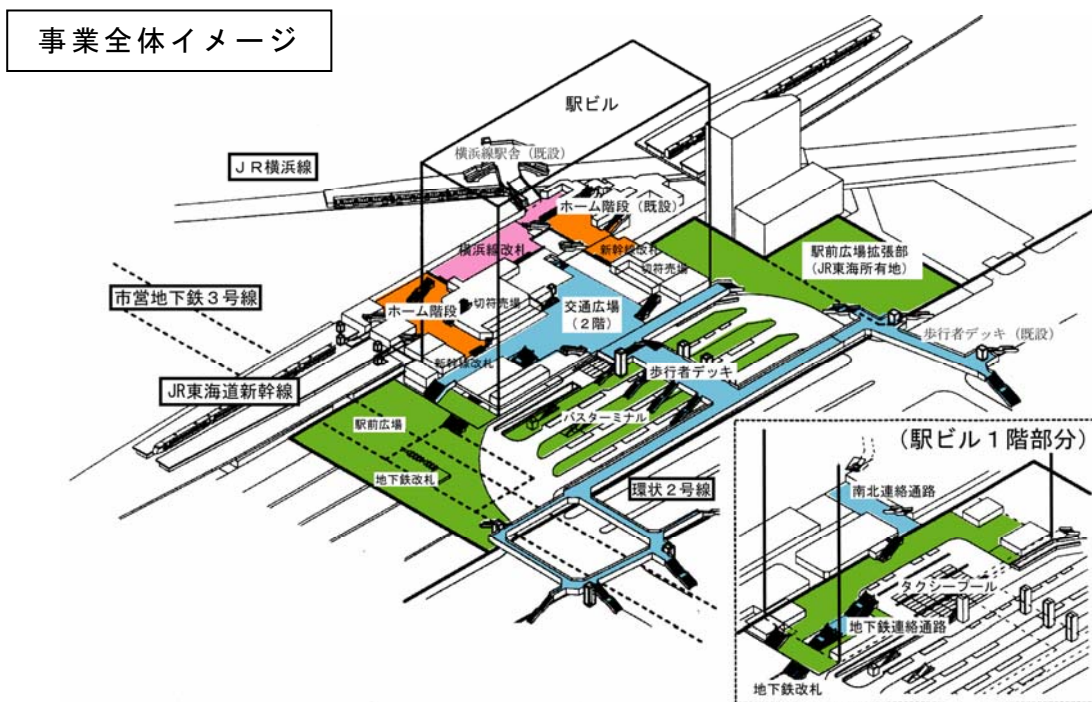


ている。また、立体的範囲の指定は、当該床スラブの中心線で囲まれた空間を基本とし、事業区分及び財産・管理区分もこれと整合するものとしている。

本協定に基づき、都市計画決定、事業認可の取得を経て、平成16年度にJR東海と立体都市施設の工事協定を締結した。現在、平成17年夏頃の本格工事着工、平成20年度の完成を目指して事業を進めている。

5. おわりに

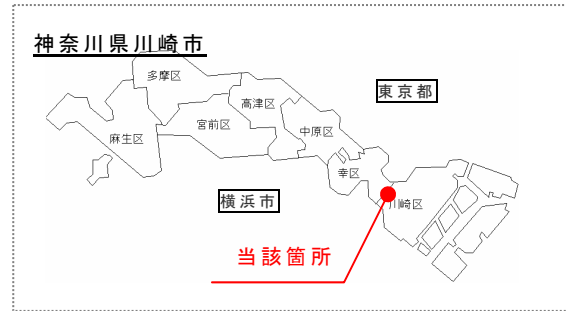
立体都市計画制度の施行により、これまで難航していた制度上の課題を克服し、鉄道側・都市側双方にメリットのある新たな交通結節点整備のあり方を実現することができたと考えている。また、本事業により、新横浜の街づくりの一層の推進と発展が期待されるとともに、横浜市が進める民の力を生かした街づくり事業のモデルともなっているところである。



川崎市 川崎駅周辺総合整備計画

1. 概要

川崎市では、平成17年3月に策定した「川崎市新総合計画」において、川崎駅周辺地区は広域拠点の形成を図る地区として位置づけており、首都圏における地理的優位性を活かした商業・業務機能の集積によ



って機能強化を進めるとともに羽田空港再拡張・国際化に対応した民間主導による都市の再整備を適切に誘導・促進し、広域的な集客機能を備えた活力と魅力溢れる広域拠点の形成を重点的に推進していくとしております。

川崎駅周辺の土地利用は、JR川崎駅を中心に大きく東口地区と西口地区に分かれており、川崎駅東口地区は、本市の表玄関であり、駅前広場に面した大規模商業店舗や駅周辺市街地の商店街を中心とした商業機能の集積、市役所や区役所をはじめとした公共機能、中核業務機能や都市型サービス機能等の都市型機能が集積した界隅性のある地区であります。

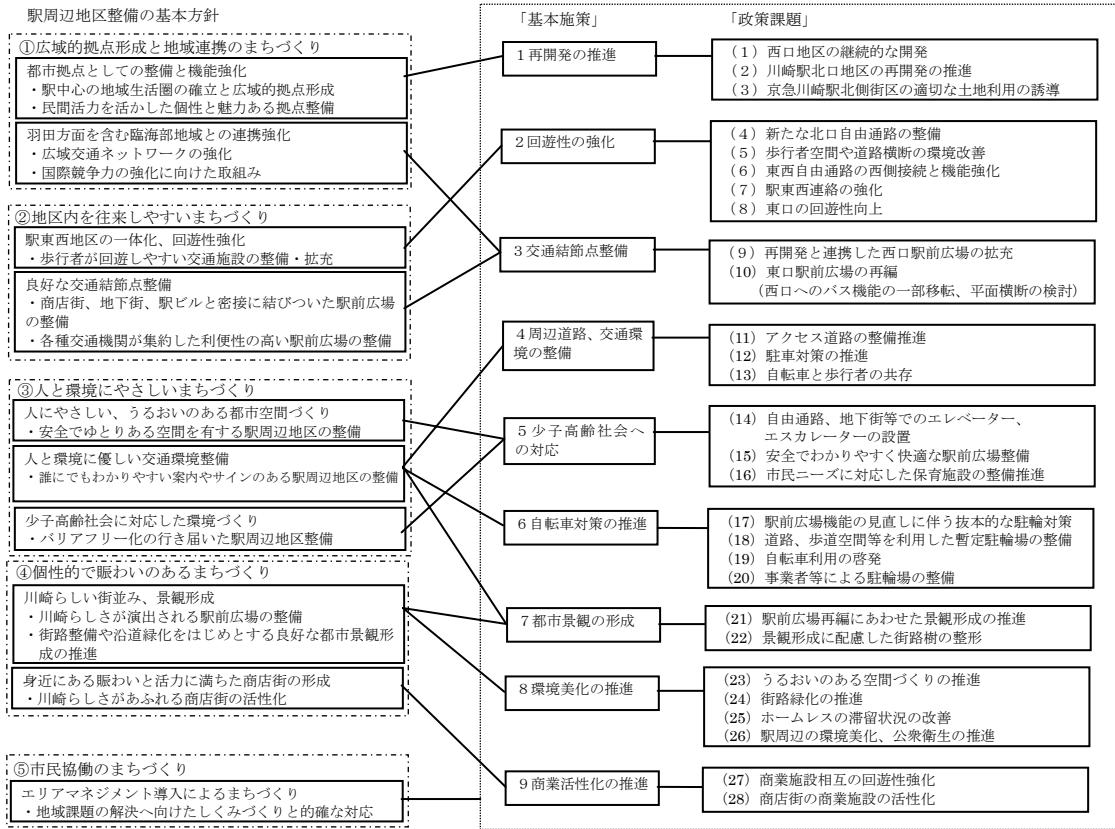
また、川崎駅東口駅前広場は、昭和61年に地下街アゼリア、東西自由通路が完成し、集客施設相互の一層の回遊性向上を図る歩行者ネットワークの形成やアーバン計画に基づいて、界隅性の高いまちづくりを進めてきましたが、完成後、約20年が経過しているため、駅前広場機能の再編、駅周辺の老朽化した建物や土地の高度利用及び有効活用など、機能更新時期を迎えています。

2. 取り組み内容

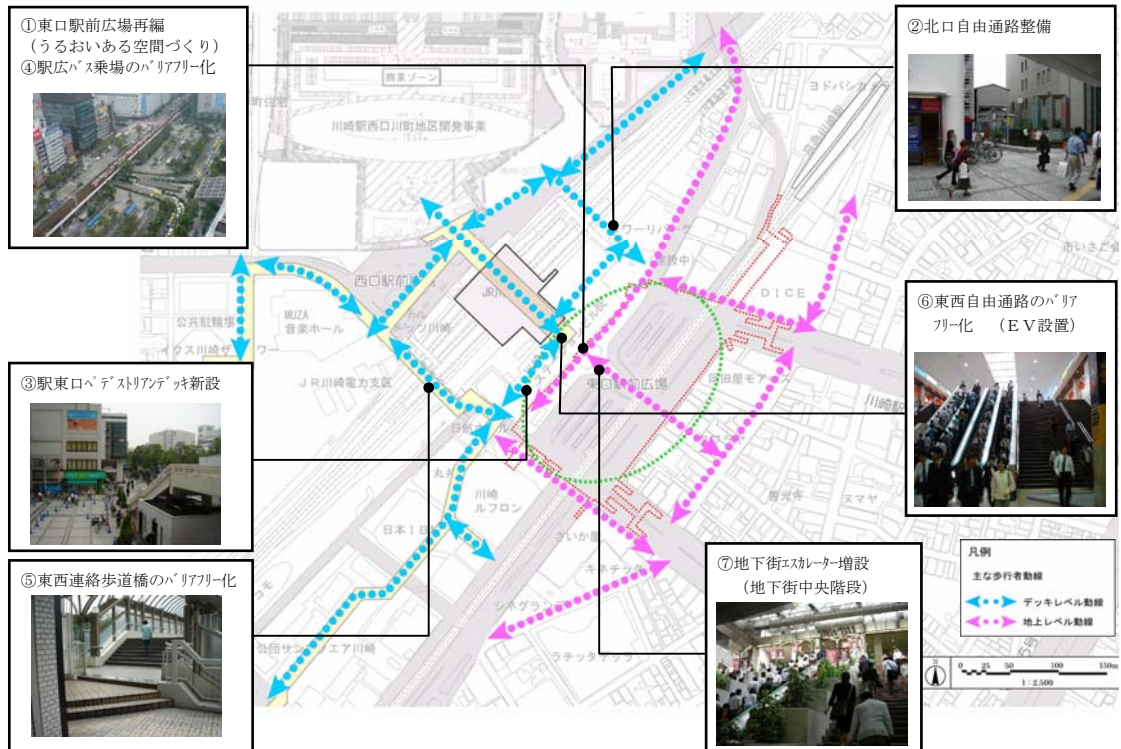
平成16年度に学識経験者、市民代表、公共交通事業者等の委員による川崎駅周辺総合整備計画策定協議会を設置し、平成17年度に「川崎駅周辺総合整備計画」の基本方針を策定しております。

その中で、川崎駅は、首都圏における主要な交通結節点の一つであることから駅前広場や駅周辺の歩行区間において、利便性向上や移動の円滑化、施設のバリアフリー化など、快適な移動空間を確保することが課題とされております。この課題を解決するための基本施策として平成18年度から、東口駅前広場におけるバスターミナルの再編や施設のバリアフリー化を含めた交通結節点の再編整備計画を検討しております。

「川崎駅周辺総合整備計画」の概要



行政が取り組むべき主な事業の検討方向位置図



所沢市 所沢市交通バリアフリー基本構想

1. はじめに

所沢市は、埼玉県の南西部、首都圏30km圏にあり、都心への交通の利便性、狭山丘陵や武蔵野の雑木林などの豊かな自然環境が特徴である。

高度経済成長時代には急激な人口増にみまわれ、現在では約33万8千の人口を擁する首都圏有数の住宅都市となっている。

市内の鉄道駅は、西武鉄道10駅、JR東日本1駅の11駅、このうち特定旅客施設の要件に該当する駅は、9駅となっている。

2. 基本構想の策定

平成15年度には、基本構想を策定するための組織として、学識経験者、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会及び関係団体の市民等により、埼玉大学大学院助教授久保田尚氏（現埼玉大学教授）を会長とする「所沢市交通バリアフリー基本構想策定協議会」を設置し、基本構想案の策定を行った。特に、行政・事業者・市民などの関係者の十分な意見交換と連携を図ることを目的とした関係団体ヒアリング及びまち歩き&ワークショップを実施した。

1) 関係団体ヒアリング

当事者である高齢者や身体障害者の意見を反映することを目的として、関係団体の会員を対象にヒアリングを実施し、バリアフリー化への要望が高いエリア、鉄道駅をはじめとしたバリアの状況、実施すべき施策の把握を行った。

2) まち歩き&ワークショップ

重点的に整備するエリアを対象に、策定協議会委員、関係団体会員、公募市民、関係機関職員の参加のもと現地点検を行う『まち歩き&ワークショップ』を実施し、バリアフリー化すべき経路の現状と課題、実施すべき事業について意見交換を行った。

3. 基本構想の特徴

所沢市の基本構想の特徴として、①4駅を一体とした重点整備地区＝所沢駅、航空公園駅、新所沢駅、西所沢駅は互いに近接した位置にあり、利用できる施設や経路の重複があることから、4駅周辺を一つの重点整備地区（約696ha）として設定した。②鉄道駅のバリアフリー化の推進＝特定旅客施設だけでなく、交通バリアフリー法の要件に該当する市内全駅を事業の対象として基本構想に盛り込み、鉄道事業者と連携を図りながら、エレベーターの設置を中心とするバリアフリー化を進めることとした。③特定経路・準特定経路の設定＝交通バリアフリー法に基づき位置付ける特定経路のほか、交通バリアフリー法の基準

を満たさないものの、利便性や安全性の向上を図るべき経路についても準特定経路として位置付けた。④ソフト施策の推進＝鉄道駅や道路などハードの整備だけで解決できない高齢者や身体障害者等に対する理解や協力といった心のバリアフリーを積極的に推進するため、市・市民、団体、事業者がそれぞれの立場で適切な役割分担により取り組むべき事業をソフト施策として位置付けた。⑤目標とする整備時期の設定＝基本構想策定後、実現に向けた取り組みがスムーズに行われるよう、各事業について事業者と協議のうえ、目標とする整備時期を定めた。⑥バリアフリーモデル地区の設定＝高齢者・身体障害者等がよく利用する施設、広域的に利用されている施設が集中している航空公園駅東口エリアを市全体のバリアフリーを先導する地区として「バリアフリーモデル地区」に位置付けた。

4. 基本構想の推進

1) 所沢市交通バリアフリー推進協議会

目標年次である平成 22 年までに基本構想が実現できるよう、所沢市交通バリアフリー推進協議会を設置し、各事業者が作成した特定事業計画の確認、事業の進捗状況の把握等の進行管理、バリアフリーに関する意見交換を行っている。基本構想に基づく事業は 153 事業あり、平成 17 年度までに完了した事業が 36 事業、検討開始を含め、何らかの取り組みが行われた事業が 83 事業となり、これらを合わせると 119 事業であり全事業の 77.8%となる。

2) 鉄道事業者の関わり

土地区画整理事業等が実施された駅前広場については、鉄道事業者が所有し、協定により維持・管理を行っている部分があり、道路管理者が視覚障害者誘導用ブロックやバス停・タクシー乗り場の改良など、バリアフリー化を推進するにあたり、事業費負担や実施時期等が鉄道事業者の意向に影響されている。

3) 具体的な事業検討のための協議組織

基本構想の進行管理体制は整備されているものの、個別事業における関係者間の意見交換・調整を行う場が設けられておらず、その場しのぎ的な対応に陥るケースがある。

5. おわりに

交通バリアフリー法とハートビル法を統合したバリアフリー新法が平成 18 年 12 月 20 日に施行されたが、国民の期待に事業者が適切に応えられるよう、国による補助メニューの充実等、より強力なバックアップを期待する。

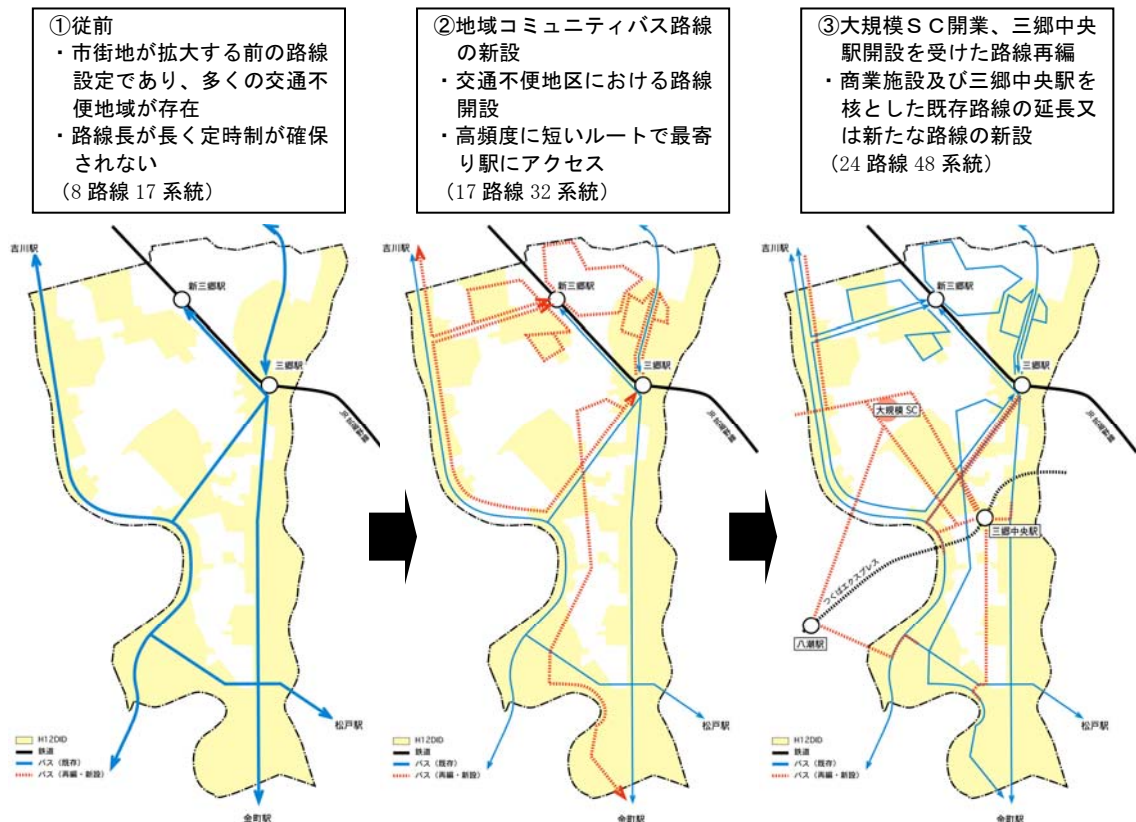
三郷市 市がコーディネーターとなった地域交通計画

1. 公共交通に係わる課題

- ・都心への通勤圏であり、交通結節点である鉄道駅と地域をつなぐ地域交通の構築が交通施策上の主なテーマとなる。しかし、市街地の急激な拡大やTXの開通に伴う新たな鉄道駅の開設といった都市構造の変化の中で、民間バス事業者による既存のサービスが、市民ニーズに十分に対応できていないという状況があった。
- ・平成 11 年度の市民意識調査では、「力をいれてほしい施策」として「市内バス網など公共交通機関の整備・拡充」が最も多く、33.7%の市民が要望するなど、大きなニーズが存在していた。
- ・人々のニーズに対応したバスによる地域交通ネットワークを構築し、市民の利便を高めるとともに、自動車からバスへの利用転換を図ることが課題であった。

2. 公共交通体系構築の考え方と取り組み内容

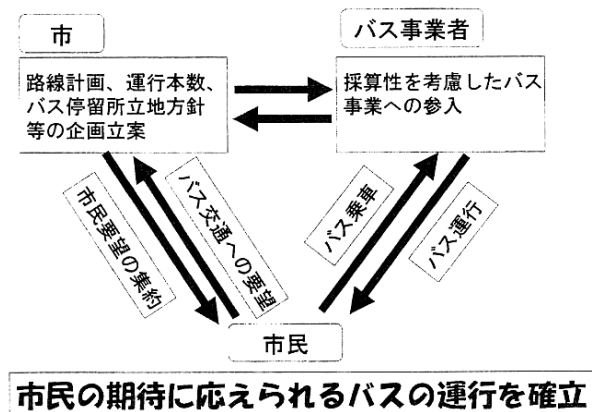
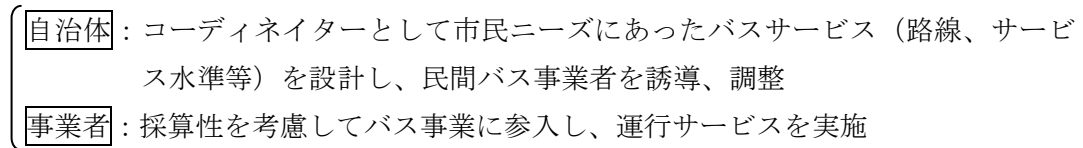
- ・①路線バスの改善 と ②新たなコミュニティバスの開設 を二本柱として、バス路線の再編・充実を図った。前者について既存バス事業者が後ろ向きであったため、新規参入業者（観光バス事業者、トラック輸送事業者）を活用した地域コミュニティバスの開設を先行的に行った。



- ・まず、コミュニティ内をきめ細かくまわり、高頻度に短いルートで最寄りの鉄道駅にアクセスできることを基本に、地域コミュニティバスを新たに開設した。(平成 14 年 9 月より順次開設)
- ・さらに、TX三郷中央駅の開設(平成 17 年 8 月)、三郷インターA地区の大規模SCの開業(平成 17 年 6 月)に合わせ、既存路線の延長や路線新設を実施した。

3. 公共交通体系構築に向けた公民の連携・役割分担の考え方

- ・「全体の計画づくりとコーディネートを行う行政」と「プロとして運行を行う事業者」という形で、明確な役割分担を行った。



- ・行政によるバス路線やサービス水準の設定にあたっては、「補助金に頼らず民間で採算性のとれるバス」を目指し、徹底した需要調査を実施。需要調査では、アンケートに頼るだけではなく、市民の実際の交通行動に着目し分析を行った。
- ・実施にあたって、当初 2 年間は国のTDM実証実験制度を活用し、収支差額が赤字の場合、国と地域がそれぞれ 1/3 を支援するという形ととった。

4. 施策の効果

- ・市民から高い評価を得ており、バス利用者の増加、市民の外出頻度の増加といった効果が現れている。
- ・また、鉄道駅におけるキス&ライドの減少(三郷駅 55%減)、駅周辺の渋滞緩和(ピーク時 5 割程度減)。住宅地としての魅力、価値の上昇(他の地域より住宅の売れ行きが良好)といった効果も現れている。

市原市 都市交流核を拠点としたまちづくり

1. 都市交流拠点整備のねらい（まちづくりの基本方針）

○市原市の求心力を高めるための新たな拠点づくり

- ・市原市は7か町村の合併により誕生した経緯などから、市の顔となるべき中心拠点が希薄であり、長年にわたり課題として取り組んできた。この課題を抜本的に解決するため、高い求心力を持ったまちづくりが望まれる。
- ・このため、将来にわたって商業・業務機能と交流機能の集積を図り、本市の玄関口に相応しい都市交流拠点を整備することにより、市内のみならず周辺都市に対して情報、交流の発信力、求心力を有する新たな拠点を創造する。

○市原市全体への活性化への貢献

- ・中心市街地の衰退が懸念されているなか、新たに公共施設や商業施設が集積する拠点を整備することにより、都市機能の集積と利便性の向上を図る。また、環境や景観などに配慮した人にやさしい快適なまちづくりを進めるなど、都市としての魅力を向上させることで、交流人口の増加による中心市街地の活性化、定住人口の呼び込み、さらには地元産業の振興を促進し、都市の再生・活性化を図る。
- ・魅力ある都市交流拠点の形成により、交流人口の増加、モノや情報の活発な流れが契機となり、地域核を含めた市全体の活性化が図られる。

○市原市の新たな顔づくりのために

- ・市民意識調査によると、市民は市原市に対する愛着度は高いものの、自然環境を除けば市として誇れるものや特色あるものがないのが現状である。
- ・そのため、市原市を代表する新たなシンボルとして都市交流拠点を形成することにより、市民全体が共有できる誇りを持つことが可能となる。

○都市間競争に対する戦略拠点として

- ・周辺都市との都市間競争が、今後さらに拍車がかかるものと予想される。このため当地区の地理的優位性を活かし、広域レベルの機能を発揮する都市交流拠点を形成することにより、都市としての競争力の向上を図る。

2. 新たなプロジェクトと一体的な中心市街地形成の必要性

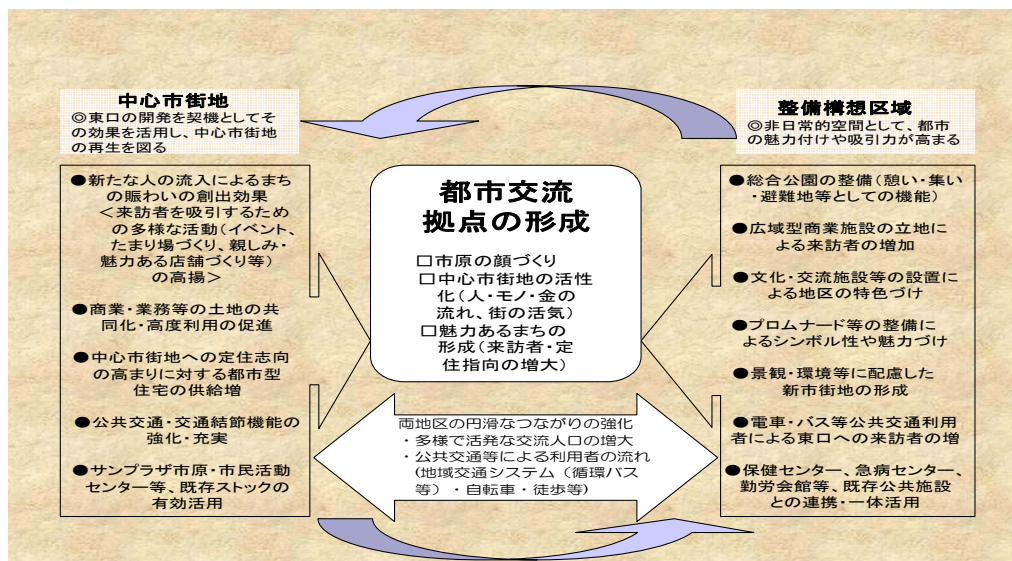
- ・市の中心拠点の形成や中心市街地の活性化が課題である本市においては、これまでの施策の推進のみならず、まちの求心力や魅力を高めるための新たな機能の導入が必要と考える。
- ・整備構想区域は、従来からの公共施設の核として公園等の立地が検討されてきた経緯があり、かつ、地権者のまちづくりへの意欲も高く、地理的に優位性を

もつ一団の空間がある当地区の都市的土地利用は、課題解決の起爆剤としての役割が期待される。

- ・また、五井駅の徒歩生活圏に位置する当地区の限定的な市街地拡大により、コンパクトな拠点形成を目指し、中心市街地の再構築を図る。また、将来に向けて、環境問題や、少子高齢化社会への対応等も念頭に置いた施策の推進を図ることが必要である。
- ・コンパクトなまちづくりは、中心市街地の空洞化や、環境問題への対応、自動車交通社会から鉄道やバス等の公共交通を主体とした社会への転換を目指すものであり、本市においては、五井駅を中心とした誰でも利用しやすい・生活しやすい土地利用の実現を図ることが必要である。
 - 自動車交通から公共交通、徒歩・自転車交通へのシフト
 - 歩きやすい歩行環境づくりなどの積極的な整備
 - 各スポットでの賑わいづくりと連携し、バスの降車場所の一時的な見直しなど、人の流れの新たな可能性を試行
 - 市内外からのアクセスの向上、縦断する民鉄の活性化方策の検討
 - 既成市街地との連携、拠点内の回遊動線の確保
 - 関係事業者への働きかけ、エリアマネジメントの導入

3. 中心市街地と整備構想区域の連携による都市交流拠点の形成

- ・中心市街地と整備構想区域の性格、役割分担を踏まえ、両地区の一体化・機能連携により、以下に示すような波及効果・相乗効果を得られるような施策展開を図る。



宇都宮市 LRTを軸としたまちづくり

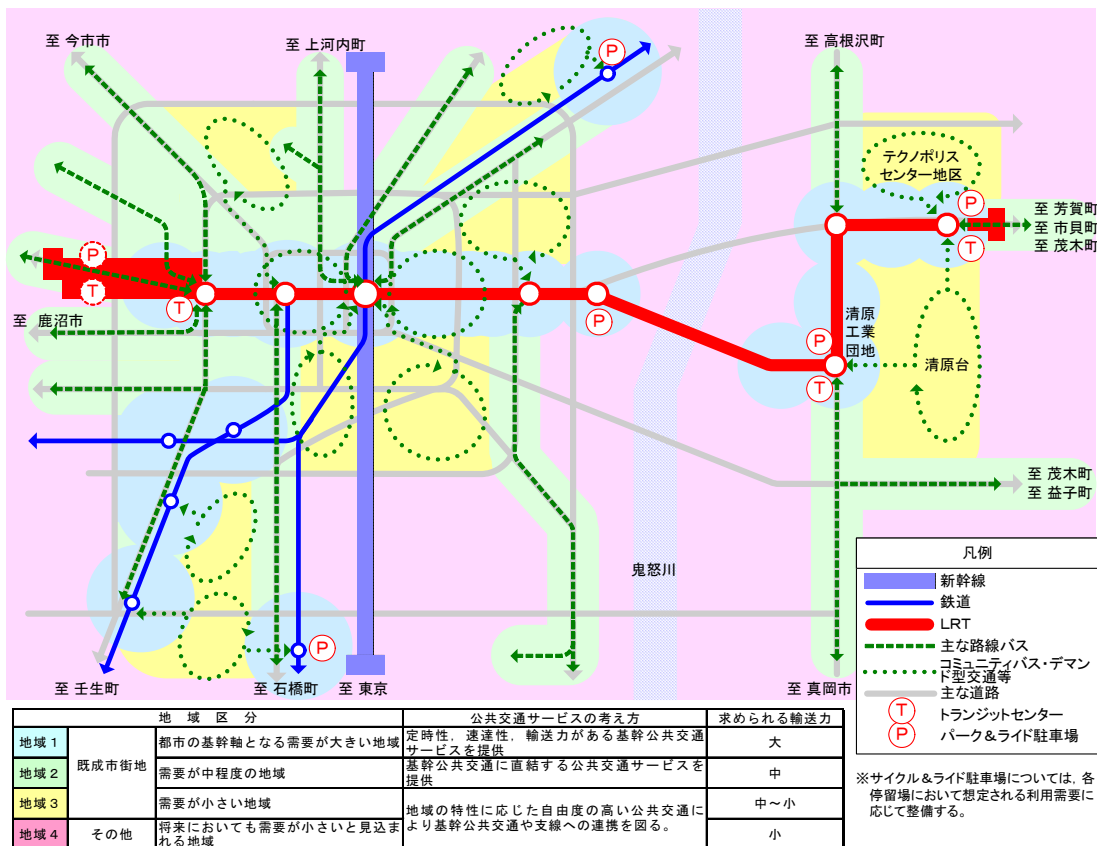
1. 公共交通を軸としたまちづくりの方向性（計画・体制）

- ・ 主要幹線道路の混雑、高齢者の交通事故の増加、都市の外延化と中心市街地の空洞化、地球規模の環境問題への対応といった点から、宇都宮市では公共交通を軸としたコンパクトな都市づくりが望ましいとの認識を持っている。
- ・ その実現に向け、東西の基幹公共交通システムの導入と、これを軸とした交通体系の再構築を基本的な方向として、検討を進めている。
- ・ 行政・事業者・市民が一体となった交通まちづくりの推進に向け、平成19年度に「都市交通戦略」を策定予定である。また、LRT導入に向けては、県・市が一体となって対応策の検討を進めるとともに、市民・県民への情報提供と理解促進に向けた取り組みも進めている。

2. 公共交通体系構築の考え方と取り組み内容

- ・ 東西の基幹交通軸であるLRTとフィーダーとなるバス路線により、「魚の骨」のような交通ネットワークの構築を目指している。

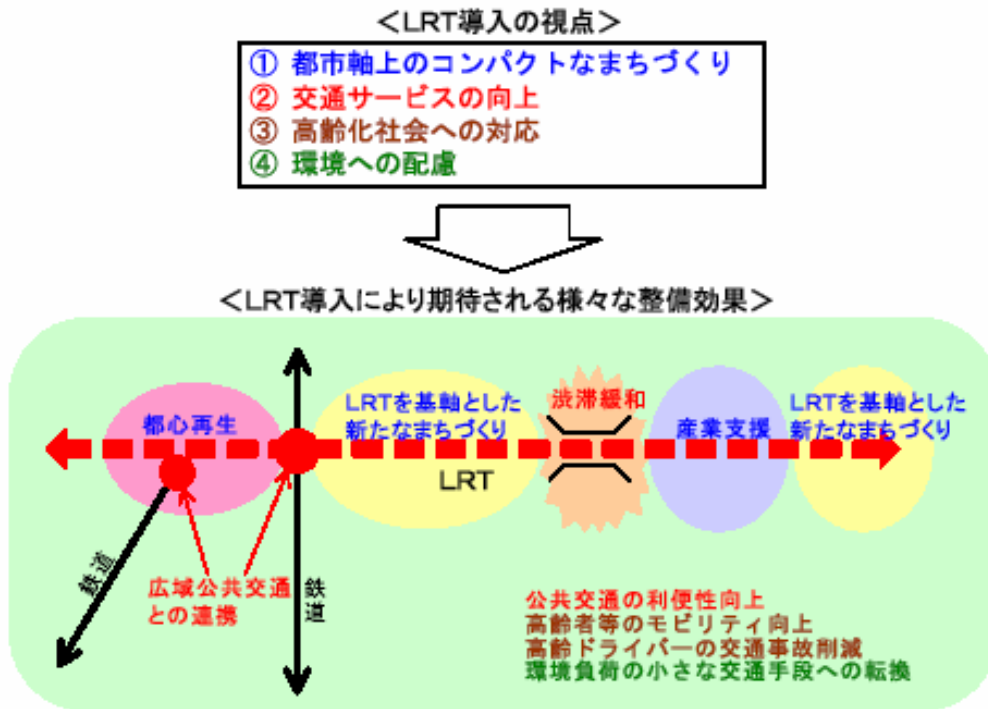
[公共交通ネットワークのイメージ]



3. LRTを軸としたまちづくりの効果

- ・ L R T 導入により、中心市街地活性化、渋滞緩和、産業支援など、地域特性を活かしたまちづくりの推進と相互の結節強化等の効果が期待されている。

[L R T を軸としたまちづくり]



4. LRTの導入課題

- ・ L R T 導入に向け、以下の4つの視点から対応策・解決策の検討を進めている。

- ① 総合的な交通施策の展開
 - ・ 関連道路網や交通規制のあり方
 - ・ 公共交通網の充実策
- ② まちづくりの視点
 - ・ まちづくり施策との連携策
- ③ 事業・運営手法
 - ・ 公共関与のあり方
 - ・ 利用促進策や採算性の分析
- ④ 市民との連携
 - ・ 市民・県民への情報提供策
 - ・ 市民・企業との連携策

足利市 足利市都市計画マスタープランにおける交通施策について

1. 足利市の都市交通施策上の課題

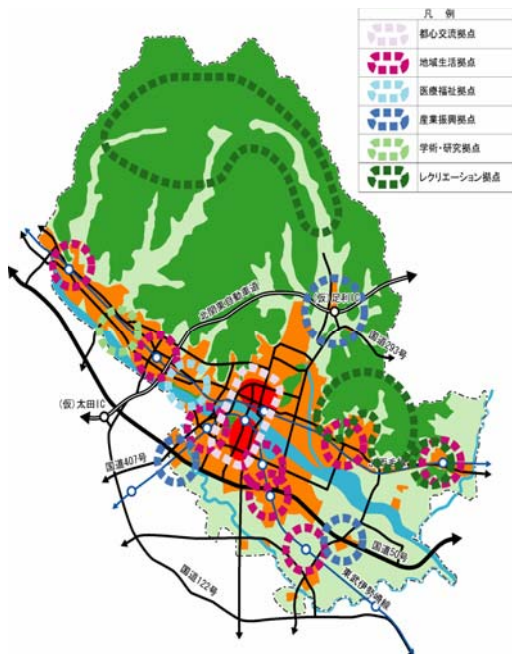
足利市の位置



足利市は関東平野の外縁部に位置し市街地の北側には山地が迫っている。また、市の中心を東西に渡良瀬川が流れており、これらの地形的な制約から本市の市街地は東西に長く、また、河川や鉄道により南北に分断されている。このため市街地の連携の強化は重要な課題である。本市の目指す集約型都市構造の実現のためには、公共交通を有機的に連携させた都市軸の形成が必要である。また、都心に集中する交通を分散させるための環状道路の整備や、北関東自動車道と河南の国道50号とを結ぶ南北交通軸の強化が課題となっている。

2. 足利市の目指す都市構造

拠点の形成



足利市では、足利学校、ばん阿寺などの国史跡がある河北市街地と商業機能が集積した河南市街地を都心交流拠点と位置づけ、多様な都市機能を集約することで都市全体の核とするとともに、市内各地に必要な都市機能を集約した地域生活拠点や医療福祉拠点などを配置し、これらを結ぶ公共交通ネットワークを構築することで集約型都市構造を実現することを目指している。また、高齢化社会や環境問題に対応していくため公共交通を強化し、その利用促進を図ることとしている。

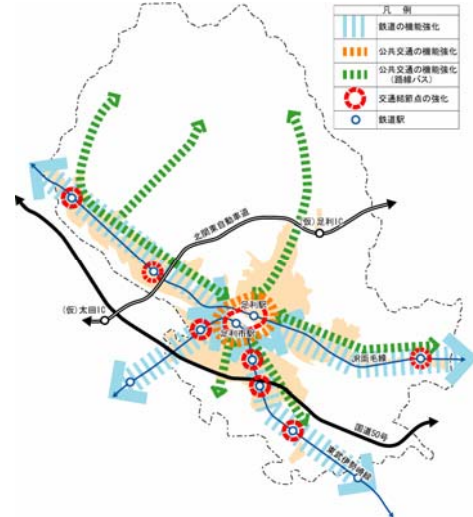
3. 交通に関する基本方針

集約型都市構造を実現し、誰もが安全安心に移動できる都市づくりを推進するため下記のような基本方針を策定した。

○公共交通

- ・ 鉄道の利便性を高めるとともに、渡良瀬川の兩岸に位置する2つの駅の乗り換え時間の短縮や、各駅の整備により交通結節点の機能を強化する。
- ・ 生活路線バスの鉄道との連携を図り一体的な交通システムを構築する。

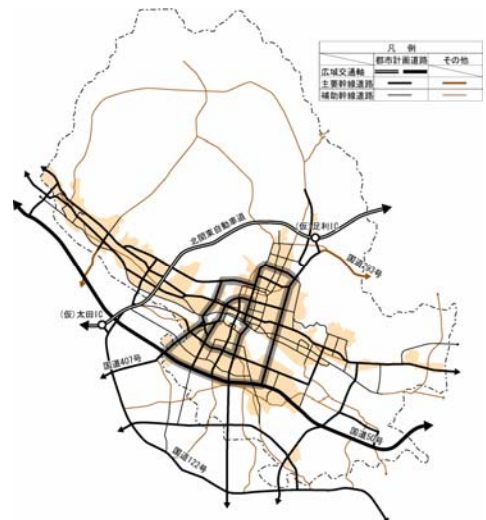
公共交通の方針



○道路網

- ・ 鉄道駅などの交通結節点を結ぶ体系的な道路網を構築する。
- ・ 南北市街地の一体化に向けた道路整備と環状道路を中心とした道路網を構築する。
- ・ 市街地中心部における快適な歩行者自転車空間を整備する。

道路網の方針



○交通需要管理

- ・ 公共交通と自動車交通の適切な連携を図り公共交通の利用を促進する。
- ・ 市街地中心部では歩行者が歩きやすい道路空間の整備を進めるとともに、自転車の利用を促進し、環境にやさしい交通を目指す。
- ・ 市、交通事業者、企業など多くの主体と連携し、効率的な交通需要管理を行う。

高崎市 高崎都心部のまちづくり

1. 高崎市における主な道路の整備状況と課題



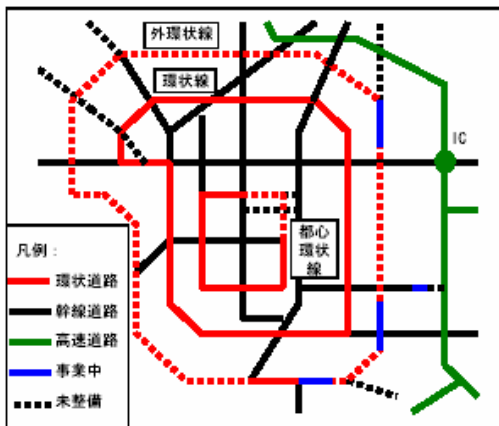
高崎市は、平成 18 年の 6 市町村の合併に伴い、面積 401k m²、人口 34.5 万人を有する都市となり、東京から 100km 圏に位置し、古くから交通の利便を活かした商業都市として発展してきた。現在でも関越自動車道、上信越自動車道、北関東自動車道の三つの高速自動車道、上越新幹線、長野新幹線等の鉄道高速交通網をはじめ

交通の結節点の交流拠点都市としてまちづくりを進め、その骨格となる高速交通網の受け皿の道路網整備に取り組んでいる。

さらに、合併先町村の中心部と新市の都心部を連結する交通網の早期整備（都市計画道路の整備率 38.7%）は新市発展に欠かせない重要な課題となっている。

2. 都市内全体の道路の再構築

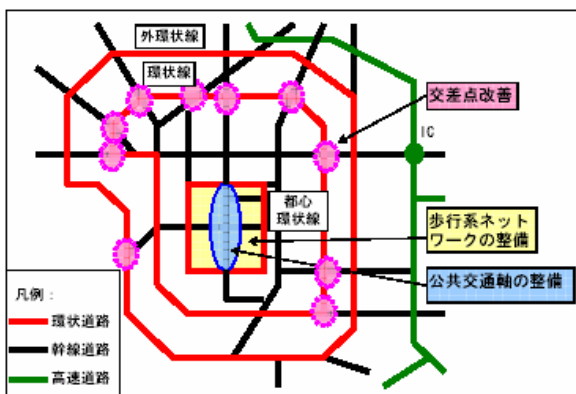
①現状



高速交通網が急速に整備されてきており、この受け皿となる都市基盤整備が極めて重要であり、本市の発展に欠かせない。

高速交通に対応したインターチェンジとのアクセス、都市圏の発展・成長に寄与する周辺地域との結びつきの強化、鉄道河川による市街地の分断の解消を図る等の観点から、外環状線、環状線、都心環状線の 3 環状線と 1 2 放射型都市計画道路の整備が急務となっている。

②再構築後



さらに、公共交通優先の道路体制を行なうことにより、利便性の向上を図ることが重要である。

3. 地区内の道路の再構築（都心環状線の内側のイメージ）

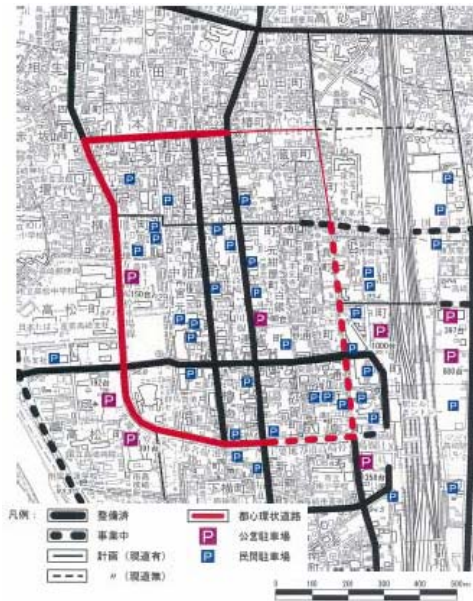
都市部は、戦災をほとんど受けずに都市化が進展したため、道路、公園などの都市基盤整備の遅れから、都市部の衰退現象につながる交通渋滞、駐車場不足による交通の混乱が生じている。

そこで、都心環状線（延長約3km、4車線）を主体とする都市基盤整備を積極的に進めるとともに、都心人口を増やし、“周辺部から来やすい都心”、“歩いて楽しい回遊型の都心”、“ゆとりとおいしいのある都心”を目標にしている。

具体的には、

- ・ 都心環状線沿線にフリンジパーキング整備による自動車乗入れの抑制
- ・ バス交通を充実させ、中央通り線をバス交通軸としてモール化
- ・ 慈光通りのセミモール化による歩行ショッピング重視の歩道整備

など、地区内道路を歩行優先に再構築し、都心環状線内側に均衡ある開発を誘導するなど、魅力的な市街地形成を図る。



4. 今後の課題

- ・ 合併による新市の核となる高崎駅周辺地域の都心部と周辺町村の中心部を連携する骨格都市計画道路と公共交通の充実
- ・ 都心環状線に配置されたフリンジパーキングの効果的な活用
- ・ 都心環状線内側の縦軸と横軸の歩行系の強化を図り、公共交通重視のトランジットモール化とセミモール化の徹底

静岡市 バスを活かしたまちづくり「静岡市オムニバスタウン計画」

1. 概要

静岡市オムニバスタウン計画は、バスが人や環境にやさしく社会的に重要な交通機関であることを市民に再認識してもらうとともに、誰もが利用しやすい快適でフレッシュなバスシステムを構築することを基本方針としています。

そして、「輝くまち オムニバスタウンしずおか」をキャッチフレーズに、バス交通の再生に始まる公共交通体系の確立、まちづくりの推進へと続く短・中期的な都市交通施策として、5つの目標を掲げています。

- ① 乗りやすく降りやすい、全ての人が移動しやすいバスの走るまち
- ② バス交通を上手に利用した、交通渋滞のないまち
- ③ 気軽に乗れる、便利なバスの走るまち
- ④ みんなでバスを利用して環境にやさしいまち
- ⑤ バスを利用して市民の交流が盛んなまち



これらの目標に基づき、高齢者・身体の不自由な方や子ども等、自動車運転免許を持たない人や交通弱者にも、安全で快適・気軽に利用できる交通手段としてバスを利用してもらえるような、公共交通サービスを改善する施策を実施しています。

2. 主な取り組み



超低床ノンステップバス
の導入



安東コミュニティバス
“こしず”の導入



バス優先レーンの設置



サイクル&バスライド
駐車場の整備



バス停の整備



啓発シンポジウム等
の開催