

都市と交通

通巻84号

巻頭言：「水と緑の魅せる心豊かな庭園都市」
をめざして

～岡山市長 高谷茂男 1

特集1：平成23年度街路交通関係予算について 3

特集2：交通結節点の工夫

1. 交通結節点整備の推進に向けて 5

2. 高岡駅周辺整備とLRTとの結節 7

3. 協議会方式による三宮駅前東地下線の整備について 9

4. 新横浜駅周辺街づくりと交通結節点機能の拡充 11

5. 博多駅再整備について 13

資 料

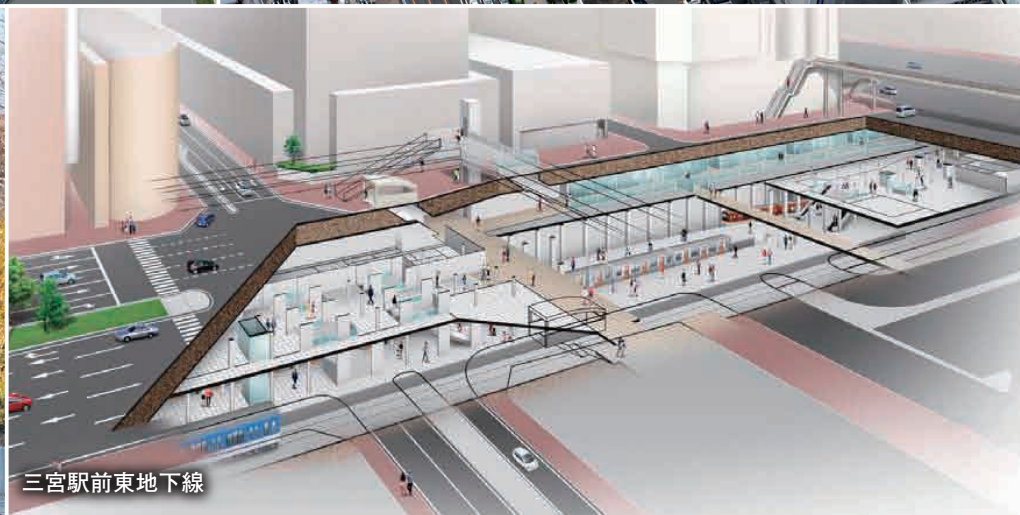
「自由通路の整備及び管理に関する要綱」について 15

トピックス

鹿島鉄道跡地のバス専用道化事業について 18

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



巻頭言

「水と緑の魅せる心豊かな庭園都市」をめざして

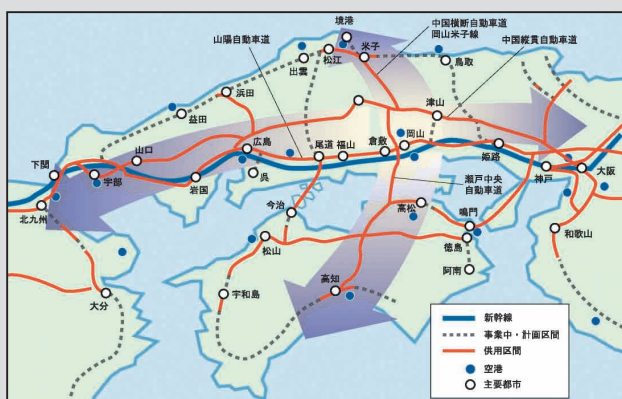
岡山市長
高谷 茂男



1. はじめに

岡山市は、瀬戸大橋、岡山空港、山陽自動車道など広域高速交通網の結節点であり、医療、福祉、学術・研究や教育などの分野で質の高い都市機能が集積した、人口70万人を有する中四国の拠点都市です。また、水と緑あふれる豊かな自然環境と温暖で晴れの多い気候、自然災害の少なさなどがあいまって、風光明媚で暮らしやすい都市となっています。

図－1 広域交通のクロスポイント



平成21年4月には、全国で18番目の政令指定都市に移行し、本市の都市づくりの指針である「岡山市都市ビジョン [新・岡山市総合計画]」において、豊かな水と深い緑という岡山の持つ特性をいかし、そこに暮らす人々が美しく心輝いていく「水と緑が魅せる心豊かな庭園都市」、また、医療・福祉・教育・交通の要衝という岡山の持つ強みをいかし、西日本圏域の発展と、そこに住む人々の幸せに貢献する「中四国をつなぐ総合福祉の拠点都市」という2つのめざす都市像を掲げ、政令指定都市としてのさらなる飛躍をめざして、岡山らしさをいかしながら、住みやすく活力あるまちづくりに取り組んでいるところです。

本稿では、こうした都市像実現に向けた取り組みの中で、昨年完成し、岡山の新しい顔にもなっている、岡山駅西口交通広場などの「岡山駅交通結節点事業」

と、現在取り組んでいる「岡山市都市交通戦略」についてご紹介させていただきます。

2. 岡山駅交通結節点改善事業

写真－1 岡山駅西口交通広場



岡山駅は、1日約15万人が利用する中四国地方有数の拠点駅であり、近畿と九州を結ぶ西日本の東西軸と、山陰、四国方面へ連絡する南北軸の結節点でもあります。

本市では、この岡山駅周辺を、広域交通結節点としての利便性と優位性を活かした広域交流ゾーンに位置づけ、これまでに岡山駅の東西地域を跨線橋で連絡する都市計画道路下石井岩井線の整備や、駅元町地区第二種市街地再開発事業など、地区の一体化・連携強化や岡山駅西口地区での拠点開発等に向けた取り組みを行ってきました。

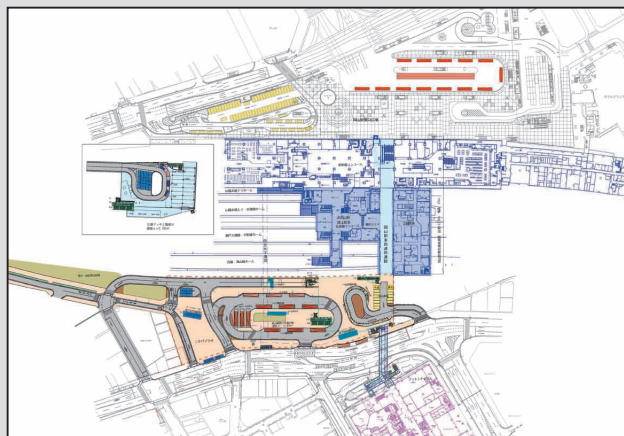
岡山駅交通結節点改善事業は、その総決算として、岡山駅東西連絡通路と、東口との機能分担を考慮した西口交通広場を整備したもので、平成18年10月には、東西連絡通路の部分供用開始と、岡山駅橋上駅舎の開業、平成19年8月には、東西連絡通路の全面供用を開始し、そして平成22年5月、西口交通広場の完成を迎えました。

本事業にあたっては、全ての世代の人に使いやすい施設整備をめざし、ユニバーサルデザインを強く意識するとともに、西口交通広場を二層構造とし、バス、タク

シー、自家用車など、全ての利用者が短い移動距離で自由通路にアクセスできるように設計いたしております。

本事業の完成により、岡山駅の交通結節点としての機能向上はもとより、駅の東西の回遊性向上や、西口周辺の更なる賑わいの創出にも寄与するものと期待しております。

図－2 岡山駅交通結節点改善事業 平面図



3. 岡山市都市交通戦略

本市では、車への依存度が極めて高く、都心周辺部等における慢性的な渋滞や、都心への過度の車の乗り入れ、公共交通の衰退等の各種交通問題が発生しており、過度に車に依存した交通体系から、人と環境にやさしい公共交通中心の交通体系への転換が大きな課題となっております。

こうした中、本市では平成21年10月、「岡山市都市交通戦略」を策定し、「都心と地域拠点との連携軸の強化」、「都心内の回遊性の向上」という2つの戦略目標を掲げ

ております。また、「誰もが利用しやすい公共交通」「人と環境にやさしいLRT」「岡山の気候や地形に適した自転車」の3つを本市にふさわしい交通と位置づけ、これらを活用した施策の推進に取り組んでいるところです。

加えて、都市交通戦略の推進母体として、岡山商工会議所と共同し、「おかやま都市交通戦略連携会議」を立ち上げ、街なか交通の問題やJR吉備線のLRT化、公共交通に対する市民コンセンサスの形成などについても議論をはじめたところです。

現段階では、「バスより車」という市民意識や、公共交通のある種の「分かりにくさ」等から、公共交通主体の交通体系への転換について、市民の理解が十分得られているとはいいがたい状況にあります。

そこで、速効性のある対策として、岡山駅前広場において、現在、事業者別となっているバスバースの方面別化など、公共交通の「分かりやすさ」向上のための施策や、モビリティマネジメント等による市民コンセンサスの形成に向けた施策に取り組むとともに、リーディング施策として、「走る：走行空間」「停める：駐輪、放置対策」「使う：コミュニティサイクル」など、「自転車先進都市おかやま」をめざした各種施策の総合的な展開にも取り組んでいるところです。

今後とも、本市の特性をいかした、本市にふさわしい交通体系を確立していきたいと考えています。

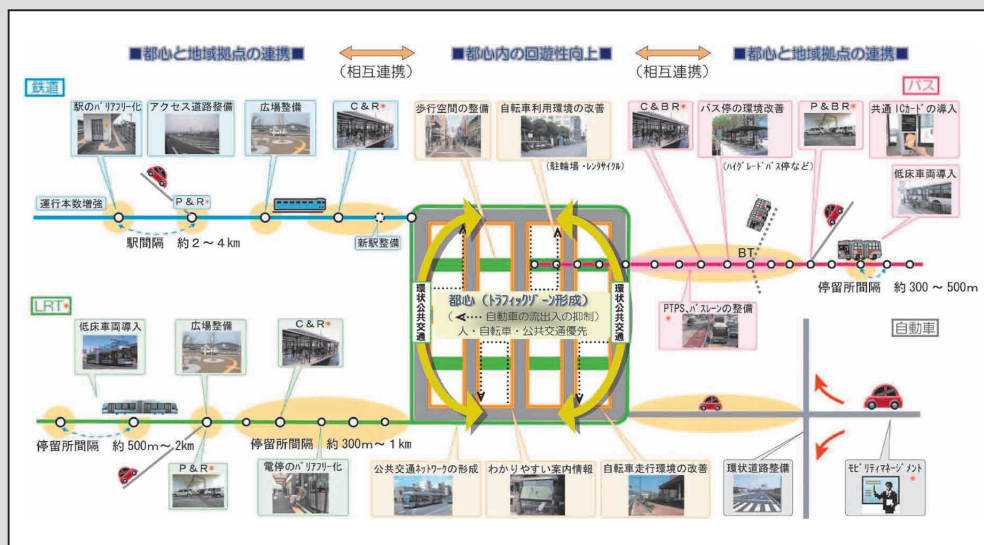
4. おわりに

地方自治体を取り巻く環境が年々厳しさを増す中、国と地方のあり方も、大きな転換点を迎つつあります。

本市といたしましては、今後とも、地方分権改革を

担うトップランナーたる政令指定都市として、また、中四国さらには西日本の拠点都市としての一層の発展に向けて、より主体的、効率的な都市づくりを進め、市民が「岡山に暮らしてよかった」と思えるまち、そして国内や世界の国々からも「岡山に行って住みたい」と思われるまちの実現をめざして果敢に挑戦してまいります。

図－3 岡山市における公共交通整備にむけたパッケージ施策イメージ



1. 平成23年度都市・地域整備局関係予算事業費・国費総括表

(単位：百万円)

区 分	平成23年度（A）		前年度（B）		倍 率（A/B）	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
下 水 道	16,817	11,261	81,852	49,624	0.21	0.23
国 営 公 園 等	40,641	33,132	48,768	36,209	0.83	0.92
う ち 国 営 公 園 整 備	17,359	17,359	16,306	16,306	1.06	1.06
う ち 国 営 公 園 維 持 管 理	11,318	11,318	11,375	11,375	0.99	0.99
都 市 環 境 整 備	140,761	13,219	129,762	4,643	1.08	2.85
市 街 地 整 備	140,560	13,152	128,349	4,001	1.10	3.29
都 市 水 環 境 整 備	201	67	1,413	642	0.14	0.10
都 市 水 環 境 整 備 事 業	—	0	—	5	—	—
緑地環境整備総合支援事業	201	67	1,413	637	0.14	0.11
土地区画整理事業資金融資（住宅対策）	5,808	0	1,668	0	3.48	—
一 般 公 共 事 業 計	204,027	57,612	262,050	90,476	0.78	0.64
災 害 関 係	868	538	868	538	1.00	1.00
都 市 災 害 復 旧 事 業	368	288	368	288	1.00	1.00
特 殊 地 下 壕 対 策 事 業	500	250	500	250	1.00	1.00
行 政 経 費	7,166	4,728	9,963	6,119	0.72	0.77
合 計	212,061	62,878	272,881	97,133	0.78	0.65

- 〈備考〉 1. 本表の一般公共事業は、直轄事業、国庫債務負担行為（過年度分）、補助率差額等の計数である。
2. 本表のほか、社会資本整備総合交付金〔国費〕1,753,870百万円（0.80）がある。
3. 本表の平成23年度には、「元氣な日本復活特別枠」分が含まれる。
4. 内閣府に地域自主戦略交付金（仮称）が計上されている。

2. 平成23年度街路交通施設課関係予算新規・拡充事項

環境対応車を活用したまちづくりの調査（先導的都市環境形成促進事業）

(1) 背景・目的

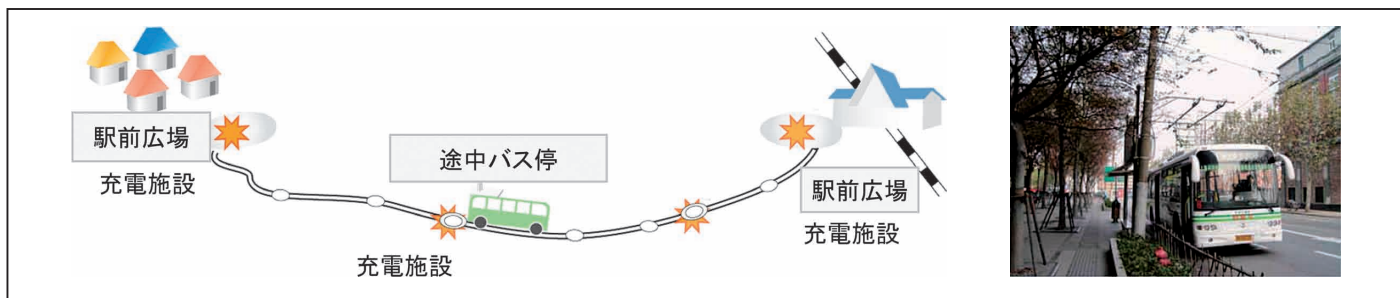
我が国における総CO₂排出量の約5割が都市における社会経済活動等に起因することから、都市機能のまちなかへの集積を行いつつ、環境施策を集中的に実施し、低炭素都市（エコタウン）の実現を図ることが急務です。

このため、集約型都市構造の実現に資する拠点的市街地等において、地区・街区レベルにおける先導的な都市環境対策を強力に推進します。

(2) 概 要

電動バス等の環境対応車について、多様な充電方法によるバス停の構造や走行空間等の実証実験を行い、技術基準等を作成します。

図-1



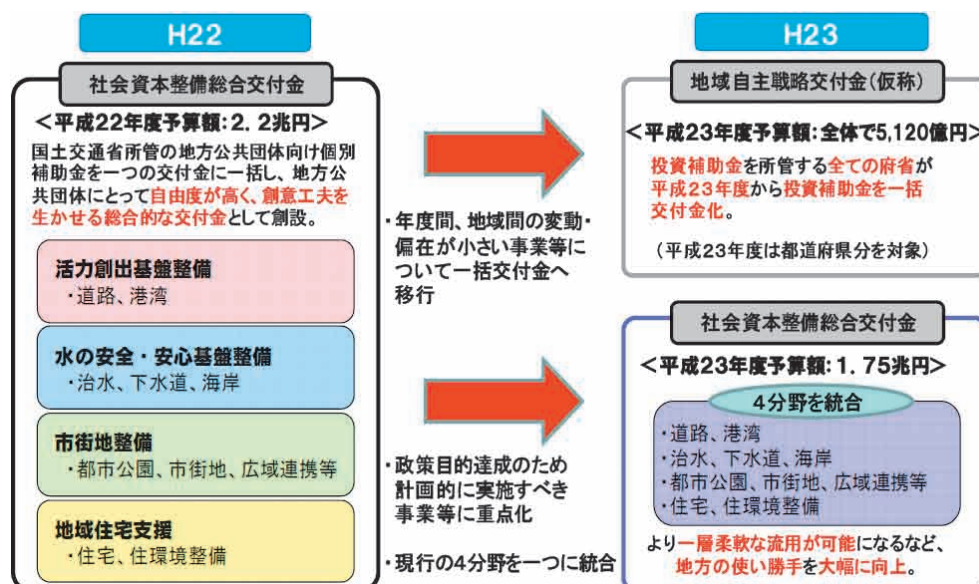
◆参 考

・一括交付金化への対応

平成23年度より投資補助金を一括交付金化することに伴い、社会資本整備総合交付金の都道府県分のうち、年度間、地域間の変動・偏在が小さい事業等について、「地域自主戦略交付金（仮称）」に移行し、社会資本整備総合交付金を政

策目的達成のため計画的に実施すべき事業等に重点化します。

また、社会資本整備総合交付金の現行の4分野（活力創出基盤整備、水の安全・安心基盤整備、市街地整備、地域住宅支援）を統合することにより、より一層柔軟な予算流用を可能とするなど、地方の自由度・使い勝手をさらに向上します。



・社会資本整備総合交付金のうち地域自主戦略交付金の対象となる主な事業

（地域主権戦略室作成資料より関係部分を抜粋）

（都道府県が行うもの・基幹事業）

道路

- ・道路の新設・改築（小区間の改良事業・交通安全事業・無電柱化事業）

＜小区間の改良事業として、以下の事業を想定＞

- ・特殊改良、局部改良、老朽化橋梁の更新等
- ・道路の修繕

・配分スケジュール等

（地域主権戦略室作成資料より関係部分を抜粋）

平成23年度においては、以下のとおりとする見込みである。

【1次配分】

継続事業を円滑に実施できる配分とするため、初年度は、全体の9割程度を目途に、継続事業の事業量等による配分を行う。

また、交付限度額は、予算及び予算関連法案成立後速やかに通知する。

【2次配分】

初年度は、全体の1割程度を目途に、客観的指標に基づく配分を導入する。

当該配分は、慎重な検討を要することから、7月を目途に交付限度額を通知する。

配分算定式は、恣意性のない客観的指標を基に作成することとし、補助率の嵩上げ等、条件不利地域に配慮している現行制度を踏まえることとする。

※次年度以降、客観的指標に基づく配分の割合を拡大していくこととする。

1

交通結節点整備の推進に向けて

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

1. はじめに

交通結節点は、鉄道やバス等の公共交通や車、自転車等、様々な交通をつなぐ機能の他、まちの顔になるという拠点機能、人が集い、語る交流機能、緑と憩いの都市空間等も重要な要素です。

また、情報提供の場や防災活動としての空間など、多様な機能が求められています。

図－1 岡山駅の交通結節点整備事例（岡山市）



今回、交通結節点に求められるこれら重要な機能や要素を担う自由通路整備、駅前広場等の取り組みについて紹介します。

2. 自由通路

(1) 概要及び背景

自由通路は、駅の両側を結ぶ歩行者等の空間であり、駅における乗降の利用のみならず、駅の両側を連絡し、駅周辺の交通処理の向上や駅などと一体的な都市拠点の形成を図る施設であり、大きな効果を発揮しています。

また、都市機能を集約したまちづくりを推進するためには、バリアフリー化された回遊性のある賑わい空間の創出や、駅前広場や自由通路等の交通施設と周辺民間開発が、総合的、一体的に計画・整備されることが望ましいとされています。

しかし、具体的な計画策定については、様々な関係者との調整を要し、整備や管理について地方公共団体と鉄道事

業者間の明確なルールが無かったことから地方公共団体が多くの費用負担をすることとなり、結果的に地方公共団体の説明が困難になる等の理由で事業が進捗しない事態も発生していました。

さらに、自由通路の位置付けについても、都市計画施設や道路等の法律に規定された施設に位置付けられていない事例や、条例でさえ位置づけられていない通路も多く存在している状況でした。

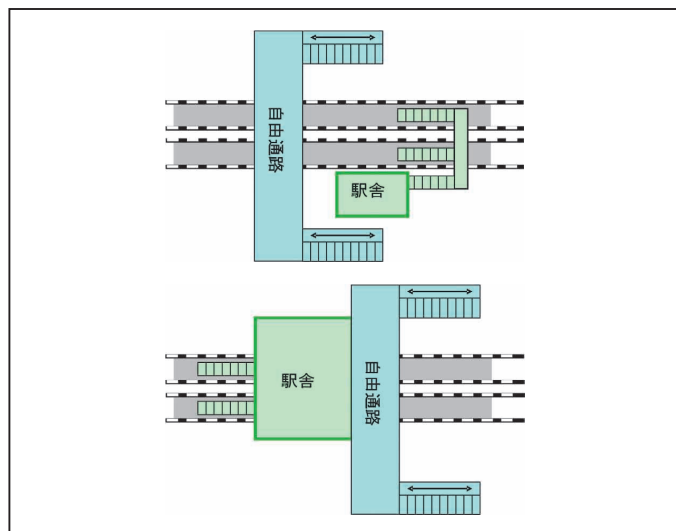
これらの状況を踏まえ、平成21年6月に「自由通路の整備及び管理に関する要綱」をまとめ、自由通路の整備及び管理についてのルールの策定に至ったところです（本誌P.15～17参照）。

(2) 自由通路の位置付け

要綱においては、まず、その管理者及び管理形態等により、位置付けを明確にしました。

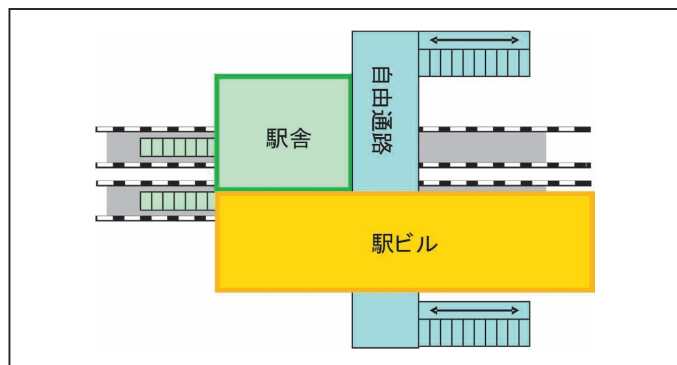
地方公共団体等の都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路は、基本的に道路法上の道路とし、都市計画に定めるものとししました。

図－2 道路の場合のイメージ



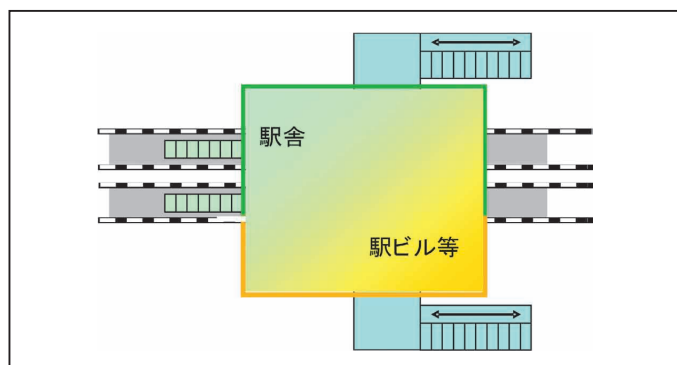
次に、都市基盤事業者が整備・管理する自由通路で、駅ビル開発と一体的に整備するなど鉄道事業者の意向により自由通路を道路に出来ないものについては、基本的に、通路や広場として都市計画に定め、条例等により管理を行うこととししました。

図－３ 通路等の場合のイメージ



さらに、鉄道事業者が鉄道あるいは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路については鉄道施設として位置付けました。

図－４ 鉄道事業者の施設の場合のイメージ



(3) 費用負担

また、自由通路の位置付けに応じ、費用負担についても明確化を行いました。

基本的な考え方として、道路・通路等の場合は、鉄道事業者に受益が生じる場合においては自由通路整備費の一部を鉄道事業者が負担するものとし、鉄道施設の場合は、不特定多数の利用を前提とし、周辺のまちづくりに貢献する等の理由により、都市基盤事業者と鉄道事業者が合意した部分については、自由通路整備費の一部を都市基盤事業者が負担するものとししました。

3. 駅前広場

(1) 概要

駅前広場は、鉄道と他の交通機関との結節点であり、駅前に集まる大量の交通を円滑に処理するとともに交通機関相互の乗り継ぎの利便性を高める重要な施設であり、多数の人々が集散する中心市街地での貴重な都市空間となっています。

また、JR等の駅前広場整備については、現在、協定に

より都市側及び鉄道側の両方で造成し、維持管理されることが多い状況となっています。

(2) 駅前広場の上空空間活用ガイドライン

駅前広場や自由通路等の整備を促進するため、駅前広場の上空等の民間利用を可能にすることにより、事業者間の調整を容易にし、民間の有するノウハウや資金を活用することが有効であり、この事は平成22年5月にとりまとめた国土交通省の成長戦略に位置付けられたところです。

近年、新横浜駅などで見られる駅前広場の高度化や駅ビル整備等に合わせて駅前広場の上空を利用する事例も踏まえ、現在、駅前広場の上空空間を活用し、官民連携による望ましい交通機能、都市機能の確保を一体的に進めるためのガイドライン策定に向けた検討を行っています。

図－５ 新横浜駅・北口周辺整備



4. おわりに

駅前広場や自由通路整備については、大規模かつ事業関係者が多数にわたる特殊な事業であり、関係者間の調整を円滑に進めるためには、計画内容、事業費、費用負担等について十分な調査・検討を行い、鉄道事業者等と協議が適切に行われることが重要です。

今後も、街路交通施設課としては、自由通路の要綱策定により、自由通路の整備促進を図るとともに、協議調整において課題等があるか運用状況を把握し、フォローアップを実施していく予定です。

また、地方公共団体における事業計画の策定や鉄道事業者との協議が円滑に進むよう、「駅まち周辺整備相談室」を設置し、相談窓口の体制を充実するなど、要綱策定にとどまらず、各種の支援措置を講じることにより、交通結節点の整備を推進したいと考えているところです。

1. はじめに

高岡駅周辺地区は、北陸地区の主要幹線鉄道である北陸本線等のJR線、路面電車万葉線のほか多くのバス路線が乗り入れする主要な交通結節点として、また、商業の中心地として多くの人が多目的な利用のため集中する場所となっています。しかしながら近年は、モータリゼーションが進展し、大型店・専門店が郊外に立地したことなどにより、往時の賑わいが薄れるとともに、交通面でも公共交通の利用者の減少がみられることから、この地区が富山県西部の玄関口にふさわしい駅前となるよう整備を進め、活性化を図ることが急務となっています。

その一方で、駅や周辺の交通施設機能が十分整備されていないのが現状であり、利用者に対する各施設の利便性、安全性、快適性の向上が課題となっています。特に、これからの都市施設は、地球規模での環境保全に配慮しつつ、高齢化社会や福祉社会に対応することはもちろんのこと、賑わいやゆとりなど多様な機能を集約させることが必要とされています。

このようなことから、利用者及び周辺の市民等にとってより良好な交通環境を構築するため、公共交通を重視した

乗換え利便性・快適性の向上を図り、集中する自動車、自転車、歩行者の交通処理を円滑に行うとともに、賑わいやゆとりの空間を整備する等、総合的な整備を実施しています。

写真-1 高岡駅北口広場現況



2. 高岡駅周辺整備事業

高岡駅周辺整備事業は、高岡駅及びその周辺街区の再生（再編・整備）を通して、駅という立地条件を活かし、次の目標を達成することを目指すとしています。

- 高岡の玄関らしい機能的・空間的魅力を創出し、中心市街地の活性化に資する新たな拠点形成を図る。
- 駅空間という特性を生かし、多様な人が集い、賑わう動機づけとなる機能と空間的ゆとりを備える。
- 市街地の南北一体化と駅部での交通結節性を強化する安全・便利・快適な総合交通ネットワークを整備する。

(1) 整備概要

- 1) 橋上駅舎整備
- 2) 自由通路整備（延長L=98m 幅員W=12m～20m）
- 3) 氷見線配線変更（現氷見線を下り2番線（現改札口横）に移設）
- 4) 北口駅前広場拡張整備（面積A=11,350㎡）
- 5) 人工デッキ整備（幅員W=4～25m）
- 6) 交通広場等整備（面積A=2,000㎡）
 - ・路面電車を延伸し1Fにホームを設置
 - ・交通広場上空に店舗を誘致（新ステーションビルとして再整備）
- 7) 南口駅前広場整備（面積A=5,000㎡）
- 8) 駅前東自転車駐車場整備（面積A=約2,300㎡、約1,000台収容）

図-1 高岡駅位置図



(2) 事業期間

平成16年度～平成26年度

(北陸新幹線金沢開業(平成26年度末)の前の完成を目指す)

※高岡市の最寄りの北陸新幹線駅は、現高岡駅の南約1.5kmに新しく設置されます。

図-2 整備概要図

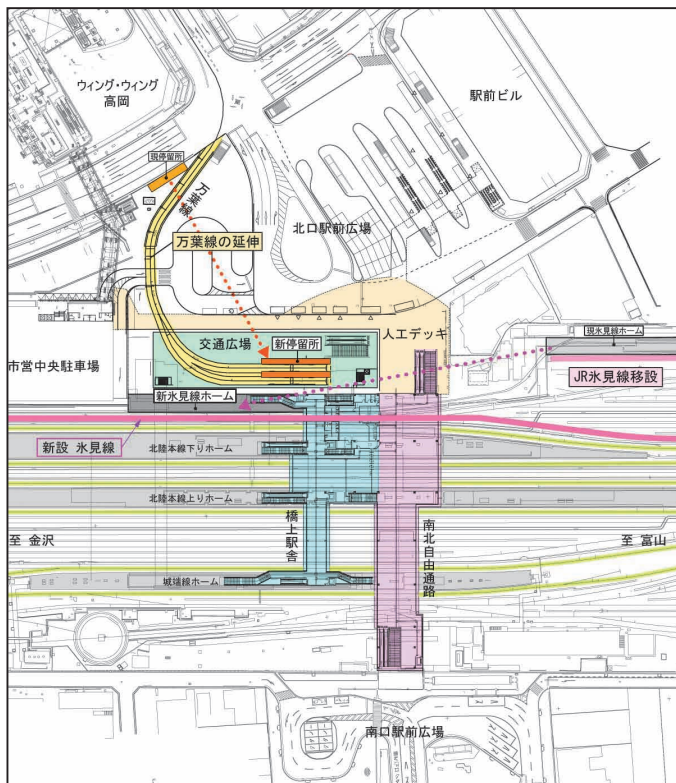


図-3 ステーションビル外観



3. おわりに

高岡の公共交通は、これまで、鉄道・バス・路面電車がそれぞれに運営され、利用者にとっては便利な公共交通とはいえない状況でした。この不便さは、公共交通全体の利用ばなれに一層拍車をかけたといえます。

高岡駅周辺整備事業の中で、路面電車の発着場がこの地区全体の中央に位置し、しかも屋内であることから、バリアフリー化も相まって、公共交通の連携が強化され、利用者の増加に寄与できるのではないかと期待しています。

このほか、これら公共交通の発着情報等を知らせる施設のある待合場を路面電車発着場横の交通広場内に設置したいと考えています。

公共交通の利便性の確保は、このようなハードな整備に加え、公共交通事業者それぞれの努力と協力、さらには、利用者自身もその利便性を保つために利用しなければいけないと考えています。

この事業が、高岡の公共交通利用促進の気運を高める起爆剤になることを期待します。

協議会方式による三宮駅前東地下線の整備について

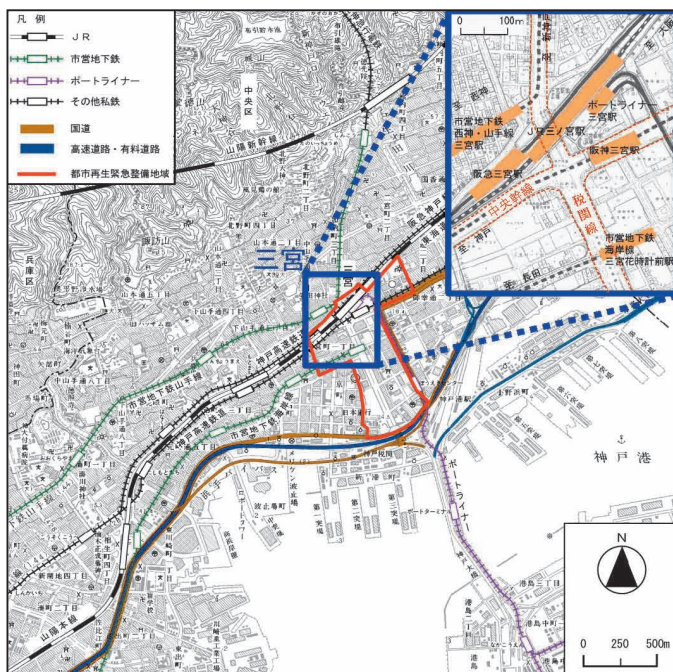
神戸市 都市計画総局 計画部 計画課

1. はじめに

神戸の玄関口である三宮駅周辺は、商業、業務、文化施設等が集積するとともに、JR、阪急、阪神、市営地下鉄、ポートライナー等の複数の交通機関が集まり、1日の乗降客数が60万人を超えるターミナルです。

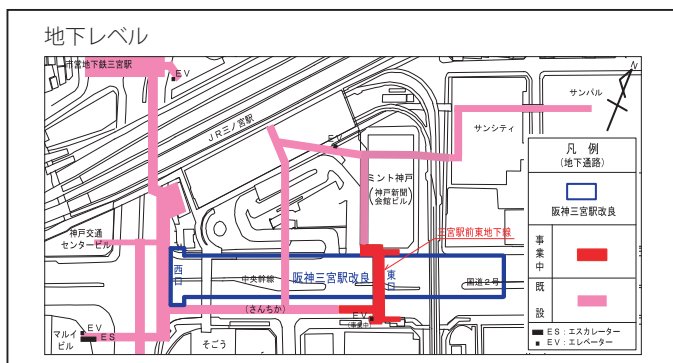
これらの駅は地下から地上2階まで様々な高低差の中で集まっており、周囲を中央幹線・税関線などの多車線道路に隔てられて街区が形成されています（図－1）。

図－1 位置図



神戸市では、市民をはじめ、初めて神戸を訪れる方々にとっても、各交通機関の乗り換えがわかりやすく、より一層便利に利用できるとともに、都心と駅を安全で快適に回遊できるよう、三宮駅周辺の交通結節機能の強化に取り組んでいるところです（図－2）。

図－2 三宮事業概要位置図



本稿では現在、都市鉄道等利便増進法に基づき『阪神三宮駅交通結節機能高度化協議会』が整備主体となって進めている地下通路『三宮駅前東地下線』の整備手法について紹介します。

2. 協議会方式による整備手法

三宮駅前東地下線は、地下通路と改札口が接しているため、都市施設と鉄道施設を一体的に整備する必要があり、都市鉄道等利便増進法に基づく協議会方式による整備手法を活用しました。本事業の特徴は、関係者（都道府県、市町村、鉄道事業者等）により構成される協議会が、自ら整備主体となって事業を進める点にあります。

(1) 阪神三宮駅交通結節機能高度化協議会の概要

目的：

都市鉄道等利便増進法の規定に基づき、交通結節機能高度化構想に係る交通結節施設の高度化を図るため、駅施設（阪神三宮駅）の整備を駅周辺施設（三宮駅前東地下線等）の整備と一体的に行うために必要な協議を行う。また駅周辺施設の整備を促進する。

構成員：

国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所、兵庫県、神戸市、神戸高速鉄道㈱、阪神電気鉄道㈱、神戸地下街㈱、㈱神戸新聞社

活動経過：

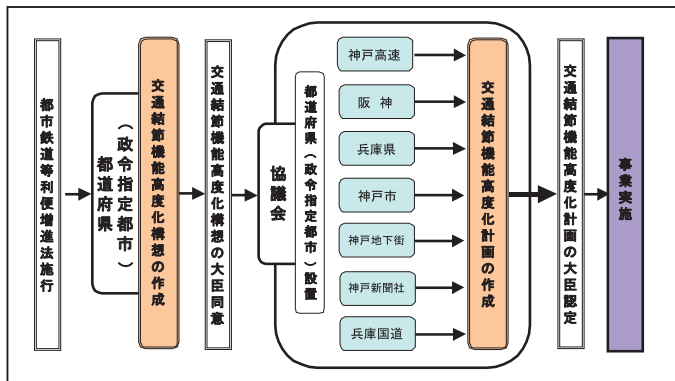
平成17年 8月 1日 都市鉄道利便増進法施行
平成17年12月 6日 交通結節機能高度化構想の国土交通大臣協議（神戸市）
平成17年12月13日 交通結節機能高度化構想の国土交通大臣同意
平成18年 1月17日 阪神三宮駅交通結節機能高度化協議会開催（協議会規約策定）
平成18年 2月21日 交通結節機能高度化計画の国土交通大臣認定申請（協議会）
平成18年 3月 2日 交通結節機能高度化計画の国土交通大臣認定
平成18年 3月 3日 事業着手

(2) 交通結節機能高度化構想及び交通結節機能高度化計画の概要

都道府県（政令市を含む）は、駅施設の整備と駅周辺施設の整備を一体的に行うことが特に必要と認めるとき交通結節機能高度化構想を作成して、国土交通大臣と協議し、同意を求めます。その後同意された交通結節機能高度化構想に基づき、協議会が駅施設及び駅周辺施設を一体的に整備する内容で交通結節機能高度化計画を作成し、協議会の構成員が共同で国土交通大臣の認定を受けて事業に着手します（図－3）。

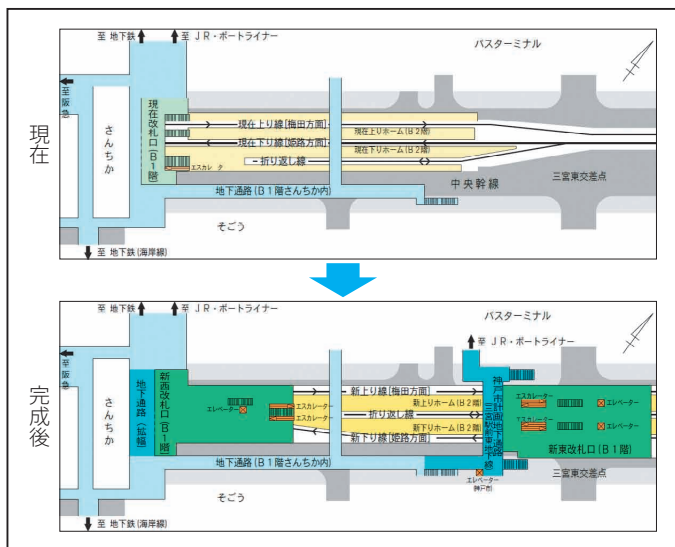
本計画における駅施設の整備は、阪神三宮駅の東改札口の新設、既設西改札口の改造、駅構内線路配線の変更、エレベーターの新設、プラットホームの拡幅及び延伸、駅排煙設備の新設等であり、また駅周辺施設の整備は、地下通路（三宮駅前東地下線）等です。

図－３ 事業化の手続き



このような駅及び駅周辺の整備により、既存の西改札口の混雑解消に加え、二方向避難の確保など、鉄道利用者の利便性、快適性、安全性が向上するとともに、三宮駅周辺において、地下レベルの歩行者ネットワークの形成、交通結節機能の強化、三宮の新たな玄関口の形成など都市構造再編による地域活性化の効果があります(図－４)。

図－４ 駅改良平面図



駅施設整備である阪神三宮駅の改良は、都市鉄道利便増進事業で行っており、今回紹介しています駅周辺施設整備である三宮駅前東地下線は、都市交通システム整備事業で行っています。

(3) 三宮駅前東地下線の整備概要

三宮駅前東地下線は、阪神三宮駅の改良事業において新設される東改札口に接続し、ミント神戸から既存の地下街である「さんちか」に連絡する地下通路です。

三宮駅周辺では、歩行者が快適に街を回遊できるように地上・地下・デッキレベルで歩行者動線を接続する3層ネットワークの整備を進めてきており、この一環として、三宮駅前東地下線を都市計画決定しました。

事業名：都市交通システム整備事業

整備主体：阪神三宮駅交通結節機能高度化協議会

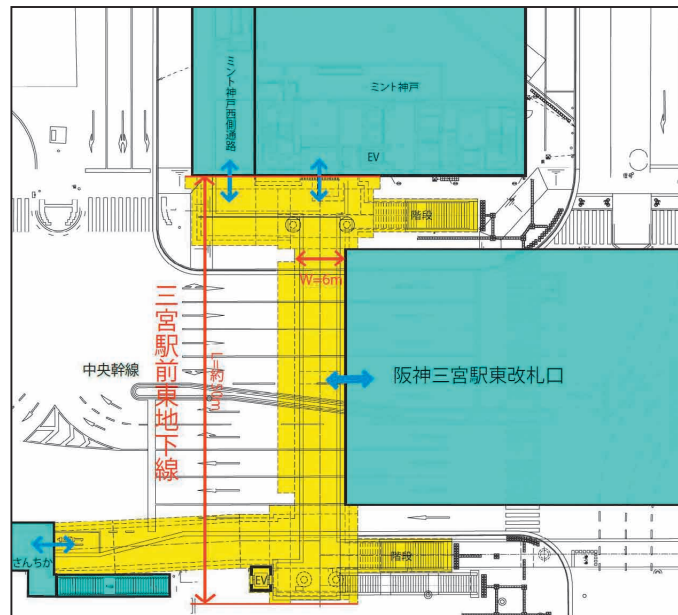
事業費：約6億8千万円

事業期間：平成17年度～平成23年度

延長：約50m

幅員：約6m (図－５)

図－５ 三宮駅前東地下線



(4) 補助金の受け入れと費用負担の仕組み

協議会規約において、協議会の代表者と事務局を神戸市に定め、補助金の申請などの協議会事務を行っています。事業費は、国及び地方公共団体からの補助金と関係する協議会の構成員からの負担金により構成し、協議会が補助金の交付対象であることから負担金と併せて、神戸市が受け入れを行っています。

3. おわりに

本市として、協議会方式による公共施設の整備は初めての取り組みであり、補助金の受け入れ方法や工事発注の仕組みづくりなどについては、多くの関係者のご理解とご協力を得て事業化に至りました。

現在、三宮駅前東地下線は、工事の最盛期を迎えており、阪神三宮駅東改札口と併せて平成24年春には、供用を開始する予定となっています。

近年、国において「新しい公共」の担い手について議論が活発化している中、PPP(パブリックプライベートパートナーシップ)の導入は今後の公共事業の展開において重要な手法であると考えます。そのような観点から今回の協議会方式による公共施設整備はその先導的な事業と認識しています。

特に鉄道事業者、ビル事業者、地下街管理者、行政機関など関係者が多い都心部の駅周辺等において公共施設整備を協議会方式で行うことは、関係者を構成員とする協議会において一体的な整備計画を策定できることから、整備効果が相乗的に大きくなり非常に有効な事業手法と言えます。

本市としては今後とも協議会方式の活用も含めた事業手法を検討するとともに、国の支援指導をいただきながら、三宮駅周辺がデザイン都市神戸の玄関口に相応しい、わかりやすく美しい、風格のあるターミナルとなるよう、更なる整備を進めていきます。

1. はじめに

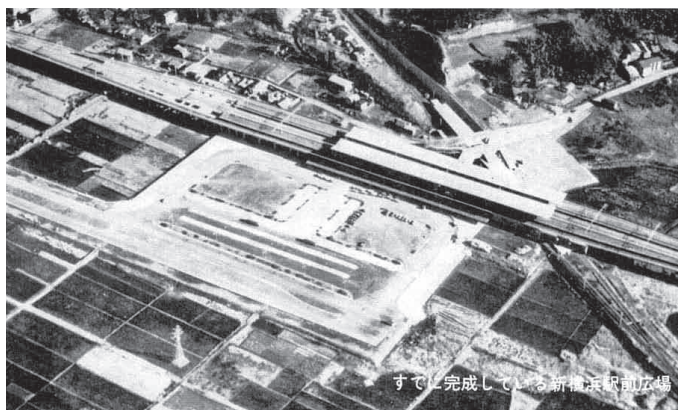
東海道新幹線とＪＲ横浜線、市営地下鉄ブルーラインの鉄道３線が交差する新横浜駅を中心とする地区は、今から50年前は鶴見川に沿うのどかな田園地帯でした。

昭和39年の新幹線開業に合わせ、横浜線の駅も新設されるとともに、新横浜駅北部土地区画整理事業に着手し街づくりを進めてきました。

また、横浜の都心として位置づけ、都心にふさわしい商業業務施設の集積、都心としての活力を増進し都市施設の効率的活用に向け、文化、スポーツ等施設とあわせ都市型住宅も計画的に立地させ都市の活性化を図ってきました。

その結果、夜間人口約１万人、就業人口約４万人を抱える拠点として着実に発展を遂げてきました。

写真－１ 開業当時の新横浜駅周辺の状況



写真－２ 現在の新横浜駅周辺の状況



2. 交通結節点としての新横浜駅が抱えていた課題

新横浜駅は横浜線、地下鉄を補完する形で12系統のバス路線が発着するほか、羽田空港や成田空港への直行バスも運行されるなど鉄道、バス交通ネットワークにおける重要な結節点となっています。

また、新横浜地区は広域交通の利便性を活かし外資系企業やＩＴ企業が多数立地しているとともに、平成14年ワールドカップサッカー大会の決勝戦会場になった日産スタジアムや横浜アリーナ、アミューズメント施設などが集積し、全国各地から多くの人々が集う地区となっています。

こうした街の発展にあわせ新幹線利用者も増加する中で、「こだま」の停車対応駅として整備された新横浜駅と駅前広場などは機能面で限界に達していました。

さらに、開業当時のままであった駅前広場では平面的な利用となっており人と車が交錯し、安全面だけでなく周辺道路の渋滞をまねくなど交通処理面でも課題が生じてきていました。

写真－３ 改札口前の状況



写真－４ 駅前広場の状況



3. 新横浜駅北口周辺地区総合再整備事業

これらの課題を解消すべく、平成２年に鉄道事業者との協議を開始し、鉄道事業者が行う駅舎改良、駅ビル建設と一体となる交通広場、駅の南と北を結ぶ連絡通路や地下鉄駅への連絡通路や歩行者デッキの整備、駅前広場の再整備を行うこととし、平成16年に工事着手、平成20年春に立体的で質の高い交通結節点として生まれ変わりました。

1日約22万人の駅利用者に対しては、交通広場や連絡通路の完成により鉄道相互の乗換がスムーズになるとともに待合空間の創設によりゆとりのもてる駅となりました。

また、2階にある交通広場と接続する歩行者デッキの完成により、バス乗り場へ直接アクセスできるとともに、幹

線道路（環状2号線）も横断できるため、錯綜していた歩行者と車両を分離させることにより安全性の向上や交通の円滑化が図られました。

さらに、駅前広場では路線バス、観光バスの出口を変更し一般車、タクシーと分離して、駅前交差点付近での合流を解消することにより安全性の向上とともに、バスの定時運行、幹線道路の混雑緩和を図りました。

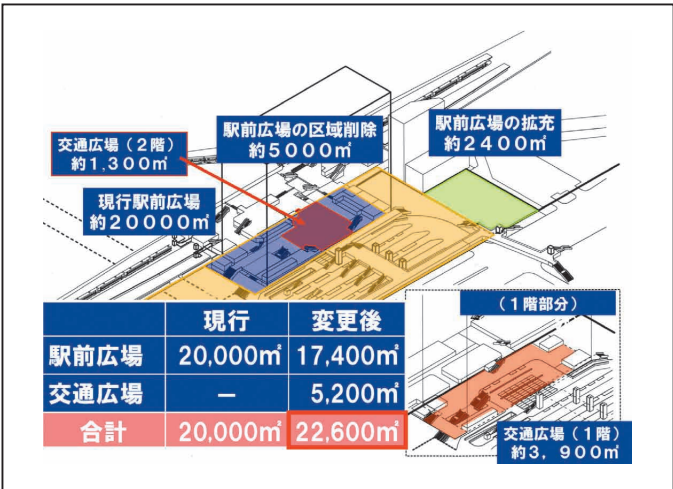
4. 再整備事業の特徴

都市と鉄道が一体となった交通結節点の改善にあたり、限られたスペースの中で交通広場や連絡通路などを整備する必要があり、「立体都市計画制度」を積極的に適用し既存の駅前広場を重層的に活用しました。

従前20,000㎡であった駅前広場の一部に駅ビルが建築されるに伴い広場面積が減じられるため、隣接地の取得や駅ビルの重層利用により整備後には22,600㎡の広場空間を確保しました。

特に駅ビルの2階には1層吹き抜けの1,300㎡の交通広

図－1 広場機能の拡充



写真－5 駅ビル2階の交通広場



場を設け、増設された新幹線改札口や横浜線の改札口を同レベルに配し、つなぐ空間とたまる空間としての役割をもたせています。

5. 新たな鉄道整備（神奈川東部方面線）

図－2 神奈川東部方面線



現在、鉄道3線が交差している新横浜に新たに神奈川県央部から東京都心を直結する神奈川東部方面線が整備されることになり、平成31年の全線開業をめざし事業が進められています。

神奈川東部方面線は、相鉄・J R直通線（西谷～羽沢間）と相鉄・東急直通線（羽沢～日吉間）として整備するもので、横浜市中期4か年計画に位置付けられています。

これにより相模鉄道線とJ R線、東京急行電鉄線との相互直通運転が可能となり本市西部、神奈川県央部と新横浜及び東京都心部とが直結され、利便性、速達性の向上、鉄道ネットワーク機能及び新幹線アクセスが向上することなどから、新横浜都心の機能強化が図られます。

6. おわりに

新幹線、横浜線の駅開設を契機に街づくりが開始され、地下鉄の開業でより加速して発展してきた新横浜。

駅を中心とした交通結節点もリニューアルされ、長年抱えていた課題は払しょくできました。

一方で、神奈川東部方面線の駅は、既存地下鉄の下で交差する深い駅となるため、地上2階レベルの歩行者動線との接続や4駅間の乗換動線の確保など新たな課題も出現してきます。また、新横浜駅南部地区では、平成20年に街づくり協議会が発足されており、これからも駅を中心とした街づくりの推進と都市機能としての交通結節点の拡充について、関係者と連携して取り組んでいきます。

1. はじめに

本市の陸の玄関口である博多駅に、平成23年3月12日九州新幹線が乗り入れます。

在来線特急で3時間40分かかっていた博多駅～鹿児島中央駅間の移動時間が、1時間20分と大幅に短縮され、全国と九州との交流の活性化が期待されています。

韓国では高速鉄道KTX京釜線が昨年11月に全線開通し、ソウル～釜山間を2時間18分で結んでおり、釜山～福岡の高速旅客船を介して、ソウル～釜山～福岡～鹿児島までがつながることになりました。今後のアジアと九州との交流圏拡大にも期待が高まるところです。

本市では、この九州新幹線全線開業を契機に、博多駅地区において「九州・アジアの陸の玄関口」としてふさわしいまちづくりを進めていますが、交通結節機能の強化として、博多口駅前広場の再整備などに取り組んでいるところです。

今回は、その取り組みについて紹介します。

2. これまでの博多駅

従前の博多駅は3代目として、昭和38年に開業しました。その後、昭和50年の山陽新幹線岡山～博多間開業、昭和60年の地下鉄博多駅開業など、本市の発展とともに乗降客数は増加し、現在では、JR九州在来線や山陽新幹線、地下鉄空港線等を含め、1日に約34万人の乗降客が利用する九州最大の駅となっています。

写真－1 従前の博多口駅前広場



従前の駅前広場は、1日約15万人の乗降客数を想定し整備されており、当時は東京に次ぐ2番目の規模の駅前広場でした（博多駅地区区画整理誌）が、その後、乗降客数が大幅に増加したことなどから駅前広場が手狭になりました。特に、自動車交通の処理を中心に整備された広場は、歩行者空間が不足しており、自動車と歩行者の交錯が多く、さらには交通機関相互の乗り換えの動線が分かりにくいなどの課題を抱えていました。

また、博多駅地区は、駅を中心に大きな幹線道路が放射状に伸びるロータリー形状をしており、自動車交通や横断歩行者が多いため、駅周辺の交差点部を中心に交通混雑に悩まされてきました。

3. 博多駅再整備の取り組み

(1) 陸の玄関口に相応しい駅前広場の形成

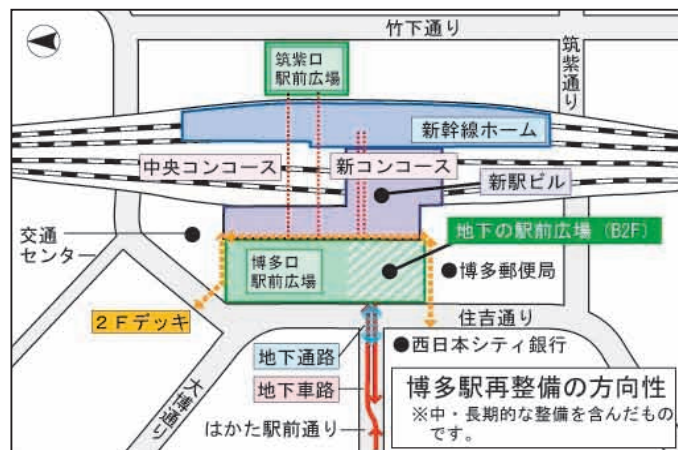
今回の再整備では、こうした課題への対応を図るべく、駅前広場を地下に拡充し、立体的に活用することで、地上の駅前広場において十分な歩行者空間の確保を図りました。

まず、地下の駅前広場には、地上にあった自動車整理場（駅利用者の一時駐車場）のほか、乗降スペースなどを確保し、その出入口を比較的交通量の少ない幹線道路（はかた駅前通り）に設置することで、駅前の交通を分散し、駅周辺交通負荷の軽減を図りました。

地上の駅前広場整備に当たっては、歩行者流動等を勘案し、北側に車両空間を、南側に歩行者空間を集約しました。

駅の中央口から、タクシー乗り場やバス停等に至る動線にはシェルターを設置し、歩行者の利便性・快適性を確保

図－1 博多駅再整備の方向性



すると同時に、分かり易い誘導に努めました。

歩行者空間の整備に当たっては、バリアフリーの経路を確保するとともに、緑を十分に確保し、人々が安らぎ、また潤いのある空間形成も図っています。

また、この歩行者空間は、都市の中の貴重な空間として、本市の伝統的なお祭りである山笠やどんたくなど、様々な人が集い賑う広場ともなります。

このように、新しい駅前広場は、立体的な活用をすることにより、自動車交通の処理機能を維持しつつ、歩行者主体の駅前広場として生まれ変わるようになりました。

(2) 歩行者ネットワークの充実・強化

新博多駅ビルでは従前と同様に、主要な改札口は1階に設置されますが、2階にも新たに改札口が設置され、新駅ビル前面2階の歩行者デッキへの動線が確保されます。この2階デッキを新駅ビルから駅北側に位置する博多バスターミナル（旧福岡交通センター）、さらには周辺の道路へと結び、乗り換えの利便性の向上や交差点の交通負荷の軽減を図ることとしています。

さらには、駅南側にも民間の開発計画にあわせ、2階デッキの延伸を今後検討していくこととしています。

また今回、駅前広場地下に新たな新地下街が建設されま

すが、既存地下街や地下鉄コンコースと一体となった環状型の回遊動線を形成することになっています。

また、新地下街から交通量の多い交差点を横断する歩行者用の地下通路を整備し、回遊性の向上や地上交通の混雑緩和に取り組んでいます。

このように駅前広場における歩行者空間の確保とあわせて、立体的な歩行者ネットワークの形成により、駅と周辺との連携を高め、駅を中心としたまちづくりを進めていきたいと考えています。

4. さいごに

九州新幹線の全線開業を契機とした、博多駅や駅前広場等の再整備により、業務機能に特化していた博多駅地区は、商業機能も充実し、新たな賑わいが生まれることとなります。

博多駅での交通結節機能の強化や、駅周辺での回遊性の向上を図ることで、博多駅地区とともに本市の都心部を形成する天神地区との連携を強化しながら、都市の魅力に磨きをかけ、活力に溢れる街づくりに取り組んでいきたいと考えています。

図ー2 駅前広場イメージパース～博多バスターミナル側から



「自由通路の整備及び管理に関する要綱」について

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

自由通路の整備及び管理に関する要綱

（目 的）

第1条 本要綱は、自由通路が停車場内に設置されることの特殊性に鑑み、その整備及び管理について必要な事項を定めることにより鉄道駅周辺の整備を促進し、もって都市交通の円滑化を図り、都市の健全な発展に寄与することを目的とする。

（定 義）

第2条 本要綱において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

（1）鉄道

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第2条第2項による第1種鉄道事業及び第4項による第3種鉄道事業に係る鉄道（ただし新幹線鉄道は除く。）及び軌道法（大正10年法律第76号）第1条第1項による軌道をいう。

（2）停車場

鉄道の単線区間では場内信号機の内側、複線区間では列車の進入する方向の場内信号機と列車が出発する方向の場内信号機の内側、停車場区域標が設置されている場合はその内側とする。

（3）自由通路

本要綱の対象とする自由通路とは、既存の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路又は通路等をいう。ただし、鉄道事業者が独自に鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、都市基盤事業者が費用負担しないものについては、本要綱の対象外とする。

（4）都市基盤事業者

自由通路の整備及び管理又は費用負担を行う国又は都道府県、市区町村をいう。

（5）鉄道事業者

自由通路が存する鉄道を管理する者をいう。ただし、鉄道の施設を管理する鉄道事業者と鉄道の用地を所有する鉄道事業者が異なる場合には、当該用地を所有する者を含むものとする。

（自由通路の位置づけ）

第3条 本要綱の対象とする自由通路は、管理者及び管理形態により、以下のように分類する。

（1）道路の場合

都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路は、基本的に、道路法（昭和27年法律第180号）上の道路（以下「道路」という。）とし、都市計画に定めるものとする。この場合、自由通路が各種の鉄道施設等が集中する停車場内に整備されることを考慮し、都市計画にあたっては都市計画法（昭和43年法律第100号）第11条第3項による立体的な範囲の指定、道路区域の指定にあたっては道路法第47条の6に定める道路の立体的区域の指定を、適宜活用することとする。

なお、都市基盤事業者及び鉄道事業者は、自由通路の上下空間の想定される使用方法について、予め協議を行うことができるものとする。この場合、両者は鉄道事業者による現状実施可能な自由通路の上下空間の使用（自由通路の活用（構造、接道条件等）により建築が可能、もしくは新たな機能が付加される場合を除く）を担保するための措置を必要に応じ協定等に定めるものとする。

また、立体道路制度及び立体都市計画制度の活用に際しては、具体の取扱いについて、必要に応じ協定等に定めるものとする。

（2）通路等の場合

都市基盤事業者（道路管理者であるものを除く。以下この条において同じ。）が整備、管理する自由通路で、道路にできないものについては、基本的に通路や広場として都市計画に定め条例等により管理するものとする。この場合、都市計画法第11条第3項による立体的な範囲の指定を適宜活用することとする。

（3）鉄道事業者の施設の場合

鉄道事業者が鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、不特定多数の利用を前提とし、周辺のまちづくりに貢献するものについては、その整備費の一部を都市基盤事業者が負担する自由通路とする。この場合、自由通路としての機能を損なう一定の営業行為等の制限など管理のあり方について協定等に定めるものとする。

（自由通路整備費）

第4条 自由通路整備費は、自由通路の整備のため直接必要な本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、用地費、補償費、機械器具費、営繕費並びに事務費等とする。

ただし、自由通路の整備に併せて鉄道事業者が店舗等（駅施設に併設する小規模なものを除く）を線路の上空又は地下に新設（増築する場合は、増分を対象）する場合については、自由通路と店舗等の整備のために共通に必要となる乗換こ線橋の撤去、電車線の移設、仮設費、補償費などは、自由通路整備者と店舗等整備者の双方で適切に費用負担するものとし、その結果、自由通路整備として費用負担するものを自由通路整備費とする。

- 2 駅舎や自由通路の整備に支障を生じない乗換こ線橋の撤去費等は、自由通路整備費に含めないものとする。ただし、既存のこ線橋を残しつつ、新たな自由通路を整備することが、整備費の低減につながる場合は、自由通路整備後の既存のこ線橋の撤去費は、自由通路整備費に含めることができる。

（費用負担）

第5条 都市基盤事業者が整備、管理する自由通路について、鉄道事業者に受益が生じる場合は、自由通路の整備、管理に要する費用の一部を鉄道事業者は負担するものとする。鉄道事業者が整備、管理する自由通路のうち都市基盤事業者と鉄道事業者が合意した部分について、自由通路整備費の一部を都市基盤事業者が負担するものとする。これらの費用負担の考え方は、下記のとおりとする。ただし、既に駅舎と一体となった整備済みの自由通路等が必要な機能を有しているにもかかわらず、新たに都市基盤事業者が別の自由通路の整備を行う場合は、鉄道事業者には費用負担を求めないものとする。

（1）道路の場合

「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱（平成15年3月20日）」第4条を準用し、都市基盤事業者が自由通路整備費の全額を負担するものとする。この場合、自由通路整備に伴う既設駅施設（駅舎、乗換こ線橋、ホーム上屋等）の補償は、公共補償基準要綱によるものとし、駅舎の建替え相当額（仮想により地平部に駅舎等を再整備する場合に要する費用から残存価値を差し引いた額）及び鉄道事業者が本来負担すべきバリアフリー施設の整備費は、補償費から控除するものとする。

維持管理費については、都市基盤事業者が全額負担するものとする。

(2) 通路等の場合

駅ビル開発と一体的に整備するなど鉄道事業者の意向により自由通路を道路にできず、条例等により通路等として都市基盤事業者（道路管理者であるものを除く。以下この号及び次号において同じ。）が整備、管理する場合は、当該開発によって生じる受益に応じて鉄道事業者は、自由通路整備費の一部を負担するものとするが、当分の間、鉄道事業者の負担額は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱（平成19年8月9日）」第8条第1項表1を準用するものとする。

維持管理費については、原則、都市基盤事業者が全額負担するものとする。

なお、都市基盤事業者の意向により道路としないものについては、前号に規定する費用負担とする。

(3) 鉄道事業者の施設の場合

第3条（3）の鉄道事業者の施設となる自由通路についての都市基盤事業者の費用負担は、一般通行の用に供する部分の自由通路整備費の2/3とする。

維持管理費については、原則、鉄道事業者が全額負担するものとする。

(4) 特別の場合

大規模ターミナル駅において鉄道事業者が関連する駅周辺整備の一環として様々な事業と一体で自由通路整備を行う場合など、上記の負担の考え方を適用することが不適切であると都市基盤事業者と鉄道事業者双方が判断した場合は、これによらず両者の協議により費用負担を決定できるものとする。

（用地の処理）

第6条 自由通路の整備において、都市基盤事業者或いは鉄道事業者が相手方の所有する土地を必要とする場合においては、これを有償で譲り受けるものとするが、区分地上権を設定することも可能とする。

ただし、自由通路と鉄道との交差部の土地が、鉄道用地として鉄道事業上必要なものであるときは、施設の存続中無償で使用することができる。

- 2 道路となる自由通路を駅前広場内の鉄道事業者所有地に整備する場合で、道路区域の連続性を確保する必要がある場合には、原則として、駅前広場内の両者の所有地を等積交換するものとする。自由通路の昇降口が駅前広場外に設置される場合、昇降口と駅前広場等を結ぶために必要な用地は、都市基盤事業者が買収するものとする。

（管理等）

第7条 都市基盤事業者が管理する自由通路については、鉄道事業者と協議の上、合意した場合、鉄道事業者に管理を委託することも可能とする。また、鉄道事業者の施設として管理する自由通路のうち、都市基盤事業者が費用負担したものについては、その機能を損なうような行為の制限や、建築基準法（昭和25年法律第201号）上新たに活用可能になる当該用地の容積は活用しないことなどについて、協定等を締結するものとする。

附 則

- 1 本要綱は、平成21年6月1日から適用する。ただし、本要綱以前に自由通路の整備、管理に関する費用負担を定めた協定等が締結されているものについては、なおその効力を有する。

なお、工事未着手のものについては、都市基盤事業者と鉄道事業者双方が合意し、本要綱によることとした自由通路の整備、管理については、本要綱によることができるものとする。

鹿島鉄道跡地のバス専用道化事業について

茨城県 土木部 都市計画課

1.はじめに

鹿島鉄道は昭和4年、石岡～鉾田間27.2kmを結ぶ単線非電化鉄道として開業し、地域住民の生活の足として、また物流を支える交通機関として重要な役割を担ってきたものの、モータリゼーションの進展や少子高齢化の影響等により利用者の減少に歯止めがかからず、平成18年度末をもって廃線となりました。

その後、地域の公共交通サービスを維持するため、平成19年4月から、ほぼ鹿島鉄道線に沿うルートで鹿島鉄道代替バスが運行されていたものの、運行本数が削減されたことや、定時性・速達性が確保されていた鉄道と比べ、一般道を通行することによる全体的なサービス水準の低下により、バス利用者は鉄道の4割程度と大きく落込み、その維持・運営についても課題を残すこととなっていました。

このため、鹿島鉄道跡地という既存ストックをバス専用道として有効活用するとともに、サービスレベルの向上も図りながら、地方都市に相応しいバス運営システムの導入を「かしてつ跡地バス専用道化検討委員会」において検討し、「地域公共交通活性化・再生法」に基づく協議会として「かしてつ沿線地域公共交通戦略会議」（座長：筑波大学石田東生教授）が平成21年1月6日に設立されました。その事業化に際しては、『軌道系をはじめとする公共交通施設は道路・公園などと同様に都市基盤施設の一つであり、その基盤部分は行政側で整備する』という、いわゆる上下分離または公設民営方式に倣い、道路は公道（市道）として整備し、運営は民間のバス会社が担う全国初のバス専用道化事業がスタートしました。

2.バス専用道計画の概要

代替バスルートである国道355号は、約2.1万台/日の交通量があり、特に国道6号との交差点付近は慢性的な交通渋滞が発生しています。

鉄道廃線後は、自家用車による送迎が増え、駅や学校周辺道路が渋滞しはじめたという意見もあり、バスもこの渋滞に巻き込まれ定時性が確保できないなど、鉄道の廃線が沿線地域に与える影響は少なくありませんでした。

このような課題を踏まえ、住民アンケートや利用意向調査を行い、需要予測と費用対効果分析を行った結果、石岡駅～小川駅間の7.1kmについて、利便性の高いバスであれば鉄道と同等レベルの需要が見込め、「公共交通の活性化」のみならず「国道355号・駅・学校周辺の混雑緩和」、「公共交通への転換によるCO₂排出削減」「沿線地域の活性化」

などの事業効果が期待できることが分かりました。

ただし、鉄道と同等レベルの利用者を確保するためには、バス専用道本線の整備による定時性・速達性向上だけでなく、全体的なサービスレベル（乗りやすさ、使いやすさ、親しみやすさ）の向上が必要であることから、本事業では道路整備とあわせ、バスシェルター・駐輪場等の道路付帯施設の整備、高密度運行をはじめとする運行ダイヤの見直し、新型バスの導入、バスロケーションシステムを用いた携帯電話やPCでの運行情報提供、モビリティ・マネジメントの導入による利用促進活動などの施策を一体的に実施することとしました。

図－1 位置図



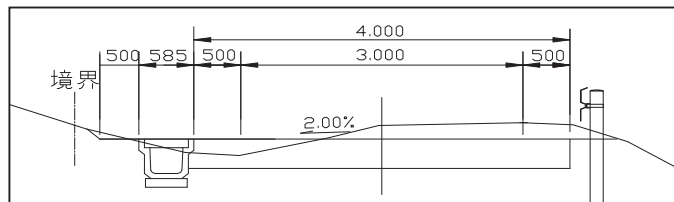
3.道路整備と交通規制

(1) 道路規格・構造

バスの円滑な運行ができる道路法の道路を整備するため、道路構造令を基本とし、バス専用道を想定した道路構造基準を新たに決めました。

当初、バス専用道を2車線の道路として整備することを考えていましたが、バス等の大型車両同士のすれ違いを考慮すると車道幅員5.5mが必要であり、さらに、路肩や排水

図－2 標準横断面図



施設、バスシェルター等を設けると、7m以上の平らな幅が必要となりますが、鹿島鉄道は単線非電化だったこともあり、全線にわたりこのような幅員を確保することは困難なため、適宜待避所を設ける1.5車線の整備としています。

バス1台のみが走行するために必要な幅員としては車道幅員3mを確保すればよく、4種4級の特例値（車道幅員/有効幅員＝3/4m）を標準幅員としました。

すれ違いは待避所で行うが、バスの交差はピーク時の10分間隔の高密度な運行時であっても、全線で2,3回程度であること、線形がほぼ直進であり視認できる距離が1,000m以上あることから、交差点部やバス停周辺、さらに待避できる幅員を確保できる箇所に待避所を約200m間隔で確保しました。

(2) 交差点処理

交差点処理は、断面交通量や道路の形状を総合的に勘案し、信号設置または一時停止処理となるか、各交差点ごとに警察と協議のうえ、決定しています。

(3) 誤進入防止対策

一般車の進入を防止し、バスの専用走行空間を確保するため、交差点隅角部にガードレールを設置し、曲がりくずくするとともに、起終点部など一般車が進入しやすい交差点には遮断機を設置し、遮断機はバスの運転手がリモコンで開ける方式としました。

(4) 本線の規制

道路交通法による交通規制により「バスのみの用に供する道路」とする場合、一般的な交通規制におけるバス専用レーンは、道路交通法第20条の2により、2車線以上の車線のとき、その1車線をバス専用レーンとするものですが、本計画は新たにバス専用道のみを設置するものであり、路線バス以外は通行できないことから「通行止」「路線バスを除く」の規制としました。

このような規制は、道路運送法によるバス専用道に事例があるものの、公道（道路法による道路）に対する規制は本件が全国初であると思われます。

4. 付帯施設の整備と運行計画

(1) バス車両・バスシェルター等の整備

事業化区間は石岡市周辺の市街地を横断するものの、沿道から一步奥まった自然豊かな特異な空間でもあります。

このような地域特性を踏まえ、地域から親しまれ、来訪者へのもてなしを表現したデザインのバス車両やシェルの色彩は、景色に溶け込み、または景色を映し込むよう、彩度のない白または黒、グレー（メタリック）、茶色をベースとしました。

また、バス車両は低床型のノンステップバスです。

(2) 運行計画

民間事業者が路線バスを自主運行するが、バス専用道の効果検証と利用促進のため、「地域公共交通活性化・再生総合事業」の採択を受け、平成22年8月30日から

実証運行を行っています。運行計画は代替バスより40便増の112便/日（往復）（土日祝日は20便増の80便/日）であり、日中は20分間隔、朝夕ピーク時は10分～15分間隔としています。

5. 開通後の利用状況と利用促進の取り組み

バス専用道開通後の利用者数は、代替バスと比べて約15%増加しました。また、利用者アンケートでは、約8割のバス利用者が、代替バスと比べて利便性が良くなったと回答しています。

また、利用促進策として、

- ・バス停周辺の花壇などへの住民参加
 - ・住民や企業のタイアップによるオーナーシップの醸成
 - ・自動車の過度な利用から公共交通への転換をはかるためのモビリティ・マネジメント
 - ・大口割引定期導入への働きかけ
- などに取り組んでいるところです。

6. 今後の展開

平成21年2月24日に協議会で承認された「かしてつ沿線地域交通戦略」及び同年12月7日に認定された「石岡市中心市街地活性化基本計画」において、少子高齢化社会の到来を睨み、自動車に過度に依存しない公共交通を軸とした集約型まちづくりのために交通結節点整備の重要性が謳われており、今後は専用道のターミナル部である石岡駅及び小川駅の早期整備を行う予定です。

これらの計画において、石岡駅は上野駅まで50分で結ぶJR常磐線との接続があり、石岡市は茨城空港への公共交通の南側玄関口と位置づけられることから、駅舎・自由通路及び駅前広場の一体的な再整備事業が位置づけられています。

一方、小川駅は茨城空港に近接する小川市街地の玄関口であり、水戸、茨城空港、鉾田各方面へのバス路線の結節点となっていることから、バスターミナル機能と交流拠点の整備計画が位置づけられています。

本年度からそれぞれ具体的な整備メニューの検討を進めており、地域交通の再生を通じた新しい街づくりの進展が期待されています。

図-3 石岡駅周辺整備イメージ図

