

参考資料

1. アンケート調査より抽出した 11 市町村

(1) 福島市

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

候補としては、(株)福島まちづくりセンターが考えられ、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

「コミュニティ道路」にてオープンカフェの社会実験実施の実績あり。「コミュニティ道路」は、民地側でセットバックしており、活用できる空間は在り、地区としての実施に向けた意欲が高まれば活用の可能性が考えられる。

■「都市利便増進協定の活用可能性」

町会単位でまちづくりルールを設定した地区は在り、活用の可能性はある。

■「歩行者経路協定の活用可能性」

「コミュニティ道路」のセットバックした空間を、歩行者経路協定で確保することとすれば、継承効が活用できる。

1) 福島市の概要

【地勢等】

福島市は、福島県中通り地方の北部に位置し、市域は東西30.2km、南北39.1kmで面積は767.74である。市役所の位置は東経140度28分、北緯37度45分にあり、東京から300km圏内にある。

東北新幹線が縦貫し、さらに山形新幹線の起点として、また主要道路も東北縦貫自動車道をはじめ、国道が東西南北に延びる交通の要衝にあり、東北と首都圏を結ぶ起点都市として重要な役割を担っている。

福島市は、西は奥羽山脈に連なる吾妻連峰、東は丘陵状の阿武隈高地に囲まれた福島盆地の中心に開けており、南北に阿武隈川が流れている。市域の中央には信夫山が位置し、これを取り巻くように市街地が広がっている。市街地の周辺は肥よくな土地を利用した農業が盛んで、果物などの一大生産地を形成している。また那須火山帯に属している奥羽山脈があるため、温泉にも恵まれている。



出所) 福島市ホームページ

【沿革】

信夫・伊達郡は古くから養蚕業が発達し、江戸時代には幕府から奥州蚕種本場銘をもらい、城下町福島は阿武隈川の舟運とともに、蚕種・生糸・織物などの物資集散地の一大拠点として、商業のまちとして栄えた。

明治4年（1871年）に廃藩置県が行われ、福島県の県庁所在地となり、明治9年（1876年）福島・若松・磐前の三県が合併してほぼ現在の福島県が成立したが、県庁はそのまま残され行政の中心地となった。

養蚕業は明治以降も産業の中心的役割を果たし、蚕種・生糸・織物の集散地として、信達地方の産業の中心地となっていたことから、明治32年（1899年）東北地方で初めて日本銀行福島出張所（後に支店）が設置されるようになった。

こうして福島市は、経済・教育・文化の中心地として栄えるようになり、明治40年（1907年）には県内2番目、全国で59番目の市として市制を施行し、人口3万2千人余の福島市が誕生した。

その後、戦災などの大きな被害を受けることもなく発展を続け、昭和27年（1952年）4月市庁舎を現在地に竣工した。また、昭和22年（1947年）から43年（1968年）にかけて近隣の町村と合併を進め、平成20年7月には伊達郡飯野町を編入合併し、新生福島市がスタートした。

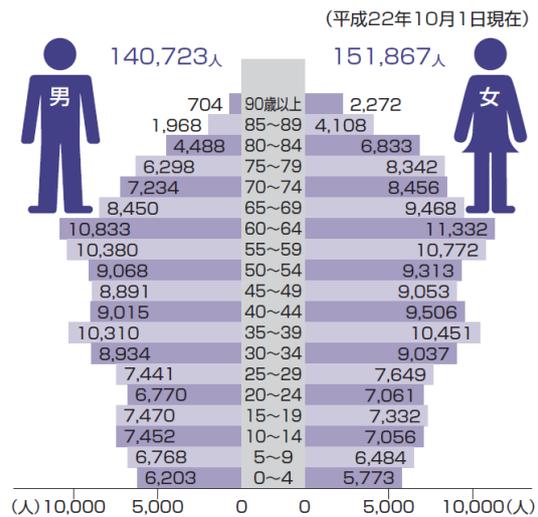
【人口】

人口は約28.4万人（2012年7月1日現在の推計）で、いわき市（約34.3万人）、郡山市（約33.8万人）に次いで県内3位である。福島市を中心市とする福島都市圏の人口は約41万人で、郡山都市圏に次いで県内2位（東北地方内6位）である。

年	世帯数	人 口			人口密度 (1㎢あたり)	1世帯当 たり人員
		総 数	男	女		
明治40年	5,582	32,524	16,357	16,167	3,688	5.8
大正9年	6,757	35,762	17,518	18,244	4,055	5.3
14	7,651	41,379	20,211	21,168	4,691	5.4
昭和5年	8,314	45,692	22,186	23,506	5,180	5.5
10	8,842	48,484	23,171	25,313	5,497	5.5
15	9,082	48,287	23,042	25,245	5,475	5.3
25	18,659	93,435	45,099	48,336	1,321	5.0
30	24,858	127,259	62,294	64,965	548	5.1
35	30,695	138,961	66,968	71,993	538	4.5
40	41,722	173,678	83,372	90,306	329	4.2
45	58,325	227,451	109,846	117,605	305	3.9
50	68,370	246,531	119,546	126,985	331	3.6
55	77,976	262,837	127,853	134,984	352	3.4
60	82,183	270,762	131,530	139,232	363	3.3
平成元年	87,011	276,884	134,388	142,496	371	3.2
2	89,068	277,528	134,593	142,935	372	3.1
3	90,683	279,127	135,371	143,756	374	3.1
4	92,656	280,958	136,216	144,742	376	3.0
5	94,470	282,654	137,025	145,629	379	3.0
6	95,969	284,250	137,785	146,465	381	3.0
7	97,483	285,754	138,417	147,337	383	2.9
8	98,579	286,634	138,764	147,870	384	2.9
9	99,938	287,545	139,168	148,377	385	2.9
10	101,592	288,831	139,677	149,154	387	2.8
11	103,122	290,223	140,331	149,892	389	2.8
12	104,553	291,121	141,000	150,121	390	2.8
13	105,950	291,620	141,092	150,528	391	2.8
14	106,904	291,215	140,780	150,435	390	2.7
15	107,896	291,070	140,559	150,511	390	2.7
16	108,921	290,868	140,379	150,489	390	2.7
17	108,728	290,869	140,013	150,856	390	2.7
18	109,506	290,061	139,672	150,389	389	2.6
19	110,375	289,379	139,194	150,185	388	2.6
20	112,725	294,553	141,593	152,960	384	2.6
21	113,686	294,265	141,446	152,819	383	2.6
22	113,074	292,590	140,723	151,867	381	2.6
23	112,779	287,927	138,884	149,043	375	2.6

(注)明治40年は12月31日現在、その他は毎年10月1日現在である。

世帯数及び人口の推移



(注)男女総数には「年齢不詳」を含む。

資料：国勢調査

年齢（5歳階級）男女別人口構成

出所）平成23年度 福島市勢要覧

【福島市の主な課題】

時代の潮流に対応し、福島市が持続的に発展していくためには、以下のような主要な課題に積極的に取り組む必要があることを、福島市総合計画前期基本計画(2011-2020)で掲げている。

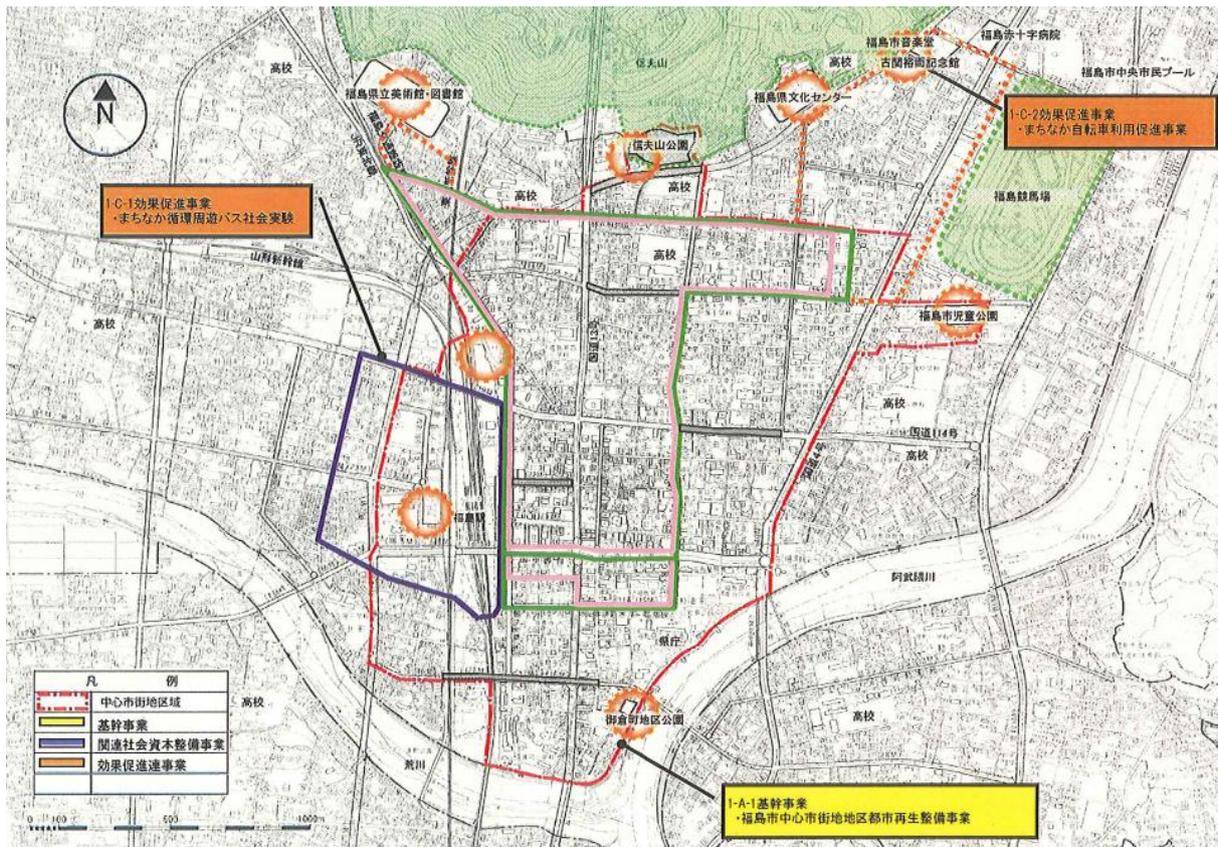
- ・ 定住人口の保持
- ・ 人口減少、人口構成の変化に対応した地域活性化
- ・ 高齢者施策、環境施策など多様化する市民ニーズへの対応

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

<福島市中心市街地地区（都市再生整備計画 計画期間：平成23年度～平成26年度）>

【対象地区の福島市における位置付け】

- ・ 平成19年には中心市街地活性化協議会が設立され、地元と行政による意見交換を行い、平成22年3月に福島市中心市街地活性化基本計画が認定を受けた。
- ・ 基本計画の活性化基本方針のもと、集客拠点づくりと回遊環境の整備や、人が暮らし交流できる生活環境の向上を図り、賑わいの創出、快適居住の促進を推進し、快適で魅力ある中心市街地の再生を目指す。



都市再生整備計画における対象地区のエリア

【対象地区の現状と課題】

- ・福島市の中心市街地では、郊外部や宮城県仙台市への購買力の流出もあり、店舗数や従業員数、年間販売額及び売場面積の減少がみられる。
- ・中心市街地には、行政・司法・交通・教育・文化などの中核管理機能が集中・集積し、市民生活の拠り所であるため、伝統文化の継承、都市機能の維持や活力の再生が必要となっている。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

①福島市中心市街地活性化協議会の設立

- ・「中心市街地の活性化に関する法律」第15条第1項に基づき、福島商工会議所及び(株)福島まちづくりセンターが中心になり、平成19年10月19日に福島市中心市街地活性化協議会を設立した。

②福島市 新町ビジョンの策定

福島市の中心市街地に位置する新町は、町会、商店会、婦人会、青年会、新寿会のメンバーが一致協力してまちづくりに取り組む、地域のコミュニティ豊かなまちである。

具体的には、7月の鬼子母神大祭礼や朝顔市、8月の盆踊り、10月の稲荷神社大祭礼、11月の稲荷市といった様々なお祭りのほか、平成8年の発行以来50号を迎える「かわら版」、子供

のみまもりと町のみまもりを行う「みまもり隊」、町を花で飾る「フラワーストリートフェスティバル」などを行っている。

一方、全国的には中心市街地や商店街でのシャッター通りが問題となっているが、新町も例外ではない。

このままの状況が続くと、町に賑わいがなくなり、生活利便性が低下して暮らしにくくなってしまふ恐れがあるため、新町町会及び新町商工振興会では、将来にわたって住み続けられる新町を目指すための計画である「新町ビジョン」の検討を進めてきた。

今回のビジョンは、日常生活に不可欠で、かつ、新町のまちづくりの重要な基盤の一つである商業機能について、そこに住む住民にとって、真に利便性が保たれ、まちづくりに必要とされる機能となることを目指すために策定するものであるが、同時に、商業だけではなく、新町に今住み暮らしている私たちが先人から受け継いできた、この新町の資源と心を、どう有効に活用し、どう次世代に引き継いでいくかを問われている計画であると考えている。

したがって、今回の計画策定を通じ、改めて今ここに住み暮らす者が、自分自身の問題として、次の世代に、この住みやすい環境をより良くし、また、「新町らしさ」を伝えていくことが大切である。

このことを将来にわたって実現するため、当ビジョンを平成 23 年 4 月に策定した。

3) 制度の活用可能性及び活用イメージ

■「都市再生整備推進法人制度の活用可能性」

候補となる団体としては、(株)福島まちづくりセンターがある。当該団体は、平成 7 年に設立された第三セクターである。今後、都市再生整備推進法人の指定に向けた検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

平成 18 年に中心市街地のコミュニティ道路で、県の補助金を活用し、オープンカフェの社会実験を実施した実績がある。当該コミュニティ道路は、沿道の店舗がセットバックし、歩行者空間を確保している。オープンカフェ等の道路占用の許可特例を活用した取り組みを実施できる空間は確保されている。

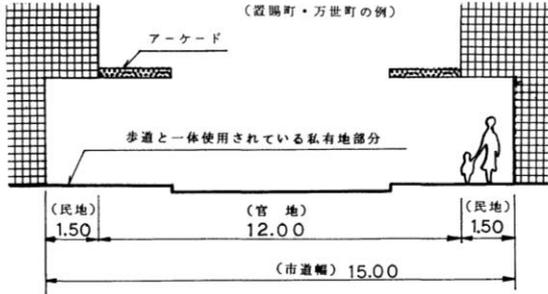
コミュニティ道路補助導入のための
市道の区域区分の明確化について

はじめに

このたび、魅力あふれる商店街を目指し、国の補助をうけ、コミュニティ道路整備事業を、市と商店街が、一致協力して、実施することになりました。

この市道中町御山町線については、建築基準法に基づく『壁面線の指定』等により建物の一階部分を、後退することにより生み出された私有地部分の空間を、道路の歩道と一体となつて、一般歩行者が自由に通行できるように、なっております。

しかし、この後退空地は、市道認定がされているものの、道路としての区域区分が不明確のまま現在に至っております。



コミュニティ道路整備に伴う私有地分の取り扱いについて

このコミュニティ道路で、国庫補助の対象となるのは、原則として官地の部分だけなので、セットバックしている本町3.0m、置賜町及び万世町1.5mの私有地の部分については、現状では、補助対象になりません。

補助対象にするためには、現在建物の一階部分が後退した空間について、市道としての区域区分を明確にする必要があります。

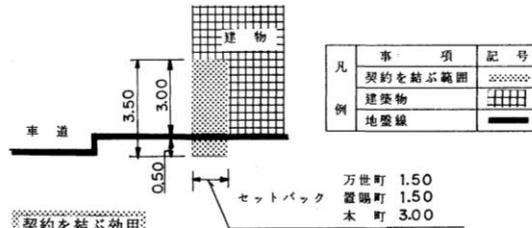
区分地上権の契約について

そこで、現在の壁面後退している部分の奥行(本町3.0m、置賜町、万世町1.5m)高さ(3.0m)及び地下への影響部分、深さ(0.5m)について市道としての区域区分を明確にする区分地上権(私有地の道路部分を皆さんから市が借り受ける)の契約が必要です。

※区分地上権とは※

この契約書における区分地上権とは、現在市道と、一体的に使用されているセットバックしている一階部分の空間について、将来(約10年)とも、現状のまま、歩道として、使用させることの約束を結ぶ契約のことです。

一般には、トンネルなどで、土地のある空間のみを道路などとして使用するとき、よく設定されています。



契約を結ぶ効用

1. コミュニティ道路事業で市道全幅15mが補助対象とされ、商店街の負担金が軽減されます。
整備費
(民地分総面積約1,000㎡×10,000円/㎡=1,000万円)
2. その部分の固定資産税が、減免されます。
3. 市道として、維持管理されるため、管理の私費負担が軽減されます。
4. 官地、民地が一体的に整備されることにより魅惑のショッピングスペースが創出され、商店街が活性化します。

コミュニティ道路の概要 出所) 福島市提供資料



写真 セットバックしたコミュニティ道路

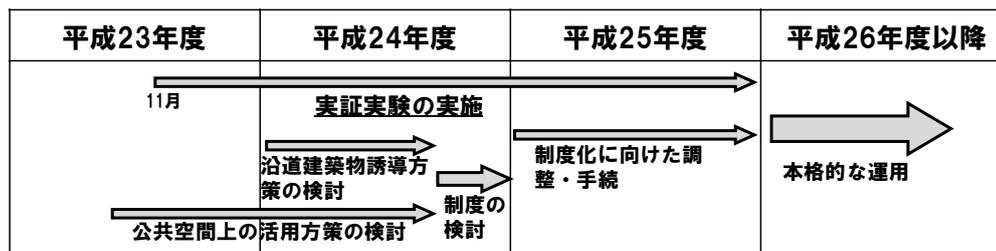
(2) つくば市

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

候補としては、現在オープンカフェ等の社会実験を実施しているつくばセンター地区活性化協議会が考えられ、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

現在実施中のペDESTリアンデッキ等におけるオープンカフェの社会実験を踏まえ、平成 26 年度には本格運用を予定している。



社会実験のスケジュール 出所) つくば市資料

1) つくば市の概要

【位置及び地勢】

茨城県の南西部に位置し、県庁所在地水戸市から南西に約 50km、首都東京から北東に約 50km、成田国際空港（成田市）から北西に約 40km の距離に位置している。面積は 284.07k m²で、県内で 4 番目の広さである。

北に関東の名峰筑波山を、東にわが国第 2 位の面積を有する霞ヶ浦を控え、これら一帯は水郷筑波固定公園に指定されているなど、自然環境に大変恵まれています。また、筑波・稲敷台地と呼ばれる標高 20~30m の関東ローム層に覆われた平坦な地形であり、南北に流れる小貝川、桜川、谷田川、西谷田川などの河川は、周辺の平地林、畑地や水田等と一体となって落ち着いた田園風景を醸し出している。

【沿革】

つくば市には、旧石器時代までさかのぼる約 2 万年の歴史がある。奈良時代には、北半分は常陸国筑波郡に、南半分は河内郡に含まれ、国指定遺跡である平沢官が遺跡、金田官が遺跡はそれぞれの郡役所跡である。中世には小田氏が常陸一帯を支配し、居城の小田城跡は国の特別史跡指定を受けている。江戸時代、この地域一帯は、土浦藩土屋氏、谷田部藩細川氏などいくつかの領主の所領になっている。明治になると廃藩置県により若森県に属した。

昭和 30 年前後には、町村合併促進法により、現在のつくば市を形成する旧 6 町村（旧筑波郡筑波町・大穂町・豊里町・谷田部町、新治郡桜村、稲敷郡葦崎町）が誕生した。

昭和 38 年 9 月の閣議において旧 6 町村の地域に筑波研究学園都市の建設が了解され、昭和 55 年には、国等の試験研究・教育機関の移転が完了し、概成した。

昭和 60 年には、「科学万博—つくば'85」が開催され、これを契機に最先端技術を持つ研究開

発型企業の進出がみられ、サイエンスシティつくばとして国内外に知れ渡ることになった。

このような中、昭和 62 年 11 月 30 日に 6 町村のうち大穂町、豊里町、谷田部町、桜村の 4 町村が合併し、つくば市が誕生した。翌年 1 月 31 日に筑波町が、平成 14 年 11 月 1 日に荃崎町が合併し、現在に至っている。

平成 17 年 8 月 24 日には、つくばエクスプレスが開業するとともに市内 4 駅を中心に沿線開発も進展し、充実した都市機能、豊かな自然、そして科学の街ならではの知的な環境に加えて都心との近接性を備えた「つくばスタイル」の街として新たなステージに向かって街づくりが進められている。

平成 19 年 4 月 1 日には、特例市に指定され、県南地域の中核的都市として着実に成長を続けている。また、平成 22 年 5 月 6 日の新庁舎の開庁に伴い、より効果的・効率的な行財政運営に努めている。

平成 23 年 12 月 22 日には、国際戦略総合特区に指定され、それを契機として、つくばの科学技術の集積を活用し、つくばモデルを構築して、新事業・新産業を生み出し、地域振興や企業誘致、まちづくりへの寄与を目指している。

つくば市の産業は、商業では中心地区に立地している複数の大型店を中心とした広域の商業拠点として自立した商圈を形成している。近年は、TX 開業と前後して、市内 TX 駅周辺や幹線道路沿線に、複数の大型商業モールが相次いでオープンしている。これらの商業集積がつくば市の小売・サービス業の多様化を生み、広域から集客する吸引力を發揮していくものと期待されている。一方、市北部に位置する北条商店街では、商店会会員、筑波大学院生や市民の方々が主体となって、昔盛んであった「北条市」を復活させるなどの積極的な街づくりに取り組んでいる。

工業では、市内の工業用地は合計 785ha あり、研究開発業務を中心とした企業が数多く立地している。現在、国等の研究教育機関の約 30%が立地し、市内 9 か所の工業団地（120 社超）も含め、研究開発機能を核とした先端技術産業地域を形成している。

農業では、米、野菜、芝、畜産を中心に、特に米、芝、ブルーベリーは県内有数の産地になっている。

【人口】

平成 17 年 10 月に行われた国勢調査で人口は 200,528 人となり、公式な調査では初めて 20 万人を突破し、県内で第 2 位となった。その後、つくばエクスプレス沿線開発などにより人口は順調に増加している。

	人口	世帯数	人口増加率
平成 7 年	182,327	63,332	
平成 12 年	191,814	70,862	5.2
平成 17 年	200,528	78,521	4.6
平成 22 年	214,590	87,477	7.0

※国勢調査

出所) マイシティつくば, 平成 23 年

【つくば市の主な課題】

第3次つくば市総合計画（後期基本計画：平成17年度～26年度）において、次の5つをまちづくりの課題として挙げている。

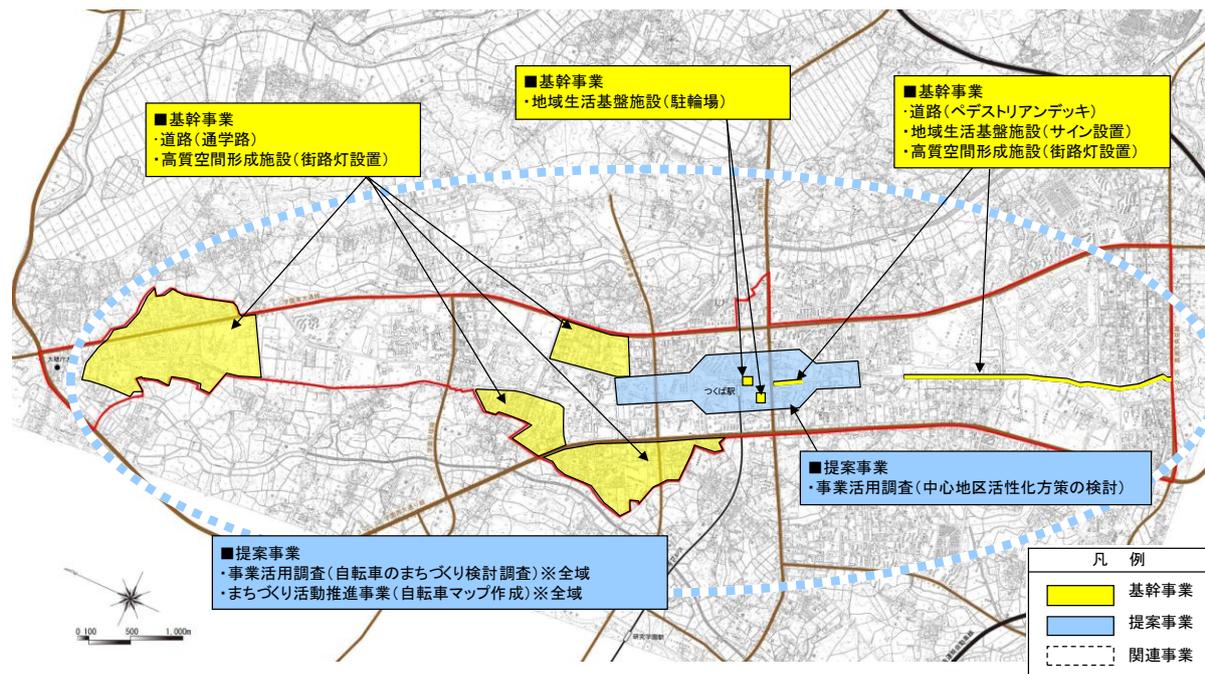
- ・都市基盤整備に伴う土地ポテンシャルの高まり
- ・急激に進む少子高齢化への対応
- ・地球規模での温暖化対策推進の動き
- ・安全・安心志向の高まり
- ・付加価値の創出と自立都市の実現

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

< 研究学園都市中心地区（都市再生整備計画 計画期間：平成22年度～平成25年度） >

【対象地区のつくば市における位置付け】

- ・研究学園都市中心地区は、つくばエクスプレス沿線開発に伴い、高次の都市機能の集積を目指す葛城地区とともに、つくば市の中心地域として、市内全域及び周辺市町村を含めた県南地域の核となる都市機能を提供する「広域活性化拠点」として位置づけられた。



都市再生整備計画における対象地区のエリア

【対象地区の現状と課題】

- ・筑波研究学園都市は、科学技術の振興と高等教育の充実及び首都圏の過密解消を目的に建設され、他に類をみない日本を代表する研究学園都市として着実に成長し、科学技術都市、国際都市として、世界的に注目されるまちとしてのポテンシャルを確保するに至っている。
- ・平成17年8月には、つくばエクスプレスが開業し、都心までの交通アクセス性が飛躍的に向上するとともに、駅周辺には住宅や商業施設が立地する等、新たなまちづくりが進んでいる。

- ・一方、国の試験研究機関や大学等の施設の移転・新設、基幹的な都市施設の概成から30年を経た現在、公共公益施設（公園やペDESTリアンデッキ等含む）の老朽化による著しい利便性の低下が危惧されるなど、研究学園都市の再構築が重要課題となっており、ここに生活する、あるいはつくばを訪れる人々は、必ずしも十分な満足感を得ているとはいえない状況にある。
- ・このため、第1期まちづくり交付金事業（平成17～21年度）として、筑波研究学園都市の中心地区において、交通ネットワークの核となる交通広場や基幹となるペDESTリアンデッキ、都市公園等の再整備が進められてきた。
- ・また、筑波研究学園都市の基本目標の一つとして、「エコ・ライフ・モデル都市」を掲げており、平成19年には、筑波大学を中心とした立地機関が主体的に「つくば3Eフォーラム」を発足させ、つくば所在の各研究機関やその研究者が、低炭素社会づくりに連携して応える機運が高まっている。
- ・つくば市でも、平成20年に市民・企業・大学・研究機関・行政が一体となった「つくば市環境都市推進委員会」を立ち上げ、『2030年までに二酸化炭素排出量を50%削減する』ことを目標に挙げた「つくば環境スタイル ～知と創意で低炭素社会を実証する田園都市つくば～」をまとめた。また、筑波研究学園都市の総力を結集し、目標の達成に向けた取り組みを全員参加と協働による実施を掲げた「つくば環境スタイル行動計画」を平成21年7月に策定し、既にその取り組みを始めている。
- ・第1期まちづくり交付金対象事業におけるペDESTリアンデッキや都市公園等のリニューアルにより、住民の安全性・快適性の向上が促進されたが、対象事業外（区域外含む）では段差のある路面、街路灯の不足、植栽の繁殖による見通しの悪さ等の問題が残されている。市民アンケートでも、ペDESTリアンデッキに対する不満足の原因として、路面の段差や街路灯が少ないことが挙げられている。また、歩道のない通学路の安全性を問う声も多く、これらを解消するために、安心・安全な生活環境づくりが求められる。
- ・第1期まちづくり交付金対象事業においてつくば駅周辺の公益施設が改修され、施設の防災性や快適性が強化されている。今後は改修した施設を活用した、地区の賑わいの創出や魅力向上が求められている。
- ・つくば環境スタイルの一環である「自転車のまちづくり」を推進するため、地区内の回遊性を向上させる等、自転車を利用しやすい環境づくりが求められている。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

①人にやさしい生活環境の再構築

- ・住民が心地よく安心して生活できるように、ペDESTリアンデッキや道路等の公共公益施設の整備を推進する。
- ・通学路となる道路については、通学児童や歩行者が安心して利用できるよう安全性に配慮した道路環境づくりを推進する。

②地球に優しい自転車社会の実現

- ・住民が安全・快適に自転車を利用できるように、自転車走行に配慮した道路環境づくりや駐輪場整備等を推進する。
- ・住民の自転車利用を促進するためのソフト的方策を検討、実施する。

③まちの賑わいの創出

- ・つくば駅周辺の施設等を活用したつくば都心地区の活性化方策を検討する。

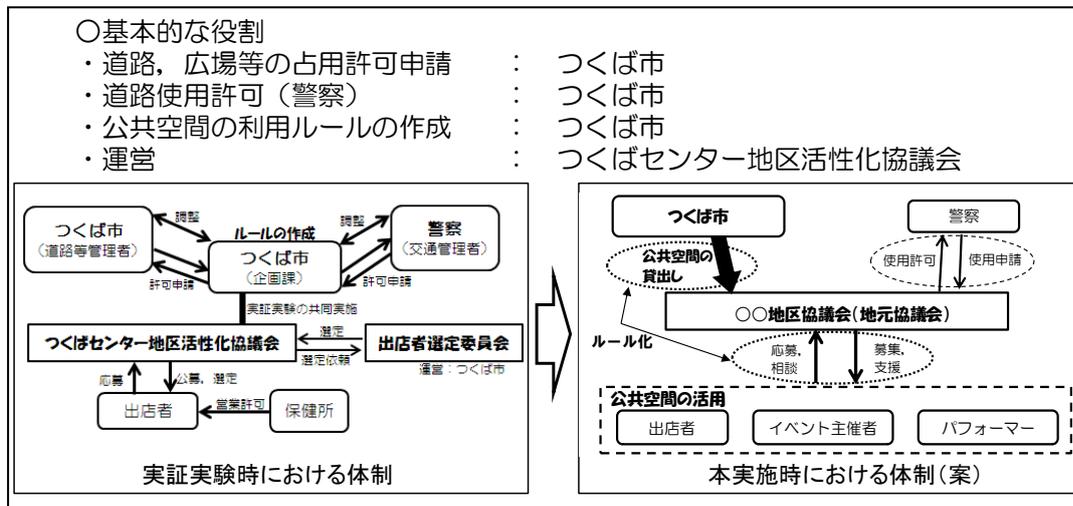
④公共空間を活用した実証実験（オープンカフェ）

つくば市とつくばセンター地区活性化協議会では、つくばセンター地区（つくば駅周辺）のにぎわいを創出するために、ペDESTリアンデッキ（歩行者専用道路）やセンター広場、公園などの公共空間を活用したオープンカフェや移動販売車などの実証実験を行なっている。

この実証実験により、都市の魅力の向上やにぎわいの創出、交通安全上の効果などを検証し、公共空間を活用しやすくする制度等の検討を進めている。

実証実験は、平成 23 年 11 月から 2 年間程度行う予定である。

実証実験は、つくば市が公共空間を活用するルールを作成し、つくばセンター地区に立地している企業などで構成されている「つくばセンター地区活性化協議会」が運営している。

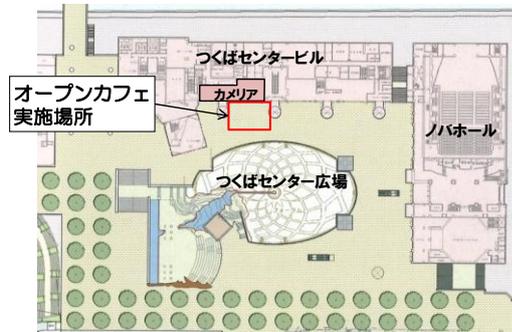


実施体制・役割分

出所) つくば市資料

実験として実施されているオープンカフェ等は以下の3タイプである（出所はいずれもつくば市資料）。

《地先利用型》



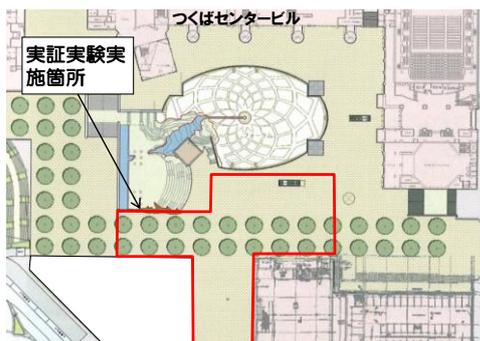
カフェテラス カメラ

《ワゴン販売型》



つくばセンターマルシェ

《テント等配置型》



オーガニック ファーマーズ ヴィレヅ

(3) 世田谷区

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

区として想定している団体があり、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

区では、小田急線の連続立体交差事業等による、鉄道の地下化に伴い生じる線路跡地の土地利用について検討を行っている。

あわせて、土地利用の推進を図る方策の1つとして、都市再生整備計画の導入を検討しており、その中で、想定される事業として、地下化後の跡地を中心に道路占用許可の特例を活かしたまちづくりを考えられている。都市再生整備推進法人を指定し、その法人が中心となって民有地を含めた一体的な管理運営を行なっていく仕組みのもと、オープンカフェ、マルシェ、広告事業等を行うものであり、今後、地元の意向や鉄道の地下化の進捗状況を見据えて、調整に入りたいとの考えである。



上部土地利用のイメージ 出所) 世田谷区資料

■「都市利便増進協定の活用可能性」

公開空地等の活用にあたっては、ルールづくりが必要であり、都市利便増進協定の活用が有効と考えられる。

■「都市再生整備歩行者経路協定の活用可能性」

連続した歩行者動線の確保のためには、区、小田急、地元の連携が必要であり、歩行者経路協定の活用が有効と考えられる。

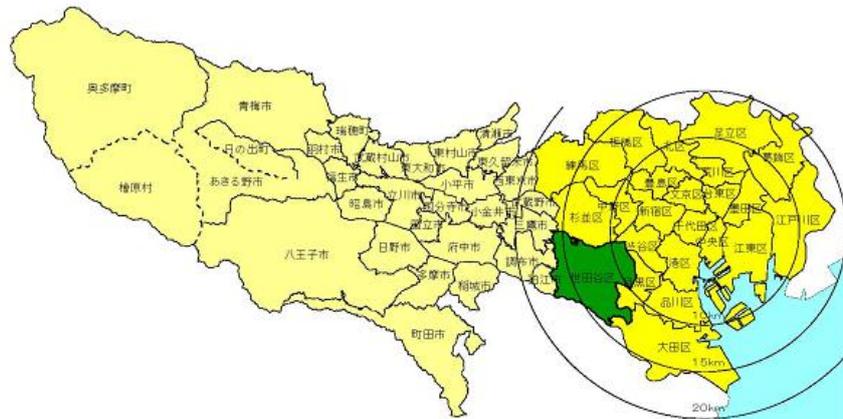
1) 世田谷区の概要

【位置及び地勢】

世田谷区は、東京都区部の南西部に位置している。区域の形は、東西約9km、南北約8kmのほぼ平行四辺形であり、面積は58.08k㎡である。

区の東西方向を貫く交通としては、新宿を起点とする京王線、小田急線、渋谷を起点とする東急田園都市線や国道246号線等がある。南北方向には環状7号線・8号線が貫いている。区では支所を設け、5つの地域ごとに主体的な街づくりを推進している。

標高はおよそ 30m～45mであり、洪積層の武蔵野台地に属し、中小河川が流れ、谷や低平野を形成している。また区の南部を流れる多摩川に沿って、国分寺崖線と呼ばれる連続した崖がある。そこには、区内では貴重な樹林地が線状に広がっており、緑の多い世田谷の代表的な風景を形成している。



出所) 世田谷区土地利用現況調査 2006

【沿革】

1932(昭和7)年10月1日、世田谷区(世田ヶ谷町・駒沢町・玉川村・松沢村が合併)が誕生し、東京市へ編入された。4年後、千歳村・砧村も編入され、現在の区の姿となった。

【人口】

平成24年7月1日現在の住民基本台帳によると、人口844,670人、世帯数440,517世帯である。

人口は大正から急激な勢いで増加し、昭和50年代に入ると横ばいとなったが、平成8年以降ゆるやかに増えている。

東京23区中では、人口、世帯数ともに第1位、人口密度は13位である。

年齢・男女別人口では、男女ともに35～39歳が最も多い。

地域別に見ると、年代別人口では、15歳未満の年少人口の割合は砧地域が高く、北沢地域が低い。65歳以上の老年人口の割合はどの地域も同程度である。また、人口密度は世田谷地域が高く、砧地域が低い。

世帯の家族類型別割合について、平成22年国勢調査によると、単独世帯の割合が増しており、49.8%と最も多くを占める。これは全国の割合32.4%と比べて高くなっている。

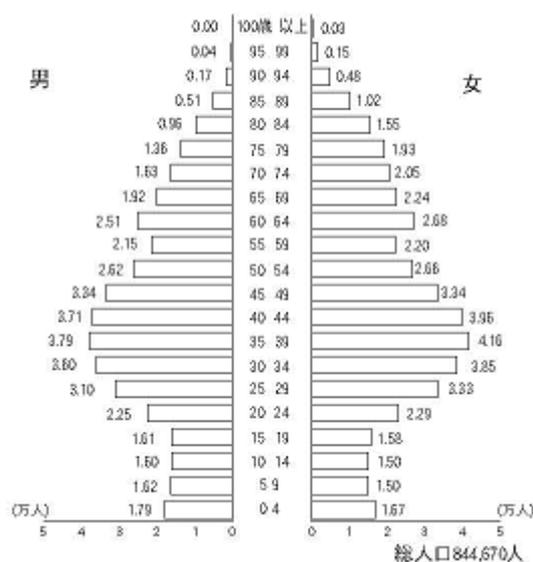
(各年1月1日現在、但し国勢調査によるものは各年10月1日現在)

年次	世帯数 (世帯)	人口(人)			備考	外国人登録 人口(人)
		総数	男	女		
大正 9年	6,670	39,952	22,100	17,852	国勢調査	-
14	18,091	87,965	47,120	40,845	◇	-
昭和 5	32,634	149,323	78,623	70,700	◇	-
10	42,515	210,701	107,041	103,660	◇	-
15	58,075	281,804	141,241	140,563	◇	-
20	-	276,450	138,152	138,298	◇	-
25	101,798	398,990	-	-	食糧配給台帳	-
30	128,611	510,270	258,582	251,688	住民登録	-
35	168,851	615,738	313,695	302,043	◇	3,929
40	230,329	699,128	353,775	345,353	◇	4,662
45	276,118	748,634	378,056	370,578	住民基本台帳	5,326
50	301,956	765,205	382,013	383,192	◇	5,906
55	318,623	770,818	383,553	387,265	◇	6,241
60	342,460	783,724	391,489	392,235	◇	7,532
平成 2	356,314	776,385	386,175	390,210	◇	10,490
7	364,208	762,007	371,443	390,564	◇	13,752
12	388,875	779,974	376,534	403,440	◇	13,586
17	412,980	804,730	386,326	418,404	◇	14,587
20	429,629	825,782	395,728	430,054	◇	15,094
21	432,753	830,103	397,405	432,698	◇	15,704
22	432,941	831,654	397,914	433,740	◇	16,026
23	434,694	835,819	399,203	436,616	◇	16,298
24	437,214	840,522	401,107	439,415	◇	15,686

(注) 大正9年から昭和10年までの数値は、合併前の千歳村、砧村の数値を含む。

人口の推移

(平成24年7月1日現在)



年齢男女別人口

出所) 世田谷区政概要 2012

【世田谷区の主な課題】

地方分権の推進に伴い、基礎的自治体の役割と責任がますます大きくなる中で、世田谷区では、急激な少子・高齢化などを背景に、日常生活のあらゆる分野で安全安心の徹底が求められるなど、従来の行政手法では対応が難しい課題が多くなっている。

このため、世田谷区は、区民の力を生かし、区民・事業者・行政が協働で取り組むことを基本とした「基本計画」(平成17年度～平成26年度)を策定し、いつまでも住み続けたい「魅力あふれる 安全・安心のまち世田谷」の実現を目指すとともに、世田谷区を取り巻く現況と将来を展望した課題を整理し、5つの「将来目標」として掲げ、その推進を図っている。

- ・安全で安心なまち
- ・魅力的で活力あふれるまち
- ・健康でやすらぎのあるまち
- ・世田谷の文化を育み、未来が輝くまち
- ・区民が創るまち

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

<(未定)下北沢駅周辺地区(都市再生整備計画 計画期間:未定(平成25年以降))>

【対象地区の世田谷区における位置付け】

下北沢駅周辺地区は、小田急線と井の頭線が交差する交通の要衝にあり、古くから北沢地域

の商業中心の街として栄え、区の都市整備方針においても広域生活拠点に位置付けられている。また、個々の魅力的な商店街や劇場に代表される下北沢の文化が形成され、それらが住宅地と調和しながら発展してきている。

小田急線の連続立体交差事業などを契機に、街全体が持っている魅力を一層引き出し、さらに発展させ、下北沢の特徴や地域資源を活かした『生活と文化を育み、地域の“心しん”となる安全で住みよい賑わいの街』の実現を目指すため、世田谷区街づくり条例に基づき、平成16年5月14日に下北沢駅周辺地区街づくり計画を策定した。



下北沢駅周辺地区
地区街づくり計画のエリア

【対象地区の現状と課題】

下北沢駅周辺地区は、道路等の都市基盤の整備が不十分であり、歩行者の安全、快適な買物空間の形成や防災機能等において課題を抱えている。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

『生活と文化を育み、地域の“心しん”となる安全で住みよい賑わいの街』の実現を達成するため、下記の基本的な方針により、街づくりを行う。

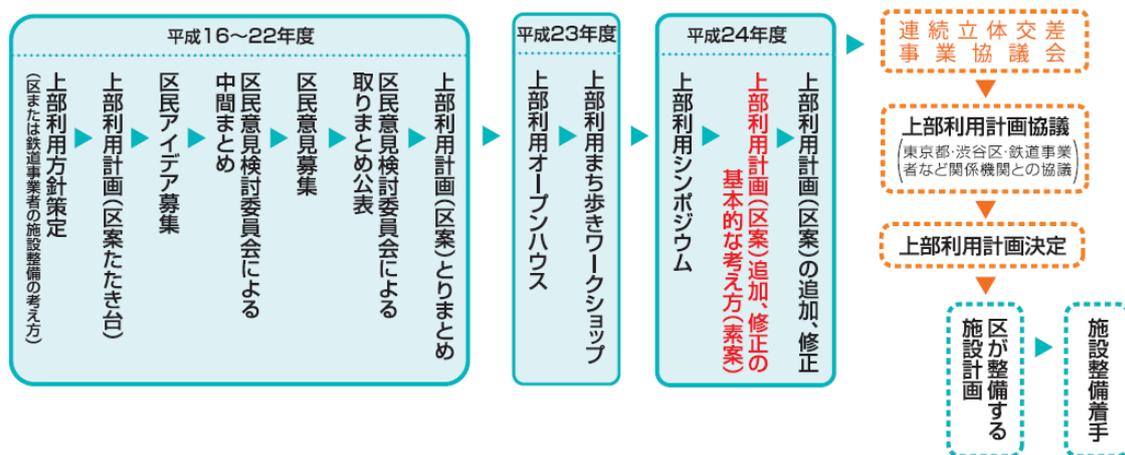
- ①鉄道の整備に伴う市街地が一体化する街づくり
- ②一体的な商業地として全体をつないでいく、歩行者主体の街づくり
- ③街なみ景観の誘導と緑化の推進による、魅力ある街づくり
- ④防災・治安などへの配慮とバリアフリー化の推進による、安全安心の街づくり

⑤住民、事業者、行政などが役割と分担に応じて、相互に協力・連携した街づくり

【連続立体交差事業協議会に提案する上部利用計画】

世田谷区では、小田急線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）連続立体交差事業および複々線化事業による鉄道地下に伴い生じる線路跡地の利用（以下、「上部利用」という）について検討を進めている。

世田谷区は平成23年2月に「小田急線上部利用計画（区案）」をまとめ公表したところであるが、その後の東日本大震災の経験から再度、地域防災などの視点から追加、修正を行うことにした。この間、世田谷区は「小田急線上部利用オープンハウス」や「小田急線上部利用まち歩きワークショップ」など通じて区民意見を伺うとともに計画の検討を進め、平成24年の夏頃、上部利用計画（区案）の追加、修正に向け、検討素材として基本的な考え方（素案）を取りまとめた。



これまでの取組みと今後の予定

出所) 小田急線上部利用通信 No. 8

(4) 江戸川区

■「都市再生盤備推進法人制度の活用可能性」

現在、JR 小岩駅周辺地区まちづくりの全体協議会を設立しており、この組織をエリアマネジメント組織として発展していく段階で、都市再生整備推進法人の指定も考えられる。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

立体都市計画道路等の制度を活用し、既存の区画道路を、にぎわいの場としていきたい。また、既存の商店街道路である幅員 7.2m の昭和通りや地下レベルでの東西連絡も考えられ、道路の地下活用も考えていきたい。こうした取り組みに道路占用の許可特例が活用できないかを検討していくことが考えられる。



写真 昭和通り商店街

■「都市利便増進協定の活用可能性」

エリアマネジメント組織が、まちの管理を行い、そのための費用を、道路のオープン化による収益(駐輪場の管理、イベント、広告事業等)で賄うことが期待されており、都市利便増進協定の活用が考えられる。

1) 江戸川区の概要

【位置及び地勢】

江戸川区は、東京都の特別区(東京23区)の東部に位置する区であり、東京23区内で最東端に位置する。西に荒川・中川、東に江戸川・旧江戸川、南には東京湾を臨む三方を川と海に囲まれた水辺の都市である。さらに、全国で初めて親水公園を創造し、豊かな水と緑とがたくみに共生している都市でもある。

区内には5本の鉄道が走り、高速道路、主要幹線道路、その他都市計画道路の整備が進み、東京都心に15分程度でいくことができる。

【沿革】

江戸川区は、昭和7年に7町村が合併し、人口10万人で誕生した。昭和30年代には、急増する人口に都市基盤整備が追いつかず、水害や公害など都市型の災害に悩まされることになった。そのため、区画整理事業や下水道の整備、鉄道の誘致、公園の造成など、さまざまなまちづくり事業を推進していった。同時に、「ゆたかな心 地にみどり」という標語を掲げ、区民と

行政が手を携えながら取り組む「環境をよくする運動」を展開し、快適で安心して暮らすことのできるまちへと発展を遂げた。

【人口】

江戸川区の出生数は毎年約 6 千人、合計特殊出生率は 1.34 と都平均を大きく上回っている。近年では、若い世代が多く移り住み街に賑わいをもたらしており、平均年齢も 42.3 歳と 23 区一若い区としてますますの発展を見せている。人口は、これまで増加を続けてきたが、平成 37 年を境に減少に転ずると推計している。

【主要産業】

事業所数は 2 万 3 千か所、従業員の約 2/3 が区民であり、職住が近接している。小松菜や金魚、伝統工芸品等の地場産業が盛んである。

【江戸川区の主な課題】

①財政上の課題

歳入の約 35%は、景気の影響を受けやすい都区財政調整交付金に依存しており、必ずしも安定しているとは言えない状況である。

歳出面では、子育て支援、高齢者や障害者への福祉施策、生活保護、介護保険などにかかる福祉費が予算の半分を占めるまでになり、区の財政を圧迫している。

平成 24 年度にはこうした財政の危機的局面を打開するため 1300 を超える区の全事業を対象とした大規模な施策の見直しに取り組んでいる。

②防災上の課題

江戸川区は、三方を川と海に囲まれ、陸域の 7 割が満潮位以下という、低く脆弱な地盤の上に成り立っているため、地震や洪水には、非常に弱いという一面を持っている。東日本大震災では区内の一部に液状化が発生するなど、今後想定される首都直下地震を考え、防災対策の一層の充実が求められている。これまでの木造密集市街地の整備事業や住宅の耐震化、洪水や高潮からまちを守るスーパー堤防の整備、既存堤防・水門の耐震対策などに加え、自主防災組織の育成や区民の防災意識の更なる向上といった、総合的な防災対策が課題となっている。

③公共施設のあり方検討

江戸川区は、まちづくりの進展とともに人口の増加や区民ニーズに対応するため、数々の公共施設を整備してきた。このため、初期に建設した施設は築 40 年を超え、老朽化による建て替え時期が到来しており、現在、その対応に迫られている。施設の建て替えや再配置について、少子高齢化の進行といった人口構造の変化を見据え、検討している。

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

< (仮称) JR 小岩駅周辺地区 (都市再生整備計画 計画期間：未定) >

【対象地区の江戸川区における位置付け】

- ・小岩駅は明治 32 年 (1899 年) に開業し、百余年歴史を刻んできた。昭和初期より、江戸川区の中心として賑わいと繁栄を誇るとともに、活気ある商店街と閑静な住宅街が共存するコミュニティ豊かなまちを形成してきた。
- ・昭和 60 年に策定された「江戸川区長期計画」では、区役所から船堀駅周辺までを区中心軸、JR 総武線、地下鉄東西線・新宿線の各駅周辺を地域中心核と位置づけ、これに沿って小岩駅周辺も生活圏の形成を図ってきた。
- ・平成 19 年 2 月から JR 小岩駅周辺地区の住民等と話し合いを進め、平成 21 年 1 月に基本構想を策定した。

3

現在の小岩

まち全体が活気を失いつつあります。

- 人口の減少
- 産業の衰退
- 都市基盤の不足
- 公園、緑の不足
- 駐車場・駐輪場の不足



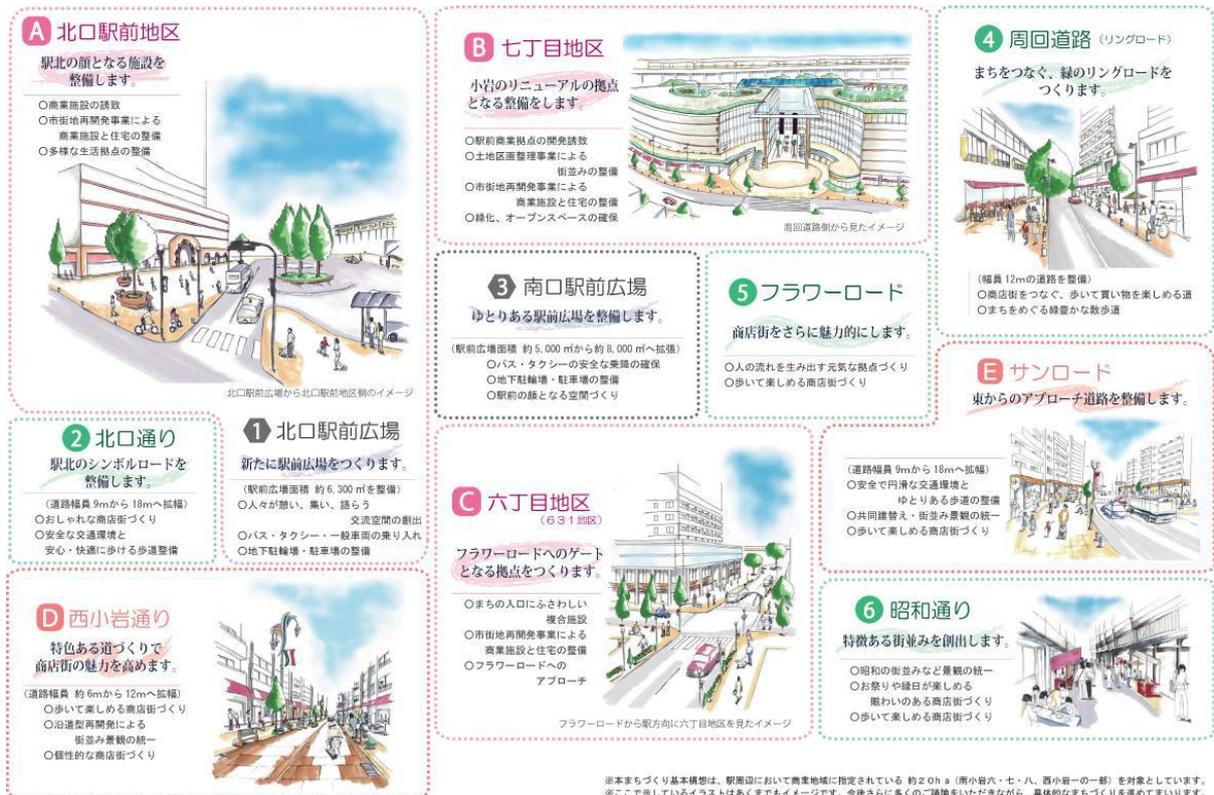
4

まちづくり基本構想図

多様な個性が輝くまち・小岩
～ 緑のリングロードでまちをつなぐ～

小岩には、便利で閑静な住宅街があります。個性豊かな商店街や飲食街もあります。それらの多様なまちの個性をつないで、大きな魅力をつくりだします。拠点となるゾーンを再開発し、居住環境や商業環境を整え、緑のリングロードでまちをつないでいきます。まちが一つになり、大きな魅力をつくりだす。「多様な個性が輝くまち・小岩」を実現します。





※まちづくり基本構想は、駅周辺において商業地域に指定されている約20ha（西小岩六・七・八、西小岩一の一部）を対象としています。ここに示しているイラストはあくまでもイメージです。今後さらに多くのご議論をいただきながら、具体的なまちづくりを進めてまいります。

まちづくり基本構想図

出所) JR 小岩駅周辺地区のまちづくり基本構想（平成 21 年 1 月）

【対象地区の現状と課題】

- ・小岩駅周辺での年間売上販売額は、この 10 年余で約 270 億円減少している。
- ・また、古くからの街並みのため、車社会に対応する安全な道路整備が進まず、駐車・駐輪場の不足などから来街者の足も減少してきた。閑静な住宅街でも道幅の狭い道路に多くの老朽化した木造住宅が密集し、災害への危険性が高いことや、コミュニティを継続するための若い世代や子どもが減少している。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

①JR 小岩駅周辺地区まちづくり協議会

平成 22 年 11 月に、JR 小岩駅周辺地区まちづくりの事業地区や商店街、自治会・町会の代表者により、「JR 小岩駅周辺地区まちづくり協議会」を設立し、まちづくり事業の円滑な推進と本地区全体の活性化について協議・調整を行っている。

平成 24 年末までに計 5 回の全体協議会を開催。協議会まちづくりだよりの発行、例月の幹事会および事業の参考となる視察会などが適時行われている。

なお、現在、地区内の一部で市街地再開発事業を実施しているほか、平成 25 年度末に主要な都市施設および地区計画の都市計画決定を予定している。

(5) 新潟市

■「都市再生整備推進法人制度の活用可能性」

萬代橋周辺まちづくり協議会が設立されており、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

信濃川の「やすらぎ堤」(河川区域)で、オープンカフェの社会実験を6年間実施してきている。その他の公共空間(萬代橋橋詰、万代クロッシングという道路下空間、広幅員歩道があるガルベストーン通りなど)でも、オープンカフェや広告事業が可能であり、市も協議会とともに、活用について検討しており、今後、道路占用許可特例等を活用したまちづくりの進展が考えられる。



写真 万代クロッシング



写真 萬代橋橋詰



写真 やすらぎ堤



写真 ガルベストーン通り

■「都市利便増進協定の活用可能性」

エリアマネジメントの実施を、市としては期待している。

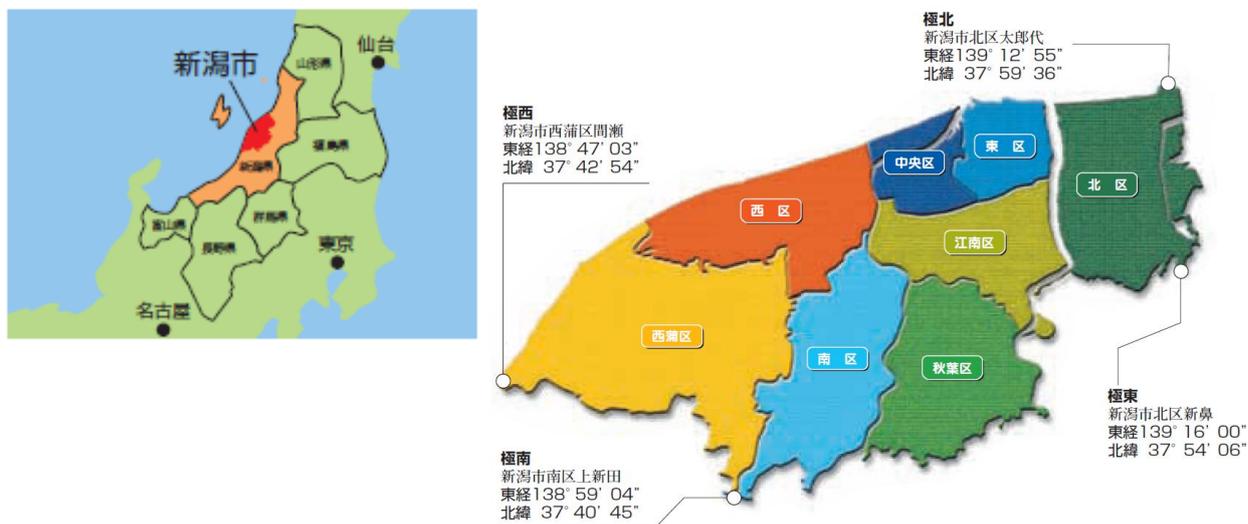
1) 新潟市の概要

【地勢等】

新潟市は、本州日本海側のほぼ中央に位置し、東京圏からは約 250km、名古屋圏からは約 350km、大阪圏からは約 500km の距離に位置している。新潟県北東部（下越地方）の都市で、同県の県庁所在地であり、本州日本海側では唯一の政令指定都市である。

市域は面積 726.10km² で、東西約 42km、南北約 35km となっている。

信濃川・阿賀野川の河口にまたがり、地形は概ね平坦であるが、海岸部に連なる新潟砂丘がわずかに高台をなしている。また、南東側に新津丘陵、南西側の岩室地内に角田・弥彦山地があります。市域の地質の大部分は沖積層からなり、軟弱な粘性土及び砂質土によって形成されている。



出所) 新・新潟市総合計画

【沿革】

新潟市は、日本海、信濃川・阿賀野川の2大河川、福島潟、鳥屋野潟、そしてラムサール条約登録湿地である佐潟など、多くの水辺空間と自然に恵まれた都市である。江戸時代から日本海海運の拠点として賑わいを見せていた新潟町は、安政5（1858）年に函館・横浜・神戸・長崎とともに開港5港の一つに指定され、世界に聞かれた港町となっている。

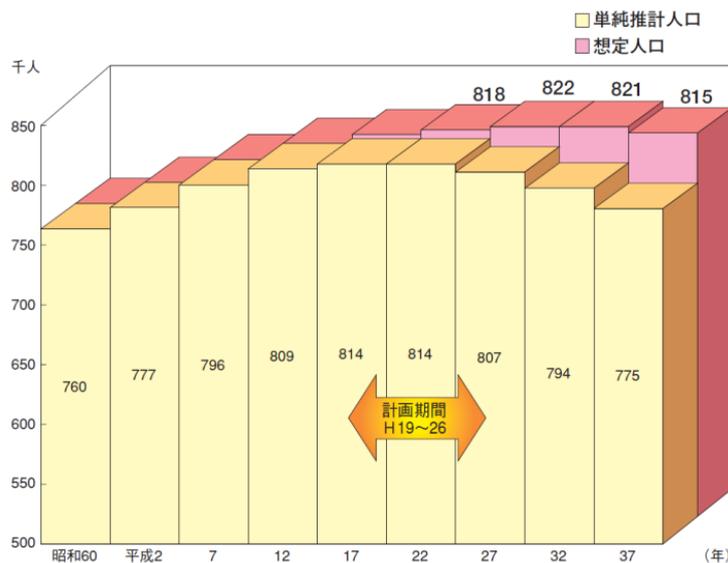
明治22（1889）年に市制を施行し、以来百余年が経過して、平成17（2005）年には、近隣13市町村と合併し、本州日本海側初の政令指定都市となった。

【人口】

新潟市の将来人口を単純に推計すると目平成22年の81万4千人余りをピークとして減少に転じ、平成27年には80万7千人程度という数値が得られる。

しかし、全国的に人口が減少し、都市間競争が激しくなる中、新潟市においては総合計画に基づき、交流人口の拡大や産業の振興に努め、都市型産業をはじめとした雇用の場を創出する

とともに、教育環境の充実による若年層の流出の防止、都市と田園が共存するゆったりとした住環境づくりなどの諸施策を総合的に展開することにより、社会増のさらなる増加を見込み、平成 27 年における人口を 82 万 2 千人と想定する。



新総合計画における新潟市の人口の想定

出所) 新・新潟市総合計画

【新潟市の主な課題】

①人口減少・高齢社会の到来

我が国の総人口は平成 17 年に減少に転じた。新潟市の人口は、現時点では増加傾向にありますが、単純推計では平成 22 年をピークに減少に転ずる見込みである。これまでは、順調に人口が増加してきた状況に沿って、新たな市街地開発・都市基盤整備を行ってきたが、今後は、「都市と田園・自然が調和した形態の維持」を基本に、都市づくりを考える必要がある。

また、人口減少と並行して高齢化も進展します。一方、子どもや働く世代は減少する。今後は、高齢者や子どもなどが安心して暮らせること、若い世代が住み続けたいと感じる都市づくりを行うことが必要である。

②環境問題への配慮

20 世紀、私たちの生活は物質的な豊かさを求め続けてきた。そのような人間の活動は自然環境へ負荷を与え、結果として、地球温暖化現象や異常気象、特定の動植物の絶滅など、地球規模でさまざまな環境問題が発生している。人間の営みは少なからず自然環境に負荷を与えるが、その負荷が積み重なり、修復可能な範囲を超えてしまったとき、自然環境だけでなく、私たちの生活も存続ができなくなることが懸念されている。

社会経済活動の一部である都市づくりにおいても、長期的に見て環境に過度の負荷を与えないように、自然・地球環境との共生による持続性を考慮した都市づくりを行う必要がある。

③経済社会のグローバル化・国際化

我が国の産業構造は、第2次産業中心の構造から第3次産業中心へと大きく変化してきた。一方、世界的には、経済のグローバル化が著しく進展し、海外資本・企業の流入により、我が国の産業は都市間競争のみならず、国際競争の波にさらされている。特に近年では、アジア諸国の急速な成長が大きな影響を与えつつある。

しかし、新潟市にとってこの変化は、地理的優位性を活かすチャンスでもあり、地域独自の産業、新潟発の内発的な産業の育成とともに、都市の活力を創出していく必要がある。

④成熟社会化・価値観の多様化

社会は、急速に成長する時代から、安定した成長を続ける成熟型社会へと移行した。これに伴い、市民の価値観も、物質的な豊かさから、精神的・心の豊かさを重視する傾向にある。また、ライフスタイルの面では、仕事だけではなく、趣味や余暇活動、市民活動を重視する傾向や、結婚観の多様化・家族観の変化が見られる。また住宅についても、都心居住や郊外・田園居住など様々なニーズが発生しつつある。

都市は、住むだけの場所ではなく、より質の高い暮らしのできる場所、自分の価値観にあった住まい・地域・活動を選べる場所であることが求められている。

⑤行政投資の選択と集中

自治体の財政基盤は、人口と経済状況に大きく影響されます。人口の減少、とりわけ働く世代が減少していく状況においては、自治体の財政状況は厳しくなることが予測される。

都市づくりの面においても、行政として、投資の効率性を意識し、建築物や道路、下水道などの都市基盤を、都市資産として有効に使い続けるとともに、新たな都市基盤の整備にあっても長期的に優良な都市の資産となるように、都市経営的な観点を重視した政策判断をする必要がある。

また、このような政策判断をすることは、資源の有効活用として、持続可能な都市づくりにもつながっていく。

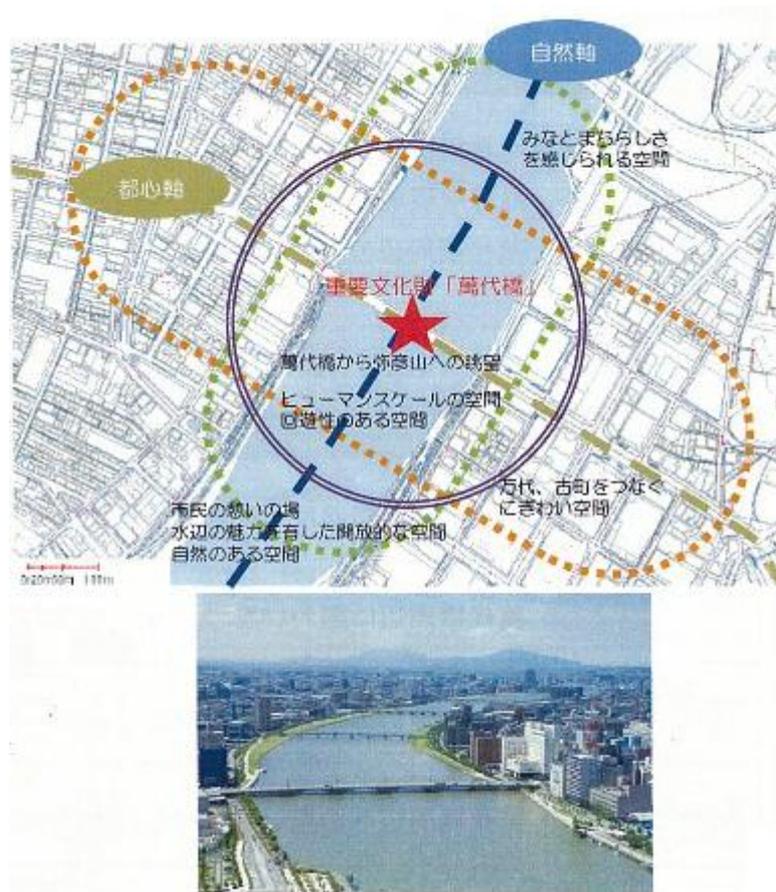
2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

<(仮称)萬代橋周辺地区(都市再生整備計画 計画期間：平成25年度～平成29年度)>

【対象地区の新潟市における位置付け】

萬代橋周辺地区は、昭和40年代以降開発が進められ、若者に人気の大型商業施設が数多く建ち並び、週末には隣県からも買物客が訪れるなど、古町地区と同等以上の集客力を誇っている。

「新・新潟市総合計画(平成19年度～26年度)」及び「新潟市都市計画基本方針(都市計画マスタープラン)」では、萬代橋周辺地区を含む古町・白山周辺地区、萬代周辺地区、新潟駅周辺地区を、新潟市の商業業務・国際交流・文化・行政の中心となる「都心」として位置づけている。



萬代橋周辺地区のエリアイメージ

出所) 新潟市提供資料

【対象地区の現状及び課題】

萬代橋周辺地区の中央に位置する現在の萬代橋は昭和4年に開通し、中心市街地をつなぐ重要な架け橋として新潟市の発展を支えてきた。

信濃川沿いの堤防は、「やすらぎ堤」と呼ばれ、緑があふれ四季を通じて信濃川の自然を感じることができる貴重な水辺空間として市民の憩いの場となっており、萬代橋と一体となって、新潟を代表する景観を形成している。

萬代橋周辺地区の右岸側は、商業施設が集積している万代シティを含んだエリアになる。川沿いにはマンションや商業施設が立ち並び、その周囲には事務所、共同住宅や一般住宅、駐車場などが見受けられる。

左岸側は、古町地区に近接した信濃川沿いのエリアになる。川沿いにはホテルやマンションが立ち並び、周囲は事務所、一般住宅、商業施設や駐車場が多く見受けられる。

近年、萬代橋周辺地区では、新潟の都心部に位置する住環境に優れた地域として、数多くの高層マンション建設が進んでおり、萬代橋やすらぎ堤が創り出す自然や文化を感じる景観との調和の面で問題となりつつある。また、中心市街地を形成する萬代橋周辺の更なる活性化・にぎわいの創出に向け、良好な空間を活用・保持する取組やルール化、都心部と萬代橋・やすらぎ堤における移動利便性・回遊性の向上、萬代橋周辺に訪れやすい環境の整備などが、今後

のまちづくりの課題となっている。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

今後、中心市街地のリニューアルや低未利用地の解消、各種事業の展開などにより、まとまりのある質の高い市街地づくり（コンパクトなまちづくり）を行い、日本海側の拠点都市にふさわしい都心機能など広域拠点性の向上を目指すこととしている。

また平成19年に策定した新潟市景観計画では、「水辺と田園が光る四季美しいまち・にいがた」を基本理念に掲げ、本対象地区を含む信濃川本川大橋下流沿岸地区を特別区域に指定しています。その特別区域の方針には、萬代橋を活かした景観づくりや水上や対岸から見て開放感のある景観づくりを進めることとしている。

①第14回「まちの活性化・都市デザイン競技」の募集

本競技は、萬代橋周辺地区の現況・課題及び新潟市のまちづくり方針等を踏まえた上で、対象地区のまちづくりについて、次のような提案を求めたものです。

- i) 萬代橋や信濃川を核とした、新たな都市・空間デザインの提案
- ii) 周辺地区とのつながりを意識した提案
- iii) 良好な景観形成を行うための提案

本競技の結果、事前の応募登録数が55グループ、最終的に提出された応募作品数は37であった。

②萬代橋周辺まちづくり協議会の設立と運営

萬代橋周辺地区の課題の対応策及び持続可能な活動を進めるために、平成24年5月30日に萬代橋周辺まちづくり協議会が設立され、次のステップに向けた検討が続けられている。

2. 協議会の設立について

3) 協議会の目的

協議会の目的

本協議会は、新潟市の都心軸と信濃川が交差する本市のシンボル“萬代橋”とその周辺における、良好な環境や地域の価値を維持・向上させるため、市民、事業者、行政等が連携し、萬代橋周辺の魅力を活かしたエリアマネジメントを推進する。

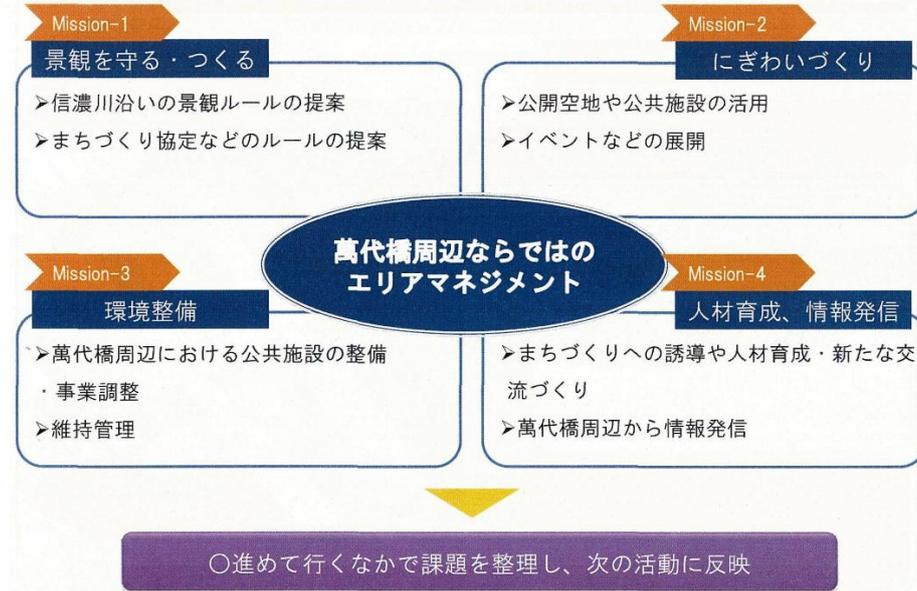
▶ 参画団体の得意分野を活かす。
▶ 地域の課題をクリアするための活動を展開。

協議会の目標 “萬代橋周辺ならではのエリアマネジメント”	
Mission-I	萬代橋周辺における快適な地域環境の形成と持続 景観を守る・つくる
Mission-II	萬代橋周辺に賑わいをつくり、地域の活力を増進 にぎわいづくり
Mission-III	萬代橋周辺の地域資産の価値を維持・増大 環境整備
Mission-IV	萬代橋周辺への思いを共有し、愛着や満足度を高める 人材育成、情報発信

2. 協議会の設立について

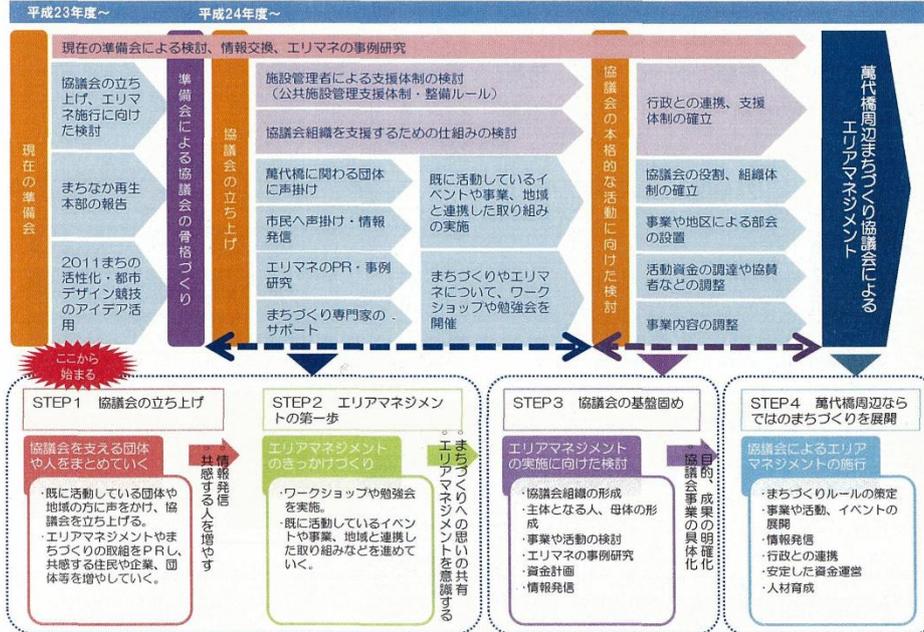
4) 協議会の任務

※自由な発想と行動、よりよいアイデア・提案により活動を推進



2. 協議会の設立について

5) 協議会活動計画



出所) 新潟市提供資料

(6) 福井市

■「都市再生整備推進法人制度の活用可能性」

まちづくり福井(株)が都市再生整備推進法人の候補と考えられる。当該団体は、平成12年に設立されたTMOであり、福井市も3,000万円を出資している。これまで「響きのホール」の建設、管理・運営、コミュニティバス事業、空き店舗開業支援等の事業を実施しており、平成24年1月から社会実験として広告事業(商店街におけるフラッグ広告)も展開している。

まちづくり会社側は都市再生整備推進法人の指定を受けた上で、中心市街地の中央1丁目エリア等の公共空間の管理やオープンカフェの設置等の活動を希望しており、市との調整により、今後、都市再生整備推進法人の指定が考えられる。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

商店街のアーケード下等を活用し、フラッグ型の広告事業を、まちづくり会社が社会実験として実施中であり、今後、道路占用の許可特例等を活用した取り組みへの発展が考えられる。



写真 商店街のフラッグ広告(社会実験)

■「都市利便増進協定の活用可能性」

まちづくり会社が、中心市街地の公共空間の管理を、都市利便増進協定を活用して実施していくことが考えられる。



写真 中心市街地の公共空間

1) 市の概要

【面積等】

福井市は、福井県北部（嶺北）の都市で、福井県の県庁所在地である。平成 18 年 2 月に旧清水町、旧美山町、旧越廼村と合併し、市域も 340.60km² から 536.17km² に大きく広がった。



【沿革】

福井市は、九頭竜、足羽、日野の三大河川の扇状地である福井平野に発達してきた。

福井平野は、今から 3000 年ほど前の縄文時代後期から晩期にかけて、河川活動によって形成されたといわれる沖積平野で、弥生時代には、既に、農耕も可能な平野になっていたといわれている。

また、1500 年ほど前、この地にゆかりの深い男大迹皇子（おおとのおうじ）、後の継体（けいたい）天皇の治山治水事業によって、一面の沼沢地が肥沃な平野に生まれ変わったともいわれている。そして、約 1200 年前の奈良時代には、この広大な平野が、穀倉地として注目され、東大寺荘園、道守荘や糞置庄などが開かれています。その後、文化の発達にともなって地勢的關係から、北陸道の要衝として栄えるようになった。

中世には、市街地の南東にある一乗谷に居を構えた朝倉氏が 5 代 103 年間にわたり、越前の国守として広大な地域を支配した。当時の一乗谷は小京都と呼ばれるほどの栄華を極めたといわれているが、その居城は、天正元年に焼失したままの姿を今日までも残し、日本中世史上きわめて貴重な遺跡として、昭和 46 年 7 月、国の特別史跡に指定され、また平成 3 年にはその庭園が国の特別名勝に指定された。

市の中心部は、室町時代のころには北ノ庄と呼ばれ、街づくりの始まりは柴田勝家の城づくりが始まりといわれている。その後は、丹羽長秀、堀秀政らがこの地に城主として任ぜられた。

徳川家康の天下平定後は、その二男、結城秀康が 68 万石の城主として慶長 5 年（1600）に任ぜられた。福井の地名については、北ノ庄から福居となり、3 代藩主忠昌のとき、福井と改められた。幕末当時の藩主は、名君のほまれ高い松平慶永（春嶽公）で、その治下から、橋本左内、由利公正、橋曙覧、笠原白翁など幾多の人材が輩出された。また、慶永は産業振興事業として織物をとりいれ、これが織物王国福井の礎となった。

明治 22 年には市制が施行され、福井市となった。当時の人口は、3 万 9863 人、面積は、4.43k

m²であった。

以来、福井県において政治、経済、文化の中心都市として発展を続けてきている。その間、昭和20年7月の空襲、昭和23年6月の福井大震災と再度にわたって壊滅的な打撃を受け、さらに水害、風害と幾多の災害に見舞われたが、市民の不屈の精神によって不死鳥のようによみがえり、今日の『不死鳥のまち福井』を築き上げてきた。また、平成12年11月には特例市に移行し、平成18年2月1日には、隣接する美山町、越廼村、清水町の3町村と合併した。

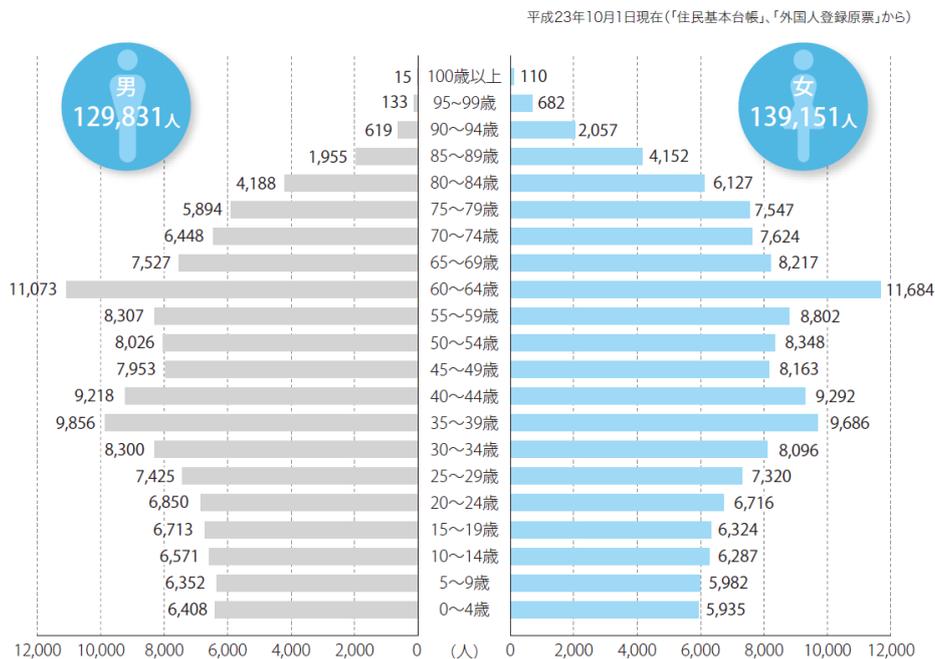
福井市の産業は繊維産業が盛んであるが、最近では化学工業も盛んになってきている。

【人口】

平成22年の国勢調査における福井市の総人口は266,796人で、平成17年と比べて減少しており、平成28年の人口推計はおよそ26万1千人と、さらに人口減少が進むことが予測されている。

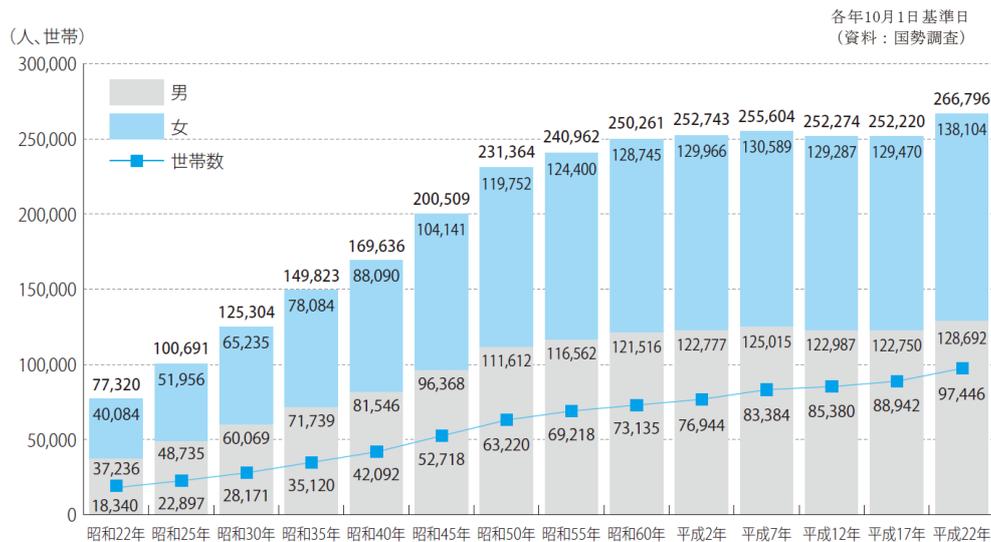
年少人口は、子どもを産み育てる世代が減少するため、平成22年の37,019人が平成28年には約3万3千人、平成42年には約2万6千人に減少する見通しである。

老年人口は、高齢者の増加に伴い、平成22年の65,521人が平成28年には約7万5千人、平成42年には約8万人と増加する見通しである。



男女別・年齢別の人口構成

出所) 福井市市勢概要 2012



人口と世帯の推移

出所) 福井市市勢概要 2012

【福井市の主な課題】

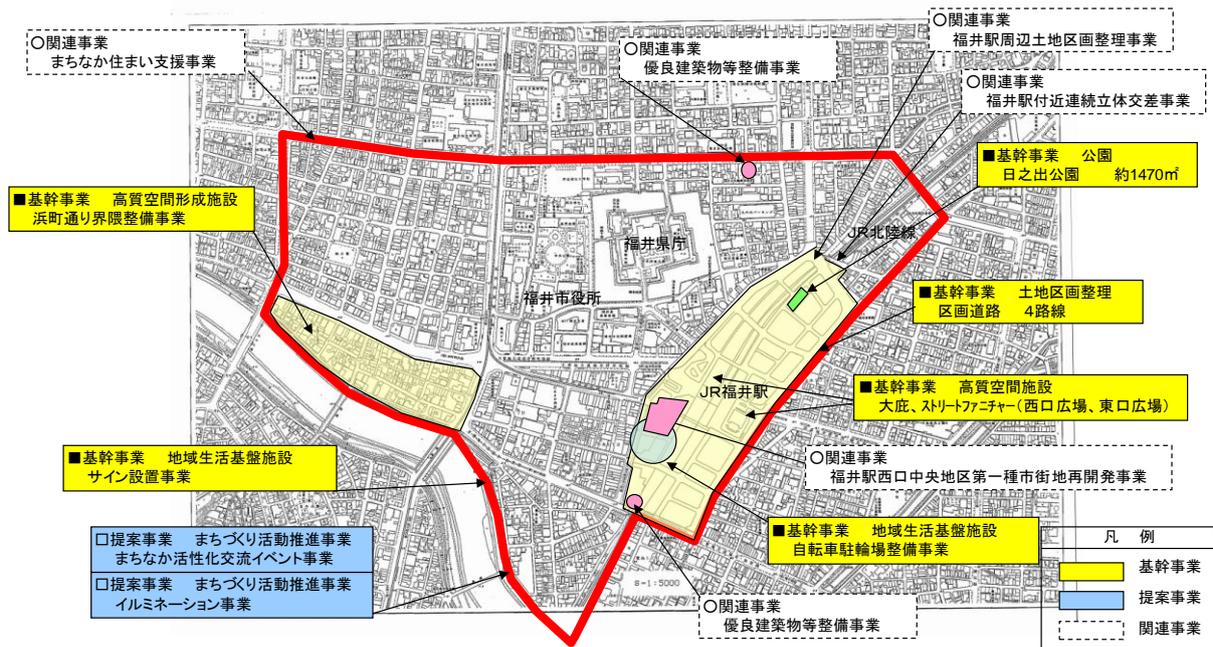
福井市は、県の政治・経済・文化の中心都市として発展してきた。しかし、人口構成等から推計される将来的な人口減少や高齢化率の増大に加え、経済のグローバル化に伴う産業構造の変化や、都市化の進行による地域のつながりの希薄化などが挙げられる。

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

＜福井中心市街地地区（都市再生整備計画 計画期間：平成22年度～平成26年度）＞

【対象地区の福井市における位置付け】

福井中心市街地地区は、JR福井駅を中心に各種公共交通機関の結節点であり、市役所や県庁などの行政施設、金融機関の支店等の業務施設、百貨店や商店街等の商業施設、響のホール等の文化施設など、駅を中心として多くの都市機能が、徒歩圏域内に集積している中心市街地である。



都市再生整備計画における対象地区のエリア

【対象地区の現状と課題】

- ・近年の郊外大型店舗の進出やモータリゼーションの進展により、商業の空洞化や公共交通機関の衰退が進み、中心市街地としての魅力や賑わいが相対的に低下している。
- ・このような状況を踏まえ、平成 19 年 11 月に「福井市中心市街地活性化基本計画」が、内閣総理大臣の認定を受け、約 105ha において活性化に向けた各種事業を展開している。
- ・この計画においては、「訪れやすい環境をつくる」「居住する人を増やす」「歩いてみたくなる魅力を高める」の 3 つの目標を掲げている。公共交通の利便性の向上や交通結節機能の強化を図ること、世帯分離による人口流出を抑えるため、多様な都市環境を活かした居住環境を提供すること、商業、業務、文化などの都市機能や歴史・自然資源を活かし歩いてみたくなる魅力を高めていくことにより、中心市街地の賑わいを創出していくこととしている。
- ・現在までのまちづくりの状況は、当地区の主要事業である福井駅付近連続立体交差事業のうち JR 北陸線の高架化が平成 17 年 4 月に開業しており、これに併せた福井駅周辺の基盤整備である福井駅周辺土地区画整理事業が進められ、この中で東西駅前広場が、平成 21 年 4 月から暫定供用されており、駅東西のアクセスが格段に向上している。
- ・また、土地区画整理事業による土地の有効かつ高度利用が促進され、平成 19 年 4 月には、福井駅東口の拠点として、手寄地区市街地再開発事業による商業施設、図書館、県民ホール、地域交流プラザ等がオープンし、市民の交流の場として活用されている。
- ・商店街が集積する中央 1 丁目のエリアでは、来街者が楽しく安全・快適に回遊できるよう、道路と沿道建物との一体的な景観にも配慮した整備によって歩行空間を充実させる事業として、賑わいの道づくり事業が実施された。
- ・まちづくりに関する機運が少しずつ高まる中、まちづくり福井(株)やまちづくりに関心のある市民団体によるまちなか活性化の交流イベントなどまちづくり活動も活発に行なわれるよ

うになってきている。

- ・平成 17～21 年度には当該区域を含んだ地区（A=807ha）を対象として、第Ⅰ期まちづくり交付金事業を実施し、駅前広場の整備による公共交通結節機能の強化や都心居住の推進、まちなかにおけるにぎわいの創出などに取組み、一定の成果を挙げた。
- ・このように本地区では継続的なまちづくりが展開されてきたが、福井駅を中心とした広域ターミナル化による公共交通結節機能の強化や商業・業務・文化・居住など新たな都市空間の創造による賑わいづくりが課題となっている。
- ・このため、第Ⅱ期では、中心市街地に区域を特化して重点的に整備を推進していくことにより、県都の顔づくりとして総合的なまちづくりが推進できるとともに、中心市街地に関心のある住民によるまちづくり活動を継続していくことにより、地域特性を活かした個性あふれるまちづくりの推進が進められる。
- ・本地区は、JR 福井駅や市内バス等の交通結節拠点という地域性でありながら、近年の郊外大型店舗の進出やモータリゼーションの進展により、商業の空洞化が進み販売額や公共交通機関の利用者が年々減少している。
- ・今後予定している西口中央地区第一種市街地再開発事業の推進と、西口駅前広場の整備を進め、路線バス等の駅前広場への乗り入れにより公共交通の利便性の向上を図り、交通結節機能を高めていくことが必要である。
- ・駅前広場整備など広域交通ターミナル機能がより一層強化される中、自転車の利用によるアクセスの向上を図るため、福井駅周辺に駐輪場の整備が必要である。
- ・都心居住を促進する施策を継続的かつ重点的に進めていくことが必要である。
- ・中心市街地を含むまちなか観光の回遊性を向上させるため、わかりやすい案内サインを設置していくことが必要である。
- ・歴史のみちである足羽山と駅前の連絡を高めることにより、まちなか観光を推進し回遊性の向上を図ることができるため、景観・歴史的資産に恵まれた浜町通り界隈の整備が、観光、まちづくりの上からも必要である。
- ・中心市街地における賑わいを創出するため、市民団体と連携してイベントを企画運営することで、市民が中心市街地に関心を持ち、訪れる機会を増やしていくことが必要である。
- ・更なる歩行者空間の充実や回遊性を高める仕掛けづくり、また、今後予定している西口中央地区第一種市街地再開発事業などの駅周辺及び中心市街地の拠点性を高める取り組みを推進していくことが必要である。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

福井中心市街地地区は、平成 19 年に策定された「福井市中心市街地活性化基本計画」で設定された区域（約 105.4ha）と重なる。

対象地区における中心市街地の活性化を推進していくため、多様な関係者の参画のもと福井市中心市街地活性化協議会を設立し、基本計画の推進に向けた協議の場として活動している。



中心市街地の活性化を推進していく体制づくり

出所) 福井市中心市街地活性化基本計画パンフレット(平成19年)

①まちづくり福井株式会社

まちづくり福井(株)は、福井駅周辺の中心市街地活性化のための事業を行っている第三セクターの企業である。主な事業内容は以下の通り。

- ・コミュニティバスすまいるの運行(車両、乗務員などは京福バスに委託)
- ・まちなかイベント・祭りの企画
- ・中心市街地店舗開業支援
- ・福井まちなか文化施設 響のホールの運営
- ・チャレンジショップ(ガレリア元町)の運営
- ・えきまえ KOOCAN(旧生活創庫)の運営
- ・まちづくり調査の実施

福井市中央1丁目エリア内のアーケード及び街路灯等の公共空間に広告を掲示することにより、得られた収入を地域の環境整備活動やまちなかの賑わい創出活動等に充当し、中心市街地の魅力あるまちなみ形成及び活性化を目的とする「エリアマネジメント広告社会実験」を、まちづくり福井(株)と福井駅前五商店街連合活性化協議会が「エリアマネジメント広告社会実験運営委員会」を設置し実験を行っている。実施機関は、平成24年3月1日から平成25年3月31日までの13か月間。

(7) 伊豆市

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

都市再生整備計画における修善寺駅改修をきっかけに設立された NPO 修善寺総合研究所が、都市再生整備推進法人の候補と考えられる。修善寺駅自体の改修が終わり、新しい駅の姿が見えてくると、住民もまちづくりの意識が高まっていくものと考えられる、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。



写真 修善寺駅駅前の状況



写真 修善寺駅駅舎(改修前)

■「道路占用許可特例の活用可能性」

NPO 修善寺総合研究所が、駅周辺にてオープンカフェ・広告塔の提案をしており、道路占用の許可特例の活用につながっていく可能性がある。

■「都市利便増進協定の活用可能性」

同じく NPO 修善寺総合研究所が、エリアマネジメント的な活動(駅周辺部での看板の統一化等)を提案しており、まちづくりルールとして、都市利便増進協定の活用につながる可能性がある。

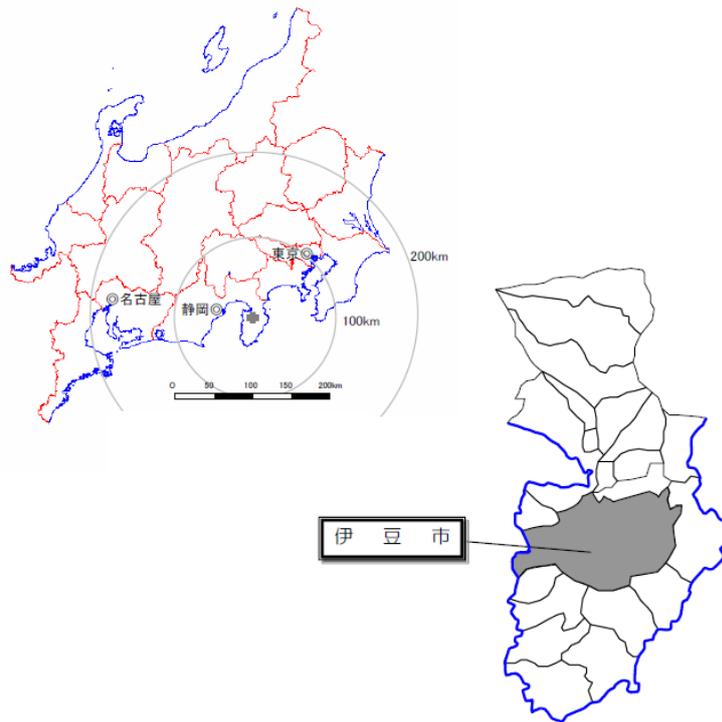
1) 伊豆市の概要

【地勢等】

新市は伊豆半島の中央部に位置し、直線距離で東京から約 100km、静岡市から約 60km となっている。東西約 25km、南北約 20km、面積は 363.97km² で県総面積 7779.46k m² の 4.7% を占め、浜松市・静岡市・川根本町に次いで 4 番目の広さを持つ。地域の 8 割以上が山林で占められており、可住地面積は全体の 17.3% となっている。

土地利用では、森林が 82.7%、農地が 4.6%、宅地が 2.7%、その他が 10.0% を占めている。

豊かな自然環境に恵まれ、南側は天城山系の山並みに囲まれ、西側では青く澄んだ駿河湾に面している。中央部には天城山から発する狩野川が流れ、北部はその沖積層により形成された田方平野となって開けている。



出所) 伊豆市建設計画 (平成 23 年変更)

【沿革】

修善寺町、土肥町、天城湯ヶ島町、中伊豆町の4町は伊豆半島の中央部に位置し、古くから伊豆半島の交通の要衝として栄えてきた。また、豊かな自然と豊富な温泉に恵まれ、観光地としても全国的に知られ、農林水産業や観光交流産業を中心とした産業によって発展してきた。

【人口】

国勢調査による平成 22 年の伊豆市の人口は 34,202 人であり、平成 7 年以降は毎年減少を続けている。

一方、総世帯数は平成 17 年まで微増傾向が続いていたが、平成 22 年に減少に転じ、12,583 世帯となっている。

また、世帯あたり人口は減少傾向が続いており、平成 22 年では約 2.7 人/世帯となっている。

	H2	H7		H12		H17		H22	
	実数	実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率
総人口 (人)	38,999	39,426	1.1%	38,581	-2.1%	36,627	-5.1%	34,202	-6.6%
総世帯数 (世帯)	11,665	12,475	6.9%	12,578	0.8%	12,736	1.3%	12,583	-1.2%
世帯あたり人口 (人/世帯)	3.3	3.2	-5.5%	3.1	-2.9%	2.9	-6.2%	2.7	-5.5%

総人口及び総世帯数の推移

出所) 伊豆市まちづくり構想調査結果 (平成 23 年度)

【伊豆市の主な課題】

第1次伊豆市総合計画（基本構想：平成18年度～27年度）において、次の4つをまちづくりの課題として挙げている。

- ・地域産業の活性化 ～活力あるまちづくりのための産業の強化～
- ・少子高齢化への対応 ～人にやさしいまちづくりのためのサービスの充実～
- ・環境保全と基盤整備 ～豊かな自然環境の継承と生活基盤の確保～
- ・市民参加と行財政の効率化

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

<修善寺駅周辺地区（都市再生整備計画 計画期間：平成22年度～平成25年度）>

【対象地区の伊豆市における位置付け】

修善寺駅は伊豆箱根鉄道駿豆線の終着駅であり、中伊豆・西伊豆地域の玄関口となっている。長い歴史と幾多の伝説をもつ修善寺など文化的・歴史的遺産が点在し、著名な文人墨客が逗留した修善寺温泉には観光客が訪れてきた。また、地域の農林業の特性を生かしたイベントを開催するなどグリーンツーリズムを積極的に行なおうとする地域である。

修善寺駅周辺地区は、古くから観光地として、周辺地域の中心市街地として発展してきたが、観光需要の多様化、少子高齢化、過疎化の進行等に伴い、往年の輝きが失われつつある。

このため、修善寺駅周辺においては、中心市街地として都市機能を高め、賑わいある空間の創出、ユニバーサルデザインに配慮した、安心、安全な空間の創出、伊豆の玄関口にふさわしい『訪れやすく住みやすい』誇りあふれる修善寺へ整備するための方針、計画を策定している。



都市再生整備計画における対象地区のエリア

【対象地区の現状と課題】

- ・観光需要の多様化、モータリゼーションの発達、長引く社会経済情勢の低迷、少子高齢、過疎化の遂行に伴い、往年の輝きを失いかけている。
- ・こうした社会経済情勢の変化に抗すべく、市民の参加を求め、様々なまちづくり戦略を立ててきた。
- ・観光まちづくりビジョンでは、①まちづくり、②ものづくり、③ひとづくり、④ことおこしの側面から観光まちづくり方針を示した。
- ・景観形成ガイドラインでは、①温情緒を伝える魅力的な商業空間、②緑あふれる明るいまち、③川の雰囲気を大切にしたい街並みといった景観形成方針を示した。
- ・中心市街地活性化基本計画では、①観光、②駅南北の一体化と駅周辺の拠点性強化、③景観形成とアメニティの向上、④店舗集積の強化、⑤商業地としての機能と魅力の強化、⑥人づくりの推進といった活性化方針を示した。
- ・都市計画マスタープランでは、①ふれあい交流の促進、②円滑・安全・快適・利便性の高い交通環境整備、③自然景観の保全・活用・防災力強化、④ソフト・ハード両面から中心市街地を活性化といったまちづくりの方向性を示した。
- ・そして、平成16年4月、修善寺町、土肥町、天城湯ヶ島町、中伊豆町が合併し、『伊豆市』が誕生した。
- ・伊豆市建設計画（合併まちづくり計画）では、伊豆の玄関口として交流や賑わい拠点、商店や事業所が集積する中心市街地としての再整備を位置づけた。
- ・このように、まちづくり機運が醸成される中、平成14年にまちづくりNPO伊豆のへそ、平成17年にTMO伊豆が立ち上がった。
- ・本都市再生整備計画を作成するにあたり、前述2団体に駅前区住民を加えた修善寺駅前まちづくり会議を発足し、ワークショップ方式でまちづくり戦略を練り上げた。
- ・駅周辺の魅力を高め、観光客の滞留時間延長を図る必要がある。
- ・地域に貢献できる中心市街地を目指し、社会的ニーズを汲み取ることで、生活のしやすさという側面からも中心市街地を再編していく必要がある。
- ・自らのアイデンティティを見つめなおし、強くアピールする景観形成は、地域に対する誇りを高めるとともに、社会的要請事項でもある。
- ・高齢者や車椅子利用者の歩行環境を改善させる必要がある。
- ・これらの課題解決に向け、大正期に整備された社会基盤の再整備と、地域住民や商業者を抱きこんだまちづくりを進めていく必要がある。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

①中心市街地としての拠点機能強化

- ・駅周辺の利便性の向上
- ・伊豆にふさわしい賑わい空間の創出
- ・伊豆観光の出発点としての機能強化

②安全、安心な空間整備

- ・歩行者空間の充実
- ・自動車交通流の整流化

③伊豆の玄関口としての風情の創出

- ・修善寺駅を降りたときに、旅の期待感を高める駅前広場整備
- ・期待感を裏切らない、そぞろ歩きしたくなる周辺道路の高質化

④修善寺駅周辺整備事業

修善寺駅周辺整備計画利用者検討委員会を設置し、駅周辺の景観や利用に関する検討を行っている。

< 主要な事業 >

○駅南広場の拡幅

- ・広場の拡幅により乗降スペースを充実し、大型車のスムーズな通行を確保する。
- ・公共交通と一般交通の停車場所を明確にしてロータリーを利用しやすくする。
- ・ロータリーの通行ルールを明確にして通行の安全性を高める。

○駅北広場の設置

- ・一般交通と公共交通を分離してロータリーの混雑を解消する。
- ・駐車場を整備し修善寺駅の利便性を向上させる。
- ・広場の整備によりにぎわい空間を創出するとともに伊豆にふさわしい景観整備を行う。

○駅西広場、観光案内所の設置

- ・駅西広場により南北広場をつなぎ修善寺駅の利便性を向上させる。
- ・広場を屋内空間とすることにより安心・安全なにぎわい空間を創出する。
- ・観光案内所を整備し伊豆の玄関口としての機能強化を図る。

○周辺道路の改良

- ・歩道の整備等により歩行者の安全を確保する。
- ・道路の景観整備を行い風情を創出する。

○公園の改修

- ・老朽化した施設の改修を行い地域住民の活動拠点の充実を図る。
- ・平成 23 年度には、鹿島田公園の改修工事が完了し、平成 26 年度は、旧牧之郷幼稚園の跡地に牧之郷公園を整備予定。



修善寺駅北口完成イメージ



修善寺駅内装イメージ

⑤特定非営利法人 修善寺総合研究所（NPO 修善寺総研）

平成 14 年 4 月に「特定非営利法人 伊豆のへそ」として設立し、平成 23 年 10 月に「特定非営利法人 修善寺総合研究所」へ改組。

静岡県伊豆修善寺地区を中心とした地域を拠点に活動している。

平成 23 年度は、以下のような活動を実施している。

- ・「修善寺駅周辺再開発を軸としたまちづくり」活動
- ・「街歩きと地域のお宝発見」活動
- ・「地域の美化」活動
- ・定例会（毎月第 2・4 木曜日開催）

(8) 草津市

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

平成 25 年 2 月に、まちづくり会社が設立される予定であり、中心市街地と草津川跡地のエリアマネジメントを実施する団体の候補と考えられる。このまちづくり会社が、都市再生整備推進法人の指定の対象となっていくことが考えられる。



写真 草津川跡地

■「道路占用許可特例の活用可能性」

草津駅東口デッキのイベント、東口側再開発区域の道路上でのオープンカフェ、広告(デジタルサイネージ)などの実施が想定されており、こうした取組を進めるために、道路占用の許可特例の活用が考えられる。

■「都市利便増進協定の活用可能性」

まちづくり会社が、公共空間を活用したオープンカフェや広告事業によって収益を上げ、それをまちづくりに還元していくことが考えられる。

1) 市の概要

【地勢等】

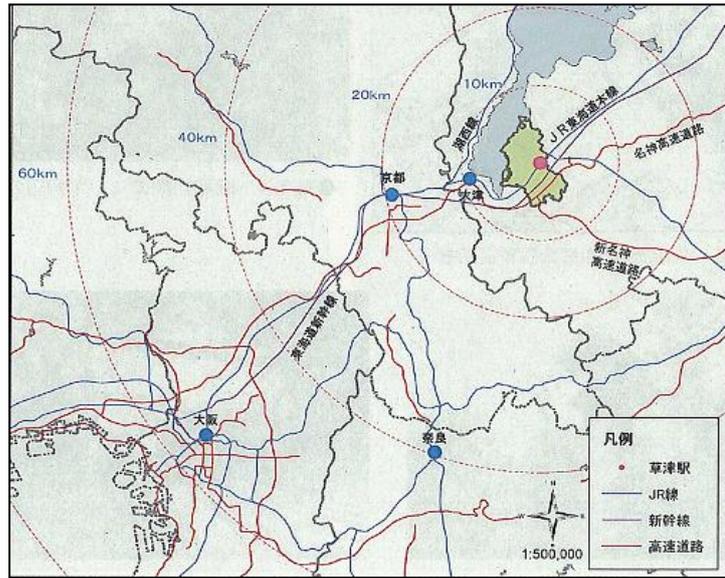
草津市は滋賀県の南東部に位置し、南北約 13.2 km、東西約 10.9 km とやや南北に広がった、総面積 67.9 k m²のまちである。市域の西側は、日本最大の湖である琵琶湖に面し、湖岸から広大な田園地帯が広がり、さらに市街地、東南部の丘陵部へとなだらかに続く地形を有している。

東海道と中山道の追分にあたる草津市は、古来、交通の要衝として発展してきた。現在も、市内を国道 1 号や京滋バイパスが通過するほか、名神高速道路と新名神高速道路が合流する草津田上 IC があり、広域交通の要衝となっているほか、市内には JR 東海道本線の草津駅と南草津駅があり、京都まで約 20 分 (22km)、大阪まで約 50 分 (65km) と、京阪神都市圏に近接する位置にある。

また、JR 草津駅は JR 草津線も乗り入れており、滋賀県湖南地域からのアクセス性が高く、広域圏の中心的な役割を果たす地域となっている。



草津市の位置



草津市周辺の交通ネットワーク

出所) 第5次草津市総合計画(平成22年度～32年度)

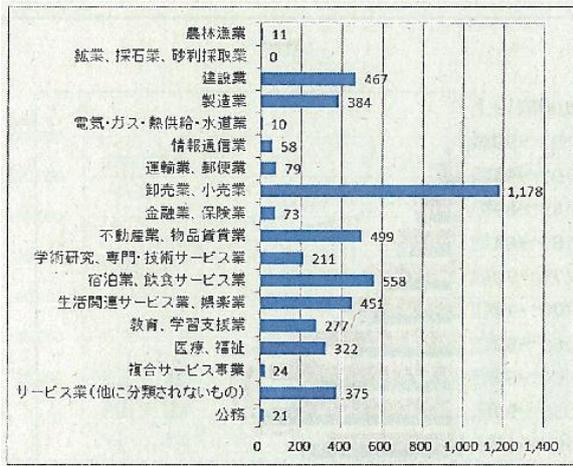
出所) 草津市提供資料

【沿革】

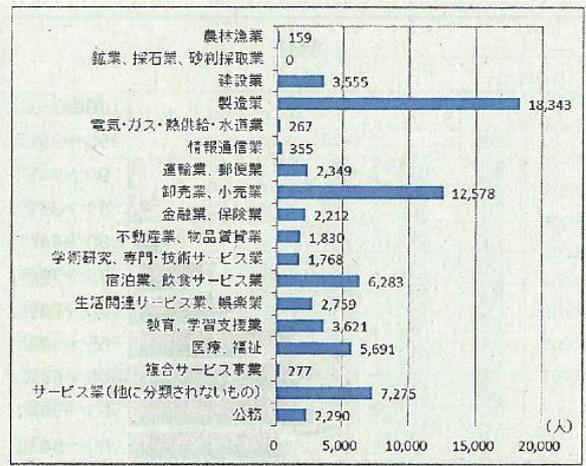
草津市は、1954年（昭和29年）に、草津町と近隣の老上村、笠縫村、志津村、山田村、常盤村が合併して設立されている。1956年（昭和31年）には、栗太郡栗東町大字渋川が栗東町から草津市に編入し、現在の草津市の市域を形成している。

1889年（明治22年）のJR草津駅の開設とともに、駅を中心に市街化が進んできたが、1994年（平成6年）に、JR草津駅と瀬田駅間に南草津駅が新設され、2眼構造の市街地が形成されつつある。

草津市の産業は事業所数で見ると、「卸売業・小売業」が1,178か所で最も多いが、従業員数で見ると「製造業」が18,343人で最も多い。これは、広域交通の利便性の高さから、オムロン、パナソニックなど国内有数の大手企業が立地していることによる（平成21年は、企業統計調査から経済センサスに調査分類が変更になった）。



H21 草津市内の産業別事業所数



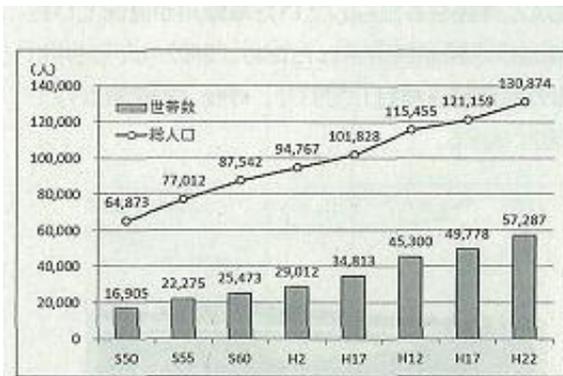
H21 草津市内の産業別従業員数

出所：草津市提供資料

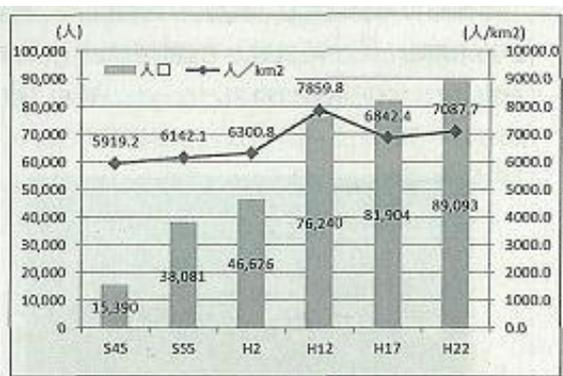
【人口】

草津市の人口は、近年も増加を続けており、平成 22 年国勢調査で 130,874 人となっている。滋賀県下の市町村の中で、大津市に次ぎ、2 番目の人口規模にあるが、人口密度は、大津市を大きく上回り 1926.9 人/km²と、人口集積度の高いまちである。

また、人口増加に伴い DID 地区面積も拡大しており、平成 22 年現在、68%が DID 地区内に居住している。



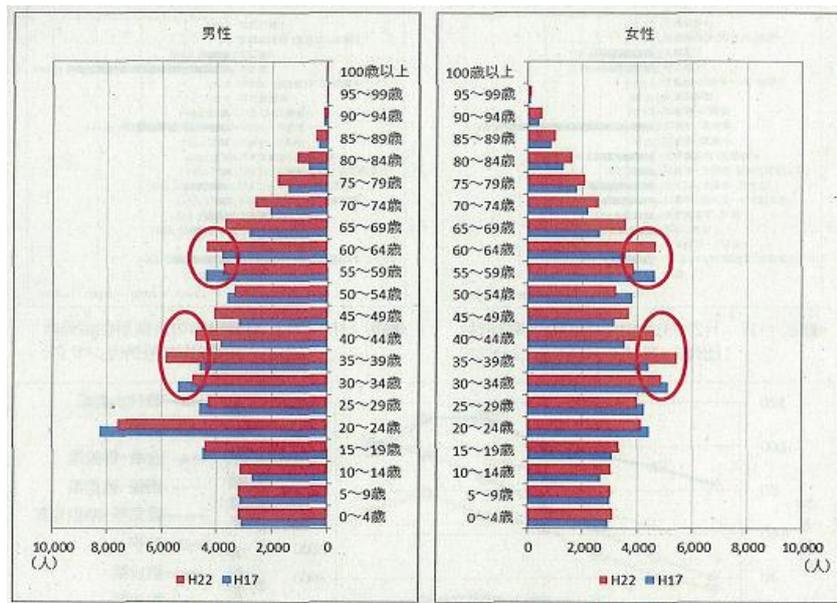
草津市人口・世帯数の推移



DID 地区の人口推移

出所) 草津市提供資料

年齢階層別人口でみると、団塊の世代の人口が多く、今後、ますます、かつ、急速に高齢化が進むと考えられる。また、30、40 歳代の人口が多く、かつ、その世代の人口はこの 5 年間で増加していることから、30、40 歳代が多く転入していることがわかる。この「30、40 歳代の人口が多く、かつ、30、40 歳代が多く転入している」ことは、他の自治体ではあまり見られないことから草津市の特徴的な人口構成といえる。



草津市の年齢階層別人口の推移

出所) 草津市提供資料

【草津市の主な課題】

①人とまち

- i) “出会い”による市民文化の高まりを
- ii) 人が学び育つ仕組みを
- iii) 環境と調和したまちを

②暮らしと活力

- i) 子ども・子育ての応援と熟年世代の社会参加を
- ii) “歩いて暮らせる”まちを
- iii) 充実した都市機能の一層の活用を

③自治と地域経営

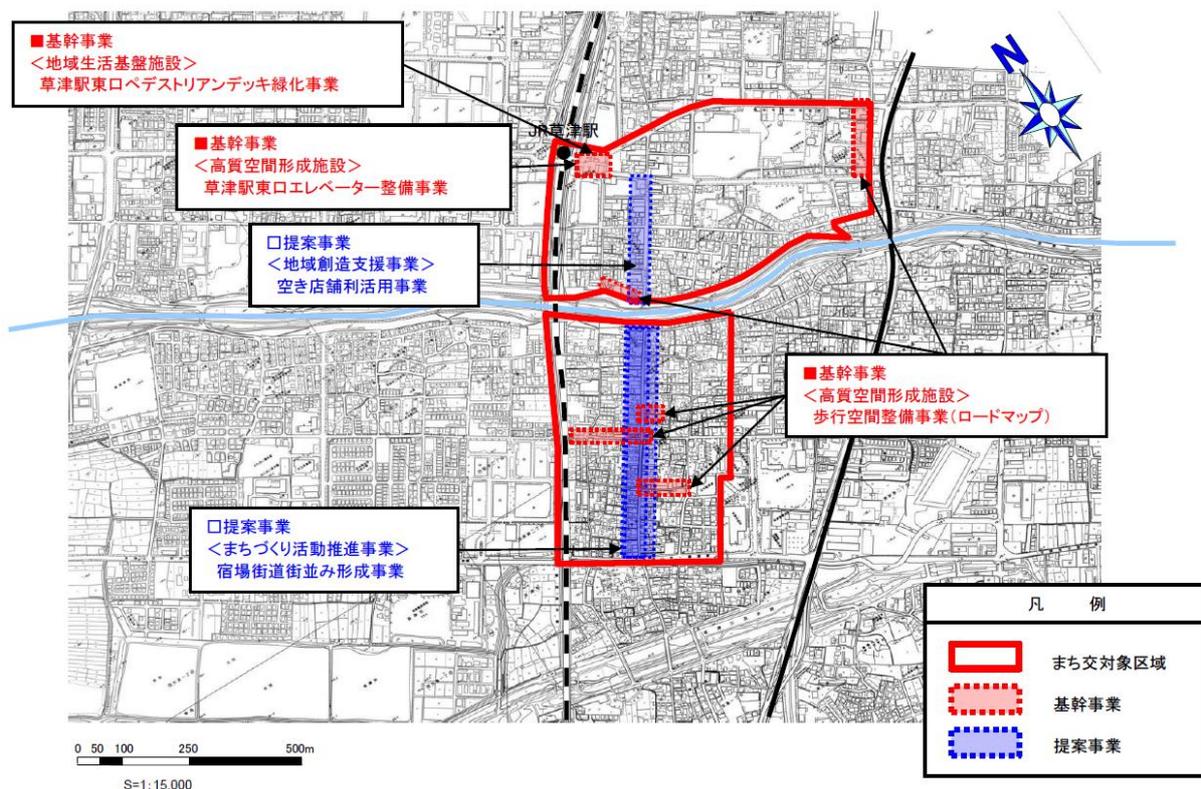
- i) 地域課題に対応できる地域コミュニティを
- ii) 市民自治の“新しい段階”への準備を
- iii) 地域経営への転換を

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

<草津駅東地区（第2回変更）（都市再生整備計画 計画期間：平成22年度～平成26年度）>

【対象地区の草津市における位置付け】

- ・商工業施設、業務オフィス、文化・レクリエーション施設、官公署などの集約化を誘導するゾーンであり、うるおい豊かでにぎわいと交流に満ちた、まちなか居住ゾーンとして位置付けられている。



都市再生整備計画に位置付けられたエリア（平成 23 年 12 月現在）

【対象地区の現状と課題】

- ・大規模商業施設の閉鎖による空地の増加や、駅周辺の商店街の衰退など、都心の空洞化、住民の高齢化が進行している。
- ・従来からある商店街の衰退や、住宅地の人口減少など、都心の空洞化が進んでおり、中心市街地活性化のための総合的な対策の実施が必要である。

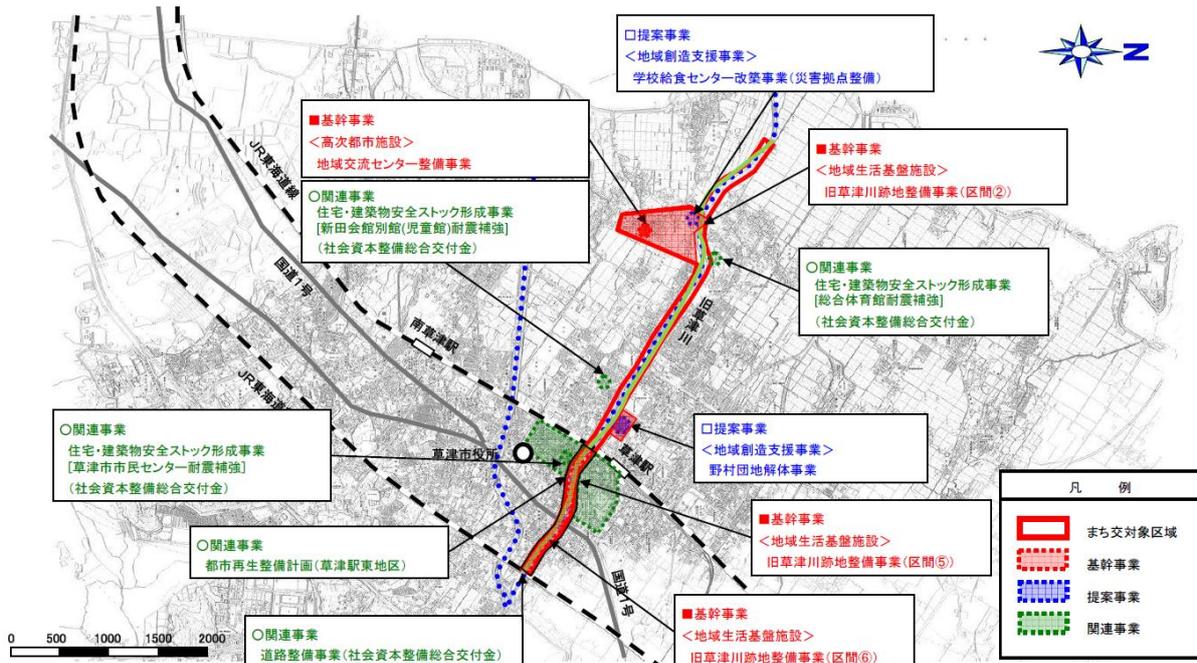
【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

- ・5年の計画期間終了後も継続してにぎわい創出のための整備や仕掛けをしていく必要がある中で、一層効果を高めるために、中心市街地活性化基本計画の認定申請を行い、官民一体での中心市街地の活性化に向けた取組を行っていく（具体的な事業等は中活の基本計画とあわせて検討中）。

<旧草津川周辺地区（都市再生整備計画 計画期間：平成 23 年度～平成 27 年度）>

【対象地区の草津市における位置付け】

- ・草津川廃川敷地について、周辺の歴史的な資源も含めた総合的な活用を図り、中心市街地の魅力を高めるとともに、中心市街地・湖岸間を快適に移動でき、憩いの空間が整えられた「緑のみち」と位置付けられている。



都市再生整備計画に位置付けられたエリア（平成 23 年 3 月現在）

【対象地区の現状と課題】

- ・平成 14 年に草津川が廃川となり、約 7.0 km に及ぶ連続した未利用地が中心市街地を含め、市内を横断している状況。（現状）
- ・市民のにぎわい交流空間として活用していくとともに、災害時にも市民の安全・安心の確保のために活用していくことが必要。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

- ・5 年の計画期間終了後も継続してにぎわい創出のための整備や仕掛けをしていく必要がある中で、一層効果を高めるために、中心市街地活性化基本計画の認定申請を行い、官民一体での中心市街地の活性化に向けた取組を行っていく（具体の事業等は中活の基本計画とあわせて検討中）。

①草津川跡地利用基本計画の策定

本計画は、平成 23 年の策定された「草津川跡地利用基本構想」で示された、“琵琶湖と市街地を結ぶ緑軸 ～特色ある新しい景観の創造と地域における歴史の継承～”の実現化を図るために、草津川跡地のより具体的な整備内容を検討し、整備事業の着手に向けた基本計画を定めるものである。

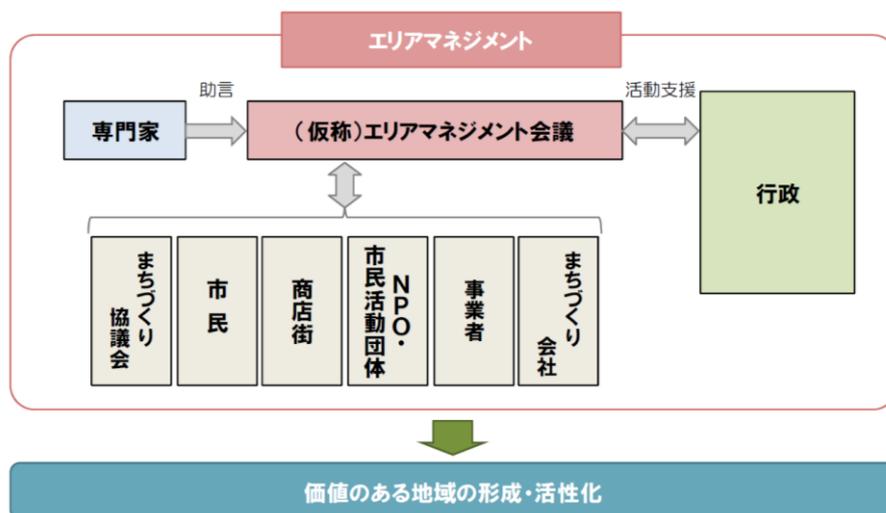
本計画では、事業の仕組みとして、行政だけでなく、市民、NPO、民間事業者など多様な主体が連携し、持続可能な事業展開が可能な仕組みの導入を進めている。

市	<ul style="list-style-type: none"> ・堤体・造成などに関する整備 ・交通施設に関する整備（道路、歩道、自転車道、駐車場など） ・アメニティ施設に関する整備（ベンチ、あずまや、遊具、休憩スペースなど） ・防災に関する整備（防災スペース、防災設備など） ・基本植栽に関する整備（中高木、低木の植栽など） ・施設管理
まちづくり会社など	<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい施設整備・賃貸 ・菜園ガーデン*運営 ・レンタサイクル運営 ・駐車場運営 など
市民活動団体 NPOなど	<ul style="list-style-type: none"> ・草花の補植、メンテナンス ・コミュニティガーデン*活動 ・祭り、イベント企画・開催 ・日常的な防災訓練 など
事業者など	<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい施設運営 ・マルシェ* ・ふれあい牧場 など

各主体の整備・事業などの例

出所) 草津川跡地利用基本計画

また、本計画では、エリアマネジメント手法を導入し、草津川跡地の経営的な自立性を重視した運営・管理を行うこととしている。



草津川跡地のエリアマネジメントの仕組み

出所) 草津川跡地利用基本計画

②人をつなぎ、五感で楽しむ、質の高いみどり空間「ガーデンミュージアム」

草津川跡地の全域を一つの「緑軸」としてとらえ、「ガーデンミュージアム」というコンセプトのもと、まちなかと琵琶湖を結び、人と人をつなぐ、全国に類を見ない草津市ならではの魅力空間づくりを進めている。

三つのデザイン手法の導入

景観
デザイン

+

コミュニティ
デザイン

+

防災・都市環境
デザイン

【計画理念】
歴史をつくる、人と自然の合作

空間目標

時の流れを見つめる場を提供し、心身が癒され 生きる力が得られる場

デザインキーワードと空間イメージ

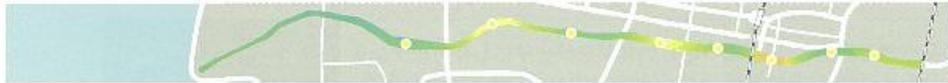


「架かる」…天井川の軽やかなみどり。

市街地より高い草津川跡地を、イメージ的に「まちに架かるみどり」とらえます。



「楽しむ」…香りを楽しむ。風や鳥の声。食するみどり。



「つなぐ」…多くの市民活動(にぎわいの空間や活動)をつなぐみどり。

にぎわいは市民活動のつながりと考え、その活動をつなぐことを草津川の役割ととらえます。

出所) 草津川跡地利用基本計画

(9) 姫路市

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

姫路駅前地区の商工関係者、まちづくり団体、NPO 等多様な主体で構成された「姫路駅前広場活用協議会」を母体に、平成 24 年 10 月、一般社団法人ひとネットワークひめじを設立した。この法人が都市再生整備推進法人の候補と考えられる。

平成 24 年 11 月には、先行して都市再生整備推進法人の指定を受けた札幌大通まちづくり株式会社および株式会社まちづくりとやまの関係者等が講師となった「新しい駅前の公共空間創造フォーラム」が、姫路市等の共催で開催され、都市再生整備推進法人の指定の機運が高まっている。



写真 姫路駅前広場活用協議会の模様

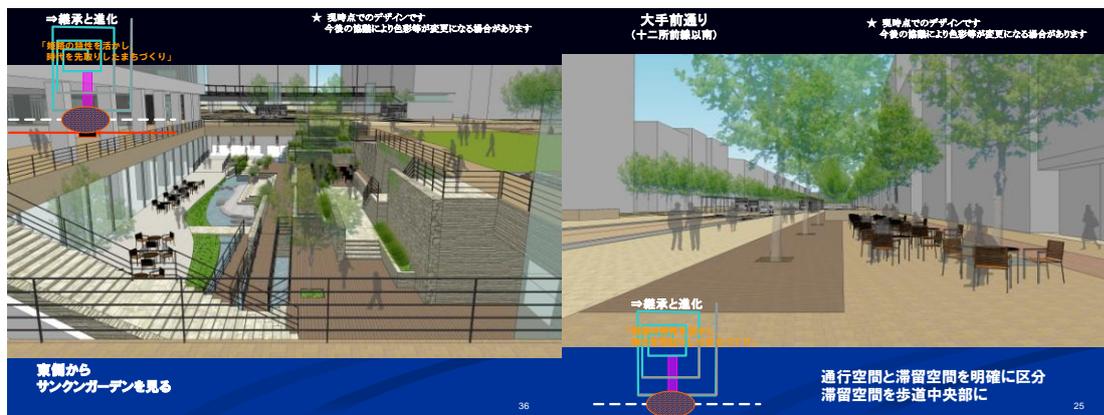


写真 新しい駅前の公共空間創造フォーラムの模様

■「道路占用許可特例の活用可能性」

姫路駅前の大手前通り(現在 6 車線)をトランジットモール化する計画となっており、駅前空間は、歩行者中心の空間となる。それに伴う広幅員歩道・広場(サンクンガーデン)などが、整備される予定であり、こうした公共空間を活用した取り組みが、道路占用の許可特例等の活用により展開が期待される。

図表 駅前広場(サンクンガーデン)整備イメージ 図表 駅前通り整備イメージ



出所) 姫路市資料

■「都市利便増進協定の活用可能性」

駅前広場や広幅員歩道の管理は、多大な費用を要するものであるが、将来的には、道路占用の特例許可等を活用し、広告塔等の収入により管理・運営が一体的にできることが望ましいという意識を、市は有している。

■「都市再生整備歩行者経路協定の活用可能性」

次期都市再生整備計画を想定しているサンクンガーデンの東側のブロックは、民間の開発（今後コンペを実施する予定）を想定している。これらの地区と駅を連絡する地下レベルと2階レベルの歩行者経路を、歩行者経路協定が確保することを市は期待している。

1) 姫路市の概要

【地勢等】

姫路市は、兵庫県西部、播磨地方（旧飾磨県）の中心都市であり、中核市に指定されている。

播磨平野の中西部に位置し、市域の中東部を市川が、中部を船場川や野田川（外堀川、三左衛門堀）が、中西部を夢前川や大津茂川が、西端を揖保川が、それぞれ南流して播磨灘へ注ぐ。播磨灘沖には家島諸島がある。

市の中心部に姫路城が建つ姫山、中心部北部に広峰山と増位山、北西部に書写山（書寫山）、北部に明神山・雪彦山がある。市域を東西に貫通する形で山陽新幹線・山陽本線・国道2号が通り、姫路駅は姫路城の真南1kmに位置する。市街地は姫路城の城下町が原型となっている。近年は姫路駅南側への発展も見られる。

姫路市は、県内第二位の商工業と人口を擁する都市であり、播磨地方の中心都市である。観光事業では、国宝であり世界遺産でもある姫路城や、西の比叡山と呼ばれる書写山圓教寺、三大荒神興の一つ灘のけんか祭りなどの播州の秋祭りが有名であり、国内はもとより海外からの観光客も多い。

【沿革】

姫路の地は古くから交通の要衝として栄え、大化の改新の後（7世紀）に国府が置かれ、さらに8世紀中ごろに聖武天皇の勅命で国分寺が置かれて以来、播磨の中心として発展してきた。

17世紀初頭には、池田輝政によりほぼ現在の姫路城の姿が完成し、城下町としてのまちなみが形成された。その後、徳川氏の親藩、譜代大名が城下を治め、新田開発や塩田開発、鉄鍛冶、木綿、皮革などの殖産が振興され、姫路藩として江戸時代を通して播磨の政治と経済の中心であり続けた。

明治時代には、版籍奉還、廃藩置県により姫路藩は解体され、姫路県が誕生した。その後、飾磨県に改められ、明治9年（1876年）8月には兵庫県に統合され、現在に至っている。そして、現在の姫路市は、明治22年（1889年）4月に江戸時代の城下町とその外縁部（面積約3k



m) を市域とする人口約 25,000 人の都市として、全国 30 市とともに我が国初の市制を施行したところからはじまる。また、陸軍師団のうち第 10 師団が置かれ、軍都としての性格も持ち合わせた。

大正時代には、姫路駅周辺は一大ターミナルとして商業や業務施設が集積するとともに、旧制高校のうちの 1 校である旧制姫路高等学校が大正 13 年（1924 年）に開校し、文教府としての側面も持つようになった。

工業化の面では、明治後期から昭和にかけて紡績業等の軽工業が発展するとともに、大正から昭和にかけて臨海部に製鉄業等の重工業が進出し、人口の集積に伴い市街地が拡大していった。

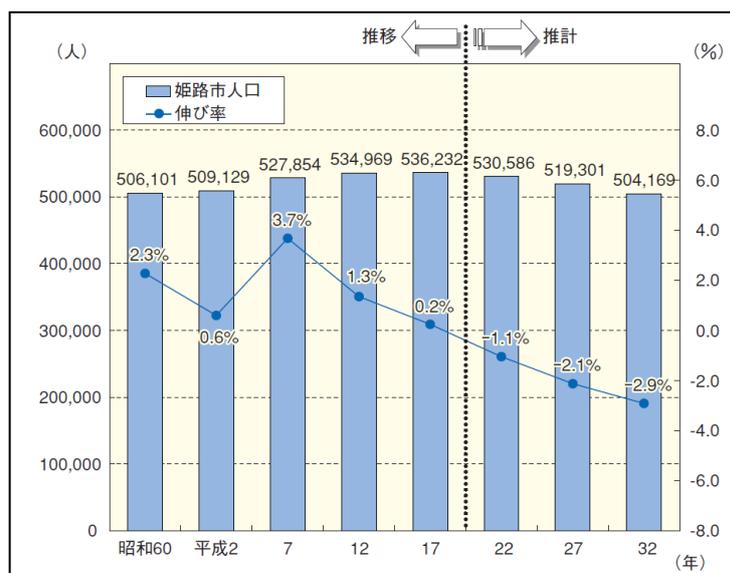
太平洋戦争では、2 回の空襲により市街地は壊滅的な打撃を受けたが、戦後復興を早期に果たすべく市のシンボルロードである大手前通りの整備や市街地の改造に取組、姫路駅周辺の復興が図られた。高度経済成長期には、播磨臨海工業地帯の中心としての役割を担い、商工業都市として今日の姿へと発展を遂げてきた。近年では、平成 5 年（1993 年）に姫路城が法隆寺とともに日本で初めて世界文化遺産に登録され、平成 8 年（1996 年）には、最初に中核市へ移行した全国 12 市の一つとして、政令指定都市に準じる都市に位置づけられた。

また、本市は、明治から昭和 40 年代にかけて周辺部と計 11 回にも及ぶ市町村合併を繰り返すことにより市域を拡大してきたが、平成 18 年（2006 年）には全国的に合併の気運が高まる中、周辺 4 町と 39 年ぶりに合併し、新姫路市として地方分権時代にふさわしい確かな一歩を踏み出した。

姫路市は、市町合併により面積が約 2 倍になり、従来の都市部に加え、海、山、川という豊かな自然を有する都市となった。これに伴い、産業構造においても従来の商工業都市としての顔に加えて、農林水産業都市としても位置づけられることとなった。農業関連では経営耕地面積が約 1.5 倍（県内 6 位）に、林業関連では森林面積が約 3 倍（県内 7 位）に、水産業関連では漁獲量が約 40 倍（県内 2 位）に拡大し、本市の産業構造は農林水産業の分野で大きく変化している。

【人口】

姫路市の総人口は、国勢調査によると、平成 17 年（2005 年）は 53.6 万人であった。平成 17 年の総人口を基準にコーホート要因法を用いて 5 年ごとの人口を推計すると、平成 17 年をピークに減少に転じ、平成 32 年（2020 年）には 50.4 万人になると見込まれ、本市においても本格的な人口減少社会の到来が予測される。



人口の推移

注) 平成 22～32 年の人口は、コーホート要因法による推計値 (姫路市調べ)
出所) 姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン 2020」

	経営耕地面積 (平成17年)	(単位: ha)	森林面積 (平成17年)	(単位: ha)	漁獲量 (平成18年)	(単位: t)
1位	丹波市	4,195	宍粟市	58,622	淡路市	15,652
2位	豊岡市	3,881	豊岡市	55,217	姫路市	10,563
3位	神戸市	3,880	丹波市	37,162	神戸市	8,272
4位	篠山市	3,610	養父市	35,552	香美町	7,860
5位	南あわじ市	3,369	朝来市	33,697	新温泉町	6,041
6位	姫路市	3,268	香美町	31,344	南あわじ市	4,003
7位	加西市	2,941	姫路市	30,619	明石市	3,331
8位	三木市	2,536	篠山市	28,377	豊岡市	3,237

兵庫県における姫路市の農林水産業の位置

注) 平成 20 年 3 月 31 日現在の名称、区域による。

出所) 姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン 2020」

農業においては、都市近郊の立地条件を活かして新鮮で安全な農産物を都心部に供給している。林業においては、間伐等による健全な森林の保全や担い手の育成などに努めている。水産業では、「とる漁業からつくり育てる漁業」への転換を図りつつ、安定的な漁業経営への取り組みが行われている。

工業においては、鉄鋼、化学などの基礎素材型産業と電気機械、一般機械などの加工組立型産業を中心に発展し、全国有数の工業地帯を形成している。また、臨海部にはデジタル家電分野の大規模な工場が新たに進出し、産業構造の多様化と高度化が期待されている。

商業においては、卸売業、小売業とも播磨地域において中心的役割を担い、地域一円に大きな影響力を持っている。しかし近年、消費者の購買行動の変化や卸売業の構造変化などの影響を受けて商品販売額が減少している。

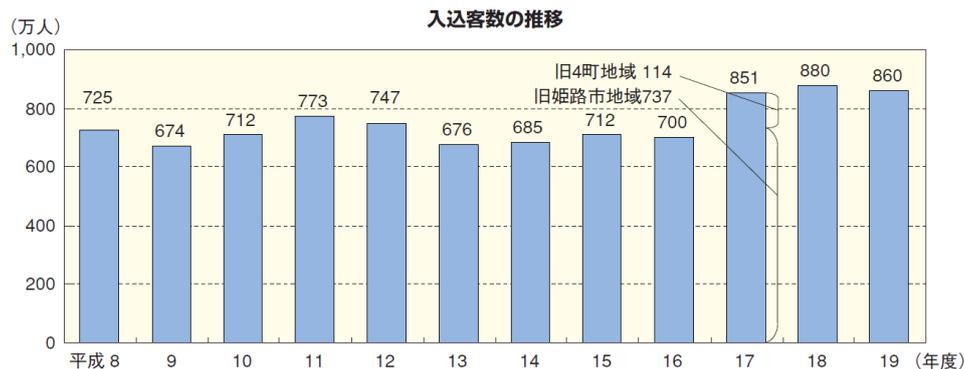
製造品出荷額等（従業者4人以上の事業所）（単位：億円）				年間商品販売額（卸売・小売業）（単位：億円）							
1位	豊田市	125,949	16位	京都市	22,508	1位	東京23区	1,691,146	16位	川崎市	30,396
2位	横浜市	48,891	17位	広島市	22,242	2位	大阪市	456,521	17位	岡山市	30,237
3位	倉敷市	47,417	18位	姫路市	21,886	3位	名古屋市	278,634	18位	金沢市	29,388
4位	東京23区	47,044	19位	鈴鹿市	20,215	4位	福岡市	135,223	19位	浜松市	27,726
5位	川崎市	44,757	20位	太田市	19,837	5位	札幌市	100,265	20位	高松市	27,504
6位	市原市	44,191	21位	北九州市	19,345	6位	横浜市	93,105	21位	鹿児島市	27,078
7位	大阪市	40,130	22位	神栖市	18,310	7位	広島市	80,326	22位	宇都宮市	25,934
8位	名古屋市	38,780	23位	宇都宮市	17,354	8位	仙台市	78,368	23位	熊本市	24,307
9位	浜松市	28,500	24位	刈谷市	17,177	9位	神戸市	57,127	24位	東大阪市	23,427
10位	堺市	27,342	25位	周南市	16,910	10位	京都市	56,497	25位	前橋市	20,812
11位	神戸市	26,608	26位	福山市	16,865	11位	さいたま市	40,687	26位	岐阜市	19,094
12位	四日市市	24,837	27位	安城市	16,581	12位	新潟市	36,982	27位	長野市	18,836
13位	磐田市	24,792	28位	静岡市	16,443	13位	静岡市	33,045	28位	富山市	18,707
14位	大分市	24,661	29位	尼崎市	15,704	14位	千葉市	32,910	29位	吹田市	18,654
15位	田原市	23,552	30位	相模原市	15,431	15位	北九州市	30,789	30位	姫路市	17,228

全国の姫路市における商工業の位置

注）平成 20 年 3 月 31 日現在の名称、区域による。

出所）姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン 2020」

観光分野では、世界文化遺産姫路城や書写山圓教寺、勇壮な祭り文化をはじめとする様々な観光資源に旧 4 町地域の多彩な地域資源が加わったことにより、これらを活かした幅の広い観光事業に取り組むことが可能となった。



入込客数の推移

注：主要観光施設、まつり・イベント、スポーツ等の入込客数。
平成 16 年度以前は旧姫路市の値。

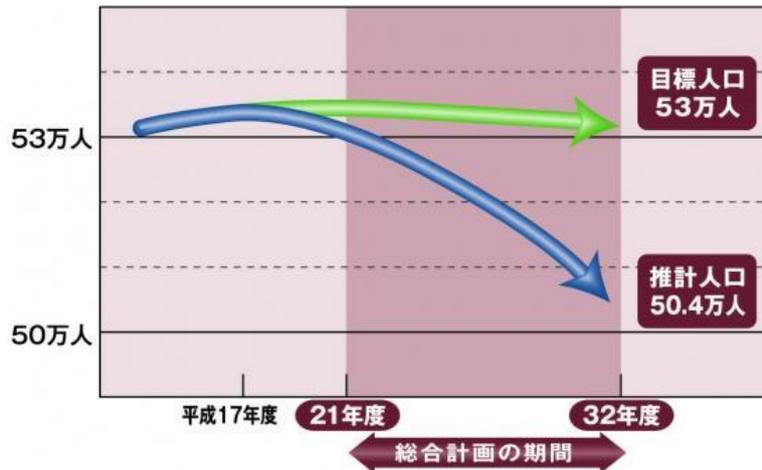
出所）姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン 2020」

【姫路市の主な課題】

コーホート要因法を用いた人口推計では、平成 17 年（2005 年）に 53.6 万人であった総人口は、同年をピークに減少に転じ、平成 32 年（2020 年）には 50.4 万人となり、本格的な人口減少社会になると見込まれる。

こうした中で、社会的、経済的に持続可能な都市を構築するためには、急速な人口減少を回避する必要がある。また、住みよい都市づくりを目指す本市にとっては、定住人口の維持又は増加が望まれる。

このため、少子化対策を推進するとともに、市外からの人口流入及び定住化を積極的に促進し、姫路市総合計画の目標年次である平成 32 年度においても、現状の人口規模である「53 万人」を維持することを目標とする。



目標とする人口 = 人口 53 万人を維持 =

出所) 姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン 2020」

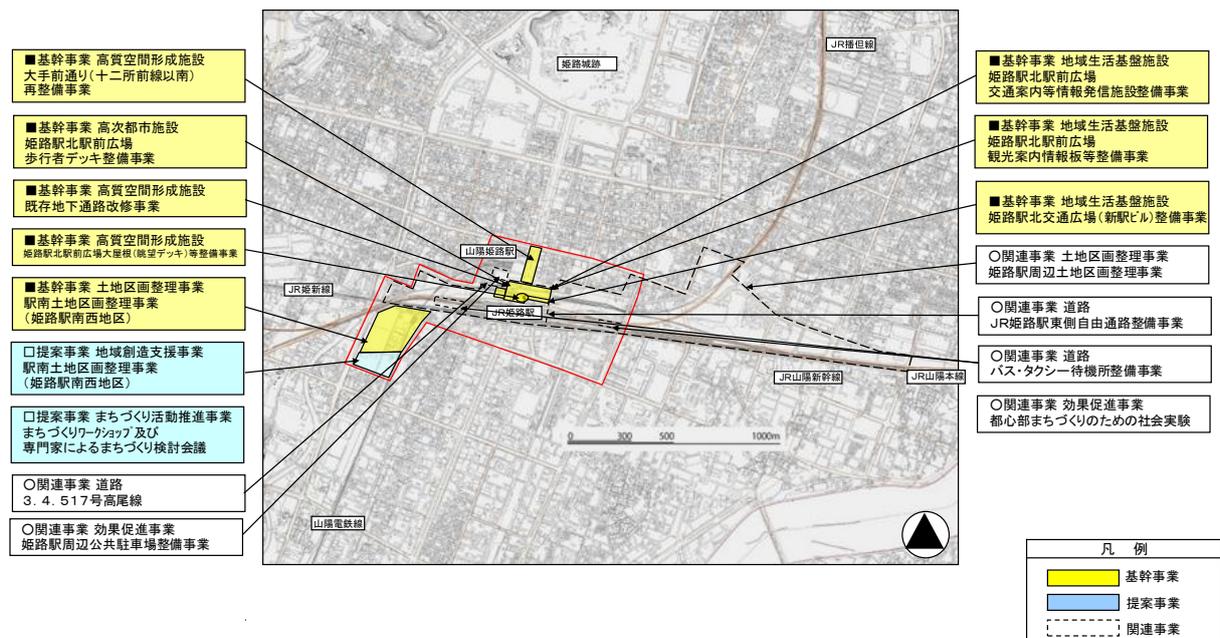
2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

< 姫路駅周辺地区 (都市再生整備計画 計画期間: 平成 23 年度～平成 25 年度) >

【対象地区の姫路市における位置付け】

姫路市駅周辺地区は、JR 姫路駅や山陽電鉄姫路駅を含む姫路駅周辺を対象とし、世界文化遺産・姫路城を擁する中核市および西播磨テクノポリスの母都市にふさわしい、賑わいと感動あふれる再生が期待される地区である。

そのため、本事業において、姫路の顔となる新たな都市拠点づくりを行うとともに、官民が連携・協働しながら、来街者をもてなし、時を感じ人が交流する空間づくりを進める。



都市再生整備計画における対象地区のエリア

【対象地区の現状と課題】

世界文化遺産姫路城を擁する姫路市の都心部は、本市を代表する都市イメージを形成・発信するとともに、古来より播磨の商業・業務・交通の中心としての役割を果たしてきた。また、市民にとっては、買物や飲食はもとより文化や芸術などに触れ、出会いや楽しみの場となっている。しかし、近年、都心部を取り巻く環境や市民意識の変化などにより、今日まで果たしてきた役割に陰りが見られるようになってきた。

大手前通りを中心とする地区は、かつては城下町として栄え、また、姫路市の商業・業務の中心的役割を果たしてきたが、現下の社会経済情勢の変化を踏まえ、都心回遊の拡大や都心居住の促進などにより、賑わいのある都心への再生が求められている。

姫路駅を中心とする地区は、鉄道高架事業を契機とした総合的・一体的な都市基盤の整備とともに、今後、キャストィ 21 の推進など新たな都市機能の導入により、姫路の未来を担う創造空間として大きな期待が寄せられている。

現在の姫路駅北側の駅前では、自動車交通の流入や数多くのバス・タクシー車輛の待機により、交通環境が悪化し、公共交通機関の乗換え利便性が損なわれているとともに、播磨の玄関口としての良好な景観形成を阻害している。

さらに、自動車交通が優先されているため、都心部の回遊性の確保や歩行者に対するバリアフリー化への配慮がなされていないだけでなく、市民はもとより観光客にとって、くつろぎ・憩いの空間が不足している。

また、駅前の交通混雑の緩和や良好な都市景観の形成のため、行政である姫路市とバス・タクシーなどの交通事業者等との役割分担を明確にした上で、まちづくりを推進していく必要がある。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

官民協働での魅力ある都市景観を形成するため、民間事業者との協働による品格ある都市景観の形成を目指す。

市民の手による持続的なまちづくりを行うため、市民参加のワークショップを開催するなどにより市民の意見を聞きながら、都市空間の利活用と管理運営を目指す。

①駅周辺の新規商業施設買物客の誘引による通行量の増加に関連する事業

i) 新駅ビル整備事業

駅前の空間を構成する重要な建築物となる新駅ビルを、姫路市の玄関口にふさわしいデザインと魅力を備えた施設として、駅前広場整備事業にあわせ西日本旅客鉄道㈱が整備する。

ii) キャスティー 21 エントランスゾーン整備事業（駅前広場整備事業）

播磨の中核都市・姫路の玄関口にあたるエントランスゾーンは、まちの顔として、姫路への来訪者に第一印象を与える重要な地区であり、市民も、都心部に来たというときめきと憩いを期待する地区である。

このため、国内外から多くの人を訪れる都市の玄関口にふさわしく、高質で利便性が高く、

ゆとりとるおいにあふれたにぎわいのある駅前空間とするため、平成 25 年度までの完成を目指し、姫路駅北駅前広場を現在の 2.5 倍 (6,400 m²→16,100 m²) に拡張整備する。人々が集い、憩い、また、イベントなどができるにぎわいの空間として、現在の駅ビル撤去後の地下空間を活用し、新駅ビルの地下階と地下街を結ぶサンクンガーデンを整備するとともに、バス、タクシー及び一般車乗降場を機能的に再配置し、歩行者デッキの整備など、公共交通機関の利用者が安全で快適に乗り継ぎができるように交通結節点機能の向上を図る。



姫路駅北駅前広場の整備イメージ

出所) 姫路市中心市街地活性化基本計画 (平成 21 年)

iii) 地下街改修事業

商業施設を有する姫路駅前の地下街は、駅と街なかを結ぶ駅前空間において、車と交錯せず安全・快適に楽しく歩くことが出来る歩行者動線として、城につながるシンボルロード「大手前通り」やその東西に広がる商店街等に人々を導き、街なかの回遊に誘う重要な役割を担っており、駅と街なかとを結ぶまさに「要」である。

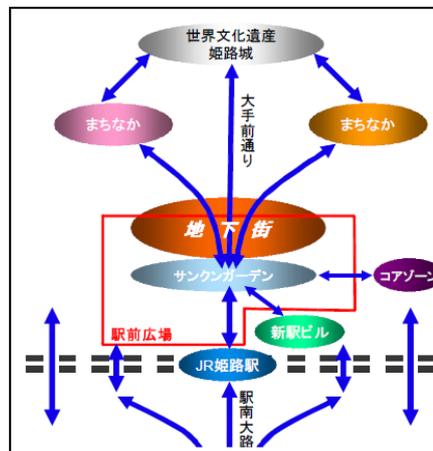
しかしながら、老朽化に伴う商業施設としての魅力の低下や、バリアフリー対応が不十分であるなど、その機能が十分に発揮されておらず、役割に陰りが見えつつある。

一方、地下街の周辺では「姫路の顔づくり」として、土地区画整理事業による姫路駅北駅前広場の拡張整備が進められている。それに伴って、地下街と一体を成してきた現駅ビルは撤去され、新たな集客・交流施設として、約 44m 南に新駅ビルが建設される。また、その新駅ビルの地下階と地下街との間には「サンクンガーデン」が整備されることとなっており、駅から新たな地下空間となる新駅ビル地下階、サンクンガーデン、既存の地下街を経て街なかへと至る地下動線が形成される。

このように駅前空間が劇的に生まれ変わろうとしている中、これらの施設の整備効果をまち全体へと広げていくためにも、新駅ビルやサンクンガーデンに集う人々を街なかへと導く「要」の位置にある地下街の役割は一層重要となってくる。

このため、駅前空間の整備が行われる千載一遇のこの機会に、(株)姫路駅ビルが地下街についても平成 25 年度の完成を目指し駅前空間との一体的な整備を行ない、また、新駅ビル地下階

との均衡ある店舗配置を行うことで、地下街をより安全で利便性が高く魅力的な商業施設とするとともに、駅と街なかを結ぶ「要」としての役割を大きく向上させる。こうしたことにより、都心部の商業魅力を高め、集客増につなげるとともに、街なかへの回遊性を高めることで、歩行者の増加やにぎわいの創出を図る。



地下街を要とした回遊イメージ

出所) 姫路市中心市街地活性化基本計画 (平成 21 年)

iv) 大手前通り利活用向上事業

姫路駅と世界文化遺産・姫路城を結ぶ大手前通りは、本市のシンボルロードであり、都心部の回遊を促し、にぎわいの創出を図るためのさらなる活用が求められており、そのにぎわいの創出等に向け、高質空間形成調査*を行うなどの利活用向上に取り組む。

※高質空間形成調査 (H21～H22)

大手前通り整備による自動車交通流動変化を把握し、大手前通りの歩行者優先の道路空間に向けた整備方針の検討を目的に実施。

また、姫路駅北駅前広場の整備に伴い、大手前通りのうち北駅前広場～十二所前線間については公共交通のみが通行する交通体系とし、歩行者空間の拡大を目指す。



大手前通り (姫路駅から姫路城を望む)

出所) 姫路市中心市街地活性化基本計画 (平成 21 年)

②「回遊性の向上に向けた仕掛け」に関連する事業

i) 電博堂の運営

御幸通商店街内において、NPO 法人姫路コンベンションサポートがまちづくりに関する情報発信の拠点となる「情報口利きひろめ屋 電博堂」を運営する。

平成 21 年度からは兵庫県が推進している「銀の馬車道」の PR ショップを兼ねることとなり、一層の集客が期待される。

ii) 情報発信強化事業

商店街への来客を促進するため、中心市街地全体のマップ、PR 誌の発行、中心市街地の多様な情報をインターネットや携帯電話で取得できるポータルサイトの構築等、情報発信、宣伝活動を促進する。

また、西二階町商店街の入り口に情報発信ボードを設置し、城周辺や商店街でのイベント等の情報を発信する。

(10) 日南市

■「都市再生盤備推進法人指定の可能性」

日南まちづくり(株)が複合機能ビルを建設・管理する計画(認定中活計画に位置付け)である。当該団体は、平成20年度に設立されたもので、市が3%以上の出資を行っている。この団体が都市再生整備推進法人の候補になると考えられ、指定への検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

道路上(市道)と公園(堀川運河、港湾管理区域)でのオープンカフェ等を検討している。平成25年度出店者調整、26年度に実証実験の予定で、協議会等の組織を形成し、占用許可の調整を行っていくこととされており、当該実証実験を踏まえて、道路占用の特例許可を活用したまちづくりに展開していく可能性がある。



写真 公園(港湾区域)のオープンカフェ検討区域

1) 日南市の概要

【地勢等】

日南市は、宮崎県南部にあって三方を山に囲まれ、北西部から東部へ酒谷川と広渡川が市の中心部を貫流し、その流域の平野部に中心市街地が位置しており、その背後が農村集落である。

東部は波状岩によって形成された風光明媚な日南海岸国立公園が日向灘に面しており南九州地域の観光資源の拠点である。

北は宮崎市、北西は都城市と三股町、南は串間市にそれぞれ接しており、県南の拠点都市である。

主要交通網としては、南北にJR日南線と国道220号線が走り、更に国道222号線が県の西部、都城市から日南海岸国立公園に直結している。

日南市の面積は536.12k㎡で、宮崎県内において6番目の広さとなっている。

日南市の地勢は山と海に囲まれ起伏に富んでいる。東部は太平洋に面したリアス式海岸で、8つの指定漁港と重要港湾である油津港を有している。北部は標高400m~450mの山々によって宮崎市と行政区域を面しており、西部は標高1,119mの鱈塚山系、柳岳山系の山地を境に都城市及び三股町と隣接し、南部は男鈴山系により串間市と区域を異とする。西方より東に向かって広渡川、酒谷川及び細田川が貫流し、この各河川により形成された平野部には、带状に市街

地及び農耕地が広がっている。

市街地はおおむね標高 3m の西から東へ傾斜面に形成されている。丘陵地は第 3 紀層からなり、平野部は各河川による沖積層からなる地質である。



出所) 日南市総合計画 (平成 22 年)

【沿革】

日南市は、遠く平安朝時代に藤原荘園として開拓された地方である。建久 8 年 (1197 年) の「日向国図田帳」によると、飢肥地方は島津荘の一部となっている。室町時代から戦国時代にかけては、島津氏の所領であった飢肥の地をめぐる、伊東氏が激しく攻め入った。天正 15 年 (1587 年) 豊臣秀吉の九州統一後、伊東氏は飢肥に入り、飢肥藩は 5 万 1 千石の城下町として栄え、明治維新まで続いた。

廃藩置県後は、飢肥県、都城県、宮崎県、鹿児島県に順次所属した。その後、再び宮崎県に管轄された。

その後、昭和 25 年 1 月 1 日、近隣の飢肥町、吾田町、油津町及び東郷村が合併して、「日南市」が誕生した。

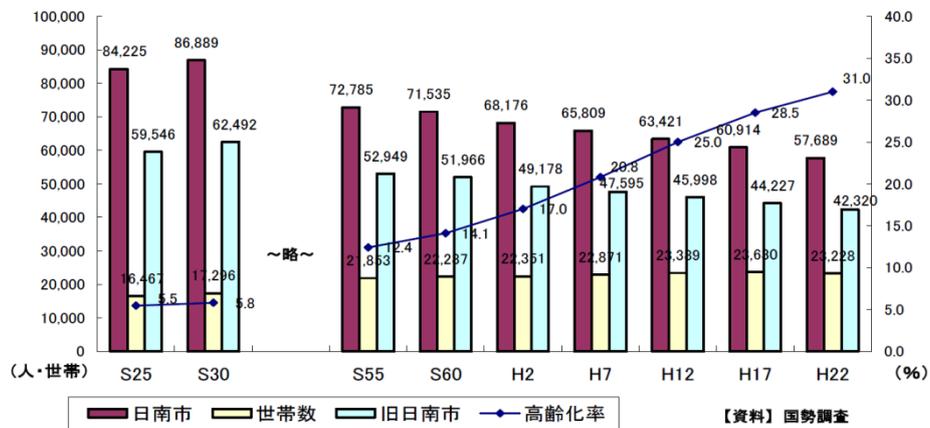
昭和 30 年 2 月 11 日、隣接の細田町と鶴戸村を、更に昭和 31 年 4 月 1 日に酒谷村と榎原村大窪地区を合併して県南の中核都市となった。

平成 21 年 3 月 30 日、日南市、北郷町及び南郷町が合併し、現在の「日南市」となった。

【人口】

日南市の人口は、昭和 30 年の 86,889 人 (旧日南市においても同年の 62,492 人) をピークに減少傾向が続いており、平成 17 年から平成 22 年までの 5 年間で約 5.3% の 3,225 人が減少し、平成 22 年の人口は 57,689 人となっている。世帯数は、昭和 55 年以降平成 17 年までの間は増加傾向にあったが、平成 17 年から平成 22 年までの 5 年間では、約 1.7% の 402 世帯が減少している。

高齢化率は、平成 7 年には 20%台に突入し、平成 17 年には 30%台に迫り、平成 22 年には、31.0%と 30%を超えている。



注)「高齢化率」は、人口に占める 65 歳以上の人口の割合を示す。

日南市の人口、世帯数、高齢化率の推移

出所) 日南市中心市街地活性化基本計画 (平成 24 年)

【日南市の主な課題】

日南市総合計画の基本構想 (平成 22 年度～平成 31 年度) において、急速な変化が訪れている次の 3 つをまちづくりの課題として挙げている

- ・人口減少・少子高齢化
- ・財政危機
- ・地域主権

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

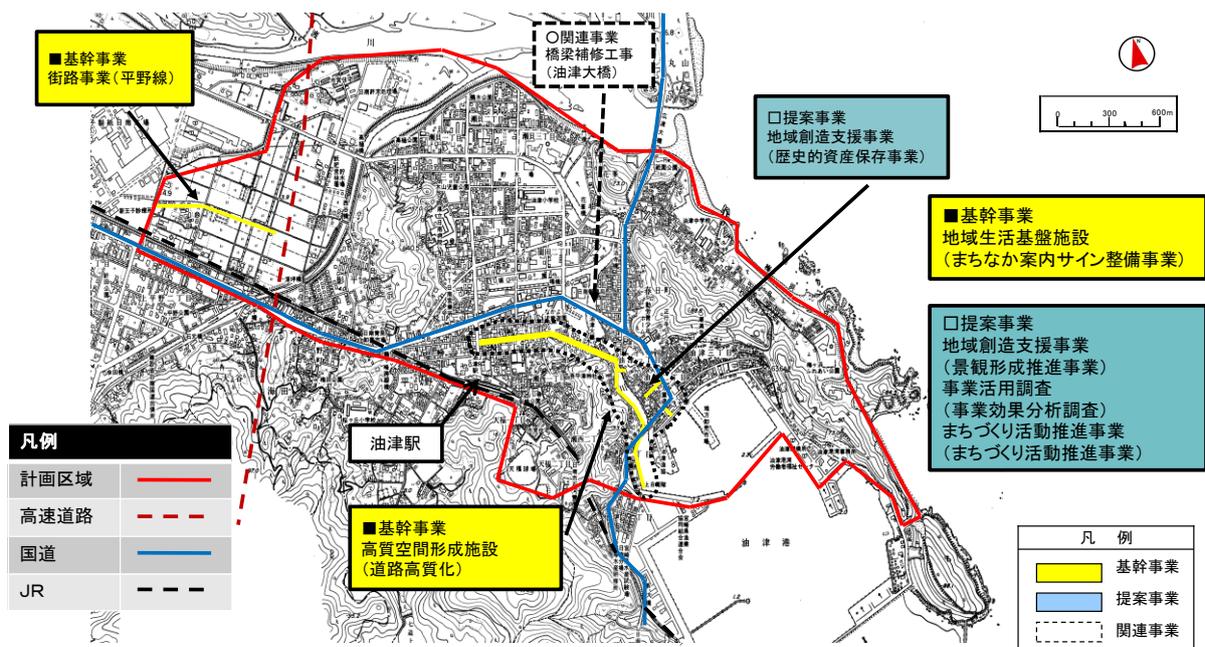
<油津地区 (都市再生整備計画 計画期間：平成 22 年度～平成 26 年度) >

【対象地区の日南市における位置付け】

- ・江戸時代から昭和にかけて、油津港や堀川運河を中心に、林業・漁業・商業により発展し、日南市ひいては県南地域の経済拠点として確立。
- ・電気、鉄道、上水道といった社会基盤が県内でも先進的に整備され、道路舗装率や上下水道の整備率は 100%と、市内で最も整備が進んでいる。
- ・国道 220 号、222 号が縦横に配置されるほか、市内公共交通の起点である JR 油津駅や宮崎交通バスセンター、重要港湾で多くの客船が寄港する油津港を有し、陸・海における交通の要衝で、日南市の玄関口である。
- ・堀川運河周辺に歴史的資産や食資源を有し、経済効果を高めるための、観光産業を構築するポテンシャルが高い。
- ・日南市の魅力を発信する地域として、社会基盤の整備、公共公益施設や多様な商業施設の集積、環境整備による「利便性」、「快適性」、「娯楽性」、「経済性」、「安全性」に加え、進展する少子高齢社会に対応するとともに、歴史的資産を活用した観光化によって「経済性」を高

める、「住んでも訪れても快適で魅力あるまち」となる必要がある。

- ・日南市経済の中心として、車の利用が少ない時代から街が形成されていたため、公共交通機関が地区中央部を通っていることに加え、公共公益施設や店舗、医療機関などの生活に身近な施設が近接して立地し、立地密度も市内で最も高いことから、高齢社会に対応したコンパクトシティとしての役割を担う。
- ・県南地区唯一の百貨店である「日南山形屋」や市内唯一のアーケード商店街が近接し、歴史的にも日南市商業の中心地を形成していたことに加え、県南地区最大の売場面積を持つ「サピア」も近接して立地していることから、娯楽的な街の魅力や人の回遊による地域の賑わいを形成する役割も担っている。
- ・日南市の主要観光地である「鶴戸神宮」と「飢肥」の中間点に位置し、また、観光資源として活用できる歴史的資産を数多く有するとともに、多くの宿泊施設や歓楽街を有していることから、今後、日南市を訪れる観光客の滞在時間を延ばし、日南市経済を向上させるポテンシャルを有している。



都市再生整備計画における対象地区のエリア

【対象地区の現状と課題】

油津地区については、古くは室町時代から明国との交易の寄港地として栄え、江戸時代には飢肥杉を搬出する重要な港として、そして昭和初期には東洋一のまぐろ基地として繁栄を謳歌してきた。

地区の中心部には1686年飢肥藩五代目藩主伊東祐実によって開削され、油津地区の林業の中心となった堀川運河が、堀川橋、三階建て銅板葺きの商家、レンガ造り倉庫などとあわせて文化財に登録され、それらを中心とした歴史的な町並みが残されており、平成8年度には(財)日本ナショナルトラストによる調査も行われている。

また、堀川運河埋立に対する「油津堀川運河を考える会」の保存運動や歴史的建造物の油津赤レンガ館の買取保存など、地元住民が主体となったまちづくり活動が展開されている地区でもある。

さらに地区内には広島東洋カープが50年間以上にわたりキャンプを行っている天福公園(球場)も存在している。

そのような中、県の油津港湾事業による堀川運河護岸整備にあわせ、県内外からの来訪者などの交流人口の増加や、まちの賑わいの再興を目指し、まちなかの魅力拠点整備を行うため、平成14年度に篠原修東京大学大学院教授(現東京大学名教授)を委員長とし、住民・学識経験者・行政機関で構成する「油津地区・歴史を活かしたまちづくり計画検討委員会」により、油津地区における将来まちづくり構想実現化のための計画を策定したところである。同年4月には、一般公募による「日南市まちづくり市民協議会」(会員50名)が発足され、都市計画に関する事項を中心に活動を行っており、まちづくり構想の計画策定の段階から意見交換会を開催するなど、官民共同のまちづくりに努めてきたところでもある。

そして、「歴史的資産を活かしたまちづくり」を目標に、平成17年度から21年度にかけまちづくり交付金事業を活用し、道路・公園・景観形成等の事業を展開した結果、一定の社会基盤の整備と効果的な利活用に向けた基礎が整ったところであり、今後、更なる魅力的なまちづくりや賑わいの再興のための、諸施策が必要となっている。

道路・公園・下水道などの社会基盤整備をはじめ、歴史的資産である赤レンガ館の整備や景観形成の諸施策の実施し、「まちなかの賑わいの再興」に向けた取組を推進してきたが、更に、堀川運河周辺を中心とした歴史的資産を活かすための、環境整備が必要である。

- ・堀川運河周辺や天福公園(キャンプ)に訪れた方を、商店街などの町中に誘導する仕組みづくりが必要である。
- ・歴史的なまちなみが現存しているが、歩道や案内板、照明施設などがなく、来訪者が時間をかけて回遊できる道路・サイン等の環境整備が必要である。
- ・堀川運河を中心とする魅力を更に向上させるため、道路の充実や赤レンガ館をはじめとする文化財の利活用検討など、ワークショップ等による住民と一体となった取組が必要である。
- ・中心市街地活性化の観点から、商店街の活性化のための、空き店舗の有効活用や駐車場の確保などが必要である。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

- ①登録有形文化財や堀川運河周辺の水辺空間を散策・回遊できるルートを整備し、来訪者の増加を図る。
 - ・堀川運河等の地区内に点在する歴史的・文化的資産や登録有形文化財の回遊性を高める環境整備等が求められていることから、案内サイン等を整備することによる、回遊性が高く魅力的な歴史的資産を活かしたまちづくりを一体的に進める。
- ②天福公園や商店街などのエリアと、堀川運河周辺のエリアを結ぶルートを整備し、市民や来訪者にとって快適な環境整備を行い、商店街の活性化や交流人口の増加を図る。

- ・商店街から堀川運河に至る道路を整備し、天福公園や商店街周辺と堀川運河周辺への来訪者を、油津地区内において相互に交流させ交流人口の増加を図る。
 - ・歩行者（市民、観光客）の快適性と安全性の向上を図り、緑陰を作る豊かな植栽やベンチなどのストリートファニチャーの設置及び街なかにおける、交流と憩いの空間を創出する。"
- ③赤レンガ館をはじめ、油津地区内に現存する歴史的な景観の保全・形成に関する諸施策を実施し、魅力的なまちづくりを推進する。
- ・また、景観条例や景観計画に基づき、油津地区の景観形成を地域住民とともに推進する。

(11) 鹿児島市

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

都市再生整備推進法人の指定要件に合致する法人としては、(株)まちづくり鹿児島が候補になると考えられ、指定への検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

中心市街地の市電通り沿いに設置してある広告板が老朽化してきていることから、民間活力による広告板の設置について、特例を活用した設置方法や特例によらない設置方法などの検討がなされており、本年度内に方向性が取りまとめられる予定である。

■「都市利便増進協定の活用可能性」

鹿児島駅周辺地区において、行政と民間等の共通のまちづくり指針となる「まちづくりガイドライン」が平成 21 年度に策定され、ガイドラインの作成に携わった市民が中心となり、任意団体である「上町タウンマネジメント」が平成 22 年度に設立されている。

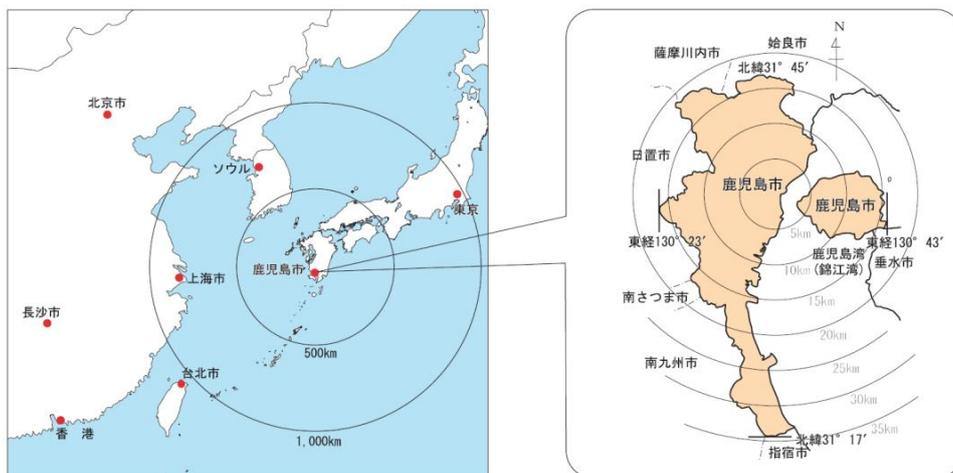
1) 鹿児島市の概要

【地勢等】

鹿児島市は、九州の南端鹿児島県のほぼ中央部にあって、東経 $130^{\circ} 23'$ から $130^{\circ} 43'$ 、北緯 $31^{\circ} 17'$ から $31^{\circ} 45'$ に位置し、北は蒲生町、西は日置市、南は指宿市などと接している。また東は鹿児島湾（錦江湾）に面し、海を隔てた桜島を含んだ東西約 33km、南北約 51km の風光明媚な都市である。

市街地は、鹿児島湾（錦江湾）に流入している甲突川、永田川などの中小河川により形成された小平野部にあり、その周辺は、海拔 100m から 300m の丘陵地帯（シラス台地）となっている。

鹿児島市のシンボルとして知られている桜島（標高 1,117m）は、市街地から約 4km 対岸にある活火山である。



出所) 鹿児島市の都市計画 (2012 年版)

【沿革】

鹿児島島の地名については、いろいろな説があるが、国史に記されたのは約 1200 年前からである。当時の鹿児島市は一寒村であったが、今日のように発展した始まりは、1185 年に島津家の始祖忠久が薩摩、大隅、日向の守護職に任ぜられ、以後 1341 年第 5 代貞久が現市街地北部の東福寺城（多賀山）を居城としたときからである。

その後、清水城、内城と変遷が続き、1602 年第 18 代家久が鶴丸城を構築、以来江戸時代を通じ第 29 代忠義までの 267 年間にわたり、島津 77 万石の居城となった。この鶴丸城の築城の際、城下町も併せて整備され、これが現在の中心市街地の都市的起源となっている。

明治 4 年の廃藩置県とともに県庁所在地となり、同 22 年全国で最初の市のひとつとして市制がしかれた。以来明治 44 年、大正 9 年、昭和 9 年の隣接村編入により、市域面積は約 80k m² となった。昭和 19 年には人口約 20 万人の都市として大きく発展してきたが、翌 20 年太平洋戦争により市街地の 93%を焼失した。

しかし、いち早く戦災復興都市計画事業により、大規模な街づくりが始まり、昭和 34 年にはほとんど同事業が完了した。

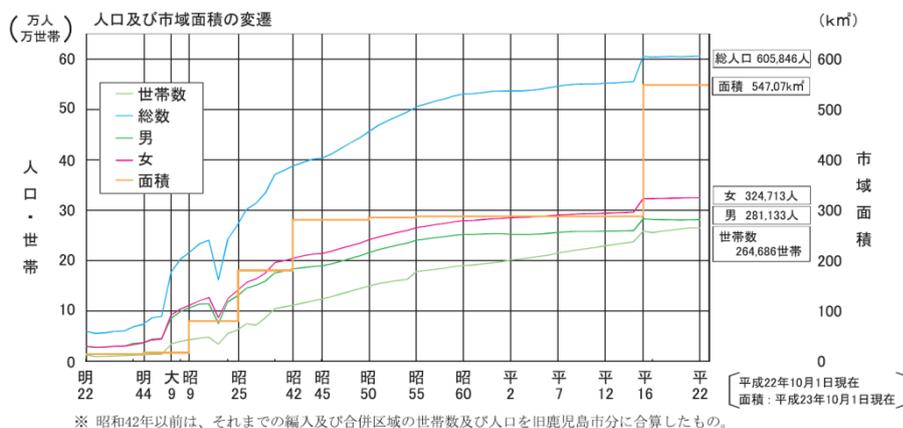
また、昭和 25 年に伊敷・東桜島両村を編入、42 年には谷山市と合併、平成 16 年 11 月 1 日には、吉田町、桜島町、喜入町、松元町及び郡山町を編入して新しい鹿児島市が誕生、現在では人口 60 万人を超える、南九州|における中核都市として発展を続けている。

【人口】

鹿児島市に市制がしかれたのは、明治 22 年 4 月 1 日である。当時は、市域面積も約 14k m² と狭かったが、その後数回にわたる隣接村の編入によって、県庁所在地として発展をとげた。

また、昭和 42 年には隣接の谷山市と合併し、その後臨海部の埋立によって逐次変更し、平成 16 年には吉田町、桜島町、喜入町、松元町及び郡山町の編入により 546.95k m² になり、現在では埋立によって 547.07k m² になっている。

人口は、平成 22 年 10 月 1 日の国勢調査によれば、605,846 人で、16 年 11 月 1 日の周辺 5 町との合併もあり、12 年から 17 年の 5 年間で 52,269 人（約 9.5%）の増となったが、この 5 年間は横ばい傾向である。



人口及び市域面積の変遷

地図番号	区分	年月日	編入及び合併区域	町数	面積 (k㎡)	人口 (人)	世帯数 (世帯)	人口密度 (人/k㎡)	1世帯平均人員 (人/世帯)
	市制施行	明22. 4. 1	鹿児島市	50	14.03	57,822	—	4,121	—
1	第1次編入	〃 44. 9. 30	草牟田、武	53	15.91	73,085	12,561	4,594	5.8
2	第2次編入	大 9.10. 1	永吉、原良、玉里	56	16.73	103,180	19,954	6,167	5.6
3	第3次編入	昭 9. 8. 1	中郡宇村、西武田村、吉野村	68	78.25	176,900	34,626	2,261	5.1
4	第4次編入	〃 25.10. 1	伊敷村、東桜島村	81	181.54	229,462	52,990	1,264	4.3
5	谷山市と合併	〃 42. 4. 29	鹿児島市、谷山市	91	279.15	385,866	110,016	1,382	3.5
6	国勢調査	〃 45.10. 1	埋立	101	280.72	403,340	123,599	1,437	3.3
	〃	〃 50.10. 1	埋立	130	284.04	456,827	149,448	1,608	3.1
	〃	〃 55.10. 1	埋立	185	288.29	503,360	177,999	1,753	2.8
	〃	〃 60.10. 1	埋立	195	289.07	530,502	190,217	1,835	2.8
	〃	〃 平 2.10. 1	埋立	229	289.44	536,752	201,089	1,854	2.7
	〃	〃 7.10. 1	埋立	248	289.60	546,282	215,140	1,886	2.5
	〃	〃 12.10. 1	埋立	265	289.79	552,098	229,064	1,905	2.4
7	編入合併	〃 16.11. 1	吉田町、桜島町、喜入町、松元町、郡山町、	322	546.95	605,308	258,266	1,107	2.3
8	国勢調査	〃 22.10. 1	埋立	342	547.06	605,846	264,686	1,107	2.3
	編入	〃 23.10. 1	埋立	—	547.07	—	—	—	—



市域の拡張経緯

出所) 鹿児島市の都市計画 (2012年版)

【鹿児島市の主な課題】

第五次鹿児島市総合計画 (平成 24 年度～33 年度) において、まちづくりを考える上で踏まえるべき特に大きな時代潮流として次の 4 つを挙げている

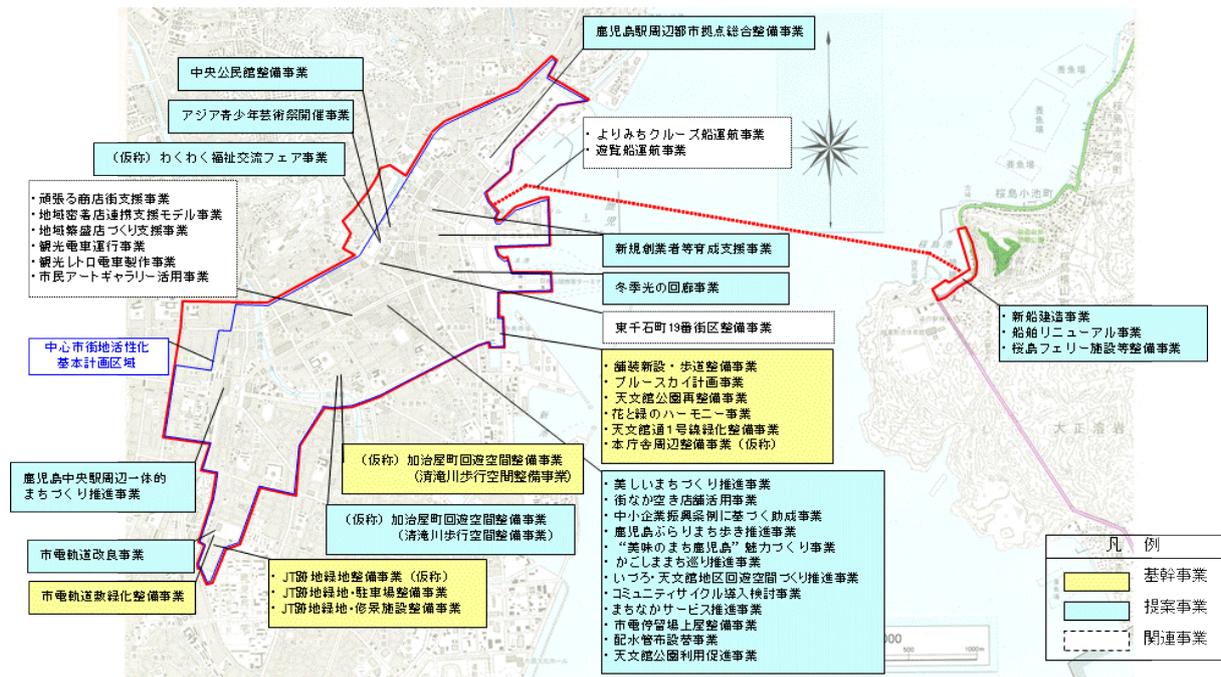
- ・ 少子高齢化の進行と人口減少局面への移行
- ・ グローバル化の進展
- ・ 地球レベルでの環境問題の進行
- ・ 自主的・自立的なまちづくりの気運の高まり

2) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

< 鹿児島市都心部地区 (都市再生整備計画 計画期間: 平成 23 年度～平成 27 年度) >

【対象地区の鹿児島市における位置付け】

鹿児島市の顔である都心部地区は、商業・業務さまざまな高次都市機能が集積し、南九州随一の繁華街、魅力ある都心部として本市の発展に重要な役割を果たしてきた。



都市再生整備計画における対象地区のエリア

【対象地区の現状と課題】

近年は、都市環境や交通事情の変化、郊外の商業基盤の充実等により、その地位が低下傾向にあったことから、平成23年3月予定の九州新幹線全線開業に向けて、都心部のさらなる活性化を図るため、平成18年3月に第一期都市再生整備計画（以下、第一期計画）を策定し、宿泊観光客及び居住人口数の増加、空き店舗率の減少について数値目標を定め、まちづくりに取り組んできた。

平成23年3月の九州新幹線の全線開業により、今後ますます激化する都市間競争のなか、本市がさらに発展していくためには、本市の顔である都心部地区において、第一期計画における達成された事項の効果をさらに持続させるとともに、残された課題や新たに発生した課題については、改善策を実施し、さらなる魅力の向上を図る必要がある。

また、第二期計画ではまちづくりのテーマに、新たに「環境」をあげ、環境負荷の大きい高次都市機能が集積した本地区において、良好な環境を保全・創造し、次世代に引き継ぐために、環境と都市が調和した潤いのあるまちづくりを進めるとともに、環境リーディングシティを目指す本市のイメージアップにつなげていく。

本地区を構成する3地区（鹿児島中央駅地区、いづろ・天文館地区、鹿児島駅地区）において、各地区の状況に応じたきめ細やかなまちづくりを進めるため、地区ごとに「まち再生ワークショップ」を開催し、市民の意見を踏まえた計画となっている。

九州新幹線の全線開業による効果と新たな課題を的確に把握し、社会情勢の変化に迅速に対応したまちづくりを進める必要がある。

環境負荷の大きい高次都市機能が集積した本地区において、良好な環境を保全・創造し、次世代に引き継ぐために、環境と都市が調和した潤いのあるまちづくりを進める必要がある。

本地区のにぎわい創出を図る上で、重要な位置を占める商店街に対しては、各種支援制度の見直しを検討し、出店希望者にとって、魅力ある商業環境の維持・増進を進める必要がある。

本地区を構成する3地区（鹿児島中央駅、いづろ・天文館、鹿児島駅）については、地区ごとの状況に応じたまちづくりの重点目標を定め、きめ細やかなまちづくりを進める必要がある。

これまでに、整備を行った観光施設等を十分に活用するため、利用促進策などソフト事業の充実を図る必要がある。

人口減少時代や超高齢社会の到来など社会的課題に対応するため、これまでに整備された社会基盤を有効に活用し、コンパクトで持続可能なまちづくりを進める必要がある。

まちづくりの主役は市民であり、国も「新しい公共」という考え方を示していることも踏まえ、これまでの行政主導の官民一体となった取り組みから、さらに一歩踏み込み、民間主体によるまちづくりを進める必要がある。

【課題解決に向け実施中の取組、今後の実施を検討している取組】

①人々が集い、気軽にまち歩きを楽しめる、活気のあるまちづくりを進める

アジア各国と鹿児島市の青少年が一堂に集い、音楽を中心とする芸術を通して青少年の国際性を育み、市民の国際交流意識の高揚を図る。

路上禁煙地区において、禁煙地区であることがわかる表示タイルを敷設するなど、美しいまちづくりを推進する。

空き店舗を活用したテナントミックス事業やチャレンジショップ事業を行う商店街等に助成を行い、中心市街地の空き店舗を解消し、まちのにぎわいの向上を図る。

商店街振興組合等が実施するアーケード整備やベンチ設置等に対して助成し、商店街のにぎわいの向上を図る。

創業間もない企業等の成長の支援や新規創業の促進を図り、中心市街地における事業活動の展開、本市経済の活性化を図る。

ボランティアガイドの解説を受けながら気軽にまち歩きを楽しめる環境を整備することにより、街なかの回遊性の向上を図る

九州新幹線全線開業後の観光客の増を見据え、「食」をテーマに新たな魅力づくりを行い、県内外への情報発信を効果的に展開し、さらなる観光振興を図る。

マイアミ通りなどのイルミネーションを行い、「光の回廊」を創出することで、冬季の滞在型観光の振興や夜の回遊性の向上を図る。

鹿児島中央駅周辺の一体的なまちづくりについて調査・検討を行い、東口地区及び西口地区が連携し、まちなかにぎわいと回遊性の更なる向上を図る。

本市発祥の地である鹿児島駅周辺地区において、地域固有の資源を活用し、海に開かれ歴史を活かした総合的なまちづくりを推進する。

既存の地域資源等を生かした相乗効果を生み出す仕掛けづくりについて検討を行い、新たな魅力の創出を図るとともに、交流人口の増加を図る。

いづろ・天文館地区内あるいは周辺地区との回遊性の向上や、地区の滞在時間の増加につながる事業の推進を図る。

来街者に対する街なかサービスを推進することで、中心市街地への集客、来街者の利便性向上や回遊性の向上を図る。

福祉の交流をテーマとした新たなイベントを開催し、市民に福祉ボランティアや福祉交流をアピールするとともに、中心市街地の賑わいの創出を図る。

天文館公園内に多目的広場で実施されるイベント等の際に必要な施設を整備し、公園の利用促進を図り、中心市街地のにぎわいの創出につなげる。

中心市街地の軸であり、今や観光資源のひとつにもなっている市電の停留場への上屋設置や、軌道の改良などを行い、利用者の安全性、快適性の向上等を図る。

60万都市にある活火山桜島や美しい錦江湾をさらに活かすため、本市の海の大動脈である桜島フェリーのバリアフリー化などを推進し、観光客、市民が安全で快適に利用できる施設整備を図る。

②住民、来訪者のいずれに対しても安全・快適なまちづくりを進める

バリアフリーに配慮した歩道整備や道路の舗装新設を行い、歩行者及びドライバーの安全性、快適性の向上を図る。

安全で快適な歩行者空間の確保、都市防災機能の向上、都市景観の向上などを行うため、電線類の地中化を行う。

公園施設のバリアフリー化や防災機能の向上を図り、安全で快適な公園整備を行う。

本庁舎周辺敷地を一体的に活用しながら、敷地や市道の緑化などを行い、利便性、快適性の向上を図る。

登録有形文化財に指定されている中央公民館の施設の機能向上を図り、利便性、快適性の高い施設整備を実施する。

水道管の布設替え、耐震化を図ることにより、安全で良質な水を安定的に供給する。

安全で快適な歩行者空間を確保し、親しみと潤いのある環境整備を行うことにより中心市街地の回遊性向上を図る。

③環境と都市が調和したうるおいのあるまちづくりを進める

都市の杜をイメージさせる緑豊かな魅力ある都市空間を創出し、うるおいのあるまちづくりを推進する。

市電の軌道敷に芝生などの緑化を行い、ヒートアイランド現象の緩和や都市景観の向上を図る。

都市景観の向上を図るため、電線類の地中化に伴う道路整備計画等と連携して、街路樹の適正配置を行い、うるおいと安らぎのある都市空間を創出する。

天文館通1号線に芝生などの緑化整備を行い、ヒートアイランド現象の緩和や都市景観の向上、中心市街地の活性化を図る。

自転車利用の促進により、自動車に過度に依存しない、環境にやさしいまちづくりを進め、都市内移動に伴う温室効果ガス削減への寄与や、市民や観光客の回遊性が高まることによる中心市街地の活性化や観光の魅力アップを図る。