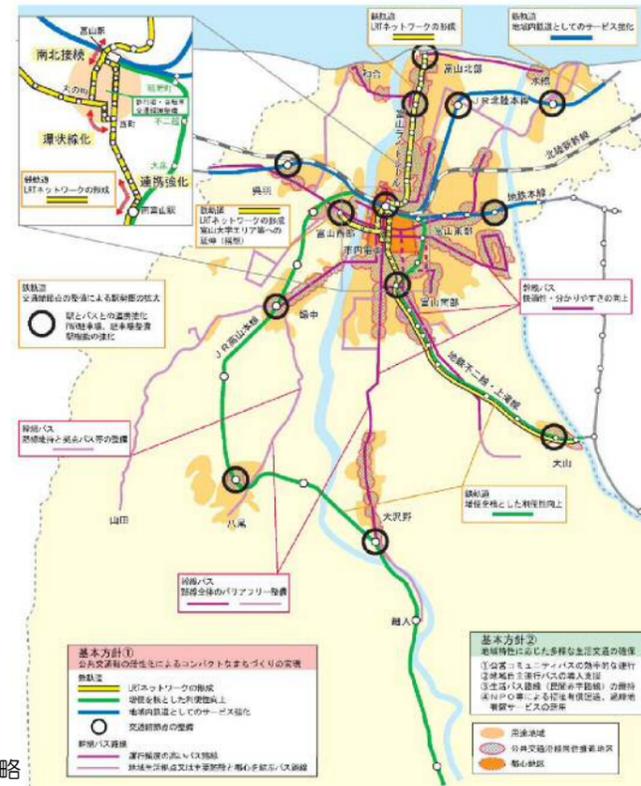


他都市の交通戦略等の策定概要

1.富山市総合交通戦略(H19～28)

- 公共交通は人口や都市機能が集積する徒歩圏（お団子）をつなぐ軸（串）の役割を担うものとしており、以下の2つの基本方針を掲げ、コンパクトなまちづくりを目指している。
- 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現にあたり、LRT^{※1}ネットワークの形成が位置付けられている。

基本方針1：公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現
 基本方針2：地域特性に応じた多様な生活交通の確保

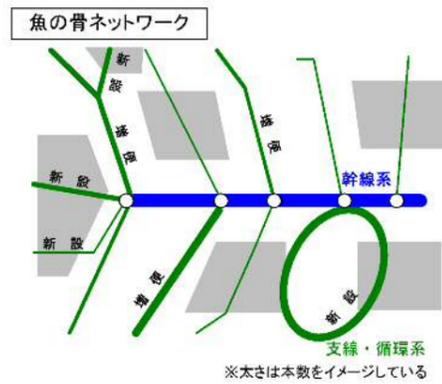


資料：富山市総合交通戦略

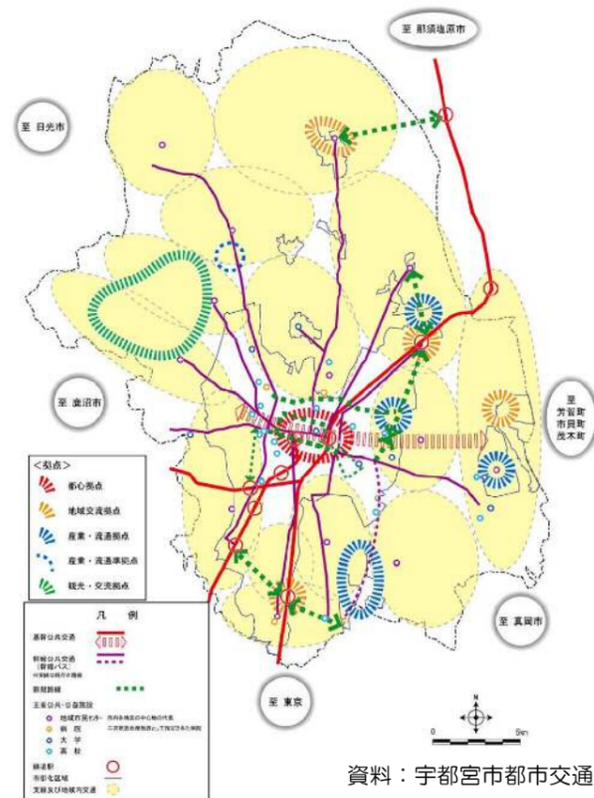
富山市総合交通戦略構想図

2.宇都宮市都市交通戦略(H24～30)

- ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指し、それを支える公共交通ネットワークとして、「基幹・幹線公共交通ネットワークの構築」と「基幹・幹線公共交通ネットワークを補完する公共交通の整備」が掲げられ、輸送効率に対応した幹線と支線からなる公共交通システム「魚の骨ネットワーク」への転換を図るものとされている。
- 東西の基幹公共交通については、LRT^{※1}の導入に向けて、調査・検討が進められている。



資料：宇都宮市都市交通戦略



資料：宇都宮市都市交通戦略

目標とする将来公共交通ネットワーク

3.姫路市総合交通計画(H21～32)

- 「姫路都心の交通環境の改善」と「地域と姫路都心の連携強化」が計画の方向性となっており、ネットワーク形成の考え方は、地域の拠点と姫路駅及び市街地における地域の拠点相互を結ぶ公共交通を「骨格となる将来の公共交通ネットワーク」と定義され、以下の3つの基本方針を掲げ、徒歩と公共交通で気軽に動け、公共交通と自動車と調和のとれたコンパクトなまちづくりを目指している。
- 姫路駅北駅前広場は、平成27年4月よりトランジットモール^{※2}化されている。

【基本方針】

- 都心・中心市街地は、自動車を抑制し、徒歩と公共交通を中心として、快適に動けるまちをめざす。
- 市街地は、公共交通と自動車が調和し、公共交通がもっと身近に利用できるまちづくりをめざす。
- 郊外部は、自動車を主体としながらも、地域特性を踏まえたきめ細かいサービスの導入により、公共交通がより活用されるまちづくりをめざす。



資料：姫路市総合交通計画

骨格となる将来の公共交通ネットワーク



資料：日経コンストラクション 2015年5月25日号

トランジットモール^{※2}化された姫路駅北駅前広場

※1 LRT：「Light Rail Transit」の略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を持つ次世代の軌道系交通システム。

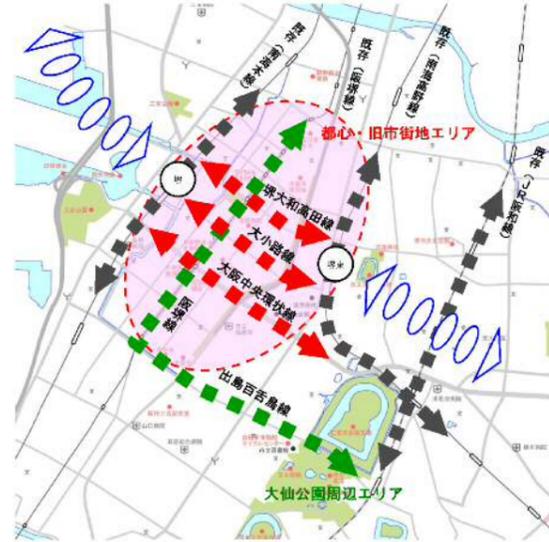
※2 トランジットモール：中心市街地やメインストリートなどの商店街を、歩行空間（モール）として整備するとともに、自動車の通行を制限してバスや路面電車など公共交通（トランジット）だけを通行させる安全で快適な歩行空間。

4.堺市総合都市交通計画(H24～32)

- 以下の都心交通施策の展開イメージに基づき、右図の都心ネットワークのイメージでは、都心へのアクセス性と都心内の回遊性を高める公共交通ネットワークを強化するものとされている。
- そのうち、路面公共交通による東西方向の交通機能強化が掲げられ、LRT、BRT^{※3}、バスの高度化の詳細な検討を実施するものとされている。

【都心交通施策の展開イメージ】

- 域内外の移動を支える交通機能の強化
- 人と環境にやさしい移動環境の形成
- 過度に自動車へ依存しないまちへの転換
- まちづくりと連携した移動の見える化



資料：堺市総合都市交通計画について
都心ネットワークのイメージ

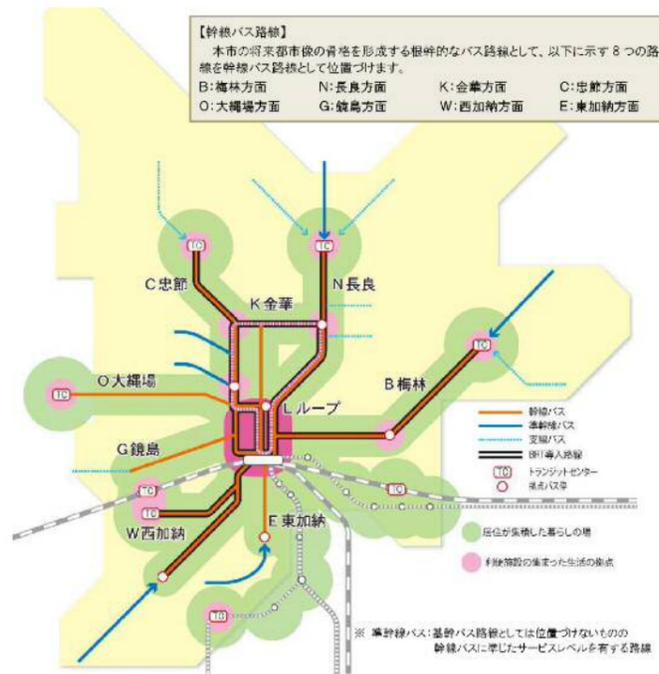
5.岐阜市総合交通戦略(H26～30)

- 目指す将来都市イメージは、自動車に依存しなくとも、歩いて出かけられるコンパクトなまちを創り上げていくこととされている。
- 交通政策の方向性が以下のとおり3つ掲げられ、その中でも利便性の高い公共交通軸の構築については、右図に示されるとおり、BRTを導入することが示され、現在、岐阜駅の北側の区間で運行がなされている。

方向性1：都市の基軸となる公共交通軸の形成により利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

方向性2：徒歩、自転車を基本的な交通手段とし、歩行・自転車走行環境の向上を図る。

方向性3：まちづくりと連携した、道路空間の活用を重視した道路整備を目指す。



資料：岐阜総合交通戦略

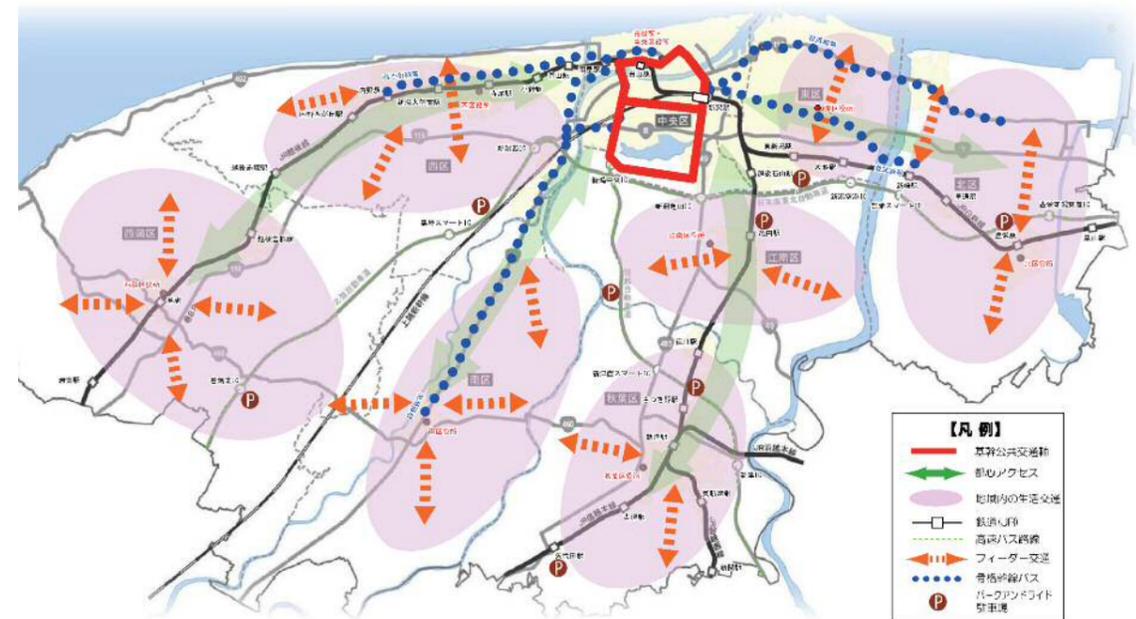
将来の公共交通ネットワークと
集約型都市構造の形成イメージ

6.にいがた交通戦略プラン(H20～29)

- 目指す都市の姿は、田園に囲まれた多核連携型都市とされ、公共交通施策展開について、以下のとおり3つの視点が掲げられ、目指す公共交通ネットワークとして、下図のとおり地域間連携の強化が位置付けられている。
- 基幹公共交通軸として、都心部ではBRT^{※3}の導入が計画されており、平成27年度からの運行開始が予定されている。

【基本方針】

- ・都心アクセスの強化
- ・生活交通の確保維持・強化
- ・都心部での移動円滑化



目指す公共交通ネットワーク
交通体系の充実による地域間連携の強化

資料：にいがた交通戦略プラン

※3 BRT：「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入などの走行空間の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、接続バスなどの車両の高度化とあわせて、利便性と快適性を高めた次世代のバスシステム。