

参考資料（各種事例）

(1) 集約型都市構造に向けた公共交通ネットワーク構築の事例

<事例>パッケージ・アプローチ事例

●基幹的公共交通と都市施策の連携事例：東京都立川市

・すでに市街地が形成されている地域に新たに導入した事例

平成12年に全線開業した多摩モノレールのうち、立川市内では、立川駅周辺において市街地整備を積極的に推進し、商業施設・公共施設の誘致が促進され、都市の魅力度が向上

●多摩都市モノレール(立川市立川駅周辺地区)

平成12年に全線開業した多摩モノレールは上北台駅(東大和市)～多摩センター駅(多摩市)を南北に結ぶ全長約16kmのモノレール路線。立川市内では、立川駅周辺を中心に、モノレール整備と合わせた市街地整備を実施。

★立川駅周辺地区のまちづくりの経緯

- H00：立川駅北口駅前土地区画整理事業 都市計画決定
- H00：立川基地跡地関連地区第一種市街地再開発事業 都市計画決定
- H07：立川基地跡地関連地区土地区画整理事業 都市計画決定
- H12：多摩都市モノレール(上北台-多摩センター間)全線開業
- H12：立川市都市計画マスタープラン 中心拠点に位置付け
- H14：立川基地跡地関連地区第一種市街地再開発事業 完了
- H16：立川駅北口駅前土地区画整理事業 完了
- H18：立川基地跡地関連地区土地区画整理事業 完了
- H22：立川市都市軸沿道地域企業誘致条例 制定



多摩都市モノレール導入後、南北方向の拠点間所要時間が短縮するとともに、立川駅を中心拠点とした商業地開発、市街地整備が運動して進められ、景観への配慮も含め、都市の魅力度向上に資する取組みが展開されている。

★多摩都市モノレールと市街地整備の連携による都市へのストック効果

沿線への都市機能の集約→都市の魅力度向上

立川駅周辺市街地の魅力度について(市民アンケート)



(出典)平成28年度市民満足度調査集計結果(平成28年9月)立川市



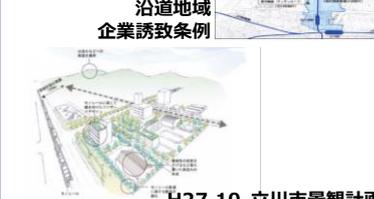
沿線の市街地整備・開発促進等の都市施策

- 沿線の市街地再開発・土地区画整理
- H14 立川基地跡地関連地区 市街地再開発
 - H16 立川駅北口地区 土地区画整理
 - H18 立川基地跡地関連地区 土地区画整理

H15.3 ファール立川 完成



H22.10 立川市都市軸沿道地域企業誘致条例



<事例>パッケージ・アプローチ事例

●基幹的公共交通と都市施策の連携事例：沖縄県那覇市

・市街地形成を促進していく地域に導入した事例

平成15年に開業した沖縄都市モノレールは、整備計画段階から沿線の複数地区における土地区画整理事業、市街地再開発事業と連携して整備され、公共交通利用者数や交通環境が改善するとともに、人口の定着、居住地開発の促進等の効果が発現

沖縄都市モノレール(那覇市)

平成15年に開業した沖縄都市モノレールは、沖縄県那覇市の那覇空港駅と首里駅を約30分で結ぶモノレール。同地区では整備計画段階から、モノレール導入を含めた検討を実施。

★那覇市のまちづくり経緯

- H15 : 沖縄都市モノレール開業(那覇空港～首里)
- H19 : 小祿金城地区土地区画整理事業完了
- H20 : 那覇新都心地区土地区画整理事業完了
- H23 : 牧志・安里地区第一種市街地再開発事業完了
- H23 : 牧志駅周辺地区都市再生整備計画完了
- H24 : 真嘉比古島地区第二土地区画整理事業完了
- H25 : 壺川地区土地区画整理事業完了
- H25 : 真嘉比古島地区土地区画整理事業完了
- 進行中 : モノレール旭橋駅周辺地区第一種市街地再開発事業
- H31 : 沖縄都市モノレール延伸開業予定(首里～てだこ浦西)

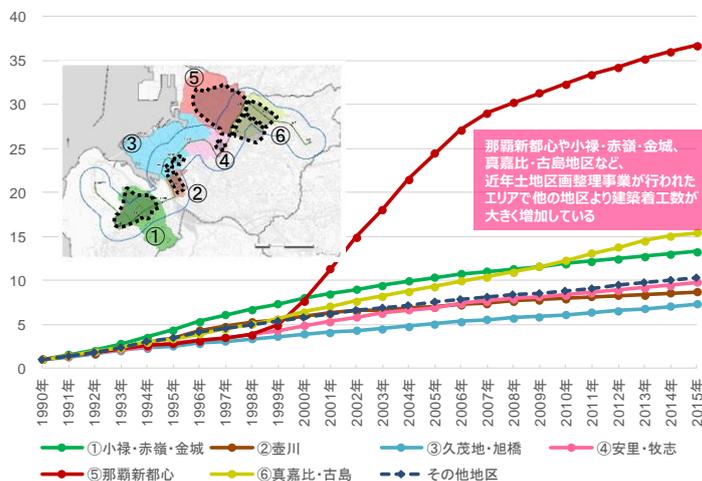


沖縄都市モノレール導入前後、沿線地域の市街地整備や利用促進策が連動して進められ、公共交通利用者数や交通環境が改善するとともに、人口の定着、居住地開発の促進等の効果が発現している。

★沖縄都市モノレールと市街地整備の連携による都市へのストック効果

沿線での居住地開発が促進→建築件数の増加

モノレール各駅周辺の新築状況(1990～2010)
※1990を1とした、各地区の建築着工件数の積み上げグラフ



公共交通機能向上・都市施策等の取組み

沖縄都市モノレール沿線における土地区画整理事業

地区名	面積(ha)	計画人口	事業施行期間
小祿金城	108.8	13.7	S58～H22
壺川	37.3	8.8	S58～H25
那覇新都心	214.0	21.0	H4～H21
真嘉比古島第一	51.2	4.0	S50～H18
真嘉比古島第二	51.4	5.2	S63～H19

市街地再開発事業等

地区名	面積(ha)	事業施行期間
久茂地一丁目地区第一種市街地再開発事業	1.8	S61～H2
モノレール旭橋駅周辺地区第一種市街地再開発事業	4.5	H15～H28
牧志・安里地区第一種市街地再開発事業	2.3	H17～H22

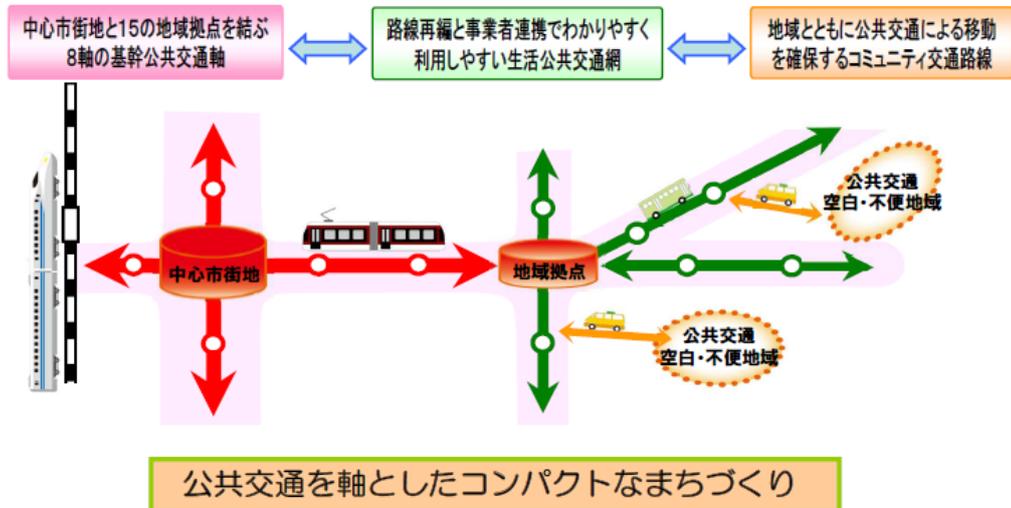
<事例>パッケージ・アプローチ事例

●基幹的公共交通とバス路線網再編の連携事例：熊本県熊本市

鉄道、路面電車、幹線バスを基幹的公共交通と位置付け、機能強化を図るとともに、それらを補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立



公共交通ネットワークイメージ



出典：交通政策審議会地域公共交通部会資料（H25）、熊本市

<事例>パッケージ・アプローチ事例

●基幹的公共交通と鉄道の連携事例：富山県富山市

北陸新幹線の開業を契機に、連続立体交差事業とそれにより生まれた地上部の空間において路面電車南北接続事業を実施。そのほか自由通路整備事業や関連街路整備事業等を実施し、駅南北の回遊性を向上させた。

富山駅周辺整備事業

北陸新幹線の開業を契機として、以下に記載する6つの事業を総合的に推進し、鉄道の高架化や周辺施設の再整備などを図ることで、南北一体的なまちづくりの実現を目指しています。

整備にあたっては、

1. 県都富山の新たな顔をつくる
2. 多彩な公共交通を快適につなぐ
3. 都市拠点としての機能をそなえる

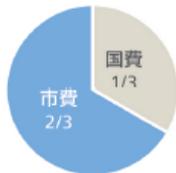
を基本方針としています。

富山駅周辺整備事業を構成する6つの事業

1. 北陸新幹線建設事業	北陸新幹線は東京から長野、富山を経由し大阪に至る約700kmの路線で、長野～金沢間は平成27年3月14日に開業しました。
2. 富山駅付近連続立体交差事業	北陸新幹線建設事業にあわせ、富山駅周辺の抜本的な改善を図るため、あいの風とやま鉄道線やJR高山本線、富山地方鉄道本線を高架化するものです。
3. 関連街路整備事業	連立事業区間において、これまで鉄道により分断されていた南北市街地を結ぶ街路の新設・拡幅を行い、鉄道の高架化をいかけた交通環境の改善を図るものです。
4. 富山駅周辺地区土地区画整理事業	富山駅周辺地区の一体的なまちづくりを推進するため、駅前広場や都市計画道路などの基盤整備とあわせ、駅周辺における土地利用の高度化を図るものです。
5. 自由通路整備事業	新幹線及び在来線の高架下空間を利用して自由通路を整備することで、富山駅周辺における歩行者空間の確保と公共交通の集約の円滑化を図るものです。
6. 路面電車南北接続事業	新幹線及び在来線の高架下に停留場を新設し、富山駅南北の路面電車路線を接続するものであり、富山駅の交通結節機能強化やLRTネットワークの形成による公共交通活性化を推進するものです。

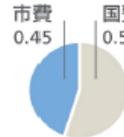
第1期事業の事業費と国庫補助

社会資本整備総合交付金
(都市・地域交通戦略推進事業)
約12億円



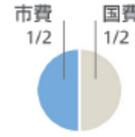
<軌道施設の整備>
レール・分岐器・電気設備
信号施設等

社会資本整備総合交付金
(街路事業)
約4億円



<軌道路盤の整備>
軌道路盤・ホーム等

社会資本整備総合交付金
(効果促進事業)
約3億円



<道路施設の整備>
照明柱等



出典：路面電車南北接続事業の概要のパンフレット（H29.1）、富山市

<事例>パッケージ・アプローチ事例

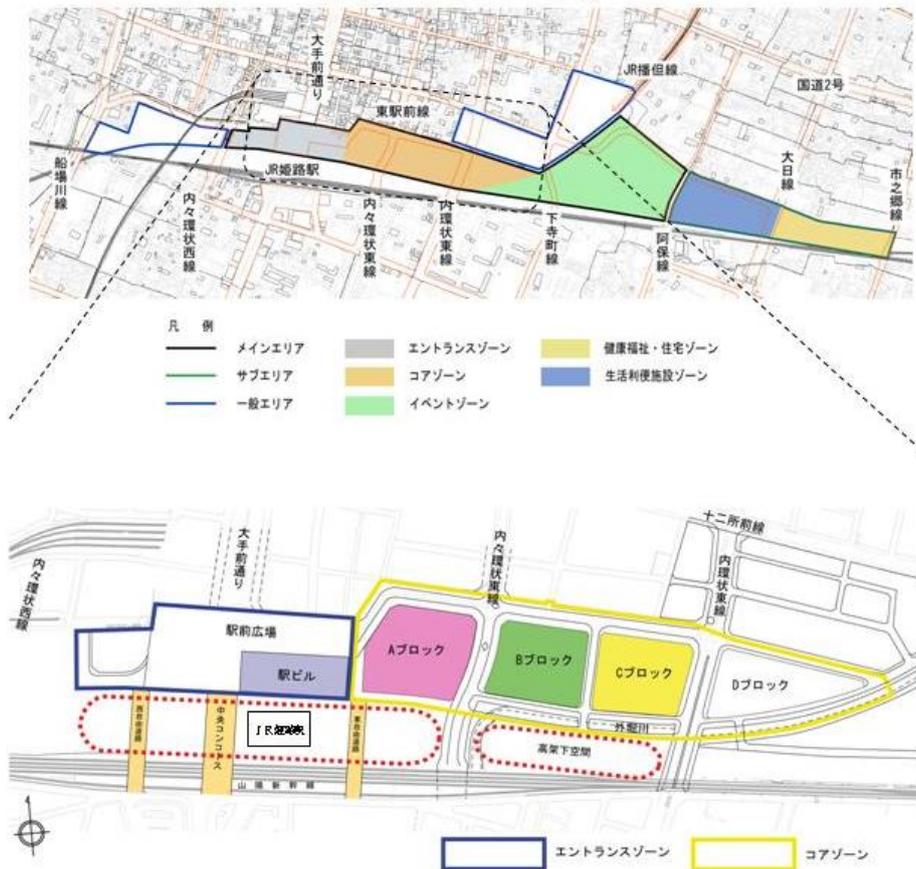
●基幹的公共交通と歩行者空間整備の連携事例：兵庫県姫路市

姫路駅北駅前広場のリニューアルに伴い、駅前の車道を片側4車線から1車線に縮小、歩道を拡幅、駅前広場の整備を行い、一般車の通行を制限して公共交通（バス・タクシー）優先とする取組を実施



出典：大手町通りの整備について、姫路市ホームページ

キャストィ21のゾーニング



出典：キャストィ21コアゾーンの整備について、姫路市ホームページ

(2) 都市の活力を創出する歩行者・自転車の交通環境整備等の事例

<事例>パッケージ・アプローチ事例

●街路空間の再構築による歩行空間整備の連携事例：京都府京都市

京都市四条通では、既存の道路幅員を再配分して新たに歩行空間を整備するとともに、公共交通や駐車施策との一体的な実施により「歩くまち・京都」としての都市への効果向上を図った

街路空間の再構築：四条通歩道拡幅事業（京都府京都市）	
【ポイント①】 対応する都市課題・目標	【課題】自動車・歩行者交通量の多い地域の中心道路であるが、歩行空間が十分に確保できていない街路を有する 【目標】歩行者を中心とした中心市街地のにぎわい形成を目指している
【ポイント②】 パッケージ内容	【中心施策】既存街路空間の幅員再構築による歩道の拡幅 【関連施策】一時停車スペースの整備：自動車による街路空間の効率的な利用を促す バス停、タクシー乗り場整備、歩行者に利用しやすい公共交通サービスを提供する
【ポイント③】 事業効果・把握方法	【効果指標】歩行者交通量の増加（数値目標の設定はなし） 【把握方法】歩行者交通量調査による測定 【その他の事業効果】自動車分担率の低下、P&R駐車場の充実、観光客マイカー利用の減少
【ポイント④】 推進体制	・総合交通戦略推進協議会で事業を推進 ・事業効果を検証するための社会実験を実施

■施策パッケージの例

【中心施策】幅員再構築による歩道拡幅（歩行空間）

道路幅員 22.0 (歩道幅員 3.5)

道路幅員 22.0 (歩道幅員 6.5)

【関連施策】バス停集約・整備（公共交通）

バス停の集約と整備

【関連施策】一時停車スペースの整備（駐車場）

沿道アクセススペース

■目標設定の例

歩くことを中心とした暮らしは

まちを元気にする！ 健康にいい！ 環境にやさしい！

3つの柱で実現

- 1 既存の交通をより使いやすく
○主要幹線道路の歩道拡幅
○歩道の歩行者優先化の推進
○ロードシェアの推進など
- 2 歩くことを大切にする生活様式への転換
○地域・交通事業者・行政が連携して歩行者優先のまちづくり
○モビリティ・マーズメント
○歩行者優先のまちづくり
○歩行者優先のまちづくり
- 3 歩行者優先のまちづくり
○歩行者優先のまちづくり
○歩行者優先のまちづくり

■事業効果・把握方法の例

【評価指標】歩行者交通量

四条茶屋会商店街振興組合が設置の歩行者カウンターで計測

歩行者交通量の増加

自動車分担率の低下

観光客マイカー利用の減少

■推進体制の例

総合交通戦略推進協議会で事業を推進

事業効果を検証するための社会実験を実施

出典：四条通歩道拡幅事業 完成記念誌（H27.11）、京都市「歩くまち・京都」総合交通戦略（H22.1）、京都市

<事例>パッケージ・アプローチ事例

●街路空間の再構築による歩行空間整備の連携事例：長野県長野市

長野市善光寺中央通りでは、既存の道路幅員を再配分して新たに歩行空間を整備するとともに、周辺の街路整備や市街地再開発事業と連携して事業を推進することで、地域としての魅力向上に資する取組みとして展開

街路空間の再構築：善光寺表参道地区（長野県長野市）	
【ポイント①】 対応する都市課題・目標	【課題】 近年の郊外型開発や中心市街地からの大型店の撤退などによるまちなかの衰退・空洞化 【目標】 中心市街地への交通アクセスとまちなかの回遊性向上による都市軸の魅力向上及び機能充実
【ポイント②】 パッケージ内容	【中心施策】 メインストリートにおける歩行者空間整備（幅員の再配分） 【関連施策】 周辺の街路整備、公共施設整備、市街地再開発事業
【ポイント③】 事業効果・把握方法	【効果指標】 歩行者・自転車数、大門地区TMO施設来店者、表参道沿線空き店舗率（数値目標あり） 【把握方法】 記載なし 【その他の事業効果】 中心市街地リノベーション物件数の増加
【ポイント④】 推進体制	・善光寺表参道（中央通り）歩行者優先道路整備のための「表参道ふれ愛通り推進委員会」を発足 ・事業効果を検証するための社会実験を実施

■施策パッケージの例

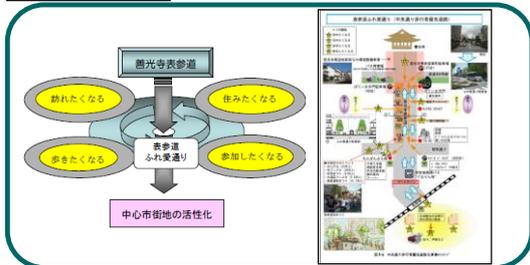
【中心施策】メインストリート歩行空間整備（歩行空間）

標準断面

歩道 4.5m 車道 9.0m 歩道 4.5m (現状)
歩道 6.0m 車道 6.0m 歩道 6.0m (計画)

【関連施策】街路整備、公共施設整備、市街地再開発事業

■目標設定の例



■事業効果・把握方法の例

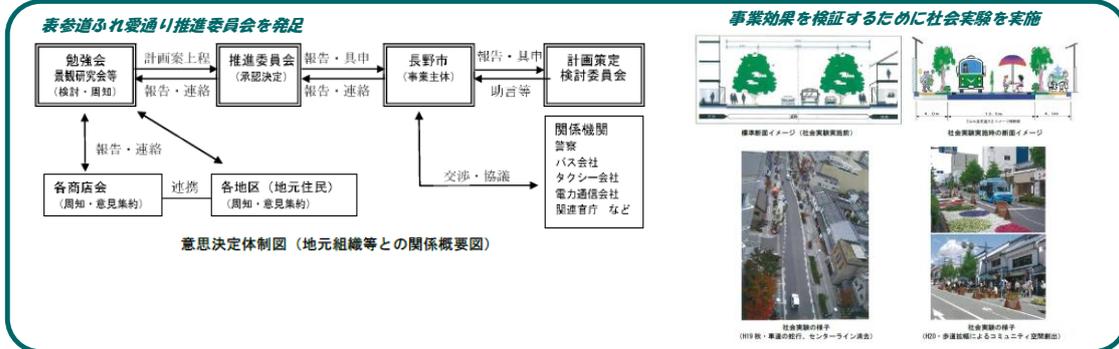
【評価指標】

歩行者・自転車数
大門地区TMO施設来店者数
表参道沿線空き店舗率

【その他の事業効果】
・中心市街地のリノベーション物件数
（善光寺表参道地区再整備計画より）

歩行者・自転車数	53,620人/12h (H16)	→	64,400人/12h (H21)
大門地区TMO施設来店者数	15,783人/年 (H15)	→	19,000人/年 (H21)
表参道沿線空き店舗率	7.4% (H16)	→	5.9% (H21)

■推進体制の例



出典：良好な道路景観と賑わい創出のための事例集（長野市中央通り）、国土交通省
善光寺表参道地区、一般財団法人都市みらい推進機構

<事例>パッケージ・アプローチ事例

●自転車利用環境整備の連携事例：石川県金沢市

金沢市では、まちなかにおける自転車需要に対応するため、自転車走行環境の改善策を講じるとともに、総合交通戦略において歩行空間整備や駐車場施策、公共交通利用促進と合わせたパッケージとして施策を展開

自転車利用環境整備：金沢市まちなか自転車利用環境向上計画（石川県金沢市）	
【ポイント①】 対応する都市課題・目標	【課題】環境負荷が低く健康増進にも寄与できる自転車の利用ニーズが高いものの、事故の多発やマナー低下などの自転車に関する課題を有している 【目標】自転車を公共交通と組み合わせた都市交通の一つとして再認識し、まちの特性に応じた市民・来街者の身近な移動手段として利用できる環境を整え、自転車を安全・快適に利用できるまちの実現を目指す
【ポイント②】 パッケージ内容	【施策の4つの柱】 ・はしる（自転車通行空間整備）…幹線道路と裏道からなるネットワークを設定し、優先的に整備 ・とめる（駐輪環境整備）…交通結節点（駅・バス停）、公共施設等への駐輪場整備、放置自転車対策 ・つかう（自転車利用促進）…公共レンタサイクル「まちのり」導入検討（サイクルポートの配置、自転車マップ作成等） ・まもる（ルール・マナー向上）…市民・行政（国、県、市）、警察・関係機関等の連携によるルール遵守・マナーアップ活動
【ポイント③】 事業効果・把握方法	【事業効果】交通安全の向上、環境負荷の低減、市民の健康増進、まちなかの魅力と回遊性の向上（指標なし） 【把握方法】具体的な把握手法は未公表
【ポイント④】 推進体制	市民、学識者、警察、行政（国・県）、学校、企業・事業者による「まちなか自転車利用環境向上計画策定委員会」を発足

■施策パッケージの例

【中心施策】自転車ネットワーク整備・レンタサイクル・自転車利用促進策（自転車）

【関連施策】歩行環境整備

- ・歩けるまちづくり協定
- ・歩行者ネットワーク整備
- ・歩行者向け案内サインの整備

【関連施策】自動車流入抑止策

- ・P&R整備
- ・駐車場配置適正化

【関連施策】公共交通利用促進

- ・意識啓発
- ・情報発信

※関連施策は交通戦略の位置付け施策を記載

■目標設定の例

◆計画策定の背景

- ・環境負荷の低い交通手段としての注目
- ・健康志向の高まり/ライフスタイルの変化/自転車事故対策
- ・第9次交通安全基本計画（中間策）での位置づけ
- ・金沢市内における自転車関連事故の発生（約600件/年）…等

◆計画策定の目的

- ・自転車利用ニーズが高く、解決すべき問題の多い中心市街地（まちなか）を対象に、①自転車通行空間整備（はしる）、②駐輪環境整備（とめる）、③自転車利用促進（つかう）、④ルール・マナー向上（まもる）を図る。

◆基本コンセプト

「自転車を安全・快適に利用できるまち・金沢」

- 自転車を公共交通と組み合わせた都市交通の一つとして再認識
- 市民・来街者の身近な移動手段として利用できる環境を整える

■事業効果・把握方法の例

【事業効果】交通安全の向上
※指標：自転車事故発生件数
＝警察実績より把握

事故内容	自転車関連事故発生件数				合計	割合
	H28	H18	H17	H16		
歩行者の事故① （歩行者が歩道から歩道外へ出る 自転車と接触した交通事故）	9	0	0	7	11	6.8%
歩行者の事故② （歩行者が歩道外へ出る 自転車と接触した交通事故）	22	30	24	26	28	21.6%
歩行者の事故③ （歩行者が歩道外へ出る 自転車と接触した交通事故）	0	1	0	1	1	1.5%
歩行者の事故④ （歩行者が歩道外へ出る 自転車と接触した交通事故）	0	0	0	1	4	2.6%
小計	45	44	38	35	45	32.1%
歩行者以外の歩行者の事故 （歩行者以外の歩行者が歩道外へ出る 自転車と接触した交通事故）	21	39	29	40	24	21.3%
その他の事故（後号機動車など）	55	52	47	82	70	46.1%
合計	121	128	87	137	139	82.0%

【事業効果】環境負荷の低減
※指標：自転車分担率
＝PT調査より把握

出典：パーソントリップ調査結果より作成

■推進体制の例

北陸新幹線金沢開業（平成26年度予定）を当面の目標とし、自転車利用環境の向上に努める。

市民、学識者、警察、行政（国・県）、学校、企業・事業者などと連携して、PDCAサイクルにより、計画の進捗状況の点検、評価、見直し等を行い、計画の着実な推進を図る。

公共レンタサイクル社会実験や自転車利用ルール・マナー周知に関する取組みは、市民参画のもとで実施

レンタサイクル「まちのり」は事務局を立ち上げ、実施主体は市、運営主体は民間を起用
その他法人サポーター28社、協賛企業として金沢商工会議所、金沢市観光協会、金沢市商店街連盟、金沢ホテル懇話会、金沢市旅館ホテル協同組合、石川県自転車軽自動車事業協同組合が参画

出典：自転車利用環境向上計画（H28.3）、金沢市

<事例>パッケージ・アプローチ事例

●量的な駐車場整備から質的な整備への転換を目的とした取組事例：石川県金沢市

公共交通を中心とするコンパクトなまちづくりを目指すために、メリハリのあ
る駐車場施策、多様な駐車需要への対応、まちづくり関連施策との連携を行い、
駐車施策のパッケージを位置づけている。

駐車場の質的な整備：金沢市駐車場整備に関する基本計画及び駐車場整備地区における駐車場整備計画（第3次）
（石川県金沢市）

〔ポイント①〕 対応する都市課題・目標	都心部に広範囲に駐車場が広がっていること、細街路に時間貸しの小規模駐車場が整備されていることにより、生活環境の悪化や景観の悪化、非効率的な土地利用による中心市街地の活力低下が懸念される。
〔ポイント②〕 パッケージ内容	都心軸と周辺とその他地域でメリハリをつけた駐車場施策、既存駐車場の活用、多様な駐車需要への対応、まちづくり関連施策との連携を方針として総合的な施策を位置づけている。
〔ポイント③〕 事業効果・把握方法	歩行者と公共交通優先のまちづくりにおける駐車需要の軽減と相まって、各施策を推進しながら、推計必要台数に減らしていく。
〔ポイント④〕 推進体制	ハード整備と利用の効率化などのソフト施策を連携させることの必要性から、公共と民間の役割分担を明確にしている。

施策パッケージの例

方針1 駐車場台数の総量増加を抑制
施策1 駐車場附置義務の原単位の適正化 施策2 隔地要件の適正化（距離等） 施策3 隔地要件の適正化（時間貸し駐車場の対象化） 施策4 既存駐車場の効率的な活用
方針2 小規模駐車場の抑制・集約化
施策5 駐車場の配置適正化 施策6 集約駐車施設、立体駐車場の利用促進 施策7 技術的基準対象駐車場の拡大
方針3 都心軸上からの入出庫の抑制
施策8 都心軸上からの入出庫の抑制
方針4 まちなかへのマイカー流入抑制
方策9 P&Rの普及・利用促進 施策10 Kパークの普及・利用 施策11 バス専用レーン遵守率の向上
方針5 路上における荷捌き車両の適正化
施策12 荷捌き駐車場・ベイや荷捌き車両可能区域の見直し及び利用促進 施策13 集配基地の設置や時間貸し・月極駐車場の共同借り上げによる空間確保
方針6 都心軸上や駅周辺におけるタクシーや観光バスの乗降の適正化
施策14 観光バス乗降の適正化 施策15 タクシー乗降の適正化

目標設定の例

表 21 2016年（H28）の整備台数と2032年の推計必要台数の比較

	2016年（H28）整備台数 （A）	2032年推計必要台数 （B）	B/A
JR・IR以東	約41,300台	約31,000台	75%
JR・IR以西	約24,200台	約14,000台	58%
合計	約65,500台	約45,000台*	69%

*効率的に活用されれば需要に対応できる目安となる駐車台数

推進体制の例

公共の役割	民間の役割	公共と民間の協働による役割
駐車需要の軽減	駐車場の整備・確保	駐車場の適正配置の推進
周辺の土地利用に応じた駐車場の整備	駐車場の適切な管理・運営	住民主体のルールづくり
駐車場案内システムの活用	公共交通利用促進への協力	駐車場の効率的利用
パーク・アンド・ライドの推進	円滑な交通とバリアフリーへの配慮	集約駐車場施設、立体駐車場の利用促進
住宅政策等との連携による駐車場化の抑制		観光用駐車場の整備

出典：金沢市駐車場整備に関する基本計画 及び 駐車場整備地区における
駐車場整備計画（第3次）（H30.4）、金沢市

(3) 交通ターミナルにおける使いやすい移動空間の整備事例

<事例>交通ターミナルにおける関係主体の連携と施策展開

●交通ターミナルにおける連携事例：東京都新宿区（新宿駅）

鉄道を中心に交通機関が重層的に散在し、商業施設を含めて複雑な空間を形成している新宿駅では、誰でも利用しやすいターミナルの実現に向けて「新宿ターミナル協議会」を設置し、関係者が連携して利便性の向上に取り組んでいる

【組織体制】

- ・行政、事業者、施設管理者、学識経験者等による「新宿ターミナル協議会」を設置
- ・具体的な検討・調整を進めるため、案内サイン分科会、バリアフリー・利便性分科会を設置

新宿ターミナル協議会の組織	
座長	岸井隆幸 日本大学大学院理工学研究科教授
専門アドバイザー	赤瀬達三 株式会社黎デザイン総合計画研究所 代表取締役
行政	国土交通省関東地方整備局、東京都、新宿区
鉄道事業者	東日本旅客鉄道、東京地下鉄、西武鉄道、京王電鉄、小田急電鉄
交通関係者	東京バス協会、東京ハイヤー・タクシー協会 東京個人タクシー協会、東京タクシーセンター 京王地下駐車場
商業事業者	ルミネ、新宿サブナード



出典：新宿ターミナル協議会資料

【対象エリア】

- ・新宿駅周辺（駅周辺の共用スペース（自由通路等）、駅ビル・地下街、地上道路）
- ・鉄道駅・バスターミナル等の交通空間、自由通路等の公共空間、商業施設内等の公共的空間を含む

【課題認識】

- ・国際都市、大ターミナルゆえの課題

- ・各交通機関が重層的に散在し、商業施設とともに複雑な構造を形成
- ・事業者による案内サインの不統一、乗換案内と商業広告の混在など案内の不便さ
- ・乗り換えルート上の段差など、バリアフリーの課題
- ・構内案内図、駅周辺案内図の事業者による不統一

- ・ターミナルを形成する関係者が一堂に会し、各事業者が垣根を越えて取り組むべく、新宿ターミナル協議会を設置
- 利用者本位のターミナルの実現に向け、多様な関係者が連携して利便性の向上に取り組む

【基本方針】

- ・協議会内で「新宿ターミナル基本ルール」を策定
- ・基本理念と案内サイン・バリアフリー・サービス向上についての基本方針を記載

コンセプト

『わかりやすく、人に優しく、もっと便利なターミナル』

基本理念

国際都市新宿を更なる賑わいのある成熟した都市としていくため、今後の開発等を見据えつつ、2020年のオリンピック・パラリンピックの開催に向け、できることから実施していく。第一歩として、誰もがわかりやすく使いやすいターミナルの実現を目指し、案内サインの改善、バリアフリーの推進、サービスの向上に、ターミナルの関係者が一体となって取り組む。

【具体的な課題の整理と対応方針】 <案内サイン>

- ・ 現地調査による評価に加え、経路探索行動実験の実施により、案内サインの現状評価を行い、課題を把握
- ・ 現状の評価を踏まえ、課題と対応方針を整理



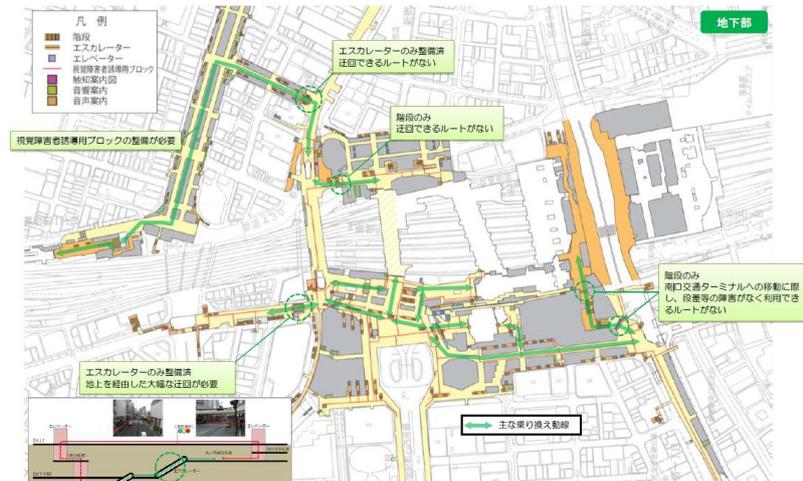
課題の整理	
表記	使用する名称の統一化
	使用するピクトグラムの統一化
	掲載する情報の選定
表現	十分な文字の大きさの確保
	色彩の一貫性の確保
	レイアウトの一貫性の確保
配置	動線に対する適切な配置
	商業広告との差別化
体系	ターミナル全体構成の概略化(見える化)



対応方針	
共通の表記集を作成する	
掲載する情報のルールを決める	
各社の制約条件を踏まえた共通ルールを定め、統一的なサインを整備する	
主な動線に対する配置方法のルールを決める	
案内サインに対する商業広告の配置のルールを決める	
ターミナルの構造に適した共通のサイン体系を構築する	

【具体的な課題の整理と対応方針】 <バリアフリー>

- ・ 主な乗り換え動線になっている経路上における課題を抽出し、対応方針を設定



課題の整理	
乗り換え環境の整備	鉄道、バス、タクシー間の乗り換え動線を対象にした段差解消
	単独移動ができる設備の整備
	鉄道、バス、タクシー間の乗り換え動線を対象にした視覚障害者誘導案内用設備の整備
案内の強化	バリアフリー対応が可能な施設に関するサインの設置等による現地での案内の充実



対応方針	
ハード対策	利用者の更なる利便性の向上を図るため、乗り換えの主な動線上にある段差等の障害に対し、可能な限りエレベーターまたはスロープ等を整備する
	利用者の更なる利便性の向上を図るため、視覚障害者誘導用ブロック等を乗り換えの主な動線上に連続的に設置する
ソフト対策	バリアフリー対応が可能な施設を各社管理区域間で連携したサインや共通のバリアフリーマップにより積極的に案内する

【取組の方向性】

方向性	具体的な取組例	
② バリアフリーの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換え動線のバリアフリー化を推進 ・バリアフリー設備への案内を充実する 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗換動線のバリアフリー化、 ・エレベーター案内、配布マップへの情報掲載
③ サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・共通のマップを継続的に配布する ・人的サービスによる情報提供を強化する ・無料公衆無線LANの充実に積極的に取り組む ・ICTの活用により情報提供を強化する ・災害時の情報提供を強化する 	<ul style="list-style-type: none"> ・共通マップの作成、案内所等での配布 ・案内所の設置、アプリも活用した多言語案内 ・無線LANの整備、周知、認証手続きの一元化 ・現在位置表示、経路探索ができるサービス ・多言語による情報提供の充実 ・多言語による避難誘導炉等の案内の整備



【参考：各事業者における、利便性向上に関する主な取組事例】

JR東日本

【総合案内カウンター】

- お客さまが安心してご相談して頂ける拠点として「総合案内カウンター」を整備

【JR EAST Travel Service Center】

- 訪日外国人旅行者のお客さまニーズに対応したサービス提供を目的に JR EAST Travel Service Center（JR東日本訪日旅行センター）を開設

東京メトロ

【サービスマネージャーの配置】

- 地下鉄の利用方法や、駅周辺情報などの案内を専門に行うスタッフを配置
- 改札口、きっぷうりば付近を中心に、駅構内を移動しながらご案内（タブレット端末を活用し、外国語でもご案内）（新宿駅のほかお客様のご利用の多い駅にも配置）

【旅客案内所】

- 英語を話せるスタッフが常駐
- タブレット端末を利用し、4か国語での案内を実施（日本政府観光局認定外国人観光案内所(カテゴリー2)）（新宿駅のほか銀座駅、表参道駅、渋谷駅にも設置）

東京都交通局

【コンシェルジュの配置】

- タブレット端末を活用して、乗車案内や周辺案内などを実施
- 鉄道の利用に不慣れなお客様の多い駅を中心として20駅に配置
- 大江戸線新宿駅及び新宿西口駅は、外国人旅行者への対応が多い（都庁前駅には「都営交通案内所」（日本政府観光局認定外国人観光案内所(カテゴリー2)）を設置）

東京都建設局

【大型デジタルサイネージ】（(公益財団法人)東京都道路整備保全公社）

- 新宿西口広場に設置
- 地図情報や公共交通情報、行政情報、災害関連情報等を提供
- タッチパネルによる行先案内操作（多言語対応）
- 車いすの方にも操作しやすい高さ

タッチパネルと地図情報の提供

新宿駅西口地下道マップにも切り替え可能

小田急電鉄

【外国人旅行案内センター】

- 英語、中国語、韓国語による交通、観光案内、乗車券類の販売を実施（日本政府観光局認定外国人観光案内所(カテゴリー2)）（小田原駅にも設置）

出典：新宿ターミナル協議会資料

出典：新宿ターミナル協議会、東京都都市整備局

<事例>交通ターミナルにおける関係主体の連携と施策展開

●交通ターミナルにおける連携事例：神奈川県横浜市（横浜駅）

横浜駅では、駅自由通路の整備に合わせて、行政、鉄道事業者が連携して案内サインの共通化を実施

【課題認識】

- ・2004年のみなとみらい線開業と駅自由通路の整備が行われるが、**駅空間の複雑化に伴い乗換等が複雑化する**

【組織体制】

- ・横浜市都市計画局（のち都市整備局）を中心として、各鉄道事業者のサイン担当者を招集し調整会議を実施

【対象エリア】

- ・東西連絡通路（北通路（新設）、中央通路、南通路（新設））
- ・南北自由通路（新設）

【基本方針】

- ・調整会議に先立つ1995年に、自由通路整備事業を見据え、横浜市とコンサルタントにより「**横浜ターミナル駅案内サイン基本計画**」が策定された
- ・2002年12月に取りまとめられた調整会議報告書で**コモンサインの基本的考え方、グラフィック基準図、サインシステム計画図**などが示された



【具体の取組施策】

- ・公募ボランティアによる調査（平成16年度）も実施して、誘導ルート、色彩、文字の書体、用語、割付のルールなどを統一した**共通スタイルをもったデザインによる案内サインを整備**。
- ・特定の施設の入口や改札等を「ローカルスペース」、共同利用空間を「コモンスペース」として、**コモンスペース内にコモンサイン**を設置。
- ・一般利用者の意見を聴取し、分かりやすい案内内容（「高島屋方面」など）を追加
- ・バリアフリーを考慮した乗り換えルート案内図を作成

【整備費用】

- ・費用については**鉄道事業者が十分に負担**
- ・現在、北通路及び南通路は横浜市都市整備局都市交通課、南北自由通路は鉄道事業者が管理しており、**広告料収入を得て管理費の一部に充てている**



出典：横浜駅通路整備事業の概要、横浜市ホームページ

(4) 民間のまちづくり活動と呼応した歩行者中心の都市空間形成の事例

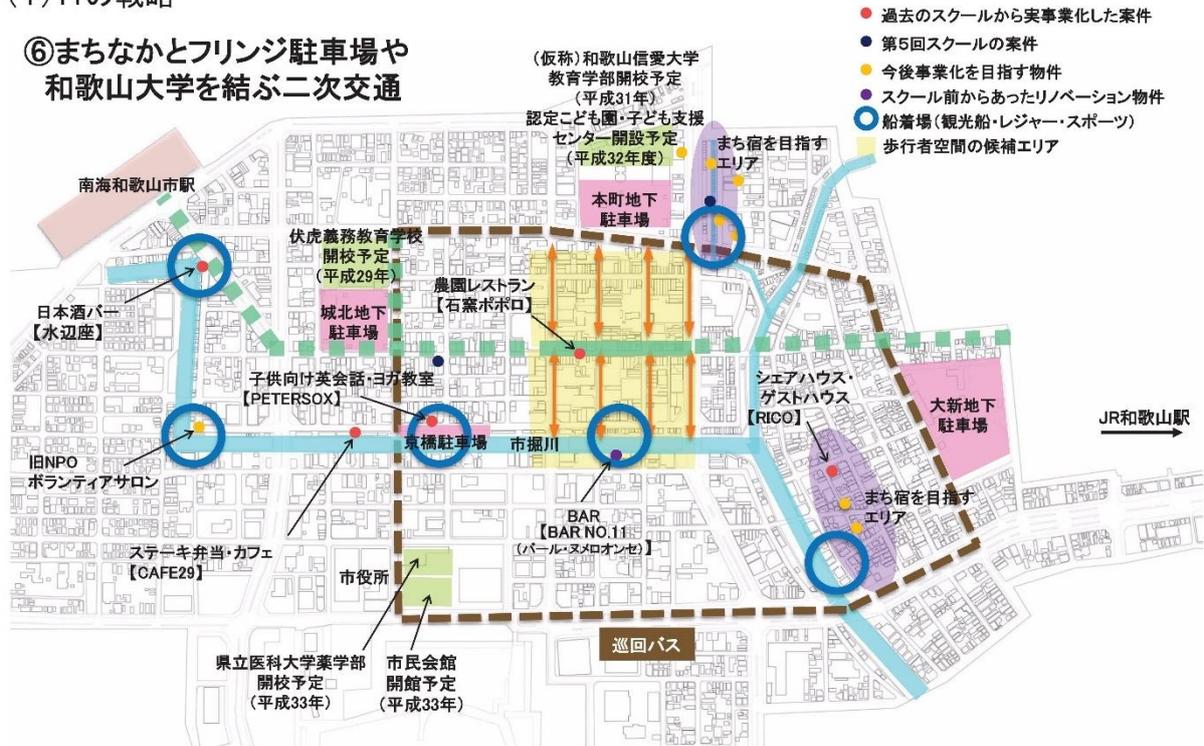
<事例>民間のまちづくり活動と連動した交通施策の位置づけ

●和歌山県和歌山市

リノベーションまちづくりにおいて事業化した案件を踏まえ、それらの取組効果を促進させるための駐車場施策や公共交通施策を検討している。

(1)11の戦略

⑥まちなかとフリンジ駐車場や和歌山大学を結ぶ二次交通



出典：わかやまリノベーション推進指針【本編】～ニュー城下町実現に向けて～（H29.3）、和歌山市

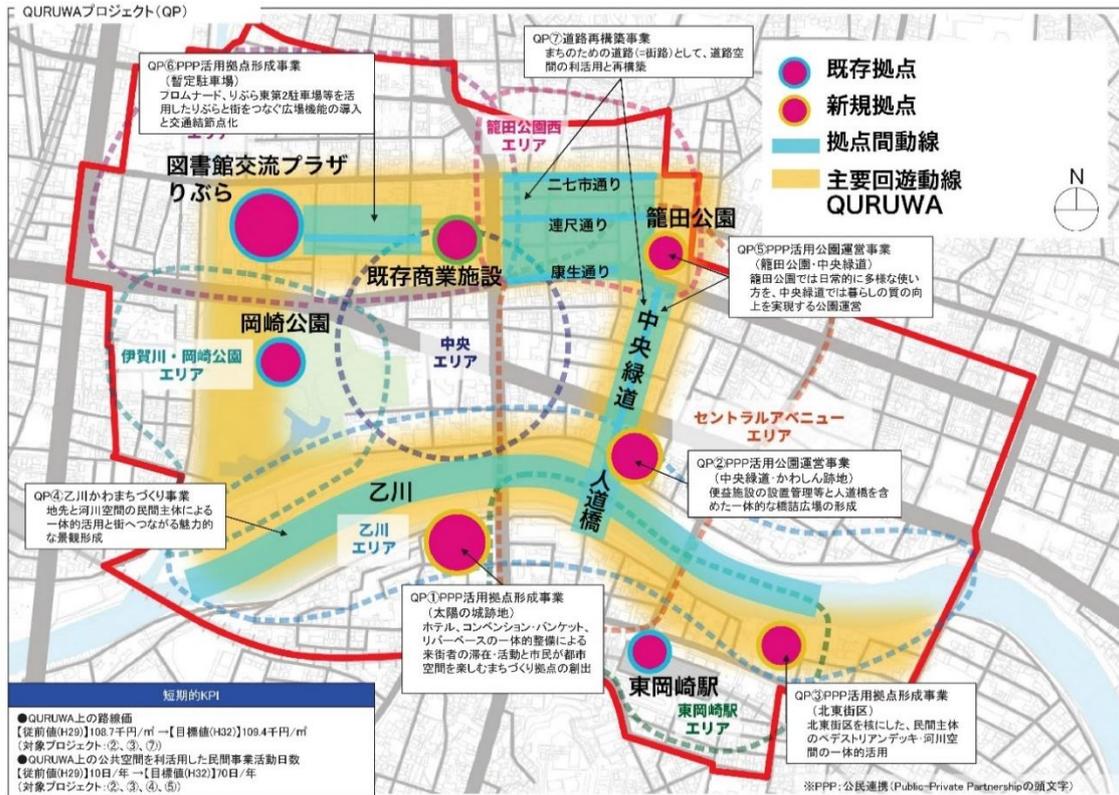
【位置づけられた施策 11の取組を分類】

民間の取組（空間の使い方）	<ul style="list-style-type: none"> ① 都市型産業の振興と質の高い雇用の創出 ② 民間駐車場の農園等への転用 ③ 河川・水辺空間の活用 ④ 水辺周辺の公共不動産の活用
歩行者中心のまちづくりを実現するための交通の取組	<ul style="list-style-type: none"> ⑤ 道路の歩行者空間化 ⑥ まちなかとフリンジ駐車場や和歌山大学を結ぶ二次交通
連携して実施すべき都市計画の取組	<ul style="list-style-type: none"> ⑦ 質の高い教育機会と子育て環境の創出 ⑧ 遊休不動産の住宅転用 ⑨ 新たなファイナンススキームの構築 ⑩ まちなかと周辺エリアをつなぐ新たな観光戦略
その他ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> ⑪ まちなかと周辺エリアのネットワーク化と情報発信

<事例> 民間のまちづくり活動と連動した交通施策の位置づけ

●愛知県岡崎市

官民連携（PPP）によるプロジェクトを中心に位置づけ、さらにそれらの拠点をつなぐ歩行者動線を創出するための道路事業、河川事業を位置づけている。



出典：GURUWA戦略～乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画～（H30.3）、
岡崎市

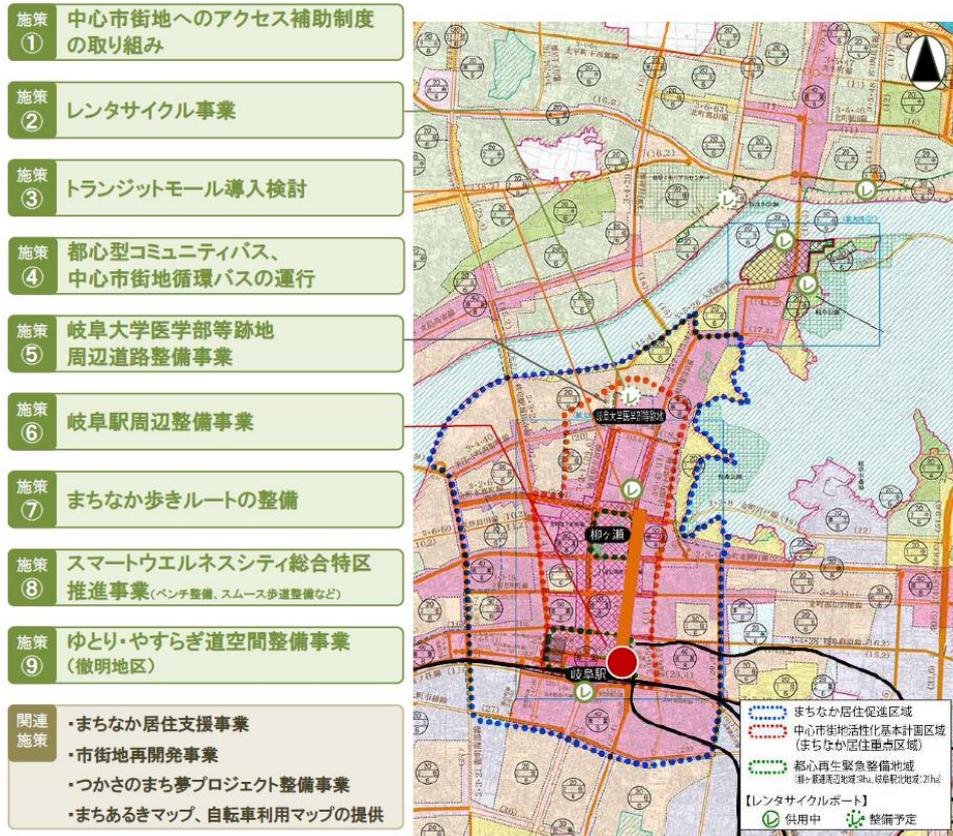
【位置づけられた施策 7つのプロジェクトおよび連携プロジェクトを分類】

民間の取組（空間の使い方）	QP⑥PPP活用拠点形成事業（暫定駐車場） 岡崎公園活用事業、伊賀川河川敷活用事業 総門通り公有財産活用事業
歩行者中心のまちづくりを実現するための交通の取組	QP②PPP活用公園運営事業（中央緑道・かわしん跡地） QP⑤PPP活用公園運営事業（籠田公園・中央緑道） QP⑦道路再構築事業 サイクルシェア事業
連携して実施すべき都市計画の取組	QP①PPP活用拠点形成事業（太陽の城跡地） QP③PPP活用拠点形成事業（北東街区） QP④乙川かわまちづくり事業 サテライトオフィス事業 スマートウェルネスシティ 景観まちづくり 明代広場整備事業、旧六名緑地右岸整備事業 駅ビル・駅前再編事業
その他ソフト施策	プロモーション

＜事例＞都市施策と連携した取組を位置づけ

●岐阜県岐阜市

中心市街地を対象とした取組に対して、まちなか居住支援、市街地再開発事業等を関連施策として設定している。



出典：岐阜市総合交通戦略（H26.3）、岐阜市

【位置づけられた施策 「中心市街地活性化と都市の再構築（リノベーション）に向けた交通体系の確立」に位置づけられた取組を分類】

民間の取組（空間の使い方）	中心市街地へのアクセス補助制度の取り組み
歩行者中心のまちづくりを実現するための交通の取組	レンタサイクル事業 トランジットモール導入検討 都心型コミュニティバス、中心市街地循環バスの運行 まちなか歩きルートの整備 スマートウェルネスシティ総合特区推進事業（ベンチ整備、スムーズ歩道整備など） ゆとり・やすらぎ道空間整備事業（徹明地区） まちあるきマップ、自転車利用マップの提供
連携して実施すべき都市計画の取組	岐阜大学医学部等跡地周辺道路整備事業 岐阜駅周辺整備事業 まちなか居住支援事業 市街地再開発事業 つかさのまち夢プロジェクト整備事業

<事例> 都心部の賑わい創出を目的としたパッケージ施策を位置づけ

● 静岡県静岡市

静岡都心部の「つどう」、「めぐる」を目的としたパッケージ施策を位置づけている。自動車施策と歩行者施策、駐車場施策等、総合的な取組となっている。

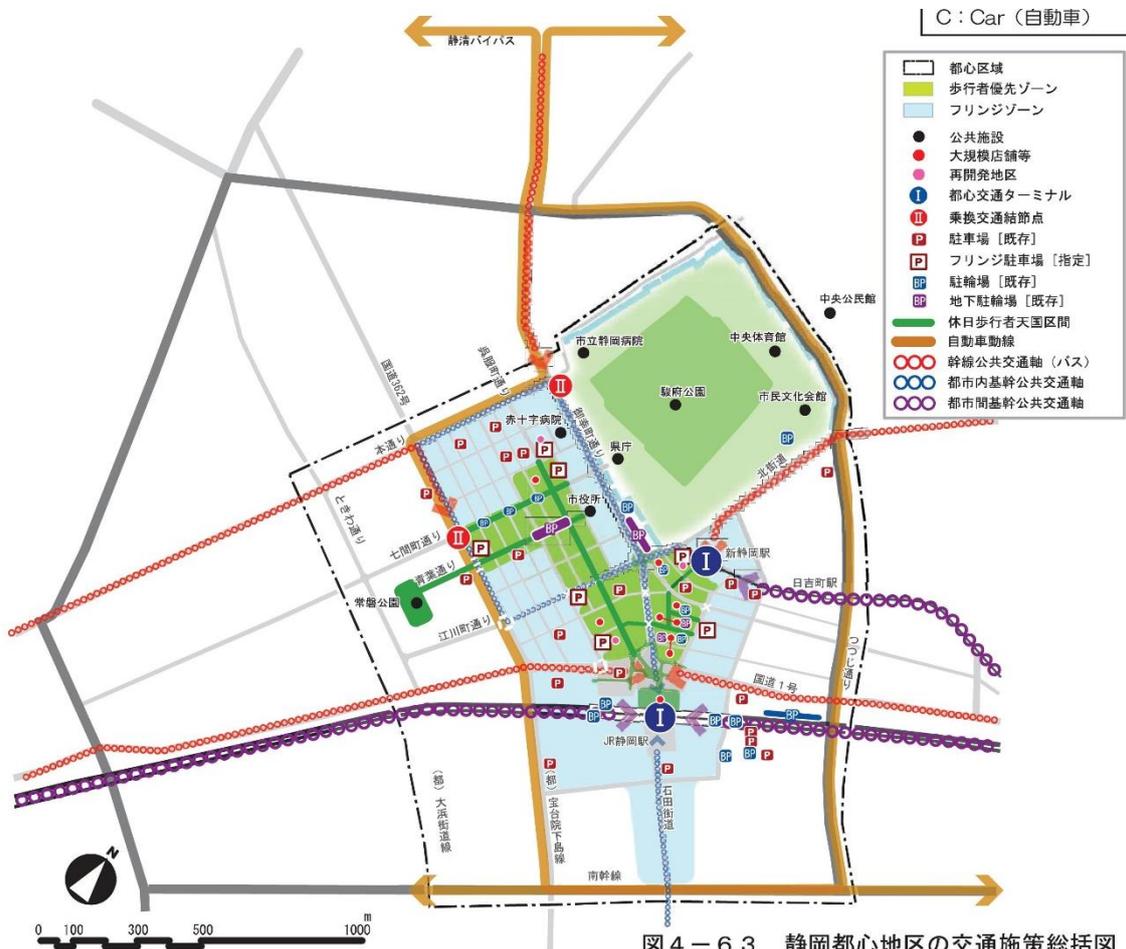


図 4-63 静岡都心地区の交通施策総括図

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略（H22.9）、静岡市

【位置づけられた施策 静岡都心地区の交通施策に位置づけられた取組を分類】

民間の取組（空間の使い方）	滞留空間の創出・休憩施設の設置 歩行者優先ゾーンの構築
歩行者中心のまちづくりを実現するための交通の取組	通過・流入交通の抑制、フリンジ駐車場への誘導 荷捌き車両への適正な対応、歩行者ネットワークの充実 自転車の安全な通行の確保、自転車駐輪体系の見直し 公共交通と連携した自転車利用促進策 都心内回遊を支える公共交通ネットワークの構築 交通結節機能の強化

<事例> 先導的な都市交通施策による効果発現事例

●各都市において経済的な価値向上により評価されている取組

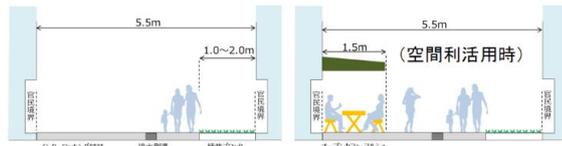
福岡県北九州市 小倉北区魚町サンロード

消費が増える・人が楽しむ・店が増える



取組のポイント

魚町サンロード お商店街は老朽化したアーケードの撤去を契機にまちの方向性を話し合い、「歩いて楽しい公園のような通り」を目指してワークショップを開催。まちづくり会社を設立。
まちづくり会社がオープンカフェ等の収益を収集し、余剰金を魚町サンロード 商店街に協賛することでアーケード撤去費の返済金の一部としている。



⇒ 行政サイドの整備事業を契機とした、民間の取組

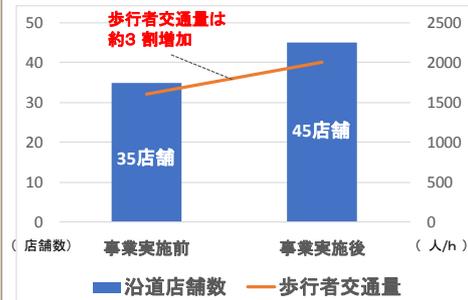
効果

【沿道店舗数等】

- ・ 事業実施前(アーケード撤去前) 35店舗 ⇒ 事業実施後 45店舗
- ・ 夜市の収益(H28年 約200万円/月、1店舗あたり3~5万/日)

【歩行者交通量】

- ・ 沿道の歩行者交通量の増加(事業実施前と比較して約3割増加)
(約1,600人 ⇒ 約2,000人)



出典：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集をもとに作成

愛媛県松山市 松山ロープウェイ街

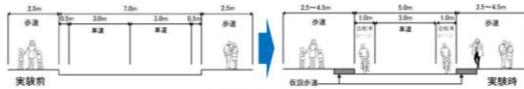
人が住む・人が訪れる・人が楽しむ・店が増える



取組のポイント

- ・ 車道を2車線から1車線へと減少させることで歩道の拡幅と自転車レーンの設置を行い、道路空間の再配分を実施。
- ・ 社会実験による合意形成を促進
- ・ 街路整備だけでなく沿道の自主的なまちづくり協定とデザインガイドラインを締結し、官民が連携したまちづくりを推進

【断面図】



⇒ 歩行者のための道路空間の整備と道路空間の活用



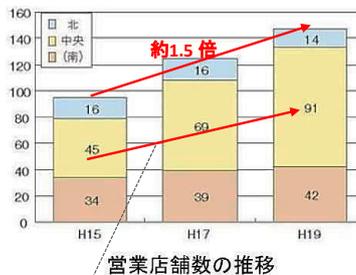
効果

【沿道の営業店舗数】

- ・ 営業店舗数が、95店舗から147店舗に増加し、整備前に比べて約1.5倍になった。
- ・ 中央に位置する商店街では、営業店舗数が45店舗から91店舗に増加し、整備前に比べて倍増。

【地価上昇率】

- ・ 整備後、全国でもトップクラスの地価上昇率(12.6%)を実現(全国平均2.3%、地方都市平均2.8%)



中央の商店街では、店舗数が倍増

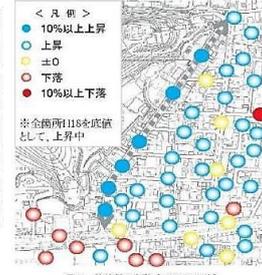


図5 路価の変動 [H20/H16 比]

路線価の変動

出典：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集をもとに作成

岡山県岡山市 県庁通り・西川緑道公園筋

人が防れる・消費が増える・人が楽しむ



効果

【来客数・店舗売上】

・沿道事業者へのアンケートで、来客・売上も約3割が増加と回答。

【歩行者数】

・沿道事業者へのアンケートで、5割以上が周辺の人通りが増えたと回答。

取組のポイント

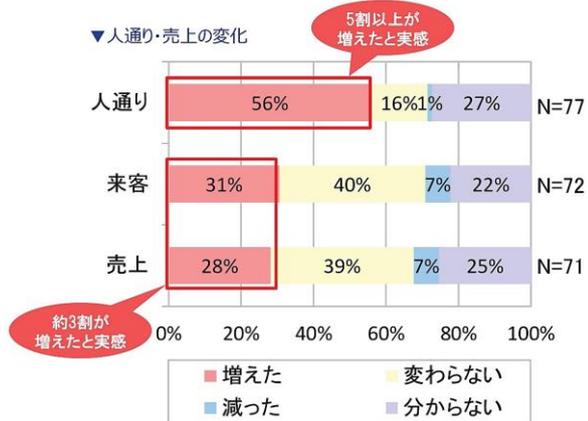
安全快適で「歩きたくなる」道路空間を創り出すため、車道を1車線化（現状2車線一方通行）し、自転車走行空間を設けた。

歩いて楽しい魅力ある通りを整備することで、拡張した歩道空間の有効活用など歩きやすい空間、滞留しやすい空間、楽しい空間とすることを旨す。

⇒回遊性向上のための社会実験

【沿道事業者へのアンケート結果】

▼人通り・売上の変化



出典：県庁通り・西川緑道公園筋回遊性向上社会実験（岡山市ホームページ）をもとに作成