



教育的施策の実施



新バスロケーション
システムの導入



バスICカードの導入

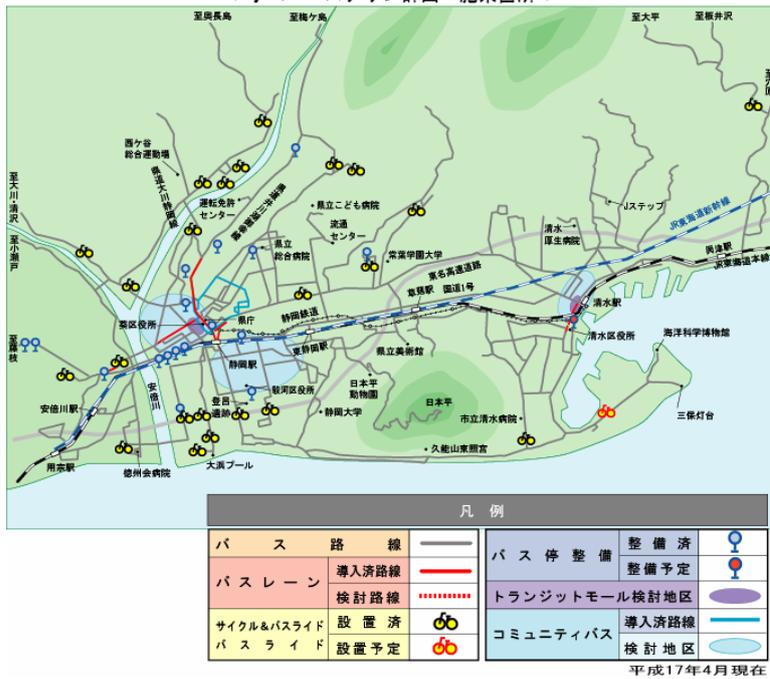
3. 効果・課題

全国的にもバス利用者数が減少する中、静岡地区は長年の減少傾向から一転して平成15・16年度には連続して微増に転じるなど、オムニバスタウン計画の推進がバスを活かしたまちづくりに寄与しているものと考えています。

平成12年12月よりオムニバスタウン計画に取り組んできた静岡地区に比べ、清水地区は計画エリアに組み込まれた時期が平成16年2月と遅く、バスサービスの格差が歴然としています。このため、平成17～19年度の期間延長の中で、清水地区を集中的に整備することによりサービス格差の解消を図り、市域のいずれにおいても同様のバスサービスが享受できるようにしていきます。

そして、市民がバスをより身近に感じ主要な交通機関として気軽に利用できるような環境整備に努めて、自動車交通からバスへの転換を図り、バスを利用して市民が活発に交流できるような施策を進めていきます。

〈オムニバスタウン計画 施策箇所〉



春日井市 交通結節点を中心としたまちづくり

1. 交通結節点を中心としたまちづくりの方向性

○快適で安心して暮らせる集約効率的な市街地

- ・交通結節点である駅周辺において、誰もが快適に安心して生活を送ることができるよう、今ある社会資本と今後の成長力を有効に活かしながら、都市機能や生活機能、居住機能などが集積した都市の拠点となる市街地を形成する。
- ・拠点への様々な機能の集積のメリットを活かすことで、今後、様々に変容していく市民ニーズに対応し、子どもから高齢者、単身者から核家族、多世代世帯まで、多様なライフスタイルをもった人々がそこへ住み、快適で充実した生活を送ることができる質の高い生活環境を形成する。
- ・駅周辺の一部地域において既存商店街などの活力低下などにより、春日井市民のアイデンティティと直結するまちの「顔・核」がなくなりつつある。それを取り戻すために、まちなか居住を進め、交流とにぎわいを創出する。

2. 交通結節点における整備内容

○ J R 勝川駅周辺地区

「春日井市の西の玄関づくり」を目標に、土地区画整理事業、市街地再開発事業、地下駐車場整備事業など7つの事業を実施している。

その1つである、J R 東海中央本線勝川駅付近連続立体交差事業は、勝川駅付近の道路と鉄道との平面交差をなくし、南北一体の市街地形成を図り、魅力あるまちづくりを行うために実施しているもので、現在下り線の高架化が完了している。鉄道の高架化に併せ、駅舎の橋上化も実施している。

■連続立体交差事業の概要

総事業費	259億円
事業施工期間	平成7年度～平成21年度
高架化事業区間	長塚町～柏井町 2,470m
除去踏切数	2箇所
計画交差道路	都市計画道路 6路線 その他の道路 11路線



■ 整備イメージ

○ J R 神領駅周辺地区

J R 中央本線及び神領車両区により南北に分断されている駅周辺地区の一体化を図るため、駅舎への北側からのアクセス通路となる自由通路の整備と駅舎の橋上化を進めている。自由通路の整備に併せ北口駅前広場の整備を行う。駅前広場用地は、現在施行中の2つの土地区画整理事業により確保している。

■ J R 神領駅自由通路整備事業の概要

総事業費	28.4億円
事業施工期間	平成18年度～平成20年度
自由通路延長	141m
自由通路幅員	6m



■ 整備イメージ

3. 取組み事業の問題点・課題

事業を進める上で、次の点が問題・課題となっている。

- ・ J R 中央本線高架下（J R 勝川駅周辺）の駐輪場の場所及び面積の調整
- ・ J R 神領駅自由通路の建設及び維持管理に係る費用について、市と J R 東海の負担割合の適正化

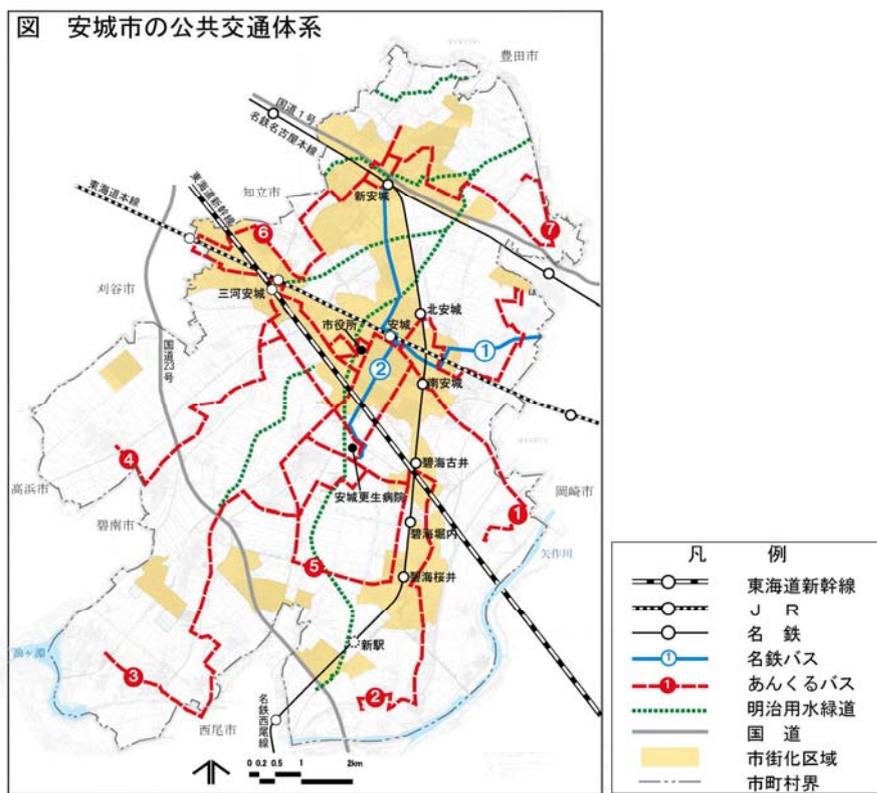
安城市 鉄道交通軸の充実した環境にやさしいまちづくり

1. 公共交通を軸とした環境にやさしいまちづくりの実現

- ・ 2005年に策定した第7次安城市総合計画で、めざす都市像を「市民とともに育む環境首都・安城」とし、本市の持つ環境資源を大切にしながら、市民・事業者・市の協働により、環境にやさしい個性あるまちづくりを進めている。
- ・ 環境にやさしい交通機関である鉄道を都市交通の基軸として、バス・自転車の連携によるクルマからの転換を図ることにより、交通渋滞を緩和し、まちなかを活性化して活気にあふれたまちづくりをめざしている。
- ・ その実現に向け、既存の公共交通機関の機能強化を図るとともに、鉄道やバスなどの交通体系と連携して自転車の利用を促進するエコサイクルシティをめざす取り組みも進めている。

2. 公共交通体系と環境にやさしい交通環境づくり

- ・ 本市の公共交通は、鉄道では JR 東海道新幹線、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線及び名鉄西尾線の4路線9駅がある。またバス路線は、名鉄バスが2路線と安城市内循環バス（あんくるバス）が7路線あり、市内公共交通のネットワーク化が図られている。



- ・この中で、本市を南北に走る名鉄西尾線は、碧海桜井駅付近で区画整理事業によるまちづくりに合わせた鉄道立体交差事業を進めている。また、地域住民の利便性向上と周辺工場の通勤車両の削減による渋滞緩和を図るため、新駅（平成20年開業予定）の設置が計画されている。さらに、複線化や駅舎の改築等の機能強化を図り、バス・自転車と連携したネットワークの構築による交通環境の向上を図る取組みも進められている。
- ・市内を循環する「あんくるバス」は、平成12年10月に市街地線など2路線で運行をはじめ、平成16年10月からは7路線で運行している。
- ・あんくるバスは、1日あたり約800人の利用があり、路線等の拡充により利用者は年々増加傾向にあるが、時間の短縮、運行本数の増加など利便性向上を望む声がある。
- ・本市は、86k㎡の市域で標高差27mと平坦な地形となっており、また南北方向には明治用水緑道が約27km整備され、自転車や歩行者が利用しやすい環境が整っている。しかし、東西方向や公共施設・鉄道駅などへの自転車利用のための整備は十分とはいえず、市内を自転車で移動できる環境を整えることが必要となっている。このため、本市にふさわしい交通である自転車の利用促進を図るためソフト・ハード両面から実施するエコサイクルシティ計画の策定を進めている。

3. 公共交通体系構築に向けた課題

- ・鉄道の利用促進を図るには、交通結節点である駅周辺の都市基盤の整備と、鉄道事業者が行なう駅のバリアフリー化等の利便性向上や鉄道の機能強化を図る事業との調整が重要。
- ・民間バス路線は、利用者の減少から廃止が打ち出され補助金によって運行を確保しており、利用者の増加を図ることが必要。
- ・あんくるバスは、自動車からの転換による環境負荷の軽減や交通弱者の足を確保するため、運行方法や路線の見直しにより利便性を向上させ利用者の増加を図る方策が必要。
- ・エコサイクルシティ計画は、自転車の利用促進を図り自動車からの転換を図るため、自転車に対する市民の意識を変えること、自転車を利用しやすい都市基盤を整備すること、さらに自転車利用の利便性を高めるしくみをつくる必要がある。

① はじめに

岐阜市は、人口42万人を有する県都として、また、都市圏域100万人の政治、経済、教育、文化などの中枢機能を担い、広域的な連携、交流の要となる地方中枢都市としての役割を果たすことが求められています。

しかし、近年、高齢化や少子化などによる人口構造の変化をはじめ、道路網の整備による都市構造や産業構造の変化、高度情報化や国際化の進展による生活圏の拡大や価値観の多様化など、本市を取り巻く社会経済状況は大きな変化を見せており、とりわけ、市街地の中心部において、都市基盤整備の遅れや商業活動の低迷、居住人口の減少など、衰退現象が顕著となっています。

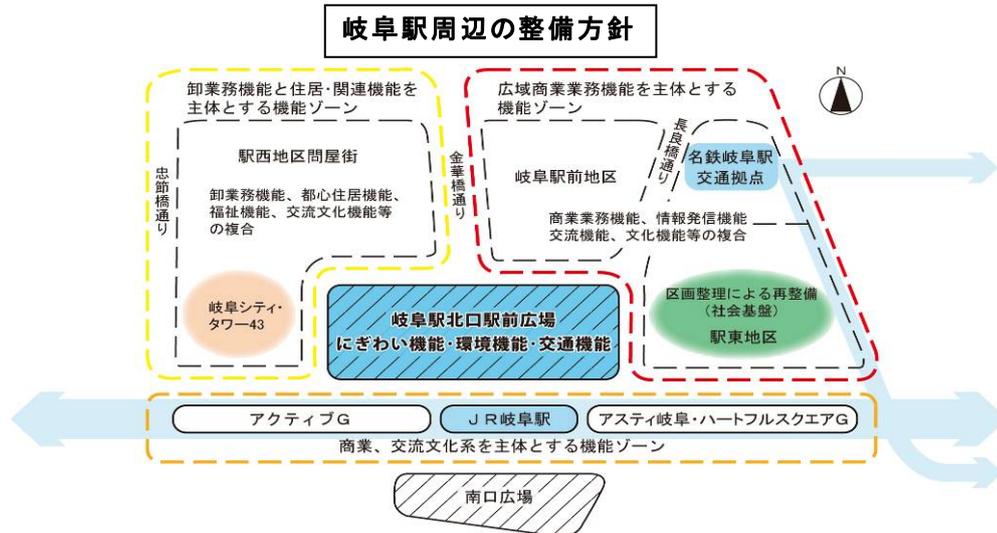
こうした状況を踏まえ、都市の再構築によって、中部都市圏の広域的な中枢機能の要衝としてその拠点性を高めるとともに、生活都市圏の中心として再生を図るために、交通機能が集中する岐阜駅北口駅前広場の整備を進めるものです。

② 岐阜駅周辺の現状とその整備方針

岐阜駅周辺には、JRのほかにも名鉄岐阜駅や各方面の路線が発着する主要なバス停、バスターミナルなどが集積する本市における重要な交通結節点となっています。

平成10年度にはJR線の連続立体交差事業が完了し、市街地の分断という問題点が解消されました。しかし、最大の懸案事項である岐阜駅北口駅前広場の整備という課題は残されており、駅と駅、駅とバス停など交通機関の乗り換えにおいて、上下階を含む長距離を移動する必要があるなど、利用者にとって不便な状況にあります。

このような状況のなかで、岐阜駅周辺の整備方針としては、岐阜駅北口駅前広場を中心に次頁の図面で示すとおり、大きく3つのゾーンに機能を分担し、岐阜駅周辺地区を良好な都市景観の実現を図るとともに、にぎわいのある交流空間の創出を目指し、交通結節点としての利便性・快適性の向上を進め、岐阜都市圏の玄関口としてふさわしい顔づくりを図ります。



③ 駅前広場整備の目指す方向

岐阜駅北口駅前広場は、計画面積が26,500㎡と全国有数の面積を誇り、岐阜都市圏の中心駅としての顔、県都の玄関口の形成を目指しています。

整備にあたっては、金華山、長良川といった本市が誇る自然景観や、千三百年の歴史を持つ鶺鴒、歴史遺産として今に引き継がれている岐阜城、また和傘や提灯、団扇といった伝統工芸など、それらの色や造形などのデザインを駅前広場に丹念にしつらえています。

また、『杜の中の駅』を目指す植栽については、市民とともに木々を育て、管理していく市民協働の杜づくりを計画しています。

このようなしつらえで「岐阜とはいかなる都市で何を大切にする街なのか」「岐阜市が目指す環境都市」を来訪者や市民に感じていただく、そんな駅前広場づくりを目指しています。

〈デザインコンセプト〉

『風土と歴史を語りかける駅前広場』



4 駅前広場の整備方針

駅前広場の空間は、交通結節点の機能や、都市の玄関口・顔として、多目的オープンスペース、にぎわい、やすらぎなどの機能を総合的、魅力的に展開します。

1 「岐阜なるもの」を語りかけ、未来に引き継ぐ都市景観の基点としての整備

岐阜の「風土・自然」と「街の歴史」の魅力を語り、時空を超えてイメージされる「岐阜なるもの」を語りかけ、未来に引き継ぐ都市景観の基点となる駅前広場とする。



2 「岐阜市が目指す環境都市」を来訪者や市民に感じていただく「杜」づくり 市民協働参加による緑豊かな環境をしつらえ、新しい時代の提案方法による「杜の中の駅」をつくりあげる。

3 「おもてなし」と「にぎわい」の広場づくり

「おもてなし」の空間として、市民が心やすらぎ、はなやぎ、来訪者にやさしい広場づくりを進めるとともに、中心部の広場ゾーン等と歩行者用デッキを組み合わせた舞台装置の導入を検討し、若者が集うなど、にぎわいを生む広場づくりを行っていく。

にぎわい広場イメージ



5 駅前広場のデザイン

駅前広場のデザインの構成要素である「岐阜の自然、歴史、街、伝統文化」を、『施設』『緑』『灯』『色彩』で表現し、美しく魅力ある風景を形づくりします。

1 施設デザイン

長良川、街並み、格子、石畳等伝統と文化の風物詩や和傘、提灯等ものづくりの原点を表現する。

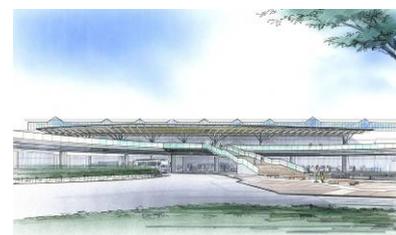
2 緑デザイン

県内に自生する多様な樹種を適切に配置することにより、広がり四季のうつりかわりを表現する。

3 灯デザイン

鶺鴒の篝火、提灯、岐阜の灯による都市の温かい和みを表現する。

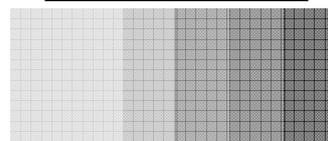
駅舎前上屋(岐阜和傘のデザイン)



4 色彩デザイン

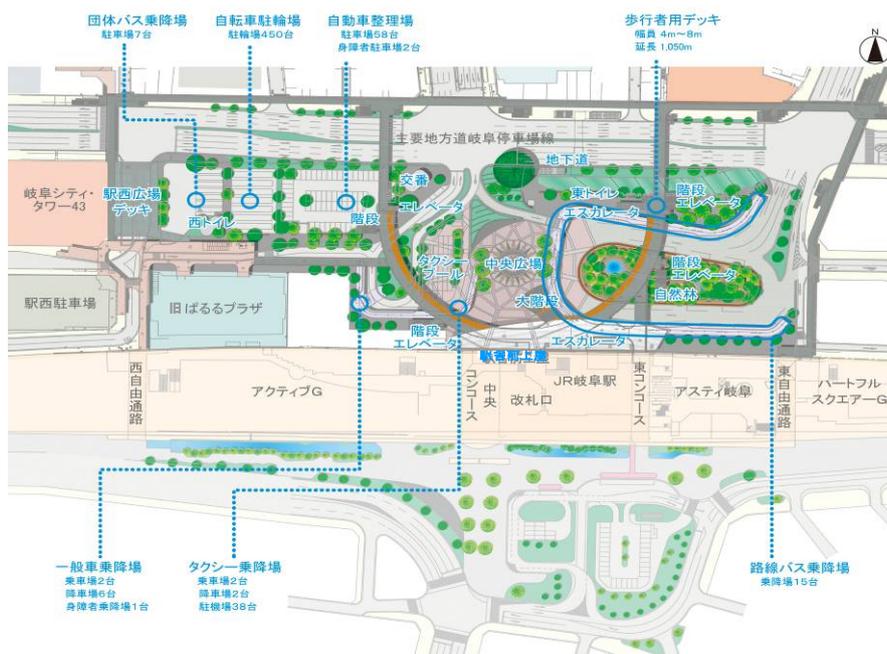
岐阜都市文化の基調色である深い墨色の変化と伝統工芸によるアクセントカラーからなる。

歩行者用デッキの色



6 駅前広場の施設配置

施設概要 駅前広場面積 約26,500㎡



7 駅前広場整備の状況と今後の予定

平成14年度	岐阜駅北口駅前広場 都市計画決定
	岐阜駅北口土地区画整理事業 事業計画決定の公告
15年度	駅前広場実施設計
16年度	駅前広場及び歩行者用デッキ工事着手
17年度	東海旅客鉄道(株)と駅前広場造成協定締結
	歩行者用デッキとJR駅舎2階接続
	一般車・タクシー乗降場の完成
18年度	駅前広場内エスカレータ、路線バス乗降場の完成
19年度	駅舎前上屋、駅西広場デッキ完成予定
20年度	歩行者用デッキ(U字部)完成予定
21年度	岐阜駅北口駅前広場完成予定

大阪市 大阪市中心市街地における自転車対策の取組み

1. 本市の中心市街地における自転車の現状

- ・H18.3 時点で本市の都市計画道路整備率は 72% であり、公共交通網（鉄道・地下鉄・バス）も充実している。
- ・特に、市内中心部については都市計画道路がほぼ整備され生活道路への車の進入が減少するなど、自転車の走行性が向上している。
- ・また、市内ほぼ全域が平坦地という地形条件や、隣接市における自転車産業の発達により安価な値段で自転車が購入可能となるなどの経済条件も加わって、市内での自転車利用者が増加している。
- ・従来は主に市内周辺部において通勤通学等による駐輪形態が多かったが、近年においては中心市街地において、商業や買い物などの短時間利用や従業員の夜間利用などから生じる放置自転車が多いことが課題となっている。

2. 本市のこれまでの取組み

- ・昭和 48 年より自転車駐車場の整備を開始し、昭和 58 年より放置禁止区域の指定を開始するとともに、昭和 63 年より自転車駐車場の有料化を開始した。
- ・これまでの実績として、市内鉄道駅 164 駅（平成 19 年 2 月現在）のうち 143 駅で自転車駐車を整備（うち 15 駅は鉄道事業者等）しており、約 13 万台が収容可能となっている。
- ・さらに、143 駅のうち 123 駅を放置禁止区域の指定駅とし、そのうち 95 駅については本市の有料化実施駅となっている。
- ・都市部においては土地が高度利用されており、自転車駐車場の用地確保等が課題となっている。

