

都市と交通

通巻101号

巻頭言：都市マネジメントから
ストック効果を考えてみる
～国土交通省 大臣官房技術審議官 清水 喜代志…… 1

特集：街路事業のストック効果

- 1. 社会資本のストック効果 …………… 2
- 2. 大都市の街路事業が担うストック効果〈東京都〉 …………… 4
- 3. 交通結節機能の改善による
都市の活力と魅力の向上〈岡山市〉 …………… 7
- 4. 大阪モノレール〈大阪府〉
～鉄道ネットワークの充実・強化によるまちづくりの推進～ …… 9
- 5. 鹿児島本線外1線連続立体交差事業の
ストック効果について〈熊本県〉 …………… 11
- 6. シェアド・スペース(歩車道共有空間)手法の活用による、
歩行空間の賑わいの創出〈島根県〉 …………… 13

公益社団法人 日本交通計画協会
編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



JR岡山駅周辺



環状2号線と虎ノ門ヒルズ



大阪モノレール線とエキスポシティ



出雲大社の参詣道「神門通り」(整備前後)



JR熊本駅周辺(整備前後)

巻頭言

都市マネジメントから ストック効果を考えてみる

国土交通省
大臣官房技術審議官
清水 喜代志

昨年末に平成28年度予算政府案が決まりましたが、皆さんはどのように読まれたでしょうか。過去の予算と比べながら見てみると、平成20年代前半は毎年平均1.5兆ずつ増えていた社会保障費の伸びは0.4兆円とかなり抑えて、公共事業費など投資的経費は各分野おおむね横ばいを確保し、その一方国債発行は2.5兆減らしています。この裏を税収の伸びが支えていて、25年度の47.0兆から3年でかなり伸びて57.6兆と10兆以上多くなっています。これは好調な経済のおかげです。まだまだ道のりは遠いけれど、急速に財政の破たんに近い状態に近づいていた5年ほど前の状況に比べれば、国をマネージしていく意思が感じられます。コストを抑えつつ、なによりも収入を増やすという経営戦略に、国を挙げて、意識を持っていかなければならないと思います。

もし経営者、都市でいうと市町長さんなら、同様にまず収入を増やし、費用を節約しようと考えましょう。しかし目先ではだめで、先を見通して、従業員がやりがいを持ち、持続的に活動し続けられる、さらに世の中が幸せになることも考えられると思います。

収入を増やすためには、雇用を確保し、また市民活動を盛んにするなどの方策が浮かびます。コストを下げることについては、社会保障費を縮減し、公共施設も効率を重視するなどの方策があり、これらを考えながら、市民が健康で元気に活動するまちをめざす、というイメージが都市の経営者像、都市マネジメントのあり方のように感じます。

国土交通省の政策の柱として、コンパクトシティ＋ネットワーク、強じん化等と並んで、「ストック効果」があります。収入を増やすという面でインフラがどう貢献するかを、はっきり意識した施策です。このストック効果を考える際に、二つの疑問に出会いました。

一つ目は、どこかの地方にインフラ整備の効果として工場が立地すれば、これは典型的なストック効果ですが、一方それはどこか他所にあったものが移転してきたので、広域で見れば効果ではないのではないかと疑問です。戦後の日本、発展する経済に対して絶対的にインフラが不足していた時代と違って、今は経済が以前ほど大きく膨らまない成熟した社会です。いわばゼロサムの社会に近づいていて、インフラのストック効果は、日本全体のような広域で考えた時にはプラスマイナスゼロになってしまうのでしょうか？

実はそうではないと思います。新たな場所で経済活

動をすることは、より生産性が高まっているかもしれない。都心であって、混雑する道路、騒音などのコストを払いながら生産してきたのが、より自由に効率的に生産できるようになったとしたら、その差がストック効果でしょう。また世界的にはまだまだ経済は拡大しています。新しい場所への工場の立地で海外との競争力が高まるならば、日本全体で見ても効果と言えるでしょう。

もう一つの疑問は、国土交通省の担当分野が様々ある中で、都市計画、都市整備など、都市政策のストック効果とはなんだろうという点です。施設単体で考えれば他のインフラと違わないと思いますが、都市の施策は制度的なものを含めた複合的なものなので、ちょっとイメージがわきにくいように感じます。

具体の例で考えてみましょう。

環状道路は、沿線を開発する経済効果もありますが、むしろ都心の混雑緩和が主なターゲットです。放置すると交通が都市の中心に向かって集中し、混雑、時間、エネルギー、環境のロスが発生させてしまいますが、それに対して、都心の混雑を緩和し、大きくコストを縮減しています。

また連続立体交差事業は、鉄道と道路というストックをうまく使って機能をより発揮させる事業で、踏切による経済ロス、安全リスクなどを減らし、沿線への立地により経済活動は盛んに、鉄道も便利になって生活の質も高まります。このように、都市整備、都市計画は、新たな経済の拡大だけではなく、競合による不効率を解きほぐして、投資が効果をあげるようにする効果が強いことが特徴だと思います。

再開発や区画整理のような市街地整備、用途地域、容積率、線引きなどの制度、あるいはコンパクトシティなどの政策も、災害リスク、エネルギーロス、不健康など、放置すれば広い観点で不効率になるものを回避し、都市を効率のいい状態に保とうとしています。このようにコストを縮減することも、ストック効果として重要なものではないでしょうか。

さらにすでに蓄積されたストックに、より大きな効果を発揮させることも重要なストック効果でしょう。つまり「賢く使う」ことで、これも国土交通省の重要な政策の柱です。このようにストック効果を広くとらえて、取り組んでいくことが、特に都市分野では大切だと思います。

1

社会資本のストック効果

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

道路、鉄道、空港、河川、港湾など社会資本（インフラ）の整備による効果は、2つに分けられます。ひとつが「フロー効果」、もうひとつが「ストック効果」です。

前者は、公共投資による短期的・即時的な効果で、需要創出効果とも呼ばれます。具体的には、生産活動の創出により雇用を誘発し、所得増加によって消費の拡大につながる効果です。

一方、後者は中長期的な効果で、整備効果とも呼ばれます。このストック効果を大別すると、さらに「生産性の向上」と「生活の質の向上」の2つに分けられ、具体的には以下の向上が期待できます。

まず、生産性の面では、移動時間の短縮、輸送費の低下、貨物取扱量の増大などによって、経済活動の生産性を向上させ、経済成長をもたらします。

生活の質の面では、衛生環境の改善、災害安全性の向上、アメニティの向上など、生活水準の向上に寄与し、経済構成を高めます。

2. 経済成長をもたらすストック効果

なかでも、生産性の向上を目的とするストック効果は、民間投資を喚起する成長戦略として注目されています。効果発揮に向けては、次の3点を相互連関させる必要があります。

①生産拡大効果

交通ネットワークの整備、コンパクトシティ化などに資する社会資本の効果などにより、移動時間の短縮、輸送費の削減などを実現して生産性を向上させ、中長期的な供給力を拡大する効果

②民間投資誘発効果

交通ネットワークの整備、災害リスクの低減などに資する社会資本の効果により、新たな企業・工場立地など、民間企業の投資を誘発・推進する効果

③立地競争力の強化

地域の移動時間短縮、輸送費削減、災害リスク低減などの生産性向上効果により、国外に漏出する可能性のあった企業が国内に留まる効果

3. 「賢く投資・賢く使う」戦略

もっとも、ストック効果は短期的に実現できる性質のものではありません。また、社会資本は時間とともに老朽化していきます。そのため、効果の適切な見通しと戦略的メンテナンス、既存ストックの有効活用などが求められます。

こうした現状において大きな課題となっているのが、人口減少が進む中で、生産性を向上させ、経済成長を実現させることです。そのためには、安全・安心の確保を前提とした上で、生産性面でストック効果の高い社会資本整備を行わなければなりません。厳しい財政制約の下、それを実現するには、賢く投資し、賢く使うインフラマネジメント戦略への転換が望まれます。国土交通省では、そのポイントを次の3点と設定し、多角度から取り組んでいます。

1) ストック効果の最大化

ストック効果の高い事業を厳選し、重点投資することにより、わずかな投資で過去の投資効果を開花させる「ストック開花プロジェクト」を推進しています。たとえば、東九州自動車道では、未開通区間だった福岡県の一部を開通させることで、北九州と宮崎が直結し、渋滞が劇的に緩和し、約50ヵ所で企業立地などの効果が現れる見込みです。

2) 全プロセスを通じた生産性の向上

建設現場の全プロセスを通じた情報化をすることで、建設現場の生産性が抜本的に向上されます。そのため、平成28年度から、測量・設計から施工、管理に至る全プロセスにおいて、情報化を前提とした新基準「i-Construction」（アイ・コンストラクション）の導入推進を行います。これにより、技能労働者1人当たりの生産性が全職種平均で5割向上することが見込まれます。

さらに、さまざまな業種からの新規参入を促し、インフラ・メンテナンスを世界に先駆けて産業化します。また、建設産業の生産性を向上させる構造改革の推進にも取り組んでいます。

3) 総力戦によるマネジメント

巨大災害に立ち向かう「防災意識社会」へ転換を図るため、首長・地域住民の意識を高める支援をし、ハード・ソ

フトを総動員した安全・安心の確保に取り組んでいきます。また、観光立国を推進するためのハード・ソフトの整備（広域観光ルートの形成・発信、観光地までのアクセス改善、LCCターミナルの整備、景観整備など）、PPP/PFIの具体的導入検討の要件化を広げていく方針です。

4. ストック効果の最大化に向けて

ストック効果を最大化する取組みは、すでにさまざまな領域で始まっています。以下のような重点事業の категорияと事業例が挙げられます。

1) 生産性の向上

①事業完了が目前で、あとわずかな投資で大きな経済効果が発揮される事業

【事業例】

- 熊本駅周辺の再開発：鉄道高架化にあわせた基盤整備により、民間のマンション建設等を誘発

②事業間連携で新しい効果が出る事業

【事業例】

- 西鉄天神大牟田線（春日原駅～下大利駅）周辺連続立体交差事業：連立事業と連携した道路整備、土地区画

整理事業による沿線地域の活性化（図-1）

③民間の投資計画と連動して、大きな経済効果が発揮される事業

【事業例】

- 大手町連鎖型都市再生事業：大手町をグローバルビジネスの戦略拠点として再構築

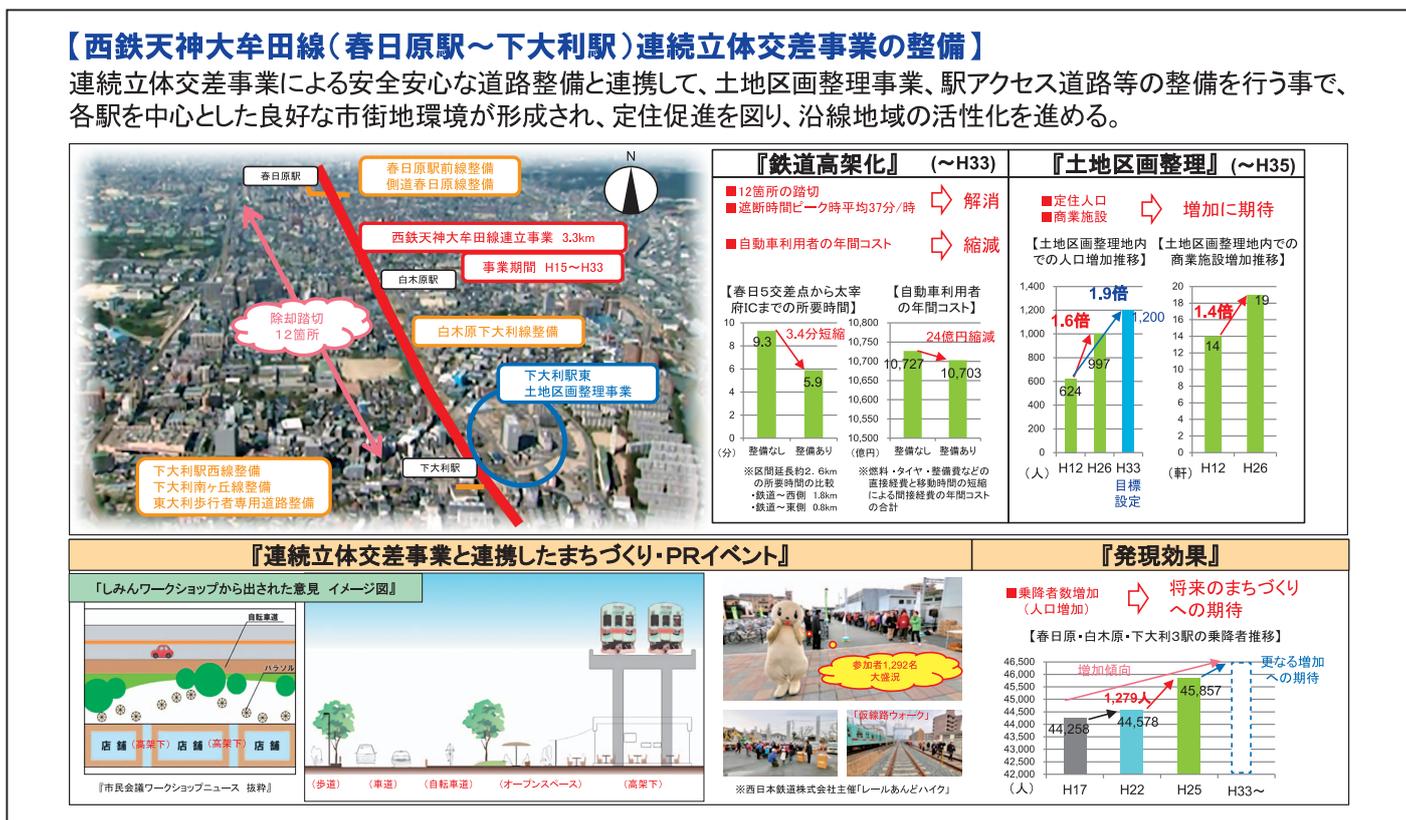
5. 今後の展開に向けて

社会資本のストック効果が発揮されるには、恒常的な取組みが欠かせません。そのため国土交通省では、関係各所の理解と積極的な協力をいただけるよう、広報PRにも力を入れています。

すでに、社会資本のストック効果をわかりやすく示すパネル展「くらしと経済を支えるインフラ」（平成27年7月）、「賢く使う」「集約・再編」（平成27年10月）、「インフラメンテナンスグッドプラクティス」（平成28年2月）を、国土交通省本省で開催しました。その後も、全国各地で取組み事例の紹介や説明の場を設けています。

課題はさまざまに残されていますが、今後も引き続きストック効果を高める取組みを続けてまいります。

図-1 連立事業と連携した道路整備、土地区画整理事業による沿線地域の活性化



大都市の街路事業が担うストック効果

東京都 建設局 道路建設部 道路環境担当課長 細見 明彦
計画課企画係主任 辻野 由拓

1. はじめに

東京都は「世界一の都市・東京」の実現を目指し、平成26年12月に「東京都長期ビジョン」を策定しました。

本計画は2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時とおおむね10年後の東京の姿を示し、その将来像を達成するための基本目標や政策目標、その達成に向けた具体的な政策展開などを明らかにしたものです。

現在、都市づくりのランドデザインの策定に向け、2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について検討しています。目指す都市像の中で、主に都民生活の観点において、「世界初の渋滞のない大都市が幹線道路の整備により実現し、質・量ともに充実した歩行者や自転車が中心の道路空間が形成されている」などのイメージが示されています。東京都の道路整備は、2020年大会開催時における選手や人々の円滑な移動を提供するだけでなく、その先のランドデザインの実現を見据え、大会後も着実に進めていく必要があります。

2. 大都市の街路事業におけるストック効果

東京など大都市における街路事業は、幹線道路網の充実による移動時間の短縮や都市開発の誘発、拠点駅における駅前広場整備による交通結節機能の強化やシンボルとなる景観の形成、連続立体交差事業による地域分断の解消や高架下空間における保育施設等の設置、新交通システムによる交通不便地域の解消、特定整備路線整備（延焼遮断帯の形成）による木造住宅密集地域の防災性の向上などストック効果は多岐にわたります。

本稿では、3つの事業に絞って、事業概要とその整備によって発揮されるストック効果について紹介します。

(1) 移動時間の短縮、所要時間の安定、利便性の向上

① 首都高速道路中央環状線の概要

首都高速道路中央環状線（以下「中央環状

線」という）は都心から約8kmの圏域を環状に結ぶ延長約47kmの都市高速道路です。首都圏における高速道路網を充実・強化し、都心における通過交通排除により渋滞している都心環状線の混雑緩和に寄与するとともに、大崎・渋谷・新宿・池袋という4つの副都心を通過する重要な路線です。

このうち、東京都と首都高速道路株式会社が共同で整備を進めてきた中央環状品川線（大井JCT～大橋JCT、延長約9.4km）が平成27年3月に開通し、首都圏三環状道路（圏央道、外環道、中央環状線）で最初のリングが完成しました（図-1）。

② 品川線開通による整備効果

中央環状線全線開通後3ヶ月で、都心に集中する交通の分散が図られ、首都高速の中央環状線内側の利用交通量は約5%の減少ながら、渋滞損失時間は約5割減少しました。

また、新宿（西新宿JCT）から羽田空港（空港中央）までの混雑時における所要時間は、約40分から約19分に短縮されました。開通前の渋滞による到着の遅れを見込んだ無駄な時間（所要時間のばらつき）も約15分から約1分となり、定時性が大幅に向上しました（図-2）。

羽田空港発着便やアクアライン利用便の高速バス路線も開通を契機にダイヤ改正（所要時間の短縮・立ち寄り箇所の増加）が行われています。例えば、東京空港交通株式会社では、新宿エリア⇄羽田空港において、混雑時の所要時間を最大15分短縮したダイヤで運行していますが、羽田

図-1 首都圏三環状道路の整備状況

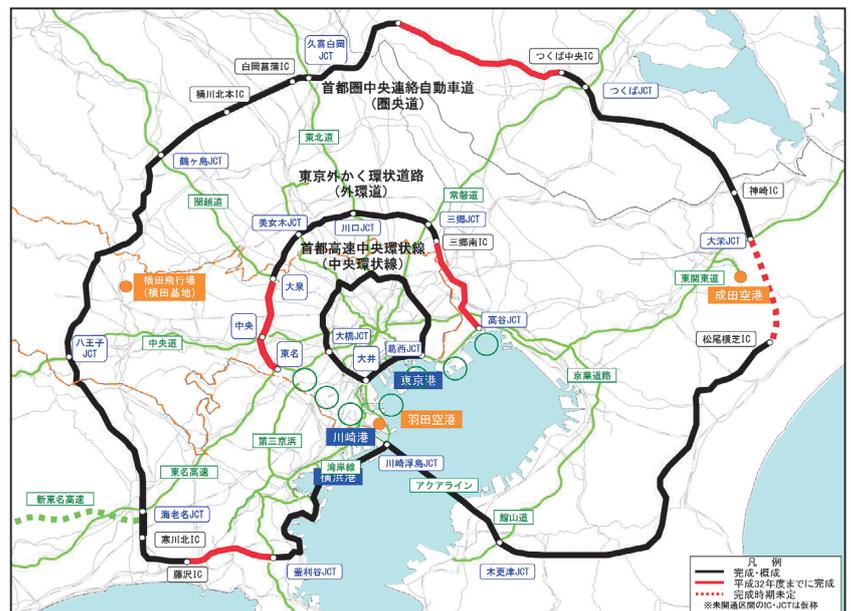


図-2 所要時間の短縮、ばらつきの減少

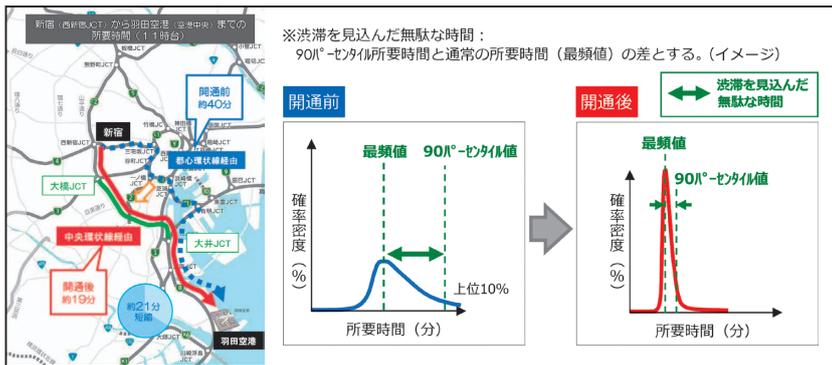


写真-2 新虎通りのオープンカフェ



空港行きは渋滞がなく、所要時間が安定したことにより利用者が増加しています。

このほか、主に渋滞に起因して発生する追突事故件数が約4割減少しました。さらに、11号台場線などの放射路線で本線通行止めが発生した際、中央環状線を利用した迂回が可能となるリダンダンシー機能を発揮しました。

(2) 都市開発の誘発による国際競争力の強化

①環状2号線の概要

環状2号線は、江東区有明から千代田区神田佐久間町に至る延長約14kmの都市計画道路です。このうち、豊洲～虎ノ門（延長約4.8km）で事業を進めており、新橋～虎ノ門（延長約1.4km）は平成26年3月に開通しました。

現在、残る新橋～豊洲（延長約3.4km）について鋭意整備を進めています。まず早期に臨海部と都心部のアクセスを確保するため、本年11月の豊洲新市場開場後に速やかに暫定的に開通し、さらに整備を進め、平成32年早期の全線開通を目指しています。

②既に開通した区間（新橋～虎ノ門）の整備効果

新橋～虎ノ門区間の開通によって都心部における骨格的な幹線道路ネットワークが強化され、交通の円滑化が図られるとともに、沿道地域においては複数の民間開発計画が具体化するなど都市再生の動きが加速しています。

東京都では、街路事業による地下の本線トンネル整備とあわせて第二種市街地再開発事業を実施しています。地下本線のトンネル上下部に立体道路制度を活用し、複合用途を備えた「虎ノ門ヒルズ」を建設し、平成26年6月に開業しました。文化・交流機能を導入し、国際交流や観光都市の推進に貢献することが期待されます（写真-1）。

写真-1
環状2号線と虎ノ門ヒルズ



また、地上部街路（幅員40m、愛称名：新虎通り）では幅員13mという広幅員の歩道空間で「東京シャンゼリゼプロジェクト」と銘打ち、道路法の特例占用許可制度を活用したオープンカフェを展開しています。これは沿道企業や地域住民等で構成される新虎通りエリアマネジメント協議会が実施しています。ロゴの作成や清掃活動も行っており、平成27年12月には法人格を取得し、本格的に地域の魅力向上と活性化に向けたエリアマネジメントの取組みが進んでいくことが期待されます（写真-2）。

環状2号線の沿道地域では、その他にも複数の開発計画が具体化してきています。例えば、虎ノ門一丁目地区では、街区再編による国際的ビジネス拠点の整備を図るとともに、交通結節拠点としてバスターミナルを整備し、臨海部や国際空港等へのアクセス強化を図る計画が動き出しています。

虎ノ門二丁目地区では、大規模病院の機能更新を図って国際水準の医療サービスを提供するとともに、外国人ビジネスマンやその家族への業務支援機能や生活支援機能を整備する計画が進められています。

これら開発計画の建設投資額は約4000億円、生産誘発額は約1兆円（建物の建設にかかる生産誘発額で竣工後の事業活動等によるものは含まれない）とされています（社会資本整備審議会計画部会第1回専門小委員会（平成27年12月8日開催）資料より）。

③整備中区間（豊洲～新橋）も含めた整備効果

現在、臨海部を縦断する主要な幹線道路は晴海通りのみとなっていますが、環状2号線の整備により臨海部と都心を結ぶ交通・物流ネットワークが強化されます。豊洲地区で建設中の東京都中央卸売市場豊洲市場へのアクセス道路となって都民生活を支えるとともに、臨海部の避難ルートが多重化され、防災性の向上にも大きく寄与します。

さらに、本路線は2020年大会の立候補ファイルにおいてオリンピックスタジアムパーク、選手村、IOCホテル間を結ぶ大動脈と位置づけられています。

大会終了後には選手村を改装し、長期の居住を見据えた良質な住宅や国内外の文化、スポーツ、教育関連の機関が拠点を置く国際交流プラザのほか、大会開催を記念する象

図-3 環状2号線と選手村の整備イメージ



微的な公園も整備される予定です（図-3）。

(3) 首都東京の玄関口にふさわしい景観形成

①事業の概要

平成11年、知事とJR東日本社長が東京駅復原と周辺環境整備（丸の内駅前広場・行幸通り等）を協力して進めることで合意しました。その後「東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会」による検討を経て、東京都は平成22年3月に街路事業で行幸通りの景観整備を完成し、JR東日本は平成24年10月に創建当時（大正3年）の姿へと復原した赤レンガ駅舎を開業しました。現在は赤レンガ駅舎や行幸通り、駅周辺地区と統一感のある景観の形成に向けた調整を進めています。丸の内駅前広場は、東京都とJR東日本が共同で整備を進めており、平成29年度の完成を目指しています。

②丸の内地区における整備効果

赤レンガ駅舎の復原、行幸通りや駅前広場の整備により、

首都東京の玄関口にふさわしい風格ある景観が形成され、周辺開発と連携してそれまでの駅利用者を中心とした人の流れに加え、新たな人の流れを生み出し、地域一帯の魅力を高めていきます。駅前広場整備では、バスやタクシーの動線を整理するとともに滞留空間を確保し、交通結節機能も強化します。（図-4）

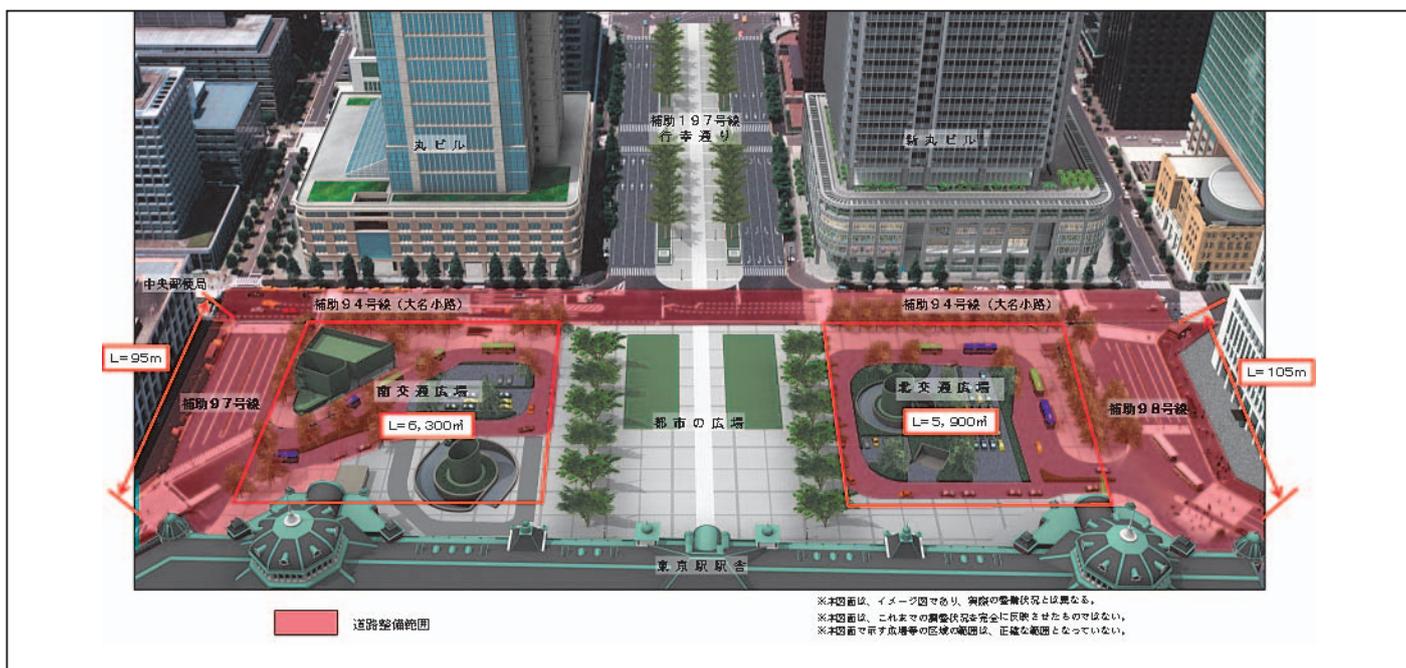
また、良好な景観の保全に向けた取組みも行われています。行幸通りから赤レンガ駅舎を見た際に、駅舎背景に建築物が突出しないよう誘導するなど、民間企業とも協力・連携しながら地区全体としての魅力向上が図られています。

3. おわりに

東京をはじめとする大都市は、人口・政治・経済・産業・教育・文化などの諸機能が高密度に集積しており、そこで行われる街路事業は、移動の円滑化や物流の効率化のみならず様々な形で大きなストック効果を発現し、その影響は広範に及びます。

我が国の経済活性化や国際競争力を強化するばかりでなく、安全で快適な都市活動や都民生活を支えるなど、公共インフラというストックがその効果を中長期的に最大限に発揮する必要があります。東京都は、人々がその効果を実感できるよう都民や関係機関の理解と協力を得ながら、今後とも街路事業の推進に取り組んでまいります。

図-4 丸の内駅前広場と行幸通りの整備イメージ



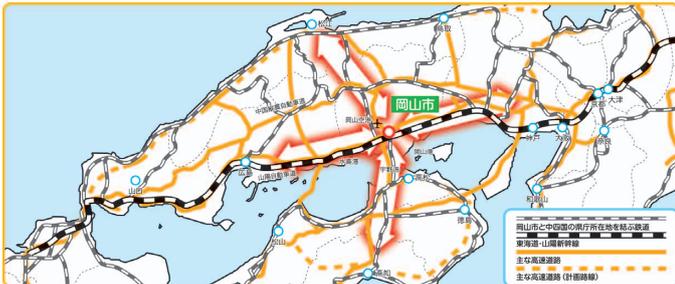
交通結節機能の改善による都市の活力と魅力の向上

岡山市 都市整備局 道路計画課 湯浅 聡文

1. はじめに

岡山市は、医療・福祉、教育・文化、コンベンション等の高次の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、近畿と九州を結ぶ東西軸と、山陰と四国をつなぐ南北軸のクロスポイントに位置し、高速道路網、山陽新幹線に加え在来線7路線が東西南北に広がる鉄道網、東京はもとより、アジアの諸都市につながる航空網などと全国的にも非常に優れた交通の広域拠点性を有し、中四国地方最大の交通の要衝となっています（図-1）。

図-1 中四国のクロスポイントに位置する岡山市



しかしながら、少子高齢化の進展に伴う人口減への対応が国を挙げての課題となる中、本市においても、近い将来人口減少局面に入ることが不可避な情勢です。今後、本市が将来にわたって持続可能な発展を遂げるためには、活力と魅力あふれる中心市街地の創出と、人にやさしい都市交通網の構築を行う必要があると考えています。

本稿では、中心市街地における取組みの中で、岡山の新しい顔にもなっている「岡山駅交通結節点改善事業」とその整備効果について紹介します。

2. 岡山駅交通結節点改善事業の概要

JR岡山駅は、1日約15万人が利用する中四国地方有数のターミナル拠点です。しかし、鉄道で分断されたJR岡山駅の西口エリアは、東口エリアと比べて交通結節点としての機能が活かされていないことが課題でした。

このため本市では、駅東西エリアの連携強化や西口エリアでの拠点開発等の取組みを行うこととし、これまでに、

JR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、また、岡山コンベンションセンター及びホテル等を核とした第二種市街地再開発事業などを進めてきました。

岡山駅交通結節点改善事業は、こうした取組みの集大成として、駅東西エリアの連携強化のための岡山駅東西連絡通路と、駅東口の交通広場との機能分担を考慮した岡山駅西口交通広場を整備したものです（写真-1）。

写真-1 岡山駅東西連絡通路・西口交通広場



東西連絡通路は、政令指定都市おかやまの玄関口としてふさわしい空間となるよう、わかりやすく、洗練されたデザインのサイン板を採用するとともに、天井高も5.6mと高くし柔らかな曲面のアルミ材を採用しました。

また、通路両側にハイサイドライト（壁面上部の窓ガラス）を設け、自然光をふんだんに取り入れることで「晴れの国おかやま」が実感できる、ゆったりとした心地よい空間としました。

西口交通広場は、岡山駅の交通結節点としての機能向上はもとより、駅の東西の連携強化・回遊性向上、西口周辺

図-2 交通結節点周辺の施設状況



のさらなる賑わいの創出にも寄与するものとして、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東西連絡通路にアクセスできるように整備しました。

平成18年10月には、東西連絡通路の部分供用開始、同時に西日本旅客鉄道(株)によるJR岡山駅橋上駅舎が開業し、その後、平成19年8月の東西連絡通路の全面供用により、駅東西を結ぶ新たな歩行者動線が生まれました。そして、平成22年5月に西口交通広場が完成しました。

3. 都市の活力と魅力の向上

岡山駅交通結節点改善事業により、駅の東西地域に分散していたコンベンション施設や周辺のホテルなどの連携が強化されることで、施設同士の複合・連携利用が可能となり、大規模なコンベンションを含む多様なコンベンションが開催できるようになりました(図-2)。

事業の完成後、関係団体とともに、岡山駅に直結した各施設の優れたアクセス性の高さや駅東西エリアの連携性の向上をアピールしながら、複数の会場を使用する大規模なコンベンションの誘致活動を積極的に行いました。

その結果、平成26年度には世界97か国・地域から約3,000人の参加を得た「ESDに関するユネスコ世界会議」、また、平成27年度には「土木学会全国大会」など大規模なコンベンションの開催が実現し、岡山の街に国内外から多くの人が訪れ、交流する機会が創出されました(写真-2)。

図-3 岡山市のコンベンションの開催状況の推移

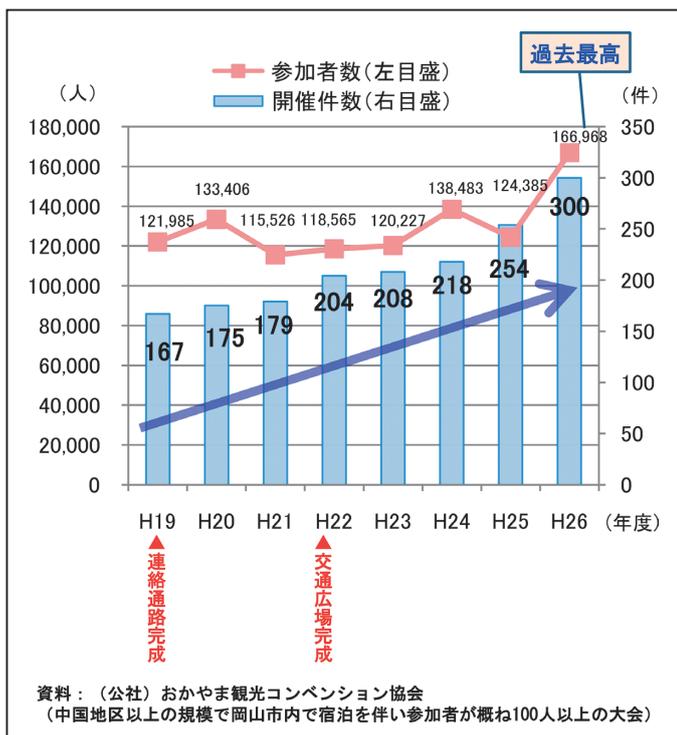


写真-2 ESDに関するユネスコ世界会議



本市のコンベンションは、積極的な誘致活動により、開催件数及び参加者数が増加傾向にあり、平成26年度のコンベンション開催件数、参加者数は、ともに過去最高となっています(図-3)。

あわせて、「平成21年度岡山市コンベンション経済波及効果調査及び岡山市観光動態調査」によると、宿泊者ベースで、コンベンション参加者の消費額(32,859円)は一般観光客(17,557円)の約1.8倍となっているという結果も出ていることから、コンベンション件数の増加による経済波及効果も、ますます大きくなっているとも言えます。

社会基盤整備のストック効果が注目される中、これまで整備してきた岡山駅東西連絡通路や岡山駅西口交通広場などの岡山駅交通結節点改善事業は、観光、コンベンション、ビジネス等での交流を活発化するストックとして岡山駅の交通結節点としての強みとポテンシャルを引き出し、中心市街地に新たな賑わいを創出するとともに、都市に活力と魅力の向上をもたらす原動力となっています。

4. おわりに

岡山市のポテンシャルを考えると、「まだまだやれるはず」という思いも抱いており、既存ストックをうまく活用する取組みがより大きな効果を挙げるものと考えています。

地方都市を取り巻く環境が年々厳しさを増す中、本市は今後とも、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「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「訪れてみたい・住んでみたい」と思われる活力と魅力あふれる都市の実現をめざして、果敢に挑戦していきます。

大阪モノレール

～鉄道ネットワークの充実・強化によるまちづくりの推進～

大阪府 都市整備部 都市交通課

1. 大阪モノレールについて

大阪モノレールは、現在、大阪空港駅から門真市駅の約21.2kmと万博記念公園駅から彩都西駅の約6.8kmの総延長約28kmを営業、大阪市内中心部から放射状に形成された鉄道を環状方向に結節することにより、広域的鉄道ネットワークの形成と沿線地域の活性化に寄与しております（図-1）。

平成2年の千里中央駅から南茨木駅間の開業にはじまり、平成6年の柴原駅から千里中央駅間、平成9年の大阪空港駅から柴原駅間及び南茨木駅から門真市駅間、平成10年の万博記念公園駅から阪大病院前駅間、平成19年の阪大病院前駅から彩都西駅間と営業区間を延伸してきました。平成2年の開業から平成27年で25周年を迎え、平成26年

図-1 大阪モノレール路線図

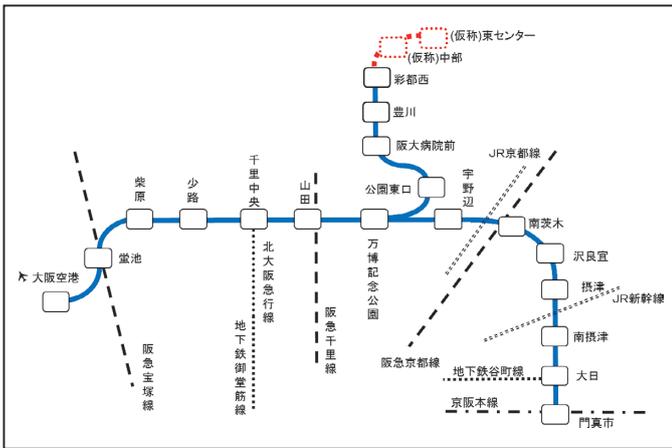
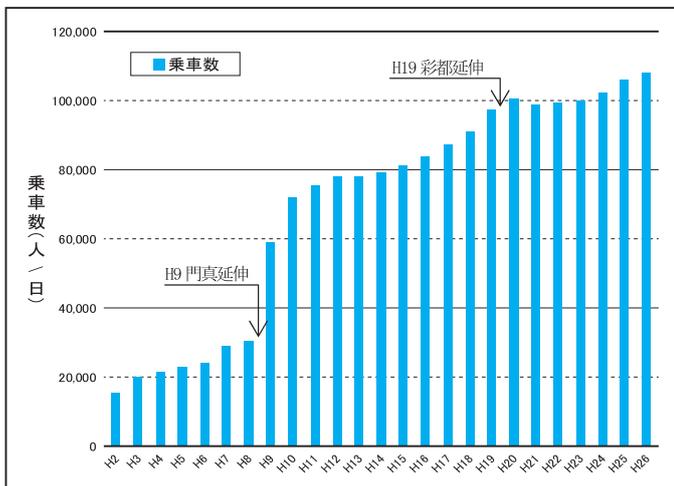


図-2 大阪モノレールの1日平均乗車数の推移



度の乗車数は、年間約3千9百万人、1日あたりの平均乗車数は約10万7千人に達し、多くの府民の皆様方の交通手段として定着しています。これまで大阪モノレール沿線では区画整理や再開発などのまちづくりが行われ、蛍池駅、少路駅、山田駅、大日駅などの鉄道結節駅やまちづくりが行われた駅では利用者数が増えてきました（図-2）。

2. 駅周辺まちづくり

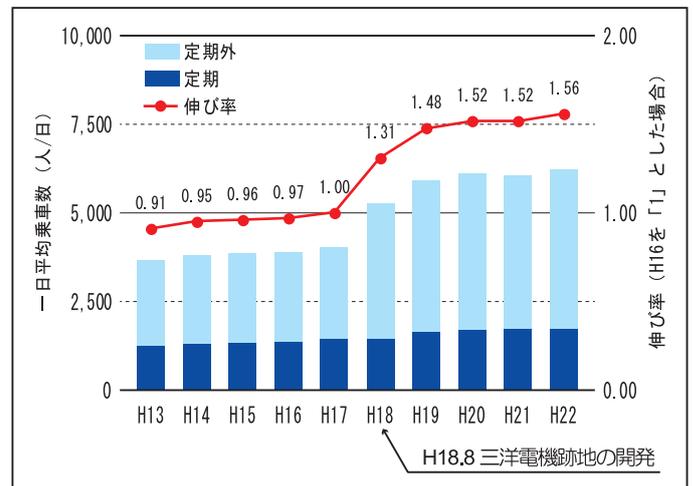
(1) 大日駅

守口市の大日駅東側区域は、都市再生緊急整備地域に指定（約80ha 地域指定：平成16年5月）され、大規模工場跡地の土地利用転換により、都市拠点の形成、併せて周辺の密集市街地における防災性の向上、居住環境の整備促進が行われました。平成18年8月に、大日駅前の三洋電機跡地（約11ha）にイオンモール大日などの商業・業務、居住機能の整備により、モノレール利用者数が増加しました（写真-1）。大日駅の1日あたりの平均乗車数は、平成22年で6,231人となっており、平成17年の4,006人と比べて約1.6倍に増加しました（図-3）。

写真-1 イオンモール大日



図-3 大日駅の1日平均乗車数の推移



(2) 少路駅

豊中市少路特定土地区画整理事業（約22ha、事業期間：平成4年2月～平成16年3月）が実施され、事業完了前後からモノレール利用者数が定期・定期外ともに増加しました。少路駅の1日あたりの平均乗車数は、平成22年で4,520人となっており、平成16年の2,655人と比べて約1.7倍に増加しております（図-4）。

写真-2 H17年頃豊中市少路航空写真（左上H4年頃）

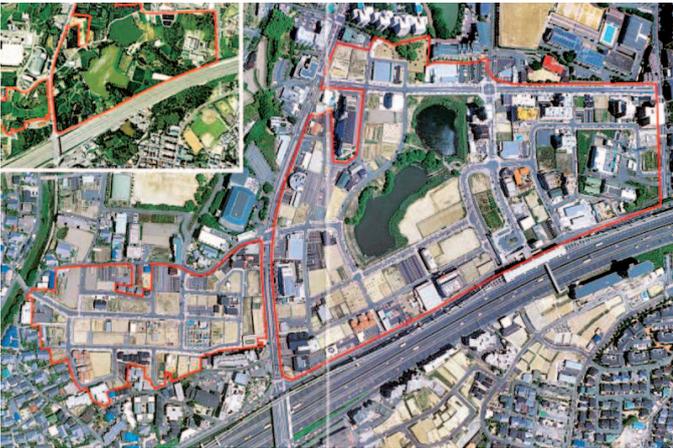
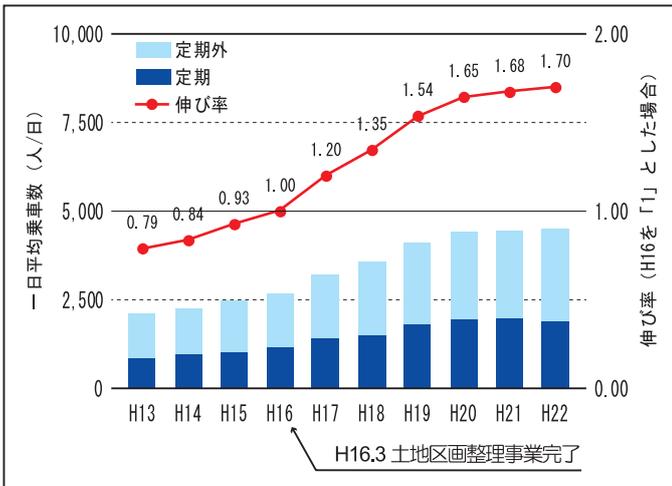


図-4 少路駅の1日平均乗車数の推移



(3) 万博記念公園駅や宇野辺駅周辺の開発

駅周辺での面的開発や大規模商業施設の立地などの効果がみられ、沿線開発による人口増加、モノレール利用者の増加はモノレール沿線を中心としたまちづくりが順調に進んでおり、沿線都市のポテンシャルを高めてきました。

平成27年4月に宇野辺駅を最寄駅とする立命館大学の茨木新キャンパスの開校、続く平成27年11月に万博記念公園のエキスポ跡地にららぽーとEXPOCITY（エキスポシティ）の開業など新たな沿線開発が生まれ、今後も沿線都市の発展につながるまちづくりの好循環が期待されます（写真-3）。

写真-3 EXPOCITY（エキスポシティ）



3. 大阪モノレール延伸

門真市駅から東大阪市の（仮称）瓜生堂駅まで南へ約9kmの延伸計画は、近畿地方交通審議会答申第8号（平成16年10月）「京阪神圏において中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」に位置付けられており、現在、大阪府で事業化に向けて取り組んでいます（図-5）。

この延伸は、環状方向の鉄道アクセスの改善及び発達した東西方向の鉄道4路線（京阪本線・JR片町線（学研都市線）・近鉄けいはんな線・近鉄奈良線）との結節により、大阪府東部や奈良方面と北摂方面間のアクセス利便性が向上され、営業線とあわせて10路線とネットワークします。駅前広場と商業・賑わい施設等の一体的な整備と新たな交流拠点等の形成や沿線の土地利用転換により土地の高度利用が図られ、人の交流の促進を通して、沿線の地域経済が活性化されるものと期待しています。

図-5 大阪モノレール延伸路線図



鹿児島本線外1線連続立体交差事業のストック効果について

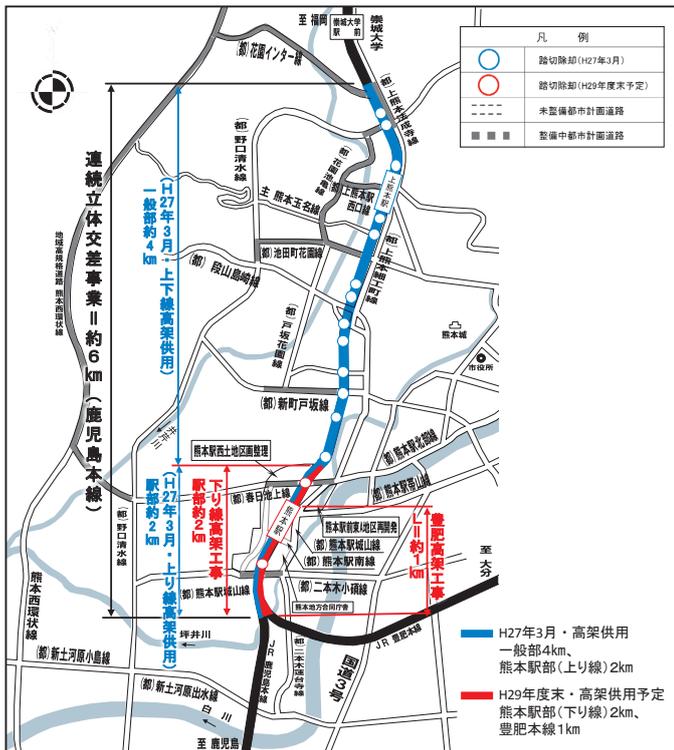
熊本県 土木部 道路都市局 都市計画課 鉄道高架推進室

1. はじめに

熊本駅周辺地域では、JR鹿児島本線などにより市街地が東西に分断され、市街地の一体化が阻害されているうえ、道路などの都市基盤整備の遅れや踏切遮断による交通渋滞が発生しています。

JR鹿児島本線外1線連続立体交差事業は、道路と鉄道を連続的に立体交差化し、15の踏切を除却することにより、都市内交通の円滑化や熊本駅周辺地域の都市機能の強化を図るとともに、沿線市街地の整備と併せ、県都の陸の玄関口にふさわしいまちづくりを促進することを目的としています（図-1）。

図-1 事業区間



2. 事業概要

事業主体 熊本県
事業区間 熊本県熊本市西区池田～熊本県熊本市西区田崎本町（鹿児島本線約6km、豊肥本線約1km）

事業期間 平成13年度～平成30年度
除却踏切数 15箇所
総事業費 約606億円
構造形式 一般部：ラーメン高架橋及び桁式高架橋（複線）
上熊本駅部：桁式高架橋（島式1面2線）
熊本駅部：ラーメン高架橋（島式2面6線）

3. 事業経過

平成13年3月 都市計画決定
鹿児島本線約4km、豊肥本線約1km
平成14年3月 事業認可
鹿児島本線約4km、豊肥本線約1km
平成15年3月 都市計画決定の変更
鹿児島本線約2km延伸
平成15年8月 事業認可の変更
鹿児島本線約2km延伸
平成27年3月 鹿児島本線の上り線全線約6km、下り線の熊本駅部を除く北側約4km区間の高架切替（写真-1）

写真-1 在来線高架切替後の状況



一部区間の高架切替に伴う13踏切の除却により、交通渋滞が解消され、安全安心な生活環境が実現しました（写真-2）。

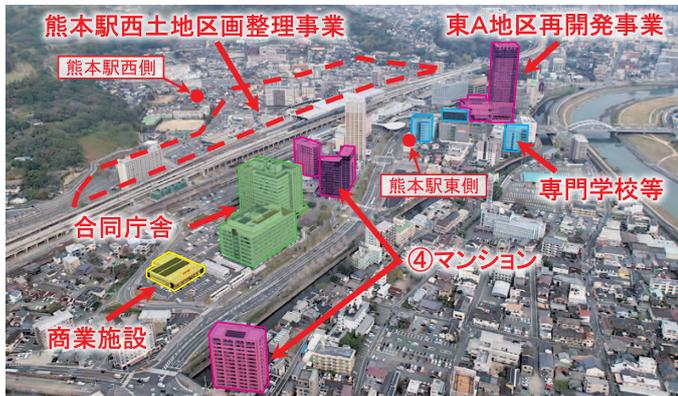
写真-2 本妙寺踏切の変化



4. ストック効果の発現

熊本駅周辺地域では、鉄道の高架化に併せた土地区画整理事業や市街地再開発事業との一体的な整備により、周辺開発が誘発され、ストック効果が発現しています(写真-3)。

写真-3 熊本駅周辺の状況(平成27年12月撮影)



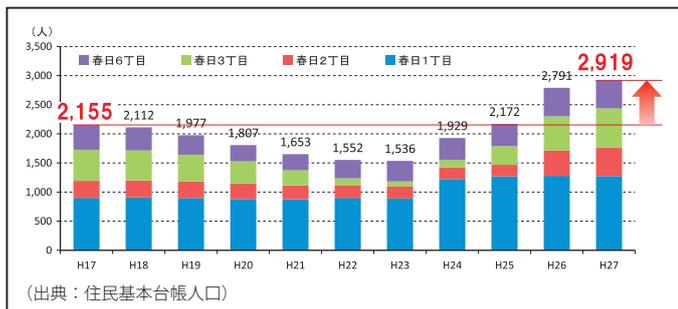
(1) 人口の増加

平成17年以降、各種専門学校が4校開校するとともに、熊本合同庁舎が平成22年(A棟)及び26年(B棟)に完成したことにより、昼間人口が約4,000人増加しました。

また、平成20年度以降、駅周辺では5階建て以上の民間のマンションが17棟建築されるなど居住住宅の建築が進み、周辺地域(春日地区)の夜間人口が平成17年度に比べ約35%増加しています(図-2)。

平成28年4月には新たな専門学校が開校、8月には民間マンションが完成予定であるなど今後も昼間人口・夜間人口の増加が見込まれます。

図-2 春日地区の夜間人口の変化



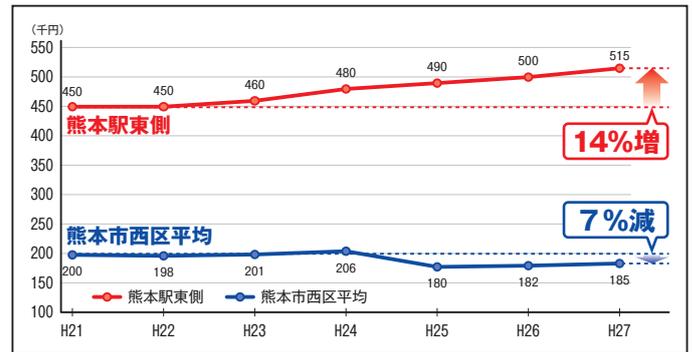
(2) 地価の上昇

住宅地の県内基準地価においては、熊本市西区の平均地価が平成21年度から6%下落するなかで、熊本駅西側は15%上昇しています。

商業地の地価においては、熊本市西区の平均価格が平成21年度から7%下落するなかで、熊本駅東側は14%上昇しています。今年度の地価は昨年度より3%上昇しており、県内トップの上昇率となっています(図-3)。

また、県内路線価においても、熊本駅東口周辺の上昇は5.6%で、県内トップの上昇率となっています。

図-3 地価の動向(商業地)



(3) ストック効果の情報発信

先に述べたストック効果について、ホームページへの掲載や、県庁、大型ショッピングセンター及び熊本駅前のくまもと森都心プラザでパネル展を開催し、県民の皆様に分かりやすく情報発信しています(写真-4)。

写真-4 ストック効果パネル展示



大型ショッピングセンター
(10月21日～11月2日)

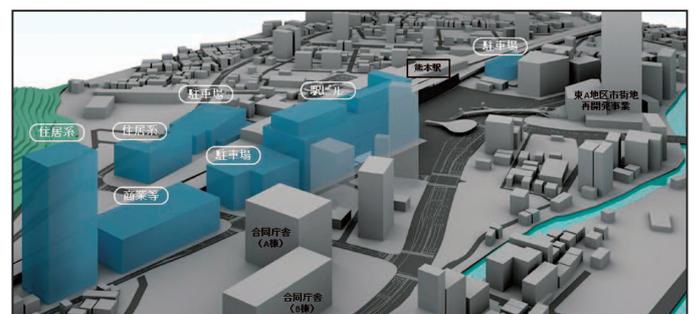
くまもと森都心プラザ
(11月12日～11月27日)

5. おわりに

本事業については、平成30年度の事業完了に向け、残る駅部区間の高架橋建設工事を進めています。

本事業の完了後には、熊本駅東口駅前広場の完成整備や大規模な在来線跡地の開発も予定されており、さらなるストック効果の増大が期待されます(図-4)。

図-4 在来線跡地開発計画(JR九州HPより)



今後とも熊本県は、熊本駅周辺地域の魅力向上のため、本事業を一日も早く完了できるよう取り組んでまいります。

シェアド・スペース（歩車道共有空間）手法の活用による、歩行空間の賑わいの創出

島根県 土木部 都市計画課

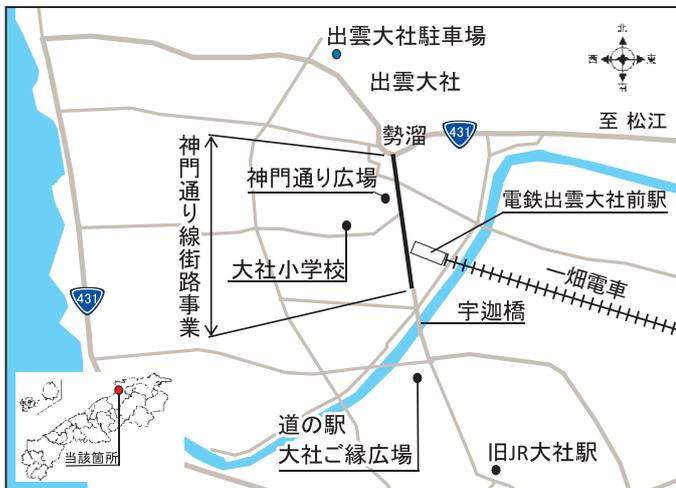
1. はじめに

島根県の代表的な観光地である「出雲大社」の参詣道「神門通り」は、国鉄大社線の開通にあわせ、100年前に開設され、参拝客の往来により大いに栄えていました。

しかし、車社会の到来により、車での移動が主流となると参拝客は出雲大社駐車場を利用し、参拝後、次の目的地へ移動される方が増えました。加えて、JR大社線廃止の影響もあって、神門通りの人通りは激減し、かつての賑わいを失っていきました。

そこで、出雲大社の遷宮に併せ、「門前にふさわしい風格と賑わいのある通りへの再生」を目指し、島根県、出雲市、地元が連携して取り組むことになりました（図-1）。

図-1 位置図



2. 「神門通り線」街路事業

島根県が施行する街路整備の方針は、ワークショップや社会実験により検討を行い決定しました。

検討にあたっては、現道幅員12mの制約の下で、沿道住民の自動車による生活道路としての機能を確保すること、観光客が安全に楽しみながら歩ける道として賑わいづくりに寄与するという、相反する2つの課題を解決する必要がありました。

そこで、近年欧州で導入されている歩車共存を目的とし

たシェアド・スペース手法の考え方を取り入れました。

具体的には、車道を7mから5mに縮小して中央線をなくし、車道と歩道の分離構造を設けないことで、自動車・歩行者の専用意識を排除し、相互の危険意識（安全意識）を高め、安全に配慮した交通行動を取ることを促しました。

また、路面は出雲大社境内の参道との連続性に配慮し石畳にしました（写真-1）。

3. 統一感のある街並みへの取り組み

出雲市では数十年後を見据え、統一感のある街並みが形成されることを目的として、神門通り沿道建築物修景基準策定委員会を立ち上げ、建築物の高さ、望ましい色彩や設備、看板等の基準を定めた神門通り街づくり協定を策定するとともに、修景助成制度を新たに創設しました。

写真-1 整備前→整備後



この協定に基づき、出雲市からの助成を得ながら、建て替えや新規出店がなされており、通りに統一感のある景観が形成されつつあります。

4. 官民協働による賑わいの創出

沿道では街路事業に呼応するように、住民や商業者などによる様々な取組みが展開されました。沿道商店では、それぞれが個性あふれる日除け暖簾を軒先に掛け、景観に彩りを添えています。

また、道路（歩行空間）に置座や行灯を並べる取組みも始められました（写真－2）。この取組みは通りの魅力向上に加え、沿道の駐停車防止にも効果を発揮しています。島根県では「しまね版特区」制度により、道路占用許可の緩和措置を講じて地域の活動を後押ししています。

写真－2 日除け暖簾、置座



日除け暖簾



置座

5. 神門通りの整備効果

各事業の整備効果を検証するため交通量調査やアンケート調査等を行いました。

(1) 歩行者交通量

神門通りの歩行者交通量は、整備前と比較して大幅に増

加しました（表－1）。大遷宮による観光客の増加も考えられますが、神門地区の整備により出雲大社駐車場を利用する多くの参拝客が神門通りへも立ち寄るようになったと考えられます。

表－1 歩行者交通量

	場 所	整備前	整備後	倍 率
		H21.10.29(木)	H25.10.17(木)	
平日	勢溜	1,297	10,814	8.3
	小学校入口	610	5,827	9.6
	宇迦橋北詰	257	2,746	10.7
	ご縁広場	224	1,431	6.4
休日	場 所	整備前	整備後	倍 率
		H21.11.8(日)	H25.10.20(日)	
	勢溜	3,103	25,020	8.1
	小学校入口	956	13,629	14.3
	宇迦橋北詰	350	9,344	26.7
	ご縁広場	152	5,434	35.8

(2) 観光客の滞在時間、消費金額

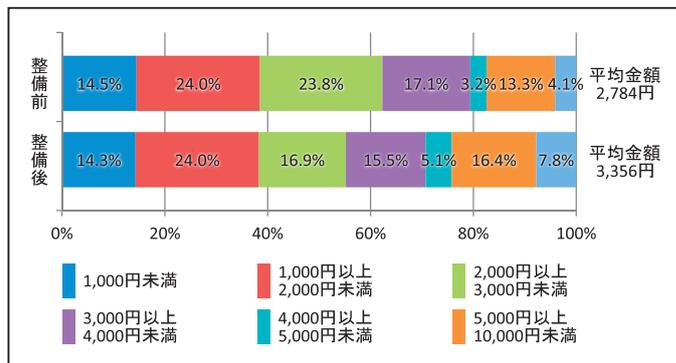
整備前は、出雲大社だけに参拝し帰られる方が主流でしたが、整備後は神門通りに立ち寄られる方も増え、滞在時間（表－2）や消費金額も増加しました（グラフ－1）。

表－2 滞留、滞在時間

駐車場名	平成23年5月4日(水) 【滞留時間】	平成25年10月20日(日) 【滞在時間】
出雲大社駐車場	83.3分	109分
神門通り広場	76.6分	128分
ご縁広場	85.3分	164分

※滞留時間：（出庫時間の平均）－（入庫時間の平均）

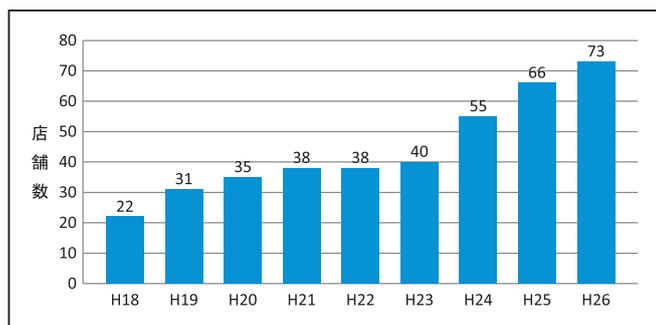
グラフ－1 消費金額



(3) 沿道店舗

沿道では空き店舗が目立っていましたが、店舗の新規出店が進み、店舗数が飛躍的に増加し賑わいが形成されています（グラフ－2）。

グラフー2 沿道店舗数



(4) 歩きやすさ

歩行者挙動調査の結果からは、並んで歩くグループの増加が確認できました。また、歩行空間が広がったことで、お子様連れやベビーカーなどでも歩きやすい空間が創出されています。

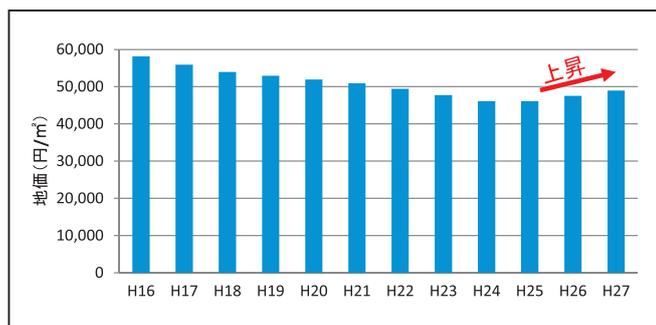
(5) 自動車の走行速度

シェアド・スペース手法を活用した道路整備により、自動車の走行速度が平均で5km/h低下しており、歩行者と自動車が譲り合う空間となっています。

(6) 地価

島根県内の地価は、平成13年から15年連続で下落が継続していますが、神門通りの観測地点は、平成25年以降県内約280箇所の地点のうち唯一上昇しています（グラフー3）。

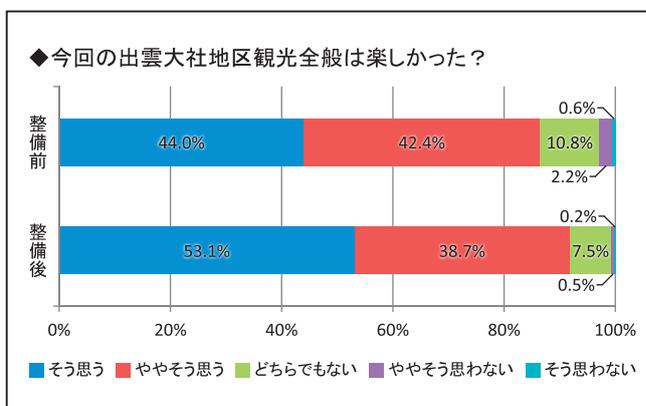
グラフー3 地価の推移



(7) 観光満足度

観光客を対象として整備前後で「今回の出雲大社地区観光全般は楽しかった」かをアンケートで確認したところ、「そう思う、ややそう思う」と回答した観光客数が向上しました（グラフー4）。

グラフー4 観光満足度



6. おわりに

街路整備だけでなく、建築、観光行政や沿道の商業施設など多くの関係者が連携して取り組んだことで予想以上の効果を得ることができ、通りには往時の賑わいが復活し、連日、多くの方々をお迎えしています。

今回の取組みと成果が、今後のまちづくりを行う際の参考となれば幸いです。