

61 四条通

事例のポイント

- ① 目抜き通りにおける車線の削減により、ゆとりある歩行空間を確保
- ② 系統別に分かれていたバス停を集約し、コンパクトなテラス型バス停を設置
- ③ 沿道施設の需要に応じた停車スペースの配置



概要

四条通は、京都市の中心部を東西につなぐ主要な幹線道路である。特に川端通から烏丸通の区間は、市内最大の商業・業務地であると同時に、鉄道や路線バスを乗り継ぐ交通結節点としても機能している。

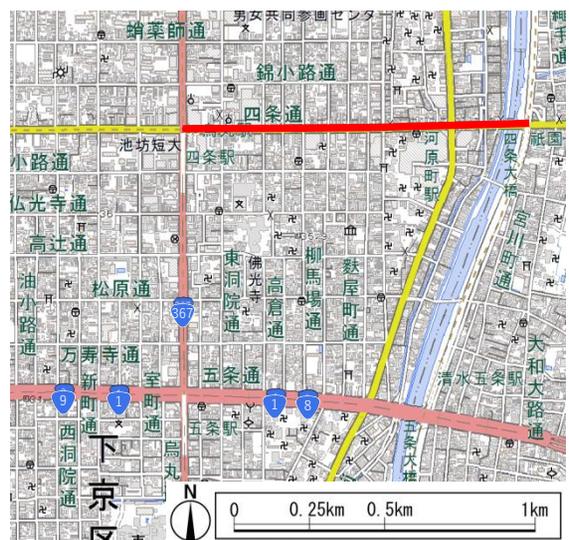
歩行者中心の中心市街地「歩くまち・京都」の実現に取り組む京都市では、四条通りの再整備を重要施策の一つに位置づけ、車線数の削減と歩道の拡幅を行い、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高めるとともに、都心部の商業施設等へのアクセスを向上させることで、まちの賑わい創出を図った。

事例の特徴

- ・道路の性格：商店街（大都市広域型）
- ・沿道特性：商業・業務系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：街路整備事業
- ・背景・目的：歩行環境の改善
- ・手段：空間再配分
- ・事業内容：幅員再構成
舗装の高質化
その他施設設備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：歩行者の増加
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：-

基本情報

- ・路線名：市道 嵐山祇園線
- ・区間：京都市下京区長刀鉾町～同市東山区川端町
- ・延長：1.12km
- ・道路規格：-
- ・幅員：22.0m
- ・設計速度：-
- ・検討体制：「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議
(会長 塚口博司 立命館大学教授等)
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2006～2015年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：景観地区
- ・景観計画：景観重要公共施設
- ・事業者：京都市

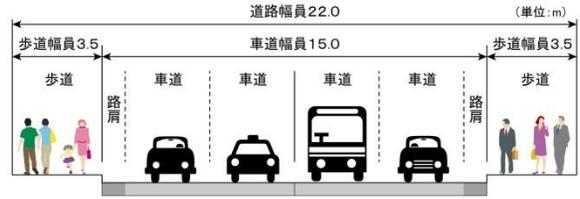


位置図（S=1/25,000）

BEFORE



SECTION



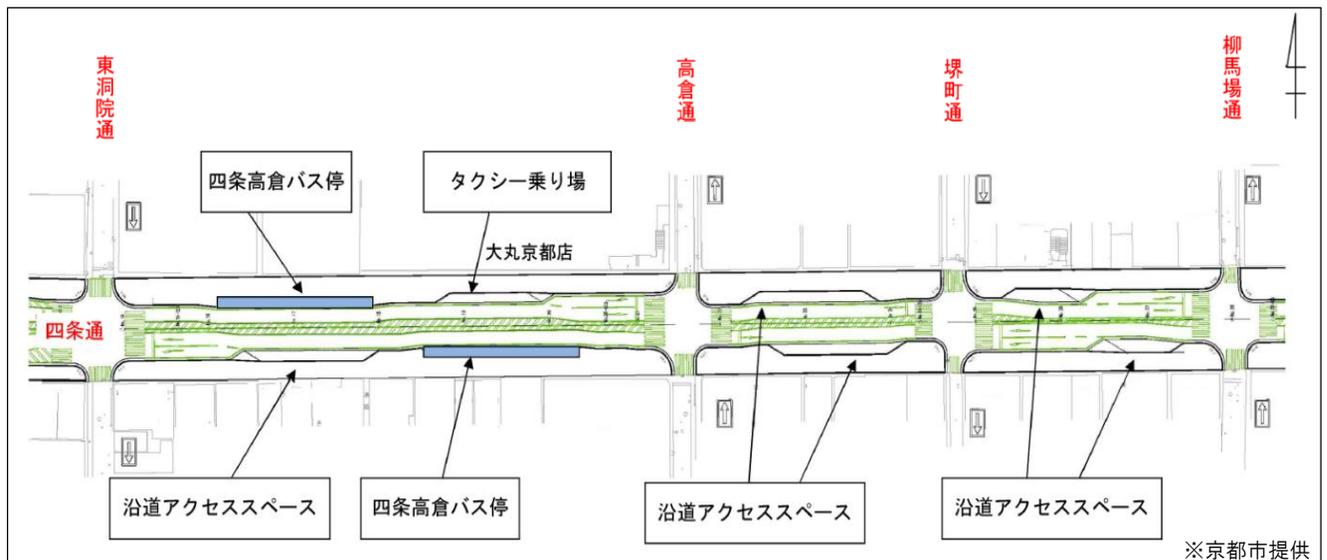
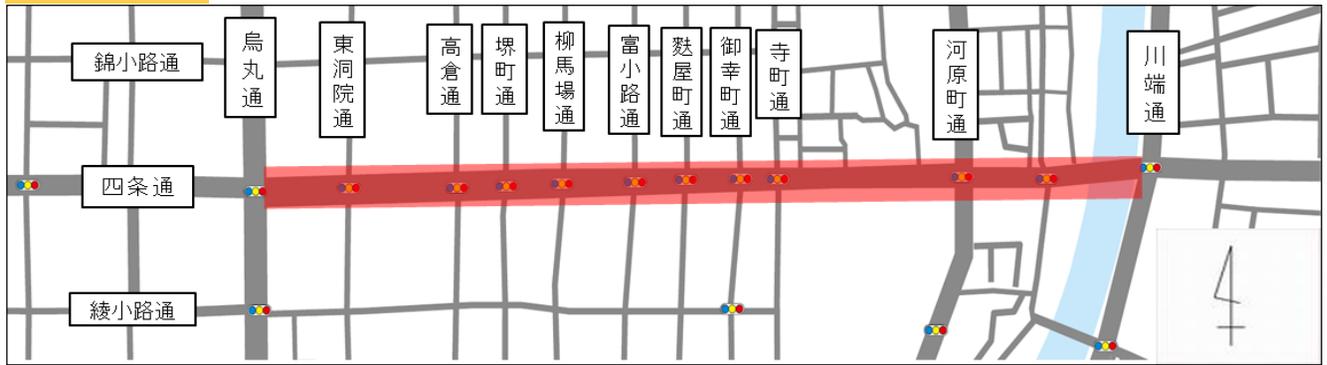
AFTER



※京都市提供

※京都市提供

PLAN



※京都市提供

四条通

背景・目的

<背景>

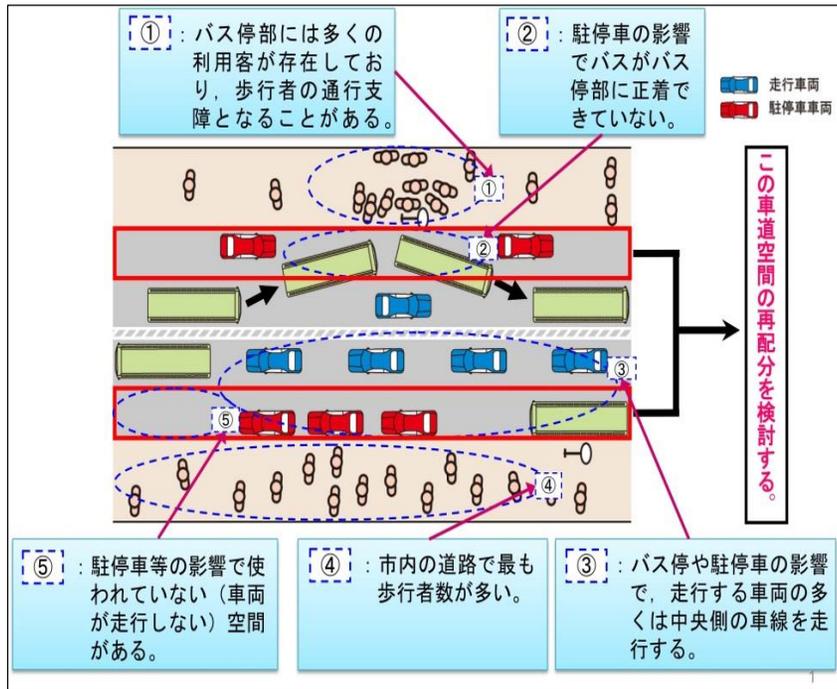
四条通の川端通～烏丸通間は、市内の路線バスが集中する主要路線であるとともに、鉄道の連絡口が多数存在していることから、鉄道と路線バスを乗り継ぐ主要な交通結節点である。

しかしながら、バスやタクシー、貨物車両等の駐停車が集中し、バスが停留所に正着できないことから、バスの乗り降りが不便な上、一般車両の走行の妨げとなっていた。また、歩道には歩行者とバス待ち客が輻輳し、歩きづらい上に、バス停が系統別に乱立する不便な状態にあった。

<目的>

既存の道路空間を再配分することで、誰もが快適に歩ける歩行空間を確保するとともに、四条通を交通ターミナルとして捉え、路線バスの走行環境と停留所の利用環境を改善し、公共交通の利便性を高めることで、市内各所からまちなかへのアクセス向上を図った。

年	経緯
平成13年	「京都市総合計画」にて、歩くまちを支える公共交通の充実が位置付け
平成18年	「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議を立ち上げ、四条通の歩道拡幅と公共交通優先化について検討
平成19年	四条通・周辺細街路にて、大規模な交通規制を伴う社会実験を実施
平成22年	「歩くまち・京都」総合交通戦略にて、交通結節点の改善が位置付け バス停集約、路外共同荷捌き場の設置、タクシー乗り場の使用制限などを内容とする社会実験を実施
平成23年	都市計画決定
平成26年	工事着工
平成27年	供用開始



▲整備前の状況



▲社会実験の様子

※京都市提供

実施体制

<検討体制>

・「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議

京都の伝統的な魅力と繁華街の活力が凝縮された「歴史的都心地区」において、安心・安全で快適な歩行空間とまちなかの賑わいを創出するべく、地域住民、沿道事業者、関係行政、学識者によって、歩行者と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」について協議するための会議を設置した。交通事業者を含む関係者がフラットに協議できる場を設け、利害の異なる多様なステークホルダーの合意形成を図った。

整備内容

・歩道拡幅

車道を構成する4車線の内、歩道側の2車線は駐停車車両によりほとんど機能していない状態にあった。そこで、歩道側の車線をそれぞれ削減し、片側3.5mだった歩道幅員を最大2倍まで拡幅している。

なお、祭りの開催に配慮して、横断防止柵や中央帯の道路鉾は着脱可能な仕様を採用するとともに、信号機は回転可能な構造としている。

・テラス型バス停の設置

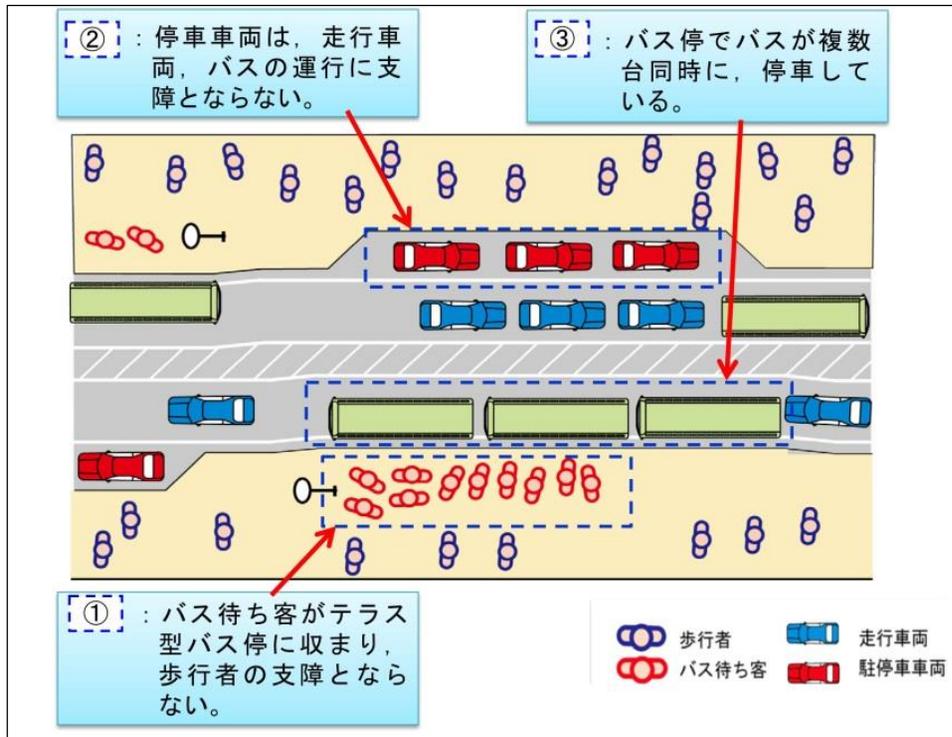
区間に16ヶ所存在したバス停について、西行き、東行きともに「四条河原町」と「四条高倉」の2ヶ所にそれぞれ集約の上、歩道から張り出すテラス型バス停を設置している。

通常、バス停車部は歩道側に切り欠くのが一般的であるが、車道側に張り出すテラスを採用することで、バス待ちのための空間を広く確保するとともに、歩道と隙間を空けずにバスが停車できることから、乗り降りの便が向上している。バス停延長は、3台分のバスが停車できる延長となっている。（「四条高倉」西行き・東行きと「四条河原町」西行きは36m、「四条河原町」東行きは28m）

・沿道アクセスのスペース（車両の停車スペース）

一般の来訪車両や物流車両が沿道にアクセスする際に、車を一時的に停車できるスペースを15ヶ所（32台分）設置している。沿道アクセスのスペースは、整備前の沿道アクセスの状況を踏まえ、原則として各細街路の間に設置している。

また、大型商業施設近傍に2ヶ所、客待ちが可能なタクシー乗り場を設置している。



▲整備後イメージ

※京都市提供

・舗装更新

現行の石張り歩道と外観が同水準で、メンテナンスが容易な舗装材として、石製ブロック（自然石）を採用している。既存アーケード部は商店街、拡幅部は市が主体となり、同一のパターンと素材にて、一体的な整備を行っている。

・その他道路付属物の更新

横断防止柵は、意匠性の高い現在の防護柵を移設して再利用するとともに、道路照明灯は既存のものを利用している。

また、電線共同溝の地上機器等については、一部の地下埋設物の状況により移設が困難なものを除いて、車道側へ移設している。

※ 調査協力：京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室
建設局 道路建設部 道路環境整備課

62 花見小路

事例のポイント

- ① 舗装パターンを用いたイメージ狭さくにより、歩行者空間（路側帯）を拡幅
- ② 無電柱化に伴う地上機器を民地内に設置するとともに、柱状機器を枝道に設置
- ③ 町並み保存と併せて、地域が主体的に防火・防災活動を展開



概要

明治初期に整備された祇園甲部歌舞練場を中心に、お茶屋や料理屋が軒を連ねる祇園町は、京都を代表する風情ある町の一つである。花見小路は、四条通から建仁寺に至る、祇園町南側地区のメインストリートである。

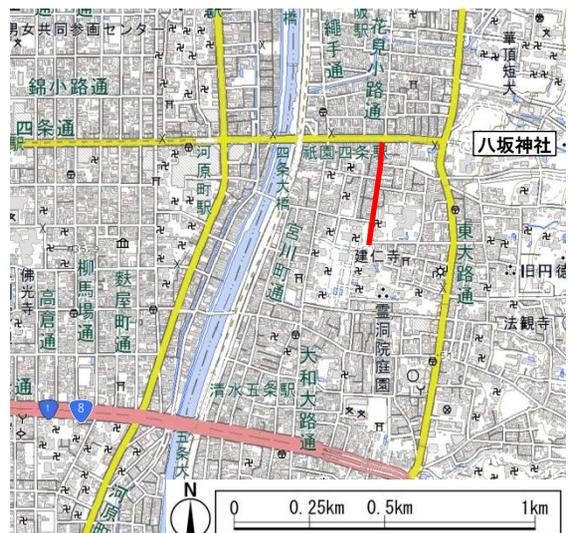
1980年代から地区外資本による新たな事業や建物の進出によって、まちの景観が変化を見せる中、地域住民の主導の下、町並み保全と地区の活性化を目的とした協議会が発足した。協議会が発足した。市の独自条例と景観協定に基づく沿道建築物に対する行為制限により、景観保全を図るとともに、地域に相応しい道路を目指し、歩車共存型の道路を整備したものである。

基本情報

- ・路線名 : 市道 花見小路通
- ・区間 : 京都市東山区祇園町南側～同市東山区小松町
- ・延長 : 0.33km
- ・道路規格 : -
- ・幅員 : 7.0m (代表幅員)
- ・設計速度 : -
- ・検討体制 : 祇園町南側地区協議会,京都市 他
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 1999～2001年度
- ・用途地域 : 商業地域
- ・地域地区 : 景観地区,地区計画
- ・景観計画 : 景観重要公共施設
- ・事業者 : 京都市

事例の特徴

- ・道路の性格 : 歴史地区・観光地の一般街路
- ・沿道特性 : 商業・観光系
- ・事業主体 : 市区町村
- ・事業手法 : 景観整備事業
- ・背景・目的 : 歩行環境の改善
景観形成・町並み保存
- ・手段 : 空間再配分
- ・事業内容 : 幅員再構成
舗装の高質化
道路付属物の修景
- ・沿道建築 : ガイドラインによる行為制限
- ・事業効果 : 地域景観の向上
- ・波及効果 : 来訪者の増加
- ・受賞歴 : 京都景観・まちづくりコンクール (京都市長賞)



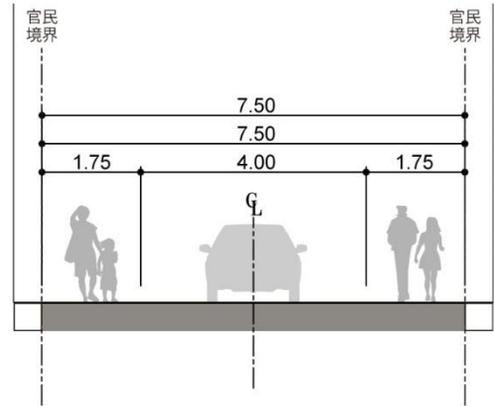
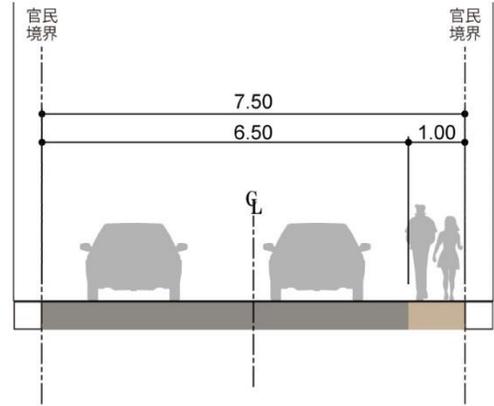
位置図 (S=1/25,000)

BEFORE



※京都市提供

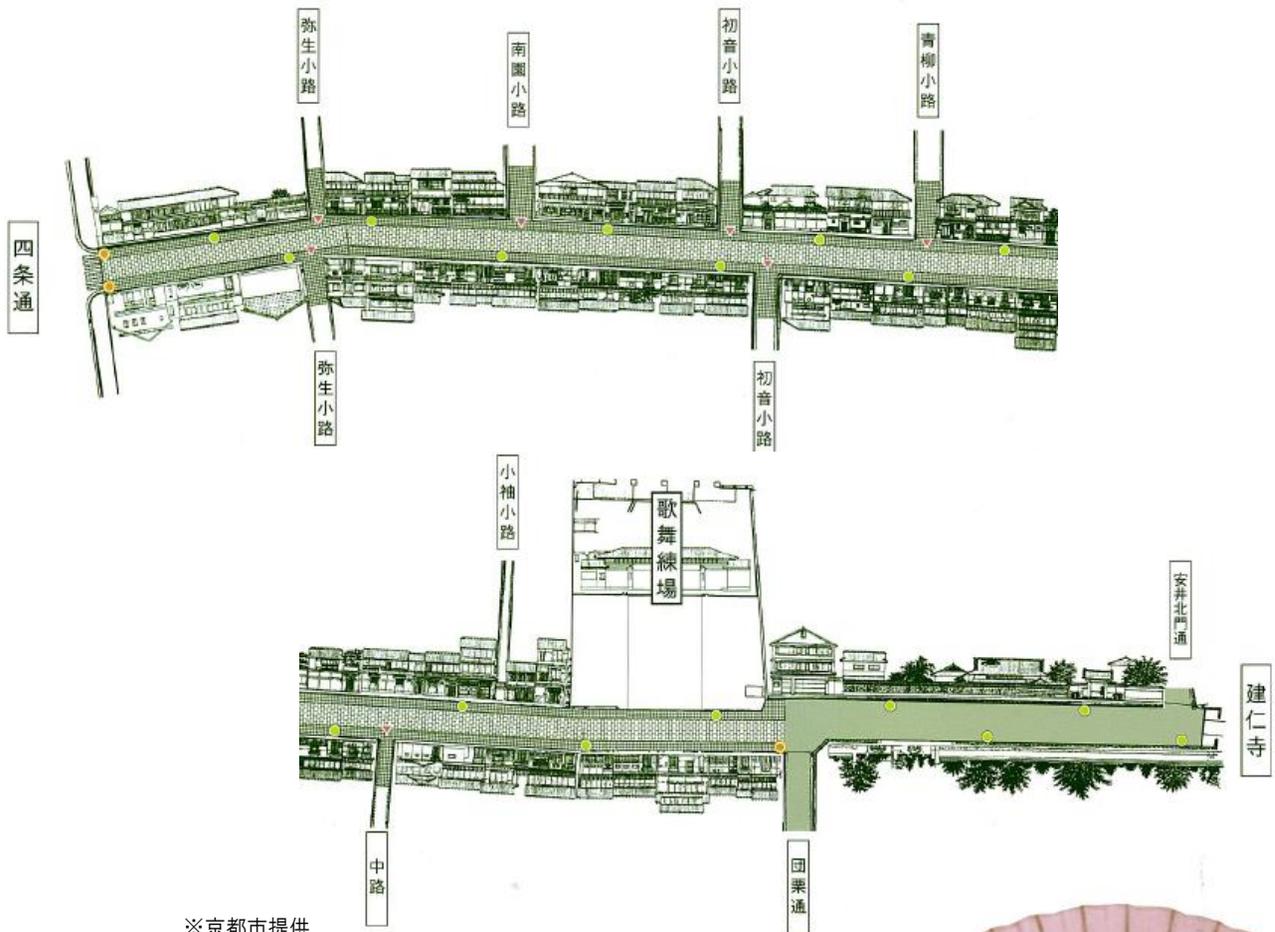
SECTION



AFTER



PLAN



※京都市提供

花見小路

背景・目的

<背景>

明治以降、建仁寺の門前町として発展した祇園町では、1980年代から地域外資本による事業や建物の進出とともに、まちの景観に変化が訪れ始めた。そこで、地域住民が主体となって協議会を設立し、市の独自条例に基づく修景地区の指定を受けるとともに、沿道建築物への行為制限による景観保全の方針を決定した。

こうした動きの中、京都市では、電線・電柱が入り乱れ、沿道の町並みを阻害していた花見小路の道路整備を計画した。

<目的>

以下の整備方針の下、道路整備を計画した。

- ・生活と観光の二面性に配慮した空間形成
- ・快適な歩行者空間の確保（歩行者空間のネットワーク創出）

年	経緯
平成 8年	地域住民によって、「祇園町南側地区協議会」が設立
平成 9年	花見小路の周辺路線（南園小路，御陵前通，青柳小路等）の舗装整備、および一部路線の一方通行化を実施（平成11年完成）
平成11年	京都市が「歴史的景観保全修景地区」に指定 沿道建築に対する行為制限「祇園町南側地区景観協定」を締結 着工（平成13年度末 完成） A工区：四条通～団栗通 （石張り舗装） B工区：団栗通～安井北門通 （自然色アスファルト舗装）
平成14年	地区計画により、一部業種の営業規制を実施

実施体制

<検討体制>

京都市が、地域住民による「祇園南側地区協議会」と一体となって道路景観整備事業に取り組むとともに、7社の参画を得ながら、要請者方式による電線類の地中化を実施した。

道路のデザインについては、市が協議会、及び技術者のボランティア集団「アートテックまちなみ協議会」の協力を得ながら検討を進めた。



※京都市景観・まちづくりセンター提供

<事業実施上のポイント>

町並みを守る手段として、文化財的保護の観点から町並みを保存する「伝統的建造物群保存地区」ではなく、現在の暮らしや商売を優先しながらデザインを保存・継承する「祇園町南歴史的景観保全修景地区」の採用を、地元協議会が選択した。

こうしたまちづくり意識の高い地元協議会・地域住民から、工夫や協力が得られたことがポイントとして挙げられる。

- ・地域に自動車が入る一因ともなっている「場外馬券売り場ウインズ京都」に対して、本事業への理解と協力を求めるため、協議会が自ら説明を行った。
- ・電線類地中化にあたり地上機器の設置が必要となるが、祇園甲部歌舞練場からの協力を得ることで、敷地内の塀の後ろに無償で設置し、一般通行者から見えないようにした。
- ・花見小路付近で必要になる電力用の変圧器・開閉器について、枝道の沿道住民から賛同を得ることで、枝道に位置する電柱に添架設置した。

整備内容

・舗装による歩行者通行帯の明示

自動車交通の規制ができないことから、車道中央部と路肩部の舗装パターンを変えること、車道中央部の端部には長方形の石材を用いることで、路肩側への逸脱を抑止するなど、歩車共存道路と類似の視覚的効果を狙った石張り舗装とした。

また、路面の凹凸をできるだけ減らし、目地を狭くするなど、バリアフリーにも配慮している。

・無電柱化

電線類地中化による無電柱化を実施するにあたり、地上機器は民地内の塀の後ろ側に設置するとともに、接道にある電柱に変圧器・開閉器を添架し、街路景観においてその存在が認識できないようにした。

地中化配線の沿道民家への立ち上げ管路についても、壁面の外観を損なわないように、格子により目隠しを施している。

・道路付属物の整備

照明柱などの道路付属物は、まちの雰囲気に合わせてオリジナルデザインを採用した。



▲石張り舗装



▲ゲートサイン



▲道路照明



▲舗装埋め込みサイン

関連事業

・周辺市道の舗装整備

地区内の近隣路線（南園小路，御陵前通，青柳小路等）においても、舗装整備のほか、一部路線の一方通行化を実施している。

・沿道家屋の維持管理への補助金の活用

京都市市街地景観整備条例に基づく「歴史的景観保全修景地区」に指定することで、新築・模様替えにあたっては、市長の認定が必要になるほか、修理・修景について市が一定の補助金を交付している。



▲周辺市道の舗装整備



▲補助金を活用した沿道修景

※ 調査協力：京都市 建設局 道路建設部 道路環境整備課

※ 参考文献：道路行政セミナー2003年4月号「京都市の花見小路景観整備事業」

63

御池通まちかど駐輪場

事例のポイント

- ① 広幅員の植栽帯を活かした駐輪場の設置による路上駐輪の解消
- ② 官民が連携し、市が基盤整備、民間が施設の整備・運営を担当
- ③ 沿道の企業や団体による花壇の設置・管理



概要

京都市のシンボルロードである御池通は、駐輪需要の高い地下鉄の出入口をはじめ、交通・景観の面から放置自転車対策が大きな課題となっていた。

そこで、平成14年に完成したシンボルロード整備（側道の廃止）の際に設けられた広い植樹帯を活用して、有料路上駐輪場を整備したものである。駐輪場は、生育の悪い南側歩道の低木植栽帯への設置を基本とし、駐輪車両の目隠しを設置するとともに、駐輪機器類の意匠について、街路景観への影響を最小限に抑えるための工夫を行った。

事例の特徴

- ・道路の性格：目抜き通り：大都市都心部
- ・沿道特性：業務系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：都市再生整備計画事業
- ・背景・目的：自転車利用環境の改善
- ・手段：多目的利用
- ・事業内容：駐輪場整備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：歩行者の安全確保
- ・波及効果：沿道環境の改善
- ・受賞歴：グッドデザイン賞2010

基本情報

- ・路線名：市道 二条停車場・東山・三条線
- ・区間：京都市中京区下本能寺前町ほか
- ・延長：－（全17ヶ所）
- ・道路規格：－
- ・幅員：－
- ・設計速度：－
- ・検討体制：－
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2009年度～
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：景観地区（沿道型美観地区）
- ・景観計画：景観重点地区
「御池通沿道景観形成地区」
- ・事業者：京都市



位置図（S=1/25,000）

御池通まちかど駐輪場

背景・目的

<背景>

京都市は、自転車利用環境の整備として「改訂 京都市自転車総合計画」において、自転車等駐車場の整備にあたり、利用者の便に配慮した配置や、無料自転車等駐車場の有料管理型自転車等駐車場への転換などの方針を示している。

御池通では、駐輪需要の高い地下鉄の出入口があり、交通・景観の面から駐輪対策が大きな課題となっていた。しかしながら、用地確保が困難なことや財政上の理由から、道路占用による路上駐輪場の設置、および設置から管理運営まで含めた民間業者への委託が検討された。

<目的>

歩行者安全対策も兼ねて、景観阻害要素である放置自転車を減らすべく、沿道型美観地区である御池通の景観と調和した路上駐輪場を整備することを目指した。

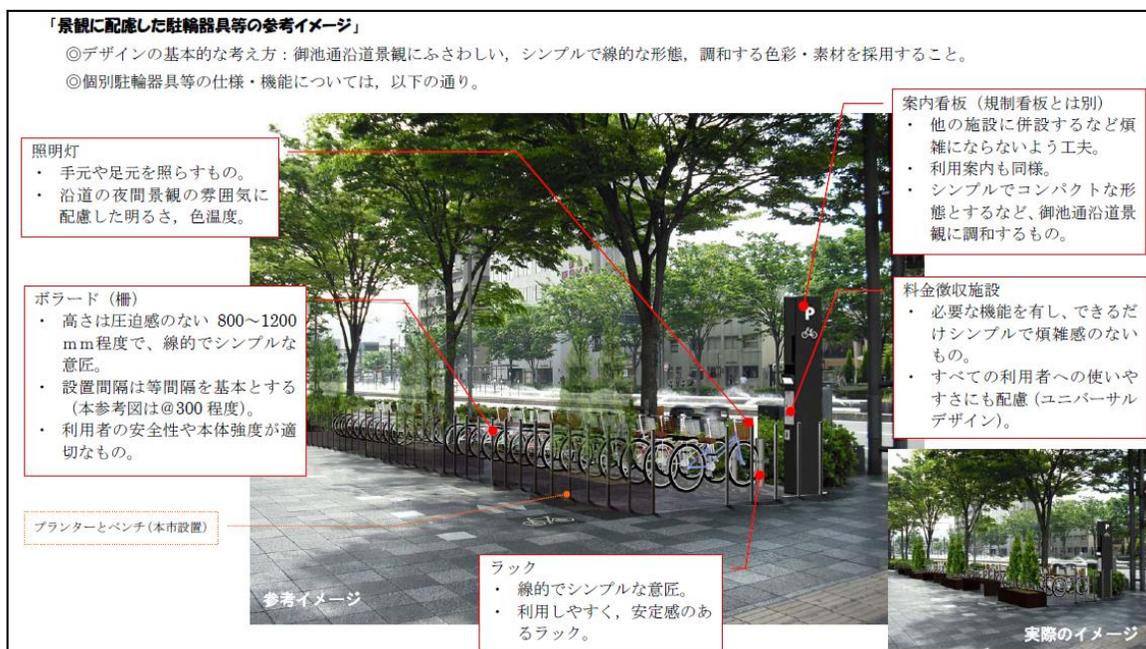
年	経緯
平成8年	地下鉄東西線の路面復旧工事に合わせて、「御池シンボルロード整備事業」に着手
平成12年	「京都市自転車総合計画」にて自転車等駐車場の整備方針を決定
平成14年	御池シンボルロード 供用開始
平成18年	「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」の策定
平成21年	「改訂 京都市自転車総合計画」にて自転車等駐車場の整備にあたり、景観や環境への配慮を盛り込んだ新たな方針を決定 事業者公募
平成22年	供用開始

実施体制

<事業実施上のポイント>

京都市が既存の植樹帯を活用した駐輪スペースの基盤整備を実施するのに併せ、民間事業者が道路占用許可を受けた上で路上駐輪場を整備した上で、運営管理を行っている。

なお、事業者の選定は公募を通じて行われ、公募にあたっては、駐輪機器が御池通シンボルロードのデザインコンセプト「自然や周辺景観を引き立てる控えめで洗練された造形」を踏襲することを条件に、形態意匠の基本方針や具体的なデザインのイメージを市が提示した。



▲公募時の整備イメージ

※京都市提供

景観に配慮した道路整備の推進に取り組む京都市では、折しも道路設計の基本的な考え方「京都スタンダード」を示した「京のみちデザイン指針」の策定中であったことから、デザイン指針の検討委員会・委員長（学識者）の意見を参考に、上記基本方針を決定した。

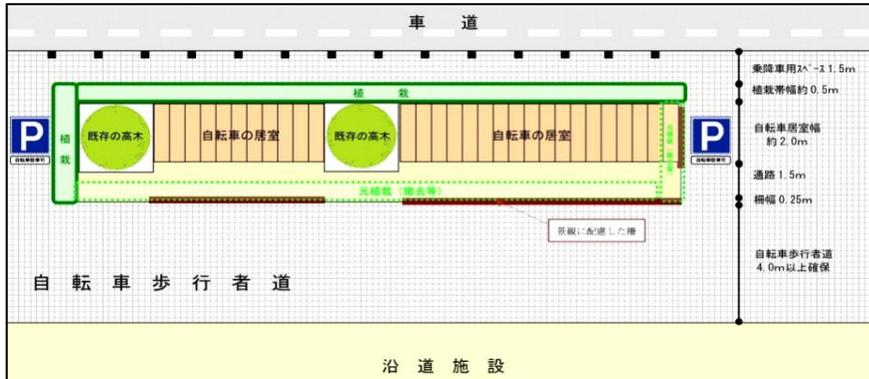
整備内容

・駐輪場

歩道における駐輪場の配置については、自転車通行帯と駐輪場の分離を図るとともに、植栽の生育が悪い南側歩道の植樹帯を中心に作り替えることとした。

駐輪場の居室・場内通路と自転車通行帯との境界には、歩行者から駐輪車両を見え隠れさせる柵やプランター植栽を設置したほか、車道側の目隠しとして低木の植栽を施している。なお、街路景観への影響を最小限に抑えるため、シンボルツリーである既存のケヤキはそのまま残した。

駐輪場本体については、案内板などのサインをシンプルかつコンパクトな形状するとともに、ラックを線的かつシンプルな意匠にデザインしている。



▲路上駐輪場の整備パターン

▲植栽帯との関係



▲柵、ラック



▲精算機



▲太陽光パネル充電設備、LED照明

関連事業

・御池通シンボルロード再整備事業

歩いて楽しいまちづくりと低炭素社会づくりの一環として、本駐輪場整備と併せて、市民や沿道企業の方々から協賛を募った「スポンサー花壇」を歩道上に設置し、四季折々の花が楽しめる「四季の花みち」として植栽の充実を図っている。

その他

・事業者の公募による有料駐輪場の整備



▲川端七条自転車等駐車場



※ 調査協力：京都市 建設局 自転車政策推進室 基盤整備係

64 御堂筋

事例のポイント

- ① 側道閉鎖の社会実験により、自転車走行空間と歩行者空間の改善策を検討
- ② 広幅員の植栽帯を活かした駐輪場の設置による路上駐輪対策
- ③ 官民が連携し、市が基盤整備、民間が各種施設の整備・運営を担当



※大阪市提供

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、東西の側道を廃止し、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を進めている。

事例の特徴

- ・道路の性格：目抜き通り：大都市都心部
- ・沿道特性：商業・業務系
- ・事業主体：市区町村
- ・背景・目的：歩行環境の改善
- ・手段：空間再配分
- ・事業内容：幅員再構成
自転車走行空間整備
その他施設整備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：賑わい空間の創出
- ・波及効果：賑わいの創出
- ・受賞歴：（事業中）

基本情報

- ・路線名：国道25号、国道176号
- ・区間：大阪市中央区北浜～同市中央区難波
- ・延長：約3.0km
- ・道路規格：第4種第1級
- ・幅員：44.0m
- ・設計速度：60km/h
- ・検討体制：御堂筋空間利用検討会
(委員長 村橋正武 大阪工業大学教授)
- ・事業段階：設計
- ・事業年度：未定
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：都市再生特別地区（一部）地区計画（一部）
- ・景観計画：景観重点地区「都市中央部景観形成地域」
- ・事業者：大阪市

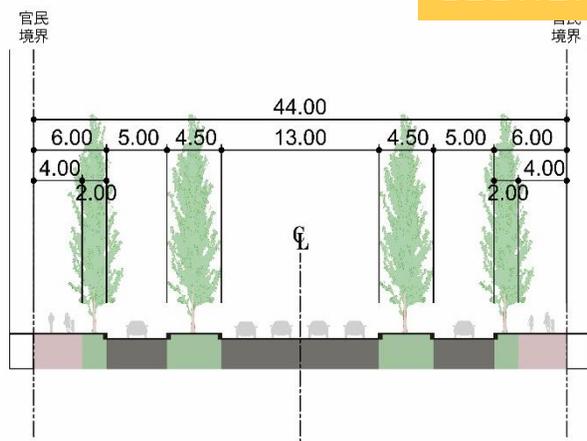


位置図（S=1/25,000）

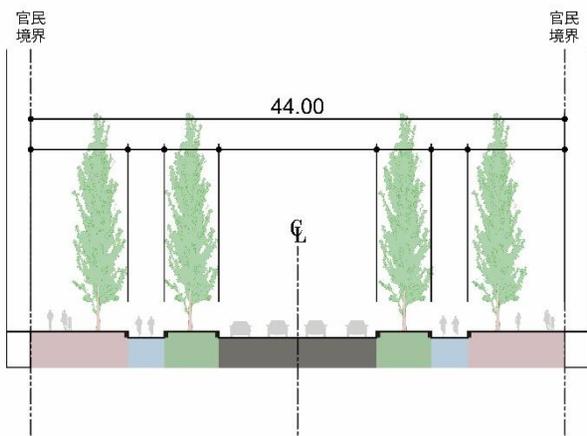
BEFORE



SECTION

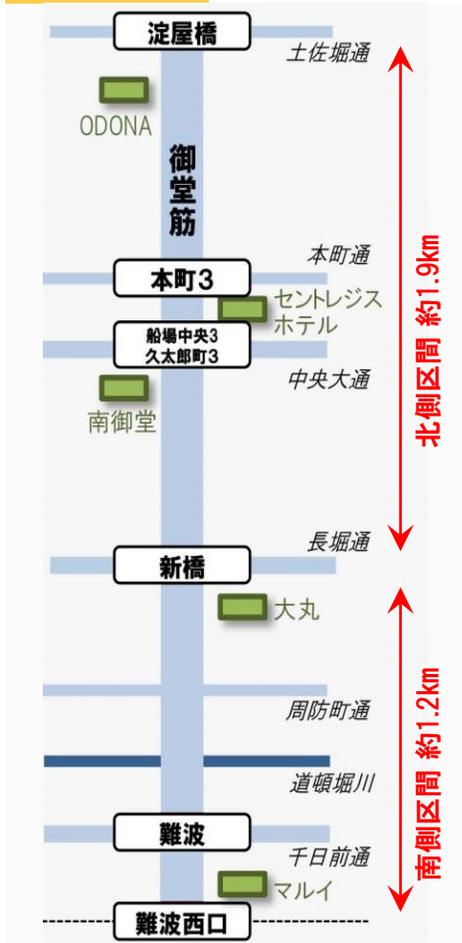


AFTER



※大阪市提供

PLAN



※大阪市提供

空間再配分による交通モードの共存・適正化

御堂筋

背景・目的

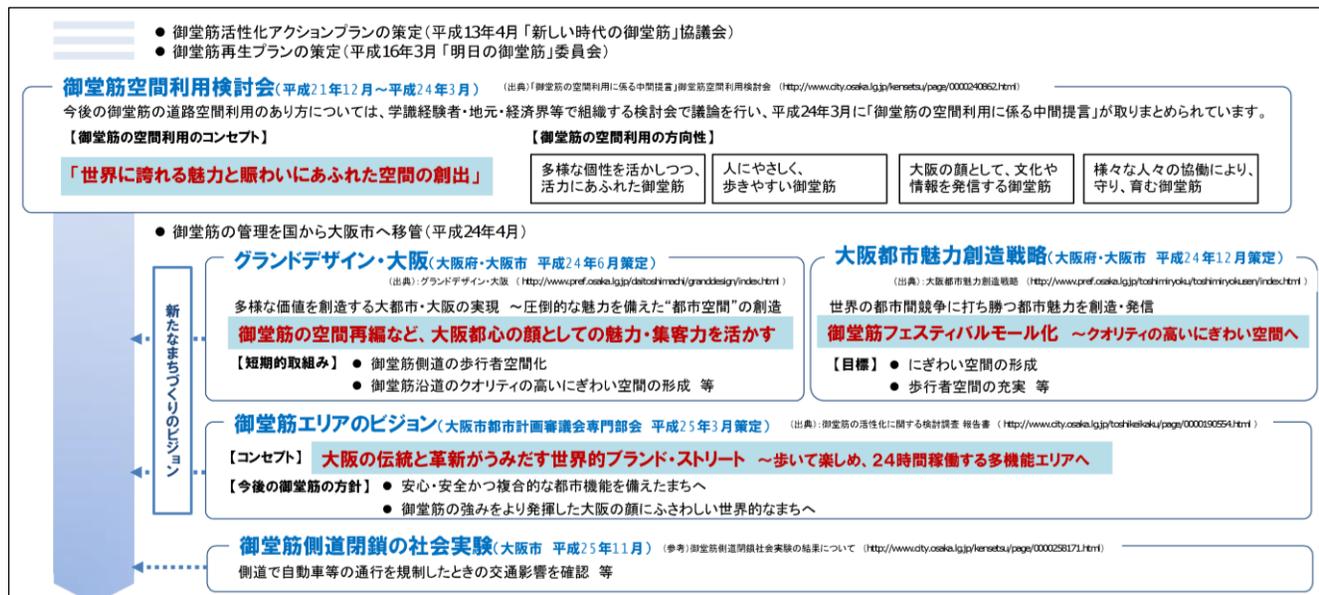
<背景>

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。

<目的>

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を実施し、「憩いや交流、活力形成に資する空間」、「人にやさしく歩きやすい空間」、「大阪の顔としてふさわしい空間」を形成することを目指している。

年	経緯
平成13年	「御堂筋活性化アクションプラン」策定
平成16年	「御堂筋再生プラン」策定
平成21年	「御堂筋空間利用検討会」開催（平成24年まで開催）
平成24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 「大阪都市魅力創造戦略」策定
平成25年	「御堂筋エリアのビジョン」策定 御堂筋側道閉鎖の社会実験の実施



▲御堂筋の道路空間再編に係るこれまでの主な検討経緯

実施体制

<検討体制>

・御堂筋空間利用検討会

国土交通省と大阪市が共同で検討会を設置し、御堂筋とその周辺地域の状況や課題を踏まえ、広く市民や道路利用者の合意形成を図りながら、今後の御堂筋の道路空間利用のあり方について検討を行っている。

・協働による魅力ある道路空間形成の推進

空間利用の適正化を図る上で、行政と地元が一体となって、新しい道路空間利用のあり方、自転車の使い方などについて、ローカルルールを策定することも検討している。

また、このようなローカルルールの策定や運営のほか、御堂筋の道路空間や沿道建築物等を活用した継続的なイベント等の開催、さらには沿道の建築物が中心となった御堂筋の空間デザインや演出など、御堂筋の魅力や賑わいを高めていく上で、沿道の住民や企業、地権者等による自主的な取り組みが重要となる。

現在、御堂筋では、様々なまちづくりNPOが存在するとともに、国・市・市民の三者協定による、数多くのボランティアサポートが展開されている。そこで、このような官民協働によるまちづくり活動を拡大し、空間利用の適正化や活性化に向けた意識の共有を図るとともに、積極的なエリアマネジメント活動の展開を検討している。

整備内容

- 多機能空間の創出**
 - 沿道地域の特性に応じ、憩いや交流、活力形成に資するさまざまな機能を官民が連携して歩道空間に導入、もしくは誘導する。
 - 土佐堀通～中央大通では、沿道の壁面後退空間との一体的な活用を図る。
 - 様々な使い方が可能な多機能空間となるよう、自転車駐輪場の設置は必要最小限に限定する。
- 歩行者交通空間の安全性・快適性向上**
 - イチヨウの根上りの補修や段差の解消、多言語に対応した案内板など、ユニバーサルデザインに配慮した快適な歩行環境を創出する。
 - 撤去活動を継続するなど、自転車を放置しにくい環境づくりに努める。
 - 自転車通行空間は、利用者の利便性を考え、双方向通行可能な空間を東西両側に設置する。
- 大阪の顔としての魅力ある空間形成**
 - 御堂筋を象徴するイチヨウ並木の4列配置を基本的に維持し、道路空間の再配分に伴うイチヨウの移設は、最小限とする。
 - 照明灯や舗装などの道路施設は、まちと一体的なものとなるよう、沿道景観との整合性を図る。
- 自動車交通影響の緩和**
 - 側道閉鎖による自動車交通への影響を緩和する方法として、右左折レーンを設置する等、交差点改良を実施する。
- 停車機能の確保**
 - 荷降ろしや人の乗降などに必要な停車機能を確保する。
 - 停車空間では、荷降ろしのトラックや観光バスなどが停車できるスペースの確保する。



※大阪市提供

参考

側道（緩速車線）の通行を規制し、自動車等の通行空間を6車線から4車線に削減する社会実験を行った。

◆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）



▲自動車交通に対する影響の緩和
※大阪市提供

※ 調査協力：大阪市 建設局 総務部 企画課

65 天王寺大和川線

事例のポイント

- ① 社会情勢の変化を踏まえ、**都市高速道路から一般道路へ都市計画変更**
- ② 広幅員の区間は公園として整備するなど、**沿道に応じた整備メニューを選択**
- ③ 沿道の公園や駅前広場と一体となった道路空間の創出



※大阪市提供

概要

天王寺大和川線は、大阪南部の主要ターミナルである天王寺から大和川を結ぶJR阪和線沿いの都市計画道路である。

当初、鉄道と一体となった二層式高架構造による「阪神高速 大阪泉北線」の整備を計画していたが、社会情勢の変化を鑑みて都市高速道路計画を見直し、鉄道のみ高架化するとともに、高速道路の予定地と旧線路敷を緑地と一体となった道路として計画したものである。

現在、地域のネットワーク強化や、周辺公園との一体化を目指して、地域住民などが主体となって検討を進めている。

事例の特徴

- ・道路の性格：プロムナード
- ・沿道特性：住宅系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：都市計画道路事業
- ・背景・目的：歩行者回遊性の向上
土地利用の転換・高度化
- ・手段：新設
- ・事業内容：道路整備
緑地整備
駅前広場整備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：利便性の向上
- ・波及効果：地域の防災性の向上
- ・受賞歴：（事業中）

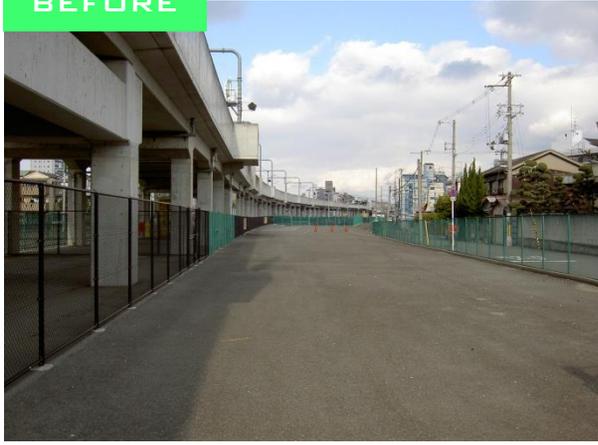
基本情報

- ・路線名：市道 天王寺大和川線
- ・区間：大阪市阿倍野区天王寺町南～
同市住吉区山之内元町
- ・延長：5.52km
- ・道路規格：第4種第3級（検討中）
- ・幅員：29.0m
- ・設計速度：30km/h（検討中）
- ・検討体制：天王寺大和川線整備計画検討会議
（委員長 日野泰雄 大阪市立大学大学院教授）
- ・事業段階：設計
- ・事業年度：2004年度～
- ・用途地域：第1種住居地域(ほか)
- ・地域地区：-
- ・景観計画：景観計画区域
- ・事業者：大阪市

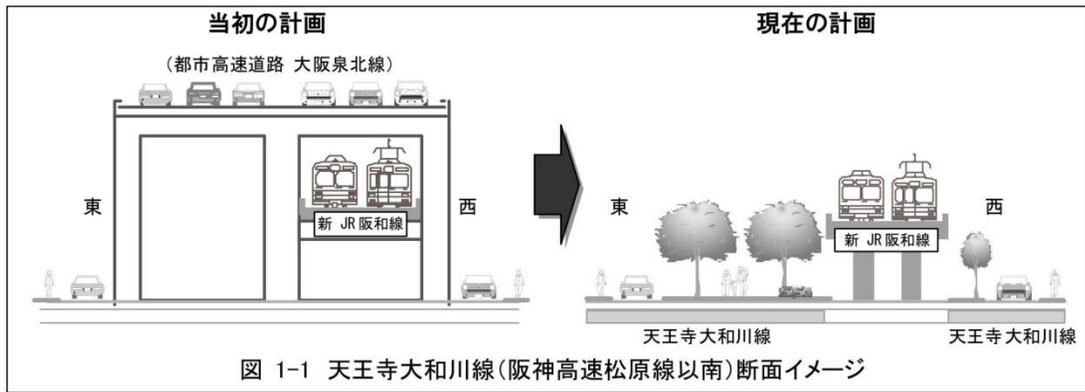


位置図（S=1/25,000）

BEFORE

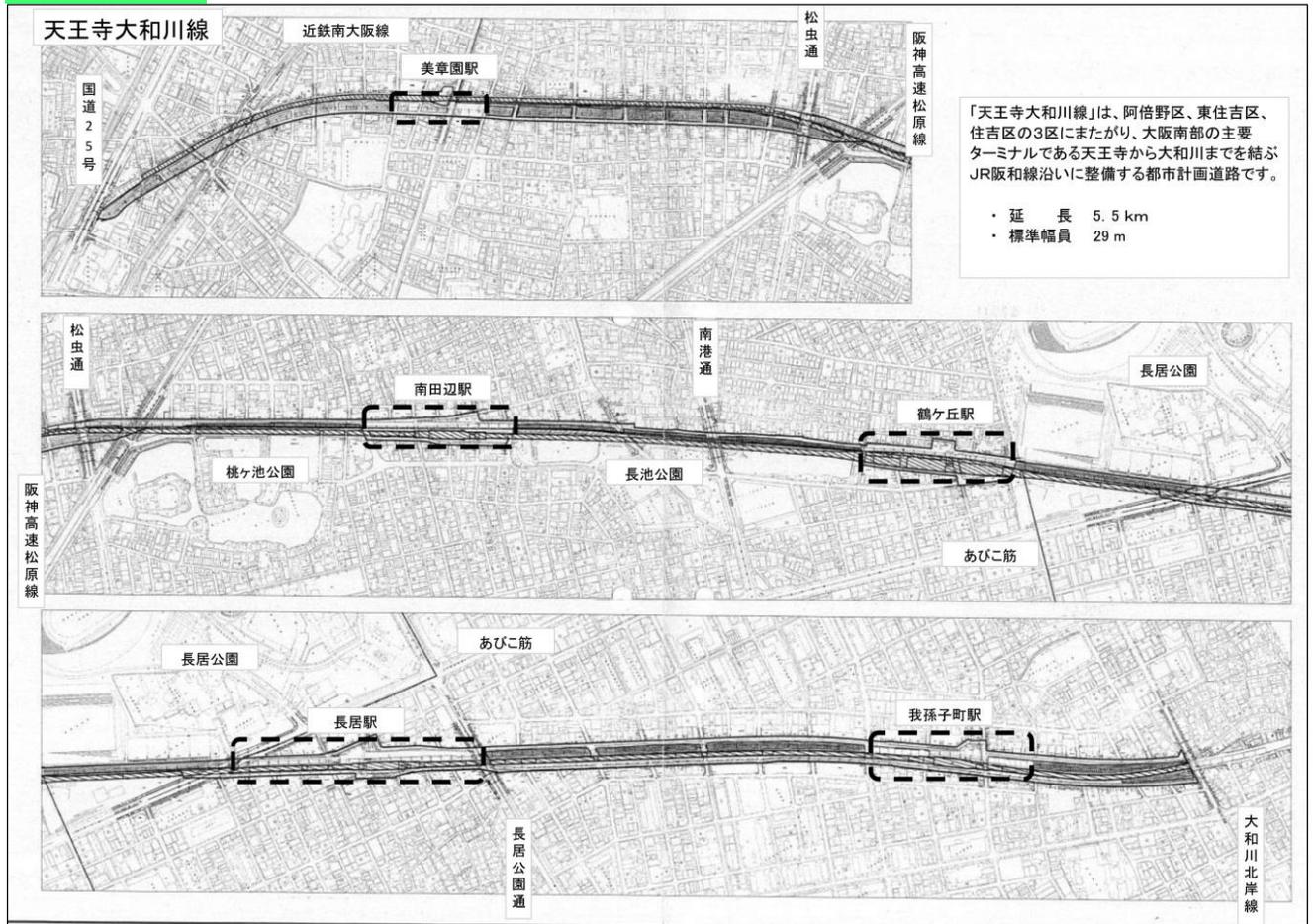


SECTION



PLAN

※大阪市提供



親水空間・公園緑地の一体的な整備による環境改善

天王寺大和川線

背景・目的

<背景>

天王寺大和川線は、大阪南部の主要ターミナルである天王寺から大和川を結ぶ、JR阪和線沿いの高速道路計画予定地に整備される、都市計画道路である。

当初、JR阪和線と一体となった二層式の都市高速道路の建設を予定していたが、環境悪化に対する不安から、周辺住民からは反対の声も多かった。また、阪神・淡路大震災で巨大高架構造物に対する不安が高まったこと等を受け、未着工の状態が続いていた。

踏切による渋滞や事故等の状況を放置できないと判断した大阪市は、鉄道と高速道路の構造を分離した上で、鉄道高架化工事を先行し、後から高速道路を整備することとした。その後、社会情勢を受け、高速道路の計画は廃止された。

<目的>

阪和線各駅のアクセス機能の強化、鉄道により分断されていた地域ネットワークの強化、延焼遮断帯機能等の防災空間としての機能向上、沿道の3公園（桃ヶ池公園、長池公園、長居公園）とのネットワーク構築による地域のアメニティ向上など、様々な機能が融合した新たなタイプのみどり豊かな道路空間の整備を目指している。

実施体制

<検討体制>

・みち・みどり会議

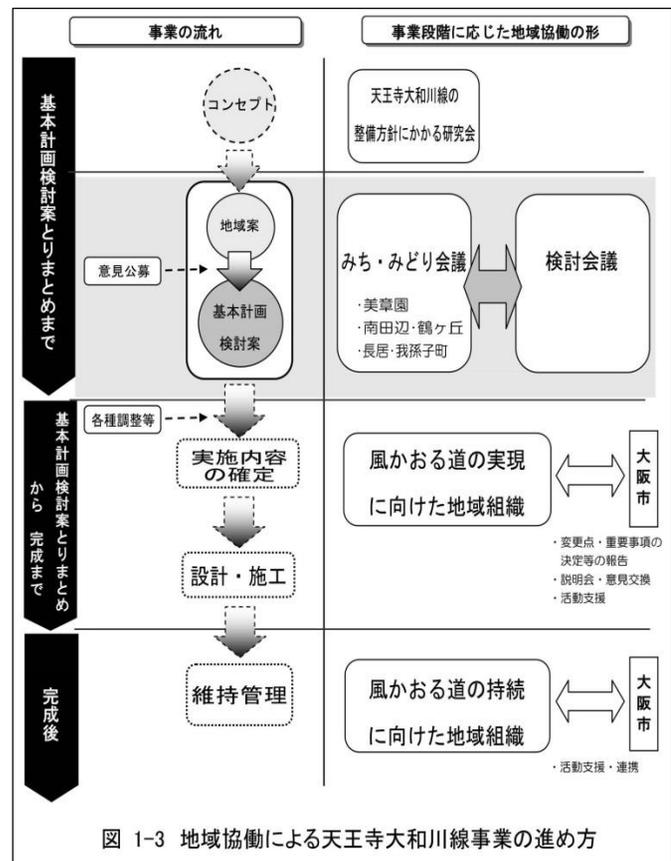
地域の様々な代表者、進行役、事務局（行政の関係部署）からなる「みち・みどり会議」を設立し、全体コンセプトと地域特性を踏まえた道路・緑地整備の考え方について、相互学習と意見交換を行いながら、地域ニーズを踏まえた案をとりまとめた。

事業延長が約5.5kmと長いことから、3つの地域に分け、地区毎に集中的な議論を行った。各地域は、行政区の単位で区切るのではなく、駅や接続道路、沿道の緑地空間等の条件によって設定している。

・天王寺大和川線整備計画検討会議

学識者からなる検討会議を設立し、「みち・みどり会議」から出された整備イメージや提案意見などについて、専門的な視点から確認を行うとともに、整備イメージのとりまとめにあたり問題提起や提案を行った。また、地域との意見交換・相互学習の場を設けながら、基本計画検討案の精度を高めていった。

年	経緯
昭和56年	都市高速道路 大阪泉北線 都市計画決定（2階：鉄道、3階：高速道路）
平成7年	阪神・淡路大震災 発生 大阪市議会にて「阪和線・泉北線の安全性の見直しと構造の再検討について」等の請願採択
平成10年	大阪泉北線と阪和線を分離構造とし、鉄道高架化の先行着手について基本合意
平成11年	阪和線高架化工事 着工
平成15年	「天王寺大和川線の整備方針にかかる研究会」整備方針のとりまとめ
平成16年	都市高速道路大阪泉北線 都市計画廃止 天王寺大和川線 都市計画決定 事業認可
平成21年	「天王寺大和川線整備計画検討会議」開催（平成23年までに全6回開催） 「みち・みどり会議」開催（平成23年までに地域毎に最大20回開催）
平成29年	着工（予定）



※大阪市提供

整備内容

・車道整備

- ・車線数：北向き、南向きそれぞれ1車線ずつ確保することを基本とする。
- ・幅員：一方通行の場合は4.0m、対面通行の場合は7.0mを基本とする。
- ・交差する主な幹線道路には中央分離帯を設置し、通り抜けを抑制する。

・歩道整備

- ・幅員：ゆったりとした歩行スペースとして、有効幅員3.0mを確保する。
- ・植樹帯などにより、みどり豊かな幅の広い歩道とする。
- ・環境に優しい舗装材（保水性舗装など）を計画するとともに、バリアフリー、景観への配慮、無電柱化などについても積極的に取り組み、快適で人にやさしい歩行空間を目指す。

・緑地整備

- ・道路中央に一定の広さを確保できる箇所は、これを緑地として整備する。
- ・桃ヶ池公園や長池公園、長居公園などの既存の公園とつなげることで、新たな“みどりのネットワーク”を形成するとともに、アメニティ豊かな市民に親しまれる空間として整備する。

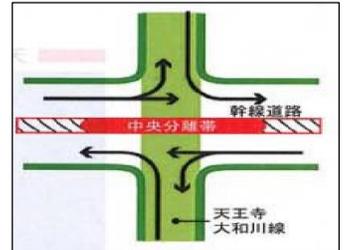
・駅周辺整備

- ・オープンスペースを広く確保し、新しい街の玄関口にふさわしい、みどり豊かで、安全かつ快適な歩行者空間を実現する。

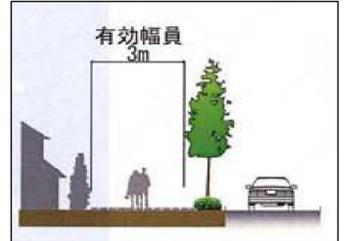
・周辺状況に応じたゾーン分け

駅や接続道路・沿道の緑地空間等の条件により「美草園地域」、「南田辺・鶴ヶ丘地域」、「長居・我孫子町地域」の3地域に分け、「風かおる“みち”」を共通概念とした統一的なイメージを定めるとともに、各地域が大切にしたい視点に基づいて、将来のみちのイメージをとりまとめた。

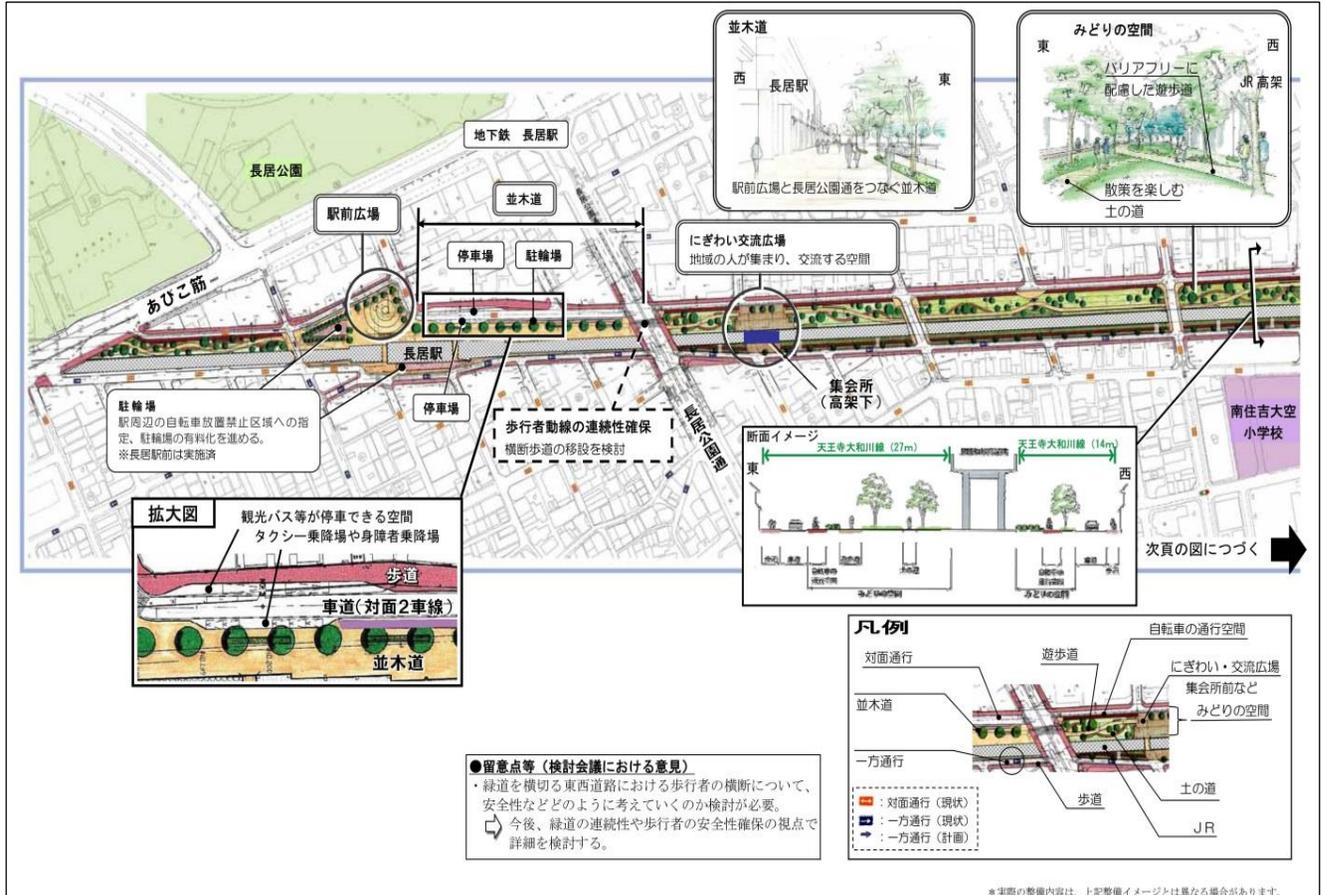
【長居・我孫子町地域の整備イメージ】



▲車道整備の考え方



▲歩道の考え方 ※大阪市提供



※大阪市提供

※ 調査協力：大阪市 建設局 道路部 街路課

66 楠公通り

事例のポイント

- ① バス路線を周辺道路へ振り替え、一方通行化と車線の削減による歩道拡幅を実現
- ② 交差道路でも、一方通行化に伴う右折レーンの廃止に伴う歩道拡幅を実施
- ③ 周辺道路の信号現示を変更し、一方通行化が周辺の交通量へ与える影響を最小化



概要

楠公通りは、富田林駅と府営清水住宅を結ぶ主要な生活道路でありながら、歩道が設置されていない中を路線バスや大型車が通行することから、歩行者の安全確保が課題となっていた。また、本路線と交差する国道170号では、本路線に右折進入する車両によって、慢性的な渋滞が発生していた。

このため、バス路線を並行する府道へ振り替え、片側1車線の対面通行から1車線の一方通行へ変更することで、両側に歩道を設置するとともに、併せて国道の歩道拡幅を行ったものである。

事例の特徴

- ・道路の性格：商店街（地域型・近隣型）
- ・沿道特性：商業系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：都市再生整備計画事業
- ・背景・目的：歩行環境の改善
- ・手段：空間再配分
- ・事業内容：幅員再構成
舗装の高質化
その他施設整備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：周辺の混雑解消
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：-

基本情報

- ・路線名：市道 本町11号線
- ・区間：富田林市本町～同市若松町
- ・延長：0.20km
- ・道路規格：第4種第4級
- ・幅員：8.0m
- ・設計速度：40km/h
- ・検討体制：-
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2009～2013年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：-
- ・景観計画：景観計画区域（市内全域）
- ・事業者：富田林市



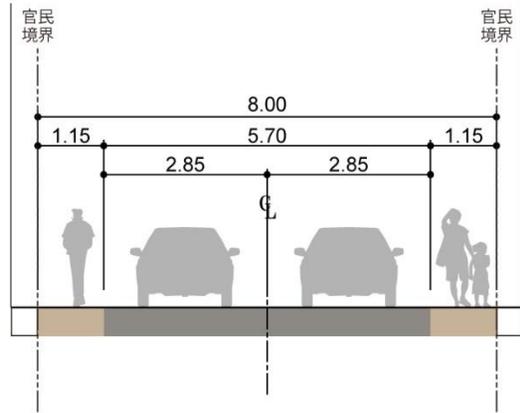
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

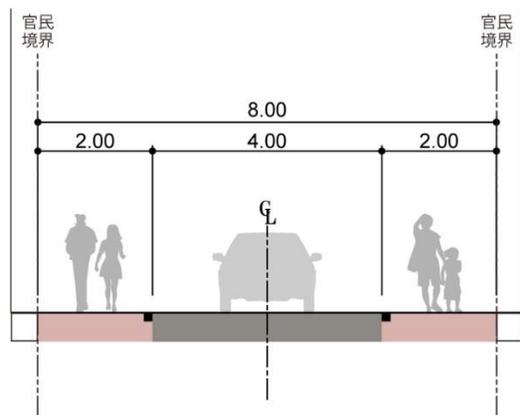


※富田林市提供

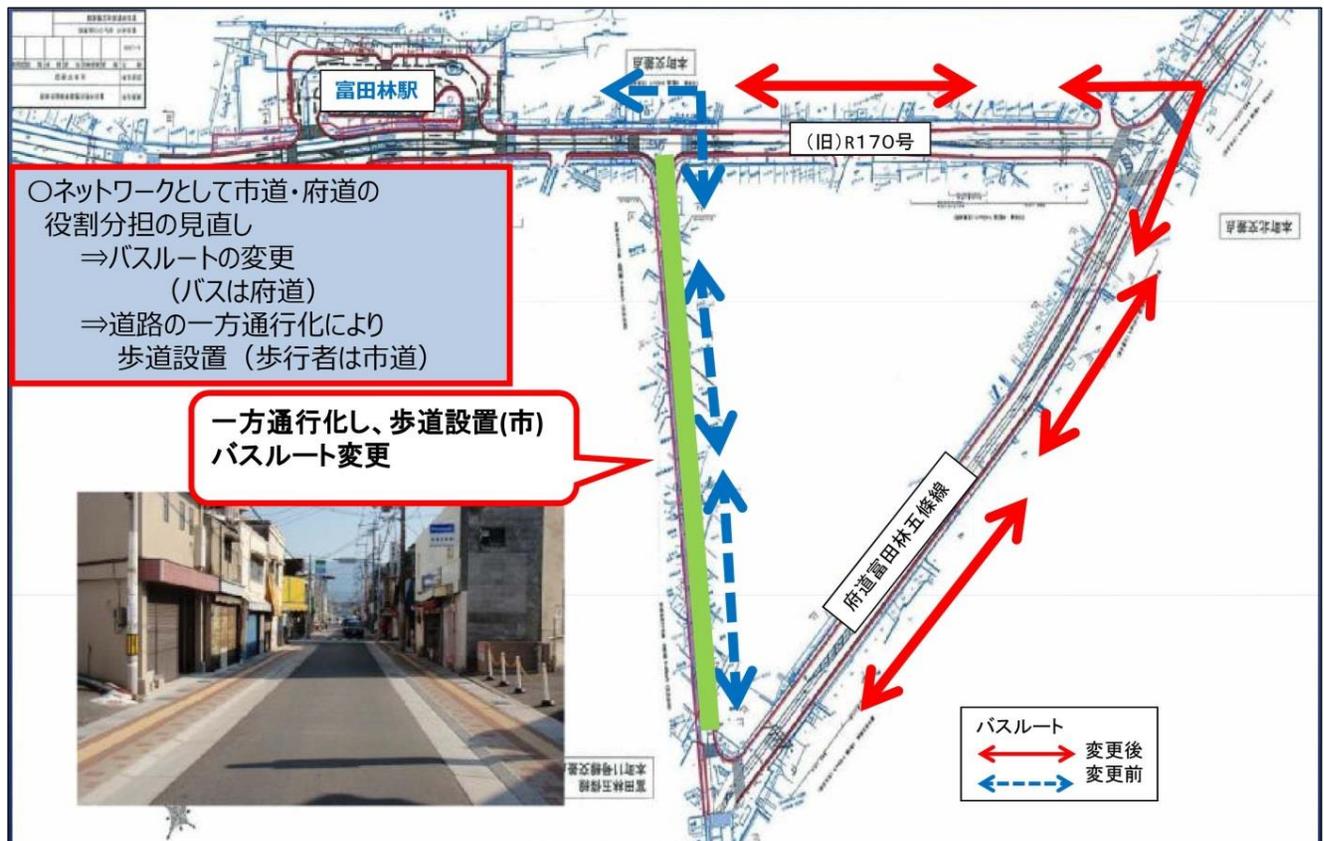
SECTION



AFTER



PLAN



※富田林市提供

楠公通り

背景・目的

<背景>

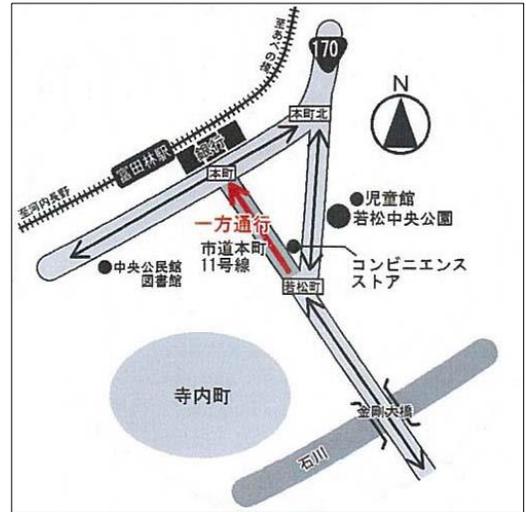
楠公通りは、富田林駅と府営清水住宅を結ぶ地区の主要な生活道路でありながら、歩道が設置されていない中を路線バスや大型車が通行することから、歩行者の安全確保が課題となっていた。また、駅前で本路線と交差する国道170号では、本路線に右折進入する車両によって、慢性的な渋滞が発生していた。

そこで、「富田林市交通等バリアフリー基本構想」において、重点整備地区の生活関連経路へ指定するとともに、寺内町を核とした地域の活性化・環境改善を目的とする「都市再生整備計画」において、本路線における歩道の整備を計画した。

<目的>

国道170号の歩道整備・無電柱化、富田林駅南広場整備と併せ、本路線の一方通行化・歩道整備を行うことで、歩行者が安全、快適に歩行できる道路空間を創出するとともに、中心市街地の活性化を図った。

年	経緯
平成19年	「富田林市交通等バリアフリー基本構想」において、生活関連経路に指定
平成22年	「都市再生整備計画（富田林駅南地区：2期）」に認定
平成23年	一方通行規制の実施 歩道整備工事 着工
平成24年	供用開始



※富田林市提供

実施体制

<検討体制>

富田林市が事業主体となり、一方通行化について大阪府、大阪府警察本部、富田林警察署、地元町会、地元商店会との個別協議を行うとともに、市内部でデザインの検討を行った。

<事業実施上のポイント>

歩道の幅員や高さ、歩車分離の方式、一方通行の方向について、アンケート調査による地元商店会の意向把握に努めるとともに、地元向けの説明会、個別説明を実施した。一方通行化については、一方通行化に伴い交通量の増加が懸念される周辺地区についても説明会を実施し、大阪府警の協力の下、信号現示の変更による渋滞抑制に努めることで、地元の理解を得た。

整備内容

<一方通行化・歩道整備>

片側1車線の対面通行から北向き（富田林駅向き）1車線の一方通行へ変更することで、両側に歩道を確保した。また、これに伴い国道170号の右折レーンを廃止し、右折車両による国道の渋滞を解消するとともに、不要となった右折レーンの用地を利用して、国道の歩道整備が実現した。なお、一方通行化に伴い、整備区間のバス路線を並行する府道へと付け替えている。



▲交通規制が変更された入口交差点



▲出口交差点の様子



▲歩道が整備された旧国道170号

関連事業

・重要伝統的建造物群保存地区における環境整備

16世紀に誕生した宗教自治都市に起源を持つ寺内町では、地元住民と専門家が歴史的町並み保存に取り組んでおり、平成9年には、府下唯一の重要伝統的建造物群保存地区に選定された。

平成17年度からは都市再生整備計画を活用した環境整備を進めており、第1期計画では富田林駅からのアクセス道路の美化・照明灯設置、第2期計画では富田林西駅及び西川からのアクセス道路の整備等、周辺地域との結びつきの強化を通じた地区の活性化に取り組んでいる。

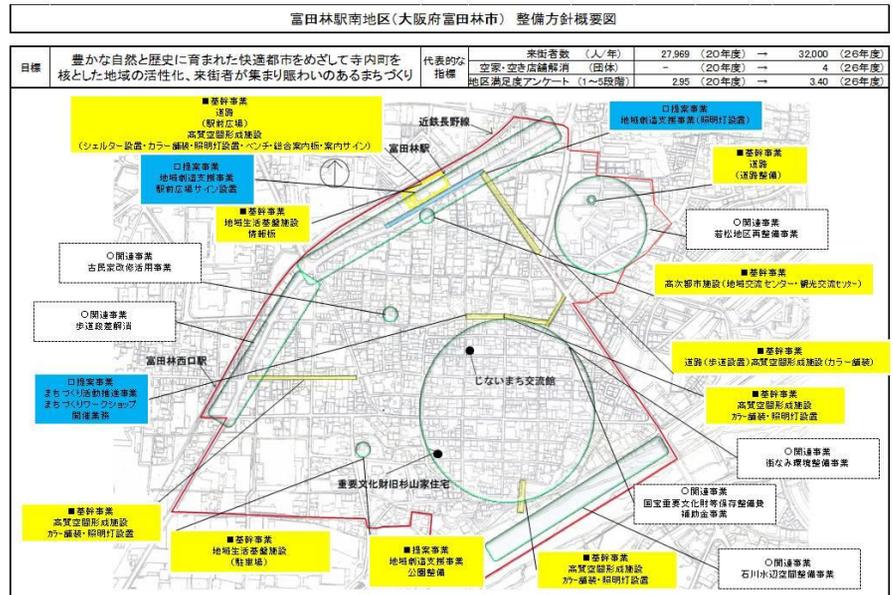
また、これらの基盤整備と併せ、街なみ環境整備事業や国宝重要文化財等保存整備費補助金を活用した建造物の修理・修景補助に取り組んでいる。

・じないまち交流館

地区の新たな拠点として、観光案内所や展示スペースを備えた複合施設を整備した。

・駅前広場整備

駅南口では歩道がなく、歩行者とバス・車が交錯していたことから、市の玄関口として、安全で便利な広場空間を整備した。



▲寺内町の整備（舗装、サイン、照明ほか）



▲駅前広場整備

事業効果（事業期間中のため、計画値のみ）

都市再生整備計画（富田林駅南地区：2期）の全体（道路事業3路線、地域生活基盤施設2事業、高質空間形成事業1事業、高次都市施設1事業）に対しての効果

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
寺内町の来街者数	人/年	27,969 (H20)	32,000 (H26)	—	—
空家・空き店舗解消 (有効利用件数)	件	0 (H20)	4	—	—
富田林駅南地区 まちづくり満足度	1~5段階	2.95 (H21)	3.40	—	—

※ 調査協力：富田林市 まちづくり政策部 道路交通課

67

南海中央線（加茂地区）

事例のポイント

- ① 交通需要に応じて**暫定的に少ない車線数で整備**し、余剰を自転車道・歩道へ還元
- ② ベンチやせせらぎ等の設置により**まち歩きを誘発するウォーキングロードを整備**
- ③ **健康増進と社会医療費の抑制**を目指し、道路空間で定期的なウォーキングを開催



概要

大阪湾沿岸部における市街地の発展に伴い集中発生した自動車交通を処理するため、堺市、高石市、泉大津市、忠岡町、岸和田市の5市町を結ぶ都市計画道路南海中央線が計画された。

このうち、加茂地区の区間については、近年の社会情勢を鑑み、災害時における緊急避難経路、及び市民の健康増進に資するウォーキングロードとして整備を行うこととなった。周辺道路の交通容量を踏まえ暫定2車線で整備し、快適な歩行空間と自転車道を設け、市民の医療費削減に資するみちづくりを図った。

事例の特徴

- ・道路の性格：一般市街地の幹線道路
- ・沿道特性：住宅系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：都市計画道路事業
- ・背景・目的：広域ネットワークの構築
健康・福祉の増進
- ・手段：新設
- ・事業内容：道路整備
自転車走行空間整備
その他施設設備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：利便性の向上
- ・波及効果：地域の回遊性の向上
- ・受賞歴：（事業中）

基本情報

- ・路線名：市道 南海中央線
- ・区間：高石市加茂地内
- ・延長：0.53km
- ・道路規格：第4種第2級
- ・幅員：25.0m
- ・設計速度：40km/h
- ・検討体制：-
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2000～2016年度（暫定供用）
- ・用途地域：第2種住居地域
- ・地域地区：-
- ・景観計画：区域外
- ・事業者：高石市



位置図（S=1/25,000）

BEFORE

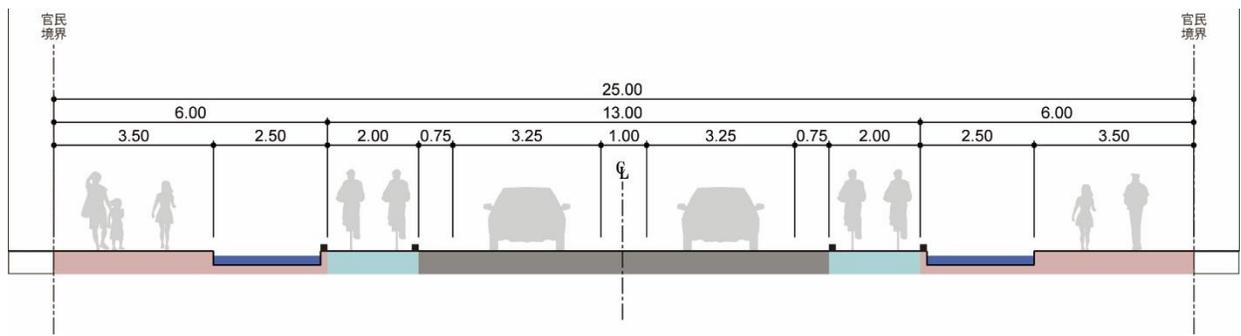


AFTER

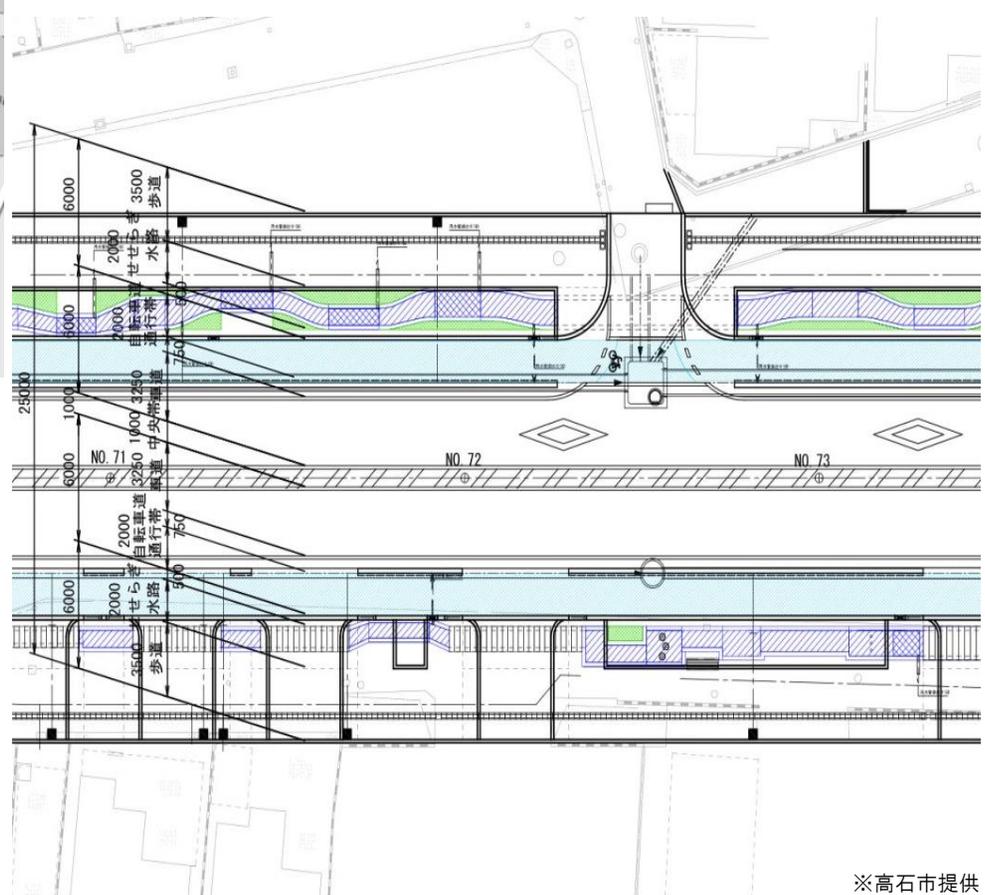


※高石市提供

SECTION



PLAN



※高石市提供

南海中央線（加茂地区）

背景・目的

<背景>

南海本線高石駅の東側では、狭隘な道路が多く、交通安全や災害時における避難経路の確保が課題となっていた。

大阪湾沿岸部における市街地の発展とともに集中発生した自動車交通を円滑に処理するため、堺市、高石市、泉大津市、忠岡町、岸和田市の5市町を結ぶ主要幹線道路として、都市計画道路「南海中央線」の整備が計画された。

その後、近年の社会情勢を鑑み、平成24年に市の防災計画において、地震・津波等の災害時における緊急避難経路として位置づけられるとともに、「スマートウェルネスシティたかいし」基本計画において、市民の健康増進に資するウォーキングロードへ位置づけた。

<目的>

都市計画決定時の目的である交通渋滞の緩和に加え、緊急時における避難路・輸送路の確保を通じた安心安全な地域づくり、及び楽しく快適に歩行できる道路環境の創出を通じた市民の健康づくりを図った。

実施体制

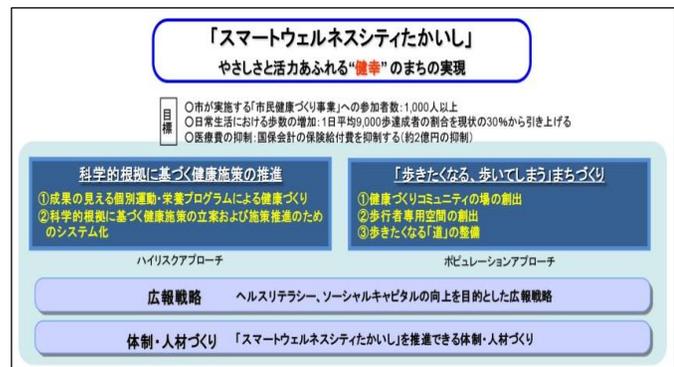
<事業実施上のポイント>

高石市では、少子高齢化に伴う地域の活力低下や、医療費、介護給付費などの社会保障費の増大が問題となっていたことから、市総合計画において、まちの中で生活することが自ずと健康と幸福につながる“健幸”のまちづくりを基本理念に掲げている。

国のスマートウェルネス総合特区に指定されたことを受け、「スマートウェルネスたかいし」基本計画を策定し、「住んでいるだけで歩きたくなる、歩いてしまうまちづくり」を通じた市民全体の身体活動量の底上げを目指し、ウォーキングロードの整備に取り組んでいる。

南海中央線の計画・設計にあたり、本路線がウォーキングロードを構成する“健幸”のまちのシンボルロードとして位置づけられたことを受け、当初計画していた4車線から2車線の幅員構成へと変更し、幅広の歩道と自転車道を設けるとともに、水景施設やベンチなど、自然と歩きたくなる仕掛けを設けることとなった。

年	経緯
昭和32年	南海中央線 都市計画決定
昭和53年	「高石市総合計画」基本構想
昭和55年	「高石市総合計画」基本計画
平成12年	南海中央線（加茂地区）事業認可
平成14年	「高石市都市計画マスタープラン」
平成24年	着工 「スマートウェルネスシティたかいし基本計画」にて、歩行者に配慮した街づくりを位置づけ
平成25年	暫定供用開始



▲スマートウェルネスたかいし



▲ウォーキングロード（案）

※高石市提供

整備内容

・歩道・自転車道

並行する幹線道路（国道26号）が完成し、周辺道路の交通容量が確保されたことを踏まえ、4車線で都市計画決定されていたところ、暫定2車線で整備し、広幅員の歩道および自転車道を両側に整備した。

また、災害時における緊急交通路としての機能を確保するため、無電柱化を実施した。

・「歩く」ことを促進する施設群

「『歩きたくなる、歩いてしまう』まちづくり」を支えるウォーキングロードに位置付けられたことから、歩行者の快適さに配慮し、水景施設、ベンチなどを設置した。



▲歩道・自転車道

※高石市提供



▲水景施設「せせらぎ水路」



▲ベンチ

関連事業

・ふるさとの川整備事業

溢水リスクの高い芦田川を二層河川として改修する大阪府事業と併せ、南海中央線とともにウォーキングロードを構成する川沿いの遊歩道を整備している。



▲ふるさとの川整備事業（イメージ図）

※高石市提供

※ 調査協力：高石市 土木部 街路河川課

※ 参考文献：日経コンストラクション（2015.3.23）

68

旧居留地 明石町筋

事例のポイント

- ① 車道幅員の削減により、ゆとりある歩行者空間を確保
- ② 地域のニーズに応じた荷捌き駐車場の適切な配置
- ③ ガイドラインと地区計画を策定し、**ファサードや広告物のコントロール**を実施



概要

神戸旧居留地地区は、西日本を代表する中枢管理業務機能の集積地であるとともに、兵庫開港を受けて設けられた外国人居留地の歴史的環境と調和した重厚な街並みを形成する神戸の代表的な観光地である。

しかしながら、歩道幅員が狭く歩行者の通行が阻害されていたことに加え、路上駐車により景観が損なわれていることが課題となっていた。

このため、車線の削減やパーキングメーターの廃止により歩道を拡幅し、歩行者の安全性や回遊性の向上を図ることで、地域のさらなる賑わい創出を図ったものである。

基本情報

- ・路線名 : 市道 メリケン波止場山本線
- ・区間 : 神戸市中央区明石町～同市中央区海岸通
- ・延長 : 0.4km
- ・道路規格 : -
- ・幅員 : 17.0m
- ・設計速度 : -
- ・検討体制 : -
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 2008～2011年度
- ・用途地域 : 商業地域
- ・地域地区 : 地区計画「旧居留地地区」
- ・景観計画 : 景観形成地域
- ・事業者 : 神戸市

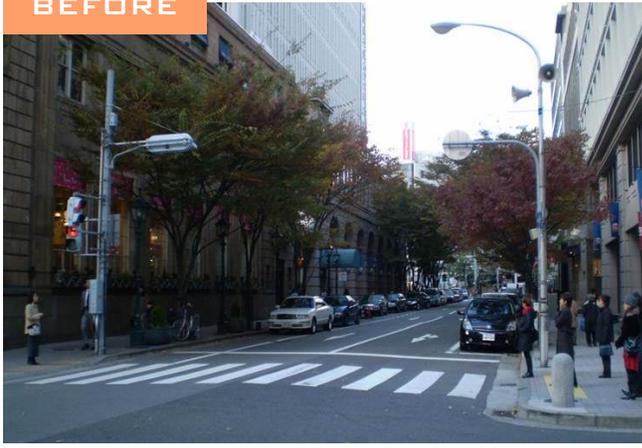
事例の特徴

- ・道路の性格 : 商店街（大都市広域型）
- ・沿道特性 : 商業・業務系
- ・事業主体 : 市区町村
- ・事業手法 : 都市再生整備計画事業
- ・背景・目的 : 歩行環境の改善
- ・手段 : 空間再配分
- ・事業内容 : 幅員再構成
歩行空間整備
舗装の高質化
- ・沿道建築 : 地区計画による行為制限
- ・事業効果 : 歩行者の安全確保
- ・波及効果 : 来訪者の増加
- ・受賞歴 : -

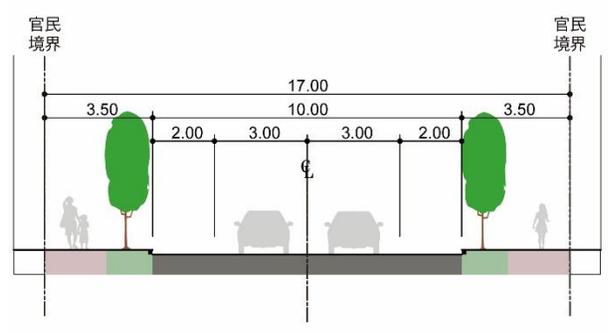


位置図（S=1/25,000）

BEFORE

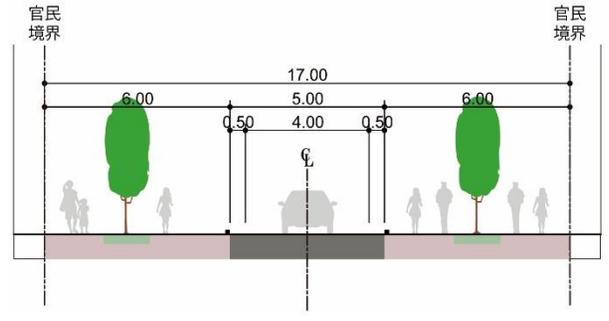


SECTION

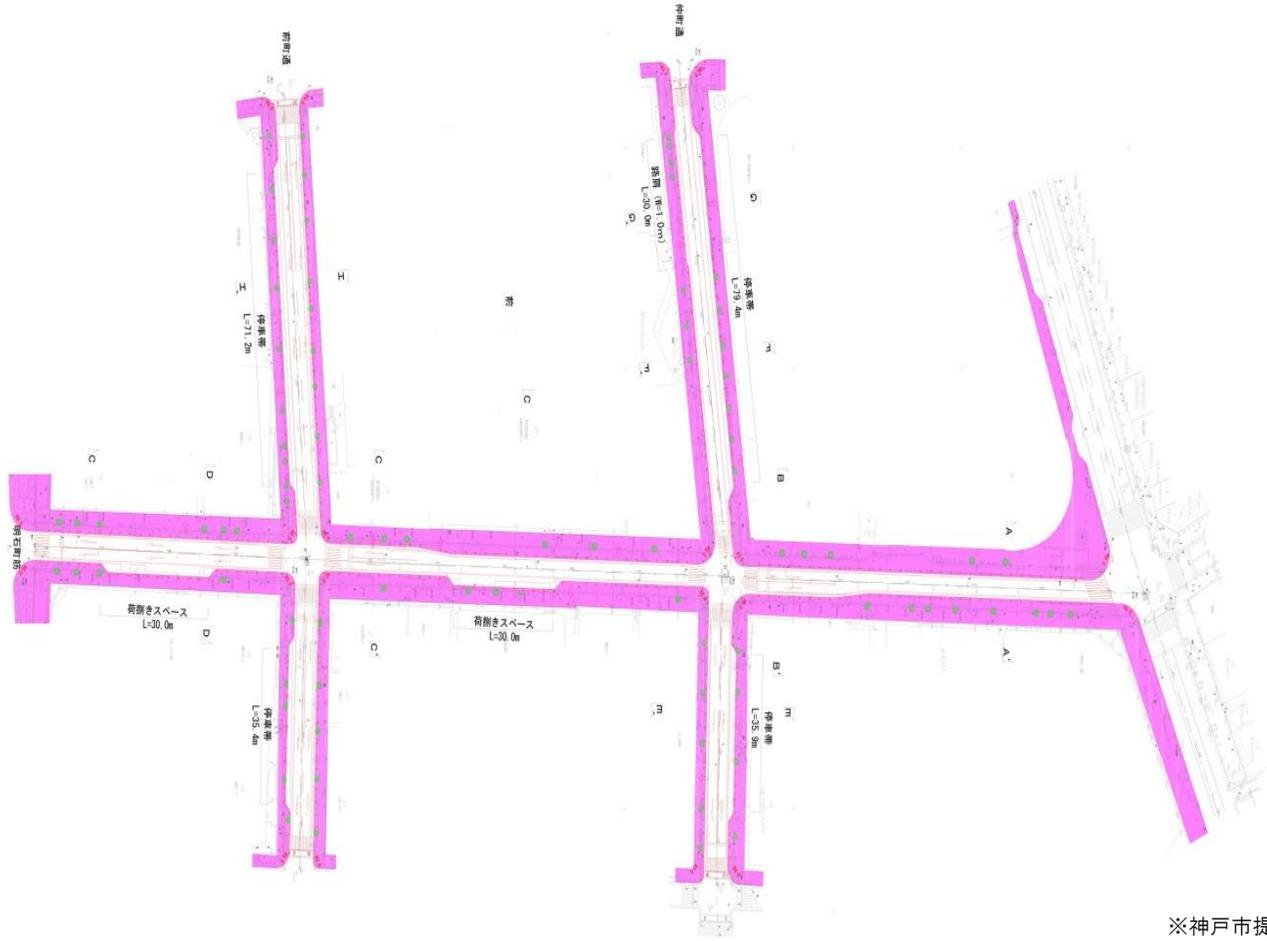


※神戸市提供

AFTER



PLAN



※神戸市提供

歩行者優先道路によるまちの活性化・イメージ向上

旧居留地 明石町筋

背景・目的

<背景>

旧居留地を南北に貫き、元町・三宮地区とウォータースタットをつなぐ明石町筋は、沿道に百貨店や神戸を代表する歴史的建築物が並び風格ある通りである。しかしながら、歩道幅員が狭く、歩行者の通行を阻害していたほか、駐車車両による景観阻害が課題となっていた。

<目的>

人に優しく歩いて楽しいみちづくりによって、歩行者の安全性や回遊性を向上し、地域の更なる賑わい創出を図るとともに、旧居留地の雰囲気や景観に配慮した道路空間の創出を目指した。

また、旧居留地をモデルとして、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、都心におけるヒートアイランド現象の緩和と歩行者のための快適な環境づくりを目指した。

実施体制

<検討体制>

神戸市（建設局、都市計画総局）と地元まちづくり組織「旧居留地連絡協議会」の連携の下、地域が一体となって協議を重ねた。

【旧居留地 地区計画／景観形成基準】

地区内の企業などで構成する「旧居留地連絡協議会」は、戦後より主体的な地域活動を展開し、神戸市の景観形成市民団体に認定されており、“にぎわい”・“伝統”・“風格”・“もてなし”をキーワードに独自の「都市づくりガイドライン」を定め、ファサード形成や広告物規制などの街並み誘導に取り組んでいる。神戸市でも、平成7年に「旧居留地地区 地区計画」を定めるとともに、景観計画に基づく「旧居留地都市景観形成地域」として独自の景観形成基準を定め、建築物の行為制限に取り組んでいる。

地区計画



位置	神戸市中央区西町、明石町、播磨町、渡辺町、京町、江戸町、伊藤町、美町、前町、港神通
区域	計画図（左ページ）のとおり
面積	約22.1ha
土地利用の方針	<ul style="list-style-type: none"> 中核商業業務機能の成長と商業・文化機能の充実による土地の高度利用 都心にふさわしい都市空間の形成と都市機能の強化
地区施設の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> 歩道と一体となったオープンスペースや街角広場の設置 安全で快適な都市空間の創出
建築物等の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> 歴史的伝統を有した中核商業業務地にふさわしい都市環境の形成 歴史的建築物の保全・活用 趣向性を高めることによる連続感ある街並みの形成 耐震性を強化した建築物等の建設 お年寄りや障害者などの利用にも配慮した建築物等の整備
地区施設	街角広場 12ヶ所 0.24ha
用途の制限	住宅は1階および2階部分に限り、風通し確保に配慮はしない。
容積率の最高限度	敷地面積 800㎡未満の場合：指定容積率＝100% 敷地面積 800㎡以上の場合 公開空地容積率が5%未満の場合：指定容積率＝100% 公開空地容積率が5～10%未満の場合：指定容積率＝50% 公開空地容積率が10%以上の場合：指定容積率
容積率の最低限度	200%
敷地面積の最低限度	900㎡
建物の位置の制限 高さの最高限度	
高さの最低限度	20m
形態・意匠の制限	外装材・窓ガラスは、落下防止の措置を講じる。 景観形成に資する建築物とする。 シースルーシャッターとする。 日除けネットは、高さ2.5m未満の部分には設置せず、支柱も設けない。 屋上広告物および突出し広告物は設置しない。
工作物の設置の制限	壁面設置制限を受ける部分に、門、へい、かき、さく、地上広告物、その他の工作物を設置してはならない。

景観形成基準

項目	景観形成基準
建築形態	500㎡以上。 (仮設建築物、駐車管理の建築物その他これらに類する建築物を除く。以下同じ) ただし、すでに敷地面積が狭小で、これよりがたい場合を除く。この場合において建築物の敷地面積に対する割合は10分の8以上とする。
有効空地	1. 建築物の敷地面積に地域の都市景観の形成に有効な上部開放された空地（以下「有効空地」という）を次の基準で確保すること。 ①敷地面積が100㎡以上の場合は10%以上。 ②敷地面積が100㎡未満の場合は5%以上。 2. ①の基準は有効空地を角地に確保するなど地域の都市景観の形成に配慮されている場合は緩和することができる。 ③の上部が開放されていない空地であっても地域の都市景観の形成に配慮されている場合は有効空地とみなす。 3. 街角広場（旧居留地地区計画に規定される地区施設）及び有効空地は地域の景観に配慮した景観を創出するとともに歩道に面する部分については、歩道と調和のとれたものとする。
道路からの外壁の後退	街並みの連続性を図るため、中核階（旧居留地地区計画に規定される計画図表示の道路境界線①に面する敷地については3m以下の部分、道路境界線②のみに面する敷地については20m以下の部分）においては、おおむね1mで設置を定めること。ただし、主要な出入口等については、歩行者の通行の支障とならないよう、ゆとりあるものとする。
工意	地域の景観に配慮されたものとする。
建築物の用途	地域の景観とにぎわいに配慮されたものとする。 (可能な限り、建築物1階、地階部分での商業施設の配置や、文化的機能の導入に努めること)
建築設備などの位置及び形態	見えにくい位置に設ける。建築物の中に取り込む、覆いをするなど周囲の景観への配慮をすること。
駐車場の出入口の位置	景観形成を阻害し、歩行者や車の出入口は設けないようにすること。 ただし、景観形成を阻害しにくい敷地又は、交通上若しくは建築物の用途上やむを得ない場合を除く。
編	道路に面して横は設けないこと。
照明	地域の景観に配慮されたものとする。 ショーウィンドー・公開空地などの照明については、にぎわいと風格のある良好な夜間景観の形成に努めること。
広告物	地域の景観に配慮し、必要最小限のものとする。 道路境界線から1m以内の部分に地上広告物、地上広告板及びそれに類する工作物を設置しないこと。
木竹植栽	空地には良好な環境を形成するための植栽等を行うこと。
景観形成道路	京町筋、明石町筋、神町通、前町通、海岸通（国道2号）

※神戸市提供

整備内容

・歩道拡幅

京町筋の地下駐車場整備と併せてパーキングメーターを廃止するとともに、車線削減により自動車交通の抑制を図ったことで、歩道拡幅が実現した。また、歩行者の安全確保や回遊性の向上を図り、歩車道の段差解消、荷捌きスペースの確保を行った。



▲歩道舗装、アッパーライト



▲歩道照明、ポラード、プランター



▲歩道照明



▲荷捌き駐車スペース



▲サイン



▲壁付けサイン

・遮熱性舗装

低炭素社会の実現に向けた「エコまちづくり」のモデル地区として、歩道部に透水性舗装、車道部に遮熱性舗装を採用した。遮熱性舗装は市内初の本格導入となることから、整備に先立ち市役所の敷地内で試験施工を行い、その効果を確認した。

関連事業

・街並み誘導

旧居留地連絡協議会が定める「都市づくりガイドライン」に基づきながら、ファサード形成や広告物規制などの街並み誘導に取り組んでいる。

事業効果

供用開始後（平成23年10月）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、「非常によくなった」27%、「良くなった」49%と全体の約8割が好評価であった。なお、整備前と比べて良くなった要因として、「歩道が広がった」、「明るい雰囲気になった」、「平坦で歩きやすくなった」、「街並みが一層美しく感じられるようになった」点が評価されている。

都市再生整備計画（神戸中央地区）の全体（市道補修および改良3路線、地域生活基盤施設、高質空間形成施設）に対する効果

指標	単位	従前値7	目標値	数値	目標達成度
三宮駅乗車人員	万人／年	11,232 (H14)	12,200	11,500	△
観光入込客数	万人／年	1,081 (H15)	1,200	1,280	○

※ 調査協力：神戸市 建設局 道路部 工務課、旧居留地連絡協議会

69

北野町山本通

事例のポイント

- ① 車道幅員の削減により、ゆとりある歩行者空間を確保
- ② 重要伝統的建造物群保存地区の**景観に配慮した附属物のデザイン**
- ③ **地上機器の配置を用いたクラック**による車両の速度抑制



概要

北野・山本地区は、神戸市中央区の山麓部に位置し、「異人館」と呼ばれる明治期以降に建設された洋風住宅が和風住宅に混ざって点在する地区で、異国情緒豊かな住宅地として、また洗練されたファッションタウンとして、神戸を代表する地区となっている。

神戸市都市景観条例において、景観形成道路に指定されている北野町山本通（異人館通り）では、電柱により良好な景観と歩行者の通行が阻害されていたことなどから、無電柱化を伴う歩道の再整備を行ったものである。

事例の特徴

- ・道路の性格：歴史地区・観光地の一般街路
- ・沿道特性：観光系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：電線共同溝整備事業
- ・背景・目的：歩行環境の改善
景観形成・町並み保存
- ・手段：空間再配分
- ・事業内容：幅員再構成
歩行空間整備
舗装の高質化
- ・沿道建築：景観計画による行為制限
- ・事業効果：歩行者の安全確保
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：-

基本情報

- ・路線名：市道 生田北22号線,山本山手東線
- ・区間：神戸市中央区山本通地内
- ・延長：0.6km
- ・道路規格：第4種第4級
- ・幅員：8.2m
- ・設計速度：40km/h（ゾーン30規制実施）
- ・検討体制：北野・山本ユニバーサルプロジェクト検討会議
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2008～2011年度
- ・用途地域：第2種中高層住居専用地域
- ・地域地区：重要伝統的建造物群保存地区
- ・景観計画：景観形成地域
- ・事業者：神戸市



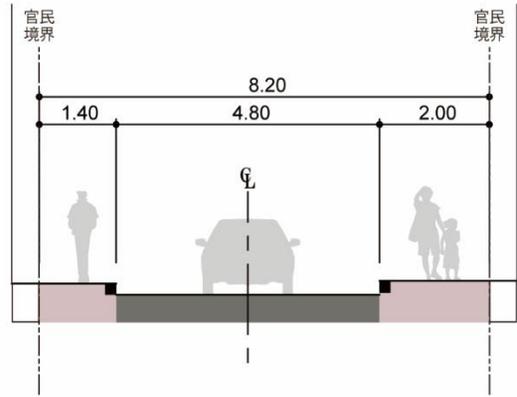
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

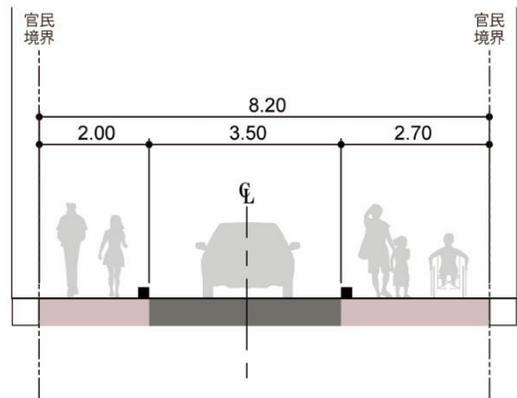


※神戸市提供

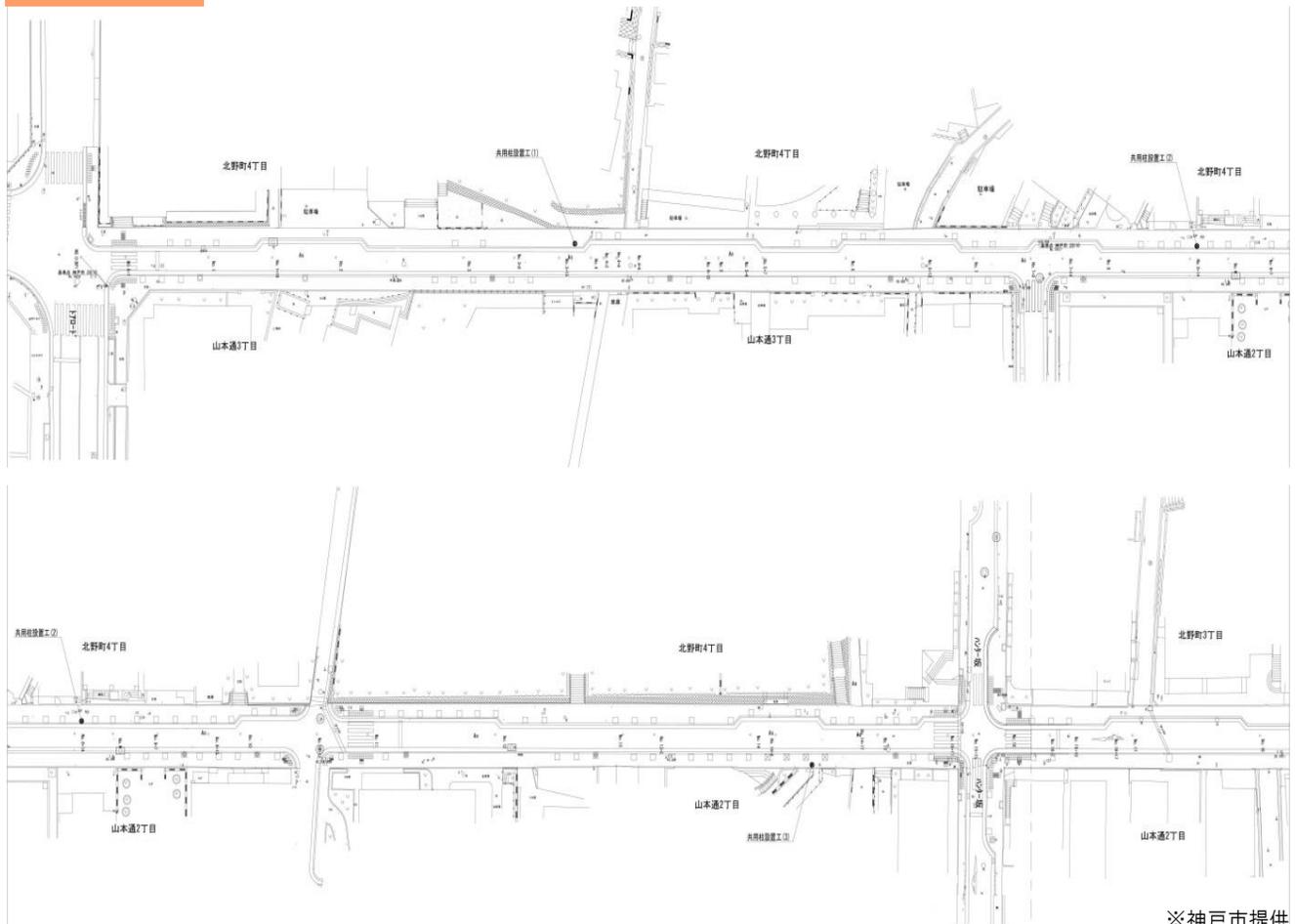
SECTION



AFTER



PLAN



※神戸市提供

北野町山本通

背景・目的

<背景>

神戸市ではデザイン都市構想を進めており、異人館街が数多く並ぶ北野地区では、無電柱化に順次取り組んでいた。

<目的>

無電柱化により、街並みをきれいにするとともに、歩行環境を改善し、観光客や買い物客の増加を図った。

実施体制

<検討体制>

・北野・山本ユニバーサルプロジェクト検討会議
地域住民からなる「北野・山本地区をまもり、そだてる会」との協働により、「山本通りの再整備について」の提言書を取りまとめた。

【北野町山本通 都市景観形成地域】

北野町山本通地区は、伝統的建造物群保存地区に指定されているほか、神戸市より景観形成市民団体に認定された「北野・山本地区をまもり、そだてる会」が活動を行っており、「北野・山本ユニバーサルデザイン」を定め、ファサード形成や広告物規制などの誘導を図っている。また、昭和54年に「都市景観形成地域」の指定を受けており、これに基づき行為制限を実施している。

年	経緯
昭和63年	「北野・山本地区をまもり、そだてる会」により、「北野町・山本通まちづくり計画」策定
平成19年	「北野・山本ユニバーサルプロジェクト検討会議」より市に要望書提出
平成21年	着工
平成24年	道路整備 竣工



▲都市景観形成地域・重要伝統的建造物群保存地区

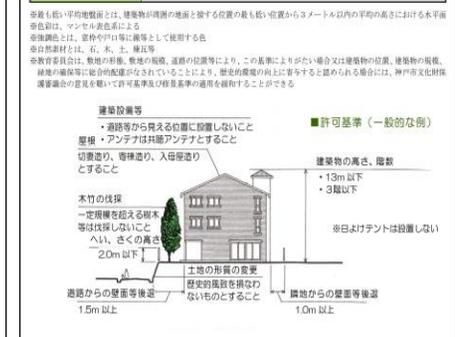
都市景観形成地域（行為制限）

伝統的建造物群保存地区（行為制限）

景観計画区域（北野町山本通都市景観形成地域）																																													
景観計画区域の概要	<ul style="list-style-type: none"> 名称：北野町山本通都市景観形成地域 決定年月日：昭和54年12月27日 面積：約3.2ha 																																												
景観計画区域における良好な景観形成に関する方針	<ol style="list-style-type: none"> 両人路をはじめとする既存のすくなくとも景観を維持し、必要に応じて景観を向上させる。 住居地として、日常生活の安全、利便及び快適な環境整備を進める。 神戸らしさ、北野らしさをあふれまちづくりを推進する。 																																												
規制又は措置の基準として必要な制限	<table border="1"> <thead> <tr> <th>一般地区（景観形成地域外）</th> <th>景観形成小径</th> <th>景観形成小径</th> <th>景観形成小径</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①道路及び隣地からの高さ</td> <td>道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上</td> <td>道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上</td> <td>道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上</td> </tr> <tr> <td>②有効空地の確保</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>③高さ</td> <td>13m以下、へい、さくの高さは2m以下</td> <td>13m以下、へい、さくの高さは2m以下</td> <td>13m以下、へい、さくの高さは2m以下</td> </tr> <tr> <td>④窓（形態・材料・色彩等）</td> <td>周囲の景観と調和のとれたものとする</td> <td>周囲の景観と調和のとれたものとする</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>⑤建築物等の位置及び形態</td> <td>道路、公園、広場等の公衆のよび出す場所から一定距離に一定高さの建築物の設置は認めない</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>⑥共同住宅等のアンテナ</td> <td>高規格アンテナとする</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>⑦目よけネット</td> <td>設置しない、やむを得ず設置する場合は必要最小限とし、色彩等も配慮して設置しない</td> <td>設置しない</td> <td>設置しない</td> </tr> <tr> <td>⑧土地の形質</td> <td>土地の形質の変更を行うときは、変更後の状態が歴史的景観を著しく損なわないものとする</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>⑨木竹の伐採</td> <td>樹高10m以上又は地上1.5mの高さにおける幹周径が1mを超える樹木、及び樹幹を特色としている樹木、生垣等は採らない、やむを得ず採伐しなければならないときは、これに代わる植栽を行う</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>⑩植栽</td> <td>良好な景観を形成するための植栽を行う</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	一般地区（景観形成地域外）	景観形成小径	景観形成小径	景観形成小径	①道路及び隣地からの高さ	道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上	道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上	道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上	②有効空地の確保	—	—	—	③高さ	13m以下、へい、さくの高さは2m以下	13m以下、へい、さくの高さは2m以下	13m以下、へい、さくの高さは2m以下	④窓（形態・材料・色彩等）	周囲の景観と調和のとれたものとする	周囲の景観と調和のとれたものとする	—	⑤建築物等の位置及び形態	道路、公園、広場等の公衆のよび出す場所から一定距離に一定高さの建築物の設置は認めない	—	—	⑥共同住宅等のアンテナ	高規格アンテナとする	—	—	⑦目よけネット	設置しない、やむを得ず設置する場合は必要最小限とし、色彩等も配慮して設置しない	設置しない	設置しない	⑧土地の形質	土地の形質の変更を行うときは、変更後の状態が歴史的景観を著しく損なわないものとする	—	—	⑨木竹の伐採	樹高10m以上又は地上1.5mの高さにおける幹周径が1mを超える樹木、及び樹幹を特色としている樹木、生垣等は採らない、やむを得ず採伐しなければならないときは、これに代わる植栽を行う	—	—	⑩植栽	良好な景観を形成するための植栽を行う	—	—
一般地区（景観形成地域外）	景観形成小径	景観形成小径	景観形成小径																																										
①道路及び隣地からの高さ	道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上	道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上	道路から1.5m以上、隣地から1.0m以上																																										
②有効空地の確保	—	—	—																																										
③高さ	13m以下、へい、さくの高さは2m以下	13m以下、へい、さくの高さは2m以下	13m以下、へい、さくの高さは2m以下																																										
④窓（形態・材料・色彩等）	周囲の景観と調和のとれたものとする	周囲の景観と調和のとれたものとする	—																																										
⑤建築物等の位置及び形態	道路、公園、広場等の公衆のよび出す場所から一定距離に一定高さの建築物の設置は認めない	—	—																																										
⑥共同住宅等のアンテナ	高規格アンテナとする	—	—																																										
⑦目よけネット	設置しない、やむを得ず設置する場合は必要最小限とし、色彩等も配慮して設置しない	設置しない	設置しない																																										
⑧土地の形質	土地の形質の変更を行うときは、変更後の状態が歴史的景観を著しく損なわないものとする	—	—																																										
⑨木竹の伐採	樹高10m以上又は地上1.5mの高さにおける幹周径が1mを超える樹木、及び樹幹を特色としている樹木、生垣等は採らない、やむを得ず採伐しなければならないときは、これに代わる植栽を行う	—	—																																										
⑩植栽	良好な景観を形成するための植栽を行う	—	—																																										

北野町山本通伝統的建造物群保存地区	
■許可基準	許可基準
道路からの外壁の後退	建築物の外壁又はこれに代わる庇等（バルコニー、玄関庇の柱、袖壁等）の面から道路境界線又は景観形成小径と敷地との境界線までの距離は、1.5メートル以上とする。
隣地からの外壁の後退	建築物の外壁又はこれに代わる庇等（バルコニー、玄関庇の柱、袖壁等）の面から隣地（道路及び景観形成小径を除く）と敷地の境界線までの距離は、1.0メートル以上とする。
有効な空地の確保	1 専ら住居の用に供される一戸建ての住宅等（以下「専ら住居」という。）以外の用途の建築物の10分の2以上、その他の道路に面して都市景観の形成に有効な空地を敷地面積の10分の1以上確保するものとする。 2 景観形成小径及びその他の道路に面して、へい、さく等を設けた場合は、景観形成小径とみなさない。ただし、伝統的建築物であるへい、さくはこの限りとする。
規模	歴史的景観を著しく損なわないよう配慮し、長大な壁面とならないものとする。（壁の長さは、20メートルを基準とする。）
高さ	1 建築物の高さは、最も低い平均地盤面から13メートル以下とする。 2 へいの高さは、2メートル以下とする。ただし、専ら住居以外の用途の建築物については、景観形成小径に面して、へいを設けないものとする。
種地地面積	種地地面積の最低率は、6メートル以下とする。
構造・階数	階数は、3以下とする。ただし、階数は含まない。（建築物の敷地面積又は種地である場合においては、1棟の建築物を地階を含めて4以下とする。）
屋根	屋根は、原則として垂直型、寄棟型、入母屋造りとし、歴史的景観を著しく損なわないものとする。また、原則としてコンペータ機械室、階段室、ルーフトバルコニー、その他これらに類するものを設置しないものとする。
色彩	歴史的景観を著しく損なわないものとする。
へい	歴史的景観を著しく損なわないものとする。ただし、景観形成小径に面しては、景観形成小径に面して、へいを設けないものとする。
建築設備	風呂、暖房、給排水、配管、高圧水素、ボイラーその他これらに類する建築設備は、道路、公園、広場等の公衆のよび出す場所から一定距離に設置しないものとする。ただし、やむを得ず設置する場合は、歴史的景観を著しく損なわないものとする。

北野町山本通伝統的建造物群保存地区	
■許可基準（つづき）	許可基準
高さ	1 建築物以外の工作物の高さは、1.3メートル以下とする。 2 1の規定にかかわらず、建築物その他の工作物に設置される建築物以外の工作物については、設置後に建築物その他の工作物とともに構成する物の高さを、1.3メートル以下とする。 3 さくの高さは、2メートル以下とする。ただし、専ら住居以外の用途の建築物にあっては、景観形成小径に面しては、さくを設けないものとする。
窓（形態・材料・色彩等）	1 歴史的景観を著しく損なわないものとする。 2 さくの窓は、景観形成小径に面しては、景観形成小径の窓に配慮したものとする。 3 高規格住宅等のアンテナは、非露出アンテナとする。
目よけネット	1 目よけネットは、設置しないものとする。ただし、景観形成小径に面しては、目よけネットを付する付を必要と設置する場合は、必要最小限のものとする。 2 目よけネットの材料、形態及び色彩は建築物本体と調和し、歴史的景観を著しく損なわないものとする。
土地の形質の変更	土地の形質の変更を行うときは、変更後の状態が歴史的景観を著しく損なわないものとする。
木竹の伐採	樹高10メートル以上又は地上1.5メートルの高さにおける幹周径が1メートルを超える樹木及び樹幹を特色としている樹木、生垣等については、採伐しないものとする。ただし、やむを得ず採伐しなければならないときは、これに代わる植栽を行うものとする。
土石層の採取	土石層の採取を行うときは、採取後の状態が歴史的景観を著しく損なわないものとする。



※神戸市提供

整備内容

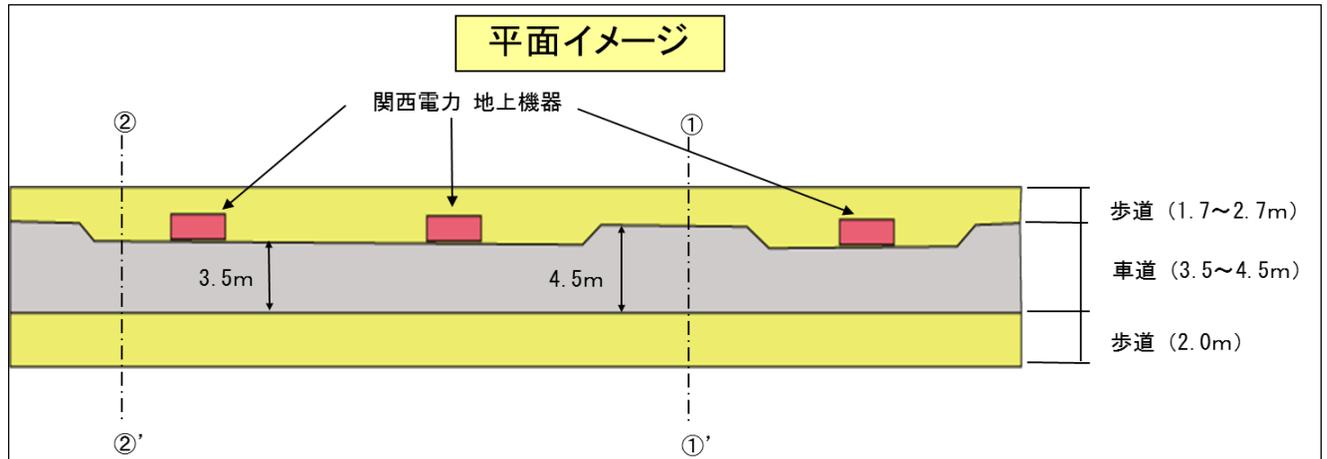
・歩道整備

人と車が共存できる快適な道づくり、および観光地としての魅力向上を図るため、車道幅員の削減により、ゆとりある歩道空間を確保した。また、歩道舗装、ポラード、歩道照明などの整備にあたっては、地域の要望に配慮したデザインを採用している。

・無電柱化

電線類地中化による無電柱化に伴う地上機器の設置は、歩道内に整備するものの、歩行空間の確保を優先して可能な限り車道幅員を縮小するとともに、切り欠きによる車両の速度抑制を狙った。また、地下埋設物の調整を密に行い、掘り返しを減らすことで、事業の円滑な実施を図った。

なお、市の狭小道路における電線類地中化のモデルケースとなった。



※神戸市提供



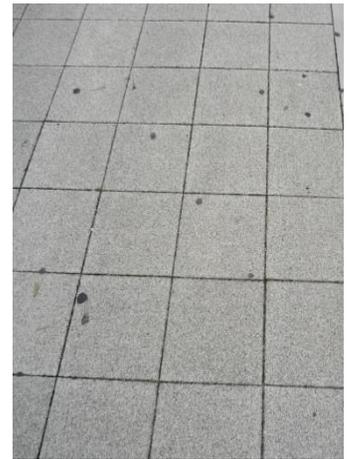
▲ポラード



▲歩道照明・ハンギングバスケット



▲サイン



▲歩道舗装



▲路面整備状況



▲歩道照明を兼用した連携柱

※ 調査協力：神戸市 建設局 道路部 工務課

70

新開地・聚楽横丁地区

事例のポイント

- ① セットバックから路地の個性を守るため、従来の道路幅員を舗装によって明示
- ② まちづくり協議会とNPO法人が中心となって、民間主体の工事を実施
- ③ 地区内の市道整備についても、周辺私道に同調した舗装を整備



概要

聚楽横丁は、新開地本通の後背地に形成された路地である。ヒューマンスケールの空間の中に、飲食・娯楽・サービス等の施設や住宅が軒を連ねる横丁であるが、私道2項道路であり、建築行為が起ればセットバックにより4m道路に拡幅され、路地空間の持つ個性が失われる恐れがあった。

このため、安全性を確保しつつ路地空間の持つ良さを維持できるように、神戸市の「近隣住環境計画制度」を活用し、横丁らしい風情ある景観づくりに取り組むとともに、路面の高質化を実施したものである。

事例の特徴

- ・道路の性格：市場・横丁・裏通り
- ・沿道特性：商業系
- ・事業主体：民間、市区町村
- ・事業手法：都市再生整備計画事業
- ・背景・目的：歩行者回遊性の向上
景観形成・町並み保存
- ・手段：施設更新
- ・事業内容：舗装の高質化
- ・沿道建築：ガイドライン等による誘導
- ・事業効果：地域の回遊性の向上
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：神戸市都市デザイン賞

基本情報

- ・路線名：私道（吉ノ通ほか全8路線）
- ・区間：神戸市兵庫区水木通、新開地
- ・延長：0.38km
- ・道路規格：区画街路
- ・幅員：4.0m
- ・設計速度：-
- ・検討体制：新開地まちなみデザイン委員会
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2008～2012年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：-
- ・景観計画：-
- ・事業者：新開地周辺地区まちづくり協議会



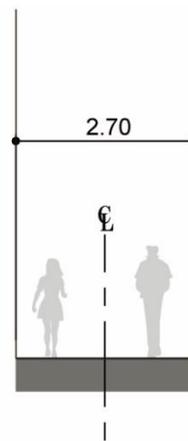
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

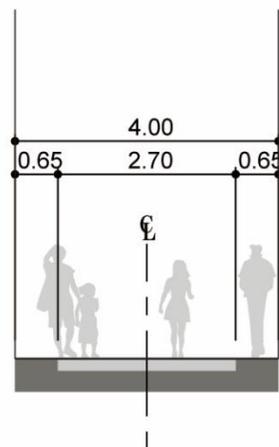


※神戸市提供

SECTION



AFTER



PLAN

- 路地A(2項道路)
- 風情とうるおいある横丁空間



※神戸市提供

新開地・聚楽横丁地区

背景・目的

<背景>

劇場街として繁栄した新開地本通の後背地に形成された路地であり、ヒューマンスケールな都市空間の中に、飲食・娯楽・サービス等の施設や住宅が軒をつらね、堤灯、看板、植栽、ファサードが風情ある横丁景観を形成している。

しかし近年は、地区内の人口減少などにより空き家が増え、治安が悪化していた。

<目的>

商いや事業の場、暮らしの場を継承し、横丁の個性を活かした地域の活性化を図るべく、以下の3点を目指した。

- ・歩行者中心のうるおいある横丁づくり
- ・横丁らしい風情ある景観づくり
- ・防犯や減災による安全な横丁づくり

年	経緯
明治45年	「聚楽館」開館（昭和53年 閉館）
昭和59年	「新開地周辺地区まちづくり協議会」設立
昭和60年	「新開地まちづくり構想」策定（平成23年まで、4回改訂）
平成 9年	「新開地まちづくりNPO」設立
平成22年	近隣住環境計画（1路線策定） 美装化工事（1路線）
平成23年	近隣住環境計画（3路線策定） 美装化工事（2路線+神戸市道）
平成24年	近隣住環境計画（3路線追加）全路線策定 美装化工事完了（全路線）
平成25年	「聚楽横丁デザインガイドライン」作成

実施体制

<検討体制>

・新開地周辺地区まちづくり協議会

聚楽横丁は私道であるため、地域住民および商業者からなる協議会が、地元NPO法人「新開地まちづくりNPO」との連携の下、事業計画、工事発注を行った。

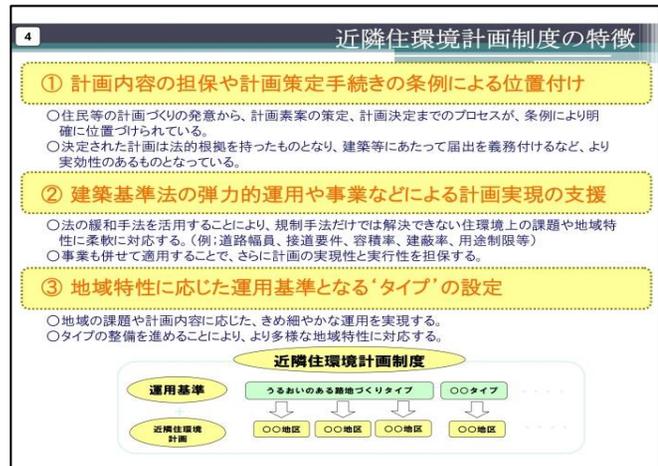
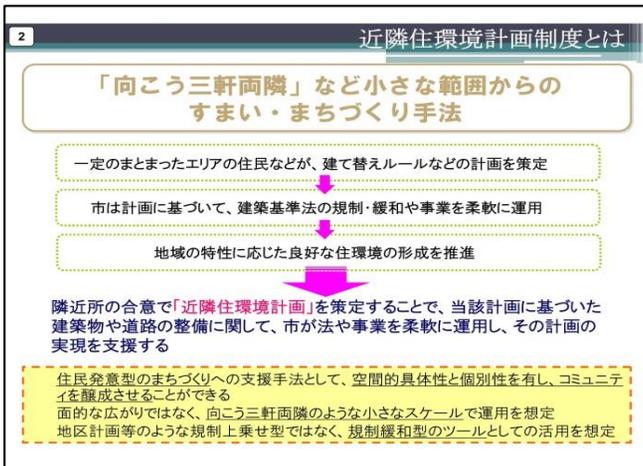
また、整備後に「聚楽横丁まちなみガイドライン」を作成し、まちづくりの方針、及びうるおいづくり、やファサード、照明に関するガイドラインを定めた。

・新開地まちなみデザイン委員会

地区内における建築行為等が地域イメージの向上に資するよう、建築物のデザインについて独自の協議を行う「まちなみデザイン誘導制度」をまちづくり協議会が主体となって設立し、デザイン調整に係る会議や提案を行う組織として、まちづくり協議会委員、専門家、神戸市からなる委員会を組織した。

<事業実施上のポイント>

横丁の路地は私道2項道路であり、建築行為が起ればセットバックにより4m道路に拡幅され、路地空間の持つ個性が失われる恐れがあった。そこで、安全性を確保しつつ路地空間の持つ良さを維持できるように「近隣住環境計画（うるおいのある路地タイプ）」を活用した。



※神戸市提供

整備内容

・路面整備

建築基準法第42条第2項の道路は、道路の中心から2mまでの範囲は、主要路地空間として4.0mの幅員を確保する必要がある。ここでは、「近隣住環境計画道路」を利用して、中央部分の幅員2.7mを超える範囲は、風情とうるおいある横丁空間として、以下の整備を実施した。

- ・住環境形成や利便性確保のためオープンスペースを確保する。
- ・緊急時の車両通行や歩行者避難等の障害となるものは設けない。
(設置できる花壇の高さは概ね10cm程度までとする。)
- ・風情とうるおいある横丁空間づくりや美化に努める。



▲路地整備（七ノ通）



▲埋め込みサイン



▲街区サイン

※神戸市提供

関連事業

・神戸市道の整備

近隣住環境計画は、地区内の私道について設定されたものだが、その後、地区内を南北に通る神戸市道についても、私道整備に同調した舗装の打替えが行われた。

・灯かりのいえなみ協定

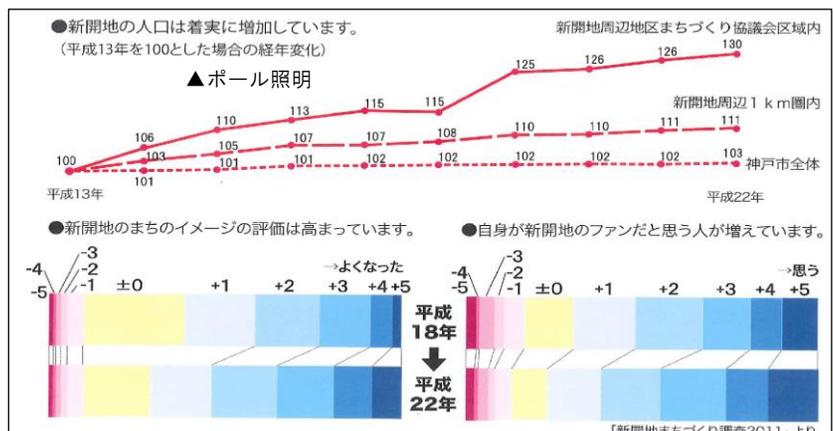
平成15年3月に「聚楽横丁・灯かりのいえなみ協定」を締結し、防犯灯・玄関灯の光色や点灯時間を指定するとともに、協定に基づく防犯灯などの整備を通じ、あたたかみがあり、犯罪が起こりにくく、歩いて心地よい環境づくりに努めている。

事業効果

新開地周辺まちづくり協議会による「新開地まちなみデザイン誘導制度」の取り組みにより、個々の建築物のデザインが高まり、まちなみ全体のイメージアップにつながり、居住人口も増加している。



▲路面整備（神戸市道 公園通）



※神戸市提供

※ 調査協力：神戸市 住宅都市局 まち再生推進課

71 六甲道駅南地区（六甲道駅南1・2号線）

事例のポイント

- ① 地域の防災拠点となる**公園と歩道がシームレスにつながる断面構成**
- ② 早期に目指す方向性を示し、後に地域の意向を取り入れる**二段階都市計画方式**
- ③ 住棟、外周道路、公園の**一体的な整備により開放的な空間を創出**



概要

六甲道駅周辺は、昭和40年の総合計画で神戸市の東部副都心に位置付けられていたが、大部分は住宅・商業・業務が混在した低利用の地区であった。

その後、阪神・淡路大震災により甚大な被害を受けた市街地の復興と防災拠点の構築などを目的に、市街地再開発事業が実施された。

再開発地区は、全市的な防災公園整備の一環として、中央に近隣公園（約1ha）を配置し、周囲を住棟で取り囲む配置とした。両側道路が公園・住棟をゆるやかに分節しながらも一体的につなぐ、シームレスな空間が創出された。

基本情報

- ・路線名 : 市道 六甲道駅南1号線、2号線
- ・区間 : 神戸市灘区桜口町、備後町地内
- ・延長 : 0.32km
- ・道路規格 : 第4種第4級
- ・幅員 : (道路) 8.0m×2+ (公園) 約68.0m
- ・設計速度 : 20km/h
- ・検討体制 : 六甲道駅南地区まちづくり連合協議会
(顧問 平山洋介 神戸大学助教授ほか)
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 1994～2005年度
- ・用途地域 : 商業地域、近隣商業地域
- ・地域地区 : 地区計画、高度利用地区
- ・景観計画 : 区域外
- ・事業者 : 神戸市

事例の特徴

- ・道路の性格 : 駅周辺開発
- ・沿道特性 : 住宅系
- ・事業主体 : 市区町村
- ・事業手法 : 市街地再開発事業
- ・背景・目的 : 歩行者回遊性の向上
土地利用の転換・高度化
- ・手段 : 面的再構築
- ・事業内容 : 区画整理
公園整備
道路整備
- ・沿道建築 : 地区計画による行為制限
- ・事業効果 : 賑わい空間の創出
- ・波及効果 : 地域の防災性の向上
- ・受賞歴 : 日本都市計画学会 計画設計賞



位置図 (S=1/25,000)

AFTER

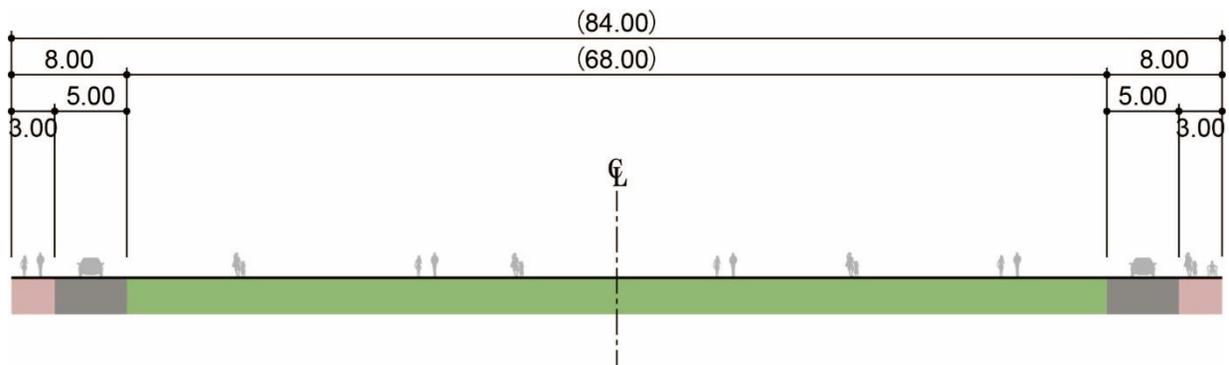


▲外周道路

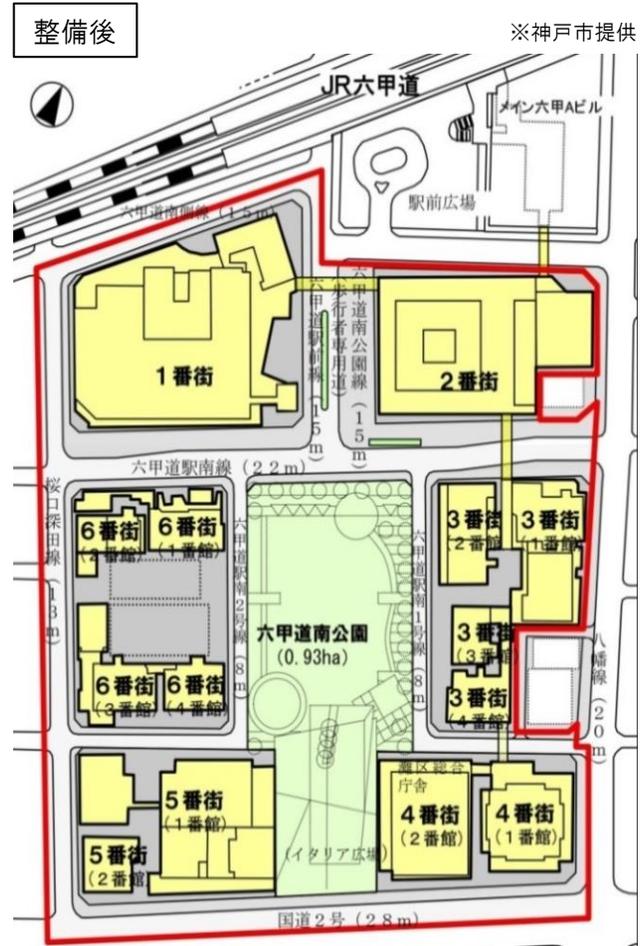


▲公園

SECTION



PLAN



六甲道駅南地区（六甲道駅南1・2号線）

背景・目的

<背景>

六甲道駅周辺は「神戸市総合基本計画」にて東部副都心に位置付けられ、昭和40年代に鉄道高架化事業と並行して、駅南側の駅前広場とともに、一部において市街地改造ビルが建設されたが、大部分は住宅・商業・業務が混在した低利用の地区であった。

このため、副都心としてターミナル機能の充実・強化を図るとともに、行政・商業・業務・文化・交流機能の導入が求められていた。

<目的>

阪神・淡路大震災により甚大な被害を受けた市街地の復興と防災公園を中心とした防災拠点の構築、良質な住宅の供給、地域の活性化や都心拠点にふさわしい都市機能の整備を図るため、復興市街地再開発事業が取り込まれることとなった。

年	経緯
昭和40年	「神戸市総合基本計画」にて、六甲道駅周辺を東部副都心として位置付け
平成 3年	兵庫県「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」にて、六甲道駅前（約20ha）を特に一体的に再開発を促進すべき地区に指定
平成 7年	阪神・淡路大震災（1月） 「神戸市震災復興緊急整備条例」にて重点復興地域に指定（2月） 「六甲道駅南地区震災復興第二種市街地再開発事業」都市計画決定（3月） 「六甲道駅南地区まちづくり連合協議会」設立（7月） 「第4次神戸市基本計画」策定
平成 8年	「基本計画会議」設立
平成 9年	都市計画変更 「景観デザイン基準」策定 市街地再開発事業 着工 「公園計画検討委員会」設立
平成14年	「日本におけるイタリア年2001年記念広場コンペティション」
平成17年	六甲駅南公園 竣工、まちびらき

実施体制

<検討体制>

・六甲道駅南地区まちづくり連合協議会

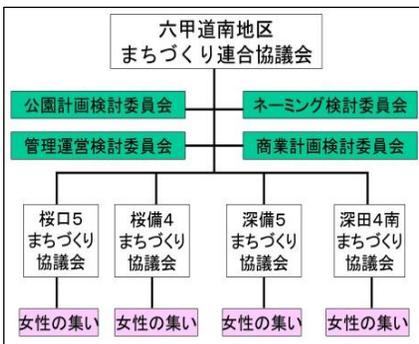
住民・権利者との意思疎通を図るため、自治会をベースとした協議会と、地区全体で共通の課題を議論するための連合協議会を組織し、防災公園の規模や形状、住宅の仕様、商業配置の計画、テナント誘致などについて検討を行った。

・基本計画会議

学識者、コンサルタントからなる会議を組織し、施行者として基本的な考え方を決定した。各まちづくり協議会によって議論された4ブロックの計画案が矛盾しないように、地区全体の環境デザインの考え方、住宅供給および商業計画の方針などについて検討を行った。

<事業実施上のポイント>

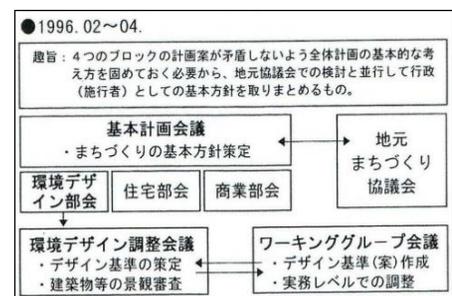
震災からの復興にあたり、早期に必要とされる道路・公園・住棟について、大枠の計画を先行的に都市計画決定したうえで、まちの将来像や身近な生活道路や公園の具体的な形状などについては、その後のまちづくり協議会による提案を反映させる形で計画を変更する、二段階都市計画方式を採用した。



▲まちづくり協議会



▲公園計画検討委員会



▲基本計画会議

整備内容

・街区構成

地区全体が防災拠点となるため、中央に大規模な防災公園、それを取り囲むように住棟を配置した。また、住棟、外周道路、公園が一体的に利用されるように、明確な境界を設けず緩やかに分節された空間構成とした。なお、地区内の通過交通を排除するため、公園に面する南北方向の道路は一方通行規制とし、人と車が共存するコミュニティ道路としている。

・公園計画

区役所と連携した情報拠点、ボランティア活動の拠点、救援物資の集配拠点、帰宅困難者への支援拠点などの機能が求められたことから、耐震性貯水槽、井戸、消防団倉庫などの施設を整備した。

なお、公園南側には「日本におけるイタリア2001財団」との協働によるモニュメントが設置された。



▲外周道路



▲ゆるやかに分節される住棟、外周道路、園路



▲再開発地区全景

※神戸市提供



▲公園全景



▲南公園モニュメント



▲地区会館



▲災害時に備えたオープンスペース

事業効果

地区の人口・世帯数：約1,400人・約700世帯（震災時：平成7年）→1,968人・963世帯（平成16年）

※ 調査協力：神戸市 住宅都市局 市街地整備部

※ 参考文献：六甲道駅南地区震災復興第二種市街地再開発事業 記録誌
（平成17年7月,神戸市都市計画総局）

安全と再生の都市づくり 阪神・淡路大震災を超えて

（平成11年,日本都市計画学会防災・復興問題研究特別委員会）

72 大手前通り

事例のポイント

- ① 環状道路網の整備により、駅前道路から通過交通を排除
- ② 車道幅員を削減し、中心市街地の顔となる道路景観と広場的な歩道空間を創出
- ③ 駅前広場、駅再開発ビルと一体となったトータルデザインを実現



概要

J R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、歩行者の回遊性向上等、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、J R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、幅員再構成と交通規制によるトランジットモールの整備、および駅前広場の再整備を行ったものである。駅ビルと駅前広場、大手前通りが一体となったトータルデザインを実現している。

基本情報

- ・路線名 : 市道 幹第1号線
- ・区間 : 姫路市駅前町地内
- ・延長 : 0.16km
- ・道路規格 : 第4種第3級
- ・幅員 : 50.0m
- ・設計速度 : 30km/h
- ・検討体制 : 姫路駅北駅前広場整備推進会議
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 2006～2014年度
- ・用途地域 : 商業地域
- ・地域地区 : -
- ・景観計画 : 景観重点地区
- ・事業者 : 姫路市

事例の特徴

- ・道路の性格 : 目抜き通り：地方都市駅前
- ・沿道特性 : 商業・業務系
- ・事業主体 : 市区町村
- ・事業手法 : 都市再生整備計画事業
- ・背景・目的 : 歩行環境の改善
- ・手段 : 空間再配分
- ・事業内容 : 幅員再構成
駅前広場整備
その他施設整備
- ・沿道建築 : なし
- ・事業効果 : 歩行者の安全確保
- ・波及効果 : 地域の回遊性の向上
- ・受賞歴 : -



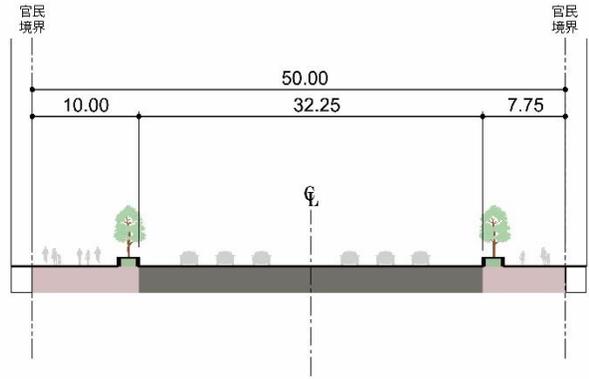
位置図 (S=1/25,000)

BEFORE

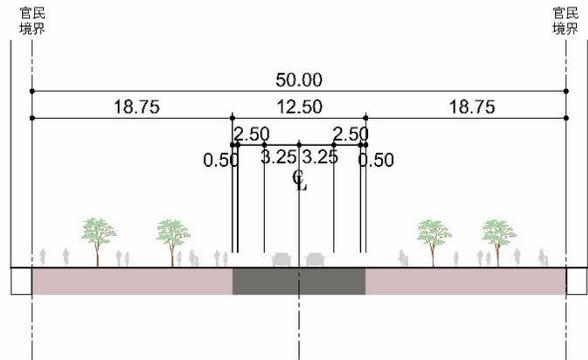


※姫路市提供

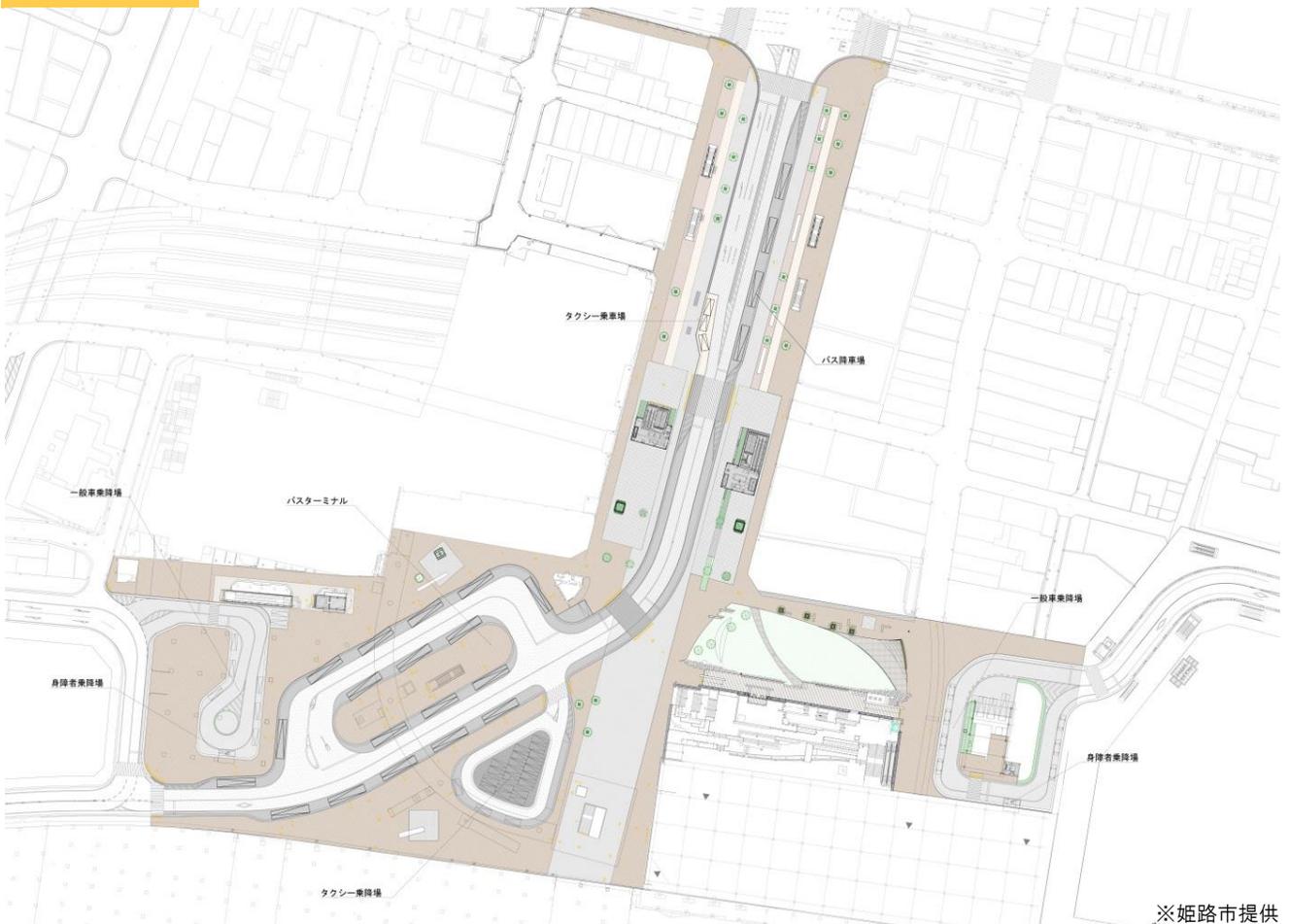
SECTION



AFTER



PLAN



※姫路市提供

空間再分配による交通モードの共存・適正化

大手前通り

背景・目的

<背景>

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。

<目的>

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く「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に取り組むこととなった。

年	経緯
昭和63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
平成18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
平成19年	姫路駅北駅前広場 計画素案 策定
平成20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
平成21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
平成22年	大手前パレード等の実施
平成23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
平成24年	着工
平成27年	供用開始

実施体制

<検討体制>

・姫路駅北駅前広場整備推進会議

商工会議所や商店会、関係する市民団体、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、駅前広場周辺の商業者、および関係行政機関からなる会議を設置し、整備の基本的な考え方を具現化するとともに、整備の円滑な推進を図った。

・「姫路の顔づくり」を考える市民ワークショップ

学識者をコーディネーターに迎えた市民参加型ワークショップを開催し、駅前広場の使い方や大手前通りのあり方を検討した。また、この他、NPO法人主催のセミナーやフォーラムなどの活動を通して、地域の商業団体や関係者、市民等、多様なステークホルダーの意見集約に努めている。

<推進体制>

NPO法人によってステークホルダーの利害や行政の壁を越えた意見集約が行われ、学生や専門家の活用を通じて、トランジットモール化や広場区域の拡大など、当初市が策定した素案から大幅な空間計画の変更が、市民の納得いく形で実現した。

また、姫路市やNPO法人が中心となり、姫路駅前の公共空間の活用・管理に向けたネットワークづくりや社会実験を展開した。



▲学生と市民によるシャレットワークショップ（平成20年）



▲姫路駅前広場活用協議会（平成24年～）



▲大手前通りパレード（平成22年）



▲駅前バリアフリー体験・車イス試乗会（平成24年）

※姫路市提供

整備内容

・幅員再構成

JR線連続立体交差事業により、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）については、公共交通を除く一般車の通行規制（トランジットモール化）が行われ、車道幅員を削減（片側3車線+停車帯→1車線+停車帯）し、歩道を拡幅することで、歩行者にやさしい道路空間を創出している。



※姫路市提供

関連事業

・駅前広場再整備

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への姫路城を臨む眺望デッキ、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。



▲車道舗装



▲歩道舗装



▲歩道照明



▲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

事業効果

都市再生整備計画（姫路駅周辺地区）の全体（地域生活基盤施設：交通広場整備等、高質空間形成施設：眺望デッキ等整備、大手前通り再整備ほか）に対しての効果

指標	単位	従前値	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	○
市民参加型イベントの実施回数	回/年	0 (H22)	5	9	○

・姫路市市民満足度調査

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」の項目は、2.97pt（平成24年2月）から3.11pt（平成25年12月）と、本事業の進捗と併せて向上している。

※ 調査協力：姫路市 都市拠点整備本部 姫路駅周辺整備室

73

伊丹酒蔵通り

事例のポイント

- ① 市街地再開発や街路事業等、複数事業を組み合わせ一つの通りを再編
- ② 整備を契機に町並み協議会を結成し、屋外広告実験等の取り組みを継続的に展開
- ③ 部分的に拡幅を行い、イベント利用に配慮した広場空間を確保



概要

伊丹酒蔵通り地区は、JR伊丹駅と阪急伊丹駅を結ぶ道路であり、江戸時代からの酒造業の発展とともに町家や社寺が集積している地区である。

平成7年、阪神・淡路大震災により酒蔵などの歴史的建造物が倒壊したほか、周辺でのマンション開発が進んだことから、既存のまち並みと調和したまちづくりが課題とされた。

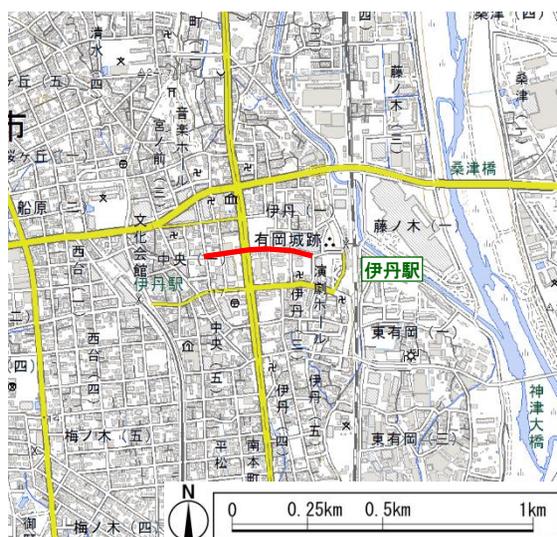
そこで、舗装更新や遺構復元などの修景整備のほか、条例や景観計画による沿道建築物の誘導に取り組んだものである。また、一連の整備後も、屋外広告物の社会実験などのまちなみづくりを継続的に展開している。

基本情報

- ・路線名 : 市道 中央天津線
- ・区間 : 伊丹市伊丹～同市中央
- ・延長 : 0.4km
- ・道路規格 : -
- ・幅員 : 10.0m
- ・設計速度 : -
- ・検討体制 : -
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 1983～2002年度
- ・用途地域 : 商業地域
- ・地域地区 : 高度利用地区
- ・景観計画 : 景観重点地区
- ・事業者 : 伊丹市

事例の特徴

- ・道路の性格 : 商店街（歴史・観光系）
- ・沿道特性 : 商業系
- ・事業主体 : 市区町村
- ・事業手法 : 街路整備事業
- ・背景・目的 : 歩行者回遊性の向上
景観形成・町並み保存
- ・手段 : 現道拡幅
- ・事業内容 : 道路整備
広場整備
舗装の高質化
- ・沿道建築 : 景観計画による行為制限
- ・事業効果 : 歩行者の安全確保
- ・波及効果 : 地域の回遊性の向上
- ・受賞歴 : 平成20年度 都市景観大賞
(美しいまちなみ優秀賞)



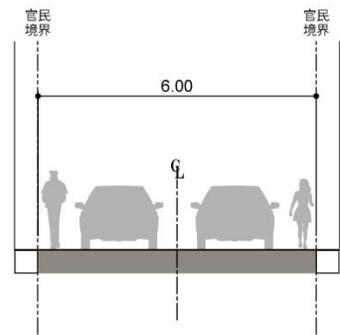
位置図 (S=1/25,000)

BEFORE

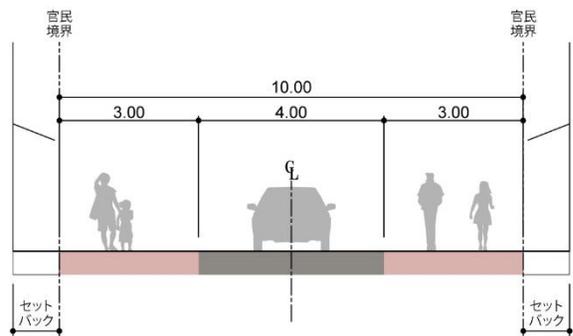


※伊丹市提供

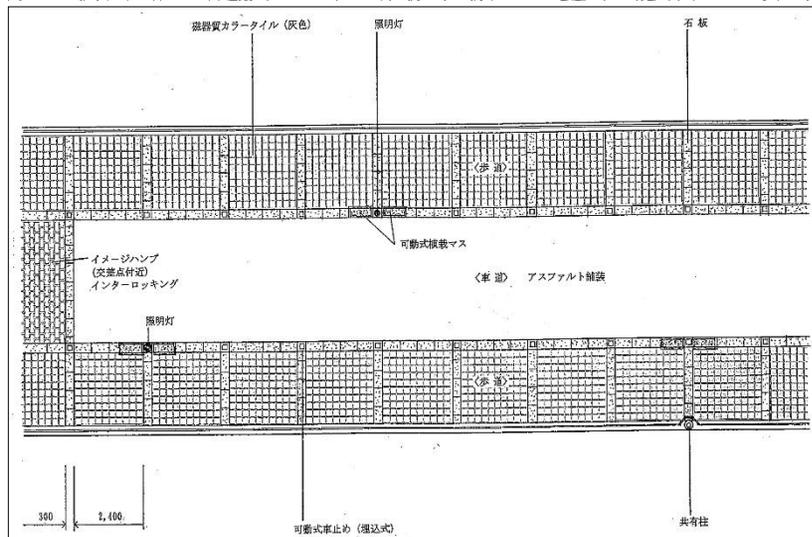
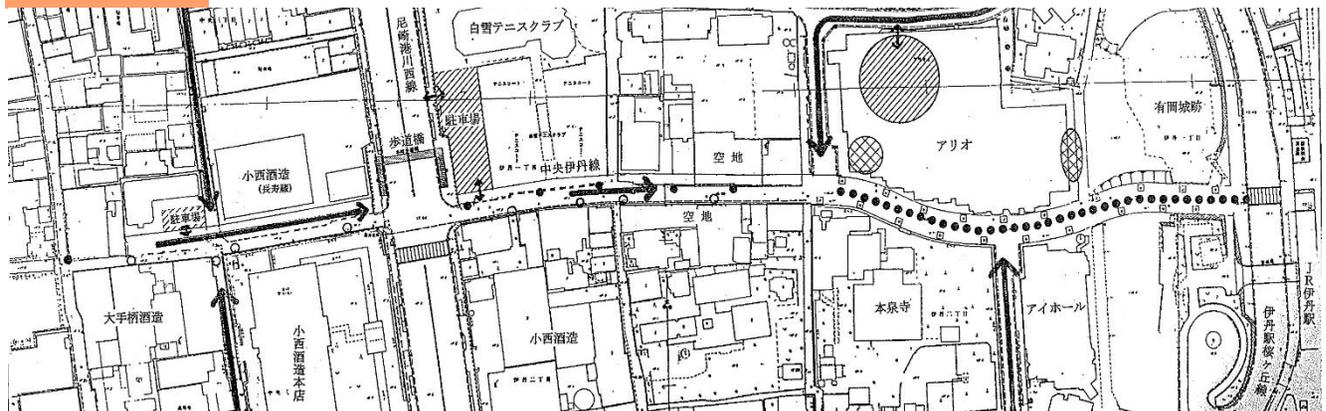
SECTION



AFTER



PLAN



※伊丹市提供

伊丹酒蔵通り

背景・目的

<背景>

伊丹酒蔵通りは、JR伊丹駅と阪急伊丹駅を結ぶ道路であり、沿道周辺には美術館、寺社、音楽ホールなどがある文化ゾーンを形成する空間である。

「伊丹市中心市街地都市総合再開発促進計画」において、東西方向の酒蔵通りと南北方向の宮ノ前通りについて、歩行者優先道路として整備することが計画された。

その後、平成7年の阪神・淡路大震災により酒蔵などの歴史的な建造物が倒壊し、空地が目立つようになっていた。また、大阪都心部までの利便性から、周辺でのマンション開発が進み、既存のまち並みとの調和が大きな課題となっていた。

<目的>

残された伝統的な酒蔵や社寺、町家が並ぶ景観を守るとともに、新しい建物についても歴史的な景観の良さを取り入れたデザインで再生・建設し、低層部を中心ににぎわいが連続し、伊丹の顔となる、歩いて楽しい道路空間の創出を目指した。

年	経緯
昭和58年	国鉄伊丹駅前第一種市街地再開発事業 住宅地関連公共施設整備促進事業 着工
昭和59年	都市景観条例 制定
昭和62年	「伊丹市中心市街地都市総合再開発促進計画」にて、中心市街地を十字に通る歩行者優先道路の整備が位置付け
平成 2年	同市街地再開発事業 竣工
平成 8年	酒蔵通り街路整備事業 着工
平成13年	宮ノ前地区第二種市街地再開発事業 竣工
平成14年	酒蔵通り 供用開始
平成18年	「伊丹市景観計画」策定 「伊丹酒蔵通り協議会」発足 協議会の主催により「伊丹酒蔵通りまち灯り」開催
平成21年	国土交通省「地域景観づくり緊急支援事業」モデル地区認定 「看板、のれん等によるまちなみづくり」社会実験実施

実施体制

<検討体制>

市街地再開発事業、街路整備事業、住宅地関連公共施設整備促進事業など、沿道状況に応じた様々な事業を段階的に進める中、各段階において地域住民との協働による検討を行ってきた。

・伊丹酒蔵通り協議会

沿道の修景整備とともに新規出店が相次いだことから、通りの景観づくりについて議論する座談会を経て、通りのにぎわい、景観づくりを目的とした協議会が設立された。

【景観形成基準】

建築物（位置、高さ、形態、材料・色彩、屋根、壁面の意匠及び開口部等、設備及び屋外階段、1階部分の形態）、門・塀・柵、駐車場、日除けテント、自動販売機の設置、屋外広告物について、景観形成の方針を示す景観形成基準を策定している。



▲伊丹酒蔵通り景観形成基準の概要

※伊丹市提供



▲景観計画に基づく沿道建築物のデザイン

整備内容

・市街地再開発事業

国鉄伊丹駅を起点に、阪急伊丹駅に直線的に向かう線形であったが、国鉄伊丹駅前第1種市街地再開発事業により道すじを改め、歩行者専用道路として再整備した。

なお、駅舎建て替えに伴い、線路沿いに県道より接続する都市計画道路 伊丹駅桜ヶ丘線、および駅前広場の整備を行っている。

・街路整備事業

白壁の築地塀、黒瓦、黒板壁の酒蔵のほか、沿道の歴史的建造物による古い町並みを引き立たせるため、石張り舗装や照明などを整備した。

また、発掘調査で発見された水路の遺構「大溝」を再現し、酒造りで栄えた江戸時代の趣を伝えている。

・住宅地関連公共施設整備促進事業

酒蔵通りとともに中心市街地の歩行者優先道路網を構成する宮ノ前通りとの交差部には、住宅建設に伴う道路残地を利用して、三軒寺（法蔵寺、正善寺、大蓮寺の通称）の縁日などで市民が集えるイベント広場を整備した。



▲歩行者専用道路（市街地再開発区間）



▲照明



▲復元遺構



▲三軒寺前広場

関連事業

・宮ノ前通り

猪名野神社の参詣道でアーケードを持つ商店街であったが、その沿道での市街地再開発の実施にあたり、都市計画道路として拡幅整備を行った。なお、再開発地区の北側は、酒蔵通りと同様に「都市景観形成道路」として沿道建築物の行為制限を設けることで、落ち着いた景観を創出している。

・まちなみづくり社会実験

街路整備後に発足した「伊丹酒蔵通り協議会」が中心となり、まちの活性化や良好な夜間景観の創出を目的に「まち灯りと鳴く虫」や「クリスマスのまち灯り」などのイベントを実施している。

その後、伊丹市、アリオ名店会、伊丹酒蔵通り協議会が、全国的にモデルとなる取り組みとして国土交通省「地域景観づくり緊急支援事業」を活用し、屋外広告物（日除け幕、のれん、看板）によるまちなみ創出の社会実験を実施するなど、にぎわい演出と良好な景観形成の両立に向けた継続的なまちづくりに取り組んでいる。



▲宮ノ前通り



▲看板、のれん等によるまちなみづくり社会実験

※伊丹市提供

※ 調査協力：伊丹市 都市活力部 都市企画室 都市デザイン課

※ 参考文献：「月刊地域づくり 平成23年2月」（一般財団法人 地域活性化センター）

74

鳥取駅前太平線

事例のポイント

- ① 車道幅員を削減し、**拡幅した歩道上に滞留空間**を創出
- ② 大屋根により**雨天時でも人が集える空間**を確保
- ③ 歩道内の**芝生広場**を商店街が**運営管理**することで、まちの賑わいを創出



※鳥取市提供

概要

鳥取駅前に位置する市道 駅前太平線の一帯は、市内唯一の百貨店を有する賑わいの核として発展してきたが、近年は通行量の減少、空き店舗の増加など、衰退・空洞化が顕著であった。

鳥取環状道路の開通により中心市街地の通過交通が減少したことを受け、歩行者優先の交通体系を確立し、回遊性の向上と賑わいの創出を目指すこととなった。

幅員再構成により、車道幅員を削減し、拡幅した歩道部に芝生広場を設置し、イベント等の利活用を図った。雨天時でも人が集える魅力的な空間とするため、まちのシンボルにもなる開閉式の大屋根を設置している。

基本情報

- ・路線名 : 市道 駅前太平線
- ・区間 : 鳥取市今町～同市栄町
- ・延長 : 0.2km
- ・道路規格 : 第4種第3級
- ・幅員 : 27.0m
- ・設計速度 : 20km/h
- ・検討体制 : 鳥取駅前太平線再生プロジェクト検討委員会
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 2010～2013年度
- ・用途地域 : 商業地域
- ・地域地区 : -
- ・景観計画 : 景観計画区域
- ・事業者 : 鳥取市

事例の特徴

- ・道路の性格 : 目抜き通り：地方都市駅前
- ・沿道特性 : 商業系
- ・事業主体 : 市区町村
- ・事業手法 : 都市再生整備計画事業
- ・背景・目的 : 交流活動の促進
まちの活性化
- ・手段 : 空間再配分
- ・事業内容 : 幅員再構成
その他施設整備
緑地整備
- ・沿道建築 : なし
- ・事業効果 : 歩行者の増加
- ・波及効果 : 来訪者の増加
- ・受賞歴 : がんばる商店街30選



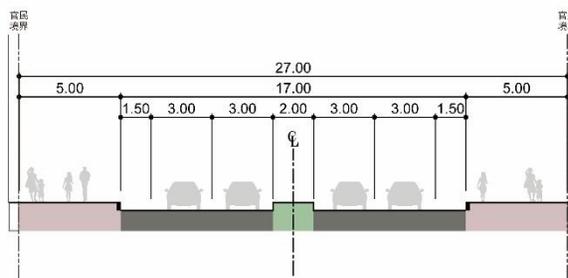
位置図 (S=1/25,000)

BEFORE



※鳥取市提供

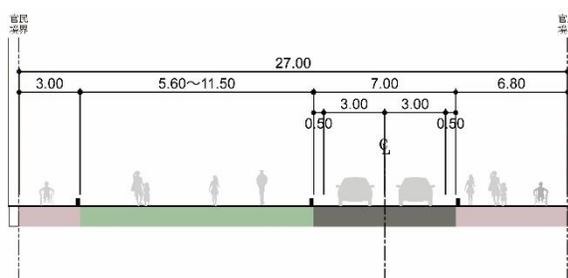
SECTION



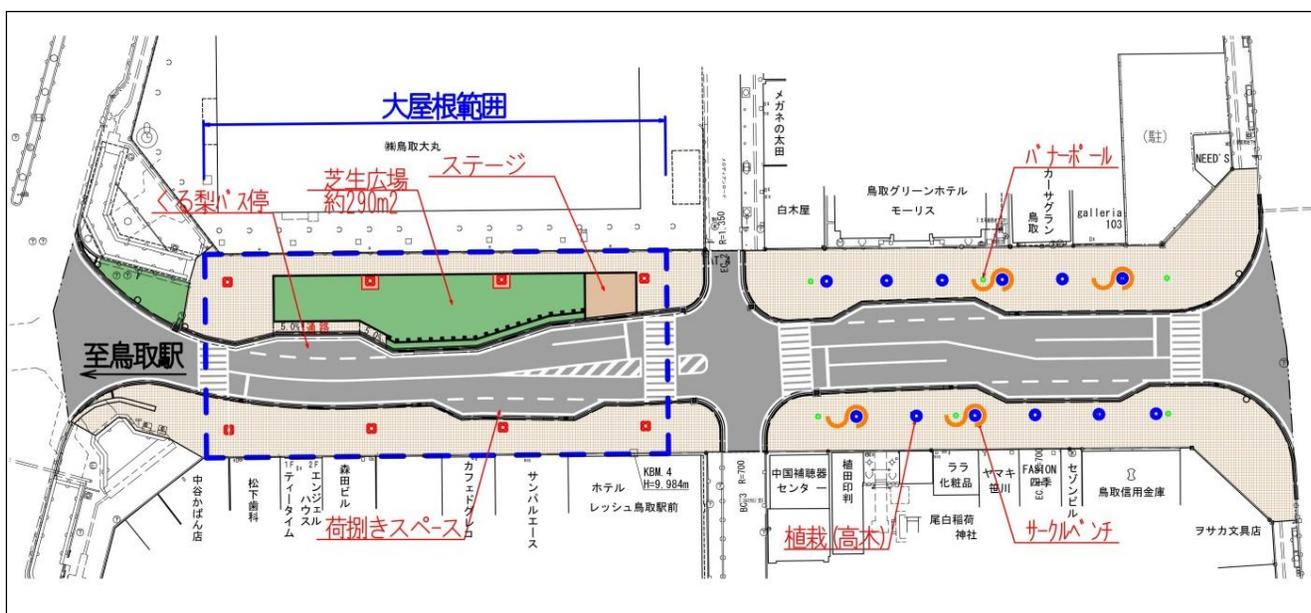
AFTER



※鳥取市提供



PLAN



※鳥取市提供

多目的利用を通じたまちの賑わい創出

鳥取駅前太平線

背景・目的

<背景>

鳥取駅前に位置する市道 駅前太平線の一帯は、市内唯一の百貨店を有する賑わいの核として発展してきたが、近年は通行量の減少、空き店舗の増加など、衰退・空洞化が顕著であった。

鳥取環状道路の開通により中心市街地の通過交通が減少したことを受け、歩行者優先の交通体系を確立し、回遊性の向上と賑わいの創出を目指すこととなった。

<目的>

平成20～21年度、駅周辺やまちなかの再生を目的に実施した「鳥取駅前賑わいまちづくり実証事業」の成果を踏まえ、「自然に人が集まる、魅力ある空間＝駅前太平線シンボル・スクエア」として、百貨店と商店街の「前庭空間」に全天候型の芝生広場を計画した。

年	経緯
平成20年	「鳥取市中心市街地活性化基本計画」にて、市道駅前太平線空間整備事業が位置付け 鳥取駅前・賑わいのまちづくり実証事業
平成21年	鳥取街なか・賑わいのまちづくり実証事業
平成22年	「鳥取駅前太平線再生プロジェクト検討委員会」設置 パブリックコメントの実施
平成23年	「鳥取駅前太平線再生プロジェクト基本計画」策定
平成24年	着工
平成25年	供用開始

実施体制

<検討体制>

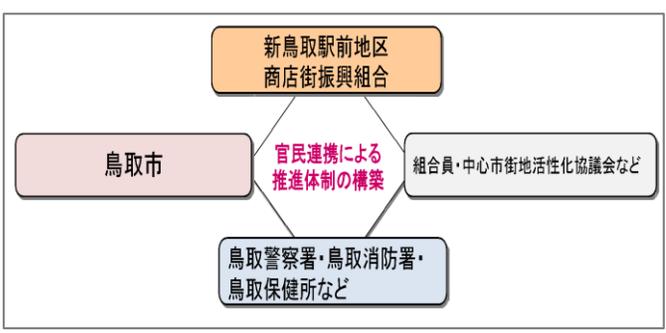
・鳥取駅前太平線再生プロジェクト検討委員会

地元商店街、鳥取市中心市街地活性化協議会、道路管理者など関係機関からなる検討委員会を、合計11回開催し、ハード・ソフト両面から、賑わい再生のための官民協働プロジェクトを検討した。

<推進体制>

鳥取市との管理・活用協定に基づき、新鳥取駅前地区商店街振興組合が、芝生広場・大屋根の維持管理や賑わい創出のためのイベント企画などを実施している。

また、市や中心市街地活性化協議会などの関係機関は、組合による管理運営等が円滑に推進できるよう、支援を行っている。



▲推進体制

<事業実施上のポイント>

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



▲竣工式オープニング



▲映画祭



▲防災フェスタ

※鳥取市提供

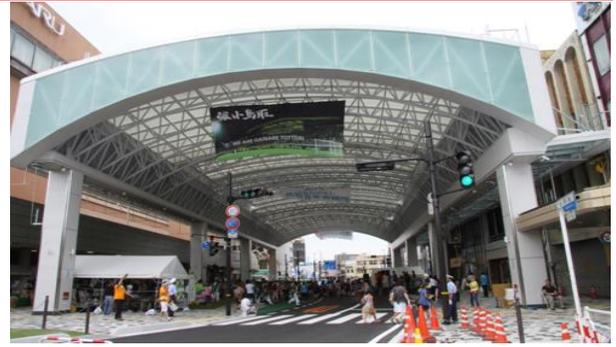
整備内容

・鳥取駅前太平線の整備（鳥取市実施事業）

市道駅前太平線の駅前～太平線通り交差点の延長約150mの区間において、車道を4車線から2車線に縮小し、歩道空間を拡幅するとともに、芝生広場を設置した。

また、歩道上にあったアーケードを撤去し、新たに全体を覆う開閉式の大屋根が設置した。大屋根の下には芝生広場のほか、バス停、荷捌き駐車帯、駐輪場などを整備している。

なお、大屋根の開閉作業は、市が商店街振興組合に委託している。



▲開閉可能な大屋根

※鳥取市提供



▲芝生広場

※鳥取市提供



▲ベンチ



▲大屋根の演出照明

※鳥取市提供

関連事業

・鳥取駅前太平線の活用（民間実施事業）

商店街振興組合において「にぎわい創出会議」を定期的に行い、各種イベントの企画、運営、占用手続きを行っている。

事業効果

平成25年度は、38件のイベントが開催され、約8.4万人の集客があった。

イベント実施日以外でも人々がくつろげるように、道路占有許可の特例を活用し、芝生広場にテーブル、椅子、パラスルなどの休憩施設を設置している。

沿線の空き店舗数は、整備前7店舗から、整備後2店舗となり、5店舗が解消された。（平成26年2月22日現在）



▲特例道路占用の状況

※鳥取市提供

都市再生整備計画（鳥取駅周辺地区）の全体（高質空間形成事業 1路線，地域生活基盤施設 1路線等）に対する効果。※事業期間中のため、計画値のみ

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
歩行者交通量	人	14,030 (H20)	14,600 (H26)	—	—
街歩き環境満足度	%	14 (H21)	30 (H26)	—	—
区域内人口	人	10,699 (H21)	11,000 (H26)	—	—

※ 調査協力：鳥取市 都市整備部 中心市街地整備課

75 ほっしょうじ通り

事例のポイント

- ① 商店街の有志による整備計画の立案、及び事業の実施
- ② アーケード撤去に併せて緑地帯を設置する等、快適な歩行者空間を創出
- ③ 昔ながらの町並みを引き立てる曲線の歩道線形を採用



概要

法勝寺町商店会は、JR米子駅から北東へ500mにあり、L字型商店街のほぼ中央に位置している。昭和47年にアーケードが整備されたが、近年、郊外における大型店の建設や増床が行われ、商店街における営業店舗の集積密度の低下が顕著であった。

そこで、老朽化したアーケードの撤去を契機に、路面整備や街路灯の設置など、通りの商業環境を整備するとともに、空き店舗への出店誘発や来訪者の滞在時間増加など、にぎわい回復の仕掛けづくりに取り組んだものである。

- ・道路の性格：商店街（地方中心商店街）
- ・沿道特性：商業系
- ・事業主体：民間
- ・事業手法：戦略的中心市街地商業等活性化支援事業

事例の特徴

- ・背景・目的：施設の老朽化
まちの活性化
- ・手段：施設更新
- ・事業内容：幅員再構成
舗装の高質化
緑地整備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：歩行者の増加
- ・波及効果：周辺路線での整備着手
- ・受賞歴：-

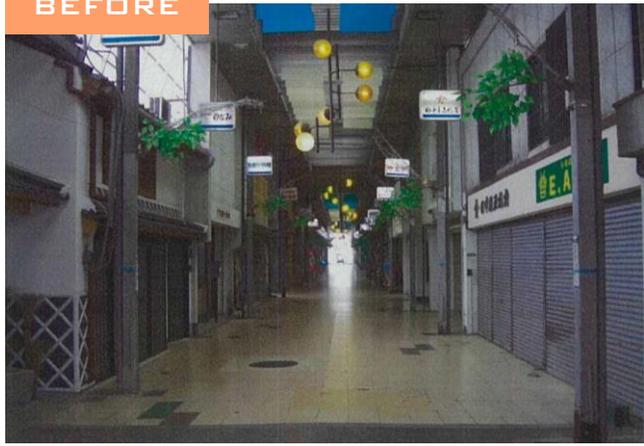
基本情報

- ・路線名：市道 本通り東線
- ・区間：米子市法勝寺町地内
- ・延長：0.12km
- ・道路規格：歩行者自転車専用道路
- ・幅員：5.6m
- ・設計速度：-
- ・検討体制：法勝寺町商業環境整備コンセンサス委員会
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2009～2010年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：-
- ・景観計画：景観計画区域
- ・事業者：(株)法勝寺町



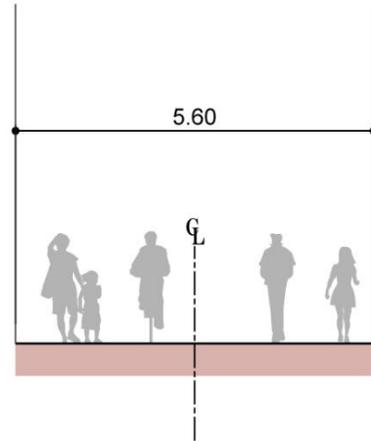
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

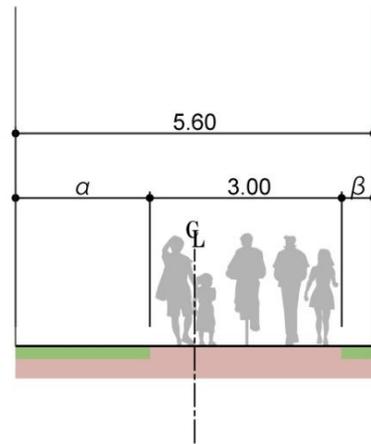


※米子市提供

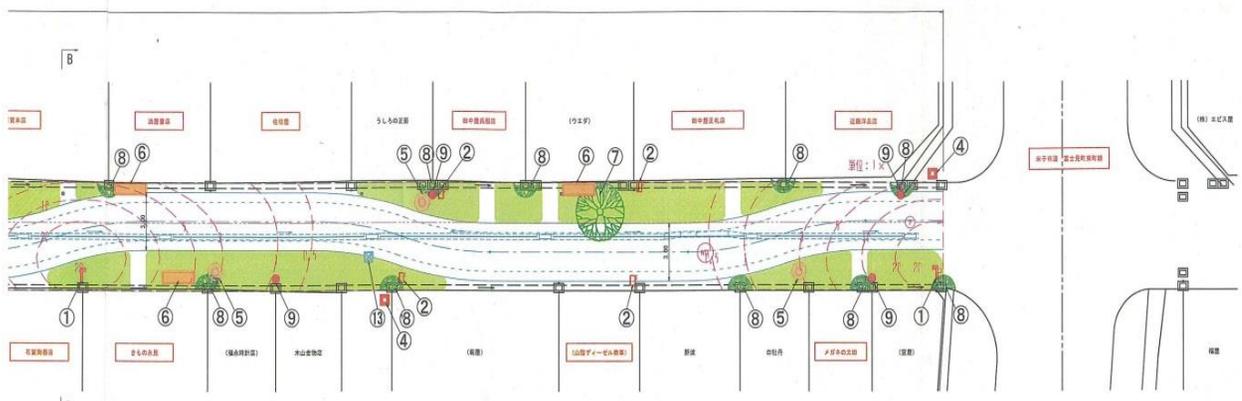
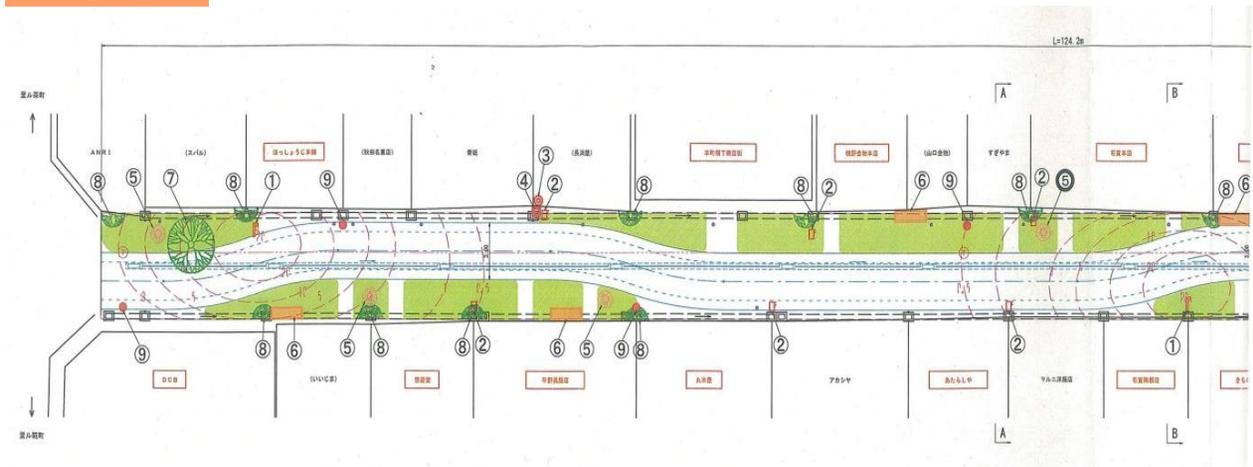
SECTION



AFTER



PLAN



※米子市提供

ほっしょうじ通り

背景・目的

<背景>

米子市の中心商店街では、郊外における大型店の進出等を受け、歩行者通行量の減少、営業店舗の減少、商業販売額の減少など、中心市街地の商店街が本来持つべき「賑わい」が急速に失われていた。

その後、法勝寺町商店街では、台風によるアーケードの破損を期に、修繕ではなく、撤去する方針を選択した。

<目的>

アーケード撤去を契機に、シャッター通りとなっている商店街の「暗い」・「さみしい」・「閉塞感」といったイメージを一新し、明るさや開放感を創出することを目指した。また、「歩いていて、どこか懐かしいまち」をコンセプトに、路面、街路灯、ファサードの整備に着手し、商店街を内部空間から、外部空間へ変貌させることを目標とした。

年	経緯
平成20年	米子市法勝寺町商店街の有志によって「(株)法勝寺町」が設立 米子市中心市街地活性化基本計画にて「法勝寺町商業環境整備事業」が位置付け
平成21年	よりみち通り沿いの蔵を再整備した三連蔵ショップ&ギャラリー事業を実施 戦略的中心市街地商業等活性化支援事業に認定 第1期事業として、アーケード撤去を実施
平成22年	第2期事業として、商業環境整備（街灯・植栽・休憩施設の整備、および路面整備）着工 竣工

人が集まり、歩いて楽しめ、
元気に暮らせる中心市街地
～生活充実都市・米子～の実現へ向け



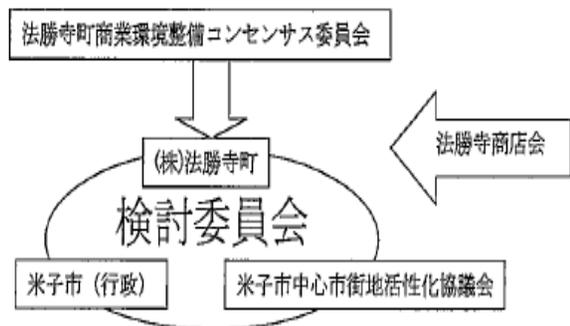
※「よなご・かえる通信 第3号」抜粋

実施体制

<検討体制>

事業の実施にあたり、補助事業者（(株)法勝寺町）、米子市、米子商工会議所および米子市中心市街地活性化協議会の連携の下、検討委員会を立ち上げ、課題の整理を行った。

なお、利害関係者の協議は、法勝寺町商店会の協力の下、検討委員会の中で行われた。



※米子市提供

整備内容

・アーケードの撤去

暗いイメージのアーケードを撤去し、開放的な歩行空間を創出した。

・路面整備

緊急車両の通行に支障のない舗装幅員を確保した上で、やさしい曲線形のスラローム歩道を整備した。その他、自然を意識したブロックを敷き詰め、昔ながらの町並みが持つ情緒感を演出するとともに、店舗前は芝生空間とすることで、緑を基調としたうるおいを演出した。

・照明・植栽整備

防犯灯のほかに、石彫刻を用いたフットライトを設置し、日本庭園をモチーフにした光の演出を施した。また、植栽や移動式プランター（鉢植え植栽）を設置することで、癒やしの空間を演出している。

・休憩施設の設置など

来訪者の滞留空間を確保する仕掛けとして、ベンチ、水飲み場を整備した。また、回遊を促す仕掛けとして、ストーリー性のある石彫刻を通りの各所に設置している。



▲スラローム型の舗装、芝生整備、鉢植え植栽



▲低位置照明



▲休憩施設、石彫刻

関連事業

・三連蔵ショップ&ギャラリー事業

町内の古い蔵を整備して、多目的スペースなどをつくり、新たにテナントを誘致している。

・周辺商店街への整備の波及

ほっしょうじ通りの整備を受け、隣接する元町通り商店街でも、アーケードの撤去と併せて同様の思想に基づくコミュニティ道路の整備が実施された。



▲三連蔵ショップ&ギャラリー



▲元町通り商店街の商業環境整備



▲ほっしょうじ通りへの新規出店

事業効果

整備後、通り一帯の歩行者交通量が増加するとともに、街並みに対する満足度が高まっている。

歩行者交通量

年度	元町通商店街 事務所前	三連蔵前	石質本店前 ほっしょうじ 本舗前	ほんどおり 休憩所前	合計
H21	410	57	434	389	1,290
H22	447	118	400	476	1,441
H23	355	377	339	406	1,477

商店街景観満足度（アンケート）

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
H20.11	14.7	26.1	30.4	22.3	6.5
H24.1	24.4	31.4	30.3	11.6	2.3

※ 調査協力：米子市 企画部 地域政策課 中心市街地活性化推進室

76 宍道湖夕日スポット

事例のポイント

- ① 道路、河川、公園の一体的な整備により、地域資源を活かした観光拠点を創出
- ② 公園側と湖岸側に駐車場を整備することで、路上駐車を解消
- ③ 水際歩道と階段護岸、テラス、上屋が一体となった空間デザイン



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、観賞・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。しかしながら、歩道が狭く（最小1.5m程度）来訪者と歩行者・自転車が輻輳するとともに、来訪者による路上駐車が通行車両の支障となっていた。

そこで、歩行者・自転車及び通行車両の安全を確保するとともに、新たな観光スポットとして観賞・撮影者が安心して利用できるたまり場を設けるべく、道路と河川・公園の一体的な整備を行ったものである。

事例の特徴

- ・道路の性格：河川・水路沿いの道
- ・沿道特性：観光系
- ・事業主体：国、市区町村
- ・事業手法：道路整備事業
- ・背景・目的：歩行環境の改善
景観形成・町並み保存
- ・手段：現道拡幅
- ・事業内容：護岸整備
歩行空間整備
駐車場整備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：歩行者の安全確保
- ・波及効果：地域交流の活性化
- ・受賞歴：平成18年度 全建賞

基本情報

- ・路線名：国道9号
- ・区間：松江市袖師町～同市嫁島町
- ・延長：0.42km
- ・道路規格：第3種第2級
- ・幅員：20.6m（代表）
- ・設計速度：60km/h
- ・検討体制：松江市デザイン委員会
（委員長 篠原修 東京大学教授）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2001～2006年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：-
- ・景観計画：景観重要公共施設
- ・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



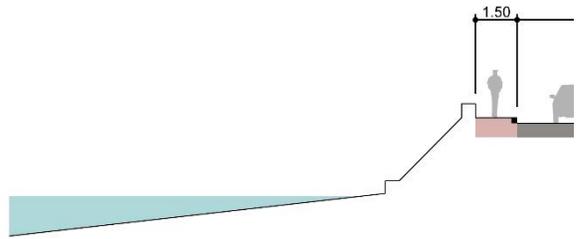
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

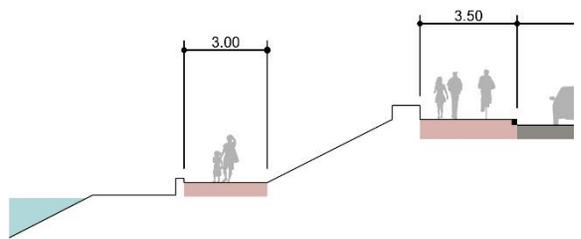


※松江国道事務所提供

SECTION



AFTER



PLAN



※松江国道事務所提供

宍道湖夕日スポット

背景・目的

<背景・目的>

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号には多くの観賞者・撮影者が訪れている。

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、歩行者が歩道にはみ出るなど危険な状況にあった。また、付近に駐車場がなく、路上駐車が多いことをはじめ、観光資源を十分に活かしてない状況にあった。

このため、環境・景観に配慮したインフラ整備を行い、観光資源の魅力を高める「宍道湖夕日スポット整備」が計画された。

年	経緯
平成13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からの提案を取り入れ、整備計画を検討（平成16年策定）
平成16年	夕日テラス、水際歩道、歩道の工事着手
平成17年	横断地下道の工事着手
平成18年	横断地下道の上屋、エレベーターの工事着手
平成20年	竣工

実施体制

<事業実施上のポイント>

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整備条件の下で、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。

また、夕日の観賞スポットとして地域住民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目指し、市民参加を取り入れた環境整備を進めていった。

<検討体制>

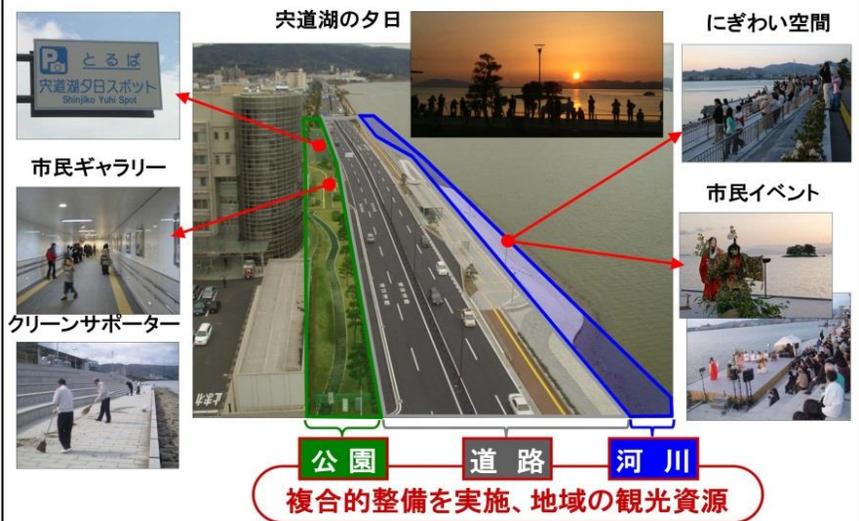
市民・利用者の意見を収集するため、市民ワーキングを実施した。

基本計画の作成にあたっては、NPO法人（地元公民館代表者、協同組合松江卸センター代表者、島根県景観アドバイザー、島根県写真作家協会代表者、松江旅館ホテル組合代表者など）が主体となり、地元住民を含め、計画案に対する意見・提案を募った。

<デザイン検討>

横断地下道の上屋が、湖畔の景観に対するアクセントとなることから、「松江市デザイン委員会」にて審議を行った。

市民・沿道住民やNPO等と連携した道路・沿道空間の創出



※松江国道事務所提供

2. 夕日スポット整備計画の策定（検討体制）



※松江国道事務所提供

整備内容

・夕日テラス

多くの観賞者・撮影者が訪れる範囲に、延長約100m、幅約11mの「夕日テラス」を整備した。その他、通行人と鑑賞者・撮影者が混雑しないよう、前後の狭い歩道を幅3mに広げ、安全かつ安心して利用できる歩道空間を整備した。また、夕日テラスから水際歩道に降りる階段護岸は、座って鑑賞できるようにステップベンチとなっている。

関連事業

・水際歩道（出雲河川事務所）

幅員3mを確保することで、大人4人が並んで歩ける、ゆとりある水辺空間とした。

・横断地下道（松江国道事務所）

公園側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するとともに、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、エレベータと横断地下道の上屋が連結されており、屋根付きの休憩スペースとして利用することができる。

・公園再整備・駐車場（松江市、松江国道事務所）

夕日の観賞者・撮影者および公園利用者のため、駐車場を整備した。周辺の駐車場と合わせて、観光客・市民の需要に応える規模とするべく、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台を確保している。

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向けに観光スポットを顕在化するとともに、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。



▲夕日テラス



▲水際歩道



▲横断地下道



▲駐車場

事業効果

十分な歩道幅員や横断地下道が確保されたことで、歩行者が安全に通行することができるようになった。また、駐車場整備により路上駐車が抑制され、周辺の交通が円滑になっている。

※ 調査協力：国土交通省 中国地方整備局 松江国道事務所 計画課

77

玉造温泉地区道路

事例のポイント

- ① 並行路線へ通過交通を転換することで、まちなかにおける一方通行化を実現
- ② 沿道の状況を踏まえ、右岸では車道幅員を削減、左岸では自転車歩行者道を整備
- ③ ポケットパークやイベントスペース等を整備し、回遊性を向上



概要

玉造温泉は、玉湯川に沿って広がっている山陰屈指の温泉街である。しかし、近年は観光客の減少や旅館の大型化などの影響から、温泉街に賑わいが失われてきていた。また、右岸道路では歩行者空間が不足しているほか、左岸道路では自動車が混入しており、歩行者にとって危険な状況であった。

このため、平成17年に「くらしのみちゾーン」の指定を受け、一方通行や自転車歩行者専用の規制、及び路面整備を実施し、観光客が安心してまち歩きできる歩行者空間の創出に取り組んだものである。

事例の特徴

- ・道路の性格：歴史地区・観光地の一般街路
- ・沿道特性：観光系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：都市再生整備計画事業
- ・背景・目的：歩行環境の改善
まちの活性化
- ・手段：空間再配分
- ・事業内容：幅員再構成
舗装の高質化
休憩施設整備
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：歩行者の増加
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：第7回 まち交大賞
(まちづくり情報交流協議会会長賞)

基本情報

- ・路線名：市道 湯町玉造線
- ・区間：松江市玉湯町玉造地内
- ・延長：0.67km
- ・道路規格：第4種第3級
- ・幅員：6.0m
- ・設計速度：30km/h
- ・検討体制：玉造温泉街活性化プロジェクト会議
松江市景観審議会（デザイン委員会）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2007～2011年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：-
- ・景観計画：景観計画区域
- ・事業者：松江市



位置図（S=1/25,000）

BEFORE

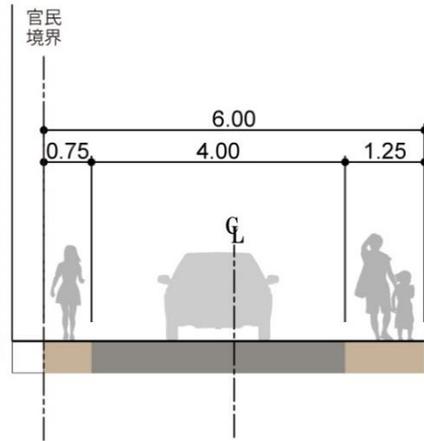
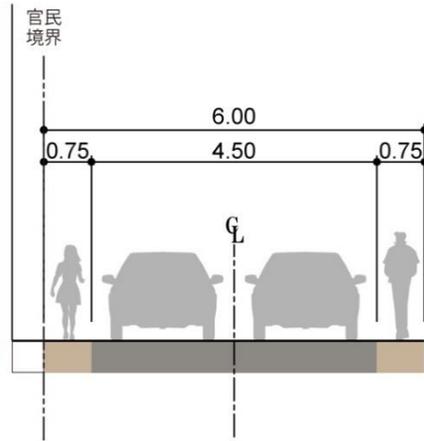


※松江市提供

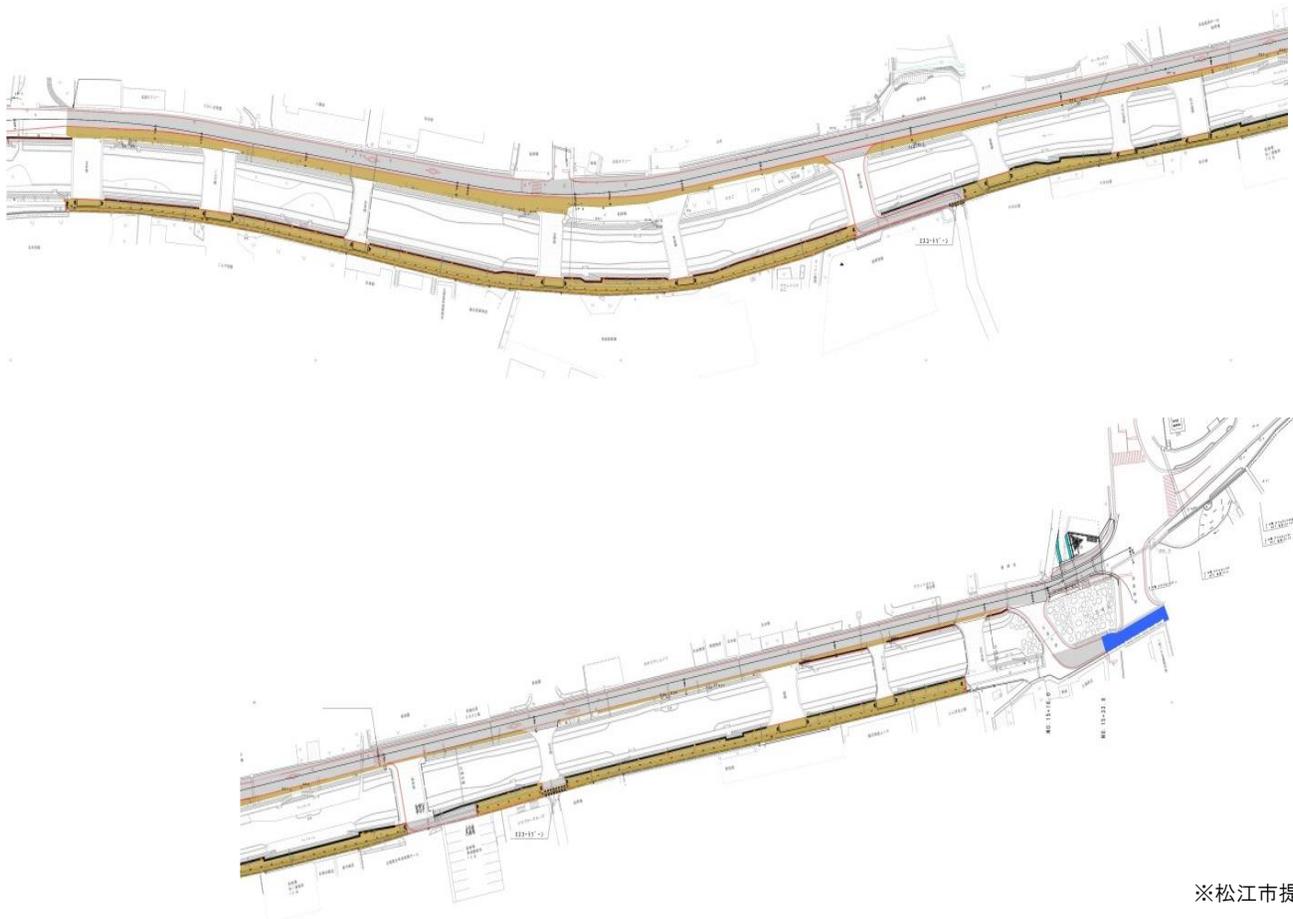
AFTER



SECTION



PLAN



※松江市提供

玉造温泉地区道路

背景・目的

<背景>

観光客が減少したほか、まち歩きをしなくなったため、お土産物屋や娯楽施設などの商業系施設が減少、空き店舗が目立つことで、温泉街全体のイメージダウンが懸念されていた。また、温泉街のメインストリートである右岸道路は、幅員が狭い上に、バスが対面通行しており、安心して歩くことが困難な状況であった。

<目的>

来訪者がそぞろ歩く環境づくりを行うことで、歩行者の回遊性や温泉街の賑わいの向上を目指すものである。また、玉湯川を中心に温泉旅館が集まる、景観資源に恵まれた温泉街であることから、温泉街に備わる景観美を活かす取り組みを行う。

年	経緯
平成 7年	住民の参画を得て「道路と沿道地域の総合的整備調査設計」を実施
平成15年	「第4次玉湯町総合振興計画」 「観光振興検討委員会」発足
平成16年	「新市まちづくり計画」（松江・八束合併協議会）にて、玉造温泉街基盤整備事業の主要プロジェクトに位置付けられる 「玉湯町都市再生整備計画検討委員会」発足
平成17年	国土交通省「くらしのみちゾーン」に指定 「賑わい歩行空間社会実験」の実施
平成19年	着工
平成23年	竣工

実施体制

<検討体制>

自治会、商工会、観光協会、旅館組合等の代表による「玉造温泉街活性化プロジェクト会議」を立ち上げ、地元間および行政との調整を行った。

- ・温泉街賑わい創出実行委員会：温泉街の賑わい創出事業（ソフト）に積極的に取り組む。関係団体が役割を明確にし、連携の下に事業を進める。
- ・玉造温泉街基盤整備事業推進委員会：松江市が計画する温泉街基盤整備事業に対し、玉造らしさを演出し、賑わいを再生するための歩行環境、景観整備などについて提案する。
- ・松江市景観審議会（デザイン委員会）：道路空間のデザインを審議する。

<事業実施上のポイント>

ハード整備だけでなく、観光客の誘致は民間、社会基盤の整備は行政という役割分担の下、官民協働による地区再生まちづくりに取り組んでいる。

個々の旅館および旅館組合において、独自に集客力アップのための様々な検討を行うとともに、出来ることから取り組むなど、地区のまちづくりに対する機運が高まっている。



▲NPO法人湯の郷たまゆが中心に運営する湯茶サービスを行う「おすそわけ茶屋」



▲セルフタイマーで撮影できる「カメラお助け台」



▲女性をターゲットとしたパンフレット

整備内容

・交通規制の変更、石張り風舗装

観光客が安心してまち歩きできる安全な歩行空間を確保するため、右岸道路（湯町玉造線）における時間規制の一方通行化のほか、左岸道路（玉湯川筋線）における自転車歩行者専用の交通規制を実施した。

交通規制を変更するにあたり、代替手段として並行する主要地方道を利用するよう、分岐部における通過車両の誘導を行う等、社会実験の中で事前の周知を行った。

なお、右岸道路（湯町玉造線）の舗装は、歩行者優先道路であることを示す舗装材とすることとしつつ、旅館から入出庫する大型バスの切り返しが多いことから、維持管理にも配慮して、石張り舗装に見える目地入りのコンクリート舗装を採用している。



▲湯町玉造線の時間規制の一方通行化



▲玉湯川筋線における自転車歩行者専用規制



※松江市提供

関連事業

・ポケットパーク整備

散策の途中に安心して休憩できる場所として、ベンチや四阿、地域資源を活かした足湯や手湯、オブジェ等を設置している。



▲ポケットパーク（千代の湯前）



▲ポケットパーク（湯薬師橋交差点）



▲イベントステージへの電源整備

事業効果

都市再生整備計画（玉造地区）の全体（高質空間形成事業2路線ほか）に対する効果

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
観光客の歩行者数	人/7h	715 (H17)	787 (H23)	805 (H24)	○
観光客の地区内散策時の満足度	%	25.1 (H16)	35.1 (〃)	76.7 (〃)	○
温泉街において、歩行者が車に対して、危険だと感じる割合	%	66.4 (H17)	46.4 (〃)	29.0 (〃)	○

※ 調査協力：松江市 歴史まちづくり部 都市政策課 市街地整備係

78

神門通り

事例のポイント

- ① 観光バスの自主的な一方通行化に併せ、車道幅員の削減と歩行空間の拡張を実現
- ② 舗装パターンによるイメージ狭さくを用いた、車両速度の抑制
- ③ ストリートファニチャーなどのトータルデザインと沿道のポケットパーク整備



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、参詣客の往来が絶えなかったが、車社会到来とともに歩行者が減り、往時の賑わいが失われつつあった。

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

基本情報

- ・路線名 : 一般県道 斐川出雲大社線
- ・区間 : 出雲市大社町杵築南地内
- ・延長 : 0.33km
- ・道路規格 : 第4種第4級
- ・幅員 : 12.0m
- ・設計速度 : 30km/h
- ・検討体制 : 道づくりワークショップ
(委員長 桑子敏雄 東京工業大学教授)
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 2010～2012年度 (1期工事)
- ・用途地域 : 商業地域
- ・地域地区 : -
- ・景観計画 : 景観重要公共施設
- ・事業者 : 島根県 出雲県土整備事務所

事例の特徴

- ・道路の性格 : 商店街 (歴史・観光系)
- ・沿道特性 : 観光系
- ・事業主体 : 都道府県
- ・事業手法 : 街路整備事業
- ・背景・目的 : 歩行環境の改善
まちの活性化
- ・手段 : 空間再配分
- ・事業内容 : 幅員再構成
舗装の高質化
道路附属物の修景
- ・沿道建築 : 沿道修景に対する助成
- ・事業効果 : 歩行者の増加
- ・波及効果 : 来訪者の増加
- ・受賞歴 : 第26回 全国街路事業コンクール (優秀賞)

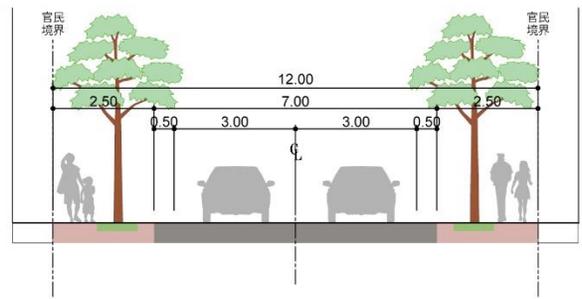


位置図 (S=1/25,000)

BEFORE

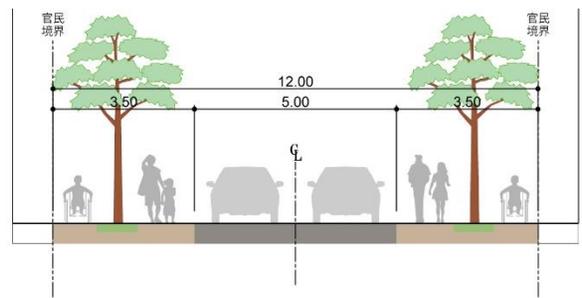


SECTION

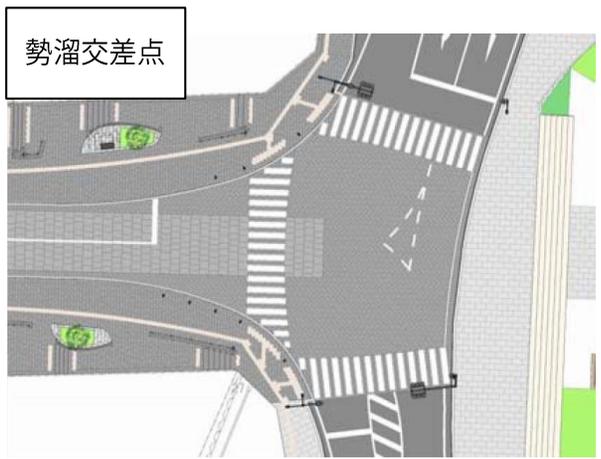
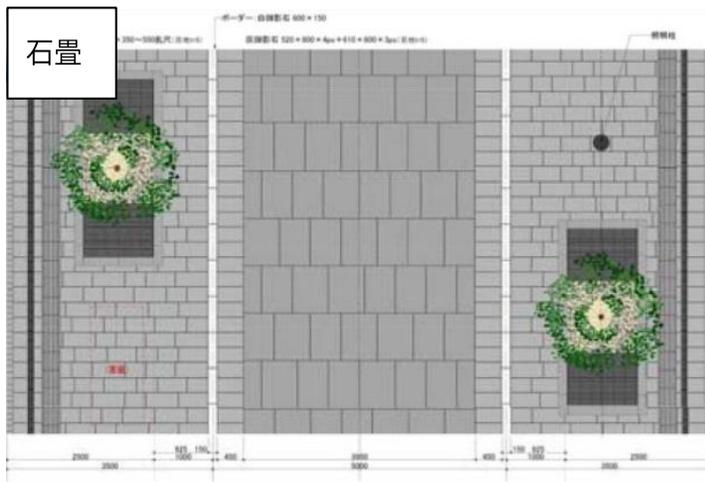


※出雲県土整備事務所提供

AFTER



PLAN



※出雲県土整備事務所提供

神門通り

背景・目的

<背景>

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。

<目的>

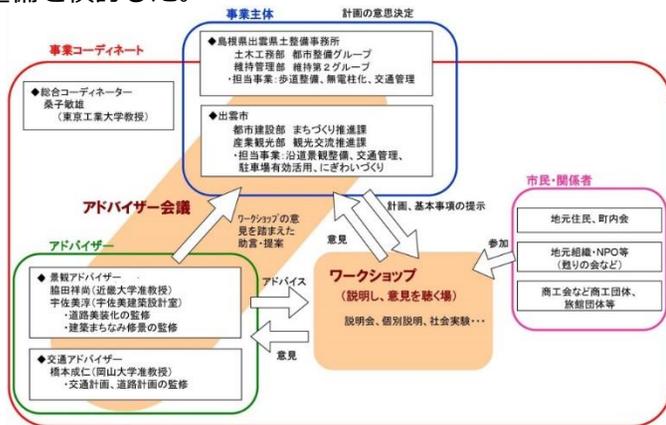
平成25年の出雲大社御本殿の「平成の大遷宮」を好機と捉え、出雲大社の門前にふさわしい風格と賑わいのある通りとして再生するべく、計画策定から道路整備まで、島根県、出雲市、地元が一体となって参詣道の再生に取り組んだ。

年	経緯
平成21年	アンケート調査の実施
平成22年	「道づくりワークショップ」が設立（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）
平成23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）
平成25年	第1期工事 しゅん工
平成26年	第2期工事（出雲大社前駅～大鳥居）着工
平成27年	第2期工事 完成（予定）

実施体制

<検討体制>

沿道住民のための生活交通の利便性確保と、観光客のための賑わい創出・安全性向上の両立が求められた。これらの課題を解決するにあたり、沿道住民・沿道店舗・観光客をはじめとする全ての関係者の意見・アイデアを参考にしながら計画策定を行うべく、ワークショップを用いながら、出雲大社の参詣道にふさわしい道路計画と景観整備を検討した。



▲検討体制

ワークショップのフロー

前提条件

- 道路幅員12m【現況道路幅員(車道7m、歩道2.5m)のまま】

- 範囲: 勢溜り～宇迦橋間
- 平成21年アンケート調査結果
 - 現道幅員12mの中で整備する
 - 松並木の景観を活かす
 - 無電柱化の検討

平成22年度道づくりワークショップ

【主な議論の内容】

- 安心して楽しみながら歩ける道づくりを考える
- 沿道のまちなみ景観づくりを考える
- にぎわいのまちづくりのための取り組みを考える

【議論に基づき計画内容】

- 交通安全対策
- 歩車共存道路(共有空間)として整備
- 観光バスの北進一方通行自主規制
- 勢溜交通安全対策
- 交差点改良(歩道、バス停、見通し改良) / 信号機設置
- 景観対策
 - 石畳舗装、電線類地中化
 - 沿道建築物修景の基準となる「神門通りまちづくり協定」作成
 - 景観整備補助金制度の創設
- にぎわいづくり
- 出店助成による新規出店支援 / ポケットパーク整備の検討 / まち歩きサイン等の整備

平成23年度デザインワークショップ

【主な議論の内容】

- 石畳・照明等の詳細デザイン
- 坂道部の詳細デザイン
- ポケットパークのデザイン

【議論に基づき計画内容】

- 石畳・照明
 - 御影石(グレー系)、大判の石材を縦向きに使う
 - 照明は、オリジナルデザイン(錆鉄製、清楚でしなやかな造形)
- 坂道部
 - 店舗側は階段構造とする
 - 沿道店舗との連携による一体的な空間づくり
- ポケットパーク
 - 出雲大社前駅を活かしたにぎわい拠点づくり



▲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）



※出雲県土整備事務所提供

整備内容

・幅員構成・石張り舗装

道路の全幅12mの「使い方」を見直し、路側帯を拡幅した分、車道を削減し、中央線を消去したほか、石張り舗装により速度抑制を図っている。石張りは、大社境内の参道との連続性を意識し、大判の石材を縦向きに敷き並べている。路側帯と車道で異なる張り方を採用し、路側帯のパターンが車道側に若干はみ出すことで、車道部が狭く見える視覚的な効果を狙っている。

・照明・サイン

照明は、参道としての神聖さと賑わいを演出するべく、清楚で素朴なデザインとしている。

出雲市によって設置されたサインについては、サインそのものが景観の障害にならないようシンプルかつ、照明や信号機などの道路付属物と調和したデザインとしている。

・坂道区間のデザイン

勢溜交差点付近は約8%の急勾配となっていることから、大雨や凍結時の歩きやすさを配慮し、民地側に階段と緩やかな平場を組み合わせたサブの歩行者動線を設けている。これにより、歩行者の安全性と利便性を確保するとともに、沿道商業者にとっても、街路と敷地をつなぎやすくなったことで、スペースを有効に使うことができる等のメリットが生まれている。



▲石張り舗装

※出雲県土整備事務所提供



▲坂道区間



▲縁結びスクエア



▲沿道建物の修景整備、および置座（縁角）

関連事業

・ポケットパーク「縁結びスクエア」

門前の賑わいを通りの南へと繋げていくため、登録文化財である出雲大社前駅 駅舎に隣接したポケットパークを整備している。旧型車両「デハニ50形」の展示スペースや、駅舎を活用したカフェレストラン、観光客と住民の休息・交流の場となる広場などを一体的な空間としてデザインしている。

・沿道建物の修景に対する市の助成制度の活用

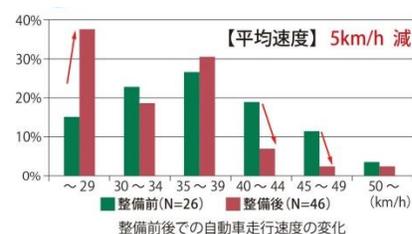
30年後、50年後を見据え、市と地元が協働で修景基準を策定し、建替えに関する景観助成制度（出雲市）などを活用しながら、統一感あるまち並みづくりを進めている。住居や店舗の建替えを行う際の配慮事項をまとめたガイドラインは、住民の意見を尊重するべく、出雲市が委員会を設置して検討を行った。

・特区制度の活用による道路占用手続き等の簡素化

「道づかい」による賑わい創出を推進するため、道路敷（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たことにより、道路占用手続き等を簡素化された。

事業効果

自動車走行速度

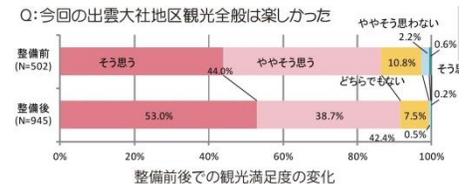


歩行者交通量

整備前後の歩行者交通量の比較 (休日)

【休日】	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
宇迦橋北詰	350	9,344	26.7
ご縁広場	152	5,434	35.8
合計	4,561	53,427	11.7

観光満足度



※出雲県土整備事務所提供

※ 調査協力：島根県 出雲県土整備事務所 土木工務部 都市整備課 都市整備係
 ※ 参考文献：第26回 全国街路事業コンクール応募資料

79

二葉の里地区 区画道路5号線

事例のポイント

- ① 土地区画整理事業に伴う片側拡幅により歩道を拡張
- ② 沿道に緑地や公園を設置し、**既存市街地への圧迫感を軽減**
- ③ 歩道の植栽帯と沿道のセットバック部を**一体的な緑地空間として整備**



概要

広島駅新幹線口の二葉の里地区では、大規模な低・未利用地を擁し、高い開発ポテンシャルを持つことから、区画整理事業による多機能拠点の整備が計画された。

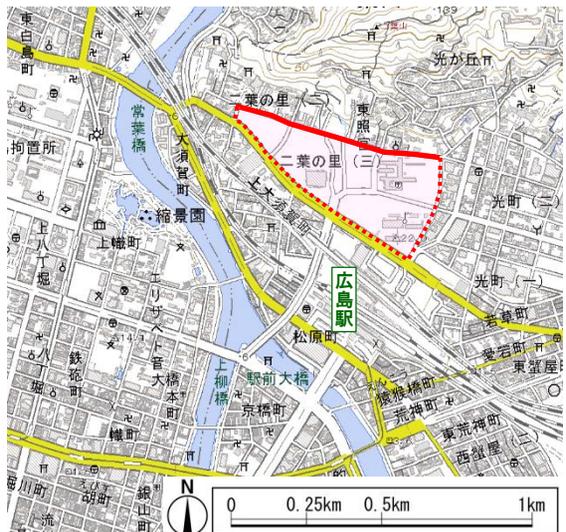
このうち、地区の北端に位置する区画道路5号線は、二葉山麓に点在する寺社・史跡を結ぶ「二葉の里歴史の散歩道」を構成することから、自然や歴史に配慮した道路空間の創出が求められていた。

このため、歩道と沿道の緑地・公園を一体的に整備し、まちづくり活動の舞台となる、ゆとりある歩行者空間を創出したものである。

- 事例の特徴**
- ・道路の性格：駅周辺開発
 - ・沿道特性：業務系
 - ・事業主体：その他
 - ・事業手法：土地区画整理事業
 - ・背景・目的：歩行環境の改善
土地利用の転換・高度化
 - ・手段：現道拡幅
 - ・事業内容：道路拡幅
緑地整備
公園整備
 - ・沿道建築：地区計画による行為制限
 - ・事業効果：歩行者の安全確保
 - ・波及効果：市街地形成の誘導
 - ・受賞歴：-

基本情報

- ・路線名：市道 東5区6号線（区画道路5号線）
- ・区間：広島市東区二葉の里地内
- ・延長：0.7km（土地区画整理事業 13.8ha）
- ・道路規格：第4種第2級
- ・幅員：11.5m
- ・設計速度：40km/h
- ・検討体制：二葉の里地区まちづくり推進協議会
広島駅新幹線口エリアマネジメント
推進調整会議
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2010～2013年度
- ・用途地域：近隣商業地域
- ・地域地区：地区計画
- ・景観計画：景観計画重点地区
- ・事業者：独立行政法人 都市再生機構



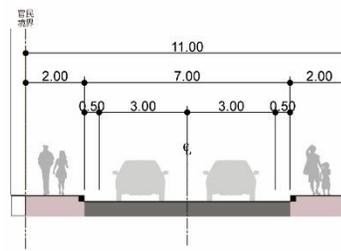
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

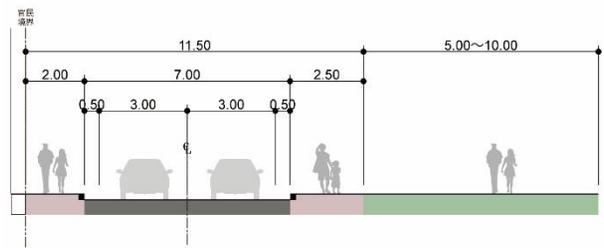


※広島市提供

SECTION

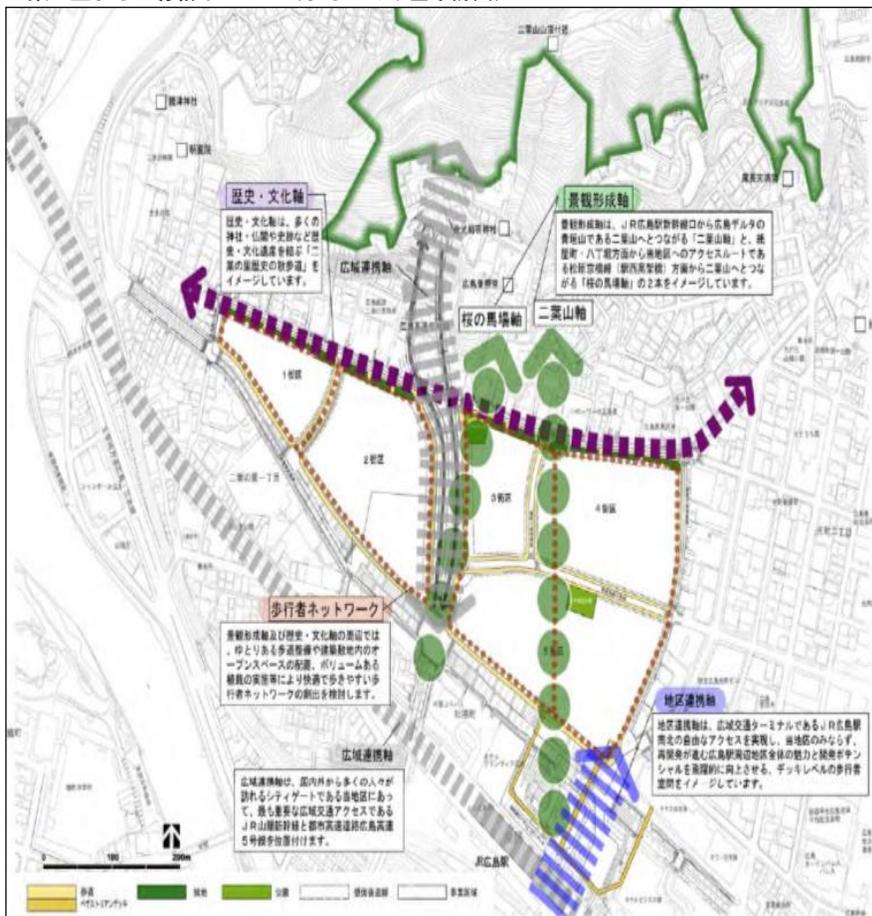


AFTER

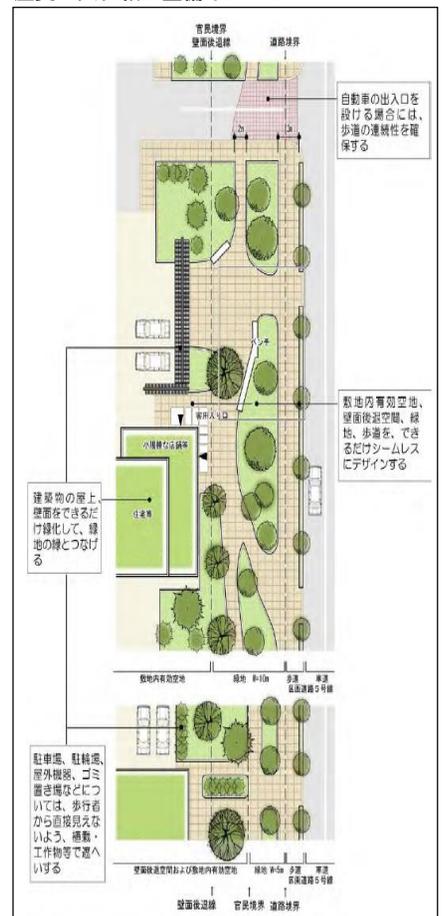


PLAN

二葉の里まちなぎ骨格イメージ（まちづくり基本計画）



歴史・文化軸の整備イメージ



※「二葉の里地区まちづくりガイドライン」提供

二葉の里地区 区画道路5号線

背景・目的

<背景>

広島駅新幹線口の二葉の里地区では、大規模な低・未利用地を擁し、高い開発ポテンシャルを持つことから、複合施設の整備を通じた多機能拠点の形成が望まれていた。平成15年、広島駅周辺地域が「都市再生緊急整備地域」に指定されたことを受け、土地区画整理事業などによるまちづくりが進められることとなった。

計画にあたり、地区北側の二葉山麓に由緒ある寺社・史跡が点在し、これらを結ぶ全長11kmの「二葉の里歴史の散歩道」が隣接することから、自然や歴史に配慮した都市空間の形成が求められていた。

<目的>

地区の北端に位置する区画道路5号線は、散策路としてゆとりある歩行者空間を整備し、地域のまちづくり活動の舞台を創出するとともに、沿道の景観誘導や緑化・修景を通じ、散歩道の雰囲気向上を図った。

実施体制

<検討体制>

事業関係者からなる「二葉の里地区まちづくり推進協議会」を設立し、「まちづくり基本計画」の策定、及び同計画の具体化等について協議・調整を行った。

なお、公園・緑地の計画にあたり、周辺町内会や「二葉の里歴史の散歩道」を舞台に活動するNPO法人の参画を得て、ワークショップ形式の検討会を開催し、整備や利活用・運営のあり方を検討している。

<推進体制>

関係者の連携・協働によるまちづくりを進めるため、「広島駅新幹線口エリアマネジメント推進調整会議」を組織し、「まちづくりガイドライン」策定、事業PRやイベント企画を行った。

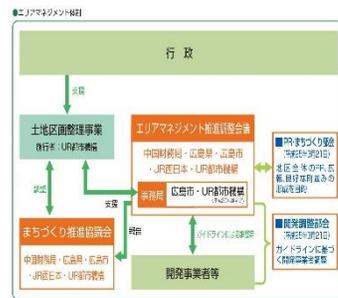
開発後も、セットバック部の一体管理やイベントの開催等を通じ、魅力的で付加価値の高いまちづくりを図るため、住民、事業主、地権者等による自主的なエリアマネジメントの体制構築に取り組んでいる。

<事業実施上のポイント>

「まちづくり基本計画」に基づきながら、開発事業者をはじめとする事業関係者が連携してまちづくりを進められるよう、地区計画を定めるとともに、土地利用や空間構成に関する具体的なルール・指針を示した「まちづくりガイドライン」を策定した。

また、上記の2つの組織を中心に、様々な関係者が連携・協働しながら、計画段階から施工・維持管理に向けた、エリアマネジメント活動を推進している。

年	周辺住民等の取組経緯	地区内での取組経緯 (行政の取組含む)
平成12年	「二葉の里歴史の散歩道ブラッシュアップ研究協議会」結成	
平成14年	「夢街道ルネサンスモデル地区」認定	
平成15年		二葉の里地区を含む広島駅周辺地区が「都市再生緊急整備地域」に指定
平成16年	「美しい日本の歩きたくなるみち500選」のコースに選定	
平成17年	「二葉の里歴史の散歩道ボランティアガイドの会」発足	
平成19年		「二葉の里地区まちづくり基本計画」策定
平成21年		「二葉の里地区まちづくり推進協議会」設立 「広島駅新幹線口エリアマネジメント推進調整会議」設立 都市計画決定 (土地区画整理事業および地区計画)
平成22年		事業認可、基盤整備工事着工
平成23年	ワークショップ開催 (緑地・公園検討)	「まちづくりガイドライン」策定
平成25年		「まちづくりガイドライン」改訂
平成26年		基盤整備工事完了、道路供用開始



※「広島二葉の里まちづくりのあゆみ」提供



▲ワークショップの様子

整備内容

・歩道と一体となった緑地・公園の整備

開発地区と既存市街地の間にオープンスペースを確保するため、建築物のセットバックを図りながら、歩道と沿道の緑地・街区公園の一体的な整備を行っている。

なお、緑地・公園の整備については、自生するクスノキを保全した街区公園の整備等、ワークショップにおける地域住民らのアイデアが実現した。

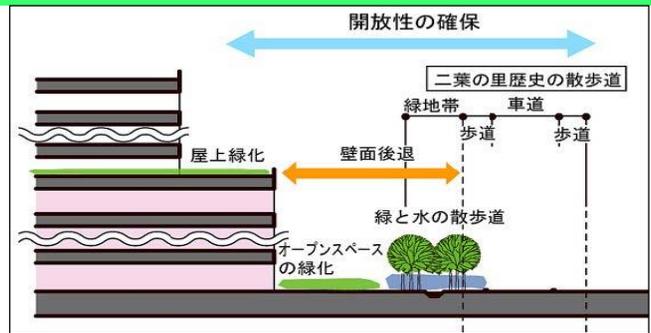
・歴史の散歩道にふさわしい統一感のあるデザイン

サインや照明灯などの施設は、歴史の散歩道にふさわしい統一感のあるデザインとした。

なお、建築物や工作物、屋外空間などのデザインについても、「まちづくりガイドライン」の運用を通じ、デザインの統一や色彩のコントロールを図っている。

・土地区画整理事業によるその他の路線の整備

現道拡幅による整備を行う都市計画道路常盤橋若草線や、広島高速5号線が接続する「桜の馬場軸」においても、区画街路5号線と同様、建築物のセットバックを行い、沿道のオープンスペースと歩道が一体となった快適な歩行者空間の創出を図っている。



※「まちづくりガイドライン」提供

関連事業

・広島駅自由通路、新幹線口ペDESTリアンデッキなどの整備

広島駅周辺における歩行者回遊性を向上させるため、JR広島駅の南口と新幹線口を連絡する広島駅自由通路と新幹線口ペDESTリアンデッキの整備を行っている。また、新幹線口の交通混雑を緩和するため、新幹線口広場の再整備を行っている。

ユニバーサルデザインに配慮した歩きやすい歩行者空間の整備を通じた、広島駅周辺地区の利便性向上、及び駅ナカ開発による新たな賑わいの創出が期待されている。



▲要所に配置されたサインやベンチ



▲歩道照明



▲歩道沿いの緑地



▲埋め込みサイン



▲自生するクスノキをシンボルとした
街区公園



▲拡張整備された（都）常盤橋若草線



▲広島駅自由通路のイメージ図

※広島市提供

※ 調査協力：広島市 都市整備局 都市機能調整部 広島駅周辺地区整備担当
独立行政法人 都市再生機構 都市再生業務部 広島都市再生事務所

※ 参考文献：広島二葉の里まちづくりのあゆみ（平成26年11月）
二葉の里地区まちづくりガイドライン（平成25年5月改訂版）

80

蔵本通り

事例のポイント

- ① 車線数の削減により捻出された余剰空間を隣接の公園へ還元
- ② 公園と一体となった幅広の歩道・広場を整備し、緑豊かな賑わい空間を創出
- ③ 道路から公園に用途変更した敷地に、屋台設置のためのインフラを整備



概要

呉市の中心部に位置する蔵本通りは、市の主要な幹線道路の一つで、沿道には市役所や図書館・文化ホールなどが立地している。

昭和50年代後半、都市景観形成モデル事業の一環として、上下6車線から4車線への変更、歩行者空間の拡幅、および隣接する公園や河川を含めた一体的な整備が行われた。

また、蔵本通りの整備に伴い、戦後、市内に点在していた屋台を道路に隣接する公園区域へと集約し、現在では呉市の名所として親しまれている。

基本情報

- ・路線名 : 市道 宝町本通線
- ・区間 : 呉市中央地内
- ・延長 : 1.2km
- ・道路規格 : 第4種第1級
- ・幅員 : 56.0m
- ・設計速度 : 60km/h
- ・検討体制 : 都市景観形成モデル事業調査委員会
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 1983~1988年度
- ・用途地域 : 商業地域
- ・地域地区 : -
- ・景観計画 : 景観重要公共施設
- ・事業者 : 呉市

事例の特徴

- ・道路の性格 : 河川・水路沿いの道
- ・沿道特性 : 商業・業務系
- ・事業主体 : 市区町村
- ・事業手法 : 都市景観形成モデル事業
- ・背景・目的 : シンボル空間の形成
景観形成・町並み保存
- ・手段 : 空間再配分
- ・事業内容 : 幅員再構成
公園整備
その他施設整備
- ・沿道建築 : なし
- ・事業効果 : 賑わい空間の創出
- ・波及効果 : 来訪者の増加
- ・受賞歴 : 第7回 緑の都市賞 (審査委員長賞)



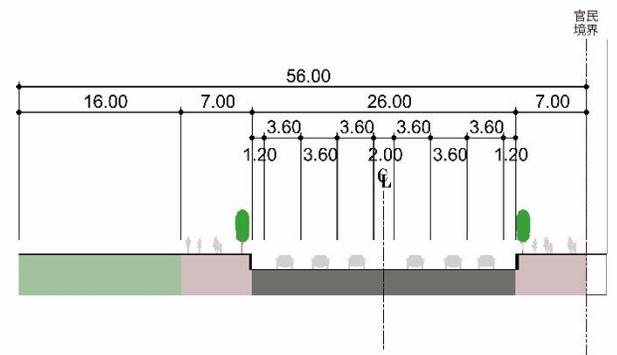
位置図 (S=1/25,000)

BEFORE

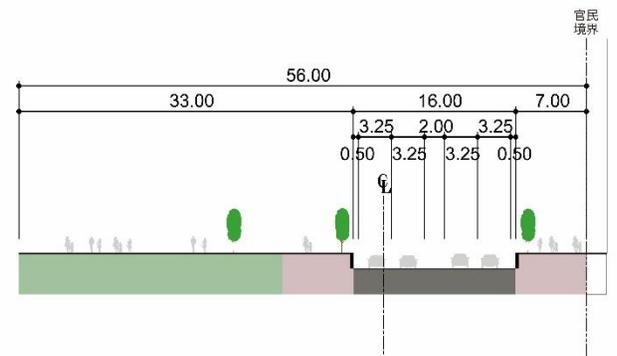


※呉市提供

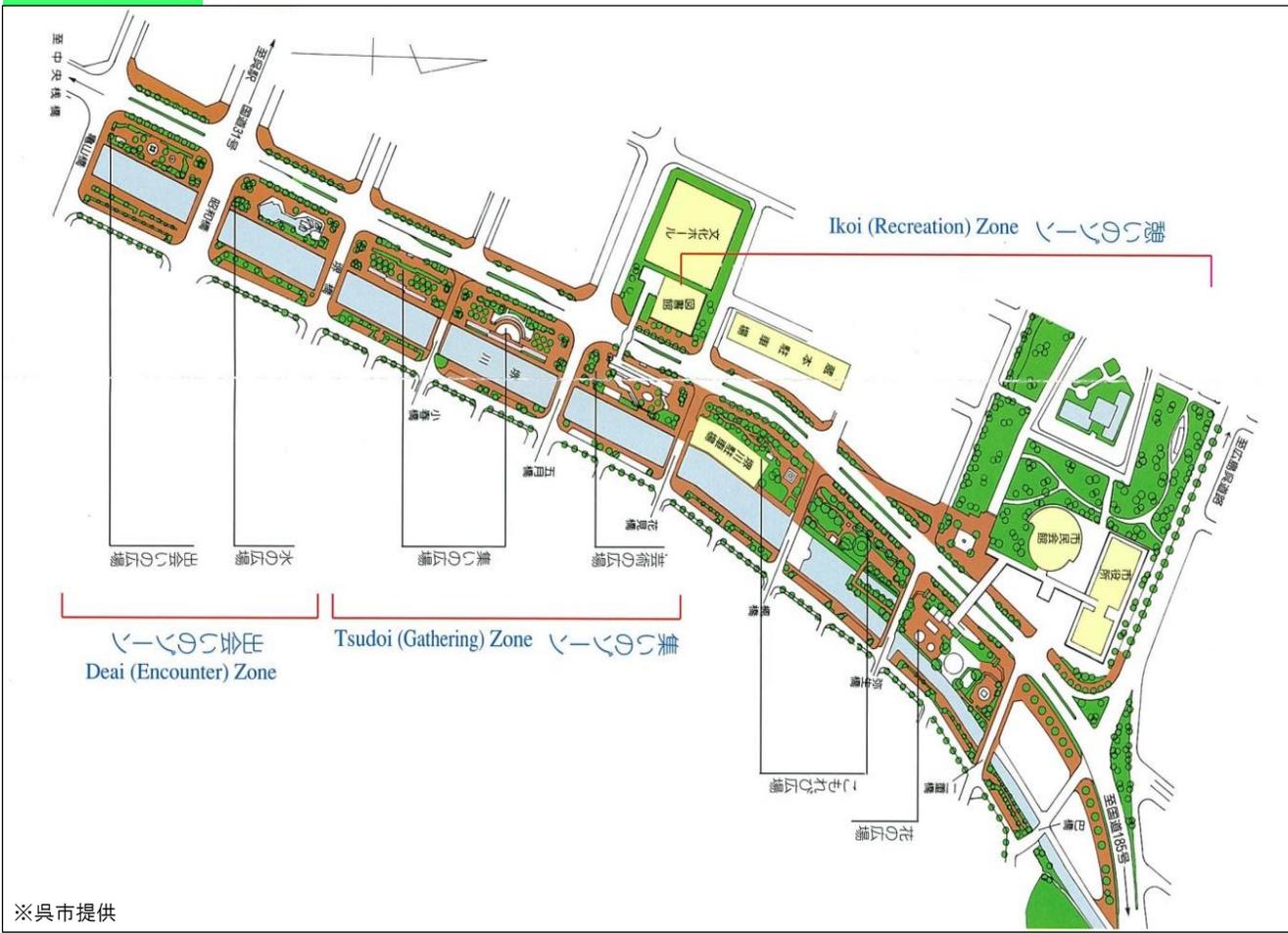
SECTION



AFTER



PLAN



※呉市提供

親水空間・公園緑地の一体的な整備による環境改善

蔵本通り

背景・目的

<背景>

昭和50年代後半、全国的に快適なまちづくりの機運が高まり、当時の建設省は都市景観形成モデル事業に着手した。

呉市では、市民からの要請を受けて都市景観形成モデル事業に着手し、基本計画を策定した。このなかで、呉市の中心部である中央地区をモデル地区とした具体的な計画が立案された。

また、市内に点在していた屋台を集約・整理することも、当時、課題となっていた。

<目的>

呉市の新しい顔としての魅力づくりのため、道路空間の再構築を図るとともに、隣接する公園、河川、公共施設との一体的な整備を行い、開放感あふれる緑豊かな都市空間の創出を計画した。また、併せて、市内に点在する屋台を集約することで、にぎわい拠点の創出を目指した。

年	経緯
昭和58年	呉市の都市景観形成モデル事業採択「呉市景観形成基本計画」策定 整備着手、屋台組合と交渉、呉市が屋台存続の方針決定
昭和59年	着工
平成元年	供用開始

実施体制

<検討体制>

・都市景観形成モデル事業調査委員会

旧建設省都市局および協力委員（広島県、呉市）で構成される委員会を立ち上げ、モデル地区の概要、蔵本通り基本計画、都市景観形成基本計画について検討を行った。

<事業実施上のポイント>

検討が始まった昭和50年代後半には先駆的な取り組みであった「都市景観形成モデル事業」として、景観形成方針や施設整備に関する具体的な検討を進めていった。「花の広場」では、市内の小学生にイメージを募集するなど、市民参加の道・公園づくりに取り組んだ。

また、公園や河川との一体的な整備に加え、屋台店舗数が減少した場合の追加募集も含め、呉市の貴重な観光資源である屋台によるにぎわい拠点づくりを検討した。

関連事業

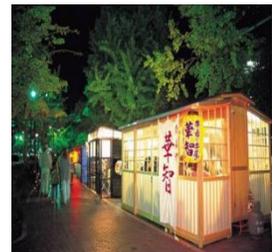
・屋台の設置

道路上の屋台は、通行や衛生、美観上の問題から全国的に減少しているが、呉市では、蔵本通りの整備に併せて屋台組合と交渉し、当市の貴重な観光資源であった屋台を存続させる方針のもと、屋台によるにぎわいづくりに積極的に取り組んできた。

屋台の集約にあたっては、屋台設置箇所を道路区域から公園区域へ変更し、道路占用・道路使用許可を不要とすることで、屋台設置の合法化を図った。また、屋台専用の給排水設備、電源コンセント等を収納した設備ユニットを整備するなどの整備上の工夫がなされた。

屋台は恒常的営業（夜間のみ）で、各事業者は、公園占用許可および営業許可を受けて営業を行っている。平成4年から、蔵本通りを利用した「食」に関するイベント「くれ食の祭典」を開催し、毎年多くの来訪者でにぎわいを見せている。

なお、整備完成当時には20店舗あった屋台も年々減少し、平成14年度には8店舗となったが、その後新規屋台を公募し、にぎわい拠点の活性化に努めている。



※呉市提供



▲屋台

※呉市提供

整備内容

・道路空間の再構築による歩行者空間の拡幅と無電柱化

6車線の道路を4車線に削減することで生じた余剰の空間を、隣接する都市公園区域に取り込むなど、道路・公園・河川事業の複合事業として一体的に整備し、電線類の地中化なども合わせて開放感あふれる緑豊かな都市空間を創出している。

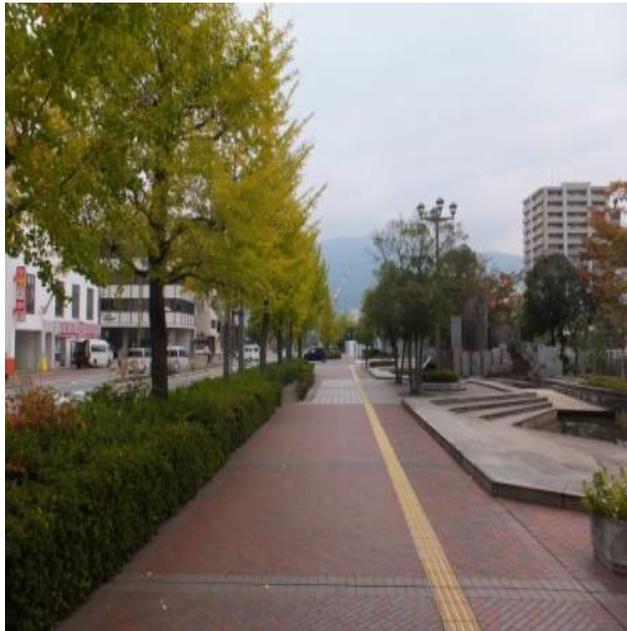
なお、車線数の削減については、交通需要の予測上問題ないとされたことに加え、道路横断距離が短くなることで歩行者の安全性も高まることから実現した。

・屋台の集約配置

再構築により生まれた「こもれび広場」の歩道上に屋台を集約配置し、にぎわい拠点とした。また、屋台に供給する電気・水道・下水道設備は、ベンチ下の扉内に収納する等の工夫を施した。

・ゾーニングによる空間構成

通り全体を、海側から「出合いのゾーン」・「集いのゾーン」・「憩いのゾーン」に区分し、その中に、出合いの広場、水の広場、こもれび広場、花の広場などの個性的な広場空間を配置した。



▲公園と一体となった歩道整備



▲屋台設置スペース（白線内）



▲河川テラス



▲屋台への水道・電気・下水道設備ユニットを収納したベンチ

※ 調査協力：呉市 都市部 都市計画課

※ 参考文献：（社）日本都市計画学会。中国四国支部ニュースレター第16号（平成19年10月）