

都市と交通

通巻70号

巻頭言：「政令市にふさわしい公共交通の充実と交通戦略の推進」
～新潟市長 篠田 昭 …………… 1

特集：都市・地域総合交通戦略

1. 都市及び地域における
総合的な交通戦略の展開について …………… 2
2. 戦略的モビリティ・マネジメント（SMM）の
新たな展開に向けて …………… 4
3. 新たな総合交通戦略づくりに向けて ～仙台市～ …………… 5
4. バス交通を中心とした盛岡のまちづくり …………… 7
5. 「新金沢交通戦略」について …………… 9
6. 熊本都市圏都市交通アクションプログラムについて … 11

ニュース

「第19回 全国街路事業コンクール」の結果について …… 13

トピックス

新しい時代の都市計画はいかにあるべきか（第二次答申）… 15

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課



富山LRT
岩瀬浜駅バストランジット

金沢市トランジットモール
(横安江町商店街)



金沢ふらっとバス

鹿児島市電 鹿児島駅前
軌道緑化



名古屋ガイドウェイバス
ゆとりーとライン



巻頭言

政令市にふさわしい公共交通の充実と交通戦略の推進

新潟市長 篠田 昭



この度の新潟県中越沖地震では、大変ご心配をおかけしましたが、新潟市では大きな被害もなく、被災地への支援に努めております。本市を含めた全県において大変な風評被害が発生しており、多くの方から来ていただくことが新潟の元気につながるものと考えています。

さて、新潟市は、本年4月に本州日本海側初の政令指定都市として船出しました。

本市は古くから北前船の寄港地として、また、安政年間には外国に開かれた開港5港に指定されるなど、港を中心とした交流交易都市として発展してきました。

現在の新潟市は特定重要港湾や国際空港・新幹線を有し、発展著しい北東アジアに向かい合うとともに、首都圏に近接する地理的条件を活かした日本海側最大級のゲートウェイとしての役割が期待されています。

政令市『にいがた』の目指す姿として「日本海交流開港都市」を掲げている一方、都市像のひとつに「田園型政令市」があります。これはE.ハワードの「田園都市論」に近い考え方で、自然・田園と高次都市機能が調和・共存するものでかつてない新しいタイプの政令市と言えます。

このようなビジョンの下、自然・田園にやさしく市街地が包まれた都市形態を基本とし、交通体系と一体となった集約型の都市構造の形成を図り、持続的な発展を目指しています。

そのために、人と環境にやさしい公共交通の充実を軸とした、ハード・ソフト両面からなる戦略的な都市交通施策を推進することとしており、「多核連携のまちづくりを支える交通体系の整備」や、「拠点性向上や賑わいのあるまちづくりと一体となった交通環境の整備」、「快適な暮らしを確保する生活交通の充実」、さらには「市民と連携した公共交通への転換」などを基本方針として、『にいがた交通戦略プラン』を本年度中に取りまとめていきます。

具体的施策としては、地域間の結び付きを強化する放射環状道路網の整備を促進するとともに、高速道路網を都市交通の観点から有効活用するためのスマートICの整備などを推進します。また、軌道系交通のない国道8号方面ではBRTの可能性を含めた検討を行います。

拠点性の向上に向けては、政令市『にいがた』の陸の玄関口となる新潟駅の連続立体交差化を柱とした駅周辺整備ならびに、新潟駅を都心軸方向に縦貫する【基幹公共交通軸】の形成、空港・港湾や県庁・万代島地区と

いった拠点間を結ぶ公共交通の運行サービスの充実を図るとともに、都心部における歩いて楽しい回遊性の高い都市環境整備を推進します。

生活交通関連では、地域の拠点としての役割を担う鉄道駅における交通結節機能の強化や利便性向上を図るとともに、区が主体となって運行する区バスなどを含めた生活バス路線の運行確保、歩行者や自転車利用者にも優しい地域内の交通環境の整備を進めます。

市民との連携については、過度な自動車依存の軽減に向け、市民の自発的な公共交通への利用転換を促すよう「環境・健康」などをテーマとした意識啓発により、市民が支える都市交通の実現を目指します。

また、交通戦略プランの策定に先立って、人と環境にやさしいバスを活かしたまちづくりを推進するため、オムニバスタウンの指定を6月に受け、「便利で・乗りやすく・分かりやすい」バスの実現に向け、取り組みを始めました。

オムニバスタウンでは、新潟駅前から県庁間を中心に、万代・古町・白山や鳥屋野潟南部などの主要拠点間を連絡するサービスレベルが高い【基幹公共交通軸】の構築を目指し、市民や来訪者が一目で分かる専用カラーの超低床車両による「(仮称)にいがた基幹バス」を今年秋から運行するとともに、5ヵ年の計画期間内にICカードの導入などを重点的に進めていきます。

最後になりますが、本市では10月に食の国際会議・見本市を、来年5月にG8労働大臣会合を開催するとともに、09年にはトキめき新潟国体の開催などを予定しており、この機会に全国の皆様からぜひ「交流開港都市にいがた」にお越しいただきたいと思います。



新潟市の都心部と基幹バスルート

1

都市・地域における
総合的な交通戦略の展開について

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、将来を見据えた集約型都市構造への再編を進めるため、総合的な交通のあり方や必要な施策に関して施策目標を定め、ハード・ソフト両面からなる「都市・地域総合交通戦略（以下、「総合交通戦略」）」の策定を推進するとともに、その戦略に基づき、歩行者、自転車、公共交通等のモード連携や、交通結節点の整備などの施策・事業を進めることが重要です。本稿は、社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。（第二次答申：平成19年7月20日）」を踏まえ、総合交通戦略をご紹介します。

1. これからの都市交通施策のあり方

(1) 集約型都市構造への再編を目指した都市交通施策の戦略的な取組

都市交通施策をこれまでの拡散型都市構造から集約型都市構造への再編を進める主要な施策と位置づけ、総合的かつ戦略的に施策・事業を推進することにより、従来の自家用車への過度な依存からの脱却を目指し、徒歩、自転車及び公共交通による移動が、自家用車による移動と比べ遜色なく両立し、市民の日常的な移動に際して、徒歩、自転車及び公共交通の選択が可能となるよう総合的な取組を推進します。

(2) 総合的な交通施策の推進体制

関係施策・事業を連携させた総力戦として、徒歩、自転

車、自家用車、公共交通などのモードの適切な役割分担、及び多岐にわたる関係者、担い手との連携促進を総合的かつ重点的に推進します。具体的には、地方公共団体が中心となって関係者からなる協議会を設立し、経済合理性を考慮しつつ目標とする将来都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で、必要な都市交通施策や、実施プログラム等を内容とする「総合交通戦略」を策定し、確実に推進する体制を構築します。

2. 集約型都市構造を実現するための「総合交通戦略」の着実な推進

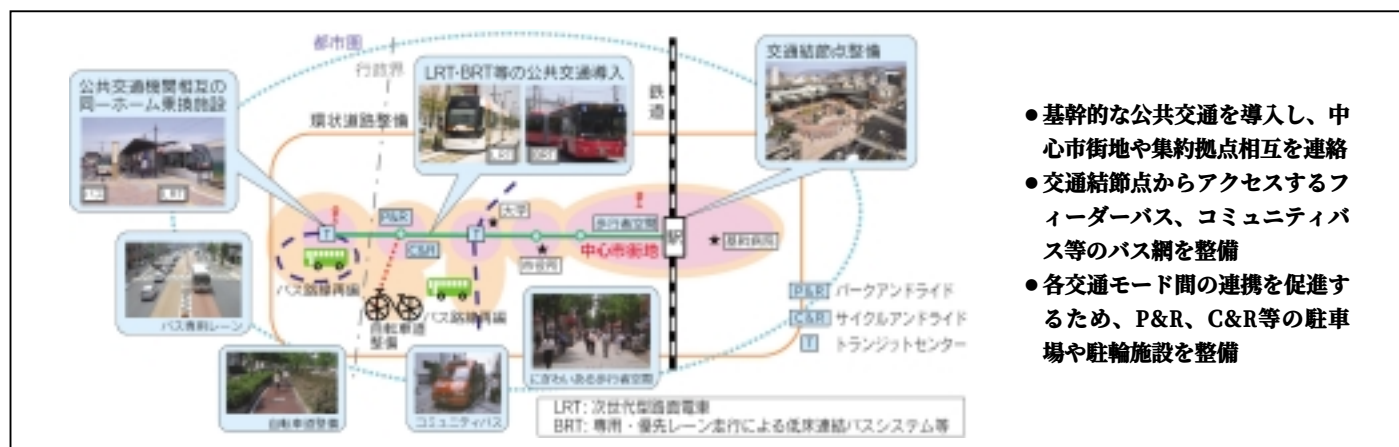
(1) 「まちづくり」と一体となった施策・事業の展開

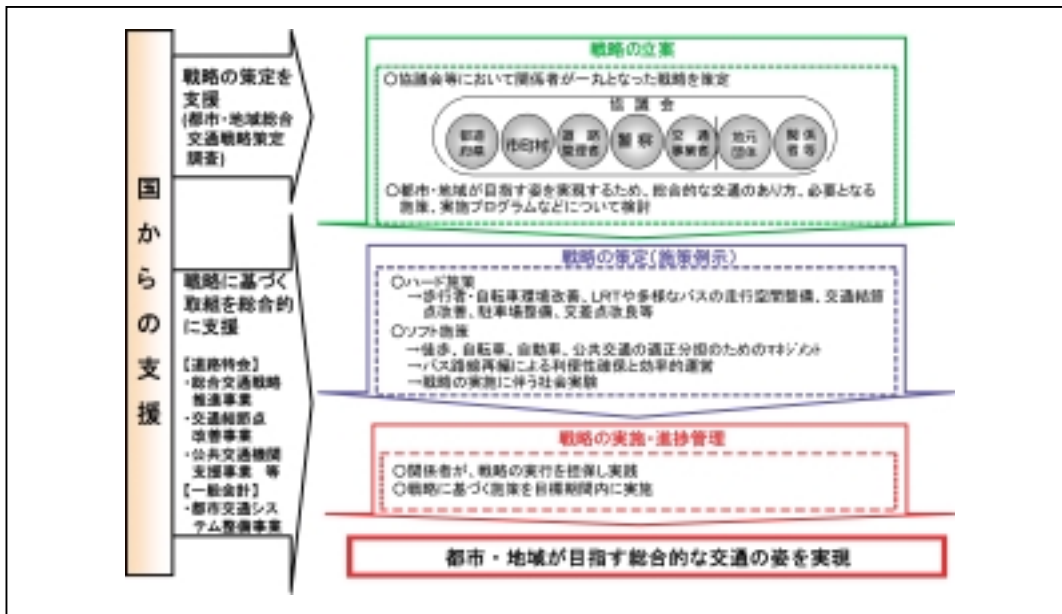
都市交通の課題へ適切に対応するには、環状道路の整備、公共交通の導入、歩行者・自転車の環境改善といった交通施策と「まちづくり」が一体となって、総合的に展開されることが不可欠であり、関係する主体が共通の目標のもと連携・連動し、必要な施策・事業を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体で推進するパッケージアプローチ型の取組が重要です。

(2) 高まる公共交通の重要性

公共交通は都市において本来備わるべき「都市の装置」であり、集約型都市構造の実現にとって必要不可欠なものです。このため、地方公共団体等が地域住民や交通事業者等と協働し、必要な路線、サービス水準等に関する目標を

■ 総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ





設定することが必要です。

3. 「総合交通戦略」に基づき展開すべき主要な施策

(1) 道路整備の重点化

- ①「道路整備の選択と集中」による整備戦略を構築します。
- ②通過交通を排除する環状道路の重点的な整備を図ります。
- ③主要交差点の立体化、踏切の解消等によりトラフィック機能の強化を図ります。
- ④自動車から歩行者・自転車や公共交通等を重視した都市道路空間の再構築を進めます。

(2) 歩行者空間の復権と積極的な整備

都市機能の集積を図り、歩いて暮らせる環境の実現を図る集約拠点周辺においては、環状道路の整備、フリンジ駐車場、荷捌き施設の配置を計画的に進めるなど、地区内の自動車流入抑制策を講じることにより、適切な拡がりをもつ歩行者空間を形成します。

(3) 公共交通の整備・再生

①整備・再生のための推進方策

利用者負担に基づく事業者の独立採算性による運営の原則を踏まえつつも、公益性が高いにもかかわらず、交通事業者のみの負担では事業採算が確保できない路線については、公的関与による整備・運営を図ることも必要であり、また、地方公共団体等の公的主体が公共交通を整備し、民間の能力・ノウハウを活用してサービスを調達する公設民営方式も重要な選択肢です。

②国及び地方公共団体による支援

現行の独立採算性を前提とする方式で、必要とする公共

交通が実現できない場合には、負担の公正及び公平性にも配慮しつつ公共が整備を支援することが必要です。

その際、公的負担は、「i) 公共財としての特性」、「ii) 外部不経済の軽減」、「iii) 外部経済の創出」といった公益性の範囲内で税その他による財政的支援や地域による支援等を公共交通に関して行うことが必要です。

(4) つなぎの施設(交通結節点、駐車場)の整備

- ①中心市街地においては、自転車の主要な動線上に、駐輪施設を適正に配置し整備を進めます。
- ②パーク＆ライド駐車場やフリンジへの共同化・集約化等、戦略的なつなぎの施設の整備を進めます。

(5) 物流交通への対応

- ①物流拠点からの交通を総合的に検討した骨格的な放射環境ネットワークの計画的な整備が必要です。
- ②環状道路内の中心市街地への大型貨物車の流入抑制等についての検討が必要です。
- ③荷捌きへの対応として、ハード・ソフトを組み合わせた総合的な施設整備と運営等を実施します。

4. 国における「総合交通戦略」への支援

集約型都市構造への転換は、我が国が直面している人口問題や環境対策の面から今後全国の都市で取り組まれるべき緊急の課題であり、その成否は国民生活に大きな影響を与えることから、国としても主要な施策と位置づけられる総合交通戦略の推進に対し積極的に支援して参ります。具体的には、戦略策定段階に係る調査支援、施策・事業の推進段階に係る事業支援を適切に組み合わせて実施していくとしています。

1. はじめに

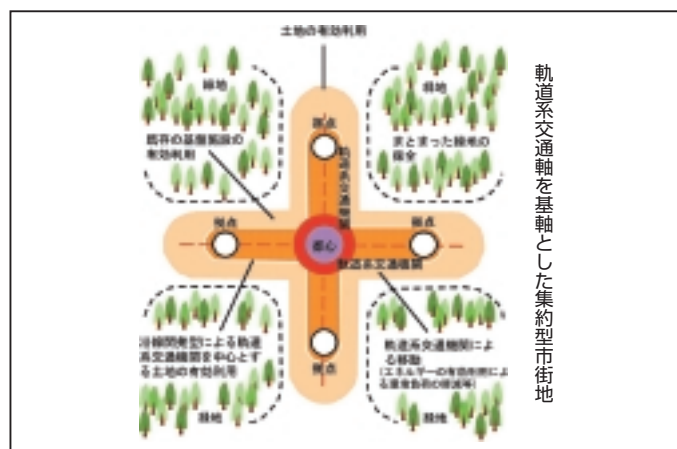
地方中心都市においては最近環境問題を注視しているものの、自動車利用が依然として進展しています。しかし今後の人口減少・超高齢化社会・厳しい財政状況が見込まれ、都市としての活動や運営が将来も持続的に維持が可能か課題となっています。人口約102万人の東北の中心都市である仙台市も例外ではありません。仙台市では、平成19年1月「創造と交流」を軸に持続可能な都市として未来に挑戦していくための骨太の方針となる「仙台市都市ビジョン」を策定しました。同ビジョンにおける4つの基本的方向の1つに「機能集約型都市の形成」を掲げ、今後のまちづくりと交通政策において重要な方向を示しました。以下本稿では仙台市がこれまで取り組んできた交通施策を紹介しながら、同ビジョンに基づき新たな総合的な交通戦略づくりに向けて具体的な施策について現在検討を行っています、その概略について紹介します。

なお、本稿はまだ戦略プラン検討途上のため一部私見であることをご了承ください。

2. これまでのまちづくりと交通政策の取り組みと課題

平成10年2月に策定した仙台市基本計画において、これまでの低密度に拡大した市街地形成から鉄軌道系交通機関を基軸とするコンパクトシティー（集約型市街地）形成へ転換（図－1）、および平成11年7月に策定したアクセス30分構想推進計画において自動車利用に過度に依存しない公

図－1 集約型市街地のイメージ

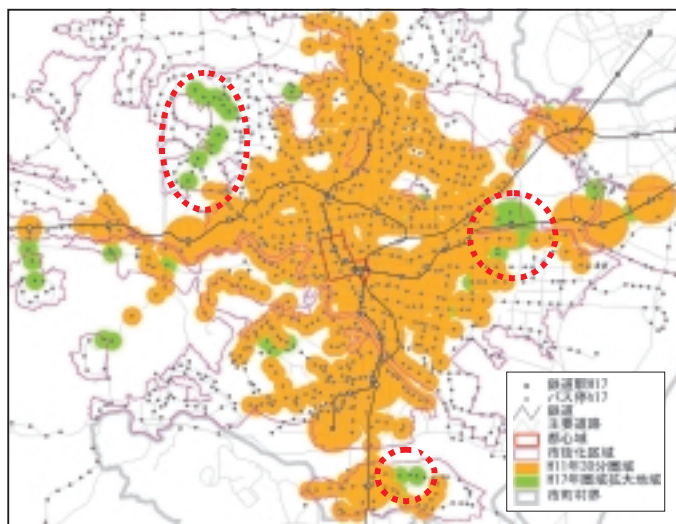


共交通を利用して都心など概ね30分以内で移動が可能な交通体系の形成、これらの方針を捉えて以下の取り組みを行ってきました。

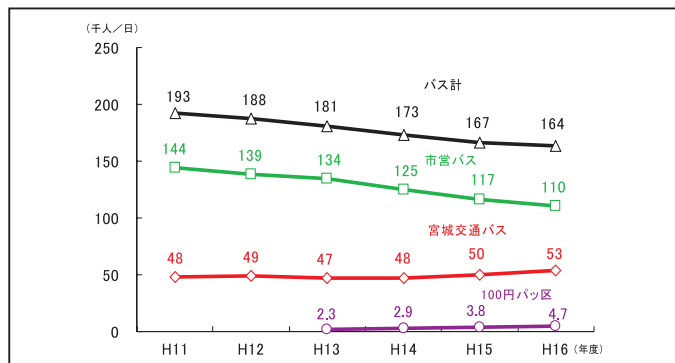
- ①平成11年都市計画の全体方針（土地利用ゾーニング）の策定と共に平成16年土地利用調整条例（都市計画区域外・市街化調整区域での開発調整）を制定しました。
- ②地下鉄東西線整備、J R線新駅設置及び駅前広場整備などの公共交通時間短縮施策、都心内バス百円均一運賃区間（百円パッケ）導入・PTPS・バスロケーションシステムなど公共交通サービス向上施策、そしてパークアンドライド・パークアンドバスライドなどのTDM施策を推進してきました。（図－2）

しかしながら、地下鉄を含む鉄道利用についてはほぼ横ばい状態となっていますが、依然としてバス利用の減少が続いており、バス路線の廃止・縮小といった依然として交通事業を巡る厳しい経営環境となっています。（図－3）

図－2 都心へのアクセス30分圏域の拡大状況（赤の破線で囲んだ区域が拡大）



図－3 バス利用者数の推移



また、アクセス30分圏域の拡大では集約型市街地形成への転換につながらないという課題もあります。将来郊外の住宅地の高齢化が問題視され、自動車による移動の制約・限界という課題も指摘されているところです。

3. 都市ビジョンを踏まえた総合的な交通戦略づくり

これまでのまちづくりや交通施策を取り組んできましたが、都市の状況を人の健康状態に喩えるならば、肥大した体に栄養剤を採っているような、言わば生活習慣病ではないかと診断されています。このままでは成人病となってしまうので、体質改善への荒療治が必要と指摘されています。

仙台市都市ビジョンでは、このような状況に対してブレイクスルーを期するため、多様な都市機能を集約し分担し合う、多機能な都市構造へと転換し、都市機能へのアクセス性の向上と都市機能の高度化、都市経営コスト・環境負荷の低減をあわせ図る「機能集約型都市」の形成（図－4）を目指すこととし、交通政策としては、都市機能の適正な立地誘導を図る土地利用計画と連携した利便性の高い公共交通網を中心とした交通体系の構築（図－5）を図ることとしています。また、合わせて都心の再生や都心機能の強化も必要であり、都心交通政策の推進も図ることとしています。

このような基本的な交通政策の方向性から、新たな総合的な交通戦略づくりに向け現在検討を進めているところです。その中心となって検討している事項は、機能集約型都市を形成するために公共交通軸の強化が重要であり、各種拠点機能の同軸への再配置など土地利用のあり方との連携です。また、公共交通、特にバス・地下鉄を中心に、利便性を高める施策の検討事項を列挙すると以下ようになります。

- 乗り継ぎ結節機能の拡充（バリアフリー含む）施策の検討
- 乗り継ぎ運賃の見直し
- 百円パッ区の拡大に向けた検討
- ICカード導入に向けた検討
- バスレーンの拡充検討
- 幹線バス（BRT）導入の検討
- バス網の再編検討
- 高速バスターミナルの検討など

4. おわりに

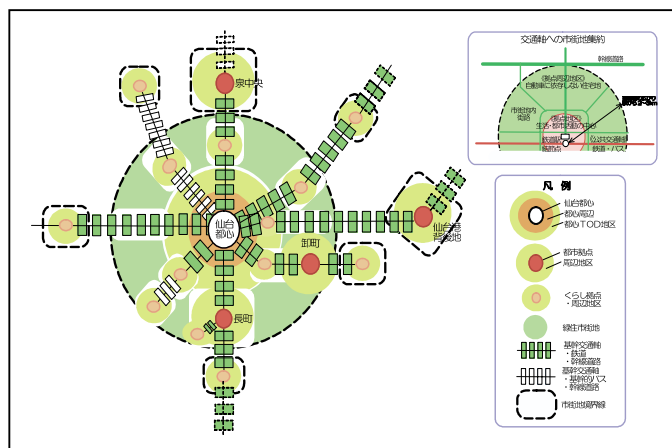
地方中心都市は、地方の核となる存在であり、都市の活力のパロメーターの1つが交通であるとも言えるでしょう。いま本書のタイトル「都市と交通」について真剣に考える時期ではないかと思えます。

これまでの都市計画は、土地利用計画があって交通計画を立てていくことが一般的でしたが、仙台市などにおいて現在取り組んでいる方法は、交通政策が先導してまちづくりを進めさせようという、言わば逆転のアプローチです。そのことはまちづくりと交通政策の連携が大変重要であるということの証です。

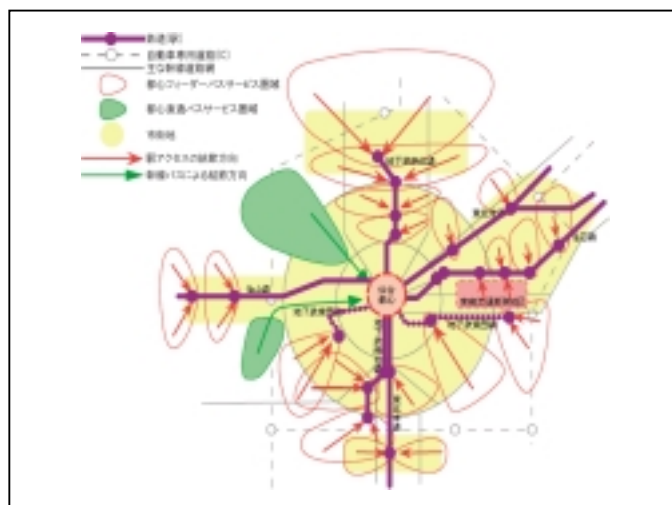
もう一つ重要なのは、いくら立派な政策を立てたとしても、出来るだけ実効性が速やかに表れるようにすることが不可欠です。したがって、交通政策においては、交通の主体となる市民・企業が協働して取り組むような進め方が大変重要です。ステークホルダーもあるなかで、調整も簡単ではなく多少時間も必要ですが、政策の継続につながる大きな力になるはずで、その難しさを強く認識していますが、戦略プランの策定とともに官民挙げて積極的に取り組めるようにしたいと考えています。

今後市街地の縮退についての議論が出てくることとなる、内外でも公共交通軸上に地域的または都市的な機能を再配置して拠点的な姿に変えながら、コンパクトな市街地に円滑に進める先駆的な事例となるよう、未来に挑戦する都市として頑張りたいと思います。

図－4 機能集約型（交通軸上集約型）都市構造イメージ（案）



図－5 将来の公共交通体系



1. 盛岡市の概要

盛岡市は、岩手県の県庁所在地として第三次産業を中心に発展してきた街で、人口約30万人、市街化区域面積約4,950haで、周囲を丘陵地に囲まれた盆地に位置し、市街地には三つの河川が貫流すると共に城下町としての歴史的雰囲気を残す町並みが残っており趣を醸し出しています。

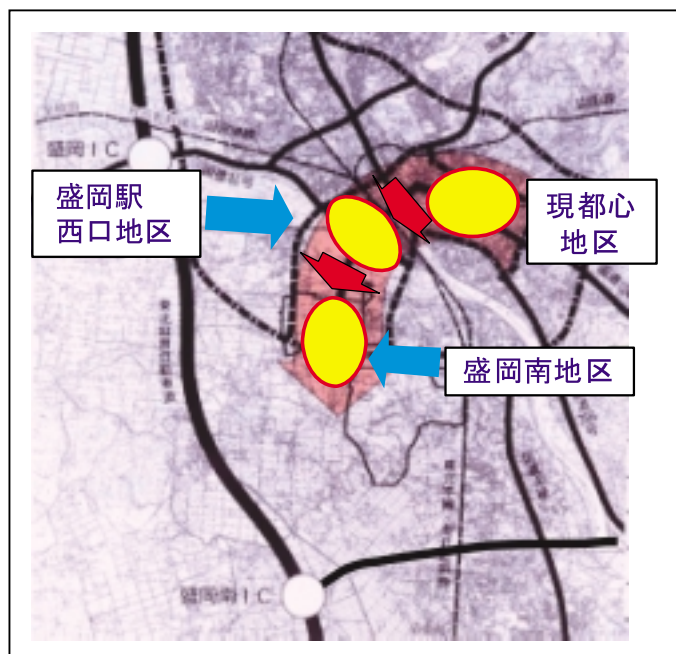
2. 目指す都市構造と課題

盛岡市の目指す将来都市構造は、当市の特徴である市街地周囲の丘陵地の保全が基本となっています。一般的な都市の拡大は、中心へのアクセシビリティが近くなるよう同心円的に拡大するといわれており、このような拡大が盛岡市で行なわれると丘陵地が市街化してしまうこととなります。このことから、次の思想により軸状都心構想を位置付けました。

- 自然派生的な市街地拡大を抑制し、市街地周辺の丘陵地の市街化を抑制
- 都市軸の計画的な管理による集約型の市街地形成

この具体化として、平成5年から盛岡駅西口開発として約36ha、川を挟んで盛岡南地区開発として約384haの土地

図－1 盛岡市の軸状都心図



区画整理事業に着手しています。

一方、昨年7月には、都市軸誘導と土地区画整理事業の促進のため、軸の先端にあたる盛岡南地区内に大型SCを誘致しオープンさせたところですが、既存の中心市街地の活性化と新市街地における商業地区形成とのバランスが課題となっています。

3. 都市構造を支えるバス交通システム

盛岡市では、マイカーを抑制し公共交通の利用促進を図ることを基本に、平成12年にオムニバスタウンの指定を受け、バス交通を中心とした交通体系づくりに取り組んでいます。このバス交通体系を都市構造の視点で整理すると、中心市街地の活性化と軸状都心形成に対し、現都心への求心性向上、現都心での回遊性・利便性向上、都市軸としての一体性確保に資する施策として、図のように体系化し各システムを実施しています。

図－2 バス交通体系

- | | | |
|-------------------------|---|-------------------------|
| 1. 現都心への求心性向上 | ➡ | ゾーンバスシステム |
| 2. 現都心での回遊性・利便性向上 | ➡ | 都心循環バス“でんでんむし” |
| 3. 現都心と新都心の都市軸としての一体性確保 | ➡ | 現都心と新都心を結ぶ都心循環バス（段階的運行） |

4. バスシステムの概要

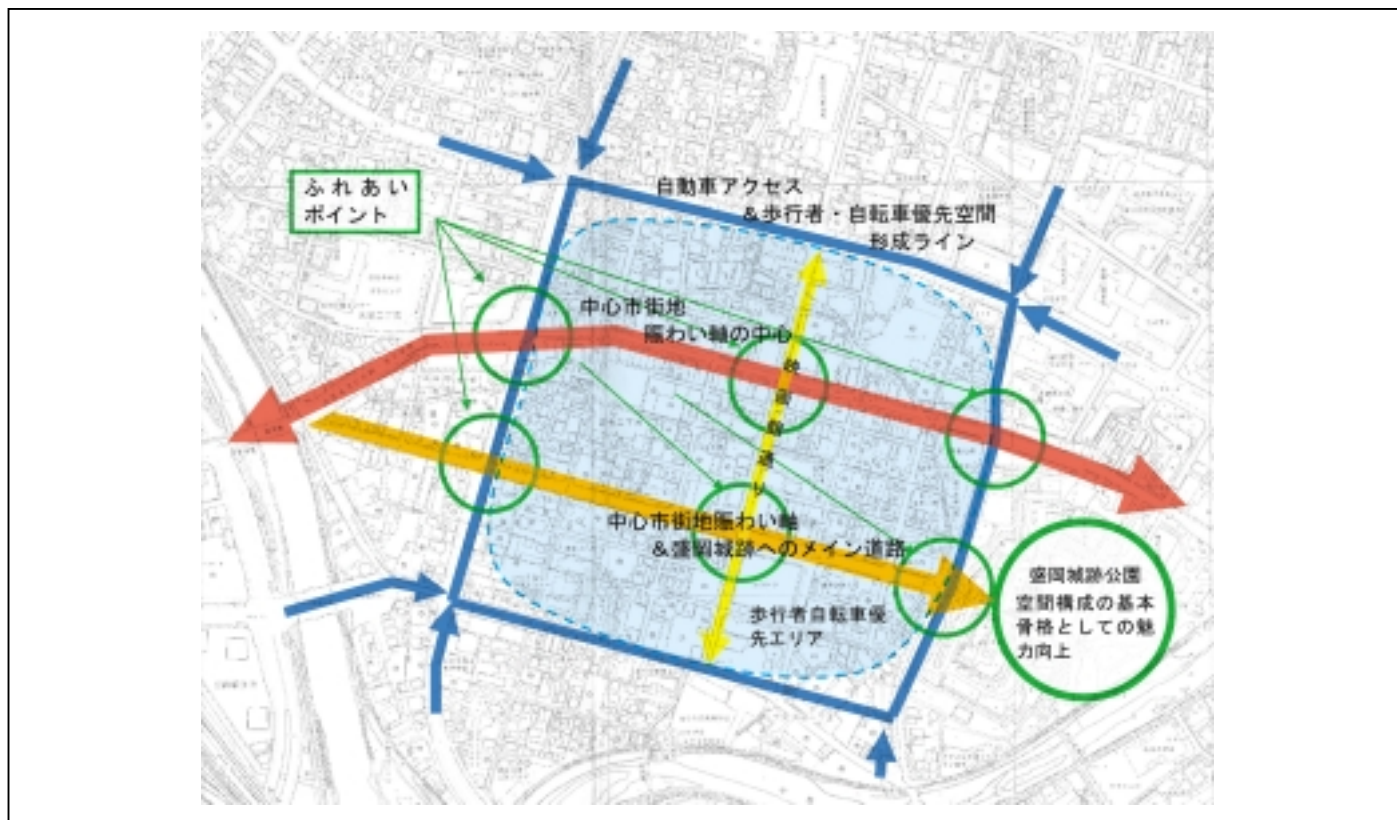
各バスシステムの特徴と利用状況は、次のとおりです。

<ゾーンバスシステム>

ゾーンバスシステムは、郊外部に乗り継ぎバスターミナルを新設し、ここを起点として郊外の住宅団地等を回る支線バスと都心地区を結ぶ基幹バスとに区別して運行するシステムで、現在、松園地区を始め3地域で導入しています。

支線バスは、きめ細い運行のためバス路線の新設や運行回数を増加させ、基幹バスは、ピーク時のだんご運転の解消のため運行本数を減らすと共に、都心部への速達性向上のため、朝の時間帯における4車線道路の3車と1車の運用によるバス専用レーンの導入、PTPS（公共車両優先システ

図－3 もりおか交通戦略イメージ



ム)の設置をしています。この結果、松園地区の調査では、都心への所要時間がマイカーの33分に対しバスが25分と短くなっています。

このシステムにより、利用者は、導入以来4年間で約15%増加しました。

<都心循環バス>

都心循環バスは、商店街、大学病院、観光地、駅等を巡る路線で延長5.7kmを約40分、料金100円均一のワンコインバスとして運行し、買い物・通院・修学旅行等様々な用途で利用されています。このシステムにより利用客は年々増加しており、平成18年度は120万人を超え大変好評を頂いており、25%の方が外出率が増えたとの調査結果もあります。

5. 「もりおか交通戦略」へ

盛岡市では、このバスを中心とした交通体系を総合的な交通体系へ向上させるために平成17、18年度で「盛岡市総合交通計画」を策定しました。この計画は、「マイカーの抑制と公共交通・自転車への転換」を前面に打ち出し、課題となる時間や場所ごとに将来の交通のあるべき姿を市民と一緒に書き、より実現性の高い計画としています。

また、各手段等に対する施策をパッケージ戦略として位

置付け、例えばバス運行システム等のソフト施策と道路整備等のハード施策を総合的に組み合わせた戦略を立て、重点的に効率的に実施することとしています。

その実現への一歩として、今年度から国土交通省街路課の補助を頂戴し「もりおか交通戦略」を策定し、戦略の一つである中心市街地については、当該地区を囲む幹線道路整備促進により、地区内の交通規制の変更や道路の空間再配分等を併せて行い、歩道拡幅や自転車レーンの確保、新たな都心循環バスの運行等、歩行者・自転車にやさしくバスが使いやすい環境の構築に取り組むこととしています。

また、自転車については、「自転車の安全と利用促進に関する条例」を年度内に制定し、行政、利用者、商店街等が一体となって自転車の利用促進に取り組んでいくこととしています。

6. おわりに

バスを中心とした交通体系は、人口規模や多車線道路ネットワークが形成段階にある本市のような都市において適したシステムであり、バス路線への集中した道路整備は、効果的で効率的な整備が図られ、ひいてはエネルギー・環境問題へ貢献すると考えられます。今後は、この視点を踏まえ戦略的に各種施策に取り組んでいきたいと考えています。

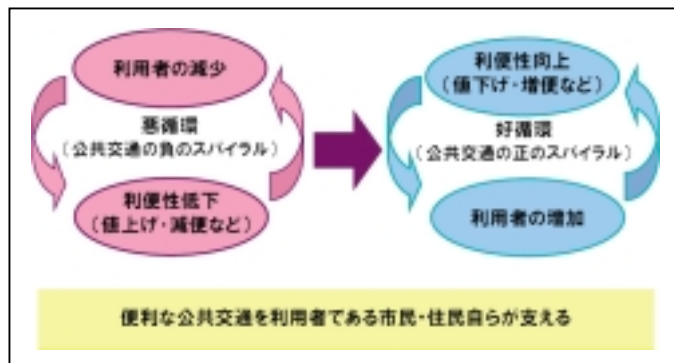
1. はじめに

金沢のまちは、加賀藩祖前田利家公が天正11年（1583年）に金沢入城の頃から長年に渡り、大きな戦災や災害に遭っていないことから、古いまちなみが数多く残り、そのことが金沢らしさを醸し出しています。反面、古くから残る狭く曲がりくねった道は、車が生活の中心となった現代生活には、適さない構造となっています。一方、本市を取り巻く環境は、遅くとも平成26年には北陸新幹線が金沢まで開業することや、金沢港の整備、金沢の都市内交通を大きく変えることになった山側環状道路の開通など、大きく変化しています。こうした都市構造や変化を踏まえ、本市の特色あるまちづくりを交通の観点から推し進めるため「新金沢交通戦略」を、本年3月に策定しました。

2. 基本的な考え方

地方都市における公共交通は危機的な状況にあります。これは本市も例外ではありません。鉄道やバスの利用者数は減少の一途をたどり、各種交通政策を実施しても、この傾向に歯止めがかからないのが現状です。この背景として、フランスやドイツなどでは、都市における環境問題への取り組みや、都市計画の議論のなかで、公共交通は公共側で国民へのサービスとして担保すべきものとされてきたが、日本では交通事業者として採算が取れることを前提としてきたこともあると考えています。そういう前提はあるが、うまく行っていない要因として、まずは行政の問題があります。市民ニーズを反映した取り組みを実施できていたか、民間の交通事業者任せにしてこなかったかなど、反省すべき

公共交通の利便性向上と利用者の増加の関係



ところがあります。次に、交通事業者（多くの場合民間）にも問題はあります。利用者（市民）のニーズを的確に把握し、それに見合ったサービスを提供するという努力を十分行ってきたかという疑問です。また、利用者である市民の側でも、公共交通の利便性を要求する一方で、公共交通を維持するための利用する努力をしてきたか、過度にマイカーに依存した生活をすごしていないかなど、反省すべき点もあります。このために、「公共交通の利用者の減少が、交通事業者による値上げや減便等を招き、それがさらなる利用者の減少を生じさせる」という、公共交通の負のスパイラルとも言うべき悪循環が生じてきたものと考えます。この戦略は、市民、交通事業者、行政が協働してこの問題に取り組み、「公共交通の利便性向上」と「市民による利用者数の増加」という好循環を実現しようとするものです。

なお、当戦略の策定にあたり、交通事業者などの関係機関の意見は聞いているが、金沢市として進める必要があると判断した事柄を、合意がなくても、交通戦略として位置づけ、自動車に依存したまちから歩行者と公共交通を優先するまちづくりを目指しています。

3. 基本方針

① まちなかゾーン（歩行者・公共交通優先ゾーン）

マイカーがなくても移動可能な、極めて高水準の域内モビリティを確保し、ゾーン外からの来街やゾーン内での移動は公共交通の利用を原則とします。また、ゾーン内では歩けるまちづくりを推進します。

② 内・中環状ゾーン（公共交通利便ゾーン）

マイカーとの共存を図りつつも、比較的公共交通の利便性が高い地域であることを踏まえ、「まちなかゾーン」への移動については公共交通の利用を原則とします。

③ 外環状ゾーン（公共交通とマイカーの共存ゾーン）

ゾーン内での移動は公共交通とマイカーの両方の利用を前提とし、当ゾーンから内側への移動は、パーク・アンド・ライド駐車場等を活用することにより、公共交通を利用することを基本とします。

④ 郊外ゾーン（住民参加も得ながら適正規模の移動手段の維持・確保を図るゾーン）

地域住民が主体となって、需要の規模に見合った移動手段の確保を図ります。また、市は地域の取り組みを支援します。

⑤ゾーン間の連携（公共交通重要路線の位置づけ）

沿線人口、道路整備、既存の公共交通の運行・利用等の状況から、公共交通重要路線（バス・鉄道）を位置づけ、サービス水準（便数等）の確保を目指します。

4. 具体的な施策（主な施策）

①料金の低減について

料金の低減を提案していることは、この戦略の大きな特徴です。この点は、交通事業者の協力が特に必要なことであり、利用者増加に直結する施策と考えています。

1) 均一区間の料金低減

他都市との均一運賃エリアを比較すると、金沢の運賃が割高であることがうかがえます。このため、200円区間の料金低減や100円区間の延長について検討を進める必要があります。

2) 乗車ポイントの導入

交通ICカードにポイント機能を付与するサービスが、平成19年2月からスタートしています。このサービスは、まちなか商店街の500店舗が参加し、公共交通と商店街が環境負荷軽減とまちなかの賑わい創出に向け、協力して取り組むものです。

3) 地帯制を出たバス料金の平準化

地帯制区間を越えると、300～400mで40円も運賃が上がる例が見受けられるなど、是正が望まれます。

4) 「ちょいのり料金」の新設

短区間乗車の割高感を解消し、気軽に利用可能な料金として、1～3停留所区間の乗車運賃を100円とする等の料金新設が望まれます。



5) 割安な定期や割引制度の導入

定期券保有者の週末家族割引や平日通勤定期券、定期券大口一括割引などの導入を検討する必要があります。

6) 乗り継ぎ割引の拡大

現在、30円の乗り継ぎ割引が実施されていますが、乗り継ぎ抵抗を軽減するため、割引の拡大が望まれます。

②パーク・アンド・ライドの推進

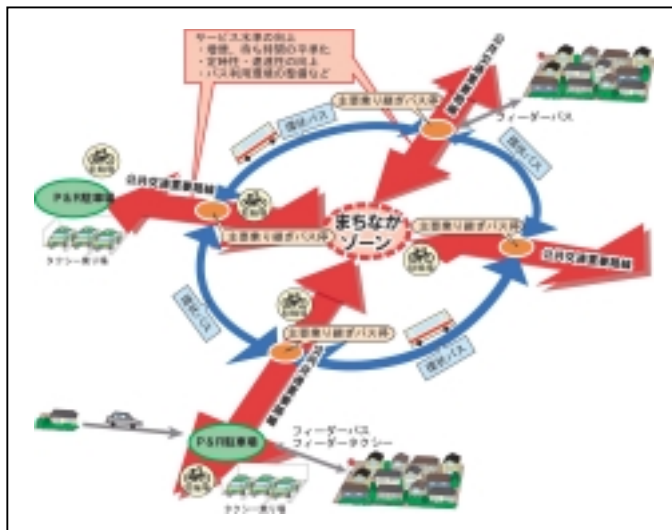
金沢市では、平成18年4月に制定した駐車場適正配置条例に基づき、「パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針」を策定しました。この基本指針は、通勤時パーク・アンド・ライド（通称Kパーク）駐車場の位置、目標とする台数（2,100台）、利用促進策等を定めたものです。また、観光時や買物時についても、目的、利用状況等に応じて、適切に配置するものとしています。

③公共交通重要路線の設定と環状バス運行

バスの運行頻度と利用者の相関関係について調査すると、

バスの運行頻度が一定程度以上あると沿線人口に対する利用者数比率が大幅に向上することがわかりました。このため、単に広く薄く提供するのではなく、重点的にサービス水準を向上させる路線を設定し、一定程度その路線に集約化することも必要です。

公共交通重要路線のパッケージ施策イメージ図



5. この戦略を支える制度的枠組み

この戦略を制度面で支えるため、体系的に各種条例を制定しています。

①金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例

②金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例

③金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例

中でも、「公共交通利用促進条例」は、市・市民・事業者・公共交通事業者各々に責務を課し、公共交通の利用を総合的に促進することを目的とした、全国初の条例です。本市では、今後この戦略に基づく施策を積極的に推進していきます。マイカーに依存する拡散したまちより、公共交通を中心とした、コンパクトなまちづくりを目指します。このことは、長く戦禍を免れ、歴史・伝統が息づく「金沢」の責任でもあります。この戦略は、ひとつの都市の小さな取り組みですが、「地域の便利な公共交通は地域が一体となって自ら支える」などといった点で、我が国の交通政策に新たな一歩を記すものとして行きたいと考えています。

これらの取り組みは、当面必要と考えているものですが、「まちなか」を中心に、車の利用を制限し、公共交通の利便性を高めていくことが不可欠です。その実現には、上記の取り組みなどにより公共交通利用の機運を高めるとともに、行政としてサービス水準の高い公共交通の実現が今後必要であり、国の支援も頂きながら市で積極的に取り組んでいくこととしています。

1. はじめに

熊本市を中心とする熊本都市圏（2市14町1村）※は、市街地の急速な郊外への拡大、自動車保有台数の増加等により幹線道路を中心とした交通混雑が発生しています。また、バス利用者の大幅な減少、及び鉄道・路面電車等の運行サービス水準の違いによる利用者数の増減など、公共交通も含めて都市圏の交通を取り巻く状況は変化してきています。

このような中、熊本県、熊本市及び関係機関などからなる熊本都市圏総合都市交通計画協議会では、平成9年度より第3回目のパーソントリップ調査を実施し、平成13年5月に「公共交通網」、「交通施設利用の工夫」、「道路網」、「都心部交通」といった視点から、『熊本都市圏の目指す21世紀の都市交通』と題する都市交通マスタープランを策定しました。

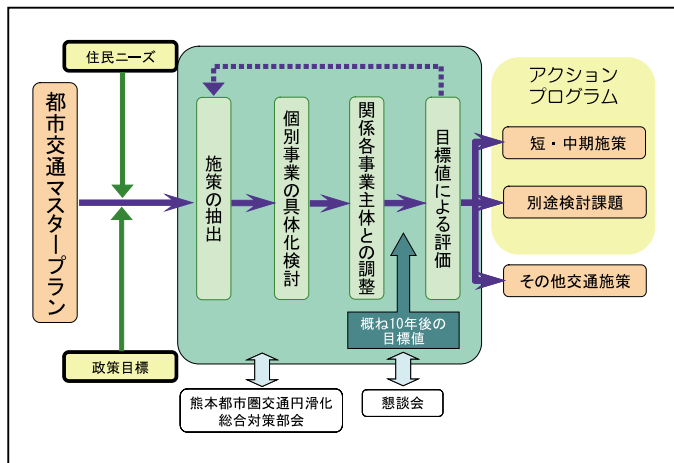
今後、熊本都市圏においては、九州新幹線の開業や熊本駅周辺整備、JR鉄道高架化など、都市圏の交通環境が大きく変化するとともに、人口の高齢化による交通ニーズの変化が予想されます。

そこで、九州新幹線の供用による効果を最大限に生かすとともに、新幹線と各種交通施設との連携や、全ての人にやさしいユニバーサルデザインに配慮した円滑な都市圏交通を実現するため、国、県、県警、熊本市及び交通事業者などで構成する熊本都市圏交通円滑化総合対策部会において、交通施策の重点的・効率的な展開を図る「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」を平成15年6月に策定しました。

2. アクションプログラム策定の目的

アクションプログラムは、都市交通マスタープランにおける交通施策の整備について、「事業の成果を重視」し、「住民ニーズ」を踏まえ、「事業の実現性」を考慮した上で、行政、民間の連携・調整のもと、一体となって短・中期での実現を目指して取り組むための行政、民間共通の行動計画です。この行動計画を実行することにより都市圏交通の円滑化を図り、概ね10年後の目標を達成する交通サービスを地域住民に提供することを目的としています。

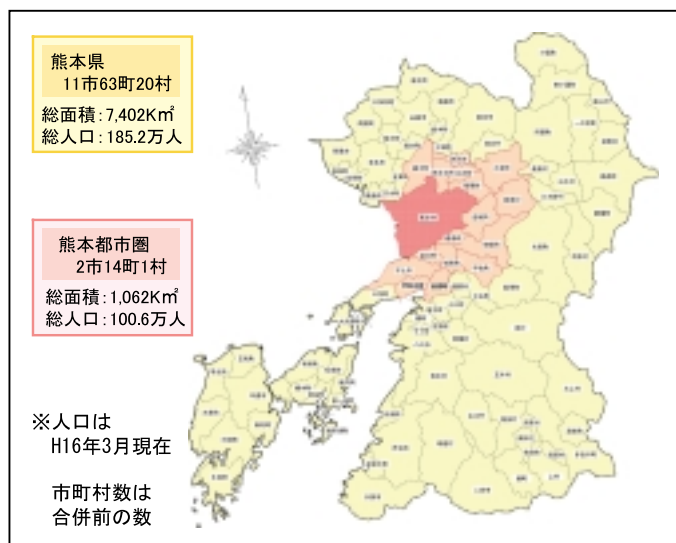
策定までの流れと目標値設定



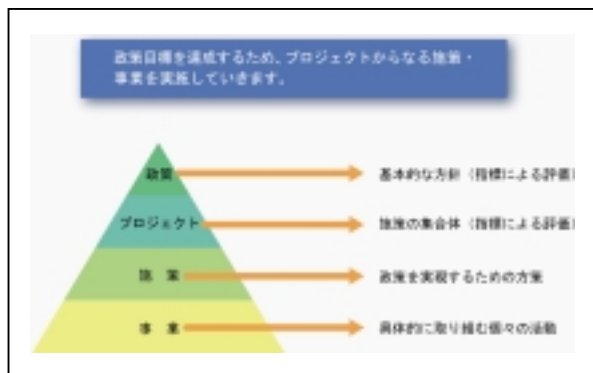
3. アクションプログラムの進め方

アクションプログラムでは、成果重視型事業の実現を図るため、施策・事業の実行に際し、「PDCA評価システム」を構築することにより、プログラムの着実な実施による政策目標達成と住民への説明責任を果たしていくこととし、5年後に完了する施策・事業を短期、概ね10年後に完了する施策・事業を中期A、概ね10年後までに着手する施策・事業を中期Bとして位置付け、策定後も進捗管理のチェックを熊本都市圏交通円滑化総合対策部会にて実施しています。

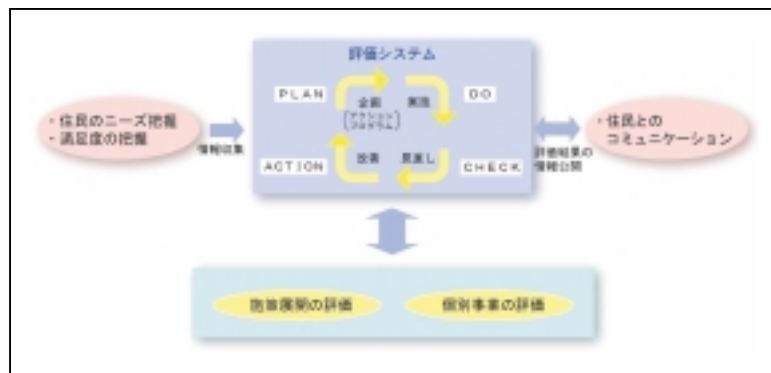
また、平成19年度は短期施策の終了年であるとともに、進捗状況に加え事業成果チェックを行い、アクションプログラムの見直しに位置づけられています。



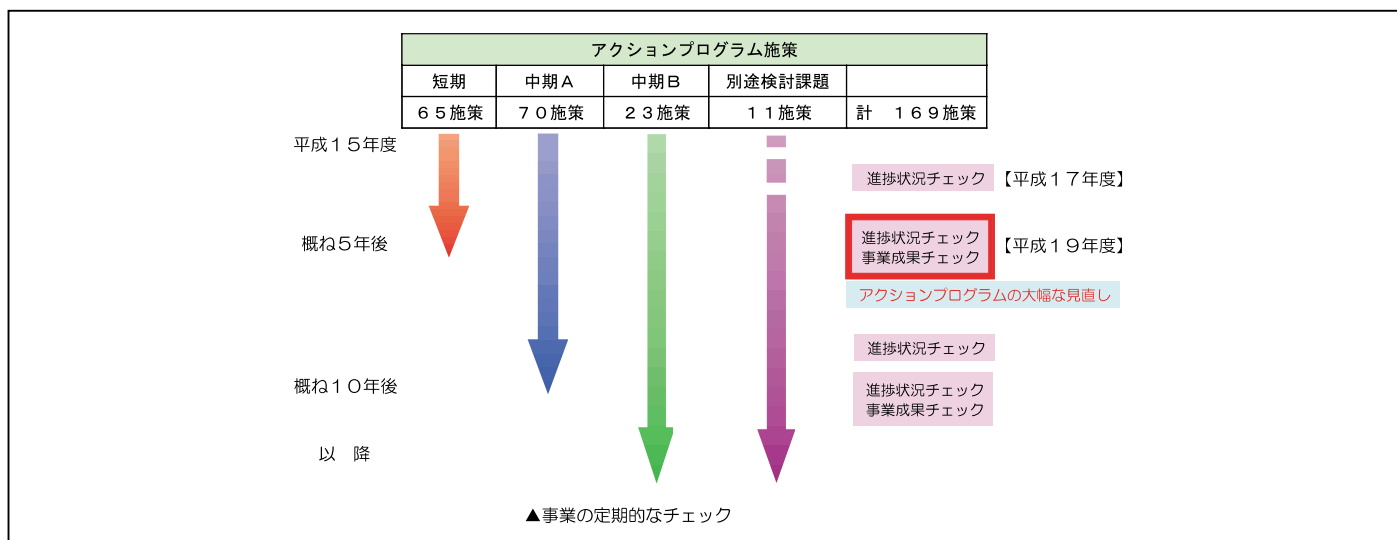
アクションプログラムの基本的な構成



PDCA評価システム



アクションプログラムの進め方



4. 今後の取り組み（見直しの方向性）

平成18年度末での短期施策の進捗はほぼ順調ですが、新幹線整備スケジュールの変更（平成23年春開業）や郊外型大規模商業施設立地による都心・副都心のにぎわい低下（歩行者数の減少）、公共交通利用者の減少などの課題に対応する必要があります。

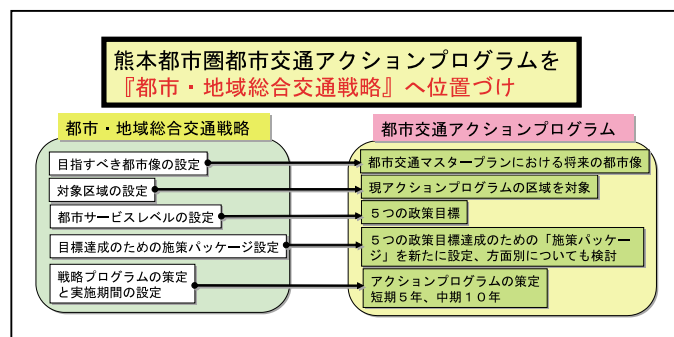
このため、今回のアクションプログラムの見直しに際しては、現在までの進捗状況や事業成果、今後の見通し等を考慮したうえで、平成19年5月に認定された「熊本市中心市街地活性化基本計画」や、熊本都市圏を構成する各自治体が連携して取り組む施策の基本方針である「熊本都市圏ビジョン」、民間団体からの都市交通整備に対する提言書等も踏まえ検討していくこととしています。

また、道路施策における放射環状道路の重点的整備に加え、公共交通関係施策では、熊本駅から阿蘇くまもと空港へのアクセス改善や熊本電鉄の都心結節、電停改良等、目指すべき将来の都市像・目標達成のための施策パッケージ等を明確にしたうえで、「都市・地域総合交通戦略」に位置づけることを検討しています。

近年の熊本都市圏の動向への対応

- ①熊本市中心市街地活性化基本計画（平成19年5月）
 - ・アクションプログラムの「都心部及び自転車関係プロジェクト」と連携した施策・事業の展開
- ②熊本都市圏ビジョン（平成19年2月）
 - ・基本理念（多核連携）と将来の都市像（マスタープラン）との整理
 - ・ビジョンにおける基本戦略3「熊本都市圏内外の人とものをつなぐ交通体系等の整備」との連携
 - 鉄道を基軸としたネットワーク強化及び活用方策の検討
 - バスの運行体制の見直しや路線網の再編及び活用方策の検討
 - 熊本都市圏内道路網の整備の推進・促進
- ③民間団体等からの提言
 - ・熊本経済同友会インフラ整備部会等の民間団体からの提言（平成18年7月）
 - ・県政モニター等 住民からのアクションプログラムに対する意見 他

都市・地域総合交通戦略への対応



「第19回 全国街路事業コンクール」の結果について

国土交通省では、都市環境の整備及び国民生活の向上を図るために、都市部における街路の整備事業を通じて、全国的に潤いのあるまちづくり、個性的なまちづくりを推進しています。

「全国街路事業促進協議会」では、平成元年度から街路整備に優れた業績をあげている地方公共団体等を表彰し、望ましい街路事業の推進と整備基準及び技術水準の向上を図ることを目的として、「全国街路事業コンクール」を実施しています。

今回の第19回全国街路事業コンクールでは、全国の都道府県等から推薦された26件の事業について、審査委員会（審査委員長 新谷洋二 東京大学名誉教授）による、第1次審査（平成19年4月4日）及び第2次審査（平成19年5月18日）の厳正なる審査を行った結果、11事業の入賞が内定されました。

内定した事業については、平成19年6月7日に開催された、全国街路事業促進協議会役員会において、次のとおり表彰事業が決定されました。

国土交通大臣賞

表彰事業名：東京都市計画道路幹線街路 環状第8号整備事業

表彰対象者：東京都建設局

都 市 名：東京都練馬区・板橋区

事業主体：東京都

事業概要

○本事業は、練馬トンネル約1.9km、練馬北町陸橋約0.4km、北町若木トンネル約0.6km、板橋相生陸橋0.7km及び平面街路0.8kmを整備したものである。

練馬区南田中の練馬トンネルでは、既存の長大トンネルである井荻トンネルを改良し、半地下式の練馬トンネルを接合する構造とした。これにより、本線と側道が上下に分離され、沿道環境に配慮した街路整備を行った。

板橋区若木の板橋相生陸橋では、首都高5号線及び補助幹線街路第201号線との間に構築する三層立体構造となる。

このため、大気汚染物質（NOx、SPM）を除去する大気浄化施設及びシュルターを整備し、沿道の大気及び騒音の環境保全に配慮した構造とした。

○事業延長：約4.4km 幅員：25～44.5m（4車線）

総事業費：約1,400億円



表彰理由

本事業の完成により、環状第8号線の最後の未開通区間である約4.4kmが整備され、着工後50年の歳月をかけて区部西部の大動脈が完成した。これにより、環状第七号線や笹目通りなどの周辺道路の混雑が緩和されるなど大きな効果が発現された。また、半地下方式の採用や三層立体構造部での大気浄化施設及びシュルター構造の採用、防音壁に透過性の高いものを採用するなど沿道の環境に配慮した整備を行っていることが高く評価された。さらに、半世紀の時間をかけて、粛々と事業を行ってきた事業者の姿勢についても高く評価された。

全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：都市計画道路鈴見新庄線街路事業

表彰対象者：石川県土木部・金沢市都市整備局

都 市 名：金沢市

事業主体：石川県・金沢市

事業概要

○本路線は、金沢都市圏の外郭を形成する金沢外環状道路山側幹線（山側環状）を構成しており、着手当時、山側環状は約26kmのうち約16kmが整備済みで、未整備となっていた約10kmを、県・市の街路事業、国の道路事業、区画整理事業で整備したものである。本路線の整備により、通過交通が排除され、都心部への流入交通が分散することにより、金沢市内の慢性的な渋滞が緩和され、CO₂排出量が削減されるとともに、中心市街地の活性化と市街地の均衡ある発展につながる事が期待されている。

○事業延長：3.9km 幅員：25～60m 総事業費：約358億円

表彰理由

本事業の完成により、金沢都市圏の外郭を形成する環状道路が整備され、都心部への流入交通が分散されることにより、金沢市内の慢性的な交通渋滞が大幅に緩和されるなど大きな効果が発現された。また、この道路の完成により、都市の交通体系が確立され、金沢都市圏の均衡ある発展につながる点について、高く評価された。



全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：街路平良駅通線整備事業

表彰対象者：広島県廿日市市

都 市 名：広島県廿日市市

事業主体：廿日市市

事業概要

○本路線は、シビックコア地区整備計画が進む新宮地区において、国道2号から広島電鉄廿日市市役所前（平良）駅までの区間をシンボルロードとなる都市計画道路として整備されたものである。特に、駅周辺を幹線鉄道等活性化事業などと併せて整備を行い、乗り継ぎの円滑化を図り交通結節点機能を強化し、新しい交通拠点が形成されることにより新宮地区の拠点形成を高めるものである。また、シンボルロードとしての位置づけのなかで、都市景観の向上を目指し、電線類の地中化やバリアフリー化等を行い、安全で快適な歩行空間の確保や駅及び周辺施設へのアクセスの向上を図るものである。

○事業延長：310m（交通広場3,200m²） 幅員：20m（2車線）

総事業費：約32億円

表彰理由

本事業の完成により、広島電鉄廿日市市役所前（平良）駅周辺の安全で快適な歩行空間が確保されたとともに、駅とバス停の一体整備により乗り継ぎが容易となり、周辺施設へのアクセス向上が図られたことが高く評価された。また、人の流れが円滑化され、コンパクトなまちづくりに寄与していることについても高く評価された。



優 秀 賞

表彰事業名：J R山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業

表彰対象者：兵庫県東播磨県民局

都 市 名：兵庫県加古川市

事業主体：兵庫県

事業概要

○兵庫県の東播磨地域の中心都市である加古川市では、東西に走るJR山陽本線と北へ向かって延びるJR加古川線が市の中心部を分断し、12箇所あった踏切により慢性的な交通渋滞が発生していた。

また、山陽本線北側の住宅地と南側の商業地が分断され、土地利用においても南北の一体的な利用が著しく阻害されていた。これらの弊害を抜本的に解消するため、JR山陽本線約2.4kmおよびJR加古川線約1.0kmの鉄道を高架化し、高架部と交差する加古川別府港線、平野神野線、河原間形線などの幹線街路等の街路整備を行ったものである。

○事業延長：3,330m（うち山陽本線2,377m、加古川線953m）

事業費：約285億円

表彰理由

本事業の完成により、踏切に起因する交通渋滞が解消されるとともに鉄道で分断された地域が結ばれ、一体的な整備を進めていくことが可能となった。さらに、関連街路の整備により道路ネットワークが改善され、中心市街地における交通状況が大幅に改善されたことが高く評価された。また、新たに生み出された高架下の有効利用についても高く評価された。



優 秀 賞

表彰事業名：神戸新交通ポートアイランド線延伸・生田川右岸線

表彰対象者：神戸市、神戸新交通株式会社

都 市 名：神戸市

事業主体：神戸市、神戸新交通株式会社

事業概要

○本事業は、本市のマスタープランに位置づけられている中央都市軸の形成を目的とするもので、新交通PI線の延伸・複線化により三宮と神戸空港とを直結してPIの交通利便性を向上させ、PI第2期・神戸空港関連交通需要に対応するとともに、生田川右岸線の整備により新神戸駅、新神戸トンネル、国道二号、阪神高速道路神戸線、HAT東西線、港島トンネルを結んで、HAT神戸、PI二期・神戸空港関連自動車交通需要の円滑な処理を図るものである。

【新交通専用道2号線・5号線】

○事業延長 約5.7km（改良区間0.3km 複線化区間1.0km 延伸区間4.4km）総事業費 518億円（街路事業319億円）

【生田川右岸線】

○事業延長：491m 総幅員：40m（4車線） 総事業費：67億円

表彰理由

新交通の延伸により、三宮から神戸空港が直結され、空港アクセスの利便性が大きく向上した。また、この開通に伴い周辺の土地利用の促進や自動車交通の抑制に寄与した。さらに、生田川右岸線の整備により新神戸駅から神戸空港間の円滑な交通が確保され、新交通と併せて利用者の利便性向上に大きく寄与したことについて高く評価された。



特 別 賞

表彰事業名：室蘭圏都市計画道路 3・4・114山下長和通

3・4・121長和農社通外2 街路事業

表彰対象者：北海道 室蘭土木現業所

都 市 名：北海道伊達市

事業主体：北海道

表彰事業名：弘前駅周辺整備事業（交通結節点環境改善）

表彰対象者：青森県弘前市

都 市 名：青森県弘前市

事業主体：青森県弘前市

表彰事業名：会津都市計画道路亀賀門田線整備事業

表彰対象者：福島県土木部

都 市 名：福島県会津若松市

事業主体：福島県

表彰事業名：中村都市計画道路堤防廻線改良事業

表彰対象者：高知県四万十市

都 市 名：高知県四万十市

事業主体：高知県四万十市

表彰事業名：久留米都市計画都市高速鉄道西鉄天神大牟田線花畑駅付近連続立体交差事業

表彰対象者：福岡県建築都市部

都 市 名：福岡県久留米市

事業主体：福岡県

表彰事業名：大阪中央環状線（長吉長原東交差点）緊急ボトルネック対策事業

表彰対象者：大阪市建設局

都 市 名：大阪市

事業主体：大阪市

トピックス

新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第二次答申)

～集約型都市構造の実現に向けた都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開～

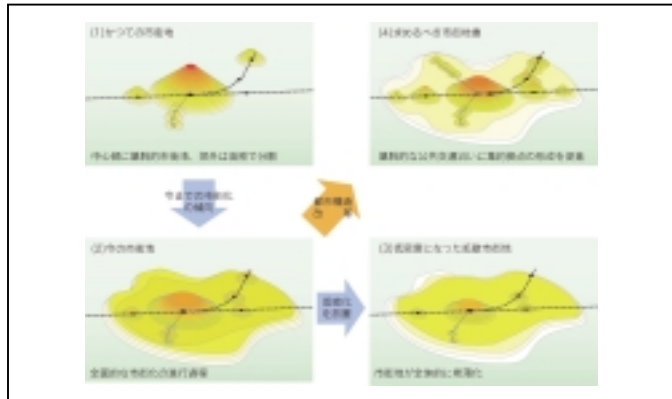
国土交通省 都市・地域整備局 街路課・市街地整備課

平成17年6月30日に国土交通大臣より社会資本整備審議会に対し「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」について諮問され、同審議会から第一次答申(平成18年2月1日)がなされましたが、その基本的な考え方を継承しつつ、持続可能な都市を構築するための都市交通及び市街地整備に係る都市・生活インフラの整備の推進方策の検討を行うべく、平成18年3月に都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会に都市交通・市街地整備小委員会(委員長:黒川洸(財)計量計画研究所理事長)が設置されました。11回の小委員会の開催、3回の現地視察を行い、国として望ましいと考える集約型都市構造の実現に向けた都市交通施策と市街地整備施策の方向性等がとりまとめられ、平成19年7月20日に同審議会より答申(第二次答申)されたものです。

1. 拡散型から集約型都市構造への再編の必要

従前の各都市の市街地は公共交通沿線に形成されてきたが、高度成長期の急激なモータリゼーションの進展とともに、市街地が外延化し市街地密度が低下しました。今後は、少子・超高齢社会に対応した「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編が不可欠と考えられます。

■ 今後望まれる拡散型から集約型都市構造への再編イメージ



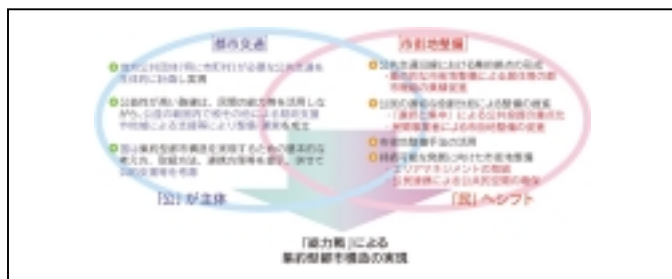
2. 拡散型から集約型都市構造への再編の必要性

(1) 集約型都市構造に基づく都市像の実現

- 各都市の特性に応じて集約型都市構造へ転換を図る。
- 生活に必要な諸機能が備わった集約拠点相互を鉄軌道系や基幹的なバス網等の公共交通により連絡、その他の地域からの集約拠点へのアクセスを可能な限り公共交通により確保する。
- 集約拠点については、必要に応じて市街地の整備を行い、「歩いて暮らせる環境」を実現する。
- 郊外部等の空洞化する市街地は、生活環境が極端に悪化しないよう低密度化を誘導する。

(2) 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

都市交通、市街地整備、土地利用、福祉を始めとする多様な分野の関係施策の連携を一層強化するとともに、地方公共団体等の行政機関と交通事業者等の民間事業者の公民を問わない取組が、ひとつの目標を共有して展開される、いわば「総力戦」での取組が必要です。



3. 都市交通施策のあり方

(1) 都市交通施策の戦略的取組

都市交通施策を集約型都市構造実現のための主要施策と位置づけ、総合的かつ戦略的に推進することにより、過度な自家用車利用からの脱却を目指します。総合的な都市交通施策の推進体制としては、地方公共団体が中心となり関係者からなる協議会を設立、将来都市像や都市交通サービスレベル、必要となる施策・事業等のプログラムを内容とする「都市・地域総合交通戦略」を策定し確実に推進することが重要です。

(2) 公共交通の整備・再生

公共交通は「都市の装置」であり、集約型都市構造の実現にとって必要不可欠なものであることから、地方公共団体が地域や交通事業者等と協働し、必要なサービス水準に関する目標を設定するとともに、交通事業者のみの負担では事業採算が確保できないものの、公益性が高い路線については、公益の範囲で税その他による財政的な支援、地域の支援により整備・運営を図ることが必要です。

(3) 展開すべき主要な施策

- 道路整備の重点化
- 歩行者空間の復権と積極的な整備
- つなぎ施設(交通結节点、駐車場)の整備
- 物流交通への対応

4. 市街地整備施策のあり方

(1) 市街地整備施策の戦略的取組

集約型都市構造を実現するため、総合交通戦略と連携し、主要な駅周辺等において居住機能等の多様な都市機能が集積した拠点の市街地を形成する必要があります。

(2) 負の遺産の解消と新しい価値の創造

都市構造の再編とともに、市街地の低密度化による環境悪化が懸念される郊外市街地への対応や基盤の整備水準の低い既成市街地等の環境改善といった負の遺産を解消する必要があります。

(3) 展開すべき主要な施策

- 「選択と集中」による重点化と民間参画環境の構築
- 拠点の市街地の形成
- 集約型都市構造を支える密集市街地の整備等、安全・安心の確保
- 郊外市街地の賢い縮退(スマートシュリンク)
- 市街地の持続的発展に向けた地球環境問題等への対応
- エリアマネージメントの推進
- 多様で柔軟な市街地整備手法の提示と活用

5. 国の支援の必要性

集約型都市構造への転換は、我が国が直面している人口問題や環境対策の面から今後全国で取り組まれるべき緊急の課題であり、その成否は国民生活に大きな影響を与えることから、国としても積極的に支援する必要があります。