

今魚店金谷線

事例のポイント

- ① 道路と城址の堀を一体的に整備するため、**都市計画道路を変更**
- ② **文化財行政と都市計画行政が連携**し、歩道と堀を一体的な公園・緑地として整備
- ③ **景観計画に基づく**周辺の風景と調和した施設デザインの検討



概要

萩市堀内地区は、江戸末期の武家屋敷からなる町並みが残ることから、重要伝統的建造物群保存地区にも指定された歴史地区である。観光客や住民のアクセス動線となる幹線道路として、外堀と並行して走る都市計画道路「今魚店金谷線」を計画したが、その整備にあたっては、周囲の歴史的環境に配慮することが求められた。

そこで、幅員を外堀まで拡げる都市計画決定の変更を行った上で、街路事業と文化財保存の連携の下、外堀側の歩道を緑道として整備することで、道路と外堀が一体となったシンボリックな空間を創出したものである。

事例の特徴

- ・道路の性格：歴史地区・観光地の幹線街路
- ・沿道特性：住宅系
- ・事業主体：都道府県
- ・事業手法：都市計画道路事業
身近なまちづくり支援街路事業
- ・背景・目的：広域ネットワークの構築
景観形成・町並み保存
- ・手段：現道拡幅
- ・事業内容：道路整備
緑地整備
休憩施設整備
- ・沿道建築：景観計画による行為制限
- ・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：一般県道 今魚店金谷線
- ・区間：萩市樽屋町～同市平安古町
- ・延長：0.7km（供用中），0.3km（事業中）
- ・道路規格：第3種第3級
- ・幅員：23.0～25.0m（供用区間）
16.0m（事業中区間）
- ・設計速度：60km/h
- ・検討体制：今魚店金谷線検討委員会
（委員長 新谷洋二 東京大学名誉教授）
- ・事業段階：維持管理（一部施工中）
- ・事業年度：1996～2010年度
- ・用途地域：第1種低層住居専用地域
- ・地域地区：伝統的建造物群保存地区
- ・景観計画：景観重要公共施設
- ・事業者：山口県 萩建築土木事務所

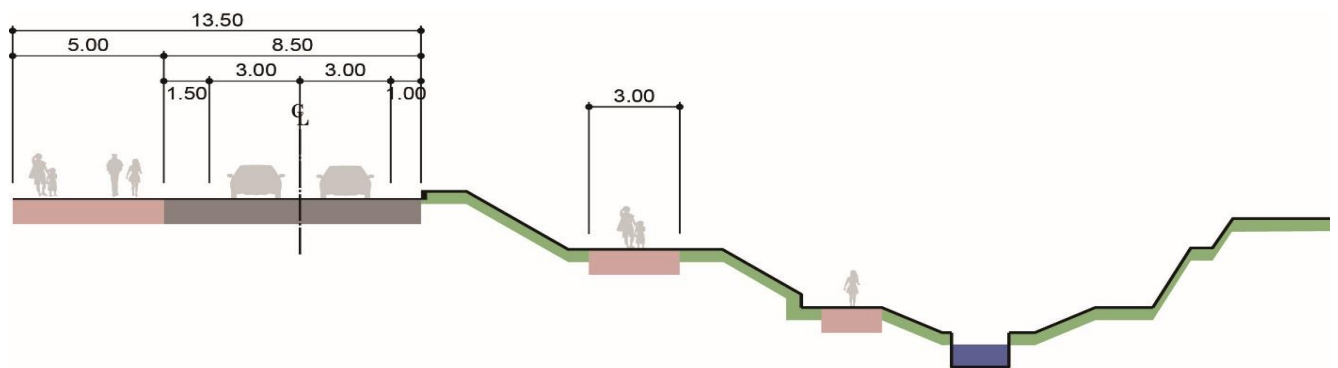


位置図（S=1/25,000）

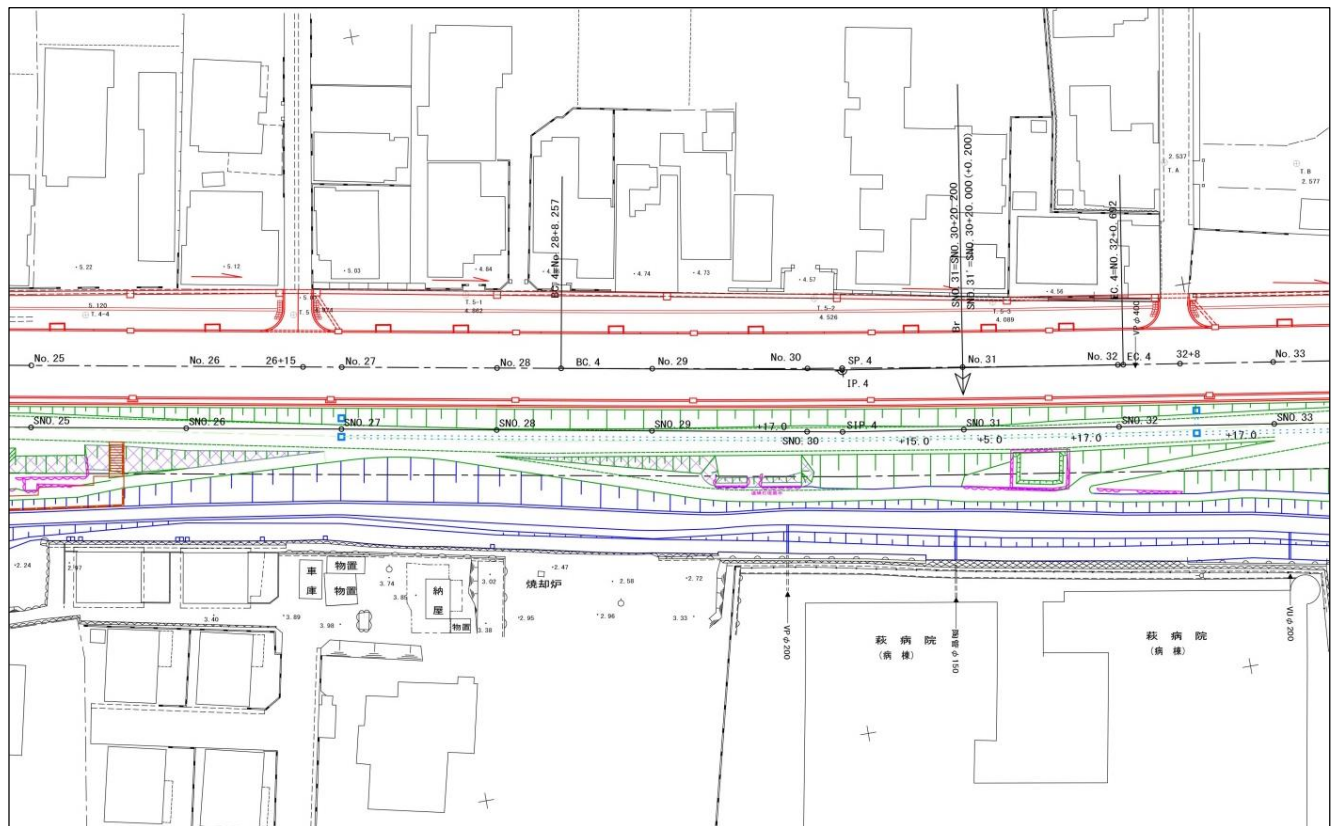
AFTER



SECTION



PLAN



※山口県提供

今魚店金谷線

背景・目的

<背景>

萩市堀内地区は、江戸時代には武家屋敷が並び、その東側には外堀が設けられていたが、第二次大戦後に堀の一部を埋め立て、市営住宅が建てられた。その後、旧城下町と駅前地区を結ぶ幹線道路として、外堀と並行して南北に走る都市計画道路「今魚店金谷線」を計画した。

昭和58年度に「歴史的地区環境整備街路事業調査」を実施し、土堀の移設を伴う地区内道路の拡幅を提案したが、堀内地区を重要伝統的建造物群保存地区に指定していた文化庁がこれに抗議したことを受け、文化庁と建設省との間で学識者を交えた懇談会を開催し、歴史的環境を尊重した地区の道路整備を再検討することとなった。

このうち、今魚店金谷線については、当初の計画通り整備した場合、復元を予定している外堀との間に狭隘な宅地が残り、ここに小規模住宅等が建築されると、萩のシンボルとなる外堀空間が成立しないことから、都市計画道路を外堀まで拡張し、外堀と一体的に整備することとなった。

<目的>

街路事業と文化財保護が連携し、幹線道路の整備と外堀の復元を一体的に行うことで、萩市のシンボルとなる空間の創出を図った。

年	経緯
昭和45年	都市計画決定
昭和58年	歴史的地区環境整備街路事業調査
昭和60年	文化庁と建設省の調整のための懇談会を開催
平成8年	事業認可
平成19年	「萩市景観計画」策定
平成21年	都市計画決定（変更）
平成22年	一部区間供用開始（L=740m） 延伸区間事業認可
平成23年	「萩市景観計画」見直し
平成28年	事業中区間 供用予定

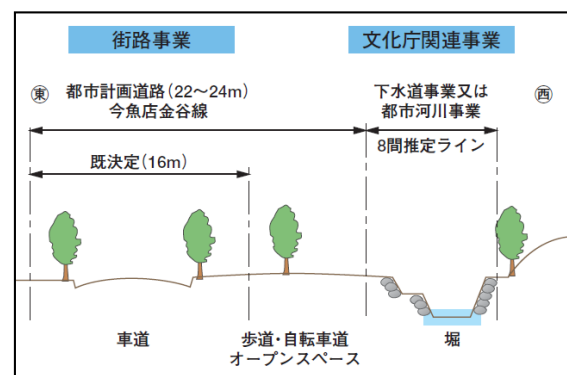
実施体制

<検討体制・検討経緯>

文化庁と建設省都市局との間で協議のための懇談会を開催し、学識者の指導の下、歴史的環境を活かしたみちづくりについて検討を行った。

<事業実施上のポイント>

街路整備と文化財保護を一体的に行うことで、地区の歴史や景観に配慮した空間の創出が実現した。一体的な整備を実現するにあたり、当初計画の標準幅員16mに緑道（幅員6～8m）を加え、区間によって幅員が変化する道路として都市計画変更を行うなど、当時としては珍しい柔軟な対応を図った。



※山口県提供

関連事業

<文化財調査と活用>

文化財としての実態が明らかにされていない外堀付近について、文化庁の「重要伝統的建造物群保存地区調査」として文献調査や発掘調査を行い、発掘調査で確認された外堀の石積みや、町家の宅地割り、井戸などの遺構を、地区内道路の路面に表示するとともに、一部の遺構を活用した展示を設置している。

整備内容

・道路から堀までの一体的整備

当初の都市計画によると、道路用地と外堀の間に幅員約8mの狭隘な宅地が残地として残されることから、この残地を建設省・文化庁の合併事業により全て買収し、歩行者・自転車のための緑道として一体的に整備することで、堀内地区重要伝統的建造物群保存地区と国指定史跡萩城城下町地区をつなぐシンボリックな景観を創出した。

・無電柱化

ゆったりとした遊歩道の整備や電線類の地中化により、地区の歴史的環境を活かした安全で快適な歩行者空間を創出している。

・景観計画に基づく施設整備

「萩市景観計画」に基づき、周辺の景観と調和した統一感のある施設デザインや色彩の検討を行っている。また、観光客に配慮した案内サインやベンチ等を各所に設置した。

なお、事業の途中で「萩市景観計画」に基づく景観重要公共施設として位置づけることで、未整備区間においても良好な景観形成を図ることとしている。



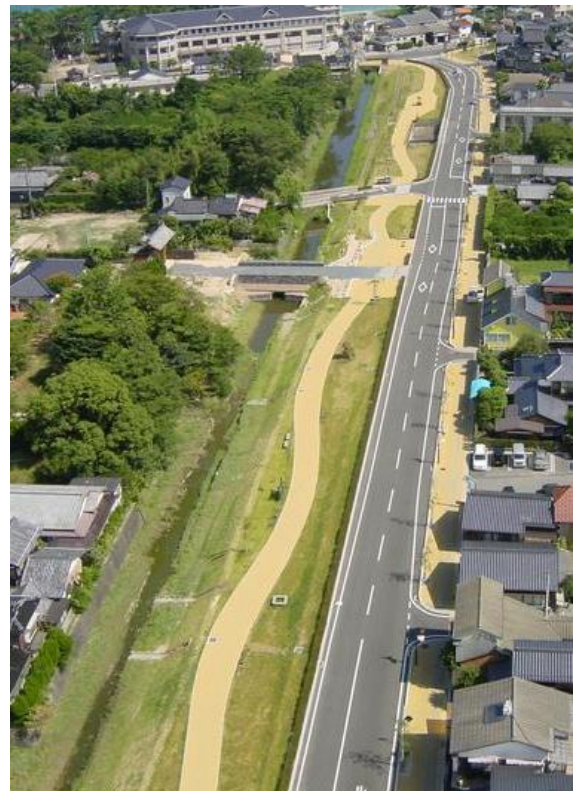
▲外堀と一体的に整備された緑道



▲歩道舗装



▲歩道照明



※山口県提供



▲緑道内の要所に設置されたベンチ ▲案内サイン

事業効果

観光拠点施設へのアクセスが向上したことから、観光客の増加に貢献している。また、沿道における適正な土地利用の誘導が今後期待される。

【萩市の観光客数】

H17：2,362千人

H19：2,484千人

※ 調査協力：山口県 萩土木建築事務所 工務課

※ 参考文献：国土技術研究センター JICEレポート2002-第2号（平成12年）

82

旧山陽道（宮市・国衙地区）

事例のポイント

- ① 町並み保存のため、現道拡幅から**現道幅員を維持する都市計画へ変更**
- ② **舗装パターンを用いたイメージ狭さく**による歩行者空間（路側帯）の拡幅
- ③ 道路整備を契機とした**景観計画の策定**



概要

旧山陽道の宮市・国衙地区は、防府天満宮の門前町として発展してきた、かつての商工業の中心地である。現在も文化財が数多く残ることから、歴史的な街並みの保全が進められてきた。

当初、現道拡幅による都市計画道路の整備が予定されていたが、歴史的・文化的資産の保存と都市基盤施設整備が調和・共存するまちづくりのあり方を模索した。その結果、都市計画道路の位置づけの変更し、現道維持での整備とした上で、住民の意見を取り入れながら歴史的景観に配慮したデザインや、舗装パターンによる歩車共存を図ったものである。

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：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
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
道路附属物の修景
- ・沿道建築：沿道修景に対する助成
- ・事業効果：地域景観の向上
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：第7回 まち交大賞（創意工夫大賞）

基本情報

- ・路線名：市道 新橋阿弥陀寺線
- ・区間：防府市今市町～同市多々良
- ・延長：1.0km
- ・道路規格：第4種第2級
- ・幅員：5.9～6.9m（宮市地区）
- ・設計速度：30km/h
- ・検討体制：防府市旧山陽道整備計画デザイン会議
（座長 篠原修 政策大学院大学教授）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2008～2012年度
- ・用途地域：近隣商業地域（宮市地区）
- ・地域地区：－
- ・景観計画：－
- ・事業者：防府市



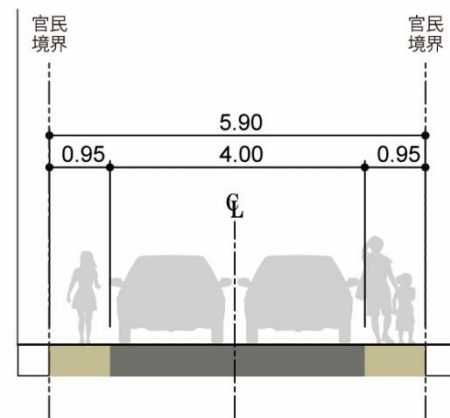
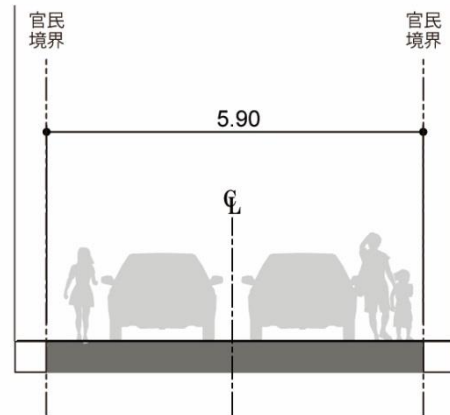
位置図（S=1/25,000）

BEFORE



※防府市提供

SECTION

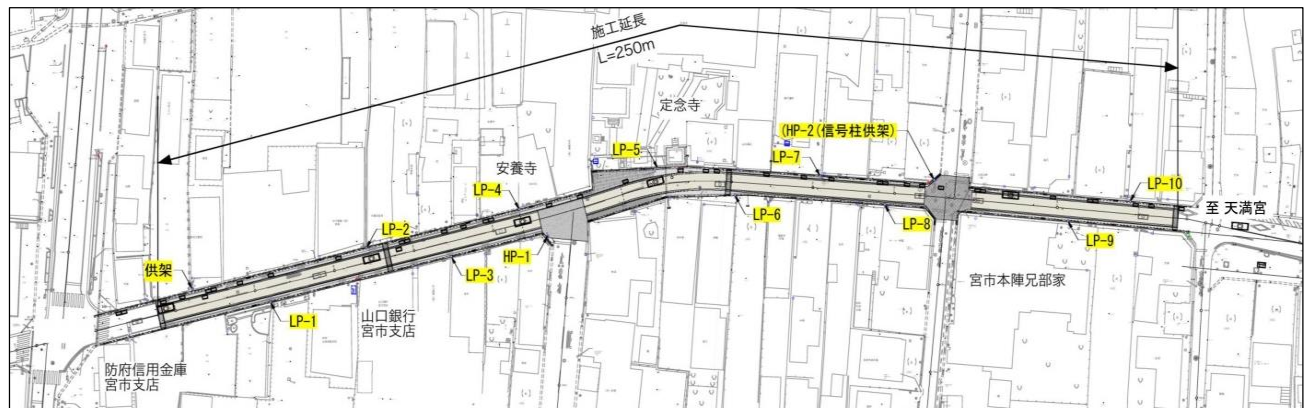


AFTER



PLAN

宮市地区 平面図



歴史を活かしたまちづくり事業区域図



※防府市提供

旧山陽道（宮市・国衙地区）

背景・目的

<背景>

旧山陽道の沿道は、防府天満宮をはじめとする文化財が数多く残り、歴史あるまちとしての地域資源に恵まれた地区である。

しかしながら、まちの回遊性が低いため、特定の施設に観光客が偏りがちで各施設の入り込み客数がまばらであること、道幅が狭いのにに対して自動車の交通量が多いこと、旧山陽道や萩往還沿いの歴史的町並みが失われつつあることなど、様々な課題を抱えていた。

このため、歴史的資産を活かしたまちづくりを推進するため、平成9年に「防府市歴史美遊感計画」、平成12年度に「防府市都市景観形成基本計画」をそれぞれ策定した。この中で本地区は、歴史的景観形成重点整備地区に指定され、町並みの保全を進めてきた。

<目的>

道路空間の修景による観光散策ルートの整備や観光拠点の整備を行うとともに、地域住民やまちづくり活動団体との協働を通じて歴史的な町並みの保全に取り組み、防府市ならではの個性豊かな、“元気”あふれる賑わいのまちづくりを目指した。

実施体制

<検討体制>

・防府市旧山陽道整備計画デザイン会議

学識経験者および関連行政からなるデザイン会議を設置し、景観デザインに関する方針やデザインの方向性等についての検討を行った。

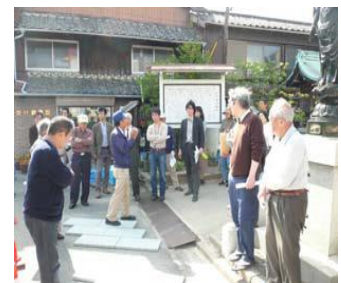
・まちづくりワーキング会議ほか

地元住民に対しては、全体計画から使用する素材などの細かな点まで、地区毎に地元ワーキング会議、および専門デザイン委員と地区代表のワーキング会議を開催し、地元意見の取りまとめ・調整を図りながら事業を進めていった。

年	経緯
平成 9年	「防府市歴史美遊感計画」策定
平成12年	「防府市都市景観形成基本計画」策定 歴史的景観形成重点整備地区 指定 歴史的地区環境整備街路事業 着手
平成13年	住民アンケートやワークショップ開催 および都市計画道路新橋牟礼線の整備
平成18年	「第三次防府市総合計画（後期基本計画）」策定
平成20年	「都市再生整備計画（宮市・国衙地区）」策定 着工
平成24年	事業完了



▲地元代表と専門委員の
ワーキング会議
※防府市提供



▲地元ワーキング会議による
現地確認

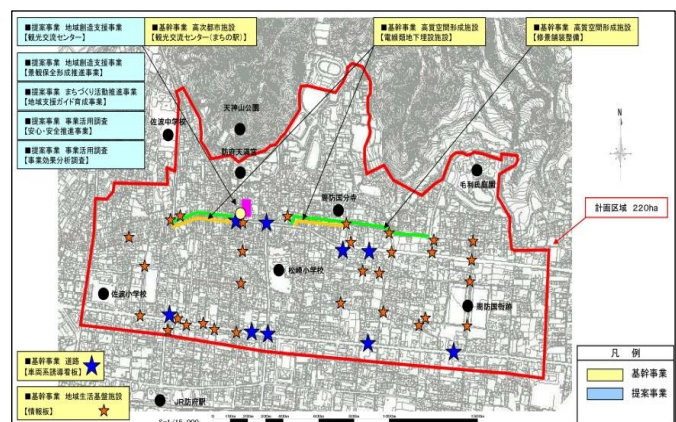
関連事業

・観光交流センター整備

防府天満宮や旧山陽道と萩往還の交差点に面した位置に、観光交流・回遊拠点として、展示・休憩・情報施設・飲食施設・地域産物の展示販売施設等で構成される、観光交流センターを整備した。

・地域支援ガイド育成

一般公募や高校生によるボランティアガイドの増員育成等により、交流人口の増加に取り組んでいる。



▲都市再生整備計画（宮市・国衙地区）における事業連携

整備内容

・道路空間の再構築

社会情勢の変化を受けて、都市計画道路の位置付けを幹線街路から区画街路に変更し、拡幅によらない道路整備を行った。宮市地区では、幅員5.9～6.9mの限られた空間の中で、舗装パターンを用いた車線幅員の削減による自動車の速度抑制を図るとともに、路側帯の拡幅により歩行者の安全確保を図った。

また、無電柱化や水路の防護柵等の改修、案内サインと兼用した歩道照明の設置など、安全で快適な歩行と良好な景観形成、双方に配慮した整備を行っている。なお、国分寺地区では、文化財価値の高い石組道台を保存するとともに、水路改修に合わせてポケットパークを整備している。



▲国分寺地区



▲多々良地区



▲交差点部ハンプ舗装



▲水路改修（国分寺地区）



▲歩道照明



▲サイン



▲観光交流センター「うめてらす」



▲地域支援ガイド育成 ※防府市提供

事業効果

都市再生整備計画（宮市・国衙地区）の全体（道路、高質空間形成施設、高次都市施設等）に対しての効果

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
観光交流センター付近の自転車・歩行者数	人／日	100 (H19)	200	209 (H24)	○
景観およびまちづくりに関する満足度	%	46 (H18)	56	54 (H24)	△
主要観光施設への観光客の入り込数	万人／年	62 (H18)	70	72 (H24)	○

※ 調査協力：防府市 土木都市建設部 都市計画課 まちづくり推進室 まち並み整備係

83

丸亀町商店街A街区

事例のポイント

- ① 市街地再開発と併せて、セッバックにより歩行者空間を拡充
- ② 自転車の走行を禁止し、安全で快適な歩行者モールを創出
- ③ まちづくり会社が沿道のテナント入替え等、エリアマネジメントを一体的に実施



概要

高松市の丸亀町商店街は、約400年の歴史を誇る全長470mの商店街である。今後も賑わいのある商店街としてあり続けるため、一連の活性化プロジェクトを計画し、その第1弾として、一番北側に位置するA街区において市街地再開発事業を実施したものである。

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。また、道路空間の整備と併せて、まちづくり会社による保留床のマネジメントや商店街振興組合によるイベント等、継続的なエリアマネジメントを展開している。

基本情報

- ・路線名 : 市道 丸亀町栗林線
- ・区間 : 高松市丸亀町、片原町地内
- ・延長 : 0.06km (0.4ha)
- ・道路規格 : 歩行者専用
- ・幅員 : 8.0m (セッバックにより11.0m)
- ・設計速度 : -
- ・検討体制 : 高松丸亀町タウンマネジメント委員会
(委員長 小林重敬 横浜国立大学教授)
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 1994～2006年度
- ・用途地域 : 商業地域
- ・地域地区 : 都市再生特別地区等
- ・景観計画 : 景観計画区域
- ・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

事例の特徴

- ・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 : 市街地再開発事業
- ・背景・目的 : 交流活動の促進
まちの活性化
- ・手段 : 施設更新
- ・事業内容 : 歩行空間整備
その他施設整備
広場整備
- ・沿道建築 : ガイドライン等による誘導
- ・事業効果 : 歩行者の増加
- ・波及効果 : 商店等の収入の増加
- ・受賞歴 : 平成19年度 土地活用モデル大賞 (国土交通大臣賞)



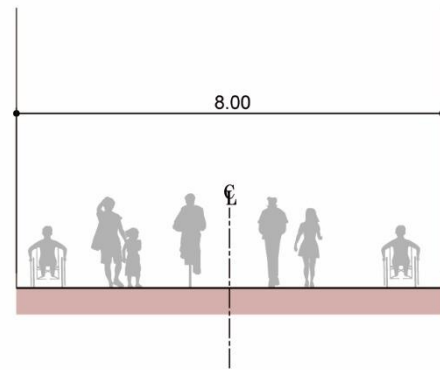
位置図 (S=1/25,000)

BEFORE



※高松市提供

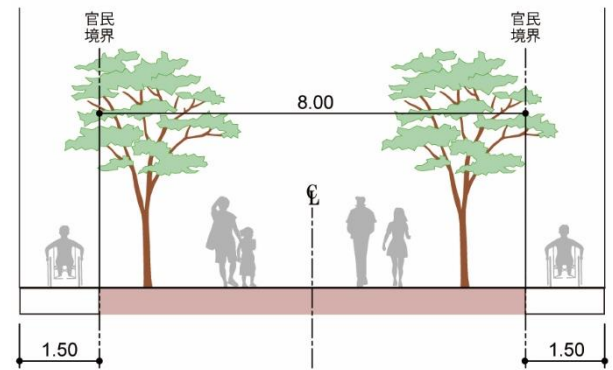
SECTION



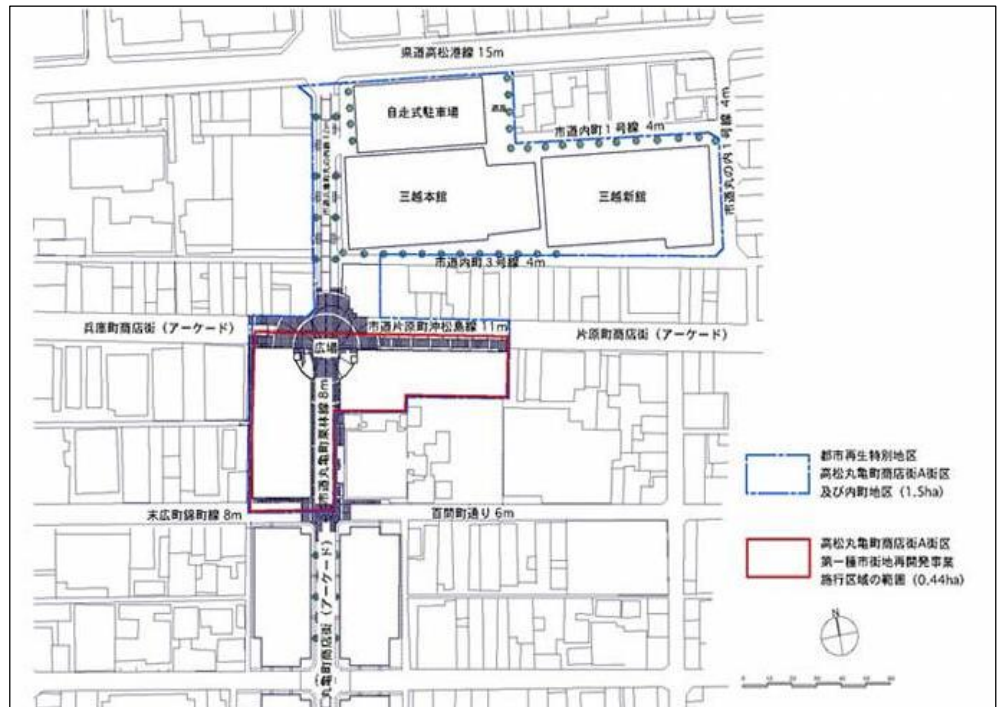
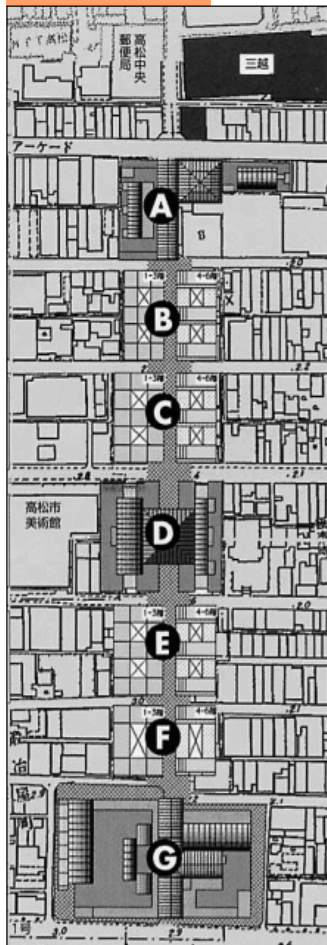
AFTER



※高松市提供



PLAN



※高松市提供

丸亀町商店街A街区

背景・目的

<背景>

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年続く伝統ある商店街である。このうち、A街区は北端に位置している。

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であり続けるための議論に乗り出した。平成2年には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。

再開発計画の中で、休憩スペース等のコミュニティ空間の不足、居住人口の減少、業種の偏り、テナント料の高騰など、様々な課題の解消に向けた商店街づくりを目指した。

<目的>

A街区では、商店街に相応しい街並みの実現と快適な都心居住空間の創出に取り組むとともに、隣接する他の商店街や百貨店と一体となって中心商店街の北の玄関として、賑わいと憩いのあるまちづくりを目指した。

実施体制

<検討体制>

・再開発委員会

郊外におけるショッピングセンターの進出などを受け、400年の歴史を誇る商店街の存続に危機感を抱いた商店街が自ら発意し、青年会を中心に再開発のための委員会を設立した。

・高松丸亀町タウンマネジメント委員会

再開発委員会からの提案を受け、商店街の責任者、専門家、学識経験者などによる調査研究のための委員会組織を立ち上げた。

<推進体制>

再開発ビルのマネジメントを行うまちづくり会社の運営は、テナント、専門家、地域が一体となって取り組んでいる。

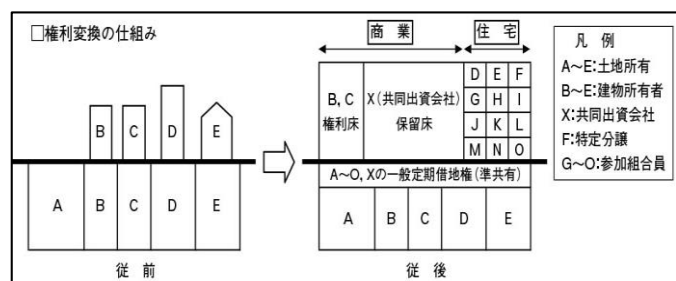
<事業実施上のポイント>

まちづくり会社による施設の運営管理、不動産証券化スキームの導入、エリアマネジメント方式による商店街全体の運営など、様々なスキームを組み合わせた総合的な中心市街地の再生を実践している。

【権利変換計画】

都市再開発法110条（全員同意型）を利用し、土地の所有形態は従前のまま、定期借地権を設定して建物を建設している。原則型の権利変換と異なり、保留床価格に土地価格が反映されないことから、その価格を低く抑えることができ、まちづくり会社による商業床の取得や融資の償還が容易になっている。従来の再開発ビルのような大規模な建物を建てなくても採算が取れる、優れた事業計画となっている。

年	経緯
平成 3年	「高松市中心商業地区・地区更新基本計画」策定
平成 5年	A街区市街地再開発準備組合 設立
平成10年	高松丸亀町まちづくり(株) 設立
平成12年	A街区市街地再開発事業 都市計画決定 (0.4ha)
平成14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
平成16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 再開発ビル 工事着手
平成18年	再開発ビル 竣工, 壱番街オープン
平成20年	A街区市街地再開発組合 解散



※高松市提供

整備内容

・デザインコンセプト

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、親しみやすく、かつ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。

・ドームおよび上空通路

道路上にアーケード、ドーム、および上空通路を整備している。ドームは街のシンボルとなり、イベント等の利用が可能な交差点広場を創出するべく、高松丸亀町商店街振興組合が整備したもので、所有および管理も同組合が行っている。また、道路上空の通路は、向かい合う2つのビルをワンフロア化することで、商業施設としての利便性を高めるために設置されたものである。

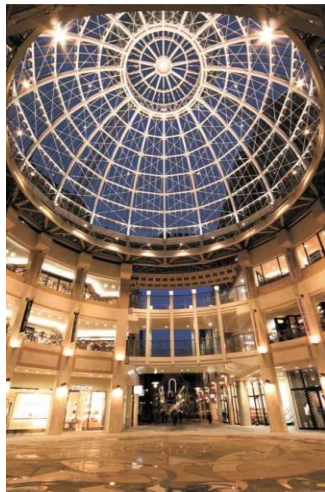
・歩道舗装

当初、歩行者と自転車の分離による安全性の向上を目的として、中央部に自転車走行空間を整備したが、自転車走行速度の上昇を招く結果となった。そこで、平成24年より自転車の乗り入れを禁止する規制を導入し、来訪者が安心して買い物を楽しめる環境づくりに努めている。

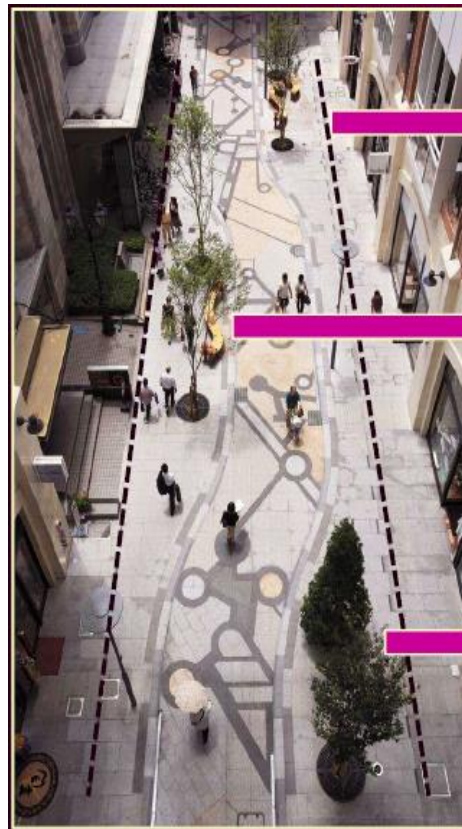
なお、民地は1.5mのセットバックをルール化し、セットバック部分を歩道に組み込まれている。

・地区特性に応じた開発ルール

都市再生特別地区を活用しながら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。奥行きのない敷地においては、高層部の住宅整備に有効な計画となっている。



▲ドームおよび上空通路



▲歩道舗装

1.5mセットバック
官民境界線

移動できないベンチ

植栽



※高松市提供

事業効果

- ・小売業の年間商品販売額：整備前の約3倍
- ・歩行者の通行量：整備前の約1.2倍

※ 調査協力：高松市 都市整備局 都市計画課

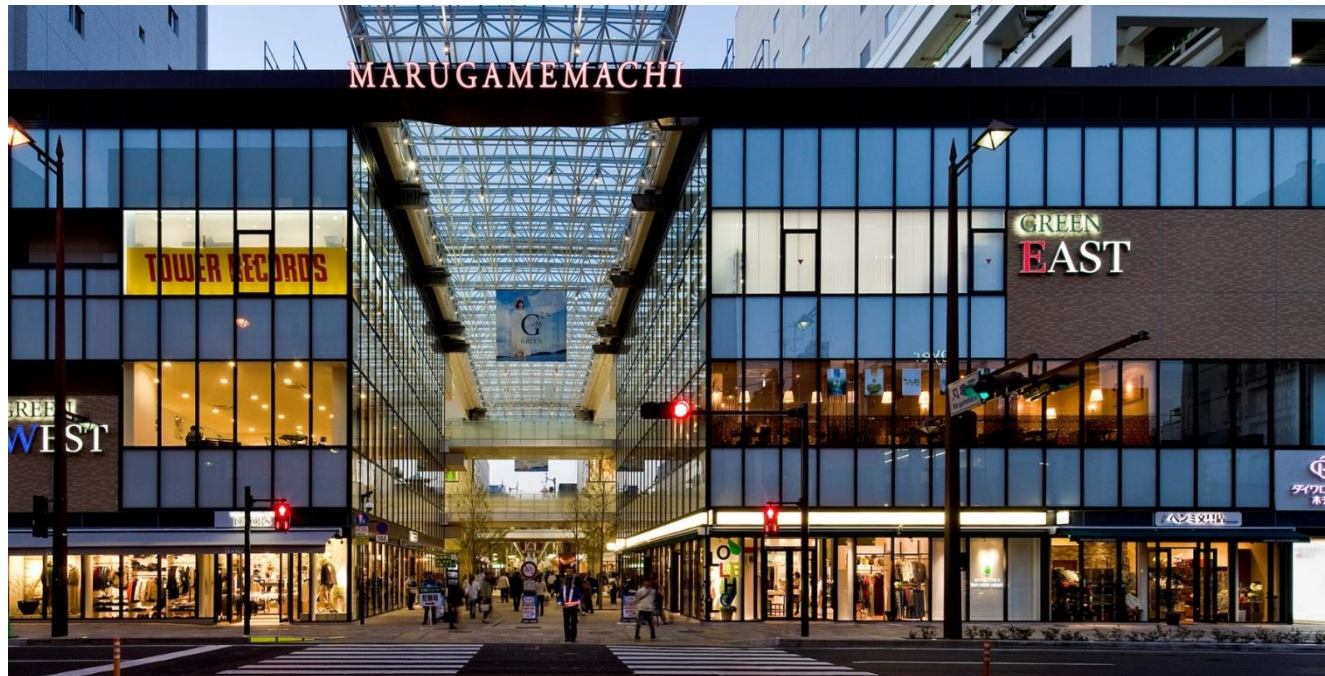
※ 参考文献：「市街地再開発 第450号」香川県高松市・高松丸亀町商店街A街区（平成19年10月）

84

丸亀町商店街G街区

事例のポイント

- ① 市街地再開発と併せて、セッバックにより歩者行空間を拡充
- ② 自転車の走行を禁止し、安全で快適な歩行者モールを創出
- ③ 複合商業施設の整備にあたり、道路の両側を賑わいの核となる広場として整備



※高松市提供

概要

丸亀町商店街では、商店街の持続的な発展に向けた再開発計画を策定し、北端のA街区に続き、南端のG街区において市街地再開発事業を実施した。

G街区は、丸亀町商店街を含む中央商店街のほぼ中央に位置し、丸亀町商店街と南部商店街（南新町、常磐町、田町）との結節点となる地区である。そのため、中央商店街全体の核となり、中心市街地活性化の起爆剤としての役割が期待された。

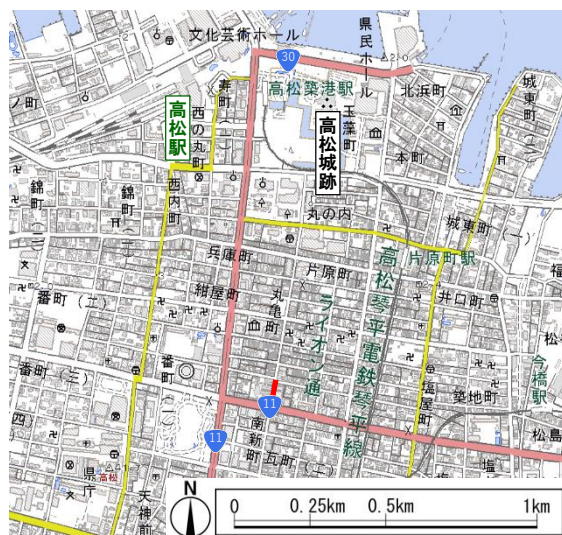
再開発事業の一環として、道路と民地が一体となった都市型広場を設け、賑わいやくつろぎ、ゆとりある公共空間を創出している。

事例の特徴

- ・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：市街地再開発事業
- ・背景・目的：交流活動の促進
まちの活性化
- ・手段：面的再構築
- ・事業内容：歩行空間整備
その他施設整備
広場整備
- ・沿道建築：ガイドライン等による誘導
- ・事業効果：歩行者の増加
- ・波及効果：商店等の収入の増加
- ・受賞歴：平成25年度 都市景観大賞（優秀賞）

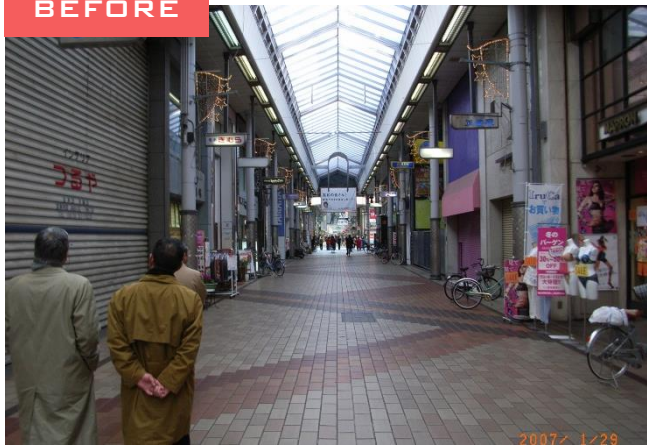
基本情報

- ・路線名：市道 丸亀町栗林線
- ・区間：高松市丸亀町地内
- ・延長：0.08km（1.2ha）
- ・道路規格：歩行者専用
- ・幅員：8.0m（セッバックにより11.0m）
- ・設計速度：－
- ・検討体制：高松丸亀町タウンマネジメント委員会
（委員長 小林重敬 横浜国立大学教授）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：1995～2012年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：都市再生特別地区等
- ・景観計画：景観計画区域
- ・事業者：高松丸亀町商店街G街区市街地再開発組合
高松丸亀町商店街振興組合



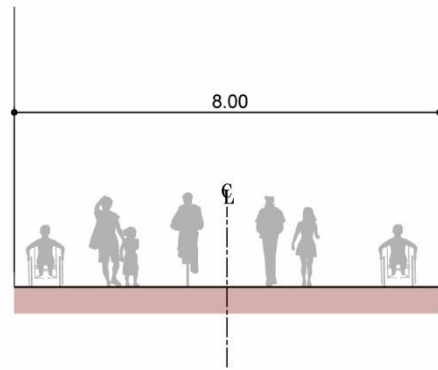
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

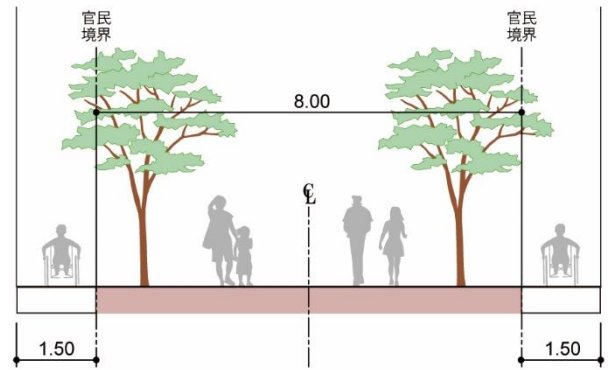


※高松市提供

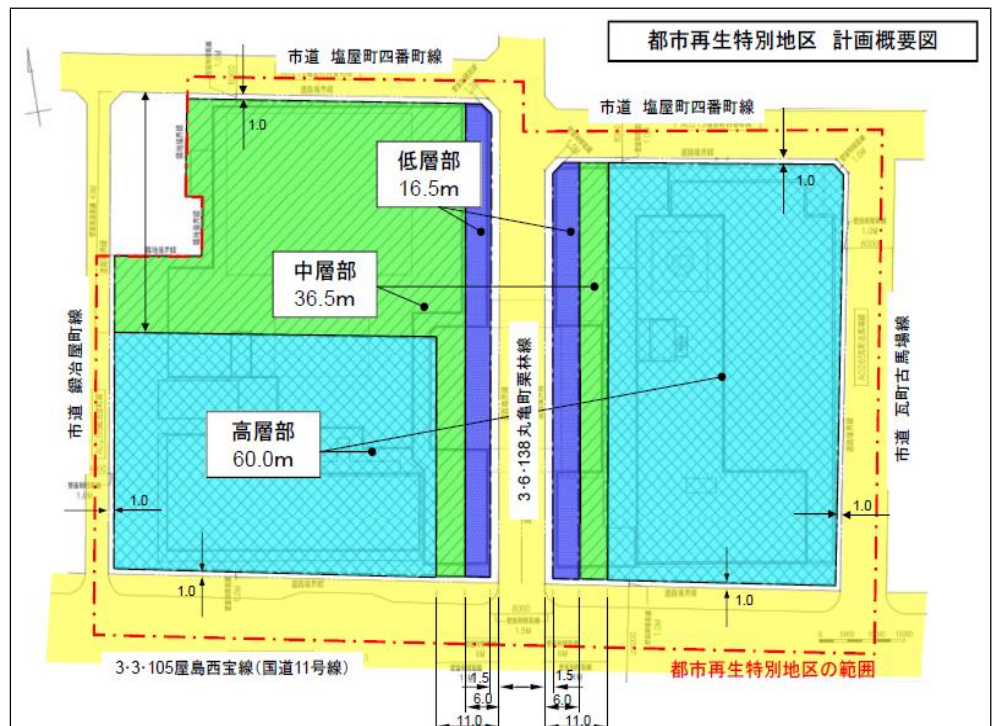
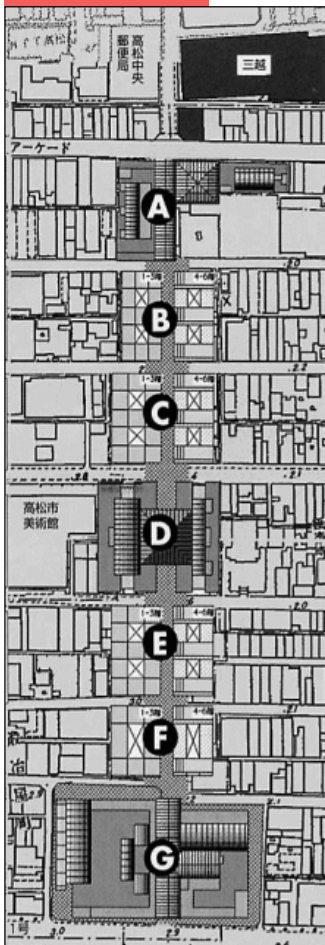
SECTION



AFTER



PLAN



※高松市提供

丸亀町商店街G街区

背景・目的

<背景>

中央商店街は、三越・丸亀町壱番街（A街区）、天満屋が賑わいの核となっていたが、三越・丸亀町壱番街～天満屋間が約1km離れていることから、相乗効果が生まれにくい状況にあった。このため、商店街の活性化にあたり、三越・丸亀町壱番街～天満屋間に賑わいの核となる拠点づくりが求められた。

G街区は、中央商店街のほぼ中心に位置しており、丸亀町商店街と南部商店街（南新町、常盤町、田町）の結節点であることから、再開発事業による新たな拠点づくりの検討が始まった。

<目的>

丸亀町再開発事業は、「人が住み、人が集うまち」を目指して、高松丸亀町商店街振興組合が取り組むものである。

このうちG街区では、まちなか居住の推進と、来街者も憩えるゆとりある商空間の創出が目標とされた。また、大規模な都市型広場を設けることで、賑わいやくつろぎ、ゆとりある空間を来街者に提供することを目指した。

実施体制

<検討体制>

・高松丸亀町タウンマネジメント委員会

再開発委員会からの提案を受け、商店街の責任者、専門家、学識経験者などによる調査研究のための委員会組織を立ち上げた。（A街区と同様）

<事業実施上のポイント>

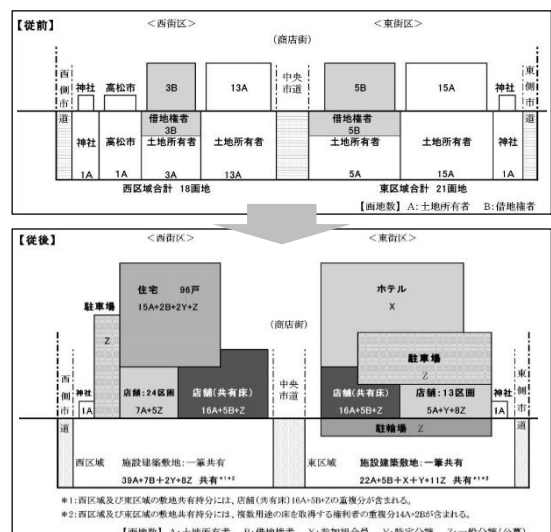
本事業は、経済状況の変化や行政の政策変更に伴う補助金凍結など様々な困難があり、構想から完成まで20年という長い年月を要した。その間、地権者とコンサルタントで累計約1000回もの話し合いを行いながら、事業のあり方や計画の見直し、事業スキームの構築を進めてきた。その結果、地権者の意思がまとまり、合意を得ながら円滑に事業を進めることが可能となった。

【権利変換計画】

A街区では、都市再開発法110条（全員同意型）を採用しており、土地の所有形態は従前のままとし、その上に定期借地権を設定して建物を建設している。

当初、G街区についても定期借地権の活用を想定していたが、地権者に高齢者が多く、相続が発生した場合に同意が得られず、スケジュールが大幅に延びる恐れがあるなど、A街区とは異なる状況であったことから、都市再開発法111条（地上権非設定型）の権利変換方式を採用している。

年	経緯
平成 3年	「高松市中心商業地区・地区更新基本計画」策定
平成 7年	G街区市街地再開発準備組合 設立
平成12年	G街区市街地再開発事業 都市計画決定（1.2ha）
平成13年	事業認可 G街区市街地再開発組合 設立
平成14年	都市再生緊急整備地域 指定
平成19年	「中心市街地活性化基本計画」認定
平成21年	都市再生特別地区および再開発事業の都市計画変更 事業計画変更認可、権利変換計画認可、解体工事着手、埋蔵文化財調査
平成22年	再開発ビル 工事着手
平成23年	再開発ビル 竣工
平成24年	丸亀町グリーン オープン G街区市街地再開発組合 解散



※高松市提供

整備内容

・アーケード

高い位置にアーケードを設置し、開放的かつ快適な歩行空間を創出している。

・広場整備

賑わいの核となる広場（約300坪）を敷地の中心部に整備し、来館者が憩えるゆとりある商空間となっている。また、イベントを開催するなど、コミュニティの拠点としての機能も発揮している。

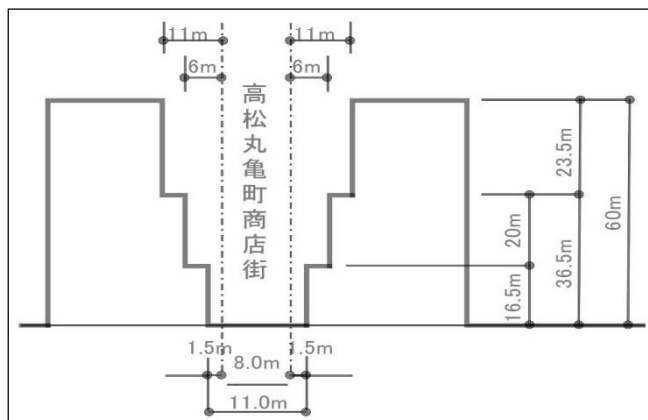
・壁面後退

G街区は、都市再生特別地区を都市計画決定し、商店街に面する部分の壁面後退や高さ制限を設けている。壁面後退は、丸亀町に面する部分で高さ16.5m以下の部分については道路境界から1.5m、高さ16.5m超36.5m以下の部分については道路境界から6.0m、高さ36.5mを超える部分については道路境界から11.0mとし、高さ制限は60mとなっている。（下図参照）

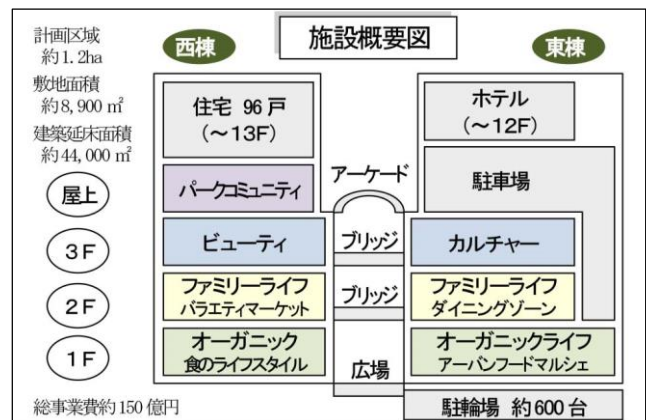
特にG街区では、国道11号（W=22m）に面しており、高層建築が可能な立地条件を有しているため、他街区と異なる高さ制限を採用している。

・施設概要

約60店舗の商業施設とホテル（175室）、住宅（96戸）、広場、駐車場（400台）、駐輪場（約600台）などを集積させた複合施設となっている。G街区では、まちなか居住の推進と来街者も憩えるゆとりある商空間の創出を目指していることから、大規模な都市型広場を設けるとともに、賑わいやくつろぎ、ゆとりある空間づくりに努めている。



▲G街区の形態規制（都市再生特別地区）



▲施設概要図



▲けやき広場



▲歩道舗装

事業効果

丸亀町グリーンオープン後の来客数および売り上げは、予想を大きく上回った。

また、丸亀町商店街の通行者数（休日）は、オープン前の約1.6万人/日から約3.4万人/日に倍増するなど、商店街全体がかつての賑わいを取り戻しつつある。

※ 調査協力：高松市 都市整備局 都市計画課

※ 参考文献：高松丸亀町商店街G街区 第1種市街地再開発事業パンフレット（平成25年2月）

85

花園町通り

事例のポイント

- ① 車線の削減により、ゆとりある歩行空間と自転車道を確保
- ② 沿道の利用状況に応じた副道型・車道隣接型の荷捌き駐車スペースの配置
- ③ 駐輪スペースとイベントスペースの設置による路上駐輪の解消



※松山市提供

概要

花園町通りは、市内で最も幅員の大きい道路で、松山市駅の玄関口として重要な役割を担う通りでありながら、大量の路上放置駐輪に加え、アーケードの劣化や空き店舗の増加等に伴うまちの衰退が懸念されていた。

このため、道路空間の再配分による快適な歩行空間の創出や路上駐輪対策に加え、沿道におけるイベントスペース等の賑わい空間の創出について、社会実験による検討を進めてきた。

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：自転車利用環境の改善
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：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：（事業中）

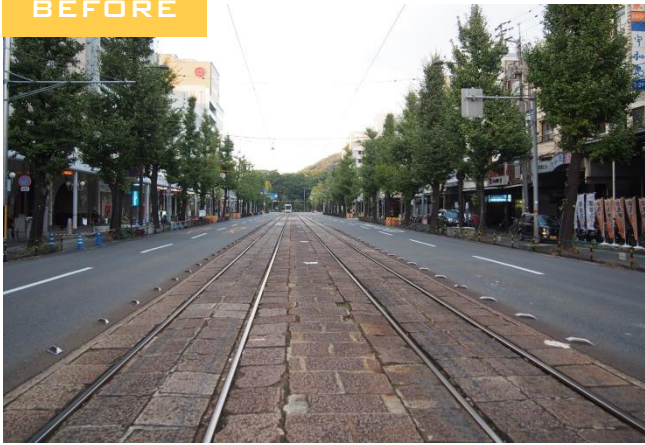
基本情報

- ・路線名：市道 花園町線
- ・区間：松山市花園町～同市南堀端町
- ・延長：0.3km
- ・道路規格：第4種第2級
- ・幅員：40.0m
- ・設計速度：－
- ・検討体制：花園町通り松山市駅前空間改変事業懇談会
（座長 羽藤英二 東京大学大学院教授）
- ・事業段階：設計
- ・事業年度：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：松山市

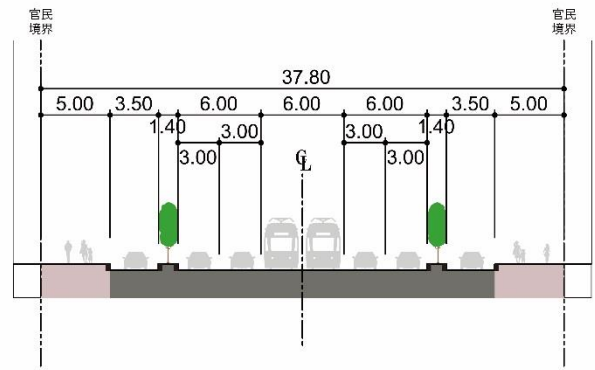


位置図（S=1/25,000）

BEFORE



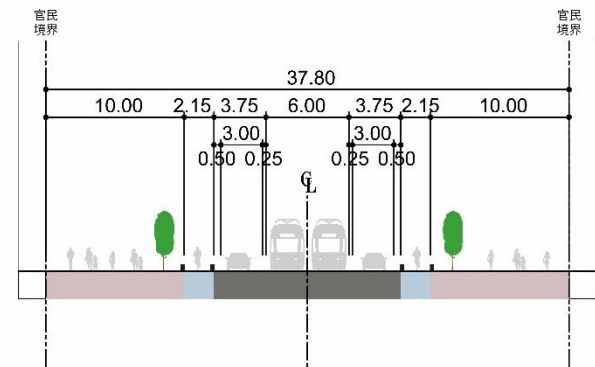
SECTION



AFTER

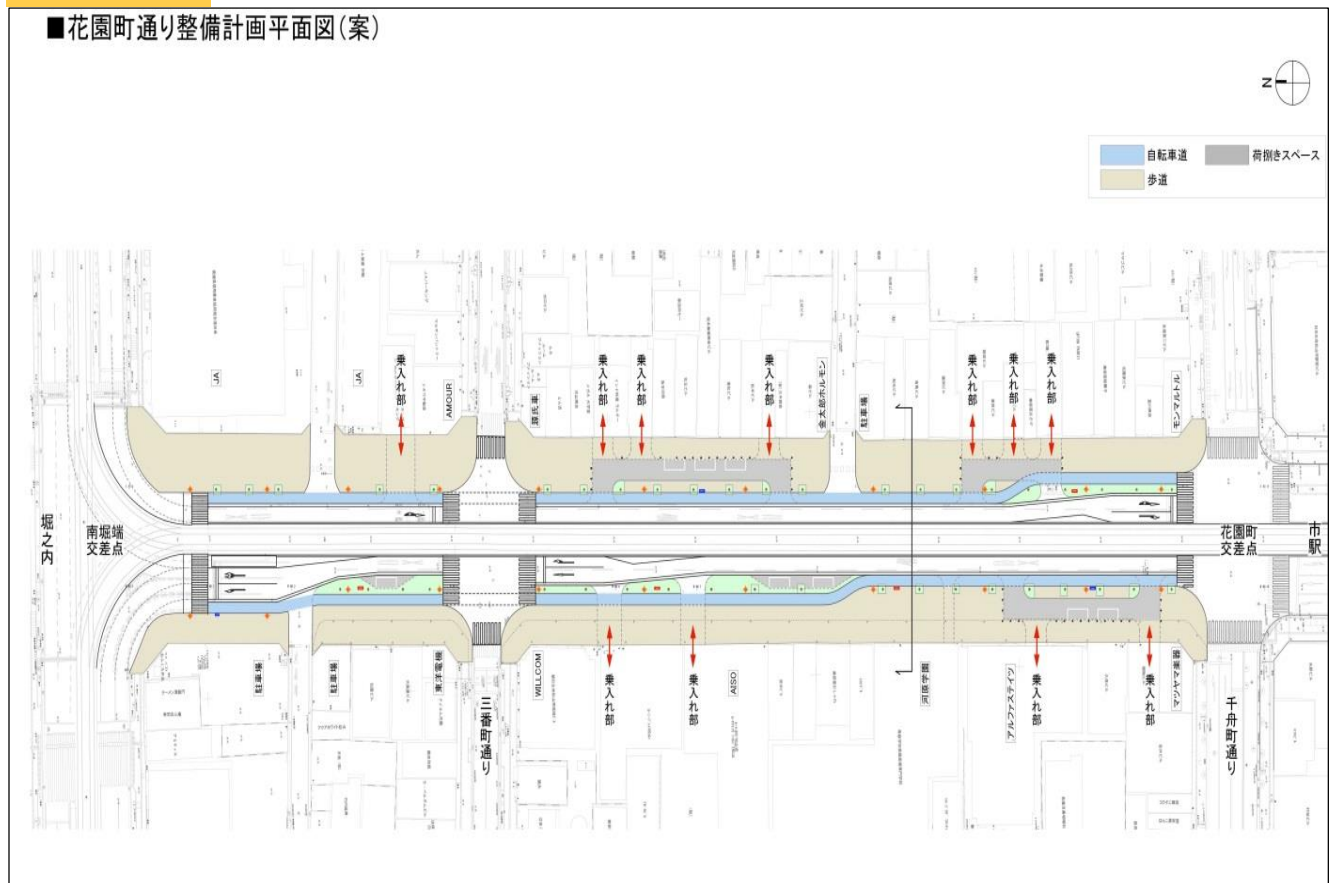


※松山市提供



PLAN

■花園町通り整備計画平面図(案)



※松山市提供

花園町通り

背景・目的

<背景>

花園町通りは、市内最大の幅員40mを誇る道路で、中央には路面電車が走り、松山市駅と城山公園堀之内を南北に結ぶ主要な道路である。通り一帯の衰退に加え、アーケードの老朽化や放置自転車など、様々な問題を抱えてきた。

松山市では近年、松山球場等の集客施設が郊外へ移転したことや、郊外に大型商業施設が展開したことを受け、まちなかの衰退が加速し、中心市街地の活性化が望まれてきた。また、少子高齢化が進展する中、松山市では「歩いて暮らせる街づくり」を通じた、賑わいのある暮らしやすいまちの創出を目指している。

また、「松山市都市計画マスタープラン」では、松山市駅を広域交通拠点に位置付け、安全で快適な空間の確保および交通結節機能や交流機能の充実を目指しており、花園町通りの空間改変と合わせて高質で利便性の高い空間づくりを検討している。

<目的>

「歩いて暮らせるまち」のシンボルロードとして整備することで、まちなかの活性化を目指した。

実施体制

<検討体制>

・花園町通り松山市駅前空間改変事業懇談会

地域代表、公共交通事業者、交通管理者、学識経験者、関連行政により組織され、整備案、社会実験案の検討を行っている。

・ワークショップ

主に地域の代表者によって組織され、整備案、社会実験案の具体的な検討を行っている。

・地権者等説明会

社会実験後のアンケート結果では、来街者の8割以上が今回の改変に賛成しているものの、一部で意見が分かれる結果となったことから、社会実験後に地元説明会を開催した。

また、反対者からはこの先どうなるか不安だという意見が多かったことから、沿道を一軒ずつ回り、将来に向けた備えとして事業を実施することを説明し、合意形成に取り組んでいる。

年	経緯
平成23年	「松山市都市計画マスタープラン」策定 地元（地権者等）説明会の開催 (平成25年までに全8回開催)
平成24年	「花園町通り松山市駅前空間改変事業懇 談会」開催 (平成25年までに全8回開催)
平成25年	「花園町通り社会実験」開催
平成26年	着工



▲懇談会



▲ワークショップ

整備内容

・道路空間再配分

現況の片側2車線の車道を1車線にすることで、自転車道を設け、歩行者空間を拡大する計画である。自転車道は社会実験時は一方通行であったが、実際の整備計画では双方向通行を予定している。また、荷捌きや乗降を目的とする駐停車に対する要望が大きいことから、副道型もしくは車道に隣接する形で荷捌きスペースの設置を計画している。

・駐輪計画

花園町通り沿いに多数見られる放置自転車を減らすため、周辺に路外駐輪場の整備を検討している。なお、道路内への来客用の駐輪場の要望も受け、路上駐輪場もある程度は確保する方向で検討している。

・無電柱化

電線電柱の撤去による景観の向上、および地震時の電柱倒壊の恐れがなくなるため防災面でも効果があるとして、電線類の地中化を行う予定である。

・ファサード整備

「道後温泉本館周辺広場」や「松山ロープウェー通り」など市内における他の再編事例と同様、沿道地権者の理解や協力が得られる場合は、技術的支援、財政的支援を行う予定である。



▲社会実験ポスター



▲社会実験の様子



▲歩道・にぎわい空間（イメージ）

※松山市提供

事業効果

都市再生整備計画（松山市中心商業地区）の全体（街路事業3路線等）に対しての効果

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
中央商店街の歩行者通行量	人／年	113, 334 (H21)	195, 000 (H27)	事業中	—
中央商店街の空き店舗率	%	13. 9 (H21)	5. 5 (H27)	事業中	—

※ 調査協力：松山市 都市整備部 総合交通課

※ 参考文献：道路行政セミナー（平成25年4月）

86

松山ロープウェイ通り

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 社会実験による検証を経て、スラローム車道による速度抑制を採用
- ③ 道路附属物を含むトータルデザインとファサード附属物の統一による景観形成



概要

ロープウェイ通りは、松山市の中心商店街である大街道商店街の北に位置し、松山城へのメインエントランスの役割を担う路線である。

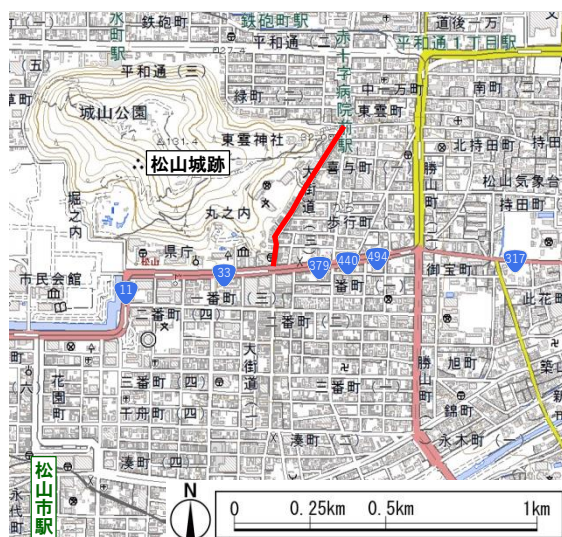
歩行環境の改善と商店街の活性化を図るため、一方通行2車線の車道を1車線に削減し、歩行者優先の道路空間を創出するとともに、老朽化したアーケードの撤去と無電柱化、駐輪対策、デザインガイドラインによる沿道修景、突き出し看板等のデザイン統一などの景観整備を行ったものである。

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
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3回 まち交大賞（国土交通大臣賞）

基本情報

- ・路線名：市道 一番町東雲線
- ・区間：松山市大街道地内
- ・延長：0.5km
- ・道路規格：第4種第3級
- ・幅員：12.0m
- ・設計速度：30km/h
- ・検討体制：総合的まちづくり協議会ロープウェイ分科会
（座長 羽藤英二 東京大学大学院教授）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2002～2006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：松山市



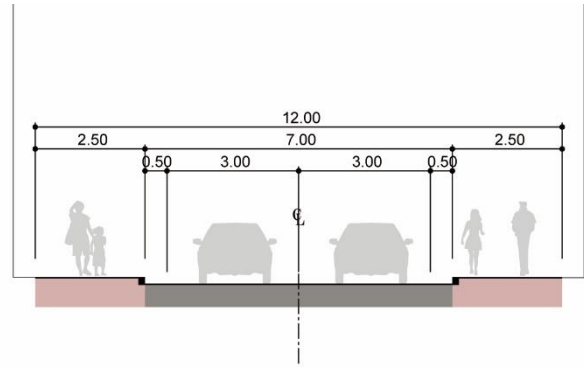
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

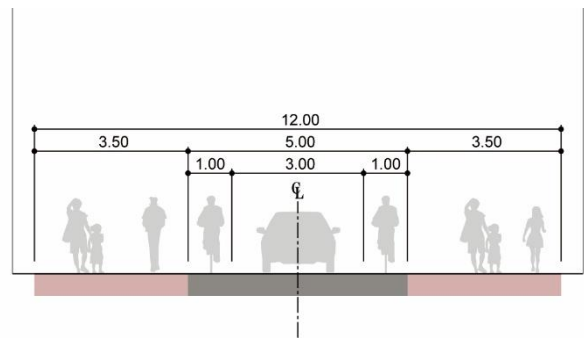


※松山市提供

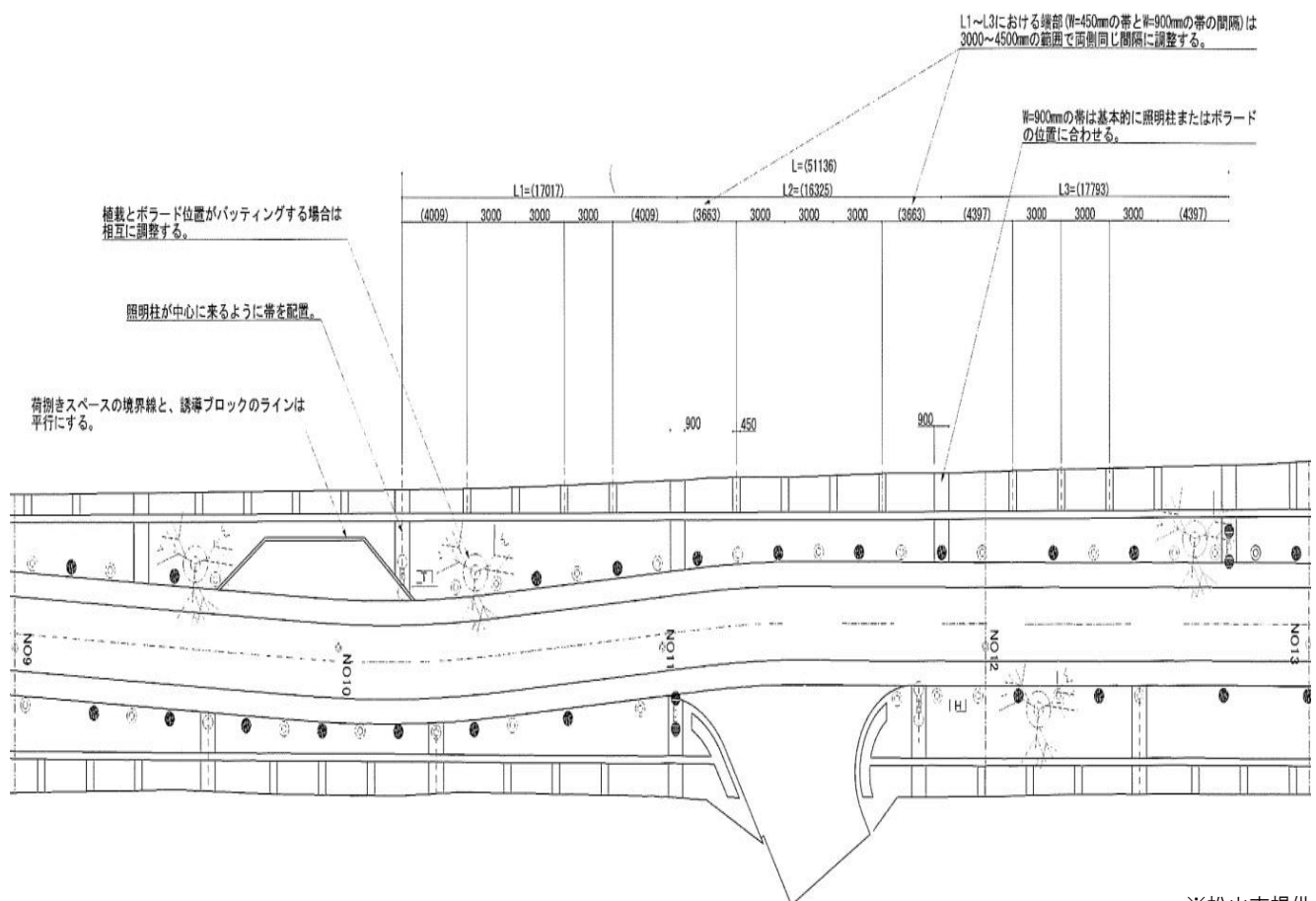
SECTION



AFTER



PLAN



※松山市提供

松山ロープウェイ通り

背景・目的

<背景>

ロープウェイ通りは、松山市の中心商店街である大街道商店街の北に位置し、松山城へのメインエントランスの役割を担う路線である。

ロープウェイ通りの整備自体は、電線共同溝整備道路の指定という行政の整備計画が出発点であった。

この指定を契機に、行政側から地元へ働きかけ、地元協議を進めていった。地元商店街では、ロープウェイ通りが自動車や自転車交通の通過点となっていることに危機感を持ち、道路空間、特に歩行空間整備に向けた議論を進めていった。

<目的>

個性的な魅力を持った楽しい街並みを創造し、人の回遊・滞留・交流が生まれ、安全が確保できる人にやさしいまちの実現を目指した。

年	経緯
平成10年	「ロープウェイ街道路景観基本計画」策定
平成11年	電線共同溝整備道路に指定
平成12年	地元協議 (平成15年までに全19回開催)
平成15年	ロープウェイ街まちづくり協定書 (デザインガイドライン)の締結 トランジットモール化の社会実験
平成16年	「ロープウェイ街道路景観整備協議会」 開催(全2回開催)
平成17年	「松山市総合的まちづくり計画」策定 工事着工
平成18年	供用開始

実施体制

<検討体制>

・地元協議会

景観検討の協議を一本化するため、沿道の3商店街(約120店舗が参加)からなる協議会を立ち上げた。アーケード撤去のほか、沿道の自主的なまちづくり協定およびデザインガイドラインを締結し、看板等のデザインの統一や建築の外壁カラーの修景などを実施した。

また、試験施工や専門家のアドバイスを通じて地域全体が設計理念を共有し、地域主体の維持管理の取り組み(地元負担でレンガ舗装の張替え等を実施)を行っている。

・ロープウェイ街道路景観整備協議会

整備方針のほか、舗装材、照明、ポラードなど、実際に使用する材料やデザインの検討を行った。

<事業実施上のポイント>

商店街の沈滞をきっかけとした、地域と行政の約6年にわたる熱意ある協議により、地元関係者の事業に対する責任感が生まれたほか、地元の想いを汲み上げ、形にすることが出来る専門家を活用することにより、地元関係者との信頼感の醸成につなげ、地域の特性に応じた個性的な道路デザインを実現している。

関連整備

・ファサード整備

地元協議会が主体となって、突出し看板等のデザイン統一や建築の外壁カラー修景などを実施した。



▲軒形状や色彩コントロール



▲突出し看板



▲ロープウェイ駅舎

整備内容

・幅員再構成、道路線形改良（スラローム化）

社会実験により、車道削減が交通等に及ぼす影響を検証した上で、車道を2車線から1車線に削減するとともに、歩道の拡幅を行った。

また、車道は設計速度30km/h、幅員5m（両側路肩1mは自転車通行帯）、線形をスラローム状とすることで、両側に幅員2.5～4.5mの歩道空間を設けることとした。

スラロームの形状は、社会実験の結果を踏まえ、景観にも配慮した緩い曲線形状を採用した。



▲スラローム化の社会実験

※松山市提供

・舗装の高質化

歩道舗装は、商店街としての楽しさや親しみやすさ、賑わいなどに配慮し、質感の豊かさを保ち、滑りにくく歩きやすい素材として、レンガを選定している。車道舗装は、歩道舗装と同様に、質感の豊かさを確保できるよう、脱色アスファルト舗装のショットブラスト仕上げを採用している。

・ファニチュア類の統一されたデザイン

道路照明、ポラードのほか、ゲート柱は、風格、品格を持たせ、長期間にわたり風合を保つことのできる鋳鉄を採用している。表面には細かな波状テクスチャーをつけ、手で触れたときの素材の感触が確認できる仕上げとなっている。



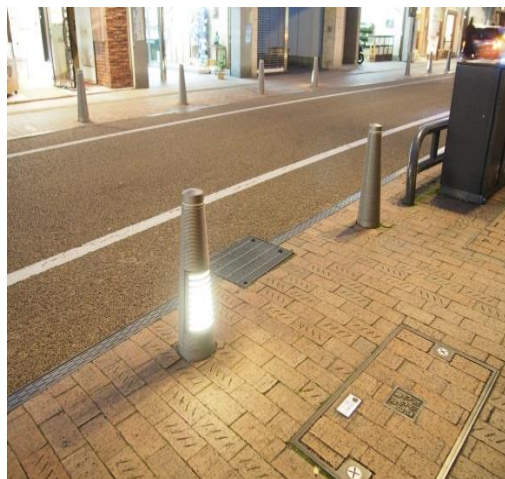
▲スラローム化した車道



▲レンガ舗装



▲道路照明



▲照明内蔵型ポラード



▲ゲート柱



▲サイン

事業効果

整備前に比べて、歩行者交通量が約3.5倍に増加、沿道の商業店舗数が1.5倍に増加したほか、高水準の地価上昇率（12.6%）となっている。（全国平均2.3%、地方都市平均-2.8%）

※ 調査協力：松山市 都市整備部 総合交通課

87

道後温泉本館周辺広場

事例のポイント

- ① 交通量の多い県道と少ない市道を付け替えることで歩行者空間を創出
- ② 付替え道路に横断方向のピッチを入れることで通行車両の速度を抑制
- ③ 歴史的な建築物を際立たせるため、路面電車の軌道の舗石を舗装に利用



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。

市は、道後温泉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、歩行者空間のネットワークを構築するとともに、景観に配慮した道路空間の高質化によって、地域の顔となる観光拠点の創出を目指した。

道後温泉本館正面の県道は、多くの観光客でにぎわう一方、通行する車両も多く、歩行者の安全確保が重要課題となっていたことから、市道と県道を付け替え、市が主体的に歩行者空間としての整備を行った。

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
景観形成・町並み保存
- ・手段：広場整備
- ・事業内容：道路線形・構造改良
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：歩行者の安全確保
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：平成26年度 都市景観大賞（優秀賞）

基本情報

- ・路線名：市道 道後182号線（一般県道 六軒屋石手線）
- ・区間：松山市道後湯之町～同市道後湯月町
- ・延長：0.2km
- ・道路規格：歩行者専用
- ・幅員：10.5m
- ・設計速度：－
- ・検討体制：道後温泉誇れるまちづくり推進協議会
松山市交通等総合的まちづくり協議会
（委員長 篠原修 政策大学院大学教授）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：1992～2009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：松山市（愛媛県）



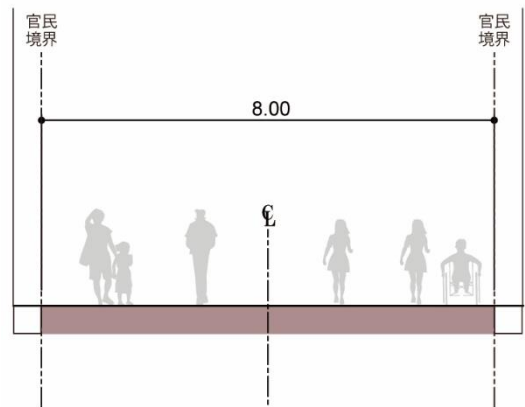
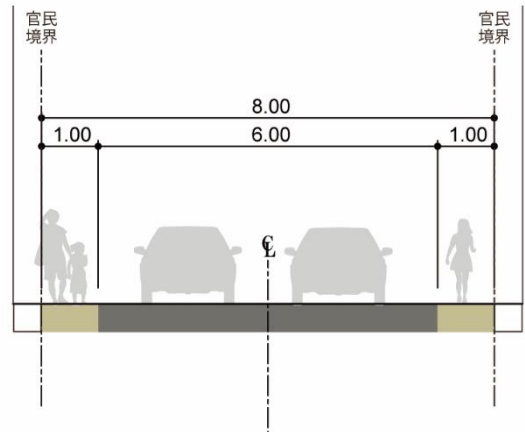
位置図（S=1/25,000）

BEFORE



※松山市提供

SECTION

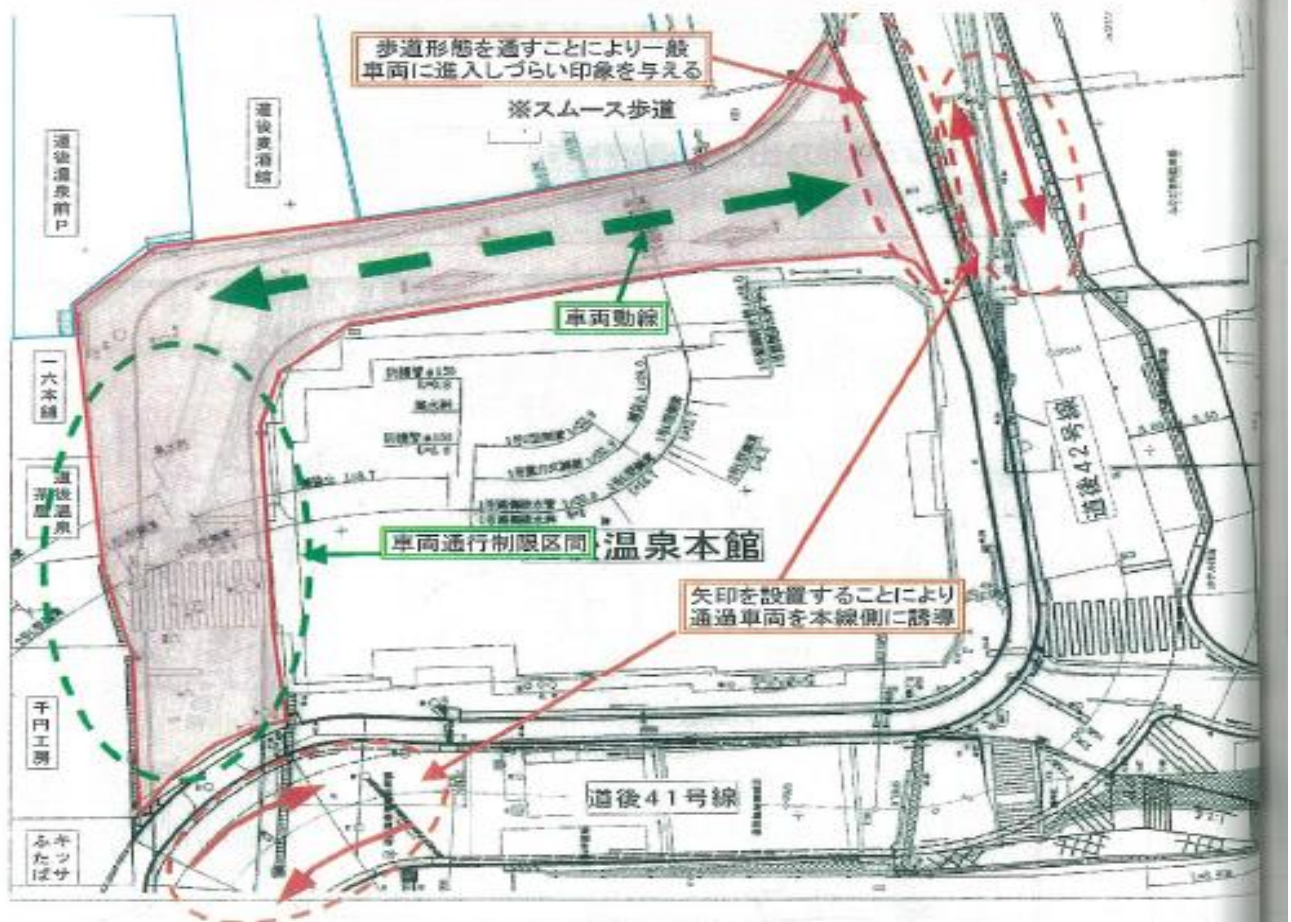


AFTER



PLAN

※松山市提供



道後温泉本館周辺広場

背景・目的

<背景>

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観光客が多いのと同時に、自動車の交通量が多く、歩行者の安全確保が望まれていた。

<目的>

歩行者の安全確保を目的として、通過交通の分離や本館正面の道路の歩行者専用化など、周辺道路の一体的な再編に取り組んだ。

また、地域主体で策定した「道後温泉歴史漂う景観まちづくり宣言『道後百年の景』」においても、本物を生かした歴史漂う景観づくりがまちづくりの方針として掲げられたことから、沿道を含む良好な景観の創出を目指した。

年	経緯
平成 4年	「道後温泉誇れるまちづくり推進協議会」発足
平成 6年	「第1次 道後グランドデザイン」策定
平成10年	「道後温泉本館周辺景観整備計画」策定
平成16年	まちづくり交付金事業 着手
平成18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
平成19年	道後温泉本館周辺道路 供用開始
平成21年	「道後温泉周辺ファサード整備事業」完了

実施体制

<検討体制>

- ・道後温泉本館周辺景観整備計画策定検討委員会
旅館協同組合、公益事業者、学識者等からなる委員会を設置し、整備方針についての検討を行った。
- ・道後温泉誇れるまちづくり推進協議会
地域の代表者が主体となって地元協議会を立ち上げ、「道後グランドデザイン」を策定した。
- ・松山市交通等総合的まちづくり協議会
地域の代表者、交通事業者、学識者からなる協議会を立ち上げ、道後温泉地区を含む市内の道路ネットワークについて、将来像などを検討した。

<事業実施上のポイント>

整備前、本館正面（西側）と北側は県道、東側と南側が市道であったが、市が主導的に整備を進めることができるよう、これらの付け替えを行った。なお、付け替え後の県道についても、市が主体となって一体的な整備を実施している。



▲石張り舗装の試験施工

※松山市提供



▲整備前の通行状況

※松山市提供

整備内容

・歩行者優先空間の創出

交通量の多い県道を本館の裏側に付け替えることで、本館正面の道路を歩行者専用道路として再整備し、歩行者の安全を確保するとともに、石張り舗装などにより道路景観の向上を図った。また、狭隘な道路に面していた東・南側についても、付替え道路の整備を通じて歩道を拡幅するとともに、沿道にトイレを備えたポケットパークを整備することで、本館の周囲を安心して周遊できるようになった。

・石張り舗装

歴史ある本館の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において、歩道舗装に御影石を採用している。この内の一部は、伊予鉄道から譲り受けた軌道の敷石を再利用したもので、エイジングされた独特の風格を醸し出している。



▲スロープによる歩道の段差解消



▲歩道照明



▲付替え道路（横断方向にスピードハンプの設置）

関連事業

・沿道の屋外広告物の自主撤去やファサード整備
まちづくり推進協議会では、屋外広告物の自主撤去やファサード整備など、沿道の景観整備に関する取り組みも進めている。

・道後温泉駅 駅前整備

周辺道路の整備により通過交通の動線を分離するとともに、駅前交差点では歩行者の安全確保を目的とした車両の進入規制を行った。



※松山市提供



▲付替え道路に面したポケットパーク



▲ファサード整備



▲道後温泉駅前の交差点改良

事業効果

都市再生整備計画（松山市中心地区：平成16～20年度）の全体（道路事業3路線、高質空間形成事業21路線等）に対しての効果

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
観光入込客数	万人	500 (H14)	600	507	△
公共交通機関利用数 (バス、路面電車等)	万人	2,500 (H14)	2,622	2,707	○
観光文化等の交流施設 利用者数	万人	180 (H14)	216	174	△
中心市街地における 誘致企業の新規雇用数	人	0 (H14)	2,000	1,097	△

※ 調査協力：松山市 都市整備部 総合交通課

88

浅野町線シンボルロード

事例のポイント

- ① 道路整備の中で公園規模の広幅員の中央帯を確保
- ② シンボルロードとその先の海を見渡せる展望デッキの一体的な整備
- ③ 道路空間を利用した健康増進・環境教育の場を都心部に提供



※北九州市提供

概要

小倉駅周辺は九州の玄関口として、鉄道、道路、海上と多様な交通が結節しており、駅南北の再開発や駅前広場の整備などを通じて、交通結節点と商業施設が一体となった拠点地区を形成している。

駅北口からコンベンション・ビジネス機能が集積する臨海部に至る都市計画道路浅野町線を、小倉駅北口地区のシンボルロードに位置付け、広幅員の中央帯に広場を設置し、来街者の憩いの場、および賑わいづくりの場として多目的に活用できる空間を整備したものである。

事例の特徴

- ・道路の性格：駅周辺開発
- ・沿道特性：文化・交流系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：シンボルロード整備事業
- ・背景・目的：シンボル空間の形成
環境保全・アメニティ向上
- ・手段：新設
- ・事業内容：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：平成23年度 全建賞（都市部門）

基本情報

- ・路線名：市道 浅野14号線
- ・区間：北九州市小倉北区浅野地内
- ・延長：0.33km
- ・道路規格：第4種第1級
- ・幅員：90.0m
- ・設計速度：40km/h
- ・検討体制：-
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：1996～2011年度
- ・用途地域：商業地域、準工業地域
- ・地域地区：地区計画
- ・景観計画：景観重点地区（景観形成誘導地域）
- ・事業者：北九州市



位置図（S=1/25,000）

人口：97万人
文化・交流系

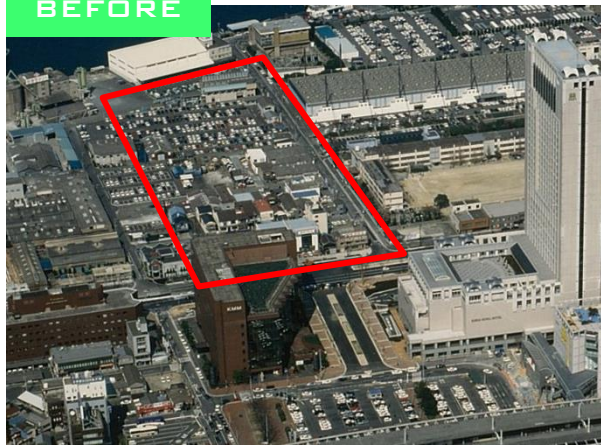
地区



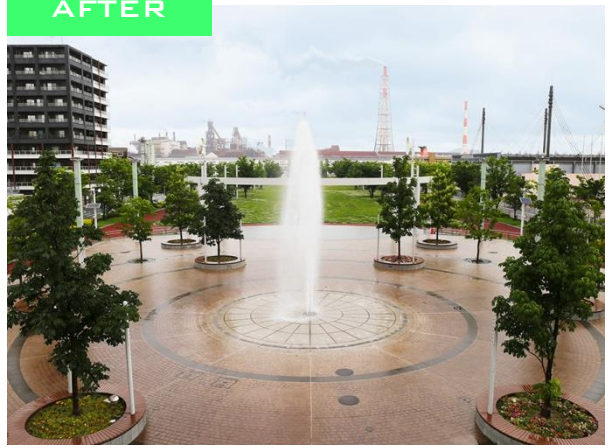
道路

駅周辺開発

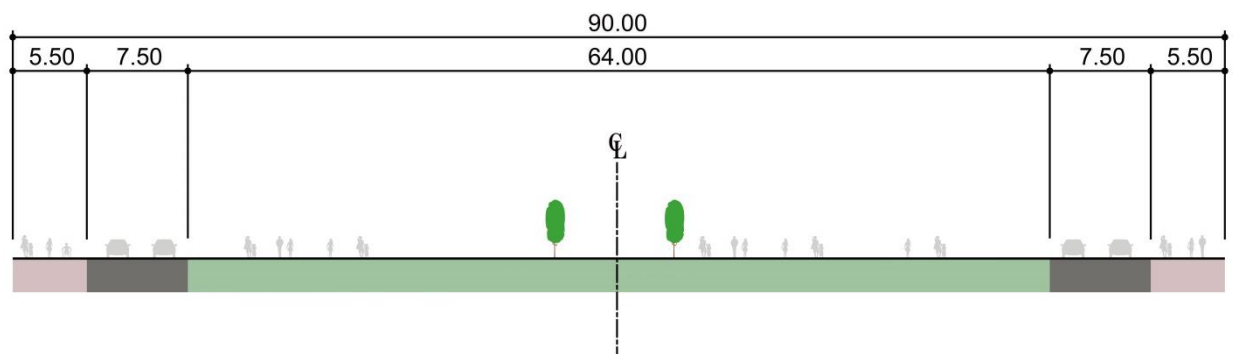
BEFORE



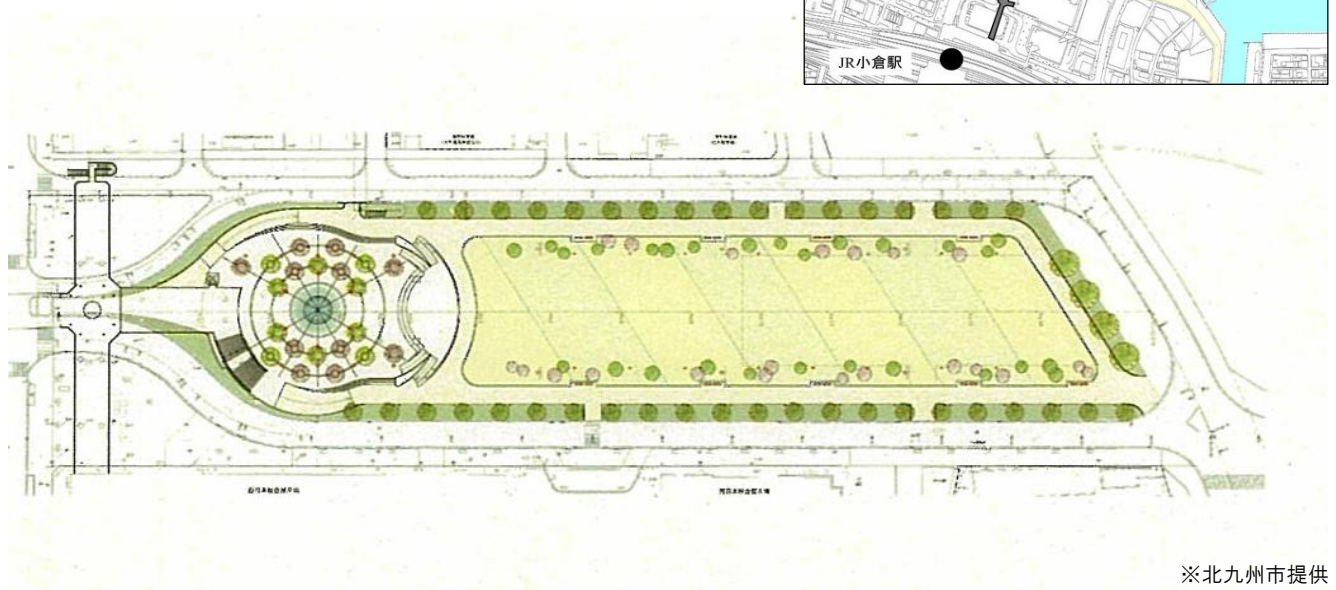
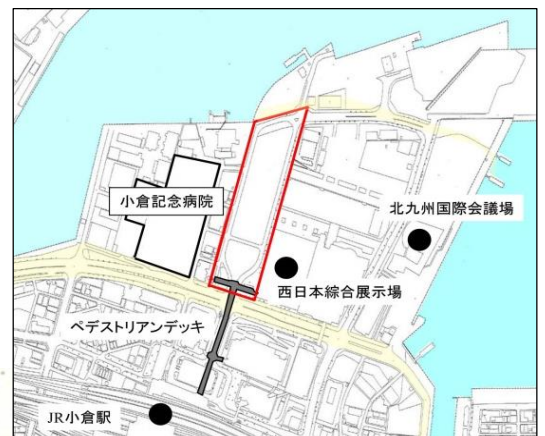
AFTER



SECTION



PLAN



※北九州市提供

親水空間・公園緑地の一体的な整備による環境改善

浅野町線シンボルロード

背景・目的

<背景>

小倉駅北口では、臨海部における土地利用の変更が進み、コンベンション・ビジネス機能の集積が高まっている。

人・情報の交流の場となる「交流都心」として、各種の交流機能が集積する拠点地区の創出、および北九州市の陸と海の玄関口に相応しい新たな賑わい空間の形成に向けて、シンボルロードやウォーターフロントの整備が必要とされた。また、「環境モデル都市」北九州市のシンボルとして、地球環境に配慮した魅力的な都心の創出が求められた。

<目的>

癒し・憩いの場、健康増進の場、賑わいづくりの場など多目的な空間づくり、周辺施設間の交流促進、LED照明や自然エネルギーを活用した低炭素型のまちづくりの見える化を図った。周辺景観に配慮した道路空間の整備を通じて、アメニティの向上や来訪者の増加を中心市街地の活性化につなげることを目指した。

実施体制

<検討体制>

整備の検討にあたり、「賑わいや華やかさ、憩いの場」としての空間演出や、「市民参加型イベント、および散歩・散策等の回遊ができる広場」としての活用方法について、小倉駅北口振興連絡会や周辺企業から意見聴取を行うための検討会を開催している。連絡会に参加していない周辺企業や住民に対しても、個別の説明を通じて整備計画への同意を得ている。

最終的な整備計画については、平成20年「北九州市中心市街地活性化基本計画(小倉地区)」の策定過程で小倉地区活性化協議会へ意見聴取を行い、協議会の意見を踏まえる形で決定された。

<事業実施上のポイント>

所轄警察署と協働で迷惑駐車対策を図るとともに、沿道施設利用者の利便性を考慮した整備や、接続道路の整備を合わせて実施することで、周辺企業や住民の同意が得られた。

中央帯については、関係機関やコンベンション施設等との協議を通じて、本地区を訪れる人々にとっての憩いの場や賑わいづくりの場として、多目的に利用できる広場整備を目指すこととなった。

【小倉都市部低炭素まちづくり推進プラン】

「小倉都市部低炭素まちづくり推進プラン」に基づく取組みの一つに位置付けられたことを受け、全ての照明についてLEDを採用するとともに、太陽光・風力発電の活用や芝生・樹木の整備を通じて、二酸化炭素排出量の削減と来訪者の環境意識の向上を図った。

年	経緯
平成 8年	都市計画決定
平成17年	「北九州市都市計画マスタープラン小倉北区」にて位置付け
平成20年	「北九州市中心市街地活性化基本計画(小倉地区)」にて位置付け
平成21年	「北九州市環境モデル都市行動計画」(北九州グリーンフロンティアプラン)策定 「小倉都市部低炭素まちづくり推進プラン」に位置付け 着工
平成23年	供用開始

	小倉都市部低炭素まちづくり推進プラン (愛称：紫川エコリバー構想)
計画策定	平成 22 年 6 月
計画期間	平成 21 年度～平成 25 年度(5 年間)
計画エリア	400ha(小倉中心市街地活性化エリアと同じ)
年間 CO ₂ 削減量	10,000トン(見込み)
計画の位置づけ	環境モデル都市リーディングプロジェクトの「市街地モデル」
基本方針と具体的な取組	●5つの基本方針と具体化のための57の取組 (1) 北九州の玄関・顔づくり 浅野町線シンボルロード整備事業、クールミスト事業など (2) 人が行き交う動線づくり 勝山橋太陽光発電ルーフ整備事業、魚町銀天街ショッピングモール化事業(魚町エコルーフ)など (3) 過度に自動車に頼らない都心づくり コミュニティサイクルの実施、電気自動車充電設備の整備など (4) エコにこだわるライフスタイルづくり 旧九州厚生年金会館の整備、魚町3丁目複合商業施設開発事業、屋上緑化など建物緑化の推進など (5) エコが学べる都心づくり 紫川クリーンエネルギー活用事業、勝山公園グリーンエコハウス整備事業、環境観光ツアーの推進など

▲小倉都市部低炭素まちづくり推進プラン

整備内容

・公園整備

公園的な規模の中央帯を確保し、イベント利用をはじめ、多目的利用を通じた賑わいづくりの場として、大芝生広場を整備した。

また、約8mの高さまで吹き上がる噴水をはじめ、水・音・光のハーモニーを楽しむことができる集いの場として、親水広場を整備した。

・その他

大芝生広場の周りは、健康増進の場として園路にゴムチップ舗装を用いるとともに、低炭素型まちづくりを通じた環境教育の場として、LED照明や自然エネルギーを活用した風力発電・太陽光発電の装置を整備している。



▲親水広場

※北九州市提供



▲大芝生広場

※北九州市提供



▲ゴムチップ舗装

※北九州市提供



▲風力発電施設

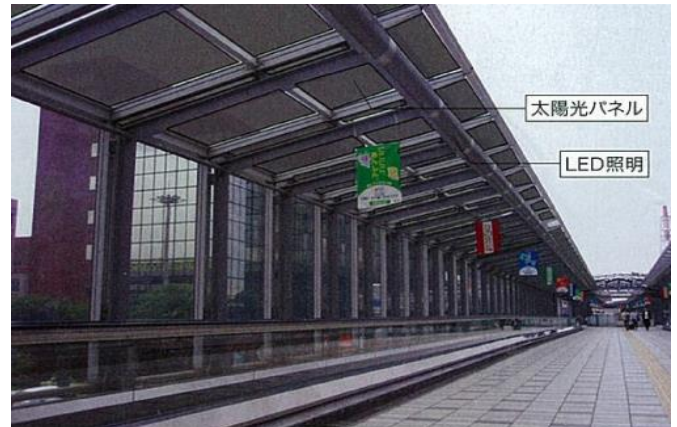
※北九州市提供

関連事業

・新幹線口ペDESTリアンデッキの延伸

シンボルロードの整備と併せ、小倉駅前より当該地区に向かう既存のペDESTリアンデッキについて、浅野町線へ直接降りれるよう延伸するとともに、シンボルロードとその先の海を一望できる展望デッキを整備した。

また、小倉都心部で低炭素型のまちづくりを推進する『紫川エコリバー構想』に基づき、ペDESTリアンデッキについても、太陽光発電施設の整備（約2,100㎡）と、既存の照明約440灯のLED化を行った。

▲ペDESTリアンデッキへの太陽光パネルやLED照明の整備イメージ
※北九州市提供

事業効果

・ペDESTリアンデッキの歩行者通行量

供用開始前後（平成23年2月および12月）で、約2割増加した。

・CO2削減効果

全ての照明灯にLED照明を採用するとともに、自然エネルギーの活用や芝生・樹木の整備に取り組むことで、年間約100tの削減効果が見込まれる。

・沿道への企業誘致

本事業に合わせて、小倉記念病院が小倉駅新幹線口地区に移転（平成22年12月 移転開院）するなど、民間開発が促進された。



▲イベント時の大芝生広場

※北九州市提供

※ 調査協力：北九州市 建設局 街路課 街路第二係

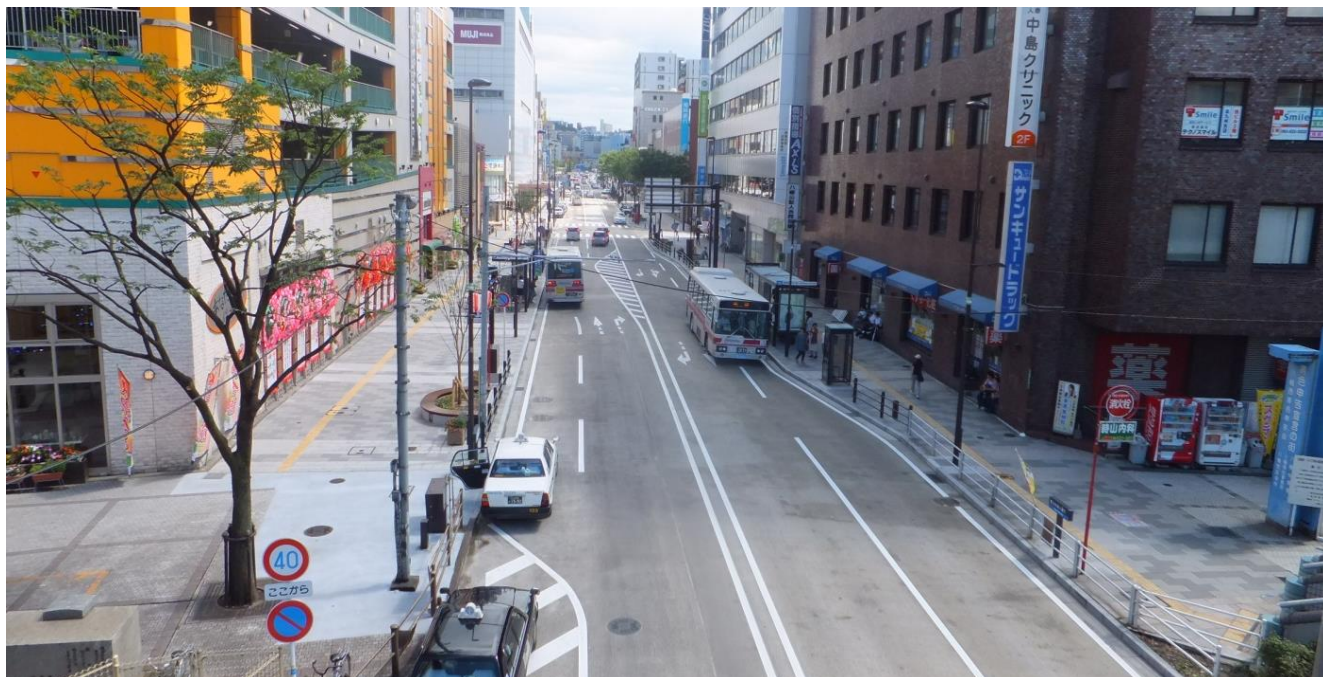
※ 参考文献：第24回 全国街路事業コンクール応募資料

89

黒崎駅前線（ふれあい通り）

事例のポイント

- ① シンボルロードにふさわしい**広幅員の歩道**を整備
- ② 右折レーンの設置と十分な延長のバスベイ確保による渋滞の軽減
- ③ タクシー乗り場や**荷捌き駐車場の適切な配置**による渋滞の解消



※北九州市提供

概要

都市計画道路黒崎駅前線（ふれあい通り）は、国道3号と都市計画道路中央町穴生線を結ぶ黒崎地区の主要路線である。しかしながら、国道3号から南の約400m区間については、車道幅員が小さく、黒崎駅や国道3号に集中する一般車やバス、タクシーなどの駐停車により、慢性的な渋滞が発生していた。

そこで、国道3号～文化・交流拠点地区の区間をゆとりある歩行空間を備えた副都心黒崎のシンボルロード、かつ黒崎祇園山笠のメイン会場として整備したものである。

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：都市計画道路事業
都市再生整備計画事業
- ・背景・目的：交通の円滑化
- ・手段：現道拡幅
- ・事業内容：道路拡幅
- ・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25回 全国街路事業コンクール（ノミネート）

基本情報

- ・路線名：市道 黒崎岸の浦1号線
- ・区間：北九州市八幡西区黒崎～同市八幡西区熊手
- ・延長：0.4km
- ・道路規格：第4種第1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：1992～2012年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：－
- ・景観計画：景観重点地区（景観重点整備地区）
- ・事業者：北九州市



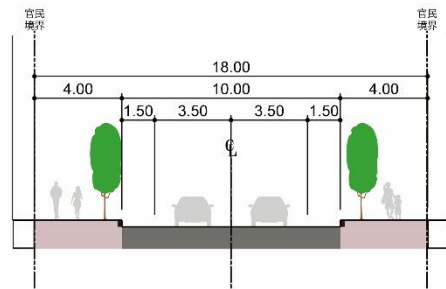
位置図（S=1/25,000）

BEFORE



※北九州市提供

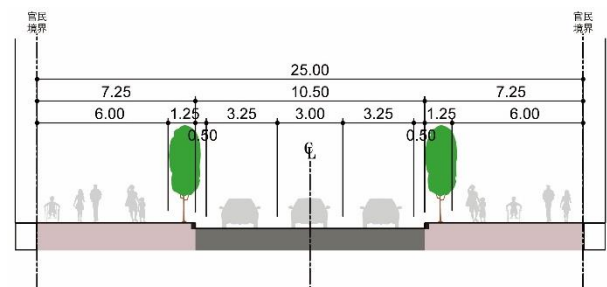
SECTION



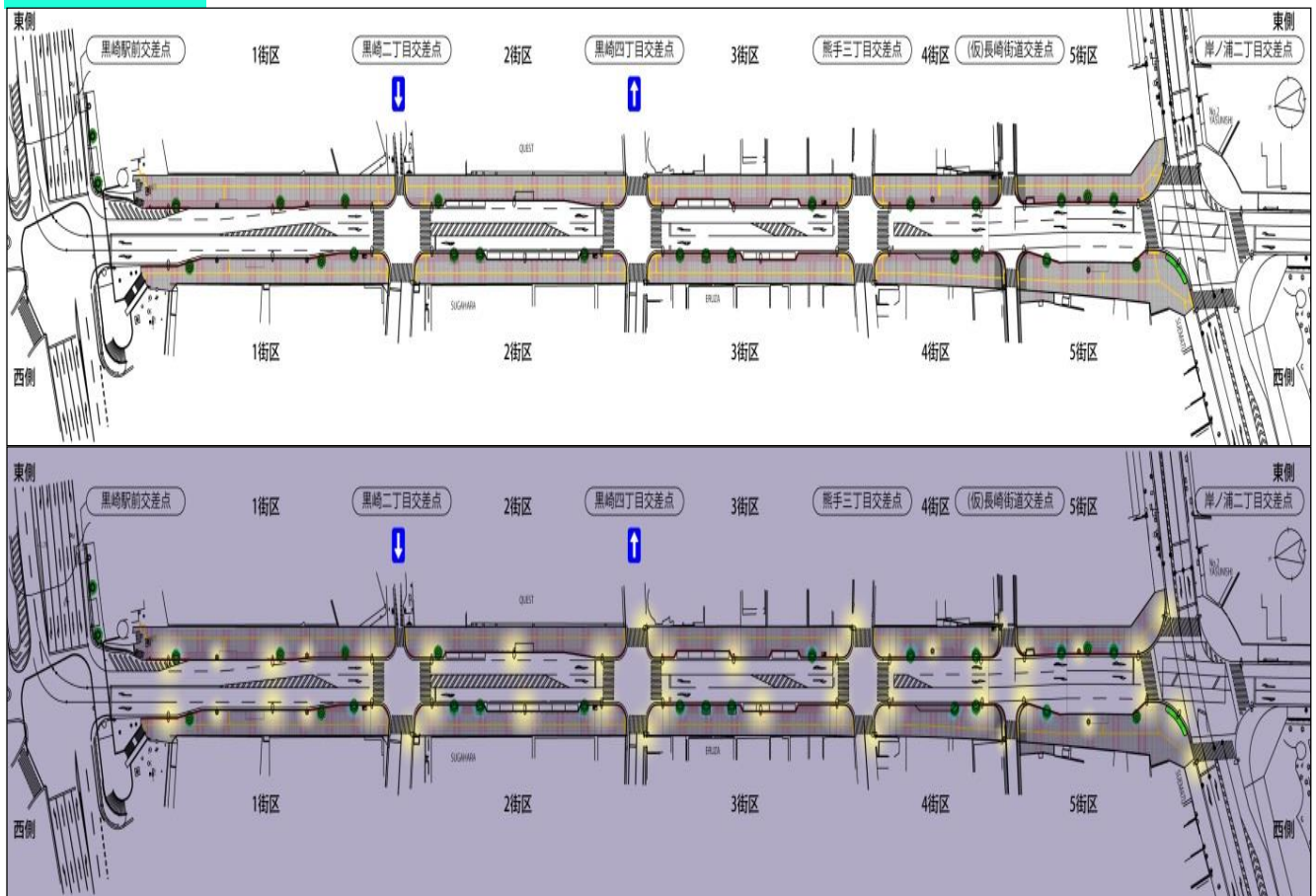
AFTER



※北九州市提供



PLAN



※北九州市提供

黒崎駅前線（ふれあい通り）

背景・目的

<背景>

都市計画道路黒崎駅前線は、国道3号と都市計画道路中央町穴生線を結ぶ幹線道路であり、「ふれあい通り」の愛称で親しまれる黒崎地区のメイン道路である。この内、国道3号から中央町穴生線までの383mは、車道幅員が小さく、黒崎駅や国道に集中する一般車、バスやタクシーなどの駐停車により、慢性的な交通渋滞が発生していた。

<目的>

副都心黒崎のシンボルロードとして、黒崎中心部への交通流入を円滑にするとともに、「文化・交流拠点地区」への安全で快適な歩行者空間を創出し、商店街の活性化や黒崎地区全体の発展に寄与することを目指した。また、黒崎祇園のメイン会場となることから、祭りの舞台としての空間づくりに配慮した。

実施体制

<検討体制>

・平成19年までに計画道路の車線構成などについて、地元住民との勉強会を全11回開催した。勉強会では、バスの運行本数が多いこと（980台/日）、タクシー乗り場が多いことから、停車による車両交通の阻害を低減するとともに、約12,000台/日に及ぶ交通量の円滑な処理ができるように4車線化して欲しいという要望と、シンボルロードにふさわしいゆとりある歩行者空間を備えた広い歩道（車道2車線）を整備して欲しいという要望という、対照的な声が挙がった。

・平成20年、「北九州市中心市街地活性化基本計画(黒崎地区)」(案)に対して、黒崎地区活性化協議会より「歩いて楽しいまち」を実現するための取り組みが必要との意見書が提出された。

・平成21年には、「文化・交流拠点地区」整備方針の決定を受け、歩行者の増加に対応した広い歩道整備への要望が高まったことや、周辺道路の整備による交通量減少に伴い、右折レーンやバスカット、タクシーベイの設置などの対策による交通処理が可能となったことから、改めて地元関係団体、沿線商店など21団体の意見聴取や地元説明会を開催し、合意形成に至った。

【黒崎副都心低炭素まちづくり推進プラン】

本事業は、「黒崎副都心低炭素まちづくり推進プラン」の取り組みの一つに位置付けられており、公共交通の利便性向上や車両交通の円滑化とともに、街路樹整備やLED照明、保水性舗装が導入されている。

本プランでは、低炭素まちづくり（推進プラン全体）によって、年間約3,500 tの二酸化炭素排出量が削減できるものと見越している。これは、一般家庭の年間排出量に換算すると約1,200世帯分、森林の年間吸収量に換算すると約700ha分にあたる量である。

年	経緯
昭和42年	都市計画決定
平成4年	事業認可、用地買収着手 「黒崎副都心構想計画」において計画幅員40mが提案
平成10年	西側3街区の歩道を7.5mで暫定整備
平成14年	「黒崎10ヵ年計画」において、計画幅員25mを位置付け 地元勉強会 開催
平成20年	「北九州市中心市街地活性化基本計画（黒崎地区）」において歩道拡幅を位置付け
平成22年	着工
平成24年	供用開始

	黒崎副都心低炭素まちづくり推進プラン ～エコと緑を感じるまちづくり～
計画策定	平成23年7月
計画期間	平成22年度～平成25年度(4年間)
計画エリア	250ha(うち黒崎地区中心市街地活性化エリア70ha)
年間CO ₂ 削減量	3,500トン(見込み)
計画の位置づけ	小倉中心部と同様な取組を市内各所に広げるための「市街地モデル」の第二弾
基本方針と具体的な取組	●5つの基本方針と具体化のための55の取組 (1) まちのシンボル・顔づくり 黒崎駅前ペDESTリアンデッキ長寿命化修繕事業、文化・交流拠点地区整備など (2) 人が行き交う動線づくり エコを感じる散歩道、黒崎中央公園や撥川整備など (3) 過度に自動車に頼らない都心づくり コミュニティサイクルの実施、電気自動車充電設備の整備など (4) エコにこだわるライフスタイルづくり 学校施設太陽光発電導入事業、アーケードのLED照明化、緑のカーテンの推進など (5) エコが学べる都心づくり 低炭素まちPR、環境観光ツアーの推進など

▲黒崎副都心部低炭素まちづくり推進プラン

整備内容

・歩道整備

拡幅した分を歩行者空間の確保にあて、シンボルロードに相応しい空間を構成している。

なお、黒崎祇園のメイン会場となる区間は、山笠などのイベント開催に配慮して、歩車道境界の段差を2cmに抑えている。また、長崎街道の西構口にあたる交差点部には、旧街道の歴史性に配慮した舗装や、宿場構口モニュメントを整備するなど、宿場町としての歴史を継承する空間となっている。

・道路拡幅

渋滞対策として車道部に右折レーンを設置したほか、バスによる交通阻害の影響を軽減するためバスベイの延長を長く確保している。また、タクシー乗り場や荷捌き駐車場を再配置することで、渋滞の解消を図っている。

なお、車道舗装には、ヒートアイランド対策に効果的とされる保水性舗装を採用している。

・道路付属物

道路照明の光源には、環境負荷の軽減に配慮したLEDを採用している。なお、照明計画は、有識者で構成された景観アドバイザー会議において審議を行い、歩車道の道路照明に加え、植栽マスのフットライト、植栽の間接照明（アップライト）、街路樹のイルミネーションを組み合わせた計画となっている。

また、ケヤキが植栽され、要所に植樹マスを利用したベンチも整備している。



▲山笠等イベントに対応した広い空間
※北九州市提供



▲黒崎祇園山笠での利用状況
※北九州市提供



▲車道舗装（保水性舗装）
※北九州市提供



▲道路照明
※北九州市提供



▲ベンチ付き植栽マス
※北九州市提供



▲宿場構口モニュメント
※北九州市提供

関連事業

・黒崎駅ペDESTリアンデッキ

施設の耐久性と駅利用者の安全性、利便性の向上を図るため、構造の補強や修繕など、長寿命化対策を実施するとともに、「環境モデル都市」である北九州市の副都心黒崎の顔に相応しい、環境に配慮した防護柵等の設備更新を実施した。



▲黒崎駅ペDESTリアンデッキ
※北九州市提供

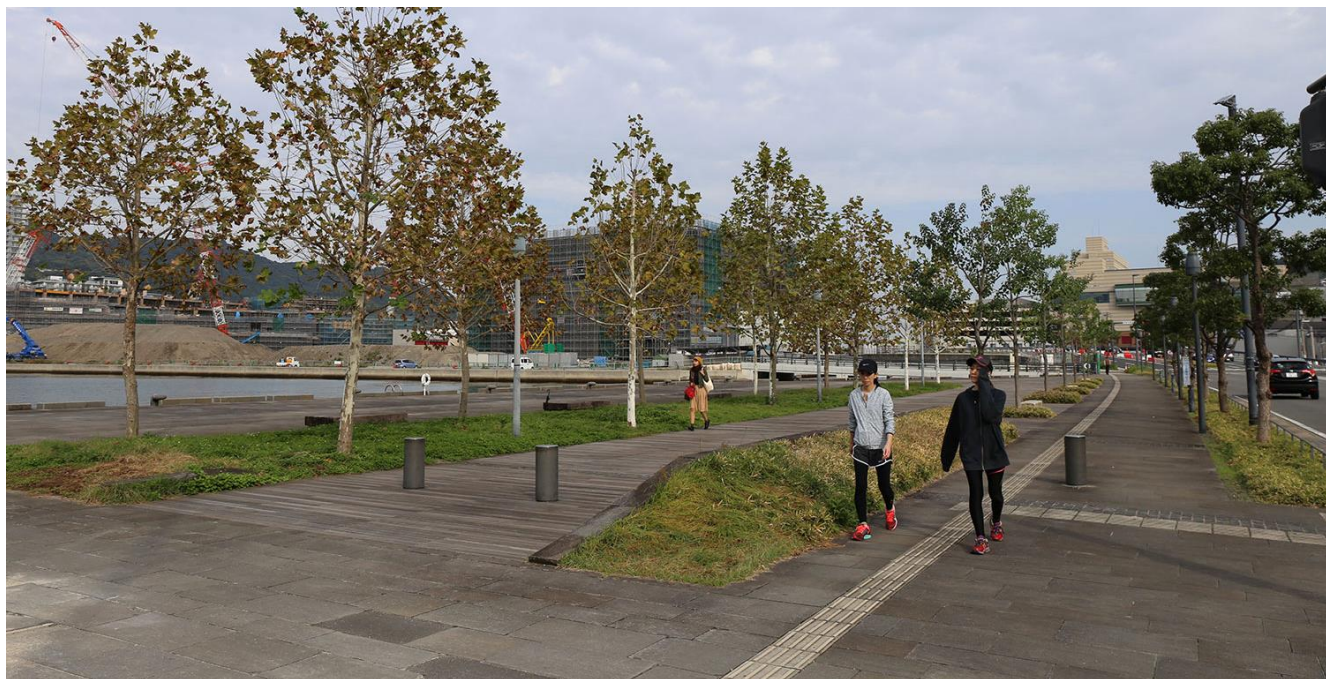
※ 調査協力：北九州市 建設局 街路課 街路第二係
※ 参考文献：第25回 全国街路事業コンクール応募資料

90

浦上川線（尾上町・元船町工区）

事例のポイント

- ① 水辺のプロムナードに相応しいゆとりある歩道空間と広幅員の中央帯を確保
- ② 長崎港全体のデザインをコーディネートする専門家会議による検討
- ③ 設計者による施工時のデザイン監理を実施



概要

本路線は、被爆地長崎のシンボルである平和公園付近を起点とし、浦上川左岸沿いに陸の玄関口であるJR長崎駅の西側を通過し、海の玄関口である長崎港に至る路線で、地域高規格道路長崎南北幹線道路の一部を構成する道路である。

このうち、長崎駅や長崎港元船ふ頭に隣接する区間については、特に景観に配慮したデザインが求められたことから、水辺と一体となった歩道空間の高質化を実施した。その他区間も含めた全線開通により、市の中心部を通る国道の交通負荷の軽減に寄与している。

事例の特徴

- ・道路の性格：河川・水路沿いの道
- ・沿道特性：工業系
- ・事業主体：都道府県
- ・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
- ・手段：新設
- ・事業内容：道路整備
歩行空間整備
舗装の高質化
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：周辺の混雑解消
- ・波及効果：沿道環境の改善
- ・受賞歴：第24回 全国街路事業コンクール（全国街路事業促進協議会会長賞）

基本情報

- ・路線名：一般県道 長崎式見港線
- ・区間：長崎市幸町～同市元船町
- ・延長：1.5km
- ・道路規格：第4種第1級
- ・幅員：40.0m
- ・設計速度：60km/h
- ・検討体制：環長崎港地域アーバンデザインシステム（専門家 伊藤滋 早稲田大学特命教授 等）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：1990～2010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：長崎県

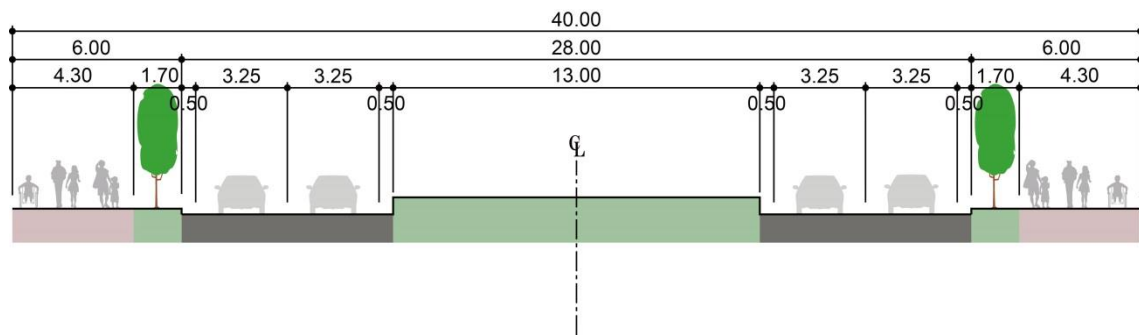


位置図（S=1/25,000）

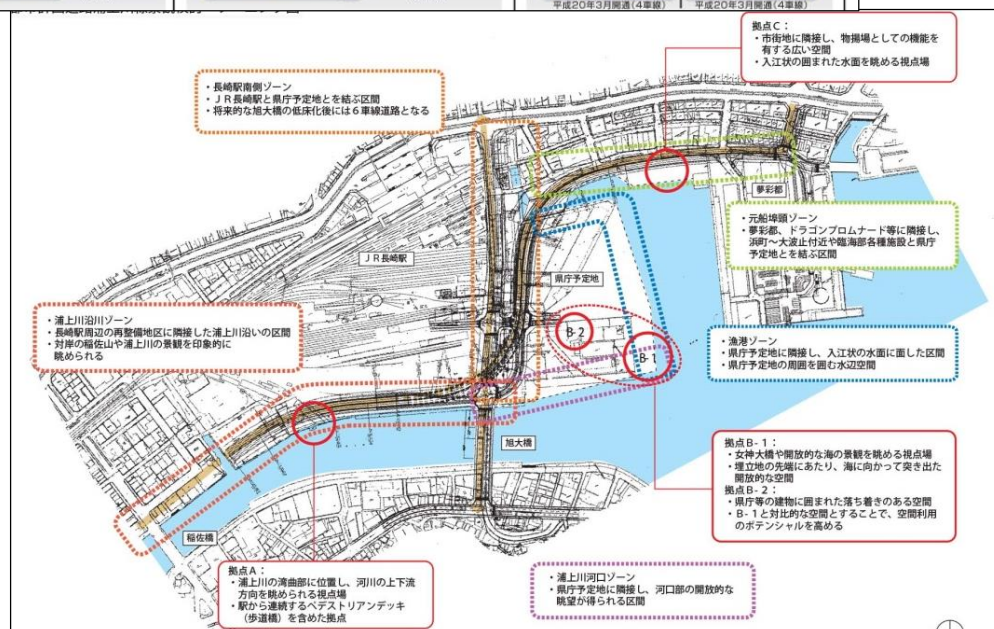


※長崎県提供

SECTION



PLAN



※長崎県提供

浦上川線（尾上町・元船町工区）

背景・目的

<背景・目的>

当路線は、長崎市中心部における南北交通の幹線軸である国道202号、国道206号の交通渋滞の緩和と地域間の交流促進、連携強化を目的として、地域高規格道路長崎南北幹線道路を構成する幹線道路として計画された。

このうち、長崎港に近い尾上町・元船町工区では、臨海部の各種施設や県庁予定地と接すること、浦上川の開放的な眺望が得られることから、景観に配慮したデザインを目指すこととなった。

年	経緯
昭和50年	都市計画決定 松山町－茂里町工区 着工
平成元年	都市計画第1回変更（路線の延伸） 松山町－茂里町工区 供用開始
平成 2年	尾上町工区 着工
平成 8年	幸町工区 着工
平成11年	都市計画第2回変更（路線の延伸） 元船町工区 着工
平成13年	都市計画第3回変更（構造の変更）
平成20年	尾上町・元船町工区 供用開始
平成22年	幸町工区 供用開始（全線開通）

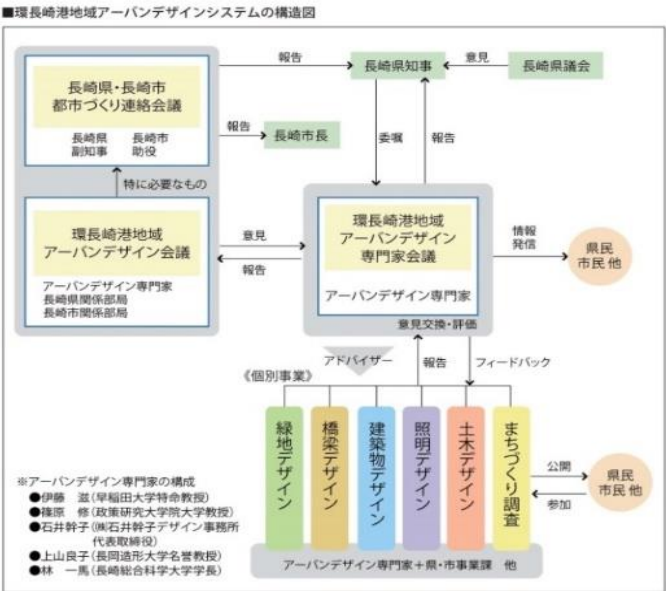
実施体制

<検討体制>

・環長崎港地域アーバンデザインシステム

長崎港周辺の都市再生に取り組む長崎県では、長崎港周辺で実施される事業について、アーバンデザインの専門家の意見をもとに質の高いデザインを創出することで、魅力的な都市景観の創造に取り組んでいる。

本事業では、このシステムを活用し、歩道空間のデザイン検討を平成15年から供用開始まで実施した。



関連事業

・松山町－茂里町工区

J R線と路面電車を高架形式でまたぐことで、踏切がなく信号交差点も少ないスムーズな自動車走行環境を実現している。また、隣接する幸町工区の開通にあわせて、梁川橋交差点を立体交差化し、円滑で快適な交通環境を創出している。

・幸町工区

区間の大部分を占める浦上川高架橋は、用地確保が難しい既存市街地内で十分な道路空間を確保するため、上下線を分離したダブルデッキ構造を採用している。



▲梁川橋東交差点（松山町－茂里町工区）



▲浦上川高架橋（幸町工区） ※長崎県提供

整備内容

・道路空間の整備

基本的な整備の方向として、歩行者が安全かつ快適に利用できる水辺のプロムナードをコンセプトに掲げ、プロムナードとしての連続性の確保、散策路沿いの緑陰・休憩空間の確保に努めるとともに、ゆとりある歩道（幅3.3～4.8m）および広幅員の中央帯（幅最大13m）を確保している。

また、長崎港や浦上川の水辺、周囲の山並みの風景を体感できるよう、海や山並みの眺望が得られる視点場空間の整備や、ＪＲ長崎駅からの進入部における景観演出を行っている。

・港湾施設と一体的な歩道空間（元船ふ頭）

歩道沿いの港湾用地に広場状のスペースを確保し、ボードウォークと石張り舗装、二列植栽を施し、歩道と一体となったオープンスペースを整備した。



▲港湾施設と一体となった歩行空間



▲歩道



▲ベンチ



▲見通しの良い防護柵



▲橋面余地を活用した空間



▲広幅員の中央帯

事業効果

・交通量調査結果

供用前 平成22年11月16日実測

供用後 平成23年 3月 8日実測

①浦上川線	0台 → 23,000台	(新規)
②R206	66,200台 → 54,800台	11,400減
③市道	25,600台 → 20,700台	4,900減

・所要時間が大幅に減少

平成22年11月21日の全線開通に伴い、朝の渋滞が解消され、国道松山町交差点～大波止交差点までの所要時間が大幅に短縮された。

開通前（11/9）



開通後（11/25）



※ 調査協力：長崎県 長崎振興局 都市計画課

※ 参考文献：全国街路事業コンクール応募資料
浦上川線の事業概要パンフレット

91

えいがみためいし
栄上為石線

事例のポイント

- ① 道路拡幅により、ゆとりある歩行者空間を確保
- ② 歩道の舗装パターンにより動線を分離するとともにビューポイントを明示
- ③ 線形改良により生じた残地をポケットパークとして整備



概要

本路線は、長崎市街から野母崎地区へ至る国道499号から分岐して長崎市三和地区の中心部を縦断する都市計画道路である。現道幅員が狭小な上、歩道が設置されていないことから、歩行者の安全確保が求められていた。

そこで、歩行者の安全確保やネットワーク構築を目的として、現道拡幅による歩道整備を行ったものである。事業の実施にあたり、「長崎県公共事業等デザイン評価制度」を利用し、専門家によるアドバイスを受けながら、歩道舗装やポケットパークなどのデザイン検討を行った。

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：都道府県
- ・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
- ・手段：現道拡幅
- ・事業内容：道路線形・構造改良
歩行空間整備
舗装の高質化
- ・沿道建築：なし
- ・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：第24回 全国街路事業コンクール（ノミネート）

基本情報

- ・路線名：一般県道 深堀三和線
- ・区間：長崎市布巻町～同市為石町
- ・延長：1.04km
- ・道路規格：第4種第2級
- ・幅員：16.0m
- ・設計速度：50km/h
- ・検討体制：栄上為石線デザイン検討会議
(アドバイザー 樋口明彦 九州大学大学院准教授)
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2001～2010年度
- ・用途地域：用途地域外
- ・地域地区：-
- ・景観計画：景観計画区域
- ・事業者：長崎県



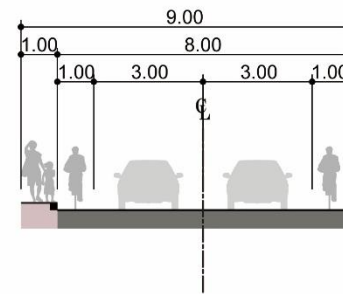
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

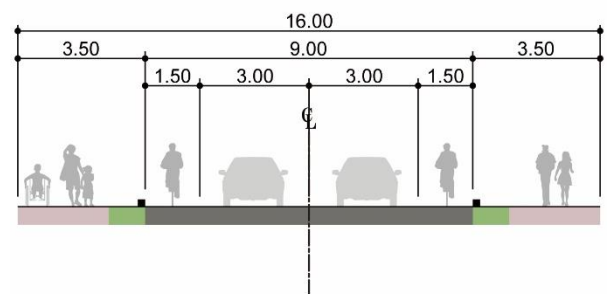


※長崎県提供

SECTION



AFTER



PLAN



※長崎県提供

栄上為石線

背景・目的

<背景>

栄上為石線は、長崎市街から野母崎地区へ至る国道499号から分岐して、長崎市三和地区の中心部を縦断する都市計画道路である。現道幅員が3～9mと狭小な上、歩道が設置されていないことが課題となっていた。

<目的>

現道拡幅・歩道整備により、歩行者の安全確保と交通混雑等の問題解決を図った。また、国道499号と主要地方道 野母崎宿線のバイパスを接続し、相互に事業効果を高めるとともに、年崎海岸地区へのアクセスを確保することを目指した。

年	経緯
平成 4年	都市計画決定
平成 5年	1工区 着工
平成13年	2工区 着工
平成17年	「栄上為石線デザイン検討委員会」 開催（～平成18年）
平成18年	社会実験（ユニバーサルデザイン歩道の検証等）
平成19年	1工区 供用開始
平成23年	2工区 供用開始

実施体制

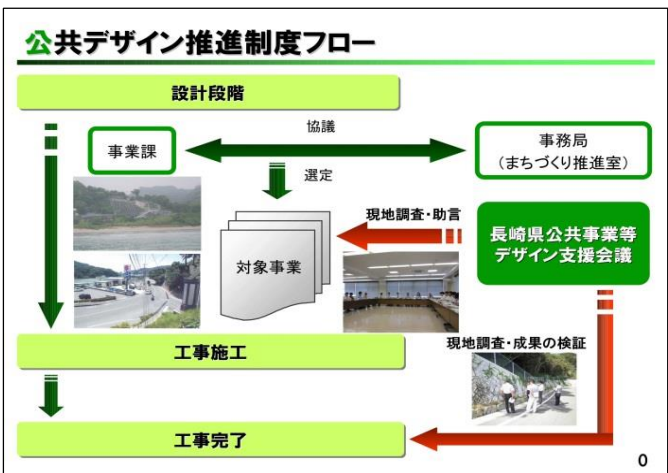
<検討体制>

・栄上為石線デザイン検討委員会

「長崎県公共事業等デザイン評価制度」（住民や専門家の意見を聞きながら、施設のデザインを決める制度）の最初の適用事業に選定された。

地元自治会などの地域住民と学識者（アドバイザー）からなる検討委員会を立ち上げ、主に歩道形式やポケットパークのデザインについて、全25回の検討会議とまち歩きなどを行い、その結果を整備計画に反映させた。

長崎県 公共デザイン推進制度の流れ



▲検討会議



▲まち歩き



▲まち歩き



▲歩行実験



▲開通イベント（記念植樹）

※長崎県提供

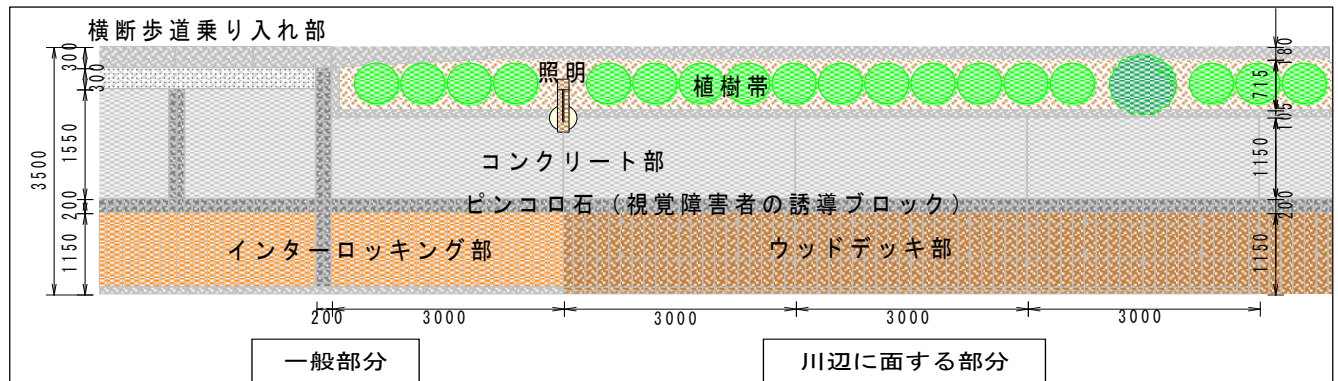
整備内容

・歩道整備

道路拡幅に伴い、ゆとりある歩行空間を確保した。なお、検討委員会での議論を経て、河川と並行する眺望が良好な区間においては、歩道の一部にウッドデッキを採用した。

また、スムーズな通過動線と緩行動線の分離を意図して、中央から外側にはインターロッキングブロック、車道側にはコンクリートを歩道舗装に採用した。中央の境界部には、ピンコロ石を埋め込むことで、視覚障害者誘導ブロックと同じ効果を狙っている。ピンコロ石の採用にあたっては、視覚障害者による歩行実験により、判別可能であることを確認した。

照明については検討委員会での議論を踏まえ、歩道上に連続照明を設置している。



※長崎県提供

・ポケットパーク「待合の広場」

道路整備に伴い発生した旧道敷には、地域の憩いの場としてポケットパークを整備した。この内、行政センター前に整備した「待合の広場」では、行政センターの行き帰りの休憩や、栄上バス停での待ち合いに利用できるように、ベンチや低木を配置している。



▲川側歩道（ウッドデッキ）



▲歩道照明



▲川側歩道



▲ポケットパーク



事業効果

交通混雑が解消したほか、歩行者の安全性確保に寄与した。

※ 調査協力：長崎県 長崎振興局 都市計画課

事例のポイント

- ① サイドリザベーション方式による路面電車の利便性向上
- ② 駅周辺整備に関わる各種事業のデザインを統一して議論する体制を構築
- ③ 道路のほか、駅舎、駅前広場など駅周辺整備のトータルデザインを実施



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部を結ぶ都市計画道路事業、駅西土地区画整理事業などの複合的な「熊本駅周辺地域整備事業」を進めている。

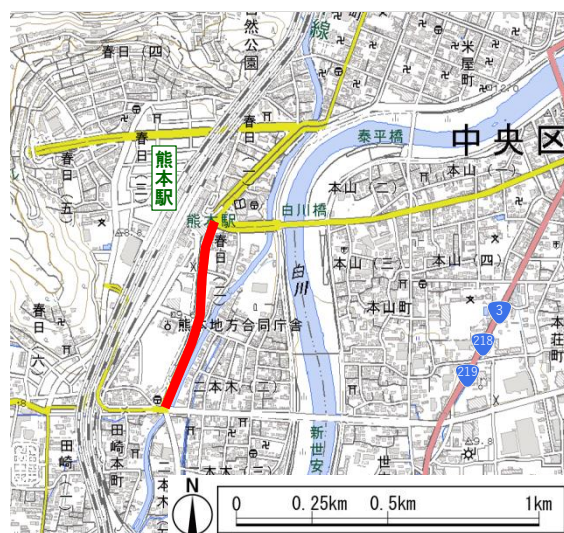
このうち、都市計画道路 熊本駅城山線は、現道拡幅と市電のサイドリザベーション化を行ったものである。全体テーマ「パークステーション」の下、河川を中心とした「水辺の景」や中心市街地に向かう道路を軸とした「出会いの景」に対し、「木立の景」をコンセプトとして、自然植生の中を人や車、市電が通る空間をデザインした。

基本情報

- ・路線名 : 主要地方道 熊本高森線
- ・区間 : 熊本市西区春日地内
- ・延長 : 0.57km
- ・道路規格 : 第4種第1級
- ・幅員 : 36.0m
- ・設計速度 : 60km/h
- ・検討体制 : 熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議
(座長 岸井隆幸 日本大学教授)
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 2008～2010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 : 熊本県

事例の特徴

- ・道路の性格 : LRT・BRT走行道路
- ・沿道特性 : 業務系
- ・事業主体 : 都道府県
- ・事業手法 : 都市計画道路事業
- ・背景・目的 : 路面公共交通の拡充
- ・手段 : 現道拡幅
- ・事業内容 : 道路整備
歩行空間整備
- ・沿道建築 : なし
- ・事業効果 : 利便性の向上
- ・波及効果 : 市街地形成の誘導
- ・受賞歴 : 第25年度都市景観大賞
(大賞)

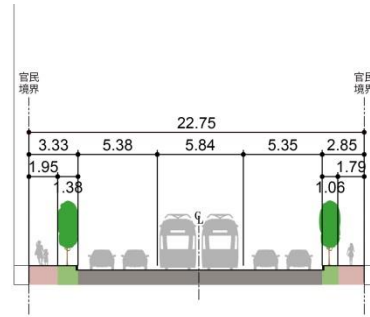


位置図 (S=1/25,000)

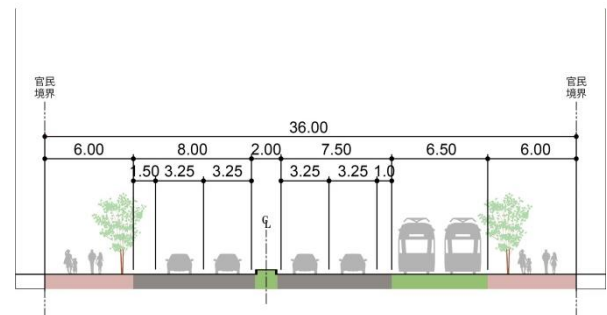
BEFORE



SECTION



AFTER



PLAN



※熊本市提供

熊本駅城山線

背景・目的

<背景>

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であることから、自動車の増加に伴う交通渋滞が発生していた。また、大型商業施設の郊外立地、福岡市での集客施設の増加を受け、都心部の商業売上額の減少や空き店舗が増加傾向にあった。このため、「熊本市総合計画」では、都心部と駅周辺が効率的に機能を分担し、有機的に連携する都市構造を再構築する方針が示された。

熊本駅周辺では、平成22年度の九州新幹線開業を契機に、連続立体交差事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業など、約63haに及ぶ都市整備が進められている。

<目的>

熊本駅は、都心部から約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」をテーマとした整備が計画された。

このうち、都心に至る路面電車のルートである熊本駅城山線は、緑豊かな林の中を走る個性的な「森のみち」空間として再整備することとなった。

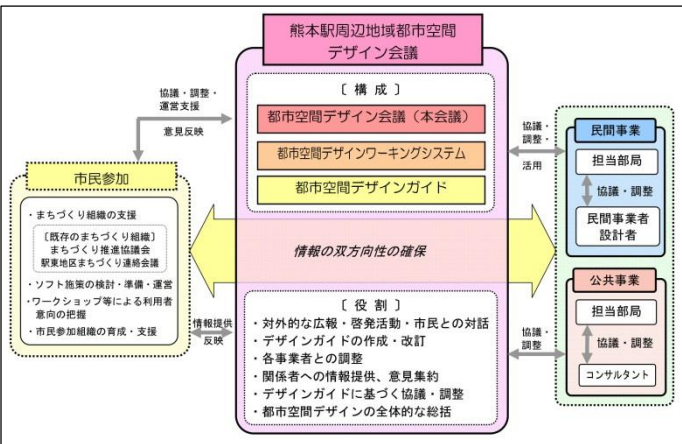
年	経緯
平成13年	「第5次 熊本市総合計画」にて、熊本駅周辺整備を位置付け
平成15年	「熊本市都市計画マスタープラン」にて、熊本駅周辺整備を具体化
平成16年	「熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会」発足
平成17年	「JR鹿児島本線等鉄道高架化及び熊本駅周辺地域等の整備に関する協定」締結 「熊本駅周辺地域整備基本計画」策定 熊本駅城山線 都市計画変更
平成18年	「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」発足
平成19年	「熊本駅周辺地域都市空間デザインガイド」策定
平成20年	熊本駅城山線 着工
平成22年	熊本駅城山線 供用開始
平成30年	鉄道在来線高架化 完了（予定）

実施体制

<事業実施上のポイント>

様々な整備主体が絡み合う駅周辺整備におけるデザイン調整を実施するため、本会議とデザイナーによるワーキングからなる「都市空間デザイン会議」を設立した。

なお、新幹線開業の前倒しにより、実務作業、関係者間の調整、一貫性の確保を同時並行で進めていく必要があったことから、機動性のある組織体制とした。



▲デザイン調整の体制とデザイン会議の役割 ※熊本市提供

<検討体制>

・熊本駅周辺都市空間デザイン会議（本会議）

整備全体のチェック機能を果たすデザイン会議を設立し、市長から委嘱を受けた都市計画の専門家、および学識経験者によるメンバー構成とした。

・都市空間デザインワーキンググループ

本会議に提出する調整素案の作成、本会議で対象とならない公共空間や大規模な建築物との調整を行うためのワーキンググループを設置し、学識経験者、県、市、設計者が参加した。

・都市空間デザインガイド

戸建住宅や生活道路など、上記会議体の検討対象とならない施設のデザイン調整に用いるガイドラインを作成した。

・熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会

上記の会議体の審議内容について、住民の意見を反映するための協議会を設置した。

整備内容

・植栽

「木立の景」をデザインコンセプトに、自然植生の中を人、車、路面電車が通る街路を目指し、多彩な樹種によるランダムな植栽を施した。また、軌道緑化と歩道緑化を一体化することで、広がりのある地被緑化面を創出した。

・路面電車のサイドリザベーション化

道路を横断せずに乗降できるように上下線の軌道を片側に移設した。東側の歩道が河川に面しておりアクセスの需要がないこと、西側の沿道で大規模開発計画を同時に進めていたことから、西側に片寄せすることが可能となった。



▲サイドリザベーション、軌道敷緑化



▲沿道建築物のセットバック



▲街路と一体化した公開空地

関連事業

・東口駅前広場

駅前広場から交流広場を経て、白川の水辺空間に人々を導く一連の空間を創出した。なお、路面電車の電停を移設することで、鉄道、バス、タクシーのシームレスな乗り換えが可能となった。



▲東口駅前広場



▲交流広場、東口駅前広場全景



▲立体横断施設

事業効果

熊本市の「都市再生整備計画（熊本駅周辺地区）」事業（街路、道路、公園、高次都市施設、土地区画整理事業）に対しての効果より一部抜粋

（都市再生整備計画事業単体ではなく、都市計画道路整備も含めた効果と考えられるため、参考に記載する。）

この他に、熊本市電の乗車数、駅周辺の歩行者交通量なども、整備後に増加している。

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
熊本駅観光案内所 利用者数	人/年	42,395 (H16)	50,000 (H22)	90,000 (H22)	○
熊本駅乗降者数	千人/年	7,788 (H16)	7,800 (H22)	7,800 (H22)	△
都市再生整備計画区域 内商業・公共施設床面 積	m ²	45,748 (H12-16)	90,000 (H18-22)	58,946 (H18-22)	△

※ 調査協力：熊本市 都市建設局 熊本駅周辺整備事務所

93

八代緑の回廊線

事例のポイント

- ① 用水路跡地や貨物線廃線跡と隣接道路を組み合わせた道路空間の再配分
- ② 自転車歩行者専用道路により地域の主要施設をつなぐネットワークの構築
- ③ 沿道の土地利用に応じた断面構成の採用



概要

八代市は、非常に緩やかな地勢で、冬でも積雪の少ない温暖な気候であることから、通勤・通学に自転車を利用する人が多く、交通手段に占める自転車の割合は、約3割と全国的にみても高い都市である。

本路線は、工場引込み線や農業用水路の跡地を転用しながら、JR八代駅を起点とした自転車歩行者専用道路を整備し、公園や学校などを回廊的に結ぶ歩行者・自転車空間のネットワークを構築したものである。

また、一部区間では路線内に球磨川から取水した「せせらぎ水路」を配置し、うるおいと安らぎのある空間を提供している。

基本情報

- ・路線名 : 市道 松崎町大手町二丁目線ほか2路線
- ・区間 : 八代市萩原町～同市松崎町
- ・延長 : 6.9km
- ・道路規格 : 自転車歩行者専用
- ・幅員 : 6.0～10.0m
- ・設計速度 : —
- ・検討体制 : —
- ・事業段階 : 維持管理
- ・事業年度 : 1994～2007年度
- ・用途地域 : 第2種住居地域
- ・地域地区 : —
- ・景観計画 : 景観計画区域
- ・事業者 : 八代市

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 : 自転車利用環境の改善
土地利用の転換・高度化
- ・手段 : 敷地転用
- ・事業内容 : 自転車歩行者道整備
水路整備
休憩施設整備
- ・沿道建築 : なし
- ・事業効果 : 歩行者の安全確保
- ・波及効果 : 快適な環境の創出
- ・受賞歴 : 第21回 全国街路事業コンクール（優秀賞）



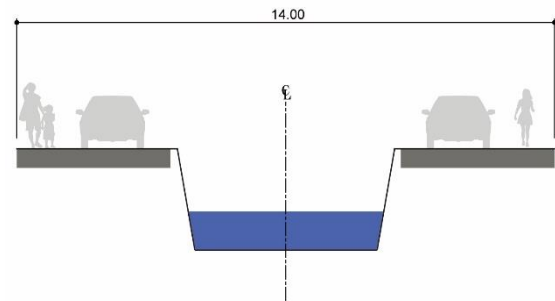
位置図（S=1/25,000）

BEFORE



※八代市提供

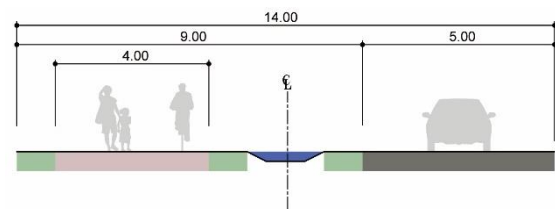
SECTION



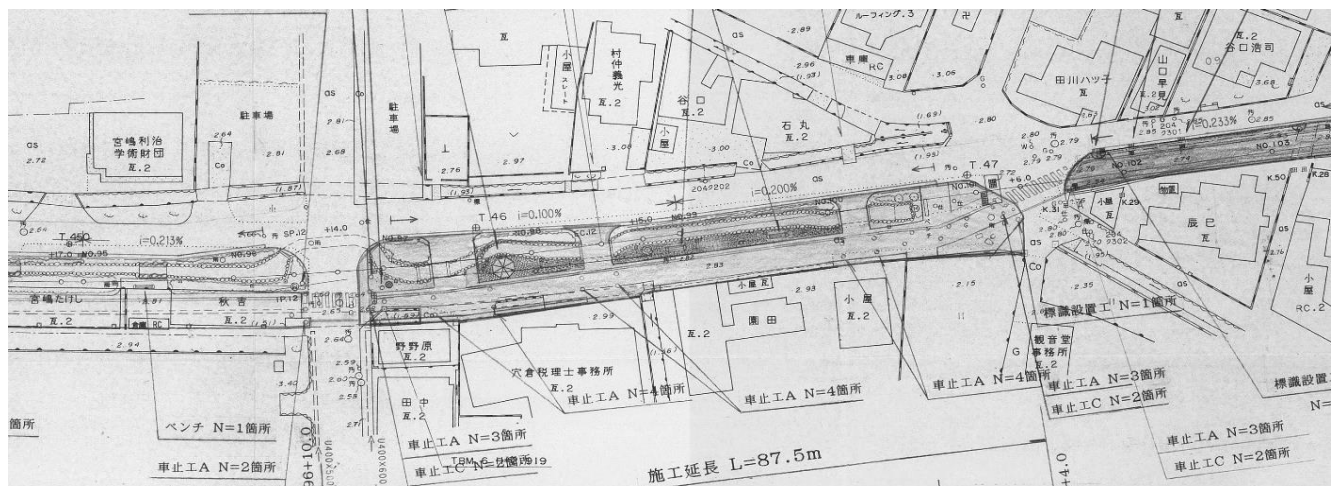
AFTER



※八代市提供



PLAN



※八代市提供

八代緑の回廊線

背景・目的

<背景>

八代市は、平坦な地形と、市街地の形成状況、各種の公共施設および学校などの配置から、通勤・通学はもとより、日常生活においても自転車交通への依存度が高い。

昭和61年に市のまちづくり方針として策定された「八代市新総合計画」において、公園や学校・公共施設を有機的に結び、緑のトンネルを楽しく歩ける「ふれあい緑道」を創出する「緑のネットワーク構想」が提唱された。

<目的>

自転車を都市交通の手段の一つとして積極的に活用していくために、市街地の中心部に残されていた工場専用線（引込線）跡地と用水路跡地などの遊休施設を活用して、各種施設を回廊的に結び、自転車歩行者専用道路の整備を計画した。

自転車歩行者専用道路の整備にあたり、単に歩行者等の交通機能だけでなく、良好な環境を提供するとともに、様々な機能を併せ持つ道づくりを目指した。

年	経緯
昭和61年	「八代市新総合計画」において「緑のネットワーク構想」が提唱
平成 5年	着工
平成 6年	都市計画決定
平成 9年	一部区間 供用開始（随時部分供用）
平成20年	全線 供用開始



※八代市提供

実施体制

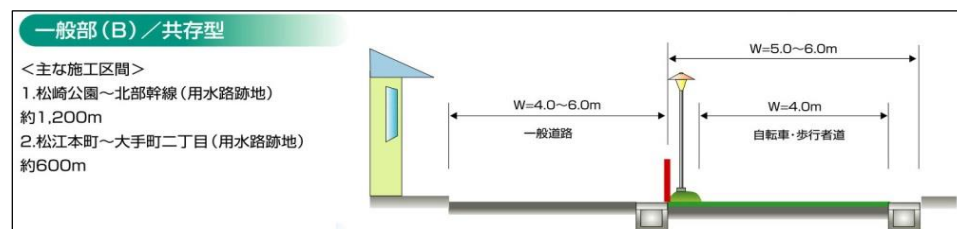
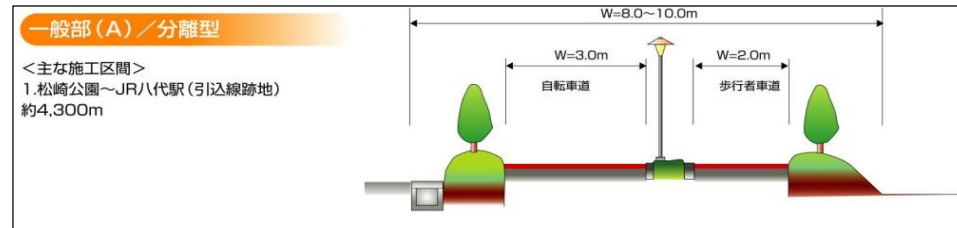
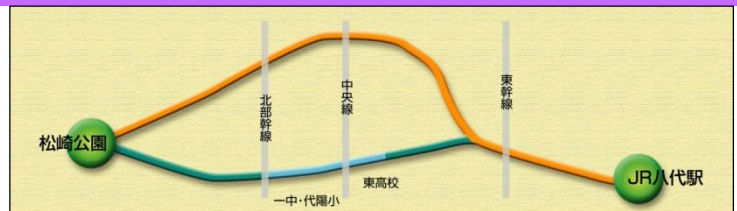
<検討体制>

八代市にて構想・計画・設計を実施し、説明会などにより地域住民との合意形成を図った。

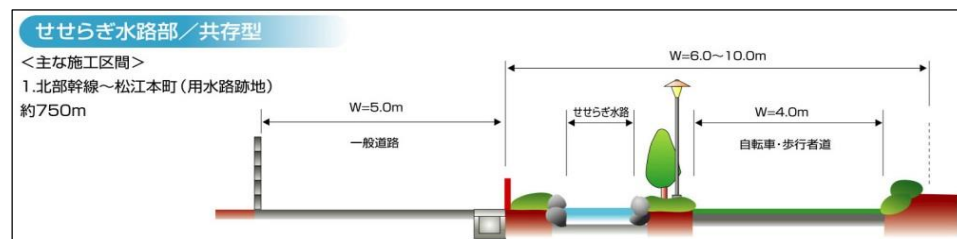
整備内容

貨物線と用水路の跡地を道路に転用することで、自転車歩行者道の充実を図った。

沿道の状況により3タイプの整備断面を設定・採用している。また、魅力ある交通環境を実現するため、交通量が多い区間では歩行者と自転車の走行空間を分離した。



※八代市提供



※八代市提供



▲引込み線廃線区間



※八代市提供



▲ポケットパーク



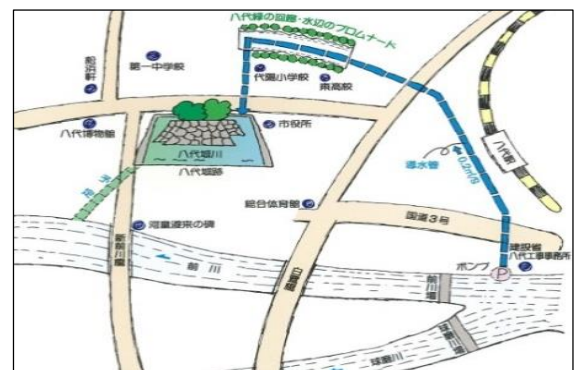
▲歩道照明

関連整備

・八代城川浄化事業（建設省事業 ※当時）

八代城址の堀の水質改善のため、球磨川から約2,900mの導水管を設置し、堀の水を希釈している。球磨川から水中ポンプにより取水し、暗渠によって導水している。

途中「緑の回廊線」と並行する区間では、浄化用水を一部分離させ、水辺のプロムナード「せせらぎ水路」に給水している。



※八代市提供

※ 調査協力：八代市 建設部 街路公園課
※ 参考文献：第21回 全国街路事業コンクール応募資料

94

大分いこいの道

事例のポイント

- ① 駅前のシンボルに相応しい広場空間を道路施設として整備
- ② 市民交流の場としての役割に加え、防災拠点としての機能を付加
- ③ 市民やNPO団体等で構成される協議会による維持・管理



※大分市提供

概要

平成23年に市政100周年を迎える大分市では、100年に一度の県都づくりとして、平成8年に連続立体交差事業、土地区画整理事業、関連街路事業を都市計画決定し、「大分駅周辺総合整備事業」に着手した。

この内、大分駅と市美術館のある上野丘公園を結ぶ「大分都心南北軸」として位置付けられたシンボルロードは、幅員100mのゆったりとした緑豊かな広場・道路として整備を行った。市民や来訪者の交流の場としての機能に加え、各種防災設備を備えた防災拠点としての役割が期待される。

事例の特徴

- ・道路の性格：駅周辺開発
- ・沿道特性：文化・交流系
- ・事業主体：市区町村
- ・事業手法：土地区画整理事業
- ・背景・目的：シンボル空間の形成
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
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：歩行者の増加
- ・波及効果：居住人口の増加
- ・受賞歴：（事業中）

基本情報

- ・路線名：市道 大分駅上野丘線
- ・区間：大分市東大道地内
- ・延長：0.4km
- ・道路規格：第4種第1級
- ・幅員：100.0m
- ・設計速度：40km/h
- ・検討体制：大分都心南北軸整備に関する意見交換会
（委員長 佐藤誠治 大分大学教授）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：1996～2014年度
- ・用途地域：商業地域、近隣商業地域
- ・地域地区：－
- ・景観計画：景観計画区域
- ・事業者：大分市



位置図（S=1/25,000）

BEFORE



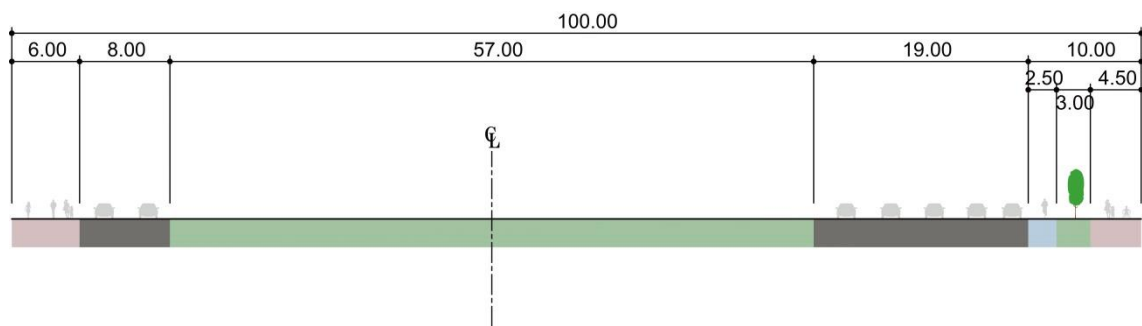
※大分市提供

AFTER



※大分市提供

SECTION



PLAN



※大分市提供

大分いこいの道

背景・目的

<背景>

平成23年に市政100周年を迎える大分市では、100年に一度の県都づくりとして、平成8年に県事業の「大分駅付近連続立体交差事業」、市事業の「大分駅南土地区画整理事業」を都市計画決定し、「大分駅周辺総合整備事業」に着手した。

区画整理を通じて整備されるシンボルロード（大分駅と大分市美術館がある上野丘公園を結ぶ幅員100m、延長444mの都市計画道路）については、「大分市都市計画マスタープラン」の中で「都心南北軸」に位置付け、市の顔に相応しい魅力ある道路空間と都市景観の形成を図ることとされた。

<目的>

ゆったりとした緑豊かな広場・道路の形成と、植栽や沿道修景による個性と風格溢れる美しい景観の創出を目指した。

また、南北市街地を結ぶ緑のネットワークを構成する景観軸でもあることから、県都・大分市の玄関口として、市民が憩い・交流できる広場空間の創出を図った。

年	経緯
平成 7年	都市計画決定
平成 8年	「大分駅南土地区画整理事業」認可（大分市事業）
平成10年	「駅南まちづくり会議」の設置
平成11年	「駅南まちづくりシンポジウム」開催
平成16年	「おおいた都心まちづくり会議」発足（改組）
平成19年	「南口駅前周辺ワークショップ」開催
平成21年	南口駅前広場 着工
平成24年	みんなの森づくり市民植樹祭 大分駅 高架開業
平成25年	シンボルロード 供用開始 ホルトホール 竣工
平成26年	南口駅前広場 供用開始
平成27年	駅ビル 竣工（予定） 北口駅前広場 供用開始（予定）
平成28年	土地区画整理事業 完了（予定）

実施体制

<検討体制>

・おおいた都心まちづくり会議

中心市街地における都市機能の充実および魅力づくりに係る施策について検討を行うため、学識経験者や市民団体からなる会議を設立し、ワークショップや市民意見交換会を踏まえて作成した計画案を基に、整備計画案をとりまとめている。計画案は、市民意見交換会において内容の確認を行った後、実際の整備へと移された。

・大分駅南口駅前周辺ワークショップ

公募で集まった参加者によるワークショップを開催したところ、全4回で約140名が参加し、実際の整備計画の基となる基本構想（案）をとりまとめた。

<事業実施上のポイント>

シンボルロードの広場については、市民の手による植樹や芝張りなど、市民参加による整備を進めてきた。様々な場面で市民活動のステージとして活用可能な広場として、市民が愛着をもって育てることができるよう、維持・運営・管理を行う市民主体の協議会を設置することとなった。協議会の設立にあたり、サポーターを募集するとともに、具体的な活動内容を検討するワークショップを開催している。



▲ワークショップ



▲みんなの森づくり市民植樹祭



▲ボランティアによる芝刈り

※大分市提供

整備内容

・道路整備／緑地整備

広幅員のシンボルロードでは、中央帯に広場を配するのが一般的であるのに対し、本路線では広場を複合文化交流施設「ホルトホール大分」が立地する東側に片寄せしている。これにより、沿道施設と一体となった利用ができるようになっている。

緑地は、約20,000㎡の芝生広場、樹木、緩やかな丘によって構成され、利用の便を図るバス停留所が設けられた。「ホルトホール大分」前をはじめ、緑地と並ぶ形で様々なイベントに利用できる広場を設けている。イベント広場は、緊急時のヘリポートとして利用できるほか、災害時には93戸分の仮設住宅敷地を提供することが見込まれている。

・防災機能を有する施設の導入

災害時の避難所・防災拠点として、飲料水用耐震性貯水槽、防火水槽、公衆トイレ、災害用仮設マンホールトイレなどを整備している。



▲緑地



▲イベント広場と園路



▲歩道照明



▲モニュメント

関連事業

・南口駅前広場

平成18年度に策定された基本計画において、整備方針を「シンボルロードにつなぐ魅力を発信する広場」と定め、噴水やベンチなどに対する市民の要望を具現化し、シンボルロードと駅前を結ぶ快適な空間が整備された。

なお、客待ちのタクシーを高架下から送り出すシステムを採用することで、駅前広場に広く修景用地を確保することが可能となった。

・複合文化交流施設

駅南・情報文化都心の拠点施設として、延べ床面積約3.7万㎡の複合文化交流施設「ホルトホール大分」が、PFI的手法を用いて整備された。大ホール、小ホール、図書館、総合社会福祉保健センターなどで構成され、開業後1年間で約150万人に利用されている。



▲南口駅前広場



▲複合文化交流施設「ホルトホール大分」

※ 調査協力：大分市 都市計画部 駅周辺総合整備課

95

鉄輪温泉いでゆ坂等地区内街路

事例のポイント

- ① 地区内街路9路線の面的整備により歩行者のまち歩きを誘発
- ② 舗装パターンを用いたイメージ狭さくによる歩行者空間（路側帯）の拡幅
- ③ 街路整備にポケットパーク等の拠点整備を組み合わせることで回遊性を向上



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、街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。

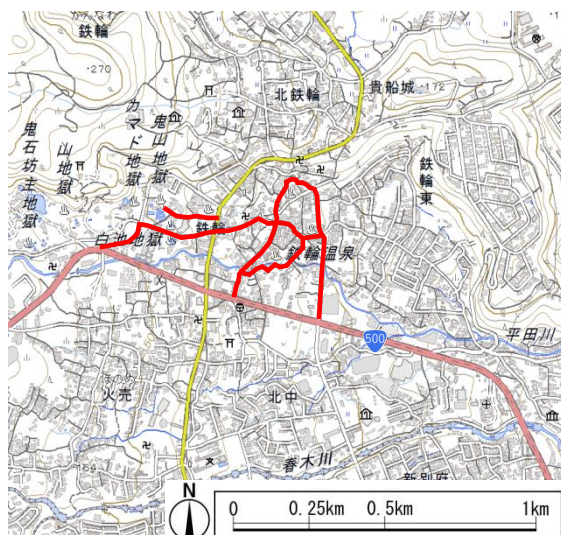
このため、観光交流センターを併設した温泉施設や広場、地区内の道路（全9路線）の石張り舗装など面的な整備を通して、路地裏・湯けむり散策が楽しめる温泉街としてまちの再生を図ったものである。

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：景観計画による行為制限
- ・事業効果：歩行者の増加
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：平成24年度 都市景観大賞（優秀賞）

基本情報

- ・路線名：市道 鉄輪湯の川線
- ・区間：別府市鉄輪地内
- ・延長：0.4km
- ・道路規格：第4種第4級
- ・幅員：7.0m
- ・設計速度：20km/h
- ・検討体制：鉄輪温泉地区まちづくり整備事業受入協議会
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2005～2009年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：高度地区、重要文化的景観
- ・景観計画：景観重点地区「景観形成重点地区」
- ・事業者：別府市



位置図（S=1/25,000）

BEFORE

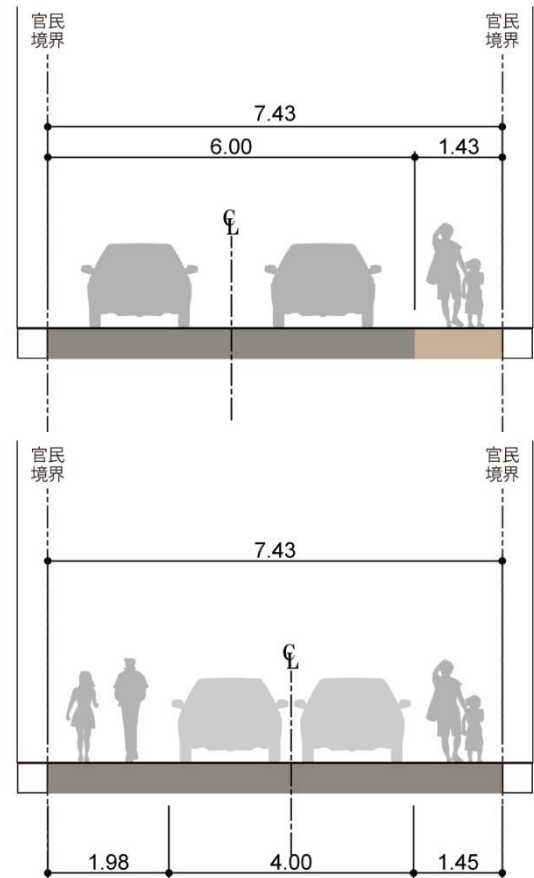


※別府市提供

AFTER



SECTION



PLAN



※別府市提供

鉄輪温泉いでゆ坂等区内街路

背景・目的

<背景>

鉄輪温泉地区は、その低廉な宿泊料金と歓楽化されていない環境から、これまで修学旅行や老人団体の宿泊地として多くの観光客に利用されてきたが、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により、観光客数が減少し、将来に対する危機感が高まっていた。

<目的>

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。

そこで、道路や交流施設等の基盤整備を通じて、ふれあいと情緒ある温泉街の賑わい再生、及び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指した。

実施体制

<検討体制>

事業内容に応じた検討委員会を設置し、施設整備に関する住民を交えた会合を重ねた。

- ・鉄輪温泉地区まちづくり整備事業受入協議会 【全13回】
- ・市道整備、温泉管共同BOX、街路灯、サイン設置検討委員会 【全13回】
- ・むし湯温泉建替え検討委員会 【全 5回】
- ・大谷公園、ポケットパーク、モニュメント整備検討委員会 【全 6回】
- ・湯けむり景観保全・街並みデザイン検討委員会 【全 1回】

<推進体制>

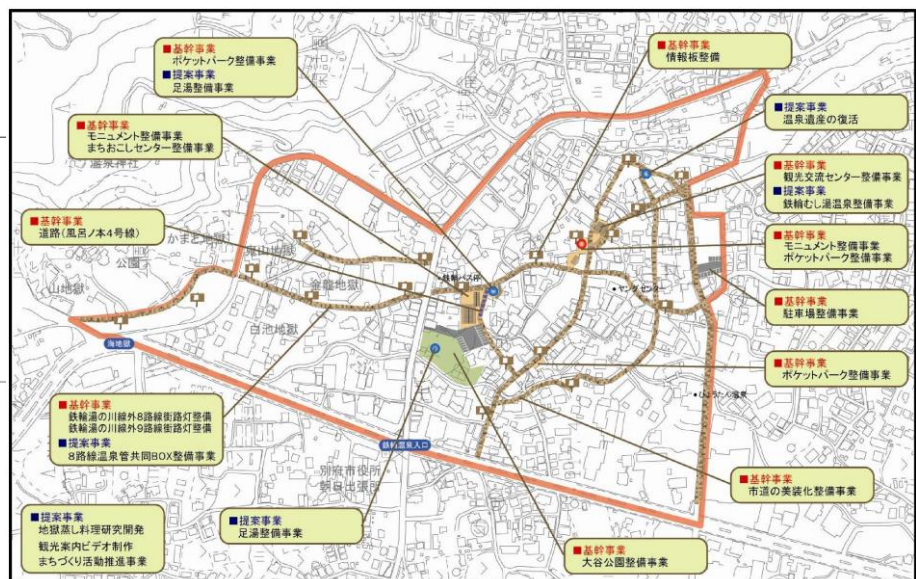
まちづくり交付金の実施にあたり、「鉄輪温泉地区まちづくり整備事業受入協議会」を設立し、計画に係る協議を行いながら各事業の推進を図った。

<事業実施上のポイント>

湯治湯文化を継承する温泉施設整備などによる「湯けむり景観」まちづくりを展開するとともに、まちづくりそのものを観光戦略としてPRする「鉄輪温泉まるごと再生」を展開した。

<まちづくり交付金事業>

基幹事業	・風呂の本4号線の拡幅（道路） ・大谷公園整備（公園） ・情報板整備（地域生活基盤施設） ・駐車場整備（地域生活基盤施設） ・むし湯ポケットパーク整備（地域生活基盤施設） ・湯けむり通りポケットパーク整備（地域生活基盤施設） ・いでゆ坂ポケットパーク整備（地域生活基盤施設） ・観光交流センター整備（高次都市施設） ・まちおこしセンター整備（高次都市施設） ・市道的美装化（高質空間形成施設） ・街路灯整備（高質空間形成施設） ・モニュメント整備（高質空間形成施設）
提案事業	・温泉遺産の復活（地域創造支援事業） ・湯けむり景観まちづくり計画の策定（地域創造支援事業） ・鉄輪温泉地区温泉管共同BOX整備（地域創造支援事業） ・鉄輪むし湯温泉整備（地域創造支援事業） ・地獄蒸し料理研究開発（地域創造支援事業） ・観光解説案内ビデオ制作（地域創造支援事業） ・大谷公園足湯整備（地域創造支援事業） ・いでゆ坂ポケットパーク足湯整備（地域創造支援事業） ・市民意識調査（事業活用調査） ・鉄輪温泉から全国へPR戦略（まちづくり活動推進事業）



※別府市提供

整備内容

・歩車共存道路化

路側帯は明示せず、舗装パターンを用いた車線のイメージ狭さくやハンプ設置により自動車走行速度の抑制を図った。

・景観整備

旅館や湯治客を対象とした貸間が立ち並び、浴衣に下駄で出歩く観光客が多い街の雰囲気演出するため、石張り舗装を採用している。

なお、流入抑制や速度抑制のため、計画当初は一方通行化なども検討していたが、沿道の利便性に配慮して交通規制は変更していない。

その他、歩道照明、案内サインなども整備している。

・温泉管共同ボックス

道路内の占用物件（別府市および個人所有の温泉管）について、管の入れ替えや清掃などの維持管理に伴う掘り返しを回避するため、電線共同溝の発想を活かした温泉管共同ボックスを整備している。なお、共同ボックスの設置は、漏水の早期発見、及び作業時の周辺に対する影響軽減にも役立っている。

・舗装の美装化

地区内のメインストリートおよび路地（いでゆ坂を含めて全9路線）について、昔の情緒と賑わいのある温泉街を再生するため、魅力ある石張り舗装などの整備を行った。



▲石張り舗装、温泉管共同ボックス



▲歩道照明



▲サイン

関連事業

・ポケットパーク整備ほか

市営温泉建替えとあわせて、観光交流センターを併設し、観光客と地域住民との交流の新しい観光資源を創出した。

また、鉄輪むし湯や元湯跡地の有効利用を図り、人々が集まりふれあいことができるポケットパークを整備した。



▲鉄輪銀座通り



▲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」 ※別府市提供

事業効果

都市再生整備計画（鉄輪温泉地区）の全体（道路 1路線、高質空間形成施設 9路線、地域生活基盤施設等）に対しての効果

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
鉄輪温泉地区の観光客数	人／年	2,980,000 (H15)	3,200,000	3,010,808	△
湯けむり散歩の参加者数	人／年	950 (H15)	1,050	1,750	○
むし湯温泉の入場者数	人／年	20,000 (H15)	26,000	32,500	○
通りの歩行者数	人/12h	4,470 (H16)	4,900	5,000	○

※ 調査協力：別府市

96

T-テラス

事例のポイント

- ① 歩道上の噴水池を廃止し、仮設的な装置を用いてテラス空間を導入
- ② イベント・オープンカフェ等、テラスの利活用を通じたまちの活性化
- ③ 継続的な官民協働型の社会実験を通じた広場空間のマネジメント



概要

J R宮崎駅と国道10号を繋ぐ高千穂通は、質の高い都市空間として整備されているものの、中心市街地の空洞化に伴い、疲弊した状況が続いていた。また、放置自転車、商業施設の機能低下が問題となっていた。

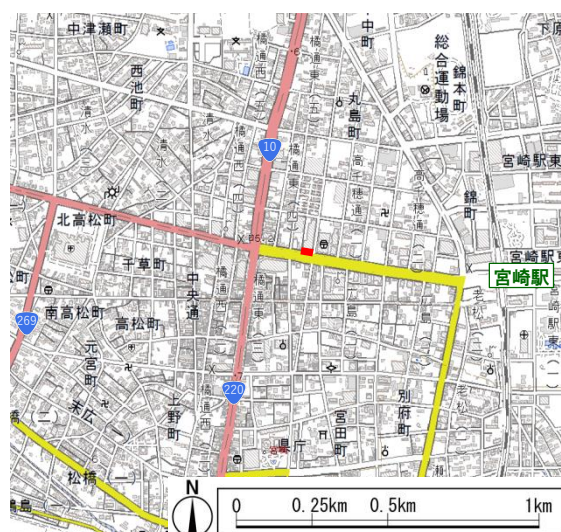
このような状況の中、歩道内の水景施設（噴水）が停止したことを契機に、市民が気軽に利用でき、文化的なコミュニケーションを図れる場として、宮崎県産の杉材を用いたステージを整備した。平成19年から広場運営の社会実験を実施し、中心市街地の賑わい創出に取り組んでいる。

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：民間
- ・事業手法：官民協働事業
- ・背景・目的：交流活動の促進
まちの活性化
- ・手段：多目的利用
- ・事業内容：道路占用許可の特例制度を活用
- ・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：土木学会100周年記念
市民普請賞

基本情報

- ・路線名：主要地方道 宮崎停車場線
- ・区間：宮崎市橋通東地内
- ・延長：－
- ・道路規格：－
- ・幅員：（歩道部）11.0m
- ・設計速度：－
- ・検討体制：中心市街地憩いの空間創出事業推進協議会
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2007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：高千穂通りを愉しめる会

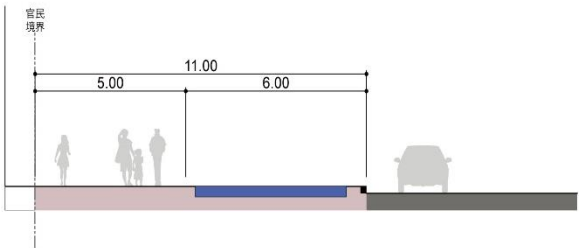


位置図（S=1/25,000）

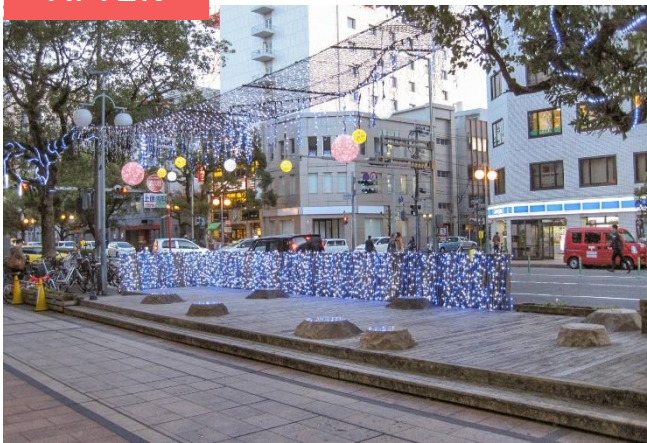
BEFORE



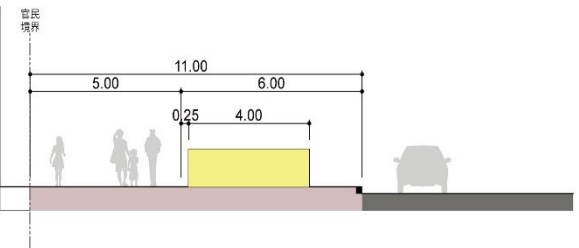
SECTION



AFTER

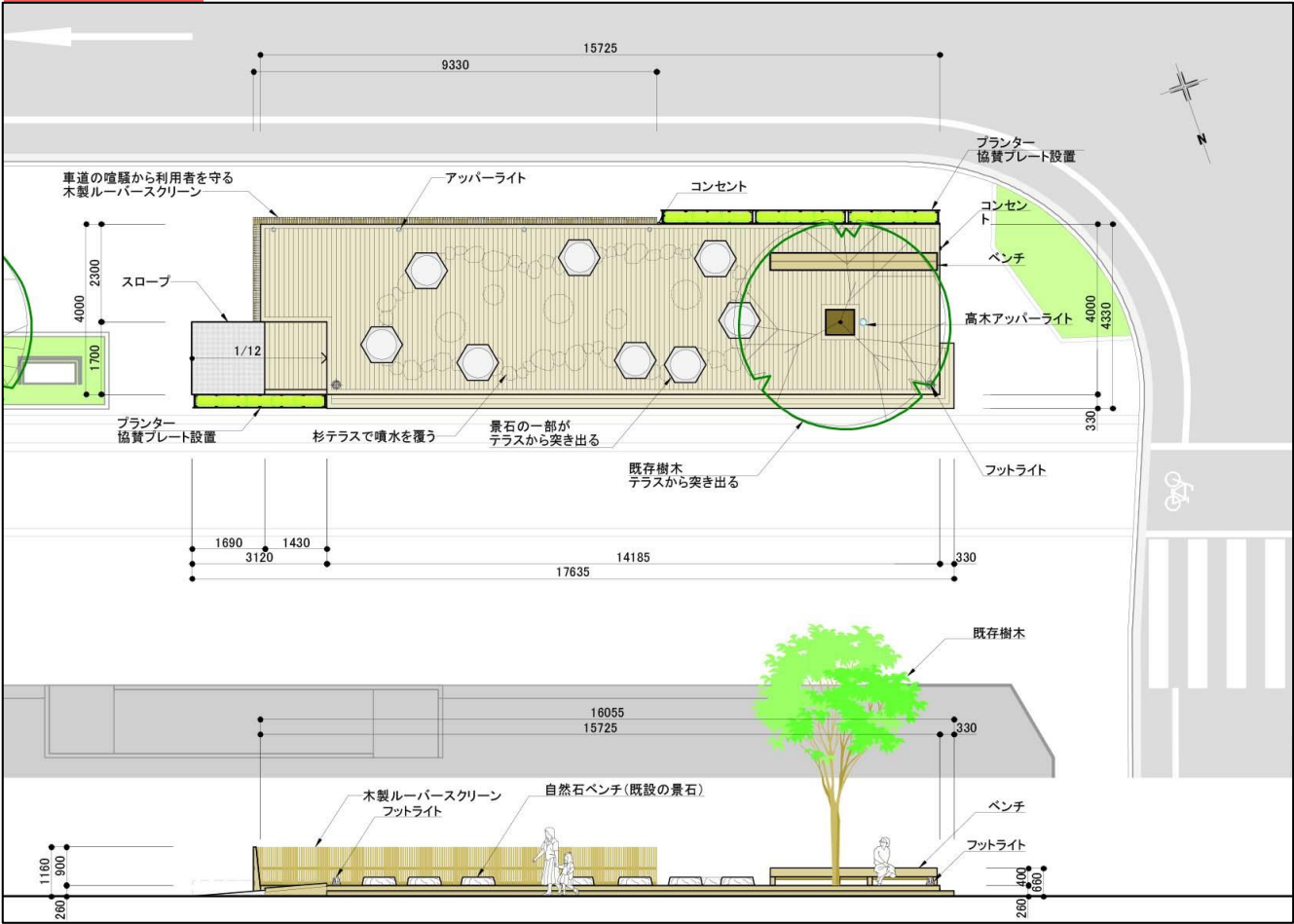


※NPO法人 宮崎文化本舗提供



PLAN

※NPO法人 宮崎文化本舗提供



T-テラス

背景・目的

<背景>

高千穂通りは宮崎市の玄関口であるが、近年、中心市街地の空洞化に伴い疲弊した状況が続いていた。ムクドリ等の異常発生や噴水の停止、放置自転車、大型ショッピングセンターの閉鎖による商業地としての魅力低下など、様々な課題への対応が求められていた。

<目的>

市民が気軽に利用でき、文化的なコミュニケーションを図れる場（家でも職場でもない、気軽に立ち寄れる「サードプレイス」）の設置・管理を通じ、市民に憩いの場を提供するとともに、周辺地域へ賑わいを波及させることを目指した。

実施体制

<検討体制（T-テラスの設置）>

・ワークショップ

平成18年、宮崎県宮崎土木事務所がワークショップを主催し、宮崎市、沿道住民、事業者、商工会議所などが参加した。

高千穂通りが抱えるムクドリ等の糞害、水のモニュメントの故障、路上駐輪の解決策を検討するため、全6回開催された。ステージ整備による多目的な路上空間の創出や、駐輪対策を通じた歩行者と自転車が共存できる快適な歩道環境の創出などの方向性がまとめられた。

・高千穂通りを愉しくする会

平成19年、ワークショップの結果を踏まえながら、官民一体型の運営組織を設立し、関係機関との協議など、テラス設置に必要な許認可申請や工事の手配等を行った。

<検討体制（中心市街地憩いの空間創出事業）>

・中心市街地憩いの空間創出事業推進協議会

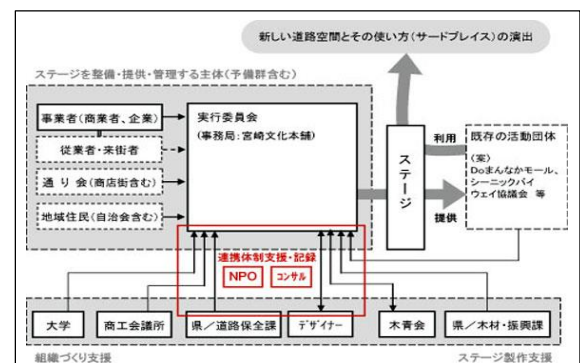
平成25年「中心市街地の憩いの空間創出事業」において、T-テラスを含めた4箇所でオープンカフェなどの憩いの空間（休憩所）を設置する社会実験を行うため、学識経験者、商工会議所など中心市街地の関係者、および県道・市道の道路管理者等で組織される協議会が立ち上がった。企画、調整、評価・検証、提言を行うとともに、実施箇所ごとに民間主体の実行委員会を立ち上げ、憩いの空間の運営に取り組んでいる。

さらに推進協議会は、道路占用にかかる合意形成、新しいエリアにおける社会実験の実施、各種行政手続きの円滑な推進を図るため3年間を目処に継続し、一定の流れが明確になった後に解散し、以降は事業実施主体と道路管理者等により事業を継続させることとなった。

<事業実施上のポイント>

公道上に民間が工作物を設置するという他に前例のない試みであったため、許認可など多くの障害があったものの、県とNPO法人との協働モデル事業という形で実現した。

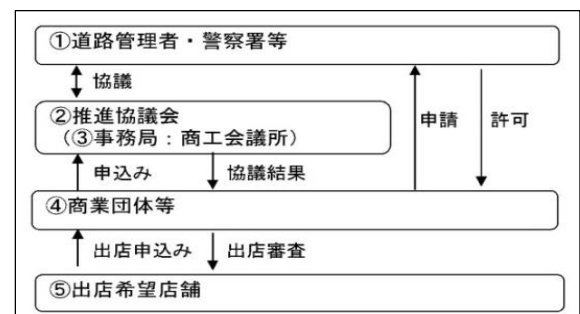
年	経緯
平成18年	宮崎県、宮崎市、沿道住民、事業者、商工会議所等によるワークショップ開催
平成19年	「高千穂通りを愉しくする会」設立 サードプレイス設立に向けて協議 サードプレイス「T-テラス」を社会実験として運用開始
平成25年	T-テラスを含めた4箇所にて、中心市街地憩いの空間創出事業による社会実験実施



※NPO法人 宮崎文化本舗提供



※高千穂通りを愉しくする会提供



※宮崎商工会議所提供

整備内容

・ステージの設営

使われなくなった噴水設備の一部（金属部）を撤去し、全面を覆うように“杉のテラス”を設置した。既存の高木や景石の一部を、デッキテラスの装飾等に活かしている。

テラスの設置により、放置自転車は駆逐され、街路に開かれたイベントスペースとして、これを積極的に活用することで、高千穂通りの活性化を図っている。

整備前



▲噴水施設



▲放置自転車

※高千穂通りを愉しくする会提供

整備後



▲T-テラス全景



▲サイン

※イベントの様子



※高千穂通りを愉しくする会提供

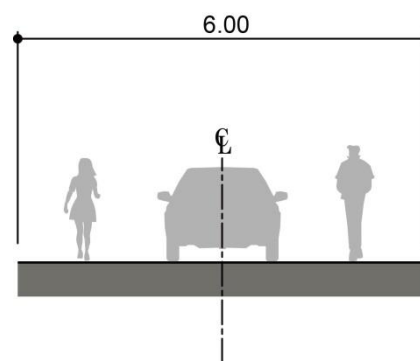
※ 調査協力：高千穂通りを愉しくする会（事務局：NPO法人 宮崎文化本舗）

BEFORE

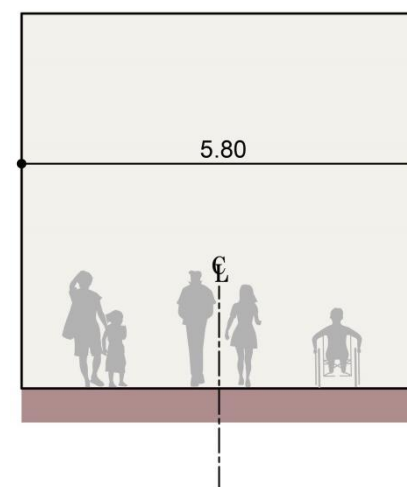


※宮崎市提供

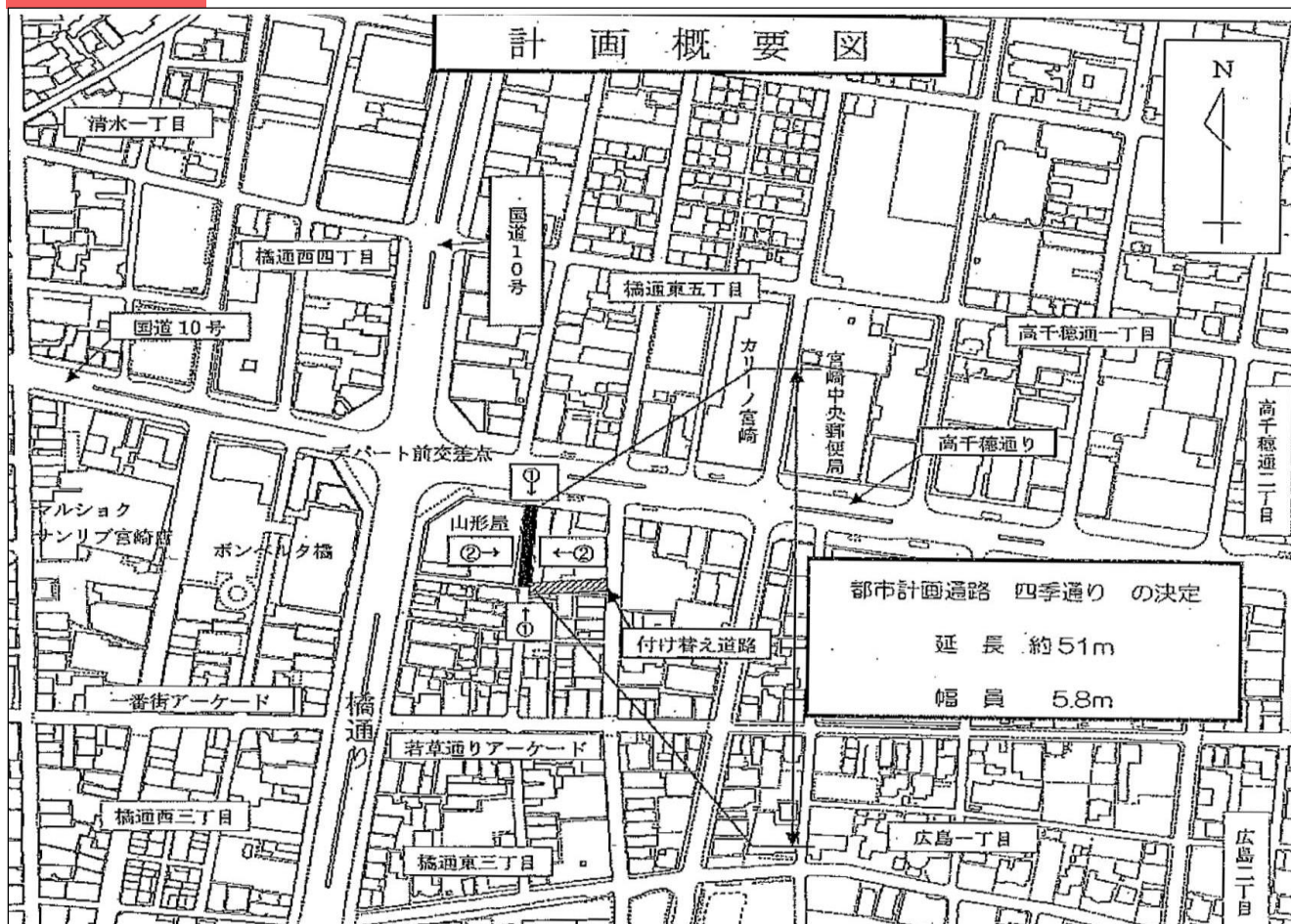
SECTION



AFTER



PLAN



※宮崎市提供

四季ふれあいモール

背景・目的

<背景>

宮崎市の中心市街地の中心部に位置する「宮崎山形屋」は、県内有数の大型老舗百貨店として長く親しまれていたが、郊外型店舗の進出に対抗するべく、増床計画に着手した。

平成10年には、「宮崎市中心市街地活性化基本計画」において増床事業が商業活性化プロジェクトの1つに位置付けられることとなった。

建物の一体的な増床を実現するにあたり、市道の付替えが必要となったことから、通行機能の確保が課題とされた。

<目的>

市道の改変を伴う増床整備にあたり、施設規模の拡大による地域活性化への貢献と、歩行者空間としての機能の維持を目指した。

年	経緯
平成10年	「宮崎市中心市街地活性化基本計画」において、核となる集客施設の整備として、山形屋増床計画が位置付けられる
平成16年	宮崎山形屋(株)新館建設計画を発表 都市計画決定
平成17年	「Doまんなか(どまんなか)モール委員会」発足
平成18年	「四季ふれあいモール」供用開始 (宮崎山形屋新館オープン)

実施体制

<検討体制>

宮崎山形屋（以下「事業者」）は、増床にあたり新館計画地西側に隣接する本館との一体化の意向（本館と新館の間に介在する市道：通称「四季通り」の付け替えが必要）を示したが、周辺商店街から道路付け替えによる買い物動線や回遊性への悪影響を懸念する意見が出された。

事業者は、敷地および建物の一体化は行うものの、従来の四季通りの歩行空間としての機能を残す計画案を提示し、周辺商店街と協議を進めた。周辺商店街からは、中心市街地の活性化のためには増床事業が不可欠であるとし、道路付け替えへの賛同は得られたものの、歩行空間の永続性についての法的担保が要望として挙がった。

事業者は、宮崎市との連携により、建物の一体化による土地の高度利用と回遊性を同時に実現するため、立体都市計画の導入を検討した。検討の結果、四季通りの幅員5.8m、延長約51mについて、立体的な範囲を現況地盤面から5.5mとして都市計画決定（都市計画通路）することで、周辺商店街関係者の理解を得ることができた。現状は、事業者が立体空間の高さを地上から約10mまで確保しており、より開放的な空間を生み出している。

<事業実施上のポイント>

・多様な関係者による連携・協働

市道の付け替えや立体都市計画制度の活用に際しては、事業者と宮崎市との間で緊密な連携を図った。廃道部分の権限は、整備により宮崎市から事業者に変わるものの、宮崎市によって通路としての都市計画決定がなされた。

事業者が、市道を取得し私道とすることにより、事業者側はイベントなどの開催が行いやすくなるとともに、通路として都市計画決定を行うことで、宮崎市としては歩行空間が法的に担保されることになる。

事業者と周辺商店街との間で活発な意見交換を行った結果、合意形成（廃道および付替部分の地権者45名全員の同意書が提出）に至っている。なお、こうした関係者の連携は、商店街の再生と維持・発展を目的とし、橋通3丁目周辺地域の中心市街地の6商店街・4大型店で組織されている「Doまんなか（どまんなか）モール委員会」の活動が素地となっている。

・Doまんなかモール協議会

「Doまんなかモール委員会」に行政や学識者、NPO、商工団体などを加えた協議会を設立した。

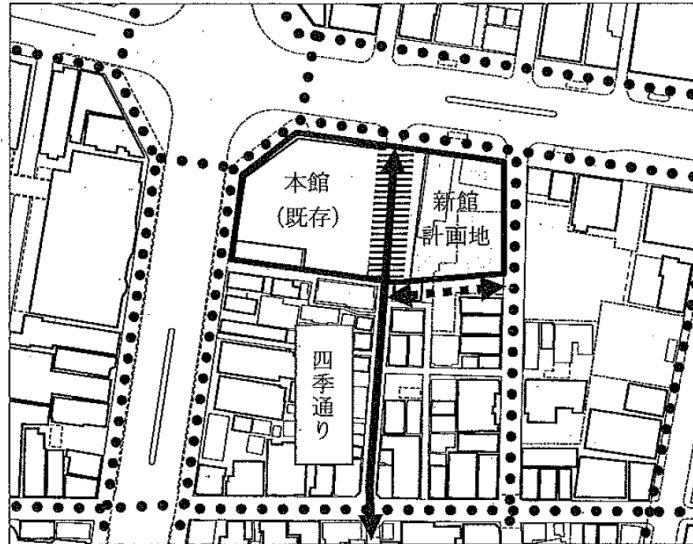
宮崎市の中心市街地エリアを1つのショッピングモールと見立て、年間を通したにぎわい創出のため、各種イベントや安全で快適な商業空間の整備、環境美化など、まちづくりにおける様々な課題の解決に取り組んでいる。

整備内容

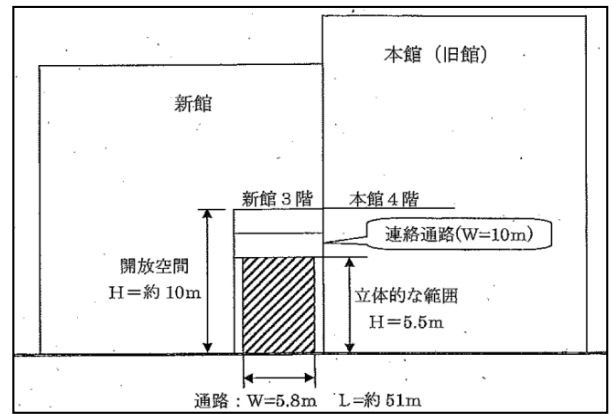
・廃道による利用・建物建築

増床計画に伴い、本館と新館計画地間の市道を廃道とし、建築敷地としている。これにより、歩行空間が商業環境に取り込まれ、にぎわい創出に寄与することとなった。

なお、立体都市計画の導入により、廃道部分は都市計画通路とすることで、歩行者通行空間としての機能を確保している。従前の車両通行空間としての機能は、付替え道路により確保している。



▲立体都市計画導入のイメージ



▲立体都市計画のイメージ

※宮崎市提供



▲四季ふれあいモール内部（廃道部分）



▲四季ふれあいモール入口部（廃道部分）



▲付替市道



▲四季ふれあいモール入口部遠景（廃道部分）

※ 調査協力：宮崎市 都市整備部 都市計画課

※ 参考文献：「市街地再開発 第442号」

立体都市計画を利用した大型百貨店・宮崎山形屋の増床と中心市街地活性化（平成19年2月）

98

蔵原通線シンボルロード

事例のポイント

- ① 余裕のある車道幅員を削減し、ゆとりある歩行者空間を確保
- ② 駅前広場の再整備と一体となった**トータルデザインの実施**
- ③ 継続的な市民参加を通じた、**地域住民による施設製作や利活用**の展開



概要

蔵原通線は、JR日豊本線 西都城駅と国道10号を連結する重要な幹線街路である。モータリゼーションの進展による中心市街地の活力低下を受け、市の歩行者空間ネットワークにおける中心軸として再整備を計画した。

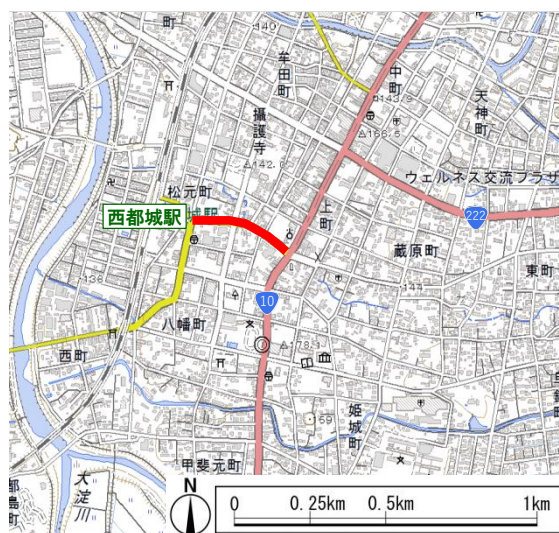
市民に親しまれ生活に潤いを与える場、都城市の顔となり地域社会の象徴となる道の創出を目的として、道路幅員の再構成による歩道の拡幅、及び駅前広場の一体的な再整備によって、ゆとりある歩道空間を創出したものである。

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：都道府県
- ・事業手法：シンボルロード整備事業
- ・背景・目的：シンボル空間の形成
- ・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：地区計画による行為制限
- ・事業効果：歩行者の増加
- ・波及効果：来訪者の増加
- ・受賞歴：第23回 全国街路事業コンクール（ノミネート）

基本情報

- ・路線名：一般県道 都城霧島公園線
- ・区間：都城市上町～同市松元町
- ・延長：0.4km
- ・道路規格：第4種第1級
- ・幅員：30.0m
- ・設計速度：－
- ・検討体制：蔵原通線シンボルロード協議会
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2002～2009年度
- ・用途地域：商業地域
- ・地域地区：地区計画
- ・景観計画：景観計画区域
- ・事業者：宮崎県 都城市土木事務所

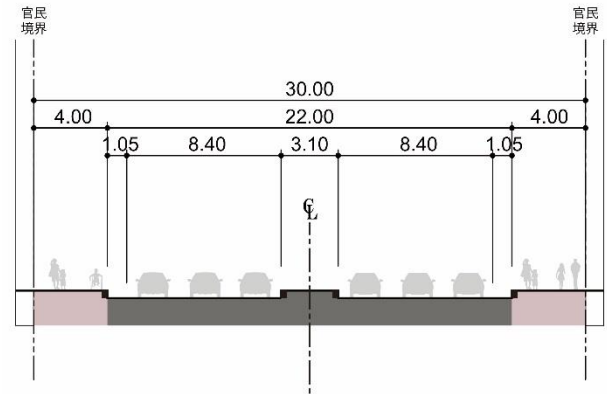


位置図（S=1/25,000）

BEFORE



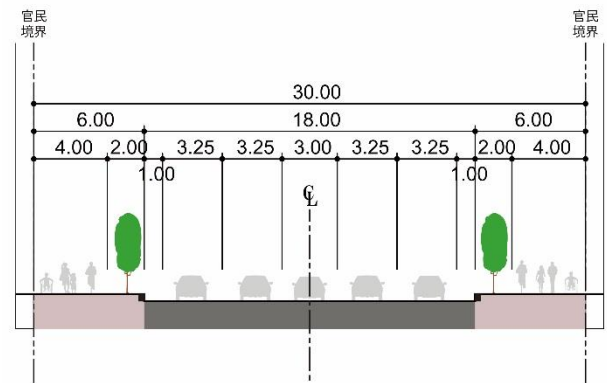
SECTION



AFTER



※宮崎県提供



PLAN



※宮崎県提供

蔵原通線シンボルロード

背景・目的

<背景>

蔵原通線は、都城市の中心市街地に位置し、ＪＲ日豊本線 西都城駅と国道10号を連結する重要な幹線街路である。しかしながら、近年、人通りの減少をはじめ中心市街地の活力低下が課題となっていたことから、シビックコア地区一帯における快適な歩行者空間ネットワークの中心軸としてこれを位置付け、再整備を計画することとなった。

<目的>

「市民に親しまれ生活に潤いを与える場」、「都城市の顔となり地域社会の象徴となる道」を目標に、道路全体の幅員構成を見直し、ゆとりある歩道空間の創出を図った。

実施体制

<検討体制>

・蔵原通線シンボルロード協議会

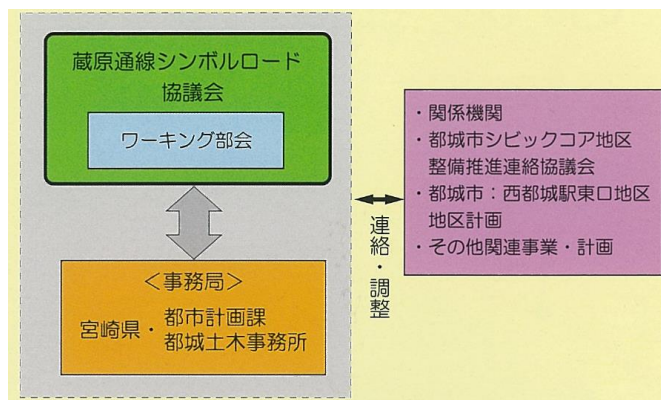
学識経験者、地元住民、関係行政などで構成される協議会を組織し、「都城市シビックコア地区整備推進連絡協議会」および関連事業の担当部局との連絡調整を行いながら、整備計画を策定した。

また、整備計画の具体的な検討を行い、協議会に対して素案を示す「ワーキング部会」を設置・運営した。

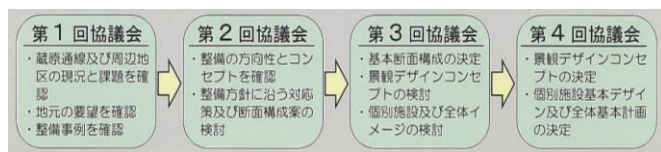
・シンボルロード連絡調整会

施設整備の考え方やレイアウト、利活用について検討するワークショップ、舗装材などの現地確認、街並みのルールづくりのための色彩調査など、平成22年までに全27回が開催された。

年	経緯
平成12年	「西駅地区整備推進協議会」結成 シンボルロード事業（調査）の採択
平成14年	「蔵原通線シンボルロード協議会」開催
平成15年	「蔵原通線シンボルロード整備計画」 「西都城駅東口地区 地区計画」策定
平成17年	「シンボルロード連絡調整会」開催 （平成22年までに全27回開催） 道路整備 着工
平成21年	「西都城駅東口地区 地区計画」改訂
平成22年	駅前広場 着工
平成23年	シンボルロード事業 完了



▲検討体制



▲「蔵原通線シンボルロード協議会」検討経緯



▲お花見&まち歩き会



▲色彩調査



▲現地確認



▲ワークショップ

※宮崎県提供

<推進体制>

地域住民が中心となって結成した「西駅地区整備推進協議会」が、都城市とともに勉強会を開催し、シンボルロード事業（調査）の採択に至った。

なお、工事着工後「西駅地区整備推進協議会」は、「西駅大通り会」に名称を変更し、利活用に向けた検討を行った。「より使いやすい施設整備」、「市民参加を通じた愛される施設整備」に向けた新たな取り組みを行うため、都城土木事務所による協力の下、整備関係団体や地域組織、大学、市民組織に所属する個人で構成される「ゆずり葉大通り（蔵原通線シンボルロードの愛称）完成プロジェクト実行委員会」を立ち上げた。

整備内容

・シンボルロード整備

車道幅員の削減（片側3車線→2車線）や中央帯の右折レーン化により、歩行者空間を拡大した。

歩道は、道路の「格」を感じさせる石張り舗装とし、歩道照明には「和」を表現した存在感のある「ボンボリ」のようなオリジナルデザインを採用した。整備に併せ、電線類地中化を実施した。

なお、地域の活動団体「ゆずり葉大通り会」と道路の草刈りに関する協定を締結し、地域による維持管理を行っている。



▲歩道照明



▲歩道舗装

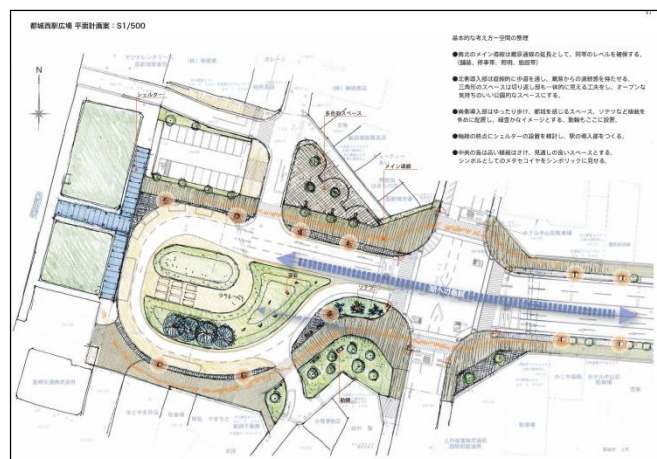
・西都城駅前広場整備

東西方向のメイン動線の部分は、蔵原通線の延長として、同等のレベルを確保した。

北側導入部は直線的に歩道を通し、蔵原通線との連続感を持たせるとともに、三角形の切り返し部とも一体感を持たせることで、オープンな気持ちのよい公園的な空間とした。

南側導入部はゆったり歩け、都城を感じさせる空間として、ソテツなどの植栽を多く配置し、緑豊かな空間として整備した。

軸線の終点には、駅の導入部としてシェルターを配置している。中央の島では植栽の高さを抑えることで、見通しの良い空間を創出している。



▲駅前広場整備イメージ図

※宮崎県提供

事業効果

・歩行者数（センサス）の増加

H17：236人/12h → H22：468人/12h（232人/12h増）

・西都城駅の乗降客数の増加

H14年度：618人/日 → H21年度：828人/日（210人/日増）

・まちづくりとの連携（地区計画の決定・変更）

平成15年度、良好な市街地の形成を図るため、本路線の沿道一帯における建築物の用途制限や壁面位置の制限（セットバック）等を定めた地区計画が、都城市により都市計画決定された。

平成21年度には、街路整備の進捗に伴い、地区計画を変更し、色彩規定の明確化や工作物設置の制限など、景観形成に係る基準の充実を図った。

・イベント数の増加

H21年度：0件 → H22年度以降：48件



▲子供達との待合所づくり



▲完成したシェルター



▲周辺地域住民との広場づくり

※宮崎県提供

※ 調査協力：宮崎県 都城土木事務所

※ 参考文献：ゆずりは大通りものがたり（平成23年3月、ゆずりは大通り完成プロジェクト実行委員会）

99

記紀の道 桜川遊歩道

事例のポイント

- ① 植栽帯を廃しテラスを設置することで、河川敷と一体となった歩行者空間を創出
- ② 公園と隣接する区間において車両通行禁止による歩行者専用化を検討
- ③ 遊歩道によるまちなかと史跡を結ぶ歩行者空間のネットワークを形成



概要

古代日向の都として栄えた妻北は、逢初川や児湯の池等の伝承地や遺跡等が多数存在し、隣接する特別史跡公園西都原古墳群には多くの観光客が散策に訪れている。

しかしながら、点在する文化遺産をつなぐ導線が未整備である上に、まちと古墳群の連携も弱いことから、点在する文化遺産を有機的に結びつけ、西都原古墳群及びその周辺地域の史跡・公園をつなぐ歩行者空間のネットワーク構築に取り組んでいる。

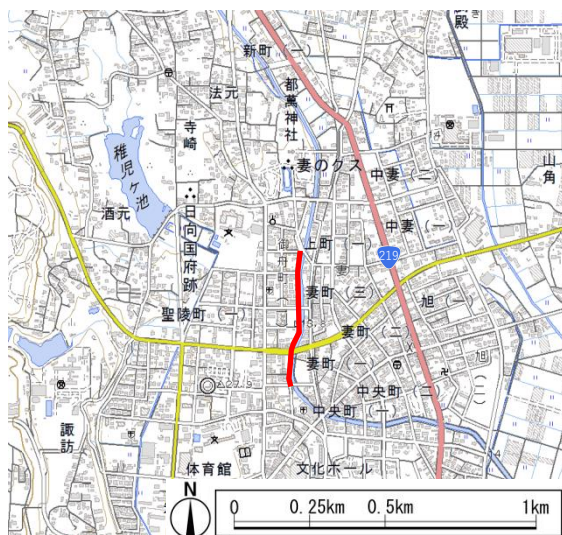
市中心部では、桜川沿いの遊歩道を再整備し、古墳群をつなぐ『記紀の道』の利用促進や中心市街地活性化を図っている。

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：都市再生整備計画事業
- ・背景・目的：歩行者回遊性の向上
- ・手段：施設更新
- ・事業内容：歩行空間整備
護岸整備
道路附属物の修景
- ・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 桜川歩行者専用道路線
- ・区間：西都市御舟町地内
- ・延長：0.4km
- ・道路規格：歩行者専用
- ・幅員：8.75m（遊歩道部：2.3～6.7m）
- ・設計速度：—
- ・検討体制：西都市歴史を活かしたまちづくり推進委員会
（委員長 篠原修 東京大学名誉教授）
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2013～2015年度
- ・用途地域：商業地域,第1種住居地域
- ・地域地区：—
- ・景観計画：景観重点地区
- ・事業者：西都市



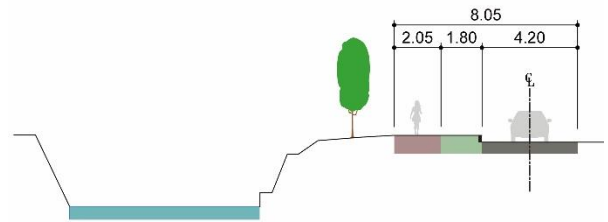
位置図（S=1/25,000）

BEFORE

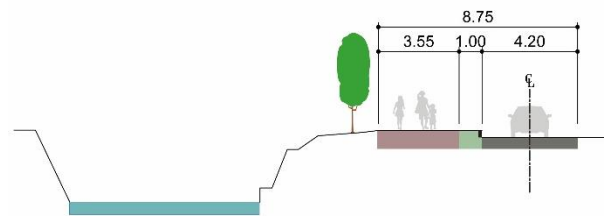


※西都市提供

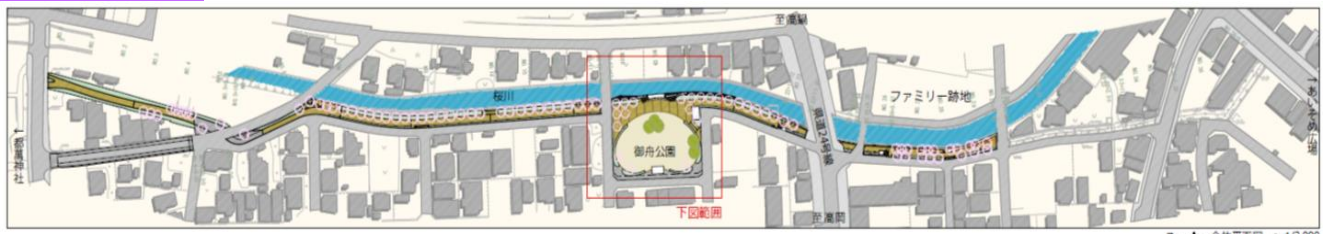
SECTION



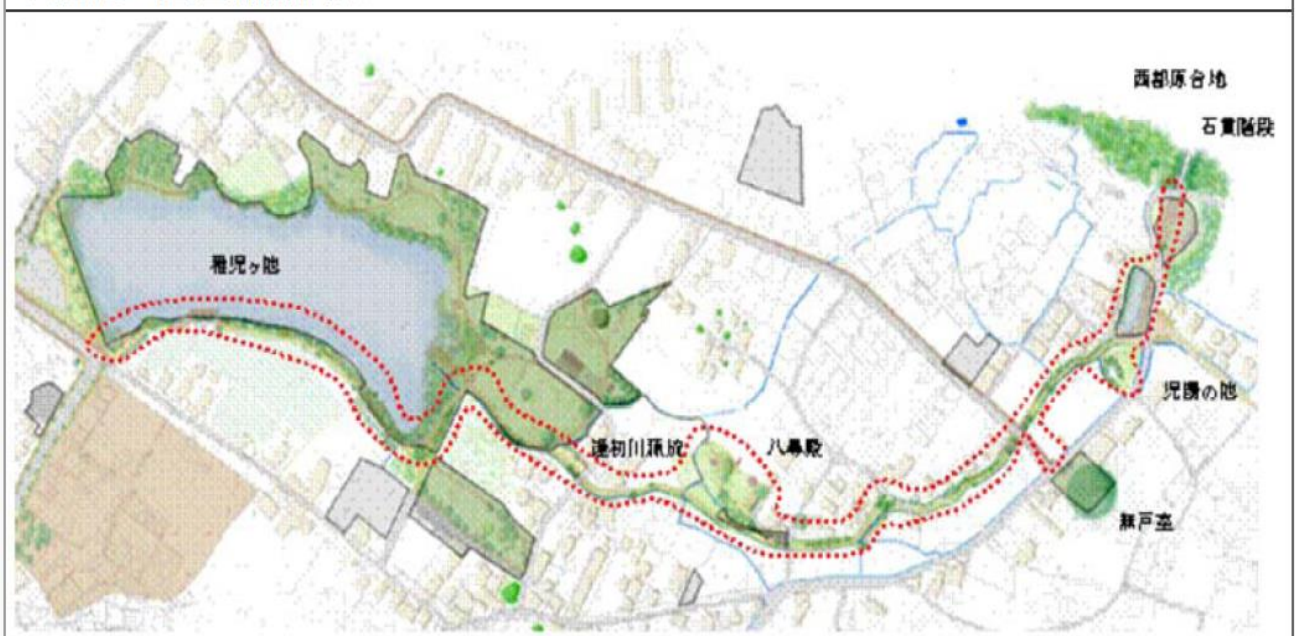
AFTER



PLAN



◆記紀の道整備計画案



※西都市提供

記紀の道 桜川遊歩道

背景・目的

<背景>

古代日向の都として栄えた妻北は、逢初川や児湯の池等の伝承地や遺跡等が多数存在し、隣接する特別史跡公園西都原古墳群には多くの観光客が散策に訪れている。

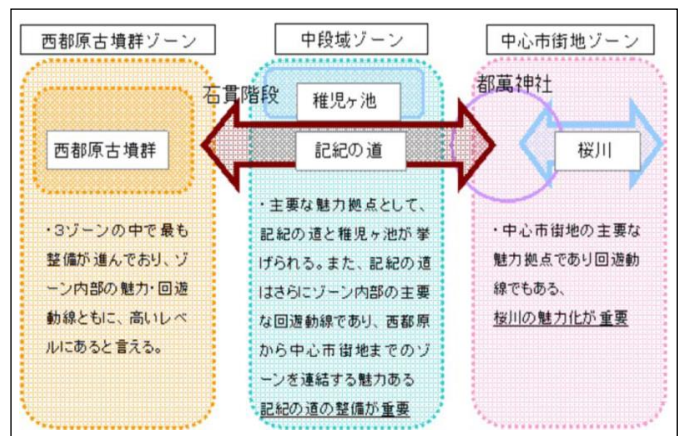
しかしながら、点在する文化遺産を有機的に結びつけるネットワークが未整備な上に、住民や来訪者がくつろぐ場がなく、まちと古墳群の連携も弱かった。そのため、地域資源の有効活用を通じた、文化遺産の保存・活用と居住環境の改善が求められていた。

このような状況の中、平成17年度から地域住民や学識経験者、行政などで構成される検討組織が立ち上がった。翌年には都市再生整備計画事業（1期計画）を導入し、西都原古墳群と中心市街地を結ぶネットワーク形成に向けた取り組みが動き出し、市民グループによるまちづくり活動が活発化していった。

<目的>

西都市都市計画マスタープランに掲げられている「西都原古墳群及びその周辺地域の史跡・公園をネットワーク化する動線を確保する」ため、道路や歩道等の整備により西都原古墳群・中段域・中心市街地の回遊性を高め、これを古墳群をつなぐ『記紀の道』の利用促進や中心市街地活性化へ結びつけることを目指した。

年	経緯
平成17年	「西都市歴史を活かしたまちづくり計画推進委員会」設立
平成18年	都市再生整備計画事業（1期）導入（西都原古墳群と中心市街地を結ぶネットワークが形成され始める）
平成19年	逢初川歩行者専用道路 着工
平成22年	逢初川歩行者専用道路（1工区）供用開始
平成25年	桜川遊歩道 着工
平成26年	桜川遊歩道 一部供用開始
平成27年	桜川遊歩道 全線供用開始（予定）



※西都市提供

実施体制

<検討体制>

・西都市歴史を活かしたまちづくり計画推進委員会

平成17年度から住民や商店会、地元代表者、学識経験者、行政、専門家からなる委員会を設立し、まちづくりに係る検討を進めた。

関連事業

・逢初川歩行者専用道路

平成18～22年度、都市再生整備計画事業（1期計画）の導入により、西都原古墳群と中心市街地を結ぶ歩行者空間のネットワーク形成を進めている。



整備内容

・快適な散策空間

河川敷の一部を水辺景観を楽しむことができるウッドデッキとして、護岸と一体的に整備するとともに、散歩や観光のルートとして、水辺の桜並木が引き立つ落ち着いたデザインの歩行空間を整備した。また、ベンチや歩道照明はシンプルなデザインのものを採用し、要所に配置している。



▲桜並木・歩道照明・ウッドデッキ



▲ベンチ



▲歩道舗装・ウッドデッキ



▲木材を活用したボラード

・車両通行止め

公園と隣接する区間では、道路と公園の一体的な利用を念頭におき、車道の通行止めを検討している。

事業効果

都市再生整備計画（妻北地区）の全体（道路事業2路線等）に対しての効果

指標	単位	従前値	目標値	数値	目標達成度
記紀の道・逢初川歩行者専用道路の利用者数	人／年	0 (H17)	1,500	2,971	○
住民の当該まちづくりの満足度	%	40 (H17)	80	75	△
市民グループによるまちづくり活動	人／年	224 (H17)	350	464	○

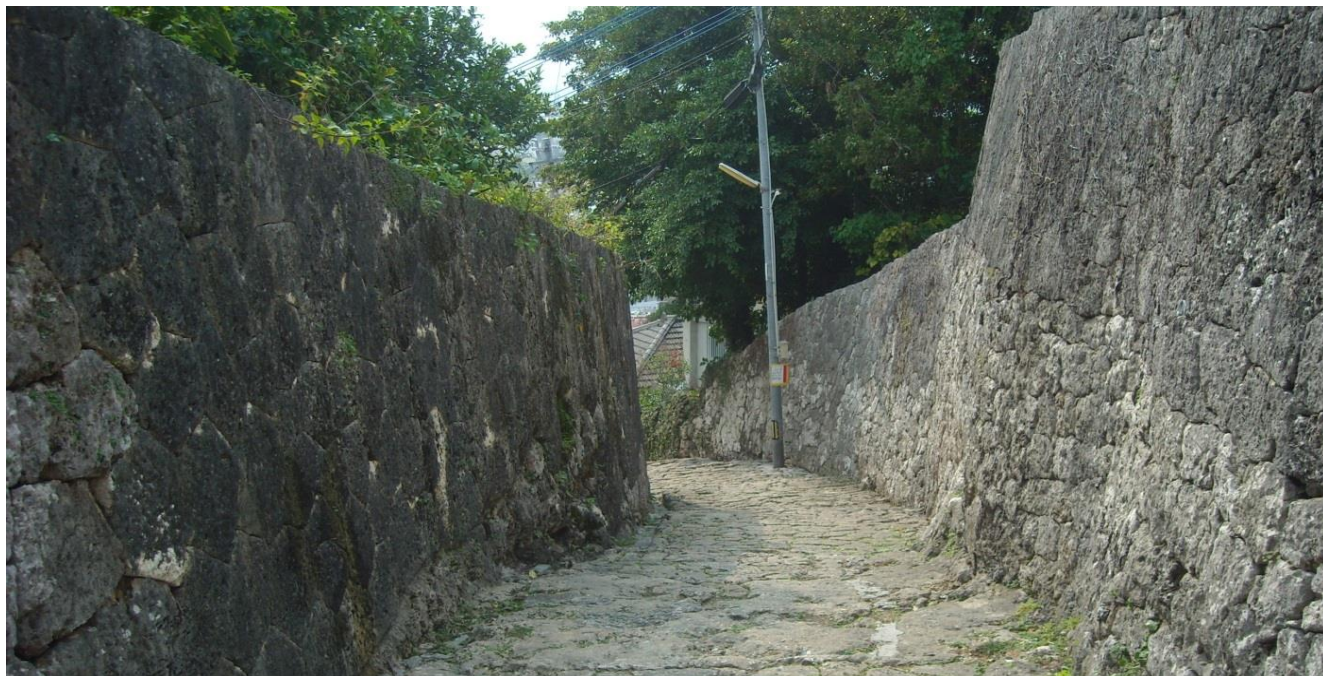
※ 調査協力：西都市 商工観光課 都市デザイン係

100

首里金城町特殊街路

事例のポイント

- ① 民有地の石垣を道路幅員に含めることで公的な保全・修復の対象へ編入
- ② 幹線道路及びアクセス道路の整備により細街路への車両進入を制限
- ③ 行政の各分野を横断するワーキングチームによる柔軟な対応



概要

首里金城は、首里台地の南側斜面に位置し、1522年に竣工した真珠道を中心とする地区である。真珠道や周囲の細街路は石畳で敷き詰められ、屋敷囲いの石垣が続く城下町首里の特徴的な景観を有している。戦災の影響が比較的軽微だったことから、王朝時代のまち並みを留める唯一の地区となっている。

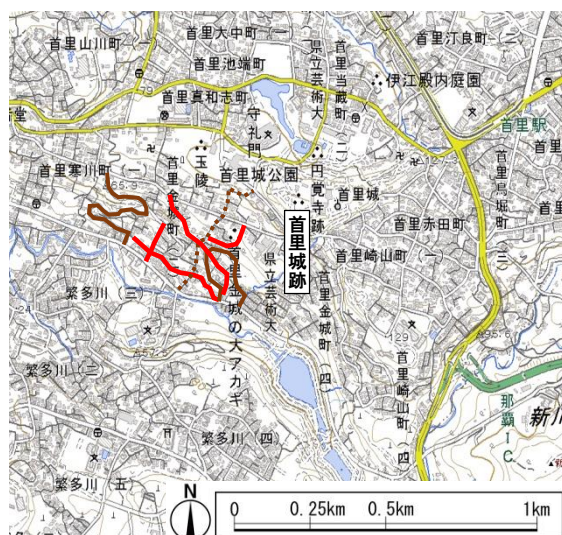
歴史的景観の保存にあたり、地域住民の生活環境改善との両立が求められることから、アクセス道路を整備するとともに、地区内の細街路について、道路敷と石垣を含めて特殊街路と位置づける都市計画決定を行った。

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
- ・背景・目的：景観形成・町並み保存
- ・手段：その他
- ・事業内容：道路構造物の更新
- ・沿道建築：なし
- ・事業効果：沿道環境の保全
- ・波及効果：快適な環境の創出
- ・受賞歴：—

基本情報

- ・路線名：首里金城町内特殊街路
- ・区間：那覇市首里金城地区
- ・延長：1.85km
- ・道路規格：区画街路
- ・幅員：2.0～4.7m
- ・設計速度：特になし
- ・検討体制：那覇市・都市計画、建設管理、文化財、下水道他によるワーキングチーム
- ・事業段階：維持管理
- ・事業年度：2005年度
- ・用途地域：第一種低層住居専用地域
- ・地域地区：都市景観形成地域
- ・景観計画：首里金城町石畳道歴史的景観保全形成地区
- ・事業者：那覇市

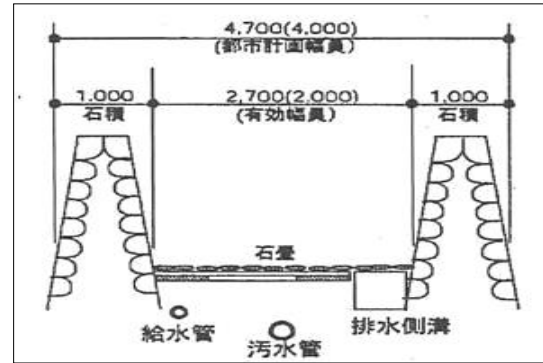


位置図（S=1/25,000）

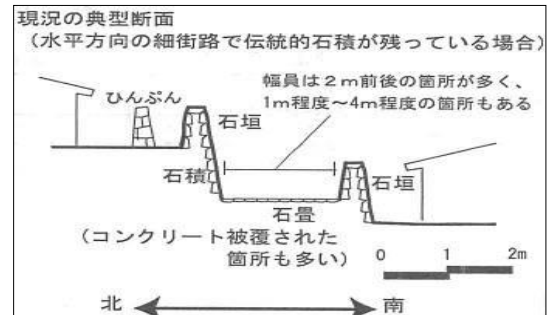
AFTER



SECTION



細街路標準断面図(参考図)



現況の典型断面(水平方向の細街路)

上図2葉・図版出典：

「那覇市首里金城地区における
細街路整備計画の経緯と意義」清水肇ほか(2006)
日本都市計画学会都市計画論文集No.41-3 p1021,1023

PLAN



首里金城町特殊街路

背景・目的

<背景>

首里金城地区では、地区の主要道である真珠道が史跡であることから、道路整備や上下水道設備の妨げとなっていた。加えて、真珠道を取り巻く地区内の石畳が急傾斜の細街路で、緊急車両の進入が困難であったことから、地元住民による生活基盤整備の要望と歴史的景観の保全との両立が重要な課題とされた。

<目的>

真珠道を含む「道」の構造が、歴史的な街路景観そのものであることを尊重し、石垣を保全しながら細街路の整備を進めることを目指した。

実施体制

<検討体制>

街路整備の法制度上の位置付け、及び沿道敷地の建築基準法上の位置付けを整理し、細街路の扱いを明確にする必要があったことから、市は都市計画、建設管理、文化財、下水道など、横断的なワーキングチームを庁内に設置した。また、路線毎に地元住民とワーキングチームの職員による施策検討と合意形成を進めていった。

<事業実施上のポイント>

歴みち事業の主要幹線と地区内アクセス道路を組み合わせた街路整備の枠組みを発展させ、細街路に個々の敷地アクセスの役割だけを位置付ける方法を採用した。具体的には、以下のような工夫を行っている。

- ・細街路15路線の全てを歩行者専用道路としながら、許可車両進入の可能性を残して、現状レベルのアクセスを確保することができた。
- ・歩行者専用道路の指定により、道路形状などの大きな改変を避けることができた。
- ・交通広場の整備により、自動車発着の利便性を一定レベル確保することができた。
- ・石垣・石積を道路用地へ取り込むことで、私有地内で維持されてきた歴史的なまちなみ構成要素を公的に保全・修復できるようになった。



▲多くの観光客が訪れる首里金城町石畳道

年	経緯
昭和39年	首里金城町石畳道を琉球政府文化財に指定（現在、県指定史跡・名勝）
昭和52～53年	細街路周辺に点在する生活用水や拝所を市指定史跡等に指定
昭和54年	「首里城周辺整備基本構想調査報告書」により、細街路に車を進入させず、その代替となる住区幹線およびサービス道路の新設ならびに地区の駐車スペースの設定に係る方針を明示
昭和55年	「金城町生活基盤整備基本計画調査報告書」により、基本構想に基づく具体的整備計画と事業手法の方向性を示し、サービス道路の新設と集落内細街路を原則歩行者の道として位置づけ
昭和57年	「首里金城地区歴史的地区環境整備計画調査」により、歴みち事業を導入し、事業化に向けて街路事業を軸とした基本計画を策定
昭和59年～	地区の上下を繋ぐ幹線道路と、地区へアプローチする幅員6mの道路整備を進行
昭和60年	那覇市景観条例の制定
昭和62年	「都市景観形成地域指定にむけての首里金城地区調査報告書」により、具体的景観形成基準の案を策定
昭和63年	細街路周辺に点在する共同井戸等を市指定史跡等に指定
平成 4年	建築等のデザインに対する規制・誘導を行う首里金城地区景観形成地区の指定と景観形成基準の規定
平成11年	「首里金城地区細街路実施調査報告書」により、歴みち事業における細街路の整備方針を路線ごとに策定し、石垣を含めた道路敷を設定
平成16～17年	行政内各分野を横断するワーキングチームによる検討と地域住民との勉強会を開催
平成17年	「首里金城町まちづくり方針」を策定 細街路15路線の都市計画決定により、建築基準法上の位置づけの明確化と石積みを含む細街路の保全整備を実施

整備内容

・特殊街路への位置づけとまちなみ保全

都市計画・建設管理・文化財・下水道等、各担当者が歩み寄りの姿勢をもって検討を重ね、狭隘な有効幅員の石畳と石垣を合わせて都市計画（特殊街路）に位置付けた。当初、地元要望は4mあるいは6mの道路整備であったが、15路線毎に地元協議を行い、現場でダンボールを積む等の検証を行った結果、生活に支障を来たさない有効幅員として2.7mで合意を得た。

整備前



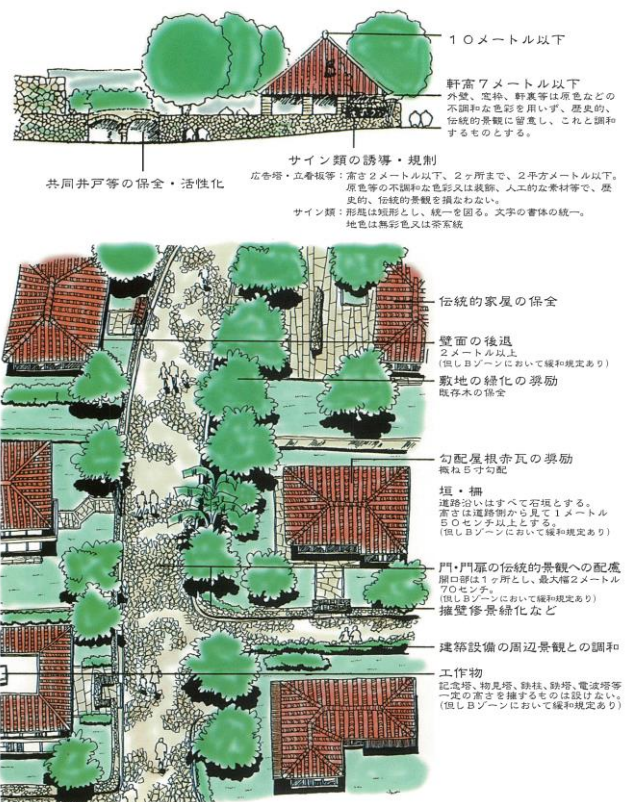
▲ 古の首里金城町
「坂本万七遺作写真集/沖縄・昭和10年代」
上写真および右図、下図・資料出典：
「首里金城地区都市景観形成地域リーフレット」
（那覇市都市計画課都市デザイン室）

整備後



※梅沢隆提供

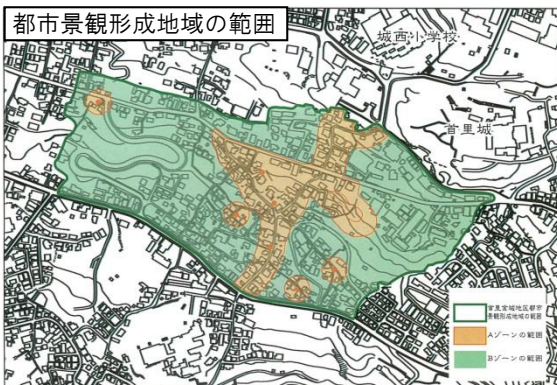
都市景観形成イメージ



関連事業

・都市景観形成基準

平成6(1994)年に、首里金城地区（首里金城町・首里寒川町／22ha）を「那覇市都市景観条例」に基づく「首里金城地区 都市景観形成地域」に指定するとともに、「景観形成基準」を定め、琉球赤瓦葺きの屋根や琉球石灰岩の石工事費に係る市の助成金制度を創設した。



事業効果

細街路の保全を軸とした景観形成基準と助成制度により、赤瓦葺きが増え、地域特有の景観が維持・向上された。



1992年の首里金城地区



2013年の首里金城地区

※ 調査協力：那覇市 都市計画課 都市デザイン室



老朽化した商店街のアーケード撤去と併せて、コミュニティバスのみ通行可能なトランジットモールを整備
金澤表参道（石川県・金沢市）



空間再配分により百貨店前の歩道を拡幅するとともに、全天候対応型の屋根付き広場として整備
鳥取駅前太平線（鳥取県・鳥取市）