

都市と交通

通巻80号

巻頭言：「はじまりの奈良」

～奈良県知事 荒井正吾 1

特集1：平成22年度街路交通関係予算について ……2

特集2：関西特集

1. 奈良県における観光まちづくり 4

2. 長岡京IC（仮称）に隣接した阪急新駅の整備 8

3. 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定について 10

4. 大阪駅北地区のまちづくりについて 12

5. 阪神なんば線の整備 14

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



阪急新駅と周辺施設の整備イメージ(京都府長岡京市)



開発の進む大阪駅北地区（大阪市）



「整備中の平城宮跡歴史公園」と「瓦等による歩道的美化～大宮通り」(奈良県奈良市)



御池通オープンカフェ（京都市）

巻頭言

「はじまりの奈良」



奈良県知事
荒井正吾

我が国の本格的な首都「平城京」が誕生してから、今年1300年にあたり、これを記念する「平城遷都1300年祭」が開幕しました。

平城京の時代、政治・経済・社会の様々な分野で国家としての基礎が築かれ、中国や朝鮮半島を玄関口にユーラシアの文化がシルクロードを経て日本に届き、絢爛たる天平文化が開花しました。国号としての「日本」も国際社会で認知され、今ある日本の礎の多くは、この時代に創られました。

平城遷都1300年祭は、日本の国のはじまりを祝い、その歴史や文化が連綿と続いてきたことを感謝し、未来の安寧を願うとともに、国際的な色彩の強かった奈良の都の歴史的意義を改めて認識し、これからの国づくりの大きな原動力として高めていくことを基本コンセプトとしております。

現在奈良県では、このような平城遷都1300年祭のパワーを地域発展の持続的力に変えていくため、県下で次のような取り組みを進めています。

奈良県の活性化を図っていくためには、観光産業の振興が柱になると考えています。そして、ゆっくりと奈良を巡り、楽しんで頂くためには、観光に訪れる方々の移動手段の充実が不可欠です。交通機関の比較的発達した県北部地域では、車から公共交通へ転換を図る工夫を、県中南部では車のアクセス性を向上させる工夫が必要になってきます。例えば、奈良市中心市街地においては、自動車抑制のためにパーク＆バスライド、サイクルライド施策の実施や、観光バスやシャトルバスを受け入れるバスターミナルの整備も必要となります。交通結節点である鉄道駅での機能向上も必要です。また、中南部地域では道路ネットワークの信頼性の向上のために、緊急時の迂回路整備や現道の道路防災、さらには緊急情報提供機能に加え観光情報発信機能の充実も必要になるでしょう。一部については、すでに

取り組みが始まっていますが、この取り組みを県内各地の観光拠点に拡げていきたいと考えています。

今は経済が悪く、投資も動きませんが、消費や雇用等を県内で回していくためには、道路の整備と有効な活用は必要です。道の使われ方をよく議論しながら、「選択と集中」による効率的な道づくりを進めたいと考えています。

また、これまでの奈良の発展は、近隣への「ベッドタウンとしての奈良」に大きく依拠してきました。現在、高齢化が進み、オールドタウンになり、地域の課題が発生しています。このままの状況が続きますと地域の活力も萎え、防犯面等での問題も増えていきます。今は、まさにその転換点に立っていると認識しており、「ポストベッドタウン奈良」として、県内における産業の活性化と良質な雇用の創出を図り、「奈良で暮らし、奈良で働く」地域への脱皮を目指したいと思います。

高齢者が健康でいきいきと暮らせるまちづくりも必要です。そのため地域医療の再生に向けた病院や福祉施設等の充実とあわせ、駅やこれら施設との歩行空間におけるバリアフリー化や、ゆったりできる憩い空間の整備を進めたいと思います。さらに、高齢者の健康の維持、増進のためにも、例えば、河川空間を快適な生活空間として再構成し、癒しの空間として整備を行うなど、「川辺のまちづくり」を推進していきたいと思っています。

さて、平城遷都1300年祭ですが、メイン会場となる平城宮跡は4月に大極殿の復原が完成し、10月にはハイライトとなる記念祝典を行います。県内各地でも「巡る奈良」をテーマに年間を通して「奈良大和路秘宝秘伝特別開帳」など多彩な行催事を展開致します。また、9月から11月にかけては県営馬見丘陵公園において第27回全国都市緑化ならフェアも開催致します。是非、「はじまりの奈良」を肌で感じて下さい。

1. 平成22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22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	81,852	49,624	1,154,971	(43,494) 587,408	0.07	(1.14) 0.08
国 営 公 園 等	48,768	36,209	194,047	(40,290) 99,613	0.25	(0.90) 0.36
うち 国 営 公 園 整 備	16,306	16,306	21,147	21,147	0.77	0.77
うち 国 営 公 園 維 持 管 理	11,375	11,375	11,589	11,589	0.98	0.98
都 市 環 境 整 備	138,813	9,571	946,902	(22,674) 326,101	0.15	(0.42) 0.03
市 街 地 整 備	128,349	4,001	838,505	(15,737) 273,389	0.15	(0.25) 0.01
道路環境整備（都市再生）	0	0	3,780	(0) 1,890	—	(—) —
都 市 水 環 境 整 備	10,464	5,570	104,617	(6,937) 50,822	0.10	(0.80) 0.11
都 市 水 環 境 整 備 事 業	9,051	4,933	91,133	(6,750) 45,364	0.10	(0.73) 0.11
緑地環境整備総合支援事業	1,413	637	13,484	(187) 5,458	0.10	(3.41) 0.12
土地区画整理事業資金融資（住宅対策）	1,668	0	14,200	0	0.12	—
一 般 公 共 事 業 計	271,101	95,404	2,310,120	(106,458) 1,013,122	0.12	(0.90) 0.09
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	9,963	6,119	11,370	6,659	0.88	0.92
合 計	281,932	102,061	2,322,358	1,020,319	0.12	0.10

- 〈備考〉 1. 一般公共事業の平成22年度は、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. 前年度予算額【国庫】の上段（ ）書きは、平成22年度の各事項ごとの経費の範囲にあわせて組み替え掲記したものである。
3. 本表のほか、(1) 平成22年度には、社会資本整備総合交付金（仮称）【国庫】2.2兆円がある。
(2) 道路事業全体の内数として以下のとおり街路事業がある。また、前年度には、地域活力基盤創造交付金がある。

(単位：百万円)

区 分	平成22年度		前年度	
	事業費	国 費	事業費	国 費
街路事業	3,109,901の内数	1,335,736の内数	3,864,752の内数	1,746,636の内数

2. 平成22年度街路交通施設課関係予算新規・拡充事項

先導的都市環境形成促進事業の拡充

(1) 背景・目的

低炭素型都市の実現のため、都市環境対策をより効果的に推進する都市環境技術の開発を促進する事を目的としています。

(2) 概 要

以下の低炭素型都市の実現に資する都市環境形成促進調

査を拡充します。

1) 自転車利用環境の整備

コミュニティサイクルの整備を推進するため、自転車の貸出・返却に関する管理の仕組みについて実証実験を行い、管理システム等の開発を行います。

2) 環境対応車を活用したまちづくりの推進

環境対応車（電動バス、電気自動車、超小型モビリティ等）を活用したまちづくりを推進するため、環境対応車に適合する都市内の走行空間や充電施設等について実証実験を行い、技術基準等を作成します。

1

奈良県における観光まちづくり

奈良県 土木部、まちづくり推進局

奈良県では、平城遷都1300年祭を契機とした「観光まちづくり」を推進しており、以下にその主な取組を紹介致します。

1-1 平城宮跡歴史公園の整備

1. はじめに

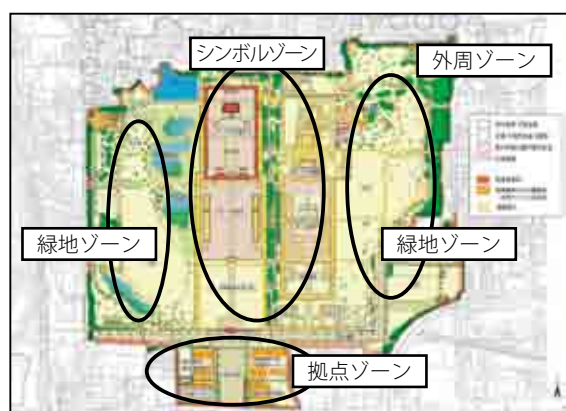
今年は、平城京に都が置かれた710年からちょうど1300年を迎えます。その歴史的な節目の年を記念して、奈良県内各地で平城遷都1300年祭が展開されていますが、いよいよ4月からはメイン会場である平城宮跡において、各種イベントが始まります。

この平城宮跡は大正11年に史跡に指定され、その後昭和27年に特別史跡に指定されました。現在ではその特別史跡内の約8割が国有地となっており、地道な発掘調査・研究が現在も続けられています。そして、その成果を活かした朱雀門や東院庭園、第一次大極殿の復原、また遺構展示館に見られるような歴史展示のための整備が継続的に進められています。平成10年には「古都奈良の文化財」の構成資産の1つとして世界遺産に登録され、平成20年10月には、国営公園としての整備が閣議決定されるなど、平城宮跡は都市部に位置する貴重な歴史文化空間として、また、観光交流拠点奈良の中核施設として整備が始まっています。

2. 平城宮跡歴史公園の基本計画

この公園は、古都奈良の歴史的・文化的景観の中で、平城宮跡の保存と活用を通じて、“奈良時代を今に感じる”空間を創出することが基本理念とされています。このため導入すべき機能として、歴史・文化体感・体験機能、歴史・文化交流拠点機能、観光ネットワーク拠点機能、自然的環境保全・創出機能、レクリエーション機能、利用サービス機能の6つの機能が設定され、それぞれの機能を効率的に実現するため、「シンボルゾーン」、「緑地ゾーン」、「外周ゾーン」、「拠点ゾーン」の4つのゾーンが、「国営飛鳥・平城宮跡歴史公園 平城宮跡区域 基本計画」に設定されています。

図-1 平城宮跡歴史公園 基本計画平面図



3. 平城遷都1300年祭での活用について

平城遷都1300年祭のメイン会場として利用される平城宮跡では、第一次大極殿の復原が完成しており、大極殿院地区が造成され、その周囲を取り囲むように修景柵の整備がされ

写真-1 工事中の第一次大極殿



ています。また平城宮跡会場の各エリアでは、エントランス広場や交流広場、体験学習広場などのイベント施設が多数設置されます。さらに朱雀門の西側には、奈良時代の様子を映像で体感できる平城京歴史館や遣唐使船といった施設も設置されるなど、様々な展示・催事が盛大に開催されます。

4. おわりに

平城宮跡歴史公園は、今後長い時間をかけてつくりあげられる公園ですが、まずは平城宮跡の中核部であるシンボルゾー

ンと玄関口にあたる拠点ゾーンから整備が進められています。奈良県の整備区域は、拠点ゾーンに位置しており、今後、歴史体験学習館や飲食物販施設の整備、平城宮跡を訪れる方に奈良県が有する多くの歴史文化遺産の魅力を紹介する観光案内施設の整備や交通ターミナルの整備などを進める予定です。

最後に、この平城宮跡が観光交流拠点奈良の中核施設と

して、国の内外より多くの人々が来訪される魅力ある公園となるよう、国や奈良市をはじめとする関係機関と連携を図りながら、歴史公園の整備に取り組んで参ります。

参考文献

国土交通省 近畿地方整備局、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園 平城宮跡区域 基本計画、2008年

1-2 大宮通りの景観形成に向けて

1. 大宮通りの景観形成

大宮通りは、県都の奈良市の主要幹線道路であるとともに、大阪方面から来訪者をお迎えし、世界遺産の東大寺、興福寺を含む奈良公園周辺一帯や平城宮跡などへの主要なアプローチとなる道路です。しかし、景観的な配慮がなされた道路とはいえず、また、沿道の建物も派手な色彩や目を引く外観の建物が建ち並び、屋外広告物が氾濫するなど、全国どこにでもある雑然とした景観がみられます。

県では、平成21年に策定した県の景観計画において、広域的・先導的な景観づくりの観点から、大宮通りを「重点的に景観づくりに取り組む区域」として位置づけ、大宮通りの景観形成のための施策を景観行政団体である奈良市と連携しながら進めています。

2. 大宮通りの道路景観整備

2010年は平城遷都1300年を迎えることから、大宮通りを古都奈良にふさわしいデザインとするため、第2阪奈道路宝来ランプから県庁東交差点までの約6kmをゾーン分けしたうえで、ゾーン毎に石畳舗装や瓦等によるアクセント舗装を行うなど歩道の美装化や、デザイン灯、バス停上屋などの整備を行っています。このことを踏まえ奈良市では、平成22年度に奈良市景観計画で景観法に基づく「重要景観公共施設」として位置づけることを予定しています。

写真－1 瓦等による歩道の美装化



図－1 大宮通りゾーン図



3. 大宮通り沿道景観整備

大宮通りのうち平城遷都1300年祭のメイン会場である平城宮跡に面する沿道において、県内外の来訪者を「もてなす」奈良らしい景観を図ることを目的として、民間の建築物や屋外広告物等の修景整備に対する助成を平成21年度に実施しています。

宝来ランプから国道24号が交差するまでの区域の建築物等を対象に、建築物の外壁・屋根・外部付属物、塀・門の外構、植栽、屋外広告物を古都奈良の雰囲気作りに資するよう改善して頂く場合、その経費の1/2を補助することとしました（県予算2000万円、奈良市1000万円負担）。

写真－2 景観改善実施例



改善前



改善後

平成21年6月に第1次募集、引き続き9月に第2次募集を行い、これまでに建築物の外壁・屋根や外構（塀）の改善、看板の撤去・改善、植栽を行う応募が8件あり、平成22年1月に第3次募集を実施しています。

これは、県が平成20年度から地元住民を巻き込んで景観まちづくりワークショップを開催してきたことや奈良市が屋外広告物に対する指導等を積極的に行ってきたこともあり、沿道住民等の景観に対する意識が醸成されてきた結果と思われます。

なお、平成22年度からは、奈良市が景観計画において「重点景観形成区域」として建築物等のきめの細かい規制誘導を行う予定をしています。

写真-3 景観まちづくりワークショップ



1-3 とくとくパーキング・奈良

1. ETCを活用した交通・観光振興対策

平成22年4月から始まる平城遷都1300年祭のフェア期間中、例年より多くの観光客が奈良県に訪れることが予想されるため、より効果的な交通対策を行う必要があります。

平城宮跡メイン会場への観客輸送は、鉄道駅および郊外駐車場からの無料シャトルバスにより行う計画としています。

郊外駐車場からのパーク&バスライドを有効なものとするため、ETCを活用した利用促進策（＝とくとくパーキング）を実施することになっていますので、概要を紹介致します。

写真-1 観光地（奈良公園）周辺の駐車場入庫待ち渋滞



利用促進を図ろうと考えています。

具体的には、大阪・兵庫方面からの来場者を想定して設置するパーク&バスライド駐車場（平城宮跡駐車場・奈良西）にETC路側機を設置し、事前に会員登録した観光客が駐車場に到着した際、ETCで認証し、当日の観光情報を携帯電話にメールで送信し、快適に観光していただくとともに、お帰りの際に道路公社管理の有料道路（第二阪奈有料道路）を利用すれば500円分のETCポイントを進呈するものです（図-1）。

図-1 「とくとくパーキング」イメージ図



2. サービス概要

県が実施したパーク&バスライド駐車場利用者に対するアンケート調査によれば、44%の人が事前に利用する駐車場を選定しているという結果でした。このため、パーク&バスライドの実施にあたっては、事前の情報提供が重要と言えます。

また、パーク&バスライド駐車場を利用した理由についての設問では、「無料バスが運行しているから」、「駐車場が無料だから」という料金的なインセンティブを挙げる人の割合が高い結果でした。

そのため、今回、ETCの車両認証機能を応用し、現地到着時のタイムリーな情報提供によるサービス向上と、料金的なインセンティブの導入によるパーク&バスライドの

とくとくパーキングの特徴は、有料道路の事業許可の変更を行わずに、情報提供という付加価値をつけた上で有料道路の割引と同様のサービスが実施できることです。

なお、サービスの実施にあたり、システム開発費やサービス運用経費を抑える観点から、阪神高速道路㈱の技術協力を受け、同社が運用している「まちかどeサービス」の附帯サービスの一つとして実施することにしました。

また、会員登録の際にメールアドレスを登録していただくので、事前にイベント情報などをご案内したり、訪問場所（＝ETC路側機設置箇所）毎にきめ細やかに情報配信を行うことが可能であり、道路ユーザーへのサービス向上や観光振興面での効果も期待しています。

平城遷都1300年祭の機会にぜひ、奈良にお運びいただき、ひと味違った奈良をお楽しみいただければと思ってお

りますが、その際には、電車などの公共交通機関、もしくは、パーク＆バスライド駐車場のご利用をお願い致します。
特に、大阪、兵庫方面からお越しの方は、とくとくパーキング

の会員登録を済ませてから遊びに来られることをお勧め致します。
登録料・年会費は不要です。会員登録はWebで！（「とくとくパーキング」で検索）

1-4 奈良公園周辺の観光交通対策

1. はじめに

奈良公園周辺は、東大寺、興福寺、春日大社などの貴重な歴史的文化財と春日山原生林や鹿などの豊かな自然環境を併せ持つことから、毎年多数の観光客に訪問いただいています。その中には自動車で来訪される方もあり、奈良公園が中心市街地に隣接していることも相まって、春秋の観光ピーク時には著しい交通渋滞が発生し、奈良公園の魅力を低減させています。しかしながら、根本的な対策としての道路の拡幅や駐車場の整備などのハード整備には時間がかかるとともに、一時の観光ピークに合わせたハード整備は不経済でもあるため、ハード整備に加え観光交通を車から公共交通へ転換させるなど車の進入を少なくする総合的な施策が必要となります。

2. 奈良中心市街地の交通施策の基本方針

奈良中心市街地の交通施策としては、「奈良中心市街地交通処理対策検討委員会」により、奈良中心市街地を奈良公園周辺地域（エリア1）と奈良公園から平城宮跡、西の京を含む広い地域（エ

図－1 奈良中心市街地交通対策の基本方針



リア2）に分け、以下のように設定しています（図－1）。
（エリア1）交通の流入を抑制し、エリア内の駐車場の需要調整やエリア内での観光客の回遊性を高める等の施策を実施すべきエリア
（エリア2）交通の流入をできるだけ少なくするため、エリア周辺でのパークアンドライド駐車場（バスライド、サイクルライド等）の設置やシャトルバス等の移動の円滑性を確保する等の施策を実施すべきエリア

3. 社会実験の実施

上記の交通施策の基本方針を実現するためには、交通規制など地域の生活交通に大きな影響を与える施策を実施する必要があることから、平成20年、21年のそれぞれ秋の観光シーズンに社会実験を実施し、施策の与える影響や効果を検証しました。

（エリア1での社会実験）

- ・エリア内の道路の一方通行規制(空いた1車線に歩道を設置)
- ・エリア内の周遊バス（電気バス）の運行 等

（エリア2での社会実験）

- ・パークアンドライドの実施とシャトルバスの運行
- ・渋滞や駐車場などの情報提供による進入抑制と空き駐車場への適正な誘導などの社会実験を実施 等

図－2 社会実験の様子



4. おわりに

交通施策は平成22年度より順次実施していくこととしていますが、一方通行規制の実現だけでも、規制に関する警察協議、規制に伴う路線バスの再編に関するバス事業者との協議、市民との合意形成など未だ多くの課題が残されています。これらの課題を解決し、奈良市内の交通渋滞を緩和することにより、世界遺産「古都奈良の文化財」のさらなる魅力向上を図るとともに、便利で快適な観光を楽しんでいただける環境整備を進めていきます。

1. はじめに

ここでは、名神高速道路大山崎JCTから分岐して京都府北部とを結ぶため、平成24年度末完成を目標に工事が進められております「京都第二外環状道路」(略称:にそと)と阪急電鉄京都本線が交差する地点に設置する新駅について、御紹介をさせていただきます。

写真－1 本市全景



図－1 新駅位置図



2. 阪急新駅設置までの経緯

今回新駅を設置することになった主な背景として、

- ①新駅設置地域は、最寄りの両駅（大山崎、長岡天神）からそれぞれ約2.5km、約1.5kmあり、現在は主な交通手段として路線バスや自家用車に頼っている。
- ②阪急京都線と「にそと」との交差部に隣接する形で「長岡京IC（仮称）」が双方向ICとして設けられる予定で、交差部に新駅を設けると、高速道路と鉄道とが連携した交通結節点として本市はもとより、乙訓地域を始めとする京都府南部地域の人と物流の交流拠点としての役割が期待でき、同地域の活性化に貢献できる。ということがありました。

そこで、平成16年に国土交通省近畿運輸局と本市をはじめ、近畿地方整備局、阪急電鉄、西日本高速道路及び京都府等がメンバーとなり「長岡京市南部地域等における公共交通活性化協議会」を立ち上げて議論を重ね、18年に新駅設置の推進や交通結節点機能としての方策等が提言されました。この提言を受けて、本市と阪急電鉄との間で協議を重ね、20年8月に施行区分、駅舎費用の負担割合及び事業スケジュール等を盛り込んだ覚書を交わしました。

3. 阪急新駅及び周辺施設の概要

新駅及び周辺施設の概要は、現在のところ、以下の通りです。

1) 阪急新駅

- ・相対式ホーム2面、ホーム長約160m。ホーム2面ともにそれぞれ改札口を設置。
- ・2ホーム構内連絡通路、ホーム上家及び昇降機を設置。
- ・事業費は約20億円。阪急電鉄と本市で折半とします。国の都市交通システム整備事業に採択されており、見込み乗降客数は、1日あたり約7,000人から9,000人です。

2) 新駅周辺施設

- ・駅東側にメインの駅前広場を設置。面積約4,000㎡。広場内にバス停、タクシー及び自家用車乗降場、バス及びタクシー待機場を設けます。
- ・駅西側にサブの駅前広場を設置。面積約2,600㎡。広場内にタクシー及び自家用車乗降場、タクシー待機場を設

図-2 新駅周辺施設配置計画

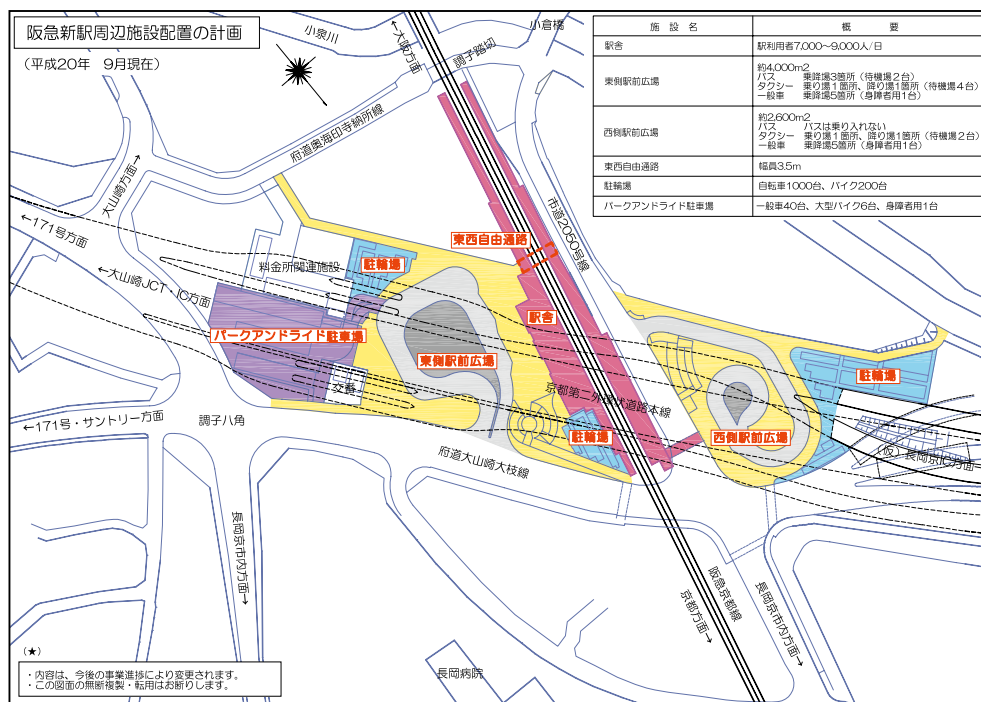


写真-2 新駅予定地の現況
(にそと工事を先行実施中)



写真-3 西山を背景とした「にそと」通過予定地遠景



けます。

- ・駅の東西を結ぶ自由通路とデッキを設置。
- ・自転車約1,000台及び125ccまでのバイク約200台を停めることのできる駐輪場を設置。
- ・一般車40台、身障者用車1台及び自動二輪車6台を停めることのできるパークアンドライド駐車場を設置。
- ・事業費は総額約15億円。国のまちづくり交付金の採択を受けています。なお、いずれの周辺施設も「にそと」の事業用地内（「にそと」高架下）で整備しますので、本市において新たな用地買収が発生していません。

4. 今後の展開

阪急新駅とその周辺整備は、「にそと」の完成と同時の平成24年度内の開業を目指して事業が進められております。新駅周辺にお住まいの皆様方の利便性向上を目指すことは勿論ですが、高速道路のICと鉄道の駅が結節するというロケーションを生かした新たな交通体系の構築やまちづくりを模索していきます。「にそと」の大山崎JCTから本市内部までは京都府が側道を整備するため、その利便性も最大限に生かしていきます。具体的には、

- 1) パークアンドライド駐車場を生かして車と鉄道相互間の乗り換えを促し、特に京都の観光シーズンにおける交通渋滞の発生を少しでも抑えます。開設後の話にはなりますが、実績を見ながら駐車台数を増やすことも考えます。

- 2) 兵庫県舞子バス停などの事例も参考に、京都府北部地域や南部地域を結んだり、名神高速道路上を走る高速バスが新駅に立ち寄ってもらえるような方策を検討中です。
- 3) 路線バスの再編や新規開設、特に桂川、宇治川及び木津川が合流し淀川になるいわゆる「三川合流」を挟んだ川向こうの地域との路線開設を検討中です。
- 4) これら交通施策と連携しながら、1人でも多くの方々が本市に立ちどまってもらえるように新駅周辺のみならず、本市全体で魅力のあるまちづくりを進めていきます。
- 5) 本年3月に開業する阪急摂津市駅等を例に、昨年「環境都市宣言」を行った本市の玄関口の一つにふさわしい、環境に配慮した駅と周辺施設にすべく検討中です。

特に、2)や3)を進めることは、鉄道とバス相互間及びバスとバス相互間が結節することで、京都府北部地域との交流の活性化は勿論の事、距離は近いのにいわゆる「三川合流」を間に挟むため交流が滞りがちな京都市伏見地区、八幡市、久御山町及び宇治市を始めとする京都府南部地域との交流の活性化に大きく貢献できると期待されます。

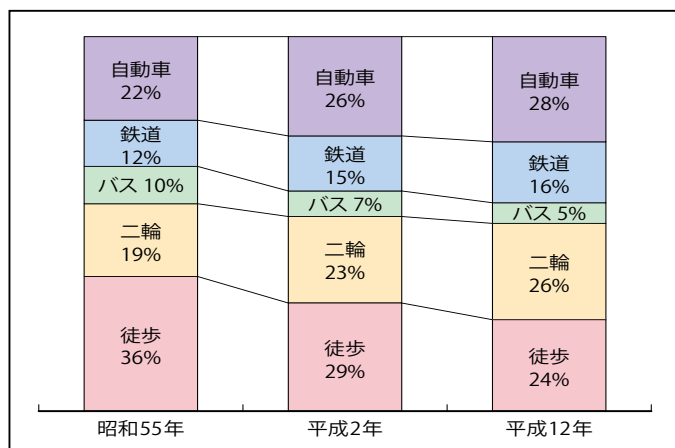
終わりに、この事業を取り巻く昨今の状況の変化には大変大きなものがありますが、着実に事業を進めてまいりたいと考えております。

1. はじめに

京都市は、1200年に及ぶ悠久の歴史と山紫水明の自然、14箇所の世界文化遺産を有する日本を代表する国際文化観光都市であります。また、近年では京都議定書誕生の地として、地球温暖化対策を強力に推進してきた環境先進都市であり、環境モデル都市でもあります。そして、本市は、祇園祭や番組小学校の発祥に象徴される町衆文化に育まれた歴史ある地域コミュニティが現在も息づき、門掃きや打ち水が日常生活に根付いた大都市でもあり、古きよきものを守り育てるとともに新しいものに挑戦してきた進取の精神が息づくまちであります。

しかしながら、時代の流れの中で、市民生活におけるマイカー依存が高まる（図－1）とともに、観光シーズンに国内外から来訪する年間5,000万人もの観光客の29.0%が自動車による入洛者であり、観光地を中心とした交通渋滞問題が発生するとともに、まちの活力や魅力の低下、そして地球温暖化や景観などの諸問題がますます深刻なものとなっています。

図－1 京都市における交通手段の構成比



2. 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定経過

こうしたクルマ社会の進展に伴う諸問題に対し、危機感を持って受け止め、それらを解消していくためには、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに力強く転換していく必要があります。

そうした交通まちづくり政策を、市民・観光客の皆様、事業者、行政が一体となって推進するため、行動規範となる「歩くまち・京都」憲章を制定し、「歩くまち・京都」総合交通戦略を平成22年1月に策定しました。

戦略の策定に当っては、学識経験者や経済界、有識者等、交通の専門家だけでなく幅広い分野で活躍する委員により構成された「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会を設置し、市民アンケート、来場者参加型のシンポジウム、パブリックコメントなどでの市民意見を踏まえた議論が重ねられ、京都市が「公共交通に乗って、たくさんの人達がまちに集まり、賑わいを生み出す持続可能な都市」であり続けるための答申がとりまとめられました。

3. 「歩くまち・京都」憲章

「歩くまち・京都」憲章は、市民・観光客の皆様、そして事業者、行政が一体となって「人が主役の魅力あるまちづくり」を進めるための事柄を明確にするために平成22年1月23日に制定しました。

日本で初めて、歩くことを中心としたまちと暮らしに転換するための行動規範となる憲章の前文では、地球環境問題への対応が更に重要性を増す今日、この京都の「賑わい」と「歴史・伝統」を守り、将来に引き継ぐために、クルマ

「歩くまち・京都」憲章の本文

わたしたちの京都では、市民一人ひとり、

1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、

賑わいあるまちを創ります。

1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

を中心とする生活ではなく、「公共交通」と「歩くこと」の大切さを明確にしています。そして、本文では市民・観光客の皆様、そして事業者、行政が一体となって、前文に謳われた目的を果たすための3つの行動規範を示しています。

4. 「歩くまち・京都」総合交通戦略

(1) 戦略の目標

持続可能な脱「クルマ中心」社会のモデル都市の形成を目指して、世界トップレベルの使いやすい公共交通を構築し、歩く魅力に溢れるまちをつくり、また一人ひとりが歩く暮らし（ライフスタイル）を大切にすることによって「歩くまち・京都」を実現します。

(2) 戦略の柱

目標達成に向け、3つの柱が相乗効果を創出するよう、互いに密接に連携させながら推進します。

柱1 「既存公共交通」の取組

既存の公共交通を再編強化し、使いやすさを世界トップレベルにする

柱2 「まちづくり」の取組

歩く魅力を最大限に味わえるよう歩行者優先のまちをつくる

柱3 「ライフスタイル」の取組

歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルに転換する

(3) 3つの柱に基づく88の実施プロジェクト

この戦略では、3つの柱に基づき、88の具体的な実施プロジェクトを掲げています。特に、戦略を進めるための象徴的な実施プロジェクトを「シンボルプロジェクト」として6つ掲げています。

ア 6つの「シンボルプロジェクト」

①京都駅南口駅前広場整備

京都市内最大のターミナルである京都駅の南口駅前広場を、「使いやすさ」「やさしさ」「美しさ」「おもてなし」「賑わい」を実感できる駅前広場としてリニューアルします。

②パークアンドライドの通年実施

近隣自治体や市周辺部の民間駐車場事業者等との更なる連携のもと、パークアンドライド駐車場の設置個所の拡大・通年化を図るとともに、効果的な情報提供を実施します。

③東大路通の自動車抑制と歩道拡幅

東大路通において、自動車交通の抑制を図るとともに、無電柱化やユニバーサルデザインの推進に併せて、道路空間の再配分を行うことにより、安心・安全で快適な歩行空間を創出します。

④四条通のトランジットモール化

市内最大の繁華街である四条通での歩道拡幅による快適な歩行空間の確保とマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先の取組を内容とするトランジットモール化を推進します。

⑤らくなん進都における新しいバスシステムの導入

京都駅と高度集積地区等を高頻度で結ぶバスを運行することで、高度集積地区の交通アクセスを改善します。

⑥「京都スローライフ・ウィーク」の実施

ライフスタイルの転換に向け、効果的な京都らしい取組や、京都の伝統的な祭りや行事、イベントと連携して一定期間クルマを使わない地区を創出します。

イ 市民・観光客の皆様との共汗による『スローライフ京都』大作戦

交通行動を考える場や対象を4つに区分した、交通行動スタイルの見直しを促すコミュニケーション施策（モビリティ・マネジメント施策）を、『スローライフ京都』大作戦』という名称を掲げ、市民の皆様と一体となって過度な自動車利用を抑制する取組を推進します。

(4) 継続的な推進のための体制整備

戦略を総合的に推進、点検するための全庁挙げた推進体制と、社会情勢の変化も踏まえ、必要に応じた戦略の充実や見直しを提言するための、市民の皆様、事業者、学識経験者、有識者、行政が融合した体制を構築するとともに、実施プロジェクトを具体的に推進する体制を構築します。

5. おわりに

京都の歴史や文化・伝統を大切にしながら、未来の輝かしい京都づくりを市民の皆様との共通理解のもと、進めていくことの重要性が審議会などで議論され「歩くまち・京都」憲章がとりまとめられました。本市の都市・交通政策を市民・観光客の皆様、事業者、行政が一体となって推進するための行動規範を示した「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発と、「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる施策を推進することにより、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指します。

1. はじめに

大阪駅北地区開発は、大阪の都心に残された最後の一等地を舞台に、1日に250万人もの人々が行き交うターミナルとしての立地特性を十分に生かして、単なる都市開発に終わるのではなく、新産業の立地や創出など、大阪・関西の再生はもちろんのこと、日本全体の経済・産業を牽引するプロジェクトとして取り組んでいます。

大阪駅北地区開発にあたっては、市長が会長を務め、関西の産官学、各界の主要なメンバーで構成している「大阪駅北地区まちづくり推進協議会」での議論をふまえて、平成16年7月にまちづくりの基本方針である「大阪駅北地区まちづくり基本計画」を策定しました。

この「基本計画」に基づき、アジアをはじめ世界へのゲートウェイをめざした国際的・広域的な拠点形成や、人が集いふれあう賑わいのあるまちづくり、水や緑を配したアメニティ豊かな環境や景観づくり、さらには関西の強みを活かした知的創造活動の拠点；ナレッジ・キャピタルづくりを行うなど、魅力あるまちの実現をめざしています。

ナレッジ・キャピタルは、大阪駅前という立地特性を活

かしながら、ロボットやIT、環境といった産業分野の人材、技術、情報等を集積させ、新しい産業の創出や未来生活を提案する拠点となることをめざしています。

また、ナレッジ・キャピタルなどで生み出される先進技術を取り入れ、環境負荷を低減するとともに、まちで活動する人々に安らぎを与える水と緑を活かした良好な都市環境を創出していくこととしています。

2. 1期の開発状況と1期ナレッジ・キャピタル

東側の先行開発区域約7haにおいては、ナレッジ・キャピタルの実現に向け、UR都市機構による用地の先行取得やナレッジ・キャピタルに入居する事業者（コア事業者）の先行募集を行い、水と緑のネットワーク作りや美しいまちなみの創出を条件としたコンペにより、開発事業者を募集・決定し、官民協調による一体的な民間開発を誘導してきました。

また、道路等の基盤整備を進めるに当たり、国及び市からの補助も行いながら、UR都市機構による土地区画整理事業を進めるとともに、都市再生特別地区の指定を行うなど、平成24年度下期の完成をめざして、良好な都市環境と高度な都市機能とが両立したまちづくりを進めています。

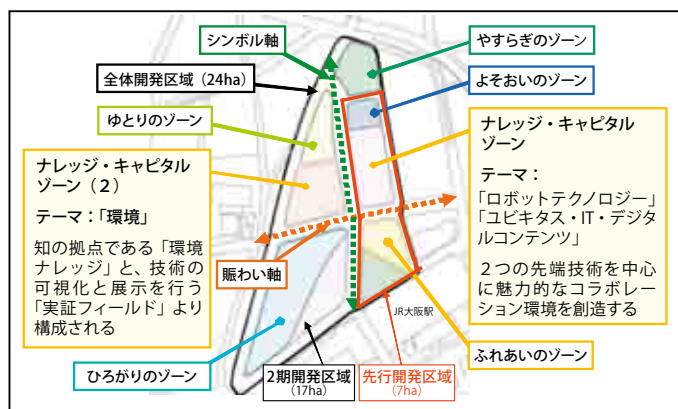
先行開発区域において建設される延べ床面積約50万㎡の建物内、約8万㎡のナレッジ・キャピタルには、斬新なアートやデザインに満ち溢れる新たなエンターテインメント空間である「サイバーアートセンター」や、ロボットの研究開発・実証実験や新事業創出の拠点である「ロボシティコア」をはじめ、関西を代表する企業や大学、研究機関等が幅広く集積します。

市民が多く来訪するエリアには、最先端技術を活用した未来生活を体験できる「フューチャーライフショールーム」などのエンターテインメント性あふれる展示空間や、多彩なイベントを通じて市民と研究者等との交流を促進する「ナレッジプラザ」や「コンベンションセンター」などが計画されています。

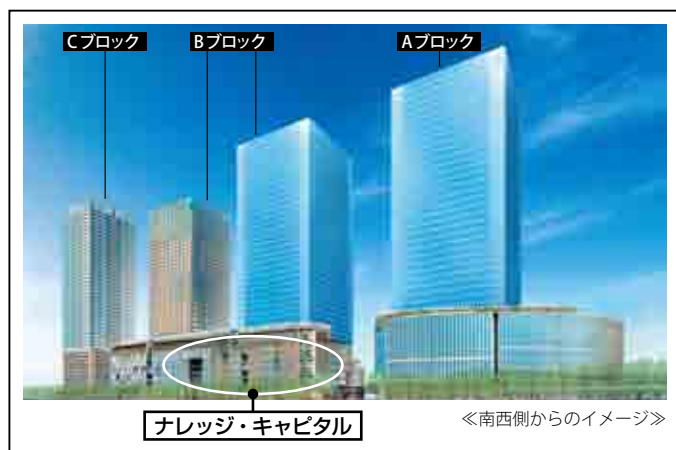
図ー1 北梅田上空写真



図ー2 大阪駅北地区開発のテーマとナレッジ・キャピタル



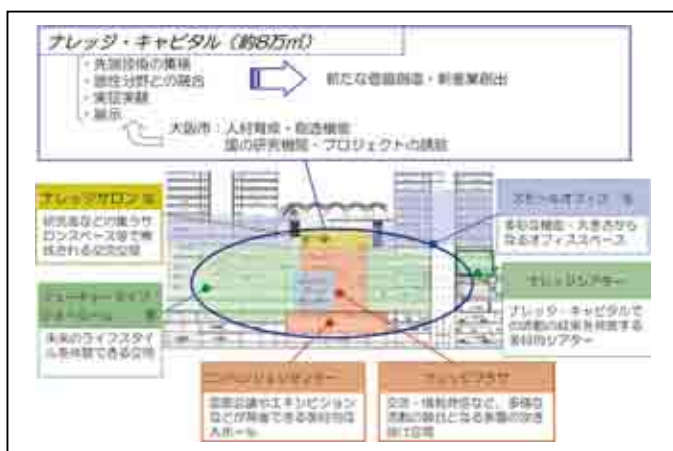
図ー3 大阪駅北地区先行開発区域プロジェクト



また、このナレッジ・キャピタルで生まれた知的価値やアイデアなどを、広く関西の産業・経済活性化に結びつけていく仕組みづくりが必要であると考えています。そのため、大企業だけでなく、中小企業やベンチャー企業などが幅広くナレッジ・キャピタルに参画できるよう、小規模な賃貸オフィス、ビジネス支援サービス、様々な交流事業を行う「ナレッジサロン」などが提供されることになっています。

本市としても、民間事業と密接な連携・補完を図りながら、研究開発や人材育成などの分野の充実に積極的に取り組んでおり、さらに、ナレッジ・キャピタルの機能を高めるために、情報通信技術などの先端技術を有する国等の研究機関や、研究開発プロジェクトを誘致できるよう、各方面に対して積極的に働きかけていきたいと考えています。

図－４ １期ナレッジ・キャピタルの概要



3. 2期開発と2期ナレッジ・キャピタル

2期開発区域約17haについては、まちづくりのコンセプトや将来、誘致・育成すべき都市機能などに関して、開発ビジョンを平成21年7月に策定し、環境をテーマとした「ナレッジ・キャピタル」を、先行開発区域と同様に形成していくこととしています。

2期ナレッジ・キャピタルでは、最先端の環境技術などを集積し、環境ビジネスやそれを担う人材を育てるとともに、その成果を市民や来訪者に実証・展示ができる拠点を考えています。

また、これらを支える都市基盤を合わせて整備する必要があり、道路等については土地区画整理事業の適用を検討しているとともに、JR東海道線支線の地下化・新駅設置に関しては、今年度、国より連続立体交差事業の新規着工準備採択がなされ、事業化に向けた第1歩を踏み出しているところだ。

良好な都市環境の創出については、敷地内において、セットバック空間や建築物間に、緑やオープンスペースを効果的に配置することなどにより、ゆとりとうるおいある良好な都市空間の形成を図っていくこととしています。

これらを合わせ、民間活力による土地の高度利用や必要な都市機能の導入と緑豊かな都市環境とが両立する、持続可能なまちづくりに取り組んでいきます。

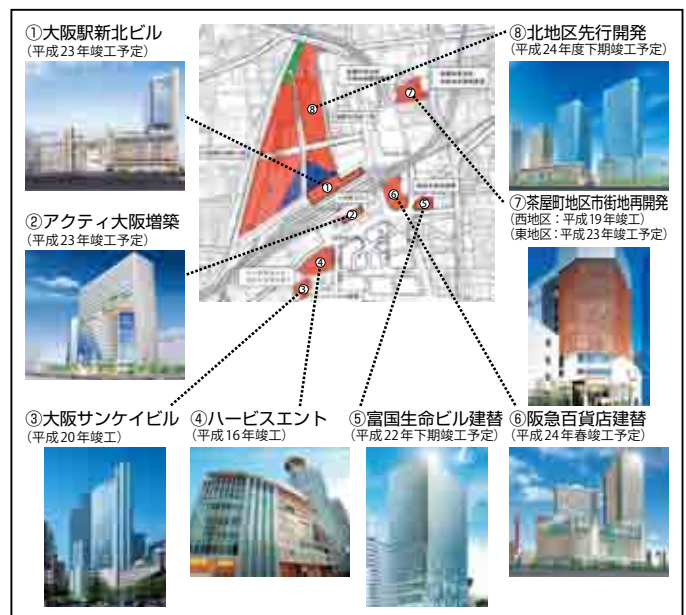
図－５ 2期基盤整備の概要



4. 大阪駅周辺の大規模開発

この大阪駅北地区の開発を契機として、大阪駅周辺では、数多くの再開発が進められています。東側では、阪急百貨店と阪急グループによる茶屋町開発、南側は、JR大阪駅の改修やアクティ大阪の拡張工事、富国生命ビルの建替え等が現在進行中です。これらのプロジェクトは、大阪・関西のみならず、日本全体の経済、都市再生を牽引するエリアとして、大きな相乗効果をもたらすことになると考えられています。

図－６ 大阪駅周辺の大規模開発



5. 最後に

今まで、構想・計画レベルであった大阪駅北地区の全体開発が、2期開発区域も含めていよいよ動き出し始め、将来のまちのイメージも徐々に実感できる段階まできました。

今後とも国や経済界、民間事業者との連携を図りながら、公民一体となって大阪駅北地区開発を推進していく必要があると考えています。

阪神なんば線の整備

（阪神・近鉄の相互直通運転とその効果）

西大阪高速鉄道(株) 丸山 忠明

1. はじめに

阪神なんば線は、阪神西九条駅と近鉄大阪難波駅とを結ぶ延長約3.4kmの鉄道新線です。平成15年秋に着工し、平成21年3月20日に開業しました。本路線では、阪神三宮駅～近鉄奈良駅間約65.2kmにおいて阪神電気鉄道(株)と近畿日本鉄道(株)の相互直通運転が実施され、近畿圏の新しい鉄道交通ネットワークが形成されました。

2. 新たな鉄道交通ネットワーク

阪神なんば線と周辺鉄道の路線概略を図-1に示します。三宮-尼崎-難波-鶴橋-近鉄奈良という大阪市南部を通過する路線が誕生したことにより、今まで2回の乗り換えが必要であった神戸～奈良間が乗り換え無しに約80分で直結しました。さらに線路では山陽姫路～近鉄名古屋、伊

勢志摩まで結ばれ、近畿圏の東西軸広域鉄道ネットワークが形成されました。また、新設した九条、ドーム前、桜川の3駅は、いずれも既設鉄道との連絡駅となっており、大阪市南西部における都市鉄道の利便性も大きく向上しました。

3. 阪神なんば線の特徴

都市の人口密集地域を通過するため、騒音・振動対策に配慮した。具体的には、ロングレール、枕木の弾性支持、消音バラストを採用し、さらにセミシェルター型防音壁(写真-1)により騒音低減と景観形成を目指しました。

新駅は、地下の閉塞感を緩和するため、高い吹き抜け（写真－２）などの工夫をするとともに、出入り口にはすべてエレベータを設置するなどバリアフリーを実現しました。また、阪神では新型車両（写真－３）を78両新造し、輸送力増強に努めています。

圖-1 路線圖

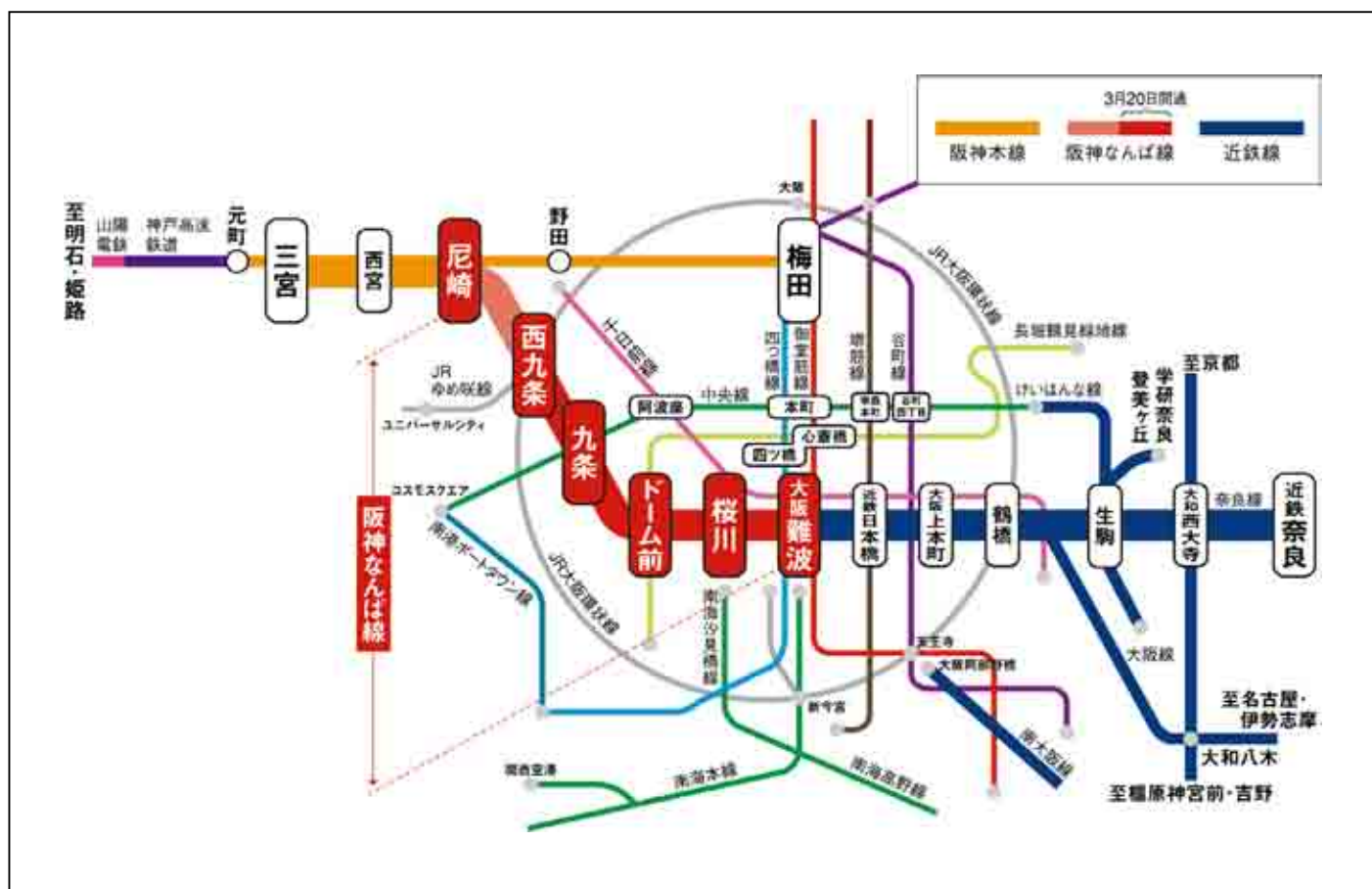


写真-1 セミシェルター型防音壁



写真-2 ドーム前駅



写真-3 新型1000形電車



4. 阪神なんば線の効果

阪神なんば線の輸送人員は、開業から8月末までの集計で約5万9000人となっており、初年度目標の6万7000人の約88%の実績となっています。今後も本路線が周知されるとともに、定期利用も着実に増加していることから順調な利用が見込まれます。

利用傾向は、神戸と大阪ミナミ、奈良への乗客が梅田を經由されずに本線に乗り換えられております。また、堺など大阪南部から甲子園駅へ行かれるプロ野球ファンが多いことや高校野球開催時に奈良、和歌山、三重、名古屋方面からも甲子園に行かれる乗客も多く、さらに京セラドームで行われているイベントにも本線を多くの方が利用されるようになっていきます。阪神線内で発売して

いる「奈良・斑鳩1dayチケット」は対前年8.9倍の販売となっており、奈良・神戸間の観光等の活性化に寄与しています。

5. おわりに

異国情緒あふれ、海・山の自然にも恵まれた街「神戸」、商都の賑わいのなかに独自の文化が息づく街「難波」、四季折々に異なる表情を見せる世界遺産の宝庫「奈良」と沿線に個性豊かな街を持つ神戸～奈良間を「ドラマティックロード」としてPRするとともに、平城遷都1300年祭を控え、更なる利用促進を促すよう努めてまいります。