

3.事業の実施 におけるポイント

ポイント 3-①

関係者の役割分担・ルールを明確にする

ポイント 3-②

地域づくりの取り組みの実施体制を構築する



事業の実施におけるポイント

道路空間を活用した地域づくりの取り組みを実施する際には、関係者の役割分担・ルールを明確にし、相互協力が可能な体制を構築することが重要である。

ポイント3-①

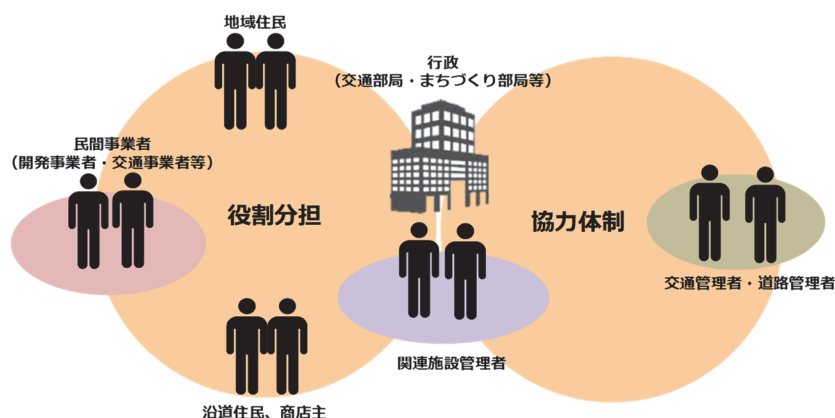
関係者の役割分担・ルールを明確にする

- ・多様な機能・利害を調整するルールと役割分担を明確化
- ・道路管理者だけでなく、沿道まちづくりを進める主体や行政、関連施設管理者等が連携
- ・道路空間の自主管理を行う地元組織の取組を拡大

ポイント3-②

地域づくりの取り組みの実施体制を構築する

- ・沿道まちづくりを進める主体や行政、関連施設管理者、道路管理者や交通管理者等の関係者で協議し、理解・協力を得る



ポイント 3-①

関係者の役割分担・ルールを 明確にする

- 道路空間を活用した地域づくりの取り組みを実施する上では、道路管理者だけでなく、沿道まちづくりを進める主体や地方公共団体、他の施設管理者等の連携が必要である
- 官民連携型の道路空間マネジメントには、多様な機能・利害を調整するルールと役割分担が必要である
- 道路景観の維持管理・向上について、自主的な管理を担う地元組織が必要である
- 道路空間の管理について、地域組織(まちづくり組織など)がアダプト制度や里親制度などの取り組みを広げる

- 道路空間再編のデザインは、多くの関係者が、時間と労力を費やして議論した集大成である。しかし、実施段階に入ると、事業の成否が時の担当者の資質に委ねられてしまい、それまで議論されてきた蓄積が省みられないということが起こりがちである。取り組みの一貫性・継続性を保つためにも、このような状況を回避しなくてはならない。
- このため、多くの関係者の思いを継承し、最後まで継続的に議論し、さらに出来上がった道路空間に責任を持って活用する主体が育つ場づくりが重要である。
- 自分達が参加して決めたものが実際に形になるという体験は、地域づくりの取り組みへの住民の参加意識を強化することにつながる。地域の参加意識を醸成し、自らの場所であるとの認識を持つきっかけづくりとして、施設の実物を作成して実験する、民間を含む関係者が実際に体験して素材や色彩、形態を決定する、という方法も有効である。

具体的な取り組み

関係者間協議による役割分担・ルールの特明確化

- 関係事業者等が適正な沿道利用のルールや役割分担、沿道利用の使い方等を協議会、ワーキング等で協議し、関係者の役割分担・ルールを明確化する。

関係主体の調整及び諸手続きを円滑に進める体制の構築

- 民間と行政が効率的に連携を図る工夫として、関連する事業の行政側の窓口をワンストップ化する。

設計・施工時の空間デザインを継承するためのルール・体制づくり

- 実施設計・施工事業者等と、空間デザインの方針を共有するための方法として、以下が挙げられる。
 - ・ 検討委員会等におけるチェックのプロセスを通すことを特記仕様書へ盛り込む
 - ・ 実施設計・施工事業者等との打合せや現場説明時に、空間デザインの方針を遵守するよう指示する。
 - ・ 運営委員会等を開催し、専門家から実施設計・施工事業者へ空間デザイン上のアドバイスを実施し、空間デザインの質の担保を図る。
- 道路空間デザインの質や一貫性を確保するため、計画・設計段階に携わった担当者(行政担当者、民間のコンサルタント会社、専門家等)が施工段階まで継続的に業務に携わるデザイン監理体制を構築する。
- 施工にあたっては、実物大模型による試験施工を実施し、計画・設計段階に携わった担当者による現地確認を実施する。
- また、舗装材等の選定にあたっては、周辺の景観と調和するため、実施設計で意図した材料を施工段階で使用できるよう調整する。

地元による景観の維持・向上に係る活動組織の設置

- 整備後の街路空間の維持管理や利活用等に係る取組体制を構築する。
- 地域住民が自主的な提案により、地域の実情やニーズに応じて、地域独自の建築物の形態、緑化、照明、屋外広告物等の景観ルールを定める。
- 景観ルールを定めた後は、運営委員会等を設置し、地域住民が景観ルールの内容を継続的に順守するよう運営する。

指定管理者制度を活用した道路空間の維持管理

- 行政とは異なる民間目線の価値観も導入しながら、道路空間の新たな価値を創出するため、民間の力を活用する指定管理者制度を導入する。

指定管理者に行わせることができる道路の管理の範囲

- ・行政判断を伴う事務（災害対応、計画策定及び工事発注等）及び行政権の行使を伴う事務（占用許可、監督処分等）以外の事務（清掃、除草、単なる料金の徴収業務等で定型的な行為に該当するもの等）であって、各自治体の条例において明確に範囲を定められたもの。（これらを指定管理者に包括的に委託することは可）

アダプト制度や里親制度などの取り組みの拡大

- 公共負担としての道路管理者による管理のみでは、財政的な面も含めて限界があるため、地域組織（まちづくり組織、市民グループ等）による、アダプト制度や里親制度等を活用した取り組みの充実・拡大を図る。

中尊寺通り
岩手県
平泉町

継続的なデザイン監理の仕組みを構築し、 設計案の確実な施工を担保

事業概要

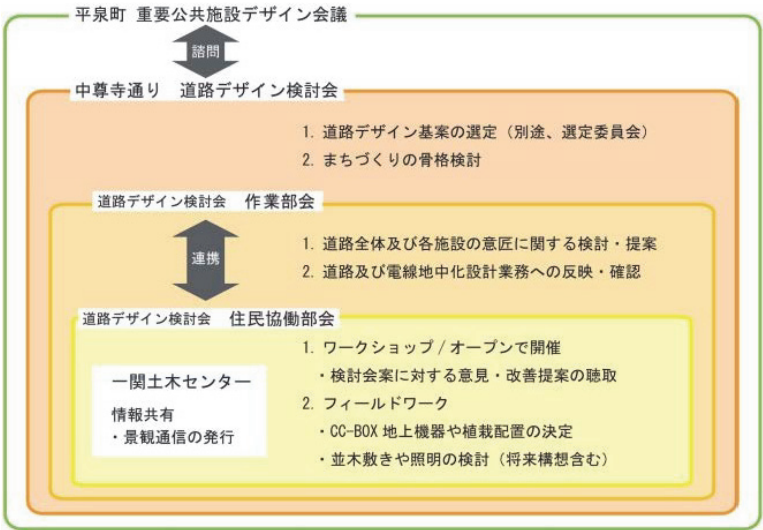
中尊寺通りは、JR 平泉駅から世界遺産「無量光院跡」を経て、世界遺産「中尊寺」に至る、町の中心部を通る道路で、かつての奥州街道、及び旧国道 4 号にあたる。昭和初期の現国道の整備と近年の国道バイパスの整備により、通過交通の主要経路が転換したため、自動車交通を主体とした道路から、地域のための生活道路、及び駅から観光拠点に至る徒歩ルートを兼ねた歩車共存道路として、幅員の再構成、無電柱化を行ったものである。

本事例の取組内容

検討体制の構築

議題レベルに応じた 3 段階の会議体を組織し、ボトムアップによる合意形成を図った。

検討委員会	全体デザインや整備方針について、学識者、地域代表者が審議。
作業部会	個別のデザインについて、学識者をコーディネーターに地域有志が議論。 デザイン検討の中心となる組織。
住民協働部会	具体的な施設配置等について、広く沿道住民が協議・決定。

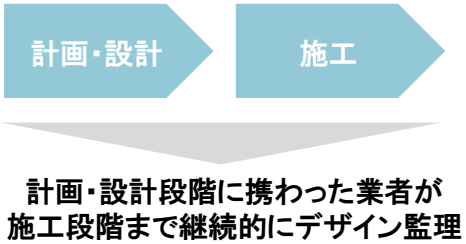


検討体制

出典：岩手県

確実な施工を担保する継続的なデザイン監理体制の構築

さらに、中尊寺通りの道路工事において、デザイン設計案の確実な施工を担保する仕組みとして、計画・設計段階に従事した業者をプロポーザル方式で選定し、随意契約により継続的にデザイン監理に携われる仕組みを構築している。



事例から学べるポイント

鳥取駅前太平線
鳥取県
鳥取市

民間の創意工夫によるソフト施策と、ソフト施策実現に必要なハード施策の実施

事業概要

鳥取駅前太平線は、まちの玄関口である鳥取駅前に位置する市道で、幅員再構成によって車道幅員を削減するとともに、拡幅した歩道部に芝生広場を設置した。また、雨天時でも人が集える魅力的な空間とするため、まちの新たなシンボルとなる開閉式の大屋根を設置した。ハード整備と併せ、イベント開催等による当該空間の日常的な有効活用の仕組みを構築することで、賑わい創出による歩行者通行量の増加が期待されている。

本事例の取組内容

市道駅前太平線管理・活用協定

駅前太平線の維持管理及び道路空間の活用について、官民一体で取り組むことにより、鳥取駅前に魅力的な空間を生み出し、中心市街地の活性化を推進するため、平成24年10月、鳥取市と新鳥取駅前地区商店街振興組合で「市道駅前太平線管理・活用協定」が締結された。

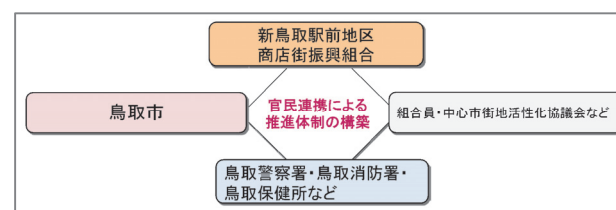
協定では、市と商店街組合それぞれの役割分担を明確にするとともに、お互いが情報を共有しながら、課題の解決に取り組む官民協働の運営・管理体制を構築している。

民間主体の運営体制の構築

整備後の日常的な広場の利活用や維持管理について、民間（沿線事業者など）が主体となって取り組む仕組み（運営管理体制）を構築している。本プロジェクトでは、「自然に人が集まる、魅力ある空間」を目指して、民間の創意工夫によるソフト施策（イベントの企画・運営など）と、そのために必要なハード施策（行政が主体となる施設の整備・更新）を同時に進行させることで、官民連携による継続的な事業の推進を実現している。

管理項目	鳥取市（道路管理者等）	商店街振興組合
芝	種購入 肥料購入 芝刈機貸出 芝刈機運搬 芝生管理指導料等 水道料金	散水（労力） 芝刈り（労力）2週間に1回 12、1、2月以外 施肥（月1回程度） 冬は必要ないが、月に2回必要な場合もある 秋に冬芝の種まき（労力） 9月下旬ごろ
植栽	剪定（高木）	剪定（低木がある場合）
車道・歩道	修繕・維持管理	歩道を中心に日常の清掃等
除雪	車道除雪 歩道については検討中	歩道については検討中
道路照明灯	電気料金、維持管理	
イベント開催	協賛することもあり	企画・運営、出店調整
イベントに必要な光熱水費		基本料金＋使用料 道路とは別系統とする
出店者		募集・受付、審査等
ベンチ・テーブル等	購入については今後検討	維持・管理、保管
有料駐輪施設	機械式料金徴収設備を設置	徴収料金による管理・運営

役割分担



推進体制



竣工式オープニング



映画祭

防災フェスタ
出典：鳥取市

早川堀通り 新潟県 新潟市

日常的な管理と大規模な補修について、 官民の役割を明確化した協定を締結

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。

「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。

官民の役割を明確化する協定の締結

新潟市では、水路や植栽の維持管理について、「考える会」と維持管理協定を結び、「考える会」へ維持管理業務を委託することで、地元住民による維持管理を展開している。

役割分担としては、日常的な管理(清掃、低木の剪定、水やり、施肥等)を「考える会」が担い、大規模な補修は市が実施することとしている。維持管理の作業を通じ、地域住民による通りへの愛着が深まっている。



地元住民による維持管理活動

出典：新潟市

官民連携による道路空間の利活用

利活用の面でも、官民が連携しながら各種イベントの開催等に取り組んでいる。完成後には、「考える会」と市が共催で、沿道に新規出店したレストランによるオープンカフェを実験的に実施した。また、毎年5月に開催される「新潟下町・早川堀つつじ祭り」におけるフリーマーケットの出店や、一斉清掃と併せた夏祭りの開催等、市のサポートの下で「考える会」を中心とした利活用の取り組みが展開している。



オープンカフェの実験



つつじ祭りの賑わい

出典：新潟市

事例から学べるポイント

パークレット
アメリカ
サンフランシスコ

パークレット設置者(民間)と 行政内関係機関の役割分担の明確化

事業概要

サンフランシスコ市では未・低利用の道路空間を公共空間へと転換する Pavement to Park(P2P)プログラムを策定し、道路空間の魅力向上を図っている。市内の土地の 25%を占める街路空間には、実質使われていない領域が多い。この未・低利用空間を手軽に歩行者空間へと転換する試みが P2P プログラムであり、その目標は、①街路が持つ潜在的な機能の発揮、②非自動車交通の利用促進、③歩行者の安全と賑わいの向上、④コミュニティ交流の育成、⑤地元商店や地域ビジネスの支援となっている。

パークレットはこの P2P プログラムの一環として、広幅員道路の駐車帯に人が滞留できる仮設的な装置や設備を設置し、広場化させる制度の名称で、サンフランシスコの多くの地域に展開している。パークレットは希望者のプロポーザルに基づいて設置されるため、多様な主体によるパークレットのデザイン、設置、維持管理が行われている。

本事例の取組内容

パークレット設置者(民間)の役割

パークレット申請者(民間)は、近隣の地権者・住民・商店街等への告知、資金負担(審査、制作・設置に係る全ての費用)、パークレットのデザイン・制作・設置、設置後の様々な責務(維持管理など)など、様々な役割を主体的に果たすことが求められる。



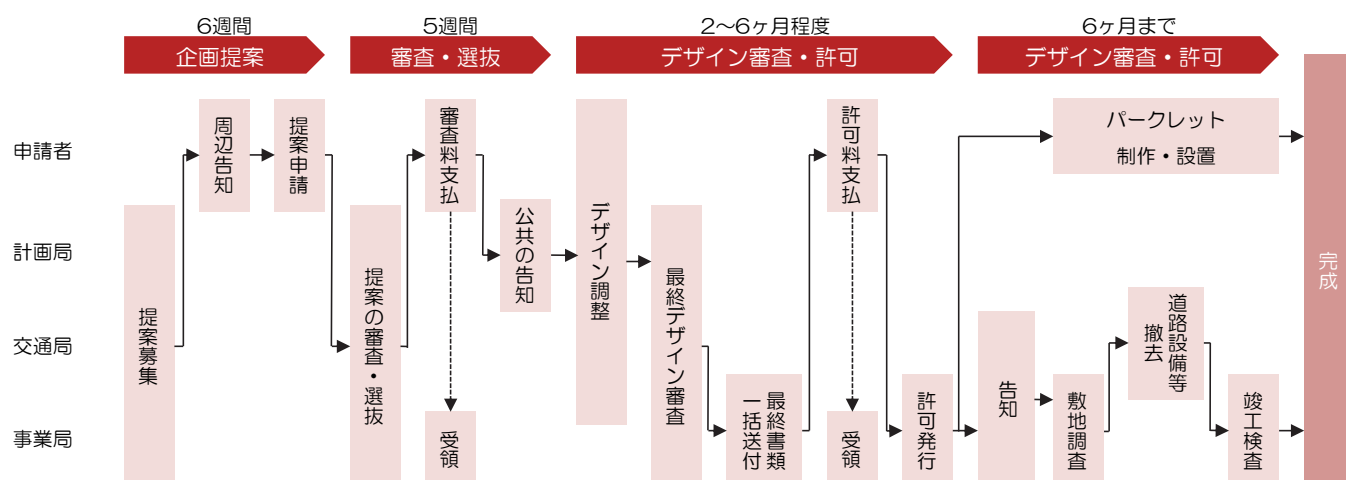
パークレット設置例

出典：Parklet ホームページ

<http://pavementtoparks.org/resources/photos/#/ms-4/1>

行政内関係機関の役割

パークレットの完成までには、設置者のほかサンフランシスコ市の計画局、交通局、公共事業局が下図の流れで関わることとなっている。計画局は申請の受付事務とデザイン協議及び審査を担当し、交通局は歩行者・自転車・自動車の通行上問題がないかどうかの審査を担当する。そして、公共事業局が法令及び性能審査と工事中及び竣工後の検査、維持管理・修繕・使用に関する協定の締結といった役割を担う。申請から許可発行、その後の管理・監視まで随時適当な部局がパークレットに関与する仕組みとなっている。



パークレットの完成までの手続きの流れ

出典：サンフランシスコにおける道路の広場化デザインに関する考察, 日本建築学会計画系論文集 81 巻 725 号, 1589-1599, 2016 を参考に作成

ポイント 3-②

地域づくりの取り組みの実施体制を構築する

- 良好なまちなみの維持管理、地域の活動を持続的に実践するためには、運営主体の組織化が必要である
- 道路空間を活用した地域づくりの取り組みを実践するにあたり、沿道まちづくりを進める主体や地方公共団体、他の施設管理者、道路管理者や交通管理者等の関係者と協議し、理解・協力を得る
- 道路空間を利用するためには、道路の占用と使用の許可を取る必要がある
- 占用許可及び使用許可を取得するにあたり、道路は公共の財産であるため、公共性・公益性を担保した計画を策定する必要がある

- 地域づくりの取り組みを円滑に進めるためには、事業の実施段階までに築き上げてきた地元住民、地権者、民間事業者、都道府県、国などの関係者との信頼関係を強化することが有効である。
- 道路空間と、道路に接する沿道施設との調和が図られないことも往々にして起こりがちである。沿道施設の管理者と一度協議をするだけで、こちらの思い通りに全て上手く運ぶということはあまり無い。相互に進捗を確認し、調整を図る仕組みが求められる。

具体的な取り組み

運営主体の組織化

- 運営主体の組織化を進めるためには、運営主体となる地域住民や事業者等の当事者意識の醸成、行政によるサポート、組織化を促す各種条件(制度・人材・資金等)の整備が必要である。
- 運営主体の組織化を図るための取り組みを以下に挙げる。

①段階的な運営主体の構築

- 運営主体の組織化には時間を要するため、組織化の準備期、試行期、確立期を経て、段階的に組織化を図ることが望ましい。道路空間の運営管理の段階には、道路空間の維持管理、運営等に関する主体が参加し、様々な事項を協議、決定できる組織を構築する。

1)組織化の準備期

- ・ 参加者公募により個別具体の検討を行う「ワークショップ」の企画立案や、将来的な運営管理体制の構築に向けた検討等を実施する。
- ・ 自治会や商店街組織等の既存組織が活動を活発に行っている場合には、説明会・ワークショップの開催や事例視察等により、地域づくりや民間主体主導の取り組みの必要性を呼びかけ、地域づくりの機運を高める。
- ・ また、危機感を感じた民間主体が発意した場合に、民間主体が自主性を発揮できるように、行政やアドバイザー等は初期の段階から支援役に回るのが望ましい。

2)組織化の試行期

- ・ 運営・維持管理時(供用時)の組織化に向けて、具体的に運営管理の主体となることが期待できる「実験的組織」を拡大し、個々の活動を活発化させる。
- ・ 運営主体となる民間事業者等は、社会実験を事前のマーケティングの場として活用し、需要や市場性を見極める。

3)組織化の確立期

- ・ 住民や民間事業者等の関係者が役割分担を明確にし、運営管理体制を確立する。

②運営主体の組織化に向けた条件整備

1)法人格の取得

- ・ 法人格を取得することで、団体名義の契約や登記が行えるようになるとともに、責任主体としての組織の社会的信用が高まり、委託事業等の受託や寄附を受けやすくなる。

2)人材の確保

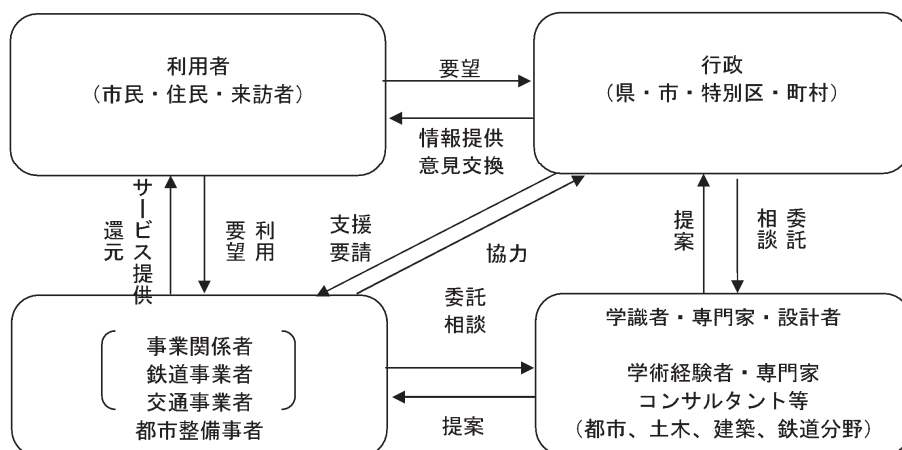
- ・ 地域住民等を主体としたワークショップの開催等を積極的に推進し、当事者意識を醸成することで、自主的に地域運営組織のリーダーや担い手などの役割を分担するとともに、学びの場を設け、運営管理に必要な知識・技術の修得に努める。

3)活動資金の確保

- ・ 事業収益、指定管理者制度に基づく指定管理料、委託事業の受託費、構成員からの会費、外部支援者からの寄附、行政からの交付金や補助金など、持続可能な活動を実施するための資金を確保する。
- ・ 行政が一部出資する形で、「公益性」と「企業性」を併せ持ったまちづくり会社を設立・運営し、地域づくり活動を実施する場合には、行政の関与をできる限り減らし、民間主体主導で進めることが望ましい。

トータルマネジメントできる実施体制の構築

- 個別事業のみならず、関連する複数の公共事業や民間事業を、一貫性を持たせながら総合的にマネジメントできる実施体制を構築する。



実施体制の考え方

道路空間を活用した地域活動のまちづくり計画への位置づけ

- 地域の合意形成や他の道路利用者の理解を得るため、地方公共団体が作成するまちづくりに関する計画に、道路空間を活用した地域活動を位置づける。

地域活動の円滑な推進に向けた道路空間の利活用方法の検討

- 通行規制による交通渋滞、歩行者の円滑な通行の障害、周辺住民からの苦情(騒音等)、地域内での新たな利害対立の発生(通行形態の変化による客数の減少等)等の問題を考慮する。
- 公共性・公益性の観点から、道路美化活動や放置自転車対策等の公益活動をあわせて実施することを検討する。

継続的な協議による合意形成

- 道路管理者、交通管理者、地方公共団体、民間事業者等を含めた協議会や勉強会を実施し、関係者と事業実施前から継続的な協議を積み重ね、イメージ・方向性を共有する。
- 協議会の場で、地域活動の財源確保につながる道路広告物を設置する際の取扱いについて合意形成を図る。

交通管理者に配慮した施設配置計画の検討

- 交通管理者(警察)から道路使用許可を得るためには、交通事故防止、治安維持が図られることを示す必要があり、店舗により生ずる死角への対策や、店舗陰からの歩行者飛び出しの防止措置、緊急自動車の通行に対する適切な処理等を踏まえた施設配置を検討する。

〈道路使用許可における施設配置の条件(例)〉

- ・交差点から一定程度のバッファをとること
- ・郵便ポスト、バス停への動線、沿道建物の駐車場出入口、非常用消火栓等から十分な余白を取ること
- ・事故や緊急時の対応を考慮して、2人で運べるものとする
- ・自転車・歩行者の動線、及び安全を確保すること
- ・点字ブロックを障害しないこと

社会実験による道路空間活用の実現可能性の検証

- 道路の占用及び使用許可を受けるため、道路管理者や交通管理者の協力を得ることが必要である。社会実験により、歩行者や道路空間等へ悪影響がないこと、安全性や事業効果等を検証し、管理者協議の円滑化を図る。
- 都市再生整備計画の策定に先立つ道路管理者・交通管理者（警察）との協議では、社会実験の結果を踏まえた詳細な情報を提供し、合意形成の円滑化を図る。
- 社会実験の施策推進上の位置付けを明確化し、国土交通省の公募型社会実験や、社会資本整備総合交付金を活用する、もしくは単独で社会実験を実施する計画及び予算措置を行う。
- 社会実験の蓄積や十分な事前調査などを通じて、運営主体を確実に確保する。
- 採算性、資金調達の方法、行政支援の要否等、施策の実現可能性を、社会実験を通じて判断する。調達した資金の一部、道路活用による様々な収益方法を確認し、その収益を道路のマネジメントに活用する仕組みづくりを検討する。

占用・使用許可の申請

- 道路を活用した活動を行うためには、道路管理者の占用許可と交通管理者（警察）の使用許可が必要である。
- 活動内容の検討段階で十分な時間を持ち、事前に相談等を行い、意思疎通を図ることが重要である。

道路占用許可の特例制度の活用

- 都市再生特別措置法、中心市街地活性化法、国家戦略特別区域法などの特例措置として、占用許可を取得できる場合もあるため、実施する活動内容や場所を踏まえて制度の活用を検討する。

日本大通り
神奈川県
横浜市

運営主体が市と協定を締結し、 道路占用・道路使用に関して一括で調整

事業概要

日本大通りは、横浜開港の原点である関内地区の中央に位置し、都心臨海部の軸線を構成する通りである。地下鉄みなとみらい線の開業や地下駐車場の整備などを機に、都心機能の強化や地区の個性を活かした魅力づくりを目的として、歴史ある都市軸にふさわしい風格のある道路空間へと再整備された。

整備後、賑わいある景観の創出などを目的に、公益性の高い地域団体が主体となってオープンカフェを実施するなど、継続的な道路空間の利活用に取り組んでいる。

本事例の取組内容

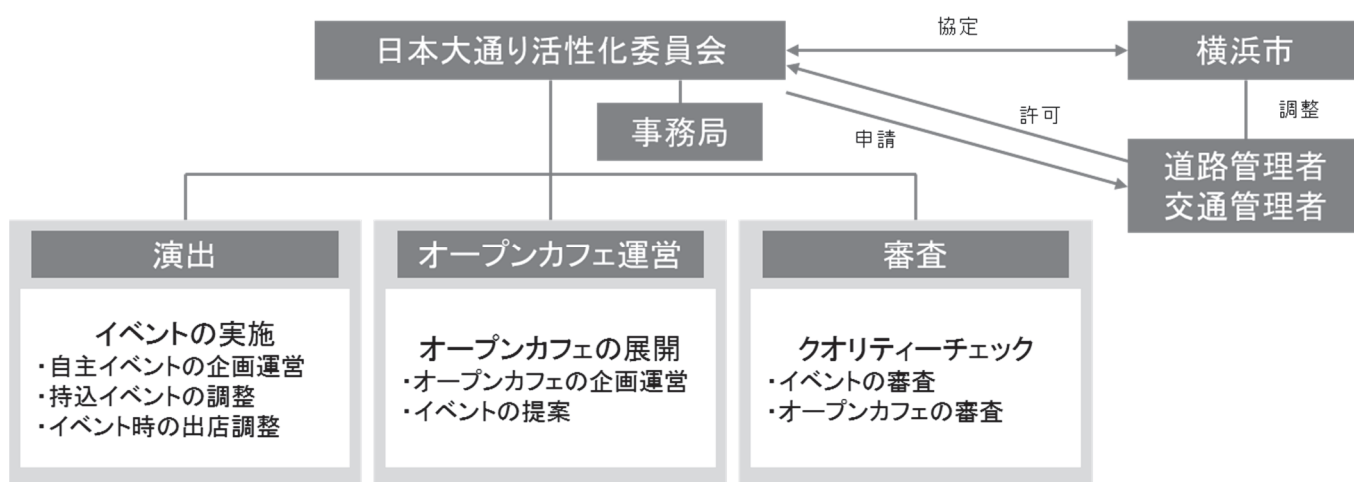
道路占用・使用に関する市との基本協定の締結

日本大通りでは、店舗運営者ではなく、市と基本協定を結んだ地域団体「日本大通り活性化委員会（以下、活性化委員会）」がオープンカフェの実施主体となっている。

活性化委員会は、道路占用と景観形成に関する協定を横浜市と締結し、協定に基づく運営・管理を行うこと、営利行為を伴うことから減免は適用せずに道路占用料をきちんと支払うことを定め、取り組みの公益性を担保することで、沿道事業者の有志団体による道路占用許可を認められている。

協定の締結にあたり、交通管理者（警察）との密な協議を実施するとともに、設置にあたっては、協定に基づく現場立会いを行い、細かい取り組み内容の確認を行っている。さらに、活性化委員会は、道路管理者、交通管理者（警察）への申請を一括で行うとともに、道路管理者、交通管理者（警察）をはじめとする関係機関との協議内容の出店者への周知、及び日常的な助言や改善点の要請を行うなど、調整役としての役割も担っている。

なお、活性化委員会では、オープンカフェのほかに、自主イベントやイルミネーションの企画運営、外部からの持込みイベント、テレビや映画の撮影の調整なども行っている。



実施体制

出典：横浜市

事例から学べるポイント

新宿モア 4 番街
東京都
新宿区

交通管理者も含めた協議会での継続的な協議により、道路占用の合意形成を円滑化

事業概要

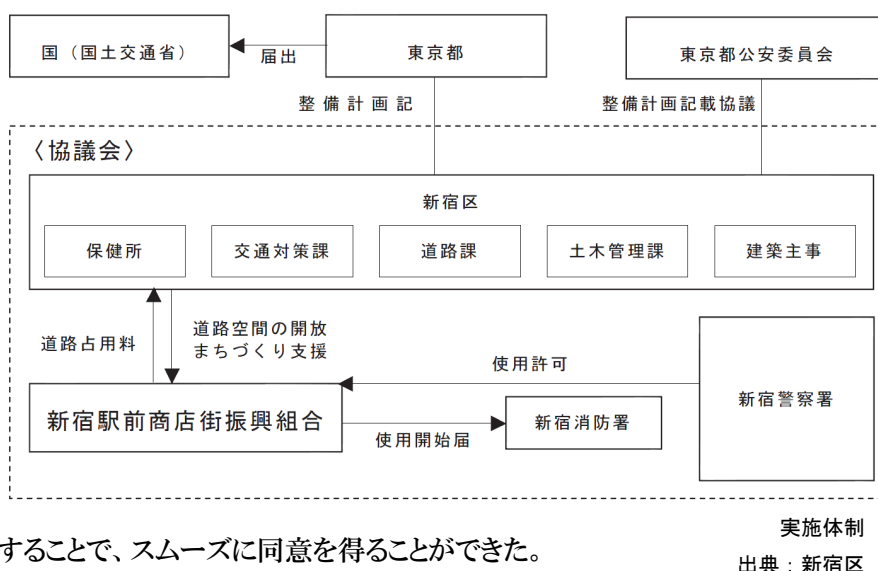
新宿駅東口の新宿モア街は、ヨーロッパ風の景観を基調として整備されたエリアで、時間帯によって車両通行が禁止される歩行者天国となっている。当初は、上質な賑わいを特徴とした来訪者が楽しめるまちなみであったが、次第に違法駐車や放置自転車が増えるなど、環境が著しく悪化していった。そこで、地域の環境改善と賑わいの再生のため、数年に渡る社会実験を経て、都市再生特別措置法に基づく特例制度を活用した常設のオープンカフェを設置したものである。なお、全国で初めて道路占用特例制度を運用した事例である。

本事例の取組内容

検討体制の構築

社会実験の実施期間中に、新宿区、新宿駅前商店街振興組合、交通管理者（警察）等を含む協議会を設立し、継続的な協議を行ったほか、道路占用担当、事業支援担当、道路管理者等で、占用特例制度の適用に向けたプロジェクトチームを組み、調整・協議を重ねていった。

都市再生整備計画の策定に先立つ公安委員会との協議では、歩行者への影響がないことなど、社会実験の検証結果をはじめとする詳細な情報を提供することで、スムーズに同意を得ることができた。



事業実施上の工夫

道路占用区域の設定においては、道路幅員や交差点からの離隔距離等の条件に基づき、占用物件を設置できる場所が限定されるため、占用許可物件毎に占用区域の設定を行った。警察協議において、店舗によって生じる死角への対策や、店舗陰からの歩行者飛び出しの防止措置、緊急自動車の通行に対する適切な処理等について指摘を受けたことから、施設配置などを工夫した。

地域の環境悪化の主要因である違法駐輪を排除するためには、常設施設で年間を通じて営業することが必要で、そのためには地元団体が占用主体となることが重要であるとの見方から、社会実験の実施主体でもある新宿駅前商店街振興組合が占用主体に選定された。



高崎まちなかオープンカフェ
群馬県
高崎市

道路管理者、警察、関係部局との 事前勉強会でイメージを共有した後、 社会実験によって安全性と効果を検証

事業概要

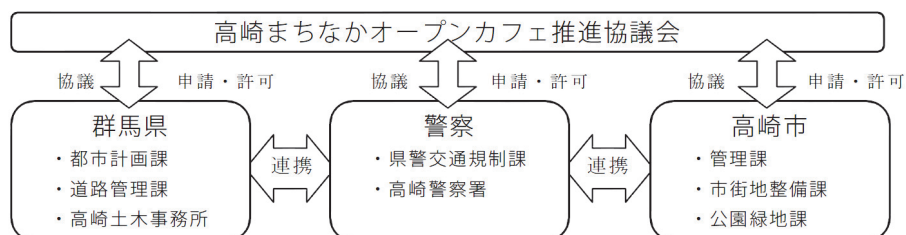
高崎市の中心市街地は、古くから交通の要衝として発展し、現在、高崎駅は鉄道やバス路線が多数乗り入れる広域交通ターミナルとなっている。しかしながら、大型小売店の郊外立地や開発のスプロールにより、中心市街地の活力が相対的に低下したため、コアゾーンにおける人・もの・情報の流動を促進させる方策が必要とされた。

そこで、オープンカフェの設置やコミュニティサイクルの導入を通じ、来街者をまちなか散策へと誘導し、長い時間、滞留したくなるまちづくりに取り組んだものである。

本事例の取組内容

高崎まちなかオープンカフェ推進協議会

高崎市、高崎商工会議所、商店街団体、飲食店の店主などで協議会を立ち上げ、道路管理者（県道と市道両方）や交通管理者（警察）をはじめ、都市計画、市街地整備、産業政策の各部署も含めた事前勉強会を定期的に開催し、法改正の趣旨を互いに理解するとともに、具体的な事業イメージを共有しながら協議を進めていった。



実施体制

出典：国土交通省

社会実験による安全性と効果の検証

都市再生特別措置法に基づく道路占用許可の特例制度を活用するにあたり、様々な事案を検証するため、約1ヶ月間の社会実験を実施した。実験の結果、通行上の支障や苦情を訴える意見はなく、道路の占用・使用にあたり、問題なく実施できる事業であることが実証された。なお、各店舗前の歩道において、テーブル、イス、パラソルなどの設置により点字ブロックが遮断される箇所については、協議会の負担により、既存の点字ブロックを迂回させる形で仮設の点字ブロックを敷設した。

なお、道路占用や道路使用の許可申請は、個別の店舗運営者ではなく、協議会が実施している。



社会実験実施時の様子

出典：道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン

長者町ウッドテラス 愛知県 名古屋市

事例から学べるポイント

道路管理者との協議により、 地域主導の社会実験を実施

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

道路管理者との協定による地域主導の社会実験の実施

道路管理者との協定に基づき、設置に係る費用負担、設置・撤去の各工事、実験中の維持管理等、地域が主体となって社会実験を行った。

具体的には、名古屋市とまちづくり協議会で「市道長者町通における歩道拡幅社会実験に関する協定」を結び、実験内容のほか、仮設歩道部分の清掃や維持管理、電気・ガス・水道事業者との調整、第三者への損害賠償や苦情対応などをまちづくり協議会が担うことを規定した。なお、第三者への損害賠償を担うため、まちづくり協議会が損害賠償責任保険に加入している。



地域による実験準備

出典：名古屋市

事業実施上の工夫

日本では車道部分における道路占用の基準が厳しいことから、道路占有ではなく、道路工事施工承認を申請し、一時的に道路の構成を変更するという名目の下、協議会が工事を施工した。（フラワーポットの設置箇所のみ、道路占有許可扱い）交通管理者（警察）からは、事前協議以外は道路工事の道路使用許可を手続きしたのみとなっている。

なお、車道の西側には路上パーキングがあり、申請手続き上の支障があったこと、片側のみを拡幅した方が効果を顕著に把握できることから、車道の東側のみを用いる形で社会実験を実施した。

日本においてパークレットを展開する場合の課題

日本で道路空間を活用するためには、道路管理者である自治体・国から道路占有許可を受けた上で（道路法）、交通管理者である所管警察署から道路使用許可を受ける必要がある（道路交通法）。

道路管理者の許可を得るためには、活動内容に公益性があり、信頼できる主体であることが必要となる。

一方、交通管理者（警察）の許可を得るためには、第一に交通事故の防止と治安維持が保証されていることを示す必要がある。海外のパークレットのように、自動車が通行する車道区域で使用許可を得るためには、自動車事故に対する安全性の検証など、説明材料が必要となる。また、わが国においてベンチや街路灯等の附属物以外は、一時的な占有物件となるため、長期間設置することが困難である。サンフランシスコのパークレットは、1年毎に更新を行っているため、最低でも1年間にわたって設置することが可能であるが、日本においては即日設営・即日撤去が求められる。

さらに、事故や緊急時に備え、2人で運ぶことができるものである必要があり、設置物に制約が生じることも課題として挙げられる。



歩行空間が人々の日常的な憩いの場になる
(韓国・ソウル)



ライトアップが道路空間を魅力的に演出する
(イギリス・ロンドン)

→128 ページより

プロジェクトストーリーコラム(その4)

3. 事業の実施

(14) 交通流と安全性と賑わい創出の連立方程式

ポイント3-②地域づくりの取り組みの実施体制を構築する

【社会実験の実施へ】

委員会の回が進むにつれ、様々な立場の市民意見を取り入れ、空間デザインの質は高まっていったが、やはり沿道商店主たちの賛意を得るには至らなかった。

最後に、赤津川が提案した。「実際に整備してしまう前に、整備を実施する上でどんな問題があるのか把握するとともに、整備後にデメリットが生じるかどうかを確かめる手法として、『社会実験』があります。期間を限定して、堀川通でシェアドスペースをつくってみませんか。」

結局、この発言が引き金となり、堀川通シェアドスペース社会実験に向けて、年度が明けてから準備を開始し、天候の良い秋の実施を目指すことになった。

大森は、仮設物でシェアドスペースをつくるにしても、それによってできあがる空間の質にもこだわりたいかった。一般的な三角コーンと、A型バリケード等で空間を仕切ってしまうと、ただの工事中の道路にしか見えてもらえなくなることが心配だった。

そこで、次年度の委託業務の中に、しっかりとしたデザイン提案を盛り込むこととした。

もう一つの心配は、シェアドスペースのような“曖昧”な空間を、交通管理者が社会実験と言えど認めてくれるか、ということだった。

こちらについては早めに事前協議を進め、制約条件を洗い出すことにした。

(15) 公園と道路の一体的整備に向けた体制づくり

ポイント3-①関係者の役割分担・ルールを明確にする

【官官連携】

堀川通のシェアドスペース社会実験は、積極的な広報や、報道機関による取材のおかげもあり、初日から大勢の人が堀川通に足を運び、賑わいを生む結果となった。『まちなかのどこに、これだけの人が居たのだろうか』と思わせるほど、社会実験期間中、沢山の人が集まった。

社会実験の間、沿道の商店では来客数・売上ともに増加し、人が安心して歩ける環境を整えることの重要性が、関係者の間で改めて共有された。この結果を見て、堀川通沿道の商店主から反対の声は、出なくなった。

この社会実験の成功を受けて、堀川通・堀川・緑地公園・旧銀行支店を一体的に整備するとともに、堀川通を『パークストリート』と位置付け、歩行者と自動車が共存するシェアドスペース、及び滞留スペースがある道路空間として再編することに、本格的に取り組むことになった。

このため、市役所内の道路整備部局、河川管理者、公園管理者、学識経験者などで構成する『パークストリートデザイン会議』が発足した。

デザイン会議では、堀川通周辺の地域づくりの意義を各主体が共有しながら、堀川通の道路空間再編の進め方、堀川通に隣接する公園の管理のあり方、堀川と堀川通における河川空間と道路空間の一体的な利用などについて理解を深めるための議論を進めていった。

(16) プロジェクトの危機

ポイント3-②地域づくりの取り組みの実施体制を構築する

【交通管理面の配慮】

「係長、ダメでした。」

道路整備部局係員の木村が、大森係長の机まで報告に来た。

交通管理者との事前協議として、所轄の警察署交通係に出向いて、「パークストリート」の計画を説明してきたのだ。

しかし、所轄署の交通係長は、計画の説明を聞き終わると、「この計画に同意を出すことは難しいかもしれないですね。」と言ったという。

大森は冷静に、「ダメという理由は何だった？」と問い返した。

木村は、「所轄署が言うには、この道路デザインは、事故が起こる可能性を増やす、というのです。」と答える。

「うーん。現状では自動車は対面通行で、歩行者は道路の端っこを肩身の狭い思いをして歩くしかない。この計画は、自動車を一方通行にした上で外側線を描くのだから、明確に歩車を分離しているという点は現状と変わらないし、北向きの自動車交通が減るのだから、むしろ改善されると思うのだが。」と大森。

「外側線より内側に、路側帯のカラー舗装がはみ出してくるデザインが問題視されました。歩行者が車道にはみ出す誘因になるって。」

「舗装材の仕上げが異なるだけだから、法令には違反してないと思うんだが。」

「そこは、見解の違いですね。ともかく、今のデザインのまま進めると、いずれ頓挫するかもしれません。」

大森は、来るべき本協議に向けて、交通管理者も同意できる計画になるよう、見直しを迫られることになった。自動車・歩行者・自転車の動線を阻害しないこと、安全性が担保されること、緊急車両の通行に支障が無いことなど、交通管理者の視点で確認を進めることになった。

3週間後のパークストリートデザイン会議で議論された計画案プロトタイプは、これまでの計画案の印象を一新するものだった。

「これなら、景観も向上するし、交通管理者の理解も得られるかもしれない。何より、やってみたい気にさせる。」大森は、次の交通管理者との事前協議に向けて、資料作成にとりかかった。

(17) 継続する組織と体制

【プロジェクトの志を継続する】

ポイント3-①関係者の役割分担・ルールを明確にする

道路空間の再編は2～3年で工事が完了するとしても、本来、地域づくりは2～3年で成就するものではない。

大森は、行政の事情とは独立して、パークストリートの道路空間再編プロジェクトの進捗を外部から見守り、目標達成を評価する組織として、パークストリートデザインマネジメント委員会を組織し、黒田教授に委員長を委嘱することとした。

また、どんな現場でも設計変更は避けられない。設計変更の場面は、デザイン意図と異なる方向へ妥協するか、デザイン意図を受け継いでデザインを向上させる機会とするか、の分岐点である。

ものを造るのは半年程度の工事だが、できあがった物は、その後50年、100年と市民に使われることになる。大森は、構想段階から関係者が議論してきたデザインコンセプトを受け継ぎ、実空間に反映させるために、デザイナーの小田原にデザイン監理を依頼し、パークストリートデザインマネジメント委員会に報告する流れをつくった。

→166 ページへつづく