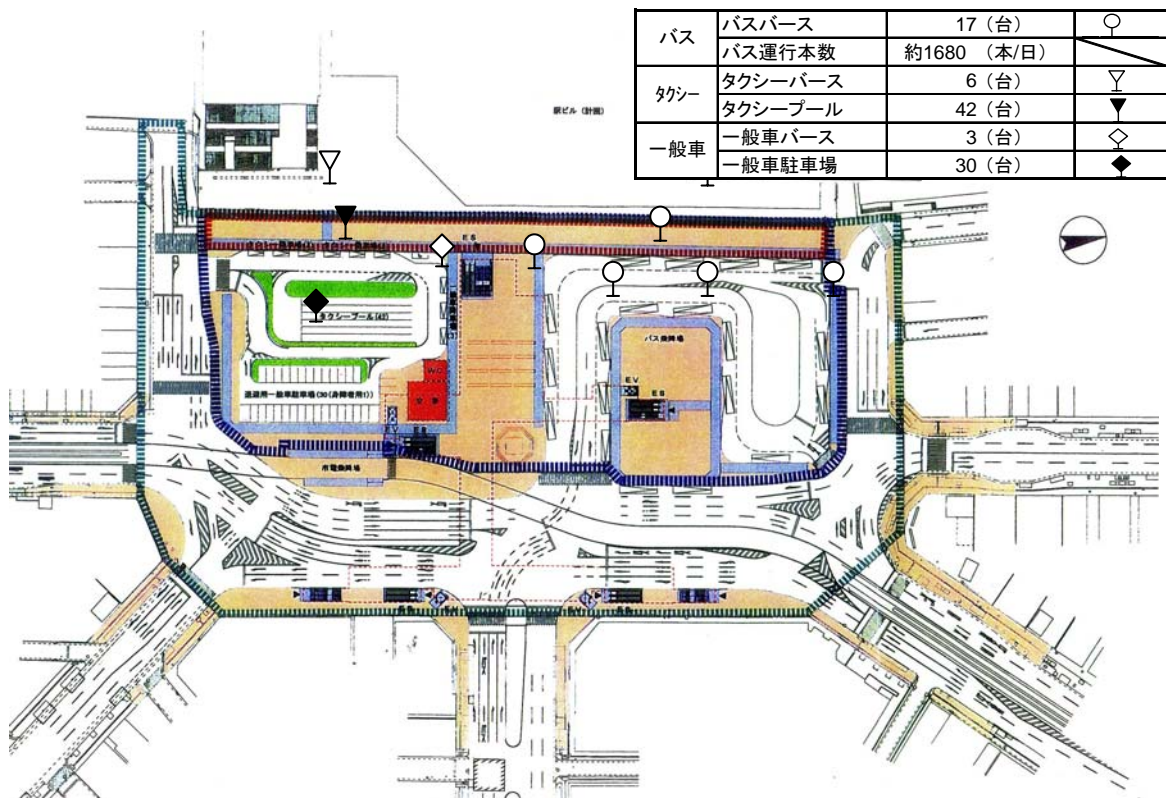
1. 鹿児島中央駅総合交通ターミナル整備の概要

平成16年3月の九州新幹線鹿児島ルートの部分開業にあたり、各種交通機関の乗り継ぎ機能の円滑化を図るとともに、「南の交流拠点都市」鹿児島の陸の玄関としてふさわしい駅となるよう、鹿児島中央駅前広場を総合交通ターミナルとして整備した。

また、開業に合わせて駅名を「西鹿児島駅」から「鹿児島中央駅」に改称した。

2. 取り組み内容

平成16年3月の九州新幹線鹿児島ルートの部分開業にあわせて実施した、鹿児島中央駅東口駅前広場の整備により、それまで駅周辺に分散していたバス停及びバス路線を広場内のバスターミナルに集約した。



同ターミナルの整備にあたっては、バス乗入れに際しバス事業者との協議が難航したことから、同ターミナルについての提言を行った鹿児島都市圏交通対

策協議会（国・県・市・バス事業者で構成。事務局：県交通政策課）を調整役として、本市が県警・バス事業者等との協議を行った。

本市としては、駅前広場のスペース的な制約から、東口には17バースが限度との考えをバス事業者に説明したところ、バス事業者側は不足とのことで調整が必要となった。

県においては、行政と交通事業者からなる関係者会議を設置し、その中で最終的に広場内17バース、広場外5バースにて対応するというところで、バスターミナルの配分については整理がついたところである。

しかしながら、歩行者動線や回遊性を確保するため、バスターミナルの出入口に「横断歩道」を設置する旨説明したところ、バス事業者からターミナルの出入口にある横断歩道は、左巻き込み事故などの危険があるとの指摘がなされ、16年3月の新幹線部分開業時においては、バス事業者5社のうち3社は乗り入れたものの、他の2社については大半が乗り入れない状況が続いた。

また、新たな問題として、広場のバス走行路内を乱横断する歩行者が増えたため、本市としては、ターミナルの安全確保を図るため、バス走行路の中央分離帯に乱横断防止のための防護柵を設置するとともに、誘導員を配置して、ターミナルの安全確保策を講じたところである。

このことにより、乗入れを行っていなかったバス事業者2社についても、ターミナル内への乗入れを行ったところである。

3. 取り組みの効果・問題点・課題

(1) 取り組みの効果

バス停を集約するとともに、従来、駅舎から離れていた市電の電停を広場内に引き込むことにより、交通機関相互の乗り継ぎ利便性の充実が図られた。

(2) 今後の課題

九州新幹線全線開通に向けた今後の課題としては、次の2点がある。

①利便性の向上や各交通機関の乗り場案内などわかりやすい表示の充実

②バス路線再編の検討（市民や観光客など利用者の移動ニーズに応じた効率的なバス路線の再編の検討）

