

「他都市事例紹介」

# ウォーカブルなまちづくり

～居心地の良い歩きたくなるまちなかの創出～

---

令和3年7月9日

国土交通省 東北地方整備局

建政部 都市・住宅整備課

村山 弘晃

# 道路(勝手なイメージ)



# 街路(勝手なイメージ)



- 「街路」（ウィキペディア）
  - 市街地の道路
    - 大通り、ストリート、アヴェニュー、歩道
  - 都市計画道路
  
- 「street」（オックスフォード辞書）
  - a public road in a city or town that has houses and buildings on one side or both sides
    - 片側～両側に住宅や建築物がある、都市内の公共用道路

- ・街路には多様な機能があり、道路とは異なる思想が。都市を形作るとともに、市街地内の「公共空間」として重要な意味をもつ

## 交通機能

トラフィック

アクセス

## 環境空間機能

住環境保全

広場・シンボル

## 防災空間機能

避難路・救援路

災害遮断

## 施設空間機能

公共交通収容

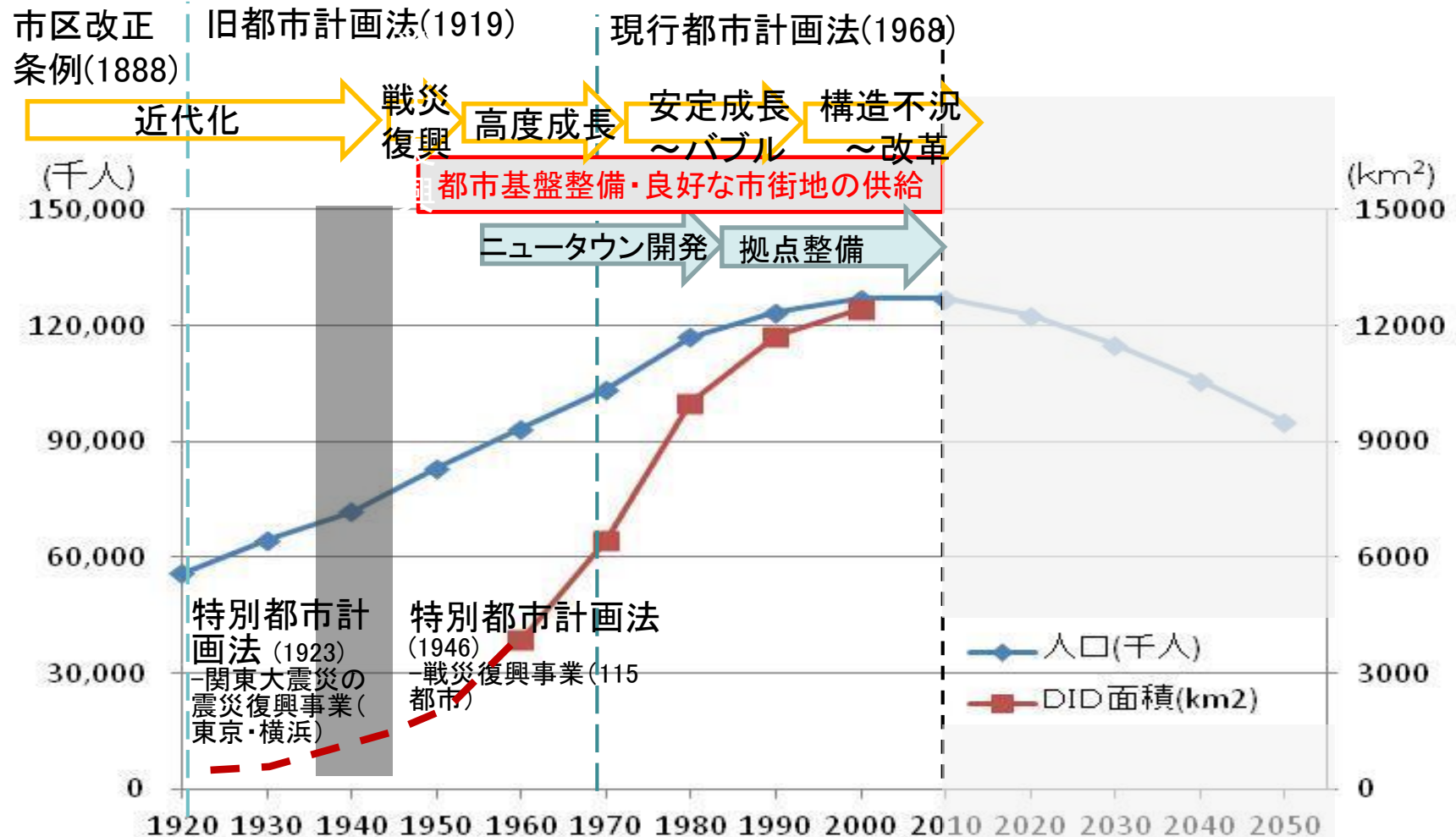
ライフライン収容

## 市街地形成機能

街区形成

市街化誘導

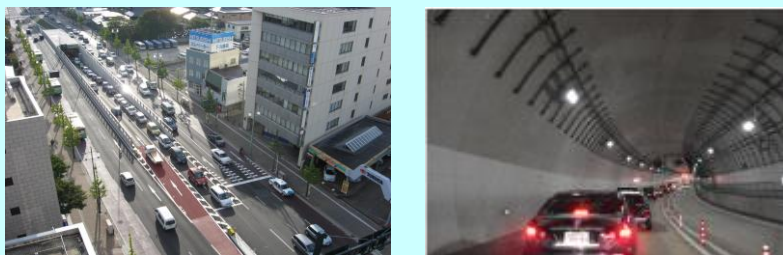
## これまでは急速な人口増加・都市拡大圧力への対応が中心



(出典) 人口:総務省統計局『国勢調査報告』および国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』(平成18年12月推計)による各年10月1日現在人口(中位推計値)、DID面積:総務省統計局『国勢調査報告第1巻人口総数平成17年』による。

## 都市の骨格となる幹線道路の整備

都市圏の交通の円滑化のため、都市内の放射・環状道路、地域高規格道路などの都市の骨格となる幹線道路を整備



## 踏切対策の推進

開かずの踏切等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化等を図るため、連続立体交差事業等により踏切除却を推進



## 交通結節点・駐車場等の整備

異なる交通手段の円滑な、つなぎによる移動の連続性の確保を図るため、バリアフリーに対応した駅前広場、自由通路、駐車場等の整備を推進



## 都市内公共交通の整備

都市内交通の円滑化の促進や、自動車交通から公共交通へ利用者の転換がなされるよう、都市内の公共交通機関（モノレール・新交通システム等）の施設整備を支援



# ストリートが持つ2つの機能～リンク&プレイス



**リンク=交通**

移動するための  
「導管」としての  
ストリート

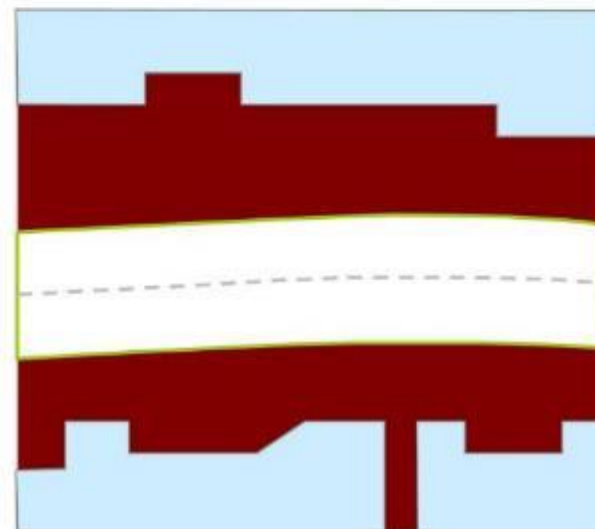
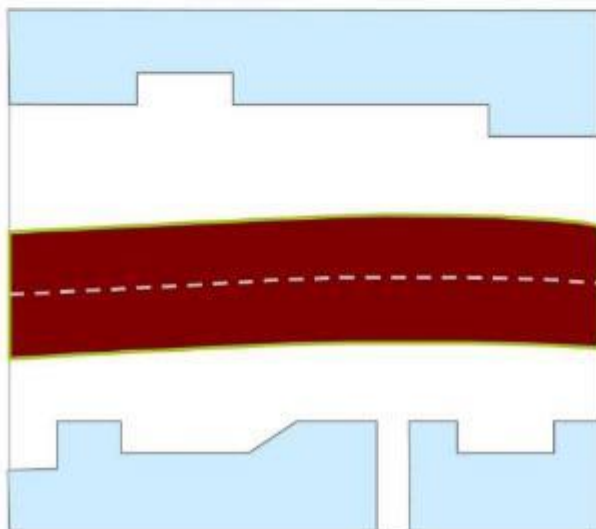
設計目的:  
時間を短縮



**プレイス=空間**

それ自身が  
「目的地」となる  
ストリート

設計目的:  
時間を過ごす






# リンク & プレイスとしてのストリート

## 「リンク」としてのストリートの使われ方

様々な手段による移動:

- 自家用車、貨物車
- 公共交通
- 自転車
- 歩行者

 要は「人々の移動」

## 「プレイス」としてのストリートの使われ方

- 人々が立って、座って、観光して、  
買い物して、商売して…
- パフォーマンス、パレード、  
デモンストレーション…
- + クルマに関する活動としては
  - 駐車
  - 荷捌き

# 国内の潮流－東京 丸の内仲通り



After



Before

・2019年5月、100時間連続で丸の内仲通りを歩行者空間化し芝生を敷設

# 国内の潮流－愛媛県松山市 花園町通り(1/2)



Before

- ・車道を片側3→1車線に縮め、歩道を拡幅。
- ・歩道から自転車道を分離
- ・アーケードを撤去し、統一したデザインでファサード整備

After

- ・歩行者通行量が3千人から5.5千人へ増加。
- ・地価も下げ止まり、0.8%上昇



@Norihito Yamauchi

# 国内の潮流－愛媛県松山市 花園町通り(2/2)

片側3車線あった道路を片側1車線に減らし、歩行空間を拡大するとともに、沿道と統一的なデザイン整備を行うことで、街路空間を「居心地がよく歩きたくなる」ウォーカブルな空間へと再構築



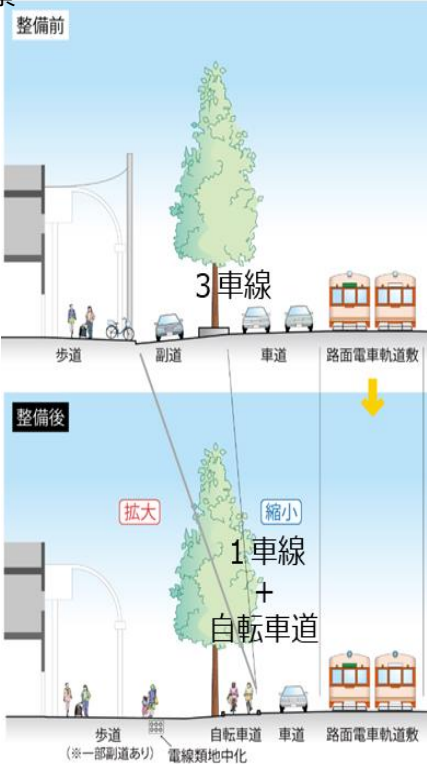
全景



マイクロ交通流シミュレーションによる交通状況の検証 (出典：松山市資料)



@Norihito Yamauchi



# 国内の潮流－姫路駅北駅前広場



After

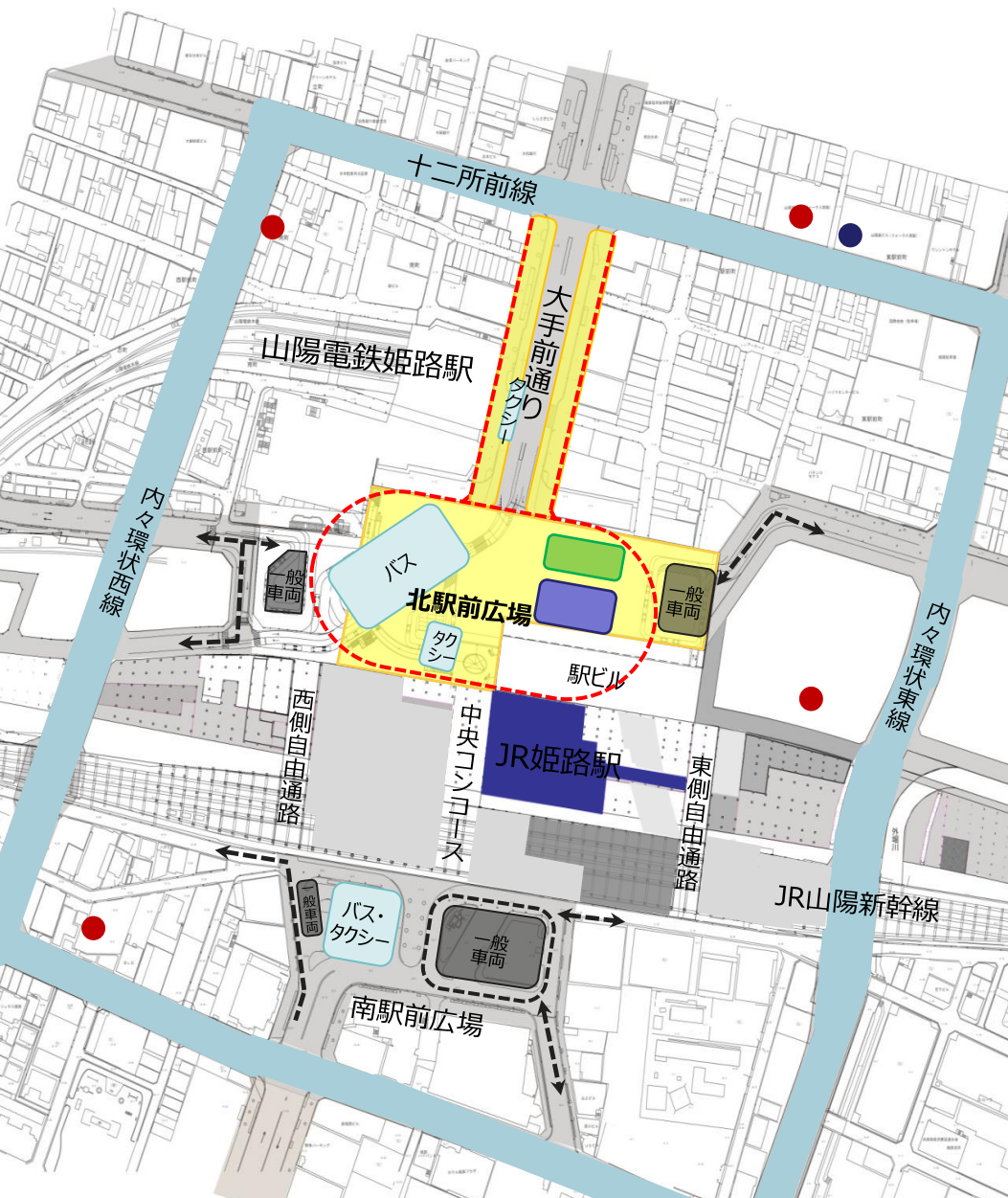
・周辺におけるホテル、マンション建設が活発化し、駅周辺の商業地  
地価は25%上昇（H31：全国7位）、商業床面積も増加

Before

・車道中心だった駅前空間をトランジットモール化、歩行者空間・芝生化し、民間の様々なイベントの展開やインバウンド増と相まって多様な人材が集う空間へ転換

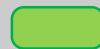


# 姫路市における取組①



## 1. 都市空間リノベーション

- 車道中心だった駅前をゆとりある歩行者空間に再整備
- 駅前とそれに続く大手前通りの一部をトランジットモール化（一般車両進入禁止）  
※内々環状線 の整備効果
- 駅前広場を芝生化し、イベント向け電源設備等を設置
- 駅ビル地下階と地下街を結ぶ市所有土地にサンクンガーデン（段差のある広場空間）を整備



## 2. 官民のプラットフォーム

- 駅前広場再整備は、自治体、交通事業者、権利関係者に、商工会議所、商店街連合会等を加え、専門家主導の一体の会議体でデザインコンセプトやレイアウトを検討

## 3. 民間投資の連動

- 駅周辺におけるホテル、マンション建設が活発化  
※地図上表示はH22以降開業、分譲
- 商店街空き店舗への若者等による新規出店
- 姫路城へのインバウンド来訪客等による域内消費



## 効果

駅周辺の商業地 地価公示価格：

120万円/m<sup>2</sup> (H30) ⇒ 150万円/m<sup>2</sup> (H31)

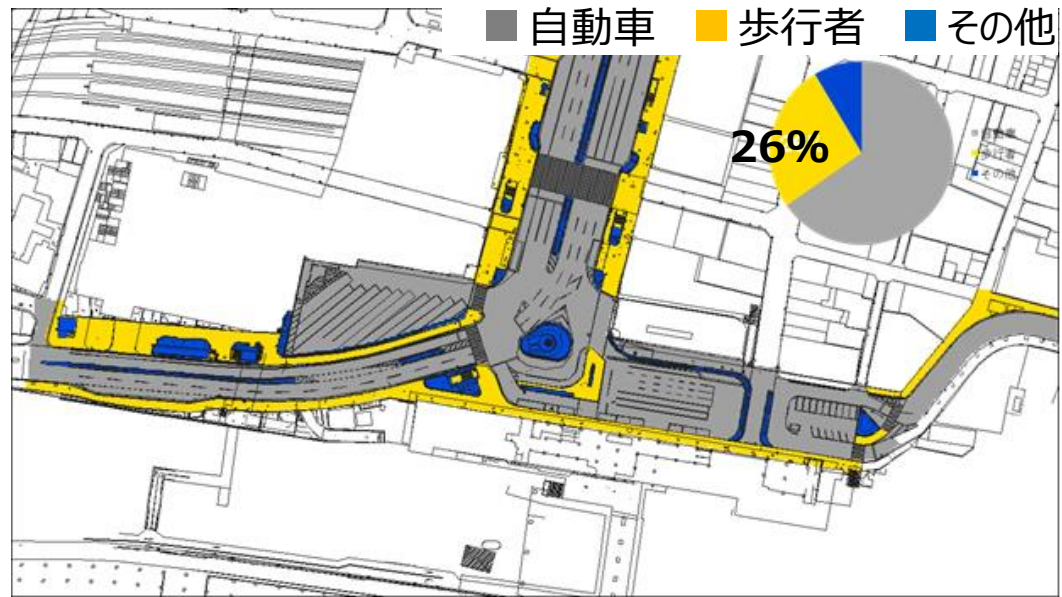
変動率：25%上昇 地方圏商業地で**全国7位**

H31地価公示 鑑定評価員のコメント等

姫路駅周辺では、駅前広場や歩道などが整備され利便性が向上し、姫路城を中心とした観光による賑わいの高まりもあいまって、店舗・ホテル等の需要が強く、地価が上昇している。

駅周辺の商業床面積：約83ha (H20) ⇒ 約85ha (H25)

# 姫路市における取組②



# 姫路市における取組③

駅前緑地とサンクンガーデン



写真出典：「市民が関わるパブリックスペースのデザイン 姫路市における市民・行政・専門家の創作的連携（小林正美 編・著）」



# 事例（利活用） 大阪府大阪市 なんば駅周辺地区（1 / 2）

## 駅前空間の広場化・駅周辺地区の道路空間再編

### 【取組データ】

- ・事業主体：大阪市
- ・路線名称：市道南北線
- ・施工予定面積：約4,000㎡  
(広場化部分：約2,000㎡)
- ・道路再編予定区間：約250m  
(現況最大3車線→再編後1車線)
- ・取組期間：平成30年～事業着手予定



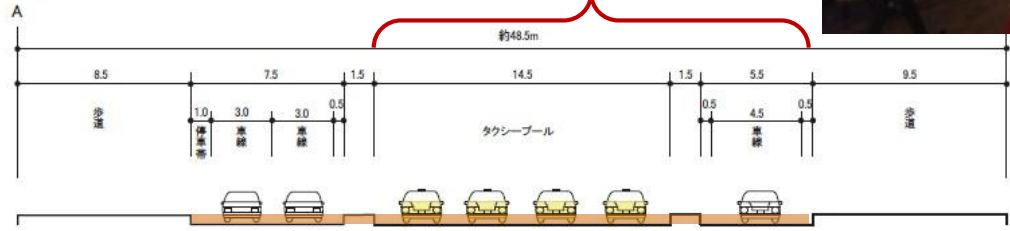
平常時



利活用時  
(実験時)



社会実験として  
歩行者広場空間化



### 【取組推進に寄与した最大の要因】

■なんば駅周辺の町会、商店街、企業で構成する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」の発足 他

### 【取組概要】

- ①なんば駅周辺道路空間再編社会実験の実施(H28年11月11日～13日)
  - ・道路空間の再編による人中心の空間づくり
  - ・観光客・来街者に対するもてなし、まちのインフォメーションの試行
  - ・交通機能の再編(タクシー乗降場を移設)
- ②社会実験を踏まえた空間再編、地元によるエリアマネジメント(予定)

# 事例（利活用） 大阪府大阪市 なんば駅前周辺地区（2 / 2）

## 【取組プロセス】

### 官民連携のきっかけ

- ・H27年4月、地元協議会より「なんば駅前まちづくり構想具現化案」「要望書」が提出

### フェーズⅠ 官民で連携した検討段階

- ・H27年12月 官民合同の組織である「なんば駅前広場空間利用検討会の設置」

●H28年11月 「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施  
 （主催：なんば駅周辺道路空間再編社会実験実行委員会）  
 〈地元協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所で構成〉

- ・H29年3月 「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」策定（検討会）

### フェーズⅡ 基本計画をもとに実現に向けたすり合わせ段階（現在）

- ・H29年度 基本計画をもとに、実現に向けて関係機関等と協議（地元協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所で連携）

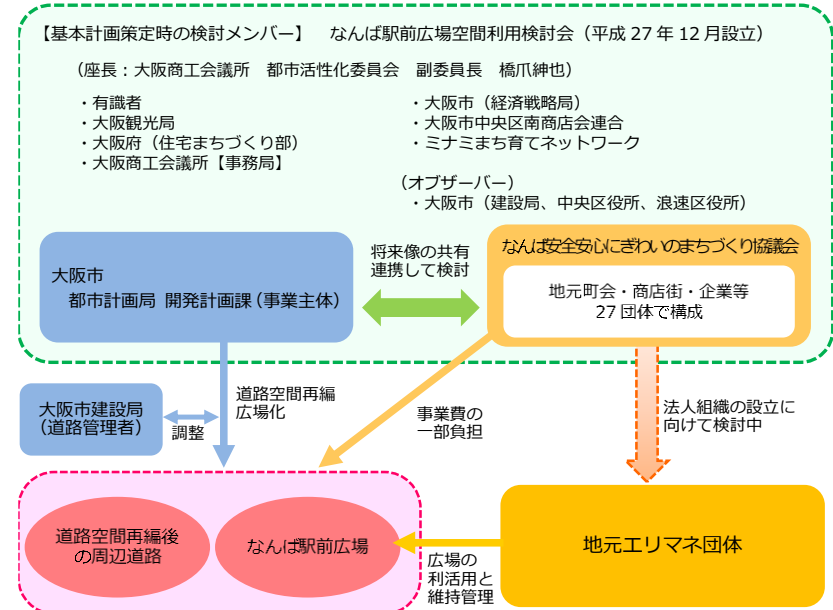
### フェーズⅢ 事業着手（今後）

- ・H30年度 広場化、空間再編にかかる設計
- ・H31年度 工事着手（予定）

## 【利活用の推進体制】

### ■利活用検討時の体制

（現在はまだ検討段階であり運用段階には至っていない）



## 【工夫した点】

### ■地元の主体的な関与

- ・地元協議会の設立
- ・平成28年11月実施の社会実験に係る運営費の大部分を、地元分担金・周辺企業協賛金により捻出（大阪市は交通量調査費の一部を負担）
- ・事業費の一部を地元協議会が負担

### ■社会実験の実施による実現性の検証、将来像の共有

- ・空間再編に対する利用者評価の把握（約9割が好意的評価）
- ・駅前広場における利用者ニーズの把握（憩い・くつろげる空間、周辺観光情報の発信）
- ・空間再編の実現性（周辺道路の交通規制変更に伴う大きな交通影響は無し）

## 【今後の展望】

### ■スモールスタートからの広場の育成

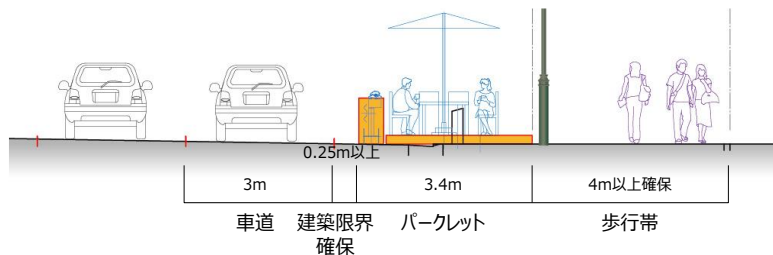
- ・利活用開始後数年間は、仮設的な設えで実験的運用を行い段階的に整備し、なんば駅前広場を目指す姿に育てあげていく

# 事例（利活用） 兵庫県神戸市 三宮中央通り（1/2）

## KOBEパークレット設置の取組み

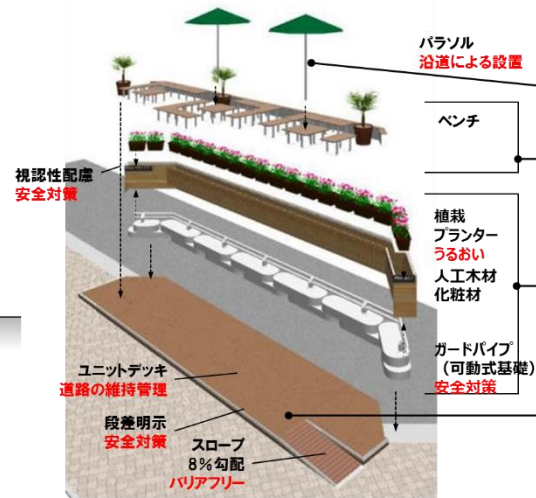


パークレット設置後の状況



### 【取組データ】

- ・事業主体：三宮中央通りまちづくり協議会・神戸市
- ・路線名称：三宮中央通り
- ・路線幅員：25m  
（東側一方通行 3車線）
- ・取組延長：約12m×3箇所
- ・取組期間：平成27年～



部位	概要
可動式施設	● 地域が設営や取り外しを行う施設 ● パラソル等
固定式施設	● 床材とボルトで連結した施設 ● スツール、ベンチ、植栽、横断防止施設等
囲い	● 利用者の安全性を重視し、車両衝突時にも耐えうるガードパイプを内蔵 ● その周囲には、人工木材による囲いを施し、上部にはうるおいを感じさせる植栽プランターを設置
床材	● 約90cm四方のユニットデッキで構成し、汎用性を確保させる ● 下部に束材を設置することで、様々な高さや勾配の調整も可 ● 人工木材デッキ、スロープ等

### 【取組推進に寄与した最大の要因】

- 道路管理者による道路のリデザインの推進
- 継続的な地域によるまちづくりの気運

### 【取組概要】

- ① 道路管理者による休憩施設の設置  
道路のリデザインの一環として、憩いや賑わい機能の創出の新たな取組みとして、地域との協働により社会実験を実施
- ② 公共空間における賑わい機能創出の場としての活用  
公共空間の活用の場として、公共性の高いイベントによる道路空間を解放し、地域の賑わい創出につなげた

# 事例（利活用） 兵庫県神戸市 三宮中央通り（2/2）

## 【取組プロセス】

フェーズⅠ：地域によるまちづくりの気運の高まり  
 ・H13 三宮中央通りまちづくり協議会が発足  
 ・H17 市と協議会で道路管理活用協定を締結し、地元による積極的なまちづくりを実施  
 ・H18～ 協議会によるオープンカフェ本格実施

●オープンカフェの継続開催を決定。気運を醸成し、地域主導の取組へ繋げる

●H26年 市建設局職員が米国視察（サンフランシスコ等）により、パークレット等の手法の調査

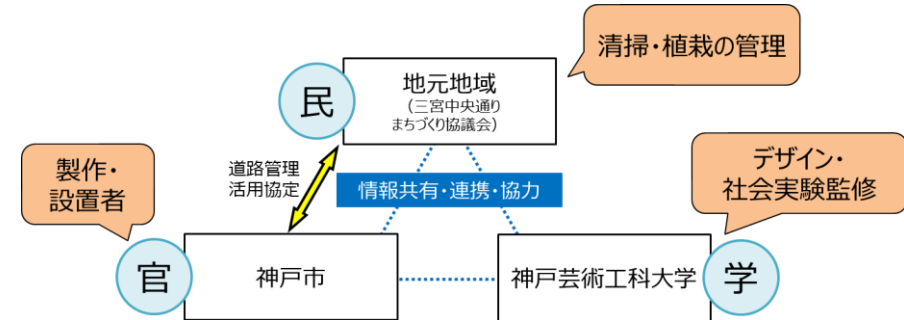
フェーズⅡ：都心における道路のリデザインの推進  
 ・H27年12月 市から協議会にパークレットを提案  
 ・H28年10月 KOBEパークレット社会実験（3基設置の効果検証）

フェーズⅢ：持続可能な地域主導のまちづくりスタート  
 ・H29年 4月～ 社会実験の検証を踏まえ、継続設置（3基のうち、1基移設）  
 ・H29年10月 KOBEパークレット壁面を活用した広告事業の試行  
 ・H30年 2月 京町筋（旧居留地内）において1基設置  
**現在に至る**

## 【利活用の推進体制】

### ■利活用検討時の体制

（現在はまだ検討段階であり運用段階の体制は検討中）

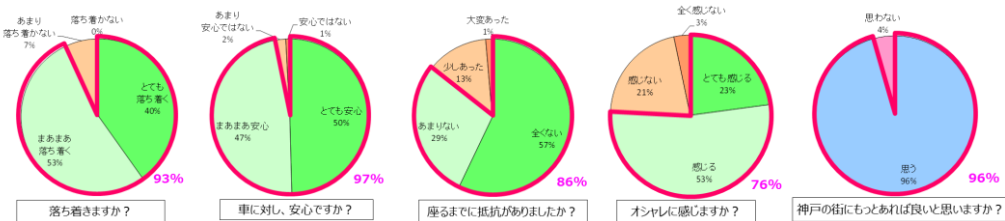


## 【工夫した点】

- ・協議会と密接な関係を築くために、まちづくり協議会の役員定例会に参加
- ・定例会での議論については、役員から各沿道店舗へ説明をしていただいたため、合意がスムーズとなった
- ・「管理運営マニュアル」を協働で作成し、想定されるリスクや有事の対応を共有
- ・まちづくり当初から関わっている神戸芸術工科大学に社会実験のアドバイスやKOBEパークレット本体のデザインを依頼

## 【取組の効果】

■実験中（H28年11月）の調査では利用者から非常に良い評価



## 【今後の展望】

■KOBEパークレット壁面を活用した広告占用による協賛金にて、地域による持続可能な日常管理・活用の実現

# 事例（利活用） 静岡県静岡市（都）青葉通線（1/2）

## 「空間の利活用に向けたプレイスメイキング ～青葉シンボルロードをみんなのリビングに～」

### 【取組データ】

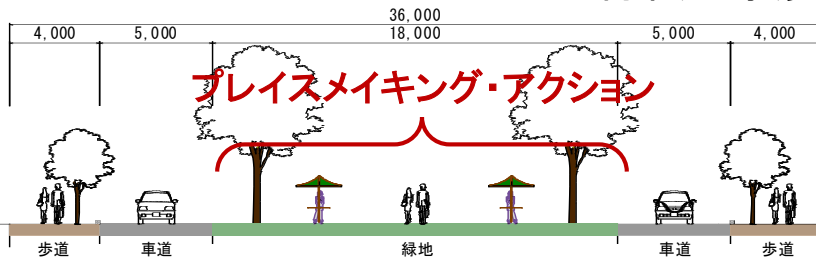
- ・事業主体: 静岡市
- ・路線名称: (都) 青葉通線 (青葉シンボルロード事業)
- ・路線幅員: 36m(うち緑地18m)
- ・取組延長: 約500m
- ・取組期間: 平成26年度～現在



平常時



利活用時(実験時)



※A.P.S.推進会議 (Action for Public Space) = (公社) 日本都市計画学会の分科会活動

※プレイスメイキング・アクション: プレイスメイキングの視点に立ち、将来的な整備や恒常的な利用を見据えて実際の空間を活用した試行的な取組。

### 【取組推進に寄与した最大の要因】

#### ■ A.P.S.推進会議による空間改善のアイデア提案

- ①短期的・実践的な取組としてプレイスメイキング・アクションを実施
- ②将来エリアマネジメント組織となることが期待される団体が企画運営を担うことで担い手を育成
- ③専門家としてA.P.S.推進会議がプレイスメイキング・アクションの際の空間デザインや講演会・ワークショップ等の企画の協力者として参画

### 【取組概要】

# 事例（利活用） 静岡県静岡市（都）青葉通線（2/2）

## 【取組プロセス】

### 課題の顕在化

- ・設備の老朽化や市民ニーズに適合し時代にあった公共空間への改善の必要性の高まり

●平成26年 A.P.S.推進会議から空間改善のアイデア提案を受ける

### フェーズⅠ プレイスメイキングによる取組のはじまり

#### 「青葉シンボルロードをみんなのリビングに」

- ・H26年～ ワークショップ(3回)、シンポジウム(1回)

- ・H28年1月 プレイスメイキング・アクション in 静岡 (空間活用調査)

- 冬の魅力的なオープンスペースの過ごし方を実践
- 公共空間の使い手の抽出、育成、ネットワークづくり
- 次年度以降の空間活用につながる有効なデータ収集

- ・H28年～ ワークショップ(2回)

- ・H28年9月 プレイスメイキング・アクション in 静岡 (静岡オクトーバーフェスト2016と同時開催)

- 1月の調査を踏まえ過ごしやすい季節の調査を実施
- 前回調査の課題に対応(白テントをやめる、地域の積極的な参加など)

### フェーズⅡ：再構築・利活用に向けた検討(現在)

- 地域主体によるエリアマネジメントの推進の検討
- 道路空間の再構築も視野に入れた、安全・安心に配慮した空間づくりの検討

## 【利活用の推進体制】

### 主催

：静岡市  
企画・運営  
：(公財)静岡市まちづくり公社

### 協力

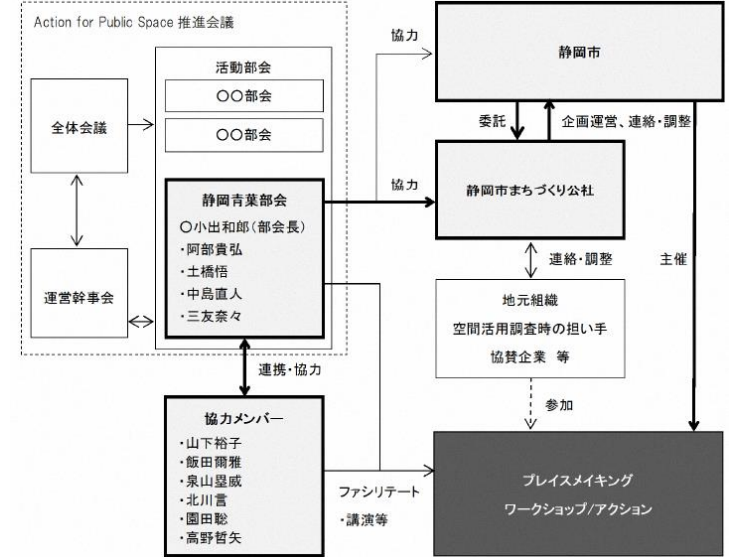
：A.P.S.推進会議

### 実施内容

：シンポジウム・講演会、ワークショップ、プレイスメイキング・アクション(空間活用調査)

## ■利活用検討時の体制

(現在はまだ検討段階であり運用段階には至っていない)



## 【工夫した点】

■小さく始めて大きく育てる  
ワークショップなどで実際に空間を活用してみる試みや講演会などから始め、次第に地域での自発的活動に移行させていくこととしている

シード期 (種蒔き)	H26	【シンポジウム】 ・青葉広場(SR)	【講演会】 ・地域資源 ・まちづくり原点 ・丹下プラン	【ワークショップ】 ・まちづくり原点 ・青葉広場(SR) ・賑わい公共空間
	H27		(H27) ・公共空間活用 ・地域資源掘り起し	(H27) ・リノベ、エリマネ ・青葉広場(SR) ・空間活用調査
	H28		(H28) ・公共空間活用 ・地域資源利活用	(H28) ・リノベ・エリマネ ・地域連携のエリマネ ・空間活用調査
		セカンド期 (課題解決の具体化)		
		ファイナル期 (地域での自発的活動移行)		

## 【取組の効果】

- ①市民の生活を豊かにすると共に、沿道の商業を底上げする
- ②公共サービスの質をより一層高める
- ③市街地全体に大きな波及効果を持つ

※現在も検討中の取組であり「今後の展望」は左のプロセスに記載

# 街路空間の再構築・利活用事例から得た11のノウハウ

## 事例から得たノウハウ

- ① **実験的**に空間をつくって、体験してもらおう
- ② **小さく始めて、大きく育てよう**
- ③ **地域のシンボル**を合意形成に活かそう
- ④ やりたいことを**上位・関連計画**に埋め込もう
- ⑤ **民間の動き**に行政が呼応しよう
- ⑥ **官民協働の体制**で**ビジョン**を描き、共感しよう
- ⑦ **横断チーム**や**連絡会議**で**庁内に横串**を通そう
- ⑧ **地元と一体の体制**をつくって関係機関と協議しよう
- ⑨ **各分野の専門家**と**タッグ**を組もう
- ⑩ **パブリックマインド**を持つ民間に任せよう
- ⑪ **積極的に視察や研修**に学び、提案しよう

# ① 実験的に空間をつくって、体験してもらおう

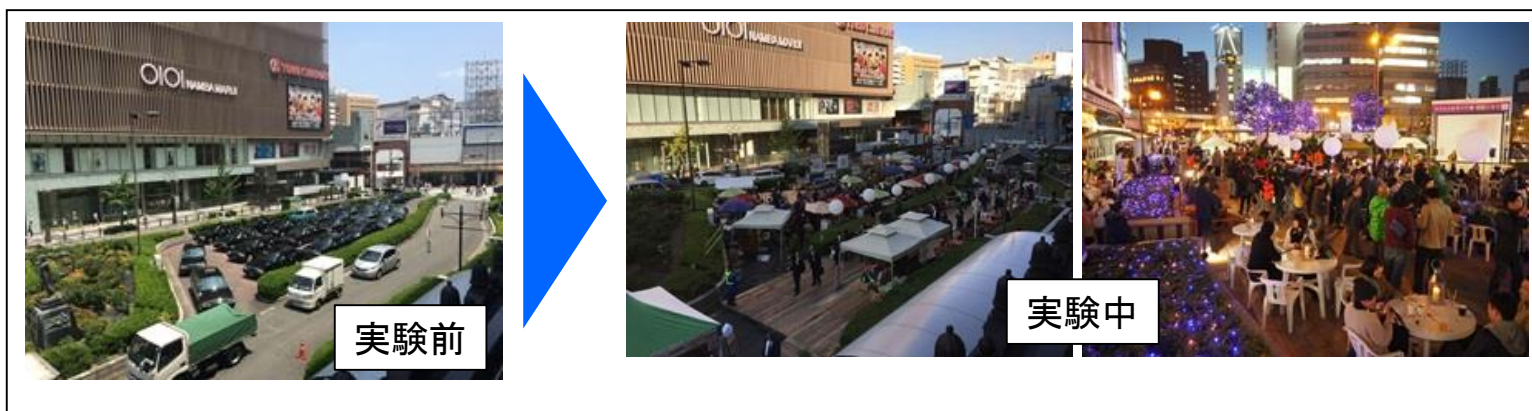
車道を狭めたり、歩道でオープンカフェを開いたり。今までやったことがない新しいことを始めるときには、その状況を想像しにくいために様々な憶測や不安が先行し、合意形成が進みません。

そんなときには、社会実験やワークショップ等を通じて目指す空間像を仮設的につくってみて、それを利用者や関係者に体験してもらいましょう。「こういうことなんだ」「こんなことができるんだ」と目指す方向を皆が理解し、取組を進めることができます。また、机上では気づかなかった課題や効果にも気づくことができるかもしれません。



## ■松山市 ロープウェイ街

- ・社会実験で歩行者交通量や自動車走行速度に効果が確認できたことから合意形成が進んだ



## ■大阪市 なんば駅前

- ・タクシーで埋め尽くされた広場を一夜で歩行者空間に変身させ、3日間の社会実験を実施した



## ②小さく始めて、大きく育てよう

思い描く街路空間になるまでには、利用者や関係者の合意と協力が必要であり、短期間で完璧な状態に仕上げることは困難です。

そのため、最初からすべてを実行しようとせず、まず小さく、できることから始めて、利用者・関係者の関心を徐々に高めていくことが重要です。

例えば最初からすべての利用者・関係者の合意を得るのが困難な場合は、取組の趣旨に賛同する人々の小さな集まりから始め、次第に理解を広げていくことも一案です。



シード期 (種蒔き)  セカンド期 (課題解決の 具体化)  ファイナル期 (地域での 自発的活動移行)	H26	<b>【シンポジウム】</b> ・青葉広場 (SR)	<b>【講演会】</b> ・地域資源 ・まちづくり原点 ・丹下プラン	<b>【ワークショップ】</b> ・まちづくり原点 ・青葉広場 (SR) ・賑わい公共空間
	H27		(H27) ・公共空間活用 ・地域資源掘り起し	(H27) ・リノベ・エリマネ ・青葉広場 (SR) ・空間活用調査
	H28		(H28) ・公共空間活用 ・地域資源活用	(H28) ・リノベ・エリマネ ・地域連携のエリマネ ・空間活用調査

### ■静岡市 青葉通り

- ・ワークショップなどで実際に空間を活用してみる試みや講演会などから始め、次第に地域での自発的活動に移行させていくこととしている



### ■岡崎市 乙川リバーフロント地区

- ・ QURUWAと呼ぶ主要回遊動線上で利活用アイデアを市民・民間から公募し、実際にそれをやってみる社会実験を実施
- ・ この取組を通じて、QURUWAへの理解や公共空間利活用の機運を次第に高めていくこととしている

# ③地域のシンボルを合意形成に活かそう

地域の歴史や文化、または通りのシンボルとなっている並木がある地域では、地域の歴史文化を尊重したり並木を大切にしたい空間構成を提案することで、合意形成が進むことも多くあります。

青葉通再生基本構想検討委員会

学識経験者


商店街振興組合

警察

市民

・

・



ケヤキ並木の再生をめざし青葉通の将来像について検討

H17.3  
青葉通の再生に向けて

市へ提言

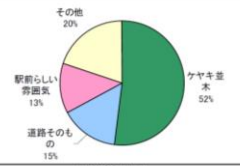
H18.3  
青葉通再生基本構想

市民意見

意見反映

■ H16.10月 市民意識調査

青葉通の魅力



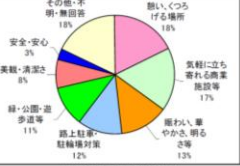
ケヤキ並木 52%

駅前らしい雰囲気 13%

道路そのもの 15%

その他 20%

青葉通に足りないもの



静い、くつろげる場所 18%

気軽に立ち寄れる商業施設等 17%

暖かい、暮らしやすい等 12%

路上駐車、駐輪格対策 12%

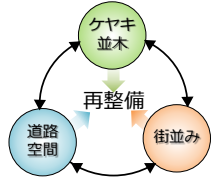
緑・公園・歩道等 11%

美観・清潔さ 8%


安全・安心 5%

その他・不明・無回答 18%

ケヤキ並木、道路空間、街並みの3つの要素を一体的に捉え、再整備をめざす



ケヤキ並木 → 再整備 → 街並み → 再整備 → 道路空間 → 再整備 → ケヤキ並木



青葉通の将来像

■ H17.2月 市広報紙「市政だより」で市民意見募集

## 大阪の顔として相応しい空間の形成

### 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ョウ並木の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ョウの移設は、最小限となるようにします。
- 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っていきます。



イチョウ並木



御堂筋沿道のまちの将来イメージ(淀屋橋～本町間)

### ■大阪市 御堂筋

- イチョウ並木は「御堂筋を象徴するもの」として、イチョウの移設は最小限にする計画とした

### ■仙台市 青葉通

- 「杜の都」仙台のシンボルであるケヤキ並木を大切にしたいコンセプトや整備案とすることにより、地域の理解を得た

# ④ やりたいことを上位・関連計画に埋め込もう

行政が取組を推進する上で、その事業や取組がどのような位置づけを持つものかはとても重要です。都市計画マスタープランや立地適正化計画、都市・地域総合交通戦略、中心市街地活性化基本計画、グランドデザインなどの上位計画・関連計画の策定や見直しのタイミングで、今後やりたい事業や活動をできるだけ具体的に盛り込んでいけるよう調整しましょう。具体的な内容が盛り込めなくても、類似した事例や関連するキーワードを盛り込んでおくことなどが考えられます。

## イ トランジットモール

### 《施策の方向性》

トランジットモールは、中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者、バスや路面電車などの公共交通機関をスムーズに通行させることでまちの賑わいを創出するものです。

- ・ トランジットモール内では、歩行者は自動車を気にせず安心して買い物を楽しむことができます。
- ・ トランジットモールを通るバスや路面電車などの公共交通機関が、歩行者の移動を補助する役割を果たし、高齢者や子供、身体障害者など、自動車を利用できない人も安心して中心市街地に来ることができます。

(国土交通省ホームページから引用)

京都市では、市内最大の繁華街である四条通での歩道拡幅による快適な歩行空間の確保とマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先の取組を内容とするトランジットモール化を進めます。

### 【四条通のトランジットモール化】(シンボルプロジェクト)

#### 《現状》

四条通は、多くの買物客や観光客で賑わう道路であり、自動車交通量よりも歩行者交通量の方が多くにも関わらず、道路空間の多くは自動車によって占有されているため、歩行空間が大変狭くなっています。さらに違法駐停車の頻発や、マイカーの流入による混雑を原因とした路線バスの遅れなどが課題となっています。

#### 《基本的方向性》

市内最大の繁華街であり、祇園祭の山鉦が巡行する四条通を中心とする都心地域での歩道拡幅による安全・安心で快適な歩行空間の確保やマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先と自動車の利用制限などを取組の内容とするトランジットモール化に加えて、隣接する歴史的細街路での自動車流入抑制の実現など、自動車交通の抑制と、一体的な歩行者中心のエリアの確保による賑わいを創出します。

## ■京都市 四条通

- ・ 「歩くまち・京都」総合交通戦略において、四条通のトランジットモール化をシンボルプロジェクトに位置づけている

## ■大阪市 御堂筋

- ・ 「グランドデザイン・大阪」において、道路空間再編の整備方針等を掲載している

## 御堂筋・周辺エリア



### ポテンシャル

- 堺筋～御堂筋～四ツ橋筋のオフィス、ショップの集積
- 大阪のシンボル・ストリートとしての風格、美しいイチョウ並木
- 御堂筋イルミネーション、kappo等季節を感じるイベント
- 三休橋筋の旧大中証券ビル等の近代建築の集積と無電柱化した綺麗な街並み
- 道修町、神社、仏閣等、大阪の歴史と伝統の空気感漂う街並み
- 船場、道頓堀等の地域活性化の市民活動

など

御堂筋の空間再編など、大阪都心の顔としての魅力・集客力を活かす

### 今後の取組み

#### <短期>

- ▶ 御堂筋側道の歩行者空間化
  - ・ 緩速車線の利活用 など
- ▶ 近代建築物の保全・活用
  - ・ 用途転換、無電柱化 など

#### <短・中期>

- ▶ 堺筋～御堂筋～四ツ橋筋の魅力・景観向上
  - ・ 景観のルール作り(高さ規制、ファサードの美化等)
  - ・ 居住機能の充実(滞在型施設の誘導など)
  - ・ 御堂筋沿道のクオリティの高いにぎわい空間の形成

#### <長期>

- ▶ 全面みどり化
  - ・ 環状道路整備にあわせた自動車交通の排除
  - ・ まちの魅力をつなぐLRT

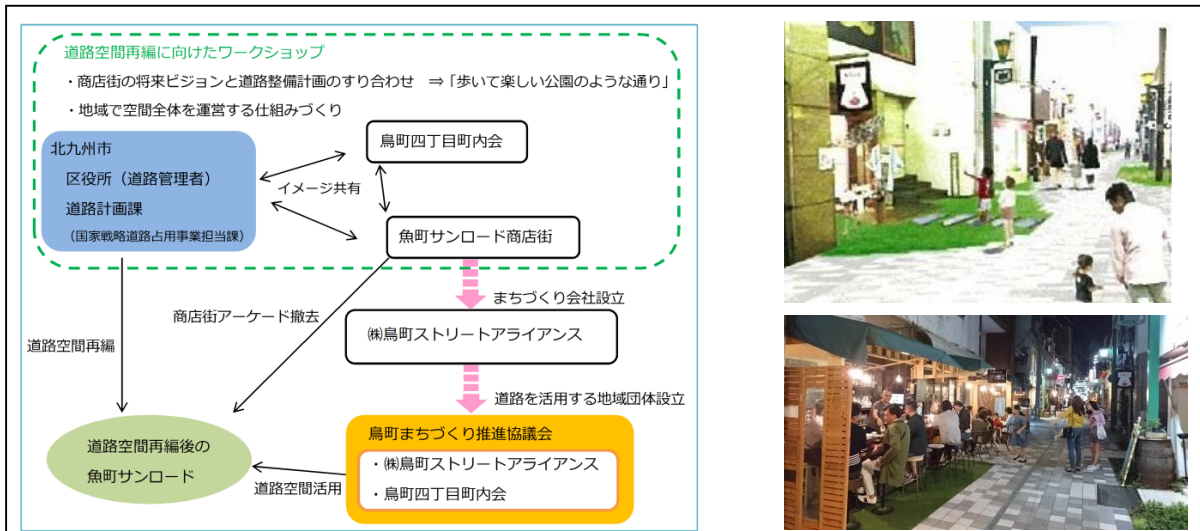
# ⑤ 民間の動きに行政が呼応しよう

公共空間を地域住民にとって魅力的なものにしていくためには、まちづくりに意義のある民間の発意や取組に対して行政機関が敏感に察知し、それらに呼応する形で支援していくことが重要です。



## ■ 松山市 花園町通り

- ・本事業は、市から提案した事業であったため合意形成は難航が予想された
- ・シミュレーションによる渋滞の検証や模型づくり、交通社会実験、賑わいづくり社会実験など、熱心に地元協議を続けた



## ■ 北九州市 魚町サンロード

- ・ワークショップで商店街の描く将来像と道路整備計画をすり合わせる努力をした結果、地域が主体的に道路を活用する機運が高まっていた
- ・また国家戦略特区による道路占用事業の認定にチャレンジするなど、行政だからこそできる取組で地元をサポートする姿勢を見せ続けた

# ⑥官民連携の体制でビジョンを描き、共感しよう

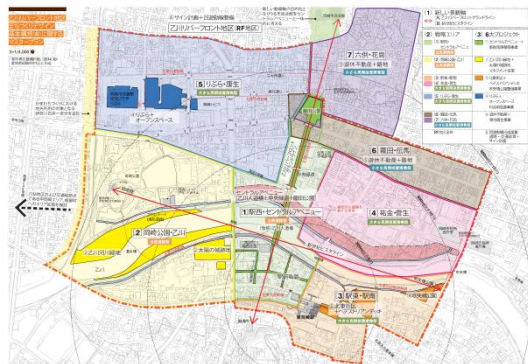
思い描く街路の空間像は人それぞれに異なります。まずは、目指す空間像（=ビジョン）を皆で描きましょう。官と民が互いに課題やアイデアを出し合い、議論を交わしていく度に、カタチだけではない本当の官民連携体制が構築されていきます。



市民との対話 岡崎市職員との対話 投票のようす  
デザインシャレット(短期集中ワークショップ)



市民提案発表会



市民提案書に示されたマスタープラン

## ■岡崎市 乙川リバーフロント地区

- ・初期段階である平成27年度、都市再生整備計画やかわまちづくり計画等の行政計画策定と同時に、市民提案による「乙川リバーフロント地区まちづくり基本構想市民提案書」を作成
- ・市民提案書はデザインシャレット、まちづくりワークショップ、官民連携調整会議などを踏まえて作成され、巻末には「市民提案の基本構想に対する市の対応方針」が示されている



ワークショップによる道路の整備・活用イメージ

## ■北九州市 魚町サンロード

- ・リノベーションまちづくりが進み、道路もリノベーションしてさらにエリアの価値を高めたいという意識が地元側に芽生えてきた段階でワークショップを実施・地元と行政とで道路整備のビジョンをすり合わせ、この段階で地元が道路の清掃等を行う協定も結ばれた

# ⑦横断チームや連絡会議で庁内に横串を通そう

街路の再構築や利活用の推進にあたっては、行政の庁内でも様々な部署が対応していく必要があります。成功に至った事例では、部署間をつなぐチームを組織したり庁内連絡会議を開くことで、横断的な体制を構築しているところが少なくありません。

## 「歩くまち・京都」推進本部について

### 1 「歩くまち・京都」推進本部の目的

「歩くまち・京都」の実現は、市民、事業者、関係機関、そして行政が一体となって取り組むことで達成できるものである。

京都市は、全庁挙げて「歩くまち・京都」の理念を共有し、実現するため「歩くまち・京都」推進本部を設置した。

推進本部は、「歩くまち・京都」総合交通戦略の総合的な推進、点検を行うとともに、効率的な推進体制の検討や交通まちづくりに関する総合的な調整を図ることを目的とし、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指すものである。

### 2 融合推進項目

- (1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の総合的な推進、点検
- (2) 重要施策の実現に向けた具体的なタイムスケジュールを早期に作成
- (3) 「歩くまち・京都」の施策と各局区のそれぞれの施策との融合
- (4) 「歩くまち・京都」憲章の普及啓発
- (5) 「スローライフ京都」大作戦（モビリティ・マネジメントの推進）
  - ・市民しんぶんによる全世帯、学校教育、成人式、敬老乗車証交付時、自動車運転免許取得・更新時 等
  - ・地域住民や大学等と連携した参加型モビリティ・マネジメント
- (6) 部会（庁内プロジェクト）の設置
  - ・「四条道の歩道拡幅と公共交通優先化」推進プロジェクト（仮称）
  - ・「東大路道の自動車抑制と歩道拡幅」推進プロジェクト（仮称）
  - ・「京都駅南口駅前広場整備」推進プロジェクト（仮称）

### 3 その他

- ・本部会議は、戦略の進捗状況に応じて、適宜開催する。
- ・次回会議（5月開催予定）では、「歩くまち・京都」の実現に向けた取組や関連する施策・事業などの各局区の融合事業について、意見交換をする。

## 「歩くまち・京都」推進本部

本部長：由木副市長

副本部長：交通政策監

### 本部員

公営企業管理者（交通局長）、公営企業管理者（上下水道局長）、教育長、企画監、地球環境政策監、人材活性化政策監、子育て支援政策監、環境政策局長、行財政局長、財政担当局長、総合企画局長、政策調整・広報担当局長、文化市民局長、産業観光局長、観光政策監、保健福祉局長、都市計画局長、景観創生監、建設局長、消防局長、全区長・担当区長

## 部 会

交通政策監又は歩くまち京都推進室長を部会長とし、関係局、区の部長級又は課長級で構成する。

「四条道の歩道拡幅と公共交通優先化」推進プロジェクト（仮称）

「東大路道の自動車抑制と歩道拡幅」推進プロジェクト（仮称）

「京都駅南口駅前広場整備」推進プロジェクト（仮称）

今後、必要に応じて部会を設置する。

- ・「らくなん進部（高度集積地区）における新しいバスシステムの導入」
- ・「パークアンドライドの通年実施」
- ・「京都スローライフ・ウイークの実施」

## 幹事会（交通政策会議）

- ◎ 交通政策監
- 環境政策局地球温暖化対策室長
- 環境政策局環境企画部長
- 文化市民局市民生活部長
- 文化市民局市民生活部担当部長
- 産業観光局商工部長
- 産業観光局観光部長
- 保健福祉局保健衛生推進室部長
- 都市計画局歩くまち京都推進室長
- 都市計画局歩くまち京都推進室担当部長
- 都市計画局歩くまち京都推進室交通政策担当参事
- 建設局土木管理部担当部長
- 建設局道路建設部長
- 交通局企画総務部担当部長

（◎：議長）

## 京都市 都市計画局

部名等	課名
都市企画部	都市総務課 都市計画課
まち再生・創造推進室	
都市景観部	景観政策課 風致保全課 開発指導課
広告景観づくり推進室	
建築指導部	建築指導課 建築審査課 建築安全推進課
公共建築部	公共建築企画課 公共建築建設課 公共建築整備課
歩くまち京都推進室	
住宅室	住宅政策課 住宅管理課 すまいまちづくり課

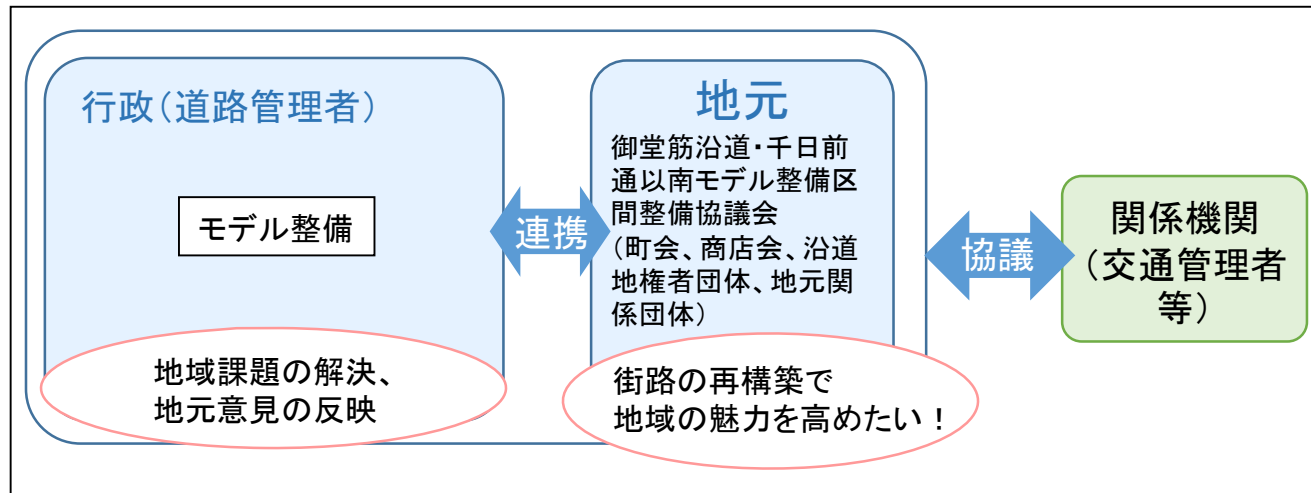
## ■京都市 四条通

- ・京都市では「歩くまち・京都」推進本部及び部会・幹事会を立上げ
- ・その実行部隊として、都市計画局内に「交通政策担当部署「歩くまち京都推進室」を平成20年4月に新設した

# ⑧ 地元と一体の体制をつくって関係機関と協議しよう

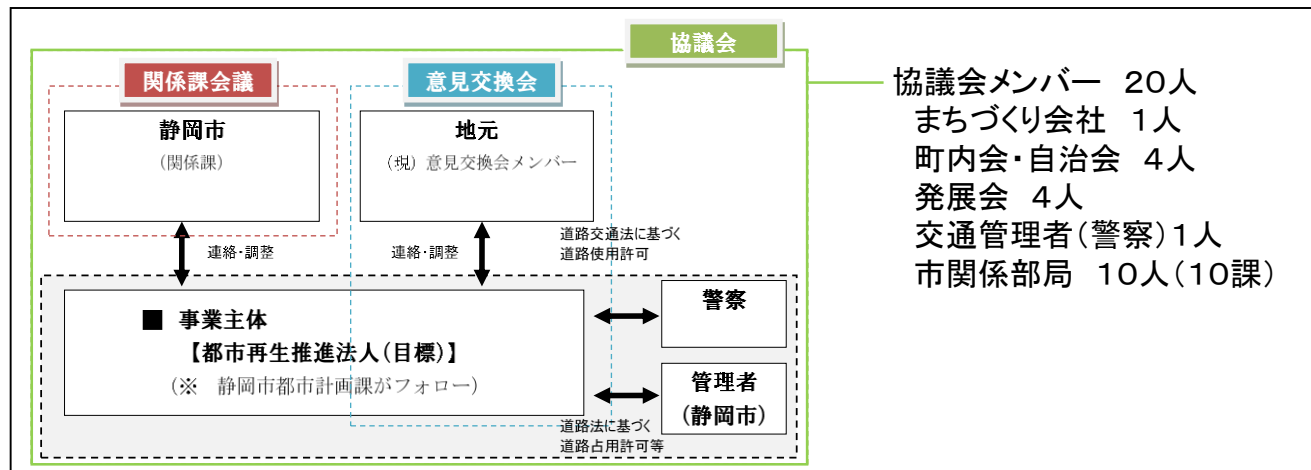
街路空間の再構築・利活用について具体的に取り組む段階にあたっては、関係機関との協議・調整が必要となります。その際、地元が「やりたい」という姿勢を見せること、そしてそれを行政が全面的に支える姿勢を見せることによって、協議が円滑に進む場合があります。

また、協議会やワークショップなどの合意形成の場に関係する組織や機関にも参画してもらうことも有効です。



## ■大阪市 御堂筋

- 御堂筋では地元協議会と行政が連携し、地域全体として実施したい取り組みであることを強調することで、交通管理者をはじめとした関係者協議をスムーズに進めた



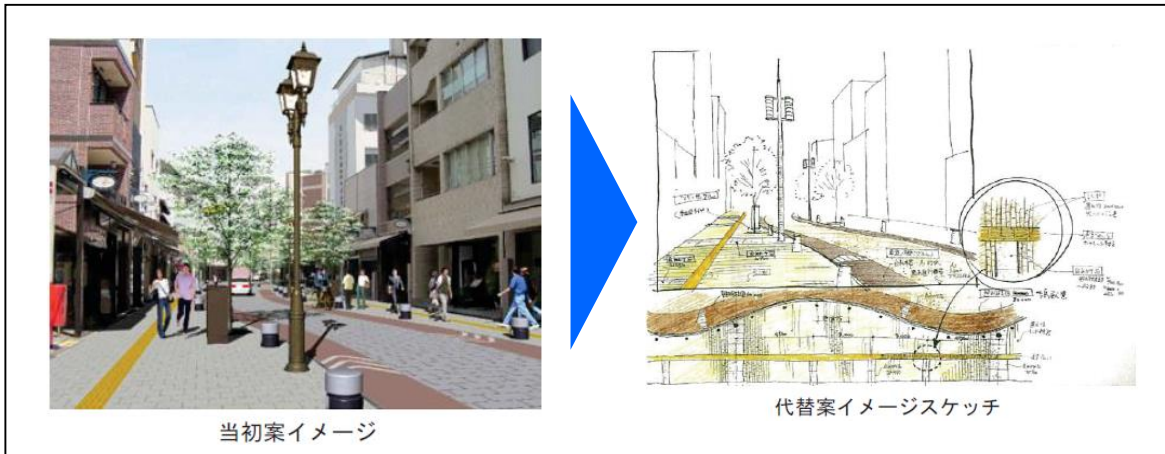
- 協議会メンバー 20人  
 まちづくり会社 1人  
 町内会・自治会 4人  
 発展会 4人  
 交通管理者(警察)1人  
 市関係部局 10人(10課)

## ■静岡市 追手町音羽町線

- 追手町音羽町線空間活用検討協議会では、地元要望に基づき交通管理者(警察)にも協議会に入ってもらうことで協議をスムーズに進めた

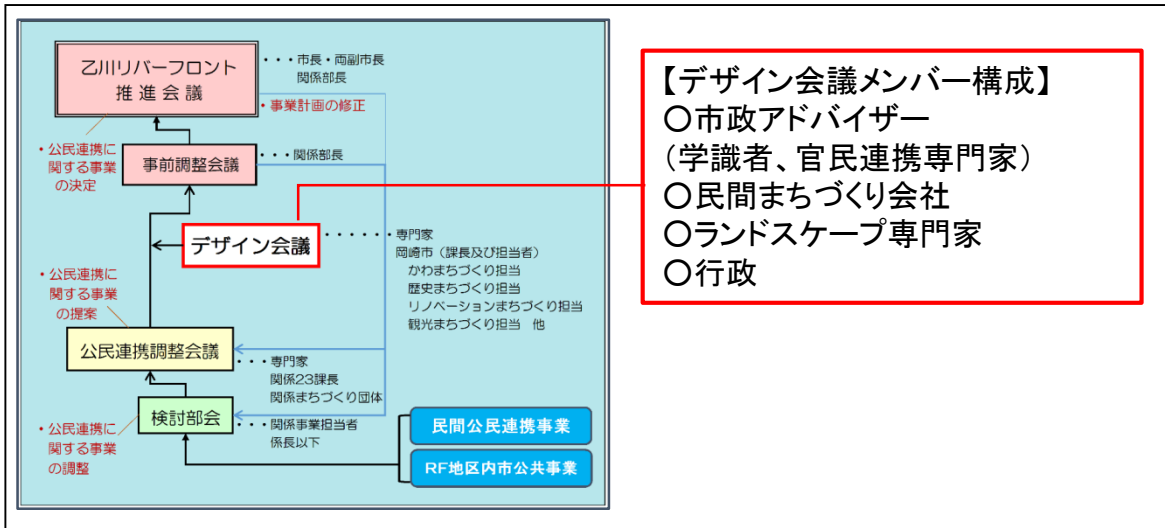
# ⑨各分野の**専門家**と**タッグ**を組もう

専門家は、豊富な知識や技術を持つだけでなく、それを活かして市民や事業者等との信頼関係を構築する役目も担ってくれます。また、行政では中々知り得ない民間プレイヤーの発掘も支援してくれます。専門家が担ってくれる部分は専門家に任せることで、行政は行政がやるべき部分に注力できます。



## ■松山市 ロープウェー街

- ・ロープウェイ通りの当初の設計案は一般的な設計内容にとどまり、地元からは低い評価であった
- ・そこで専門家（デザイナー）を活用した検討体制を構築。この専門家による設計案は、地元の整備に対する強い思いに応えたものとして地元との信頼関係ができた



## ■岡崎市 乙川リバーフロント地区

- ・MeguruQuruwa社会実験実施に至る過程では、都市政策、ランドスケープや官民連携に関する専門家によるデザイン会議、まちのトレジャーハンティングなど様々な場面で専門家が活躍している



# ⑩パブリックマインドを持つ民間に任せよう

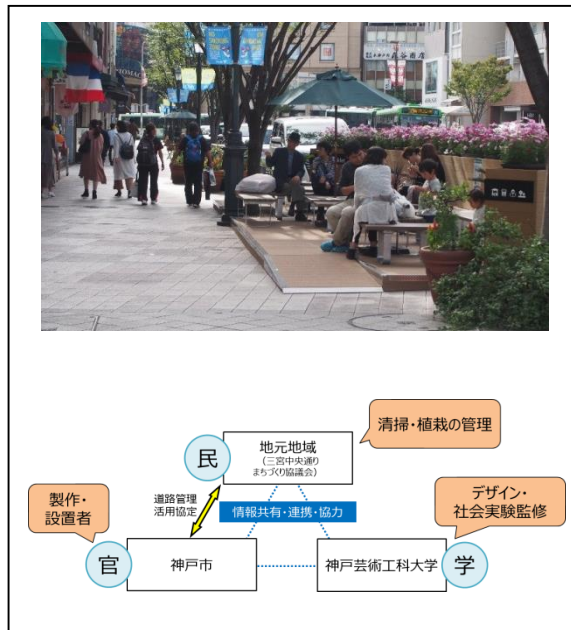
事業単体の収益だけではなく、事業や取組がいかに関地域の魅力を高め、賑わいを創出し、エリア全体の価値を高められるかという意識を持つ民間でなければ、行政に代わって公共空間を担うことはできません。

社会実験や小さな取組などを通じてパブリックマインドを持つ民間を発掘し、行政・民間・地域の信頼関係が構築できたら、思い切って民間に任せましょう。



## ■仙台市 定禅寺地区

- ・利活用に関するルールづくり定禅寺通利活用方策検討委員会（H14年度）でとりまとめた内容をベースに、市民マネジメント組織（ハロー定禅寺村）が運営規約にて、会計やイベント企画・運営に関する取決めを実施した



## ■神戸市 KOBEパークレット

- ・当該地区ではもともと地元まちづくり協議会により道路管理活用協定を締結し、地元が主体的に管理や利活用をしていた
- ・更なる活性化につながることから、市からパークレット設置を提案し、実現した



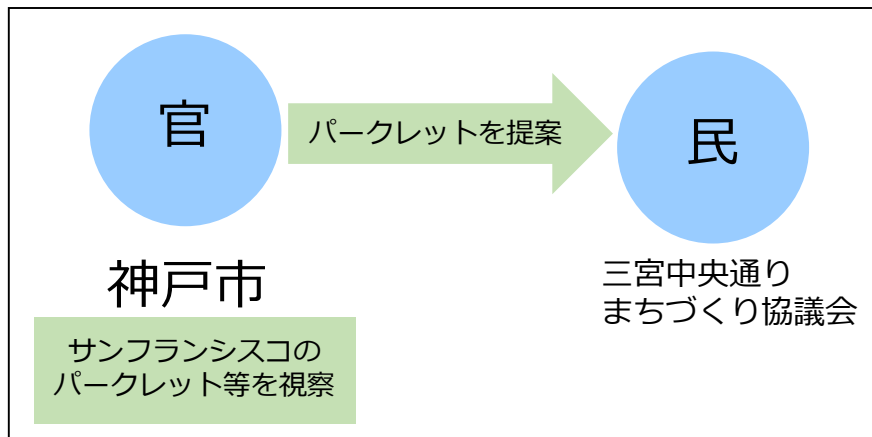
## ■北九州市 魚町サンロード

- ・アーケード撤去費用の捻出のため、商店街有志でまちづくり会社を設立して収益事業を実施するとともにエリアの価値を高める取組を実施した
- ・行政はその動きをサポートすることで民間が動きやすい環境を構築している

# ⑪積極的に視察や研修に学び、提案しよう

書籍やインターネットで事例を集めるだけでなく、先進事例の地を実際に自分の足で歩き、自分の目で見て、現地の人々と対話することはとても刺激になります。

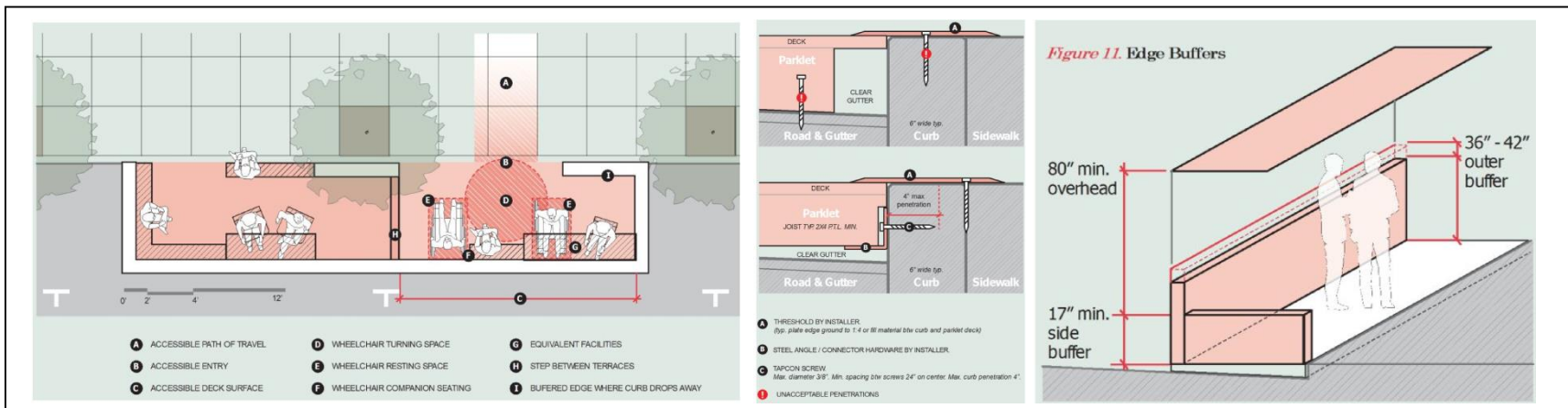
そして、自分で持っているだけの情報は活かされません。視察や研修で得た刺激と情報を自分のまちに持ち帰り、行政や地元に対して提案しましょう。



## ■神戸市 KOBEパークレット

- ・神戸市では道路のリデザインを推進するため、平成26年に市建設局職員が米国視察（サンフランシスコ等）により、パークレット等の手法の調査を行っていた
- ・神戸市職員は、地元による道路活用の体制ができていたりことや、マラソン大会などイベントへの対応、将来的な交通体系の変化等を踏まえ、暫定型の活用手法であるパークレットが適していると考え、地元へ提案
- ・地元もパークレットに賛同し、官民連携で進めていくこととなった

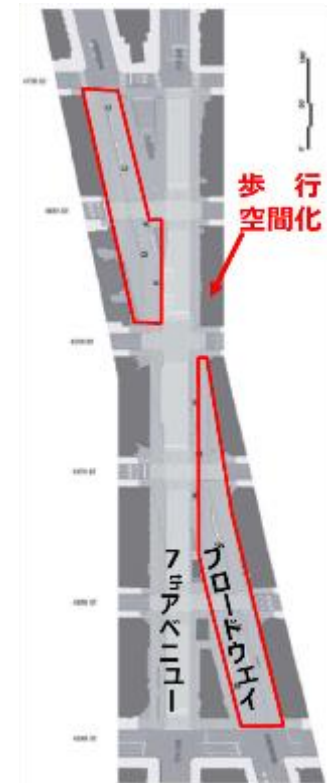
参考：サンフランシスコ市計画局 “パークレット・マニュアル バージョン 2.2”, 2015



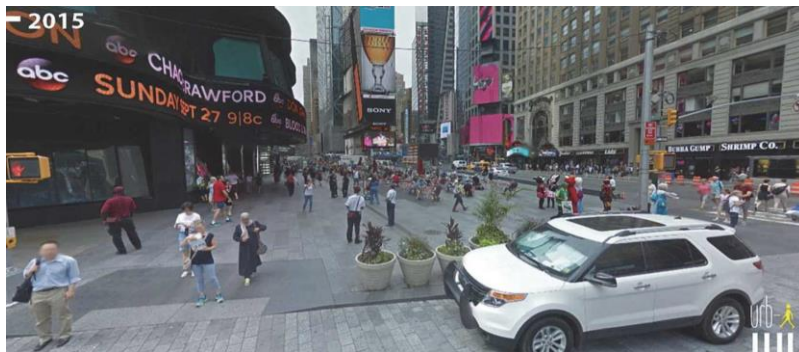
# 海外事例（ニューヨーク・タイムズスクエア）

- 半年間にわたる社会実験を経て、2010年以降、ブロードウェイは恒久的に広場化された。（タイムズ・スクエアの歩行者数は11%増加。また、74%の市民がタイムズ・スクエアは劇的に改善されたと回答している。）
- ニューヨーク市内全体でも、2008年以降、65か所で街路空間等の広場化が計画され、2016年時点で44か所が供用。2008年から2017年までの10年間で、計1億3430万ドルの広場転換費用を行政が負担。（街路空間等の広場化後、3年目の売上増加率が47%を記録した地域も。）

〔整備前（2009年）〕



〔整備後（2015年）〕



（出典）中島直人・関谷進吾「ニューヨーク市タイムズ・スクエアの広場化プロセス」（2016）などに基づき国土交通省都市局作成

# 海外事例（ニューヨーク・ブライアントパーク）

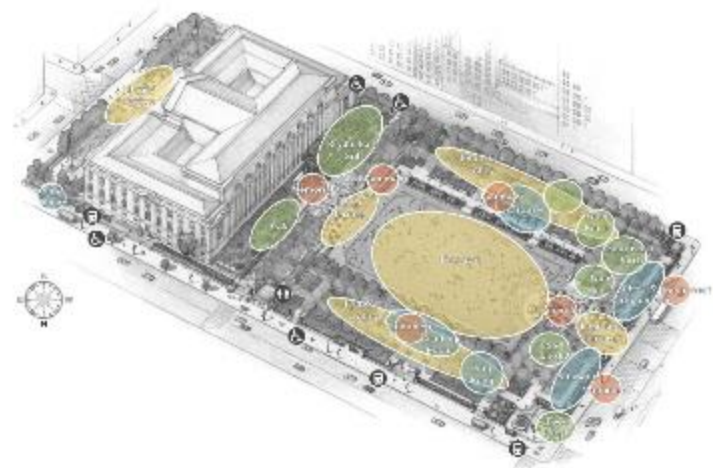


○マンハッタン島・ミッドタウンに位置するブライアント・パークは、かつては“全米一の麻薬密売スポット”と評されていたが、BIDにより再生  
※BID：特定の地区で土地所有者等から徴収した資金により  
エリアマネジメント活動を行う仕組み（団体）

○カフェ、レストラン、読書、ストリートチェス、メリーゴーランド、卓球、スケートリンク等、多様な主体による多様なアクティビティが24時間オールシーズン行われる場所となった。



○現在では店舗、イベント等から年間約20億円の収益をあげる公園に変貌した。



# 海外事例 (ポートランド)

○全米一住みよいまち選ばれているポートランド (Monocle Magazine, 2017) には、良質な都市空間を求めて優秀な人材が移住してきており、毎年約1万人人口増加している。(U.S. Census, 2015)

○ポートランドでは、建物の1階部分(グランドレベル)のうち歩道に面する壁面を透明にする規制が設けられている。リノベーションでは壁面の4割、新規開発では5割を透明としなければならない。

※同様の規制がサンフランシスコ(7割)、シアトル(6割)にも存在。

○壁面を透明とするための設計と施工に対して、合わせて上限200万円程度、市から補助が行われている。



PEARL DISTRICT/パール地区に見る演



○道路にも、まちの賑わいを創出するためのデザインを導入

- ・建物隣接ゾーン  
店が自由に活用可能
- ・歩行ゾーン  
中心に交通機能を据え、賑わいを創出
- ・ファーンニッシュゾーン  
道路構造物や路面電車の駅等を置き、空いている場合は店が活用可能

○ポートランドではディストリクト(徒歩20分圏程度の広さ)ごとに組織されるネイバーフッドアソシエーション(住民自治会)が、住民の意見を集約しまちの個性を生み出すプラットフォームとして機能している。

(出典) 山崎満広氏資料等に基づき国土交通省都市局作成

- 街路は都市を形作る根幹
- LIVABLEで魅力的な都市を実現するためには街路から変わる必要
  - 車が通るための空間から
  - 人間が活動・交流するための空間へ
- 文化はSTREETから生まれる
- 人々の活動は街路から沿道・エリアへと広がる
- 都市を変えるのは民の力

**⇒ 街路から変わる都市**

# 「居心地の良い歩きたくなる街路づくり」 進めましょう

