

# 都市と交通

通巻128号

## 巻頭言：HELLO, NEW CITY.

～スーパースマートシティうつのみや始動～

宇都宮市長 佐藤 栄一…………… 1

## 特集：公共交通とまちづくり

### 1. 総論

- ◆ 地域公共交通のリ・デザイン…………… 2
- ◆ まちづくりと公共交通の一体的な推進による  
多極ネットワーク型コンパクトシティの実現…………… 5

### 2. 取組事例

- ◆ LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくり…………… 7
- ◆ ゼロからの挑戦  
未来へつなぐライトライン いよいよ開業…………… 9
- ◆ 厚木市のバス路線における立地適正化計画と  
地域公共交通計画の連携…………… 11
- ◆ 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸と  
沿線地域のまちづくり…………… 13
- ◆ 北大阪急行線延伸事業と新駅周辺まちづくり…………… 15
- ◆ フランスの地方都市における都市交通の取組み  
～BHNSを中心に～…………… 17

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



# 巻頭言

## HELLO, NEW CITY.

～スーパースマートシティうつのみや始動～

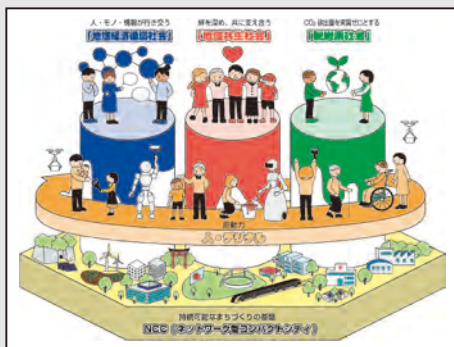


宇都宮市長  
佐藤 栄一

### 1. 「スーパースマートシティうつのみや」の実現

2019年にSDGs未来都市に選定された本市は、「子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち『スーパースマートシティ』」を目指すまちな姿として位置付け、持続可能なまちづくりの実現に、全力で取り組んでおります。

その具現化に向けましては、まちづくりの基盤である「NCC（ネットワーク型コンパクトシティ）」を土台とし、「人」と「デジタル」を原動力に、地域の絆を深め、共に支え合う「地域共生社会」、誰もが活躍し、さまざまな人・モノ・情報が交流する「地域経済循環社会」、二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「脱炭素社会」の3つの社会を構築するとともに、SDGsの達成にも貢献してまいります。



### 2. NCCの形成と芳賀・宇都宮LRTの開業

本市においては、NCCの形成を推進するため、都心部におけるウォークラブルなまちづくりに向けた新たな支援制度の創設や、地域拠点における、スーパーや診療所などの生活利便施設の立地促進に向けた支援の充実、市内の浸水被害の軽減に向けた総合的な治水・雨水対策の推進など、安全で快適に過ごせる都市空間の形成に取り組んでおります。

具体的には、令和4年11月にまちびらきを迎えたJR宇都宮駅東口地区に、交流拠点施設「ライトキューブ宇都宮」や複合施設「Utsunomiya Terrace」がオープンし、毎日の通行量が1万人増加するなど、整備効果が早くも現れております。

これらの施設を活用したMICEの開催などを通して、新たな交流や賑わいを創出し、経済・地域の活性化を図るとともに、LRT沿線における地域特性を生かし

たまちづくりを見据え、NCCの形成を加速化させるため、新たな企業の誘致や産業用地の確保などを推進してまいります。

そして、本年8月には芳賀・宇都宮LRTがいよいよ開業いたします。本市では、LRTを軸に路線バス、地域内交通などの多様な交通手段が効果的に連携した利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいるところであり、LRTの開業に合わせて、バス路線のいっそうの充実を図るとともに、地域内交通とバスで実施している「街ナカ」まで500円以内の乗継割引制度をLRTの利用にも拡大するなど、誰もが快適で便利に移動できる環境の整備に取り組んでおります。

さらに、LRT沿線は国の脱炭素先行地域に選定されており、世界でも類を見ない、家庭ごみ等の焼却による発電など、地産地消の再生可能エネルギーでLRTが走行し、二酸化炭素を排出しない「ゼロ・カーボン・トランスポート」の実現と路線バス、地域内交通なども含めたすべての公共交通の脱炭素化を目指すとともに、官民連携により、LRT沿線の公共施設等に太陽光発電等を導入するなど、本市が率先してカーボンニュートラルの実現に取り組んでまいります。

### 3. おわりに

LRT開業を契機に、今を生きる市民と未来を生きる子どもたちが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち「スーパースマートシティうつのみや」を全力で創り上げ、本市の魅力を積極的に発信してまいります。



## 1

## 総論

## 1-1 地域公共交通のリ・デザイン

国土交通省 総合政策局 地域交通課

## 1. はじめに

地域公共交通は、住民の豊かなくらしの実現や地域の社会経済活動を支える不可欠なサービスであり、「デジタル田園都市国家構想」を推進し地方の活性化を図っていく上で、重要な社会基盤です。一方で、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、多くの事業者が深刻な経営状況に陥ったこともあり、その持続可能性と利便性の回復が課題となっています。

このような中、「経済財政運営と改革の基本方針2022」(骨太方針)(令和4年6月7日閣議決定)において、「デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。」と位置づけられました。また、国土交通省に設けられた「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」(令和4年7月25日とりまとめ)では、利用者の大幅な減少により大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できなくなっているローカル鉄道について、国の主体的な関与により鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働を促し、利用者と地域の視点に立って、鉄道の維持・再生や輸送モードの最適化といった再構築を図っていく、との方針が示されました。同じく国土交通省に設けられた「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」(令和4年8月26日とりまとめ)では、地域公共交通ネットワーク全体について、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創の「3つの共創」により再構築(リ・デザイン)する必要性が示されました。

これら2つの有識者検討会の提言において示された地域

公共交通の今後の検討の方向性について、新たな制度として具体化するため、令和4年10月より交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会(以下「交政審」という)を開催し、地方公共団体や交通事業者からのヒアリング等を通じ議論を深めてきました。それを踏まえ、令和5年2月に部会として「中間とりまとめ」を公表し、講ずべき制度面・財源面の対応について整理を行いました。現在、部会としての「最終とりまとめ」に向けて、国土審議会や社会资本整備審議会などの国土交通省における他の審議会等の議論とも連携・整合を図りつつ、「中間とりまとめ」において示した方向性やさらなる課題の論点について議論を進めているところです。

交政審における議論も踏まえ、令和4年度補正予算及び令和5年度当初予算において予算面の支援を大幅に強化するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「地域交通法」という)等の改正法案を令和5年通常国会に提出し、令和5年4月28日に公布されました。

本稿においては、交政審の「中間とりまとめ」の内容に基づき、その議論の経過を紹介するとともに、今般拡充する予算・法律などの概要について紹介することとします。

なお、本稿は、令和5年6月中旬時点の情報に基づくものです。

## 2. 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会の「中間とりまとめ」について

交政審では、すでに述べたように令和4年10月より3回にわたって、関係者へのヒアリングなども行いながら新たな予算や制度の具体化について議論を行い、令和5年2月に部会としての「中間とりまとめ」を公表しました。その中では、これまでの交通政策の変遷を振り返った後、現状認識と課題及び対応の方向性を整理し、必要な制度面・財源面の対応が示されました。現在、「中間とりまとめ」を元に、今後の方向性やさらなる課題の論点を整理した上で

詳細に記載する形で、「最終とりまとめ」をとりまとめているところだ。

以下に公表済みの「中間とりまとめ」の概要を紹介します。

### (1) リ・デザインに向けた課題

#### ①交通政策のさらなる強化

- 「地域にとって望ましい交通ネットワーク」については、地活法に基づく協議会において協議を行うこととしているが、鉄道やタクシーなどバス以外の交通モードも含めた交通ネットワーク全体について有効に機能している協議会は少ない。
- 利用者が減少傾向にある中で、各地域のニーズに見合う交通サービスの構築に係る自治体の主体的な取組みが不十分なケースが多い。
- 現行の欠損補助を前提とした運行支援制度は、交通事業者の運賃収入が増えたり経費節減して支出が減ったりすると補助金が相当分減少する仕組みとなっており、サービス水準の向上や運行の効率化等を積極的に行うインセンティブが働きづらい。

#### ②地域経営における連携強化

- 都市・地域経営の視点からの中長期的な戦略を持って交通ネットワークを捉える各地域の関係者の意識や、地域全体をコーディネートできる人材の不足等により、まちづくり・地域づくりと交通との連携が進んでいない。
- 地域住民も含めたさまざまな関係者が共創して地域交通を持続させようとする取組みは各地で見られていたが、一過性のものが多かった。移動の大部分が派生需要となることが多い交通単体で考えるのではなく、福祉・医療・教育・まちづくりなど交通の目的地となる施策とのさらなる共創が必要。また、バスやタクシーの運転手などの担い手確保にも取り組むことが必要。

#### ③新技術による高付加価値化

- DX・GXは交通分野における利便性向上や経営力強化を進める起爆剤となる可能性がある。
- DXについては、運行情報や運行経路等の交通事業者が保有する情報をデータ化し、自治体・他事業者・他地域等が利活用しやすい環境の整備が不十分。また、データが存在する場合においても、公共交通分野のデータ分析が地域の関係者間における議論の中で活かされていない。
- DX・GXを地域交通の改善や利便性の向上の手段としてとらえるのではなく、その導入自体が目的となってしまうケースも見られる。

### (2) 対応の方向性

- これまでの交通政策をさらに強化・推進していくため、地域における協議会や計画の実効性を強化することが必要。
- 交通ネットワークの維持・改善のため、交通サービスの利便性が低い等の理由により顕在化していない移動需要の掘り起こしや新規需要の創出、交通を地域経営の一環

として捉える視点が重要。

- 利用者の利便性向上や事業者の採算性向上のため、EV車両や自動運転といった新技術を活用することで付加価値を向上。
- 地域やその住民が、各々の地域のさまざまな課題を認識し、主体的に交通のあり方を考えることが重要。その際、地域公共交通を「共創」でリ・デザインし、対症療法だけでなく体質改善を進め、利便性・持続可能性・生産性の高い交通サービスを構築することが必要。
- このことにより、地方での暮らしに対する不安の解消や魅力あふれる地域づくり等を実現し、デジタル田園都市国家構想の実現にも寄与するとともに、高齢化や人口減少等に端を発した地域課題の解決にも寄与。

### (3) さらなる課題

- 交通不便地域における改善策
- 地域の公共サービスの一体的運営
- 政策立案の前提となるデータの収集・利用
- 公共交通の位置づけ（ユニバーサルサービス等）
- 安定的財源の確保

参考：交政審について（これまでの議事録・資料などを公開）

[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303\\_koukyoukoutu01.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html)

## 3. 予算・法律などの対応

前項の交政審の「中間とりまとめ」に向けた議論も踏まえ、国土交通省においては、地域公共交通に係る予算面の支援を大幅に強化するとともに、地域交通法等の改正を行うこととしました。

### (1) 地域公共交通関係予算

令和4年度補正予算及び令和5年度当初予算において、社会資本整備総合交付金の新たな枠組みを含め、総額約1300億円を計上するなど、地域公共交通のり・デザインを図るための支援を拡充しました。その一部を以下に紹介します。

#### ①共創モデル実証プロジェクト

交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、さまざまな他分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えた「共創型交通」のプロジェクトに対して支援を実施します。令和4年度は、他分野と交通事業者の連携により、交通を地域で支える取組みを行う15事業を選定し、選定事業における実証運行等を支援するとともに、積極的な周知・横展開を図りました。

令和5年度は、他分野にとどまらず官民、事業者間共創などすべての共創の取組みに対象を拡大するとともに、地域交通やまちづくりに取り組む人材の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業に対する支援を実施します。

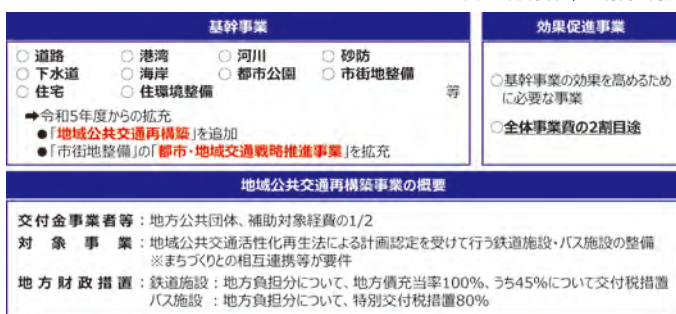
## ②社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・生産性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに令和5年度から、社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設しました。地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組みを支援します。

図-1 地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧



図-2 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）について



## (2) 地域交通法等改正の概要

地域の関係者の連携・協働（共創）による地域公共交通のり・デザインを進めるために必要な制度的対応を行うため、地域交通法等について以下の措置を盛り込んだ法案を提出し、令和5年4月28日に公布されました（一部を除き、公布から6ヵ月以内に施行）。

### ①地域の関係者の連携と協働の促進

○法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加

○国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

### ②ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

○地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成

○再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充

### ③バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

○地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充

○AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため「道路運送高度化事業」を拡充

### ④鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

○鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

## 4. おわりに

地域公共交通の多くが厳しい状況にある現状を踏まえ、地域の関係者が「共創」すなわち連携・協働を通じて、地域公共交通ネットワークのり・デザインを進めることにより、利便性・持続可能性・生産性を高めていく必要があります。このため、3.で述べたとおり、社会資本整備総合交付金や財政投融資等の新たな枠組みを含め、地域公共交通のり・デザインを図るための各種メニューを措置するとともに、ローカル鉄道やバス・タクシーとの再構築を図る仕組みの創設を盛り込んだ地域交通法等の改正を行うこととしました。

特に、地域公共交通のり・デザインの推進に当たっては、まちづくり・地域づくりと一体となって地域経営との連携を進めることが重要となります。国土交通省として、まちづくり・地域づくりと一体となった地域公共交通のり・デザインの取組みが進むよう、地方整備局と地方運輸局との連携をいっそう深めるなど、必要な体制の整備にも努めてまいります。

これらの大幅に強化した政策ツールを活用し、本年を「地域公共交通リ・デザイン元年」とすべく、全力で取り組んでまいります。

# 1-2 まちづくりと公共交通の一体的な推進による多極ネットワーク型コンパクトシティの実現

国土交通省 都市局 街路交通施設課

## 1. はじめに・背景

これまで国土交通省においては、特に地方都市における人口減少や少子高齢社会の本格的到来を見据え、居住や都市機能の集積による密度の経済が働くよう、都市のコンパクト化を図るとともに、そのような居住や都市機能が集積する拠点間が公共交通ネットワークで結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて取り組んできたところです。

これらの取組みを推進するため、平成26年の都市再生特別措置法改正により創設された立地適正化計画制度と、同時期に改正された地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画との連携により、居住機能や都市機能の誘導と持続可能な移動手段の確保、充実を推進し、予算措置等も講じながら市町村等の取組みを促進してきました。

立地適正化計画については、675の市町村が計画作成に取り組み、504の市町村が計画を公表しています（令和5年3月31日時点）。また、そのうち立地適正化計画と合わせて地域公共交通計画を策定している市町村は384であり、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた取組みを行う市町村は確実に増加し、居住や都市機能の誘導が着実に図られているものと認識しています。

一方で、各市町村の取組状況について具体的にしてみると、立地適正化計画に公共交通軸とそれを支える拠点整備等の取組みが一体的かつ、即地的・具体的に位置づけられている都市は現状ではわずかな割合にとどまっているなど、コンパクト・プラス・ネットワークの取組みの実効性をさらに高めるためには課題も見受けられます。

こうした背景を踏まえ、多極ネットワーク型コンパクトシティの推進については都市計画基本問題小委員会<sup>\*1</sup>においても議論されており、令和5年4月に中間とりまとめが行われました。中間とりまとめにて示された今後の方向性について、概要は以下の通りです。

- 都市圏全体における多極・多層的かつ集約型の都市構造の実現に向けて、特に地方においては、都心中心部の拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの維持・強化が必要。
- その際には公共交通ネットワークの確保の実効性を高めるためにも、公共交通ネットワークの確保に係る取組み

とまちづくりが一体的に推進されることがますます求められる。

- そうした取組みの推進にあたっては都市の骨格となる公共交通軸を即地的・具体的に定め、その形成と、それを支える拠点整備等に係る取組みを一体的かつ具体的に、立地適正化計画に定めることが重要。

## 2. 多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた、国土交通省の支援制度・取組み

上記1で述べたとおり、多極ネットワーク型コンパクトシティの都市構造の実現に向けては都市の骨格となる公共交通軸を即地的・具体的に定め、その形成と、それを支える拠点整備等に係る取組みを一体的かつ具体的に、立地適正化計画に定め、公共交通ネットワークの確保に係る取組みとまちづくりを一体的に推進することが重要です。

まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって持続可能な公共交通軸を形成する取組みへの国土交通省の支援制度と活用事例について紹介します。

### 【都市・地域交通戦略推進事業】

#### (1) 事業概要

都市・地域交通戦略推進事業は、円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援するものです。公共交通の整備に関しては、多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラ（駅前広場・自由通路等）の整備など、これまでは拠点の支援を中心に行ってきました。さらに、令和5年度予算において、持続可能な多極連携型のまちづくりの実現に向け都市の骨格として必要な公共交通軸については、立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけられた場合、その機能の発揮に必要な交通インフラがネットワークとしてしっかりと確保されるように、鉄道、LRT、BRTなど交通モードに依らず、走行空間（軌道や架線等も含む）についても一体的な支援が可能となっています。また、公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、地方公共団体からの支援を受けて交通事業者が事業主体となる場合（間接補助）において、補助率

図-1 都市・地域交通戦略推進事業の令和5年度拡充概要

国土交通省

## 都市・地域交通戦略推進事業 - 社会資本整備総合交付金・補助金

○ 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。  
 ○ 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

### 都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援

【補助対象者※】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能  
 【補助率】 1/3 (ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は1/2にかさ上げ)

【拡充事項】 立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

#### 【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援



#### 【制度拡充内容】

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置つけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をかさ上げ（1/3⇒1/2）

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



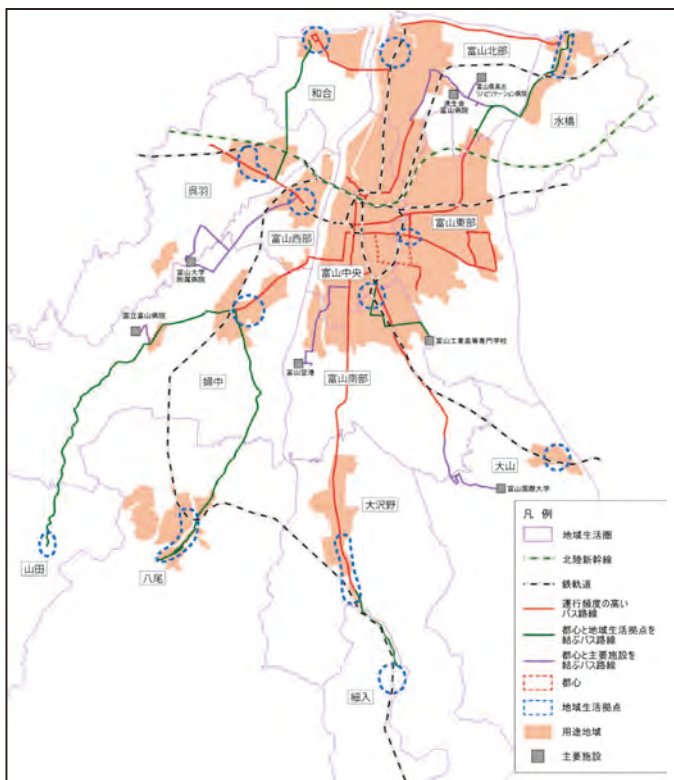
のかさ上げが適用可能となりました。なお、インフラ整備と一体となった車両については効果促進事業において支援が可能です。

これら事業要件の詳細等については、都市局街路交通施設課までご相談ください。

### (2) 活用事例

本事業の活用事例として、富山市の事例を紹介します。

図-2 公共交通軸イメージ(富山市)



富山市は、立地適正化計画を含むまちづくり計画においては、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりのため、まちなか居住と公共交通沿線居住を推進するとともに、電停のバリアフリー化やモビリティマネジメント等により、公共交通軸の活性化や公共交通の利用促進に向けた取組みを実施しています。これにより、公共交通による都心へのアクセス、都心部の回遊性向上に加え、市街地再開発事業等も実施して民間投資を誘発しており、これは、富山市の地価および税収（固定資産税、都市計画税）に影響を与えています。

都市・地域交通戦略推進事業では、富山駅において公共交通軸となる路面電車の南北接続や駅前広場の整備に対する支援を実施し、公共交通軸の強化に寄与しています。

## 3. おわりに

国土交通省では、持続可能な公共交通の確保に係る取組みについて、まちづくり側・公共交通側とそれぞれ連携しながら、支援体制を強化しているところです。これらにより、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、地域一丸となって、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた都市の骨格となる公共交通軸を形成する取組みが日本全国で推進されることを期待しています。

※1 今日の都市計画基本問題について、近年の社会情勢の変化により顕在化したもの、従来から構造的に生じているものを洗い出し、その解決に向けて講ずべき施策の方向性を幅広く検討するため、平成29年2月に設置された小委員会。

## 2

# 取組事例

## 2-1 LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくり

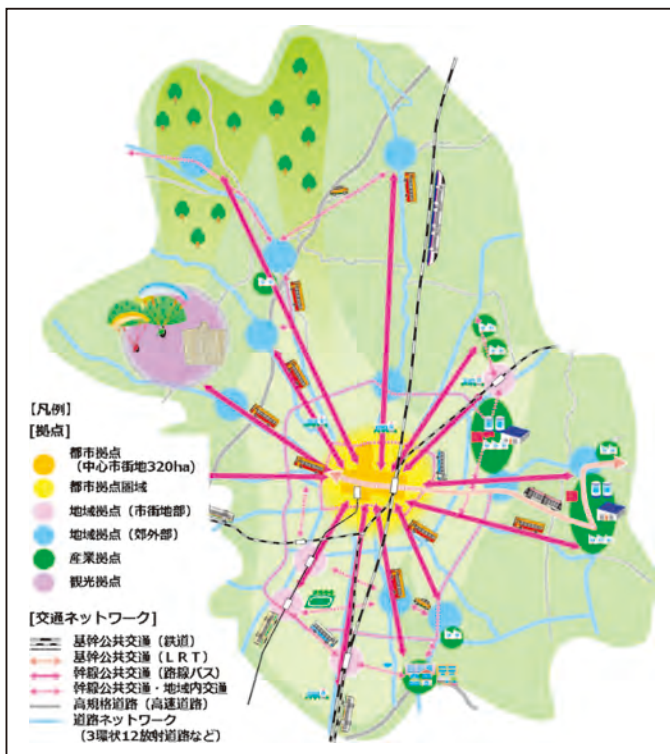
宇都宮市 都市整備部 NCC推進課

### 1. はじめに

本市は、栃木県のほぼ中央、関東平野の北端に位置し、東京から北に約100kmの距離にあり、面積は416.85km<sup>2</sup>、人口は約51.5万人の北関東の中核都市です。

本市では、本格的な人口減少や少子・超高齢社会の到来を見据え、将来にわたって持続的に発展できるまちの姿である「NCC（ネットワーク型コンパクトシティ）」の形成に取り組んでいます（図-1）。

図-1 NCC将来都市構造のイメージ



### 2. NCC形成に向けたまちづくり

本市のまちづくりは、平成20年に全国に先駆けてNCCを掲げ、その実現に向けて、都市全体を見渡した観点から、中心部の都市拠点や身近な地域拠点などにさまざまなまちの機能を集約するコンパクト化（拠点化）と、拠点間など

を利便性の高い公共交通等で連携するネットワーク化を一体的に進めることで、各拠点などに日常生活に必要な機能が充足し、市民生活の質や都市としての価値・活力を高めることができる都市空間の形成を目指しています。

### 3. 公共交通ネットワークの構築

ネットワーク化の促進に向けては、NCCを支える誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、鉄道やLRT、路線バス、地域内交通などが効果的かつ効率的に連携した階層性のある公共交通ネットワークの構築に加え、交通系ICカードの導入や運賃負担の軽減などによる利便性向上に取り組んでいます。

#### 1) LRTの導入について

都市の骨格となる基幹公共交通については、市内南北方向の軸としてJR宇都宮線や東武宇都宮線が通っていますが、東西方向の基軸がないため、基幹公共交通に求められる高い輸送力や定時性、速達性に優れたLRTの整備に取り組んでいます。

LRTの整備については、整備効果が早期に発揮される区間から段階的に整備を進めることとし、JR宇都宮駅東側（宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地：延長14.6km）を優先整備区間として整備を進めており、平成30年の着工後、各種工事が進展し、本年8月26日に開業いたします。また、本市のまちづくりを牽引する中心市街地を含むJR宇都宮駅西側についても、昨年8月に整備区間（延長約5km）を公表したところであり、2030年代前半の開業を目指し、現在、軌道事業の特許申請に向けた各種調査・検討を行っています。

#### 2) バス路線の再編について

LRTの導入と合わせて既存バス路線の再編にも取り組んでおり、JR宇都宮駅東側においては、東西方向に運行するLRTと運行経路が重複する既存のバス路線を、LRTと接続する南北方向に運行するバス路線などに再配置することで、LRTを軸とした公共交通ネットワークの構築に取り組むとともに、JR宇都宮駅西側においても、LRTと重複する大通りの一部のバス路線を、拠点間を結ぶ幹線バス路線などに再配置することを検討しています。



### 3) 地域内交通の充実について

郊外部などにおいては、LRTや路線バスを補完し、地域を面的にカバーする地域内交通（乗合タクシー等）の導入を推進しており、平成20年の本市東部地域への導入を皮切りに、地域住民が運営主体となりながら、現在、郊外部の全13地区で導入されるとともに、市街地においても2地区で運行が始まり、日常生活に欠かすことのできない移動手段として定着しています。

また、地域内交通をより便利に利用いただけるよう、本年4月からスマートフォンを活用した予約配車システムを導入するなど、より利用しやすい環境構築に取り組んでいます。

## 4. 拠点形成の取組み

拠点形成に向けた取組みとしては、立地適正化計画等において、都市全体を見渡した観点から、中心部や駅周辺などの市内10か所に都市機能誘導区域を定めるとともに、地区市民センター周辺などの7か所に市街化調整区域の地域拠点を定め、各拠点への医療・福祉、商業などの都市機能や居住の誘導を図るため、生活利便施設の整備やマイホーム取得等に対する本市独自の補助制度等の運用により拠点形成に取り組んでいます。

## 5. LRT沿線のまちづくり

都市全体を見渡したNCCの形成に取り組む中、公共交通の基軸となるLRTの沿線は、NCCの都市構造の強化を図る上で特に重要な場所であるため、多くの人が行き交う交通結節点や停留場周辺などの各エリアの特性に応じた沿線まちづくりに取り組んでいます。

### 1) JR宇都宮駅東側のまちづくり

JR宇都宮駅東側においては、都市拠点の中核となるJR宇都宮駅東口へ、県都の玄関口にふさわしい新たな都市拠点として、行政と民間が連携し、交流拠点施設や交流広場、ホテル・商業施設等で構成される複合施設等の整備を行いました（写真-1）。

JR宇都宮駅東口については、地価が上昇し、市内での路線価が最高値となるなど、まちづくりの効果が現れており、今後LRTの開業によりエリアの魅力や価値がますます高まることで、周辺エリアにおけるさらなる民間投資の活発化が期待されています。

また、中心部から東へ約4kmの新4号国道と主要地方道宇都宮向田線（通称：鬼怒通り）の交差する平出地区には、LRTの停留場やトランジットセンター、車両基地を整備し、市内外を結ぶ広域的な自動車交通とLRT等の公共交通な

どをつなぐ新たな交通結節点となる平石停留場周辺（約3.6ha）においては、LRT整備を契機とした賑わいや交流の創出を図るため、「Park-PFI」を活用した都市公園の整備を行っており、都市型スポーツや農産物の直売、飲食など、地域の振興に資する機能等を導入し、多くの市民に利用される都市公園を目指しています。

写真-1 JR宇都宮駅東口地区のまちびらきの様子



### 2) JR宇都宮駅西側のまちづくり

JR宇都宮駅西側においては宇都宮発祥の地となる都心部が広がり、これまでJR宇都宮駅西口周辺に、市街地再開発事業などを推進し、さまざまな機能の集積や、賑わい・交流の促進などに取り組んできました。

JR宇都宮駅西側へのLRT導入は、こうした都心部の人や車の流れを変化させ、まちの魅力やポテンシャルを大きく向上させることが見込まれるため、令和4年2月にLRTを基軸とした公共交通と一体となった魅力ある都心部の目指すまちの将来像となる「都心部まちづくりビジョン」を策定し、都市拠点の賑わいや活力を高めるまちづくりに取り組んでいます。また、ビジョン実現を着実に推進するため、令和5年4月からLRTが通る大通りを中心に、ウォーカブルな空間形成を図るため、壁面後退による歩行空間の確保、緑化・景観形成などのまちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費支援（優良建築物等整備事業）など、実効性の高い施策の運用を開始したところです。

## 6. おわりに

令和5年度は、JR宇都宮駅東側のLRTが開業するなど、目指す都市の将来像であるNCCの姿が目に見える形になり、まちや暮らしが大きく変わる節目となります。今後とも、LRTを基軸とした公共交通と一体となったNCCの形成をいっそう推進することで、本市が多くの人や企業から選ばれ、50年先、100年先も持続的に発展できるまちづくりを着実に推進していきます。

## 2-2 ゼロからの挑戦 未来へつなぐライトライン いよいよ開業

宇都宮市 建設部 LRT管理課

### 1. はじめに

LRTは、従来の路面電車と比べ、高いデザイン性を備え、騒音や振動が少なく、乗り心地が快適であるとともに、二酸化炭素排出量が低減されるなど、次世代を見据えた人と環境にやさしい公共交通であり、本市の目指すまちの姿である「スーパースマートシティ」を象徴するモビリティとして、その実現に向けて着実に歩みを進め、いよいよ令和5年8月26日に開業を迎える運びとなりました。

### 2. 「計画」から「実現」への道のり

本事業は、本市東部地域に立地する工業団地全体における通勤者の増加による慢性的な交通渋滞の社会問題化に伴い、栃木県と本市の出資により設立された宇都宮市街地開発組合が、平成5年度に新たな交通システムを検討したことに始まります。

平成25年3月には「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」を策定し、その中で、LRTをその要として導入することや、本市東部地域における慢性的な渋滞の緩和や公共交通空白・不便地域の解消などの効果発現が期待できることから、JR宇都宮駅から東側の約12kmの区間から優先的に整備に取り組むこと、行政が軌道や停留場等の施設・車両などを整備・保有し、民間等の営業主体が運行や日常の維持管理業務を担う「公設型上下分離方式」を採用することとしました。同年10月には、隣接する芳賀町からの要望を受けて、JR宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地付近までの約14.6kmの整備に取り組むこととなりました（図-1）。

また、平成27年11月には、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」を策定し、同地域におけるバスネットワークの再編や交通結節の機能強化、交通系ICカード導入（後に日本初の地域連携ICカード「totra（トトラ）」として導入）などの事業を掲げ、公共交通空白・不便地域の解消や産業拠点の維持・向上などに効果的かつ重点的に取り組んでいくこととしました。

こうした状況を踏まえ、LRTの整備や運営に必要なとなる軌道事業の特許取得に向けて、平成28年1月22日、国

土交通省に「軌道運送高度化実施計画」の認定を申請、その後、同年5月末に都市計画を決定し、同9月26日付けで、国土交通大臣より「軌道運送高度化実施計画」が認定されました。平成30年3月には、事業内容を具体化し函面等に取りまとめ、技術上の審査を受ける「工事施行認可」を取得し、同年6月から、鬼怒川を越える橋りょうの整備や快速運行を可能とする追い越し車線の導入など、さまざまな特長を持った本事業の本格的な整備工事に着手しました。

一方、営業主体の確保に向けては、平成27年7月に、本市と芳賀町が行政の信用力を生かし、営業主体に必要な資金調達や人材確保に主体的に取り組む「官民連携による新会社の設立」を発表し、同年11月9日、本市、芳賀町と地元経済界や交通事業者等が出資する「宇都宮ライトレール株式会社」が設立されました。

図-1 ライトライン路線図



### 3. 「雷都を未来へ」 令和5年8月26日 ライトライン開業へ

本市のLRT事業においては、一つのコンセプトのもと、建物や車両などに統一感や整合性を持たせることで、より良い空間を創る「トータルデザイン」の考え方を取り入れ、芳賀・宇都宮地域をイメージする気候や風土、歴史、文化などのさまざまな観点から、「雷都を未来へ」をそのデザインコンセプトとしました。

LRT車両（写真-1）は「まちの顔」となるシンボリック

な存在であり、利用者を含めた多くの住民がLRT車両を身近に感じ、親しみを持ってもらえるよう、愛称について住民参加型のアンケートを実施し、40,668票の得票を得た「ライトライン」に決定しました。また、「雷の稲光」からシンボルカラーを「黄色」としたほか、LRT車両が前進する姿を連想させ、将来に向けて地域を牽引し、「未来へ進む姿」をイメージした本事業のシンボルマークのデザインを決定するなど、トータルデザインに基づく取組みを推進し、都市の魅力創出を図っています。

写真-1 試運転で初めて停留場に入線するライトライン



平成30年6月に着工した整備工事は、一部区間について工事に遅れが生じたものの、進捗ははかられたことから、令和4年11月からは、本線における試運転を開始しました。同月、宇都宮駅東口停留場付近において、緊急時に使用する走行パターンにおける試運転で脱線が発生しましたが、専門家による有識者会議において原因究明と対策の検討が行われ、対策工事後の試運転の状況を踏まえ、すべての区間において走行安全上の問題がないことが確認されたことから、令和5年6月2日に、「令和5年8月26日のライトライン開業」を公表しました（写真-2）。

写真-2 開業日等を公表した三者合同記者会見の様子



開業後当初の運行については、一定期間は運賃収受等にて時間を要することが想定されることから、所要時間を40分台後半と見込み、ピーク時は8分間隔、オフピーク時は12分間隔、快速運行を行わない「特別ダイヤ」で運行することとし、翌年以降のダイヤ改正に合わせ、快速運行の実施や運行本数の増加を実施していくこととしました。また、同年6月5日には、運輸開始に支障がないか、国・県の検査・審査を受ける「運輸開始認可申請」を行うとともに、実際の営業運転に向けた反復訓練である「習熟運転」を全線において開始したところです。

#### 4. 継続的な開業記念事業を展開

日本初の全線新設である芳賀・宇都宮LRTの開業は、芳賀町・宇都宮市内はもとより、国内外からの注目・期待度が最大限に高まる千載一遇のチャンスであることから、祝福の機運を最大化できるよう、各種団体や地域住民で構成する実行委員会において、ライトラインが実際に走るレールを歩く「ライトラインレールウォーク」や、住民や企業などにLRT事業を祝福していただく「LRT開業祝福事業」（図-2）などの記念事業を実施するとともに、地域における独自イベントの開催を検討しており、地域と一体となって、開業を盛り上げていきます。

図-2 LRT開業祝福事業で利用されるロゴマーク



#### 5. おわりに

ライトラインは、住民の利便性や快適性はもとより、交流を生み、地域へ活力や豊かさなど、多くの恵みを与える役割を担うモビリティとして、いよいよ開業します。

開業に向けて、安全に安心して利用いただけるよう、本市と芳賀町、宇都宮ライトレール株式会社が一丸となって万全の体制を整えていきます。

## 2-3 厚木市のバス路線における立地適正化計画と地域公共交通計画の連携

厚木市 まちづくり計画部 都市計画課

### 1. はじめに

厚木市は、地形的にも交通条件的にも神奈川県を中心に位置する優位性から、県央の拠点都市として栄えてきました。

さらに、東名高速道路の完成に伴って、首都圏南西部の陸上交通の要衝として、製造業、流通業、研究開発機能などの立地が進み、産業都市として発展してきました。

市内には多くの産業が集積し、昼夜間人口比率や就従比は1.0を超えており、市外から多くの人働きに来る自立した産業都市としての特性を有し、企業アンケートによると、多くの事業所で立地環境として従業員の通勤利便性を重視していることがわかります。

### 2. 市内のバス路線網

この通勤利便性において重要な役割を担うバス路線は、小田急線本厚木駅や愛甲石田駅を中心に、郊外や市外にまで及ぶ幹線道路に多くの路線バスが運行されており、本厚木駅から依知、荻野、南毛利、相川方面に、愛甲石田駅からは森の里方面に100本／日以上運行頻度が高い路線バスが“手のひら型”に運行され、さらには、本厚木駅周辺と愛川町・清川村・平塚市を結ぶ広域の路線バスが運行しています。

サービスレベルが高いバス路線が市街地の広い範囲をカバーし、人口の約85%が公共交通を利用しやすい地域に居住し、この交通利便性の高いバス路線が、沿線の産業立地

写真-1 厚木市内を走る路線バス



にもつながっています。

当市の面積は93.84平方キロメートル、そのうちの3分の2が市街化調整区域で、人口の約1割、2万人を超える人が居住し、その区域でのバス運行本数は30本／日未満のエリアであるものの、既存集落にも多くのバス路線が形成されています。

### 3. コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造

現在のまちづくりの方向性としては、医療・福祉施設、商業施設等や住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれら施設にアクセスできるなど、福祉や交通などを含めて都市全体の構造を見直す『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方で進めていくことを重視しています。

現状の都市構造を踏まえると、本市におけるコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりは、現状の“手のひら型”を広げず、縮めず、人口や都市機能、生活利便施設の密度を保っていくことが大切で、そのためには、都市構造の要となるバス路線が市域全体にまで行き届いているという特徴を活かすことが重要です。

図-1 厚木市ならではのコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造(イメージ)



※本市の市街地は、相模川に向かって流れる中小の河川の間に形成されており、まるで“手のひら”を広げたような形をしています。

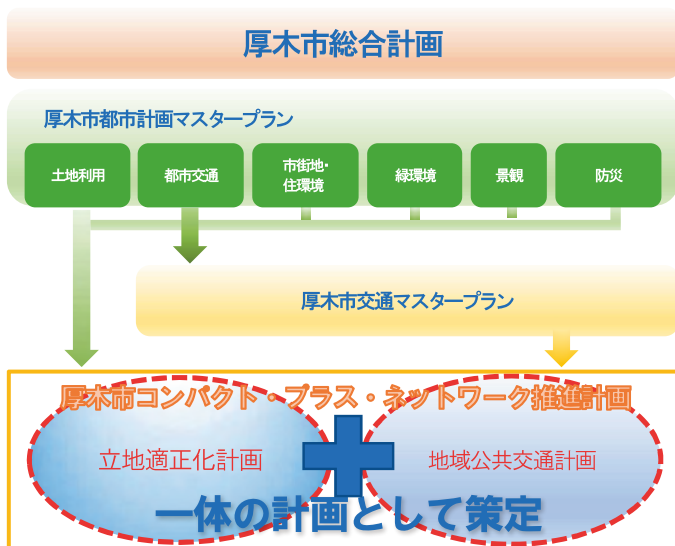
当市が目指す、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造とは、中心市街地に居住などすべてを集約する一極集中を目指すものではなく、居住と生活サービス施設をバス路線沿線に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設の距離を短縮することにより、市民の生活利便性を高め、「誰もが快適に移動でき、地域で暮らし続け、働き続けることができる人にやさしい都市」を目指すものです。

#### 4. 立地適正化計画と地域公共交通計画の連携

当市のコンパクト・プラス・ネットワークの推進は、厚木市都市計画マスタープランが目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」と厚木市交通マスタープランの公共交通の方針である「自動車に過度に依存しないスムーズで快適に移動できる安全な交通体系の実現」を具現化することです。

そのために、本厚木駅周辺などに集積している都市機能を維持し、公共交通沿線に居住を誘導する「立地適正化計画」と、地域にとって望ましい公共交通網の姿を目指す「地域公共交通計画」を一体の計画として策定することで、バス路線や人口密度の維持を図ることができます。この計画により、公共交通と都市づくりが連携し、市街化調整区域を含めた市全域で、誰もが暮らしやすい都市を目指すものです。

図-2 厚木市コンパクト・プラス・ネットワークの位置付け

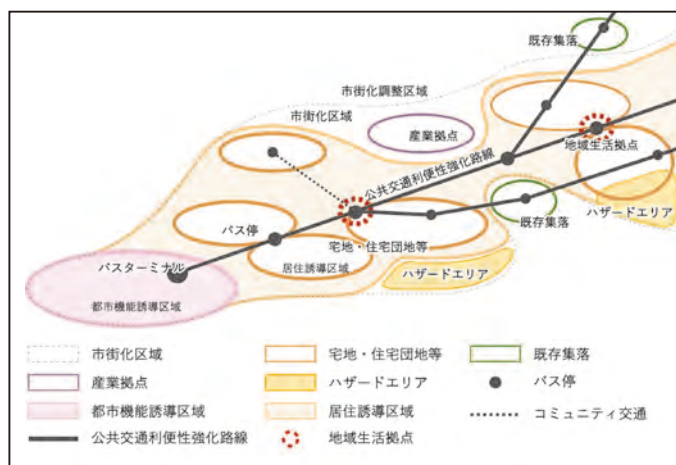


#### 5. 施策推進のための区域・路線

厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画において「都市機能」「居住」及び「公共交通」に関する施策を推進するため、都市機能誘導区域、居住誘導区域、そして、

本市独自の公共交通利便性強化路線と地域生活拠点の4つの区域・路線を設定しました。

図-3 施策推進のための区域・路線の考え方



#### 6. 施策の展開

コンパクト・プラス・ネットワークを推進するための施策として、地域生活拠点や公共交通利便性強化路線沿線に、スーパーや診療所などの生活利便施設の立地を促進する生活利便施設立地促進事業や、土砂災害特別警戒区域等（レッドゾーン）からの移転を誘導する居住誘導区域（がけ地近接等危険住宅）移転事業、

図-4 補助金パンフレット



路線バスの輸送力、定時性、速達性の向上を図る公共交通利便性向上事業、公共交通不便地域周辺における路線バスを補完する移動手段としてコミュニティ交通運行事業などを実施しています。

#### 7. おわりに

今後は、郊外部の人口密度の維持とともに、郊外部の産業立地等を推進することで、中心部と郊外部の、双方向のバス路線のサービスレベルの維持や、路線バスの走行環境の改善にも取り組み、バスの定時性や速達性の向上を進め、現状の“手のひら型”の都市構造を維持し、生活利便性の高い環境を保つことが大切です。

そのためには都市構造の要となるバス路線を活かすとともに、そのバス路線への居住や生活利便施設の立地を進め、当市が目指している「誰もが住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができる社会」という地域包括ケア社会の実現を目指していきます。

## 2-4 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸と沿線地域のまちづくり

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

### 1. はじめに ～多摩都市モノレールのご紹介～

多摩地域は、東京の面積の2分の1を占め、人口は3分の1に相当する400万人を擁しています。緑豊かな自然に恵まれ、高い技術力を持つ企業や大学、研究機関等が集積するなど、多面的な魅力にあふれ、東京の持続的発展に欠かすことのできない地域です。

多摩都市モノレール構想は、昭和47年度に東京都で実施された「多摩連環都市基本計画調査」において、連環都市相互間を結ぶ新しい交通網として提案されたことに始まり、昭和57年に策定した「東京都長期計画マイタウン東

京ー21世紀を目指してー」において、全長93kmの構想が位置づけられました。

長期計画では、東京の都市構造を一極集中型から多心型に転換していくことを目指し、多摩の心となる八王子、立川、町田などにおいて業務や文化などの諸機能を育成し、職と住の均衡ある都市圏を形成することにより、多摩地域の自立性を向上させることを目的としていました。

多摩都市モノレールは、これら多摩地域の心などと連絡する中量輸送機関として計画されたものです。

全長93kmの構想のうち、平成10年に第Ⅰ期区間（立川北～上北台）、平成12年に第Ⅱ期区間（多摩センター～立川北）が開業し、全長約16kmの区間で営業を行っています。

平成10年の開業から約24年、令和5年2月には累計利用者数が10億人を突破するなど、多くの方にご利用いただいています。

図-1 多摩都市モノレール開業区間



写真-1 利用者累計10億人達成ヘッドマーク付き車両



### 2. 開業区間における沿線地域のまちづくり

多摩都市モノレールの開業前の多摩地域の公共交通は、区部との通勤の足として東西方向の鉄道は発達してきましたが、南北方向の移動については自動車交通に頼らざるを得ない状況でした。

そこに、新たな南北交通の軸となる多摩都市モノレールが開業したことで、南北方向の移動時間が短縮され、利便性が向上し、多摩の人の交流と地域の活性化に大きく貢献

しています。沿線では万願寺駅や多摩センター駅等を中心に、市施行による土地区画整理事業が数多く実施され、計画的な宅地開発が進められました。

多摩都市モノレールの開業などにより、沿線居住者数が大きく増加するとともに、モノレールの整備に合わせ大規模な面整備が実施された立川北・立川南駅周辺は、大規模小売店舗に牽引されるかたちで活発な商業活動が展開され、売場面積や年間商品販売額が大きく伸びています。

また、多摩都市モノレールの整備とあわせた沿線地域の発展は一過性のものではなく、近年では、ららぽーと立川立飛（平成27年）、立川タクロス（平成28年）、GREEN SPRINGS（令和2年）など、開業後も沿線の土地利用転換が進み、継続して周辺で開発が行われています。

### 3. 箱根ヶ崎方面への延伸計画

箱根ヶ崎方面への延伸については、現在の終点駅である上北台駅からJR八高線箱根ヶ崎駅付近まで延伸する計画で、延長約7kmの路線となります。新青梅街道などをモノレールの導入空間としており、駅数については、開業区間の駅間隔を参考に約1kmで配置することとし、7駅設置する計画としています。

本区間は、平成12年の運輸政策審議会答申第18号においても位置づけがありました。平成28年に公表された交通政策審議会答申第198号において「導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき」と位置づけられたことを契機に、延伸に向けた動きが活発化しました。

図-2 箱根ヶ崎方面延伸区間位置図



令和2年度より、インフラ部の事業予定者である東京都が基本設計に着手し、令和4年10月には「多摩都市モノレール延伸計画及び関連する都市計画道路の都市計画素案」に関する説明会を開催、都市計画および環境影響評価手続きに着手しました。今後は引き続き、都市計画等の手続きを進め、2030年代半ばの開業を目指していきます。

### 4. 箱根ヶ崎方面延伸の沿線地域まちづくり

延伸区間の市町（東大和市、武蔵村山市、瑞穂町）においては、東京都の基本設計に先行して、まちづくりの検討が進められ、平成30年12月にはモノレールの延伸後を見据え、地域のポテンシャルを最大限に発揮するためのまちづくりの方向性を明らかにした「モノレール沿線まちづくり構想」が策定されました。

本構想では、延伸区間において、バス路線の再編や都市機能の集約、企業等の誘致等が重点施策として示されており、現在、具体化に向けた取組みが進められているとともに、立地適正化計画の策定や、沿線市町が連携した地域公共交通計画の策定に向けた検討が開始されています。

多摩都市モノレールの延伸は、沿線地域だけではなく、多摩地域全体の成長に欠くことができない基幹的なインフラであるため、東京都としても、多摩都市モノレールの延伸とともに、新たな道路・交通ネットワークを活かして交流・連携を促進させ、新しいまちの魅力や活力を多摩全域に波及させるため、地元市町と連携をしてまちづくりに取り組むこととしています。

具体的な取組みはこれからとなりますが、コロナ禍やDXの進展などの社会経済状況の変化も踏まえ、新たな暮らし方・働き方のモデルとなる魅力あふれるまちづくりを進めていきます。

### 5. おわりに

多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸にあわせた沿線地域のまちづくりは、今まさに具体化が図られている段階です。多摩都市モノレールの延伸を起爆剤とし、沿線市町や運営会社、国とも連携を図り、まちにとって最大限の効果を発揮できるよう、これからも取り組んでいきます。

# 2-5 北大阪急行線延伸事業と新駅周辺まちづくり

箕面市 地域創造部 北急まちづくり推進室長 黒田 達人

## 1. はじめに

箕面市は大阪府北西部に位置し、人口は約13万9千人、東西約7.1km、南北約11.7km、面積47.9km<sup>2</sup>、大阪都心部から20km圏内の距離にある住宅都市です。

市域の北側には、「明治の森箕面国定公園」を含む山間部が広がり、南側の比較的平坦な地域には、コンパクトな市街地が形成され、市街化区域のうち住居系用途地域が約9割を占めています。

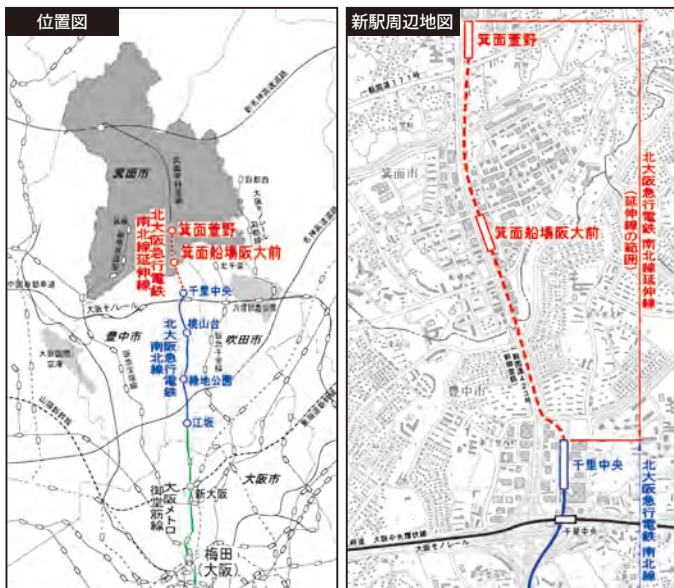
昭和43年に策定した最初の「箕面市総合計画」で、山間部の無秩序な開発を抑止し、南側の地域を住宅地帯として整備する方針を打ち出してから、「緑豊かな住宅都市」として一貫して秩序あるまちづくりを進めています。

## 2. 北大阪急行線の延伸

「北大阪急行線の延伸」は、最初の箕面市総合計画にその構想が書き起こされてから、半世紀にもわたり、市民の多くが待ち望んできた悲願であり、幾度にも及ぶ関係者との協議や市民説明などを経て平成28年度に着工し、いよいよ令和5年度末に開業を迎えます。

北大阪急行線は新大阪、梅田、なんばの各駅を有する大阪の大動脈である地下鉄御堂筋線に相互乗り入れしており、現在の終点駅である千里中央駅（豊中市）から北へ約2.5km

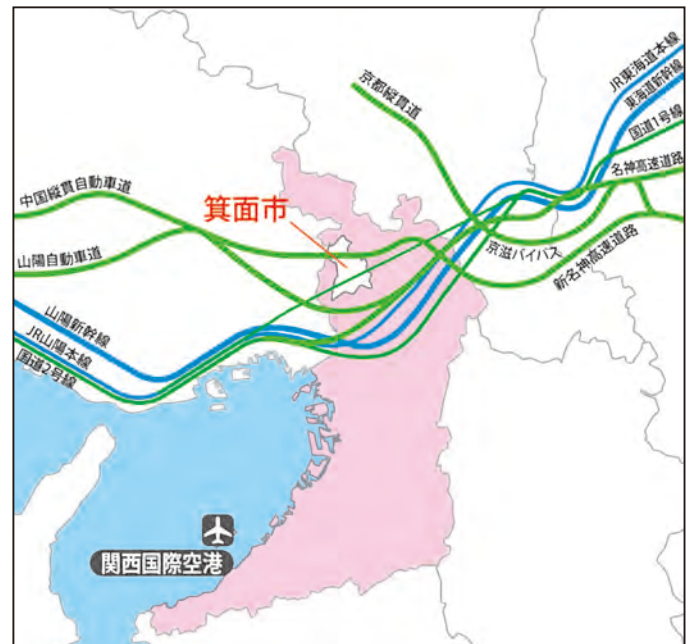
図-1 北大阪急行線の延伸計画



延伸し、「箕面萱野駅」(終点駅)と「箕面船場阪大前駅」(中間駅)を整備します。

南北に長い大阪は、新幹線や名神・新名神高速道路などの主要な「国土軸」と北大阪地域で接しており、北急延伸によって大阪の南北軸が強化されることで大阪全体の活性化に繋がります。また、箕面市から大阪都心部まで乗り換えなしでアクセスできることとなり、「緑に囲まれた良好な住宅街」が魅力の箕面市に、「交通至便」という魅力が加わります。さらに、北急延伸を契機に持続可能な市内の公共交通も充実します。

図-2 主要路線図



また、持続可能な地域公共交通の維持・確保・充実を戦略的に推進するために、令和4年9月に「箕面市地域公共交通計画」を策定し、北急延伸の効果を市内全体へ波及させるため、市内バス路線網（路線バス及びコミュニティバス）の再編等の施策を計画に位置付けています。

バスと鉄道の結節点を現在の千里中央駅から新たに箕面

図-3 バス路線網の再編イメージ





萱野駅に移し、バス路線網を大幅に充実させることで、市内移動がより便利な都市が実現します。

### 3. 箕面萱野駅周辺のまちづくり

現在、新駅予定地に隣接して大規模商業施設「みのおキューズモール」があり、平成15年のまちびらき以降、高い集客力を誇っています。

北急延伸により、この商業施設の2階デッキ部分にターミナル駅「箕面萱野駅」を接続することで、これまでのロードサイド型の商業施設が、新駅直結の商業施設として生まれ変わり、さらなる集客が見込まれます。

本市は、箕面萱野駅周辺を広域的な交通結節点機能を担うエリアとして位置付け、バス路線網再編の拠点となるバスターミナルのほか、タクシーバス、駐輪場などを有する交通広場を整備します。

また、駅前のさらなる賑わいを創出するため、バスターミナル上空を活用し、民間事業者が商業機能を中心とする駅前ビルの整備を進めているところです。

図-4 箕面萱野駅周辺のイメージ



### 4. 箕面船場阪大前駅周辺のまちづくり

新駅が整備される船場東地区は、昭和45年、大阪船場繊維卸商団地としてのまちびらき以降、日本有数の繊維卸商団地として発展してきました。しかし、建物の老朽化や社会情勢の変化への対応に加え、北急延伸を契機とする新たなまちづくりに取り組む必要が生じたことから、平成24年2月、同団地協同組合が「船場団地再整備マスタープラン」を策定し、「物流中心のまち」から「人が集うまち」へ転換する方針を示しました。

平成28年9月には大街区化を実現することで土地活用のさらなる高度化をめざすため、新駅周辺のエリア（面積約4.8ha）を対象に、組合施行による箕面船場駅前土地区画整理事業が実施されています。すでに同エリアでは、客席数1401席を誇る市立文化芸能劇場や大阪大学箕面キャン

パス（外国語学部）の移転開校に合わせ、大学図書館の機能を持つ蔵書数71万冊を擁する市立船場図書館などの整備が完了し、新駅の開業を前に「第1期まちびらき」を迎えました。

大阪大学外国語学部の学生、留学生との連携による多文化共生の推進やホールでのイベントによる文化芸術の振興など「文化芸能・国際交流の拠点」としてまちの賑わいが創出されています。

写真-1 文化芸能劇場と船場図書館



現在は、令和5年度末の新駅開業に合わせた「第2期まちびらき」へ向け、駅のエントランスや駅前広場などの整備が最終段階を迎えています。

さらに本市では、船場東地区において、市立病院の移転や（仮称）箕面船場阪大ヘルスケア総合センターの開設とともに、同地区をヘルスケア・ライフサイエンス分野のベンチャー企業誘致に向けた地方税特例区域（固定資産税の課税免除等）に指定するなど、「健康寿命の延伸や予防医学の推進拠点」として新たなまちづくりの核となる施設整備を積極的に進めています。

図-5 箕面船場阪大前駅周辺のイメージ



### 5. おわりに

北急延伸による公共交通の利便性向上は、緑豊かな環境を備えた良好な住宅都市としての価値をいっそう高め、定住人口の増加や観光・商業のさらなる活性化をもたらします。

令和5年度末の開業を迎えるにあたり、関係団体や市民の皆さまとともに、一層の開業機運の醸成を図り、活気と持続性のある魅力あふれるまち箕面の発展に取り組んでまいります。

## 2-6 フランスの地方都市における都市交通の取組み ～BHNSを中心に～

公益社団法人日本交通計画協会 交通計画研究所 萩原 岳

### 1. フランスにおける公共交通調査団

2023年5月20～28日の間、日本交通計画協会「BRT等新たなバス交通システム研究部会」（部会長・中村文彦 東京大学特任教授）のメンバーを中心とした調査団は、フランスの地方都市におけるBHNS導入の取組みを主テーマに現地調査を実施しました。

わが国では、都市の基幹公共交通システムとして、BRT（Bus Rapid Transit）の導入検討が全国各都市で進められていますが、本調査団は、日本の都市にとってより参考にするべき事例として、フランスの地方都市でも導入が進んでいるBHNSに着目し、導入に至る背景やプロジェクトの全貌について学び、システムの導入現地をつぶさに調査しました。

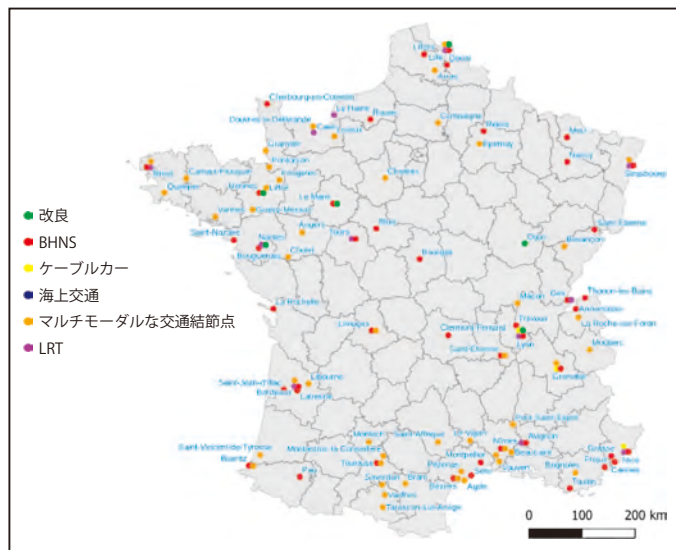
調査都市は、ボルドー、アングレーム、バイヨンヌを中心とするバスク地方都市圏のほか、パリでは中心部の街路再編やシェアバイク、リヨンではセラマ（CEREMA、国の管轄下にある都市計画など公共計画や交通政策分野などの公的研究機関）を訪問し、フランスのBHNS全般について解説していただきました。さらに、メンバーが分担して、アミアン、ルーアン、メッスなどBHNS導入都市を訪れました。

### 2. BHNSとは

BHNSとはフランス語でBus à Haut Niveau de Serviceの略で、英語ではBuses with High Level of Serviceとなります。すなわち“より質の高いサービスを提供するバス交通システム”で、LRTに匹敵するサービスレベルのバスを走らせたいという思考も加味し、専用道化や専用優先信号システム、ハイレベルな停留施設などのインフラをはじめ、高頻度、長時間運行、先進的な情報提供など利便性の高いサービス、そして環境にも配慮され、特徴あるデザインと先進機能を有した車両の導入などがパッケージされたバス交通システムの総称です。

フランスでは2000年代以降急速に導入が進み、本土の30を超える都市圏で導入されており、その路線数は70を超えています（CEREMAデータベースより）。国が2020年から公募を行ったTCSP（専用道路型公共交通機関）事業補助の選定結果を見ると、さらに多くの都市圏で新設あるいは延伸などのプロジェクトが動く予定となっています。

図-1 フランスTCSP事業補助選定プロジェクト



出所：[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2021.10.06\\_DP-Resultats-AAP-TCSP.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2021.10.06_DP-Resultats-AAP-TCSP.pdf)

今回調査したBHNS導入都市と取組概要について、いくつか紹介させていただきます。

アングレームはフランス西部、ボルドーの北西およそ100kmに位置する人口4万人強、都市圏（GrandAngoulême）人口14万人程度の小都市。2019年9月にBHNS2路線を中心とした都市圏交通ネットワーク「メビウス」が誕生しました。「メビウス」は路線長18.5kmのA線、同じく12.6kmのB線のBHNSを基幹軸とし、幹線バス11路線、フィーダー4路線のほか、28エリアのデマンド交通や平日28本の通学バスなどで構成されたネットワークです。BHNS2路線は、日中10～15分の運行間隔を維持し、圏域の住民の移動に欠かせないものとなっています。2015年の検討開始から導入

写真-1  
アングレームA線の連節車両。  
シンボリックなデザイン



写真-2  
起終点部の急速充電施設



写真-3  
断面構成の工夫により  
狭い幅員でも専用走行路を創出



まで4年程度の短期間で行っているところも注目すべき点です。

バイオンヌを中心とするバス地方都市圏では、同じく2021年までに「トラムバス」と呼ばれるBHNS2路線を開業しました。

写真-2のようにトラムと見間違えるような洗練されたデザインの連節車両で100%電動車両を採用し、起終点部で急速充電システムにより給電されます。また、BHNS路線の公共空間を再構築し、随所で自動車交通量をコントロールしながら車線を削減し、専用走行空間を整備しています。

### 3. EUにおける公共交通政策の方向性

2021年12月に通達されたThe New EU Urban Mobility Framework（新たなEU都市モビリティのフレームワーク）は、EU諸都市の都市モビリティに関する行動指針であり、重点的な取組みとして公共交通サービスを取り上げています。公共交通は多くの人々が移動する上で、最も安全かつ効率的で持続可能な手段として、その利用を増やすことを目的としたSUMP（Sustainable Urban Mobility Plans、持続可能な都市モビリティ計画）の策定を推進することを求めており、マルチモーダルなアプローチとデジタル技術に支えられた魅力的な公共交通サービスを位置づけるものとなっています。本稿で紹介したバイオンヌのBHNSなどは、まさにこうした政策思想に基づいたプロジェクトとして評価されています。

また、この枠組みでは都市のノードをより強化する方向性を打ち出しています。すなわち多様な都市交通モードをより円滑に利用することができるよう、マルチモーダルハブ（複合交通拠点）の整備やMaaSなどを推進していくということです。

### 4. リヨンにおける新たな時代に向けた都市整備

今回訪れた都市の中で、リヨンでは中心駅となるLyon Part Dieu駅部の大規模ターミナル再構築プロジェクトが周辺再開発と一体的に進められており、まさに新時代に向けた駅まち空間創出事業を垣間見ることができました。

1970年代にフランスを代表するビジネス地区として開発され、現在、パリのラ・デファンスに次ぐビジネス街を誇るこのエリアは、3つのチャレンジテーマとそれぞれの目標を掲げています。

#### ●持続可能なモビリティ

①リヨン大都市圏の玄関口として、都市交通の最大拠点

としての役割の強化。②鉄道駅からのトリップの増加を考慮。③現代的にデザインされた鉄道駅。④歩行者に優しいまちづくり。⑤交通モード間のバランスを調整。

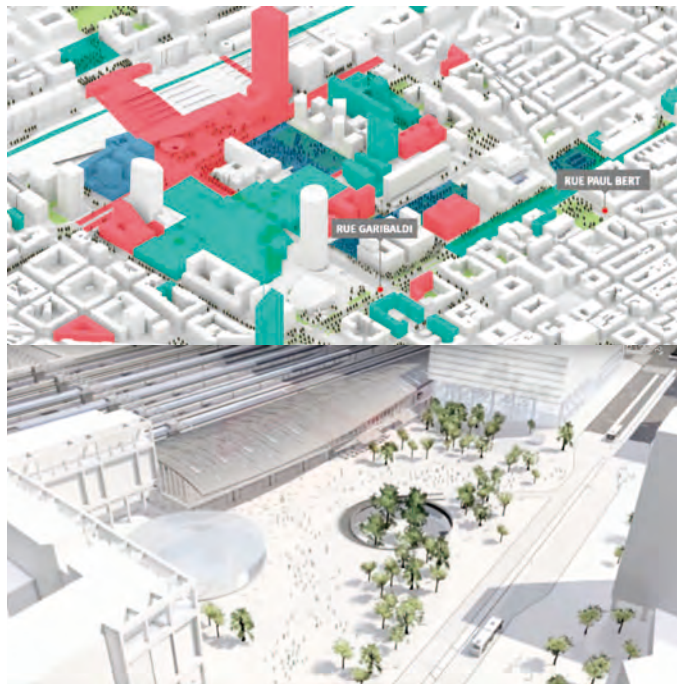
#### ●生活の質の向上

①歩行者専用空間と店舗、施設、サービスの充実による持続的なアクティビティと賑わいの創出。②休憩スペースや植栽など新たな用途の公共空間のデザイン。③魅力的で快適な日常生活を送れる住みやすい街のデザイン。④誰もがいつでも楽しめるレジャー、文化、スポーツイベントの奨励。

#### ●第3次産業の発展を促進

①エリアの規模を拡大し、ヨーロッパの大都市の中での知名度の向上。②経済のけん引役としての役割を復活させ、新たな雇用を創出。③経済活性化に貢献する多様な施設を提供。

図-2 Part Dieu駅とその周辺の再開発プロジェクト全体図と駅前のCharles Béraudier広場のイメージ



出所： <https://www.lyon-partdieu.com/>

フランスでは、このリヨンに限らず、パリの北駅など大規模ターミナルの再構築や、また、路面公共交通の導入に伴う都市空間の再編、人間中心の公共空間の再編が各都市で展開されており、EU諸国でも同様の取組みが急速に進んでいます。これらは、交通分野におけるCO<sub>2</sub>や排ガス削減など環境問題への対応を目的としているだけでなく、都市内の自動車交通による事故リスクや騒音・振動問題を緩和させ、市民がより豊かでWell-beingな都市生活を送れるようにすることを目指していることは言うまでもなく、都市交通の取組みがこれらに大きく貢献することを改めて認識したところです。

## Information

## 台湾における公共交通調査団

## ～ 路面公共交通を中心に ～

当協会では、コンパクトシティにおけるまちづくりツールとして、多様な都市内公共交通の普及・整備推進に尽力しており、特に、都市内の路面公共交通の有効な手法のひとつとして、LRTシステムに着目し、調査研究を進めております。この度、台湾におけるLRT等の都市交通システム導入都市への視察・調査を企画しており、視察の概要をご案内いたします。都市交通計画、公共交通に携わる関係者にとって有意義かつ有益な内容であると存じます。関係の皆様方の積極的なご参加を期待し、ご案内申し上げます。

今回訪問する都市は台湾南部の高雄市と、台湾北部の台北市、新北市です。高雄市と新北市はLRT、台北市ではMRTにより都市内の基幹軸が整備され、シェアサイクルなどの端末交通も導入されています。今回は、2019年以降の海外調査団派遣となりますので、ぜひご参加をご検討ください。



## ◆ 台北市

台北市は、台湾の首都に相当する都市で、異なる時代に建てられた建築が共存している街並みが特徴です。市内はMRTの路線が縦横に伸びているほか、路線バスやシェアサイクルによる都市内交通が充実しています。また、台湾新幹線の起点の街です。



Youbike (JTPA撮影)

## ◆ 新北市

新北市は台湾北部に位置する直轄市で、海と山に囲まれた自然豊かな街です。2018年に淡海LRT、2023年に安坑LRTが開業するなど、LRT整備が続いており、また車両も台湾国内企業により製造されました。



安坑LRT (新北捷運HP)

## ◆ 高雄市

高雄市は台湾南部に位置し約270万人を抱える港湾都市です。市内には環状のLRT路線が計画されており、現在約3/4が開業しています。車両は蓄電池を備えた架線レスシステムを採用しています。



高雄LRT (JTPA撮影)

- ◆ 旅行期間：2023年11月18日(土)  
～11月25日(土) 7泊8日

現在航空券および宿泊先の調整を行っており、  
日程が数日～2週間程度前後する可能性があります。

- ◆ 行 程：右表のとおり(予定)

※各日程や滞在期間等については予定であり、アポイント等の都合により変更になる可能性がありますので、予めご了承ください。

- ◆ 申込方法：詳細が確定次第、当協会HPに掲載します。

**JTPA** ホームページはこちら  
<https://www.jtpa.or.jp/>



## 行程(予定)

	都市名	交通機関	発着	スケジュール
11/18(土)	東京(成田) 発 高雄 着	空路 (BR107)	12:45 15:45	移動日
11/19(日)	高雄市		終日	市内視察
11/20(月)	高雄市交通局			公式訪問
11/21(火)	新左營駅 発 台北駅 着	台湾 新幹線	時刻未定	移動日・ 台北市内視察
11/22(水)	新北市		終日	市内視察
11/23(木)	台湾車両公司 新北捷運公司			公式訪問
11/24(金)	台北市		終日	市内視察
11/25(土)	台北(松山) 発 東京(羽田) 着	空路 (BR190)	16:05 19:55	移動日