

1.事業の構想・計画 におけるポイント

ポイント 1-①

地域の課題・特性を踏まえ、
地域の将来像・基本方針を設定する

ポイント 1-②

事業の構想・計画の検討体制を整える

ポイント 1-③

事業の将来像・計画内容を発信する

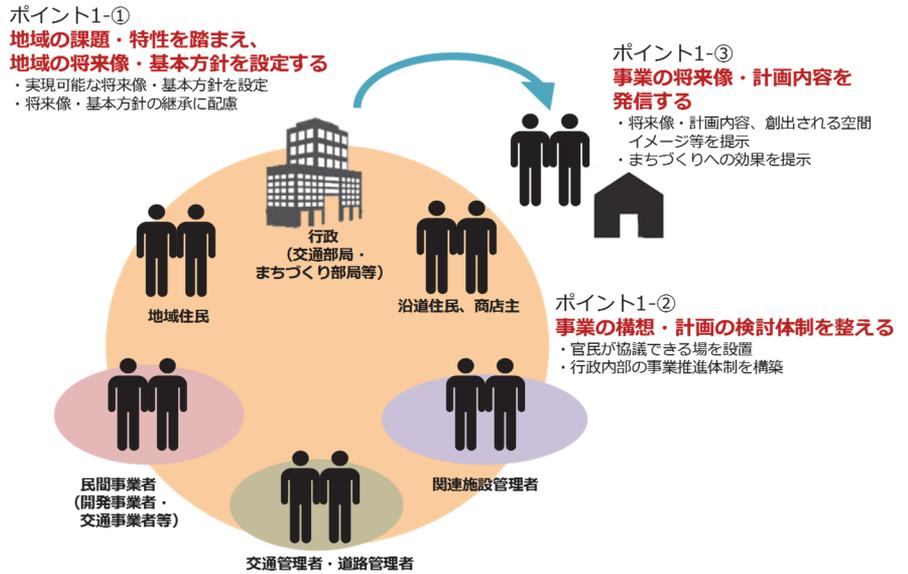


事業の構想・計画におけるポイント

地域づくりを支える道路空間再編を進めるにあたり、地域それぞれの特性や周辺地域などの環境を踏まえながら、目指すべき将来像や基本方針を策定することが求められる。

事業の構想・計画段階から、行政のフォローの下、地域の関係者が集まり、目指すべき将来像や基本方針を共有し、それぞれが連携する場を構築することから始まる。

どのような地域をつくり、どのような方向性で道路空間を再編していくのか、その将来像や基本方針について合意し、情報を共有することが必要となる。



ポイント1-①

**地域の課題・特性を踏まえ、
地域の将来像・基本方針を設定する**

- 関係者が地域の課題を認識し、危機感を共有することで、地域づくりの機運を高める
- 地域の課題・特性を踏まえ、将来像・基本方針を設定する
- 文化、歴史などの地域性を活用・継承するとともに、道路空間が有する新たな価値を見出す
- 関係者が道路空間再編・利用による効果を実感し、地域の将来像・基本方針を共有する

1.事業の構想・計画

- どこにでもあるまち、何の特徴も無いまち、人影が見当たらないまち、疲れ切ったまちなみが多い都市で広がっている。しかし、本来、まちとは、商業活動だけでなく、文化活動や語らいがあり、交流が起こる場である。
- このような地域の将来に向けての問題点や方向性を、住民を含む多くの関係者が共有することが重要である。地域の将来に対する危機意識が共有されていなければ、地域の将来像・地域再生のシナリオ・拠点整備のあり方等の議論が、真に迫ったものにならず、プロジェクトをどこかの段階でストップさせてしまうことになる。
- まちに、これらの多面的機能を取り戻し、疲弊したまちの状況に対する無関心を転換することが必要、との危機意識を関係者間で共有することが、まず必要である。
- 道路空間再編プロジェクトの目的は、直接的には道路交通の改善であるが、地域の関係者から理解を得て、事業を進めるには、更なるプロジェクトの成果が求められる。当該事業を契機に、都市構造の改善を図ることや、都市経営上の問題解決、市街地の再生等につなげることを目指さなければならない。

具体的な取り組み

関係者による危機意識の共有

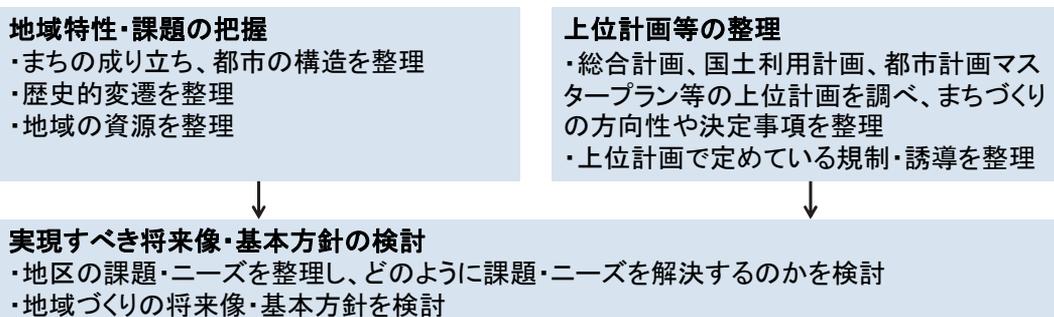
- 地域づくりを支える道路空間再編を進める上で、関係者が地域の課題を認識し、危機意識の共有を図られなければ、円滑に事業を進めることはできない。
- 危機意識の共有を促し、地域が一体となってまちづくりに取り組む機運を高めていくため、勉強会や講演会、個別相談会等の取り組みを実施する。

計画検討の発議

- 構想段階では、計画策定のプロセスが透明性、客観性、合理性、公正性をもって適切に進められるよう留意しなければならない。そのため、構想段階の検討を開始するにあたり、上位計画等で提案された基本方針や現状の課題に基づきながら、事業の目的、検討の進め方、スケジュール等、計画検討に必要な事項を明確にした上で、検討に着手することを発議する。
- 道路空間再編の発議のシナリオとして、例えば以下のシナリオが挙げられる。
 - ・ まちなかにおける歩行空間の復権
 - ・ 路面公共交通、自転車環境の充実
 - ・ 地域資源を生かした新たな顔となる道路空間づくり
 - ・ 水辺・公園整備等、関連事業との連携
 - ・ 既存道路ストックの民間活用
- 発議の方法には、首長、議会、住民や民間事業者からの発議など多様な形がある。地域づくりを支える道路空間再編を進める上で、他部局・他事業との連携が必要となる場合、首長等、上位の組織を巻き込むことが重要である。また、取り組みの機運を高め、横のつながりを強化するため、行政内部で勉強会等を実施することが望ましい。

地域の将来像・基本方針を総合的に検討

- 地域特性や地域の課題を把握した上で、目標とする将来像を明確にし、当該事業における基本方針を策定する。



①地域特性・課題の把握

- 沿道における様々な立地施設やまちなみ、自然景観等の地域特性、及び都市部の道路ネットワークにおける当該街路の役割を踏まえ、都市の構造を整理する。また、都市に刻まれた成り立ちや履歴を尊重し、これらに十分配慮しながら計画を検討する必要がある。街路の個性は、シンボルとなる建造物や沿道のまちなみ、自然景観等との関係の中から生まれることが多いため、地域の個性を特徴づけるこれらの地域資源を整理する。
- 地域特性・課題を把握する上で必要な情報は、以下の通りである。既存のデータ、資料等も活用しながら、調査の成果をとりまとめる。

表 地域特性・課題の把握に必要な情報

必要な情報	概要
地勢、自然	地形・地勢や気象状況等を整理。
土地利用図	市街地の広がり方や、市街地における商業／住居／工業等の土地利用の状況を整理。
人口・世帯数	人口・世帯数の推移や地区別の分布、及び将来的な人口・世帯数の予測結果を整理。
日常生活圏図	市町村間・地区間における通勤・通学等の流動について現状を整理。
各種施設分布図	医療・福祉施設、役所や図書館などの公共施設、大規模商業施設、観光施設などの集客施設の分布、及び近隣の駐車場・駐輪場に関する情報(位置、規模、構造、大型車の可否)を整理。
都市構造図	地域の構造を把握するため、市街化区域、市街化調整区域、用途地域を整理。
道路整備状況データ	道路の種別区分、横断構成、車道(幅員、車線数)、中央帯(幅員、構造)、路肩(幅員)、自転車通行空間(形態、幅員)、歩行者通行空間(形態、幅員)、植樹帯(形態、幅員、樹種)、構造物(橋梁、トンネル等)を整理。
公共交通の整備状況データ	鉄道やバス、タクシー等、公共交通の種類と、事業の主体・事業手法等を整理。鉄道路線網や鉄道駅の位置、バス路線・系統の現状、タクシー乗り場の位置、及び今後の整備計画等を、地図や路線図等を用いて整理。
交通利用状況データ	自動車交通(交通量、速度、渋滞状況)、自転車交通(交通量)、歩行者交通(交通量)、駐停車車両(種類、発生量、阻害率、横持ち搬送の状況)、公共交通(バス運行本数、利用者数)、交通規制状況(規制速度、駐車・停車禁止規制、専用通行帯等)、交通事故(発生件数、位置)、通学路を整理。
住民等の意向	当該路線と周辺地域の現状に対する住民、利用者等の意向を把握し、住民の不満点、要望等を整理。
まちの成り立ち	まちの成り立ちを物語る街路網や敷地割、古くから立地する神社仏閣等、まちの履歴や土地の記憶を整理。
地域資源	文化財(国指定、国登録、県指定、市町村指定)、シンボルとなる建造物、地場産材や伝統技術を用いた建築物や工作物、土地の記憶を伝える地名、地域のシンボルとなっている山岳、一定方向への傾斜地形、鎮守の森や大木、塔状構造物、谷地形、丘地形、繁華街や歴史的まちなみ、寺社林、海浜や湖沼、河川、水路、鉄道等、地域の個性等を特徴づける地域資源を整理。

②上位計画等の整理

- 周辺地域や当該路線に関連する上記計画を収集・整理し、まちづくりの方向性や決定事項を整理する。

○関連分野の諸施策

総合計画、国土利用計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープラン、各種交通計画（都市・地域総合交通戦略、交通基本条例・交通基本計画等）、各種道路計画、中心市街地活性化基本計画、歴史的風致維持向上計画、観光振興計画等

○規制・誘導

法制度に基づくもの（景観法、都市計画法、建築基準法、文化財保護法等）、
地方公共団体による任意条例に基づくもの（景観条例、まちづくり条例等）

③実現すべき将来像・基本方針の検討

- 問題点・課題及び上位計画での地域公共交通の位置づけを踏まえながら、地域のあるべき姿を検討し、「基本方針」を整理する。
- 将来像・基本方針は地域の状況や価値観によって異なるため、他地域の事例にそのまま倣うことは避け、その地域にとっての課題に適合した将来像・基本方針を設定することが必要である。

交通ネットワーク・交通拠点の明確化

- 都市内交通を再構築し、総合的な交通マネジメントの下に快適かつ良好な都市空間の形成を図ることが前提であるため、地域全体の面的な交通ネットワークの交通容量に応じた適切な自動車交通対策を検討する。
- また、都市全体の観点から、住民にとって生活の核となる拠点や施設をつなぐ軸として、道路を位置づける。

道路空間が有する新たな価値の創造の検討

- 当該地域において築かれてきた文化、歴史、活動などの地域性の活用・継承を検討するとともに、地域のたまり場や収益活動の場としての活用、パブリックスペースとしての機能向上等、道路が有する新たな価値を創出する。

地域の将来像・基本方針を継承するための配慮

- 地域の将来像の実現に向けて、構想・計画、設計・施工、管理・運営の各段階を通じて、関係者が相互に協力・連携し、一貫した方針のもとに道路空間を再編していくことが望ましい。そのため、地域の将来像・基本方針を適切に継承することが必要である。
- 地域の将来像・基本方針を継承する方法としては以下の取り組みが挙げられる。
 - ・ 地域の将来像・基本方針を言葉だけでなく、イメージ(スケッチ、写真、模型等)として提示する。
 - ・ 誰が、いつまでに、何を、どのようにするかを目標と実行計画を整理したロードマップを作成し、現在の位置がどこにあるか常に確認する。
 - ・ ロードマップに基づき、決定事項と今後の検討事項を整理する。
 - ・ 地域の将来像・基本方針を住民、民間事業者、自治体、国、交通管理者、道路管理者、交通事業者等の関係者と共有する。
- 時間の経過に伴う社会情勢等の変化に対応して、地域の交通体系の見直しや、都市計画決定の見直しなども適宜必要である。その場合、地域の将来像・基本方針と、計画見直しの経緯や変更の理由などを継承することが必要である。

技術的・専門的な検討内容の整理

- 検討を行うべき内容を整理し、技術的・専門的見地から検討を実施する上で必要となる調査、検討すべきデータの範囲や検討の手法、体制等の検討の枠組みをあらかじめ設定する。

表 各段階の検討時に必要な成果(例)

段階		必要な成果(例)
構想・計画	基本計画	概略ルート図 標準横断図 概算事業費 完成予想図(スケッチ、写真、模型等)
デザインの検討	基本設計	横断計画図 線形設計図 道路構造の計画 主要構造物の計画
事業の実施	実施設計	道路詳細設計図 主要構造物詳細設計図 附属物等配置計画(舗装、照明、植栽、ストリートファニチャー等の道路構成要素) 全体事業費 整備計画の策定(事業スケジュール) 維持管理・運営計画

- 本手引きに掲載している各地の実践を参考にすると、以下のような検討の進め方が考えられる。

表 各事業の構想・計画に係る発注業務名

事例名称	事業段階	業務名	発注者	年度
札幌駅前通 地下歩行空間	事業の構想・計画	まちづくり整備方針策定業務	札幌市	平成8年～平成9年度
		都心交通ビジョン懇談会運営業務		平成14年度
		大規模市民ワークショップ全体コーディネート及びシナリオ作成業務		平成15年度
		札幌駅前通及び創成川の整備基本計画に対する市民コンセンサス形成業務		平成16年度
		創成川通市民懇談会運営業務		平成17年度
	空間デザインの検討	札幌駅前通地区まちづくり検討業務		平成18年度
		札幌駅前通デザイン検討委員会運営業務		平成20年度
	札幌駅前通および創成川通デザイン検討業務	平成21年度		
レンガみち	事業の構想・計画	女川町津波復興拠点(シビックコア)地区整備計画作成業務	女川町	平成24年度
	事業の構想・計画、事業構造の構築	商業等エリア整備計画作成業務		
		女川町復興まちづくり事業発注者支援等業務		平成25年度
	事業構造の構築	商業エリア整備計画実現化検討業務		
	空間デザインの検討	商業エリア商店街形成業務		平成26年度
	事業の構想・計画、事業構造の構築、空間デザインの検討、事業の実施	女川町復興まちづくり整備事業コーディネート業務	平成26年度～平成28年度	
ふれあい通り	事業の構想・計画	蔵のまち喜多方 中心商店街再生事業設計調査	会津喜多方商工会議所	平成16年度
九品仏川緑道	事業の構想・計画	奥沢5丁目北地区街づくり計画策定調査	地元再開発組合 (世田谷区)	昭和63年度
	空間デザインの検討	奥沢5丁目北・整備計画策定調査		
	事業構造の検討	奥沢優良再開発建物事業計画	世田谷区	平成元年度
	空間デザインの検討	九品仏川緑道及び周辺整備基本計画業務		平成2年度
中尊寺通り	空間デザインの検討、事業の実施	県道平泉線停車場中尊寺線(中尊寺通り)全体意匠及び景観設計管理業務	平泉町	平成22年度
日本大通り	事業の構想・計画	日本大通り再整備計画検討調査	横浜市	平成8年度
	空間デザインの検討	日本大通り景観基本計画検討調査		平成10年度
四条通	事業の構想・計画、事業構造の構築、空間デザインの検討、事業の実施	「歩いて楽しいまちなか戦略」調査業務	京都市	平成18年度～平成28年度
		平成23年度 京都市「歩くまちゾーン」実証実験業務		平成23年度
	空間デザインの検討	平成24年度「歩くまち・京都」総合交通戦略に関する実態調査・分析業務		
		「歩いて楽しいまちなか戦略」に係る歩道整備計画等検討業務		平成24年度
	マネジメントの展開	「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」エリアマネジメント業務		平成27年度
	「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」沿道管理システム委託業務			
御堂筋	空間デザインの検討	御堂筋シミュレーション分析・検討業務	大阪市	平成19年度
		御堂筋外道路計画検討業務		平成20年度
		自転車事故対策検討業務		
		御堂筋道路空間再編調査業務		
		国道25号御堂筋空間利用検討業務		平成21年度
		国道25号御堂筋交通量調査業務		
		御堂筋景観整備等検討調査業務		
		国道25号御堂筋空間利用検討業務		平成22年度
		御堂筋道路空間再編調査業務		
		国道25号御堂筋空間利用検討業務		
	御堂筋道路空間再編調査業務	平成23年度		
	事業の実施	御堂筋の歩行者と自転車の共存に向けた社会実験の運営等業務委託		
	マネジメントの展開	御堂筋の活性化に向けた規制誘導及びエリアマネジメントのあり方の検討調査業務		
	空間デザインの検討	御堂筋の活性化に向けたワークショップ手法によるオープンベースの利活用の検討調査業務		平成24年度
		御堂筋道路空間再編検討業務委託		
	事業の実施	御堂筋道路空間再編にかかる社会実験業務委託		平成25年度
空間デザインの検討	御堂筋道路空間再編検討業務委託			
事業の実施	御堂筋における道路空間の利活用にかかる検証等業務委託	平成26年度		
空間デザインの検討	御堂筋道路施設デザイン検討業務委託			
事業の実施	道修町線外1詳細検討業務委託	平成27年度		

四条通
京都府
京都市

危機意識の共有を契機に まちづくりと一体となった交通計画を策定

事業概要

四条通は、平安京時代の四条大路にあたる目抜き通りであり、市内中心部を東西につなぐ主要な幹線道路である。特に、本事業の対象となる川端通から烏丸通間は、京都最大の繁華街を形成するとともに、毎年夏になると祇園祭の山鉦が巡行するなど文化的にも存在感があり、市民、観光客を問わず多数の人々が訪れる。また、鉄道と路線バスの乗り換えなど、交通結節点としても重要な区間である。

本事業は、四条通を含めたまちなか全体の賑わいを創り出すことを目的とした「歩いて楽しいまちなか戦略」のリーディングプロジェクトであり、四条通の空間再配分（車線削減、歩道拡幅）、バス待ち環境の改善等を通じて、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高めるものである。また、四条通と交差する細街路を含めて「歩いて楽しいまちなかゾーン」を設定し、都心エリア全体でまちづくりと一体となった面的な交通環境の整備に取り組んでいる。

本事例の取組内容

地域の将来に対する危機意識の継続的な共有

四条通は、市内有数の繁華街を抱え多数の人が訪れるにも関わらず、歩道が狭く、特にバス停付近でバス待ち客と歩行者が交錯していた。また、車道では外側車線の路上駐停車が常態化しており、バスが正着できないという問題も生じていた。このため、観光客に対するアンケートにおいても、道路・交通問題が最も印象の悪い項目として挙げられていた。これに対して、地域の商店街は「このような状態の四条通には魅力がなく、来街者が避けるようになり、開発の進む大阪都心等に人々は流れてしまうのではないか」という危機感を持ち、2005年に歩行空間の改善に関する要望書を京都市に提出した。

一方、京都市においても、京都市基本構想(1999年)や京都市基本計画(2001年)において、自動車交通に過度に依存しない公共交通優先型の交通体系を総合的に構築し、「歩いて楽しいまち」をつくる政策を推進していた。また、大阪や神戸との都市間競争に勝ち残るという課題認識もあった。本事業は事業化に約10年を要しているが、その間、こうした危機意識を官民で継続して共有できていたことが、人口150万人の大都市都市部の目抜き通りにおいて車線数を減らして歩道を拡幅するという前例のない事業を、成し遂げることができた大きな要因と考えられる。

四条通だけに着目するのではなく、地域全体の将来像・基本方針を策定

四条通は京都市都心部の目抜き通りであり、四条通・河原町通・御池通・烏丸通に囲まれた地区は、市内有数の繁華街と京町家等の伝統的な町並みが共存する「歴史的都心地区」と呼ばれている。四条通の道路空間再編は、この歴史的都心地区全体に影響を与えることから、本事業はこの地区全体を対象とした「歩いて楽しいまちなか戦略」の一環として検討された。さらに、京都市は、2010年に「歩くまち・京都」憲章の制定、「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定等、先駆的な都市交通体系・まちづくりのあり方を提示し、「歩いて楽しいまちなか戦略」や「四条通歩道拡幅事業」を市の施策として明確に位置付けていった。京都市のブレない方針とリーダーシップも、難しい事業を推進できた大きな原動力と考えられる。



整備前の歩道の様子
出典：人と公共交通優先の歩いて楽しいまちづくり
「四条通歩道拡幅事業」



交通まちづくりの基本方針

事例から学べるポイント

ふれあい通り
福島県
喜多方市

学識者によるサポートの下で県と地元が協働で議論を行い、地域資源を見える化

事業概要

会津地方の北部に位置する喜多方市は、会津若松と米沢を結ぶ街道沿いで商人の町として発展した。このため、商品の保管庫として建設された蔵が現在も 4,000 棟以上存在する、日本有数の「蔵ずまいのまち」である。

中心市街地の目抜き通りであるふれあい通りでは、沿道の蔵を見せるため、昭和 50 年代に設置されたアーケードを撤去し景観協定を策定するとともに、歩行者空間の改善を実施した。

道路事業による無電柱化、歩車道への無散水消雪装置の整備、現道拡幅を伴わない道路空間の再配分や歩道改修を行ったほか、沿道建築のファサード改修を実施している。

本事例の取組内容

地域資源を活かしたまちづくりコンセプト及び役割分担を明確化した計画の策定

まちづくり研究を専門とする大学研究室の協力の下、「喜多方蔵の会」に代表される蔵所有者を中心としたまちづくりの意識が高い地元関係者が、10 年以上にわたり勉強会に参加した結果、地域住民の意識が高まるとともに、まちの将来像が明確化されたことで、地域によるビジョンの共有が実現した。学識によるサポートの下、県と地元が協働で議論を行った結果、まちづくりの方針の一つとして、喜多方の地域資源である蔵の活用を掲げ、地域資源を活かしたまちづくりを推進した。また、整備メニューごとに事業の完了時期、県・市・地域住民の役割分担を明確化した。

まちづくりコンセプト “おあいなんしよ、もてなす心意気”

凡例 時期——短：3年以内、中：3～6年、長：6年以上（短・中・長は概算の目安です）
例 役割分担——●：主体、○：協賛、☆：支援、協力

3つの心意気	具体的整備方針	具体的方策	取組メニュー	時期	役割分担
①文化を守り 発展させる心意気 ・まちなみ・祭り	蔵のまち喜多方の顔となり、文化の中心となるまちづくり ・喜多方の象徴である「蔵のまち」の再生 ・祭りを演出する舞台としてのまちづくり ・回遊性を持ったまちづくり ・歴史、文化の情報発信拠点	蔵などの歴史的建造物を生かしたまちなみを整備 景観と調和する店づくり・まちづくり 祭事・イベント空間の確保	アーケードの撤去	短中	☆ ☆ ●
			ファサードの整備	短中長	☆ ☆ ○
			歴史的建造物の保存・再生計画の策定	短	○ ○ ○
			文化施設との連携	短	○ ○ ○
			景観協定	短中	☆ ☆ ●
			景観規制の整理	短中	☆ ☆ ●
			電線暗渠化	短中	☆ ☆ ●
			各商店の個性ある店づくり	短中長	☆ ☆ ☆
			道路空間の再構築	短中	● ☆ ☆
			路上駐車・うらみちの整理	短中	☆ ☆ ●
②自然を慈しむ心意気 ・水・緑 ・季節・農作	水に代表される喜多方の自然を感じるまちづくり ・水、緑や山並みなどの自然を感じられるまちの再生 ・四季折々を楽しむまちづくり ・自然からの贈り物を感じるまちづくり	よこみち・うらみちを含めた面的まちづくり 歴史・文化の情報発信施設整備 水資源の活用や緑地の拡大 まちなみ景観のルールづくり 蔵屋（ポケットパーク）の整備	歴史文化情報発信施設の設置	中	☆ ● ☆
			観光案内施設との連携	中	☆ ● ☆
			緑地との連携（遊歩道の開設・景観形成）	短中	○ ○ ●
			よこみち・うらみちを含めたまちづくり組織の立ち上げ	短中長	☆ ☆ ●
			歴史文化情報発信施設の設置	中	☆ ● ☆
			観光案内施設との連携	中	☆ ● ☆
			緑地との連携（遊歩道の開設・景観形成）	短中	○ ○ ●
			水資源を活用した施設づくり（つばきなど）	短中	☆ ☆ ●
			景観協定（建造物の規制の適正化）	短中	☆ ☆ ●
			蔵屋の整備	短中	● ☆ ☆
③喜多方を支える心意気 ・市民生活空間 ・コミュニケーション ・賑わい ・ものづくり	喜多方の中心商業地域の活性化 ・安全で楽しく過ごせる歩行空間の整備 ・コミュニケーションのできる空間の整備 ・商業活動が円滑に行えるまちづくり ・個性ある店づくり、まちづくり	ユニバーサルデザインの歩行空間整備 自転車で回遊できるまちづくり わかりやすい充実した案内施設の整備 買い物交通の利便性と通過交通の削減 個性ある店づくり、まちづくり	蔵の管理運営	短中	☆ ☆ ●
			歩道の整備	短中	● ☆ ☆
			電線共同溝地上への長尺への配慮	短中	☆ ☆ ☆
			散水施設整備	短中	☆ ☆ ☆
			照明施設整備	短中	☆ ☆ ☆
			商店街の照明	短中	● ☆ ☆
			交差点の照明	短中	☆ ☆ ☆
			水景施設整備	短中	● ☆ ☆
			トイレ施設整備	中長	☆ ☆ ○
			レンタサイクルの事業化	短中	☆ ☆ ☆
統一性のあるサイン計画の整備	短	● ☆ ☆			
案内施設整備（歩行者・遊路標識など）	中	○ ● ☆			
買い物交通の利便性と通過交通の削減	短	● ☆ ☆			
個性ある店づくり、まちづくり	短中長	☆ ○ ●			
個性のある店づくり、まちづくり	短中長	☆ ☆ ●			

役割分担については、道路整備などのインフラ整備は行政を主体とし、インフラの管理運営は地域を主体とすることを原則とする

まちづくりコンセプト
出典：喜多方建設事務所

ふれあい通り整備計画

学識者、県の景観アドバイザー、各商店街会長、喜多方市、福島県からなる「ふれあい通り整備計画委員会」を設置し、整備計画案の立案のほか、事業主体の役割分担を決定した。

ふれあい通り整備計画案(案)

「おあいなんしよ、もてなす心意気」

3つの心意気
文化を守り発展させる心意気
自然を慈しむ心意気
喜多方を支える心意気

「おあいなんしよ、もてなす心意気」は、まちなみ景観を育てている方、景観を大切にしたい方、自然環境を大切にしたい方、歴史を大切にしたい方、これらの方針に基づき、この計画に賛同を呼びかけ、中心市街地をより魅力的に整備し、賑わいを創出することを目的としています。

平成20年7月2日

ふれあい通り整備計画案
出典：喜多方建設事務所

レンガみち
宮城県
女川町

地域資源を生かした持続可能な 将来像を設定し、町民とビジョンを共有

事業概要

レンガみちは、女川駅前広場と女川湾を一直線に繋ぐ全長約 200m、幅員 15m の煉瓦舗装の歩行者専用道路である。女川町の中心市街地における都市の骨格を形成するシンボル軸となる道路をつくり、中心市街地に人々を集め、回遊させることで、賑わいを広げる町の玄関口として機能する復興まちづくりを計画した。

海を「資源」として生かしたまちづくりを目指す女川町では、海への眺望が良い駅周辺の商業エリアを賑わいの拠点として位置づけ、駅舎と海をつなぐ眺望軸上にまちのシンボルとなる歩行者専用道路を整備するとともに、町民や来訪者等、様々な人が訪れ、集い、交流する場となるよう、レンガみちの沿道に商業施設等の集積を図った。

本事例の取組内容

海へと通じるレンガみちをシンボル軸としたまちづくり

女川町では復興にあたり、人口減少という将来にわたり続くであろう課題に対する危機意識から、人口減少下においても活力やにぎわいを維持・創出できる都市構造を目指した。

また、女川町は、復興の方針を検討する過程において、巨大防波堤で海とまちを分断するのではなく、海を”資源”として生かすまちづくりを選択した。海へと通じる歩行者専用道路の「レンガみち」を軸とした女川駅前商業エリアを、まちの顔となる「にぎわい拠点」として位置づけた。



商業エリア（にぎわい拠点）のまちづくり

出典：女川町「デザインのあらし（第2版）」に一部加筆

女川町まちづくりデザインのあらし

まちづくり説明会、まちづくり推進協議会ワーキンググループ、復興まちづくりデザイン会議、有識者ヒアリング等を実施し、町民や有識者の意見を反映させた女川町中心部のまちの将来像の素案である「女川町まちづくりデザインのあらし（第1版：平成25年12月、第2版：平成26年11月）」を策定した。

「女川町まちづくりデザインのあらし」は、持続可能なコンパクトシティを目指し、女川町中心部におけるバリューアップのコンセプト、基本方針及び整備の考え方を示したもので、町民へ全戸配布し、女川町中心部の将来像・基本方針の共有を図った。



デザインのあらし（第2版）¹⁰

出典：女川町「デザインのあらし（第2版）」に一部加筆

ポイント1-②

事業の構想・計画の検討体制を整える

- 各実施段階において、地域全体としてのデザインのまとめ、一貫性を保持し続けるために、構想・計画段階から道路空間のデザインの一貫性を確保する組織体制を構築する
- 計画、設計、施工、運営・維持管理の各段階で事業の一貫性を確保するため、事業の早い段階から各段階における行政内外の取り組み体制を検討する
- 官民連携の下、地域活性化を図るには、民間におけるキープレイヤー、及び取り組みの推進主体になりうる機関・人材を発掘し、構想・計画段階から検討の場へ参画を促す

- 道路をはじめとする河川・公園・鉄道などの公共事業は、構想→計画→設計→工事→完成と進むが、この一連のプロセスに一貫して同一人物が関わり続けることができるのは稀である。一般的には、事業の段階毎に分節され、それぞれの担当者が業務を遂行することになる。
- 道路空間再編は、多くの地域にとってこれまで経験したことがない取り組みであることから、行政職員だけで実現するのは非常に困難である。そのため、行政職員・学識経験者・都市計画プランナー・デザイナー・土木エンジニアなど、プロジェクト遂行に尽力する関係者相互の継続的なコラボレーションが必要である。
- 道路空間再編の取り組みに関係する多くの人々が議論する場が必要である。この議論の場は、目標とすべきまちの将来像は何か、その中で対象地区が担うべき役割は何か、対象道路における整備プロジェクトの意義は何か、プロジェクトの効果として何を狙っていくのか等を明確にするためのものである。これにより、関係者による意識の共有を図り、プロジェクト推進に向けた理解を得ることができる。
- また、このような議論の場は、歴代の諸先輩から受け継いできたまちづくりについて、世代を超えた関係者が語り合う中で、その理念を伝承し、次世代のまちづくりを担う人材を育てる仕組みとしても大きな意義がある。

具体的な取り組み

取り組みの一貫性を確保するための推進体制の構築

- 道路空間再編は、構想・計画から事業実施、運営・管理までプロセスが長期にわたることが多い上に、複数の事業が関連する場合があるため、定めた地域の将来像や基本方針に沿って首尾一貫した取り組みを実施しなければ、地域全体としての空間デザインの統一や、道路空間マネジメントの整合性が確保できず、地域としての魅力を生み出すことができない。そのため、構想・計画段階から道路空間のデザインの一貫性を確保するための推進体制を構築することが必要である。

①参画する主体の範囲

- 道路空間再編を推進するにあたり、取り組みに参画する主体の範囲を検討する。
- 参画する主体の範囲は一意に決められるものではなく、これまでの経緯や取り組みの熟度に応じて、段階や体制ごとに検討する必要がある。

表 道路空間再編に参画する関係者(例)

行政	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 行政担当部局(道路整備部局、交通部局、まちづくり部局) ▪ 公共施設再編部局、医療・福祉部局、環境部局、観光部局等 ▪ 道路管理者(国、都道府県、市町村) ▪ 交通管理者(警察)
民間主体	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 商業事業者 ▪ 交通事業者(鉄道・バス・タクシー事業者等) ▪ 地域住民 ▪ NPO ▪ 地元商工会 ▪ 開発事業者
中立的な立場の第三者	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 学識経験者 ▪ 各種専門家(都市設計、空間デザイン、ランドスケープ、建築等)

②行政内部における取り組みの推進体制の構築

- 特に、構想・計画段階においては、行政の役割が重要であり、行政内部における取り組みの推進体制を構築することが必要である。
 - ・ 行政内部に道路空間のデザイン・マネジメントに関する専門家集団を組織し、道路空間再編を推進する。
 - ・ プロポーザル等により、当該地域の課題・特性について熟知し、専門技術力の高い技術者をコーディネーターとして招聘する。

官と民がフラットに協議できる場を設置

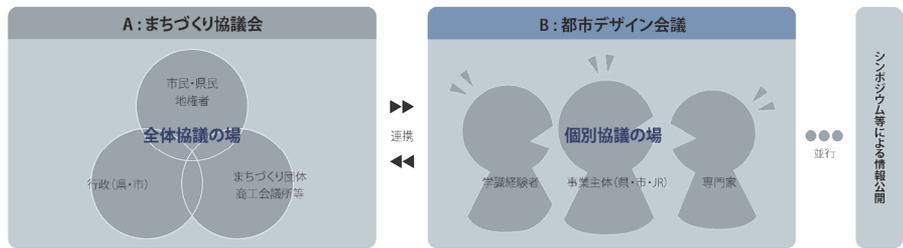
- 官民連携の下、地域活性化を図るためには、民間におけるキープレイヤー、取り組みの推進主体になり得る機関や人材の発掘・確保が必要である。そのため、構想・計画段階から住民や民間事業者等、地域づくりの関係者へ協議の場に参加するよう呼びかけ、行政と地域づくりの関係者が協働で地域の将来像やまちづくりの仕組みを具体的かつ包括的に議論する。
- 行政、地域住民、専門家等が連携した検討体制を構築し、多様な意見を計画へ反映させるとともに、地域の特色を生かした計画を策定する。
- 公有空間である道路空間と、民有空間である沿道街区との総合的・一体的な整備を図っていくため、当該事業者(事業主体、民間事業者、関連事業者等)を主体として、各事業や沿道街区整備等の具体的な計画や景観形成に関する協議・調整・技術的検討等を行う個別協議の場となる「検討会議」や「ワーキング」等を設置することにより、関係者の調整・連携の円滑化を図る。
- 地元の区市町や住民、地権者、民間企業、開発事業者など地域の関係者が一堂に会し、民と官がフラットに協議できる全体協議の場を設置する。(まちづくり協議会、まちづくり連絡会、ワークショップ等)
- 計画の初期段階で、課題が顕在化していない場合や、将来的に取り組んでいくべき事項がある場合に、自治体の担当者レベルあるいは少数のメンバーのみの非公式な意見交換から開始し、その後、「検討会議」や「ワーキング」のような公式な協議の場を設置し、徐々に取り組むべき課題や施策を特定していく。
- そして、取り組むべき課題が明確になるにつれ、まちづくり協議会、まちづくり連絡会、ワークショップ等の公式な協議会を設置し、意思決定を行うフェーズへ移行していくことが望ましい。

【個別運営型事例】日向市駅周辺地区における検討組織

(日向市駅周辺地区におけるまちづくりと連続立体交差事業の記録 / 平成 19 年 6 月より)

・中心市街地活性化をめざし、特定商業集積事業、連続立体交差事業、土地区画整理事業を三位一体事業として、商業者・県・市・JR等の複数事業者により平成8年に事業開始
 ・全体協議の場として、公民協働のまちづくり委員会(概念図A)と、事業者等を主体とした個別協議の場である都市デザイン会議(概念図B)を設置して相互連携

・シンポジウム等による情報公開
 ・構想・計画当初から、駅を拠点とした中心市街地活性化の意義と実現に向けてのシナリオが、市民・県民及び商業者・地権者等に理解を得られる
 ・同時に行政間及び鉄道事業者との情報共有化により、協力体制が実現



【一体運営型事例】飯山駅周辺地区における検討組織

・「都市空間デザイン会議委員会」を調整役とし、「都市空間デザインタスクフォース」が都市空間のデザインマネジメントを行う(作業班や個別コンサル、大学等がこれに属す)

・土地利用、公共空間、民有空間、観光空間、駅舎空間の検討グループが個別の分科会として「タスクフォース」と意見交換・調整を行う



出典：「沿道まちづくりのすすめ」(財)都市づくりパブリックデザインセンター

札幌駅前通地下歩行空間 北海道 札幌市

公募市民によるワークショップを実施し、 将来像や仕組みを具体的かつ包括的に議論

事業概要

札幌市の都心部では、積雪寒冷の気候から、昭和47年のオリンピック開催に合わせて開業した地下鉄大通駅、及び地下鉄さっぽろ駅・JR札幌駅の2つの核を中心とした地下街を整備し、以来、活力ある商業圏を形成してきた。

駅前通地下歩行空間は、二極化した2つの地区を結ぶことで商業圏の回遊性を向上するとともに、人々が憩い楽しめる空間を創出することを目的として、季節や天候に左右されない安全で快適な地下歩行空間を整備したものである。また、併せて地上部の幅員再構成（歩道拡幅）も実施し、憩いのある歩行空間を創出している。

新しい時代における都市文化の創造を目標として、都心部における回遊性の向上、エリアの魅力と活力の向上、四季を通じて歩行者が安心して通行できる安全な空間の確保など、一体的なまちづくりに取り組んだ。都心部におけるオープンスペースのネットワーク化と活用に向けた方向性、整備後の管理のあり方、周辺建築物の機能・形態のあり方など、総合的に捉えながら事業を進めていった。



整備後地下歩行空間
出典：札幌市

本事例の取組内容

札幌駅前通地下通路の施設づくりを考えるワークショップ

札幌駅前通の「像」・「場」・「しくみ」を具体的かつ包括的に議論する場を設置し、一般公募による約50名の市民がワークショップ形式で議論した。ワークショップでは、通路としての地下道ではなく、沿道建物と地下道が繋がる、交差点に憩いの場があるなど、「通路」としてではなく、「空間」としての整備へと発想を転換した。



ワークショップでの議論の風景
出典：札幌市

長野中央通り
長野県
長野市

意思決定を行う委員会のほか、地元と共に 計画を提案する組織を立ち上げ、 関係者間の調整・連携を円滑化

事業概要

長野中央通りは、JR長野駅から善光寺に至る中心市街地の南北軸を形成する歴史ある参道として、古くから市民や観光客で賑ってきた。しかしながら、近年、商業の郊外化が進む中、中心市街地の衰退に危機感を抱いた地元商店街が中心となって、道路のあり方を検討し、歩行者優先の道路整備が行われることとなった。

車道幅員の削減により歩道を拡幅し、車中心の道路から歩行者のための道路へと転換することで、まちなかの回遊性や魅力を向上させ、中心市街地の活性化を図った。

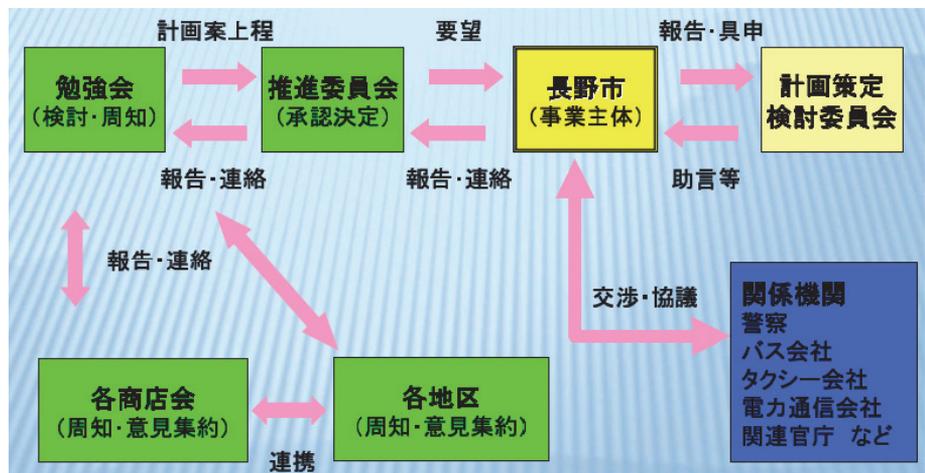
本事例の取組内容

中央通り活用検討勉強会

沿道の商店主が中心となって、誰でも自由に参加することができる組織を設立・運営し、歩行者優先道路化の計画検討のほか、地域活性化に関する講演会の開催、ニュースレターの発行を行った。

表参道ふれ愛通り推進委員会

地元商店会や区の代表、まちづくり関係者などからなる委員会を組織し、「勉強会」で検討された計画案について、地元として承認決定すると共に、地元の交渉窓口として、事業主体となる長野市との連絡調整を図った。



計画検討体制

出典：長野市

表参道ふれ愛通り(中央通り歩行者優先道路)計画策定委員会

学識者や地元代表者、商工関係者、公共交通機関事業者、関係行政、まちづくり関係者などからなる委員会を組織し、「勉強会」や「推進委員会」で検討された計画案について内容を検討し、市に対して提言を行った。

事例から学べるポイント

四条通
京都府
京都市

関係者が議論する場を設置し、ビジョンの共有を図るとともに、人と公共交通優先のまちづくりに向けた取り組みを推進

事業概要

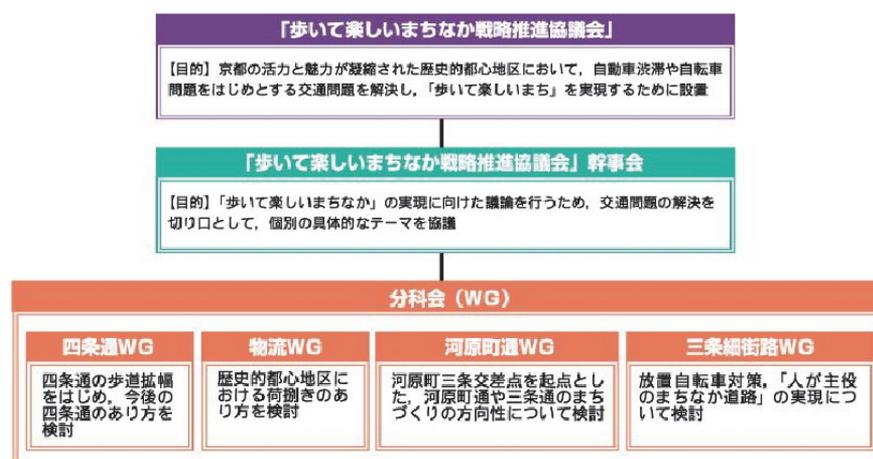
四条通は、平安京時代の四条大路にあたる目抜き通りで、市中心部を東西につなぐ主要幹線道路である。特に、本事業の対象となる川端通から烏丸通の区間は、京都最大の繁華街を形成するとともに、毎年夏になると祇園祭の山鉦が巡行するなど文化的にも存在感があり、市民、観光客を問わず大勢の人々が訪れる。また、鉄道と路線バスの乗り換えなど、交通結節点としても重要な役割を果たしている区間である。本事業は、四条通を含むまちなか全体において賑わいを創出することを目的とした「歩いて楽しいまちなか戦略」のリーディングプロジェクトであり、四条通の空間再配分(車線削減、歩道拡幅)、バス待ち環境の改善等を通じて、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高めるものである。また、四条通と交差する細街路を含めて「歩いて楽しいまちなかゾーン」を設定し、都心エリア全体でまちづくりと一体となった面的な交通環境の整備に取り組んでいる。

本事例の取組内容

歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

地元商店街から提出された「心地よく歩ける四条通」の要望書も踏まえ、翌2006年に地元の自治連合会や商店街関係者、鉄道・バス・タクシー・物流等の交通事業者、学識者、行政から構成される「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」を設立した(2010年以降「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議に名称変更)。また、下部組織として幹事会や分科会(WG)等を設置し、協議会に諮るべき課題を事前に十分に議論できるようにした。

この協議会は、プロジェクトに必ずしも賛成でない立場の者(例えば、タクシー事業者等)も含め、関係する全てのステークホルダーを集めていたことから、様々な立場の者の合意形成を図りながら事業を進める仕組みとして機能した。また、中立的な立場の学識経験者や、事務局をサポートする専門家(コンサルタント)を、同一の人物・会社が継続的に担当したことが、事業の一貫性を確保するのに大いに役立った。なお、専門家(コンサルタント)は、公平な技術競争を通じて一貫性を持ってサポートできる者を選ぶべく、プロポーザル方式で選定している。



歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会協議体制

出典：京都市

神門通り
島根県
島根市

行政、市民、専門家が連携した検討体制を構築し、多様な意見を計画へ反映

事業概要

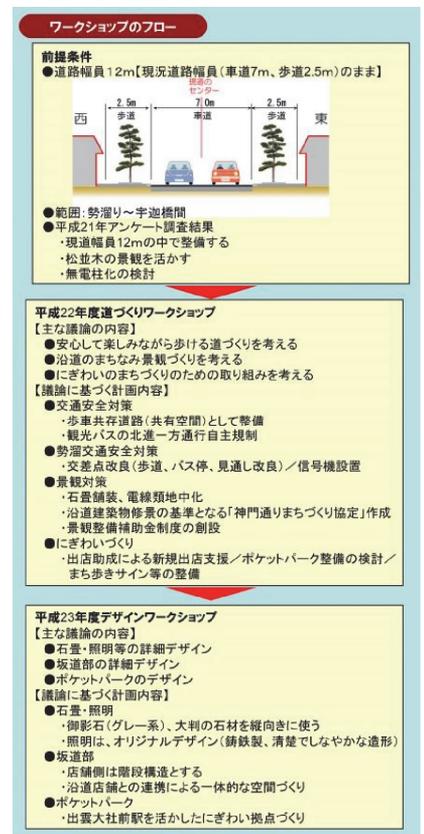
神門通りは、出雲大社の参詣道として開設された道路で、かつて参詣客の往来が絶えなかったが、車社会の到来とともに歩行者が減り、往時の賑わいが失われつつあった。

そこで、出雲大社御本殿の「平成の大遷宮」を迎えるにあたり、一畑電車出雲大社前駅から大社入口までの330m区間を、観光客の安全と歩きやすさに配慮した「シェアドスペース」として整備するとともに、島根県、出雲市、地元が一体となり、地域特性を活かした街並みの形成に取り組むことで、出雲大社の参詣道再生を図ることとなった。

本事例の取組内容

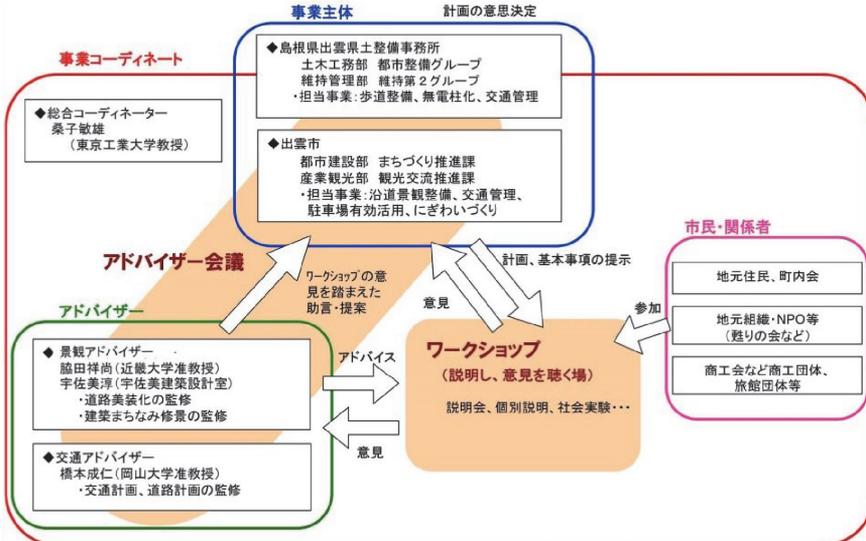
ワークショップ、アドバイザー会議を組み合わせた検討体制

沿道住民の生活交通のための利便性向上と、観光客のためのにぎわい創出及び安全性向上の両立が求められた。この相反する2つの課題を解決して、沿道住民・沿道店舗・観光客といった関係する全ての主体の意見・アイデアを計画策定の参考とするため、ワークショップ方式で、出雲大社の参詣道にふさわしい道路計画と景観整備の検討を行った。事業コーディネートを、景観、交通分野の専門家と、住民・関係者が連携し、様々な議論を展開した。



検討体制

ワークショップフロー



道づくりワークショップ



デザインワークショップ: 現地見試し状況 (石畳、照明の確認)



出典: 出雲県土整備事務所

事例から学べるポイント

創成川通
北海道
札幌市

多分野の専門家を含むデザインチームを構築し、地域の魅力向上につながるデザインを検討

事業概要

創成川通は、都心部における南北交通の主軸であるとともに、道路中央には札幌市を代表する歴史遺産である創成川が流れるシンボリックな都心軸である。

札幌市都心部における高次の都市機能を備えた快適で魅力ある空間として、交通混雑の緩和や空間の有効利用、環境改善などが求められていた。そこで、昭和46年に完成した南アンダーパス(南5条～南2条)と北アンダーパス(大通～北3条)を連続化させるとともに、地上部に快適な親水緑地空間を整備した。



親水性が向上した緑道空間
出典：札幌市

本事例の取組内容

さっぽろ夢ストリート・市民1000人ワークショップ

「都心まちづくり計画」を策定した平成14年に市長が交代し、市民に必要とされる都市整備を改めて問うため、沿道の利害関係者だけでなく、市民全体に参加を公募したワークショップを実施した。都心のまちづくりや交通の将来像、道路のあり方などについて、多様な議論が交わされた。

デザイン検討委員会

「緑を感じる都心の街並み形成計画」の内容を、創成川通アンダーパス連続化事業および札幌駅前通地下歩行空間整備事業、2つの軸となる道路空間の設計に反映させるため、専門的な立場からデザインに係わる具体的な事項を検討する「デザイン検討委員会」を設置し、両者を一体的に検討するとともに、各々において個性的で魅力ある公共空間のあり方を検討した。

「デザイン検討委員会」は学識経験者、及び関連行政部局によって組織されており、都市計画、造園、建築、照明を専門とする4社からなるデザインチームが委員会の監修に参加することで、分野を超えた一体的な検討を行った。



デザイン検討組織図
出典：札幌市

早川堀通り
新潟県
新潟市

行政、住民、工事関係者が密に議論する場を 設置し、地域づくりへの参画意識を醸成

事業概要

新潟市中央区下町地区は、かつては北前船が往来し、湊町として栄えた地区である。車社会の到来とともに、市内に縦横に張り巡らされていた堀は、昭和 39 年までに全て埋められたが、堀と柳の景観の復活を望む声が高まる中、早川堀がその候補地となった。これを受け、地元住民による勉強会を組織し、整備内容の検討を行った。

早川堀通りの道路空間再編は、4車線の車道を削減し、歩道を拡幅するとともに、かつてあった堀をイメージした水辺を整備したものである。

本事例の取組内容

早川通り周辺まちづくりを考える会

湊町新潟の原点である下町地区を「住んでいる人が自慢出来る町」にすると同時に、「湊町新潟の顔」になる町に育てていくことが極めて大切であるとの考えから、地元住民からなる勉強会を組織した。

勉強会では、整備される水路の水深から植栽の種類、照明の照度などの詳細な仕様まで議論し、必要に応じて実証実験も行った。憩いの場としてだけでなく、災害時には一時的な拠点エリアとして活用できるよう、防災機能を備える提案がなされた。

整備方針をまとめるにあたり、勉強会に加え、早川堀通り沿線世帯を対象とした個別訪問を実施し、沿線住民の意見を反映させる形で整備に関する提言書を新潟市へ提出した。

なお、「考える会」の理念である「住民を置き去りにしない」という趣旨のもと、住民が納得するまで話し合いを重ね、完成までの約 8 年間で 333 回に及ぶ会議を丁寧に行ったことが、地域づくりへの参画意識の醸成につながっている。行政からの意向を伝達するだけでなく、「考える会」が仲介役となり、地域住民からの意見、工事関係者からのお願いや悩み相談など、お互いの言い分を十分に聞き入れながら合意形成を図っていった。



勉強会



模型による計画の検証



現地確認

出典：新潟市

事例から学べるポイント

旧居留地明石町筋
兵庫県
神戸市

地元協議会と協働で事業を検討し、 特色あるまちづくりを実践

事業概要

旧居留地地区は、西日本を代表する中枢管理業務機能の集積地域であるとともに、兵庫開港に伴って設けられた居留地時代の歴史的環境を体現する重厚な街並みが広がる、神戸を代表する観光地である。しかしながら、歩道幅員が狭く、歩行者の通行阻害が生じていること、駐車車両により景観が損なわれていることが課題となっていた。このため、車線削減やパーキングメーターの廃止により歩道を拡幅し、歩行者通行の安全性や回遊性を向上させることで、地域のさらなる賑わい創出を図った。

本事例の取組内容

既存の民間組織を尊重した検討体制の構築

神戸市(建設局、都市計画総局)と旧居留地連絡協議会(民間事業者、地権者)が連携し、地域のあり方を協議することで、特色あるまちづくりを実践している。

旧居留地連絡協議会は、終戦直後に地区内の企業などによって組織されたまちづくり団体で、神戸市より景観形成市民団体に認定されている。“にぎわい”、“伝統”、“風格”、“もてなし”をキーワードに、独自の「都心づくりガイドライン」を定め、ファサードのコントロールや広告物規制などの誘導を行っている。また、平成7年には「旧居留地地区 地区計画」が以下の通り定められ、沿道建築物の行為制限を実施している。

地区計画図



地区計画

位 置	神戸市中央区西町、明石町、播磨町、波化町、京町、江戸町、伊藤町、美町、前町、海岸通												
区 域	計画図(左ページ)のとおり												
面 積	約22.1ha												
土地利用の方針	<ul style="list-style-type: none"> ○中核管理業務機能の集積と商業・文化機能の拡充による土地の高度利用 ○駅にふさわしい都市空間の形成と都市機能の強化 												
地区施設整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ○歩道と一体となったオフィススペースや街角広場の設置 ○安全で快適な都市空間の創出 												
建築物等の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ○歴史的建築物を有した中核管理業務地にふさわしい都市空間の形成 ○歴史的建築物の保全・活用 ○建物を整えることによる連続感のある街並みの形成 ○耐震性を強化した建築物の建設 ○お祭りや商業などの利用にも配慮した建築物等の整備 												
地区施設	街角広場 12ヶ所 0.24 ha												
用途の制限	住宅は1階および2階部分に設けない。 風鈴営業に係る施設は設けない。												
容積率の最高限度	敷地面積 900㎡未満の場合：指定容積率-100% 敷地面積 900㎡以上の場合 公開空地容積率が5%未満の場合：指定容積率-100% 公開空地容積率が5~10%未満の場合：指定容積率-50% 公開空地容積率が10%以上の場合：指定容積率												
	<table border="1"> <tr> <td>指定容積率</td> <td>5%未満</td> <td>5~10%</td> <td>10%以上</td> </tr> <tr> <td>800%</td> <td>700%</td> <td>750%</td> <td>800%</td> </tr> <tr> <td>700%</td> <td>600%</td> <td>650%</td> <td>700%</td> </tr> </table>	指定容積率	5%未満	5~10%	10%以上	800%	700%	750%	800%	700%	600%	650%	700%
指定容積率	5%未満	5~10%	10%以上										
800%	700%	750%	800%										
700%	600%	650%	700%										
容積率の最低限度	200%												
敷地面積の最低限度	900㎡												
建物の位置の制限 高さの最高限度													
高さの最低限度	20m												
形態・建形の制限	外装材・窓ガラスは、落下防止の措置を講じ、景観形成に寄与する建築物とする。 シースルーファサードは、高さ2.5m未満の部分には設置せず、支柱も設けない。 屋上広告物および突き出しの広告物は設置しない。												
工作物の設置の制限	景観位置制限を受ける部分に、門、へい、かき、さく、地上広告物、その他の工作物を設置してはならない。												

景観形成基準

項 目	景 観 形 成 基 準	
建 築 物	建築面積	500㎡以上。 (新設建築物、駐車管理の建築物その他これらに類する建築物を除く。以下同じ) ただし、すでに敷地面積が狭く、これより小さい場合を除く。この場合において建築面積の敷地面積に対する割合は10分の8以上とする。
	有効空地	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築物の敷地内に地域の都市景観の形成に有効な空間が開放された空地(以下「有効空地」という)をもつ基準で確保すること。 ①敷地が角地である場合は100分の5以上。 ②敷地が角地でない場合は100分の5以上。 2. ①上の基準は有効空地を角地に確保するなど地域の都市景観の形成に配慮されている場合は緩和することができる。 ②上部が開放されていない空地であっても地域の都市景観の形成に配慮されている場合は有効空地とみなす。 3. 街角広場(旧居留地地区地区計画に規定される地区施設)及び有効空地は地域の景観に配慮された修景を施すとともに歩道に面する部分については、歩道と調和のとれたものとする。
	道路からの建築物の外壁の露出	街並みの連続性を図るため、中核業務(旧居留地地区地区計画に規定される計画図表示の道路境界線①に面する敷地については31m以下の部分、道路境界線②のみに面する敷地については20m以下の部分)においては、おおむね1mで設置線を整えること。ただし、主要な出入口等については、歩行者の通行の支障とならないよう、ゆとりあるものとする。
工 業 区	建築物の用途	地域の景観とにぎわいに配慮されたものとする。 (可能な限り、建築物の1階・地階部分での商業施設の設置や、文化的機能の導入に努めること)
	建築設備などの位置及び形態	見えにくい位置に設ける。建築物の取り込み、覆いをするなど周囲の景観への配慮をすること。
景 観 形 成 基 準	駐車場の出入口の位置	景観形成道路に面して駐車及び乗車の出入口は設けないようにすること。 ただし、景観形成道路に面しない敷地又は、交通上若しくは建築物の用途上やむを得ない場合を除く。
	欄	道路に面して欄は設けないこと。
廣 告 物	照明	地域の景観に配慮されたものとする。 ショーウィンドー・公開空地などの照明については、にぎわいと風格のある良好な夜間景観の形成に努めること。
	広告物	地域の景観に配慮し、必要最小限のものとする。 道路境界線から1m以内の部分に地上広告塔、地上広告板及びそれらに類する工作物を設置しないこと。
木竹	植栽	空地には良好な環境を形成するための植栽等を行うこと。
景 観 形 成 道 路		京町筋、明石町筋、神町通、前町通、海岸通(国道2号)

出典：都心づくりガイドライン

ポイント1-③

事業の将来像・計画内容を 発信する

- 事業の将来像・基本方針や創出される空間のイメージを分かりやすく伝える
- 事業の将来像・計画内容に関する情報発信により、地域住民や民間事業者等の地域づくりに対する機運を高め、地域づくりへの参画意識を醸成する
- 道路空間の再編・利用が地域のまちづくりに及ぼす多面的な効果をわかりやすく提示する

- 道路空間再編の実施主体が、そこに暮らす住民を置き去りにして事業を進めようとするれば、住民から事業に異論が出てくる。誰のための、何のための事業なのかを議論するプロセスを、住民に公開することが重要である。
- 地域社会を支える公共空間としての道路空間のデザインは、地域の住民や事業者とその検討プロセスを共有することで、初めて地域社会に認められたものとなる。地域の住民や事業者の間に広がった事業への理解と共感、困難な状況を乗り越える際の心強い後押しになる。
- プロジェクトの最新情報を広く地域に届けるため、自治体の広報だけでなく、新聞・テレビ・ラジオ等のマスメディア、その他の機会を活用して情報発信することが重要である。外部からの前向きな評価は、事業関係者にとって大きな推進力となるので、メディアを積極的に利用することが望ましい。
- メディアを通じた情報発信だけでなく、地域の住民や事業者に直接伝えるためのシンポジウムやパネルディスカッション・講演会等の開催や、オープンハウスの開設も、有効な情報発信の手段である。

具体的な取り組み

情報発信方法の検討

- 事業の目的、検討の進め方、スケジュール、議論の対象等、情報共有が必要な事項を明確に示し、ホームページ、ニュースレター等、幅広い手法を用いて周知することにより、地域住民や民間事業者等の地域づくりへの参画意識を醸成する。

表 情報発信方法(例)

情報発信方法(例)	概要
ホームページによる広報	ホームページによる広報活動を通じて、事業の目的、検討の進め方、スケジュール、議論の対象等を発信する。
メディアを活用した広報	新聞・テレビ・ラジオ等のマスメディアを活用し、事業の目的、効果等を広く発信する。
オープンハウス	中心市街地や公共施設等の人が集まる場所で、パネルや模型の展示、リーフレット等の資料配布、ビデオの放映等を実施し、整備のPRや工事情報・観光情報を発信する。
シンポジウム・パネルディスカッション	著名人、学識経験者による基調講演やパネルディスカッション等を行い、当該事業の目的等についての理解を深めてもらう。
ニュースレター・パンフレット	事業内容を文章や写真で分かりやすく整理した印刷物を作成し、住民に広く配布する。
出前講座・地域説明会	事業の担当部署が住民のための講座や説明会を開催する。

- 事業の段階と目的に応じ、適切な表現方法を採用することが重要である。例えば、整備後のイメージを例にとると、以下のような表現方法が候補として挙げられる。
 - ・類似例を見せる(事例の視察、事例の写真)
 - ・スケッチパース、フォトモンタージュを作成する
 - ・模型を作成する
 - ・原寸大のモックアップを作成する

社会実験の実施

- 社会実験を実施することにより、地域の道路交通政策上の課題を明確化し、地域全体の課題として問題意識の共有を図るとともに、事業実施に先立って関係者による理解を深め、関係者間の合意形成を図る。
- 社会実験は、社会的な影響を与える可能性が高い道路空間再編プロジェクトにおいて、事業実施に先立って行う場合が多い。

例えば、以下のような実験が行われている。

- ・歩行空間の拡張等により車優先の道路から歩行者や自転車優先の道路へ再構築を図る実験
- ・パーク&ライド等を用いた公共交通機関の利用促進を図る実験
- ・オープンカフェ等の道路空間の多目的利用を図る実験

道路空間再編・利用の地域づくりへの効果の提示

- 道路空間の再編・利用が地域のまちづくりへ及ぼす多面的な効果をわかりやすく提示することにより、関係者による事業の必要性についての理解を深め、合意形成を図る。
- 交通円滑化や交通安全の確保だけでなく、観光振興、医療貢献、健康増進、社会生活の場の創出、エリア価値の向上等、生活の質的向上をはじめとする地域づくりへの貢献を事業効果として提示する。

四条通
京都府
京都市

社会実験を通じて事業内容の改善・深化を図り、関係者間の合意を段階的に形成

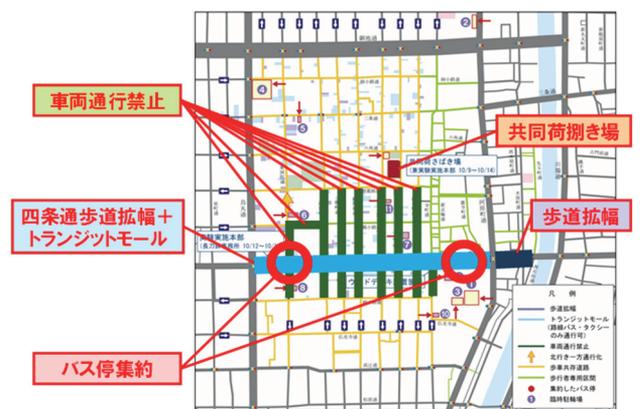
事業概要

四条通は、平安京時代の四条大路にあたる目抜き通りであり、市内中心部を東西につなぐ主要な幹線道路である。特に、本事業の対象となる川端通から烏丸通間は、京都最大の繁華街を形成するとともに、毎年夏になると祇園祭の山鉦が巡行するなど文化的にも存在感があり、市民、観光客を問わず多数の人々が訪れる。また、鉄道と路線バスの乗り換えなど、交通結節点としても重要な区間である。本事業は、四条通を含めたまちなか全体の賑わいを創り出すことを目的とした「歩いて楽しいまちなか戦略」のリーディングプロジェクトであり、四条通の空間再配分（車線削減、歩道拡幅）、バス待ち環境の改善等を通じて、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高めるものである。また、四条通と交差する細街路を含めて「歩いて楽しいまちなかゾーン」を設定し、都心エリア全体でまちづくりと一体となった面的な交通環境の整備に取り組んでいる。

本事例の取組内容

「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験

本事業は、大都市都心部の交通体系を抜本的に変えることから、各種の社会実験を通じて、事業内容の改善・深化と関係者の合意形成に努めた。特に、2007年の「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験は、規模や内容の面でインパクトが大きく、新聞やテレビ等のメディアに大きく取り上げられた。実験的に拡幅された四条通の歩行空間では、並んで楽しそうに歩く人々が増えるなど、社会実験を通じて歩道拡幅の効果が確認された。一方、迂回交通による交通渋滞の発生や、荷捌き車両が不便を強いられるなど、解決すべき課題も明らかになった。この結果を受け、四条通の車線削減・歩道拡幅は前向きに進める一方、トランジットモール化や通行規制は時期尚早と判断し、段階的に合意形成に取り組むこととなった。このため、2010年以降は、四条通の車線削減・歩道拡幅を前提としたバス停集約の試行を続けるとともに、周辺細街路においてシェアードスペースやゾーンシステムなど強力な規制を伴わない交通静穏化の社会実験等を継続的に展開した。



「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験（2007年）の主なメニュー

社会実験の段階からまちづくりを意識させるデザインの工夫

本事業は、交通問題の解決ではなく、まちなかの賑わいづくりを目的としている。したがって、社会実験の段階から、まちづくりを意識させる工夫を行った。例えば、車線削減・歩道拡幅を試行するための仮設防護柵は、工事用の赤いコーンを用いるのではなく、景観に配慮した意匠のものをデザイン会社が制作した。また、快適な歩行・滞留空間を演出するため、デザイン系の大学研究室と連携し、ボードデッキ型歩行空間を試験的に設置した。



デザインに配慮した仮設防護柵



ボードデッキ型歩行空間

出典：人と公共交通優先の歩いて楽しいまちづくり「四条通歩道拡幅事業」

神門通り
島根県
出雲市

社会実験の実施とオープンハウスの設置により、関係者間の合意を形成

事業概要

神門通りは、出雲大社の参詣道として開設され、参拝客により栄えてきたが、車社会の到来から歩行者が減り、かつてのにぎわいが失われつつあった。このため、出雲大社御本殿の「平成の大遷宮」を見据え、一畑電車出雲大社前駅から勢溜交差点までの 330mの区間について、シェアスペースの考え方に基づく安全で観光客が歩きやすい道路整備のほか、島根県、出雲市、地元が一体となり、地域特性を活かした街並みの形成に取り組むことで、出雲大社の参詣道としての再生を図った。

本事例の取組内容

社会実験の実施による安全性の評価と合意形成

整備後の幅員構成を体験してもらうとともに、その安全性などを評価し、沿道住民の合意形成を図ることを目的として、歩車道境界の白線を引き直す社会実験を実施した。社会実験中に当該事業の内容を沿道住民や観光客に周知するとともに、実験の効果を評価するためのアンケート調査を実施するために、沿道の空き店舗を活用して「オープンハウス(事業 PR 館)」を実験期間中に開設した。また、社会実験における幅員変更の効果を測るために、様々な計測調査を行った。

その結果、自動車走行速度が低下したこと、普通車の円滑な走行は阻害しなかったこと、並んで歩く歩行者が増加したこと等を確認した。一方、大型車同士が離合する際に歩道部へはみ出してしまうといった課題も確認した。

オープンハウス(事業 PR 館・神門通り PR 館)の設置

社会実験期間、及び道路整備期間中、沿道の空き店舗を活用して道路整備の PR と観光案内機能を有する「オープンハウス(事業 PR 館・神門通り PR 館)」を開設した。県と市による共同運営の下、常時 2~3 名のナビゲーターが駐在し、沿道の住民・店舗、観光客、行政の架け橋としての役割を担った。

なお、事業 PR 館では、飲み物を提供するなど抵抗無く入って来ることが可能な雰囲気づくりを心がけた。アンケート回答者にガラポン抽選による景品を進呈するなど、沿道のにぎわいを呼び込む仕掛けも取り入れた。また、事業 PR 館を活用した小学生の出前授業など、幅広い関係主体に向けて周知と理解の呼びかけに努めた。神門通り PR 館は、現地における工事情報の提供や、意見・苦情の対応窓口の役割を果たしている。

現在は、出雲市観光協会の神門通りおもてなしステーションとして、観光案内所の役割を担っている。

表 島根県と出雲市の役割分担

島根県	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備事業の PR ・工事情報の提供 ・意見・苦情への対応
出雲市	<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内、観光情報の発信 ・まち歩き促進(観光 MM)



オープンハウス(神門通り PR 館)の様子

出典：第 8 回日本モビリティ・マネジメント会議(2013.7.13)

「神門通りにおける道路整備期間中のまち歩き観光促進に向けた取り組み」

事例から学べるポイント

長者町ウッドテラス
愛知県
名古屋市

整備効果を実際に体験できる社会実験を通じて、沿線住民による理解を深化

事業概要

錦二丁目地区は名古屋の都心部、名古屋駅と栄地区の間に位置する地区である。かつては日本三大繊維問屋街の一つ、長者町繊維問屋街として栄えたが、産業・流通構造の変化により衰退を余儀なくされると、荷捌きのために幅員を確保した幅広の車道において、一方通行の逆走やスピード超過の通行車両などの問題が生じるようになった。

衰退した地区の再生に向けて、歩行者が安心して利用できる道路空間の再編を検討するにあたり、沿道地域による理解を深めるとともに、その効果を検証することを目的として、地域主導による歩道拡幅の社会実験「長者町ストリート・ウッドデッキ」を実施した。

本事例の取組内容

車道上にウッドデッキを設置する社会実験の実施

地域の森林資源を都市部にて積極的に活用することで、山間部の森林環境の保全と都市部の環境改善を同時に進めるモデル的な活動として、地元まちづくり協議会を中心に錦二丁目「都市の木質化プロジェクト」が立ち上がり、地域の大学や森林組合、行政と協働で各種取り組みを継続的に進めている。

このうちストリート・ウッドデッキは、まちなかの公共空間に木造で仮設の休憩場所を設ける実験で、長者町通りの歩道拡幅に用いられた。現在は地区内の民地の公開空地に設置されている。



出典：錦二丁目まちづくり協議会

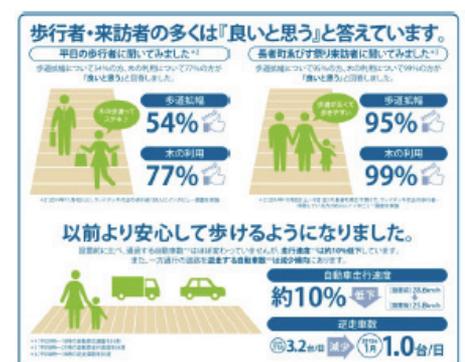
交通量調査

平日時の調査において、自動車の逆走台数および車両走行速度がいずれも減少したことから、車道幅員の削減による効果が確認された。

また、歩行者についても、一日の全歩行者数の8.4%にあたる200人がウッドデッキを利用し、平日のピーク時(12時台)には15.2%もの利用が見られた。なお、社会実験と併せて開催された「長者町おびす祭り」において、テーブルやイスを設置したところ、来訪者による休憩場所としての利用が見られた。

来訪者へのアンケート調査

平日の利用者、およびイベント開催時の来訪者へのアンケート調査の結果、通行者からは概ね好評だったことが確認された。社会実験の結果をもとに、整備計画の策定に向けて、今後検討を進める予定である。



社会実験の効果

出典：錦二丁目まちづくり協議会



歩道部全体をボードデッキとし、通行と滞留を一つの空間で心地よく一体化させている
(アメリカ・ポートランド)



路上への店のにじみ出しが、通りの賑わいにつながる
(フランス・パリ)

プロジェクトストーリー

舞台設定

舞台は、「ドコカノ県」「アナタノ市」の中心市街地。

中心市街地の空洞化が進んでいる。

中心市街地を南北に流れる「堀川」があるが、河川区域内に整備された緑地の維持管理が行き届かず、まちづくり上の課題となっている。

「堀川」の両側には、幅員 5.5mの狭い道路(一方通行)があり、車の抜け道となっている。

「堀川」沿いには、さびれた印象の史跡「旧ドコカノ銀行アナタノ支店」がある。

登場人物

行政

① アナタノ市役所道路整備部局係長 大森

道路空間再編で地域づくりを支えることになった新任係長。中心市街地再整備プロジェクトのリーダーに任命される。

② アナタノ市役所道路整備部局係員 木村

大森の部下。中心市街地再整備プロジェクトのリーダーとして悪戦苦闘する大森をサポートする。

③ アナタノ市役所道路整備部局課長 笹土

大森の上司。道路管理畑が長い。大森の提案に当初は難色を示す。

学識経験者

④ ドコカノ大学工学部都市工学科教授 黒田

中心市街地再整備プロジェクト検討委員会の委員長を務める。

⑤ 赤津川建築工房代表取締役 赤津川

アナタノ市在住の建築家で、市の都市計画審議会委員を務める。中心市街地再整備プロジェクトでは、地域の機運醸成を担う。

民間

⑥ 交通工学コンサルタンツ 宇都宮

道路計画や交通施策を得意とする建設コンサルタント。

⑦ トオクノデザイン事務所 小田原

全国各地の都市デザインを手掛けた実績を持つ辣腕デザイナー。

⑧ 沿道商店店主 近江田

堀川沿いで雑貨・衣料を販売する商店主。堀川の道路空間再編プロジェクトに当初は反対する。

あらすじ

「ドコカノ県」「アナタノ市」の中心市街地活性化プロジェクトのタスクフォース・リーダーに抜擢されたアナタノ市道路整備部局係長大森。大森は、外部の学識経験者・デザイナーの力を借りながら、城下町時代から残る地域資源の価値を見出し、リーディングプロジェクトとして堀川沿いのエリア再整備を図る。市道及び周辺道路の幅員再構成やネットワークの再構築を行い、道路を舞台とした民間活動を引き出すことで、疲弊した中心市街地に新しいコンテンツを呼び込み、連鎖的にエリアの改善が生まれていく流れを作ろうとする。その際に大森が直面する様々な課題を、ストーリー仕立てで解説する。

プロジェクトストーリーコラム(その1)

1. 事業の構想・計画

(1) プロジェクトの始まり

ポイント1-①地区の課題・特性を踏まえ、地域の将来像・基本方針を設定する

【地域の課題】

新たにアナタノ市役所道路整備部局に配属され、係長を拝命したばかりの大森のところに、中心市街地の地盤沈下に悩む産業振興部局の中村がやってきた。昨年度の最後の中心市街地問題市民会議で、『歩いて楽しいまち』を将来像に掲げたまちづくりを進めることが話し合われたという。中心市街地の活性化は、市長の重点施策であった。

「歩いて楽しいまち、か。」自動車利用が一般的なこの地方都市で、そんなことができるのだろうか。そのような疑問を持ちながらも、大森はこの言葉に不思議と魅力を感じ始めていた。

中心市街地問題市民会議の提言を受けて、市役所としても本腰を入れてこの問題に取り組むことになり、市役所内の組織横断的な連絡調整のために、タスクフォースが組織されることになった。庁内でしばらく綱引きがあったが、主管は道路整備部局に落ち着き、大森は担当係長を兼務することになった。

(2) 場づくりと人選

ポイント1-①地区の課題・特性を踏まえ、地域の将来像・基本方針を設定する

【出会い】

そんなある日、『地域を支える道路空間再編の手引き』説明会が、県庁で開催された。ドコカノ大学工学部の黒田教授の解説と事例の紹介は、何かのヒントになりそうだった。

「この間の説明会で、道路空間を再編する、って言ってたな。あの大学の先生に話を訊きに行ってみよう。」

大森は、“あるくまち勉強会”と称して、部下の木村と2人で黒田の研究室へ押しかけ、作戦を練った。

「マンパワーが少ない中、あまり検討組織ばかりが増えても運営できなくなるけど……。しかし、市民参加の場と、自由に議論できる場はあった方が良いでしょうね。」黒田のアドバイスもあり、部長級が入る『中心市街地交通まちづくり計画策定委員会』を庁内に組織するとともに、それとは別に市民が入った検討部会を設置し、実質的な議論をこの部会で深めることとした。

加えて、この作業をサポートする『中心市街地交通まちづくり計画検討業務』を、コンサルタントに発注する準備も始めた。この業務は、道路計画や交通施策を得意とする(株)交通工学コンサルタンツが発注することになった。

(3) 覚悟

ポイント1-②事業の構想・計画の検討体制を整える

【行政と地域のキーパーソン】

『歩いて楽しいまち』の将来像を描き出すためには、中心市街地交通まちづくり計画策定委員会の下に設置された検討部会において、市民の声を交えながら議論することが重要である。この検討部会の座長には、アナタノ市の都市計画審議会の委員を務めている赤津川に就いてもらおうと、大森と木村は、市内にある赤津川建築工房の事務所向かった。

赤津川は、大手設計事務所を退職後、故郷のアナタノ市にUターンして建築事務所を開業して12年目、都市計画審議会の中では若手の部類に入る。本業の建築設計と並行して、アナタノ市の中心市街地を盛り上げるべく、積極的に発言し、地域貢献活動も行っていた。都市計画審議会では、時々、耳に痛いことも提言する物静かだが信念のある人、といった印象を大森は持っていた。

これまでの経緯とこれからやろうとするプロジェクトの大まかな筋道を聞いた赤津川は、大森をじっと見据えると言った。

「周りの市が道路空間再編に取り組み始めたからアナタノ市でも取り組む、といった甘い考えでは失敗するのが目に見えています。途中には色々困難が待っているでしょう。やるからには、市のプロジェクトとして、正攻法でじっくり取り組んでいく覚悟はお持ちなんですか？」

「はい。やります。」大森はそんなことを聞かれるとは予想していなかったが、思わず答えていた。武者震いがしてきた。よし、やってやるか。

(4) 行政ができること、民間ができること

ポイント 1-②事業の構想・計画の検討体制を整える

【行政と民間の役割分担】

『中心市街地交通まちづくり計画策定委員会』と『検討部会』の進め方について相談するため、大森は検討部会座長の赤津川と共に、黒田研究室を訪ねた。赤津川は大森に、これからの道路や都市空間の整備とマネジメントについての持論を説明した。

「こういった、まちの方向性を議論しようとするきっかけづくりと、議論のための場づくりは、民間の経済活動に直結するものではないので、行政が最初に旗を振らないと、民間だけでは立ち上がりにくいでしょう。それと、黒田先生のように適切な人にその議論の場に加わっていただくことを決めるのも、広いネットワークを持っている行政だからこそやりやすいことだと思います。」

「また、これからの道路をはじめとするインフラストラクチャーは、整備するばかりでなく、それを維持管理することも含めて、誰がその費用を負担するのかを今まで以上に意識しなくてはなりません。行政は、管理者としてインフラストラクチャーに向き合っていかなければなりません。その原資は、民間の経済活動から生まれる税金です。ですから、行政には、民間が稼ぎやすくする環境を整えることを意識して欲しい。一方、民間側は、その環境の中で、しっかりと稼ぎつつ、地域の魅力を高める経済活動を生み出す役割を持っています。」

ポイント 1-①地区の課題・特性を踏まえ、地域の将来像・基本方針を設定する

(5) 地域を支える道路空間再編への第一歩

ポイント 1-②事業の構想・計画の検討体制を整える

【中心市街地交通まちづくり計画策定委員会発足】

『中心市街地交通まちづくり計画策定委員会』では、アナタノ市のまちづくりの歴史的経緯、市街地の整備計画、交通ネットワークの整備計画、中心市街地の現状と課題が共有された。赤津川が座長を務める検討部会では、その現状認識を共有した上で、中心市街地の魅力を高める方策が議論された。そこから見えてきた方向性が、

- ・堀川の活用
- ・旧ドコカノ銀行の建物の活用
- ・歩いて楽しいまちの実現

だった。

黒田のアドバイスや国内外の事例研究の影響もあり、大森は中心市街地全体を相手にするのではなく、地域の将来像を大きく描きながらも、最初に事業に着手する場所を絞り、リーディングプロジェクトとして、堀川と堀川沿いに通っている市道『堀川通』をシンボル軸とした整備を位置付けることにした。

(6) 変化のきざしを探す

ポイント 1-①地区の課題・特性を踏まえ、地域の将来像・基本方針を設定する

【まちに飛びこむ】

「いつのまにか、わが市の中心市街地は、わざわざ行くほどの所ではなくなっていたのか……。」

中心市街地に関する市民アンケート調査の結果からは、中心市街地に出かける機会がほとんど無くなっていることが浮き彫りになっていた。

しかし、大森は中心市街地の復権のヒントを求めて、赤津川とともに堀川通に足しげく通う内に、変化の兆しを見つけ始めていた。赤津川は、いくつかの店舗設計を手掛けており、顔が広がった。築年数が経ち、オフィスとしては手狭になった雑居ビルの家賃が下がり、小さいながらもこだわりを持った店舗を新規起業する若者が現れ始めていたのだ。

(7) 情報発信と、危機感の共有

ポイント1-③事業の将来像・計画内容を発信する

【機運の醸成】

市民に向けて情報発信するのであれば、ビジュアルでイメージを出した方が分かりやすい、と交通工学コンサルタントの宇都宮が提案した。

「この段階では、CGとか細部まで作りこんだパースより、手書きのスケッチの方が良いですよ。描き込んでいない分、その余白に、見た人が自分たちのまちを想像する余地が残りますから。」

大森と宇都宮は、「歩いて楽しいまち」をテーマにしたシンポジウムを企画し、プレスリリースを報道各社に投げ込んだところ、地元紙が大きめの記事として取り上げてくれた。議会で取り上げられるなど、「これから何が起こるのだろうか」と小さな波紋が起こった。

シンポジウムのパネルディスカッションに登壇した黒田と赤津川は、アナタノ市の中心市街地の窮状を分かりやすい幾つかの数値指標で表現した。数字には、アナタノ市の中心市街地の地盤沈下が、如実に表れていた。現実を数字で見せられた行政・民間の関係者の間では、中心市街地の活性化に向けた何らかのアクションが必要であることが意識され始めた。

→87 ページへつづく