

～ツインシティの都市づくり～  
行政と企業・団体との研究会

# 環境共生型新交通システムの構築の研究

## 報告書概要

平成15年3月

神奈川県  
石川島播磨重工業株式会社  
(株)都市計画設計研究所  
鹿島建設株式会社

# 1 . 研究のあらまし

## 1-1 . 研究の目的

本研究は、ツインシティにおける環境共生型新交通システムの構築について検討し、次の三点について提案することを目的とします。

### 新交通システム導入のあり方の提言

本研究で提案する新交通システムは、居住者や来街者にとっての交通生活が、車のみに依存するのではなく、「歩くことを人の移動行動の中心においた生活」として確立できるようにする新しい視点に立った「歩行支援システム」を提案します。

### 都市づくりと一体の新交通システムの施設整備案の提案

研究にあたっては、ツインシティの都市づくりと一体となった交通施設の整備、多様な交通手段相互の連携や新たな技術活用方策について、ハード・ソフトの両面から検討・提案を行います。

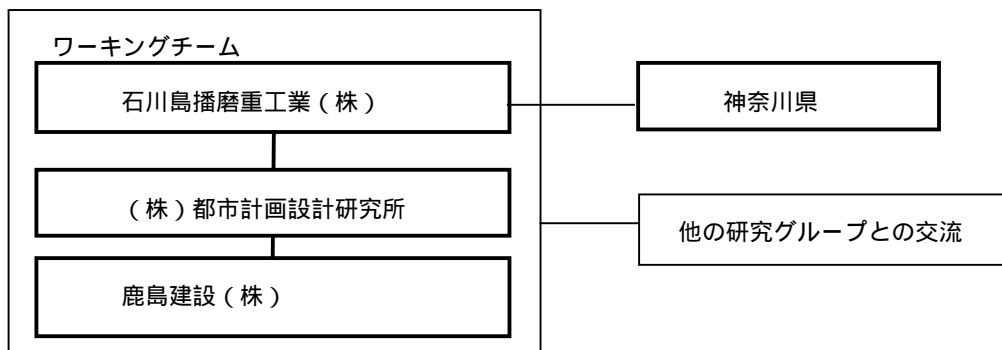
### 実現可能性の提案

新しい交通システムの提案を具体化していく研究も求められるため、適切な官民協調型の事業方策として例えばPFI事業などの手法も対象にした実現化に向けた方策の検討です。

## 1-2 . 具体的な研究項目

歩行支援システム形成の背景の整理  
ツインシティにおける歩行支援型新交通システム導入の考え方  
歩行支援型新交通システムの構築  
相模川横断橋計画  
地区内まち空間整備の計画  
実現可能性の検討

## 1-3 . 研究体制



## 1-4 . 研究の経過

平成13年度：現地視察等から課題整理を経て、歩行支援システム研究の方向性検討  
平成14年度：技術的経済的な検討、実現性等の検討を経て、研究のまとめ

## 2 歩行支援型新交通システムの考え方

### 2 - 1 視点の整理

#### 1) 「歩行支援システム」形成の背景

##### (1) 「歩くこと」の社会的ニーズ

###### 歩け歩け運動

- ・ 今から40年前の高度成長期、都市の環境変化や暮らしの急激な変化によって、都市生活者の歩く機会が失われていくことに警鐘を鳴らしたのは東京オリンピックの頃で、全国的に「歩け歩け運動」として取り組まれたことが契機とみなせます。

###### 歩くこと=ウォーキングへのニーズ

- ・ 「歩くこと」は、日常的な市民スポーツとしても定着し、「体力・スポーツに関する世論調査」(平成12年総理府)では、「この1年間に行った運動・スポーツの種目」では「ウォーキング(歩け歩け運動、散歩など)が34%で一位と、負荷の大きくない誰にも楽しめる運動との評価が高いのです。

###### 健康願望

- ・ 「健康で明るく暮らしたい」という人々の健康願望を実現するために、「歩くこと」が手軽で行いやすい健康管理「術」のひとつになっています。

##### (2) 行政やまちづくりへの取り組み

###### 「歩いて暮らせる街づくり」

- ・ 平成11年小渕内閣の経済対策閣僚会議において経済新生対策「歩いて暮らせる街づくり」が位置づけられ、政府の施策として行われています。

###### 街づくりに「歩くこと」を徹底化

- ・ コロラド州の学園都市、ボ - ルダ - 市では1980年に、全米に呼びかけて歩行者会議を開催し、みずから「歩行者の街」を宣言しています。

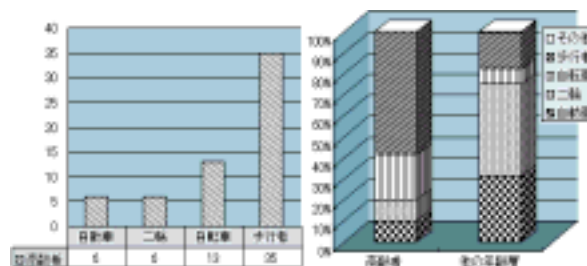
###### 歩行空間の視点

- ・ 英国では歩行権「The Right of Way」としての市民権利として確立しているといわれています。

##### (3) 安全な歩行者環境に向けて

- ・ 高齢者人口が増大していくと、高齢者の交通事故数も増えていきます。高齢者には快適ではない交通環境状況を呈しています。

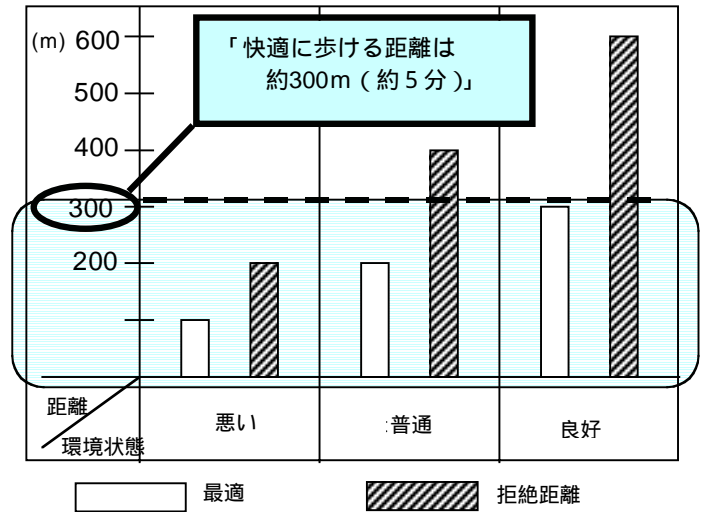
#### 高齢者死亡事故の特徴 歩行者事故が6



## 2) 「歩くこと」と短距離輸送システム

### a. 歩行の時間・距離を感じさせない時間、距離の目安

図に示したのは、人が歩くことを抵抗なく行える距離の目安で、約300m、時間にして約5分と示されています。すなわち「苦にならない」距離といえそうです。



図：歩行の拒絶距離・最適距離

出典：ガブリエル・ブラドン（1973年国際交通シンポジウム）

### b. 移動交通手段選択の「空白領域」の存在

既往の交通手段では輸送量と移動距離をカバーできない領域があります。図で「空白領域」として示したところです。多くの人を運ぶ動く歩道とモノレールの間、個別的な自転車とマス輸送のバスとの間など、個的でありながら多くを輸送できる、そのような交通手段がないのです。

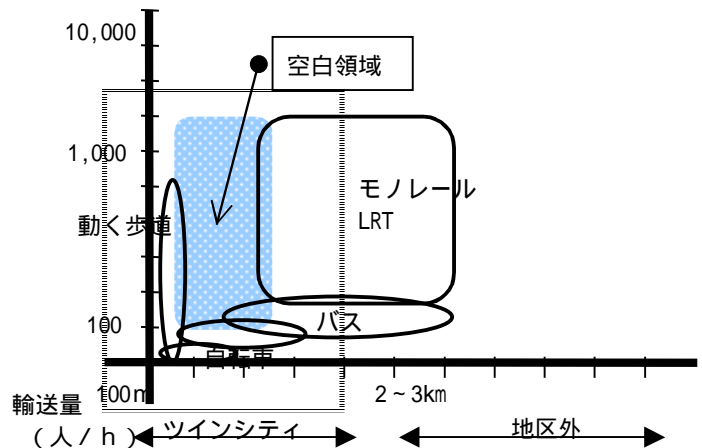


図 - 交通手段選択の空白領域

## 3) ツインシティの空間条件

### a. ツインシティの空間距離

ツインシティを距離で捉えてみると、東西2地区はそれぞれ長辺でも約2キロ程度、相模川を挟んで東西の距離も約3キロです。ツインシティは、都市というほどに大きなものではなく、地区内を移動するにも車では近すぎるのです。

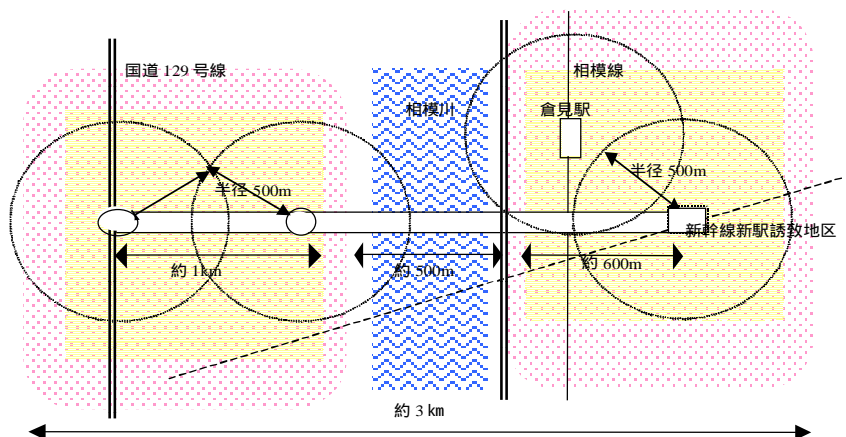


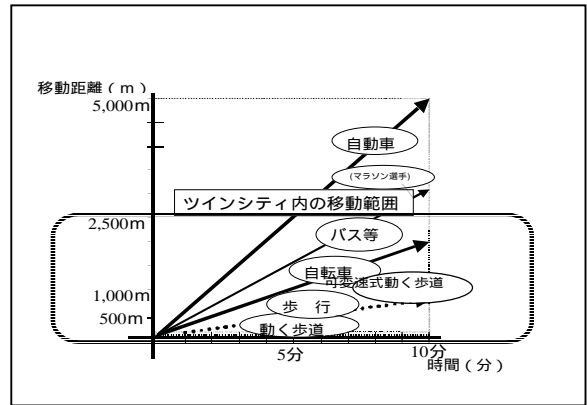
図 - ツインシティ地区の主要地点間距離

b. 交通手段別の移動できる距離

次に交通手段別の移動距離を見ます。

右図は横軸に時間、縦軸に移動距離を示し、斜め線は交通手段別のスピードを示したものです。ツインシティの地区内を移動する交通手段として、バスや自転車、動く歩道など、比較的「歩くスピード」に近い手段が地区内には適当であると考えられます。

図 - 交通手段別の移動距離とツインシティ区域



4) これからの公共交通サービスシステムのあり方

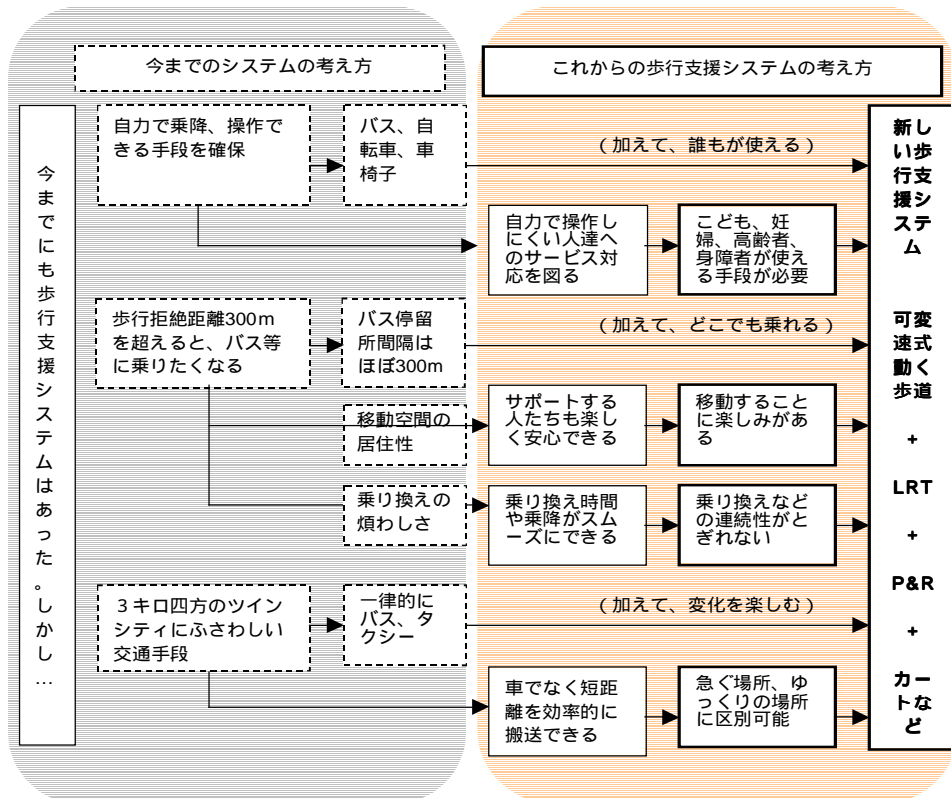
従来の視点からはバス、タクシー、車椅子、自転車という交通手段が、歩行支援システムということになります。

しかし、既にみたように移動手段選択において「空白距離」が存在したように、必ずしも上記の手段だけでは十分ではありません。

これからの歩行支援システム形成においては、今までの考え方にいくつかの視点を加えた説明が必要になります。従来の考え方では不十分であった人たち、例えばハンディキャップを有する人たちへの手段は適切か？歩行距離300m程度を限界とする歩行特性に考慮した「短距離輸送システム」が充分であったか？など、従来の歩行支援システムではカバーできなかった要素をキチンとカバーできる分野の確立が必要です。その流れを図に示しました。

したがって、従来の「歩行支援システム」に、図の右側に示すように、「可変式動く歩道」、「LRT」、「パーク&ライド」、「カート」などの手段を加えたいと考えます。

図 - これからの歩行支援システム形成の視点



## 2 - 2 基本理念

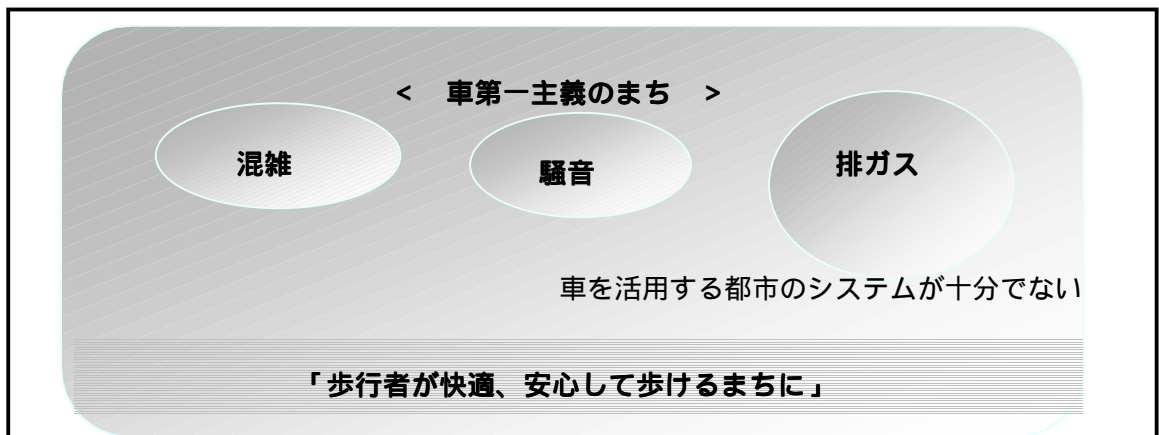
### 歩くこと中心の都市づくり：「ウォーキングダイナミクス」

「歩くことを人の移動行動の中心においた都市づくり」とは、従来の車第一主義から脱却し、環境にやさしいまちづくりを進めるという考えに立っています。そのことを都市づくりの考え方の中心に置き、ツインシティ建設の重要な理念としていこうという意味を込めて、ここに「ウォーキングダイナミクス」と呼称しました。また、「歩くこと」それ自身においても人々の心身を育む基礎となり、新しい時代のライフスタイル創造につながっていくという考えにも立っており、「歩くことから始まる都市づくり」をめざしています。

#### a. 歩くことは環境にやさしい

私たちは車がなくては生活できません。しかし、いつのまにかそのことを第一に考えることによって、道路混雑、騒音、排ガスなど、車社会からの弊害ばかりが目につきます。これは、車が悪いのではなく、車を活用する都市のシステムが十分でないからです。まず、ここからの脱却を目指したいと考えます。

図 - 「車第一主義のまち」からの脱却



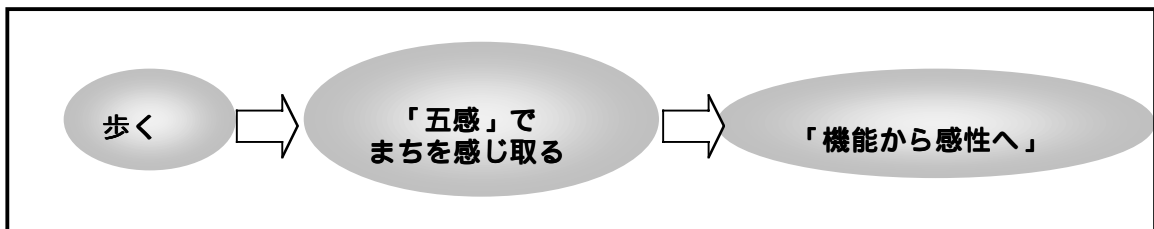
また、近年では本研究で提案するように「歩くこと」を重視した都市づくりを実践する先進都市も見ることができます。本研究が参考とした先進都市は、米国：オレゴン州ポートランド、同州ユージーンなどです。これらの諸都市では自家用車の代替交通手段として、公共交通機関、ウォーキング、ランニング、そして自転車が挙げられ、利用されています。特にポートランドは、「歩く」都市として企画・設計されているといわれています。

さらに、我が国においても平成11年「経済新生対策」（閣僚会議決定）において「歩いて暮らせる街づくり」が位置づけられ、「生活の諸機能がコンパクトに集合した街づくり」「安全・快適で歩いて楽しいバリアフリーの街づくり」など「歩くこと」と街づくりを連携した試みが開始され、「歩く」が時代のキーワードともなっています。

## b. 歩くことが心身を育むベースとなる都市へ（新しいライフスタイルの創造）

次に、原点に立ち返って、歩くことについて考え直してみましょう。歩くことは、街を自然環境のなかを歩くことです。体の全神経、つまり五感を働かせます。見て、聞いて、触れて、嗅いで、味わえることを都市や自然とのふれあいの中で多く体験できるようにすることです。そのことが、私たちの生活をもっと感性豊かなものにしていくと思います。

図 - 「歩く」は五感・感性を育む



さらには、人間的な五感への働きかけや感性的な体験を育むことは、今までの機能一辺倒の視点からつくられてきた都市施設整備に対しても新しい視点を提供しています。まさに人間的な都市施設の効用が求められているのです。

ツインシティで提案する「歩くこと」の都市づくりは、単に歩行空間の整備や機能的な交通システムの確立という面ばかりではなく、物理的な空間が位置する場 - 川、河川敷、街などの歩ける空間すべて - に生活する人々の精神的な支えにもなる「風景」を慈しみ、直に自然環境と触れあっていくということにつながっていく基本的で極めて具体的なライフスタイルを創り出そうというものです。

したがって、「歩くこと」の都市づくりは、今までの都市インフラの考え方を大きく変えていくことにつながるものと考えています。



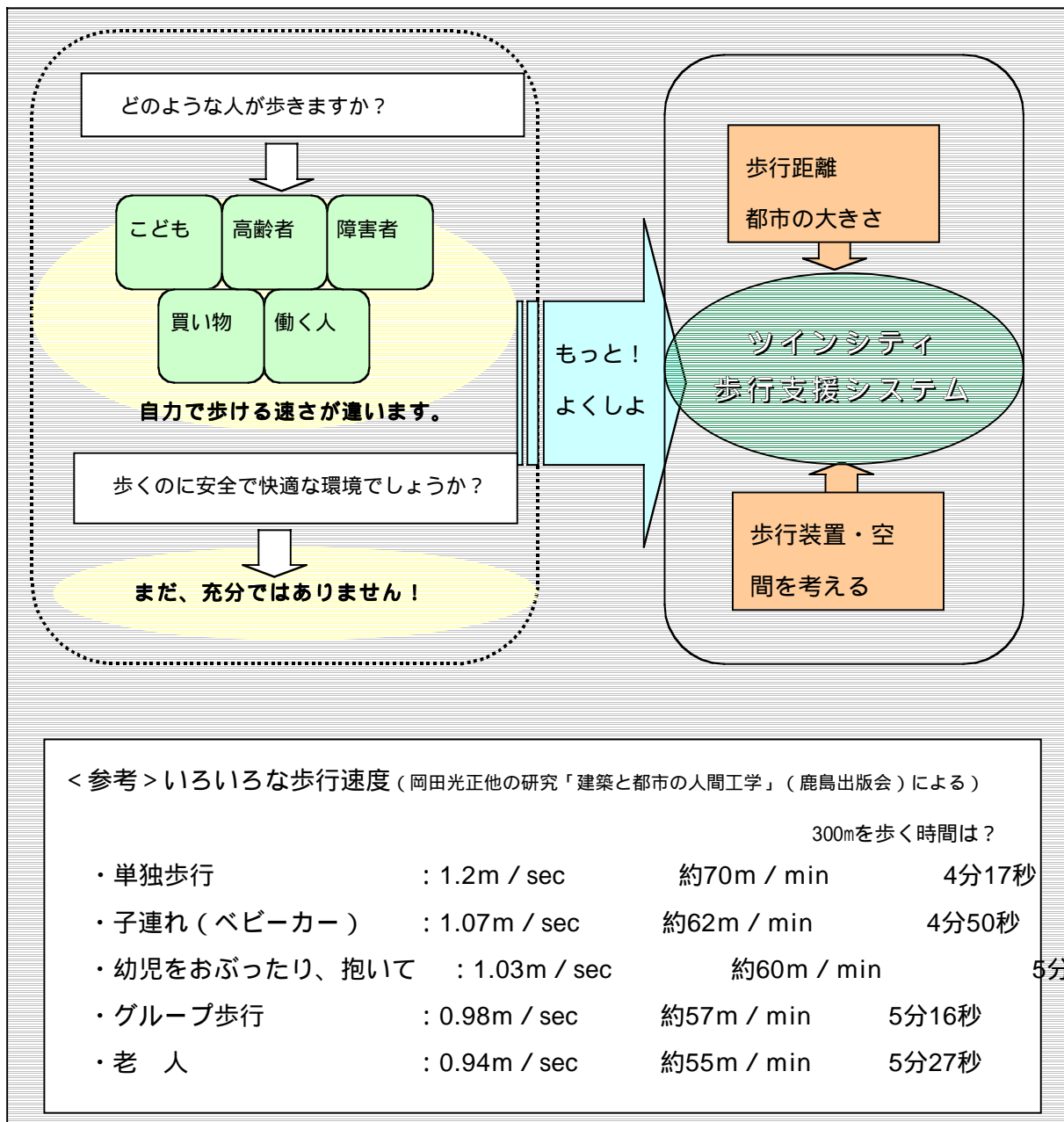
### <川と福祉>：富山他で川沿い歩きが“医療”に重要

- ・ ツインシティは相模川を地区内に内包しています。相模川を生かすことも「歩く」コンセプトの都市づくりには欠かせないことです。
- ・ 当地区とよく似た立地条件の富山県富山市の「富山赤十字病院」では、病院建設に際して「神通川のそばという立地条件を生かした施設の設計」を行い、河川管理者である建設省や富山市などの関係機関と一緒に「川がもつ“医療”機能」に着目した堤防河川敷の整備を行っています。
- ・ 具体的には病院から自由に河川へ連絡する歩道橋の整備、川の景観を生かした「人にやさしい病院」の標榜など川がもつ“癒し”の機能を再認識し、患者らの運動療法として散歩、ひなたぼっこ、その後の測定など医学的な療法を行い、従来の河川整備が沿川利用 - しかも精神的、医療的な面まで取り込む - と一体となって進めている好例です。
- ・ 同川は平成10年「かたち（象）といろ（彩）といのちの響きあう川づくり賞」を受賞。（なお、このような「川と福祉」という視点で川環境を福祉面に生かしていく様々な試みが全国的に行われています）



< 「歩くこと」の定義 >

本研究の重要なテーマ、「歩くこと」について、システムという観点から、整理しておきます。「歩く人」はいろんな人たちの「歩き」があります。それぞれに自力で歩ける速さ（下表）も違うし、歩き方も違います。そのような個々人が歩く環境は、安全、快適でしょうか。まだ、十分とはいえません。そこでもっと、よくしよう、歩く人の視点に立った都市づくりをしよう、がこの研究のテーマです。それを、いろんな歩き方ができる空間や、いろんな歩行を支える装置が使える、そんな歩行を支援するというを大事に考えていこうとしています。つまり、「歩行支援システム」をキチンとつくりよう、ということです。これが、本研究で扱う「歩くこと」です。





### 3 . 歩行支援型新交通システムの提案

「歩くこと」を中心とする新交通システムを地区内に導入するための基本ネットワークの考え方は、以下に示す「軸」と「拠点」によって構成されるものと考えます。

(1) ツインシティ全体は、広域に連絡する「南北交通軸」、東西2地区を結合する「東西交通軸」の東西南北2軸による交通軸ネットワークとして考える。

(2) 交通軸には、地区内の交通上の重要な役割を担う「結節点」を設ける。

(3) 地区内全域において「歩く」システム形成の徹底化を図るため、「歩くシステム」によるまちづくりを「まち空間」として整備する。

#### 3 - 1 施設整備計画の検討

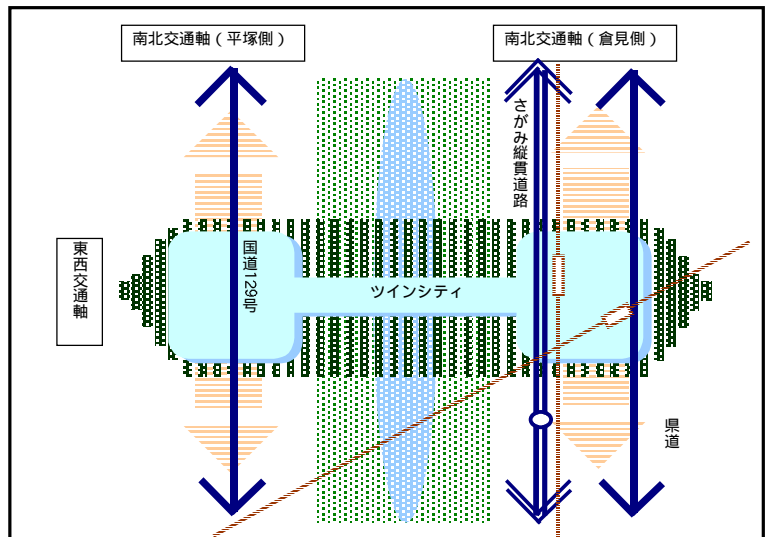
##### 1 ) 交通軸ネットワークの考え方

##### (1) 東西南北2軸による「交通軸」

- ・ 南北交通軸：
  - (平塚側)：国道129号を中心とする南北軸
  - (倉見側)：さがみ縦貫道及び県道を中心とする南北軸
- ・ 東西交通軸：
  - 相模川横断橋によって2地区の一体化を図る。「歩くこと」の都市づくり理念から本提案では歩行者系利用(トランジットモール)を主に考えたい。( )

なお、横断橋を歩行者系とする場合には、将来、隣接して複数の渡河橋設置の検討も必要と考える。

図 - 東西南北2軸の交通軸

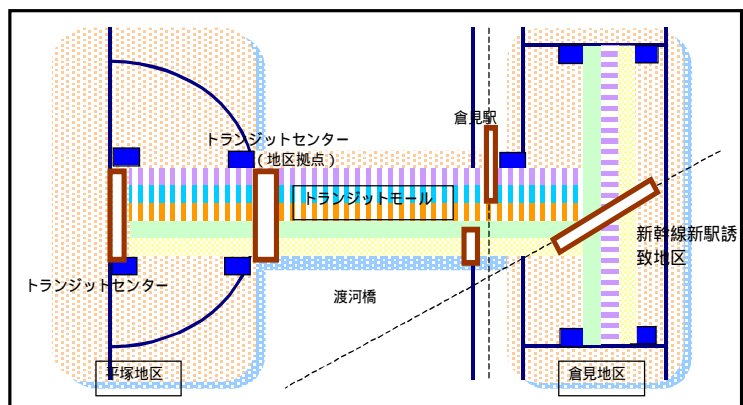


トランジットモールの整備  
ツインシティ東西を結ぶ歩行者動線の骨格、トランジットモールの整備が望まれます。

トランジットモールに導入する交通手段は、短期的にはシャトルバスとし、長期的にはLRTの導入を想定します。

また、歩行者移動をよりスムーズに導いていく「可変式動く歩道」を平塚地区、新幹線新駅誘致地区と倉見駅、渡河橋の各トランジットモールに導入し、随時乗降可能を図ることとします。

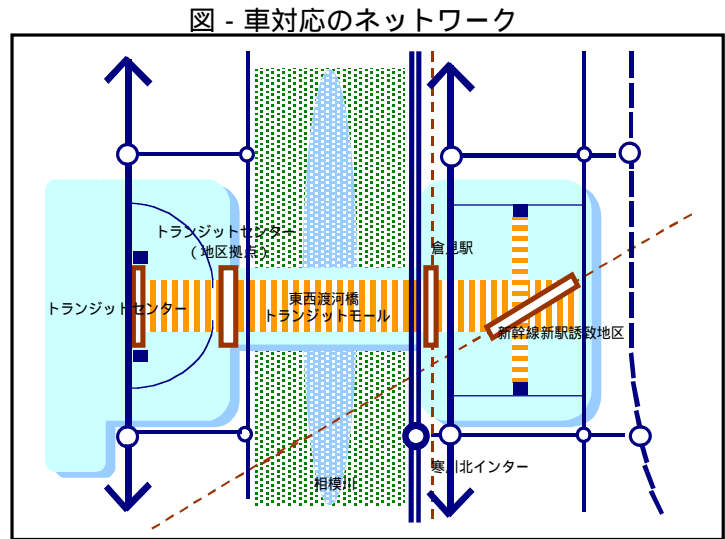
図 - トランジットモールの配置





### (3) 新たな車対応のネットワーク整備

- ・ 区内を歩くこと中心のネットワークとした場合の「車対応のネットワーク」は下図のようになります。
- ・ また、将来的な構想として、「歩くこと」のエリアとした都市づくりを推進するには、区内には通過交通を入れずともサービス可能とするアクセス道路を地区外渡河橋として整備することを今後検討していくこととします。



### 2) 結節点形成の考え方

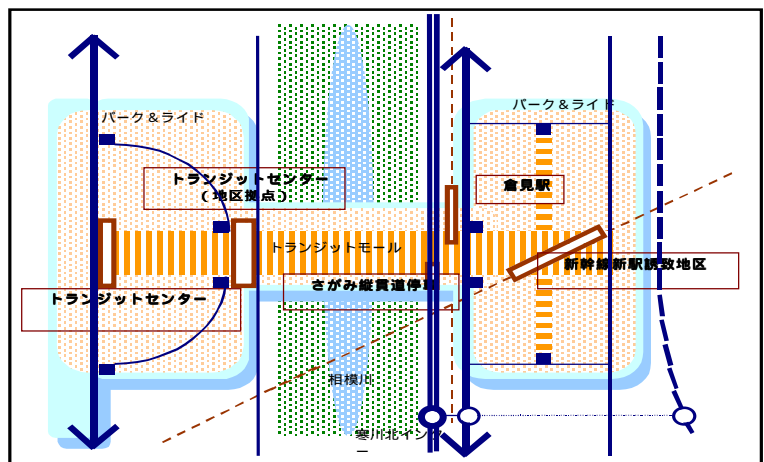
ツインシティが広域的な役割を担うには、東西南北の交通軸において広域交通を区内に導入する機能が必要です。その部分を「結節点」とし、トランジットセンターと称し、東西軸のトランジットモールに設けます。なお、ここでの歩行者系交通にはシャトルバスあるいはLRTなどを含むものとします。

- ・ 南北軸結節点：トランジットセンター（国道129号からのアクセス）  
さがみ縦貫道路（首都圏内車流動からの人のアクセス）  
相模線倉見駅（県内中央エリアからの人流の受け止め）
- ・ 東西軸結節点：新幹線新駅誘致地区（東海道方面、全国ネットの人流受け止め）  
トランジットセンター（周辺集落等、南北方向からのアクセス）

表 - 結節点整備の概要

結節点	位置	結節点機能	連携するシステム
トランジットセンター	国道129号	車 歩行、バス等乗り換え 広域から区内パーキング利用 新幹線利用の玄関口	トランジットモール内の各種歩行支援システムを活用して区内へ
トランジットセンター (地区拠点)	平塚側県道	車 歩行、バス等乗り換え 周辺住民の区内各施設へ	P&Rシステムと連携
さがみ縦貫道路停車	縦貫道下	高速バスから区内へ	バス乗り換えシステム
相模線倉見駅	倉見駅前	相模線の乗降 鉄道利用者相互の乗り継ぎなど	トランジットモール内の各種歩行支援システムを活用して区内へ
新幹線新駅誘致地区	新幹線新駅誘致地区前	鉄道利用者の乗降 鉄道利用者相互の乗り継ぎなど	倉見駅との直結空間や鉄道利用者のための歩行空間 P&Rや駅前施設と連携

図 - 結節点整備の構想



#### (1) 結節点整備計画

区内で設ける交通結節点は、以下の5つの拠点とし、各拠点では、例えば自家用車から区内の歩行支援システムへ転換する、広域バスやLRT

から地区内歩行者支援システムに転換するなどの歩行者系への転換機能を担うこととします。また、広域幹線道路に接続する結節点ではパーク＆ライドシステムも担うことにもなります。

## (2) パーク＆ライドシステムの構築

当地区の「パーク＆ライドシステム」は乗り継ぎシステムが円滑な連続性を有しているシステムであることが重要で、次のシステムを提案します。

- a. シャトル・パーク＆ライドシステム
- b. エコ・パーク＆ライドシステム
- c. ネットワークパーキングシステム

表 - 乗り換え連続性確保の課題

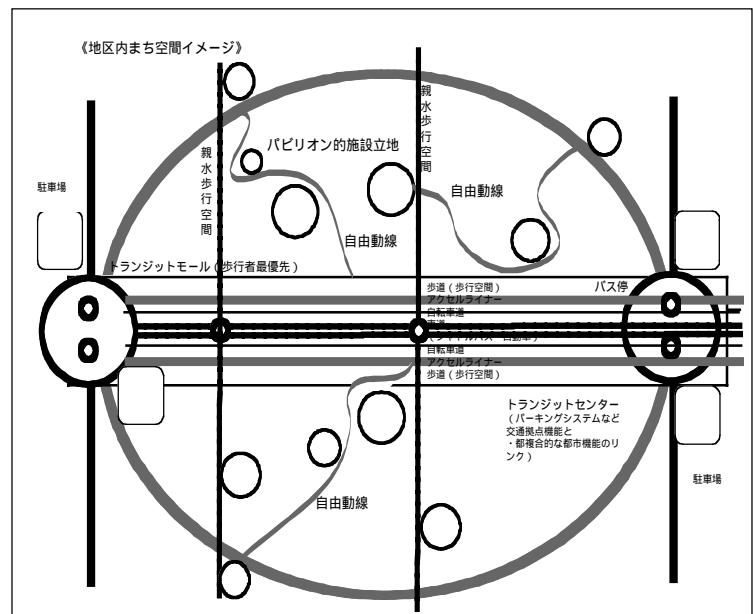
項目	概要
移動距離やレベル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用車と公共交通機関とが近接する</li> <li>・ 乗り換え手段相互が水平レベルで同一など</li> <li>・ 垂直方向の場合は、ELVやエスカレーターなど併設</li> </ul>
心理的な連続	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 案内表示の連続性</li> <li>・ わかりやすいこと</li> </ul>
料金上の連続	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 異なる交通手段同士で異なる支払いをする煩わしさの解消</li> <li>・ 共通料金、事前支払い課金など</li> </ul>
時間短縮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 待ち時間や車庫入れ機械操作などの時間を効率的に行う</li> <li>・ 到着時間予告システム</li> </ul>

## 3) 歩くシステムによるまちづくり

### (1) 地区内“まち空間”のイメージ

ツインシティの都市内、すなわち“まち”のなかに「歩く空間づくり」を図る必要があります。そのためには“まち空間”そのものが自動車生活選択よりも選れて安全・快適なものとしてあるように、地区の隅々に渡って「歩くこと」のインフラシステムを「地区内まち空間」としてイメージします。

- ・ 外周道路で車両交通を遮断する。
- ・ 公共交通をいれたトランジットモールを中央部に配置する。
- ・ 歩行者が自由に行き来できる「自由動線」が導入される。
- ・ 施設は自由動線沿いに「パビリオン型」で立地する。





### 3 - 2 施設整備構成計画

本研究で提案する「ツインシティ新交通システム」は、今まで述べてきた内容に加えて、後述する個々の施設内容を取り込むと下図に示す通りです。

図 - ツインシティ新交通システム提案の概要

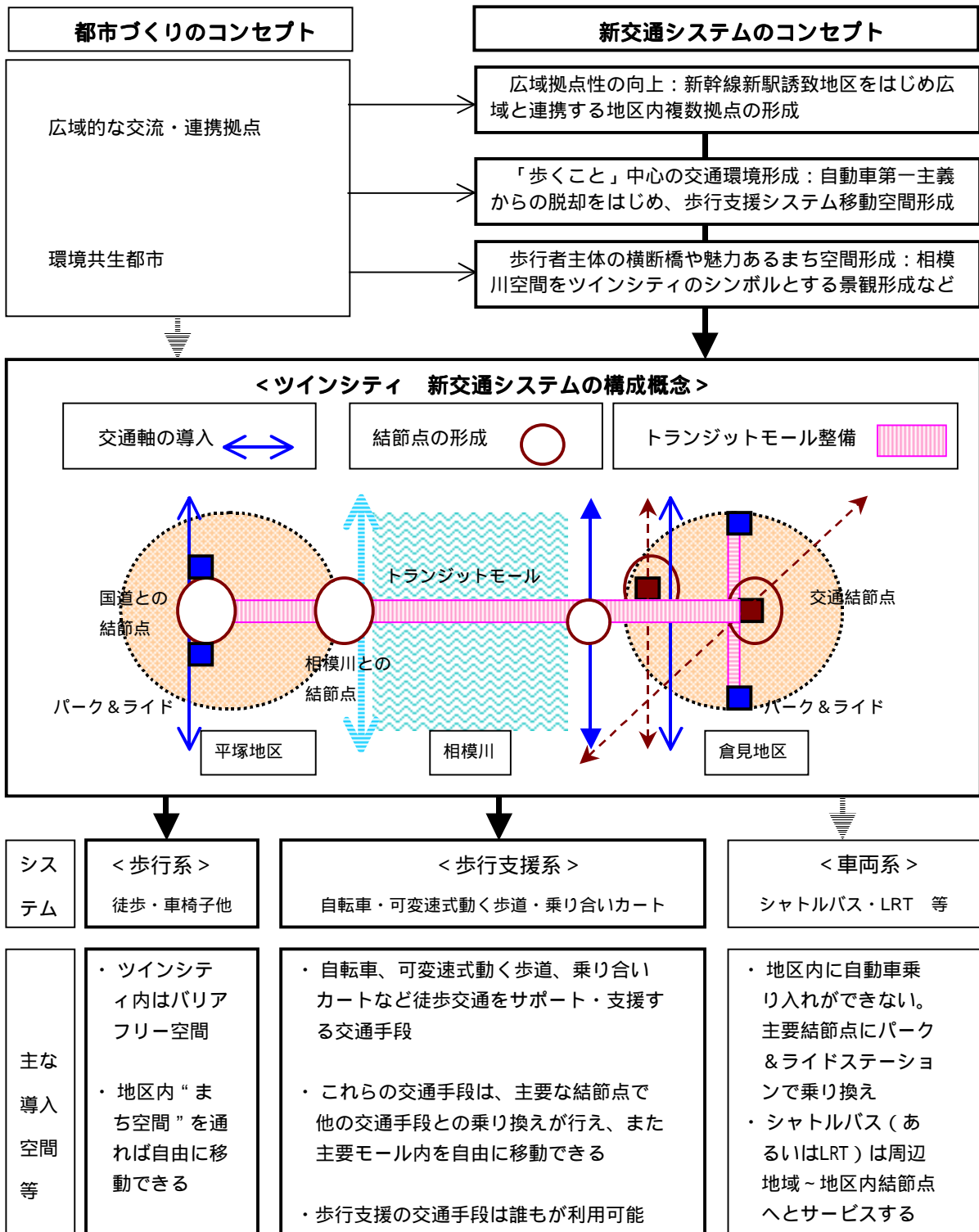


図 - 新交通システム構成案

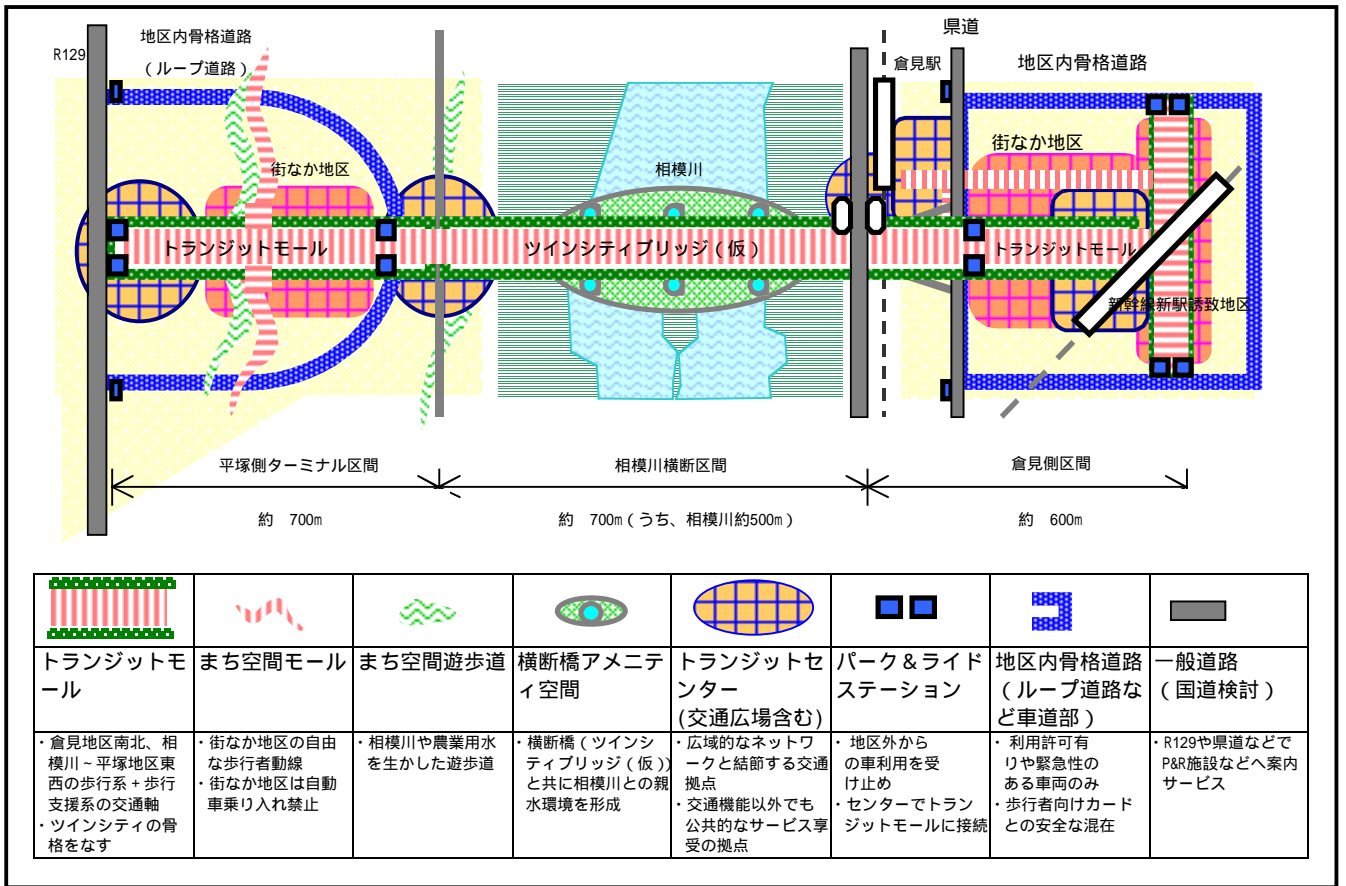


表 - 新交通システム導入空間とシステムの構成案

図凡例	交通システム 導入空間	歩行系			歩行支援系		車両系				
		徒歩＋車いす	自転車	可変式動く歩道	乗合いカート	シャトルバス又はLRT	シェアリングカー	物流等サービス車	自家用車	緊急車	
	・トランジットモール					導入空間のみ)	-	-	-	-	
	・まち空間モール					-	-	-	-	-	
	・まち空間遊歩道					-	-	-	-	-	
	・横断橋アメニティ空間					(導入空間のみ)	-	-	-	-	
	・トランジットセンター (交通広場含む)			設内乗継ぎ空間)	(集散場所)	(乗り換え)	(乗り換え)		特別許可		
	・パーク＆ライドステーション		(同左)	(乗り継ぎ空間)	(同左)	(乗り換え)	(乗り換え)	配送機能			
	地区内骨格道路 (ループ道路など車道部)			(施設間連絡)		-		許可車のみ	特別許可		
	・一般道路 (国道県道)			-	-						

利用する交通システムの概要： 大いに利用    利用可能    条件付き利用    - 利用不可



### 3 - 3 . 歩行支援型施設内容の検討

#### 1 ) 動く歩道

##### a. 可変速式動く歩道システム

長期的導入イメージ：

- ・ 地区内交通インフラとして全体ネットワークを形成するべく導入
- ・ 歩行者中心の空間とし、主要トランジットターミナルを結合する位置に配置

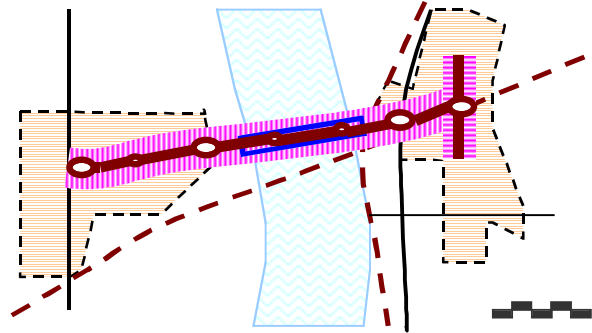
短期的導入イメージ：

- ・ 駅周辺の歩行者交通が集中する地区や先導整備地区などに導入することにより、地区内で特に歩行者交通が集中する区間への利便性を向上

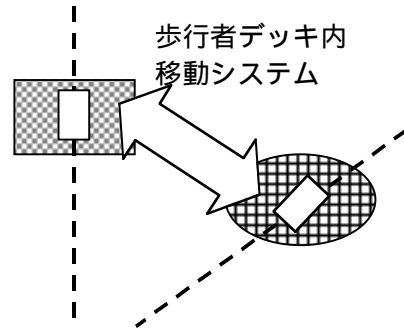
##### b. 環境にやさしいLRTによる都市間連絡システム

- ・ 都市間交通システムとしてはシャトルバスやLRTが候補である。

長期的な可変速式動く歩道の導入イメージ



短期的には歩行者集中箇所への導入



#### 2 ) パーキング設備 (パークアンドライド)

大規模駐車場処理システムを備えたパーク&ライド

ツインシティの歩行者空間を実現するには、パーク&ライド駐車場の整備が不可欠です。

#### 3 ) “橋”空間の整備

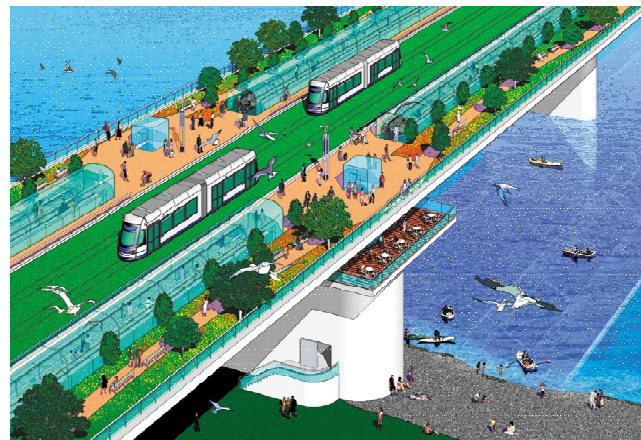
・ 橋梁断面の段階的発展

##### (1) 初動期

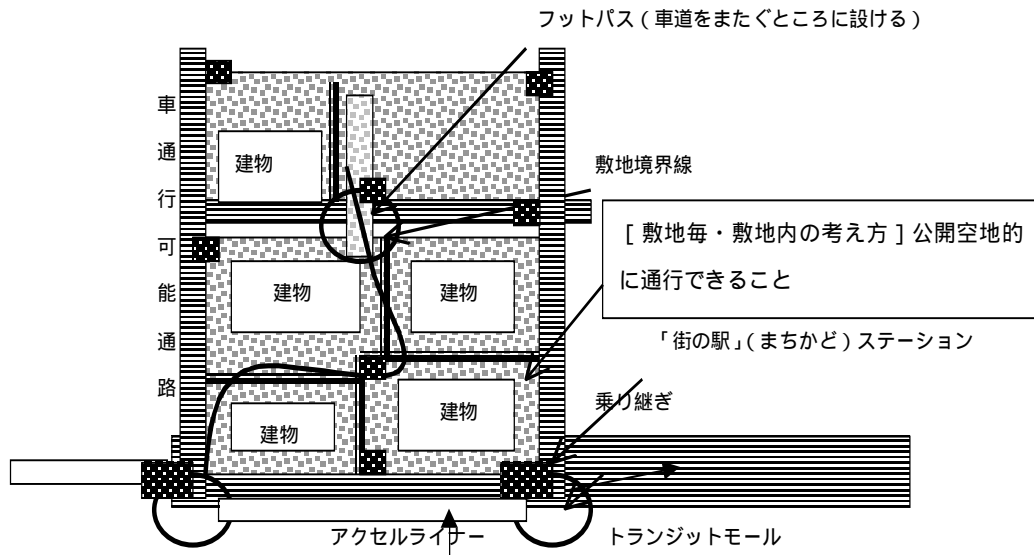
バスや一般車も導入した場合とし、歩行系は歩道、可変速式動く歩道、自転車道

##### (2) 成熟期

周辺道路ネットワークが整備された段階では、橋は歩行者中心で緑豊かな空間とする



#### 4) まち空間整備



#### 5) 連携システムの構築

##### (1) バックアップシステム(情報系)

情報案内システム (ITS等) を活用した駐車場システムのバックアップ

- ・ パーキングシステムや、人の移動案内情報など、快適にツインシティの中を移動できる情報支援システムを導入する。

歩行者道路横断への対応例

横断歩道を渡る歩行者が道路をわたりきるまで歩行者の姿を追い続ける。特に歩行速度の低速な歩行者 (高齢者、身障者など) の場合などは、横断歩道外に出るまで、歩行者信号を赤にしない信号制御を行うシステムである。

##### (2) 自転車、エコカー、車椅子などバリアフリーシステムとの連携

五感が生きる歩行者空間 (様々な形のユニバーサルデザインのあるまち空間)

- a. 気軽に腰掛けられる休憩スペースの設置
- b. 公共空間から主要な建物までのバリアフリーネットワーク
- c. 緑や自然とのふれあいの場の創出

##### (3) 身近なエネルギーシステムの導入

- ・ 身近なエネルギーのバックアップシステムとして、例えば市民参加事業を行いながら、モニュメント性や環境にアピールする、システム導入を検討する。
- ・ ツインシティ全体のエネルギーシステムのあり方との整合を図りながら、今後の検討を深めていく。例示：太陽光発電、風力、ハイブリッド街灯、燃料電池、コージェネレーション、小水力
- ・ 根幹となるエネルギーシステムバイオガス (近隣の有機性廃棄物の活用) など、地域熱供給事業、電力供給事業、ユーティリティ供給事業、PPSからの買電を想定した、都市の根幹となるエネルギーシステムを検討し、交通システムへの反映を検討する。

## 4 . 実現に向けて

### 4-1. 実現可能性の検討

事業スキームについて

PFI方式の検討

新交通システム事業をPFI事業で取り組むとした場合を想定すると、それぞれの事業方式は次のように考えられます。この面についても、今後の検討が必要です。

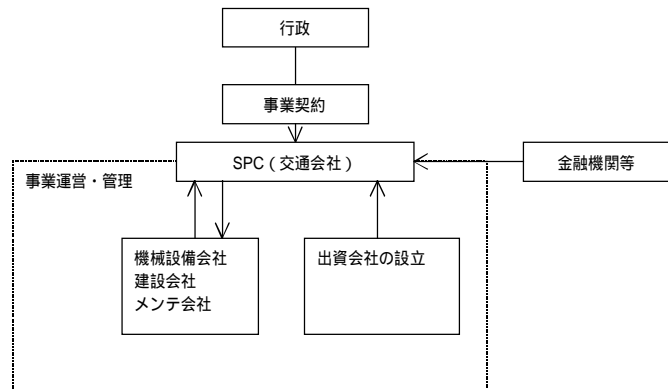


表 - 想定される事業方式

項目	概要	
事業者	SPC会社を設立	
事業内容	パーク＆ライド事業	可変速式動く歩道事業
事業収入	利用者等からの料金徴収を行う。	
事業期間	約20年	
事業方式	(パーク＆ライド事業) BOT方式 併設施設との事業可能性からなどから (民間事業者が施設建設を行い、事業期間中、所有及び運営管理業務を遂行した後、公共に所有権を移転)	(可変速式動く歩道事業) BOT方式 公共空間内利用から (民間事業者が施設建設を行い、竣工後速やかに公共に所有権を移転し、事業期間中、運営維持管理業務を遂行する)

### 4-2. 運営管理の検討

運営管理の事業内容には、次のようなものが上げられます。

- 新交通システム（例えば、駐車場または可変速式動く歩道）の運営・運行
- 施設利用料金の徴収
- 施設設備の維持管理
- 新交通システム事業の整備
- その他交通事業の運営管理に関連する業務

新交通システムの運営管理主体は、市民の足となる交通手段であるからこそ、日常使うユーザーからの注文や支援に対応できるとともに、また事業主体側からも交通と暮らしの新しい提案の発信を行い、それを市民が応答するというような双方向型の運営管理主体であることが望まれます。

## 5. 今後の課題

### (1) 交通需要を起こすための土地利用計画の追求

近年の交通計画は利用者の属性によって手段選択も変化することから、計画立案にあたっては、交通と土地利用の両面を把握した検討が必要です。例えば医療機関の立地を考え、その機能や属性から、手段選択として具体的に利用者像をイメージするなかで、交通及び土地利用計画の立案を図ることなどが考えられます。施設誘導とリンクした交通方策として組み立てるひとつの方向です。

### (2) 民間投資環境を醸成するインセンティブの付与

今後において民間が行う公共的施設整備を考慮すると、持続性や一貫性を保つために、技術力の担保を含め継続した投資が可能なインセンティブを講ずる必要があります。従来型との連続性からは、官と民とが協調して行えるようなオープンな仕組みが必要でしょう。今回検討の対象としたPFIなども有効な手法として今後の研究が必要です。

### (3) 手始めに行うべき箇所の確定

事業開始は最もイメージを高めやすい場所から始めることがふさわしいと考えます。

例えば、可変速式動く歩道は、倉見駅～新幹線新駅誘致地区、またパーク＆ライドは平塚側から、同時にツインシティの生命線・相模川横断橋の早期整備などです。このためには地区のポテンシャルを高めていくことを優先したプログラムを作成する必要があります。そのプログラムは都市づくりのために戦略的に構築される必要があるでしょう。

### (4) 周辺自治体との協力関係の構築

交通事業はひとり本都市内部のみで収束するものではありません。新幹線新駅誘致地区を抱える本都市は、周辺からの交通動線をどのような手段でアクセスすべきなのか本都市サイドだけでは判断できないと思われ、周辺自治体との協力関係が望ましいと考えます。

### (5) 民間研究グループとの協働環境の育成

行政と民間企業との協働研究として行われた本研究は、異なる分野で集まった民間研究グループの力を新しい都市づくりに役立て、つなげていくことが求められます。民間が登場しやすいビジネス環境をどのように形成できるかという観点から本都市づくりを検討していくことも必要と考えます。

### (6) 官民パートナーシップの醸成

新しい時代の都市づくりは都市活動を担う様々な主体の参画と多元的な情報の行き来が活発に生ずる機会を増やすことが重要と考えます。ツインシティの都市づくりはこのようない新しい官民のパートナーシップを創出する機会であり、今後はこうしたパートナーシップを都市づくりにおいてどのような仕組みとして構築できるかの検討が必要と考えます。

## 主な取組状況

### 平成12年度

- ・平成12年 7月～10月：パートナーの募集（応募件数78件）
- ・平成12年11月：応募案の公表
- ・平成13年 1月：選考

### 平成13年度

- ・平成13年 4月：研究会の実施
- ・平成13年 6月：概要冊子作成
- ・平成13年11月 5日：「行政と企業との協働研究に係るフォーラム」開催

### 平成14年度

- ・平成14年 8月：「エコタウンかながわ2002」にパネル出展。県民意見聴

### <お問い合わせ先>

- ・神奈川県 県土整備部 県土整備総務室 環境共生都市整備担当 045 - 210 - 6036
- ・石川島播磨重工業株式会社 営業統括本部 プロジェクト推進営業部 03 - 3244 - 5673

### <注 意>

1. 本報告書の内容の無断使用・転載を禁じます。
2. 本報告書のオリジナル表現を引用したり、使用したりする場合は、必ず出典を明記してください。