

都市と交通

通巻87号

巻頭言：公共交通サービス区域という考え方

～神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻

教授 喜多秀行 1

特集：都市・地域総合交通戦略の多様な展開

1. 都市・地域総合交通戦略とまちづくり 2

2. 都市・地域総合交通戦略の事例紹介

◆ 将来都市構造実現を目指した戦略 6

◆ 静岡市都心地区まちづくり交通戦略 8

◆ にいがた交通戦略プランに基づく
新たな交通システムの導入を目指して 12

◆ 人にやさしい積雪寒冷地における市町村合併後の
交通戦略の策定 15

◆ 駅を中心としたまちづくり
～環境にやさしい都市交通の整備とまちづくりにむけて 18

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



新静岡駅・バスターミナル・駐車場・商業施設の
一体整備（新静岡CENOVA）
<http://www.cenova.jp/>



BRT 導入イメージ（新潟市古町付近）



BRT 導入イメージ（新潟市萬代橋）



岐阜駅北口駅前広場
（接続バス“清流ライナー”、右側の金色像は織田信長公像）



LRT 導入イメージ（新潟市古町付近）



東海道本線 新駅「相見」駅 整備イメージ
（愛知県幸田町）

巻頭言

公共交通サービス区域という考え方

神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻
教授

喜多秀行



1. 移動権の保障に関する議論

昨年11月から本年1月にかけて開催された交通基本法案検討小委員会における論点の一つは、移動権に関するものであった¹⁾。わが国では移動権についての議論の蓄積が少なく、審議の場においても移動権について必ずしも確固とした共通認識が形成されていたわけではない。交通が（一部を除き）派生需要であることに鑑みると、移動権はむしろ「健康で文化的な生活を営む権利」の一部として広く捉えるべきではないかと筆者は考える。

移動権保障の問題を難しくしている要素として、居住地選択の自由とのかねあひがある。小委員会では、好き勝手な場所に住んで移動を保障してくれと言うのであれば財源がいくらあっても足りないという声もあったが、「移動権の保障」は、国や自治体が関与するとしても、基本は住民の相互保障であり、保障できる範囲には限りがあるため、移動権と居住地選択権をセットで考えることも必要であろう。移動権をどこまで保障するかについては、地域における人々の住まい方、地域構造、さまざまなサービス形態の中から、交通以外のサービスと組み合わせたくみづくりやまちづくりと一体的に、地域社会がその総意として選択すべきものとする。これは地域公共交通計画に他ならない。

2. 交通計画と都市計画

とはいうものの、オールド・ニュータウンの「買い物難民」に象徴されるような、移動に困難をきたしているが故に“健康で文化的な生活”を営めない状況下に置かれている人々の存在を見過ごし得ないこともまた事実である。このような状況が生じる一つの原因は、交通政策がしばしば土地利用の後追い行政となっていることにあるように思われる。

筆者らの調査によると、マイカー利用が困難になってからの移動について若いうちから心配している人は少なく、将来の公共交通サービスに関するマイカー利用者の関心もさほど高くはない。この傾向と、将来時点における交通サービスの確保方針が明確に示されていないことが相まって、“その時になれば何とか足

の確保をしてくれるだろう”との楽観的な見通しの下で縁辺部に新たに立地したり、逆に将来の生活環境への不安から人口が流出し、商業施設等の撤退と更なる流出という悪循環が生じるなど、住民も自治体も短期的視点で動いている状況が見受けられる。

都市計画における「線引き」や「逆線引き」に対する住民の関心は比較的高いが、これは将来の住まい方や業務の展開に関わる環境変化が制度や規制として明示され、自らの生活や業務に直接影響を及ぼすものとの認識があるためと推察される。しかし、交通サービスに関しては、地域公共交通計画が近年まで策定されていなかったこともあり、生活の基盤となる公共交通サービスがどこにどの程度確保されるのかが必ずしも明らかにされていなかった。また、それを住民に効果的に伝える制度や方法も十分ではなかった。

3. 公共交通サービス区域

これらの点を鑑みると、都市計画と一体となった「公共交通サービス区域」とでもいうべき区域を制度化し、一定水準のサービスを提供するという考え方があってよいのではないかと考える。サービス水準に何段階かの区分を設け、「第1種公共交通サービス区域」等としてもよい²⁾。公共交通サービスが公的には供給されない区域外の地域（白地地域）も存在しうる。この区域区分を地域公共交通計画の中に位置づけ、「市街化区域」「市街化調整区域」等との整合を図ることにより、交通計画と都市計画との連携を図ることが可能である。交通が立地や土地利用に及ぼす影響は一般にタイムラグが長いため、交通計画の策定や改訂が立地等に効果的に反映されない場合が多いが、「サービス区域」指定を行うことにより、立地行動や都市計画策定等への影響が前倒しで発現することが期待できる。

公共交通サービス区域制度の導入と公表は、住民に将来の居住環境を想起させ、それに即した居住地選択行動を促すとともに、土地利用の形態にも影響を及ぼすことが期待され、秩序ある地域・都市の形成に資するものとなる。交通基本計画の策定に際しては、このような観点からも検討がなされることを望みたい。

1) 交通政策審議会・社会資本整備審議会 交通基本法案検討小委員会：交通基本法案の立案における基本的な論点について [報告書]，2011。

2) 国際交通安全学会：地域公共交通と連携した包括的な生活保障のしくみづくりに関する研究報告書，国際交通安全学会，2011。

1

都市・地域総合交通戦略とまちづくり

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

現在の社会経済情勢において、低密度な市街地が拡大する都市の拡散が進むことで、中心市街地の活力低下やコミュニティ崩壊等の弊害、道路、下水道の整備・管理等都市経営コストの増加をもたらし、交通の面では、過度の自動車交通への依存や公共交通の利用者減をもたらしています。

今後の人口減少や少子高齢化により、この弊害が一層大きくなり、交通面では、自動車を運転できない高齢者の足の確保が大きな課題になります。

このため、公共交通軸に沿って居住や病院等の公共・公益施設、商業等の都市機能を集約し、過度の自動車交通に

依存しない徒歩と公共交通を中心とした生活が可能となる集約型都市構造への転換が不可欠です。(図-1)

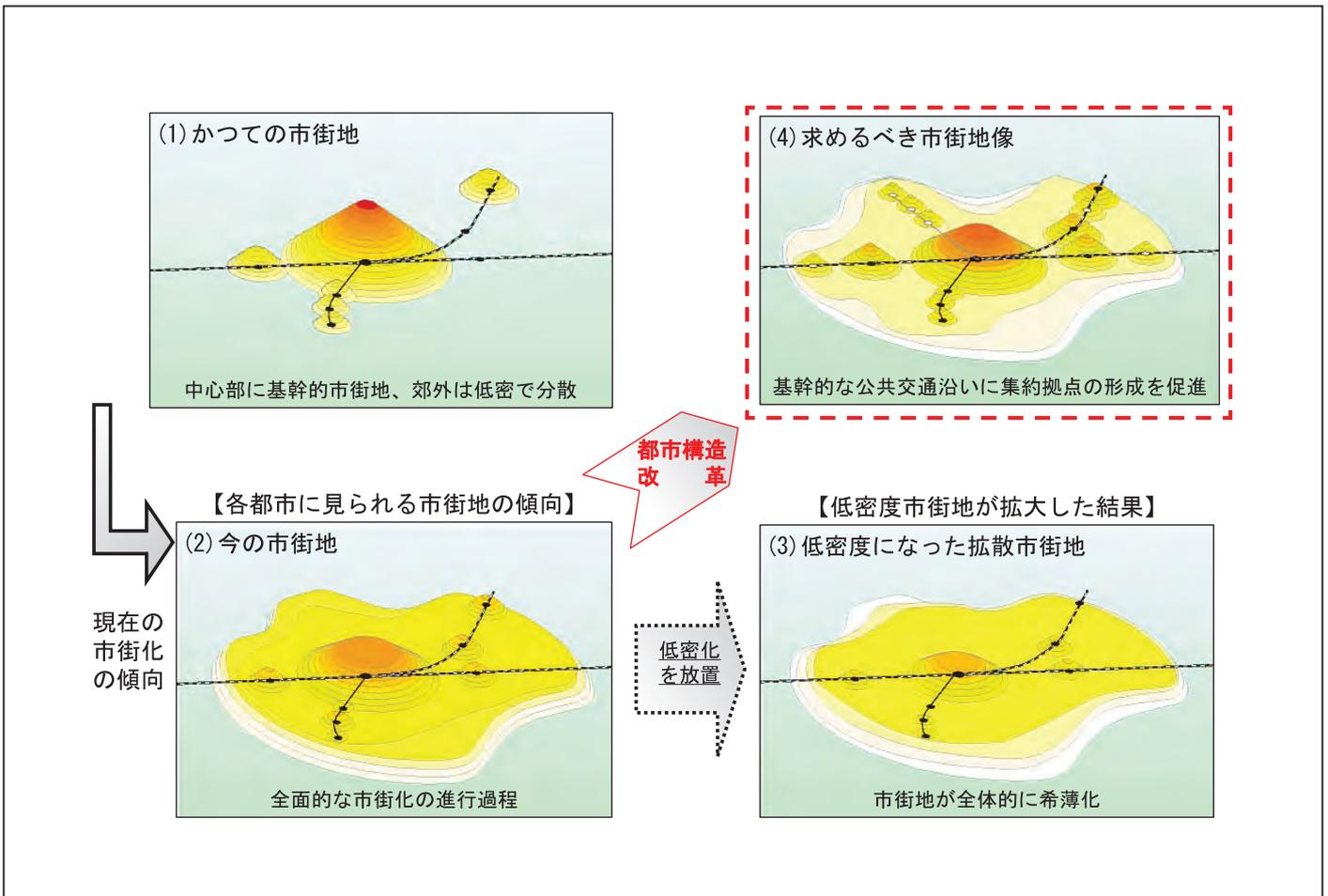
都市・地域総合交通戦略は、この集約型都市構造を実現するための総合的な取組であり、以下に概要を紹介します。

2. 都市・地域総合交通戦略

(1) 関係者の「総力戦」による戦略的な取組【都市・地域総合交通戦略】の必要性

都市交通と都市構造や土地利用とは密接に関係しており、古くから京阪神や東京の鉄道事業者は沿線開発やターミナル駅等を中心とした拠点開発に力を入れ、それが大都市に

図-1 拡散型から集約型都市構造転換のイメージ



おける通勤・通学等の一定の鉄道分担率や拠点市街地や中心市街地の形成の一翼を担ってきました。

今後、集約型都市構造を実現するためには、将来都市像実現の観点から都市交通と土地利用を総合的に取り組んでいく必要があります。このことを社会資本整備審議会答申「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第2次答申)」においては、地方公共団体等の行政機関と交通機関等の民間事業者の公民を問わない取組が一つの目標を共有して総合的に展開される、いわば「総力戦」が求められるとされています。

さらに、集約型都市構造を実現するためには、多岐にわたる都市交通等の関係者・担い手を連動させ、徒歩、自転車、自動車、公共交通などのモード間の適切な役割分担及び連携の促進や交通結節点の整備などの施策を総合的かつ重点的に進めることが必要であるとし、このことは将来の望ましい都市構造の実現と市民の移動の利便性の確保の両面で第一義的責任を担う地方公共団体がこうした取組の中心になるべきであるとされています。

こうした考え方を踏まえ、都市・地域総合交通戦略を策

定し、関係者がそれぞれの下に実行する仕組みを構築し、それを確実に推進することで、戦略的な取組の実現が可能になるとされています。

(2) 都市・地域総合交通戦略の概要

都市・地域総合交通戦略は(1)に示した戦略的な取組を進めるためのものであり、その概要は以下に示すとおりです。(図-2、3)

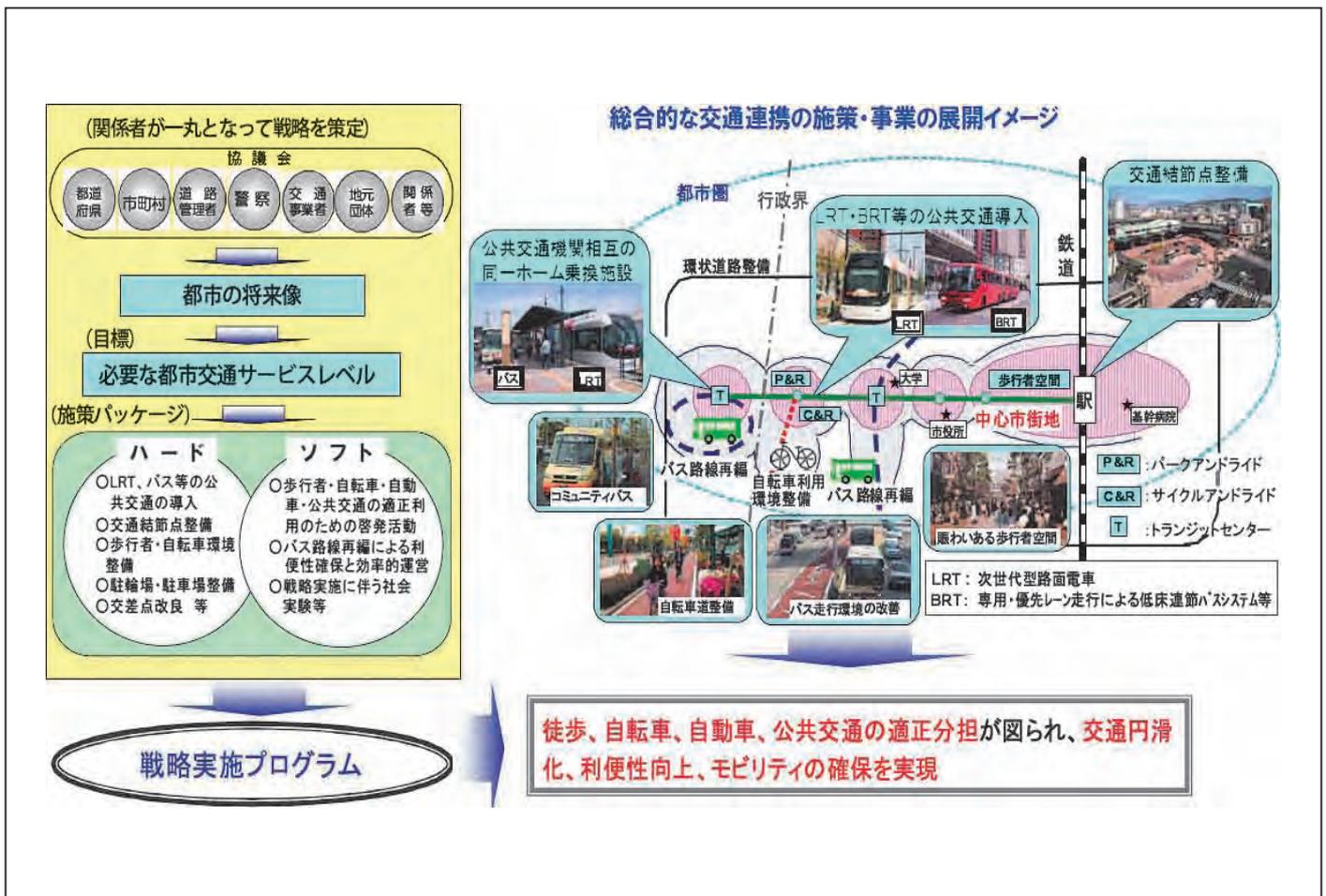
①協議会による策定

交通に関わる多様な主体が一丸となって取り組むため、都道府県、市町村、道路管理者、警察、交通事業者、地元団体、関係者等による協議会を設置し、都市・地域総合交通戦略を策定します。

②都市の将来像を実現するために必要な目標設定

都市計画マスタープラン等で示された都市の将来像を実現するために必要な交通のサービスレベル等の目標の設定を行います。

図-2 都市・地域総合交通戦略のスキーム



③総合的な施策パッケージと戦略実施プログラム

目標達成に必要な施策を重点的かつ効果的に実施するため、LRT・BRTの導入、交通結節点整備、歩行者のための空間整備や自転車環境整備等のハードな施策とモビリティマネジメント、バス路線や戦略実施に伴う社会実験等のソフトな施策を総合的な施策パッケージとして組み合わせ、これを関係者がそれぞれの責任の下に実行し、効果的効率的に施策展開を推進するための戦略実施プログラムとして取りまとめます。

また、戦略実施プログラムの推進に当たっては、PDCAサイクルに基づき、集中的な投資が継続的に行われることが必要です。

④支援策

都市・地域総合交通戦略の策定及び実施にあたっては、以下のような支援策が講じられています。

<策定>

以下のような支援策を活用して調査を行うことが可能です。

- 都市・地域総合交通戦略調査
- 社会資本整備総合交付金
- 先導的都市環境形成促進事業

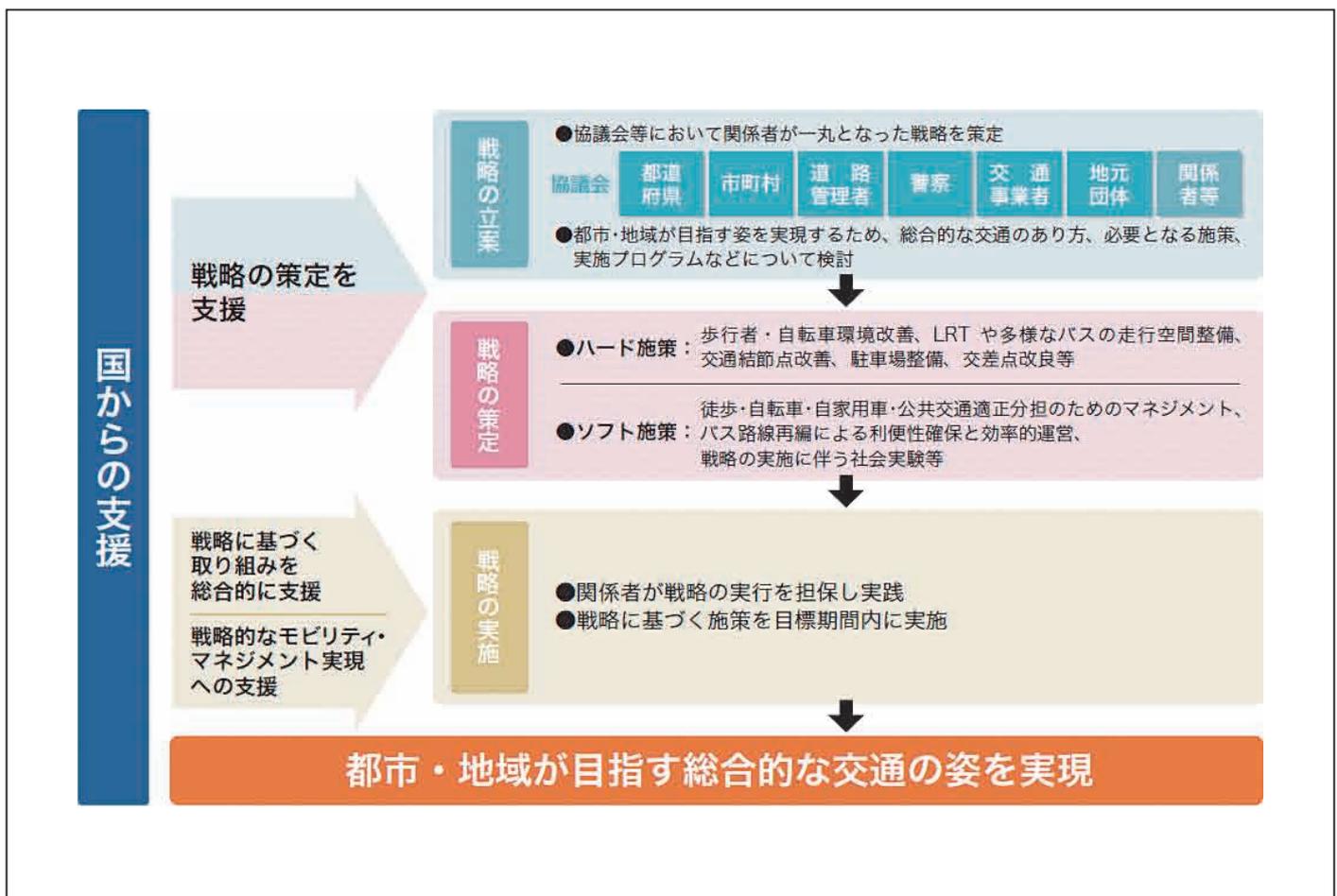
<実施>

都市・地域交通戦略推進事業等社会資本整備総合交付金の活用が可能です。また、モビリティマネジメント等の社会実験は社会資本整備総合交付金の効果促進事業や先導的都市環境形成促進事業により、実施が可能です。

⑤認定制度

策定された都市・地域総合交通戦略について、国土交通大臣に申請を行い認定を受けた場合は、社会資本整備総合交付金の都市再生整備計画事業において「認定軌道運送高度化実施計画」または「認定道路運送高度化実施計画」が定められた連携計画の区域に含まれる場合、国費の交付率がかさ上げされます。認定は、戦略の実施体制、将来都市像を実現するための目標、施策及び事業、実施プログラム及び推進体制を踏まえて行われます。

図-3 都市・地域総合交通戦略の取り組みの流れ



(3) 都市・地域総合交通戦略の策定状況

総合交通戦略は、平成19年度に7都市で策定されたのを皮切りに、平成23年7月現在で策定済47都市、策定中26都市と計73都市で取り組まれています。(図-4)

都市・地域総合交通戦略は、それぞれの都市の状況や都市や交通の課題等によって、その内容も多岐に分かれていますが、個々の地域における都市・地域総合交通戦略の内容や具体的な取組は関係者が執筆した記事をご一読ください。

図-4 都市・地域総合交通戦略の策定状況

	都市数	該当都市
策定済み	47	<H19年度策定> 墨田区、新潟市、富山市、高岡市、金沢市、近江八幡市、明石市 <H20年度策定> 秋田市、茨城県北臨海都市圏、石岡市・小美玉市、千葉市、立川市、岐阜市、豊田市、福井市、倉敷市、新居浜市、北九州市、熊本都市圏、宮崎都市圏 <H21年度策定> 青森市、盛岡市、横手市、宇都宮市、柏市、町田市、上田市、富士市、安城市、瀬戸市、幸田町、京都市、姫路市、岡山市、福山市、鹿児島市、那覇市 <H22年度策定> 仙台市、多治見市、静岡市、浜松市、広島市、高松市、松山市、さいたま市、岡崎市 <H23年度策定> 郡山市
策定中	26	札幌市、福島市、松江市、日立市、高崎市、川崎市、豊島区、中野区、新宿区、中央区、川崎市、相模原市、大和市、名古屋市、刈谷市、四日市市、堺市、箕面市、神戸市、松江市、東広島市、岩国市、高知市、福岡市、大分都市圏、沖縄本島中南部都市圏
計	73	

(4) 都市・地域総合交通戦略の推進について

今後とも集約型都市構造の実現や都市の交通問題への対応を図るため、より多くの都市で都市・地域総合交通戦略策定を推進するとともに、一定期間経過した都市における都市・地域総合交通戦略の施策の実施状況の評価や評価に基づく戦略の見直しを行い、継続的な取組を推進することが重要であると考えています。

そのため、国土交通省において、地方整備局ごとや県別で都市・地域総合交通戦略の勉強会を実施し、戦略に関する本省からの情報提供や策定した自治体からの情報提供、戦略策定時の課題や工夫等の意見交換を行っています。こうした中で、都市・地域総合交通を策定している自治体に実施したアンケートの回答内容の一部を紹介します。

<都市・地域総合交通戦略策定の背景、目的>

- 集約型都市構造の実現方策、将来の交通環境のあり方の検討
- 関係者の共通認識の醸成
- 都市交通施策の優先順位付け、短期・重点的なプロジェクト実施

クト実施

- 交通事業者、市民、行政の役割分担の明確化
- 都市交通マスタープランの実実施計画
- 予算確保、国庫補助金の導入

<協議会の運営や庁内の合意形成方策>

- 早い段階から関係部局を巻き込んで議論することが重要（ワーキンググループ等）
- 交通政策を責任もって行う組織を設置

<交通事業者等との調整>

- 行政と事業者両者のメリットを見いだすことが必要
- 日常的に交通全体の話をするにより、個々の話を相談しやすい
- 具体化の話や各論の話になると調整が大変になる
- 交通事業者等民間事業の実効性の担保が課題
- 交通事業者の経営計画に反映することができた

<施策・事業実施上のメリット>

- 他のプロジェクトとの整合性を図ることができた
- 市の総合計画への位置付けや財政当局の理解が得られ、施策が円滑に遂行できた
- 長・中期的な財源の見通しを示したかったが難しかった

3. おわりに

平成23年3月に閣議決定され、現在国会審議中の交通基本法案においても、まちづくりの観点からの施策の促進として第二十二条に独立した条項を設け、「国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。(以下略)」と規定しています。

このように今後とも公共交通に関する地方公共団体の役割が大きくなるとともに、集約型都市構造の実現や持続可能な公共交通の確保を図るためには、まちづくりとして地方公共団体が中心となって公共交通に取り組むことが重要です。

どこの地方公共団体においても交通に関する問題は少なからず抱えていると思われませんが、地方公共団体が都市の将来に向けたまちづくりの問題として交通に関する問題を捉え、主体的に取り組んでいくことが重要であり、都市・地域総合交通戦略はこれにアプローチする有力なツールであると考えています。

2-1 将来都市構造実現を目指した戦略

岐阜市 企画部 交通総合政策課

1. はじめに

岐阜市は、人口約41万人、面積約200平方キロメートル、名古屋から鉄道で最短18分に位置する県都です。

戦後のモータリゼーションの進展により過度な自動車交通への依存が進んだ結果、低密度な市街地の外延化および商業施設の郊外化、これに伴う中心市街地の活力低下など様々な問題が顕在化しています。

そこで、これらの課題に対応するため、都心の再整備や再開発とあわせ、公共交通を重視し、歩きや自転車で生活できる「だれもが住みやすい集約型都市構造の実現」に向けたまちづくりを進めているところです。

2. 総合交通戦略策定までの経緯

(1) 公共交通の変化

市内には、路面電車が運行されていましたが、利用者の減少により経営継続が困難となり平成16年度末に廃止されました。また、市内のバス路線は、3社の事業者が運行していましたが、市営バスは、年間に約4.3億円もの補助が必要であることから、平成16年度末までに全ての路線を民間事業者に譲渡し、55年の歴史に幕を閉じました。同時に、鉄道会社のバスも撤退し、現在市内を運行しているバス事業者は1社となりました。

(2) 社会経済状況の変化への対応

本市では、昭和60年を境に人口は減少傾向となっており、特に旧市街地の人口減少は顕著となっています。

また、モータリゼーションの進展などを基本的背景として、人口集中地区（DID）面積は35年間で2,820haから5,437haへと約2倍に拡大する一方で、人口密度は、93.6人/haから53.7人/haへと約1/2に減少しており、低密度な市街地の外延化が進展しています。

高齢化率は平成23年10月現在約24.1%で、特に中心市街地や昭和40年代に開発された郊外部の大規模開発団地で急速に高齢化が進んでいます。

さらに地球温暖化などの環境問題の顕在化など社会経済状況の変化に対応できる交通体系への転換が求められています。

3. 将来都市構造実現を目指した総合交通戦略計画の策定

本市は、路面電車の廃止や市営バスの民間譲渡を契機として、市民とともに将来の交通について検討する「市民交通会議」を設け、今後のまちづくりを進めるための交通政策について議論をしていただきました。

こうした議論を踏まえ平成18年3月に総合交通マスタープランとなる「岐阜市総合交通政策」を策定しました。

総合交通政策では、集約型都市構造の実現を目指し、将来の人口規模や人口構成にふさわしい都市構造へ再編し、ある程度まとまった地域核を中心として歩いて暮らせ、都心部と各々の地域核が相互の機能を補完できるよう、公共交通ネットワークを構築することにより有機的な連携が図れるようなまちづくりを目指すこととしました。

その実現に向け、実施計画として「岐阜市総合交通戦略」を平成21年3月に策定し、公共交通施策を促進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「岐阜市地域公共交通総合連携計画」を策定し、国の補助を受けBRT導入の第一歩となる連節バスの導入をはじめとした様々な事業を進めてまいりました。

4. 集約型都市構造の実現に向けた公共交通を中心としたまちづくりに向けた取り組み

(1) 岐阜市総合交通戦略の概要

総合交通戦略は、「誰もが自由に移動できる交通環境社会の実現」を目指すとともに集約型都市構造の実現に向け、5つの戦略を柱とする計画としています。

戦略1 公共交通を中心とした交通体系づくり

戦略2 歩いて楽しく（自転車を）漕いでも楽しいみちづくり

戦略3 まちなか（中心部）を大切にした交通環境づくり

戦略4 集約型都市構造を支える骨格となる道路づくり

戦略5 交通手段の転換を促すための活動

特に、公共交通については、幹線・支線バスとコミュニ

ティバスが連携した公共交通ネットワークの構築を図ることとし、わかりやすく需要にあったバス路線の再編と高齢者など交通弱者の通院や買い物などに対応できるコミュニティバスの導入を2つの柱としました。

5. 公共交通を中心としたまちづくりを進めるための岐阜市型BRTの導入

総合交通戦略の柱である公共交通を中心としたまちづくりを推進するために、公共交通の中心であるバス交通について、幹線・支線とコミュニティバスが連携した公共交通ネットワークを構築することにより、その実現を目指しています。

特に、幹線・支線への再編を推進するため、都市の基幹公共交通軸の強化が最も重要であることから、BRTの導入を推進しています。

BRTは、Bus Rapid Transitの略で、バスレーンやPTPSなどバスの走行環境の整備、トランジットセンターなど乗り継ぎ拠点の整備、シンボリックなハイグレードバス停の整備とあわせ、高度化された車両により実現される次世代の公共交通システムです。

BRTの特徴は、LRTなどの軌道系の交通システムよりルート選定が柔軟で、段階的な整備が可能であることです。

市内のバス幹線軸は、車線数が片側2車線以上確保できていない区間もあり、道路拡幅を含め、全ての環境整備ができるまでには時間を要することから、できるところから段階的に整備を進める「岐阜市型BRT」の導入を進めています。

また、今回導入しました連節バスは、メルセデスベンツ製の全長18m、定員130名の車両で、通常の2倍の輸送能力があり、車内はフルフラットのバリアフリーに適した車両となっています。また、走行時にも揺れが少なく、乗り心地も快適で、これまでのバスに無い魅力のある乗り物です。



連節バス（清流ライナー）

6. 地域交通を支える市民協働型コミュニティバスの導入

高齢化が進み、自動車を自ら運転できなくなった高齢者など交通弱者の日常の買い物や通院といった路線バスでは対応できない生活行動需要に対応するため、コミュニティバスの導入を進めています。

本市のシステムは、コミュニティバスの赤字が嵩み将来的に財政負担となることや、利用者が少なく費用対効果が

低いなどの課題を改善し、継続できるものとするため3つの制度を導入しました。

- ①計画段階から運営まで地域住民が主体的に参画
- ②補助金の抑制と利用促進を図る運行継続基準の導入
- ③透明性の高い事業者選定制度の導入

図ー1 市民協働の手づくりコミュニティバス



これらの制度の導入とあわせ、全体導入計画を策定し、地域住民の熟度が高く、基準達成のための取り組み意欲が充分に見込める地域から導入するなど、持続性のあるコミュニティバスシステムとするための制度設計を行なっています。

また、NHKでも紹介されましたが、地域の人がバスのガイドを務めるヘルパーボランティアを先駆けて導入している地域もあります。

このような地域協働型のコミュニティバスの導入により、地域の絆が深まり、コミュニティバスは地域再生のツールとしても活用されています。

7. おわりに

地方のバスを含めた公共交通は、利用者の減少により非常に厳しい経営環境に置かれています。

この状況を改善し、公共交通を発展させていくためには、公共交通施策とまちづくり施策とを連携させた取り組みを進め、公共交通が利用しやすい都市構造に変革していくことが求められます。

その実現に向け、公共交通を中心に据えた総合交通戦略を進めてまいります。

2-2 静岡市都心地区まちづくり交通戦略

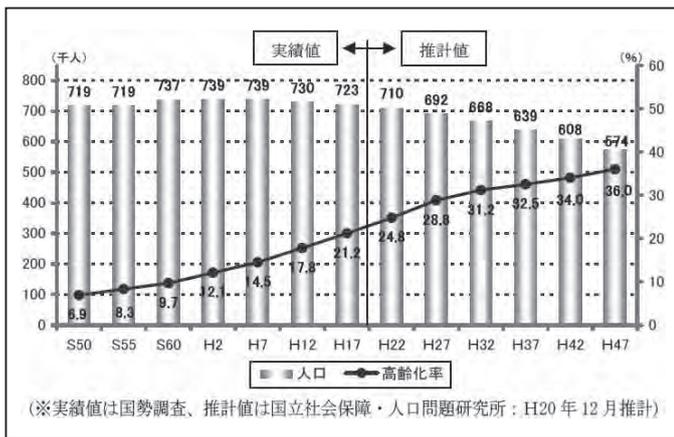
静岡市 都市局 都市計画部 都市計画課

1. はじめに

静岡市は2005年（平成17年）に全国で14番目の政令指定都市の仲間入りをしました。社会情勢は人口経済問題を含んだ大きな転換期を迎えており、今まで直面したことがなかった状況を前に既存の経営資源や人々の叡智、政令市としての権能を活かし、持続性を持った都市経営が求められていました。

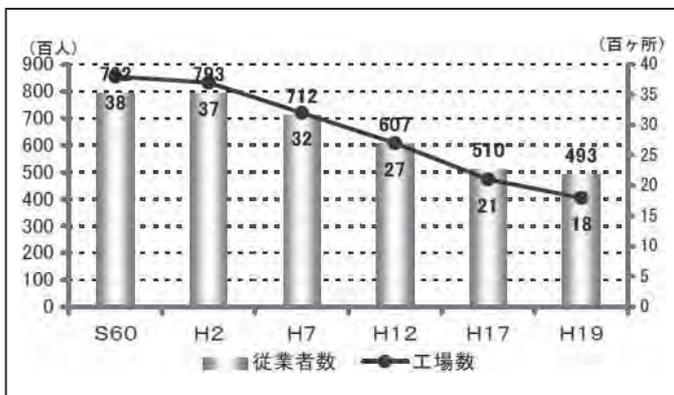
人口は1990年（平成2年）をピークに減少してきており、同時に高齢化も進んでいます。

図-1 静岡市の人口推移と将来予測



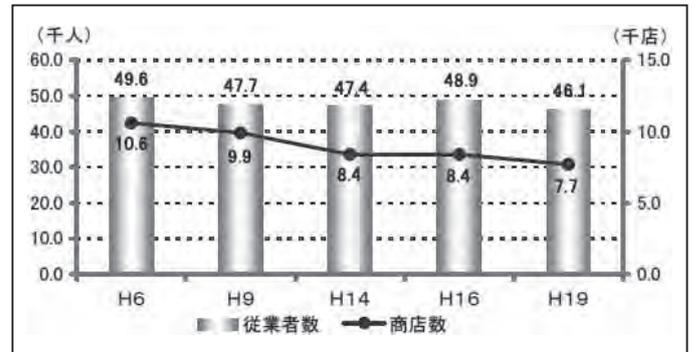
また、第1次及び第2次産業従業人口が減少し、産業のソフト化や社会経済のグローバル化が進んだことにより、市内の工場数はこの20年間で約半数まで減少しています。

図-2 静岡市の工場数・従業員数の推移



一方で第3次産業従業人口は増加していますが、小売業

図-3 小売業商店数・従業者数の推移



の従業者数、販売額は年々減少傾向にあります。

全国・世界に誇れる都市を目指していくためには、これらの課題に対応し、長期的な視点に立った都市づくりのビジョンや戦略を持つことが重要になります。また、30～50年後の将来を見据えたときに、高度経済成長期の課題対応型の政策ではなく、政策のフラッグシップを掲げ、ビジョンの共有と目標実現型の政策提案をしていかなければなりません。

2. 都市づくりの舵取り

現在のままの人口推移と分布で将来を推測していくと、都心や鉄道沿線の地域より外側の人口が増えることから、市街地の低密度化が進行します。これにより、さらに多くの社会資本整備が必要になり、現在と同じ経費で現在の公共サービス水準を維持することが困難になります。(図-4)

静岡市では、強みを活かし、都市的課題に対応していくための視点を以下のように挙げています。

- 人口減少時代を踏まえた都市構造への転換
- 少子高齢化社会における地域課題へのコミュニティによる対応
- 環境負荷の少ない都市の構築に向けた工夫、取り組みの推進
- 県都・商都としての求心力の強化と産業構造の転換
- 都市の魅力づくりと交流・定住人口の拡大
- 都市としての安全・安心の強化
- 既存のストックを活かした都市経営の推進と、まちづくりに対する高い市民意識を活用した協働体制づくり

図-4 人口密度と一人あたり維持更新費用の関係

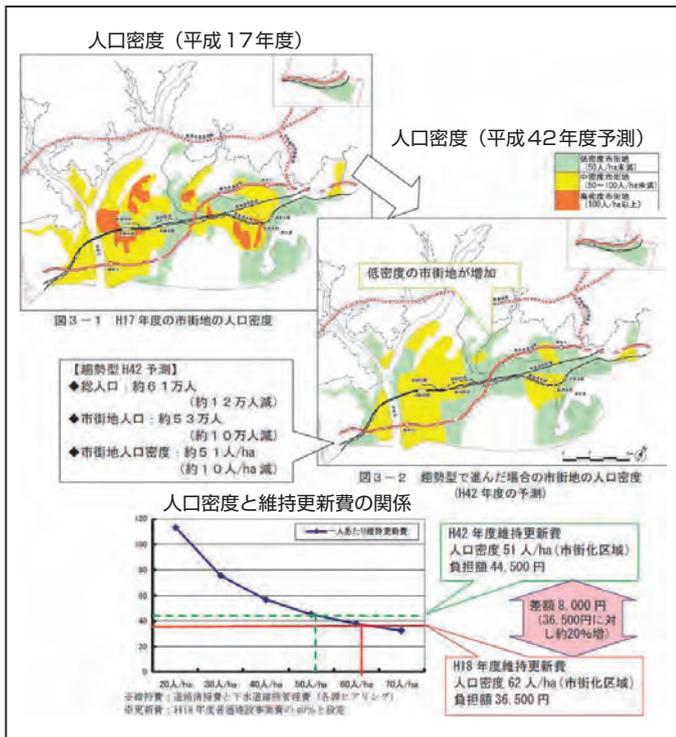
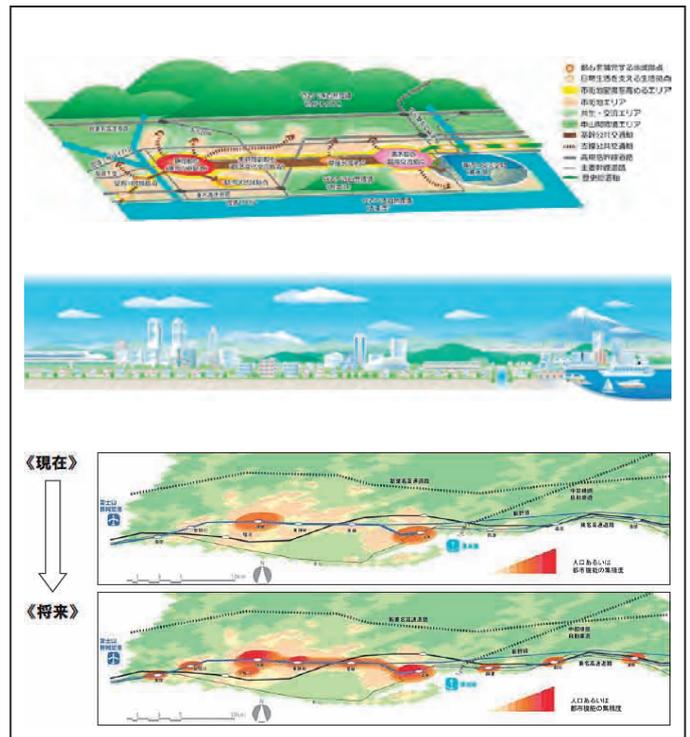


図-5 集約連携型都市構造のイメージ



3. ビジョンと都市構造

静岡市が現在直面している都市課題に対応していくためには、都市全体を集約連携型の都市構造に転換していくことが大切となります。そのために、都心・副都心を形成し、都市機能を集約させていくとともに、それらを公共交通のネットワークで連携させていくことが重要になります。

静岡市は「静岡・清水」の両都心地区を対象に、具体的なまちづくりの方向性・進め方を示した「都心地区まちづくり戦略」を策定し、「静岡・清水」を中心とした集約連携型の都市構造を目指すこととしております。(図-5)

4. 実現策としての戦略

集約連携型の都市構造を形成していくにあたり、都市活動拠点として「都心」「副都心」「地域拠点」「生活拠点」を配置し、それらを公共交通で連絡し、連携強化を図ります。

〔都心〕：日常生活に加え、静岡都市圏あるいは都市全体の発展のために必要な機能を備えた拠点として静岡都心、清水都心を位置付けます。

〔副都心〕：都心との機能的バランスと関係性を図りながら、広域圏あるいは都市全体、都心の魅力・ブランド価値を引き上げるために必要な機能を備えた拠点として、東静岡副都心を位置付けます。

〔地域拠点〕：都心の機能を補完する機能を備えた拠点とします。

〔生活拠点〕：日常生活に必要なサービス機能が集積・充実し、地域の個性が暮らしと密接に結びつきながら発揮される拠点とします。(図-6)

これらの都市活動拠点の中でも、都市全体の成長力を牽引する場として、静岡・清水の両都心及び東静岡の副都心が重要な役割を担っています。中でも、静岡・清水の両都心地区については、多くの関係主体が一体となって「まちづくり」に取り組む必要性が特に高い地区と言えます。(図-7)

5. 交通施策が支える都市政策・まちづくり交通戦略

都市的機能を都心地区などの拠点に集約する都市構造においては、拠点等へ公共交通で便利にアクセスできるような公共交通体系になっていることが必要です。静岡・清水の両都心地区の目標像に対応した「交通ビジョン」を簡潔に示すと、「つなぐ」「めぐる」「つどう」の3つのキーワードが重要です。(図-8)(図-9)

以上の課題・考え方を踏まえ、静岡市全域の公共交通の基本目標及び施策体系を以下のように示しています。

静岡市全域の公共交通の基本目標

誰もが移動しやすく、環境にもやさしい都市づくりに向けて、公共交通や自転車、徒歩で移動しやすいまちづくりを目指し、3つの都心・副都心を中心とした、周辺鉄道駅

図-6 集約連携型都市構造を支える交通体系図

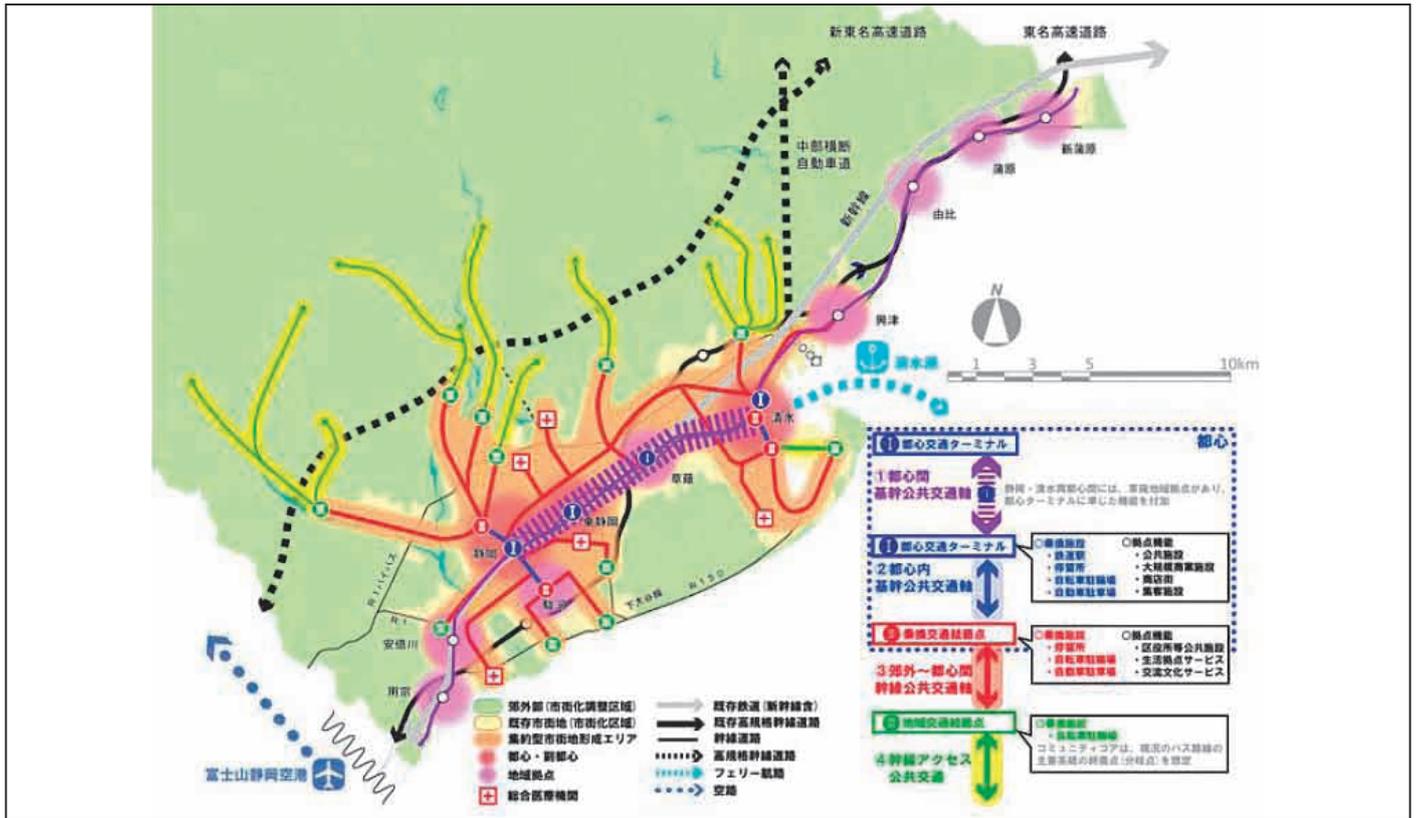
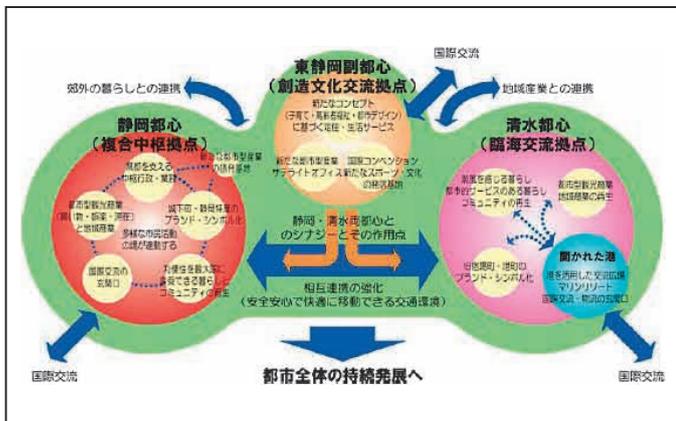


図-7 都心・副都心の機能分担イメージ図



や郊外の地域拠点を連携する公共交通システムを軸に、静岡・清水いずれかの両都心地区まで公共交通で、30分でアクセスできる圏域の拡大を目指します。(図-10)

目標実現のための基本方針と施策

- 基本方針1：公共交通の重要性を認識し、利用促進を図る取り組み
- 基本方針2：静岡・清水両都心地区を結ぶ基幹公共交通軸(鉄道)の強化
- 基本方針3：市街地を面的にカバーする幹線公共交通軸(鉄道)の形成
- 基本方針4：自転車・自動車・公共交通により都心地区へアクセスできるバランスのとれた道路整備(図-11)

図-8 「つなぐ・めぐる・つどう」の考え方

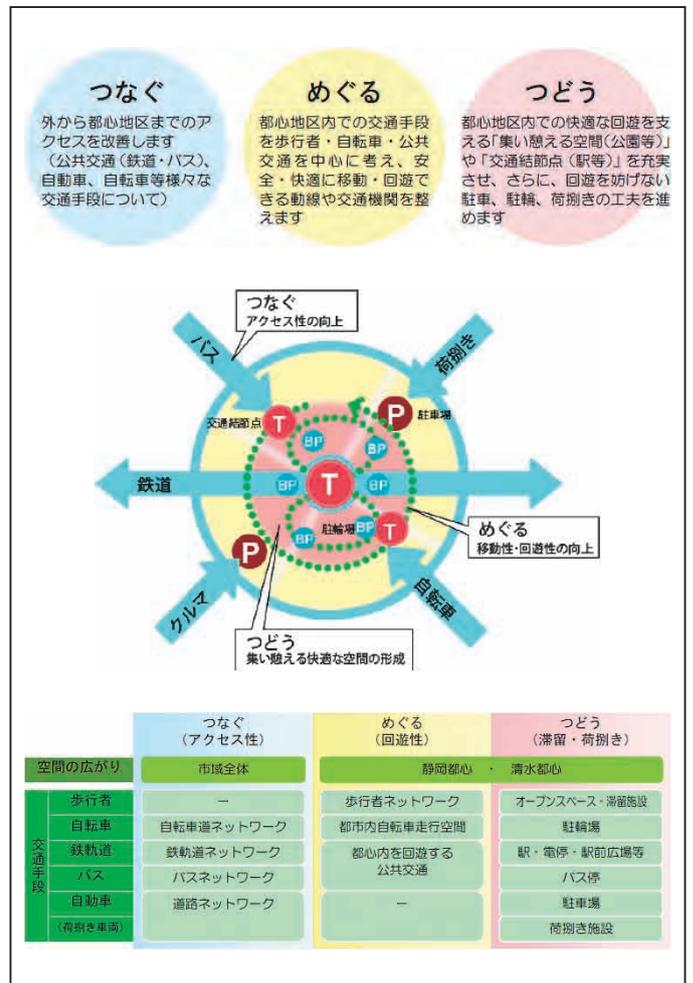


図-9 静岡市都心地区まちづくり戦略【交通体系編】 施策体系図

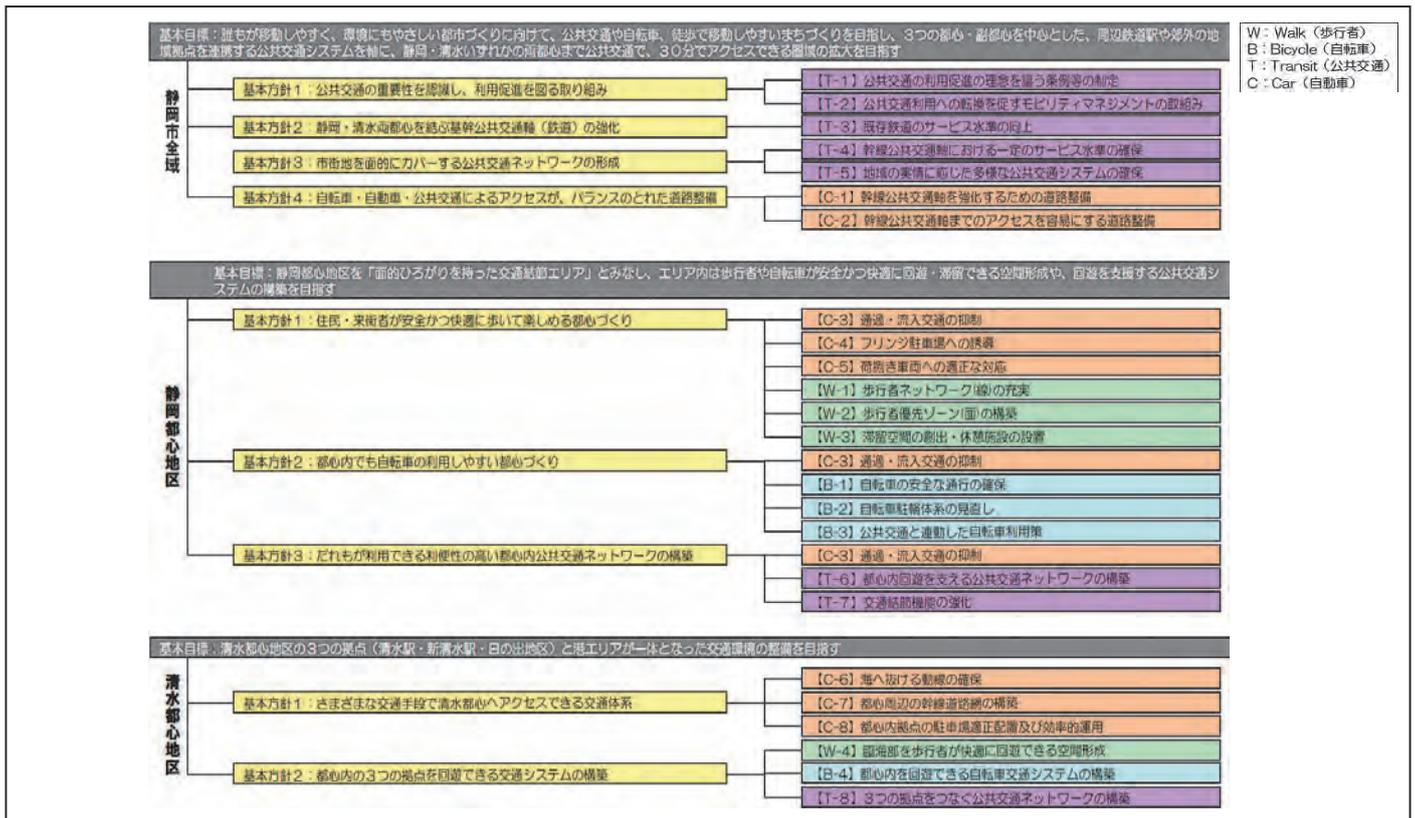


図-10 全市域公共交通体系の目標像(概念図)

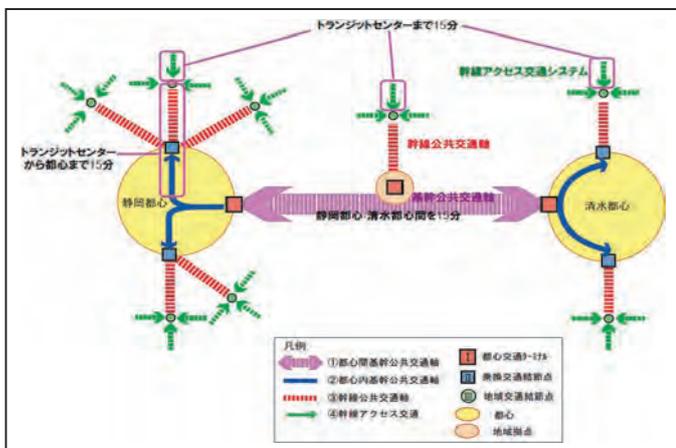


図-11 3つの公共交通軸と3つの交通結節点



6. 現状と今後(課題)

現在、将来の交通ビジョン「つなぐ」「めぐる」「つどう」を念頭に置いた『歩いて楽しいまちづくり』を具現化する中心市街地の回遊性を向上させる施策の実施に向けたプロジェクトを推進中です。戦略に基づいた施策プログラムの実行を新たな土地利用やエリアマネジメントの誘導を絡めてエリアの再生を試みっていますが、戦略策定時に各主体が方向性を確認してきた交通施策ですが、具体的情報、データが提示されると改めて調整が必要となる場面が多く発生します。また、もともと施策としての軸が細かった公共交通についても、今年度本戦略策定後に就任した新市長が公共交通政策について積極的に取り組んでおり、戦略策定時の議論やその方向性を汲んで新たな交通システムの導入LRTについての研究会を立ち上げ、その環境・条件を整理しつつあります。このような状況も踏まえて、戦略の見直しや進化させる時期であるかと、見直しも視野に入れた動きも想定している状況となっています。

※「静岡市都心地区まちづくり交通戦略」は以下のホームページにて掲載されていますので、こちらも併せてご覧ください。

<http://www.city.shizuoka.jp/deps/tosikeikaku/toshinproject2.html>

2-3 にいがた交通戦略プランに基づく 新たな交通システムの導入を目指して

新潟市 都市政策部 都市交通政策課・新交通推進課

1. はじめに

新潟市は、平成17年の大合併を経て、平成19年4月に、人口約81万人、面積約726km²の本州日本海側初の政令指定都市となり、「田園文化都市」「日本海拠点都市」などを都市像に掲げ、市民が安心して暮らせる田園に包まれた多核連携型の都市づくりを進めています。

図-1 新潟市が目指すまちづくり



2. 交通の現状と課題

本市の交通実態としては、過度な自動車依存が進行しており、約70%が自動車に依存する一方、公共交通分担率が5%程度に低迷しており、特に近年、バス利用者の減少が著しく、ピーク時の4分の1以下の約2,500万人に激減しています。

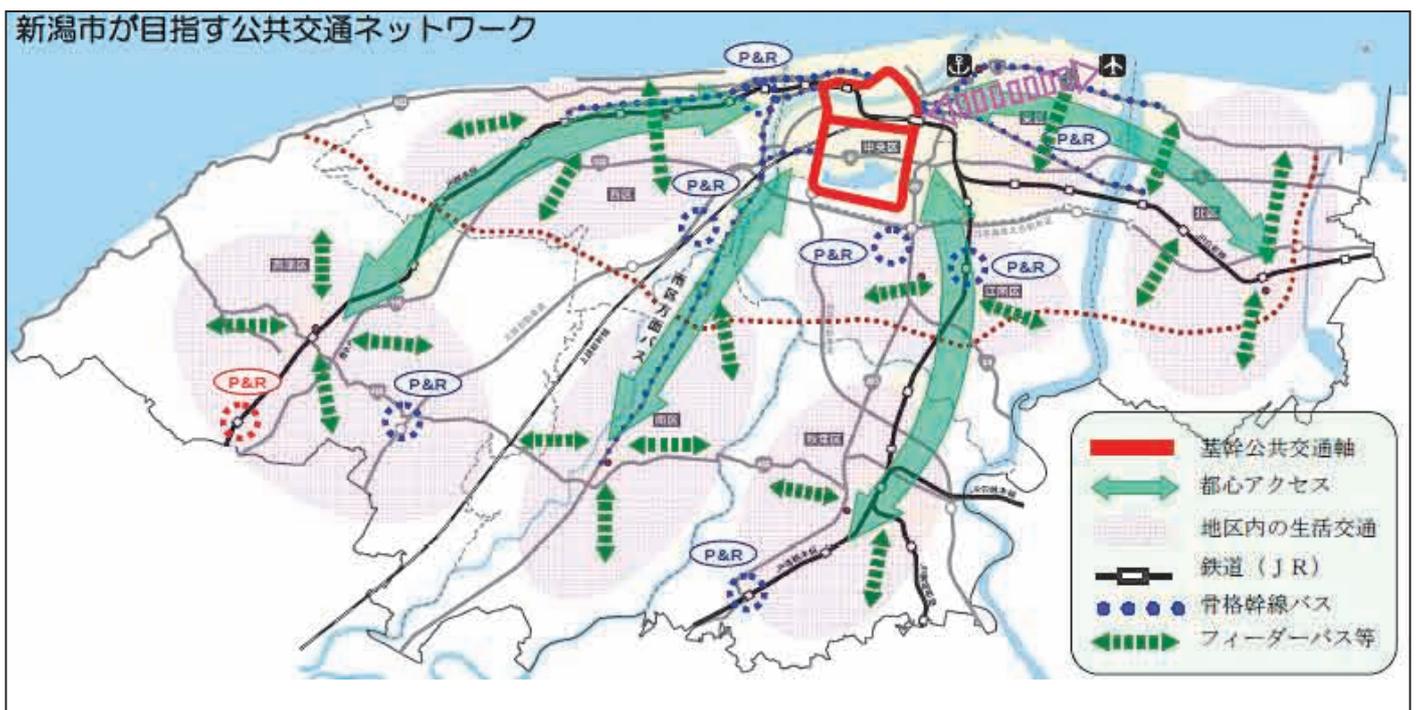
このような中、今後ますます進展する超高齢社会や地球環境問題、まちなか活性化などに対応した人と環境にやさしい交通の実現が重要な課題となっています。

3. 本市の都市交通戦略 「にいがた交通戦略プラン」

本市では、政令市への移行を契機として平成20年3月に、本市全体の交通政策の基本理念ならびに短・中期（概ね10年間）に取り組む交通施策からなる本市の都市交通戦略「にいがた交通戦略プラン」を策定しました。

図-2 にいがた交通戦略プラン概念図

〔都心アクセスの強化・地域の生活交通の確保・基幹公共交通軸の形成〕



同プランは、これまでの過度な自動車依存から脱却し、多様な交通手段を選択できるまちづくりを基本理念とし、【基幹公共交通軸】【都心アクセス】【地域の生活交通】の3つのステージからなる各種公共交通の強化策と併せ、公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメントに重点を置いた戦略としています。

また、交通戦略の策定に先立ち、平成19年6月に全国13都市目のオムニバスタウンの指定を受け、「便利で、乗りやすく、分かりやすいバス交通」の実現を目標に、将来的な基幹公共交通軸の形成に資する基幹バス「りゅーとリンク」の運行を始め、バス停上屋整備やバスICカードシステム「りゅーと」の導入を進めています。



にいがた基幹バス「りゅーとリンク」

バスICカード「りゅーと」

本市の基幹公共交通軸は、新潟駅や古町、市役所、県庁、鳥屋野潟南部地域などの主要拠点を結ぶ路線で、既存公共交通の段階的な強化を図りながら、将来的に新たな交通システムの導入を目指し、平成21年度から導入検討を進めています。また、新潟駅周辺においては連続立体交差事業を進めており、鉄道の高架化による新潟駅高架下交通広場

の完成は交通政策上重要な転換期となることから、魅力的な交通環境の実現を目指していきます。

図-3 基幹公共交通軸整備イメージ



4. 新たな交通システム導入に向けた取り組み

新たな交通システムの導入に向けた検討にあたっては、平成21年度に街路交通調査費補助を活用し、新潟駅～万代～古町～市役所～県庁～鳥屋野潟南部を結ぶ「基幹公共交通軸」を中心に、万代島へのアクセスを含めた区間を検討ルートに設定し、BRT（次世代型バスシステム）・LRT（次世代型路面電車システム）・小型モノレールの3つのシステムを対象として、機能性や経済性などを含めた導入効果や課題を整理しました。

この調査結果をもとに、新潟市にふさわしい新たな交通

図-4 導入検討ルートの概要



図-5 導入システムの概要

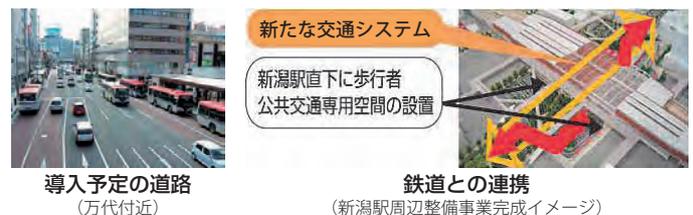
空間	名称	システム概要	走行イメージ	停留所イメージ
路面に導入	BRT	在来バスを高度化した交通システム ◇低床型の高性能バス(2両連結の接続バス等)が主に道路上に設けられた専用空間を走行。 ◇停留所は地上に設置。 ◇バス車両を使用するので、郊外などで一般道路への乗入れも可能。		
	LRT	従来の路面電車を高度化した交通システム ◇低床型路面電車が道路上に設置された線路を走行。 ◇停留所は地上に設置。 ◇線路を整備しないと運行できないが、電気を動力とするため車両から排気ガスを排出しない。		
高架軌道新設	小型モノレール	従来モノレールよりも車両を小型化し、建設費を安くしたシステム ◇道路上に設置された高架構造物上(線路)を走行。 ◇信号の影響を受けないので速度は速くなるが、利用者の上下移動が必要となる。 ◇一般的に路面系システムに比べ駅間は長くなる。		

システムの導入方向性について提言をいただくため、平成22年8月に有識者や関係機関、市民組織などによる「新潟市新たな交通システム導入検討委員会」(委員長:中村文彦横浜国立大学大学院教授)を設置し、5回にわたる議論を重ね、平成23年5月に新潟市長に対し提言書が提出されました。

提言では、導入ルートは「白山駅～古町～新潟駅～鳥屋野潟南部」の区間を優先整備区間とし、特に「市役所～古町～新潟駅」の区間を最優先とすべきである。また導入システムは、郊外からの利用者の利便性や運行開始までの期間、事業採算性や公費負担額の面で評価された、BRT導入を当面目指し、その後、社会環境の変化などを踏まえながら、シンボル性や環境負荷低減の面で特に優れている

LRTへの移行について判断する。といった内容となっています。

本市ではこの提言を踏まえ、平成23年度中におおまかな導入スケジュールを含めた基本方針を示すとともに、交通結節点など他の交通手段との連携のあり方や、バス路線の集約化、導入空間の確保などの課題について、具体的な検討を行っていきます。



BRT導入イメージ



LRT導入イメージ

5. おわりに

新たな交通システムを実現するためには、市民の理解が不可欠です。公共交通を便利にしたい、政令指定都市として全国に誇れるものを作りたい、といった熱い“想い”をもった市民が集まり、平成21年に「新潟の新公共交通をつくる市民の会」が結成されました。これまでシンポジウムの開催など活発に活動しています。近い将来市民の想いが実現し、新潟市全体として快適に移動できる環境となるよう、市民の声をいただくとともに、既存交通事業者や関係機関と調整し実現に向けて取り組んでいきます。

2-4 人にやさしい積雪寒冷地における市町村合併後の交通戦略の策定

秋田県横手市 建設部 都市計画課

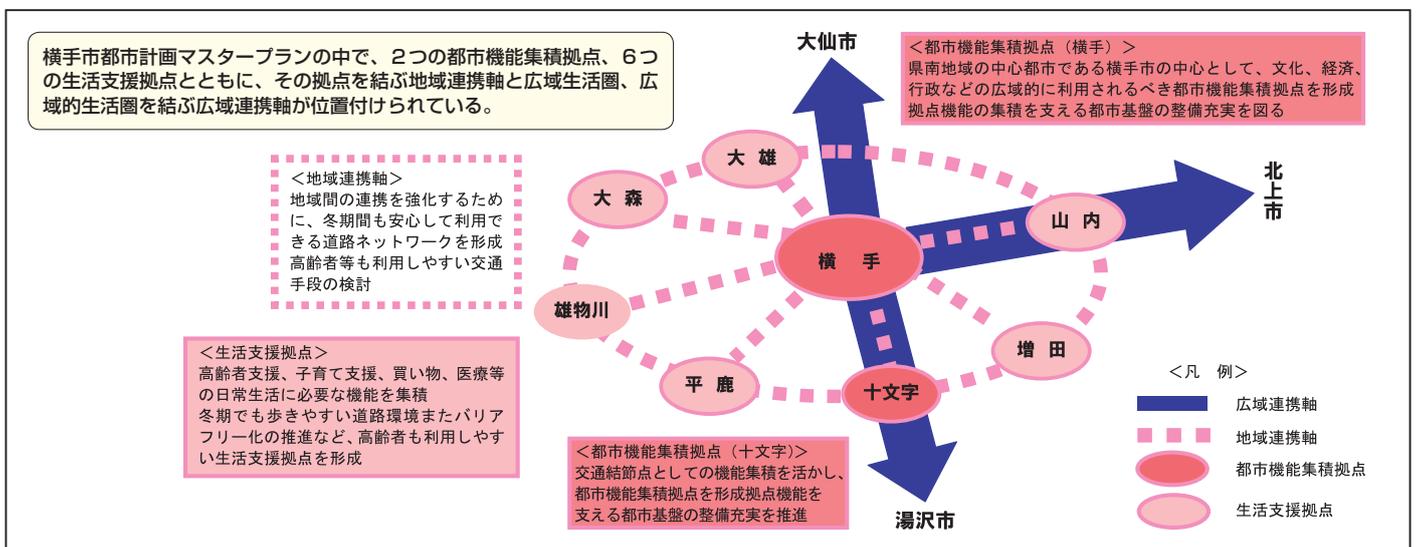
1. はじめに

横手市は、平成17年の合併以降、旧市の市街地を取り巻く旧5町2村からのアクセシビリティの確保と、郊外部への行政サービスの円滑な提供、及び少子高齢化の急速な進展に伴う移手段として公共交通の維持が喫緊の課題と

なっていました。また、日本有数の豪雪地帯であるため、公共交通の定時性、安全性確保も重要な課題でした。

このため、東北らしいコンパクトシティ構築のため現況の交通特性を把握し、多様な主体による連携を図り、ソフト、ハード両面での都市交通環境整備を目的として、総合的な都市交通戦略を策定することとしました。

図-1 横手市の将来像（横手市都市計画マスタープランより）



2. 現況の問題と課題の整理

合併後の地域連携強化のほか、少子高齢化が続く現状、公共交通としてのバス利用の減少と地域の足の確保、加えて積雪寒冷地特有の交通困難・事故など、対応すべき課題が多くあります。

図-2

	現況	問題	まちづくりの理念	交通政策で対応すべき課題
横手市全域	<ul style="list-style-type: none"> ○市町村合併 ○都市計画道路整備の遅れ ○公共交通の衰退 ○横手地域への医療・商業の依存 ○マイカーへの依存 ○高い高齢化率 ○高齢者の事故多発 ○秋～冬に多い事故 ○冬の積雪による公共交通の遅延 	<ul style="list-style-type: none"> ○それぞれの旧市町村が交通政策、道路整備を行ってきたため、各地域間の連携が不十分 ○高齢者等の交通弱者にとっては厳しい交通環境 ○冬期交通の定時性確保が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ○自然と調和したまちづくり ○多様性に富むいきいきとした地域が相互に連携するまちづくり ○にぎわいと活力があるまちづくり ○生涯安心して住み続けられるまちづくり ○市民とともにつくるまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ○各地域間の連携強化を図る ○高齢者等の交通弱者に優しい交通環境づくりを図る ○冬期交通の定時性の確保を図る
中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地のクランク等による交通困難 ○積雪等による歩行空間の減少 ○中心市街地の空き店舗増加 	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地における円滑な交通処理が困難 ○歩行者にとっては厳しい冬期の交通環境 ○中心市街地の空洞化 		<ul style="list-style-type: none"> ○交通施設の整備等により中心市街地の活性化を支援する

積雪期の危険な歩行

積雪による交通の障害

3. 生活拠点と中心市街地の連携と交流を支えるビジョン+方針、目標

〈基本理念〉 雪につよく、高齢者も安心・安全な地域交通環境の実現

〈基本方針〉

◆基本方針1：
地域間連絡を支援するための交通環境の形成

冬期においても地域間連絡の定時性、安全性を確保するとともに、高齢者等も利用しやすい交通環境の整備を図る。

◆基本方針2：
中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間の創出

交通結節点として、最も重要な地域であるため、交通機関相互の連絡性の向上を図る。また、中心市街地の通年での円滑な自動車交通処理の推進を図るとともに、高齢者を含む歩行者が安全・安心を確保して移動できる交通環境の整備を図る。

〈施策目標〉

- 地域間を連絡する放射半環状道路網の構築
- 高齢者等も利用しやすい交通環境づくりのための公共交通機関のサービス水準の向上
- 冬期間でも安全で定期的な通行を確保するための雪対策の推進

■自動車交通・公共交通の視点

- 冬期でも安全・安心に走行できる車道空間の確保
- 交通結節点の機能強化

■歩行者・自転車の視点

- 冬期でも安心して歩行できる空間の確保
- 高齢者等が移動しやすい空間の整備
- 歩いて楽しむことができる空間の整備
- 自転車利用の環境整備

4. 具体的な施策パッケージ

目標実現の具体的な施策は、表-1・2のとおりです。

表-1 地域間連絡を支援するための交通戦略

施策目標	具体的な取組み	具体的な事業等
①地域間を連絡する放射半環状道路網の構築	a) 放射道路の強化	○(国) 整備促進 ○(主) 整備促進 ○スマートの設置検討
	b) 半環状道路の強化	○(主) クランク解消
	c) 交差点部の処理能力向上	○(国) 交差点部における混雑解消(3か所)
②高齢者等も利用しやすい交通環境づくりのための公共交通機関のサービス水準の向上	a) バス等の走行性向上のための取組み	○地域のバス路線のクランク解消 ○(主)クランク解消(再掲) ○バス路線の狭小区間の拡幅検討 ○感応式信号・右折レーン等の導入検討
	b) 高齢者の視点に立ったサービスの提供	○高齢者優遇制度の強化検討
	c) 各地域間を連絡する交通手段(バス等)の利便性向上のための取組み	○代替交通の本格運行 ○バス停の多目的利用の検討 ○バス発着案内、遅延情報等の表示システムの導入検討 ○デマンド交通の導入検討
③冬期間でも安全で定期的な通行を確保するための雪対策の推進	a) 冬期における渋滞要因の解消	○交差点部付近の舗装の凍結抑制対策・滑りどめ対策の導入検討 ○狭小幅員道路の待避所設置 ○道路に関する情報提供(路面状況等)の検討・実施や啓蒙活動(冬タイヤ装着)の実施 ○気象激変時の除雪作業の効率化
	b) 冬期における視界の確保	○防雪柵の設置検討 ○デリニエーター等の設置検討

表-2 中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間を創出するための交通戦略

施策目標	具体的な取組み	具体的な事業等
①冬期でも安全・安心に走行できる車道空間の確保	a) 中心市街地の円滑な交通を確保するための道路整備	○(都) 中央線の整備促進 ○(都) 八幡根岸線の整備促進
	b) 中心市街地の冬期車道空間を確保するための除排雪対策	○車道及び交差点部の除排雪対策強化
②交通結節点の機能強化	a) 公共交通機関相互間等の乗継ぎ機能強化	○横手駅西口駅前広場の整備
③冬期でも安心して歩行できる空間の確保	a) 中心市街地の交流促進のための歩行空間の整備	○横手駅東西自由通路の整備 ○富士見大橋地下道のリニューアル
	b) 中心市街地の冬期歩行空間を確保するための除雪対策	○横断歩道付近の除排雪対策強化 ○歩道へのロードヒーティング設置検討 ○主要なバス停付近へのロードヒーティングの設置検討 ○バス待合所へのスコップ設置検討 ○流雪溝の機能維持のためのボランティア等による除雪力の向上
④高齢者等が移動しやすい空間の整備	a) 公共交通施設のバリアフリー化の推進	○横手駅舎のバリアフリー化 ○バスターミナルのバリアフリー化 ○駅前広場のバリアフリー化
⑤歩いて楽しむことができる空間の整備	a) 賑わいのある空間の整備	○横手駅西口駅前広場の整備(再掲) ○横手駅東口駅前交流広場の整備 ○シンボル「灯りロード」の整備 ○四日町ポケットパークの整備 ○地域交流センターの整備
⑥自転車利用の環境整備	a) 他の交通手段との連携	○JR横手駅西口への駐輪場整備 ○JR横手駅東口駐輪場の利用促進

5. 目標年次と今後の課題

目標年次は平成30年としましたが、項目によっては中間年次の平成25年も設定しました。

東北の中小都市にとっては、市街地と外延部に広がる農村集落との連携と交流を活かした東北らしいコンパクトシティを目指し、持続可能な社会を構築することが必要であり、今後も地域交通戦略の不断の実践が重要であると考えています。

【御案内】

社団法人 日本交通計画協会
交通計画相談室

地域の实情に見合った交通システムの導入を考えたい、バス路線を効率良く再編したい、総合的な都市交通戦略を策定したい、道路が渋滞したり事故の危険性がある踏切を何とかしたい、歴史的なまちなみを活かしたまちづくりを進めたい、駅の周辺や中心市街地の活気を取り戻したい……。でも、何をどうすれば良いのかわからない、何から始めたら良いのかわからない……。他の都市ではどんなことをしているのか？ そのようなお悩みをお持ちでしたら、是非一度、社団法人 日本交通計画協会「交通計画相談室」にお声掛けください。当協会では、設立以来50年にわたり培った豊富な経験と、最新の技術・知識を駆使して、政策立案、計画づくり、事業推進の支援活動を行っています。「交通計画相談室」ではこれまでに蓄積されたノウハウを活用し、経験豊富なスタッフが、それぞれの地域の特性を伺いながら、最適な解決方法を導き出すためのヒントをご提案させていただいております。

TEL : 03-3816-1791 FAX : 03-3816-1794

<http://www.jtpa.or.jp> mail@jtpa.or.jp

※FAX、E-mailの場合には、機関・団体名、ご所属、ご担当者名、連絡先、ご相談内容を明記願います。折返しご連絡させていただきます。

〈お詫びと訂正〉 既刊『都市と交通86号』の6ページにおきまして、執筆者名の掲載が洩れていました。読者の皆様および関係者の皆様にはたいへんご迷惑をおかけいたしました。ここに深くお詫び申し上げますとともに、下記のように訂正させていただきます。

(正) 3-1 JR中央本線(三鷹駅~立川駅間)他連続立体交差事業による効果
東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課

※右記ホームページで、訂正後のPDFデータをご覧いただくことが可能です。<http://www.jtpa.or.jp/contents/pdf/toshi86.pdf>

2-5 駅を中心としたまちづくり

～環境にやさしい都市交通の整備とまちづくりにむけて～

愛知県額田郡幸田町 建設部 都市計画課

1. はじめに

幸田町では、町の将来都市像として総合計画に位置付けられている「3駅プラス1」構想の実現を目指し、まちづくりを進めています。この「3駅プラス1」構想は幸田駅、三ヶ根駅、新駅（『相見駅』平成24年3月17日（土）開業予定）周辺市街地とハピネス・ヒル・幸田周辺の交流拠点を加えた4極を都市核としてコンパクトでまとまりのあるまちづくりを推進するものです。

新駅の整備により4つ目の都市核が完成するとともに、3つの鉄道駅により町内市街地のほとんどが駅勢圏でカバーでき公共交通を軸とした交通体系の骨格が完成します。

新駅整備効果をより高め、町全体がより良い交通体系となるため町が目指す将来構想として「幸田町都市交通マスタープラン」を、また構想を実現させるための整備プログラムとして「幸田町総合交通戦略」を策定し、より戦略的で効率的な整備を目指していきます。

また、併せて新駅周辺地区のまちづくりの方向性を示す計画として「相見エコまちづくり計画」を策定し、住民や企業、行政が一体となり環境にやさしいまちづくりを進めています。

2. 新駅駅舎・東西自由通路の概要

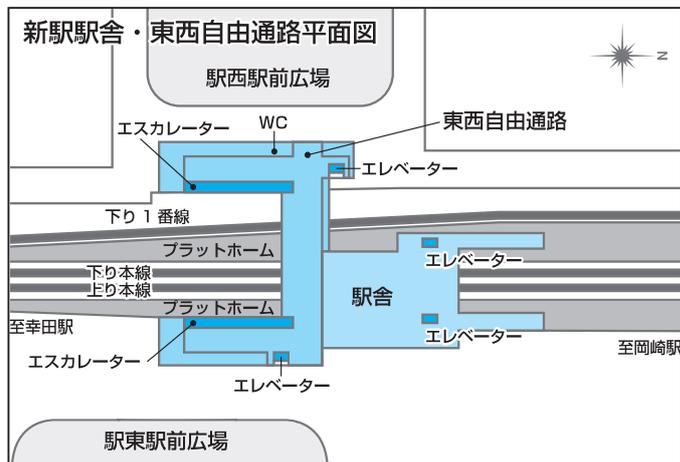
新駅駅舎と自由通路は採光に配慮しガラス面を多く取った箱型で、自由通路からは周辺風景や山並みを展望できます。また、環境に対する効果の高い部分では、省エネと環境に配慮した整備を行うとともに、上部通路部分で4.5mの自由通路を整備します。平成23年度末の開業を目指しています。（図-1）

3. 人・まち・地球を大切に 都市交通の実現へ

幸田町都市交通マスタープランと幸田町総合交通戦略の策定

幸田町は、中央を南北に走る東海道本線の開通以来、名古屋や豊橋方面への交通の優位性により発展してきたまちです。また近年、町を取り巻く交通体系は大きく変わりつつあり、道路では名豊道路や新東名高速道路の整備が、鉄

図-1 新駅駅舎・東西自由通路平面図



道では町内3つ目となる新駅が設置されることで、更に広域交通網の整備が図られます。

本町は、JR東海道本線の3駅（新駅含む）を有することとなり、ほかの地域に比べ基幹公共交通のサービス水準は非常に高いものの、住民の移動の約7割は自動車利用であり、特に近隣都市への移動では自動車利用が9割を超えている状況です。

このような過度なマイカー利用依存型の都市構造を放置すると、マイカーを利用できない住民の移動制約や、特に高齢化社会を迎え自動車を運転できない高齢者の外出機会が減少し、生活の豊かさが失われることが懸念されます。また、自動車排気ガスにより地球環境へも多大な負荷を与えることとなります。

そこで、本町では新駅の設置を契機に過度にマイカーに依存した交通体系を見直し、地球環境にやさしい鉄道を軸としてバスなどの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、町民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる交通体系を実現するため、今後の都市交通のあり方を総合的に検討することとしました。

このため町では、この都市交通の将来構想として「幸田町都市交通マスタープラン」を策定するとともに、この構想の確実な実現を目指し、町民・交通事業者・町内企業・行政など関係者が一体となり総合的かつ戦略的に取り組む「幸田町総合交通戦略」を策定しました。

4. 幸田町都市交通マスタープラン

マスタープランでは、幸田町を取り巻く交通体系の変化、

社会経済情勢の変化に対応し、町民の都市交通に対するニーズを踏まえた上で、第5次総合計画、都市計画マスタープランに示される将来都市像を実現するための望ましい交通施策と交通行動のあり方を示しました。

①目標年次

おおむね20年後の平成42年（10年後の平成32年頃に中間見直し）を計画の目標年次としています。

②基本理念と基本目標

③都市交通施策

マスタープランでは、基本目標などを踏まえ、目標の達成のため次の都市交通施策を策定しました。

(1) 自動車交通施策

- ①都市間連絡道路の整備
- ②地域内幹線道路の整備
- ③パーク＆ライド駐車場整備
- ④エコ通勤の普及促進 ほか

(2) 公共交通施策

- ①鉄道駅の整備
- ②バスネットワークの構築
- ③乗り換え利便性の向上

(3) 歩行者・自転車施策

- ①歩道・自転車道ネットワークの整備
- ②歩行者優先空間の創出 ほか

(4) 共通施策

- ①モビリティマネジメントの導入
- ②交通規制・ルールの徹底 ほか

■自転車利用の促進

■エコ通勤（モビリティマネジメント等の実施）

【戦略目標Ⅱ】

～移動しやすい安全・安心なまちづくり

■主要施設周辺の歩行空間の整備

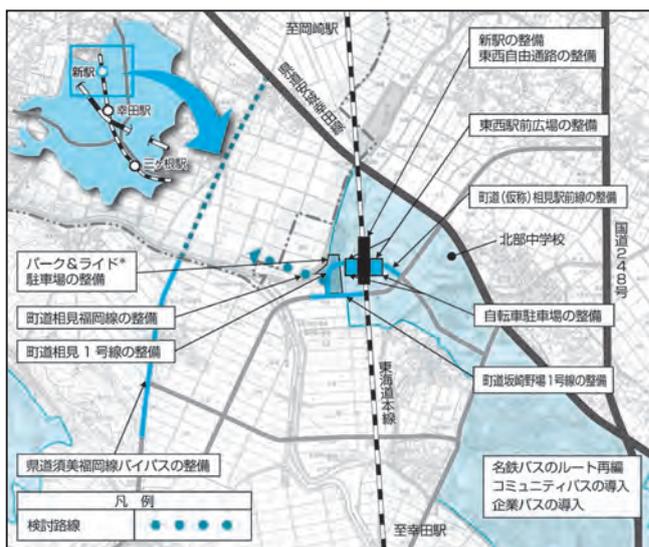
■自転車走行空間の整備

■幹線道路の整備

■徒歩や自転車を補完する移動手段の確保（コミュニティバスの導入）

■交通意識の変革

図ー2 新駅関連の整備計画



6. 環境にやさしく住みよいまちに

JR新駅の開業は町の交通体系に大きなインパクトを与え、公共交通の利用促進など低炭素型の都市構造実現に向けた大きな契機となります。また、この新駅周辺においては土地区画整理事業による市街地整備や交通の優位性から人口増加を見込んでおり、その宅地需要に対応するために今後も市街地整備事業を進めていく予定としています。

このような背景から、本町では、「都市交通施策」と「市街地整備施策」の相互連携によってコンパクトな都市構造への転換を図るとともに、地元住民、企業とも協働した環境活動の推進による総力戦を展開し、将来に向けて環境面における持続可能なまちづくり（低炭素型まちづくり）を目指すこととしました。

今後は、さまざまな事業を展開する周辺整備において、ここに集う多様な主体が環境に関する課題を共有し、協働して環境負荷削減対策を検討することを目的にして「相見エコまちづくり計画」を策定し、この計画における施策を今後のまちづくりに積極的に展開し、地球環境に配慮した快適で住みよい都市づくりの実現を目指します。

5. 幸田町総合交通戦略

交通戦略では、短期間で重点的に実施するため戦略目標を設定し、おおむね5年から10年で評価改善、見直しを行いながら20年後の都市交通体系の実現を図ります。

①目標年次

今回策定した戦略は、平成26（31）年度を目標年次とした短期（中期）事業プログラムとなります。

②戦略目標と施策

戦略では町を取り巻く緊急の課題から、2つの「戦略目標」を定めました。また、複数の施策を目的に合わせ効率よく実施することで短期（中期）での戦略目標の達成を目指します。

【戦略目標Ⅰ】

～鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり

- 新駅および周辺施設の整備
- 新駅周辺の道路整備
- 鉄道に連絡するバス交通の整備
- 既存駅および周辺施設の改修
- 既存駅周辺の道路整備