

IV 国内ベストプラクティス集

地域づくりの目標に対して効果を発現し、
地域に貢献している取り組みで、
地域づくりを支える道路空間再編を展開する場合に
学べるポイントを多数含む国内事例を整理



国内ベストプラクティス 学べるポイント一覧

| | 学べるポイント | 事例 | |
|----|--|-----------------|------------------------|
| | | 都道府県・都市名 | 道路名 |
| 1 | 道路の地下化・上部空間の活用により、交通混雑の緩和と地域の活性化を実現 | 北海道札幌市 | 創成川通 |
| 2 | 道路空間活用による収益をまちの賑わいづくりのための事業資金として活用 | 北海道札幌市 | 札幌駅前通 地下歩行空間 |
| 3 | 地域資源を生かしたまちの新たな顔となる道路空間と、沿道の一体的な空間整備により、地域の賑わいと交流を創出 | 宮城県女川町 | レンガみち |
| 4 | 地域資源を生かした道路と沿道の一体的な空間形成により、地域を活性化 | 福島県喜多方市 | ふれあい通り |
| 5 | 官民が連携し、道路整備と一体的に継続的な沿道まちづくりを進め、歩行環境の改善と賑わい創出を実現 | 東京都目黒区、 世田谷区 | 九品仏川緑道 |
| 6 | 公益性を担保した地域団体による道路占用の仕組みを構築することで、継続的な道路の利活用を実現 | 神奈川県横浜市 | 日本大通り |
| 7 | 危機意識の共有を契機としたまちづくりと一体となった面的な交通環境の整備 | 京都府京都市 | 四条通 |
| 8 | まちの賑わい創出に資する道路空間の有効活用とともに、大阪版 BID 制度を活用し、エリアマネジメントの財源を確保 | 大阪府大阪市 | グランフロント大阪 地区中央東西通り他 |
| 9 | 将来像を見据え、社会実験を通じて事業内容の改善・深化を図り、継続的な道路空間再編を展開 | 大阪府大阪市 | 御堂筋 |
| 10 | 都市の記憶を継承する沿道と一体となったみちづくりの実践 | 兵庫県神戸市 | 旧居留地 明石町筋 |
| 11 | 多くの異論が出る状況に関心の高まりと捉え、積極的な市民参加の機会を準備し、合意を形成 | 兵庫県姫路市 | 大手前通り |
| 12 | 道路・河川・公園の連携事業により、単独事業では解決できない課題を解決 | 島根県松江市 | 央道湖夕日 スポット |
| 13 | 道路空間再編と沿道修景により歩行者主体の空間を創出 | 島根県出雲市 | 神門通り |
| 14 | 商店街の賑わい創出に資する道路と沿道の一体的な整備によるエリアマネジメントの展開 | 香川県高松市 | 高松丸亀町 商店街 A 街区 |
| 15 | 道路の付け替えにより地域の顔となる歩行者優先の空間を創出 | 愛媛県松山市 | 道後温泉 本館周辺広場 |
| 16 | サイドリザベーション方式を採用した道路空間再編により、LRT 利用者の利便性と安全性を向上 | 熊本県熊本市 | 熊本駅城山線 |
| 17 | 道路修景を通じた面的な歩行者空間の整備により、回遊型の観光パターンを創出 | 大分県別府市 | 鉄輪温泉いでゆ坂 等地区内街路 |

国内ベストプラクティス集の読み方(各事例 1 ページ目)

1.北海道札幌市 創成川通

創成川通
北海道
札幌市

道路名、都道府県名、
市区町村名を掲載

事例のナンバー

1

事業の分類を整理

事業の分類

道路空間の性格 : 河川・水路沿いの道

事業背景・目的 : 環境保全・アメニティ向上
交通の円滑化

手 段 : 空間再配分

延 長 : 1.1 km
(親水緑地空間 1.8ha)

幅 員 : 56.8m

沿 道 特 性 : 業務系

事業推進方法 : 専門家導入型

事業期間 : 2002～2010 年

事業 者 : 札幌市

地域への波及効果 : 地域交流の活性化

シナリオ分類 :

■ 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



1-1

国内ベストプラクティス集の読み方(各事例 2 ページ目)

事例を参照する上で最も重要な学べるポイントを整理

1.北海道札幌市 創成川通

創成川通
北海道
札幌市

本事業から学べるポイント

道路の地下化・上部空間の活用により、交通混雑緩和を図るとともに、地域を活性化

事業の概要

創成川通は、都心南北交通の主軸であり、また道路中央に位置する創成川は札幌市における歴史的シンボリックな南北都心軸となっている。

札幌市都心部における高次な都市機能と快適で魅力ある空間として、交通混雑の緩和や、都心空間の有効利用、都心環境の改善などが求められていた。それらの一方策として昭和 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)を結び、連続化を図り、上部に快適な親水緑地空間の整備を行った。

創成川に沿って整備された創成川通は、南北方向の主要道路として位置付けられているが、交通混雑に加え、東西市街地の分断要素となっていたため、これらへの対応が求められていた。さらに都心の貴重な水辺を活かした緑地空間の創出と、歴史的遺産としての創成川の再生により魅力ある都心の街並みを形成することを目的として事業が進められた。

事業の概要を掲載

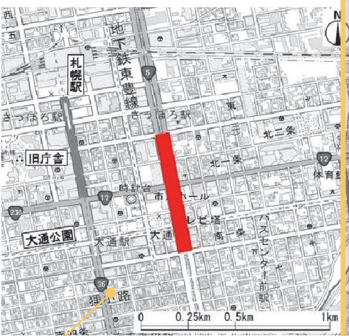
事業の経緯

創成川通は、札幌の都心に位置し、北側は北海道庁旧本庁舎(赤レンガ庁舎)前から続く北3条通、南側は北海道を代表する歓楽街であるすすきの地区に接し、西側には大通公園が接している。同地区の中心を流れる創成川は、本市における歴史的遺産であるとともにシンボリックな南北都市軸を形成している。昭和 47 年開催の冬季オリンピックに向けて、南北2つのアンダーパスが建設されたが、その後の都市の発展や交通量増加などにより生じた種々の課題を解消するため今回の整備に至っている。

| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1970 年 | 昭和 47 年開催の札幌冬季オリンピックに向けて建設された創成川通の南北2つのアンダーパスを供用開始 |
| 1998 年 | 2ヶ所のアンダーパスの連続化 都市計画変 |
| 2000 年 | 「第 4 次札幌市長期総合計画」策定 魅力的で活力ある都心の整備を重点施策の1つに位置付け |
| 2002 年 | 「都心まちづくり計画」策定 |
| 2005 年 | 「緑を感じる都心の街並み形成計画」策定 「デザイン検討委員会」開催(6 年間) |
| 2007 年 | 「創成川アートワーク委員会」開催(3 年間) 広場活用の議論(地元) |
| 2008 年 | 地上部道路 着工 |
| 2009 年 | 創成トンネル 供用開始 親水緑地空間 着工 |
| 2011 年 | 創成川公園 供用開始 |

事業の経緯を整理

対象路線図



対象路線図を掲載

※対象路線図のベースマップには、国土地理院の地理院地図（電子国土 Web）を使用
(掲載ページ : 184, 192, 200, 208, 216, 224, 232, 242, 250, 258, 266, 274, 282, 290, 298, 304, 312)

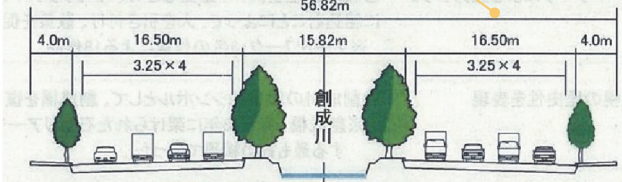
国内ベストプラクティス集の読み方(各事例 3 ページ目)

整備前後の状況変化を比較するため、写真、平面図、断面図を掲載

1.北海道札幌市 創成川通

整備前

■整備前の代表断面

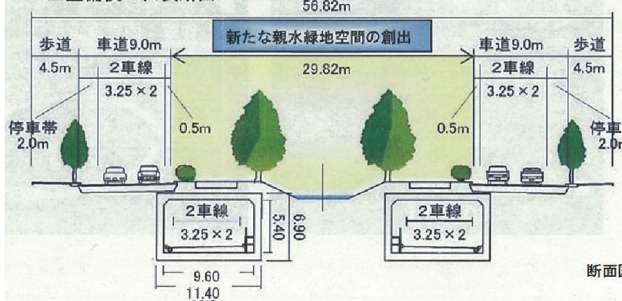


断面図

地上部

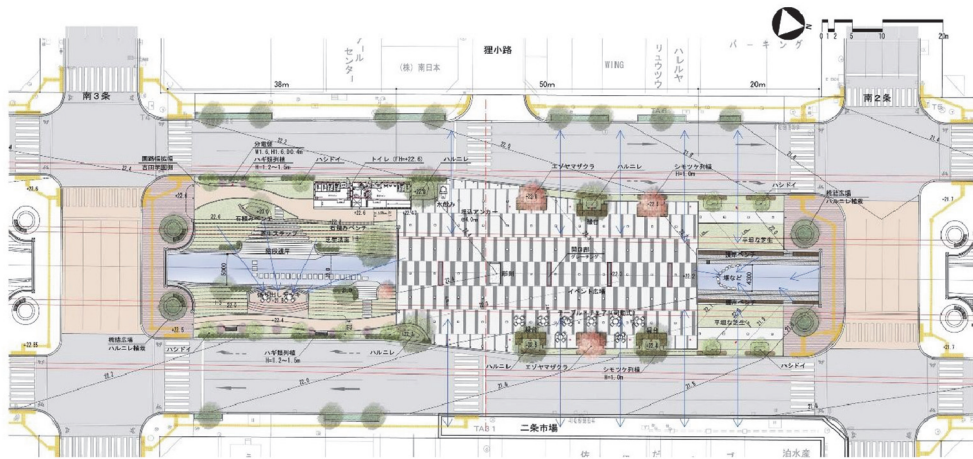
整備後

■整備後の代表断面



断面図

地上部



平面図

出典：札幌市受領資料

国内ベストプラクティス集の読み方(各事例 4 ページ目以降)

事業の各段階別の学べるポイント、具体の取組内容を整理。
(空間デザイン上の工夫、構想・計画から維持管理段階までの一貫性を確保するための工夫、継続的な道路の維持管理・利活用に効果的なマネジメントの工夫等を整理)

1.北海道札幌市 創成川通

本事例の【事業の構想・計画】から学べるポイント

大規模なワークショップ実施により、住民意見を抽出

■ 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、本当に市民に必要な都市整備事業化を問うため、沿道の利害関係者だけでなく、市民全体に参加を公募し、「さっぽろ夢ストリート・市民 1000 人ワークショップ」を実施した。都心のまちづくりや交通の将来像、道路のあり方など多様な議論が交わされた。



出典：札幌市受領資料

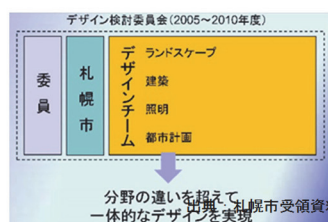
計画から施工までの一貫性をもったデザイン監理体制構築により、デザインの質を担保

■ 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の設計に反映させるために、専門的な立場でデザインに係わる具体的な内容を検討する「デザイン検討委員会」が設置された。

この検討委員会は、学識経験者、および関連行政から組織され、具体的なデザイン検討が実施された。また、詳細なデザインを検討するために、各分野の壁を越えて都市計画、ランドスケープ、建築、照明の専門家からなるデザインチームを形成し、空間の一体的な整備を目標とした。

さらに、デザインの一貫性を保つことが必要であるという検討委員の意向を踏まえ、設計段階から施工段階において、デザインチームが一貫して関与する体制を整えた。



1.北海道札幌市 創成川通

本事例の課題・改善点

■ イベント利用と維持管理のトレードオフの関係性

狸二条広場の舗装材は、広場のグレード感や賑わい演出しやすさ、経済性などを考慮して、インターロッキングブロック舗装を採用している。

イベント利用を考慮した場合には、舗装材ブロックは大きい方が良いが、維持管理面からみると舗装材ブロックは小さいが補修がしやすく、トレードオフの関係性にある。

専門家意見、住民ニーズ等を踏まえ、コスト面・イベント利用面・維持管理面等を総合的に勘案して空間デザインの検討を行う必要がある。

事例の課題・改善点を整理

創成川通

北海道

札幌市

事業の分類

道路空間の性格 : 河川・水路沿いの道

事業背景・目的 : 環境保全・アメニティ向上
交通の円滑化

手 段 : 空間再配分

延 長 : 1.1 km
(親水緑地空間 1.8ha)

幅 員 : 56.8m

沿 道 特 性 : 業務系

事業推進方法 : 専門家導入型

事業期間 : 2002～2010 年

事業 者 : 札幌市

地域への波及効果 : 地域交流の活性化

シナリオ分類 :

- 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

1



創成川通
北海道
札幌市

本事業から学べるポイント

道路の地下化・上部空間の活用により、 交通混雑の緩和と地域の活性化を実現

事業の概要

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。

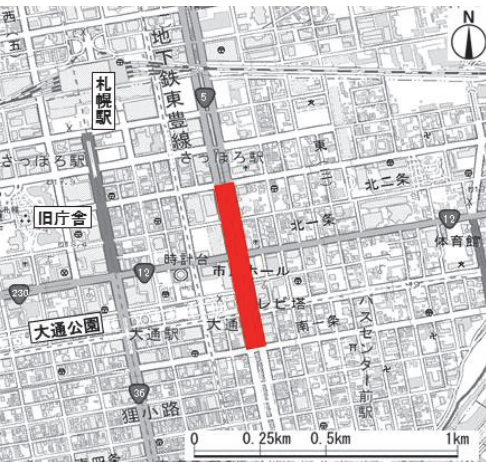
しかしながら、交通量の増加に伴う慢性的な交通混雑が発生するとともに、東西市街地の分断要素となっており、都市の一体的な発展を妨げていたことから、札幌市都心部における高次の都市機能を備えた快適で魅力ある空間として、交通混雑の緩和や空間の有効利用、環境改善などが求められていた。

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)を連続化させることで、交通混雑の解消を図るとともに、地上部に都心の貴重な水辺を活かした緑地空間の創出と、歴史的遺産としての創成川の再生により魅力ある都心の街並みを形成することを目的として事業が進められた。

事業の経緯

創成川通は、札幌の都心に位置し、北側には北海道庁旧本庁舎(赤レンガ庁舎)前から続く北3条通、南側には北海道を代表する歓楽街であるすすきの地区、西側には大通公園が接している。同地区の中心を流れる創成川は、本市における歴史的遺産であるとともにシンボリックな南北都市軸を形成している。昭和 47 年開催の冬季オリンピックに向けて、南北2つのアンダーパスが建設されたが、その後の都市の発展や交通量の増加などにより生じた種々の課題を解消するため、再整備を行うこととなった。

対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1971 年 | 昭和 47 年開催の札幌冬季オリンピックに向け、創成川通の南北2つのアンダーパス 供用開始 |
| 1998 年 | 2ヶ所のアンダーパスの連続化 都市計画変更 |
| 2000 年 | 「第 4 次札幌市長期総合計画」策定 魅力的で活力ある都心の整備を重点施策の1つに位置付け |
| 2002 年 | 「都心まちづくり計画」策定 |
| 2005 年 | 「緑を感じる都心の街並み形成計画」策定 「デザイン検討委員会」開催(6 年間) |
| 2007 年 | 「創成川アートワーク委員会」開催(3 年間) 広場活用の議論(地元) |
| 2008 年 | 地上部道路 着工 |
| 2009 年 | 創成トンネル 供用開始 親水緑地空間 着工 |
| 2011 年 | 創成川公園 供用開始 |

大規模なワークショップ実施により、住民意見を抽出

■ 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、「さっぽろ夢ストリート・市民 1000 人ワークショップ」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。



市民 1000 人ワークショップ
出典：札幌市

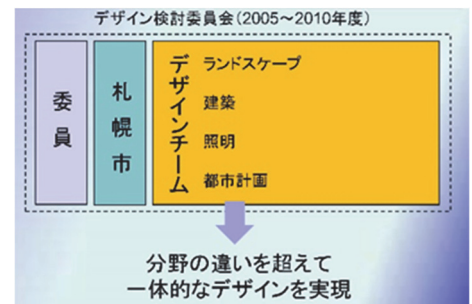
計画から施工まで一貫性をもったデザイン監理の体制構築により、デザインの質を担保

■ 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及び札幌駅前通地下歩行空間整備事業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」が設置された。

「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。

さらに、デザインの一貫性を保つことが重要であるという検討委員の意向を踏まえ、設計段階から施工段階にかけて、デザインチームが一貫して関与する体制を整えた。



デザイン検討委員会
出典：札幌市

河川空間と歩行者空間の一体的整備により、親水性・回遊性を向上

■ 河川と道路の一体的整備

創成川も含めた改修にあたり、親水性の高い水辺空間の創出が求められていた。そのため、水辺へアプローチする階段、川の流れを感じながら散策できる歩行者動線、水面の揺らぎをゆっくりと眺めることのできるベンチの設置など親水性の向上を図っている。水路とは別途導水管を整備し、河道の水深(20cm 以下)、流速(0.5m/s)を抑制している。



水辺空間
出典：札幌市

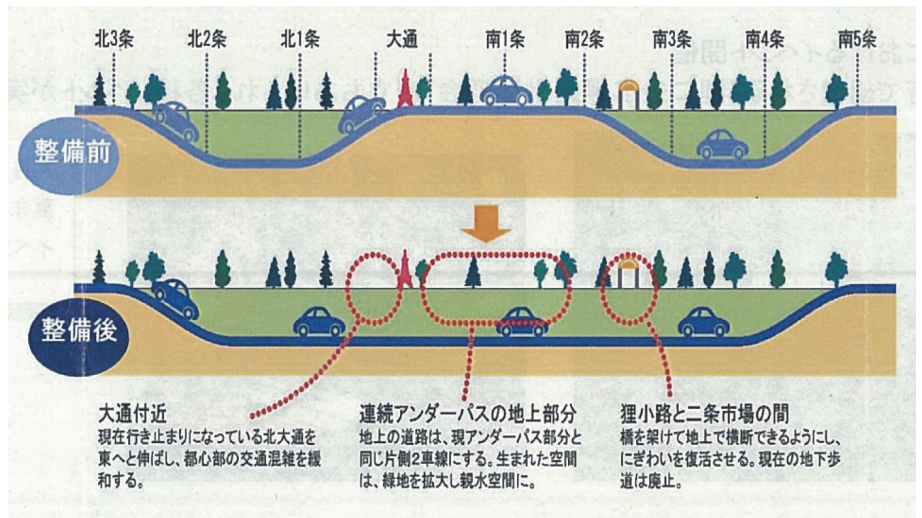
本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

道路の地下化により交通渋滞緩和を図るとともに、上部空間を利用した広場空間の創出により地域を活性化

■ アンダーパス連続化事業、上部空間を利用したアメニティ空間の創出

創成川通の整備にあたり、アンダーパス連続化事業も並行して実施している。元の地上道路8車線のうち4車線を地下化することで、都心への通過交通とアクセス交通を分離し、通過交通の速達性確保、都心部の交通混雑緩和、さらには歩行者の安全確保等を図った。

また、4車線を地下化したことで生じる地上の余剰空間を活用し、親水空間と広場空間を整備することで、市街地内の歩行によるアクセスを改善し、地域活性化の醸成を図った。



アンダーパス連続化事業
出典：札幌市

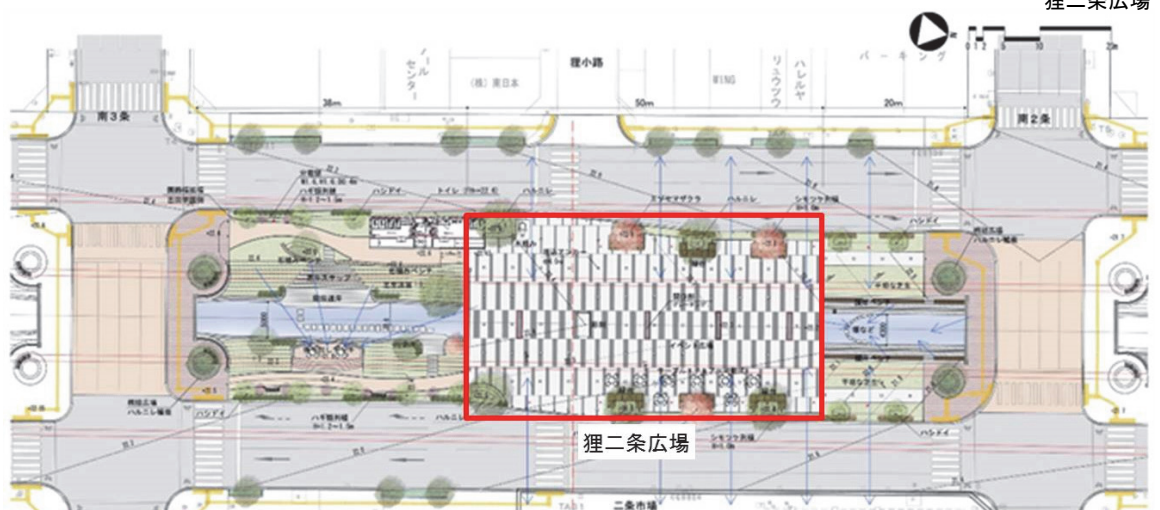
広場整備により、東西市街地の分断を解消し、市民の交流を促進

■ 狸二条広場

創成川通の整備にあたり、創成川以西の都心部における交通混雑の緩和に加え、創成川通による東西市街地の分断の解消が課題とされた。そのため、地域の分断を解消するとともに、地域住民のためのイベントスペースを創出するべく、狸小路と二条市場をつなぐ形で「狸二条広場」を設置した。



狸二条広場



狸二条広場位置図
出典：札幌市

アート作品の設置や歴史的シンボルとなる橋の復元により、親水空間の魅力と回遊性を向上

■ パブリックアートの設置、創成橋の復元

デザイン検討委員会での指摘を踏まえ、3名の芸術家によるパブリックアート18作品を設置した。公園を回遊することで物語を感じられる配置とすることで、親水空間の魅力を向上し、散策を促すような空間づくりを図っている。また、創成川の歴史的シンボルとして創成橋を復元している。



安田侃作成モニュメント「天空」



復元された石造アーチの創成橋



園内をゆったり眺めることができるベンチ

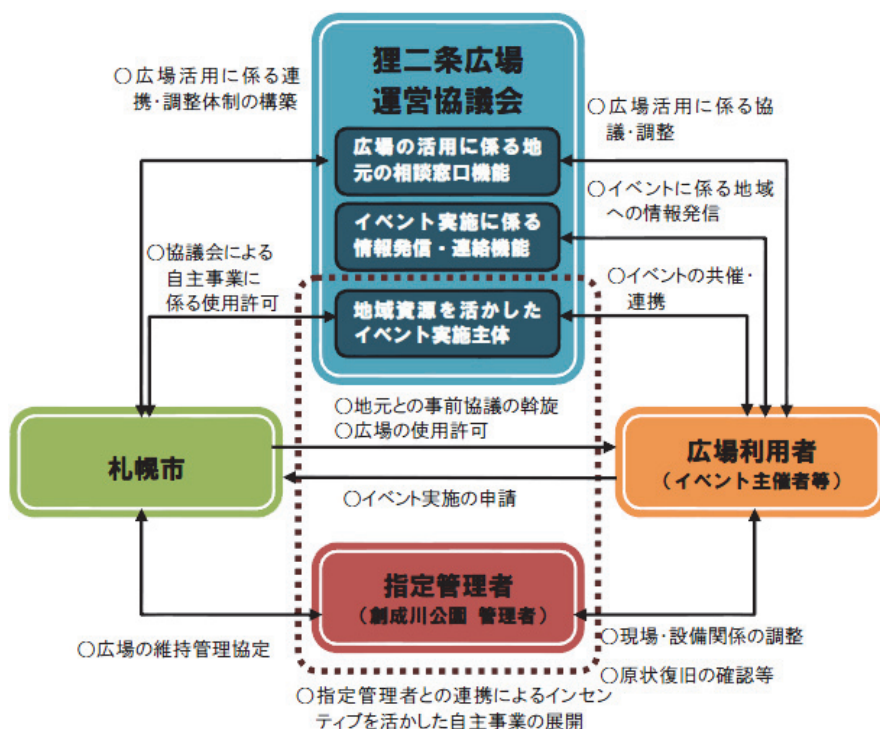
本事例の【マネジメントの展開】から学べるポイント

広場の活用に係る連携・調整の体制構築により、広場の円滑な活用を実施

■ 狸二条広場運営協議会

地域の分断を解消するとともに、地域住民のイベントスペースとして設置された狸二条広場の窓口組織として、地元町内会と札幌市で「狸二条広場運営協議会」を設立した。協議会は、利用者に向けた「創成川公園・狸二条広場利用ガイド」を作成するとともに、官民の連携を通じ、イベント主催者との協議や調整、情報共有を行っている。

また、協議会自身もイベントの実施主体となり、地域住民の交流促進、地域の賑わい創出に取り組んでいる。



狸二条広場運営協議会

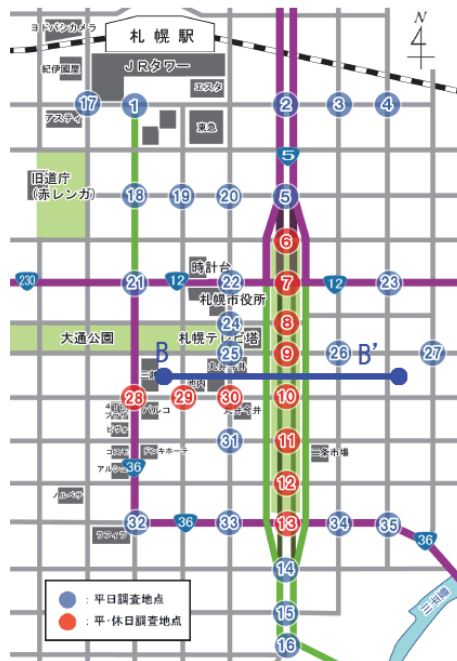
出典：創成川公園・狸二条広場利用ガイド

本事例の【事業効果の計測】から学べるポイント

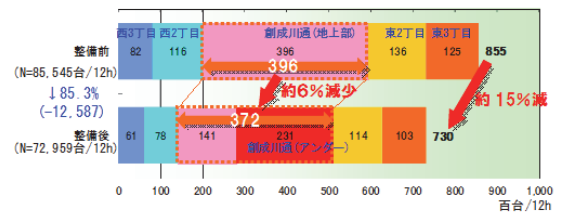
交通混雑の緩和を旅行速度、交流空間の創出による効果をイベント回数により評価

■ 都心部における通過交通とアクセス交通の分離

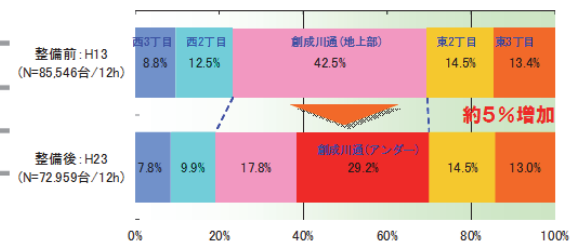
新規に地下化した区間における周辺路線を含む南北方向の断面交通量を計測し、全体交通量の約30%が地上部からアンダーパスへと転換したことから、通過交通とアクセス交通の分離が進んだことを確認した。



【B-B'断面における路線別交通量】



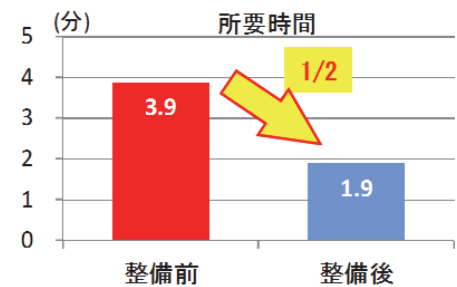
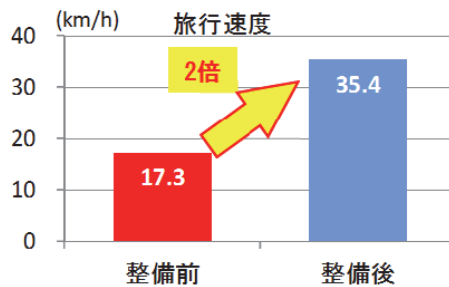
【B-B'断面における路線別利用割合】



交通量の変化
出典：札幌市

■ 旅行速度の向上

ピーク時間帯における北3条～南5条区間の旅行速度が、約2倍となっている(17.3km→35.4km)ことから、交通混雑の解消が確認された。



※整備前：H15.11調査結果、整備後：H23.9.27調査結果
整備前後ともに、アンダーパスを利用した場合の旅行速度・所要時間

旅行速度、所要時間の変化
出典：札幌市

■ 親水緑地空間の整備

創成川公園は市民の憩いの空間として親しまれ、様々なイベントを開催している。平成23年4月～平成24年1月までのイベント数は23件で、73日間稼働していることを確認した。



親水空間と一体となったイベント
出典：札幌市

■ その他

アンダーパスの連続化及び地上部の親水緑地空間の整備により、自動車中心の幹線道路を人が近寄りやすい空間として再生することで、創成川通を東西市街地の分断要素から連携要素へと転換した。これにより、創成川を東西に移動する歩行者が増加し、賑わい創出にも貢献している。(創成川通 横断歩行者数 整備前:45,622人/年→整備後:56,327人/年)

■ イベント利用と維持管理のトレードオフの関係性

狸二条広場の舗装材は、広場のグレード感や賑わい演出しやすさ、経済性などを考慮して、インターロッキングブロック舗装を採用している。

イベント利用を考慮した場合、舗装材ブロックは大きい方が良いが、維持管理面を考えると、舗装材ブロックは小さい方が補修が容易で、両者はトレードオフの関係性にあると言える。

専門家の意見、住民ニーズ等を踏まえ、コスト、イベント時の使い勝手、維持管理のしやすさ等を総合的に勘案して、空間デザインの検討を行う必要がある。

■ 計画から施工まで一貫性をもったデザイン監理体制の構築

創成川通の整備では、都市計画、ランドスケープ、建築、照明等の各分野の専門家からなるデザインチームが設計段階から施工段階まで関わる体制を構築できたことがポイントとなっている。

一方、創成川通のような重点プロジェクトではない通常業務においては、設計者が施工段階まで関わることは少ない。今後、事業の特性に応じて必要があれば、本事例のような一貫したデザイン監理体制を構築できる業務発注形態を検討することが重要である。

札幌駅前通 地下歩行空間 北海道 札幌市

事業の分類

道路空間の性格 : まちなか広場

事業背景・目的 : 歩行者回遊性の向上

手段 : 広場整備

延長 : 0.52 km

幅員 : (地上部)36.36m
(地下部)20.00m

沿道特性 : 商業・業務系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 2005～2011 年

事業者 : 札幌市、
北海道開発局

地域への波及効果 : 来訪者の増加

シナリオ分類 :

- 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

2



札幌駅前通
地下歩行空間
北海道
札幌市

本事業から学べるポイント

道路空間活用による収益をまちの賑わいづくりのための事業資金として活用

事業の概要

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。

札幌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上を図るとともに、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、憩いのある歩行者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。

事業の経緯

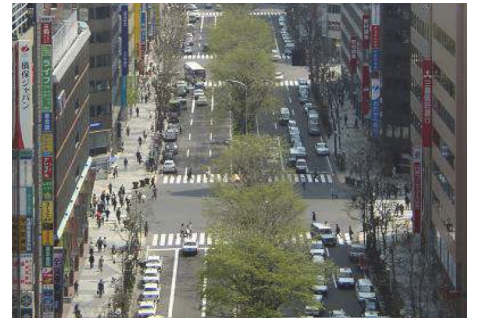
昭和 47 年の札幌オリンピック開催を契機に大通周辺が商業圏として栄えたが、その後、JR札幌駅の周辺開発が進み、札幌駅周辺と大通地区とで商業圏が二極化することとなった。そこで、両地区の活性化を個別に考えるのではなく、一体的に進めるため、両地区をつなぐ歩行者空間の整備が計画された。

対象路線図



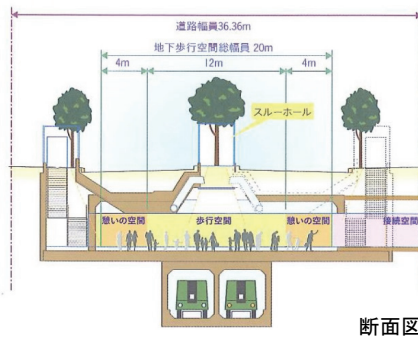
| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1971 年 | 昭和 47 年開催の札幌冬季オリンピックに向け、さっぽろ駅周辺地下街と大通駅周辺地下街 供用開始 |
| 2000 年 | 「第 4 次 札幌市長期総合計画」策定 魅力的で活力ある都心整備を重点施策に位置付け |
| 2001 年 | 「札幌駅前地下通路の施設づくりを考えるワークショップ」開催(全 4 回) |
| 2002 年 | 「都心まちづくり計画」策定 |
| 2003 年 | 札幌駅前通地下歩行空間 都市計画決定 「市民 1000 人ワークショップ」開催 |
| 2005 年 | 「緑を感じる都心の街並み形成計画」策定 |
| 2008 年 | 沿道地権者の都市計画提案により、地下歩行空間整備における民間活力活用と容積率緩和措置を担保する地区計画が決定 |
| 2010 年 | 札幌駅前通まちづくり(株) 設立 地下広場の指定管理者に選定 |
| 2011 年 | 札幌駅前通地下広場条例 施行 札幌駅前通地下歩行空間 供用開始 |

整備前



地上部
出典：札幌市

整備後



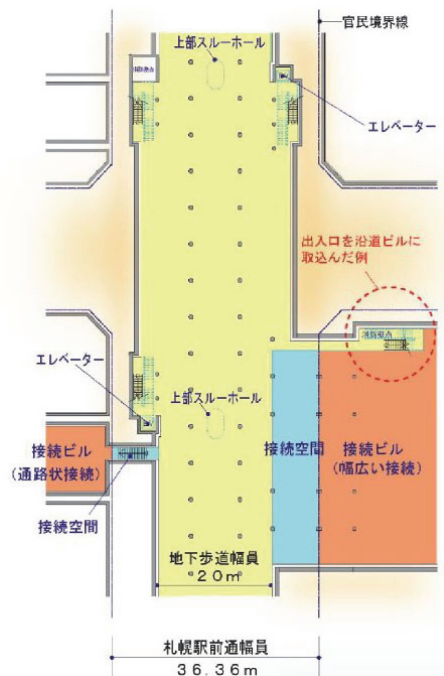
断面図



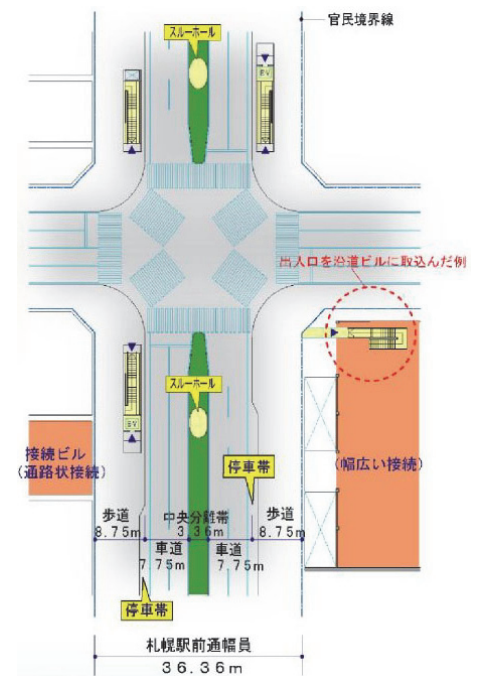
地下部



地上部
出典：札幌市



地下部平面図



地上部平面図
出典：札幌市

公募された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

■ 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様子

出典：札幌市

本事例の【事業構造の構築】から学べるポイント

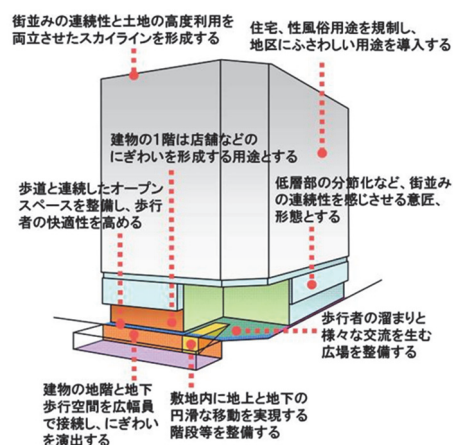
公益貢献に応じた容積率緩和ルールを設定し、沿道地権者による事業検討を促進

■ 公益貢献に応じた容積率緩和ルールの設定

札幌のメインストリートとしてにぎわいを創出するとともに、札幌駅周辺と大通周辺の2極化した商業核の連携を強め、都心の魅力を高めていくことが求められていた。

そこで、メインストリートにふさわしい賑わい・歩行者空間の創出や公共地下歩道・地下鉄駅との接続等、公共貢献に関わる項目を評価対象とし、貢献の度合いに応じて容積率制限を緩和するルールを地区計画で設定した。これにより、沿道地権者による事業検討が促進された。

なお、『まちづくり計画策定担い手支援事業』を活用した札幌駅前通沿道地権者からの都市計画提案に基づいて計画を策定しており、計画策定の過程で、沿道地権者と行政との間で目指すべきまちのイメージを共有しながら検討を進めたことで、貢献内容に関わる細かい数値基準を設定することができた。



容積率緩和の評価対象

出典：国土交通省資料

【貢献項目】

- ①札幌駅前通沿いのにぎわいの演出
(1階部分を店舗、飲食店等とすること、歩道状空間を整備すること等)
→+50% あるいは +100%
- ②公共地下歩道もしくは地下鉄駅との接続及び賑わいの演出
→+50% あるいは +100%
- ③公共地下歩道もしくは地下鉄駅への出入り口の設置
→+50%
- ④広場の整備
→+50%

容積率緩和ルール

■ 立体道路制度の活用

地上と地下を結ぶ出入口は歩道内に設置されるのが一般的であるが、道路空間の幅員確保や良好な景観形成などの効果が期待できることから、立体道路制度を活用し、民地内における出入口の整備を積極的に進めている。



立体道路制度を活用した出入口

出典：札幌市

本事例の【マネジメントの展開】から学べるポイント

条例により地下空間を広場と道路の兼用工作物に指定することで、道路占用手続きを簡素化

■ 広場と道路の兼用工作物指定による道路空間の活用

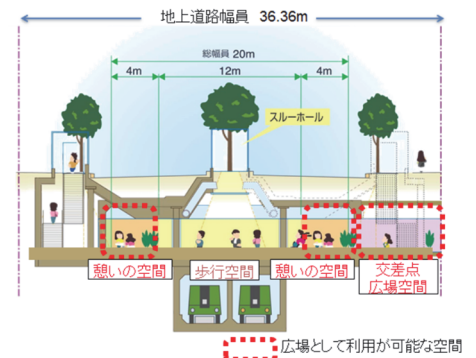
札幌駅前通の地下歩行空間は、公共地下道の一部を広場として位置づけ、道路管理者との協定によりフレキシブルな空間の形成・利活用を実現している。

札幌駅周辺地区と大通・すすきの周辺地区とで二極化された商業圏を連結する地下空間を設けるにあたり、都市計画道路の変更により歩行者専用道を指定し、街路事業を用いてこれを整備した。その上で、中央の歩行者空間を除く両側 4m ずつを、条例により市が設置する広場（憩いの空間）として位置づけ、管理方法や費用負担について道路管理者（札幌市）と広場管理者（札幌市）の間で兼用工作物管理協定を締結した。

広場の管理に関する条例を定めることで、柔軟な利用を図るとともに、広場と道路の兼用工作物とすることで、警察への道路使用許可の申請手続きが不要となり、利用に係る手続きが簡素化された。



両側に設けられた広場（憩いの空間）



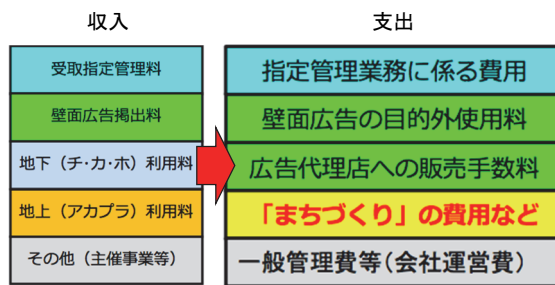
地下歩行空間断面図

出典：公益財団法人都市活力研究所

道路空間を活用した収益事業を展開し、収益をまちづくりのための事業資金として活用

■ 安定的な資金確保に向けた、道路空間を活用した収益事業の展開

札幌駅前通まちづくり(株)は、地下歩行空間の指定管理料に加え、広場使用料と壁面広告利用料を主な収益源として、安定的な資金を確保し、継続的なエリアマネジメント活動を実施している。事業収益は出資者には分配せず、地域の緑化、賑わいづくりのイベントやフォーラムの開催等、まちづくり事業の原資として活用している。



札幌駅前通まちづくり(株)の収支構造

出典：公益財団法人都市活力研究所



まちづくり事業の各種取組

出典：公益財団法人都市活力研究所

■ 壁面広告事業

地下歩行空間の一部を、市道部については「目的外使用」として札幌市から借用するとともに、国道部については「エリアマネジメント協定」を締結することで、広告の掲出が可能となった。広告収入をまちづくり事業に還元することで、関係機関からの了承を得ている

広告の募集は、広告代理店を介して実施している。また、広告幕の制作、取付、撤去を広告主に行ってもらうことで、まちづくり会社が費用を負担しないローコストの運営を展開している。

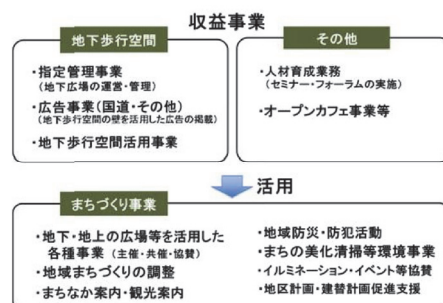


壁面広告事業

出典：公益財団法人都市活力研究所

■ まちづくり会社による継続的なマネジメント活動の実施

札幌駅前通まちづくり(株)は、駅前通一帯のエリアマネジメントを行う会社として、駅前通に関係のある企業 18 社・団体(当時)が出資し、2010 年 9 月に設立された。札幌駅前通まちづくり(株)では、指定管理者制度に基づく地下歩行空間の運営・管理をはじめ、「創造都市さっぽろ」、「市民活動の推進」、「都心回遊、活性化」、「都心のビジネスパーソンの快適な日常」、「さっぽろ・北海道の魅力発信」の 5 つのコンセプトの下、各種活動やイベントの実施を促しながら、まちの魅力向上に取り組んでいる。



札幌駅前通まちづくり(株)の事業内容

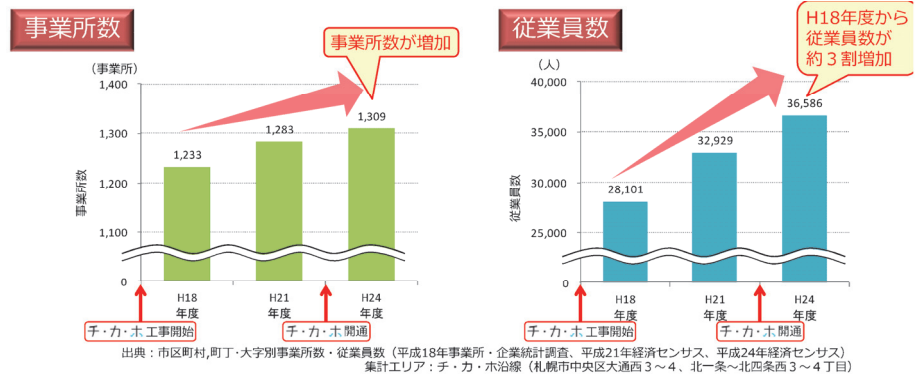
出典：公益財団法人都市活力研究所

本事例の【事業効果の計測】から学べるポイント

商業活性化に関する効果を計測し、地域への波及効果を評価

■ 事業所数・従業員数の増加

地下歩行空間の開通後、事業者数及び従業員数が増加していることから、経済活動の活性化に対する波及効果が伺える。特に、従業員数は整備前に比べ約3割増加(※整備前 H18 年度→整備後:H24 年度)しており、雇用創出の面で効果があったことが推測される。

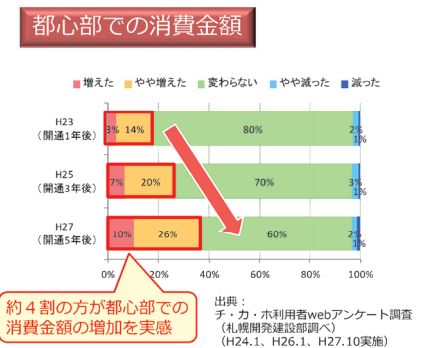


事業所数・従業員数の変化

出典：国土交通省

■ 消費金額の増加

地下歩行空間の開通後、約4割の人が消費金額の増加を実感していることから、商業活動の活性化につながったことが伺える。



都心部での消費金額

出典：国土交通省

本事例の課題・展望等

■ 地下歩行ネットワークのさらなる拡充

都心部の商業核となる2地区の間に、天候に左右されない快適で安全な歩行者空間が整備されたことにより、都心部の歩行による回遊性が高まった。今後は周辺の地下通路との接続などを強化することで、地下歩行ネットワークが一層拡充されることが期待される。

2.北海道札幌市 札幌駅前通 地下歩行空間



四季を通じて安全・快適に歩くことができる



歩行空間が人々の活動の場になる

レンガみち

宮城県

女川町

事業の分類

道路空間の性格 : プロムナード

事業背景・目的 : シンボル空間の創出

手段 : 新設

延長 : 0.17 km

幅員 : 15.0m

沿道特性 : 商業系

事業推進方法 : 専門家導入型

事業期間 : 2013～2015 年

事業者 : 女川町

地域への波及効果 : 地域の活性化

シナリオ分類 :

- ☐ 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

3



出典 : © monocotobito

レンガみち
宮城県
牡鹿郡女川町

本事業から学べるポイント

地域資源を生かしたまちの新たな顔となる
道路空間と、沿道の一体的な空間整備に
より、地域の賑わいと交流を創出

事業の概要

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。

事業の経緯

女川町は平成 23 年 3 月 11 日に発災した東日本大震災の津波により、甚大な被害を受けた。そのような状況の中、女川町は復興の過程で、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。商業機能を再生するにあたり、駅と海をつなぐ町のシンボル軸として、歩行者専用道路「レンガみち」を整備し

対象路線図

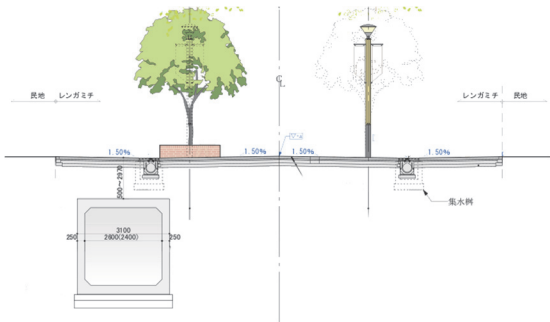


| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 2011 年 | 都市計画決定 女川町復興計画策定 女川町まちづくり協議会設立 |
| 2012 年 | 女川町復興整備計画公表 被災市街地復興土地地区画整理事業公告 女川町まちづくりワーキンググループ設立 |
| 2013 年 | 津波復興拠点整備事業告示 プロムナード検討部会設置 復興まちづくりデザイン会議設置 |
| 2014 年 | 工事着工 女川みらい創造株式会社設立 女川町まちなか再生計画認定 |
| 2015 年 | 供用開始 |

整備前



整備後



断面図
出典：女川町



平面図
出典：女川町

地域資源を生かした持続可能な将来像の設定と共有化

■ 海へと通じるレンガみちをシンボル軸としたまちの顔づくり

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「デザインのあらまし（第2版）」に一部加筆

■ 女川町まちづくりデザインのあらまし

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まし(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まし」は、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等を示したもので、これを町民へ全戸配布し、女川町中心部の将来像・基本方針の共有を図った。



デザインのアラまし (第2版)

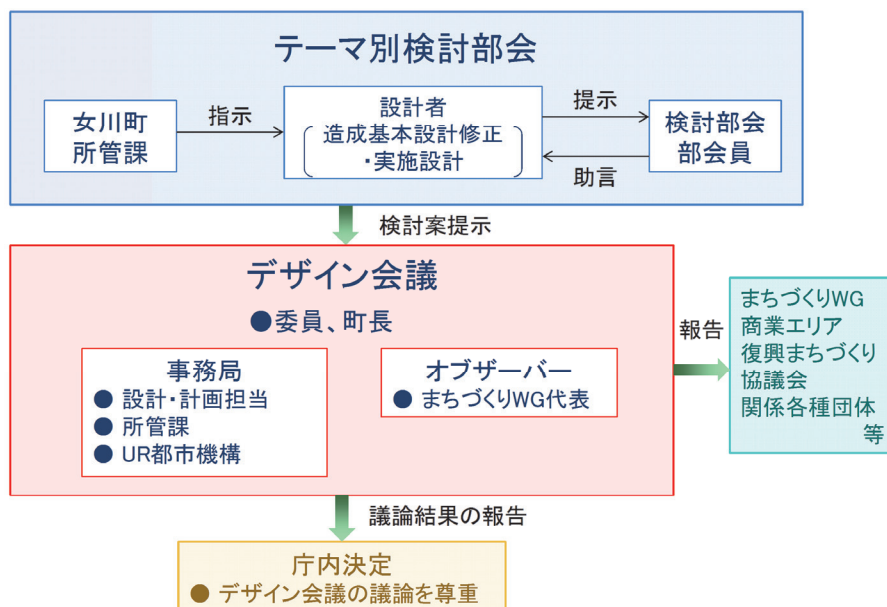
出典：女川町「デザインのあらまし（第2版）」に一部加筆

関係者が一堂に会す議論の場を設け、質の確保と時間短縮を実現

■ 女川町復興まちづくりデザイン会議

復興事業の計画について、より価値の高いものとすることを目指し、「デザイン会議」を立ち上げ、継続的な活動を行っている。デザイン会議の特徴は、委員に①意思決定者である町長、②各分野の景観デザインに係る専門家を招聘し、さらに、会議では、③関係課の課長、④設計者、⑤施工者、⑥施設管理者、⑦町民といった関係者が一同に会し、事業を推進する上で重要な事項を決定する場となっていることである。通常は、庁内会議を経た後、

委員会を開催し、その結果を受けて再度庁内の合意を取り、住民説明会などを開催しながら最終決定に至るプロセスをたどるため、事業決定に多くの時間を要する。デザイン会議では、ワンストップで合意に至ることができるため、時間短縮を図りながら質の向上を図ることが可能である。また、計画プロセスを公開しているため、まちのあり方や方向性などを関係者間で共有し、価値観を同一にしながら、それぞれの立場の役割を果たすことを可能としている。



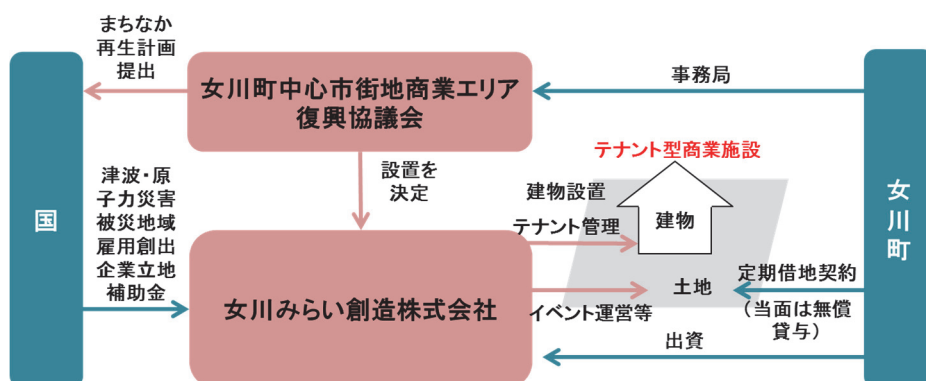
価値創造の仕組み（デザイン会議）

本事例の【事業構造の構築】から学べるポイント

土地の所有と利用の分離を通じた持続可能な賑わいの仕掛けづくり

■ 沿道商業施設の開発スキーム

震災前の女川駅前商店街は住居兼店舗が多く、住み手の高齢化に伴う廃業によってシャッター通り化が進み、商業エリアの賑わい低下が課題となっていた。まちづくりの基軸となるレンガみち沿いに、土地区画整理事業と津波復興拠点整備事業を用いて町有地を集約配置



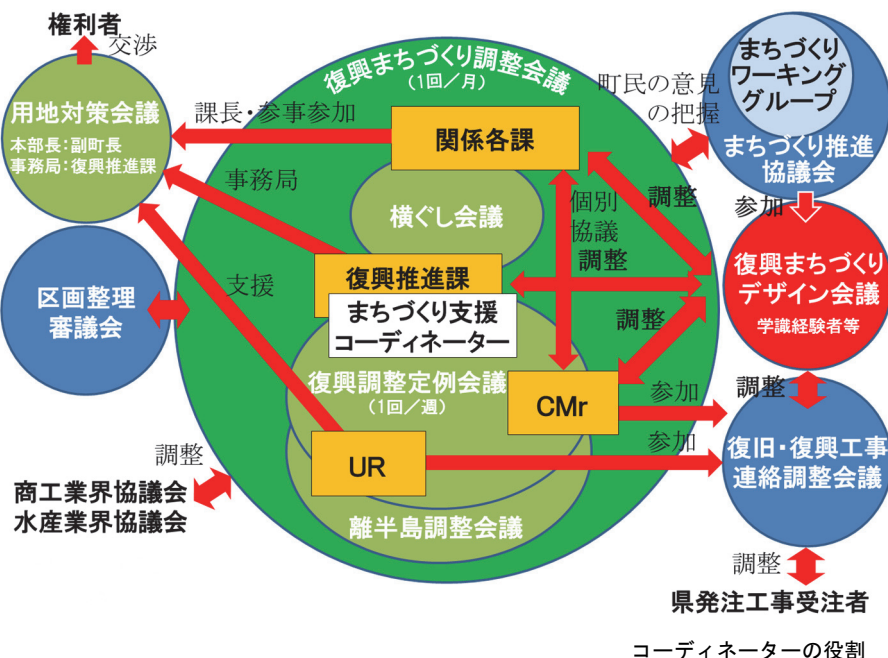
レンガみち沿道の商業施設の開発スキーム

し、その街区について、民間まちづくり会社の女川みらい創造(株)と女川町との間で30年の定期借地契約を結んだ。女川みらい創造(株)がテナント型商業施設の整備と運営を担うことで、土地・建物の所有と利用を分離した流動性と自由度の高い民間主導によるエリアマネジメントが可能となっている。また、民設民営のテナント型商業施設とすることで、店舗入れ替え等にも柔軟に対応できる、持続可能で魅力的な商業エリアの形成を図っている。

コーディネーターの投入により官民各主体の連携・相互調整を推進

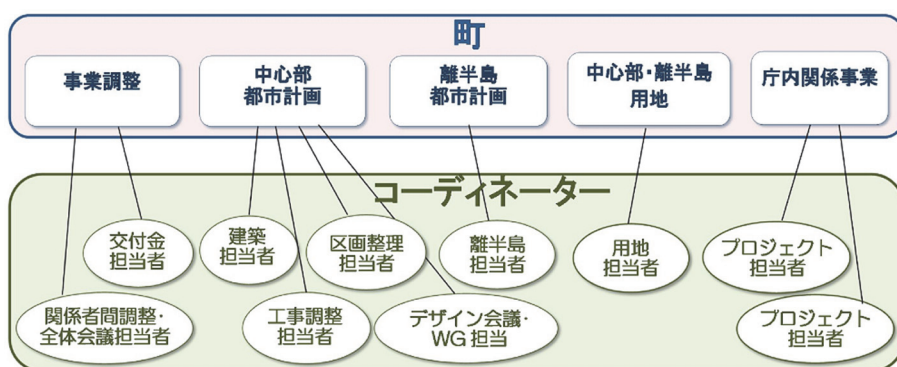
■ まちづくりを支援するコーディネーターの投入

復興事業は、様々な事業が同時並行で進行することから、事業間の情報共有が適切に行われない場合、事業の停滞、手戻りが発生する。女川町では、同時並行で進められる様々な分野の事業の各段階において、官民の各主体間の連携と相互調整を図るコーディネーターを投入している。コーディネーターの役割として、①縦割りの業務遂行体系に対して横方向の視点から事業間の連携を誘発する、②事業の進捗を阻害するリスクを早期に発見し除外する、③「まち」としての質の向上を図るための施策を立案・実行する等が挙げられる。



■ コーディネーターの取り組みの一例

庁内における各分野・各課の状況を把握するとともに、事業推進上の課題を抽出した上で、その対応を促す等の取り組みを通じて、庁内及び行政内外での情報共有と、課題発生リスクの低減を図っている。



業務内容に応じた専門コーディネーター体制

本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

海へと延びるシンボル軸の整備により、まちの骨格を形成

■ レンガみちデザインの基本構成

レンガみちは、駅前広場から海へと延びる中心市街地のシンボル軸として、「海を眺めて暮らすまち」をコンセプトとした町の骨格を形成する役割を担っている。単なる通過動線としてではなく、オープンカフェのような雰囲気を行いながら、海を眺めて商業活動できる場となるよう、空間構成をデザインしている。二列並木の先に海が見える眺望を確保するとともに、季節ごとに雰囲気が変わる木々で彩られた小公園が連続する歩行者専用道路としてデザインされた。



レンガみち（シンボル軸）イメージ
出典：女川町

■ レンガみち設計のコンセプト

- ①レンガみちを中心に、町民や観光客が海を見ながら買い物や飲食を楽しむ賑わいの場を形成する。
- ②周辺施設から人が集まり、人が回遊し、にぎわいを広げる拠点とする。
- ③沿道建築物との一体的な利用を通じて様々なシーンが連続する空間を創出する。

■ 道路附属物のデザイン

レンガみち上のベンチには舗装と同じくレンガ仕上げを施し、フットライトやイベント用電源を設置した。また、レンガみちと交差する区画道路との交差点には、御影石の舗装を採用し、中央部の舗石を円形に配置することで、レンガみちとの連続性を保ち、横断する自動車の速度抑制を図った。

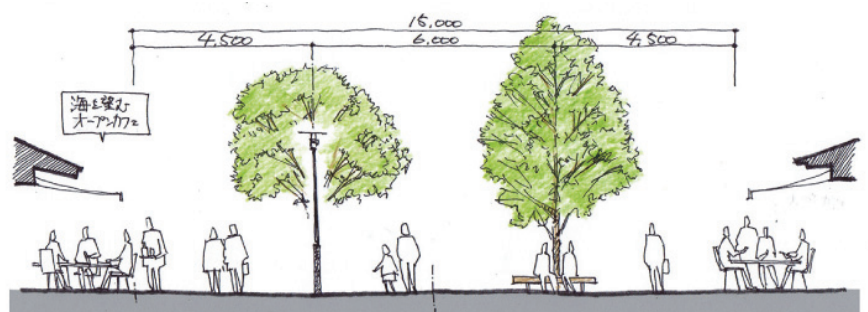


道路附属物のデザイン
出典：© monocotobito

道路空間と沿道施設の一体的な空間形成により、回遊性・賑わいを創出

■ 道路空間と沿道施設の一体化を図るデザイン

日常利用のほか、様々なイベントにも対応可能な空間として、煉瓦主体の舗装でまとめ、ストリートファニチャーは並木の軸線上にコンパクトに配置している。また、二列並木で横断構成を三分割し、中央部に海を眺望する視線軸及び主動線を確保するとともに、建物と並



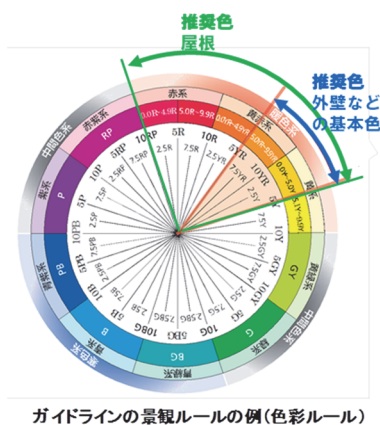
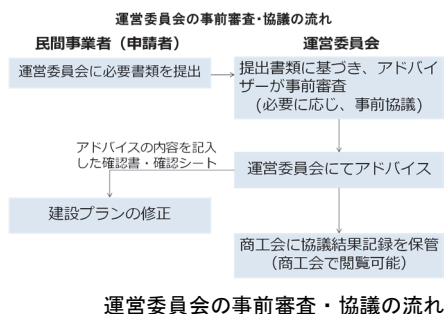
レンガみち（シンボル軸）のスケッチ
出典：女川町

木に挟まれた左右の側面部は、沿道との一体利用を図り、並木下のベンチで海を眺めることができる空間としている。さらに、通りに商業的な賑わいを与えるため、沿道の商業空間からデッキを張り出し、賑わいの共有を図っている。ニーズに応じた流動的な店舗構成となるよう、商業施設はテナント型で整備し、レンガみちを挟んで分棟形式で建物が並ぶ構成とした。敷地にはレンガみちと一体となった中庭空間や路地を織り込み、店舗周辺と公共空間を融合させることで、人が回遊するエリアの形成を目指している。

空間デザインのガイドライン作成により沿道街区の景観形成を誘導

■ 女川町駅前商業エリア景観形成推進協定運営委員会

女川町駅前商業エリアでは、先人たちが育んできた美しい自然、歴史や風土を大切にしながら、居心地の良い商業空間の創造と保全を図り、魅力あふれる快適な商業街区とコミュニティの形成を目指している。そのため、女川町駅前商業エリアの関係者が協働で景観まちづくりを進めるための共通規範として、まちなみデザイン誘導ガイドラインを策定した。そして、エリア内で店舗の新築や改築を行う自立再建の民間事業者に対し、建築設計完了前にデザインマネジメントを実施し、アドバイザーによる事前審査及び女川町駅前商業エリア景観形成推進協定運営委員会における協議を行うことで、沿道街区の良好な景観誘導を図っている。



ガイドラインの景観ルール例（色彩ルール）

ガイドラインの対象項目

| 対象 | 項目 |
|-----------------------|---|
| 対象1 店先のおもてなし空間の作り方 | ①建物の壁面線 ②屋内と屋外を結びつける工夫 ③建物入口の場所の工夫 ④中間領域の創出 ⑤高低差処理の工夫 |
| 対象2 敷地利用のまちなみへの配慮 | ①敷地の使い方 ②駐車場の配置・修景の工夫 ③敷地緑化 ④敷地境界の工作物 |
| 対象3 建築物 | ①屋根 ②外壁の意匠 ③用途 ④日除け・雨除けのための配慮 ・日除けのための配慮 ・雨除けのための配慮 ⑤夜間のまちなみへの配慮 ⑥建物の附帯設備等 |
| 対象4 屋外広告物 | ①屋外広告物の設置 ②看板・屋外広告物の修景 |
| 対象5 その他 | ①空き地及び建築等工事中の敷地 ②仮設物等の景観への配慮 ③分煙化の推進 |

ガイドラインの色彩ルール（左）と対象項目（左）

出典：まちなみデザイン誘導ガイドライン
「女川町駅前商業エリア編」

民間主導のイベント開催により、まちの賑わいを創出

■ 民間主導による定期的なイベントの開催

まちの賑わいを創出するため、女川みらい創造(株)を核として、その他のレンガみち周辺の民間組織（商工会、観光協会、復幸まちづくり女川合同会社、NPO法人）から構成される「おながわレンガみち交流連携協議会」を設置し、公共空間を有効に活用しながら、民間主導によるイベント等を開催している。



道路空間を活用した民間主導の各種取り組み・イベント

出典：© monocotobito

本事例の課題・展望等

■ イベント利用を想定した道路空間デザイン

大規模イベント時において、道路附属施設や植樹との兼ね合いで、仮設テントが配置しにくい状況が生じているため、イベント時の利用を想定した道路空間デザインを検討することが必要である。

ふれあい通り

福島県

喜多方市

事業の分類

道路空間の性格 : 商店街(歴史・観光系):その他

事業背景・目的 : まちの活性化

歩行環境の改善

手段 : 空間再配分

延長 : 0.89 km

幅員 : 11.0m

沿道特性 : 商業系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 1988年～

事業者 : 福島県

喜多方建設事務所

地域への波及効果 : 来訪者の増加

シナリオ分類 :

- 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

4



ふれあい通り
福島県
喜多方市

本事業から学べるポイント

地域資源を生かした道路と沿道の一体的な空間形成により、地域を活性化

事業の概要

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。

地元では、蔵のまちづくりを推進するため、幾重ものイベント開催を通じ、蔵の魅力を再認識するとともに、アーケード撤去後のファサード整備などについて議論を進めていった。

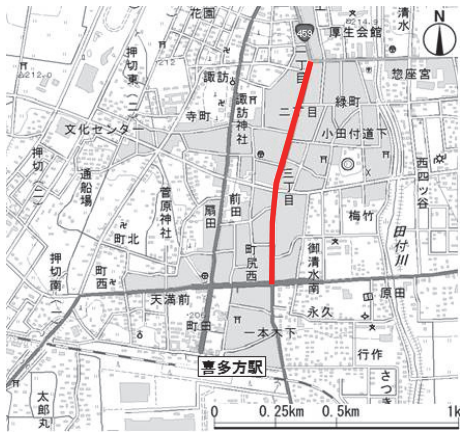
雨・雪など気候への対応、電柱により幅員が十分確保できていない歩行空間、散水消雪による車道からの水はねなど、冬期の歩行環境改善や商店街の回遊性向上について、数十回に及ぶ勉強会を開催するとともに、官民連携による事業の推進により、魅力ある街路空間を創出し、地域イベントなどに積極的に活用している。

事業の経緯

喜多方市は、70 年代から写真展、テレビ番組などで紹介され、「蔵のまち」として再認識された、県内有数の観光地である。喜多方市の中心市街地に位置するふれあい通りは、仲町商店街、中央通り商店街、下南商工会からなる約 900mの商店街である。

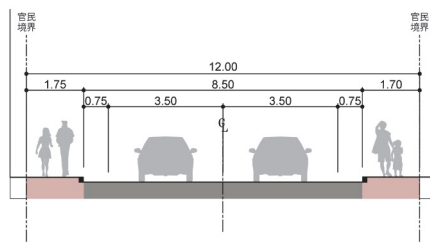
90 年代以降、「蔵のまちづくり」の気運が高まり、商業地区としてのイメージ向上、空き店舗の解消等を目的に、歩道部のアーケード撤去が検討された。

対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|---|
| 1995 年 | 蔵の保全活用等を目的とする任意団体「喜多方蔵の会」発足 |
| 2002 年 | まちなかイベント「蔵みっせ」開催 |
| 2006 年 | 「仲町 景観協定」締結 仲町商店街のアーケード撤去が決定 「喜多方蔵のまちづくり協議会」設立 「ふれあい通り整備計画委員会」発足 |
| 2007 年 | 回遊性向上の社会実験「蔵のまちづくり博覧会(通称くらはく)」開催 |
| 2008 年 | 「喜多方仲町 まちなみづくりガイドライン」策定 仲町工区(350m)着工 |
| 2010 年 | 仲町工区 供用開始 「中央通り商店街 景観協定」策定 「しもなん地区 景観協定」策定 |
| 2011 年 | 中央通り工区(190m)着工 |
| 2013 年 | 中央通り工区 供用開始 |
| 2014 年 | 下南工区(350m)着工 |

整備前

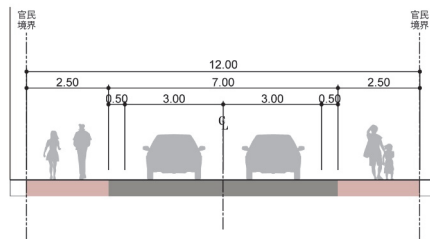


断面図



出典：喜多方建設事務所

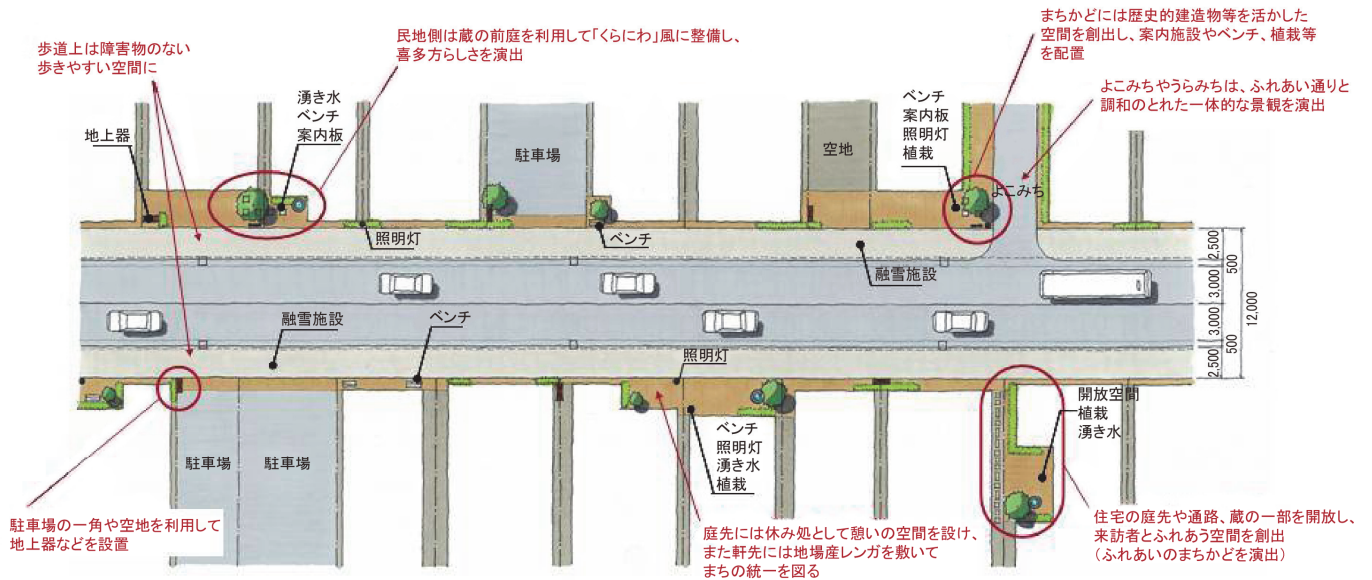
整備後



断面図



出典：喜多方建設事務所



平面図

出典：喜多方建設事務所

本事例の【事業構造の構築】から学べるポイント

景観協定及びガイドラインにより、沿道の景観形成を誘導

■ 喜多方仲町まちなみづくりガイドライン

アーケードの撤去と街路事業を契機として、魅力的な景観と調和のとれたまちづくりを進めるため、「喜多方仲町商店街景観協定」を締結し、街路だけではなく沿道と一体となったまちづくりを目指した。かねてより勉強会などにおいて、ファサード整備の重要性が認識されていたことから、大部分の地権者において協力が得られた。

また、アーケード撤去後の沿道の景観に配慮するため、上述の協定に基づき「喜多方仲町まちなみづくりガイドライン」を作成し、その中で写真や改修イメージを示すことで、協定の内容をより具体化した。

さらに、景観協定やガイドラインのほか、連続立面イメージ図やパースの提示、専門家による提案・相談等を通じ、ビジョンの共有を図っている。



連続立面イメージ図

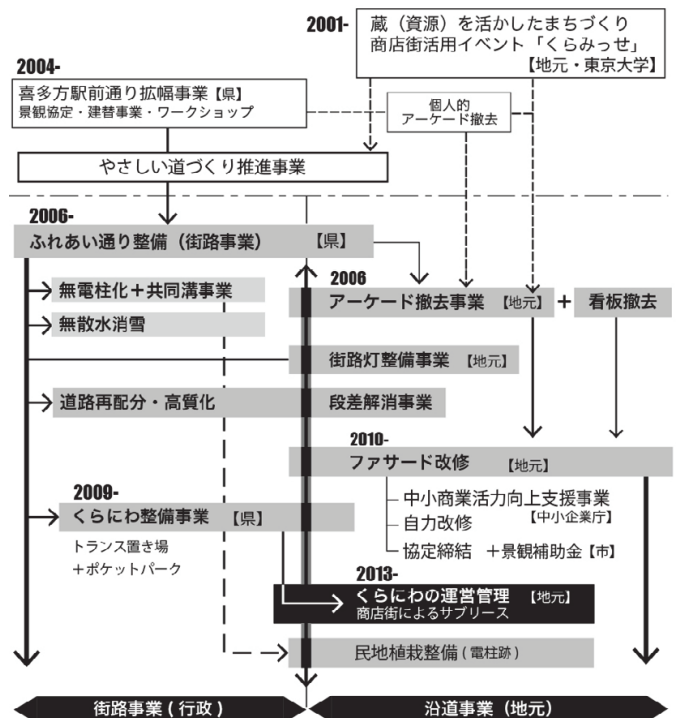
出典：野原卓、釣祐吾、2016 年度 日本都市家計画学会 学術論文発表会

「街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究」

沿道で民間が実施する整備との連携により、街路事業を効率的・効果的に推進

■ 沿道の民間事業と連動した街路事業の実施

ふれあい通りでは、県の街路事業（無散水消雪事業、無電柱化・共同溝事業、道路空間再配分、くらにわ整備事業）、県と市が連携しながら進めるサイン計画と地元商店街による沿道の民間事業（アーケード撤去、街路灯整備、ファサード改修等）の実施など、民間主体による沿道の整備と連動した街路事業により効率的な事業推進を図った。街路事業は公共事業であることから、沿道の民間事業との連動を担保するため、意識的に地域との連動を組みこんだ事業スキームを構築することが求められる。ふれあい通りでは、官民間問わず各事業に関する勉強会等を同時並行で頻繁に行うことで、官民の細やかな調整が実現した。



ストリートデザインマネジメントにおける事業連携のためのプロセス図

出典：野原卓、釣祐吾、2016 年度 日本都市家計画学会 学術論文発表会

「街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究」

地域特性に配慮した道路整備と沿道の一体的整備により、商店街の活性化・賑わい創出を実現

■ 道路空間の利活用に配慮した歩道整備

蔵のまちなみを残すために拡幅は行わず、現道幅員を維持して道路空間の再配分(歩道改修)を行った。歩道は、イベント時の歩車道の一体的な利用に配慮して、フルフラット形式に改修した。また、車止めについても、祭りやイベント時には自由に道路空間を活用できるよう、可動のプランターボックスを歩車道境界に配置している。



プランターボックス

■ 無散水消雪設備の整備

整備前は、散水消雪を採用していたため、通行車両による水跳ねが課題となっていたほか、老朽化したアーケードの撤去による歩道部における除雪作業の負担増大が懸念された。このため、街路整備事業と併せて無散水消雪設備を歩車道全面に整備することで、アーケード撤去に伴うデメリットの解消を図った。

■ ポケットパークの整備 「くらにわ」事業

近年、空き地が目立ち、裏手にあった蔵が表通りから見えるようになっていた。また、現道幅員を維持したまま無電柱化を行うにあたり、歩行者の通行を妨げないよう地上機器を設置することが求められた。そこで、沿道の空き地を買収し、道路用地とした上で、地上機器を設置するとともに、憩いの空間を兼ねたポケットパークとして整備する「くらにわ」事業を実施した。まちなかに休憩施設・案内サインを備えた緑の空間を創出するだけでなく、イベント利用が可能な電源設備、水道など(商店街組織がマネジメント)を設置している。また、行政による整備に加え沿道住民の側でも、アーケード撤去により顕在化した蔵や、店先のスペースを有効活用しながら、憩い空間の創出に取り組んでいる。



ポケットパーク：「くらにわ」

■ 民間事業者による沿道ファサードの整備

蔵や歴史的景観を活かすことで商店街の魅力を向上し、活性化を促進するため、街路整備と沿道のまちづくりが連携し、一体的な空間形成を図った。平成 20 年度から蔵の町並みを覆っていたアーケードを撤去し、歩車道の整備や街路灯の設置と併せて、商店街が自ら補助金を獲得し、沿道のファサード整備を実施した。



ファサードの整備

本事例の【事業の実施】から学べるポイント

設計・施工者によるまちのビジョンの理解を促す取り組みにより、空間デザインの質を担保

■ 景観マネジメント

景観協定の運用にあたり、「景観協定運営委員会」を設置した。委員会において専門家から助言を受けることで、個別の技術相談の場として機能しているほか、関係者による街並みビジョンの理解促進にも寄与している。

整備の実施段階においては、ファサード事業、及び景観協定に基づく届出の確認時に、チェックリストを用いた重要事項等の確認と専門家との協議を実施し、デザインの質を担保している。

整備実施に際して、多くの勉強会が開催されたが、設計者や施工者等の整備関係者は参加する機会が少なく、直接的にビジョンを共有する場は限られていた。一方、設計・施工を一体で請け負う企業が多いこと、複数の物件を共通の企業が担当するケースがあることから、整備そのものを通じて間接的なビジョンの共有が実現した。

平成22年度中小商業活力向上支援事業に基づく景観形成チェックリスト

| 項目 | 詳細項目 | 内容 | 確認 | 備考 |
|--------------------|-----------------|--|--------------------------|----|
| 1. 建築物の形状・形態・素材 | 1-1 建物の形状・形態・素材 | (1) 外壁を建物の魅力に沿うように補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | | (2) 建物の特色を際立たせ、地域に調和するよう開口部を補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | | (3) 建物を際立たせ、地域に調和するよう屋根・庇を補修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | | (4) 建物の特色を際立たせるよう窓を補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | | (5) 建物が見えるように面取り（付属の外壁等）を撤去する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| 1-2 町家の形態・素材 | 町家の形態・素材 | (1) 外壁を町家の魅力に沿うように補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | | (2) 地域の町並みに調和するよう開口部を補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | | (3) 地域の町並みに調和するよう屋根・庇を補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| 1-3 一般建築物の形状・形態・素材 | 一般建築物の形状・形態・素材 | (1) 外壁を町家の魅力に沿うように補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | | (2) 地域の町並みに調和するよう開口部を補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | | (3) 地域の町並みに調和するよう屋根・庇を補修・改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |

申請者氏名

| | | | |
|-----------------|--|--------------------------|--|
| 2. 工作物の形状・素材・色彩 | 2-1 2-2 看板・生垣等の設置、変更等により、地域に調和した境界とする。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 2-3 自動販売機、室外機等の設置や外観（見え方）を改善する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| 3. 看板・屋簷等の設置 | 3-1 町並みに寄与する看板・サイン（木製看板・切り文字等）を設置する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 3-2 町並みの魅力を損なう看板・サイン等を撤去する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 3-3 地域の町並みを演出する屋簷等を設置する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| 4. 舗装・緑化・緑陰 | 4-1 道路の整備事業に合わせ、魅力向上に寄与する舗装・路面を改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 4-2 町並みにうるおいを与えるような緑化・緑陰を施す。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 4-3 魅力的なストリートファニチュアを設置する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 4-4 町並みの魅力向上に寄与するような緑化・緑陰を改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| 5. 駐車場・空地 | 5-1 町並みの魅力向上に寄与するような緑化・緑陰を改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 5-2 町並みの魅力向上に寄与するような緑化・緑陰を改修する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 5-3 町並みの景観に調和する工作物（生垣・植栽等）を設ける。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| 6. その他 | 6-1 町並みに合うシャッター・求戸などを設置する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 6-2 町並みを演出する美しい照明を設置する。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |
| | 6-3 その他、特筆すべき工夫を行う。 【具体的な内容の記載欄】 | <input type="checkbox"/> | |

景観形成チェックリスト

出典：野原卓、釣祐吾、2016年度 日本都市家計画学会 学術論文発表会

「街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究」

勉強会を通じて地権者のまちづくりに対する協力意識が醸成され、円滑な民地の買収が実現

■ 電線地中化に伴う地上機器の民地配置

電線地中化に伴う地上機器の設置について、現道拡幅する場合、歩道上に地上機を設置することになるが、ふれあい通りでは、町並み保全の観点から現道幅員での整備を基本としたことから、民有の空き地の一部を買収し、これに地上機器や消雪設備（井戸、操作盤等）を配置することで、歩道内への設置を回避した。なお、電線共同溝から民地への引込みの支障となるため、排雪溝は歩車道境界に移設された。

通常、民地の一部買収は土地の価値が下がるため、地権者が反対することが多いが、勉強会を通じてまちづくりの意識が醸成されていたため、勉強会参加者からの買収は円滑に進んだ。なお、大店舗等で一部交渉が難航したが、地元商店街の応援により最終的には用地買収が実現し、屋外機器の路外設置が可能となった。



電線地中化における地上機器の路外配置

地域資源や道路空間を活用したイベント開催により賑わいを創出

■ 蔵や「くらにわ」を活用したイベント開催

街路の管理主体は福島県であるが、フルフラット形式の歩道を活かし、商店街が中心となり、積極的にイベントを開催している。

蔵のまち・アートぶらりー、喜多方発 21 世紀シアター、蔵のまち喜多方 冬まつり、蔵みっせ喜多方、蔵のフォーラム等の地域観光資源を効果的に活用したイベントを開催している。また、くらにわを活用したイベントは一年を通して行われており、イベントの際は水道光熱費を商店街が負担し、活用団体へ貸与している。



くらにわを活用したイベントの様子

出典：野原卓、釣祐吾、2016 年度 日本都市家計画学会 学術論文発表会
「街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究」

■ ガイドの育成

まちなみの整備とタイミングを合わせ、来訪者に対する知識とイメージの浸透、住民意識の向上、及び通りの表から見えない蔵のまちを紹介を担うガイド育成に取り組んでいる。ガイド自身が地域の人々と親密な友好関係を築いており、地域の人々とも交流を行うことでガイド自身が自らのまちへの誇りを醸成する契機にもなっている。

本事例の課題・展望等

■ 無電柱化にあたっての敷地の選定

無電柱化にあたり、地上機器の設置位置の選定に苦勞を要した。

特に、用地買収への協力を得ることが難しかったが、商店街関係者からの協力要請により、買収が実現した。

■ 継続的な維持管理の展開

くらにわの日常的な清掃やプランターボックスの植栽の世話は、商店街を中心に地元で対応している。年月が経って世代が変わっても継続的に地元が管理できるよう、管理協定を結ぶ等の工夫が求められている。

九品仏川緑道

東京都

目黒区・世田谷区

事業の分類

道路空間の性格 : 商店街(一般): 大都市広域型

事業背景・目的 : まちの活性化
歩行環境の改善

手延幅 : 施設更新
長 : 0.40 km
員 : 目黒区 3~4m
緑道 3~4m
世田谷区道 3~4m

沿道特性 : 商業系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 2007~2010 年

事業者 : (株)ジェイ・スピリット
自由が丘商店街振興組合
目黒区、世田谷区

地域への波及効果 : 地域の回遊性の向上

シナリオ分類 :

- 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

5



九品仏川緑道
東京都
目黒区
世田谷区

官民が連携し、道路整備と一体的に継続的な沿道のまちづくりを進め、歩行環境の改善と賑わい創出を実現

事業の概要

自由が丘は、東急東横線と大井町線が交差する自由が丘駅を中心に面的に商業が集積する地区である。様々な表情を持つ路地空間に路面店やテラス型店舗が連なる魅力的な界隈であるが、来街者の多さに対して道路が狭く、歩行環境の改善が求められていた。目黒区と世田谷区の区境にあたる九品仏川緑道では、官民が一体となって道路、緑道、駅前広場などの整備を進めるとともに、地区毎に街並みルールを定めている。これらの取り組みにより、緑道は来街者の憩いの場となり、イベント会場としても活用されている。

自由が丘マリクレーン地区における歩行空間整備(全 0.82km)の一部として、緑道における施設配置により放置自転車などを排除し、来街者の憩いの場を創出することで地域の活性化を図るとともに、道路の石貼り舗装の更新を通じて、歩きやすい環境づくりに取り組んだものである。

事業の経緯

自由が丘は、自由が丘駅を中心に商業集積が面的に拡がり、周囲を低層住宅地に囲まれた地区である。様々な表情を持つ路地に路面店やテラス型店舗が連なる魅力的な界隈であるが、来街者の多さに対して道路が狭いなど、歩行環境の改善が求められていた。

このうち、九品仏川緑道は目黒区・世田谷区の区境に位置することから、両区の協働によるコミュニティ・マート構想のモデル事業として、平成 5 年までに側道と緑道が一体的に整備された。しかしながら、その後、放置自転車による占拠が常態化し、憩いの場としての機能が失われていった。

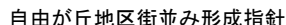
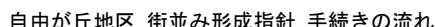
対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1975 年 | 九品仏川 暗渠化 |
| 1993 年 | 1 次整備 竣工(目黒区、世田谷区の協働) |
| 1994 年 | 「自由が丘南口地区 地区計画」都市計画決定 (平成 25 年 変更決定) |
| 2002 年 | 目黒区中心市街地活性化基本計画策定 (株)ジェイ・スピリット 設立 (平成 15 年 目黒区よりTMO認定) |
| 2004 年 | ベンチ、プランター 配置実験(違法駐輪対策) |
| 2006 年 | 自由が丘駅 第一自転車駐車場竣工 (世田谷区事業) 自由が丘駅南口駐輪場竣工(目黒区事業) |
| 2007 年 | 2 次整備 着工 |
| 2010 年 | 2 次整備 竣工 |
| 2013 年 | 東側延長 |
| 2014 年 | 「自由が丘南口 街づくり協定」施行 |

自由が丘街並み指針の策定

対象エリア内で「建築物等の新築・増築・改築」、「駐車場・駐輪場等の新設・増築・改築」、「宅地の造成、擁壁の設置、その他の土地の形質の変更」、「高木の伐採、生け垣の撤去」、「看板、広告物の新設、デザインの変更」等を行う場合、建築確認申請前、及び工事着手前の設計変更が可能な段階で、自由が丘街並み形成委員会における協議を行うこととした。

自由が丘地区街並み形成指針 全体指針

218

本事例の【事業構造の構築】から学べるポイント

まちづくり会社設立により、民間主体の地域づくり体制を構築

■ 目黒区と世田谷区の協働による一体的整備(1次整備時)

中央部の九品仏川が行政界となるが、自由が丘商店街振興組合が東京都管轄の組織であること、目黒区側と世田谷区側の均一な発展が望まれたことから、地元商店街、目黒区、世田谷区の3者が一体的な整備を図り、両区を自由に横断できる歩行者空間の創出と高質化が実現した。この他に、近接するマリクレールストリートの無電柱化や照明整備など、面的な取り組みが行われた。



九品仏川緑道と両側側道

■ まちづくり会社による継続的な都市環境改善の取り組み(2次整備時)

「目黒区中心市街地活性化基本計画」を受け、商店街振興組合や住区住民会議・町会などが主体となり、平成 14 年、まちづくり会社「(株)ジェイ・スピリット」を設立した。

2次整備は、地域からの要望を受け、「自由が丘地区都市再生整備計画」に基づき目黒区が事業化したもので、街づくり会社と地域商店会が中心となって、各種取り組みの調整、整備案の取りまとめ、施工を実施した。

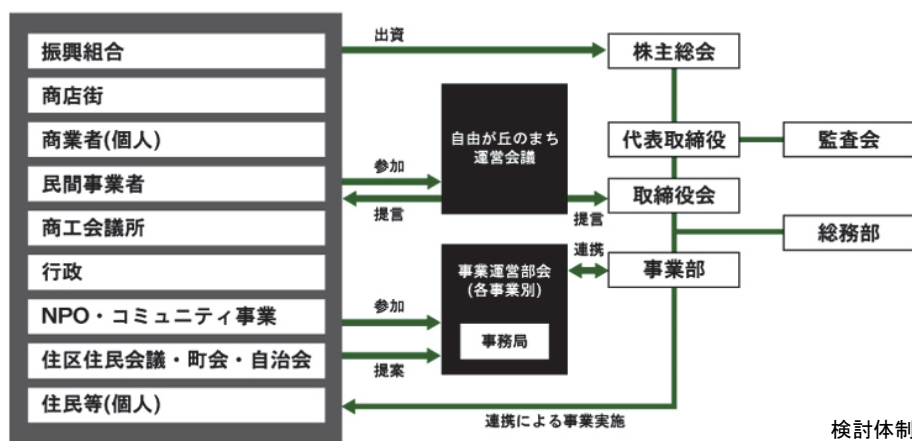
また、(株)ジェイ・スピリットでは、街並み形成指針の作成や運用、地区内の商店街の面的な整備など、歩きやすい環境づくりに継続的に取り組んでいる。



地区計画に則った沿道建築

■ まちづくり会社の設立

第 1 次整備は、行政による補助を受けた商店街を中心に進められたが、第 2 次整備は、(株)ジェイ・スピリットが主体的に参加するようになった。(株)ジェイ・スピリットでは、まちの活性化のコンセプトを「自由が丘らしさの継承と人にやさしい街づくり」と定め、商業振興以上に住民本位のまちづくりや地域文化の振興に重きをおいた運営を行っている。



検討体制

出典：(株)ジェイ・スピリット ホームページ

第 2 次整備では、主に各種取り組みの調整、整備案の取りまとめ、施工を担当した。

また、住民参加を促進するため、自由ヶ丘まち運営会議を二月月に一回の頻度で開催している。これまでは地域活動が商店街に委ねられていたが、自由ヶ丘まち運営会議では、団体に限らず希望する住民が個人で参加ができるとともに、行政や NPO もこれに参加することで、地域活動の幅が広がることとなった。2006 年の中心市街地活性化法の改正により、TMOとしての位置づけを失ったが、2016 年 6 月には都市再生特別措置法に基づく都市再生推進法人の指定を受け、補助金を用いた活動を展開しやすくなった。

沿道との一体的整備により、歩行環境を改善

■ 舗装パターンデザイン

目黒区道、緑道（世田谷区公園事業）、世田谷区道の間に、ブロックの大きさ等の舗装パターンで若干の差別化を図りながら、統一感をもたせている。川沿いで緩い地盤の上を車両が通行するため、耐久性を上げるために厚手の石盤を砂目地で舗装した。また、整備前は世田谷区側が目黒区側より約 60 cm 地盤が高かったのが、バリアフリー化のため、ボックスカルバートや導管の更新と併せて目黒区側の区道を嵩上げし、フラットな路面に仕上げた。なお、舗装基盤は行政、石貼りはまちづくり会社が事業主体となり施工している。



石貼り舗装

■ 放置自転車対策を兼ねたストリートファニチャー

1992年に緑道のガードパイプを撤去し、バリアフリー化を実施したところ、緑道上の駐輪が増大したため、地元主体で実験的にベンチの設置を行った。その後、地主や地元商店主が世田谷区公園緑地課にベンチの設置を依頼し、数年かけて台数を増やしていった。また、ベンチの増設に加え、別の場所に駐輪場を整備することで、路上駐輪の減少を実現した。



自由が丘駅第一自転車駐車場（世田谷区）



ベンチ



ベンチ（鉄道高架下付近）

■ 無電柱化による歩行者空間の創出

東京電力の協力により、目黒区側の九品仏川緑道沿いの無電柱化が実現した。沿道の商業施設と緑道の距離感を活かし、ベンチを配置することで歩いて楽しい回遊性のある空間を創出した。



無電柱化された道路

本事例の【マネジメントの展開】から学べるポイント

収益事業の展開により得られた利益をまちづくり活動へ還元

■ 収益事業の実施

(株)ジェイ・スピリットでは、行政からの助成や商店街からの出資の活用に加え、広告設置や教育事業支援、デビットカード・クレジットカード事業などの地域活動を通じて資金を獲得し、これをまちづくり活動に還元している。カード事業について、自由が丘地区だけでなく全国展開を図るとともに、保育園の開発支援やコミュニティバスの運営などの地区内事業については、「人にやさしい街づくり」の方針の下、6つの事業部が連携しながら活動を行っている。

国家戦略特別区域の適用を契機に、道路空間の利活用を実現

■ 道路空間を活用したイベント

以前から駅前イベントは定期的に行われていたが、2015年11月に認定された国家戦略特別区域における道路法の規制緩和を適用することで、駅前広場や道路上にテントやテーブル席等をならべてオープンカフェを行うことが可能となった。特区の適用を受けたことで、これまで敷地内でしかできなかったサービスの提供・販売を、公道上で行うことができるようになった。



自由が丘駅周辺街路におけるエリアマネジメントに係る道路法の特例適用区域

■ 国家戦略道路占用事業の適用区域及び想定されるイベント例

出典：目黒区ホームページ

本事例の課題・展望等

■ 安定的なエリアマネジメントに向けた収益基盤の強化と組織体制の整備

(株)ジェイ・スピリットにおける実質的な収益は、カード事業における手数料が多くを占めている。また、目黒区から得た補助金等については、そのまま支出にまわす形となっている。

一方、人員については、常勤の事務職員が1人と、最大株主である自由が丘商店街振興組合事務員4人が兼務する形となっている。また、実質的な事業運営は全員非常勤の取締役と、商店街振興組合に所属する若手の協力者、住民及びまちづくりの専門家を中心とする20人強のメンバーがボランティアで活動することが多い。今後新たな事業を展開するためには、収益基盤の強化と組織体制の整備を図ることが必要である。

日本大通り

神奈川県

横浜市

事業の分類

道路空間の性格 : 目抜き通り:大都市都心部

事業背景・目的 : 景観形成・町並み保存
シンボル空間の創出

手段 : 空間再配分

延長 : 0.43 km

幅員 : 36.0m

沿道特性 : 業務系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 1999～2002 年
(道路再整備)

事業者 : 横浜市

地域への波及効果 : 賑わいの創出

シナリオ分類 :

- ☐ 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

6



日本大通り
神奈川県
横浜市

本事業から学べるポイント

公益性を担保した地域団体による道路占用の仕組みを構築することで、継続的な道路の利活用を実現

事業の概要

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、市と協定を締結している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。

事業の経緯

日本大通りは、沿道に事務所や公的施設が多く立地し、歴史的建造物として残されている。また、山下公園と横浜公園を結ぶ緑の軸線として、都心部の回遊ネットワークを構成している。

平成6年、市の総合計画「ゆめはま2010プラン」において、道路の再整備や歴史的建造物の活用など、開港シンボルゾーンとしての整備が位置付けられた。その後、みなとみらい線の整備などを契機として、日本大通りの再整備が進められた。

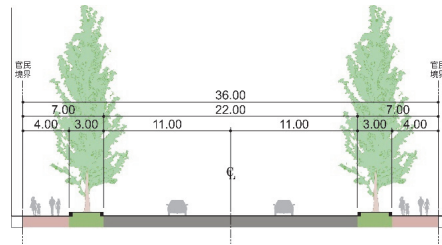
対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|---|
| 1929 年 | 車道拡幅再整備、イチヨウ植樹 |
| 1976 年 | 都心プロムナード事業 |
| 1977 年 | 日本大通り周辺地区指導基準 |
| 1994 年 | 横浜市総合計画「ゆめはま2010プラン」にて開港シンボルゾーンの形成が位置付けられる |
| 2002 年 | 日本大通り再整備 工事完了 イベントとしてオープンカフェを実施 市営日本大通り地下駐車場 完成 |
| 2004 年 | みなとみらい線日本大通り駅 開業 「日本大通り用途誘導地区 地区計画」都市計画決定 |
| 2005 年 | 国土交通省「オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」選定 「日本大通り活性化委員会」発足 |
| 2006 年 | オープンカフェ本格実施 |
| 2009 年 | 象の鼻パーク 供用開始 |
| 2012 年 | 常設電源整備 |

整備前

再整備（2002）前

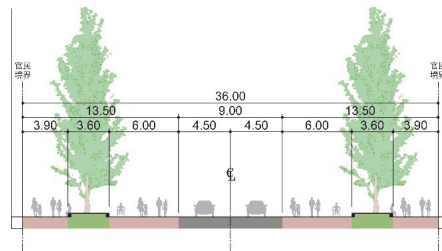


断面図

出典：横浜市

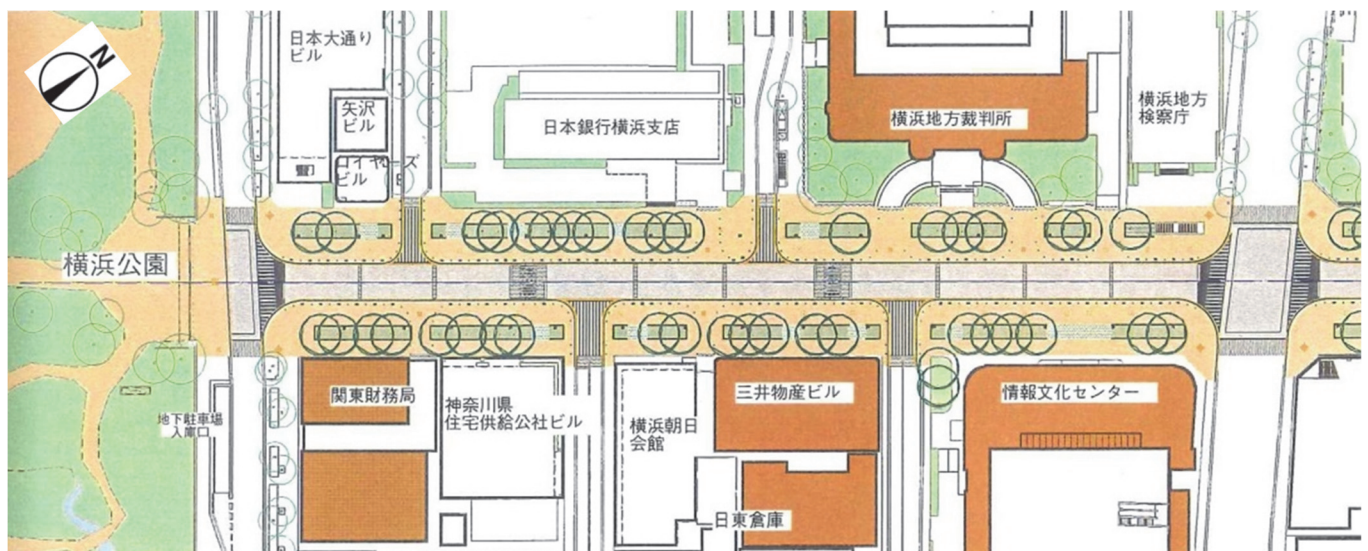
整備後

再整備（2002）後

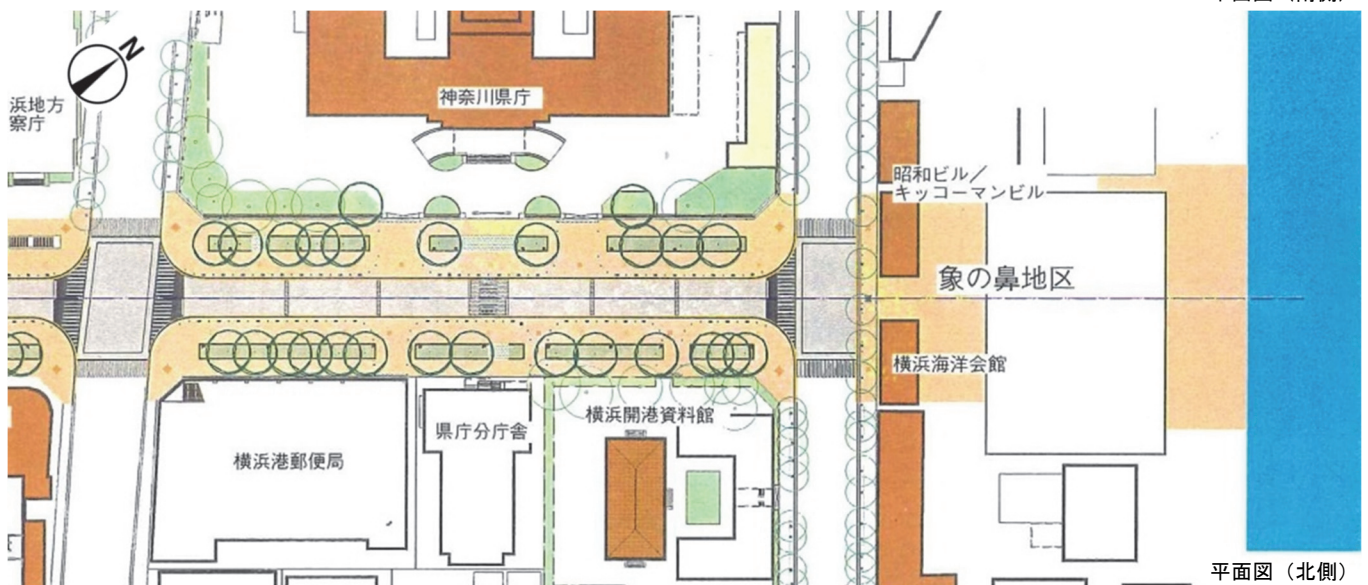


断面図

出典：横浜市



平面図（南側）



平面図（北側）

※2002 年頃の平面図

出典：横浜市

都市デザイン室の総合的調整により事業を円滑に推進

■ 都市デザイン室

日本大通りの再整備は、庁内課長会による検討を経て、横浜市都市美対策審議会による意見聴取を踏まえて決定された。日本大通りの歴史性への配慮や整備後の活用イメージの検討、沿道景観との整合など、設計に難易度の高い検討が求められる事業であることから、プロポーザル方式により設計者を選定した。

周辺事業も含めて様々な関係者が存在する事業であることから、都市整備局都市デザイン室によって総合的な調整が行われた。これにより、地下駐車場入口などの配置調整、地元調整などが円滑に進み、その後の地域主体による道路空間の活用へと事業を展開することができた。

また、沿道の歴史的建造物の保全・活用、「象の鼻パーク」の整備など、周辺まちづくりと連携した日本大通り全体の空間演出を行っている。



象の鼻パーク



日本大通り
出典：横浜市

段階的な社会実験によりニーズと課題を把握

■ 社会実験の実施

日本大通りのオープンカフェ事業を行うにあたり、平成 17 年 7 月末より週末のみの社会実験を行った。この社会実験の結果、平日においても一定の利用者が見込める可能性があるとして、同年 9 月～11 月にかけて平日を含めた本格的な社会実験を行った。この社会実験では、大型のパラソルを用いたことが功を奏し、メディアに広く取り上げられることで話題を呼んだ。一連の社会実験は、事業実施に際して発生するであろう課題の把握やニーズの発掘に加え、結果的に事業 PR としての役割も果たした。

本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

舗装の高質化により、歴史と緑を感じる歩行空間を創出

■ 歩行環境の整備

開港当初の考え方にに基づき、車道幅員を削減し、イチョウ並木の両側にゆったりとした歩道が広がる幅員構成(車道9m、歩道13.5m×2)に再編した。車道側の歩道は、イチョウ並木のピスタが楽しめるとともに、イベント時には観覧席として利用できる空間として整備した。民地側の歩道は、沿道建物の際まで舗装す



拡幅された歩道



歩道舗装、ボラード、プランター

出典：横浜市

ることで、歴史的建造物の特徴的な意匠や緑を身近に感じることができる空間として整備した。

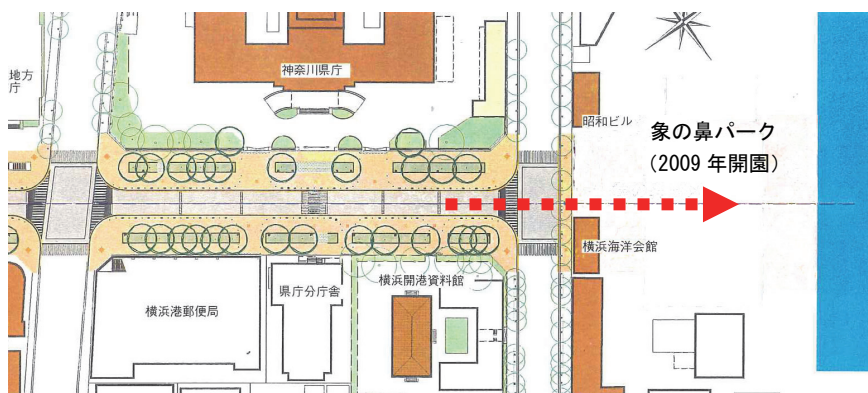
また、賑わい創出の舞台づくり、及び歩車道の一体的な利用を考慮し、境界部の段差を最小限に抑えるとともに、交差点部も段差のないフラットな形状とした。車両進入を抑制する装置についても、固定式の柵ではなく移動可能なボラードとプランターを設置した。

沿道の歴史的建造物を引き立てるため、道路附属物をシンプルで控え目なデザインでまとめ、歩道舗装に大判の鍔御影石、ボラードやプランター、植栽保護柵に鋳鉄といった、重厚感のある素材を用いることで、全体に統一感を持たせている。なお、車道の舗装には有色骨材を用いて、道路景観全体の調和を図っている。

道路附属物とイチョウ並木の配置により、海への眺望軸を強調

■ 海への眺望軸の整備

幅員再構成にあたり、イチョウ並木の保全を目的として植樹帯を拡幅し、雨水の地下浸透の促進を図っている。なお、海への眺望を阻害しないよう、照明、サインなどの道路附属物をイチョウ並木の軸線上に配置するとともに、通りの延長線上に海に向かって開かれた空間を作り、海への見通しを強調することで港を身近に感じさせるなど、連続的な空間づくりに取り組んでいる。



海への眺望

出典：横浜市資料に加筆



植樹帯内に配置された照明

公益性を担保した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

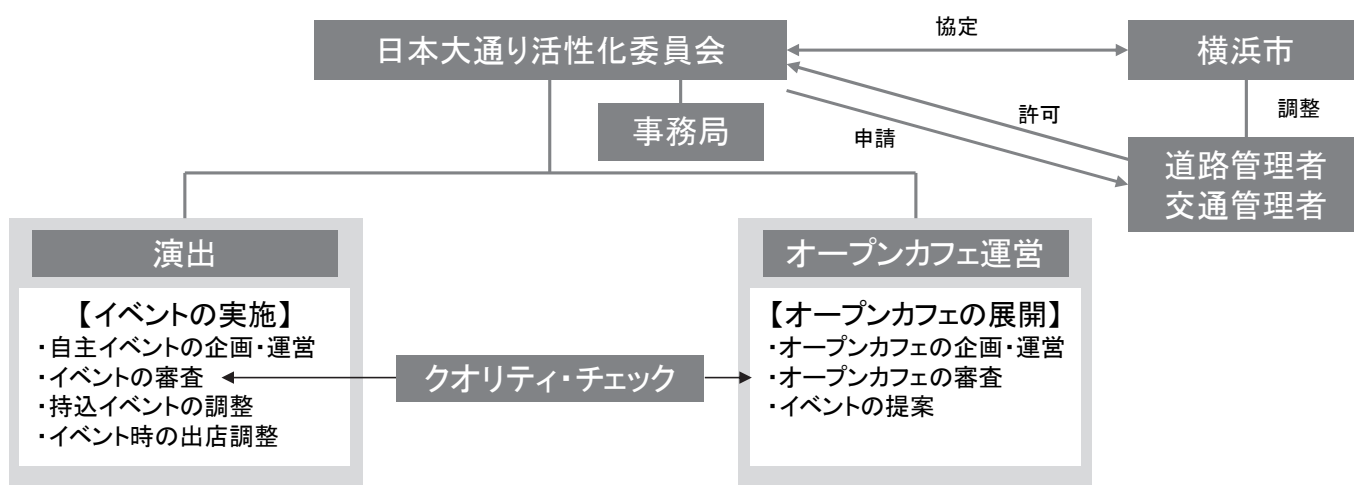
■ 日本大通り活性化委員会

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、外部からの持ち込みイベント、テレビや映画の撮影の調整なども行っている。



日本大通り活性化委員会
出典：横浜市資料を下に作成

本事例の【マネジメントの展開】から学べるポイント

道路空間を活用した収益事業・イベントの実施により、賑わいを創出

■ オープンカフェ、イベントの実施

日本大通りのオープンカフェは、歴史的建造物が建ち並ぶロケーションの中、道路上にパラソルとテーブルを並べて実施している点が特徴的である。

平成 14 年の FIFA ワールドカップの開催を記念して実施したオープンカフェのイベントが好評であったため、風格ある街並みにふさわしい賑わいづくりを目的として、社会実験を経て本格実施している。当時問題となっていた路上弁当販売の対策も兼ねていたことから、警察との協力体制の下に進められた。

オープンカフェの設置は、沿道店舗の存在が前提となっており、日常的なオープンカフェの施設管理（パラソルの設置、開閉など）については、沿道店舗が自ら行っている。また、日本大通り活性化委員会では、オープンカフェのほかに、自主イベントを企画・運営している。外部からの持込みイベント等も多数実施されるため、イベントとの調整を図りながら、継続的にオープンカフェを実施している。

代表的なものとしては、平成 20 年から夏と冬の年2回開催されている、横浜でも有数のイチヨウ並木を活かしたイルミネーションや、ウェイターの地位向上を目的としたウェイターズレースが挙げられる。

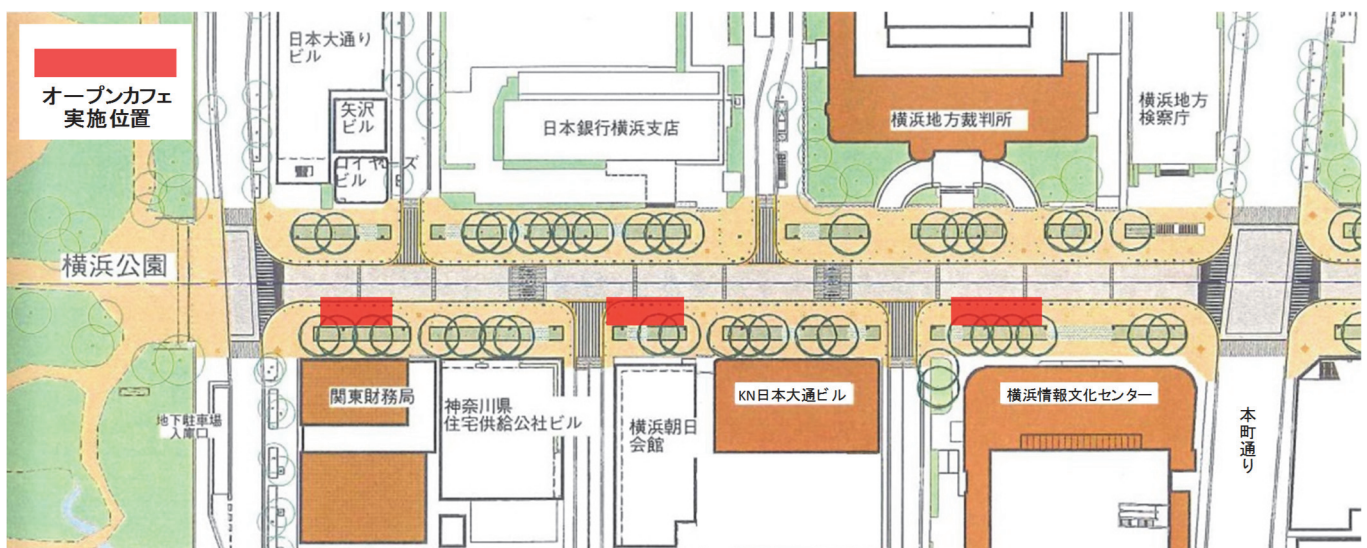


オープンカフェ



道路におけるイベント

出典：横浜市



日本大通りのオープンカフェ位置図

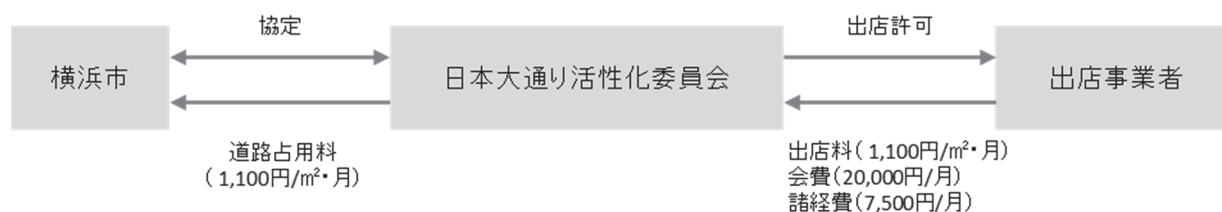
出典：横浜 NIHONodori 日本大通りスペシャルサイトをもとに平面図（横浜市受領資料）に加筆（2018.2時点）

出店料等の徴収により、自主事業の予算を確保

■ 自主財源の確保

日本大通りでは、出店事業者が事業による収益を得ることができる仕組みとなっている。出店事業者は日本大通り活性化委員会に対し、横浜市道路占用料条例に定められた占用料を出店料として支払うとともに、電気使用料、保険料、申請書類作成・手続き手数料等を支払っている。委員会は横浜市に対し、道路占用に必要な支払いや諸手続き等を、出店事業者に代わり行っている。

また、委員会の会員は会費を委員会に支払っており、委員会ではこれらの会費をイルミネーション事業やその他の各イベントの一部として活用している。



※料金は H30 年 2 月現在のもの

日本大通りの道路占用の仕組み

出典：日本大通りオープンカフェ出店応募要項を参考に作成

本事例の課題・展望等

■ 出店店舗の限定

現在、道路上にオープンカフェを出店しているのは横浜公園～本町通りまでの間の3店舗（民地内出店も含むと4店舗）のみである。日本大通りの沿道は官公庁関係施設が多く、民間商業施設がほとんどないため、オープンカフェの出店場所が限られていることが課題である。しかしながら、今後は神奈川県分庁舎や神奈川県供給公社にカフェが入ることが検討されており、官公庁関係施設前でもオープンカフェによる賑わい創出が展開されることが期待される。

四条通 京都府 京都市

事業の分類

道路空間の性格 : 商店街(一般):大都市広域型

事業背景・目的 : 歩行環境の改善
まちの活性化

手段 : 空間再配分

延長 : 1.12 km

幅員 : 22.0m

沿道特性 : 商業・業務系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 2006～2015 年

事業者 : 京都市

地域への波及効果 : 来訪者の増加

シナリオ分類 :

- 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利活用

7



危機意識の共有を契機としたまちづくりと 一体となった面的な交通環境の整備

事業の概要

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。

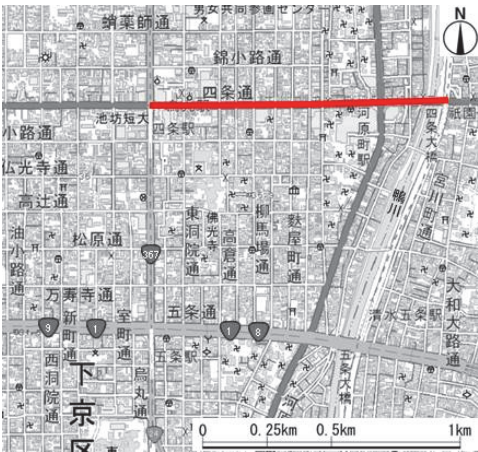
本事業は、四条通を含めたまちなか全体の賑わいを創り出すことを目的とした「歩いて楽しいまちなか戦略」のリーディングプロジェクトであり、四条通の空間再配分（車線削減、歩道拡幅）、バス待ち環境の改善等を通じて、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高めるものである。また、四条通と交差する細街路を含めて「歩いて楽しいまちなかゾーン」を設定し、都心エリア全体でまちづくりと一体となった面的な交通環境の整備に取り組んでいる。

事業の経緯

四条通は、沿道に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でも、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。

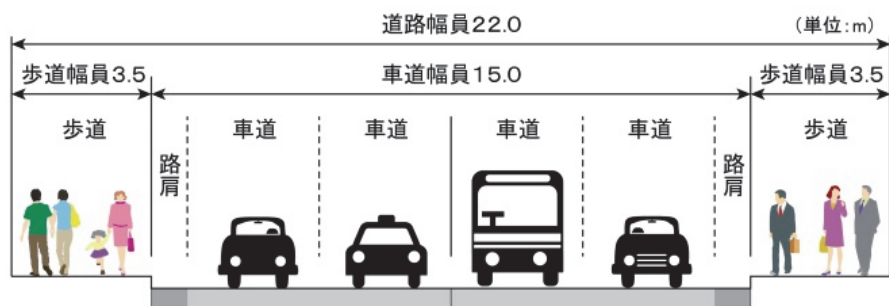
これに対し、2005 年に地元商店街が「心地よく歩ける四条通」の要望書を市に提出し、四条通拡幅事業を核とした「歩いて楽しいまちなか戦略」が始動した。

対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1999 年 | 「京都市基本構想」にて、歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組むことを位置付け |
| 2001 年 | 「京都市基本構想」にて、歩いて楽しいまちをつくる政策を推進 |
| 2005 年 | 四条繁栄会商店街振興組合が、「心地よく歩ける四条通」の実現に向けた要望書を京都市に提出 |
| 2006 年 | 「歩いて楽しいまちなか戦略」推進協議会を立ち上げ、四条通の歩道拡幅と公共交通優先化について検討 |
| 2007 年 | 四条通・周辺細街路にて、四条通の歩道拡幅・トランジットモール化、細街路の一部通行止め等の大規模な交通規制を伴う社会実験を実施 |
| 2010 年 | 「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 |
| 2011 年 | 四条通・周辺細街路にて、バス停集約、タクシー乗り場の使用制限、シェアド・スペース、路外共同荷捌き場の設置の社会実験を実施 |
| 2012 年 | 「四条通歩道拡幅事業」都市計画決定 周辺細街路にて、歩くまちゾーン社会実験を実施 |
| 2013 年 | 周辺細街路にて、「歩いて楽しいまちなかゾーン」の供用開始 路外共同荷捌き場の設置、共同配送社会実験を実施 |
| 2014 年 | 周辺細街路にて、時間貸駐車場利用促進社会実験を実施 「四条通歩道拡幅事業」工事着工 |
| 2015 年 | 「四条通歩道拡幅事業」供用開始 |

整備前



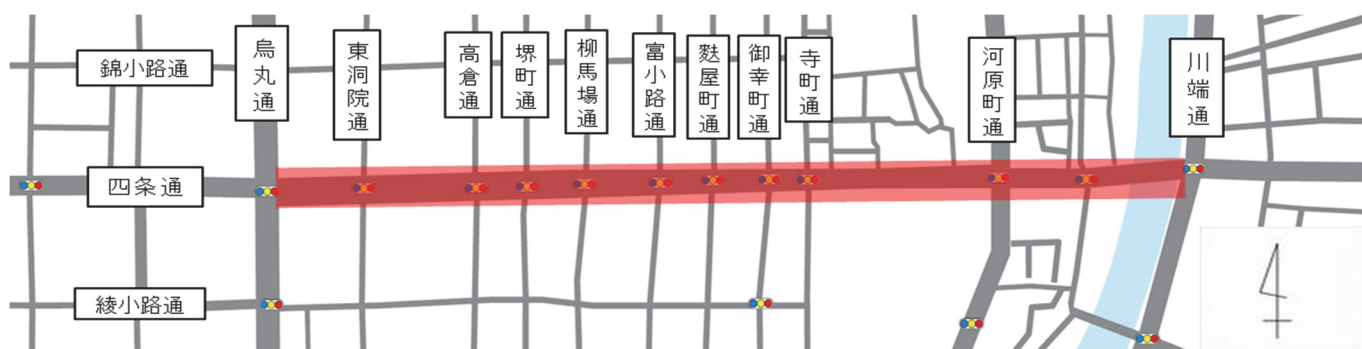
断面図



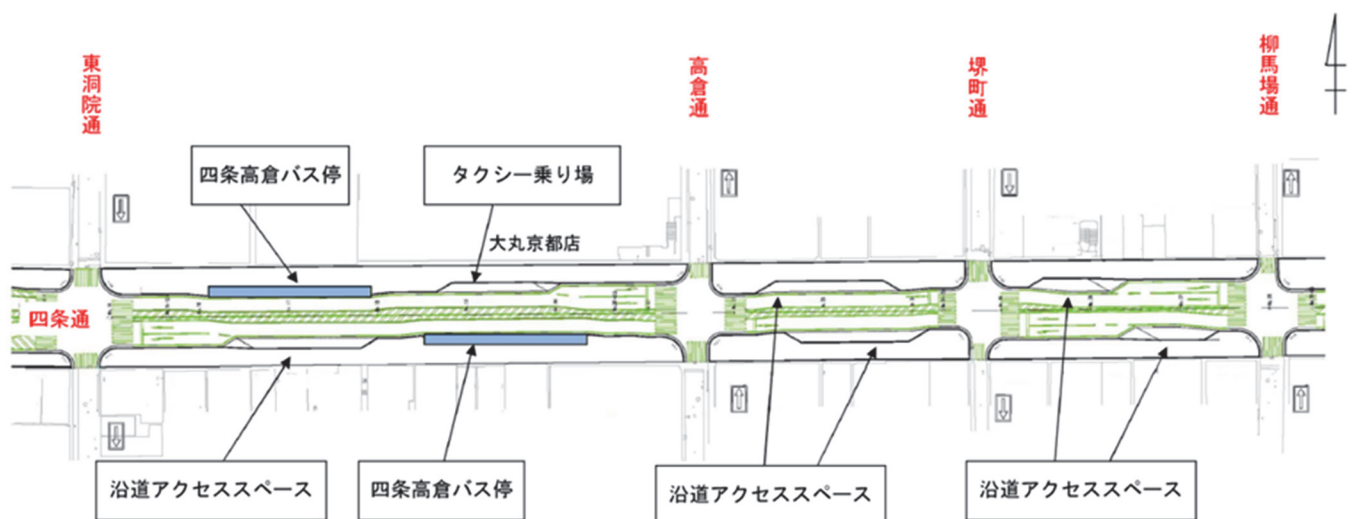
整備後



断面図



平面図（全体区間）



平面図（一部区間）

出典：京都市

課題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

■ 地域の将来に対する課題の共有

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状況が生じていた。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、地元の商店街は「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、開発の進む他のエリア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。

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。



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」

■ 四条通だけに着目するのではなく地域全体に対する将来像・基本方針を設定

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。

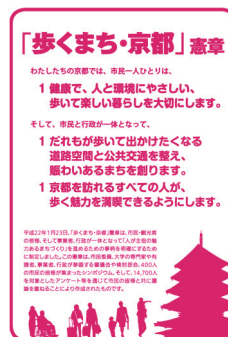
さらに、京都市は、2010年に「歩くまち・京都」憲章の制定、「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定等、先駆的な都市交通体系・まちづくりのあり方を提示し、「歩いて楽しいまちなか戦略」や「四条通歩道拡幅事業」を市の施策として明確に位置付けていった。京都市のブレない方針とリーダーシップも、難しい事業を推進できた大きな原動力と考えられる。



交通まちづくりの基本方針

表 「歩いて楽しいまちなか戦略」の基本方針

| | |
|-----------|--|
| 理念 | “50年後、100年後も魅力あふれる歴史的都心地区”とするため、「歩いて楽しいまちづくり」を目指します。 |
| 交通まちづくりの姿 | 交通対策においては、「まちなかを通過する自動車の抑制」、「快適な歩行環境の確保」及び「公共交通の魅力向上」を目指します。 |
| 推進方針 | パートナーシップを基本に、社会実験等を通じてその効果を検証しつつ、段階的に「歩いて楽しいまち」の実現を目指します。 |



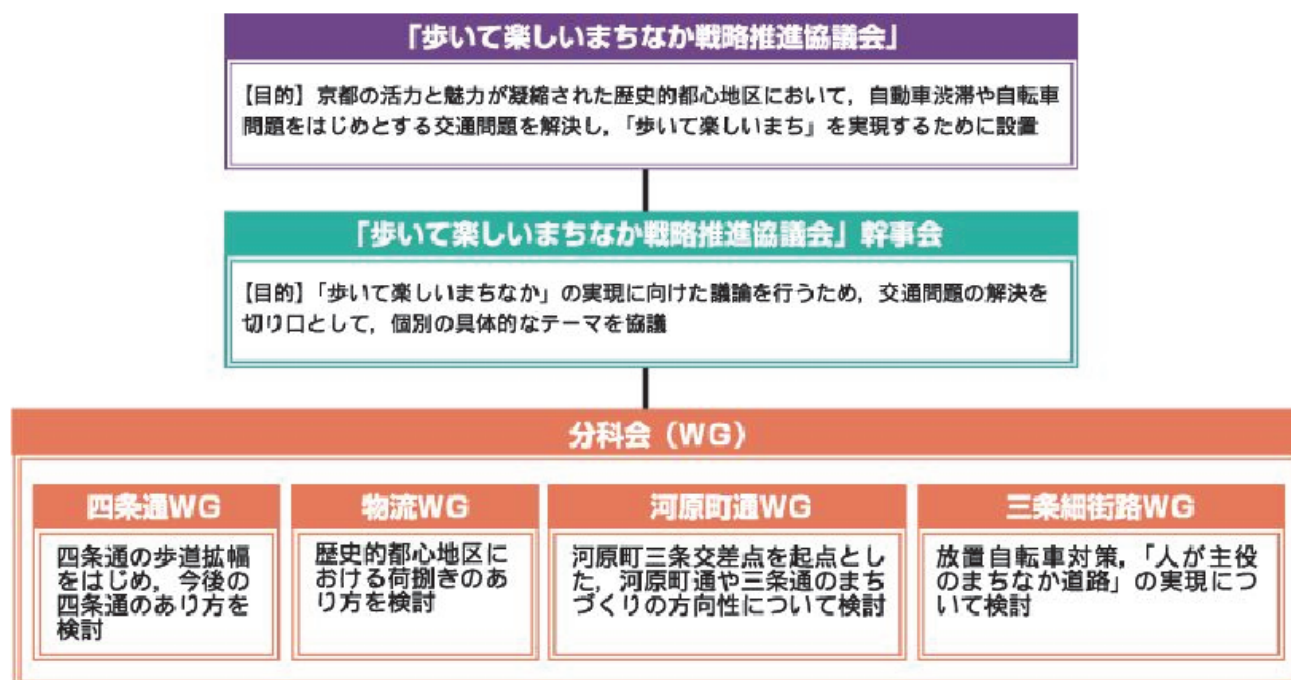
「歩くまち・京都」憲章（左）
「歩くまち・京都」総合交通戦略（右）

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の取り組みを推進

■ 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専門家として、同一の人物・会社が継続的に担当したことも、事業の一貫性を確保するのに大いに役立った。



歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

社会実験を通じて、事業内容の改善・深度化を図り、関係者間の合意を段階的に形成

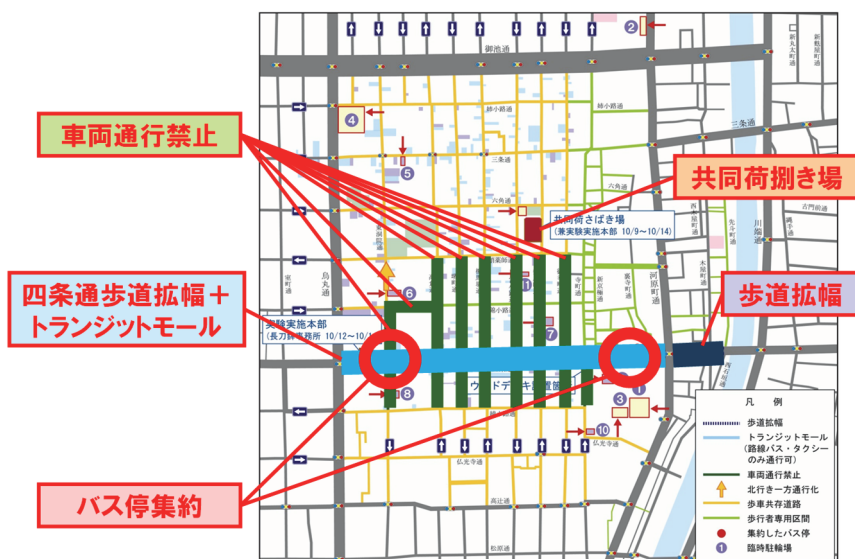
■「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験

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。

この社会実験では、四条通の車線数を片側2車線から1車線に減らすことで、歩行者空間の拡大を図った。また、残された車線は、バスとタクシーのみが通行できるトランジットモールとして運用し、マイカーや物流車両の通行を制限した。さらに、四条通のトランジットモール化と一体的に、細街路における通行規制や共同荷捌き場の設置等を試行し、都心地区全体として道路空間の再編に取り組んだ。

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ド・スペース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」

本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

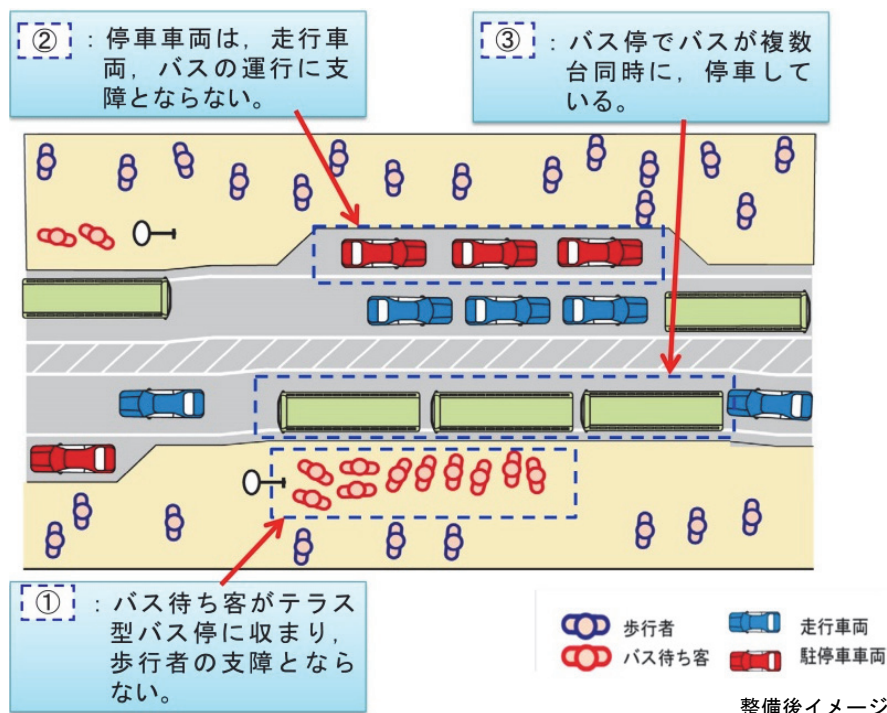
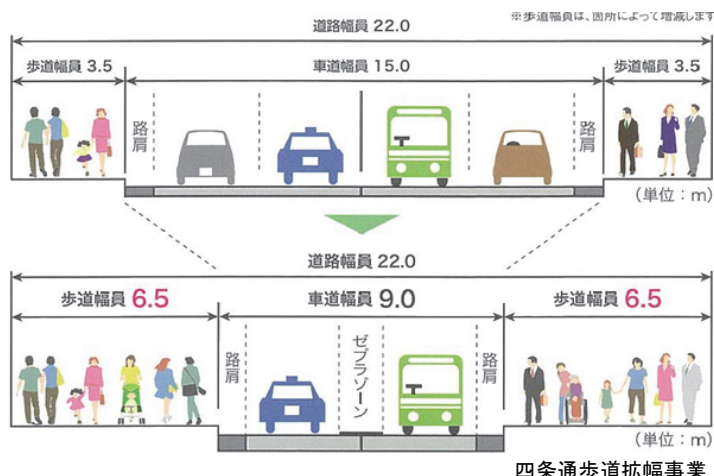
面的・総合的な交通まちづくりの一環で、賑わいと安全性のバランスを考慮した歩行空間を形成

■ 車線数を半減、歩道幅員を片側 3.5m から 6.5m にするとともに、テラス型バス停と沿道アクセススペースを導入

四条通歩道拡幅事業は、片側 2 車線の車道を 1 車線に削減し、片側 3.5m だった歩道幅員を最大 6.5m まで拡幅するものである。大都市都心部の目抜き通りにおける車線数の大幅な削減であることから、自動車交通に対する影響を懸念する声も多かった。これについて、歩道側の車線は駐停車車両が多く、走行機能を十分に果たしていないため、削減可能であることを、交通管理者と協議しながら理論的に示した。

また、16ヶ所存在したバス停を 4ヶ所に集約するとともに、歩道から張り出す「テラス型バス停」を導入した。通常、バス停は歩道側に切り欠くのが一般的であるが、車道側に張り出すことでバス待ちのための空間を広く確保し、歩行者の交錯解消を図った。

一方、物流車両や沿道施設への来訪車両に対しては、関係者との協議を通じて一定の沿道アクセスが不可欠と判断し、一時的に停車できる「沿道アクセススペース」を 15ヶ所(32 台分)設置した。また、タクシー乗り場は大型商業施設近傍に集約するとともに、タクシー駐停車のマナー向上に向けたモビリティ・マネジメントに取り組むなど、運用面でも官民一体となって継続的な取り組みを続けている。



テラス型バス停



沿道アクセススペース

■ 歩いて楽しいまちなかゾーン

四条通の歩道側車線は駐停車車両が多く、削減しても交通機能上の影響は少ないという見解を得たものの、バスの定時性確保を考えると、四条通沿道に用いない通過交通はできるだけ排除することが望ましかった。このため、交差する細街路における自動車交通の削減についても一体的に考える必要があった。

四条通歩道拡幅事業は、四条通を含む歴史的都心地区において、安全で快適な歩行者空間を確保し回遊性を高めるとともに、公共交通の魅力向上を通じて都心へのアクセス性を高め、まちなか全体の賑わいを創出することを目的としている。歴史的都心地区の細街路を通行する自動車の5～6割は通過交通であることから、計画当初から「まちなか通過交通の抑制」を重要な課題として挙げていた。

このため、2007年の大規模社会実験では、四条通の歩道拡幅・トランジットモール化と一体的に一部の細街路の車両通行禁止を試行したが、局所的に自動車が集まる等の問題が発生したため、当面は規制を伴う手法は用いずに、通過交通の抑制に取り組むこととなった。続いて、海外で導入事例のある「シェアド・スペース」について一部区間で試行したが、細街路の自動車交通量を減らさないと歩行者安全性の面で問題があると判断された。このような検討を経て、自動車の走行速度の抑制と、歩行者・自転車・自動車の通行位置の整序化を図ることを目的に、

- ・ 路側帯の拡幅（車両通後部の幅員を4mから3mに狭め、路側帯を引き直す）
- ・ 自転車用カラーライン（ベンガラ色）の設置
- ・ 幹線道路と細街路の接続部における看板（ロゴマーク）設置とカラー舗装（灰色）の導入

による「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備が検討された。

この事業は、2012年に一部区間で実証実験として取り組み、2013年から2年間で歴史的都心地区全体の細街路に導入し、その後は歴史的都心地区の隣接エリアにも展開している。さらに、京都府警により歴史的都心地区内の三条通において速度規制が30km/hから20km/hに変更され、交差点部に速度抑制のための凹凸のある舗装やカラー舗装が導入された。これにより、エリア全体が20km/hの速度規制になった。

このように、歴史的都心地区全体で、道路管理者・交通管理者が協力しながら、安全で楽しく歩ける歩行環境の整備が進められている。



歩いて楽しいまちなかゾーン



路側帯拡幅とカラーライン



地区出入口の看板とカラー舗装

本事例の【事業効果の計測】から学べるポイント

まちづくりと交通の観点から、効果・影響を定量的・定性的に検証

■ 事業目的を踏まえた多様な項目での評価

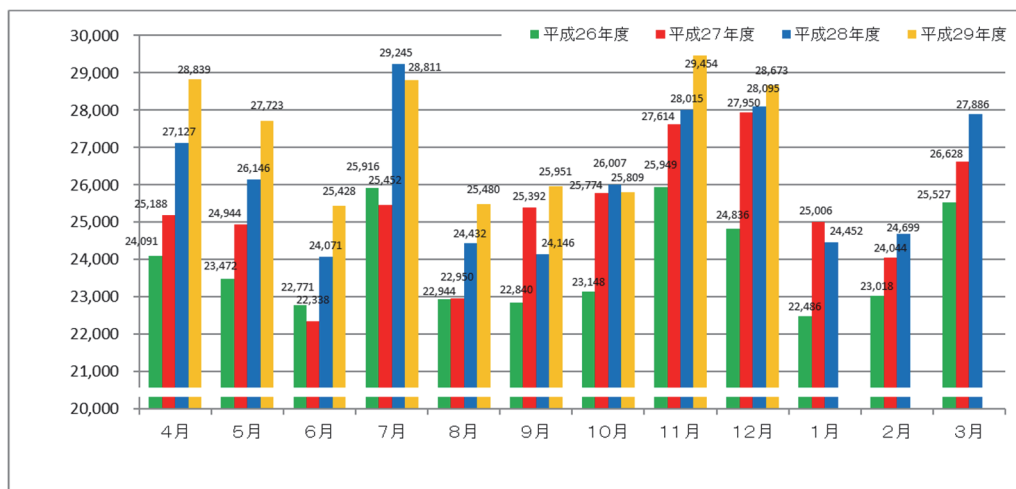
本事業では、整備後の四条通の状況を把握するため、歩行者通行量や来街者ヒアリングなどの調査を実施している。

商店街が設置する歩行者カウンターの数値によると、四条通の歩行者通行量は、整備後2年が経過した平成29年10月末現在、約1割増加しており、その後も増加傾向が継続している。また、歩きやすさの指標として歩行形態に着目した調査(平成28年3月)では、横並びで歩くグループが増加し、9割以上となっている。

さらに、来街者へのヒアリング調査(平成28年11月)では、四条通の来街者の約9割が「歩きやすい」、8割以上が「歩いて楽しめる」と回答するなど、歩道が広がり歩きやすくなったとの評価を得ている。

また、バス停利用者へのヒアリング調査によると、「快適に待てるようになった」、「乗降がしやすくなった」など、約7割の回答者から改善状況が評価されている。

なお、整備前(平成18年)と整備後(平成27年)における平日12時間の自動車交通量を比較すると、四条通で約4割減、周辺幹線道路で約1割～2割減となっていることから、四条通の交通量が大きく減少したことで、周辺道路が新たに混雑するなどの大きな影響は生じていないことが確認された。一方、公共交通(バス・タクシー)が自動車交通量全体に占める割合が約5割となるとともに、周辺各駅における鉄道利用者の増加傾向が継続しており、「人と公共交通中心のまちづくり」が着実に進んでいると言える。

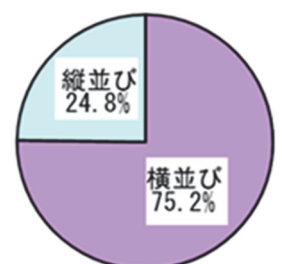


※地元商店街からの提供データを基に京都市が算出

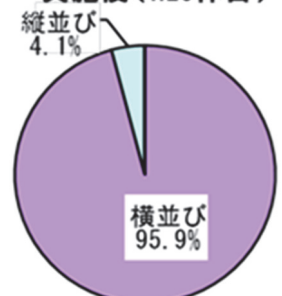
四条通の歩行者数の推移

出典：京都市

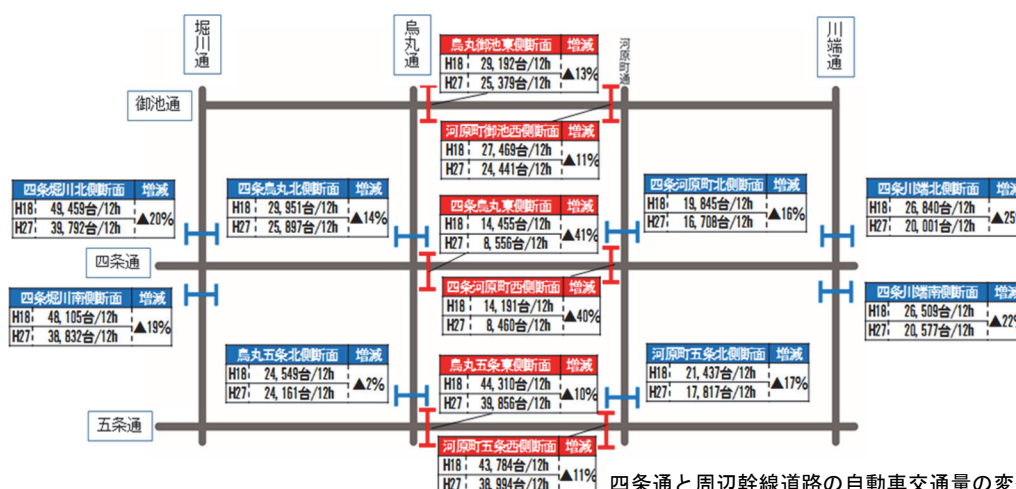
実施前(H19休日)



実施後(H28休日)



四条通における歩行形態(横並び／縦並び)の変化
出典：京都市



四条通と周辺幹線道路の自動車交通量の変化

出典：京都市

■ 沿道アクセススペースと歩行空間の適切なマネジメント

本事業では、物流車両や沿道利用の車両のために沿道アクセススペースを設けているが、設置箇所の歩道幅員が狭くなるため、休日の歩行者通行量が多い時には「歩道が広くなったり狭くなったりするので歩きづらい」という意見もある。歩道に近い色で舗装する視覚的な工夫を凝らしていることも活かし、休日の昼間は歩行空間として運用するといったタイムシェアリング等についても検討の余地があると考えられる。

■ まちなかにおける通過交通のさらなる抑制

四条通の歩道拡幅により、歩行環境は格段に改善されたものの、四条通を通過する自動車交通が、依然として一定量存在する。このため、歩行者中心の街路とする（例えば横断防止柵をなくす）ことは、安全性の面から困難である。また、周辺街路も含めて一体的に、歩いて楽しいまちなかゾーンの整備や物流対策を推進することで、歴史的都心地区を通行する自動車交通量は減少しつつあるが、歩行者空間の安全性とまちなかの魅力向上を両立させるためには、まちなかに関係のない通過交通のさらなる抑制を図ることが重要である。

■ まちづくりとの連携とエリアマネジメント

現在、「四条通歩道拡幅事業」や「歩いて楽しいまちなかゾーン」により、まちづくりの舞台としての道路空間が整えられた段階である。今後さらにこの舞台をブラッシュアップしていくとともに、まちづくりと連携してどのように活用していくかが、重要な課題である。例えば、高質な道路空間としての舗装等の工夫や沿道景観の改善、町家を再生した店舗の進出や歴史的建築物のコンバージョン、都心オープンスペースの整備などが課題として考えられる。

その際、地域の価値を高めるエリアマネジメントの取り組みが重要となる。既に、「四条通エリアマネジメント会議」が立ち上がっているが、住んでいる人、働いている人、まちに来る人、全てにとって心地よく魅力的な都市空間を創造していくことが重要である。

グランフロント大阪 地区中央東西通り他 大阪府 大阪市

8

事業の分類

道路空間の性格 : 目抜き通り・大都市都心部

事業背景・目的 : シンボル空間の創出
まちの活性化

手段 : 多目的利用
延長 : 地区中央・東西通り約 100m
地区西側・南北通り約 600m
地区東側・南北通り約 500m
地区北側・東西通り約 100m

幅員 : 17~40m

沿道特性 : 商業・業務系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 2005~2013 年

事業者 : 大阪市、UR 都市機構、
(一社) グランフロント大阪
TMO

地域への波及効果 : エリアブランドの創出を通じた
多数の来訪者の誘引

シナリオ分類 :

- 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



グランフロント大阪
地区中央東西通り他
大阪府
大阪市

本事業から学べるポイント

まちの賑わい創出に資する道路空間の有効活用とともに、大阪版 BID 制度を活用し、エリアマネジメントの財源を確保

事業の概要

西日本最大の交通ターミナルである JR 大阪駅の北側に広がる「うめきた」エリアは、関西の都市再生をリードする新たな拠点となることが期待されている。先行開発区域においては、計画段階からの公民連携による議論を踏まえ、人や情報等の集積による賑わい空間、及び国内外からの来訪者にとって魅力的な空間を目指し、複合施設「グランフロント大阪」が整備された。幅広の歩道や壁面後退により確保されたオープンスペースに、いちょう並木、けやき並木、親水空間を整備するとともに、通りに面して商業施設等を配置することで魅力ある空間づくりを図った。

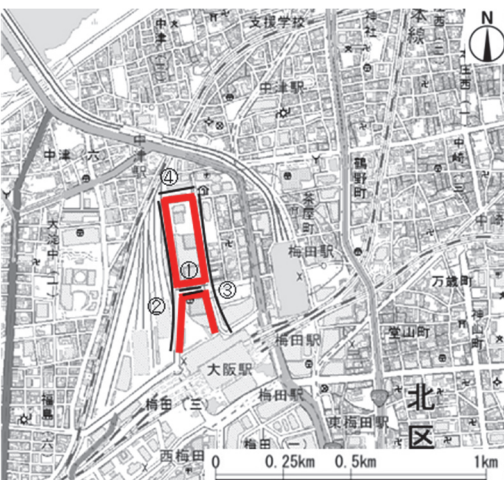
また、道路占用の特例制度を活用することにより、歩道上でのオープンカフェの実施や車道でのイベントの開催が可能となっている。開発事業者によって組織された「グランフロント大阪 TMO」が、大阪版 BID 制度を活用し、当区域における賑わい創出や維持管理等のエリアマネジメントを行うことによって、良好な都市環境の形成に努めている。

事業の経緯

国鉄改革に伴い廃止となった梅田貨物駅用地(約 24ha)について、国際コンセプトコンペの結果も踏まえ、2003 年に「大阪駅北地区全体構想」、2004 年にはまちづくりの基本方針となる「大阪駅北地区まちづくり基本計画」が策定された。

地区東側の先行開発区域(約 7.0ha)では、2005 年から土地区画整理事業に着手し、2008 年に都市再生特別地区等の都市計画決定を行った後、2013 年に「グランフロント大阪」としてまちびらきに至った。

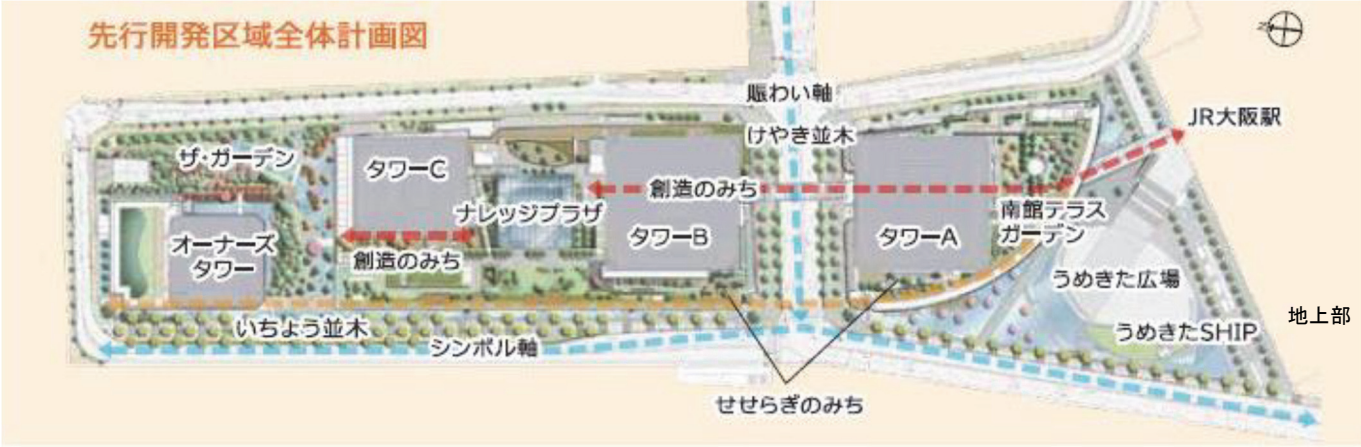
対象路線図



①地区中央・東西通り ②地区西側・南北通り
③地区東側・南北通り ④地区北側・東西通り

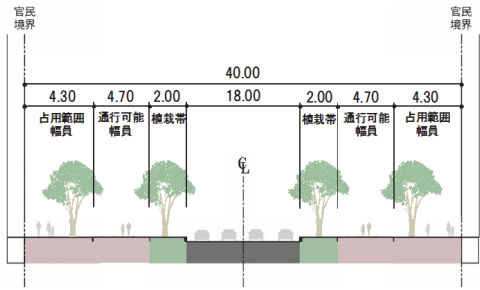
| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1987 年 | 国鉄改革に伴い梅田貨物駅用地(約 24ha)を国鉄清算事業団へ継承 |
| 2002 年 | 都市再生緊急整備地域に指定 大阪駅北地区国際コンセプトコンペの実施(2003 年に結果を公表) |
| 2003 年 | 大阪駅北地区全体構想を公表(大阪市) |
| 2004 年 | 大阪駅北地区まちづくり推進協議会の設置(関西の学界や経済界、国や地方の行政機関などで構成) 大阪駅北地区まちづくり基本計画を公表(大阪市) 土地区画整理事業、道路、駅前広場の都市計画決定(先行開発区域約 7ha) |
| 2005 年 | 土地区画整理事業計画認可(UR 都市機構の施行) |
| 2006 年 | 地区計画、用途地域等の都市計画決定(先行開発区域) 先行開発区域 A・B・C ブロックの開発事業者を募集開始 各ブロックの開発事業予定者(全 12 社)の決定 |
| 2008 年 | 都市再生特別地区、地区計画変更の都市計画決定(先行開発区域) |
| 2010 年 | 先行開発区域建物着工 |
| 2011 年 | 道路占用許可の特例制度の創設 |
| 2012 年 | 一般社団法人グランフロント大阪 TMO(以下、TMO)の設立 |
| 2013 年 | グランフロント大阪(先行開発区域)のまちびらき 道路占用許可の特例制度の活用を開始 |
| 2014 年 | 地方自治法に基づく「大阪市エリアマネジメント活動促進条例」及び「大阪市うめきた先行開発地区エリアマネジメント活動事業分担金条例」の制定、施行(大阪版 BID 制度の創設) TMO を都市再生特別措置法に基づく都市再生推進法人に指定 |

グランフロント大阪（先行開発区域）全体計画図



先行開発区域全体計画図
出典：大阪市

整備後（地区中央の東西通り：賑わい軸）



断面図
出典：UR 都市機構 HP「うめきたプロジェクト 先行開発区域」

地区中央の東西通り（賑わい軸）に設置されたオープンカフェ



出典：大阪市

構想・計画段階から関西あがての公民連携の流れを構築

■ 大阪駅北地区国際コンセプトコンペを実施

2002年9月に都市基盤整備公団(現 UR 都市機構)、日本鉄道建設公団(現 JR TT 鉄道・運輸機構)、関西経済連合会、大阪商工会議所、大阪府、大阪市からなる「大阪駅北地区国際コンセプトコンペ実行委員会」が立ち上がり、国際コンペを実施した。対象エリアを関西のさらなる発展や国際競争力向上に寄与する拠点とするためのアイデアを募集したところ、国内外から966作品の提案を受けた。審査の結果、優秀賞3点、佳作5点を決定し、入賞作品の展示やシンポジウムを開催した。

■ コンセプトコンペでの提案を踏まえて、大阪北地区全体構想を策定

大阪市は、国際コンセプトコンペでの提案を踏まえ、2003年に大阪駅北地区におけるまちづくりの基本的な方向性を「大阪駅北地区全体構想」としてとりまとめた。当構想は、まちの魅力により人の集まる国際的な都市核として、国内外から人材や投資を呼び込むことのできるエリアを創出することを目標としている。

歩行者主体のまちづくりを意識して、歩車分離、及びまち歩きが楽しめる空間や緑の充実したゆとりある空間の整備等を構想に盛り込んだ。また、公民連携を通じ、道路空間と建築物・民間開発が一体となった空間整備を推進するという新たなまちづくりの方針も打ち出した。

■ 大阪駅北地区まちづくり推進協議会を設立

大阪北地区全体構想の具体化や事業化について検討を行うために、大阪市長を会長、関西経済連合会会長を座長に据え、学界(大阪大学、大阪市立大学)、経済界(関西経済連合会、関西経済同友会)、国の機関(近畿地方整備局、近畿運輸局等)、大阪府、大阪市、UR 都市機構、JR TT 鉄道運輸機構などの関西の産官学が参画し、議論を行っている。

■ 大阪駅北地区まちづくり基本計画を策定

2004年、国際コンセプトコンペの結果、及び「大阪駅北地区まちづくり推進協議会」での議論を踏まえ、公民共通のまちづくり方針となる「大阪駅北地区まちづくり基本計画」を策定した。

地区毎の開発コンセプトに基づきながら、一体的な開発を目指した。先行開発区域は、大阪の玄関口にふさわしい風格を備えた、新産業やビジネスを創出する知の創造拠点として位置付けられた。

また、JR 大阪駅からの賑わいを確保し、「知識、人、情報」の交流をより活性化させるため、地区を南北に貫くシンボル軸の豊かな環境を活かしたまちなみ形成を目指している。



土地利用ゾーニング

出典：大阪市

本事例の【事業構造の構築】から学べるポイント

特例制度に基づく道路空間の利活用を展開

■ 都市再生特別措置法と国家戦略特区

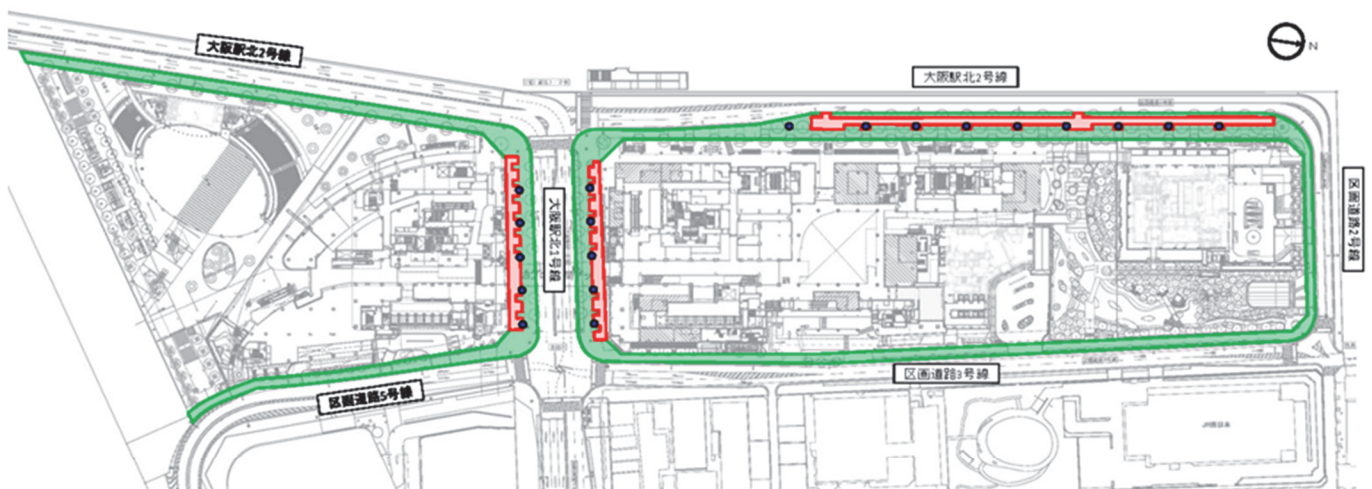
当初、道路管理者や交通管理者との協議では、「無余地性の基準」を緩和できないとの見解により、民間主体によるオープンカフェの実施が難しい状況だった。

しかし、都市再生特別措置法の改正に基づく「にぎわい・交流創出のための道路占用許可の特例制度」を活用することで、「無余地性の基準」を緩和できるようになったことから、民間主体による歩道上でのオープンカフェや広告板の設置など、道路空間を活用した賑わい創出が可能となった。

また、国家戦略特区を活用した事業展開が可能となったことで、道路法の規定により通常民間主体では実施できない車道上でのイベントの開催が可能となり、地域の賑わい創出を促すとともに、公共空間を活用したまちづくりを展開することが可能となった。

無余地性

道路占用許可の可否を判断する際に道路管理者が考慮する基準で、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない場合である場合に限り占用を許可するという基準。



道路占用許可の特例を活用し、
にぎわいのあるまちづくりを行う予定の区域



凡例（道路占用許可特例の対象となる施設）

1. 広告板・バナー広告（多機能照明柱の一部）
2. オープンカフェ・売店等（食事施設・購買施設）



道路占用許可特例区域

出典：大阪市

景観整備による質の高い空間を創出

■ にぎわい空間の整備

南館と北館の間を東西に横断する「けやき並木」では、幅11mの広い歩道に2列のけやき並木を整備し、沿道店舗によるオープンカフェの実施や歩道空間の照明柱を活用したバナーフラッグの掲出等により、賑わいと上質な街並み景観の創出を図っている。

また、敷地西側には、敷地内のセットバック空間と回廊空間を合わせた幅9mの「せせらぎのみち」と、幅11mの歩道空間が一体となった、計20m幅員の歩行者沿道空間を整備した。敷地内に水都大阪を象徴する水景施設を整備するとともに、歩道空間と敷地内に合わせて3列の「いちよう並木」を全長約500mにわたり整備することで、ゆとりと風格あるシンボリックな景観を形成している。



けやき並木



せせらぎのみち



いちよう並木

出典：グランフロント大阪報道用資料

関係機関との継続的な協議により道路占用に係る調整を円滑化

■ 関係機関との継続的な協議

グランフロント大阪では、民間事業者のグランフロント大阪 TMO ではなく、都市再生整備計画の策定主体である大阪市のまちづくり部局が、道路管理者や交通管理者と協議・調整することで、道路占用に係る手続きを円滑に進めることができた。さらに、都市再生整備計画に係る公安委員会の同意については、府警本部が公安委員会や所轄署との調整を担当し、協議を行った。

このように円滑な調整が実現した背景として、大阪市が道路占用許可特例の制定以前より、都市再生特別措置法の活用に向けて道路管理者や交通管理者との調整・協議を継続してきたことが挙げられる。

本事例の【マネジメントの展開】から学べるポイント

大阪版 BID 制度によりエリアマネジメント活動の財源を確保

■ グランフロント大阪 TMO

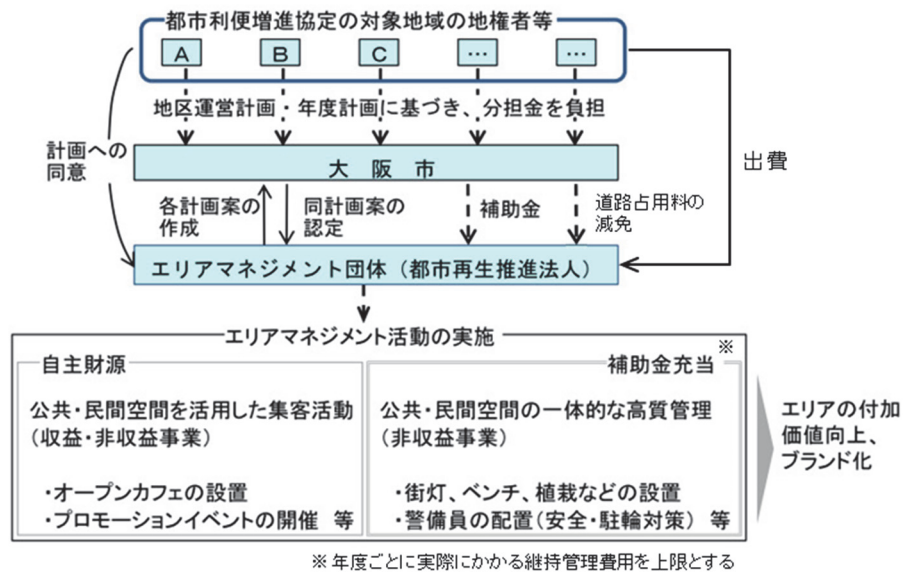
開発事業者がエリアマネジメント組織「グランフロント大阪 TMO」を設立し、良好な都市環境の形成に取り組むとともに、都市空間を活用した賑わい創出の活動を展開し、活動で得た収益を維持管理（清掃、点検・補修、巡回等）の一部に還元している。

■ 大阪版 BID 制度

BID(Business Improvement District)は、あるエリアのまちづくりに充てるための資金を、対象エリアの不動産所有者などから税金として徴収し、エリアマネジメント団体の活動資金として再配分する仕組みである。活動資金を受けたエリアマネジメント団体は、エリア内の道路や公園、広場等の公共空間の一体的な管理・運営をはじめ、地域の価値を高めるための各種活動を展開することになる。

大阪市では、欧米のBIDに倣い、特定エリア内の不動産所有者から市が分担金を徴収し、これをエリアマネジメント団体へ補助金として交付し、まちづくり活動や維持管理費（清掃、点検・補修、巡回等）に充てる制度を運用している。

これまでのまちづくりでは、エリア内に複数の異なる管理主体が存在する場合、エリア全体の質を一体的に向上させることが難しかったが、大阪版 BID 制度の導入により、管理運営の活動資金を安定的に確保できるとともに、一つの組織がエリア内を一体的に管理できるようになり、エリア全体として質の高い空間づくりに向けたまちづくりを展開することが可能となった。



大阪版 BID 制度の仕組み

出典：大阪市資料を参考に一部加筆

まちづくり組織によるまちづくり活動やプロモーション活動の推進

■ まちづくり活動

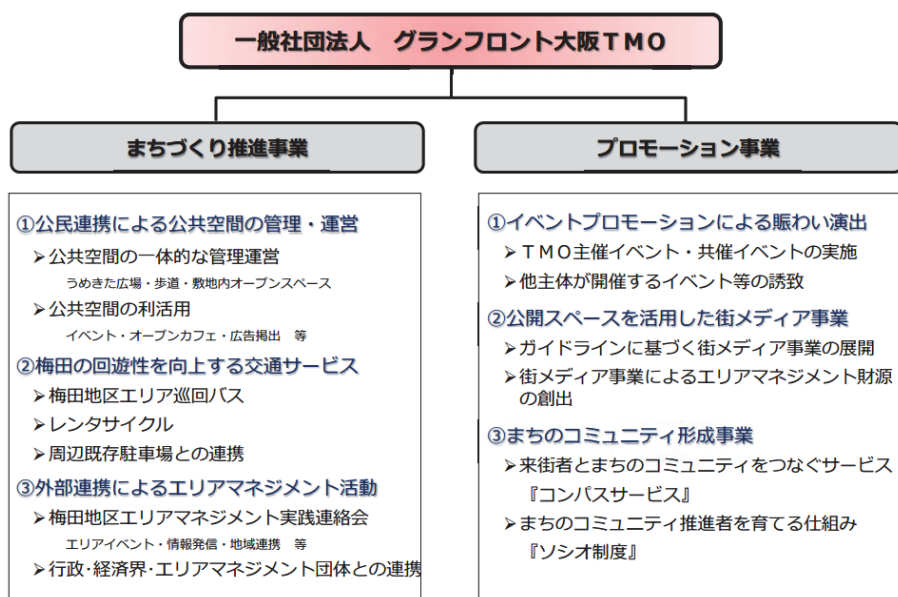
グランフロント大阪では、TMOによる公共空間の一体的な管理・運営や、公共空間におけるイベント・オープンカフェ・広告掲出などの取り組みにより、良好な都市景観の形成、及びまちの賑わい創出を目指している。

また、交通環境の改善及び来街者の回遊性向上を目指し、エリア巡回バスとレンタサイクルによる交通サービスを提供するとともに、エリア巡回バス運行ルートに近接する既存駐車場との連携を通じ、自動車交通の流入抑制を図っている。

さらに、西日本旅客鉄道株式会社、阪急電鉄株式会社、阪神電気鉄道株式会社と共同で「梅田地区エリアマネジメント実践連絡会」を設立し、まちづくり団体や行政との連携を図り、イベント開催や情報発信などを行っている。

■ プロモーション活動

まち全体の価値を向上し、集客を促進するため、TMO主催イベントや共催イベントの実施、及び他主体が開催するイベントの誘致を展開し、交流人口の増加を図っている。また、継続的なマネジメント活動を実施するため、広告事業等による自主財源の確保に努めている。



グランフロント大阪の事業

出典：大阪ビルディング協会 平成 25 年 7 月度技術セミナー
「グランフロント大阪のエリアマネジメント」の講演資料

本事例の課題・展望等

■ エリアマネジメントに係る法制度の拡充

大阪版 BID 制度は、地方自治法に規定されている「分担金」制度を活用して、都市再生特別措置法に基づく「都市再生推進法人」の枠組みの中で、公民の緊密な連携によるエリアマネジメントを可能にした制度である。

持続的なまちづくりを進める上で、エリアマネジメントの必要性・重要度が増大しつつある中、今後、エリアマネジメント団体の要件緩和や税制優遇、財政的インセンティブの付与、手続きの簡素化など、法制度の拡充に向けた議論が求められている。

御堂筋 大阪府 大阪市

事業の分類

道路空間の性格 : 目抜き通り:大都市都心部

事業背景・目的 : 歩行環境の改善

手段 : 空間再配分

延長 : 4.2 km

幅員 : 44.0m

沿道特性 : 商業・業務系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 2015 年～

事業者 : 大阪市

地域への波及効果 : 賑わいの創出

シナリオ分類 :

- 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

9



御堂筋
大阪府
大阪市

将来像を見据え、社会実験を通じて事業 内容の改善・深化を図り、継続的な道路 空間再編を展開

事業の概要

御堂筋は、大阪市の中心部を南北に縦断する幹線道路であり、1937年の完成以来、80年にわたり、いちょう並木（大阪市の文化財として指定）が創り出す美観に象徴されるシンボリストリートとして広く市民に親しまれている。

市中心部の交通状況が変化中、自動車交通量が約40年前に比べ約4～5割減少する一方、自転車交通量は約40年前の約6～7倍と大きく増加している。これにより、歩行者と自転車が歩道内で輻輳していたため、歩行者の安全と自転車の円滑な通行を確保することが求められていた。そこで、側道を廃止し、これを歩行者及び自転車のための空間として再編する計画が進んでいる。

近年の交通状況の変化を踏まえ、都市の魅力向上に資する取り組みとして、道路空間の再編により、「人にやさしく歩きやすい空間」、「憩いや交流、活力形成に資する空間」、「大阪の顔としてふさわしい空間」の形成を目指している。

事業の経緯

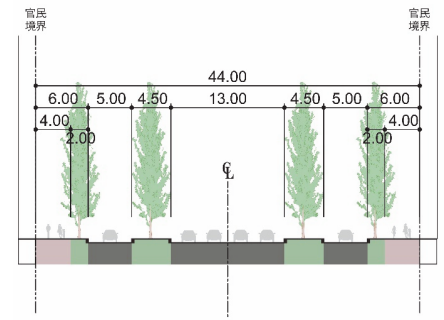
御堂筋は、「グランドデザイン・大阪」や「大阪都市魅力創造戦略」の中で、象徴的なエリアの一つとして「御堂筋側道の歩行者空間化」や「御堂筋沿道のクオリティの高いにぎわい空間の形成」などが位置付けられている。

対象路線図



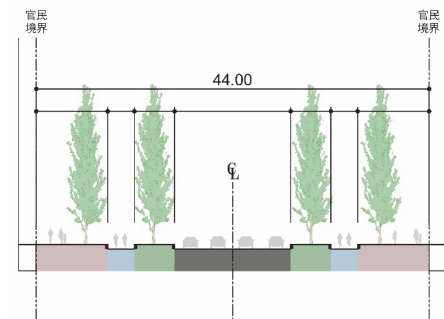
| 年 | 事業経緯等 |
|-------|--|
| 2001年 | 行政や経済団体等で構成された「新しい時代の御堂筋協議会」が「御堂筋活性化アクションプラン」を策定 |
| 2002年 | 都市再生緊急整備地域に指定 |
| 2004年 | 国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所が事務局をつとめた「明日の御堂筋委員会」が「御堂筋再生プラン」を策定 |
| 2009年 | 学識経験者・地元・経済界等で構成された「御堂筋空間利用検討会」を設置（国土交通省及び大阪市）（※2012年に「御堂筋の空間利用に係る中間提言」をとりまとめ） |
| 2012年 | 御堂筋の管理が国から大阪市へ移管 「グランドデザイン・大阪」策定（大阪府及び大阪市） 「大阪都市魅力創造戦略（計画期間：2012年度から2015年度まで）」策定（大阪府及び大阪市） |
| 2013年 | 大阪市都市計画審議会専門部会が「御堂筋の活性化に関する検討調査」報告書をとりまとめ 御堂筋側道閉鎖の社会実験の実施（大阪市） |
| 2014年 | 社会実験の結果を公表（大阪市） 「御堂筋の道路空間再編（案）」に関するパブリックコメントを実施（大阪市） |
| 2015年 | パブリックコメントの結果を公表（大阪市） |
| 2016年 | モデル整備区間工事開始（1月）（大阪市） モデル整備区間供用開始（11月）（大阪市） 「大阪都市魅力創造戦略2020（計画期間：2016年度から2020年度まで）」策定（大阪府及び大阪市） |

整備前



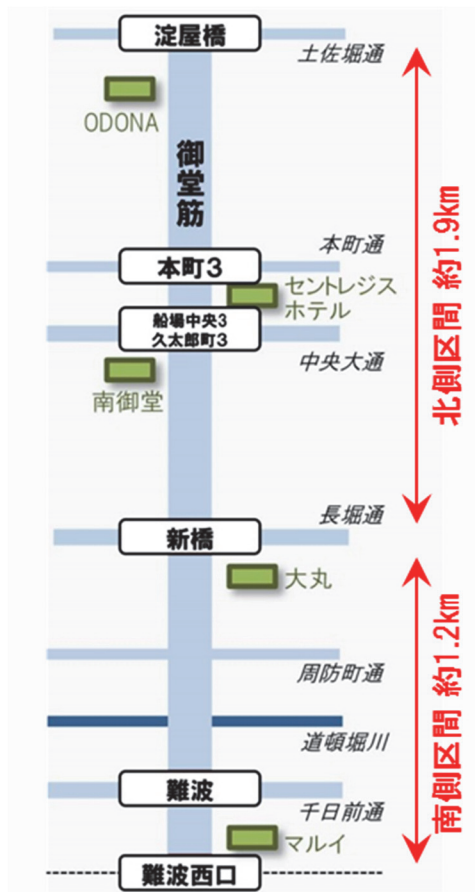
断面図（南側区間：中央大通～難波間）

整備後



断面図（南側区間：中央大通～難波間）

※上記断面図は将来イメージ（幅員構成は未決定）
東西の側道を閉鎖し自転車通行空間を整備する方針



平面図
出典：大阪市

公民の緊密な連携に基づく計画づくり

■ ベースとなる公民連携の流れ

御堂筋は、市民に親しまれているシンボルストリートであるが故に、古くから行政や沿道の不動産オーナー等が個別に、また時には連携しながら沿道のまちづくりを進めてきた。

近年では、2002 年に御堂筋周辺地域が都市再生緊急整備地域に指定されたことを契機に、御堂筋の道路空間利用のあり方が議論されるようになった。

2009 年には、学識経験者や経済界（関西経済連合会、大阪商工会議所、関西経済同友会、大阪タクシー協会、大阪府トラック協会等）、地元（町会、商店街振興組合等）、沿道まちづくり団体などで組織される「御堂筋空間利用検討部会」が設置され、2012 年に「御堂筋の空間利用に係る中間提言」を取りまとめた。

御堂筋空間利用検討会（平成21年12月～平成24年3月）

（出典）「御堂筋の空間利用に係る中間提言」御堂筋空間利用検討会（<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000240862.html>）

今後の御堂筋の道路空間利用のあり方については、学識経験者・地元・経済界等で組織する検討会で議論を行い、平成24年3月に「御堂筋の空間利用に係る中間提言」を取りまとめられています。

【御堂筋の空間利用のコンセプト】

「世界に誇れる魅力と賑わいにあふれた空間の創出」

【御堂筋の空間利用の方向性】

多様な個性を活かしつつ、活力にあふれた御堂筋

人にやさしく、歩きやすい御堂筋

大阪の顔として、文化や情報を発信する御堂筋

様々な人々の協働により、守り、育む御堂筋

- 御堂筋の管理を国から大阪市へ移管（平成24年4月）

グランドデザイン・大阪（大阪府・大阪市 平成24年6月策定）

（出典）グランドデザイン・大阪（<http://www.pref.osaka.lg.jp/daitoshimachi/granddesign/index.html>）

多様な価値を創造する大都市・大阪の実現 ～圧倒的な魅力を備えた“都市空間”の創造

御堂筋の空間再編など、大阪都心の顔としての魅力・集客力を活かす

- 【短期的取組み】
- 御堂筋側道の歩行者空間化
 - 御堂筋沿道のクオリティの高いにぎわい空間の形成 等

大阪都市魅力創造戦略（大阪府・大阪市 平成24年12月策定）

（出典）大阪都市魅力創造戦略（<http://www.pref.osaka.lg.jp/toshimiyoku/toshimiyokusen/index.html>）

世界の都市間競争に打ち勝つ都市魅力を創造・発信

御堂筋フェスティバルモール化 ～クオリティの高いにぎわい空間へ

- 【目標】
- にぎわい空間の形成
 - 歩行者空間の充実 等

御堂筋エリアのビジョン（大阪市都市計画審議会専門部会 平成25年3月策定）

（出典）御堂筋の活性化に関する検討調査 報告書（<http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000190554.html>）

【コンセプト】 大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランド・ストリート ～歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ

- 【今後の御堂筋の方針】
- 安心・安全かつ複合的な都市機能を備えたまちへ
 - 御堂筋の強みをより発揮した大阪の顔にふさわしい世界的なまちへ

御堂筋側道閉鎖の社会実験（大阪市 平成25年11月）

（参考）御堂筋側道閉鎖社会実験の結果について（<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000258171.html>）

側道で自動車等の通行を規制したときの交通影響を確認 等

御堂筋の道路空間再編の基本整備方針

車重視の道路空間から人重視の道路空間へ

御堂筋の現状やこれまでの主な検討経緯を踏まえ、「クルマのための機能」を抑え、「人のための機能」を高めていきます。

歩行者の安全性・快適性の向上やまちの魅力の向上に資する新たな空間整備のビジョンを設定します。



| 空間再編で目指すもの | | 空間再編の考え方 |
|------------------|---|--|
| 憩いや交流、活力形成に資する空間 | ・ビジネスや観光、ショッピング等で利用する人々が、活発に交流し、御堂筋から新たな価値や活動を生み出します。 ・歩いている人が憩い、気分をリフレッシュさせ、新たな活動へと繋がります。 | 多機能空間の創出 ー 沿道地域の特性に応じた道路空間の活用 |
| 人にやさしく歩きやすい空間 | ・ビジネスや観光、ショッピング等で利用する人々が会話を楽しみながら、安心して歩くことが可能になります。 | 歩行者通行空間の安全性・快適性向上 ー 歩道の拡幅と自転車通行空間の分離 |
| 大阪の顔としてふさわしい空間 | ・イチョウ並木や彫刻などの資産を活用・継承し、これからも御堂筋を大阪の顔として情報発信を行います。 | 大阪の顔としての魅力ある空間形成 ー イチョウ並木の維持と沿道景観との調和 |

道路空間再編の方針

出典：大阪市

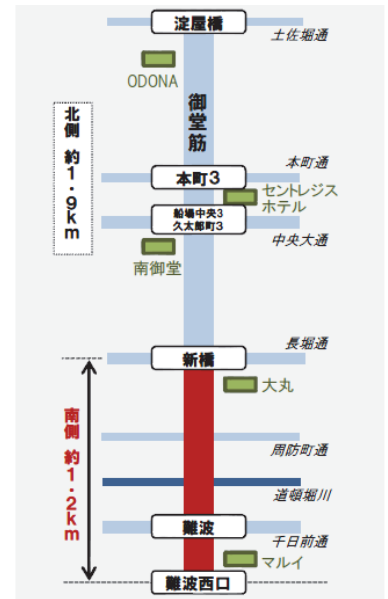
段階的整備を前提とした人優先の道路空間整備のビジョンを設定

■ 整備方針の設定

御堂筋空間利用検討会の中間提言を踏まえて、歩行者通行空間の安全性・快適性向上やまちの魅力向上に資する新たな空間整備のビジョンを設定した。歩行者の安全を第一優先に、憩いや交流、活力を形成し、大阪の顔にふさわしい道路空間へ再編することを目指した。

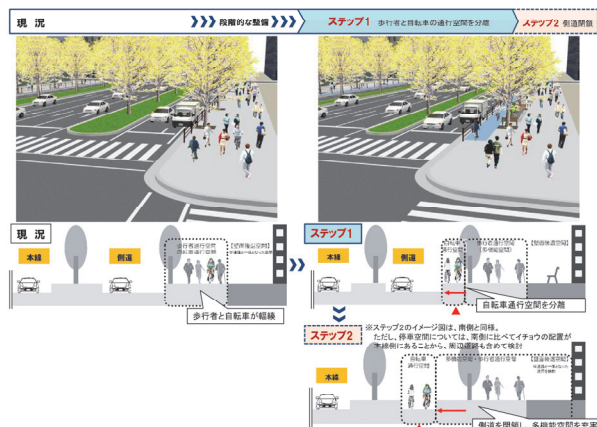
南側の約 1.2 kmは、東西の側道を閉鎖し、車道を 6 車線から 4 車線に削減することにより、自転車専用の通行空間を創出し、歩行者と自転車の分離を目指している。

また、北側の約 1.9 kmは、南側と比べ自動車交通量が多く、即座に側道を閉鎖した場合に交通に与える影響が大きいことに加え、北側エリアの建築物は建替えにあわせて壁面を4m後退することとなっており、将来的に道路と沿道を一体的な空間として整備することが可能である。そのため、当面は側道の機能(6 車線)を維持したまま道路構造を見直すことで、歩行者と自転車の分離を図った上で、交通量の推移を考慮しながら可能な時期に東西の側道を閉鎖し、南側と同じく多機能な空間へ転換することを目指している。

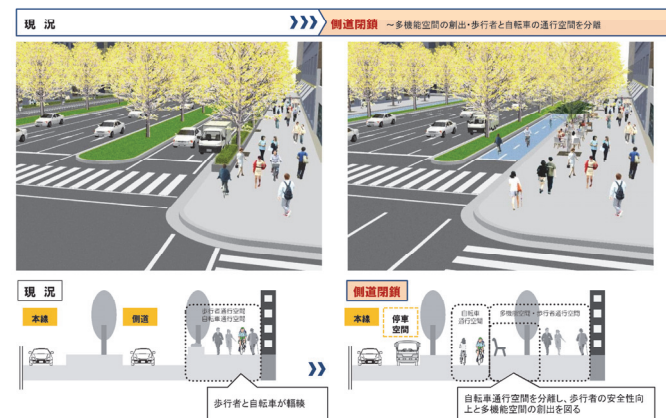


整備概要
出典：大阪市

<大阪市による整備イメージ> 御堂筋北側（淀屋橋～新橋間）



<大阪市による整備イメージ> 御堂筋南側（新橋～難波西口間）



御堂筋北側整備イメージ（左）、御堂筋南側整備イメージ（右）

出典：大阪市

社会実験により、合意形成を図るとともに事業の認知度を向上

社会実験の実施

御堂筋・周辺エリアは、「グランドデザイン・大阪」において、御堂筋の空間再編などによって大阪都心の顔としての魅力・集客力を活かすことが位置付けられており、社会実験の結果を検証した上で、側道を活用した空間再編に取り組む方針を掲げていた。また、「グランドデザイン・大阪」や「大阪都市魅力創造戦略」の中で、象徴的なエリアの一つとして「御堂筋側道の歩行者空間化」や「御堂筋沿道のクオリティの高いにぎわい空間の形成」等が位置付けられていた。

そこで、平成 25 年、大阪市では御堂筋の東西に約 5m ずつある側道において自動車等の通行を規制することにより、安全で快適な歩行者空間を創出した場合の交通への影響等を確認するための社会実験を実施した。さらに、平成 26 年には、東側の側道を閉鎖することで、歩道と沿道建物のセットバック空間が一体となった道路空間を活用したにぎわい創りのニーズや課題等を確認した。

H26 年度の社会実験後のアンケートでは、歩行者の約 4 割、自転車利用者の約 7 割から「安全(やや安全)になった」、及び「快適(やや快適)になった」との回答が得られた。結果として、賑わいづくりに対する賛意を得るとともに、道路空間再編の認知度を向上させることができた。

御堂筋で
社会実験を実施します
—魅力・集客力を生かした空間へ—

平成25年
11.23^①・29^②

大阪市では、御堂筋において東西に5mずつある側道で自動車等の通行を規制することにより、安全で快適な歩行者空間を創出したときの交通影響等を確認するための社会実験を実施します。

御堂筋・周辺エリアは、「グランドデザイン・大阪」において、御堂筋の空間再編などによって大阪都心の顔としての魅力・集客力を活かすことが位置付けられており、今回の社会実験の結果を検証したうえで、側道を活用した空間再編に取り組みたいと考えています。

皆様には、本社会実験の主旨をご理解いただき、ご協力の程、よろしく申し上げます。

社会実験の範囲

実験区間
新橋交差点～
難波西口交差点
付近

実施期間
平成25年
11/23(土)～29(金)

実験時間
7時～19時
(12時間)

社会実験の目的

- ◆側道で自動車等の通行を規制したときの交通影響を確認
- ◆歩行者と自転車の通行空間を分離し、安全性を確認
- ◆御堂筋の道路空間を活用したにぎわいの創出

※雨天もしくは交通状況によっては、内容の変更や中止を行う場合があります。

◆調査結果

<平日>

| 項目 | 実験前 | 実験中 | 備考 |
|-----------------------------|--------------|------------------------------------|--------------------|
| 自動車交通量（難波交差点北側） | 23,479 台/12h | 21,927 台/12h | |
| 自動車走行時間 （梅新南交差点～難波西口交差点） | 12 分 23 秒 | 16 分 27 秒（1 回目） 12 分 53 秒（2 回目） | 2 回目の測定時間は、1 回目と同一 |
| 最大渋滞長（難波交差点） | 100m | 110m | |
| 最大滞留長（難波交差点） | 250m | 190m | |
| 最大通過時間（難波交差点） | 6 分 3 秒 | 5 分 4 秒 | |

※調査日：実験前は H24.11.7（水）及び H25.11.20（水）、実験中は H25.11.26（火）及び H25.11.28（木）

<休日> … 一部3車線で運用

| 項目 | 実験前 | 実験中 | 備考 |
|-----------------------------|--------------|--------------|----|
| 自動車交通量（難波交差点北側） | 20,216 台/12h | 17,221 台/12h | |
| 自動車走行時間 （梅新南交差点～難波西口交差点） | 16 分 17 秒 | 25 分 56 秒 | |
| 最大渋滞長（難波交差点） | 460m | 690m | |
| 最大滞留長（難波交差点） | 650m | 800m | |
| 最大通過時間（難波交差点） | 10 分 30 秒 | 10 分 31 秒 | |

※調査日：実験前は H24.11.18（日）及び H25.11.17（日）、実験中は H25.11.24（日）

社会実験のチラシ

出典：大阪市

社会実験の結果

出典：大阪市 HP 御堂筋側道閉鎖社会実験の結果報告書

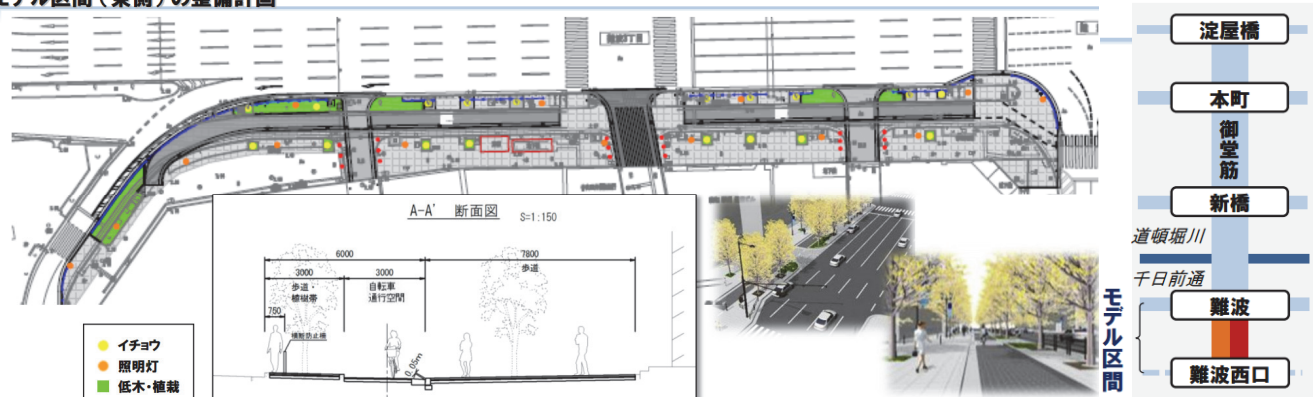
本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

側道の閉鎖により自転車通行空間を創出

■ 道路空間の再編

大阪市では、「御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備」を実施し、喫緊の課題である歩道内における歩行者と自転車による輻輳の解消を図るとともに、モデル整備により道路空間再編の将来イメージを現地で可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性、にぎわい形成等の検証につなげていくことを目指した。そこで、大阪市では、約200mの対象区間において側道を閉鎖し、これを自転車通行空間として整備するとともに、歩道の拡幅を行った。このモデル区間の整備によって、千日前通以北の御堂筋での本格実施における問題点・課題の抽出と効果検証を行うとともに、今後の事業展開に関する基礎データの収集に取り組んでいる。

モデル区間（東側）の整備計画



モデル区間の整備計画

出典：御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備リーフレット

本事例の課題・展望等

■ 整備効果の継続的な検証

御堂筋での取り組みは、歩行者、自転車、自動車の各種交通が大量に輻輳する大都市の都心部における先進的な取り組みであり、このような流れを定着させるためには、安全性も含めた様々な視点から整備効果の把握や検証を、継続的に実施することが期待される。



側道の閉鎖により自転車通行帯の設置と歩行者空間の拡幅が実現したモデル区間



モデル区間の歩道における実験的な店舗の設置が通りに賑わいを呼ぶ

旧居留地 明石町筋 兵庫県 神戸市

事業の分類

道路空間の性格 : 商店街(一般):大都市広域型

事業背景・目的 : 歩行環境の改善

手段 : 空間再配分

延長 : 0.35 km

幅員 : 17.0m

沿道特性 : 商業・業務系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 2008～2011 年

事業者 : 神戸市

地域への波及効果 : 来訪者の増加

シナリオ分類 :

- 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

10



旧居留地
明石町筋
兵庫県
神戸市

本事業から学べるポイント

都市の記憶を継承する沿道と一体となった みちづくりの実践

事業の概要

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、地区のメインストリートである明石町筋とその周辺道路において、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。

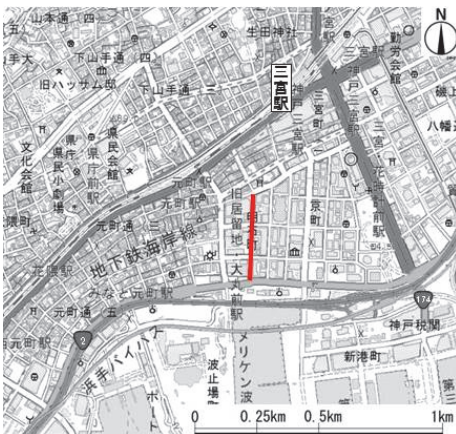
人に優しく歩いて楽しいみちづくり、歩行者の安全性・回遊性の向上を通じ、地域のさらなる賑わい創出を図るとともに、旧居留地の雰囲気、景観に配慮した整備を行った。

また、低炭素社会の実現に向けた「エコまちづくり」を進めるため、旧居留地をモデルとして、都心部におけるヒートアイランド現象の緩和や快適な歩行者環境の創出に取り組んでいる。

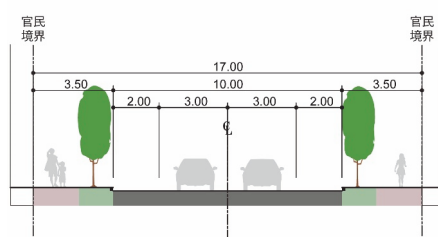
事業の経緯

旧居留地の明石町筋は、沿道に百貨店や神戸を代表する建築物が建ち並び、都心ウォーターフロントに通じる風格ある通りである。しかしながら、歩道幅員が狭く歩行者が歩きにくい上、パーキングメーターの駐車車両がまちの景観を阻害していた。

対象路線図



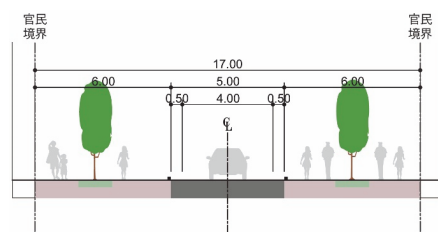
| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1995 年 | 阪神淡路大震災 旧居留地連絡協議会「神戸旧居留地復興計画」策定、 明石町筋などの歩行者優先道路整備が位置付け |
| 2009 年 | 着工 |
| 2011 年 | 供用開始 |



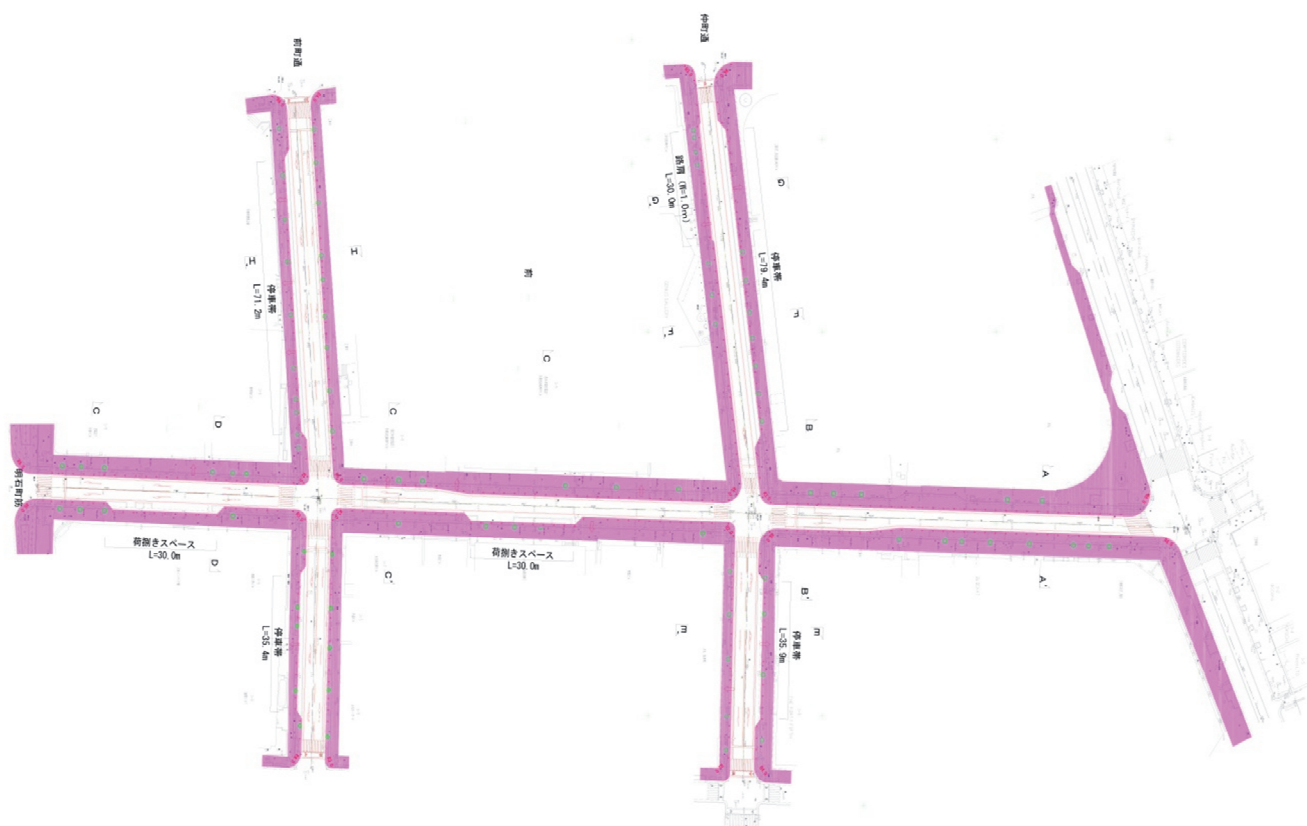
断面図



出典：神戸市



断面図



平面图

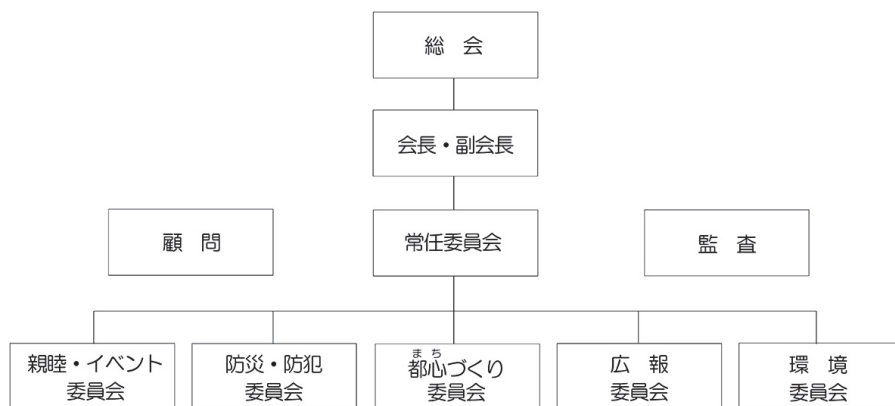
出典：神戸市

地元協議会と協働で事業検討することで、特色あるまちづくりを実践

■ 旧居留地連絡協議会

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・協働する形で協議を実施し、「まちの変化・成長に、旧居留地の蓄積を活かす」というまちの基本方針に沿って、まちづくり活動を実践している。旧居留地連絡協議会は、第二次世界大戦後まもなく設立された地域団体で、現在は各種の専門委員会を設け、業種間の壁を越えて会員相互の親睦を図るとともに、地区内のまちづくり活動にも積極的に取り組んでいる。

この協議会は、旧居留地内の法人によって構成され、地区内の主要企業がほぼ全て参加していることから、意思決定が円滑であることが特徴である。また、中枢管理業務機能集積地区で、転勤・異動による人の入れ替わりが頻繁に発生するため、運営が硬直化せず、活発な活動の展開が可能となっている。

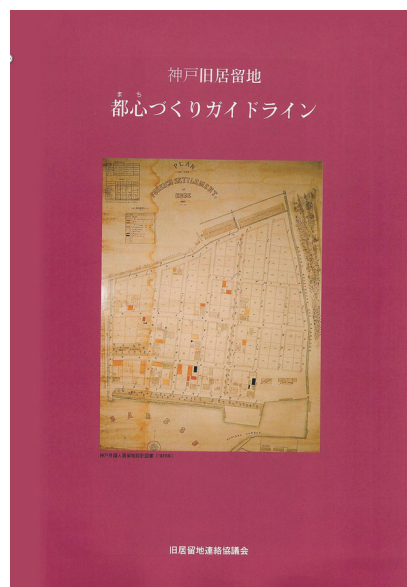
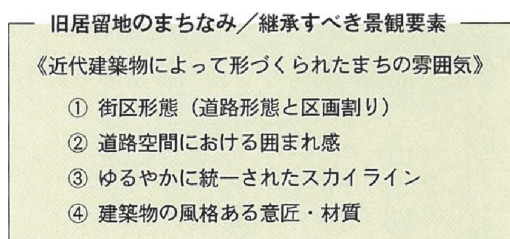


旧居留地連絡協議会の組織体制
出典：旧居留地連絡協議会

■ 都心づくりガイドラインの策定

旧居留地連絡協議会は、阪神・淡路大震災後にまちの将来像を自主的に検討し、「神戸旧居留地/復興計画」を策定し、まちづくりに取り組んできた。「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」を策定し、ファサードや広告物の規制・誘導を行っている。都心業務地としての賑わいは残しつつ、歴史的環境に配慮した都市景観及び地区環境の創出を目指している。ガイドラインの中で、エリア毎に道路デザインのコンセプトを策定し、エリアの特色を生かしたみちづくりを図っている。コンセプトの策定にあたり、地元と意見交換・合意形成を行い、人にやさしく歩いて楽しいまちづくりの方針を示した。

また、本協議会は、神戸市より景観形成市民団体に認定されている。平成7年には「旧居留地地区 地区計画」を定め、沿道建築物の行為制限を実施している。



都心（まち）づくりガイドライン
出典：旧居留地連絡協議会

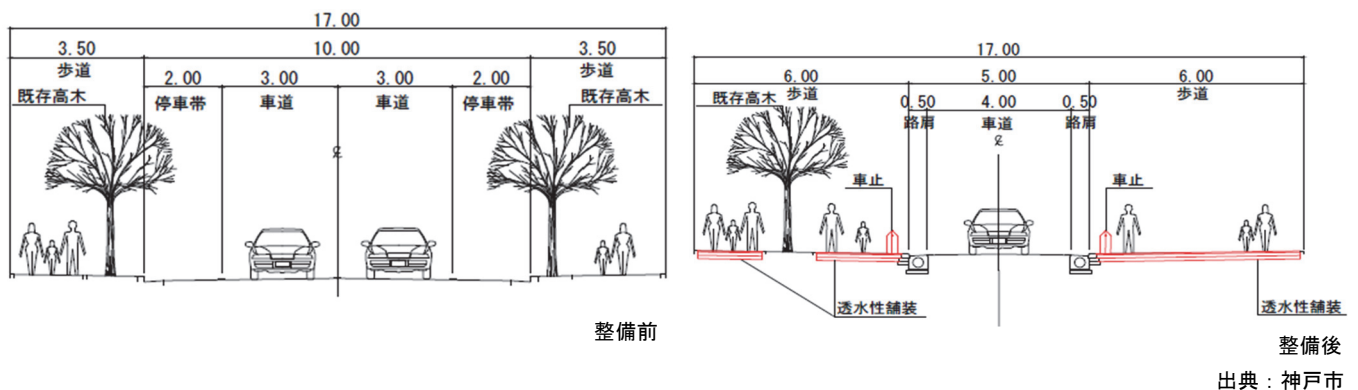
本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

車線の削減、パーキングメーター撤去により歩行者空間を創出

■ 歩行者空間の創出

旧居留地の明石町筋は、沿道に百貨店や神戸を代表する建築物が建ち並び、都心ウォーターフロントに通じる風格ある通りとなっている。しかし、歩道幅員が狭く歩行者が歩きにくい上、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。そのため、旧居留地連絡協議会は、「人間主体の歩行者にやさしいまち」をめざして、明石町筋をはじめとした地区内道路を歩行者優先とする整備方針を策定した。

この内、明石町筋においては、歩行者の安全性や回遊性を向上させ、地域の賑わいを創出するため、車線数を削減し、歩行者空間を拡張した。車線を削減したことにより、当該地区に用のない通過交通が抑制され、歩行者優先の道路空間が実現した。幅員再構成にあたり、既存のパーキングメーターを撤去したため、地下駐車場、及び当該地区を目的とした交通のための荷捌きスペースを整備した。



本事例の【事業の実施】から学べるポイント

協議会との連携体制を構築することで、協議を円滑化

■ 市と協議会の連携体制

当初、明石町筋の道路空間再編については、沿道事業者の一部から反対意見が聞かれたものの、市と協議会が連携して調整にあたった。

また、パーキングメーターの廃止に係る警察協議において、市と旧居留地連絡協議会が連携して警察との協議にあたり、京町筋における地下駐車場の整備や荷捌きスペースの確保等を行うことで、パーキングメーターの廃止が認められることとなった。

このように、協議会との連携体制を構築することにより、事業に係る各種調整を円滑に進めることが可能となった。



荷捌き駐車スペース

協議会主導の自主規制による景観維持

■ 広告物ガイドラインの策定

旧居留地連絡協議会では、都心づくりガイドラインに加え独自の広告物ガイドラインを策定し、景観形成に取り組んでいる。市の方でも建築計画や広告物の掲出計画があった際には、協議会へ相談するよう助言するなど、密な連携を図っている。

地域が一体となって協議会の運営に取り組んでいることから、旧居留地に馴染まない業態の進出、街並みにそぐわない看板の出現等の問題は生じていない。また、地区の美観を守るという意識が旧居留地内の企業に浸透しているため、大きな看板・広告の設置は見られない。



●文化機能の付加・導入

各ビルにおいて、貸しホール・会議室、ミニシアター、ギャラリー、ライブハウスなど不特定多数の来訪者を対象にした文化活動のための空間を確保したいものです。

●低層部への商業機能等の導入

とりわけ歩行者優先道路沿いでは、低層部や地下階にレストラン、ファッションハウスなどの商業機能を導入することが、通りににぎわいをもたらす上で重要です。

●非住宅用途への特化

地区の活性化のために、中枢業務地にふさわしい用途・意匠とすることが必要で、とりわけ1・2階の低層部分では住宅用途は差し控えたいものです。

また、3階以上に住宅を配置する場合でも、管理人を常駐させる、あるいは無窓ベランダをやめるなど、業務地としての環境面や景観面への配慮が必要です。

●風俗営業等の立地規制

パチンコ店やカラオケボックス、ナイトクラブなど、風俗営業的な業種は旧居留地にふさわしくありません。

広告物ガイドライン

出典：旧居留地連絡協議会

歩行環境の向上により観光入込客数が増加

■ 観光入込客数の増加

供用開始後に行った明石町筋の整備についてのアンケート調査の結果、「(非常に)良くなった」との回答が全体の約8割と高評価であった。また、明石町筋の整備を含む神戸中央地区の都市再生整備計画による効果として、2003年度には年間1,081万人だった観光入込客数が、2011年には目標値を上回る1,280万人へ増加しており、一定の事業効果があったことが確認された。

本事例の課題・展望等

■ 協議会の継続的な活動

旧居留地連絡協議会は、企業会員により構成されていることから、転勤・異動によって構成メンバーの入れ替わりが発生し、活動の活性化を図ることができる一方で、職務の一部と捉えられることにより、計画当初の理念に基づいた運用が行われない恐れもあることから、継続的な活動を展開するための仕組みを構築することが必要である。

■ 路上駐輪の増加

歩道の美装化を行ったが、ポールやプラントボックス付近の路上駐輪はいまだ多く、景観に悪影響を与えている。放置自転車対策やマナーの周知が今後必要となる。



路上駐輪の様子

■ 継続的な整備効果の検証

歩行者空間の整備により、観光客数の増加が確認できた。今後は観光客数の変化に加え、観光客の滞在時間や消費金額、地価の変動といった整備効果を継続的に検証することが重要である。



幅員再構成によって拡幅された歩道が来街者をまち歩きに誘う



沿道の景観まちづくりと道路空間再編が一体となって良好な景観を形成する

大手前通り

兵庫県

姫路市

事業の分類

道路空間の性格 : 目抜き通り・地方都市駅前

事業背景・目的 : 歩行環境の改善

手段 : 空間再配分

延長 : 0.16 km

幅員 : 50.0m

沿道特性 : 商業・業務系

事業推進方法 : 専門家導入型

事業期間 : 2006～2014 年

事業者 : 姫路市

地域への波及効果 : 地域の回遊性の向上

シナリオ分類 :

- 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

11



大手前通り
兵庫県
姫路市

本事業から学べるポイント

多くの異論が出る状況に関心の高まりと捉え、積極的な市民参加の機会を準備し、合意を形成

事業の概要

JR姫路駅と世界文化遺産「姫路城」を結ぶ大手前通り周辺は、かつては城下町として栄え、現在も市の商業・業務の中心的役割を果たしているものの、昨今の社会・経済情勢を受け、回遊性の向上等、都心部における賑わい創出のための施策が求められていた。そこで、JR線の連続立体交差事業を契機として、姫路駅周辺の都市機能の強化と地区の魅力向上を目的とした、幅員再構成による歩道拡幅、および駅前広場の再整備を行った。

駅前広場のリニューアルに伴い、姫路城へのアクセス道路となる大手前通りを再整備し、歩行者の安全確保と快適性・回遊性の向上、公共交通の利便性向上を図った。また、駅前広場では、世界文化遺産「姫路城」を擁する城下町にふさわしい「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」をデザインの基本コンセプトとした整備が行われた。

事業の経緯

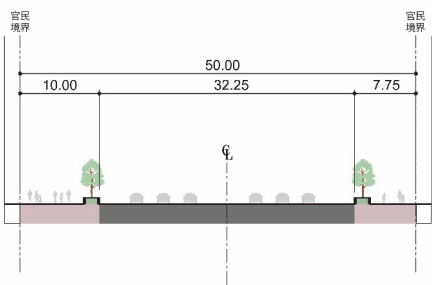
姫路駅周辺地区では、土地の高度利用を図るべく、昭和 63 年に新都市拠点整備事業として総合整備計画の建設大臣承認を受けた。その後、「キャスティ 21 計画」や「姫路市都心部まちづくり構想」などを策定し、ゆとりと潤いのある都市空間の形成を図る中、姫路駅から世界文化遺産「姫路城」に至る都心部の基盤整備や、まちの賑わいづくりに取り組んできた。

対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1988 年 | 新都市拠点整備事業として総合整備計画の建設大臣承認 |
| 2006 年 | 「姫路市都心部まちづくり構想」策定 「キャスティ 21 整備プログラム」策定 |
| 2007 年 | 姫路駅北駅前広場 計画素案 策定 |
| 2008 年 | 駅前広場 都市計画変更 「姫路駅北駅前広場整備推進会議」開催(平成 24 年まで全 17 回開催) 「シャレットワークショップ」実施 |
| 2009 年 | 「姫路の顔づくり」を勉強するセミナー、市民フォーラム、専門家ワークショップなどの開催 |
| 2010 年 | 大手前パレード等の実施 |
| 2011 年 | 「姫路駅前広場活用連絡会」開催 トランジットモール社会実験 開催 |
| 2012 年 | 着工 |
| 2015 年 | 供用開始 |

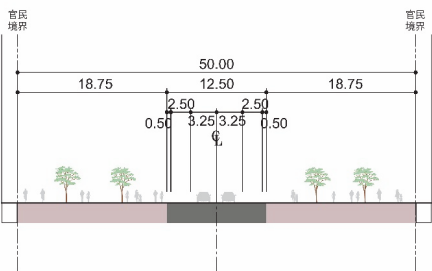
整備前



断面図

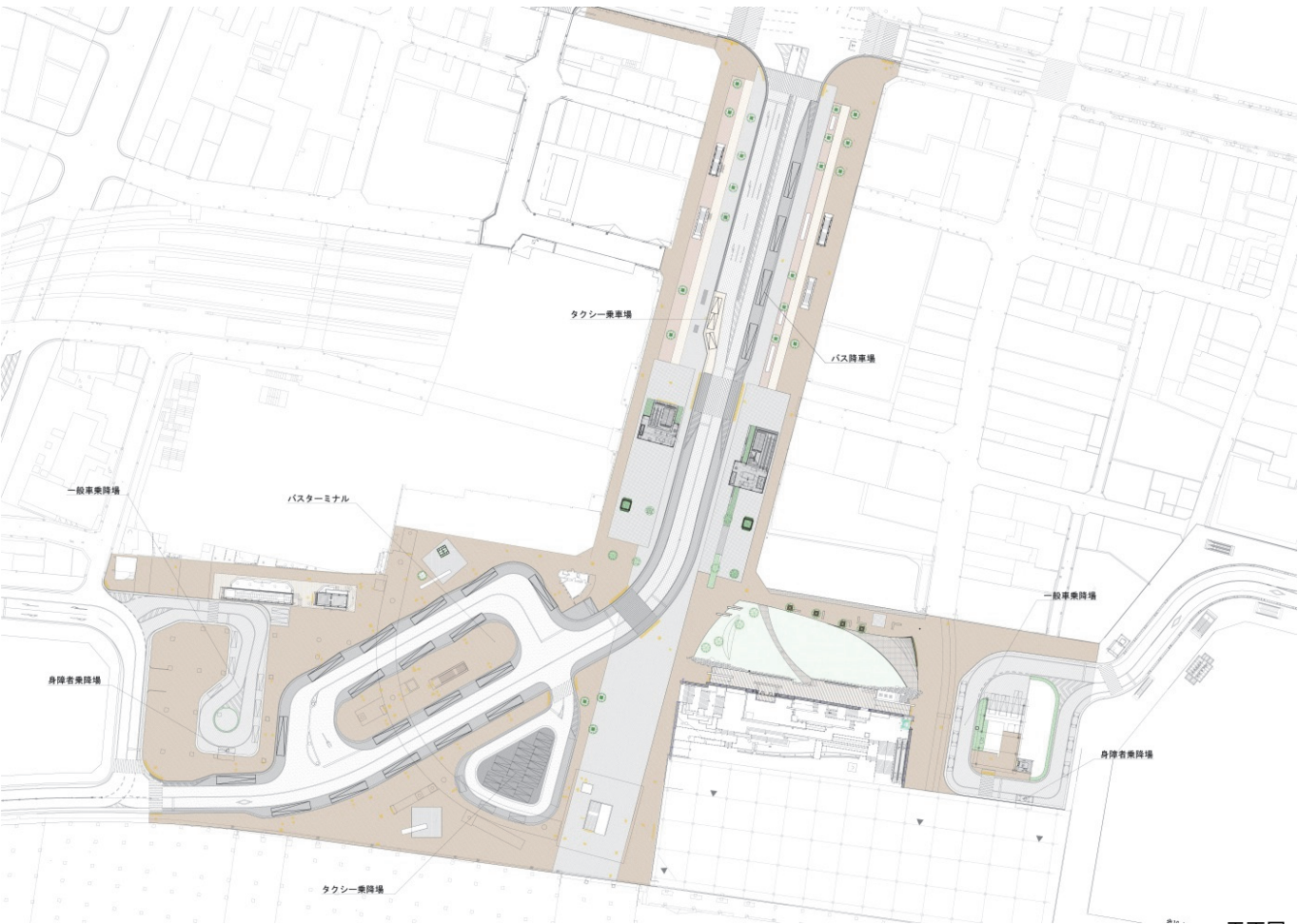
出典：姫路市

整備後



断面図

出典：姫路市



平面図
出典：姫路市

積極的な市民参加による議論の場を設定し、合意を形成

■ 市民参加による議論の場を設定

平成19年度、姫路市による駅前広場の計画素案が提示されたが、ロータリーに埋められた駅前空間や商店街への動線のあり方などについて、交通機能最優先の計画案であったことから、多くの市民から批判が寄せられた。加えて、各団体から出された対案が乱立し、混乱した状態であった。

そのため、ワークショップや推進会議、市民フォーラム等を開催し、姫路駅前の整備方針や空間の活用方法について議論を行い、合意形成を図った。

1) シャレットワークショップ

専門家・大学・学生がまちの人々と連携し、新たな駅前空間のビジョンやその実現に向けたシナリオを検討するシャレットワークショップを開催した。ワークショップの中で、乱立していた複数の案について様々な観点から比較検討を行い、市民の意見を取り入れた「市民案」を提案するとともに、「姫路の顔作りを考える10の提言」をまとめた。

公開発表会では、市長や行政、商業・交通事業者等の関係者をはじめ、多くの市民が集まり、計画を考える際のポイントについて理解を深めるとともに、新聞やケーブルテレビにも取り上げられ、広く市民への関心を高める契機となった。



シャレットワークショップ公開発表会の様子

「姫路の顔作りを考える10の提言」

- 1 安全性と利便性を備えた新たな交通ジャンクションの創出
- 2 シンボルである姫路城への眺望の確保
- 3 歩行空間の連携による回遊性の向上
- 4 面的な広がりによる商業活動の振興
- 5 多様なイベントが可能な広場空間の創出
- 6 市民に親しまれる駅前空間の再構築
- 7 既存地下街の再生による重層的な魅力空間の創造
- 8 観光客や来街者に対するきめ細やかな配慮
- 9 歴史を考慮した姫路らしい街並み景観の構成
- 10 場の環境を形成する「緑」の適切な配置

姫路の顔作りを考える10の提言

出典：姫路市

2) 姫路市姫路駅北駅前広場整備推進会議

姫路市が主体となり、駅前広場について構想を具体化するとともに、整備の円滑な推進を図ることを目的に、各種団体、交通事業者、関係者など15団体の委員と4人のアドバイザーが参加した。市民等から出された代替案の課題を整理した上で、駅前広場の利用計画、姫路城と駅前を結ぶ大手前通りの街路計画や景観形成のガイドライン等を考える場をコーディネートすることで、関係者の合意形成を促進した。

3) 市民フォーラムの開催

市長と駅前広場に係る関係団体の代表が一堂に会し、姫路駅北駅前広場の将来イメージについて議論する「姫路の顔づくり」を考える市民フォーラムを開催した。関係団体から提案された広場西側にバスとタクシーのロータリーを集約する配置案やトランジットモール化(バス・タクシーのみが駅前広場に進入する計画案)について、市民の目の前で関係者が議論を繰り広げたことで、各団体の代表が考えている意見が具体的に明らかになり、その後の合意形成の進展に大きな役割を果たした。

本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

幅員再構成によるトランジットモール化と広場的な歩道空間の創出

■ 道路空間の再編

JR 線連続立体交差化事業によって南北市街地を結ぶ道路が増えるとともに、環状道路網が確保されたことから、大手前通りの駅側一部区間（十二所前線以南）について、公共交通を除く一般車両の通行規制（トランジットモール化）を実施した。これに伴い、車道を削減（片側 3 車線＋停車帯→1 車線＋停車帯）するとともに、歩道を拡幅し、歩行者にやさしい空間を創出した。姫路駅北駅前のトランジットモールでは、駅前広場を含む街区から通過車両を排除し、通行はバス、タクシーといった公共交通のみとすることで、交通結節機能の向上を図っている。



駅前広場

当時、姫路駅周辺では、駅前整備やビルの建設の工事が並行して進められていたことから、市民の安全性を考慮し、工事期間中は一般車両の進入を規制していた。約 2 年間の工事期間を通じ、荷捌き車両等も含めて交通・物流に問題が生じなかったことから、これを一種の社会実験と捉え、トランジットモール化の実現に踏み出した。

■ シンボルロードにふさわしい姫路を感じさせる道路空間のデザイン

駅を降りてすぐに姫路城が眺められるヴィスタ景が実現し、それを強調するように、車道両側の広幅員の歩道に敷かれた石畳が、姫路城へ向かって伸びている。



姫路城へのヴィスタ景観を確保したシンボルロード

トータルデザインの実施により質の高い空間を提供

■ トータルデザインの実施

バス・タクシーの乗降場を西側に集約し、乗り継ぎの利便性を高めるとともに、一般車による送迎のための乗降場を東西両側に設置している。これにより、JR姫路駅から広場を介して大手前通りや御幸通りまで、車道を横断せずに行き来できる安全な空間を創出している。

また、新駅ビルの地下階と改装された駅地下商店街を結ぶオープン地下広場、JR姫路駅の中央コンコース正面から姫路城を臨む眺望デッキ、にぎわい広場、JR新駅ビルとバスターミナル、山陽電鉄姫路駅などを結ぶ歩行者デッキなどを一体的に整備し、質の高いトータルデザインを実現している。



オープン地下広場「キャッスル・ガーデン」



眺望デッキ「キャッスルビュー」

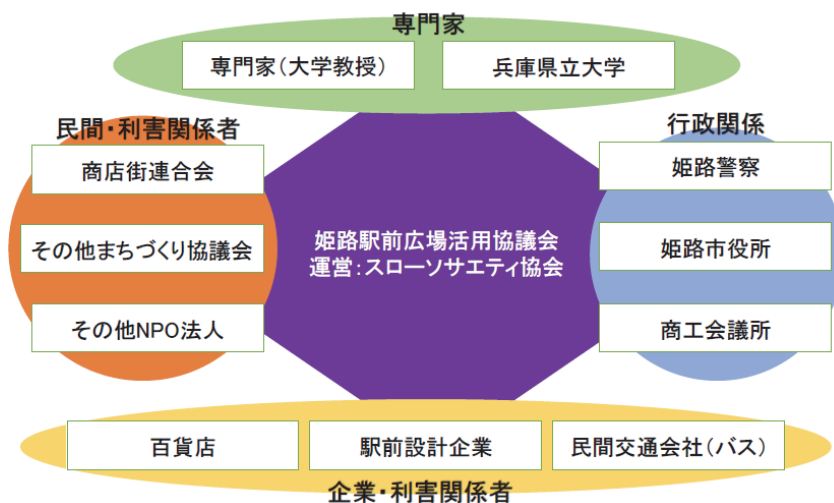


歩行者デッキ

駅前広場の管理・利活用を担う実現性の高い運営主体を形成

■ 姫路駅前広場活用連絡会

市民による駅前広場の管理・利活用に向けた機運が高まる中、平成 23 年に駅前広場の管理運営を担う体制の構築を目的として、地元市民団体、NPO 法人、専門家、行政関係者、民間事業者等が中心となった「姫路駅前広場活用連絡会」を設置し、地元まちづくり組織「スローソサエティ協会」のコーディネートの下、整備後の利活用に関する検討に取りかかった。



姫路駅前広場活用連絡会構成メンバー
出典：姫路市

■ 姫路駅前広場活用協議会

駅前広場の施工が本格化する平成 24 年、姫路警察署や姫路市の産業・観光・道路等に関わる部局が参画する「姫路駅前広場活用協議会」を立ち上げ、広場の具体的な活用・運営管理に係る協議を進めていった。

この協議会では、①イベント企画、②資金調達、③情報発信、④駅前交通(自転車対策等)、⑤官民連携の5つのワーキンググループを設置し、それぞれのテーマに沿った具体的な検討を行った。

また、協議会で検討した取り組みやアイデアを実際に企画・実行する組織として、平成 24 年 10 月に「一般社団法人ひとネットワークひめじ」が設立された。この一般社団法人は、上述のスローソサエティ協会の支援の下、迅速な意思決定と実効性を担保するため、協議会のコアメンバー少数名によって構成されている。平成 25 年度には、公共空間利用活用社会実験の運営主体となり、先行供用部分の活用・運営に取り組んだ。



姫路駅前広場活用協議会
出典：姫路市

本事例の【マネジメントの展開】から学べるポイント

民間主導による駅前空間の利活用

■ 姫路まちなかマネジメント協議会

本格供用を目前に控えた平成 26 年 11 月、「姫路駅前広場活用協議会」から名称を「姫路まちなかマネジメント協議会」に変更し、駅前広場の利活用だけでなく、周辺も含めたまちなか全体のエリアマネジメントについて協議する組織へと転身した。

多様なステークホルダーが参加、またはオブザーバーとして関わる中、公共空間の活用・管理の担い手として、イベント企画運営WG、財源・調査WG、自転車WG、官民協働WG、情報発信WGのそれぞれに分かれて、具体的な議論を展開している。

① イベント企画運営WG

- (1) 各種イベントを企画する機能
 - ・賑わいを創出するイベント
 - ・文化でおもてなしを実現するイベント
 - ・防災意識の向上に資するイベント
 - ・市民活動の発信に資するイベント
 - ・その他エリアの特色を生かしたイベント
- (2) 各種イベントを運営する機能（行政、警察協議を含む）
- (3) 企業やアーティストなどの発信の場を提供する機能

② 財源・調査WG

- (1) 活動の財源確保する機能
- (2) 調査機能
 - ・まちのあるべき姿を調査し方向性を立案する機能
 - ・利用者ニーズを把握する機能

③ 自転車WG

- (1) 来街者にやさしい移動を実現する機能
 - ・自転車対策（サイクルポスト管理、自転車修理など）を立案、実施する機能
 - ・来街者の移動手段の提供（人力車、ペロタクシーなど）

⑤ 官民協働WG

行政と市民とが連携して、北駅前広場やサンクンガーデン、大手前通り歩道など公共空間の運営管理のかたちを考え、それを実現するために今後約 2 年間にわたり社会実験をおこなっていくことを目的としています。

④ 情報発信WG

- (1) 情報発信機能
 - ・エリア内の各種情報発信
 - ・播磨地域全般を対象とした各種情報発信
 - ・サテライトスタジオ、案内所、情報モニターの活用
- (2) まちのコンシェルジュ機能
 - ・観光客、買い物客、ビジネス客、市民それぞれへの情報発信と相談窓口

姫路まちなかマネジメント協議会の WG

出典：姫路まちなかマネジメント協議会 HP より作成

市民満足度や利用者数、地価の変動により、整備効果を検証

■ 賑わいの増加

姫路駅周辺地区における交通広場整備や眺望デッキ整備、大手前通り再整備などの事業効果を、都市再生整備計画の事後評価で検証している。JR 姫路駅観光案内所の利用者数の増加やイベント実施回数の増加から、一連の整備が賑わい創出に寄与したことが伺える。なお、本格供用後もイベントの開催件数は順調に伸びており、平成 28 年度には 311 件のイベントが開催されている。

また、姫路市総合計画に掲げる政策に対する市民の満足度や、市政に対する市民ニーズ等を経年的に把握するため、市が実施している調査の中で、「都心部の賑わいづくり」の施策に対する満足度を 5 段階評価(1:不満、5 満足)で計測している。その結果、満足度の平均が 2.97(平成 24 年 2 月)から 3.11(平成 28 年 9 月)と上昇していることから、大手前通りや駅前広場の整備に対する市民からの前向きな評価が確認された。

都市再生整備計画に基づく事業効果（平成 27 年 2 月公表）

| 指標 | 単位 | 従前地 | 目標値 | 数値 | 目標達成度 |
|---------------------|-----|-----------------|--------|-----------------|-------|
| JR 姫路駅観光案内所 利用者数 | 人/年 | 348 千人 (H21) | 365 千人 | 392 千人 (H26) | ○ |
| 市民参加型イベントの 実施回数 | 回/年 | 0 (H22) | 5 | 9 (H26) | ○ |

出典：姫路市

■ 地価の上昇

平成 29 年度「地価公示価格形成要因等の概要」(国土交通省)によると、姫路市の商業地の地価公示価格が 26 年連続下落する中、本事業によりトランジットモール化された区間に面する調査地の地価が 8.8% 上昇しており、上昇率自体も前年度の 4.9% からさらに伸びていることが確認された。これは、道路空間の再編による人にやさしい空間づくりを通じた賑わい創出などの効果が、一般車両の進入を制限するというデメリットを抑え、エリア価値の向上に寄与したものと考えられる。

本事例の課題・展望等

■ 大手前通り再整備計画

今回の整備対象より北側の姫路城へ向かう区間は、歩行環境・自転車通行環境の改善、道路附属物や舗装等の老朽化が課題として挙げられており、現在整備が進められている。

■ 継続的な整備効果の検証

駅前広場や歩行者空間の整備によって、駅の利用者数が増加している。今後、利用者数の変化、利用者数の滞在時間や消費金額等といった整備効果を継続的に検証することが重要である。

宍道湖 夕日スポット 島根県 松江市

事業の分類

道路空間の性格 : 河川・水路沿いの道

事業背景・目的 : 景観形成・町並み保存
歩行化環境の改善

手 段 : 現道拡幅

延 長 : 0.42km

幅 員 : 20.6m(代表幅員)

沿 道 特 性 : 観光系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 2001～2006 年

事業 者 : 中国地方整備局
出雲河川事務所・
松江国道事務所、
松江市

地域への波及効果 : 地域交流の活性化

シナリオ分類 :

- ☐ 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

12



出典：松江国道事務所

宍道湖
夕日スポット
島根県
松江市

本事業から学べるポイント

道路・河川・公園の事業連携により、単独事業では解決できない課題を解決

事業の概要

宍道湖東岸の国道9号は、宍道湖を背景に嫁ヶ島を望む夕景が大変美しく、鑑賞・写真撮影等を行う観光客・市民が訪れるポイントとなっている。しかし、歩道が狭く(最小 1.5m 程度)来訪者と歩行者・自転車などの通行人が輻輳するとともに、路上駐車が通過車両の支障となっていた。

宍道湖夕日スポットは、このような状況を解消するため、通行人・通過車両の安全を確保するとともに、鑑賞・撮影者のたまり場(親水護岸)として、安全かつ安心して利用できる新たな観光スポットを整備したものである。

国直轄の河川・道路事業と島根県の都市計画、松江市の公園事業が連携しながら、環境・景観に配慮した一体的な基盤整備を通じて、魅力的な観光資源の創出に取り組んだ。

事業の経緯

宍道湖を背景に嫁ヶ島を望む夕日は大変美しく、湖畔沿いの国道9号は多くの観賞者・撮影者が訪れる観光スポットとなっていた。

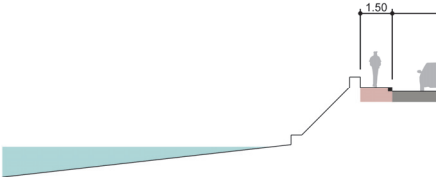
しかしながら、狭小な歩道で一般通行者と観光客が輻輳し、歩行者が車道にはみ出すとともに、付近に駐車場がなく路上駐車が多かったことから、交通安全上の課題を解決し、観光資源を十分に活かすことが求められた。

対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|------------------|---|
| 2001 年 | 出雲河川事務所・松江国道事務所・島根県・松江市が連携し、住民アンケート、市民ワーキング、松江市デザイン委員会などの提案を取り入れ、整備計画を検討(平成 16 年策定) |
| 2002 年 2004 年 | 松江市デザイン委員会(計3回) 夕日テラス、水際歩道、歩道の工事着手 |
| 2005 年 | 横断地下道の工事着手 |
| 2006 年 | 横断地下道の上屋、エレベーターの工事着手 |
| 2008 年 | 竣工 |

整備前

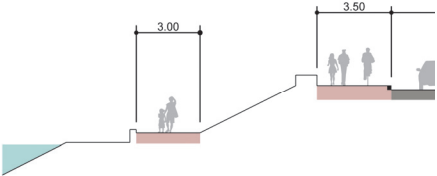


断面図



出典：松江国道事務所

整備後



断面図



平面図

出典：松江国道事務所

市民・利用者の計画参画による地域の意見を反映した整備計画案の立案

■ 合意形成に向けたアンケート調査・市民ワーキングの実施

夕日の観賞スポットとして、地域の方々に親しまれている場所であることから、整備のあり方について市民の声を聞き、地域に求められる環境整備を行うという考えの下に、市民参加を取り入れた環境整備に取り組んだ。

1) アンケート調査

基本計画案を作成するための意見収集として、夕日スポット整備区間において約2ヶ月間にわたる現地実態調査及びインターネットやイベントによる市民・利用者アンケートを行い、約1300件のアンケートを収集した。

2) 市民ワーキング

宍道湖周辺の環境改善を目指して活動しているNPO法人が主体となり、アンケート調査結果から作成した基本計画案をもとに、地元町内会代表者・島根県景観アドバイザー・島根県写真作家協会代表者等で構成する市民ワーキングを行い、整備計画に対する提案を行った。その後、提案を参考に作成した整備計画案をもとに、一般公募で集まった市民に整備内容の説明と、利用者の観点からの意見の抽出を行った。

■ 市民参画による効果

整備計画の策定にあたり、積極的に市民・利用者の意見を取り入れたことにより、以下の成果が得られた。

- ① 市民・利用者の提案により、新たな整備上の論点を把握できた
 - ・夕日撮影者の視点
 - ・駐車場整備とゴミ問題
 - ・周辺施設及び観光資源を活用した歩行者動線
- ② 整備区間の宍道湖沿岸を漁場とする漁協への説明において、市民・利用者から求められている整備であることを理解してもらった
- ③ 工事中の影響について、市民・利用者へ周知を図り、理解を得た
- ④ 地域住民自体が観光資源として再認識することで、地域の景観・環境に対する意識が高揚した



市民ワーキングの様子
出典：松江国道事務所

本事例の【事業構造の構築】から学べるポイント

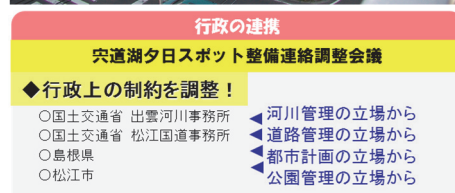
道路・河川・公園の一体的な整備により、単独事業で解決できない課題を解決

■ 管理者の枠を超えた協同事業による整備案の検討

当該地区は宍道湖、国道9号、都市公園が隣接しており、各管理者に課せられた制約条件の下で、相互に連携・調整を図りながら事業を進める必要があった。

夕日スポットを整備する上で、道路管理者には「国道の線形と車線数の維持」、河川管理者には「宍道湖の面積と容量の維持」、公園管理者には「都市公園の面積の維持」という制約条件があった。

これら管理者毎の制約条件が夕日スポットを整備する上での課題となっていたため、道路管理者である松江国道事務所、河川管理者である出雲河川事務所、都市計画を所掌する島根県、公園管理者である松江市で構成する「宍道湖夕日スポット整備連絡調整会議」を設立した。諸問題に対して相互に連携・調整を図ることで、環境・景観にも配慮した一体的な周辺整備を行うことが可能となり、単独事業では解決できない課題の解決と、より魅力ある観光資源の創出につながった。



整備区域の制約条件
出典：松江国道事務所

行政の連携により道路・河川・公園の一体的な整備を実現

■ 一体的な整備の実施

整備を行うにあたり、資金負担については、道路区分は松江国道事務所、河川区分は出雲河川事務所が分担する形で連携を図るとともに、整備内容・手法については、各専門分野で構造・施工性等の検討を行った後、以下の手法を採用した。

- ①夕日テラス、歩道拡幅、水際歩道等の宍道湖の改変が生じる部分について、道路と併せた合併施行方式で整備することで、河川管理者と道路管理者の事前協議も含めた時間短縮と事業の効率化が実現。
- ②都市計画公園内の横断地下道や駐車場等の整備について、道路施設と公園施設双方の機能を有した一体的な整備とすることで、事業の効率化が実現。

デザイン委員会の提案・助言により附帯施設のデザインの質を担保

■ 松江市デザイン委員会

景観法に基づく松江市の景観計画の中で、松江城周辺道路や松江堀川などが「景観重要公共施設」に位置付けられている。横断地下道の上屋を設置するに当たり、湖畔の景観に対するアクセントとなるため、公共施設計画に対してデザイン提言等を行う「松江市デザイン委員会」において横断地下道上屋のデザインコンセプトを審議した。デザイン上のコンセプトといくつかのテーマを設定した上で、色彩や材料等に配慮した、自然で統一感のあるデザインを検討した。



横断地下道の上屋

| コンセプト:空間を出来るだけ遮断しない、目立たず落ち着いた上屋 | |
|---------------------------------|---------------------|
| 目立たない | シルバー系の色彩を採用 |
| 高さの抑制 | アルミハニカム構造を採用 |
| 透明感 | ガラス製の腰壁を採用し、柱の本数を削減 |
| 優しさ | 丸形のエレベーターシャフトを採用 |
| 休憩スペース | ベンチを設置し、休憩及び鑑賞の場を創出 |

横断地下道の上屋のコンセプト

出典：松江国道事務所

■ 夕日テラス(松江国道事務所)

整備対象地は、多い時には約100名の夕日鑑賞者が訪れており、幅 1.5m 程度の狭い歩道に一般通行者と鑑賞者が混在し、車道へのはみ出しが懸念されていた。そこで、特に多くの鑑賞者・撮影者が訪れる範囲に、延長約 100 m、幅約 11mの「夕日テラス」を整備した。また、前後の狭い歩道を幅 3mに広げ、通行人と鑑賞者・撮影者が混在することなく、安心して利用できる安全な歩行者空間を整備した。また、夕日テラスから水際歩道に降りる階段護岸は、座って鑑賞できるステップベンチとした。



夕日テラス

出典：松江国道事務所

■ 水際歩道(出雲河川事務所)

幅員 3m を確保し、大人4人が並んでも歩ける、ゆとりある水辺空間を整備した。



水際歩道

■ 横断地下道(松江国道事務所)

公園側の駐車場から夕日テラスへ直接アクセスできるように、国道を横断する地下道を整備し、車椅子の利用にも配慮して、エレベーターを設置した。また、テラス側では、エレベーターと横断地下道の上屋を連結し、休憩スペースとして利用できる屋根付きの空間を設けた。



横断地下道



屋根付きの休憩スペース

■ 公園再整備・駐車場整備(松江市、松江国道事務所)

夕日の鑑賞者・撮影者及び公園利用者のため、駐車場を整備した。公園側に小型自動車 22 台と大型自動車 2 台、湖岸側に小型自動車 10 台の駐車スペースを設け、周辺の駐車場と合わせて、観光客・市民の需要に対応できる規模を確保した。

なお、駐車場には「とるば」の標示を設け、初めて訪れた観光客に対して、観光スポット・駐車場の存在をアピールすることで、迷走・脇見運転、Uターンや路肩駐車などの抑制に貢献している。(「とるば」：国土交通省道路局が選定する、クルマを駐車して写真を撮ることができるスポット)



駐車場

市民による地域づくりの参画意識を醸成し、維持管理体制を構築

■ 夕日スポット・クリーンサポーター

市民が計画段階から参画することで、夕日スポットが松江市の観光資源として再認識されると同時に、市民自身が参画して実現した施設であるという意識を市民の間に醸成することができた。その結果、地元企業などによって「夕日スポット・クリーンサポーター」が立ち上がり、清掃活動や夕日情報の提供、イベントの実施等を行っている。

美化活動

多くの地元企業等がボランティアとして参加し、清掃活動を実施。



情報提供

夕日の見える度合い(宍道湖夕日指数)をインターネットに掲載。



賑わいの創出

宍道湖夕日スポットを活用し、様々な団体により、イベントが開催。



夕日スポット・クリーンサポーターの活動

出典：松江国道事務所

本事例の課題・展望等

■ 環境の保全

夕日の観賞スポットとして、住民だけでなく観光客も集まり、多くの利用者が見込める場所であるが、宍道湖がラムサール条約に登録されていることから、継続的に環境保全に配慮することが求められる。

■ 継続的な整備効果の検証

夕日スポットの整備により、鑑賞・撮影の状況がどのように変化したのか、実際に利用した人がどのように感じているか等、整備効果を継続的に整理・検証していくことが重要である。

神門通り

島根県

出雲市

事業の分類

道路空間の性格 : 商店街(歴史・観光系):参道型

事業背景・目的 : まちの活性化
歩行環境の改善

手段 : 空間再配分

延長 : 0.33km

幅員 : 12.0m

沿道特性 : 観光系

事業推進方法 : 専門家導入型

事業期間 : 2010～2012 年

事業者 : 島根県出雲県土整備事務所

地域への波及効果 : 来訪者の増加

シナリオ分類 :

- 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

13



神門通り
島根県
出雲市

本事業から学べるポイント

道路空間再編と沿道修景により歩行者 主体の空間を創出

事業の概要

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、60年に1度の出雲大社御本殿の「大遷宮」を迎えるにあたり、一畑電車出雲大社前駅から勢溜までの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。

事業の経緯

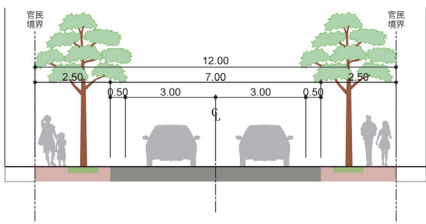
神門通りは、島根県の代表的な観光地である出雲大社の参詣道として約100年前に開設され、沿道は参拝客の往来により栄えてきたが、その後、自動車による参拝が一般化すると、歩行者の往来は減り、沿道の賑わいが失われつつあった。

対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 2009 年 | アンケート調査実施 |
| 2010 年 | 「道づくりワークショップ」設立(全6回実施) 交通社会実験の実施 「神門通り沿道建築物修景基準策定委員会」の開催 (全4回実施) |
| 2011 年 | 観光バス北進一方通行の自主規制 第1期(勢溜～出雲大社前駅)電線地中化工事に着手 「デザインワークショップ」の開催 (全3回実施) |
| 2013 年 | 第1期工事 竣工 |
| 2014 年 | 第2期工事(出雲大社前駅～大鳥居付近)着工 |
| 2016 年 | 第2期工事 完成 |

整備前

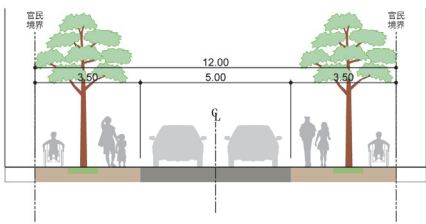


断面図



出典：出雲県土整備事務所

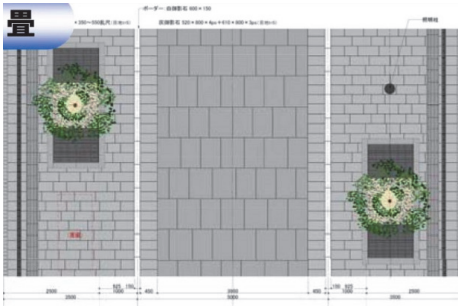
整備後



断面図



平面図



平面図（石畳）



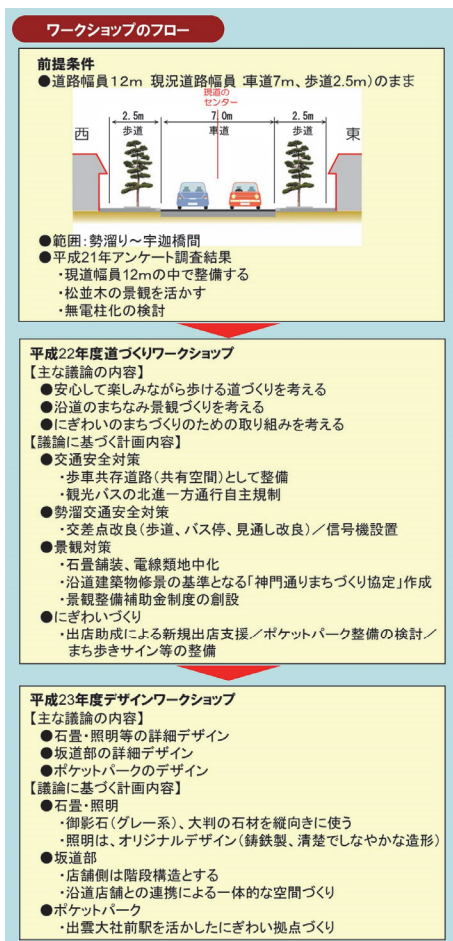
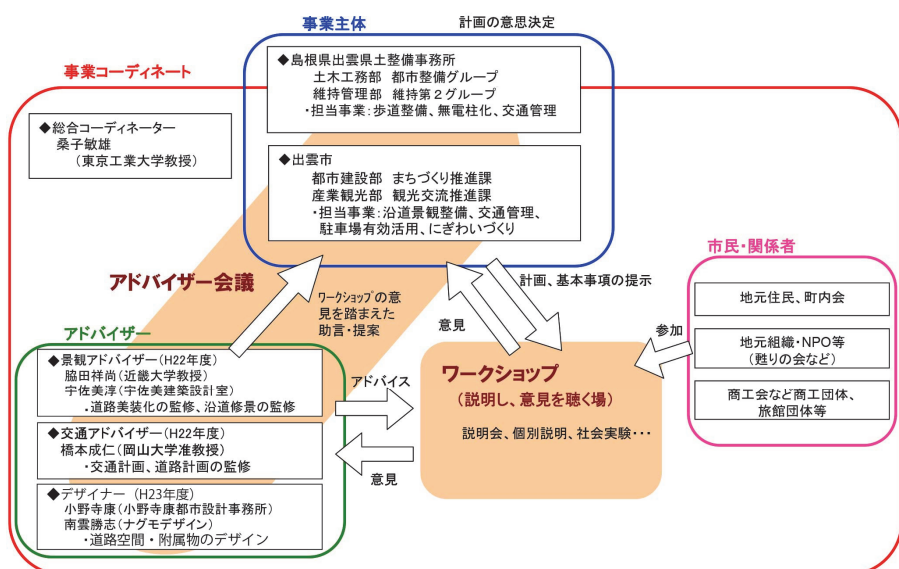
平面図（勢溜交差点）

出典：出雲県土整備事務所

行政、市民、専門家と連携した検討体制を構築し、多様な意見を計画へ反映

■ ワークショップとアドバイザー会議を組み合わせた検討体制の構築

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、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

出典：出雲県土整備事務所



道づくりワークショップ



デザインワークショップ：現地見直し状況（石畳、照明の確認）



出典：出雲県土整備事務所

社会実験の実施とオープンハウスの設置による、関係者間の合意を形成

■ 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(神門通り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。これについては、大型観光バスの通行ルートを北進一方通行とする交通管理(バス事業者の協力による自主規制)を導入することで、解決を図ることとした。

■ オープンハウス(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(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、神門通り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、沿道ににぎわいを呼び込む仕掛けも取り入れた。また、神門通り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も果たしている。

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 | ・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 | ・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

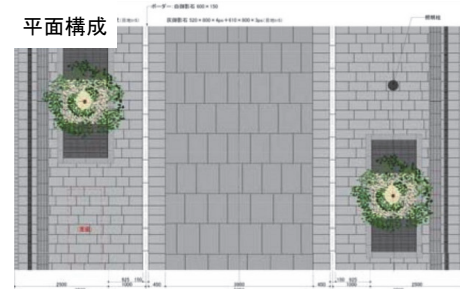
出典：第8回日本モビリティ・マネジメント会議（2013.7.13）、
「神門通りにおける道路整備期間中のまち歩き観光促進に向けた取り組み」

道路空間再編と沿道の修景によるまちのにぎわいの創出

■ 幅員再構成による安全で観光客が歩きやすいシェアド・スペースの創出

有効幅員 12mの「使い方」を見直し、歩道を拡幅した分、車道を削減し、中央線を消したほか、歩車道境界に分離構造を設けないことで、自動車と歩行者の占有意識を排除し、相互の危機意識・注意力を高めるとともに、全面石張り舗装にすることで歩行者主体の空間であることを示し、通行車両の速度抑制を図った。なお、車道部の石張りは、出雲大社境内の石畳との連続性を考慮し、境内同様、大判の石材を縦向きに敷き並べている。

また、歩道部に採用した横向きの舗装パターンを、白線の内側にはみ出させることで、車道部が狭く見える視覚的な効果を生んでいる。歩道部と車道部を同一平面かつ同系統の素材(石畳)で統一したシェアド・スペースとすることで、歩車共存を図るとともに、白線の内側に歩道部の舗装が僅かににじみ出すことで、歩行者に優先権を与えている。



石張り舗装

出典：出雲県土整備事務所

本事例の【マネジメントの展開】から学べるポイント

市の助成制度を活用した沿道建物の修景の推進

■ 景観助成制度の活用

まちの30年後、50年後を見据え、市と地元が協働で修景基準を策定し、建替えに関する景観助成制度(出雲市)などを活用しながら、統一感ある街並みづくりを進めている。住居や店舗の建替えを行う際の配慮事項をまとめたガイドラインは、住民の意見を尊重するべく、出雲市が委員会を設置して検討を行った。



沿道建物の修景整備、および置座（緑台）

出典：出雲県土整備事務所

■ 特区制度の活用

「道づかい」による賑わい創出を推進するため、道路上(歩行空間)に置座等を並べることを認める特区の認定を受け、道路占用に係る手続きを簡素化した。

本事例の【事業効果の計測】から学べるポイント

交通量調査とアンケート調査等により整備効果を評価

■ 賑わいの増加

事業の整備効果を検証するため、「歩行者通行量」、「観光客の滞在時間、消費金額」、「沿道店舗数の変化」、「歩行者の挙動(歩きやすさ)」、「自動車の走行速度」、「地価の変化」等について調査を実施し、定量的・定性的の両面から整備効果を評価した。

結果として、歩行者交通量は整備前と比較すると大幅な増加が見られた。さらに滞在時間や滞在時間が増加したことを受けて、消費金額が増加したことも確認された。

歩行者通行量

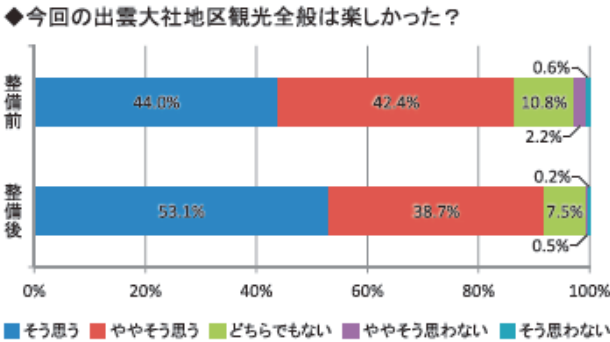
| 平日 | 場 所 | 整備前 H21.10.29(木) | 整備後 H25.10.17(木) | 倍 率 |
|----|-------|---------------------|---------------------|------|
| | 勢溜 | 1,297 | 10,814 | 8.3 |
| | 小学校入口 | 610 | 5,827 | 9.6 |
| | 宇迎橋北詰 | 257 | 2,746 | 10.7 |
| | ひ緑広場 | 224 | 1,431 | 6.4 |
| 休日 | 場 所 | 整備前 H21.11.8(日) | 整備後 H25.10.20(日) | 倍 率 |
| | 勢溜 | 3,103 | 25,020 | 8.1 |
| | 小学校入口 | 956 | 13,629 | 14.3 |
| | 宇迎橋北詰 | 350 | 9,344 | 26.7 |
| | ひ緑広場 | 152 | 5,434 | 35.8 |

滞在時間

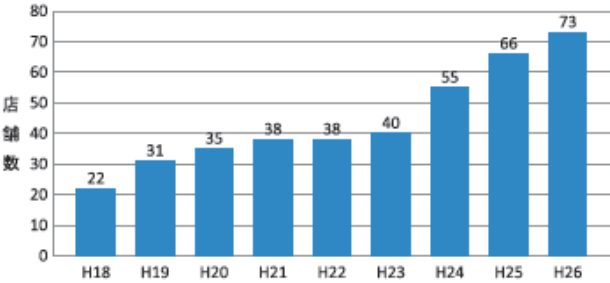
| 駐車場 | 平成 23 年 5 月 4 日(水) 【滞在時間】 | 平成 25 年 10 月 20 日(日) 【滞在時間】 |
|---------|------------------------------|--------------------------------|
| 出雲大社駐車場 | 83.3 分 | 109 分 |
| 神門通り広場 | 76.6 分 | 128 分 |
| ご縁広場 | 85.3 分 | 164 分 |

※滞在時間：(出庫時間の平均)－(入庫時間の平均)

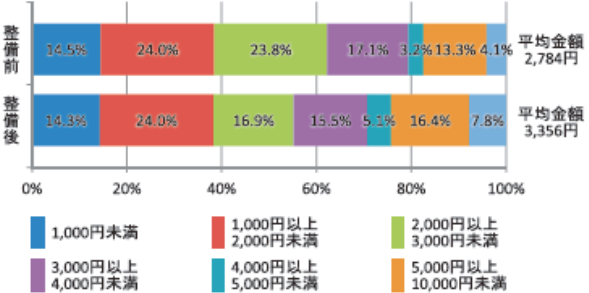
観光満足度



沿道店舗数



消費金額



出典：島根県「シェアード・スペース（歩車道共有空間）手法の活用による、歩行空間の賑わいの創出」都市と交通, 通巻 101 号

本事例の課題・展望等

■ 渋滞対策

神門通り整備後、出雲大社の大遷宮による観光客の増加等により、渋滞の問題が生じている。今後は一畑電車やシャトルバス等、周辺の駅や駐車場からの誘導が必要である。

■ 休憩場所の確保

歩行者通行量や観光客の滞留時間は増加したものの、神門通り上に休憩場所が不足していることや夏場の暑さについての対策として、日陰や休憩場所の設置が求められている。

■ 持続的な地域活性化

神門通りの活性化は官民連携の賜物であり、行政が一方的に事業を進めるだけで実現できるものではなく、地域の商店主・住民による取り組みが大きな役割を果たしている。道路整備と併せて、店主達がより活気のある神門通りを復活させようと独自イベントを企画するとともに、空き店舗の解消と新規開店の支援に取り組んできた。地域住民が行政の取り組みに理解を示すとともに、行政の方でもまた、地域住民の取り組みを後押しする仕組みを構築してきた。今後もこのような連携の取り組みを持続的に進めていくことが重要である。

■ 継続的な整備効果の検証

調査の結果、観光客の滞在時間や消費金額、地価の変化といった、歩行者空間整備の効果が確認できた。今後もこれらの指標について、整理・検証を続けていくことが重要である。

高松丸亀町商店街

A街区

香川県

高松市

14.香川県高松市 高松丸亀町商店街A街区

事業の分類

道路空間の性格 : 商店街(一般): 地方中心商店街
事業背景・目的 : まちの活性化
交流活動の促進

手段 : 利用高度化
延長 : 0.06 km
幅員 : 8.0m
(セツバックにより 11.0m)

沿道特性 : 商業系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 1995～2007 年

事業者 : 高松丸亀町商店街A街区
市街地再開発組合、
高松丸亀町商店街振興組合

地域への波及効果 : 来訪者の増加
商店街の空き店舗率改善
まちなか居住の促進

シナリオ分類 :

- ☐ 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

14



高松丸亀町
商店街A街区
香川県
高松市

本事業から学べるポイント

商店街の賑わい創出に資する道路と沿道の
一体的な整備によるエリアマネジメントの
展開

事業の概要

高松市の高松丸亀町商店街は、約 400 年の歴史を誇る全長 470mの商店街である。中心商店街にふさわしい賑わいある商店街であり続けるため、活性化プロジェクトの第1弾として、一番北側のA街区において市街地再開発事業を実施した。

回遊性の向上や、賑わいのある快適な歩行者空間の創出などを目的とし、地元商店街が主体となり、道路空間と沿道を一体的に整備している。

事業の経緯

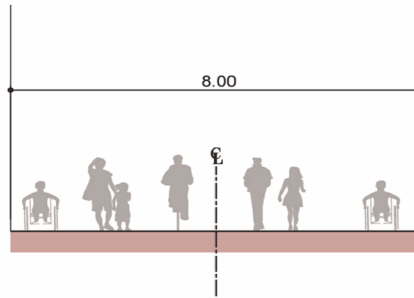
高松丸亀町商店街は、高松城跡の南に延びる全長 470mの約 420 年の伝統ある商店街であり、A街区はその北端にあたる。商店街では、昭和 63 年に実施された 400 年祭をきっかけに、今後も賑わいある商店街としてあり続けるための議論がなされ、平成 2 年に再開発計画を策定し、積極的に商店街の再生に取り組むこととなった。

その方針は、休憩スペースなどコミュニティ空間の不足、居住人口の減少、業種の偏りなど、様々な課題の解消に向けた商店街づくりを目指すものとされた。

対象路線図



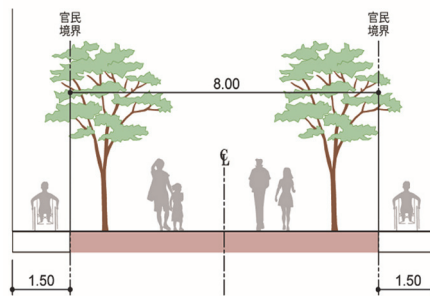
| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 1990 年 | 丸亀商店街再開発委員会設立(振興組合) 高松丸亀町商店街再開発計画立案(振興組合) |
| 1991 年 | 「高松市中心商業地区・地区更新基本計画」策定 |
| 1993 年 | A街区市街地再開発事業基本計画(高松市) |
| 1994 年 | A街区市街地再開発準備組合 設立 |
| 1995 年 | A街区市街地再開発事業の事業採択 A街区市街地再開発事業の事業計画の立案(1995 年～) |
| 1999 年 | 高松市中心市街地活性化基本計画の立案 高松丸亀町まちづくり(株) 設立 |
| 2001 年 | A街区市街地再開発事業 都市計画決定(0.4ha) |
| 2002 年 | 事業認可 A街区市街地再開発組合 設立 都市再生緊急整備地域 指定 |
| 2004 年 | 「A街区・内町街区」約 1.5ha の都市再生特別地区 都市計画決定 事業計画 変更認可 権利変換計画 認可 |
| 2005 年 | 再開発ビル 工事着手 |
| 2006 年 | 再開発ビル 竣工、壱番街オープン |
| 2007 年 | 壱番街前ドーム広場竣工 |
| 2008 年 | A街区市街地再開発組合 解散 |



断面図



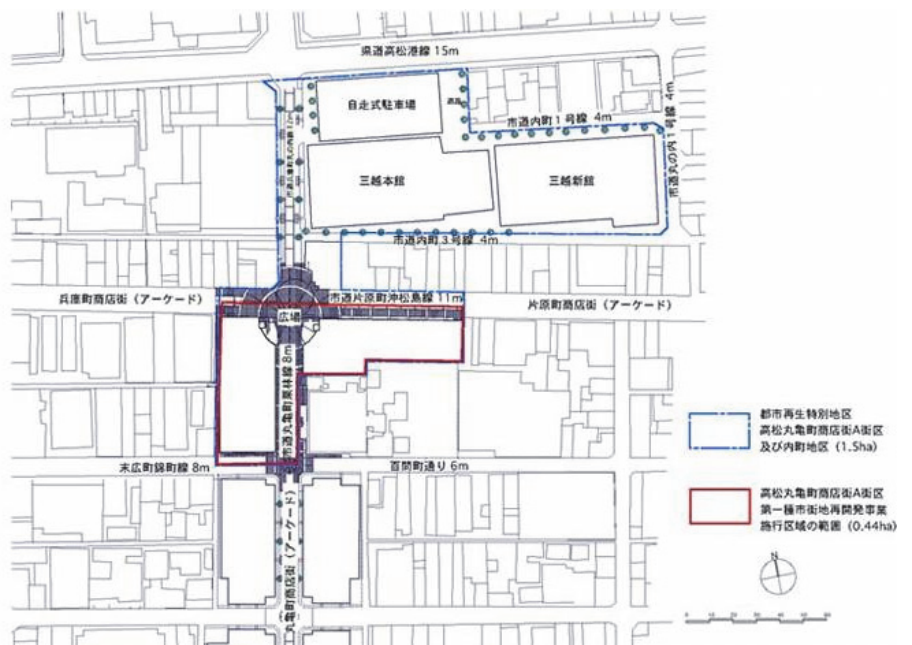
出典：高松市



断面図



出典：高松市



平面図

出典：高松市

危機意識を契機とした再開発の機運の高まりと、地元関係者中心の体制構築

■ 検討・推進体制の構築

高松丸亀商店街のある中央商店街では、昭和 50 年代後半からのモータリゼーションの進展や市民ニーズの多様化、郊外型店舗の相次ぐ出店等により、歩行者通行量の減少が見られるようになっていた。

このため、高松丸亀町商店街振興組合は、将来の商店街のあり方に早い段階から危機感を抱き、1988 年の 400 年祭を契機に、青年会が中心となって丸亀商店街再開発委員会を発足し、将来にわたって賑わいのある商店街であり続けるための検討を行った。

丸亀商店街再開発委員会は、商店街の責任者、都市計画・建築・法律・経営等の様々な専門家、学識経験者が参画し、商店街振興組合の自発的な検討を、専門家や学識者がサポートする形で議論を重ねた。その結果、まちの抱える課題に対する再開発の基本方針を打ち出し、今日までまちづくりの方向性を関係者が共有し続けることができた。

丸亀町のまちづくりは、高松丸亀町商店街振興組合が全てにおいて中心的役割を担っている。高松丸亀町商店街振興組合の体制については、各事業の担当理事が発議し、常務会、理事会(各部代表)の承認を得て、協議事項が決定し、実行に移されるという形となっている。

再開発事業の実施にあたっては、商店街の責任者、専門家、学識経験者など外部の人材を取り込んだ体制の下で、計画を練り上げ、行政の協力を受けながら事業を遂行している。



関係者による議論の様子

出典：財団法人 都市みらい推進機構

マネジメント体制の構築により、役割分担を明確化

■ 高松丸亀町商店街振興組合

再開発初動期においては、商店街振興組合が調査費・事務費などの資金を立替え、仮に再開発事業が実現しなかった場合には、その負担を地権者に求めず、振興組合がリスクを負うという総会決議を行なった。

本組合設立後は、特定業務代行者、一般業務代行者等を選定して事業を遂行し、資金調達が可能になった時点で立替金を回収するというスキームで、再開発事業を実現させた。

なお、道路上のカラー舗装、及びアーケード整備については、丸亀町商店街振興組合が事業主体となり、これらの施設の整備・維持管理を行っている。

■ 高松丸亀町壺番街株式会社

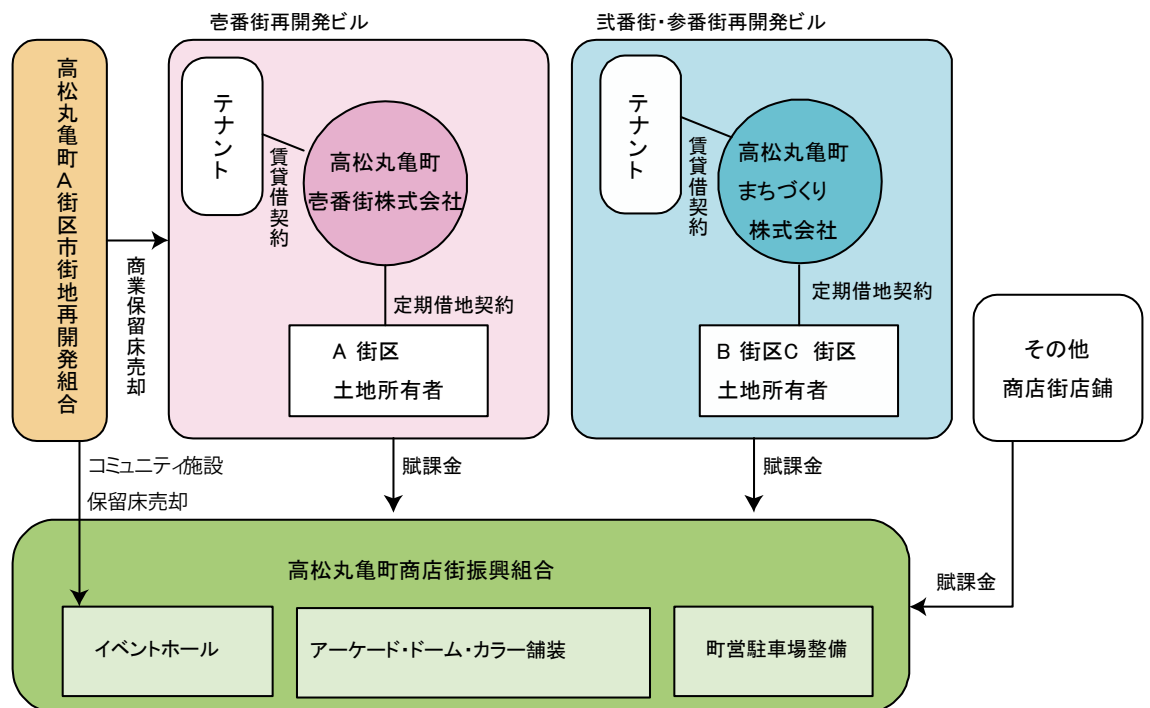
A街区では、地権者の出資により設立された「高松丸亀町壺番街株式会社」が、商業保留床を経済産業省補助・高度化資金(無利子融資)を活用して取得している。従前地権者が取得した商業権利床を一括して借り上げ、自ら取得した保留床と共に、テナントミックス事業を行なっている。

壺番街株式会社は、事業を通じて得た家賃収入を原資として、権利床に対する家賃と、定期借地契約に基づく地代を地権者に対して支払っている。

地権者に支払う地代・家賃は、壺番街株式会社の営業成績によって変動することから、地権者自身がリスクを負う形の事業スキームとなっている。

■ 高松丸亀町まちづくり株式会社

A街区の南に続く、B街区・C街区においては、第三セクターである「高松丸亀町まちづくり株式会社」が事業主体となって、再開発事業を行なった。早期実現を目指し、街区全体をまとめた法定再開発ではなく、合意の整った場所から任意の再開発事業として事業を進め、商業施設、医療施設、住宅を整備した。B街区・C街区の再開発は、国土交通省系の都市再生ファンドと、経済産業省の戦略的中心市街地活性化支援事業費補助金を活用している。A街区と同様に、地権者自身がリスクを負った定期借地による事業スキームを採用している。



マネジメント体制

出典：高松丸亀町商店街振興組合

都市再生特別地区の活用により、コンセプトに沿った整備を実施

■ 地域特性に応じた開発ルール

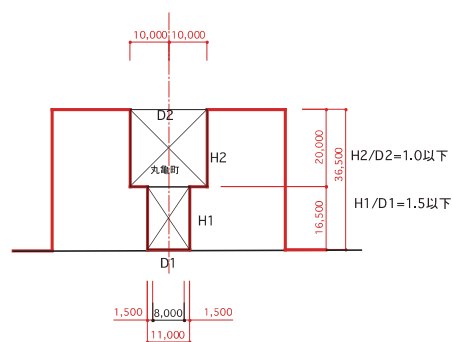
A街区では、「ヨーロッパのまちのような雰囲気、ベンチや花が並び、四季折々の季節感を楽しむことができること」、「本来商店街が持っている顔の見えるつながりを大切に、親しみやすい、個性溢れる専門店を配置すること」、「上階の住宅に快適で便利な都心生活が楽しめる居住空間を提供すること」をコンセプトとした整備を行った。

奥行きのない敷地であったため、都市再生特別地区を活用することにより、建物高さの最高限度や壁面位置の制限などを定め、建築基準法に基づく建築物の斜線制限の適用を除外している。

幅 11m の歩行者空間を確保するため、有効幅員 8m の市道から 1.5m の壁面線を指定した。また、上層階の住宅では、プライバシー確保を目的として隣棟間隔を 20m 確保するため、壁面線の指定を道路中心線から 10m とした。高さの最高限度については、街路幅と建物高さの関係から、下層階では H/D (建物高さ/街路幅) を 1.5 とし、上層階の壁面線が摘要される手前部分は、高さ制限を 16.5m とした。また、道路中心線から 10m の壁面線が摘要される上層階では H/D を 1.0 に設定し、16.5m に 20m を上積みし、36.5m を最高高さとしている。A街区では、高層部の住宅整備に有効な計画手法として、このような開発ルールを設定している。



コンセプトに沿った道路空間整備



A街区の開発ルール

出典：高松市

道路と沿道の一体的な整備・管理により、道路空間の広場化を実現

■ 沿道との一体的整備の実施

A街区の北側に位置するドーム広場では、当初交差点扱いであったため、イベント利用等の許可を得ることができなかった。しかし、民地と市道の一体的整備による広場空間の拡大と、警察との密な協議を継続した結果、イベント利用が可能となった。

また、市道であった道路空間においても、民地のセットバックによる公共貢献を行うことで、常設のベンチや植栽を設置することが可能となった。



植栽の設置



常設のベンチ



ドーム広場

本事例の【事業の実施】から学べるポイント

国の補助事業活用により民間負担を軽減し、民間主体の道路空間整備を実現

■ 国の補助事業活用による民間主体の道路空間整備

高松丸亀町商店街A街区において、ドーム及びカラー舗装は、高松丸亀町商店街振興組合が整備している。総事業費8.5億円で、原資の内訳は戦略的中心市街地活性化支援事業費補助金4.1億円、香川県補助金3千万円、高松市補助金1.1億円、市中銀行借入3億円となっている。



アーケード及びカラー舗装
出典：高松市

振興組合は、土地所有者である組合員から集める間口1m当たり月額3千円の負担金と駐車場収益により、借入金を返済している。

市道は黒舗装のグレードと定められているのが一般的であるが、商店街振興組合が整備と管理を担うことで、市のシンボルとなるような高質な空間が実現した。

本事例の課題・展望等

■ 自転車走行の取り扱い

高松丸亀町商店街では、自動車の乗り入れが禁止されており、歩行者と自転車を区分するため、当初、中心 4m を自転車道として整備していた。しかしながら、再開発後、セットバックで拡幅された幅 11m の道路空間と、再開発未着手の街区における幅 8m の道路空間が混在するようになると、分離することがかえって自転車の走行を助長し、危険な状況になってしまった。そこで、平成 24 年より、高松丸亀町商店街全体の自転車走行を禁止した。自転車通行禁止により、平日の通行量は減少したが、休日の通行量は規制前よりも増加している。将来的には地区計画の規制により、丸亀町全体が 11m 幅の道路となる予定だが、その時に改めて、自転車と歩行者を共存させるか、自転車走行禁止を継続するかの検討が求められる。

道後温泉 本館周辺広場 愛媛県 松山市

事業の分類

道路空間の性格 : 歴史地区・観光地の一般街路

事業背景・目的 : 景観形成・町並み保存
歩行環境の改善

手 段 : 広場整理

延 長 : 0.2km

幅 員 : 10.5m

沿 道 特 性 : 観光系

事業推進方法 : 専門家導入型

事業期間 : 1992～2009 年

事業 者 : 松山市

地域への波及効果 : 来訪者の増加

シナリオ分類 :

- 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

15



道後温泉
本館周辺広場
愛媛県
松山市

本事業から学べるポイント

道路の付け替えにより、地域の顔となる 歩行者優先の空間を創出

事業の概要

道後温泉は、古くから四国を代表する観光地であり、本館は国の重要文化財に指定されている。本館正面の道路は、多くの観光客で賑わう一方、通行する車両も多いことから、安全確保が重要課題となっていた。

そのため、道後温泉本館と道後温泉駅をつなぐ周辺の道路体系を抜本的に再編することで、歩行者優先の空間を創出するとともに、景観に配慮した道路空間の高質化を通じ、地域の顔となる観光拠点として整備した。

事業の経緯

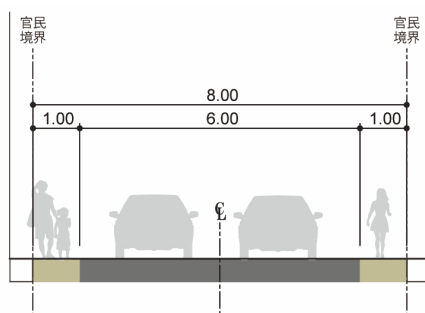
国の重要文化財に指定されている道後温泉本館前の道路は、多くの観光客で賑わう一方、通過車両が多いことから、歩行者の安全確保が求められていた。

対象路線図

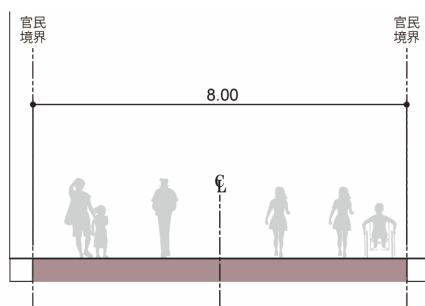


| 年 | 事業経緯等 |
|--------|------------------------------|
| 1992 年 | 「道後温泉誇れるまちづくり推進協議会」発足 |
| 1994 年 | 「第 1 次 道後グランドデザイン」策定 |
| 1998 年 | 「道後温泉本館周辺景観整備計画」策定 |
| 2004 年 | まちづくり交付金事業 着手 |
| 2006 年 | 「道後温泉歴史漂う景観まちづくり宣言『道後百年の景』採択 |
| 2007 年 | 道後温泉本館周辺道路 供用開始 |

整備前



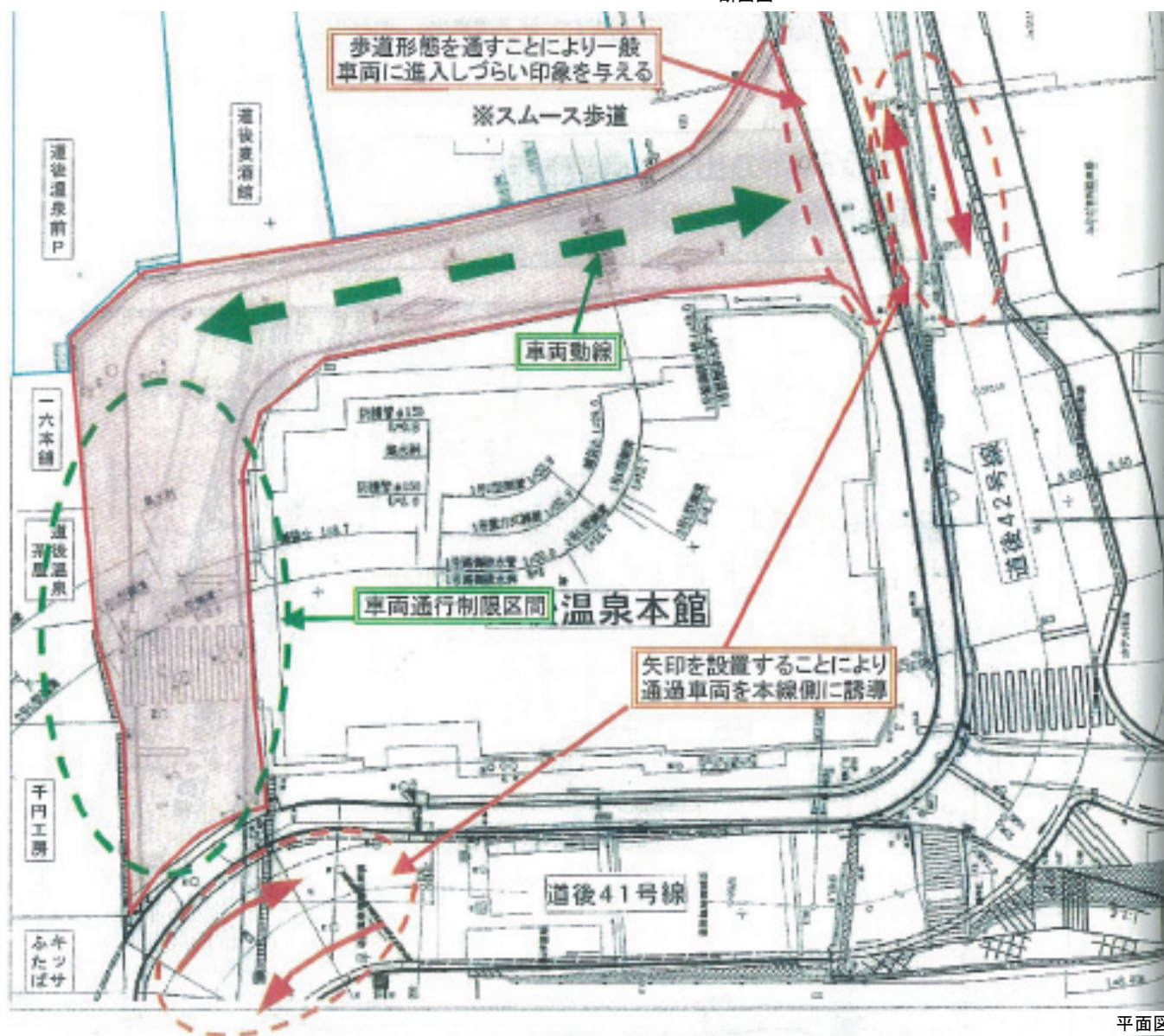
整備後



断面図

出典：松山市

断面図



平面図

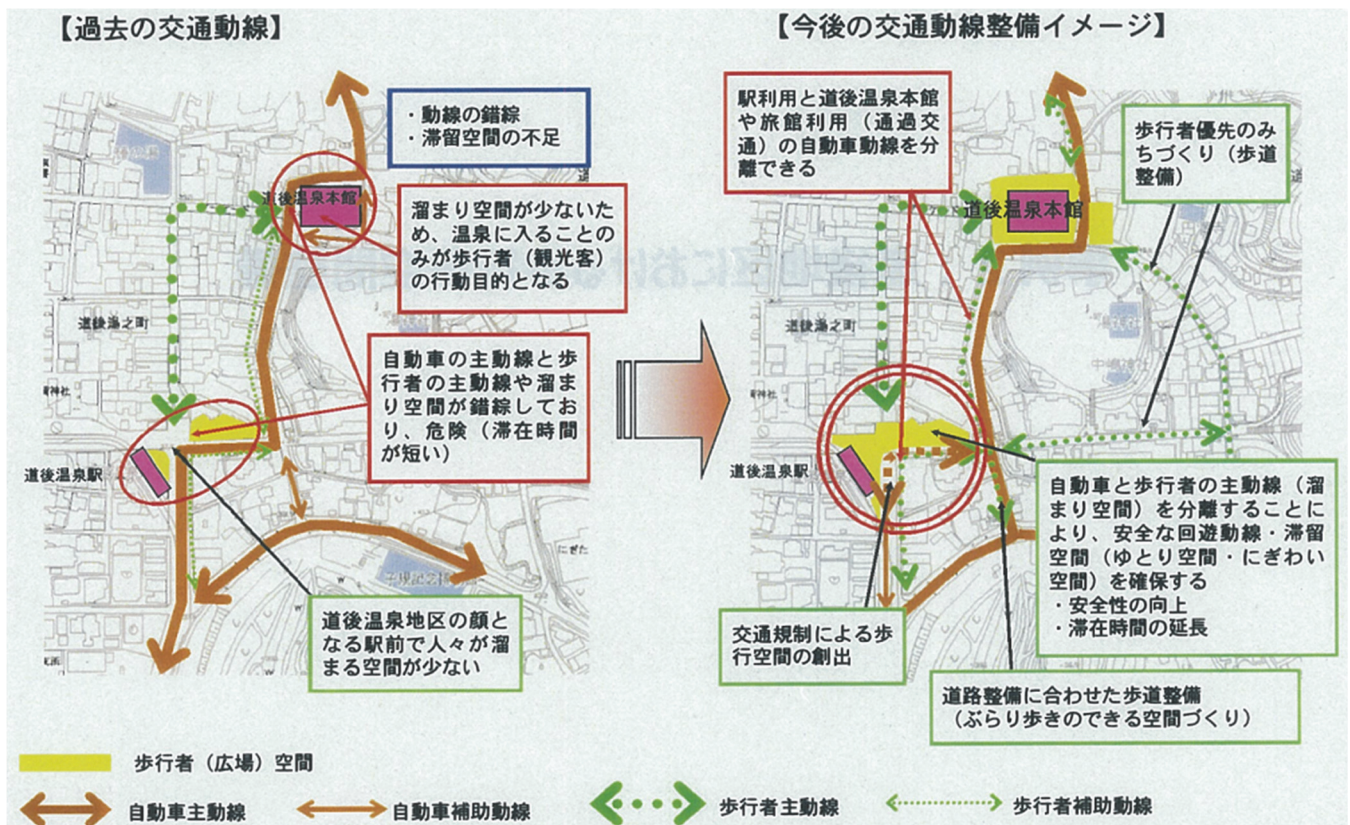
出典：松山市

抜本的な交通体系の見直しと道路空間の高質化により、歩行者中心の道路空間を創出

■ 交通体系の見直し

自動車と歩行者の主動線が錯綜していたことから、歩行者の安全確保や滞留空間の確保が課題となっていた。道後温泉本館と道後温泉駅をつなぐ周辺の道路体系を抜本的に見直し、周辺道路の整備を通じて通過交通の主動線を変更するとともに、歩行者の安全確保を目的とした車両の進入禁止を実施した。

整備前、本館の正面（西側）と北側は県道、東側と南側は市道であったが、これらを入れ替えることで、本館前の整備を市が主導的に進めることが可能となった。



交通体系の見直し

出典：松山市

■ 設計変更による景観の質の向上

道後温泉は、地区全体が傾斜地となっており、道後温泉本館周辺も勾配のある地形となっていたことから、歩行者中心の広場的な空間を創出するにあたり、勾配の緩和が求められたが、工事発注時点では、この点について地域の合意が十分に得られていない状況だった。

そこで、住民との合意形成を進めながら、合意が得られた箇所から設計変更を行い、勾配の緩和を実現していった。これにより、関係者が現場で議論する機会が増え、整備を進めながら現場でデザイン調整を図ることが可能となり、景観の質を向上させることができた。



勾配を緩和した歩道

■ 人のための広場の整備

シンボル性・公共性が高い道後温泉本館の建物を中心として、周辺に石畳を敷き詰め、人のための広場空間を整備した。

道路の付け替えに伴い発生した残地を活用し、木造切妻のトイレと休憩所を配置し、交流広場として整備している。休憩所から道後温泉の建物が見えるような位置関係とすることで、交流広場が本館周辺の歩行者空間と一体となって一つの広場空間を構成している。

また、この休憩所は、イベントスペースとしても活用されており、道後温泉地区の地域活性化に大きく寄与している。



付け替え道路に面したポケットパーク

【整備前（H18.1.21）】



【整備後（H20.2.10）】



道後温泉広場付け替え整備前後

出典：松山市

■ 回遊性の向上をめざした舗装のデザイン

歴史ある建物を際立たせるため、道後温泉本館前から道後温泉駅までの区間の歩道舗装には、御影石を採用している。また、本館正面では、一部に伊予鉄道の敷石を用いるとともに、その他の部分でもこれと風合いを揃えた粗ノミ仕上げの舗石を用いている。道後温泉の歴史と質感とマッチした素材が、時間の経過に伴い落ち着いた風情を醸し出すことで、道後温泉の歴史を感じさせる歩行空間を創出している。

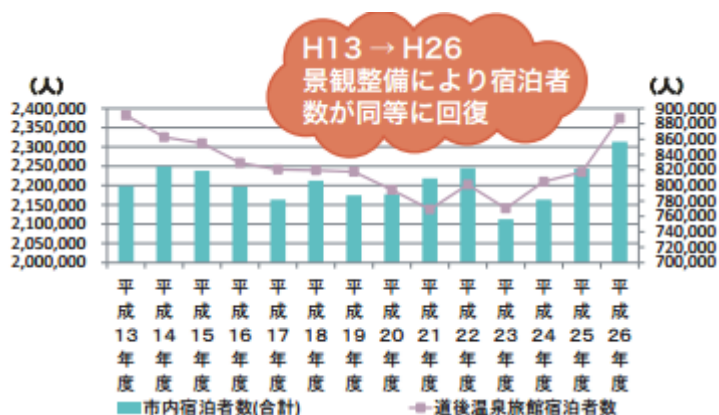


御影石を敷設した歩道

宿泊者数による評価の実施

■ 宿泊者数の増加

道後温泉における宿泊者数は、平成 13 年以降減少傾向にあったが、道後温泉本館周辺の整備や建築物のファサード修景整備を実施した結果、平成 23 年から増加傾向に転じ、平成 26 年には平成 13 年の宿泊数に近い数値まで回復した。



宿泊者数の変化

出典：国土交通省「歴史・文化、みどり、まちなみを活かしたまちの魅力づくり」

本事例の課題・展望等

■ 道路附属物の維持管理

道後温泉本館周辺広場では、街路照明やボラード等の附属物を含むトータルデザインを行う中、景観に配慮した高質なボラードを採用したが、支柱が細いために度々破損し、維持管理の上の課題となっている。

熊本駅城山線

熊本県

熊本市

事業の分類

道路空間の性格 : LRT・BRT 走行道路

事業背景・目的 : 路面公共交通の拡充

手 段 : 現道拡幅

延 長 : 0.57km

幅 員 : 36.0m

沿 道 特 性 : 業務系

事業推進方法 : 首長先導型

事業期間 : 2008～2010 年

事業 者 : 熊本県

地域への波及効果 : 市街地形成の誘導

シナリオ分類 :

- 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

16



熊本駅城山線
熊本県
熊本市

本事業から学べるポイント

サイドリザベーション方式を採用した道路 空間再編により、LRT 利用者の利便性と安 全性を向上

事業の概要

九州新幹線の開業に伴い、熊本駅では在来線の連続立体交差事業、地域高規格道路と駅を結ぶ都市計画道路事業、駅西土地区画整理事業などの「熊本駅周辺地域整備事業」を進めている。

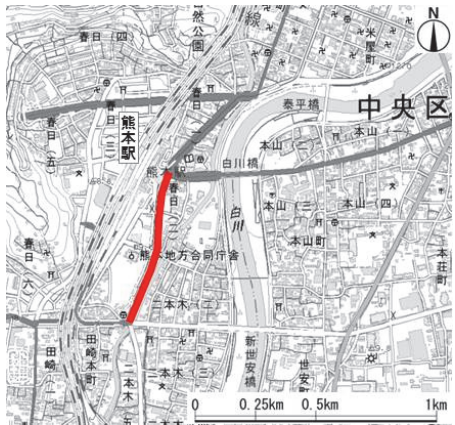
河川を中心とした「水辺の景」、駅を中心とした「出会いの景」、道路を中心とした「木立の景」から構成される「パークステーション」のコンセプトの下、「木立の景」の軸となる都市計画道路 熊本駅城山線において、現道拡幅、市電サイドリザベーション化を実施し、街路樹の中を人や車、市電が通る「森のみち」を整備したものである。

熊本駅周辺は、まちなかから約2km 離れているため、商業中心の副都心ではなく、「パークステーション」という整備コンセプトが掲げられた。この内、路面電車が走る熊本駅城山線は、緑豊かな林の中を走る個性的な「森のみち」として、再整備された。

事業の経緯

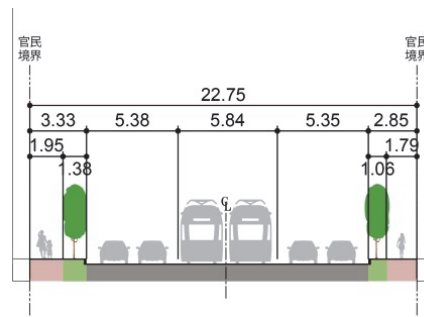
熊本市は、熊本城下の都心部に商業・業務機能が一極集中する都市構造のため、自動車の増加によって交通渋滞が発生していたほか、大型商業施設の郊外立地、福岡市における集客施設の増加を受けて、都心部の商業売上額が減少するとともに、空き店舗が増加傾向にあった。このため、「熊本市総合計画」において、都心部と駅周辺が互いに効率的に機能を分担し、有機的に連携する都市構造への再構築を図ることとした。

対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|---|
| 2001 年 | 「第 5 次熊本市総合計画」にて、熊本駅周辺整備を位置付け |
| 2003 年 | 「熊本市都市計画マスタープラン」にて、熊本駅周辺整備を具体化 |
| 2004 年 | 「熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会」発足 |
| 2005 年 | 「JR 鹿児島本線等鉄道高架化及び熊本駅周辺地域等の整備に関する協定」締結 「熊本駅周辺地域整備基本計画」策定 熊本駅城山線 都市計画変更 |
| 2006 年 | 「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」発足 |
| 2007 年 | 「熊本駅周辺地域都市空間デザインガイド」策定 |
| 2008 年 | 熊本駅城山線 着工 |
| 2010 年 | 熊本駅城山線 供用開始 |
| 2018 年 | 鉄道在来線高架化 完了(予定) |

整備前

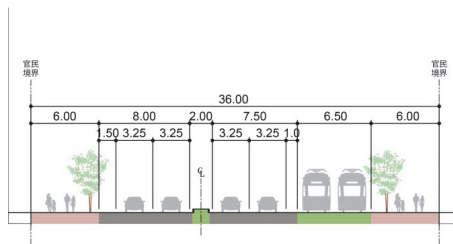


断面図



出典：熊本市

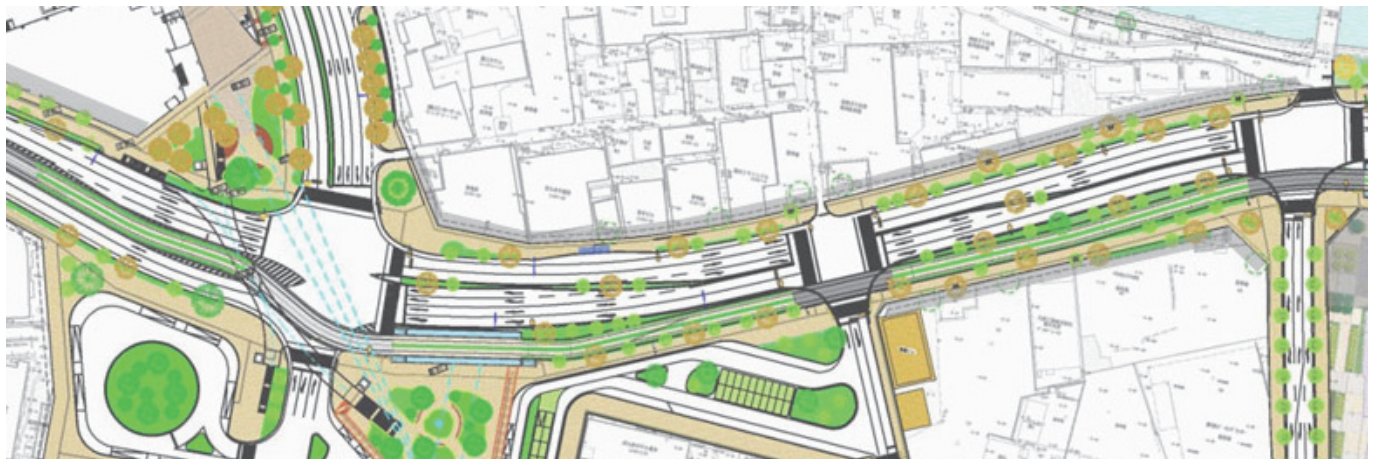
整備後



断面図



出典：熊本市



平面図

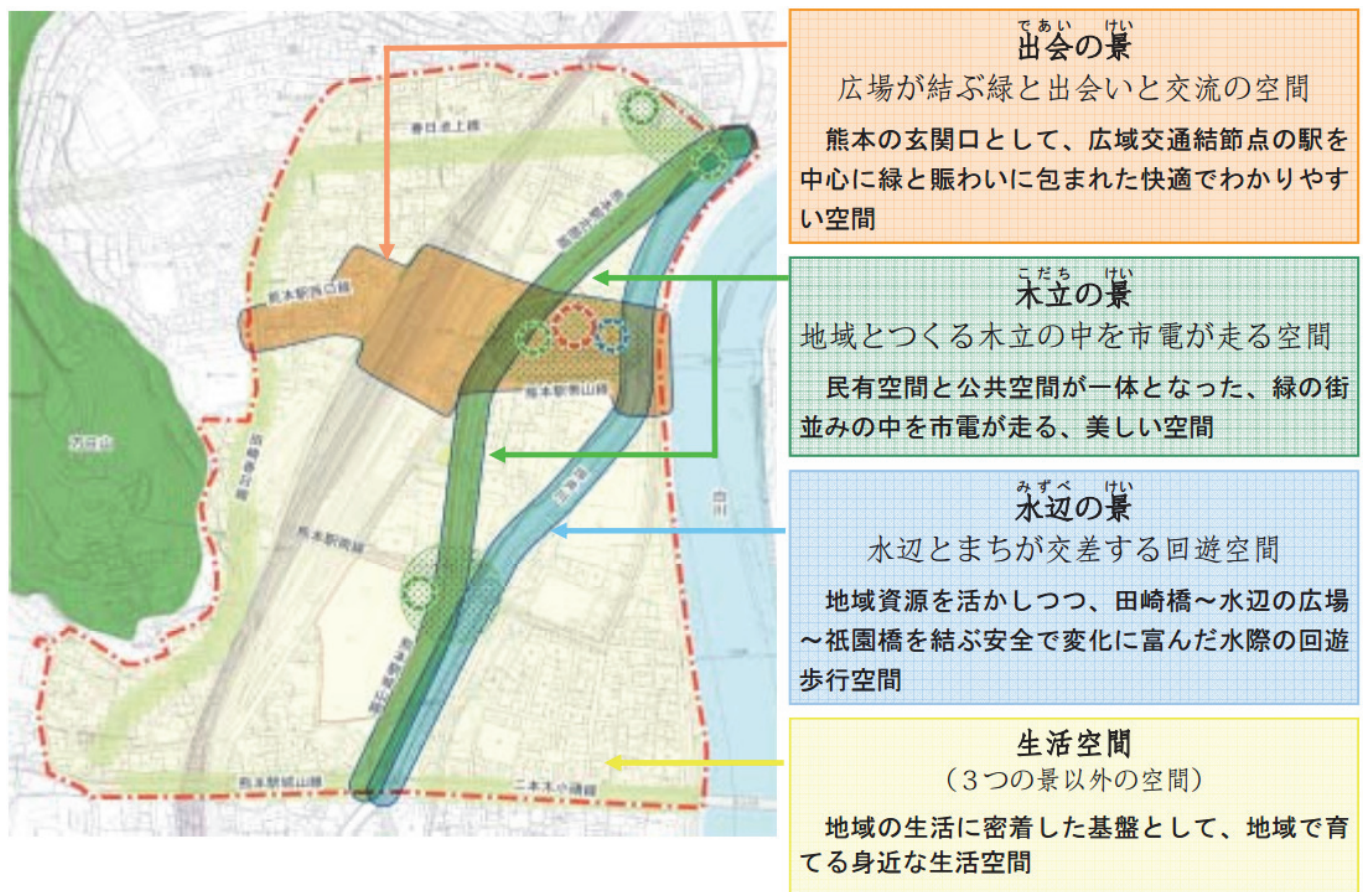
出典：熊本市

利用者の立場からデザインコンセプトを策定し、人の目線から捉えたトータルな空間を構想

■ 熊本駅周辺地域 都市空間デザインガイドの策定

熊本駅周辺地域では、良好な都市空間の形成を図り、都市空間デザインの基本的な考え方と進め方を示した「熊本駅周辺地域都市空間デザインガイド」を作成している。利用者の目線に立ってデザインを進めることを目指し、都市空間を構成する「3つの骨格」とそれを取り巻く「生活空間」について、デザインのコンセプトとなる「景」のあり方を定めている。「景」とは、人の目線から捉えた空間のまとまりを指し、建物や道路、水、緑など全ての空間要素により構成されるまとまりとして、空間デザインを行うこととしている。

具体的には、熊本駅を中心とした緑と賑わい・交流の空間としての「出会の景」、市電を軸とした緑の街並みとしての「木立の景」、水辺を軸とした歩行空間としての「水辺の景」の3つを位置づけ、空間デザインの方向性を整理している。



デザインコンセプト

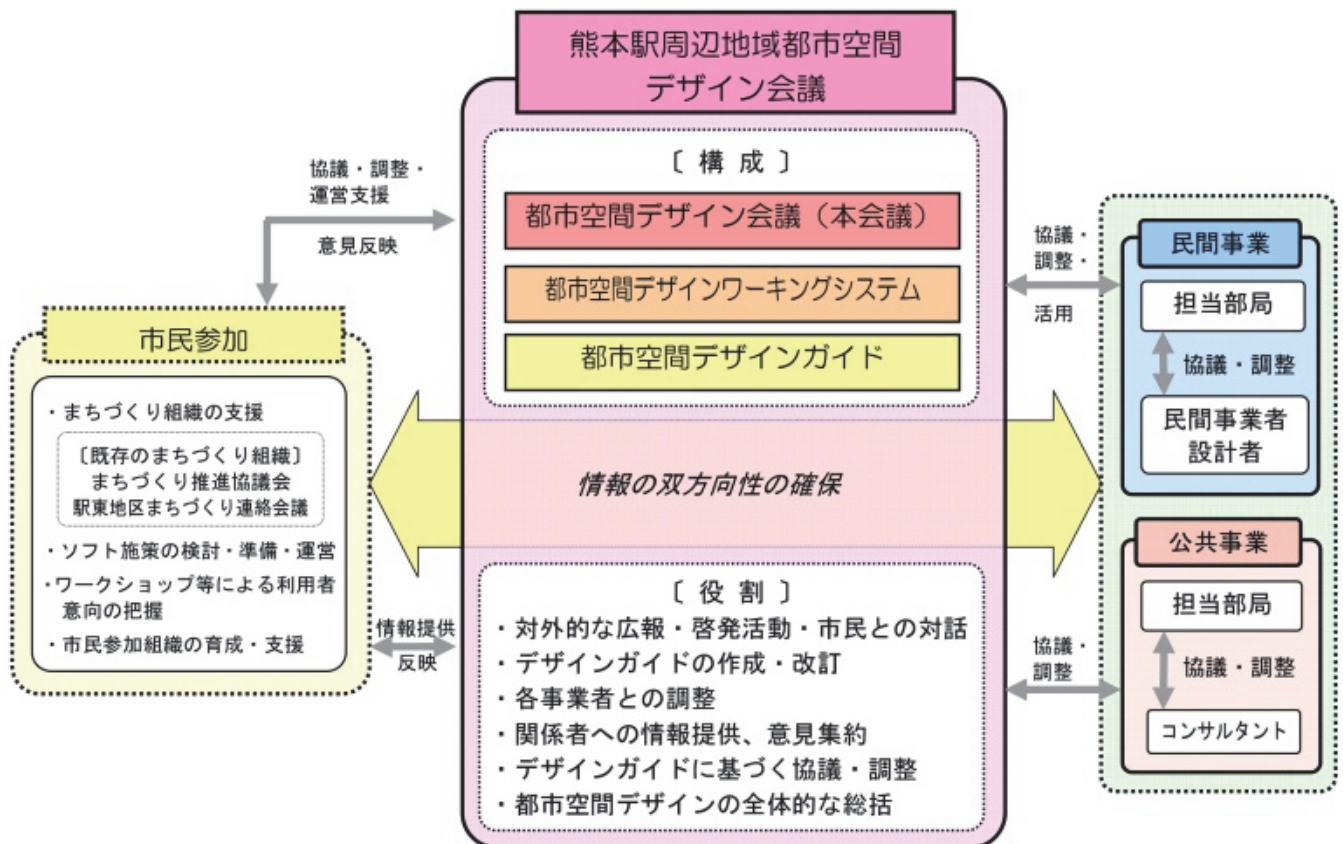
出典：熊本市「熊本駅周辺地域 都市空間デザインガイド」

デザイン調整の仕組みを構築し、関係者間の調整及びデザインの一貫性を担保

■ 熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議

様々な整備主体が混在する駅周辺整備において、特徴的な街並みを形成するには、デザイン調整を上手く行う必要がある。熊本駅の周辺整備では、多様な関係者の意見調整や長期間にわたるデザインの一貫性の確保に加え、九州新幹線開通の前倒しに伴い機動性を確保することが必要であったため、マスターアーキテクトをはじめとする従来の仕組みとは異なるデザイン調整の枠組みが求められた。

そこで、都市デザインの指導や事業者間の調整を図る仕組みとして、「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」を設立した。具体的な調整のシステムは、①整備全体の骨格、及び WG で協議したデザイン方針や実設計・調整の確認を行う「本会議」、②デザイン方針、公共空間設計、各主体とのデザイン調整の実働を行う「ワーキングシステム(WG)」、③デザインの方針とデザイン案を示す「デザインガイド」の3つから構成されている。



検討体制
出典：熊本市

■ 本会議

「出会の景」、「木立の景」、「水辺の景」の3つの景を構成する公共空間、及び駅舎、東A地区再開発、合同庁舎といった街並みを形成する上で重要な公共空間・施設の調整を行っている。

■ ワーキングシステム(WG)

地元の若手学識経験者3人を中心とした「ワーキングシステム(WG)」を設立し、テーマやコンセプトの設定から詳細なデザイン決定まで、学識、行政、コンサルタントが立場の枠を超えて自由かつ頻繁な議論を行っている。

また、3つの景に含まれない都市計画道路や公園・緑地等の公共空間、及び本会議の調整対象とならない大規模な建築物等などについての調整も行っている。民有の建築物についても、ワーキングシステムが調整の必要ありと判断した場合においては、事業者との調整を行っている。

■ デザインガイド

熊本駅周辺における良好な都市空間の形成を図り、デザインの統一や長期にわたるデザインの一貫性の確保を目的に、事業者や住民と都市空間デザインの考え方を共有するツールとして「デザインガイド」を作成している。主に、戸建住宅や生活道路等、本会議及びワーキングシステムの対象とならない施設について、本デザインガイドを利用しながら事業者・設計者がデザインの検討を行っている。

デザインガイドは、「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」において検討した、熊本駅周辺における都市空間デザインの基本的な考え方と進め方を示しており、色彩・形態・材質といった都市空間の表層的な要素だけを対象とするのではなく、施設の配置等も対象としながら、利用者にとって使いやすく、判りやすく、安全で、快適な都市空間の形成を目指している。



熊本駅周辺地域 都市空間デザインガイド

出典：熊本市「熊本駅周辺地域 都市空間デザインガイド」

本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

サイドリザベーション方式により、利用者の利便性を確保

■ 道路空間の再編

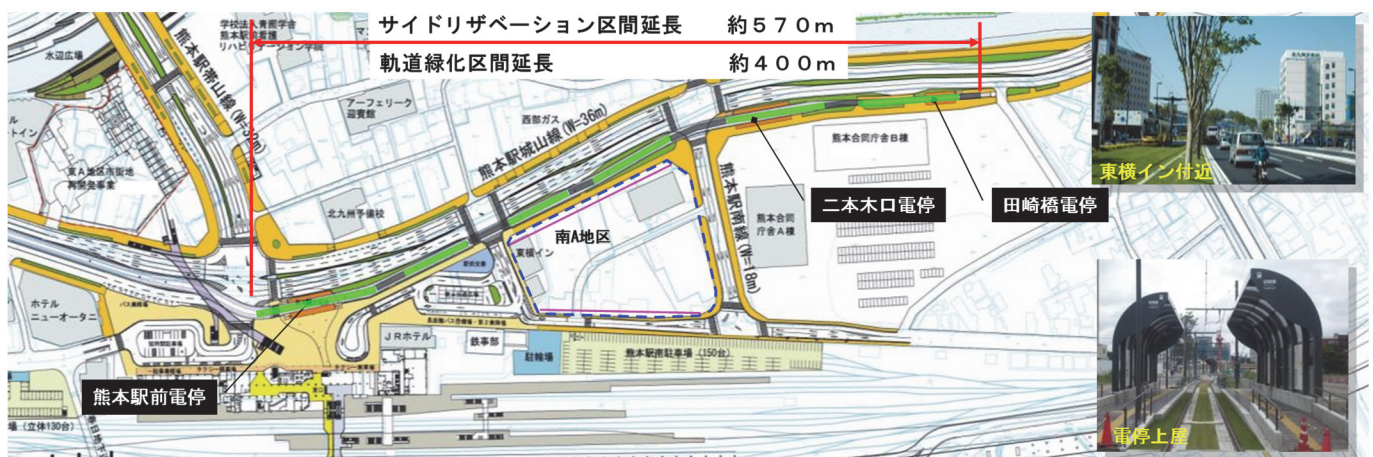
道路を横断せずに市電の乗り降りができるよう、上下線の軌道を歩道寄りに移設した。既存軌道のサイドリザベーション化としては、日本で初めての本格的な試みである。

安全確保の一環として、歩行者や二輪車等の軌道内への進入を防ぐため、軌道敷の歩道側・車道側両方にフェンス又は植樹帯を設置しており、専用軌道のような景観となっている。軌道とは反対の東側歩道が河川に面しており、乗降の需要がないこと、西側沿道の大規模開発と同時に計画を進めることで沿道の出入りを事前に制限できたことから、サイドリザベーションによる沿道への影響を最小限に抑えることができた。

安全上の観点から交差点部に路面電車専用の信号が設置されたことで、サイドリザベーション化区間における所要時間は延びたものの、道路を横断せず路面電車の乗降が可能となったこと、停留所に屋根及びベンチが設置されたこと等を受けて、利便性が向上した



サイドリザベーション



サイドリザベーション区間位置図

出典：熊本市

沿道との一体的な整備により連続性のある空間を創出

■ 沿道との一体的な整備

「緑のまち並みの中を市電が走る、美しい空間」というデザイン指針を踏まえて、沿道空間と歩道が連携したうらおいとにぎわいのある空間、木立の中を走る路面電車が連続性を生むような空間づくりを目指した。

「木立の景」のデザインコンセプトは、自然植生の中を人、車、路面電車が通る街路空間であることから、歩道幅員 4mを確保しつつ、多彩な樹種によるランダム植栽を施した。具体的には、クスノキ、ケヤキ、イチョウといった大木を 20～30mの間隔で配置し、その間にヤマボウシやサルズベリ、モクセイなどを配置している。これにより、軌道敷の芝生・植栽と歩道の植栽が一体となって、広がりのあるみどりの空間を形成している。



熊本駅城山線 イメージスケッチ

出典：熊本市

地価や人口により整備効果を検証

■ エリア価値の向上

熊本駅周辺地域整備事業では、市電サイドリザーベーションを始め、鉄道の高架化に併せた土地区画整理事業や市街地再開発事業、連続立体交差事業、地域高規格道路と駅部を結ぶ都市計画道路事業など一体的な整備を行っている。

一連の事業の効果として、専門学校の立地に伴う昼間人口の増加や、マンション建築等による周辺の夜間人口の増加が見られた。さらに、駅周辺の開発が誘発されたことにより、熊本市西区の住宅地及び商業地の地価が下落する中、駅周辺については地価が上昇していることが分かった。

| 整備効果 | | |
|----------------|------------------|------------------|
| 指標 | 従前地 | 数値 |
| 夜間人口 (春日地区) | 1,653 人 (H21) | 2,919 人 (H27) |
| 地価 (駅東側商業地) | 450 千円 (H21) | 515 千円 (H27) |

出典：都市と交通「鹿児島本線外 1 線連続立体交差事業のストック効果について」

本事例の課題・展望等

■ 沿道とのデザイン調整

「緑の街並みの中を市電が走る」という景観を維持するためには、今後、沿道で開発が行われる際に、沿道事業者及び開発事業者とのデザイン調整が必要となる。

■ 交差点での交通処理能力の検討

サイドリザーベーション区間の2箇所の交差点においては、事故防止の観点から自動車の右左折と路面電車の直進を分離したため、路面電車の所要時間が長くなっている。サイドリザーベーション区間においては、自動車交通と路面電車のバランスの取れた円滑化を図ることが重要である。

■ 継続的な整備効果の検討

周辺の都市開発事業とサイドリザーベーションの効果として、地価の上昇をはじめとするまちの変化が確認できた。今後も継続的に地価の動向、路面電車の利用者数の変化や高齢者の外出率といった指標を整理することが重要である。

鉄輪温泉 いでゆ坂等 地区内街路 大分県 別府市

事業の分類

道路空間の性格 : 歴史地区・観光地の一般街路

事業背景・目的 : まちの活性化
歩行環境の改善

手段 : 空間再配分

延長 : 0.374 km

幅員 : 7.0m

沿道特性 : 観光系

事業推進方法 : 官民連携型

事業期間 : 2005～2009 年度

事業者 : 別府市

地域への波及効果 : 来訪者の増加

シナリオ分類 :

- 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

17



鉄輪温泉
いでゆ坂等
地区内街路
大分県
別府市

本事業から学べるポイント

道路修景を通じた面的な歩行者空間の整備により回遊型の観光パターンを創出

事業の概要

別府八湯の一つである鉄輪温泉地区は、湯治場として栄え、豊富な温泉に恵まれた別府を代表する温泉場である。しかし、近年の交通事情の変化、住民の高齢化、まちの魅力づくりの弱さなどから、観光客数が減少し、将来への危機感が高まっていた。

このため、ふれあいと情緒ある温泉街の賑わい再生、うるおいに満ちた湯けむりたなびく交流型観光地の創出を目標に掲げ、人的交流が活発で賑わいのある観光拠点づくりに取り組んできた。観光交流センターを併設した温泉施設や広場の整備、地区内道路(全9路線)の石張り舗装など、面的な整備を通して、路地裏・湯けむり散策が楽しめる温泉街としてまちの再生を図ったものである。

事業の経緯

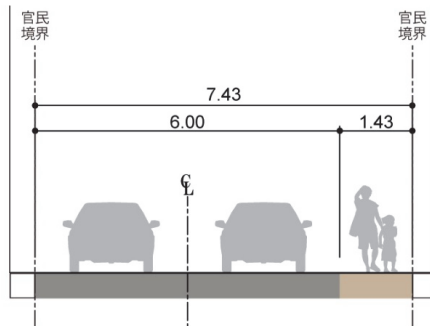
鉄輪温泉地区は別府八湯の一つとして鎌倉時代より湯治場として栄えたが、最近では交通事情の変化や住民の高齢化、まちの魅力づくりの弱さなどにより、観光客数が減少し、将来への危機感が高まっていた。特に、地区内の道路は、温泉管の維持管理に伴う道路掘削のために路面がつぎはぎだらけとなっており、観光地に相応しい状況ではなかった。

対象路線図



| 年 | 事業経緯等 |
|--------|--|
| 2004 年 | 別府観光推進戦略会議により、別府観光推進策に関する答申、提言書 「鉄輪温泉地区まちづくり整備事業受入協議会」設立 「都市再生整備計画」策定 |
| 2005 年 | まちづくり交付金事業開始 みゆき坂の石量化完了 |
| 2006 年 | タウンウォッチング(参加人数 10 名) 第 1 回ワークショップ(参加人数 14 名) いでゆ坂の石量化完了 温泉遺産の「洗濯場」の復元 |
| 2007 年 | 第 2 回ワークショップ(参加人数 11 名) 第 3 回ワークショップ(参加人数 11 名) |
| 2009 年 | 事業終了 |

整備前

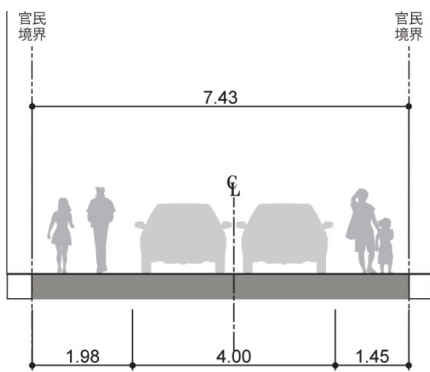


断面図

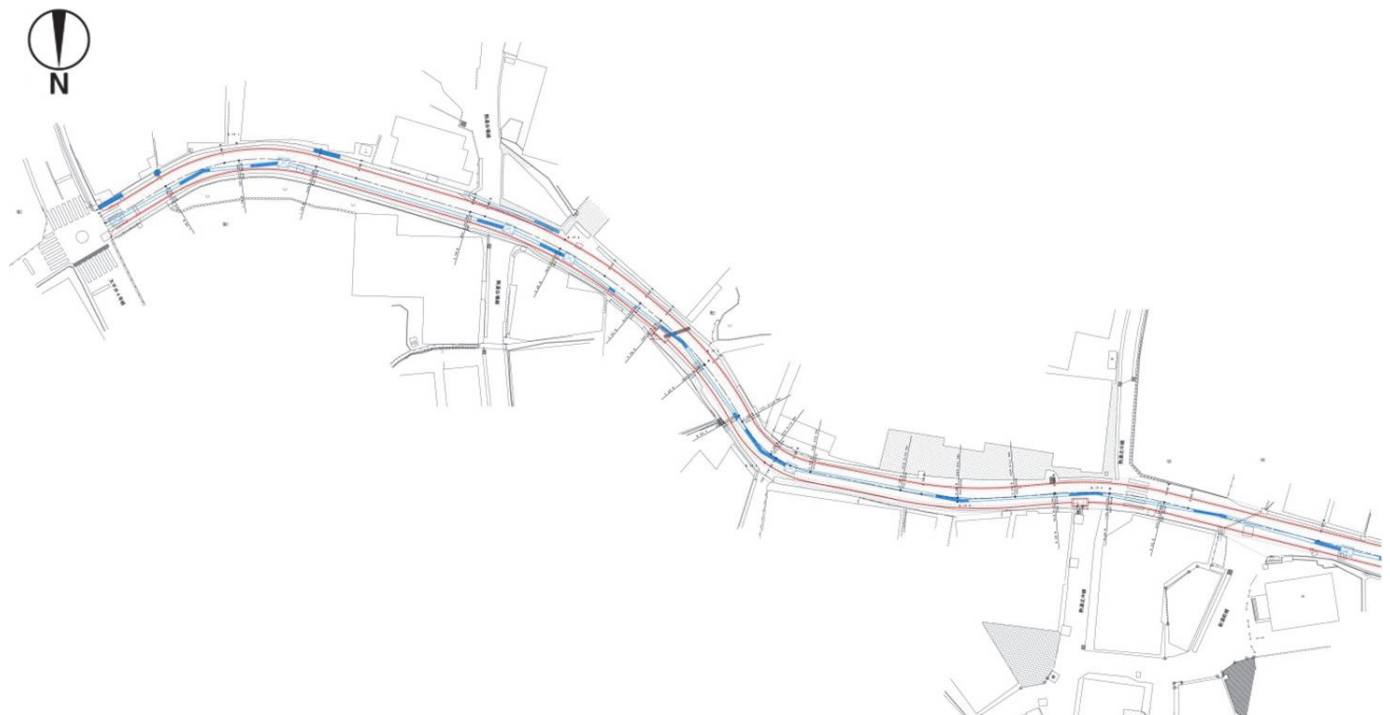


出典：別府市

整備後



断面図



平面図

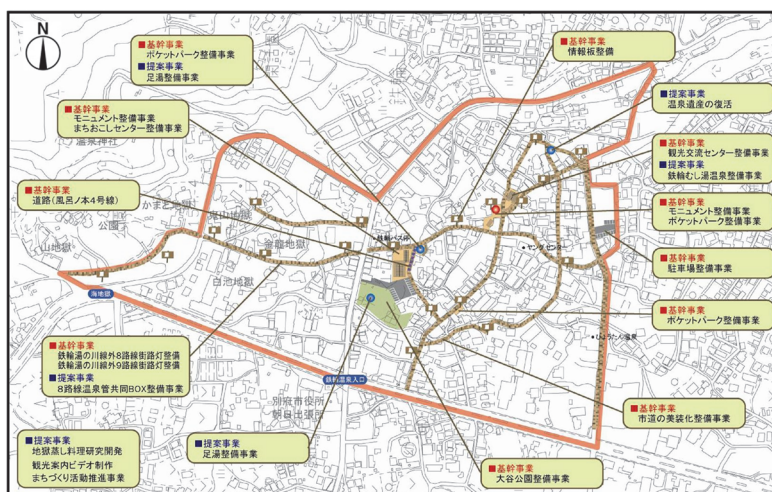
出典：別府市

■ 検討体制の構築

まちづくり交付金事業の地元受入協議会を設置し、行政と地元が協働して事業推進を図るための体制を整えた。事業の推進を行う「鉄輪温泉地区まちづくり整備事業受入協議会」や地元要望を整備内容に反映するため、「市道整備、温泉管共同 BOX、街路灯、サイン設置検討委員会」、「むし湯温泉建替え検討委員会」、「大谷公園、ポケットパーク、モニュメント整備検討委員会」、「湯けむり景観保全・街並みデザイン検討委員会」など、内容に応じた検討委員会を設置し、行政と地元が一緒になって議論しながら、事業を進めていった。

まちづくり交付金

「石畳の整備等の高質空間化により情緒にみちた湯けむり散策のできるまちづくり」、「温泉場の整備等により観光客と住民とのふれあいの場の創出」を目標に、都市再生整備計画を策定し、まちづくり交付金を受けることで、右図に示すような一体的な面的整備を実施することができた。



まちづくり交付金事業
出典：別府市

本事例の【空間デザインの検討】から学べるポイント

歩行者の安全・維持管理の効率を向上するための道路空間整備

■ 温泉街に相応しい道路景観整備

歩行者の安全を確保するため、自動車走行速度の抑制が課題となっていた。温泉街の雰囲気に配慮し、かつ歩行者の安全を確保するため、路側帯は明示せず、舗装パターンによる車線のイメージ狭さくやハンプを設けた。また、歩道照明や案内サインについても、情緒と味わいある温泉街の雰囲気を損なわないデザインとした。



温泉街の雰囲気に配慮した歩道照明（左）とサイン（右）

■ 共同 BOX の設置

以前は温泉管の維持管理にあたり、道路掘削を行っていたため、作業の効率が悪い上に、つぎはぎ状態の舗装がまちの景観を阻害していた。そこで、道路空間の質の向上と維持管理の効率向上のため、石畳舗装と温泉管共同BOXを整備した。温泉管をまとめて埋設するとともに、随所に管理孔を設けることで、温泉管の維持管理に伴う道路掘削を解消した



石張り舗装と温泉管共同ボックス

面的な歩行者空間の整備により回遊型の観光パターンを創出

■ 地区全体での空間整備

メインストリートのいでゆ坂だけでなく、周辺の9路線についても面的な景観整備を実施することで、地区全体の歩行環境を整え、回遊性の高い空間を創出している。温泉情緒溢れる街並みを演出するため、街路灯についても石畳舗装の整備と併せ、メインの通りには和風の街路灯を、裏路地には風情を醸し出すため裸電球を設置している。

整備後は、整備路線を NPO 法人鉄輪湯けむり倶楽部主催の湯けむり散歩コースに組み入れるとともに、地区内に点在する温泉遺産の活用を図った。市営温泉の建替えに伴い、観光交流センターを併設し、観光客と地域住民が交流する新たな観光拠点を創出するとともに、鉄輪むし湯と元湯跡地などに、人々が集まりふれあいができる空間としてポケットパークを整備し、フリーマーケット等を通じた地元住民と観光客の交流を図っている。面的な街路整備と併せ、これらの拠点整備を行ったことで、まちの回遊性が向上し、まち歩きを楽しむ観光パターンが生まれている



観光交流センター「鉄輪むし湯」



むし湯ポケットパーク



まちおこしセンター「地獄蒸し工房 鉄輪」

出典：別府市

本事例の【マネジメントの展開】から学べるポイント

地域団体による温泉施設の管理・清掃

■ 管理、清掃活動の実施

鉄輪温泉地区には自治会が7つあり、温泉まつりの参加や清掃活動、敬老会や忘年会など、各種行事を実施している。この他にも16の地域団体が存在し、うち4団体が公的助成を受けてまちづくり活動をに取り組んでいるほか、全ての団体が鉄輪焼酎の販売、まちあるきの企画、観光案内板の設置といった商業・観光に関わる事業を展開している。また、鉄輪温泉街にある立ち寄り湯についても、地元の組合組織が管理や掃除を行っている。

イベントの実施により、まち内外の交流を促進

■ 交流イベントの開催

1999年に別府八湯竹瓦クラブが立ち上がり、旧別府の街並みをめぐるツアー型の交流イベント「別府八湯ウォーク」を開催している。鉄輪地区でも毎月第3日曜日に「鉄輪温泉湯けむり散歩」、毎週土・日曜日には「鉄輪温泉ゆるぐれ散歩」と題するイベントを行っており、温泉に寄ったり、地獄蒸し料理を食べたりと、地区の魅力を周知するためのイベントを開催し、まちの内外の交流促進を図っている。

本事例の【事業効果の計測】から学べるポイント

まちづくりの目標を定量化する指標を設定し、事業効果を検証

■ 地域交流の活性化

鉄輪温泉まちづくりの目標は以下のような構成となっており、各目標を定量化するための指標と従前地値、目標値、評価値を設定した上で、評価を行っている。

大目標：ふれあいと情緒ある温泉街の賑わいを再生し、うるおいに満ちた湯けむりたなびく交流型観光地を創造する。

目標1：人的交流を活発化し、賑わいのある観光拠点を整備する。

目標2：地域特性を活かした景観形成に取り組み、街全体が観光資源となる環境を整備する。

目標3：来訪者が安心して路地裏、湯けむり散策を楽しめる環境を整備する。

| 指標項目 | 都市再生整備計画の設定 | | 事後評価による検証（平成 21 年度） | | 目標達成の最終確認 |
|----------------|--------------------|--------------|---------------------|--|--------------|
| | 従前値 (基準年度) | 目標値 (H21) | 評価値 (H21) | 検証による総合所見 | |
| 鉄輪温泉地区の観光客数（人） | 2,980,000 (H15) | 3,200,000 | 3,010,808 (見込み) | 観光客数は、事業実施前の平成 15 年～17 年にかけて急激に減少したため、目標達成には至らなかったが、平成 17 年度以降は増加傾向に転じており、事業による一定の効果が見られた。 | 平成 23 年度実施予定 |
| 湯けむり散歩の参加者数（人） | 950 (H15) | 1,050 | 1,750 (見込み) | 湯けむり散歩の開催が不定期であったため、参加者数が大きく増減していたが、定期開催となったことで一定の参加者数が見込まれることとなった。 | |
| むし湯温泉の入湯者数（人） | 20,000 (H15) | 26,000 | 32,500 (見込み) | 入湯者数は、改修直後から大幅に増加し、著しく事業の効果が見られた。 | |
| 通りの歩行者数（人） | 4,470 (H16) | 4,900 | 5,000 (見込み) | 平成 17 年の調査と比べ、みゆき坂の歩行者数は減少したが、いでゆ坂の歩行者数が大幅に増加しており、地区内の回遊性が向上している。 | |

事業効果の検証

出典：別府市まちづくり交付金事後評価リーフレット

本事例の課題・展望等

■ 歩行環境の改善

観光客の増加に伴い、鉄輪温泉地区内に流入する自動車が増加している。歩行者の安全を確保するために、駐車場の整備や自動車交通と歩行者交通の分離を図ることが重要である。

■ 継続的な整備効果の検証

歩行空間整備によって、一定の整備効果が確認された。今後、観光客数の変化や温泉地としての収益構造の動向についても整理・検討していくことが期待される。



温泉街のメインストリートに相応しい景観が観光地の魅力を高める



街路の面的な整備によりまちなかの回遊性が高まる

国内ベストプラクティス事例の索引

| No | 都道府県 | 市町村 | 道路名 | 学べるポイント | 道路空間の性格 | 事業背景・目的 | 手段 | 延長 | 幅員 | 沿道特性 | 事業推進方法 | 事業期間 | 事業者 | 地域への波及効果 | シナリオ分類 | | | | |
|----|------|-------------|------------------------|--|-----------------|-------------------------|-------|----------|--------------------------------------|--------|--------|------------|--|-----------------------------|---------|---------------|---------------|----------|------------|
| | | | | | | | | | | | | | | | 歩行空間の復権 | 公共交通・自転車環境の充実 | 地域資源を活かした顔づくり | 関連事業との連携 | 道路ストック民間活用 |
| 1 | 北海道 | 札幌市 | 創成川通 | 道路の地下化・上部空間の活用により、交通混雑の緩和と地域の活性化を実現 | 河川・水路沿いの道 | 環境保全・アメニティ向上 交通の円滑化 | 空間再配分 | 1.1 km | 56.8 m | 業務系 | 専門家導入型 | 2002～2010年 | 札幌市 | 地域交流の活性化 | ○ | | | ○ | |
| 2 | 北海道 | 札幌市 | 札幌駅前通 地下歩行空間 | 道路空間活用による収益をまちの賑わいづくりのための事業資金として活用 | まちなか広場 | 歩行者回遊性の向上 | 広場整備 | 0.52 km | 36.36 m (地上) 12.00 m (地下歩道) | 商業・業務系 | 官民連携型 | 2005～2011年 | 札幌市、 北海道開発局 札幌開発建設部 札幌道路事務所 | 来訪者の増加 | ○ | | | | ○ |
| 3 | 宮城県 | 女川町 | レンガみち | 地域資源を生かしたまちの新たな顔となる道路空間と、沿道の一体的な空間整備により、地域の賑わいと交流を創出 | ブルムナード | シンボル空間の創出 | 新設 | 0.17 km | 15.0 m | 商業系 | 専門家導入型 | 2013～2015年 | 女川町 | 地域の活性化 | | | ○ | | ○ |
| 4 | 福島県 | 喜多方市 | ふれあい通り | 地域資源を生かした道路と沿道の一体的な空間形成により、地域を活性化 | 商店街(歴史・観光系)：その他 | まちの活性化 歩行環境の改善 | 空間再配分 | 0.89 km | 11.0 m | 商業系 | 官民連携型 | 1988年～ | 福島県 喜多方建設事務所 | 来訪者の増加 | | | ○ | | |
| 5 | 東京都 | 目黒区 世田谷区 | 九品仏川緑道 | 官民が連携し、道路整備と一体的に継続的な沿道まちづくりを進め、歩行環境の改善と賑わい創出を実現 | 商店街(一般)：大都市広域型 | まちの活性化 歩行環境の改善 | 施設更新 | 0.40 km | 11.0 m | 商業系 | 官民連携型 | 2007～2010年 | (株)ジェイ・スピリット、 自由が丘商店振興組合、 目黒区、世田谷区 | 地域の回遊性の向上 | ○ | | | | |
| 6 | 神奈川県 | 横浜市 | 日本大通り | 公益性を担保した地域団体による道路占用の仕組みを構築することで、継続的な道路の利活用を実現 | 目抜き通り：大都市都心部 | 景観形成・町並み保存 シンボル空間の創出 | 空間再配分 | 0.43 km | 36.0 m | 業務系 | 官民連携型 | 1999～2002年 | 横浜市 | 賑わいの創出 | | | ○ | | ○ |
| 7 | 京都府 | 京都市 | 四条通り | 危機意識の共有を契機としたまちづくりと一体となった面的な交通環境の整備 | 商店街(一般)：大都市広域型 | 歩行環境の改善 まちの活性化 | 空間再配分 | 1.12 km | 22.0 m | 商業・業務系 | 官民連携型 | 2006～2015年 | 京都市 | 来訪者の増加 | ○ | ○ | | | |
| 8 | 大阪府 | 大阪市 | グランフロント大阪 地区中央東西通り他 | まちの賑わい創出に資する道路空間の有効活用とともに、大阪版BID制度を活用し、エリアマネジメントの財源を確保 | 目抜き通り：大都市都心部 | シンボル空間の創出 まちの活性化 | 多目的利用 | 約1.3 km | 17～40m | 商業・業務系 | 官民連携型 | 2005～2013年 | 大阪市 UR都市機構 (一社)グランフロント大阪 TMO | エリアブランドの創出 を通じた多数の来訪者の誘引 | ○ | | | | ○ |
| 9 | 大阪府 | 大阪市 | 御堂筋 | 将来像を見据え、社会実験を通じて事業内容の改善・深化を図り、継続的な道路空間再編を展開 | 目抜き通り：大都市都心部 | 歩行環境の改善 | 空間再配分 | 3.0 km | 44.0 m | 商業・業務系 | 官民連携型 | 2013年～ | 大阪市 | 賑わいの創出 | | ○ | ○ | | |
| 10 | 兵庫県 | 神戸市 | 旧居留地明石町筋 | 都市の記憶を継承する沿道と一体となったまちづくりの実践 | 商店街(一般)：大都市広域型 | 歩行環境の改善 | 空間再配分 | 0.35 km | 17.0 m | 商業・業務系 | 官民連携型 | 2008～2011年 | 神戸市 | 来訪者の増加 | ○ | | | | |
| 11 | 兵庫県 | 姫路市 | 大手前通り | 多くの異論が出る状況に関心の高まりと捉え、積極的な市民参加の機会を準備し、合意を形成 | 目抜き通り：地方都市駅前 | 歩行環境の改善 | 空間再配分 | 0.16 km | 50.0 m | 商業・業務系 | 専門家導入型 | 2006～2014年 | 姫路市 | 地域の回遊性の向上 | ○ | ○ | | | |
| 12 | 島根県 | 松江市 | 宍道湖夕日スポット | 道路・河川・公園の連携事業により、単独事業では解決できない課題を解決 | 河川・水路沿いの道 | 景観形成・町並み保存 歩行環境の改善 | 現道拡幅 | 0.42 km | 20.6 m (代表幅員) | 観光系 | 官民連携型 | 2001～2006年 | 中国地方整備局 出雲河川事務所・松江国道事務所、 松江市 | 地域交流の活性化 | | ○ | | ○ | |
| 13 | 島根県 | 出雲市 | 神門通り線 | 道路空間再編と沿道修景により歩行者主体の空間を創出 | 商店街(歴史・観光系)：参道型 | まちの活性化 歩行環境の改善 | 空間再配分 | 0.33 km | 12.0 m | 観光系 | 専門家導入型 | 2010～2012年 | 出雲県土整備事務所 | 来訪者の増加 | ○ | | ○ | | |
| 14 | 香川県 | 高松市 | 丸亀町商店街A街区 | 商店街の賑わい創出に資する道路と沿道の一体的な整備によるエリアマネジメントの展開 | 商店街(一般)：地方中心商店街 | まちの活性化 交流活動の促進 | 施設更新 | 0.06 km | 8.0 m | 商業系 | 官民連携型 | 1995～2006年 | 高松丸亀町商店街A街区 市街地再開発組合、高松丸亀町商店街振興組合 | 来訪者の増加 | | | ○ | | ○ |
| 15 | 愛媛県 | 松山市 | 道後温泉 本館周辺広場 | 道路の付け替えにより地域の顔となる歩行者優先の空間を創出 | 歴史地区・観光地の一般街路 | 景観形成・町並み保存 歩行環境の改善 | 広場整備 | 0.20 km | 10.5 m | 観光系 | 専門家導入型 | 1992～2009年 | 松山市 | 来訪者の増加 | ○ | | ○ | | |
| 16 | 熊本県 | 熊本市 | 熊本駅城山線 | サイドリザベーション方式を採用した道路空間再編により、LRT利用者の利便性と安全性を向上 | LRT・BRT走行道路 | 路面公共交通の拡充 | 現道拡幅 | 0.57 km | 36.0 m | 業務系 | 首長先導型 | 2008～2010年 | 熊本県 | 市街地形成の誘導 | ○ | ○ | | | |
| 17 | 大分県 | 別府市 | 鉄輪温泉いでゆ坂等 地区内街路 | 道路修景を通じた面的な歩行者空間の整備により、回遊型の観光パターンを創出 | 歴史地区・観光地の一般街路 | まちの活性化 歩行環境の改善 | 空間再配分 | 0.374 km | 7.0 m | 観光系 | 官民連携型 | 2005～2009年 | 別府市 | 来訪者の増加 | ○ | | | | |

国内ベストプラクティス事例の索引

| No | 都道府県 | 市町村 | 道路名 | 主な事業内容 | | | | | | |
|----|------|-------------|------------------------|-----------|-----------|--------------------|---------|--------------------|---------|---|
| 1 | 北海道 | 札幌市 | 創成川通 | 道路線形・構造改良 | 緑地整備 | 護岸整備 | 公園整備 | － | － | － |
| 2 | 北海道 | 札幌市 | 札幌駅前通 地下歩行空間 | 歩行空間整備 | 舗装の高質化 | 道路付属物の修景 | 地下道整備 | － | － | － |
| 3 | 宮城県 | 女川町 | レンガみち | 歩行空間整備 | 舗装の高質化 | 道路付属物の修景 | 無電柱化 | － | － | － |
| 4 | 福島県 | 喜多方市 | ふれあい通り | 幅員再構成 | 歩行空間整備 | 無電柱化 | アーケード撤去 | ファサード整備 | 公園整備 | － |
| 5 | 東京都 | 目黒区 世田谷区 | 九品仏川緑道 | 広場整備 | その他施設整備 | 舗装の高質化 | 接続路線整備 | ファサード整備 | － | － |
| 6 | 神奈川県 | 横浜市 | 日本大通り | 幅員再構成 | 舗装の高質化 | 道路占用許可の 特例制度を活用 | 無電柱化 | 公園整備 | オープンカフェ | － |
| 7 | 京都府 | 京都市 | 四条通り | 幅員再構成 | 舗装の高質化 | その他施設整備 | 交通結節点改善 | － | － | － |
| 8 | 大阪府 | 大阪市 | グランフロント大阪 地区中央東西通り他 | 歩行空間整備 | 道路緑化 | 無電柱化 | セットバック | 道路占用許可の 特例制度を活用 | 区画整理 | － |
| 9 | 大阪府 | 大阪市 | 御堂筋 | 幅員再構成 | 自転車走行空間整備 | その他施設整備 | － | － | － | － |
| 10 | 兵庫県 | 神戸市 | 旧居留地明石町筋 | 幅員再構成 | 歩行空間整備 | 舗装の高質化 | － | － | － | － |
| 11 | 兵庫県 | 姫路市 | 大手前通り | 幅員再構成 | 駅前広場整備 | その他施設整備 | 交通結節点改善 | － | － | － |
| 12 | 島根県 | 松江市 | 宍道湖夕日スポット | 護岸整備 | 歩行空間整備 | 駐車場整備 | 公園整備 | － | － | － |
| 13 | 島根県 | 出雲市 | 神門通り線 | 幅員再構成 | 舗装の高質化 | 道路付属物の修景 | 無電柱化 | 公園整備 | 駐車場整備 | － |
| 14 | 香川県 | 高松市 | 丸亀町商店街A街区 | 歩行空間整備 | その他施設整備 | 広場整備 | 市街地再開発 | 休憩施設整備 | － | － |
| 15 | 愛媛県 | 松山市 | 道後温泉 本館周辺広場 | 道路線形・構造改良 | 舗装の高質化 | 道路付属物の修景 | 無電柱化 | 交通結節点改善 | ファサード整備 | － |
| 16 | 熊本県 | 熊本市 | 熊本駅城山線 | 道路整備 | 歩行空間整備 | 無電柱化 | 接続路線整備 | 交通結節点改善 | － | － |
| 17 | 大分県 | 別府市 | 鉄輪温泉いでゆ坂等 地区内街路 | 幅員再構成 | 舗装の高質化 | 休憩施設整備 | 無電柱化 | 接続路線整備 | 広場整備 | － |