

都市と交通

通巻74号

巻頭言：活力ある交通結節点整備と周辺のまちづくり
～甲斐市長 藤巻義磨…………… 1

特集：交通結節点整備とまちづくり

- 1. 交通結節点とまちづくり…………… 2
- 2. これからの交通結節点整備…………… 4
- 3. 事例紹介（4地区）…………… 6

ニュース

「第20回 全国街路事業コンクール」の結果について…………… 11

シリーズ「まちづくりと街路」

環境に配慮した豊田市の都市交通…………… 13

トピックス

駅構内の通路を利用した「開かずの踏切」対策について…………… 14

街路交通施設課の発足にあたって

環境モデル都市の選定について

～国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課…………… 15

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課



J R 竜王駅舎（甲斐市）



岐阜駅前広場（岐阜県）



広島電鉄／廿日市市役所前（広島県廿日市市）



オアシス21（名古屋市）



J R 岩見沢駅（岩見沢市）

巻頭言

活力ある交通結節点整備と 周辺のまちづくり



甲斐市長
藤巻義磨

山梨県甲斐市は甲府盆地の北西部に位置し、平成16年9月に竜王町、敷島町、双葉町の旧3町が「緑と活力あふれる生活快適都市」を目指して合併し誕生したまちです。旧3町は、平成3年、中部横断自動車道のインターチェンジ建設を促進するため「設置期成同盟」を設置、その後平成8年には火葬場建設、竜王駅周辺整備事業など共通する課題を協議するため「三町連絡協議会」に組織を発展させ協力体制を築いて来るなど、古くから様々な面で交流が盛んな地域でありました。

3町の接点に位置する竜王駅の周辺整備事業は、甲斐市総合計画においても重点プロジェクトとして位置付けられ、地域主導の個性あふれるまちづくりを実施し地域社会の活性化等を目的に創設されたまちづくり交付金制度を活用し、駅北口の開設、南北自由通路の設置、南北駅前広場・駐車場の整備、アクセス道路網の整備などを進め、甲斐市の顔・玄関口として、その都市機能の充実を計画的に図って来ております。

なかでも南北自由通路と新竜王駅舎は、世界的な建築家である安藤忠雄氏が設計を手掛け、平成18年3月に着工、平成20年3月に供用を開始しております。これにより、これまで南口の旧竜王町側の乗降しかできなかったものが、北口の旧敷島、双葉両町側からも乗降が可能となり合併効果の一つとして、交通結節機能と利便性の向上が図られました。

駅舎は橋上型で、高さ16m鉄骨造2階建て、面積は720㎡。自由通路は、長さ120m、幅6m。障害者団体の意見を参考に、車いすでも利用しやすいように切符の自動販売機の高さやエレベーターの大きさに配慮するとともに、全面ガラス張りで、通路に立ちますと南方に富士山、北方に八ヶ岳、南アルプスなどの山景が眺望できます。山梨特産の水晶の原石と「鋸（かすがい）」をモチーフにしたデザインで、「旧3町が一つ

の結晶を結んで欲しい」という安藤氏の思いが込められています。

近年、幹線道路沿いには大型の駐車場を有する量販店や飲食店など様々な施設が立地し、まちの顔となるべき駅とその周辺地域の相対的な地位が低下し、このままでは顔の見えないまちを創り出すことになってしまいます。

このため、交通結節点となる駅前広場から歩ける範囲で人々の生活や経済活動が可能となるコンパクトな市街地形成を推進することは、顔のみえるまちづくりにつながるとともに、自動車の運転ができない子供や高齢者も含め、誰にとってもモビリティが高く、また地球環境にもやさしいライフスタイルを促す意味でも、今後ますます重要な考え方になるものと思います。

市内には、国内有数のワイナリーがあり、甲斐市の気候風土に根付いたワインを醸造しています。まちづくりもワインづくりと同様に、人々を惹きつける個性と活力あるまちづくりのためには、他に真似のすることができないそのまちに息づく歴史や文化、風土に培われたものを大切にする必要があります。

今年度は、竜王駅南北口のそれぞれ3000㎡を越える広場を大屋根で覆うことを計画しており、駅舎と一体化したデザインとするため同じく安藤忠雄氏に設計を依頼し、9月には着工する運びとなっています。新駅の完成式で安藤氏から「日本一の駅を造るつもりで設計した。今後は、市民の皆さんで世界一の駅となるよう利用していただきたい」と祝福の言葉を頂きました。駅舎と大屋根が甲斐市のランドマークとなり、歴史を積み重ねヴィンテージワインのような薫りたつ文化と個性あるまちづくりの契機となることを期待しています。

1

交通結節点とまちづくり

日本大学理工学部 土木工学科 教授 岸井隆幸

1. 結節点の「多次元化」

遠くへ行った親友と出会うのはいつも地元の駅¹⁾

「交通結節点」を文字通り解釈すれば「複数の交通手段（機関）が結節されている場所」である。従って、徒歩を一つの交通手段と考えれば、鉄道、バス、自動車、自転車など次の交通手段を利用し始める場所（駅、バス停、駐車場、駐輪場）が交通結節点となる。また、自転車から鉄道へ、バスから鉄道へ、そして鉄道同士の乗り換え等もそれぞれ「交通結節点」を生み出すこととなる。そして、こうした交通機関の組み合わせが複数交錯してより複雑な「交通結節拠点」が出現する。二つの交通手段からなる「点の結節」が、複数の点の合理的な集合として「面の結節」となり、更には地下鉄などの出現で必然的により複雑な3次元の「立体的結節」となる。

写真-1 名古屋オアシス21 立体的な結節点



地上の公園と地下街を結ぶ施設、地下階にバスターミナルがある

一方、各交通機関はその収容人数と運行頻度に差がある。従って、小型の交通機関から運行頻度が低い大型の交通機関に乗り換える交通結節点には「溜まりの空間」が必要とされ、その空間で必然的に多くの人々が時間を消費することとなる。乗換えという点から見ればこの時間はいわばロスであるが、逆に大型の交通機関の運行合理性の観点から見れば、「待合の時間」は必要不可欠な構成要素である。

そして、人々は日々この待合の時間も含めて、繰り返し交通結節点の空間を利用する。やがて、結節点は人々の記憶のなかで様々な思い出と重なり合う映像として記録される。空間が人生における様々な出来事と結びついて特別な意味を持つようになるのであり、その人にとって時を結ぶ「4次元の結節点」が育まれるのである。

2. 結節点の「広場化」

東口バスターミナルでキスをして別れるために出会った二人²⁾

交通結節点の空間は多くの人に共有される。そこでは不特定多数の人が時を費やし、思いがけない「出会い」が生まれ、また、多数の人々にサービスを提供する人が新たに登場する。「出会い」が共有され、交流の「賑わい」が生まれる。「交通結節点」は自ずと「広場化」するのである。鉄道駅に隣接する「交通広場」を「駅前広場」と呼ぶのはこのことを象徴している。駅前広場はやはり「駅の前」に広がる「広場」なのである。

大正8年、わが国最初の都市計画法には土地収用が可能な都市施設として道路、広場、港湾、河川、公園などが明示されていたが、「駅前広場」という言葉を見出すことはできない。こうした中、昭和10年、藤田宗光はその著書「都市計画道路工学及国立公園」で、広場を「装飾広場」（建築物の美観を増大し都市美を発揚する）、「交通広場」（都市の交通体系を樹立し交通の円滑を期する）、「建築広場」（公共建築物・記念碑を主体として設置された空地）、「実用広場」（市場や縁日などが催され種々の会合祭礼に供される）に区分し、駐車場の広場は「交通広場・実用広場・装飾広場」の3要件を具備したものが最も理想であるとした。

そこでは駅前広場はあくまでも「広場」であった。しかし、その後「駅前広場」は「駅前道路広場」に変化してしまった。最初は壮麗な「広場」が鉄道の負担（正確には国鉄、即ち国）によって整備されたが、やがて駅前の広場は「道路」と化してゆくのである。道路広場である以上、当然、道路としての一般的な利用制約が働く。「道路」化が広場の芳醇な多義性を阻害しないことを祈るしかない。

写真-2 1914年開業 東京駅の駅前広場



3. 僕と君の心の交流広場へ

次の時代の交通結節点はどう考えればよいであろうか？

一つの方向性は、原点に戻って交通機関相互の結節性をより高度化するという考え方であろう。わが国の場合、交通機関は別々の主体で管理・運営されている場合が多く、結果として、誰が交通機関相互をつなぐシステムや空間や情報を整備・管理するかについては明確になっていないことが多い。ここに問題がある。

もっとも最近、鉄道やバスに関してはICカードが導入されて運賃の支払いに対する手続きは大幅に省略された。これは大きな成果であった。ただ、空間的には、複数の交通事業者の駅が隣接していてもそれを結ぶ通路が不十分な場合も多い。接続施設を設置しようと発意することは費用負担をするということと同義であるかのようにとらえられるためであろう。また、最も基礎的な位置情報の提供に関しても連携がうまくいっていないケースが多い。

結果としてこうした空間・システム・情報を巡るバリア（わかりにくさ）によって人々の不便を招いていることがよく見受けられる。交通機関相互の結節を高度化する、より強力なユニバーサルなデザインが求められている。

一方、もう一つの方向性は交通結節点の「広場」としての存在感・アイデンティティの確立である。「溜まり空間」だけでなく、「道路広場」だけでもない、より多義的な象徴性の高い交流空間を意図的に提供したい。交通結節点を「都市交通施設の隙間空間」から脱皮させ、存在感ある空間として都市の中に位置づけ直すことによって、逆にそこに内包される交通機関を再認識することができる。環境問題が厳しく取りざたされる今日、大量輸送機関の交通結節点はこうした戦略でとらえ直されるべきであろう。

こうした視点で交通結節点を見るとき、より複合的な「広場」としての空間デザイン・空間運用管理の重要性を強く認識しなければならない。存在感ある交通結節交流空間は「結節システム」を超えて「街」として高度に成熟して行く。そこでは人々がそれぞれの人生をより豊かなものにするために集う。人々にとっては交通機関の管理地であろうが、道路であろうが、ビルの敷地であろうが何の意味もない。しかし、社会のシステムは時に我々に「枠組み」を押し付ける。意識されるはずがない枠組みが突出してきたときの不快感はこの上ない。行く手をさえぎる門扉と活動を制限する告知板、賑わいの空間の中の無機質な壁面、微妙に不具合な空間構成など、奇妙な違和感を持つことはないだろうか。心地よく集うことができる多義的な交流空間を提供するためには、多様な

写真-3 駅前に無料のP&R用駐車車を整備



ポートランド郊外、写真すぐ左側が改札口

空間要素をいかに融合するか、また、こうした空間の複合性をいかにうまく運用するかというマネジメントシステムを確立することが重要である。

なお、交通結節点の「広場としての成熟」は必然的にこうした場所での物資の搬入・搬出を生み出す。この「付帯的な交通の整序」も空間デザイン上は大きな課題である。これも個別に解決しようとするとは容易ではない。広がりのある地域の中で協調して取り組むことによって、初めて望ましい関係が導かれる。

交通結節点は人々の心の中に、様々な想いを抱かせる記憶の集約点となることが多い。結節点での行動が、別の目的のための「道具としての交通行動」に過ぎないのではなく、人生を豊かにする時間消費そのものとなったとき、何か新しい変化が生まれるであろう。

「結ぶ」だけでなく、「溜まる」だけでなく、「たたずむ」時間がいとおいしい。

故郷の街へ帰ったとき、何の用事もないのに一人目抜き通りを歩きたくなる、そういった経験はないであろうか？

ふるさとの訛りなつかし駐車場の人ごみの中にそれを聴きにゆく
(石川啄木・一握の砂)

写真-4 心の交流広場へ



- 1) 向井美南子作「大津の京阪電車を愛する会」が主催する「電車と青春+初恋、21文字のメッセージ」入賞作品
- 2) 佐藤真由美作「プライベート」所収、黒瀬珂瀾「街角の歌」ふらんす堂、2008より引用

これからの交通結節点整備 (社会資本整備審議会答申から)

国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課

1. はじめに (社会資本整備審議会の経緯)

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て「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」についての諮問がなされ、第一次答申(平成18年2月1日)がなされました。その基本的な考え方を継承し、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わる都市・生活インフラ整備の推進方策の検討を行うべく、都市計画・社会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が設置されました。11回の小委員会の開催、3度の現地視察を行い、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、同審議会より第二次答申(平成19年7月20日)されました。今回は、その内容と交通結節点について紹介します。

2. 環境の変化と都市交通の基本方針

都市や地域には、暮らし、社会経済活動、交通等を支える様々な機能が集中しています。今後の人口減少・超高齢社会において、地方都市における中心市街地の衰退、高齢者等の移動の確保、地球温暖化への対応等の諸課題の解決への取組と、快適な暮らしの実現の両立を図るといった観点から、まちづくりと都市交通が一体となった施策・事業が求められています。

具体的な方向としては、以下の3点を重視する旨答申されました。

- ①施設整備中心から施設の有効利用までを含めた施策の展開
- ②利用者にとって最適な都市交通の視点
- ③地域主導で関係者が協働して行う総合的な施策への連携支援 等

3. 総合的な交通戦略の推進

(1) 集約型都市構造に基づく都市像の実現

持続可能な都市像の実現には、徒歩や自転車、公共交通機関の利用により、生活に不可欠な医療、福祉、教育等

を享受できるような交通体系を進めていく必要があります。

このため、公共交通機関の導入整備を進めるとともに、歩行者と自転車の通行を区分し、安全で快適に移動できる空間の整備等を進め、生活に必要な諸機能の集積を併せて行っていき、歩いて暮らせるまちづくりの実現が重要となります。

また、都市機能の集積を促進するために、集約拠点における市街地整備の促進や土地利用の誘導を行うとともに、集約拠点相互をサービス水準の高い公共交通で連絡し、他地域からのアクセスについても、可能な限り公共交通を確保することで、過度に自家用車利用に依存しない集約型都市構造を実現することが可能となります。

(2) 集約型都市構造を実現するための総合交通戦略の推進

都市構造の改革を推進するためには、従来までの需要追随型から目標達成型の都市交通施策への転換を図ることが肝要です。

都市交通は、市街地の構造や土地利用と相互に密接に関係します。目指すべき都市像を実現するためには、その施策のあり様と多岐にわたる都市交通の関係者・担い手とを連携させることが極めて重要です。

このため、市民サービスの観点から第一に責任を有する地方公共団体(特に市町村)が中心となって様々な関係者からなる協議会を設立し、協議会が目指すべき都市像や都市交通のサービスレベルを明確にしたうえで、必要となる都市交通施策や、実施プログラム等を内容とする都市・地域総合交通戦略(以下、総合交通戦略)を策定することが有効です。さらに、ハード、ソフトを含めた施策・事業を、関係者がそれぞれの責任のもとに実行する仕組みを構築し、総合交通戦略をパッケージアプローチとして進め、また、あわせて実効性があり継続的に効果のある総合交通戦略の推進を図るため戦略的にモビリティ・マネジメントを展開することが望ましいと考えています。

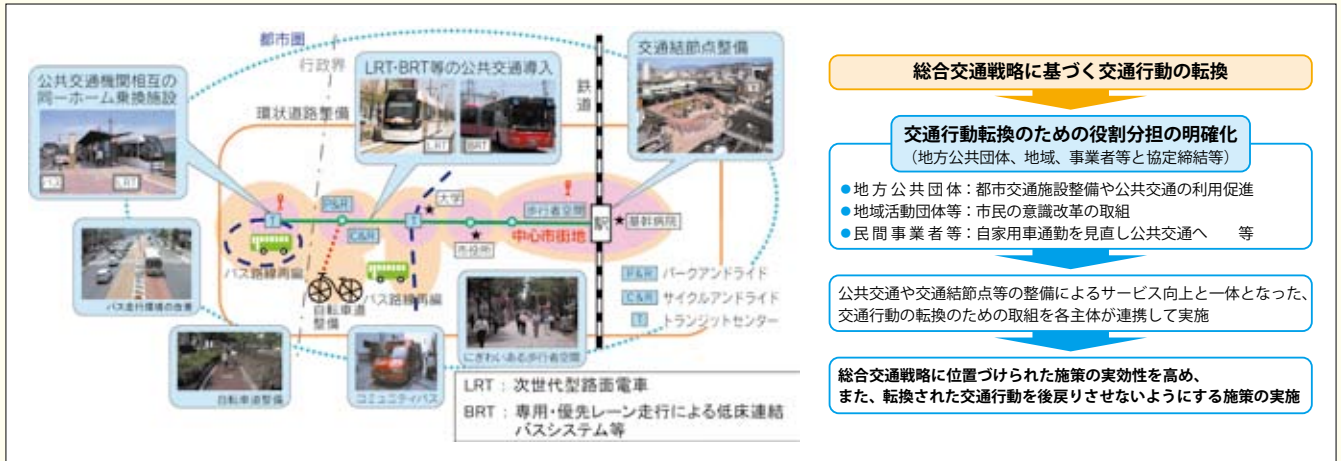
4. つなぎの施策(交通結節点)

総合交通戦略は、総合的な交通サービスのレベル向上を目的とするものであり、とりわけ異なる交通手段の円

都市・地域総合交通戦略

都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを進めるため、地方公共団体や公共交通事業者等の関係者で構成される協議会等において、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、歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かした交通行動の転換に結びつけるハード・ソフト両面からの取組となる「都市・地域総合交通戦略」の策定とそれに基づく都市の交通システム全体の整備や利活用に関する総合的な施策の展開が必要と考えています。

◆総合的な都市連携の施策・事業の展開イメージ



滑な「つなぎ」による移動の連続性の確保は、重要な視点となります。

(1) 駅前広場等のつなぎの施設の整備

駅前広場、バスターミナル等の交通結節点の整備については、公共交通利用の促進、バリアフリーの観点から積極的に取り組むべきものです。この場合、公共交通の利用が快適で楽しく魅力的なものとなるよう、適切な公民の役割分担のもとに、機能面やデザイン面に優れた交通結節点やバス停等の整備を進めることも重要となります。

また、商業地等中心市街地においては、適切なアクセスの確保が重要となりますが、特に面的な歩行者空間形成を図る場合などには、道路の配置と整合し、動線を考慮したつなぎの施設の配置が必要です。

(2) 駐輪施設の適切な配置・整備

交通結節点には大規模な駐輪施設がこれまで整備されてきました。それだけでなく、商店街等においては小規模・分散配置が望ましい場合も多く、その利用のされ方に応じつつ、自転車の主要な走行動線上に、適切に配置される必要があります。

(3) 駐車場の戦略的な配置・整備

駐車場については、共同化・集約化等による適切な配置と整備を促進する施策が重要です。具体的には、公共交通のサービス水準を向上させる施策と連動したP&R

駐車場の整備を促進するべきです。なお、自動二輪車駐車場については、絶対的に量が不足しており、整備を促進することが急務となっています。

図-1



5. おわりに

これからの交通結節点の整備は、市民の日常的な移動に対し、徒歩、自転車、公共交通の選択が可能となるよう、異なる交通手段の円滑なつなぎによる移動性の確保が重要であります。

今後は、歩行者空間の復権、モビリティの確保という新しい視点に則り、より使いやすく、デザインに優れた、親しみのわく交通結節点の整備が図られることを期待します。

3

事例紹介（4地区）

3-1 交通結節点と周辺のまちづくり

岐阜駅周辺の一体的整備（連続立体交差事業、駅前広場整備、再開発事業）

岐阜県都市建築部街路公園課

1. はじめに

岐阜市中心部に位置する岐阜駅周辺地区では、岐阜県と岐阜市が連携して、岐阜都市圏の拠点、さらには名古屋大都市圏から人々を呼び込む魅力ある地区の形成を目指し、交通結節点という優れた立地条件や都市機能・社会資本の集積を活かしつつ、新たな活力を生み出す機能や総合的な居住環境の整備に取り組んでいます。

2. 連続立体交差事業

岐阜駅周辺地区では「JR東海道本線」が東西に横断しているほか、「JR高山本線」「名鉄名古屋本線」「名鉄各務原線」が交錯しており、これらの交通機関は、岐阜市の発展に重要な役割を果たしています。

しかし、踏切による交通の遮断は、交通渋滞の原因であるばかりでなく、市街地の一体的な発展に大きな障害となっています。こうした問題を解決するため、岐阜県では鉄道と道路を立体交差化する「岐阜駅周辺鉄道高架事業」を進めています。

JR線の高架化は、昭和55年に都市計画決定され、昭和

56年に事業着手し、平成10年度に完了しました。高架化区間は、東海道本線の本曾川・穂積間約5.0km及び高山本線の岐阜・長森間約1.5kmです。除去した踏切は13箇所、新設の都市計画道路を含め24箇所です。立体交差となりました。

これにより交通渋滞が緩和され地域分断が解消された中心市街地では、新たなまちづくりが進められています。

3. 駅前広場整備事業

岐阜市は、にぎわいのある交流空間の創出、交通結節点としての利便性・快適性の向上、また岐阜都市圏の玄関口としてふさわしい顔づくりを目指し、岐阜駅北口駅前広場を整備しています。

整備にあたっては、岐阜市が誇る自然景観や鶴飼、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が駅前広場に丹念にしつらえられています。

このようなしつらえで、岐阜市を訪れる人々を「おもてなしの心」で迎えるとともに、「岐阜とはいかなる都市で何を大切に作る街なのか」「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ことができる駅前広場づくりを目指し、市制120周年である平成21年度の完成に向けた整備が進められています。

4. 再開発事業

駅周辺での新たな賑わいの拠点を創出するため、岐阜県と岐阜市が連携して市街地再開発事業による都市再生の促進を支援しています。

平成19年10月には、都心居住住宅、福祉・医療等施設、放送局、商業施設を一体化した再開発ビル「岐阜シティ・タワー 43」がグランドオープンし、駅周辺の商業・業務機能の強化、都市居住機能の導入、更には歩行者用デッキとの一体整備による回遊性の向上等が図られました。

引き続き、周辺で進む問屋町西部南街区、岐阜駅東地



区等における市街地再開発事業を重点的に支援し、駅前広場と一体となった総合的なまちづくりを進めています。

5. おわりに

連続立体交差事業、駅前広場整備、再開発事業の一体

的な整備により、岐阜駅周辺地区は、県都にふさわしい玄関口として、交通結節機能の強化、にぎわい空間・環境空間の創出及び質の高い都市居住環境の形成がなされ、岐阜のシンボルとして飛躍的な発展が期待されます。

さらに「岐阜駅周辺鉄道高架事業」では、JR線に引き続き、名鉄名古屋本線の高架化について、住民参画のもと都市計画決定に向けた準備を進めています。

3-2 シビックコア地区整備計画による市街地整備と交通結節点整備・機能向上

～鉄道とバスにおける乗継ぎのシームレス化 広島県廿日市市建設部施設整備課

1. はじめに

廿日市市は、広島市の西隣に位置する人口約12万人の都市です。

平成15年と平成17年の二度の合併を経て、世界文化遺産である「安芸の宮島」を有する広島都市圏西部地域の拠点都市として発展しています。

市の東側に位置する広島市寄りの地域には、中心となる市街地が形成されており、山陽自動車道、国道2号バイパス、といった主要幹線道路や、JR西日本山陽本線と広島電鉄宮島線の軌道交通を有しており、広域的な交通条件に恵まれた地域となっています。

特に、広島電鉄は、低床型の車両を積極的に導入するなどにより、高齢者を中心に気軽に利用できる交通機関の一つとなっています。

その広島電鉄宮島線の駅の一つである「平良駅」は、シビックコア地区整備が進む新宮地区にあり、現在は「廿日市市役所前駅」と改名されましたが、この駅に通じる道路として整備されたのが平良駅通線です。

において、シビックコア地区の形成を目指してまちづくりを進めています。

この新宮地区は、都市的なにぎわい、快適な空間、良好な景観を備えた拠点性の高いまちづくりを進めており、平良駅通線は地区の骨格となるシンボルロードの一部として位置付けられ、交通結節点機能強化を図る路線として街路事業により整備が行われました。

沿線には、市役所、文化センター、総合健康福祉センター、都市計画公園、新宮中央公園などが整備されています。

図-1 シビックコア地区の基本構想図



2. 新しい市街地整備と交通結節点整備

市では、新しい都市の中心として、広域的な交通条件に恵まれた新宮地区

3. 新しい交通結節点の誕生

こうしたなかで整備された平良駅通線ですが、一番の特徴は鉄道ホームとバス停が一体となって整備された駅前交通広場です。

この交通広場は、街路事業によるバスの発着場を含む広場として計画されましたが、鉄道とバスの乗り継ぎ負担を軽減するため、幹線鉄道等活性化事業の乗継円滑化工事や、まちづくり総合支援事業に採択されることにより下りホームの移設や構内踏切と通路の設置などを行うことができました。

こうしたことにより、相互に事業効果を高めることができ、鉄道とバスを新たに繋ぐ施設となり、交通結節点の機能を発揮することとなりました。

特に下りホーム側については、歩道であるバス停とホームを一体化し、バス停からホームへの上屋を連続させ、歩行者動線の短縮化を図るなどにより、段差がなく、雨の日も傘なしでスムーズな乗り換えが可能となり、シームレス化の実現がなされました。

平成18年6月に「平良駅」は新しく「廿日市市役所前駅」として生まれ変わり、これまで乗り入れができなかった民間バスや「さくらバス」と呼ばれて市民から親しまれているコミュニティーバスが乗り入れ、当駅は高い交通の拠点性を形成し、交通結節点機能が格段に向上いたしました。

新しい交通拠点が形成されたこの駅周辺の整備をきっかけに、市民に身近で気軽に利用できる交通機能の整備を進めることにより、コンパクトで住みやすいまちとしてさらに飛躍することが期待されます。

3-3 名古屋の都心部におけるまちづくり

～オアシス21の整備について～ 名古屋市住宅都市局都市再生推進部都市再生推進課

1. はじめに

名古屋の都心部は、「名古屋駅周辺地区」と「栄周辺地区」の2つの核から形成されています。

名古屋駅周辺地区は、JR、名鉄、近鉄など複数の鉄道などが集中する名古屋の玄関口になっています。一方、戦災復興土地区画整理事業により生み出された100メー

ル道路に代表される豊かな公共空間と大規模な地下街を持つ栄周辺地区は、名古屋駅とはまた異なるにぎわいを見せているところです。

今回紹介する「栄公園地区（広場ゾーン）」（以下、「オアシス21」）は、名古屋の都心・栄に位置し、この地下街に隣接する地区に立体型公園という新しいコンセプトに基づき、貴重な都市空間を地上・地下を含めて有効に活用することにより、都心のにぎわいを相乗的に高めていくことを目指した施設で、平成14年10月にオープンしました。



2. オアシス21の整備

(1) 事業化の経緯

栄公園地区の再整備計画は、当時、栄公園と隣接する愛知県文化会館とNHK名古屋放送会館の老朽化と施設拡充のための建て替え計画を機に、両施設と公園の敷地を入れ替えて、それぞれ「広場ゾーン」「文化施設ゾーン」として再整備するという内容で昭和61年4月、名古屋市、愛知県、NHKの間で覚書として結ばれました。「オアシス21」は、この「広場ゾーン」の愛称として、市民等からの応募6,609件の中から公募で付けられた名称です。

「オアシス21」の整備計画については、将来的なバスターミナル需要の変化や景気後退による市の財政状況の変化などによって、計画の大幅な見直しが必要となり、平成

9年に整備計画基本計画を策定いたしました。

工期短縮、コストの縮減、より魅力的な施設整備、店舗の確実な誘致などを実現するために、従来型の事業の進め方ではなく、民間のノウハウをより活用するため、提案競技を採用しました。この提案により、オアシス21は「水の宇宙船」「銀河の広場」「緑の大地」「バスターミナル」の4つのフロアから構成される複合施設となりました。

図-1 オアシス21整備前後の概念図

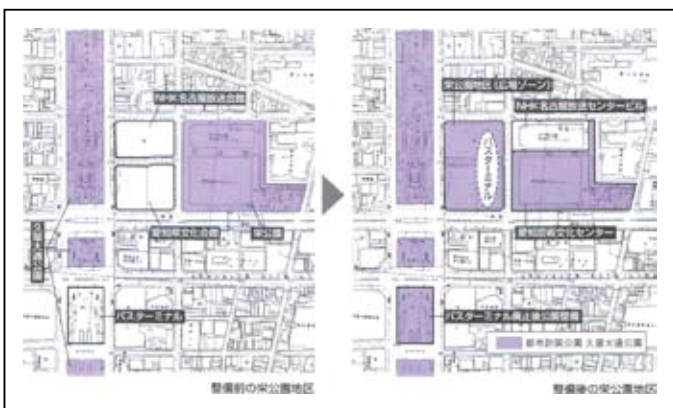
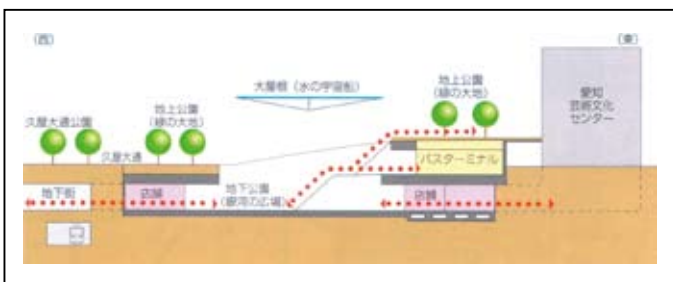


図-2 オアシス21断面図



(2) 事業効果

オープン後の来場者は休日が6~7万人/日、平日4~5万人/日にも上り、予想以上のにぎわいがありました。オープン後6年を迎える現在でも、1日あたり、休日では約4万人、平日で約2~2.5万人、年間1,300万人を超える来場者を迎えています。



また、地下広場では、さまざまなイベントが開催され、年間のイベント開催日数、入場者数は、平成19年度でそれぞれ226日、約300万人にのぼっており、都心の交流空間として中心的な役割を果たしています。

(3) 歩行者回遊性の向上

愛知芸術文化センター、NHKビル、地下街、地下鉄駅などの周辺施設を立体的に結び付け、地上・地下の連絡通路を設けたことなどにより、人の回遊性を重視した魅力ある都市空間が形成されていることが特色です。

バスターミナルは、自然光をとりこんだ半地下 (床面-1.5m) に整備され (面積6,200㎡)、乗車バス10、待機バス7を配置し、券売所、店舗も配置しています。

このバスターミナルの特徴は、バスの乗車場と待合スペースはガラス壁で仕切られ、バス到着時に扉が開閉可能となるホームドア方式を採用している点で、明るく広々とした快適な待合スペースを提供しています。また、地下鉄栄駅・久屋大通駅や名鉄栄町駅と地下通路で繋がり、利便性の高い名古屋の新しい交通拠点となっています。



栄バスターミナル内写真

3. 終わりに

名古屋のまちは、愛・地球博と中部国際空港の二大プロジェクトを契機に、都市基盤の整備をすすめてきました。空港開港・博覧会終了後もミッドランドスクエアをはじめとする超高層ビルが相次いで完成を迎え、都心のまちなみが大きく変貌してきています。

このように変化を続ける名古屋都心ですが、平成22年には、名古屋開府400年を迎えるとともに、COP10を誘致し、21世紀のキーワードである「環境都市」に向けて新たな歩みを始めています。築城以来、先人達により着実に整備されてきたまちの魅力を、市民、企業、行政のパートナーシップで一層高めていくことが今後の課題と考えています。

3-4 交通結節点と市民生活の拠点としての機能が一体整備された複合駅舎

北海道岩見沢市

岩見沢市建設部都市整備課

1. はじめに

岩見沢市は道央圏に位置し、札幌市から東方約40kmの石狩平野東部にあり、空知地域の炭鉱開発が進む中、4本の鉄路が交わる「鉄道のまち」として発展してきました。

昭和40年代後半からの相次ぐ炭鉱閉山により2線が廃止され、函館本線と室蘭本線のみとなりましたが、鉄道のまちとしての歴史は今も市民の心に刻まれています。農業が主産業ですが、現在は南空知圏の商業都市として、また、大学も有する行政・教育等の中心都市としての役割も担っています。

2. 岩見沢駅周辺地区の概要

岩見沢市では、長年JR函館本線により分断された南北市街地の均衡ある発展が懸案事項となっていました。平成12年12月に岩見沢駅舎が焼失したこともあり、平成17年度よりまちづくり交付金を導入し、JR駅舎と市施設を合築した複合駅舎、鉄道を跨ぐ南北自由通路、自転車駐車場等の整備を平成20年度の完成を目指して進めています。



岩見沢駅周辺の整備イメージ図

3. 交通結節点機能の整備・改善

駅舎はまちの顔として市民の期待が大きく、平成17年3月に全国規模の公募型建築デザインコンペを実施し、最優秀作品に基づいて実施設計が行われました。平成19年6月に第1期工事が完了し、JR岩見沢駅が開業しています。岩見沢の歴史と文化を象徴する、赤レンガと古

レールという2つの素材を用いたデザインで、自由通路の昇降棟を加えると全長137mとなるファサードは、岩見沢の新しいシンボルとなることが期待されています。

岩見沢駅は1日約9,500人が乗降する駅舎で、今まで南側からしかアクセスできませんでしたが、南北自由通路と駅北駅前広場及び既存道路との連絡道路を整備することで、北側の市街地からもアクセスできるようになります。また、約1,400台の駐輪台数に対応して、駅東、駅西、駅北の3か所に自転車駐車場を整備します。

4. 市民生活の拠点としての複合駅舎

岩見沢市の中心市街地は空き地や空き店舗が増えるなど空洞化が目立ってきており、中心市街地活性化の一環として、複合駅舎には市役所の窓口である市民サービスコーナー、市民ギャラリー、情報コーナー、観光物産展示販売コーナー等を設置します。情報コーナー（I・B・O・X）は、北海道教育大学岩見沢キャンパスとの連携により、学生と市民との文化・スポーツ等交流活動の情報発信スペースとなります。

また、駅利用客の滞留や交流の場としてセンターホールが整備され、小規模なイベントなども実施可能となることから、南北市街地住民間の交流拠点としても期待されています。

さらに、駅舎の外壁に市民団体が全国から募集した刻印レンガ4,777個を用いたり、市施設に北海道にゆかりのある古レールを展示するなど、まちを訪れる人々と市民との交流の場となるよう配慮しています。



複合駅舎第1期（JR岩見沢駅）

5. おわりに

幅広い世代の市民が集い、市民の文化や情報を発信し、交流のステージとなるような複合駅舎を目指して、現在オープン準備を進めています。

「第20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20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34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20年3月28日）及び第2次審査（平成20年5月8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20年6月11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：大阪都市計画都市高速鉄道 JR阪和線連続立体交差事業

表彰対象者：大阪市建設局

都市名：大阪市

事業主体：大阪市

事業概要

○本事業は、鉄道を高架化することにより、踏切を除却し、踏切において発生していた深刻な交通渋滞や踏切事故を解消し、交通環境の改善や高架下の有効利用などを含めた地域の活性化を図る事業であり、阿倍野区文の里4丁目付近から住吉区杉本3丁目付近の間で5路線の幹線道路と交差する約4.9kmの区間を高架化し、12箇所の踏切（うち11箇所の開かずの踏切）を除却するものである。

○事業延長：4,860m 総事業費：約800億円

表彰理由

本事業の完成により、踏切交通遮断量全国ワースト10のうちの3踏切が除却され、大阪市内の踏切交通遮断量の約1/4が減少した。これにより、深刻な踏切事故（毎年発生）の解消と慢性的な交通渋滞が解消され、大幅な環境改善や安心・安全なまちづくりの形成に多大な効果が発現されたことが高く評価された。また、高架下を有効に利用して、商業施設や駐輪場を整備するなど、良好な空間形成を図ったことも評価された。

さらに、平成7年の阪神大震災後、計画決定時における阪神高速道路との一体構造物に対する耐震安全性への不安の高まりなどの要因により着工が遅れていたが、踏切における渋滞や事故の多発など深刻な状態を早期に解消するため、関係機関や周辺住民と根気よく調整を図り、阪和線の高架化工事と阪神高速道路を分離して先行着工し、完成させたことに対する事業者の姿勢についても高く評価された。



り、明治初期から末期に建築された重厚な蔵造りの町家を中心とした歴史的建造物が数多く保存されている。この地区の中央に位置している中央通り線を整備することにより、街区道路6路線を含め歴史的な町並みや道すじの保全・地域の魅力の向上や活性化を図ろうとするものである。昭和63年度に、地元住民によるまちづくりの協定「町づくり規範」が策定されて以来、本路線では電線類地中化町並みの保存のための都市計画幅の縮小変更などを行ってきており、今回、中央通り線においては、歩道の幅員を確保する目的から車道幅員を必要最小限とし、歩道を石張り舗装の整備を行った。周辺の街区道路についても、電線類地中化及び石張り舗装の整備を行った。

○事業延長：1,301m（411m） 幅員：4～11m（9～11m）
総事業費：約11.3億円（約1.8億円）

表彰理由

本事業の完成により、街区道路6路線を含め、歴史的な町並みの保全、地域の魅力の向上、活性化などが図られたことが高く評価された。また、歴史的な町並み保全に向け、地元住民と一体となった委員会の設置や街づくりの規範を制定し、約20年の歳月をかけ、粛々と整備を進めてきた事業者の姿勢なども高く評価された。さらに、今後の街づくりの見本となる歴史的な街並み形成の事例とし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：都市計画道路富山ライトレール線整備事業（特殊街路）

表彰対象者：富山県富山市

都市名：富山市

事業主体：富山県富山市

事業概要

○本市では、人口減少・超高齢社会の到来や環境問題が深刻化する中で、持続可能な都市を実現するため、これまでの自動車利用を中心とした拡散型の都市から公共交通を活用し都市機能を集約した「コンパクトなまちづくり」が求められています。幸い本市には、地方都市としては恵まれた鉄軌道があり、この既存ストックを有効に活用して、高齢者を含め誰もが自動車を使わなくても安心して快適に暮らせるまちづくりを目指すこととしております。今回の富山ライトレール線整備事業は、既存の富山港線を路面電車化し、身近な公

全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：川越都市計画道路事業3・4・3号中央通り線ほか6路線

表彰対象者：埼玉県県土整備部道路街路課・川越市建設部街路課

都市名：川越市

事業主体：埼玉県・埼玉県川越市

事業概要

○川越市の「歴史的地区環境整備街路事業地区」（約130ha）内にある約7.8haのエリアは、重要伝統的建造物群保存地区に指定されてお

公共交通機関として再生を図るものであり、北陸新幹線富山駅の整備や富山駅付近連続立体交差事業の完成後に、新たな富山ライトレール線が鉄道高架下を通り、駅南の既存の路面電車と接続されれば、鉄軌道の南北軸が構築され、本市の公共交通ネットワーク形成と中心市街地の活性化に大きな役割を果たすものである。

○軌道路盤・路床工（制振軌道）：L=1,100m W=3.0m
八田橋上部工鋼製下路桁橋：L=33m W=4.0m

表彰理由

本事業の完成により、これまでの自動車利用を中心とした都市構造から、公共交通を活用したまちづくりの形成と中心市街地の活性化に大きく寄与したことが高く評価された。また、既存ストックを最大限有効活用して、身近な公共交通機関として再生を図り、環境に配慮した整備を行ったことも高く評価された。



優秀賞

表彰事業名：県中都市計画道路郡山駅庚垣原線整備事業

表彰対象者：福島県土木部

都市名：郡山市

事業主体：福島県

事業概要

○県中都市計画道路郡山駅庚垣原線は、JR郡山駅と郡山市西部を結ぶ延長約8kmの幹線道路であり、駅、市役所、学校、公園、運動施設の公共施設や商業施設が集積しています。JR郡山駅から国道4号までの本事業区間には商業施設が集積し、交通量が多いうえに、バスやタクシー、荷下ろしのトラックなどの停車により、慢性的な交通渋滞が発生し、円滑な交通の阻害となっており、歩道内では、障害物が歩行者の通行の妨げになっていました。これらの問題を解消するとともに、郡山駅前のシンボルロードとして、地元商店街のアーケード改修と併せ、中心市街地の活性化に寄与する整備を実施しました。本事業は、郡山駅前から国道4号までの350m区間を整備したものです。当該区間は並行する大町横塚線に交通量を転換し、車線を6車線から4車線に減らすことで、バスやタクシーの専用停車スペース及びトラックなどの荷下ろしスペースを整備し、交通の秩序化を図りました。また、歩道のバリアフリー化と電線類の地中化を実施し、商店街と協力して整備することにより、歩行空間の快適性を向上させました。

○事業延長：0.35km 幅員：30m 総事業費：約14.8億円



表彰理由

本事業の完成により、駅前のメインストリートに相応しい、バスやタクシーの専用停車スペース及びトラックなどの荷下ろしスペースが効果的に整備され、交通の秩序化と快適な歩行者空間の整備が図られたことが高く評価された。また、タウンミーティングや地域との意見

交換を重ね、郡山駅前のシンボルロードに相応しい道路整備等の検討を行うとともに、交通社会実験を繰り返し、歩道の幅幅や駐車スペース等の設置・アーケード改修など住民との合意形成と関係機関との総合的な調整を図りながら、事業を進めてきたことも高く評価された。

優秀賞

表彰事業名：近鉄名古屋線・JR関西本線連続立体交差事業

表彰対象者：名古屋市緑政土木局道路部橋梁課

都市名：名古屋市

事業主体：名古屋市

事業概要

○この事業は、名古屋駅から西へ中村区と中川区の区界を並行に運行し、四日市方面とを結ぶJR関西本線と近鉄名古屋線を黄金橋付近から庄内川付近までの間、延長約3.5kmを2路線同時に高架化する事業です。本事業により、15か所の踏切が除却され、交差道路は都市計画道路3路線を含む20か所を新設しました。併せて、側道としてJR側4路線・近鉄側3路線の計7路線の都市計画道路の整備も実施しました。八田地区においては、本事業に併せて近鉄とJRの両駅を地下鉄八田駅付近に移設し、地下連絡や立体横断施設などで連結し、さらに自動車やバスの発着などが可能になる駅前広場の整備を行うことにより総合駅が完了しました。

○事業延長：約3.5km 総事業費：約660億円

表彰理由

本事業の完成により、慢性的な交通渋滞の解消と南北方向の交通改善や鉄道で分断されていた地域が一体化され、市街地の活性化が図られたことが高く評価された。また、八田地区において、本事業に併せて近鉄とJR及び地下鉄八田駅とを集約化したことにより、乗り継ぎが容易となったことや駅前広場を整備したことにより、地域の活性化が図られたことも評価された。



特別賞

表彰事業名：弘前都市計画道路3・3・3号下白銀町福村線道路改築事業

表彰対象者：青森県土木整備部都市計画課

都市名：弘前市

事業主体：青森県

表彰事業名：高島都市計画道路3・4・2号中央通り線外1線改築事業

表彰対象者：山形県

都市名：東置賜郡高島町

事業主体：山形県

表彰事業名：八王子都市計画道路3・4・57号並木町横川線街路事業

表彰対象者：八王子市道路事業部

都市名：八王子市

事業主体：東京都八王子市

表彰事業名：都市計画道路山手幹線（神崎・戸ノ内）

表彰対象者：兵庫県阪神南県民局

都市名：尼崎市

事業主体：兵庫県

表彰事業名：日南都市計画道路3・4・15山瀬東郷線街路整備事業

表彰対象者：日南市建設課

都市名：日南市

事業主体：宮崎県日南市

表彰事業名：三宮駅南交通広場および三宮駅前東線（三宮駅前第1地区都市再生事業）

表彰対象者：神戸市都市計画総局

都市名：神戸市

事業主体：神戸市

環境に配慮した豊田市の都市交通

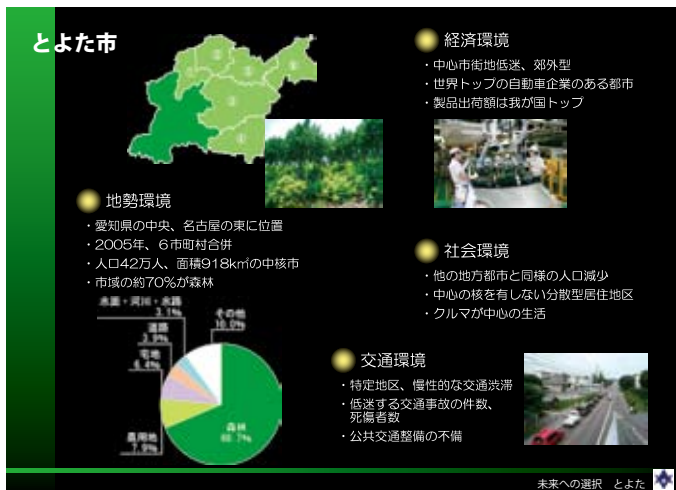
豊田市都市整備部専門監
加藤 泰

1. はじめに

豊田市は、複数の地域核が点在する分散型の都市構造であり、市民生活における自動車交通の依存傾向がきわめて強く、また活発な経済活動を背景に物流交通も増加しており、交通渋滞の慢性化や交通事故の多発といった問題を抱えています。

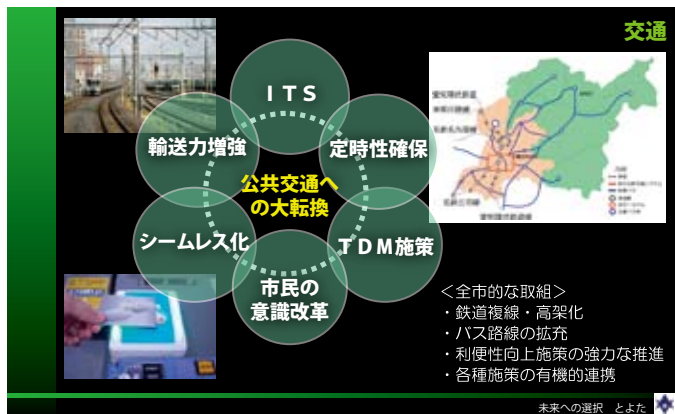
自動車産業とともに発展してきた“くるまのまち・豊田市”が今後も活力を維持していくために自動車交通と調和する理想的な公共交通のあり方を先導的に追求しながら、産業界の先進的な展開と連携した「交通まちづくり」を推進していくことが重要となっています。ここでは、公共交通（バス交通など）の基本的な考え方について紹介します。

図-1 豊田市の現況



ス優先・専用レーンや信号制御の高度化（PTPSなど）による定時性の確保など、利便性を向上させ、利用者的大幅な拡大を図ります。中長期的には、需要に応じた連結運転や自動走行が可能な新たな交通システムへと進化させていくこととしています。

図-2 豊田市の公共交通（バス交通）



(2) 「人」を優先した都心の交通システム

駅を核とした中心市街地では、マイカーの乗入れ制限、歩行者優先のバリアフリー化された都市空間の整備、ITSを活用した歩行者のシームレスな移動を支援する情報提供や共同荷捌き駐車場の整備などを行い、「人」優先の都市空間を実現し「見える化」を図ります。特に駅前通りにおいては、パーソナルモビリティの導入や自転車の通行も視野にいれたトランジットモール化を図り、シンボルロード化します。また地区内や共同住宅においてプラグインハイブリッド自動車や自転車を共同利用する仕組みを構築し、都市における新しいライフスタイルを発信していきます。

図-3 都心の交通システム



2. 基本的な考え方

本市の分散型都市構造を踏まえ、少子高齢化への対応や効率的な都市経営も視野に入れ、「核」への機能集約・高度化と多核ネットワーク型都市構造を支える交通体系を構築することとしています。都心及び地域核の拠点間においては、市民や企業と連携しながら基幹バス運行し、さらに公共交通の活性化により移動手段の選択肢を増やすことにより、車と公共交通を賢く使う社会への変革を目指します。また、都心においては、最先端の技術を活用した交通システムの導入を先導的・集中的に展開することによりシンボリックなエリア形成を図ります。また、歩行者・公共交通優先エリアを整備することで“だれもが安全・安心・快適に回遊できる都心”の創出を目指します。

(1) 公共交通（おいでんバス）

本市が運行する基幹バス、地域バスにおいては、市民や企業と行政、さらにバス運行事業者が一体となって、バス運行エリアや路線の拡充・拡大を図るとともに、拠点となるバス停周辺でのパークアンドライド駐車場の整備、バス停の機能充実、バス運行情報の提供、デマンドバス化、共通ICカードの導入、バ

3. まとめ

こうした取り組みは、CO₂削減、つまり、低炭素型社会実現のためにも不可欠となります。市民一人一人が当事者意識を持ち、自らのライフスタイルと、人と車と社会、環境の係わり方を見つめ直し、自主的・積極的に行動していくことにより初めて実現できるものと考えています。

駅構内の通路を利用した「開かずの踏切」対策について

国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課整備室 課長補佐 東 智徳
 (財) 国土技術研究センター調査第三部長 美濃部 雄人
 (財) 国土技術研究センター調査第三部 主任研究員 伊東 孝祐

1. 駅構内の自由通行実験について

国土交通省では「開かずの踏切」等における踏切事故や交通渋滞、市街地の分断等の解消を図るために、道路整備の一環として、踏切の除却を行う「抜本対策」を重点的に推進しています。また除却までに時間を要する踏切については、踏切通行の安全性の向上等を図る「速効対策」をあわせて推進しているところです。このたび「速効対策」の一つとして安全性の向上や交通円滑化、イライラ感等の不満解消を目的として西武鉄道新宿線都立家政駅の「開かずの踏切」において、駅構内部の横断通路を利用した通行実験を行いましたのでご紹介いたします。

本実験は、西武鉄道の協力のもと、踏切の通行者に対して、安全な歩行空間の確保等を図るために、踏切の迂回路として駅改札内の横断通路の通行券を無料で配布し、駅構内通路を自由に通行できるようにしたものです。通行実験は平成20年2月4日から22日までの平日14日間、各日午

図-1 通行実験の概要

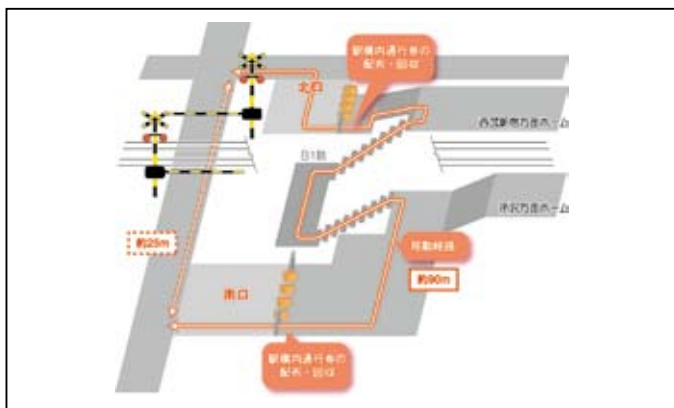


写真-1 通行券配布の様子



前7時から午前9時までの2時間実施しました。通行券の配付・回収にあたっては地元の方々（都立家政商店街振興組合、若宮三丁目町会、鷺宮三丁目町会、ことぶき・さぎのみや）の参加・協力を頂いております。

2. 地域の方々より大変好評

実験期間中の延べ利用者数は194人、1日の平均利用者数13.9人でした。このうち、午前8時台の利用が多く、平均10.3人となりました。駅構内通路を利用した理由として最も多かったのは「踏切待ちの影響を受けずに通行できる(55%)」であり、本実験により、駅構内を通行された方はもとより、通行しなかった方、鉄道を利用されている多くの方々より、今回の通行実験については、大変高い評価を頂きました。

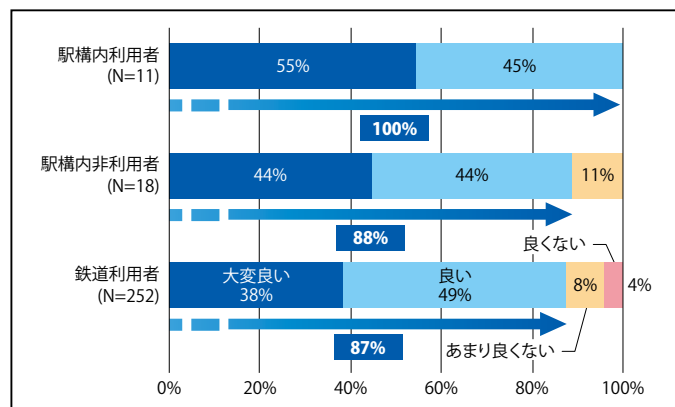
本実験の改善に向けて駅構内通路の利用者より最も多かったご意見は「ICカード等の活用により駅構内通行券の受け渡しをなくす(73%)」であり、駅構内通路を利用しなかった方々においては「踏切待ち時間等の情報を表示する(74%)」でした。

3. 柔軟で機動的な踏切対策の推進

踏切の安全対策等は早期に行うことが必要です。地域と鉄道事業者等の連携・協力により、既存ストックを有効に活用する本取組は、これからの踏切対策の1つの姿として期待されるところです。

今後もハード整備だけではなく柔軟で機動的な踏切対策が各地域で展開されるよう、必要な支援方策の検討・充実等を図っていきたくと考えております。

図-2 本実験に対する評価



街路交通施設課の発足にあたって

平成20年7月1日、国土交通省都市・地域整備局街路課は、都市・地域整備局の組織再編に伴い、新たに「街路交通施設課」として船出いたしました。

我が国は既に人口減少時代に突入しており、今後、少子超高齢社会を迎えることは避けられない状況となっています。このため、都市においては市街地の拡大を極力抑制することが求められており、また、都市計画道路等の施設整備においても効率的・効果的な整備を進めるとともに、その活用方策について改善することが必要となっています。さらに、地球環境問題へ対応するため、過度な自動車利用を避け、徒歩、自転車、公共交通の利用を促進する交通環境を実現しつつ、都市を集約型都市構造へ再編していくことも重要な施策となっています。

これまで街路課は都市計画道路（街路）の整備を骨格に事業を展開してきており、平成16年までは、課の所掌する事業費のうち、約84%を都市計画道路整備に充てていましたが、上記の認識を踏まえて、近年、公共交通や交通結節点に関する事業を重視し、公共交通に関する予算を拡大させています（平成20年度予算においては約55%）。また、平成19年度には都市交通システム整備事業を創設するなど、一般

会計による公共交通への支援も充実させてきているところです。

また、平成18年度からは都市・地域総合交通戦略を推進しており、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られるよう、都市交通に係る施策をソフト、ハード一体となってパッケージ施策として進めています。これは、都市・地域整備局が所掌する都市交通施策、市街地整備施策等の方向性を一貫したものとするとともに、総合政策局、道路局、鉄道局、自動車交通局と協力して交通関係の施策をまちづくり関係施策と連携させて展開するものであり、引き続き、総合交通戦略の推進のための関係施策の充実を図ることとしています。

街路交通施設課では、都市交通に係る施設整備全般に取り組むとともに、都市交通のあり様やその実現方策についても取組を推進するため、以上のような施策展開の実績を踏まえ、交通施設等の整備に関する基本的かつ共通的な事項の企画及び立案に関する事務を一元的に所掌する課として新たに組織令を整備したところです。今後とも、都市交通に関する施策を積極的に推進してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

環境モデル都市の選定について

環境モデル都市の募集・選定は、世界の先例となる「低炭素社会」への転換を進め、国際社会を先導していくという第169回国会における福田内閣総理大臣施政方針演説（平成20年1月18日）を受け、「都市と暮らしの発展プラン」（平成20年1月29日地域活性化統合本部会合了承）に位置づけられた取組です。

この度、内閣官房地域活性化統合事務局では、総理大臣が有識者の参集を求めて開催する「地球温暖化問題に関する懇談会」の下に設けられた「環境モデル都市・低炭素社会づくり分科会」の助言を受けて、全国82件の提案の中から、提案内容が5つの選定基準（①大幅な削減目標、②先進性・モデル性、③地域適応性、④実現可能性、⑤持続性）を満たす下記6団体を「環境モデル都市」に選定するとともに

に、いくつかの基準で課題があるもののアクションプランの策定過程で解決し、基準を満たし得る7団体を追加選定の候補（「環境モデル候補都市」）とし、アクションプランの検討状況を見つつ改めて選定を行うこととされました。

- 環境モデル都市：横浜市、北九州市、帯広市、富山市、下川町（北海道）、水俣市
- 環境モデル候補都市：京都市、堺市、飯田市、豊田市、橿原町（高知県）、宮古島市、千代田区

今後、環境モデル都市へ必要な予算等の支援を優先かつ重点的に行うとともに、環境モデル都市の取組の拡大と世界に向けた情報発信のための体制づくりが行われる予定です。