

## 2. 低未利用地等の立地誘導・集約化スキームとケーススタディ等の実施

### 2-1. 低未利用地等の立地誘導・集約化スキーム

- ・第1回の意見交換会（1章）を踏まえ、以下に低未利用の不動産等の活用や立地誘導、集約化を通じた都市再生のあり方、方向性について整理する。

#### 2-1-1. 低需要下における新たな開発手法の考え方

##### (1) 街なか再生に向けた事業展開イメージ

###### 1) スモールエリアでの連鎖的なアクション

- ・スモールエリアは、暫定施設などの新たな公共投資や駐車場等の再編・誘導手法による支援のもとに、街に人を集めるアクションを連鎖的に展開。

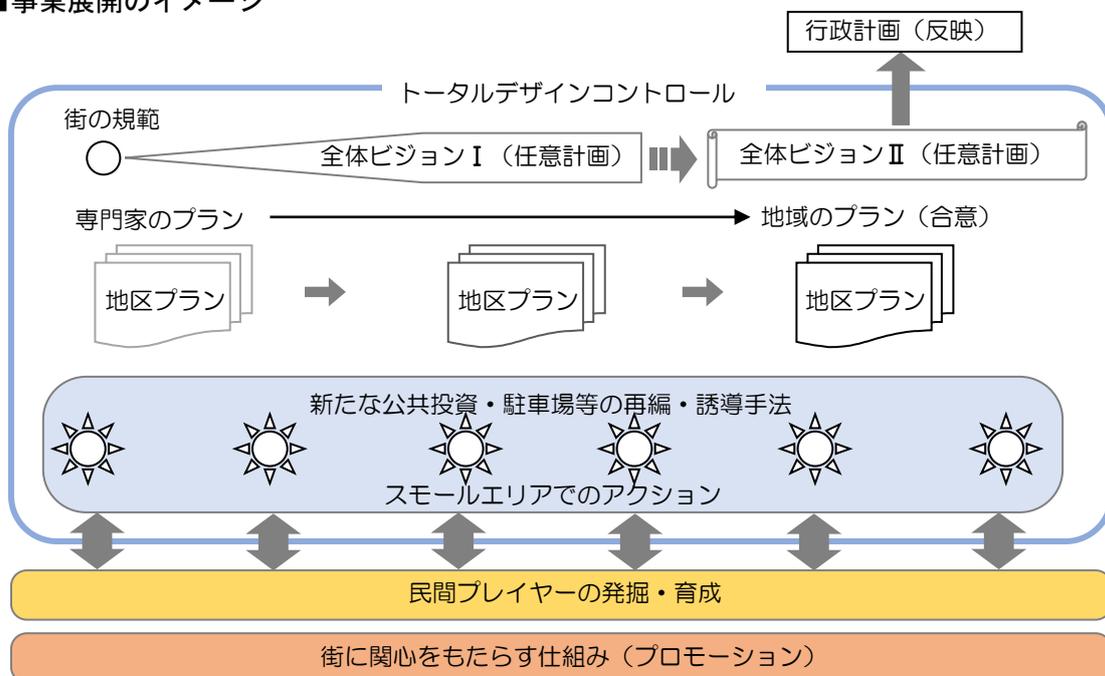
###### 2) スモールエリアでの取組みを通じた人材の発掘・育成

- ・街なかに注目を集め、民間のプレイヤーとなる人材の発掘・育成を図る。

###### 3) 全体ビジョン・地区プランによる戦略的・持続的な街なか再生

- ・全体ビジョン（任意計画）は、広域交通との整合に配慮した官民の関係者間の緩やかな合意事項としてスタート。スモールエリアでの実績をもとに、全体ビジョンの見直しと行政計画への反映を図る。
- ・地区プランは、専門家によるプランからスタートし、スモールエリアでの実績をもとに、地域のプランとして合意

#### ■事業展開のイメージ



(2) 全体ビジョンと地区プラン、スモールエリアのアクションの役割

1) 全体ビジョンの役割

- ・時間的・地域的な広がりの中で、都市のあり方として、右の点を関係者で共有する。但し、地区プランの成果をもとに見直しを予定。
- ・また、民間活力の発揮に向けた人材発掘・育成などのソフトインフラのあり方について、関係者で共有する。

2) 地区プランの役割

- ・歩いて楽しい街と自動車の利便性を両立に向けた計画として、以下の点を関係者で共有する。

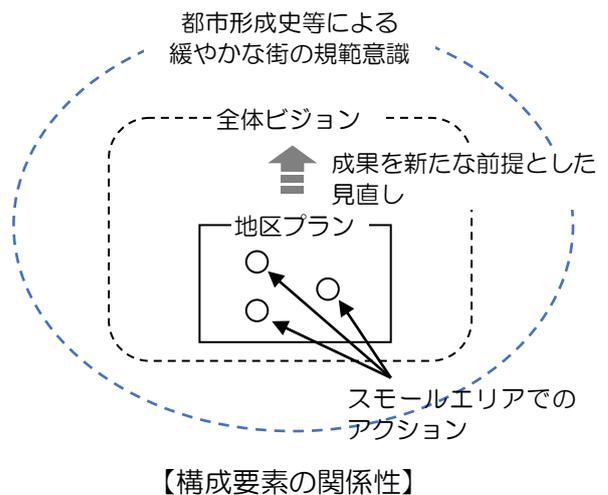
- ①回遊動線の位置・形成方針
- ②地区内交通の誘導方針
- ③スモールエリアでのアクションに対する指針
- ④駐車場等の再編・誘導方針

3) スモールエリアのアクションの役割

- ・具体的なアクションを起こし、プレイスメイキングを通じて、街なかに変化を起こし、街への注目と集客を図る。

**【関係者で共有すべき事項】**

- ①ランドスケープ、建物デザインに対する考え方
- ②公共空間の活用・再編方針
- ③広域自動車交通・歩行者交通の考え方
- ④民間活力の発揮に向けたソフトインフラのあり方



(3) 全体ビジョンのポイント：多岐にわたるまちづくりの主体との合意形成

1) 都市形成史・街の規範的デザインの共有化をベースとした将来像の合意

- ・都市形成史を踏まえながら、歩行者優先のまちづくりの考え方やモデル的な開発イメージを描き、ビジョンを共有する。

2) WIN-WIN 関係構築に向けた全体ビジョン

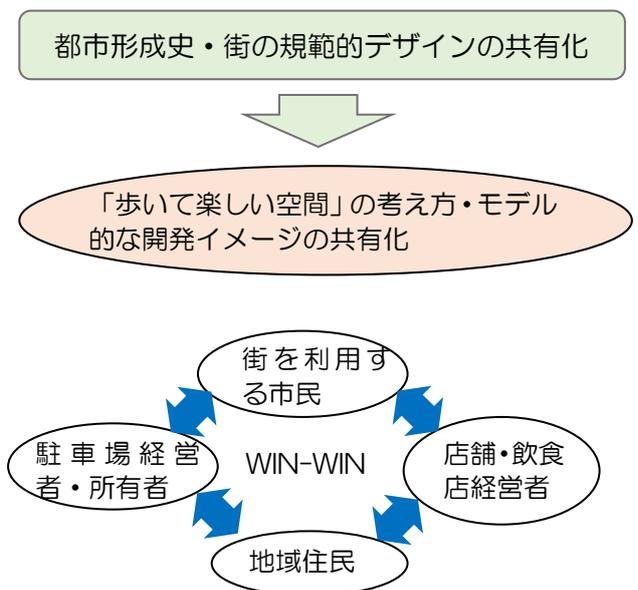
- ・自動車の利便性向上や駐車場敷地の借上げなど、駐車場等の所有者や経営者も合意できるビジョンとする。

3) スモールエリアでの成果をもとにした、漸進的な合意形成

- ・固いプランではなく柔らかなプランやスモールエリアの取組みからスタートし、実績を積み上げることで全体ビジョンを構築し、合意を目指す。

4) 民間活力を地域に引き込む戦略・シナリオの共有化

- ・将来的な広域交通のあり方や、人が集まる空間価値の創造を通じて、民間活力を地域に引き込む。



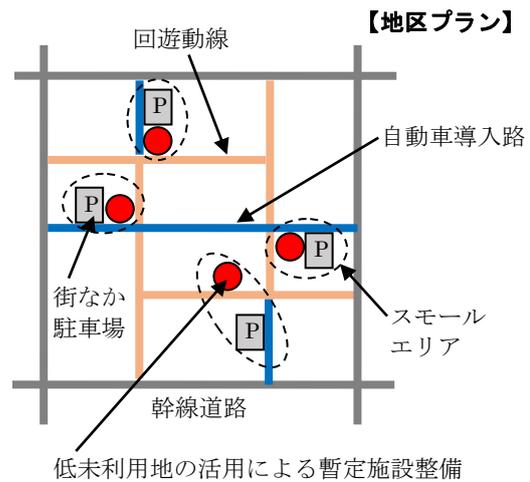
(4) 地区プランのポイント：歩いて楽しい街と自動車の利便性の両立を目指す

1) 自動車利便性による広域需要の取り込み

- ・広域的な需要を地区に取り込むには、自動車の留めやすさ、駐車場の近接性が重要
- ・地区プランにおいて、歩行者の回遊動線や自動車のエントリーポイントや導入路など、地区内道路を性格づけ

2) 歩行者と自動車の利便性両立に向けた駐車場等の再生・誘導方策

- ・回遊動線の形成と自動車導入路との接続から、駐車場の活用・誘導方策を設定
- ・回遊動線沿いで暫定施設と駐車場が連携したスモールエリアの取組み実施。様々な単位のスモールエリアが分散した歩いて楽しい街を形成。



(5) スモールエリアでのプレイスメイキングを通じた新たな需要の先行的な創造

1) 官民連携の必要性の共有

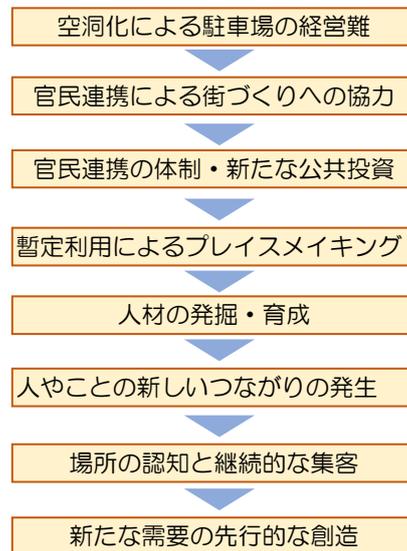
- ・中心市街地の更なる空洞化により、駐車場が経営難となり固定資産税の負担が増大
- ・新たな街づくりに向けた駐車場所有者の協力

2) 官民連携の体制づくり・新たな公共投資

- ・優れた民間ノウハウによる地域と人をつなげる仕掛けづくり、人材の発掘と育成。
- ・敷地の借上げや暫定施設の整備などの新たな公共投資

3) 街への注目・集客を通じた新たな需要の創造

- ・新しいコトや話題づくりの発生による場所の認知と継続的な集客
- ・新たな需要の先行的な創造

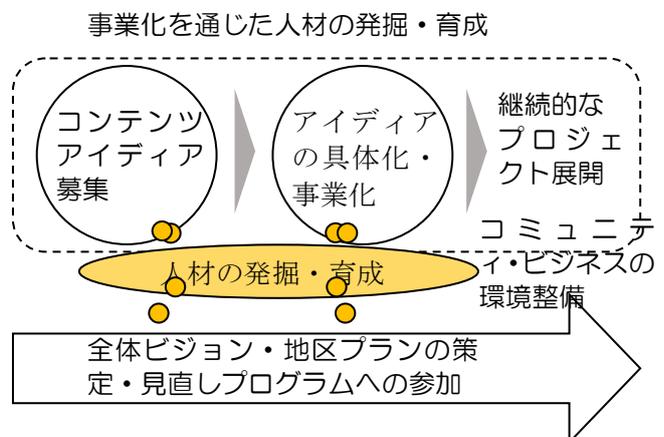


(6) 開発ステップと人材発掘・育成の連携

1) スモールエリアにおける具体的な事業化を通じた人材の発掘・育成

- ・コンテンツアイデアの募集等を通じた人材の引き込み。
- ・アイデアの具体化に向けたコミュニティ・ビジネスの環境整備
- ・継続的なプロジェクトの展開により地域のキーマンに育成。

2) 全体ビジョン、地区プランの検討・策定との連動わかりやすく、参加のモチベーションが上がる育成プログラムの提示



## 2-1-2. 施策の方向性

### (1) 全体ビジョン・地区プランの構成

#### 1) 全体ビジョン

- ・全体ビジョンは、商店会や駐車場経営者、自治会、まちづくり協議会など多様な主体により、まちづくりの指針として作成。関係者が共有する。
- ・右の①～⑧について、官民が共同して検討するために必要なプラットフォームの整備について制度により担保
- ・検討プロセスにおいて、外部の民間専門家や新たな人材の参画を義務づけ・支援

#### 【全体ビジョンの記載項目】

- ①歩行者優先のまちづくり
- ②歩行者優先を実現する交通対策
- ③駐車場の立地誘導・再編手法
- ④公共空間の利活用
- ⑤人材の発掘・育成
- ⑥公民連携機能の方針
- ⑦まちに関心をもたらす仕組み（プロモーション）の構築
- ⑧トータルのデザインコントロールを担う主体

#### 2) 地区プラン

- ・任意のプランから、スモールエリアでの実績を通じて、地域で合意されたプランとし、必要に応じて地区計画に移行。

##### ①歩行者の回遊動線の設定

- ・現在の建物用途や都市形成史、地域資源の分布や歩行者の動線を勘案した歩行者の回遊動線を設定

##### ②地区交通計画の策定

- ・回遊動線との交錯をさけながら、施設の近くに自動車を容易に駐車できるよう、自動車交通の導入路を始めとした道路ネットワークや道路空間の再構成を検討

##### ③スモールエリアの候補地と整備の方向性

- ・地区のポテンシャルアップに効果的なスモールエリアの候補地の設定、回遊動線との関係、地域資源の活用の点から整備の方向性を検討

##### ④駐車場等の再編・誘導方針

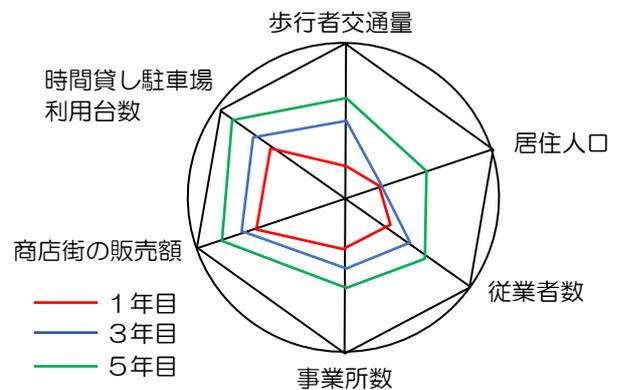
- ・スモールエリア・回遊動線の形成、自動車交通の利便性確保に向けた駐車場等の再編・誘導方針を策定

##### ⑤効果の把握方法

- ・右図のように人の活動量である、歩行者交通量、時間貸し駐車場利用台数、居住人口、商店会の販売額・事業所数・従業者数をレーダーチャート化し、経年比較。

#### 【地区プランの記載項目】

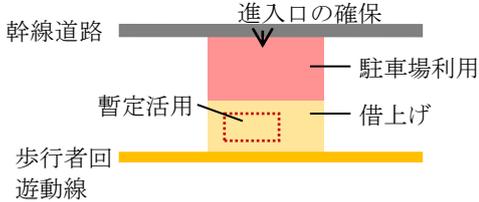
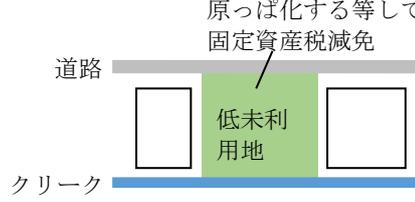
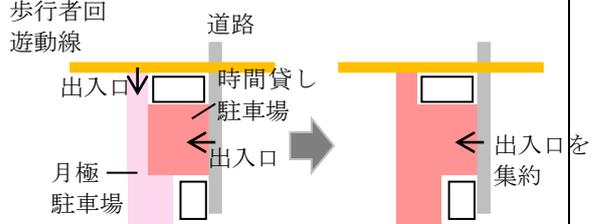
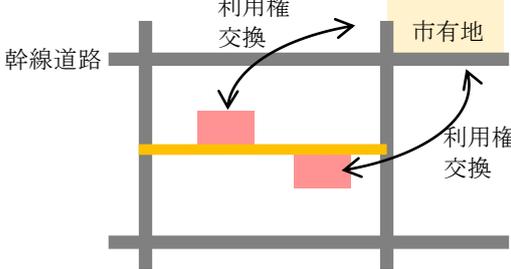
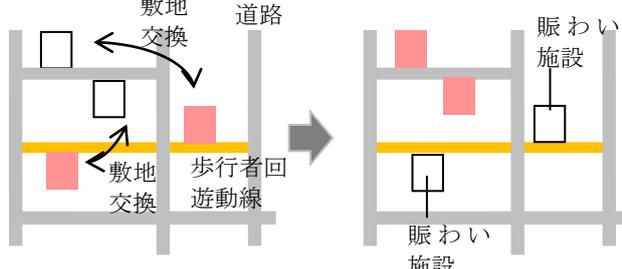
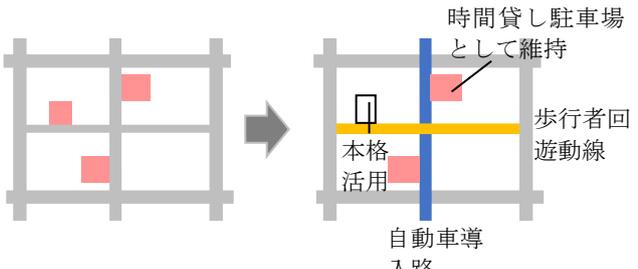
- ①歩行者の回遊動線の設定
- ②自動車交通の導入路など、地区交通計画の策定
- ③スモールエリアの候補地と整備の方向性
- ④駐車場等の再編・誘導方針
- ⑤効果の把握方法



(2) 低未利用地等の立地誘導・再編手法

1) 立地誘導・再編手法

・駐車場所有者に対する立地誘導・再編手法として以下があげられる。

種別		内容
①	敷地の借上げ・暫定施設の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重要な立地の駐車場に地代を支払い借上げ、暫定施設の敷地として活用</li> </ul> 
②	固定資産税の減免・借地公園や暫定施設の敷地として活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重要な立地の駐車場は固定資産税の減免を条件に、借地公園や暫定施設の敷地として活用</li> </ul> 
③	出入口集約化に対する助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 回遊動線沿いの駐車場出入口の集約化に対する助成</li> </ul> 
④	市有地・道路空間との利用権の交換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市有地や路上駐車スペースと利用権交換</li> </ul> 
⑤	敷地交換等の計画提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場の再配置を含めたスモールエリアの計画提案の作成・提示</li> </ul> 
⑥	地区内自動車交通のコントロールによる誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地区内自動車交通のコントロールを通じた時間貸し駐車場の維持・誘導</li> </ul> 

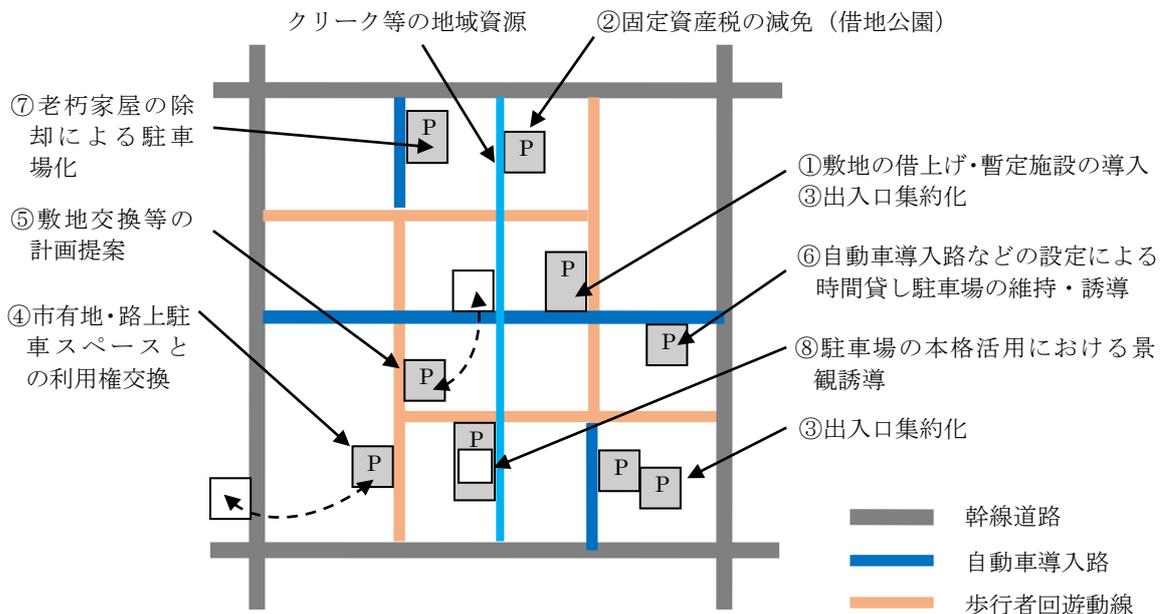
⑦	<p>⑦ 老朽家屋の除却費助成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車導入路沿いの老朽家屋の時間貸し駐車場への転換に向けた除却費の助成</li> <li>回遊動線沿いの老朽家屋に対する暫定施設の導入を目的とした除却費の助成</li> </ul>	
⑧	<p>⑧ 駐車場の本格活用における景観誘導</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場の本格活用時における景観誘導</li> </ul>	

## 2) 適用例

- 回遊動線沿いのスモールエリアは、①～⑤までの施策により暫定利用や駐車場の再配置を行う。
- 自動車導入路沿いでは、既存駐車場や老朽家屋から、時間貸し駐車場への展開を行う。

駐車場の立地別類型	立地誘導・再編手法							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
回遊動線沿いのスモールエリア	○	○	○	○	○		○	○
有用な地域資源に近接（将来的なスモールエリアの候補や歴史資源等）	○	○			○			○
自動車導入路沿い			○			○	○	

### 【適用イメージ】



### (3) 民間活力の発揮に向けた公共側の役割

- ・スモールエリアでの事業化には、民間活力を発揮し、プレイスメイキングを通じた新たな需要の先行的な創造が必要。
- ・そのためには、民間活力の発揮に向けた環境整備について、公共側が、以下の役割を果たすことが考えられる。

類型		内容
新たな公共投資		・情報発信、プロモーション
		・駐車場所有者に対する地代の支払い
		・駐車場所有者に対する固定資産税の減免
		・道路空間の再編・改修
		・市有地・公共駐車場・公園などの活用（利用権交換・指定管理業務の発注など）
		・暫定施設の整備に対する助成・貸与
公民連携機能	官の信用によるプラットフォームづくり、ルールづくり	・庁内の横断的な体制の構築、地域団体間の連携促進
		・人材発掘・育成を兼ねた計画立案プロセス、開発ステップの公定化
		・全体ビジョン、地区プランの認定
		・官の広報力・ネットワークによる情報発信、衆目集め
		・官の信用による駐車場地権者への理解
	民間マネジメント組織のサポート	・マネジメント組織の認定 ・人材の供給、活動スペースの貸与、指定管理業務の発注
	継続的な人材発掘・育成プログラムへの支援	・市民活動への助成プログラムとの連携

### (4) 民間に求められる事項

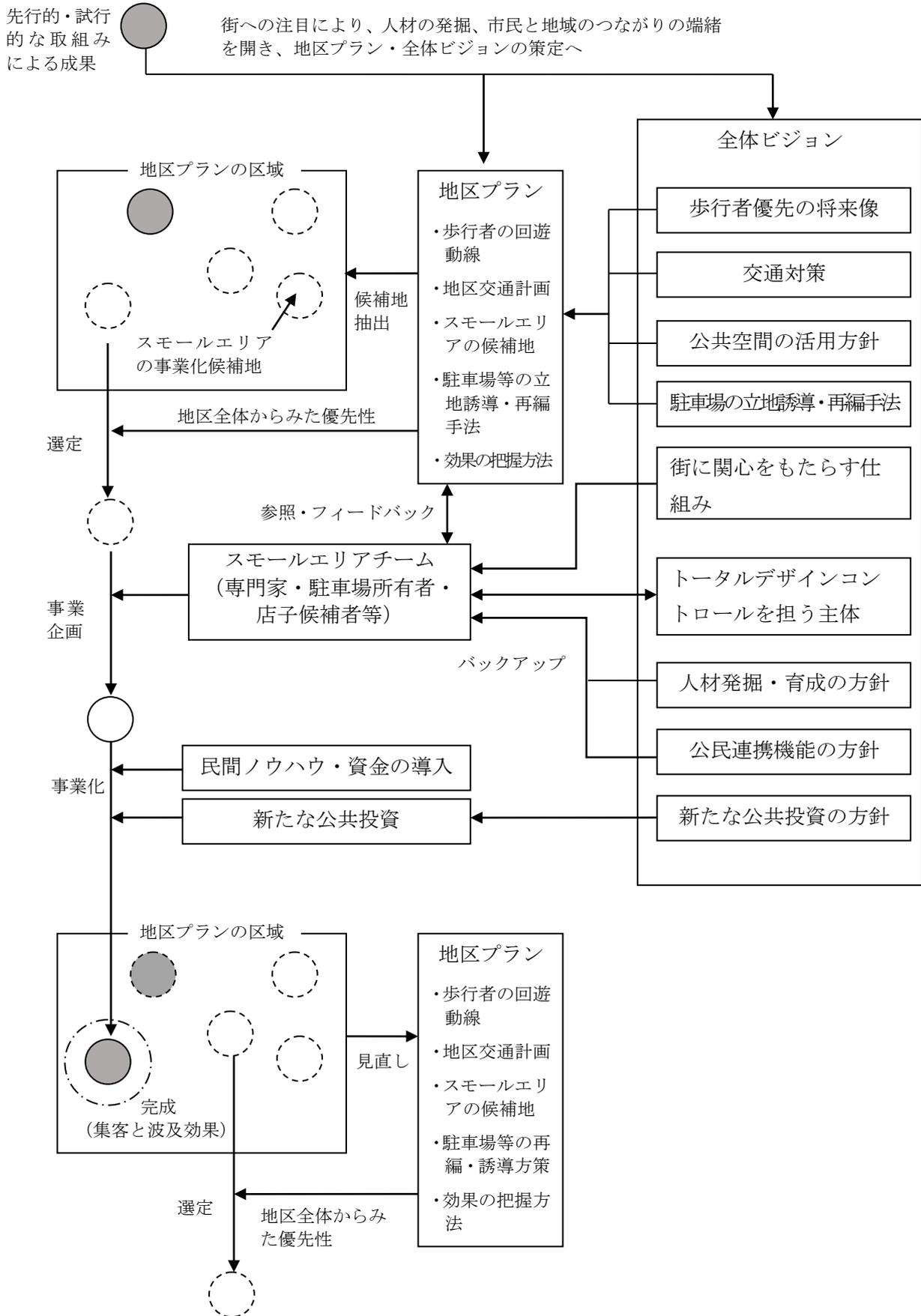
#### 1) 全体ビジョン・地区プランの策定

- ①地元協議会の組成に関する要件
- ②外部の専門人材、民間プレイヤーの参画に関する要件
- ③公募・選定プロセスの通過
- ④近隣住民、駐車場経営者、地権者の合意
- ⑤官民連携に関する要件

#### 2) スモールエリアの事業主体の要件

- ①民間事業者によるチームの組成（専門家、駐車場所有者・経営者、店子等）
- ②企画提案書の提出または審査

参考：新たな開発手法の事業展開フロー（案）



## 2-2. 全体ビジョンのケーススタディ

### (1) 佐賀市の全体ビジョンの方向性

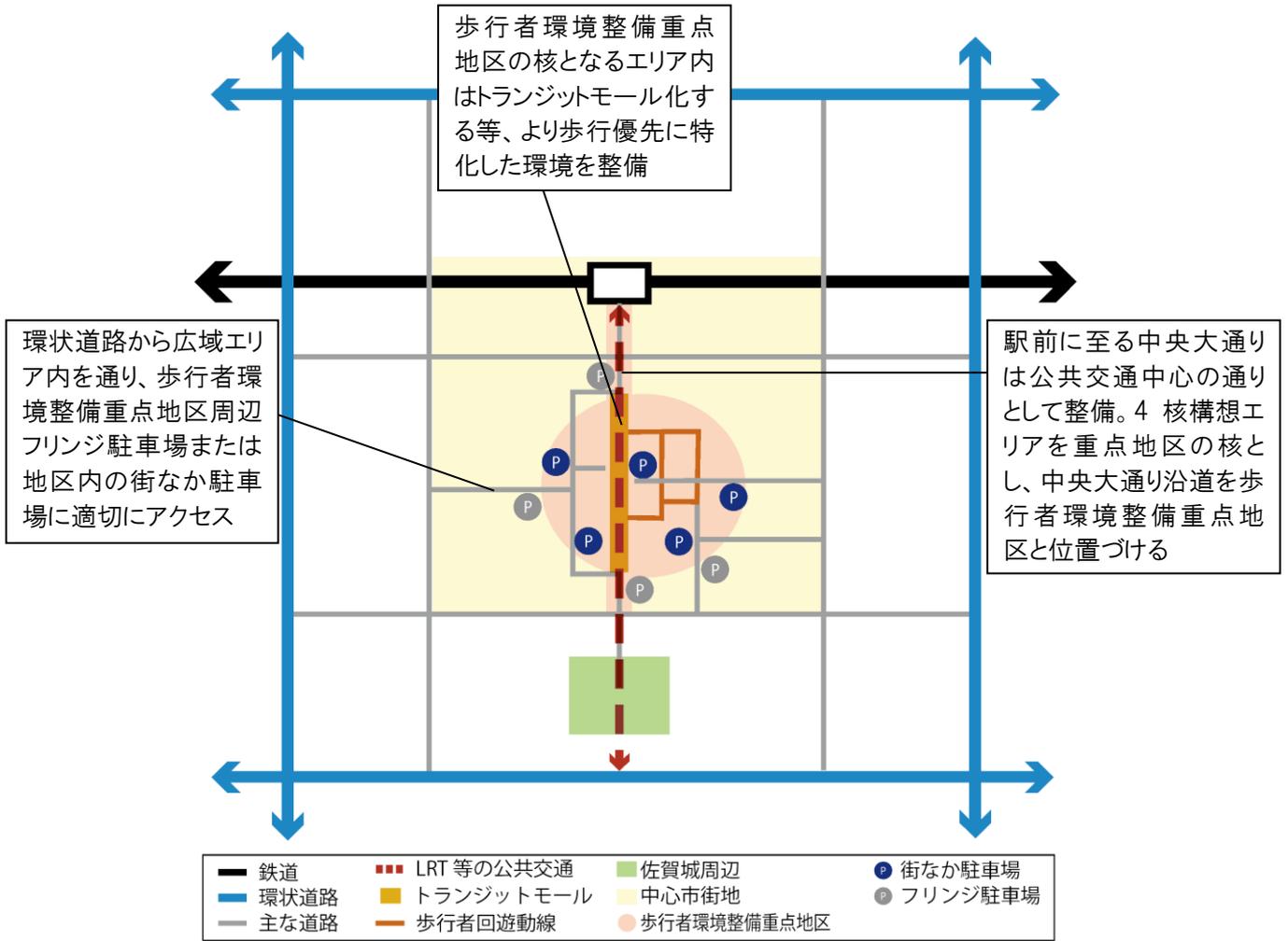
- ・全体ビジョンの8項目に対して、先進事例の取り組みを参照し、佐賀市の全体ビジョンの方向性について以下にまとめた。

#### ■全体ビジョン8項目に対する他地区及び佐賀市の取り組みと今後の方向性

	他地区の取り組み まとめ	佐賀市の取り組み	佐賀市の全体ビジョンの方向性
①歩行者優先のまちづくり	<p>&lt;市街地形成の方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎真鶴町「美の基準」</li> <li>◎歩行者ネットワーク沿いの建物低層部等の用途を地区計画やガイドライン等で誘導</li> <li>◎用水保全条例による用水沿道の景観の再生。</li> <li>◎エリア毎のビジョン作成</li> </ul> <p>&lt;公共空間の活用方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎地区計画による歩道拡幅</li> <li>◎1車線化、無電柱化など道路空間の再配分による歩道空間拡幅</li> <li>◎一定期間歩行者天国化にする等、試行、社会実験の実施</li> </ul> <p>&lt;合意形成の枠組み&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎土地交換、賃貸による路地空間や広場を確保に向けた地権者の協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなか再生計画において歩行者回遊性の向上を位置づけ</li> <li>・歩専道上部のアーケード撤去による歩行空間の改善</li> <li>・街なか再生会議による、街なかの回遊性を高める仕掛けづくり</li> </ul>	<p>&lt;市街地形成の方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒都市形成史をもとにした回遊動線の再検討、開発規範の立案</li> <li>⇒回遊動線等の形成に向けた地区計画等の個別建物更新のコントロール手法の位置づけ。</li> </ul> <p>&lt;公共空間の活用方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒歩行空間拡大に向けた道路空間の再配分の方針</li> <li>⇒クリークの保全・活用の位置づけ、条例化へ向けたステップの明確化</li> </ul> <p>&lt;合意形成の枠組み&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒土地交換、賃貸によるクリーク沿い等の路地空間の確保に向けた地権者協議の枠組み・体制</li> <li>⇒歩行者優先道路の実現に向けた試行プログラム。</li> </ul> <p>※図1参照</p>
②歩行者優先を実現する交通対策	<p>&lt;地域の自動車・公共交通の方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎地区内の交通管理計画によるゾーンシステムの位置づけ</li> </ul> <p>&lt;駐車場・道路空間の誘導方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎駐車場附置義務の緩和や遠距離駐車場の無料化等による街中交通量の抑制</li> <li>◎集約駐車場の設置</li> </ul> <p>&lt;柔軟な地区内交通の制御方法&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎1車線化及びトランジットモール化による自動車交通量抑制幅</li> <li>◎住民管理による地区内の自動車交通の制限</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央大通り再生計画において中央大通りの歩行者優先道路化(一方通行、トランジットモール化)を位置づけ</li> </ul>	<p>&lt;地域の自動車・公共交通の方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒地域の自動車交通の誘導方針・駐車場活用の全体方針の検討</li> <li>⇒公共交通の考え方、方針</li> </ul> <p>&lt;駐車場・道路空間の誘導方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒自動車交通量の誘導に向けた駐車場に対する誘導方針</li> <li>⇒道路空間の再配置による自動車交通の誘導方針</li> </ul> <p>&lt;柔軟な地区内交通の制御方法&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒住民管理による自動車交通の誘導方針の検討と位置づけ</li> </ul> <p>※図1参照</p>

③ 駐車場の再編・誘導方針	<p>&lt;駐車場の誘導・活用手法&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎市有地との利用権移転による駐車場の暫定活用</li> <li>◎イベントもできる景観配慮型の駐車場空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央大通り再生計画において駐車場の立地コントロールと集約化を位置づけ</li> </ul>	<p>&lt;駐車場の誘導・活用手法&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒駐車場の誘導手法の抽出と適用方針</li> <li>⇒新規駐車場に対するイベントにも配慮された駐車場の設えへの誘導方針</li> </ul> <p>※図1参照</p>
④ 公共空間の利活用	<p>&lt;まちなか公共空間の活用方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎まちなか公共空間利活用制度による空間活用</li> <li>◎特区による道路空間でのイベントの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・わいわいコンテナの実施や空地のRe原っぱ化の実施</li> <li>・クリークを利用した川下りの実験的試行</li> </ul>	<p>&lt;まちなか公共空間の活用方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒官民連携による道路・公園・公共施設用地などの賑わい形成方針の立案</li> </ul>
⑤ 人材の発掘・育成	<p>&lt;人材の発掘・育成方針・手法&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎リノバスクールの実施、家守舎の立ち上げ(民主導)</li> <li>◎UDCや大学等の機関と連携したワークショップ、スクールの開講(官・学・民連携)</li> </ul>	—	<p>&lt;人材の発掘・育成方針・手法&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒人材の発掘・育成の考え方・体制・プログラム</li> </ul>
⑥ 公民連携機能の方針	<p>&lt;公民連携に向けた公共の役割&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎官・学・民連携によるUDCの設立</li> <li>◎官民連携によるまちづくり会社、協議体の設立</li> <li>◎各部局の横串を刺す、官民連携による協議体設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公民連携によるわいわい!!コンテナの実施</li> </ul>	<p>&lt;公民連携に向けた公共の役割&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒個別建物更新の誘導、地区内交通の制御、スモールエリアの開発などにおける公民連携のあり方と公共の役割</li> <li>⇒道路・公園等の公共空間の管理における公民連携方針</li> </ul>
⑦ デザインコントロール主体の有無	<p>&lt;デザインコントロールの手法・体制&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎官民連携による協議体</li> <li>◎民間・商店会主導の協議体</li> <li>◎公共主体等によるデザインマネジメント(建築行為時に届け必要の場合あり)</li> <li>◎総合プロデューサーの配置</li> </ul>	—	<p>&lt;デザインコントロールの手法・体制&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒個別建物更新を全体ビジョン・地区プラン・ガイドラインに照合・審査する手法・体制</li> <li>⇒地権者等への積極的な計画提案など新たな企画立案機能の強化に向けた方針</li> </ul>
⑧ まちに関心をもちたい仕組み(プロモーション)の構築	<p>&lt;プロモーション戦略&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ターゲット層や目的が明確なコミュニティ形成支援</li> <li>◎街を活躍の場として捉えるきっかけとしてのイベント・取組み実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・わいわい!!コンテナでの芝貼りやクリークマルシェ等まちなかの魅力向上イベントの実施</li> <li>・インパクトのあるムービー等によるシティプロモーション</li> </ul>	<p>&lt;プロモーション戦略&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒街を活躍の場として捉えるきっかけとなる継続的・戦略的なイベント・取組みの考え方、実施方針</li> </ul>

■歩行者優先のまちづくりを実現する上での交通の考え方





(2) 全体ビジョンの方向性を定める上での先進事例の整理

	大丸有	小布施町	丸亀町	浜松市	松山市	金沢市	紫波町	岡崎市	その他地区	佐賀市
歩行者優先のまちづくり	◎地区計画等により、歩道拡幅(両側7m) ◎歩道沿いにはカフェやレストラン等を配置(ガイドライン等により誘導) ◎公的空間活用モデル事業による一定期間の歩行者天国化	◎行政・個人・法人様々な地権者が話し合い土地の交換、賃貸により路地空間や広場を確保、回遊性を向上 ・国道403号整備計画により、建物をセットバックさせることで国道沿いの歩道を拡幅	・高松丸亀町商店街地区地区計画の土地利用方針に歩行者空間やオープンスペース確保を位置づけ	◎トランジットモールの試行(H11) ・ワークショップなどを通じた都心交通計画の見直し(H12-H14) ・鍛冶町通り整備事業による歩道空間の拡幅及び横断歩道の設置	・みんなで歩いて暮らせるまちづくりをうたった街路整備の実施 ◎松山市ロープウェイ通りのアーケード撤去、無電柱化、1車線化による道路空間の再配分等の歩行空間の拡幅	・条例に基づいた「歩けるまちづくり協定」による公民協働による歩けるまちづくりの推進 ◎用水の保全を条例化。4つの基本方針に基づき、用水沿道の景観、歩行空間を再生	—	・「乙川リバーフロント地区整備計画」による水辺のまちづくり ・中心市街地の回遊性向上を目指す「QRUWA戦略」を作成、エリアごとにビジョン等を検討	◎真鶴町「美の基準」による個別建築更新の誘導を通じた歩いて楽しいまちづくり	・まちなか再生計画において歩行者回遊性の向上を位置づけ ・歩道上部のアーケード撤去による歩行空間の改善 ・街なか再生会議による、街なかの回遊性を高める仕掛けづくり
歩行者優先を実現する交通対策	◎地域ルールを設定し、街なかへの通行量削減のため駐車場の附置義務を緩和	—	◎高松市駐車対策基本計画における駐車場附置義務基準緩和や隔地距離基準緩和等の位置づけによる適切な駐車場配置の誘導	◎昭和60年に「中心市街地交通管理計画(ゾーンシステム)」を策定 ・まちなか回遊促進事業による駐車場料金無料化実験	◎花園通りの1車線化及びトランジットモール社会実験の実施 ・市民意見を踏まえた路線バスの再編 ・駐車場の整備に関する基本計画を策定、附置義務基準緩和を検討	・条例等による駐車場の適正配置の推進 ・バストリガー方式の導入等による公共交通利用の促進	—	・「岡崎市街なか総合交通戦略」による「まちなか交通ネットワーク」の形成	◎車止めを住民の手で管理し、一部区間の交通を制限(渋谷) ◎独自に地域ルールを定め、附置義務駐車場の隔地確保の緩和、集約駐車場の設置(銀座)	・中央大通り再生計画において中央大通りの歩行者優先道路化(一方通行、トランジットモール化)を位置づけ
駐車場の再編	—	◎舗装やデザインに配慮し、イベント広場としても活用できる駐車場空間の形成	—	—	・コインパーキングの広場化による社会実験	—	—	—	◎駅前の市有地と商店街内の駐車場との土地の使用権を実験的に3年間交換し、駐車場の暫定活用を図る(福井県福井市)	・中央大通り再生計画において駐車場の立地コントロールと集約化を位置づけ
公共空間の利活用	◎国家戦略特区・エリアマネジメントに係る道路法の特例区域において、道路空間で様々なイベントを実施	—	・従前建物より大きく建物をセットバックし、民間の土地が自治体の土地(道路)を包むように広場を確保し、イベント等を実施	◎まちなか公共空間活用制度による公共空間活用 ・バスターミナル地下広場等のイベント利用	・花園町通りでの賑わい・憩い空間づくり社会実験	・歩行者天国によるイベントの実施	—	・乙川リバーフロントでの河川敷利活用社会実験の実施	◎都市再生特別措置法に基づく特例道路占用区域を指定し、善光寺表参道での路上イベント、オープンカフェを実施(長野市)	・わいわいコンテナの実施や空地のRe原っぱ化の実施 ・クリークを利用した川下りの実験的試行
民間プレイヤーの育成・発掘	—	・東京理科大・小布施町まちづくり研究所による次世代の担い手育成ワークショップの実施	—	◎浜松まちなかにぎわい協議会による「ママ人材」の発掘・育成イベントの実施 ◎市と協議会の協働で浜松家守構想を策定	◎UDCMによるアーバンデザインスクールの開講	—	◎日詰地区においてリノベーションスクールや家守塾の開催	◎まちの空間資源や人的資源発見のためのワークショップ「トレジャーハンティング」の実施。	—	—
公民連携ができる機能	・濠水浄化施設等を兼ね備え、商業・業務様々な施設を兼ね備えた大手町ホトリア	◎地権者である町・法人2社・個人2軒による5者会議により町並修景事業に着手	・民間主導の第三セクターである「高松丸亀まちづくり会社」による再開発事業	—	◎UDCMによる公・民・学連携のまちづくり	—	・オガールプロジェクトにおける官民連携の再開発事業	◎専門家による「デザイン会議」、庁内の横串を刺す、官民連携の「調整会議」、意思決定機関する「推進会議」等の連携による街なか再生	—	・公民連携によるわいわい!!コンテナの実施
デザインコントロール主体の有無	◎官民連携により設立されたまちづくり懇談会作成的ガイドラインによるデザイン誘導	◎景観形成重点地区の建築行為の際は、学識者および住民からなるまちづくりデザイン委員会への事前協議によるデザインコントロール	◎民間からなるタウンマネジメント委員会によるTMO構想およびデザインコードに基づき、土地の所有と利用を分離した上でまちづくり会社がデザイン・テナント誘導	—	・UDCMによる一番町大街道口景観整備、花園町通りの空間改変のデザインマネジメント ◎商店会の自主的なまろーぷウェイ通りちづくり協定やデザインガイドラインによる修景	◎条例やデザインコード等により、対象区域の建築行為は届けを義務づける等、行政主導の厳重なデザインコントロール	◎専門家からなる「オガールデザイン会議」によるデザインコントロール	◎「QRUWA マネジメントシステム」によるトータルプロデュース	—	—
まちに関心をもちやす仕組み(プロモーション)の構築	・公共空間を活用したイベント・WEB等での発信 ◎丸の内朝大学など、ビジネス等ターゲットにしたコミュニティ形成支援等の取組み	◎来街者と住民の交流促進となる「オープンガーデン」の取組み	—	◎空きテナント解消及びまちなか起業家発掘のためのイベントの実施 ・WEBによる情報発信やコミュニティスペースの運営	・「みんなのひろば」でのワークショップや芝貼りイベント等の住民参加の取組みの実施	・商業活性化センターによる情報発信や賑わい創出事業の実施	・第三セクターオガール紫波株式会社によるイベント、情報発信	・株式会社まちづくり岡崎による情報発信	◎日南テナントミックスサポートマネージャーによる商店街活性化の話題性や市民の共感を生むコンテンツづくりを実施	・わいわい!!コンテナでの芝貼りやクリークマルシェ等まちなかの魅力向上イベントの実施 ・インパクトのあるムービー等によるシティプロモーション

◎：佐賀市で取組まれていない特筆すべき取組み



参考 1 : 各先進事例の取組み

東京都 千代田区 (大丸有地区)	
大丸有地区を 100 年先も続くまちに	<b>類型</b>
	①歩行者優先のまちづくり
	②歩行者優先を実現する交通対策
	③駐車場の再編
④公共空間の利活用	
⑤民間プレーヤーの育成	
⑥公民連携ができる機能	
⑦デザインコントロール主体の有無	
⑧まちに関心をもたらず仕組み(プロモーション)の構築	
実施箇所	・丸の内仲通り、行幸通り、大手町川端緑道及び千代田歩行者専用道第5号線
実施主体	・千代田区 ・一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 ・NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会 (リガール) ・一般社団法人大丸有環境共生型まちづくり推進協会 (エコツェリア協会) 等
実施内容	<p>①歩行者優先のまちづくり</p> <p>●大丸有地区地区計画 (千代田区) 及び大丸有地区まちづくりガイドライン2014等の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ガイドラインでは、主要な歩行者ネットワークイメージを計画すると共に、大丸有地区地区計画により、壁面の位置の制限を定め、歩道を両側 7 m と快適な歩行者空間を確保</li> <li>・通りに面する建物の低層部には、カフェやレストラン、アトリウム空間等を配置し、賑わい創出を図っている。</li> </ul> <p>・行幸通り、丸の内駅前広場を一体的に風格ある空間としていきます。 ・日本橋川沿いを緑豊かな歩行者空間としていきます。</p>
	<p>●公的空間活用モデル事業の実施による期間限定の歩行者天国化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路空間を活かして街に新たな賑わいを生み出し、国際競争力の強化を図るため、年度を通じて実施するモデル事業。期間中は、丸の内仲通りを歩行者に開放し、移動式店舗・オープンカフェやアート等を楽しめる空間へ。歩行者が歩いて楽しいまちを目指す。</li> </ul> <p>②歩行者優先を実現する交通対策</p> <p>●駐車場附置義務台数の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関の充実や駐車場に余裕がある地域特性を踏まえ地域ルールを設け、附置義務台数を緩和すると共に、駐車場への案内誘導、物流の共同化をする等して、交通の円滑化や歩行者の快適性に繋がる環境をつくり出す。</li> <li>・地域ルールは専門委員会申請 (駐車場整備台数の考え方の模式図)</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>これまでの条例の運用</p> <p>乗用車駐車施設</p> <p>貨物車駐車施設 (条例により最大10台)</p> </div> <div style="font-size: 2em; color: red;">⇄</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>地域ルールによる</p> <p>需要推計により必要台数を確保(緩和)</p> <p>乗用車駐車施設</p> <p>貨物車駐車施設 (需要推計により必要台数を確保(増強))</p> </div> </div> <p>※5</p>

④公共空間の利活用

●道路上下空間を活用したイベント実施

- ・大手町・丸の内・有楽町地区公的空間活用モデル事業の一環として国家戦略特区・エリアマネジメントに係る道路法の特例区域において、以下のようなイベントを道路空間等で実施
  - ・オープンカフェ（丸の内仲通り）
  - ・キッチンカーイベント（丸の内仲通り・大手町川端緑道）
  - ・東京丸の内盆踊り（丸の内仲通り）
  - ・打ち水プロジェクト（行幸通り地上・大手町川端緑道等）
  - ・丸の内行幸マルシェ×青空市場（行幸通り地下）



⑥公民連携ができる機能

●濠水浄化施設等を兼ね備えた大手町ホトリア

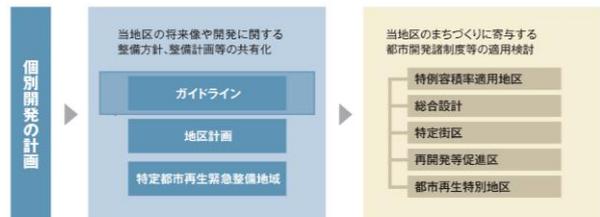
- ・皇居外苑濠の水質改善に取り組むという「公益」と、デベロッパーとしての「事業益」を両立させた施設。商業や業務施設だけでなく、皇居ランナー向けの健康施設や国内外の企業、人材の情報交換・マッチング促進としてビジネス・エコシティ・センター等が整備。また、官民連携による濠水浄化施設も整備。



⑦デザインコントロール主体の有無

●東京都、千代田区、JR東日本、大丸有地区まちづくり協議会の4者によるまちづくり懇談会による景観やサイン等のデザインコントロール

- ・懇談会で「まちづくりガイドライン」を作成。地区の将来像をはじめ、景観やサイン等のルールを定め、デザインを誘導している。



⑧まちに関心をもたらず仕組み（プロモーション）の構築

●協議会やりがいレ、エコツェリアを中心とした様々なイベント等の開催

- ・公共空間を活用したイベントや防災への取り組み、丸の内朝大学にみるようなコミュニティ形成支援等を行なっている。
- ・これらの取り組みはHPやSNS、パンフレット等で対外的にPRを行なっている。

参考資料

- ※1 大丸有まちづくりガイドライン2014
- ※2 利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議 道路空間活用ワーキンググループ資料
- ※3 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会 HP
- ※4 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 HP
- ※5 大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会 HP

長野県 小布施町	
町並み修景事業による豊かな歩行空間の創出	<b>類型</b>
	①歩行者優先のまちづくり
	②歩行者優先を実現する交通対策
	③駐車場の再編
④公共空間の利活用	⑤民間プレーヤーの育成
⑥公民連携ができる機能	⑦デザインコントロール主体の有無
⑧まちに関心をもたらず仕組み（プロモーション）の構築	
実施箇所	谷街道に面する約150m×200mの町並み修景事業地区及びその周辺
実施主体	悠然楼周辺町並み修景事業組合、小布施町国道403号整備デザイン会議、東京理科大・小布施町まちづくり研究所
実施内容	<p>①歩行者優先のまちづくり</p> <p>●町並み修景事業による間の空間の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>町並み修景事業において行政、個人、法人という立場を違える地権者が、対等な立場で話し合いを重ね、土地の交換あるいは賃貸により、双方に利のある配置換えを果たした。曳き家や減築により建築同士の間の空間を確保、「外はみんなのもの、内は自分のもの」の考えの下、小布施堂の敷地をパブリックに開放した「笹の広場」やあぜ道を路地空間に再生した「栗の小径」などにより、回遊性のある空間を確保。</li> </ul> <p>●国道403号整備計画による歩道空間の拡幅</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京理科大・小布施町まちづくり研究所長川向正人氏を座長にすえ、関係各者が参加する「小布施町国道403号整備デザイン会議」が組織され、国道403号を“歩行者に優しい道空間”、“生活空間”に戻すために議論。</li> <li>信金と小布施堂本店がセットバックし、歩道に対して斜めに振られて三角形の空地を形成するのに加え、国道から北斎館への入口角の翹蔵の2.5mの曳き家工事により、国道沿いの歩道を整備、修景地区の周囲をめぐる回遊路を整備。</li> </ul> <p>③駐車場の再編</p> <p>●広場にもなる駐車場の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺にある建物の配置を少しずつずらし、小布施堂、小布施町、長野信用金庫共同の駐車場「幟の広場」を形成。</li> <li>イベント時には広場としても活用できるよう、舗装やデザインにも配慮。</li> <li>国道からの入口を5.5mの幅に絞り、広場の中心軸を内部で曲げることにより、国道沿道景観の連続性を確保。</li> </ul> <p>⑤民間プレーヤーの育成</p> <p>●東京理科大・小布施町まちづくり研究所による次世代担い手育成ワークショップの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京理科大建築学科の川向研究室が小布施役場2階にまちづくり研究所を設置。次世代の担い手育成を目的に、小布施の小中学生を対象とした茅葺等の伝統技術を実践するワークショップを実施。</li> </ul>
	<p>■栗の小径</p>  <p>※1</p> <p>■町並み修景事業地区</p>  <p>※2</p> <p>■青：保存された建物 紫：改修・曳家された建物</p> <p>■広場にもなる駐車場</p> 

⑥ 公民連携ができる機能

● 小布施町並修景事業

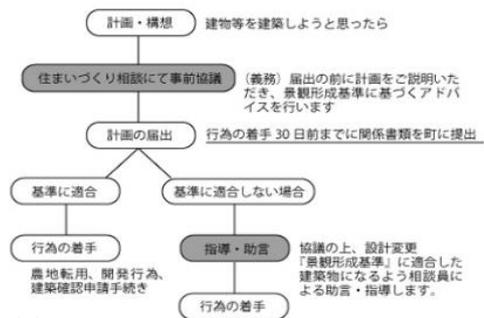
- ・ 建築家の宮本氏をコーディネーター役に迎え、地権者（町・法人2社・個人2軒）で「悠然楼周辺町並み修景事業組合」を組織、五者会議を通して町並み修景事業を実施。
- ・ 五者会議では、2年かけて修景地区の再配置計画や全体のイメージをつくり、その後3年かけて施工。
- ・ 土地はすべて売買ではなく、地権者間での交換または賃貸で事業を実施。総事業費は8億円、うち2.5億円は散策道「栗の小径」を町役場が事業化。行政からの助成金等を入れず、全額自己資金(行政も一地権者としての費用は負担)による自主的な再開発。

⑦ デザインコントロール主体の有無

● 条例等によるデザインコントロール

- ・ 町並修景事業ではコンセプトを統一するため、一貫して一人の建築家（宮本忠長氏）をコーディネーターに迎えた。
- ・ 1986年に町並み整備のガイドラインとして「環境デザイン協力基準」及びゾーン整備を全町的に広げ具体化した「ホープ計画（小布施町地域住宅計画）」を策定。
- ・ 1987年に町並修景事業は完成したが、その後も計画範囲を周囲に広げつつ、個人レベルの増改築や歩道整備などを継続。
- ・ 1990年に「小布施町うるおいのある美しいまちづくり条例」を制定、良好な景観づくりの推進のため、学識者および住民からなる「まちづくりデザイン委員会」を設置。市街化調整区域内の8地区で指定されている景観形成重点地区内での建築行為には「住まいづくり相談」での事前協議が義務付けられている。

■ 住まいづくり相談のフロー



※4

■ 全体区画におけるデザインコード



※5

⑧ まちに関心をもたらす仕組みの構築

● オープンガーデンの開催

- ・ 個人住宅の庭を一般に公開し自由に立ち入って鑑賞してもらう「オープンガーデン」を2000年に開始。当初は38軒が参加。
- ・ 庭の規模や質による基準はなく、「外はみんなのもの、内は自分たちのもの」という概念のもと庭を「オープン」し、来街者と住民の交流を促進することを重視した取組み。

・ 川向正人, 『小布施 まちづくりの奇跡』, 新潮社, 2015年6月

参考資料

- ※1 広島県 HP
- ※2 東京理科大学・小布施町 まちづくり研究所「活動記録 2005年」
- ※3 いばらきまちづくり通信 先進地紹介
- ※4 小布施市 HP
- ※5 小布施のまちづくり (国交省 HP)

民間主導の中心市街地再開発	類型	
	①歩行者優先のまちづくり	⑤民間プレーヤーの育成
	②歩行者優先を実現する交通対策	⑥公民連携ができる機能
	③駐車場の再編	⑦デザインコントロール主体の有無
	④公共空間の利活用	⑧まちに関心をもたらす仕組み（プロモーション）の構築

実施箇所 高松丸亀町商店街

実施主体 高松丸亀町まちづくり会社、丸亀町商店街振興組合、高松市、高松商工会議所、地元住民等

実施内容

①歩行者優先のまちづくり

●高松丸亀町商店街地区地区計画による位置づけ

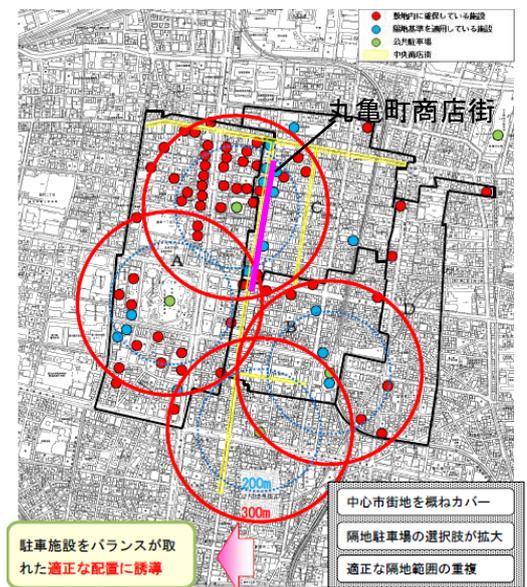
・「高松丸亀町タウンマネジメントプログラム」に沿った街並み誘導型の高松丸亀町商店街地区地区計画を策定。敷地及び施設内に回遊性と賑わいを創出する歩行者空間やオープンスペースの確保を土地利用方針に位置づけ。

②歩行者優先を実現する交通対策

●高松市駐車対策基本計画における駐車場附置義務基準緩和や隔地距離基準緩和等の位置づけによる適切な駐車場配置の誘導

・高松市は、平成24年に「高松市駐車対策基本計画」を策定。既存駐車場の状況や需給バランス等を整理した上で、買い物客の回遊性を阻害しないような適切な駐車場配置を誘導するため、駐車場附置義務基準の緩和や隔地基準の緩和、公共駐車場における附置義務駐車場の受け入れなどを位置づけている。

■隔地距離 300mの検証図



※ 1

④公共空間の利活用

●第三セクターによるドーム型市民広場の確保

・再開発によって従前より大きく建物をセットバックし、民間の土地を広場として差し出し、民間の土地が自治体の土地を包むことで一定の自治権を持って民間の広場を確保。音楽等のパフォーマンスやマルシェ等の様々なイベントが行われている。

■街区全体のイメージ

「変身する商店街」

各街区はいずれもイメージ図です。建物の位置や形、高さなどは未定です。



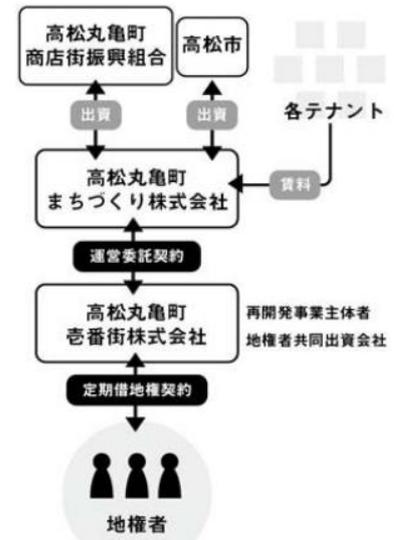
※ 1

⑥ 公民連携ができる機能

● 第三セクターによる丸亀町再開発事業

- ・ 商店街振興組合を中心に行政からの出資比率が5%の民間主導型第三セクター「高松丸亀町まちづくり株式会社」を設立し、商店街全体をマネジメント、すべての街区を対象とした再開発を段階的に実施。特にA街区は都市再生特別地区に指定され、民間都市再生事業の認定を受けた第一種市街地再開発事業であり、かつ、特定民間中心市街地活性化事業の認定も受けている。
- ・ イニシャルコストは行政の支援を一部受けているが、ランニングコストは自主財源で賄うよう収支計画が立てられている。また、利益は地元へ還元することを目的としている。

■ 事業のスキーム

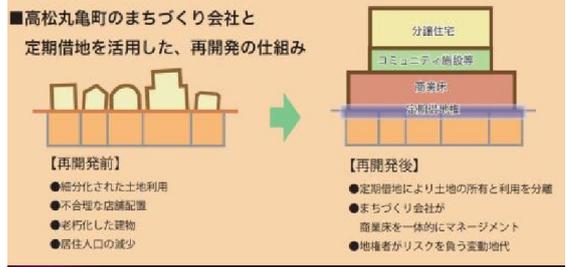


⑦ デザインコントロール主体の有無

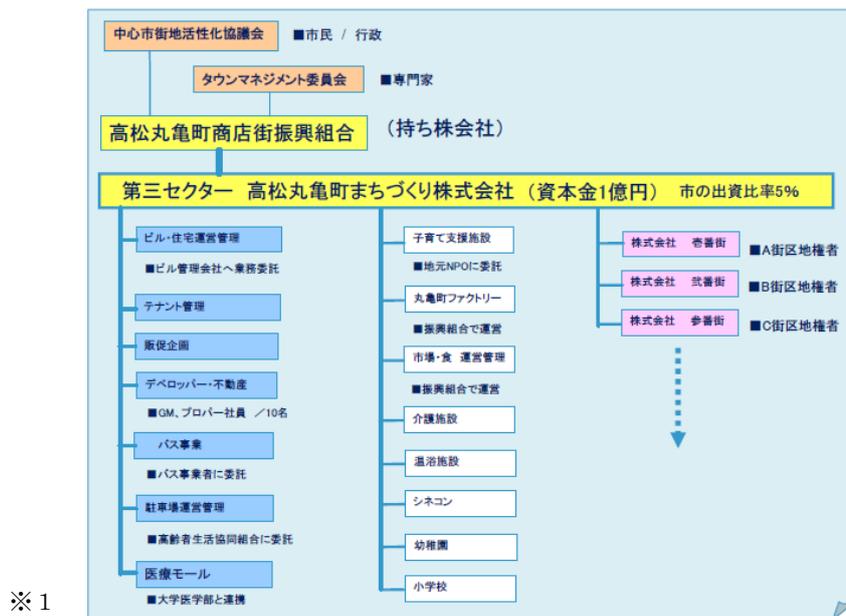
● タウンマネジメント委員会によるTMO構想およびデザインコード

- ・ 専門家、コンサル、地元住民3名により高松丸亀町タウンマネジメント委員会を設立、事業手法等を検討。まちづくりの進め方などについて「高松丸亀町商店街タウンマネージメント・プログラム」として構築。
- ・ そのプログラムに基づき、業種の偏りを正し適正なテナントミックスを実施。
- ・ 「高松丸亀町まちづくり株式会社」が地権者から60年の定期借地を行ない、地権者は土地所有権はそのままとし、土地の利用権だけを60年限定で放棄。保留床である商業床をまちづくり会社が持つことで利害調整をせずにテナントミックスを実施が可能。
- ・ 商店街全体で「デザインコード（街並み形成のための自主規制ルール）」に合意し、それを実現する形で各街区の地区計画を進め、高松の中心にふさわしい美しい街並みを創出。

■ 再開発の仕組み



■ 連携体制の構図



※1

参考資料

- ※1 高松市駐車対策基本計画
- ※2 まちげんき HP <https://www.machigenki.go.jp/>

担い手発掘・育成と公共空間の活用による にぎわい創出まちづくり	類型	
	①歩行者優先のまちづくり	⑤民間プレーヤーの育成
	②歩行者優先を実現する交通対策	⑥公民連携ができる機能
	③駐車場の再編	⑦デザインコントロール主体の有無
	④公共空間の利活用	⑧まちに関心をもたらす仕組み (プロモーション)の構築

実施箇所 浜松市中心部

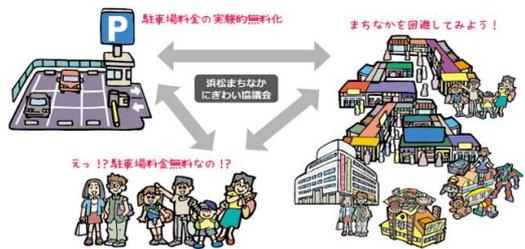
実施主体 浜松まちなかにぎわい協議会、浜松まちなかマネジメント株式会社、浜松市

<p><b>実施内容</b></p>	<p>①歩行者優先のまちづくり</p> <p>●鍛冶町通り整備事業の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鍛冶町通りにて平成11年にトランジットモール社会実験実施後、フォローアップのためのオープンサロンを開催。ワークショップ等を通して「鍛冶町通り市民案」を作成。その後鍛冶町通りは歩道拡幅及び横断歩道の設置を実施。</li> </ul> <p>②歩行者優先を実現する交通対策</p> <p>●中心市街地交通管理計画（ゾーンシステム）の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>浜松市では、昭和60年度に浜松市中心市街地交通管理計画（ゾーンシステム）を策定。</li> <li>外周道路に囲まれた都心地区約37haを歩行者優先の空間に位置づけ、自動車交通を外周道路に迂回させることで区域内の一般車両の通り抜けを抑制し、ゾーン内の交通規制と景観やユニバーサルデザインに配慮した路面整備を実施することで、都心地区に快適で安全な回遊空間を確保する計画となっている。</li> <li>この方針に従って環状道路の整備を進めたほか、モールやコミュニティ道路の整備を進めてきた。現在までに、環状道路の大部分が整備され、モール及びコミュニティ道路は計画通り完成している。</li> <li>これらの整備状況を踏まえ、ゾーンの境界道路となり、ゾーンシステムの核心部分となる鍛冶町通りのトランジットモール化が計画され、社会実験が実施された。</li> </ul> <p>●まちなか回遊促進事業の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>民間主体の浜松まちなかにぎわい協議会によるまちなか回遊促進事業の一環として、駅から離れたエリアの駐車場の料金無料化実験を実施。</li> <li>来街者の回遊性向上や店舗集客を目的として、まちづくり協議会・まちなかの大型商業施設及び個店・駐車場事業者が連携して「まちなかGO週間」を実施。対象店舗利用による駐車場の無料化等を行った。</li> </ul> <p>④公共空間の利活用</p> <p>●まちなか公共空間の利活用制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地のにぎわい創出を目的として、公共性のある事業を対象として駅前広場・道路・公園の使用を促進。</li> <li>制度を利用して、百貨店がサンクンガーデンにオープンカフェを設置・運営したり、協議会が中心となって壁面広告などを展開。</li> </ul>
--------------------	---

■ゾーンシステム概要図



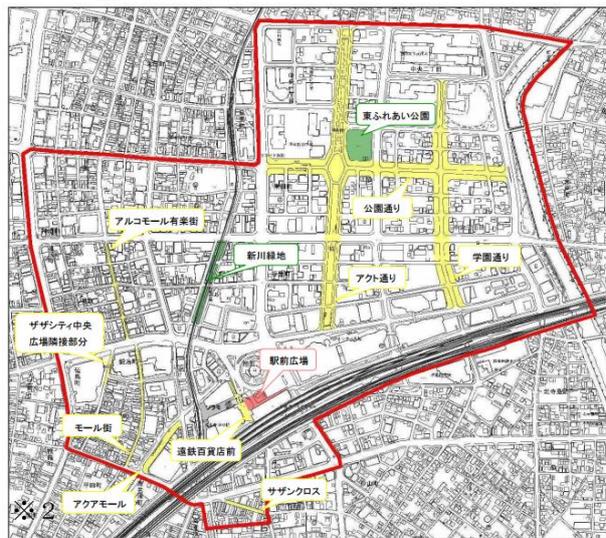
■まちなか回遊促進事業イメージ



●バスターミナル地下広場やアクト通りの利活用

- ・バスターミナル地下広場をにぎわい創出空間として有効活用することを目的に、道路除外し、規制緩和することによって経済活動を含むイベント等に活用しやすい環境整備を実施。浜松まちづくり公社及び浜松まちなかにぎわい協議会と市が連携し、イベント誘致等の運営管理を実施。
- ・地域コミュニティの形成促進及び公共空間を活用した中心市街地のにぎわい創出を目的に、アクト通りにてまちづくり組織、自治会、大学等が連携した朝市を開催。

■公共空間利活用対象エリア



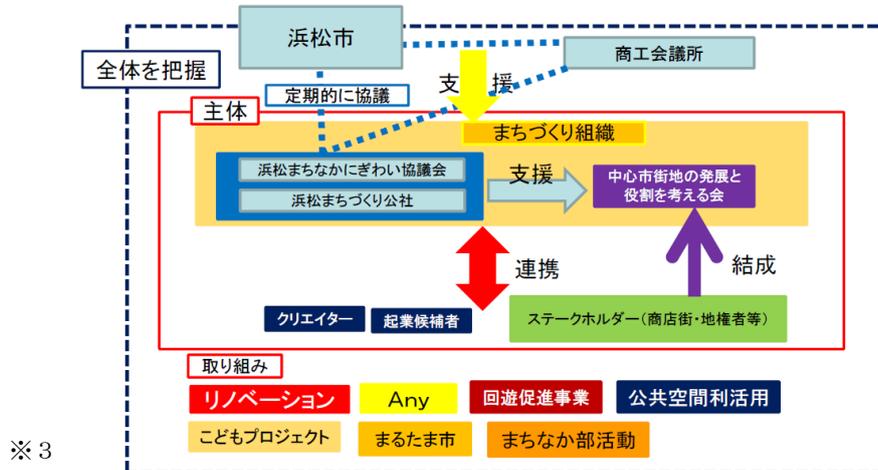
⑤民間プレーヤーの育成

- 浜松まちなかにぎわい協議会による子ども関連資源を活用したまちづくり
  - ・「ママさん人材」の発掘と育成を目的とした子育て主体が主役となるまちづくりイベント「コナガルプロジェクト」等を浜松まちなかにぎわい協議会が実施。
- 浜松家守構想「浜松ヒューマンパーク」
  - ・市と浜松まちなかにぎわい協議会が協働し、浜松家守構想検討会（座長 清水義次氏）を開催し、浜松家守構想を策定。リノベーションスクール等も実施。

⑧まちに関心をもたらす仕組み

- 空きテナント解消に向けたまちなか起業家発掘イベントの実施や浜まちWEBによる情報発信
  - ・空きテナント解消及びまちなか起業家発掘のためのイベント「まるたま市」を浜松まちなかマネジメント株式会社が実施。一般的なフリーマーケットから一歩踏み出し、手作り雑貨の作家がまちなかに店舗を構えたり、個人で起業するなどの発展性を視野に入れて企画。
  - ・第四回目の開催では1円以上の買い物で2時間の駐車が無料になる「まちなか駐車場キャンペーン」と連動、まちなかの活性化に大きく貢献。
  - ・浜松まちなかにぎわい協議会がイベントやまちの情報を発信する「浜まちWeb」やコミュニティスペースanyを運営。

■浜松市のまちづくりの主要な主体と主な取組み等



参考資料

- ※1 浜松まちなかにぎわい協議会 HP
- ※2 浜松市 HP

愛媛県 松山市

アーバンデザインセンターによる担い手の育成と中心市街地に賑わいを取り戻す取組みの実施	類型	
	①歩行者優先のまちづくり	⑤民間プレーヤーの育成
	②歩行者優先を実現する交通対策	⑥公民連携ができる機能
	③駐車場の再編	⑦デザインコントロール主体の有無
	④公共空間の利活用	⑧まちに関心をもたらず仕組み（プロモーション）の構築

実施箇所 松山市中心部、松山ロープウェイ通り、花園町通り等

実施主体 松山アーバンデザインセンター、株式会社まちづくり松山、松山市等

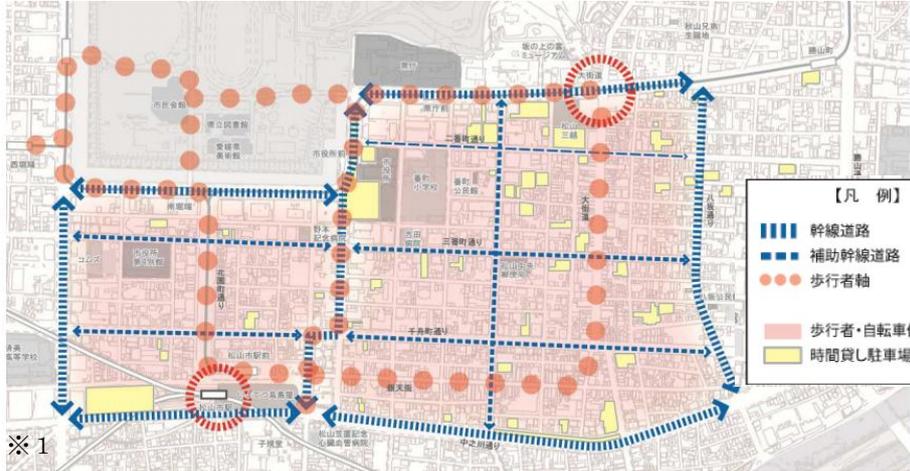
**実施内容**

①歩行者優先のまちづくり

●みんなで歩いて暮らせるまちづくり構想

- 松山市都市計画マスタープランにおいて、歩いて暮らせる魅力ある都心地域の形成に向けた交通流入の抑制、面的な都市機能集約、既存資源の顕在化、道路・交通環境の整備、まちなか居住の推進等を位置づけ。
- 「みんなで歩いて暮らせるまちづくり」を謳い、まちづくりフォーラムや花園町通りの社会実験等、街路整備に取り組む。

■歩行者ネットワークの形成



【凡例】

- 幹線道路
- 補助幹線道路
- 歩行者軸
- 歩行者・自転車優先エリア
- 時間貸し駐車場

※1

●松山ロープウェイ通りの歩行空間の再編

- 松山ロープウェイ通りにおいて車道2車線を片道1車線化することにより、歩行空間及び荷捌きスペースを確保。合わせてアーケード撤去や無電柱化、沿道建物壁面改善等の修景を実施することで賑わいを創出した。トランジットモールの導入検討中。

■ロープウェイ通りの再編



※4

●花園通り改変計画における社会実験

- 歩いて暮らせるまちとしてのシンボルロードとして片側3車線から片側1車線とし、歩行空間を確保することを検討し、社会実験。

●住民の意見に基づく路線バスの再編

- 市民参加による地域交通再編ワークショップを実施。結果をもとに、路線バスのルート等の再編を実施。

●駐車場の整備に関する基本方針による駐車場の適正配置誘導

- 「量的整備」から「質的改善」を目指した駐車場の整備に関する基本方針を策定。附置義務基準の緩和等を検討。

■花園町通り道路断面構成計画



※2

③駐車場の再編

●低未利用地の広場化による社会実験

- ・コインパーキングだった低未利用地を噴水、土管のある「みんなのひろば」に整備。
- ・社会実験は平成26年10月～平成28年2月の17ヶ月間実施。延べ利用者数は62,500人。

④公共空間の利活用

●花園町通りでの賑わい・憩い空間づくり社会実験

- ・花園町通り都市改変社会実験において、生み出された歩行者空間に滞留するスペースやオープンカフェ等賑わいを創出するプログラムを実施するとともに、路上駐車や荷捌きのスペースを設けた。

■花園町通り社会実験の様子



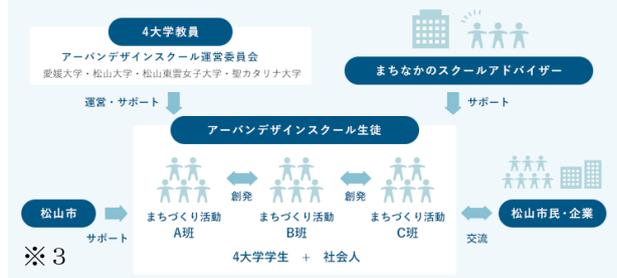
※7

⑤民間プレーヤーの育成

●アーバンデザインスクールによる担い手の育成

- ・将来のまちづくりの担い手を育成するとともにまちなかのファンを増やすことを目的として、アーバンデザインスクールを開講。松山アーバンデザインセンター（UDCM）が母体となり松山市内の4大学の教員が運営委員会を組織。

■アーバンデザインスクールの運営スキーム



※3

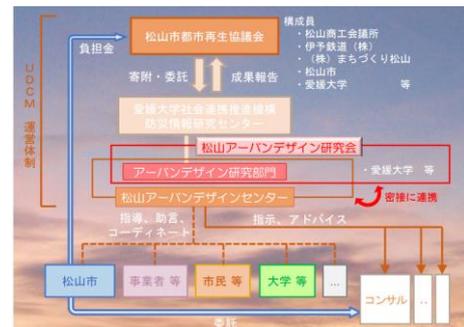
- ・スクールは年間スケジュールをもとに隔週で開催され、ワークショップやまちあるき、レクチャー、事例調査を通してまちづくり活動の企画を立案、実施する。

⑥公民連携ができる機能

●松山アーバンデザインセンターによる公民連携のまちづくり

- ・公・民・学の協力体制として松山市都市再生協議会を組織、執行組織として松山アーバンデザインセンターを設立。先進的な取組みを研究するとともに、社会実験を通じて現地現場でのまちづくりを運営。

■UDCMの運営スキーム



※5

⑦デザインコントロール主体の有無

●UDCMによるデザインマネジメント

- ・UDCMが一番町大街道口景観整備、花園町通りの空間改変のデザインマネジメント等を実施。

●商店会の自主的なまちづくり協定とデザインガイドライン

- ・ロープウェイ通りの整備にあたって、地元協議に3商店街（120店舗）が参加し、まちづくり協定とデザインガイドラインを自主的に締結し、看板等のデザイン統一や修景を実施

■「みんなのひろば」の様子



※6

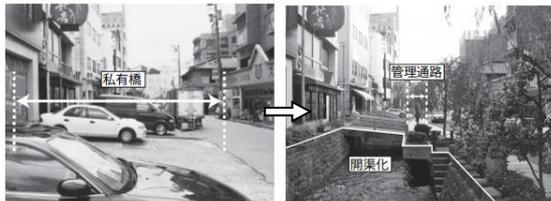
⑧まちに関心をもたらす仕組み

●「みんなのひろば」での住民参加の取組み

- ・「みんなのひろば」の計画段階でのワークショップ開催や芝貼りイベント等の住民参加の取組みの実施。

参考資料

- ※1 「遅い交通とまちづくり」 ITS JAPAN HP
- ※2 『道路行政セミナー』2013.4
- ※3 UDCM HP
- ※4 「松山ロープウェイ通り」国交省HP
- ※5 愛媛大学防災情報研究センターHP
- ※6 ソトノバHP
- ※7 道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」国交省

石川県 金沢市	
行政主導による歩行者優先まちづくりの推進	<b>類型</b>
	①歩行者優先のまちづくり
	②歩行者優先を実現する交通対策
	③駐車場の再編
	⑤民間プレーヤーの育成
	⑥公民連携ができる機能
	⑦デザインコントロール主体の有無
	⑧まちに関心をもたらす仕組み（プロモーション）の構築
実施箇所	金沢市全域
実施主体	金沢市
実施内容	<p>①歩行者優先のまちづくり</p> <p>●第2次金沢交通戦略における歩行者と公共交通を優先したまちづくりの打ち出し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標年次が2022年度である第2次金沢交通戦略において、「歩行者と公共交通を優先するまちづくり」を目標に掲げ、歩けるまちづくりの推進や駐車場の適正な配置等を方針として明確に打ち出している。</li> <li>・具体的な取組みとして、歩道バリアフリー化などによる歩行者ネットワークの整備や、歩けるまちづくり協定地区の拡大等を実施。</li> </ul> <p>●歩けるまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2003年に、「安全・快適に歩く」ことをテーマにまちづくりを進める仕組みとして「歩けるまちづくり条例」を制定。歩けるまちづくり団体を地元が組織、地区の構想を練り、市長と「歩けるまちづくり協定」を締結し、協働してその実現を目指す。</li> <li>・堅町商店街における商店の開店時間に合わせた歩行者専用化の導入、長町地区における生活幹線の時間制許可車以外通行禁止の実施による通過交通の軽減など、協定が締結された全6地区で各種施策が展開されている。</li> </ul> <p>●用水と周辺環境の一体的整備による歩行者空間の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2004年に策定した「金沢市歩けるまちづくり基本方針」において、用水を金沢の貴重な財産として位置づけ、街並みや豊かな自然と調和した、歩きたくなるような道路空間の創出を推進。</li> <li>・「金沢市用水保存条例」において、用水景観・開渠化・清流確保・用水利用の4つが基本方針として掲げられており、それに基づいてまちなかの用水路および周辺の歩行空間を整備。</li> </ul>
	<p>■鞍月用水の整備前後</p>  <p>※1</p> <p>②歩行者優先を実現する交通対策</p> <p>●条例等による駐車場の適正配置を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成18年4月に「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」を施行、同年10月に「パーク・アンド・ライド駐車場配置基本方針」を策定、平成23年には「駐車場整備地区における新駐車場整備計画」を策定するなど、条例や計画等でまちなか駐車場の適正配置を推進。</li> </ul> <p>●公共交通利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バストリガー方式の導入やバス路線の段階的再編による公共交通利用の促進等を実施。</li> </ul> <p>④公共空間の利活用</p> <p>●歩行者天国によるイベントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2006年より毎年夏に武蔵交差点～香林坊交差点間を歩行者天国とし、プロやアマチュア団体によるダンスパレードを行う「金沢ゆめ街道」を実施。</li> </ul> <p>⑦デザインコントロール主体の有無</p> <p>●条例等による行政主導のデザインコントロール</p>

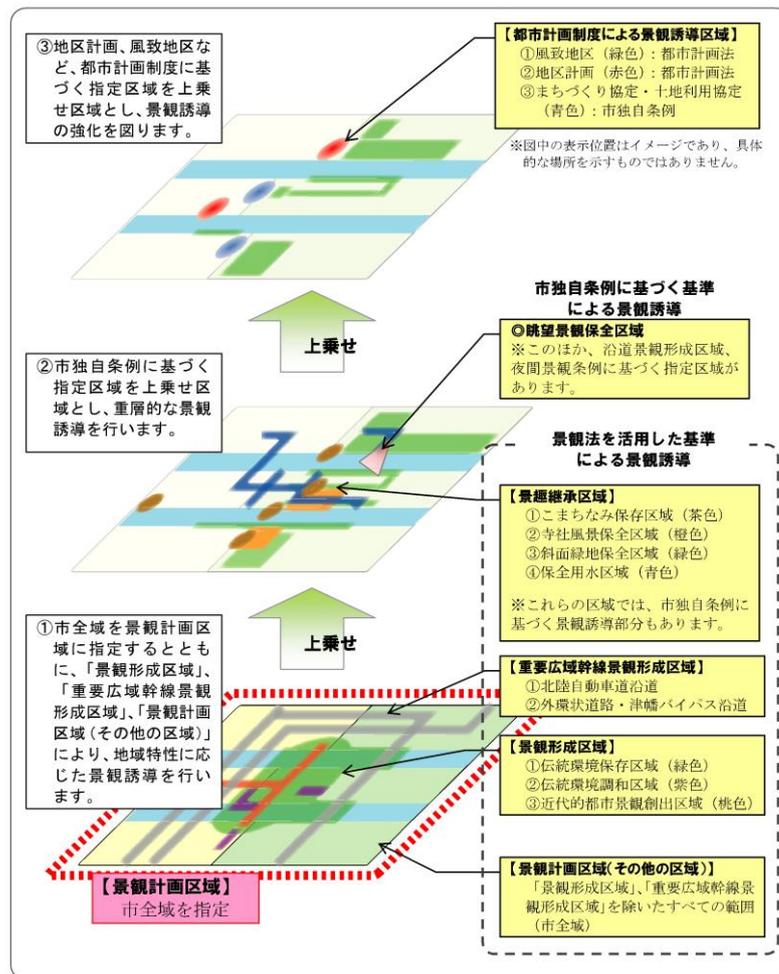
- ・金沢景観計画において市全域を景観計画区域に指定、特に景観法を活用して重点的に取り組む区域を景観形成区域として指定。
- ・区域ごとに良好な景観形成のための行為の制限に関する事項を詳細に設定、対象となる建築行為について届出を義務付けるなど、厳重なデザインコントロールを実施。
- ・「金沢市こまちなみ保存条例」により、歴史的な価値を有する建造物等が集積する地区を「こまちなみ保存地区」として指定、地区内での建築行為に市長への届出等を義務付け。また、市長からの諮問に応じる機関として有識者等からなる「こまちなみ保存委員会」を設置。

⑧まちに関心をもたらす仕組み

●商業活性化センターによる情報発信や賑わい創出事業の実施

- ・金沢商業活性化センターによるショッピングマップの作成等の情報発信や、アマチュアパフォーマーに商店街や大型店での発表の場を提供する「まちなかパフォーマンスシアター」等のにぎわい創出事業の実施。

■景観計画に基づくデザイン誘導イメージ図



※2

参考資料

- ・羽藤英二ほか『交通まちづくり』、鹿島出版会、2015年
- ※1 林大樹「金沢市の歴史まちづくりにおける用水の保全と活用」(『日本建築学界技術報告集』第18巻 第40号), p. 1057-1060
- ※2 金沢市景観計画、金沢市、平成21年

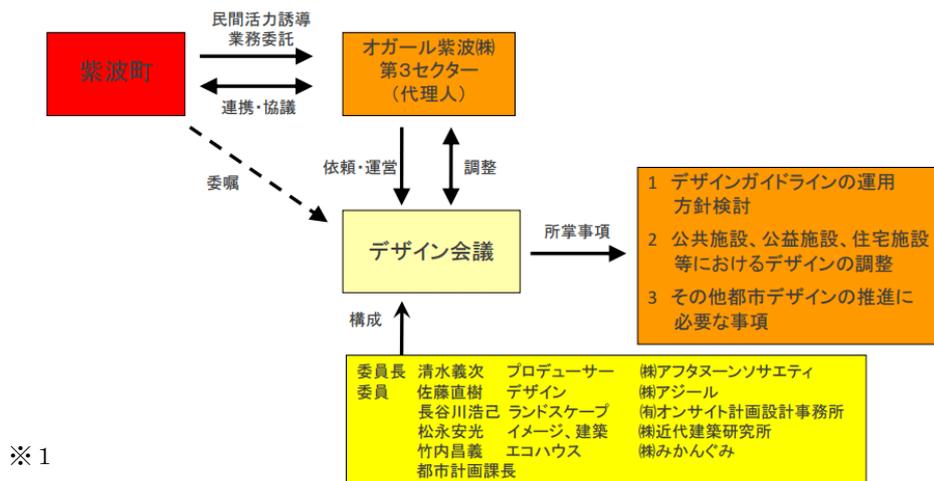


⑦デザインコントロール主体の有無

●「オガールデザイン会議」によるデザインコントロール

- ・オガールプロジェクトの公共空間のあり方を検討するために、都市計画、建築、ランドスケープ及び情報デザイン4部門の専門家からなるシンクタンク「オガールデザイン会議」を設置、「オガール地区デザインガイドライン」を作成。
- ・「オガールデザイン会議」では、デザインガイドラインの運用方針の検討、公共施設・公益施設、住宅施設などにおけるデザインの調整などを行う。
- ・また、景観協定に基づき運営委員会が行う建築行為内容の確認に際して、運営委員会からの依頼を受けアドバイザーの派遣を行う、デザインコントロール基準に基づき適合性を審査するなどの支援を行う。

■デザイン会議のストラクチャー



⑧まちに関心をもたらす仕組み

●オガール紫波による情報発信やイベントの実施

- ・オガール紫波株式会社による情報発信サイトの運営や、オガール広場にて食を中心としたイベントオガール祭り等を実施。

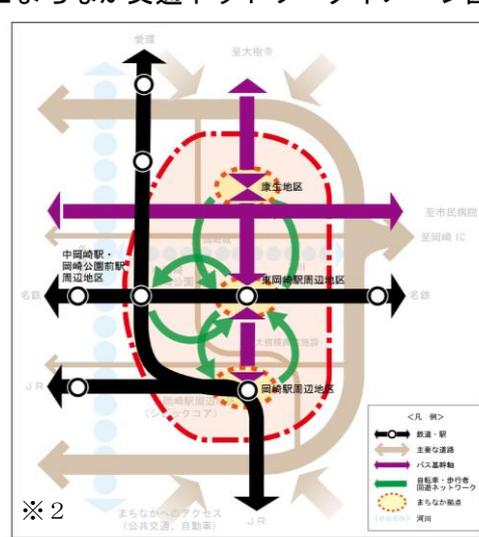
■オガール祭りの様子



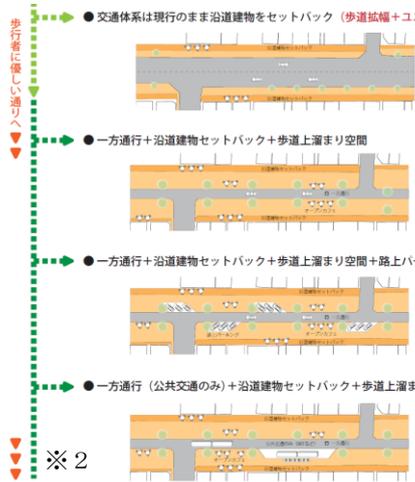
※2

参考資料

- ※1 EU JAPAN HP
- ※2 オガール紫波 HP

乙川の水辺を使った官民連携まちづくり		類型	
		①歩行者優先のまちづくり	⑤民間プレーヤーの育成
乙川の水辺を使った官民連携まちづくり		②歩行者優先を実現する交通対策	⑥公民連携ができる機能
		③駐車場の再編	⑦デザインコントロール主体の有無
		④公共空間の利活用	⑧まちに関心をもたらず仕組み（プロモーション）の構築
実施箇所	岡崎駅付近、乙川河川沿い		
実施主体	岡崎市、株式会社まちづくり岡崎、乙川リバーフロント地区まちづくりデザイン会議		
実施内容	<p><b>①歩行者優先のまちづくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「乙川リバーフロント（以下RF）地区整備計画」による水辺のまちづくり                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年から平成31年の5ヵ年計画として「乙川RF地区整備計画」を策定。水辺の空間を活かした回遊性の確保等が位置づけられ、歩行者のためのスロープや歩道橋、人道橋の架設などが計画されている。</li> </ul> </li> <li>●回遊性の向上を目指す「QRUWA戦略」                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・「乙川RF地区まちづくりデザイン基本構想」実現のための戦略として、「QRUWA構想」を作成。「歩いて楽しく、自転車で回れて、車でも来やすいまち」を目指し、エリアごとにビジョン等を検討中。</li> </ul> </li> </ul>		
	<p><b>②歩行者優先を実現する交通対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「岡崎市まちなか総合交通戦略」による「まちなか交通ネットワーク」の形成                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・「岡崎市まちなか総合交通戦略」において、公共交通を軸とし、自転車・歩行者による回遊性が確保され、多様な交通モードが有機的に連携された「まちなか交通ネットワーク」の形成が位置づけられている。</li> </ul> </li> </ul>		
	<p><b>④公共空間の利活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●乙川リバーフロントでの社会実験                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年8月に乙川河川敷で音楽、飲食、物販、アクティビティなど34のプログラムを実施する社会実験「おとがワ！ンダーランド」を開催。</li> <li>・河川敷地占有許可準則に基づく都市・地域再生等利用区域に指定、地元住民や学識経験者、行政等からなる「乙川RF地区かわまちづくり協議会」が一括して占有することで、河川敷での営業活動ができる体制にしている。</li> </ul> </li> </ul>		
	<p><b>⑤民間プレーヤーの育成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●まちの資源発見ワークショップ「トレジャーハンティング」の実施                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・「乙川RF地区まちづくりデザイン基本構想」における戦略エリアのエリアビジョンを策定するためのワークショップ「トレジャーハンティング」を平成29年2月に実施予定。</li> <li>・普段まちの人たちが気づいていない空間資源、人的資源などのまちに存在する潜在的な価値のある「お宝」を専門家と地域住民や事業者などが一緒に探し使い方を考えることでまちのエリアの未来と豊かな暮らしをまちの人たちと一緒に構想、提案する。</li> </ul> </li> </ul>		
	<p><b>■乙川リバーフロント地区整備計画概要図</b></p>  <p>この図は、乙川リバーフロント地区の整備計画の概要を示しています。河川沿いの歩道、自転車道、歩道橋、人道橋などの整備計画が示されています。また、周辺の建物や公園などの既存施設も示されています。</p>		
<p><b>■まちなか交通ネットワークイメージ図</b></p>  <p>この図は、岡崎市のまちなか交通ネットワークのイメージを示しています。公共交通（バス、電車）を軸とし、自転車道、歩道、歩道橋などを組み合わせたネットワークが示されています。また、まちの中心部や駅周辺などの主要な交通拠点も示されています。</p>			
<p><b>■乙川河川敷でのイベントの様子</b></p>  <p>この写真は、乙川河川敷で行われたイベントの様子を示しています。音楽、飲食、物販などのプログラムが行われており、多くの人々が参加しています。</p>			



佐賀県 佐賀市		
たまねぎ戦法による中心市街地活性化	<b>類型</b>	
	①歩行者優先のまちづくり      ⑤民間プレーヤーの育成	
	②歩行者優先を実現する交通対策      ⑥公民連携ができる機能	
	③駐車場の再編      ⑦デザインコントロール主体の有無	
④公共空間の利活用      ⑧まちに関心をもたらず仕組み(プロモーション)の構築		
実施箇所	佐賀市中心市街地活性化エリア	
実施主体	街なか再生会議、中央大通りエリアマネジメント協議会、佐賀市、ユマニテさが	
実施内容	<p><b>①歩行者優先のまちづくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●まちなか再生計画において歩行者回遊性の向上を位置づけ <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀市まちなか再生計画において、街なかへの賑わい創出のため、特に4核構想エリア内での回遊動線の歩行環境を向上させることを位置づけている。</li> </ul> </li> <li>●歩行者専用道路上部のアーケード撤去 <ul style="list-style-type: none"> <li>・呉服元町周辺の歩行者専用道路上部のアーケードを一部撤去し、明るい歩行者空間へ再編。</li> </ul> </li> <li>●街なかの回遊性を高める仕掛けづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・街なか再生会議が、中心市街地の店舗等に本棚を設置する「街なか図書館」や回遊ルートマップの作成、Re-原っぱ化の促進等の街なかの回遊性を高める仕掛けづくりを実施。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>■呉服元町周辺の通りの変化</b></p>  <p>2009年4月      2012年4月      2014年4月</p> <p>※1</p>
	<p><b>②歩行者優先を実現する交通対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●中央大通り再生計画において中央大通りの歩行者優先道路化を位置づけ <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀市中心大通り再生計画において、沿道建物のセットバックや道路の一方通行化、トラジットモール化など段階をおいた整備による歩行者に優しい道路空間の創出を検討。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>■歩行者に優しい通りの段階的な整備イメージ</b></p>  <p>●交通体系は現行のまま沿道建物をセットバック(歩道拡幅+ユニバーサルデザイン化)</p> <p>●一方通行+沿道建物セットバック+歩道上溜まり空間</p> <p>●一方通行+沿道建物セットバック+歩道上溜まり空間+路上パーキング</p> <p>●一方通行(公共交通のみ)+沿道建物セットバック+歩道上溜まり空間</p> <p>※2</p>
	<p><b>③駐車場の再編</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●中央大通り再生計画において駐車場の立地コントロールと集約化を位置づけ <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀市中心大通り再生計画において、通りの賑わいを損なわない駐車場の配置や歩車分離の実現のための駐車場集約化等の適性配置の促進を位置づけている。</li> </ul> </li> </ul>	
	<p><b>④公共空間の利活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●駐車場を緑地化する「Re-原っぱ化」構想 <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀市まちなか再生計画において、街なかの低未利用地を徐々に緑地公園化する「Re-原っぱ化」を提案、わいわい!!コンテナ実施跡地・わいわい!!コンテナ2付近・パチンコ店跡地の3箇所で開催を実施。</li> </ul> </li> <li>●クレークを利用した川下りの実験的試行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・NPO法人「みなくる佐賀」が2015年夏に十間堀川において川下りのモニター運行を実施。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>■クレークを活用した川下り</b></p>  <p>※3</p>
<p><b>⑥公民連携ができる機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公民連携によるわいわい!!コンテナの実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>・NPO法人ユマニテさが、佐賀市、住民等からなる「街なか再生会議」が市が賃借した民有</li> </ul> </li> </ul>		

地で社会実験「わいわい!!コンテナ」を実施。

●まちづくり50人委員会の設置による官民連携の場の確保

- ・中心市街地の街づくりについて地元の事業者や住民、学識経験者や市民の代表等から市長が直接、提案や意見を聞く場として「まちづくり50人委員会」を開催

⑧まちに関心をもたらす仕組みの構築

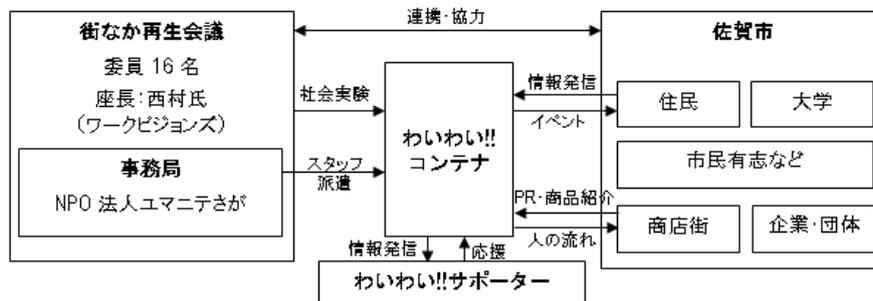
●インパクトのあるムービー等によるシティプロモーション

- ・佐賀市シティプロモーション室が佐賀名物の珍魚ワラスボをエイリアンに見立てたインパクトのある宣伝ムービー及び特設サイトを作成。

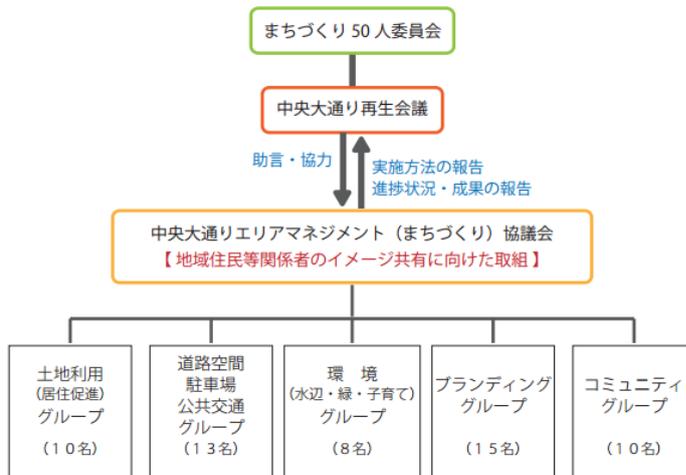
●わいわい!!コンテナでの芝貼りイベントやクリークマルシェ等、佐賀のまちなかの魅力向上イベントの実施

- ・地域住民参加型の「わいわい!!コンテナ」の芝貼りイベントを実施。
- ・佐賀らしい風景を生み出すため、十間川での川下りや沿線での飲食店等の出店などを通して、佐賀のクリークを体験できるイベント「クリークマルシェ」を実施。

■わいわい!!コンテナの運営スキーム



■中央大通りエリアマネジメント協議会の位置づけと推進体制



参考資料

- ※1 佐賀市 HP
- ※2 「佐賀市中央大通り再生計画」、佐賀市、2015年
- ※3 SAGAMAGA HP

参考2：一部の視点で参考になる取組み事例

①「美の基準」による個別建築更新の誘導によるまちづくり

実施箇所	神奈川県 真鶴町	関連類型	①歩行者優先のまちづくり
実施主体	真鶴町		

●概要

- 1994年に施行された「真鶴まちづくり条例」(通称：美の条例)の中で、8つの「美の原則」が定められており、さらにそれらを具現化する69の「美の基準デザインコード」が定められている。
- 「生活風景は美しい」という考えのもと、基準やデザインコードはすべて抽象的なキーワードで書かれている。
- まちづくり条例で規定する建設行為については、対話型の協議を実施。景観法で規定する届出行為についてはネガティブチェック方式により、明らかに基準に抵触する案件についてのみ協議を実施。
- まちづくり条例の届出が提出された後、町の担当者が遠景・中景・近景での綿密な現地調査および美の基準を踏まえた上で、具体的な要望事項を「美の基準リクエスト調書」として整理。
- 建設行為者に対し、調書のリクエスト項目全てについて回答を求め、それらをもとに協議を実施。
- 協議では建設行為者からの代替案や逆提案も含めて互いの意図を確認し、最適解を探す。リクエストした基準の具体的な対応が両者によって確立された時点で協議は完了とされる。

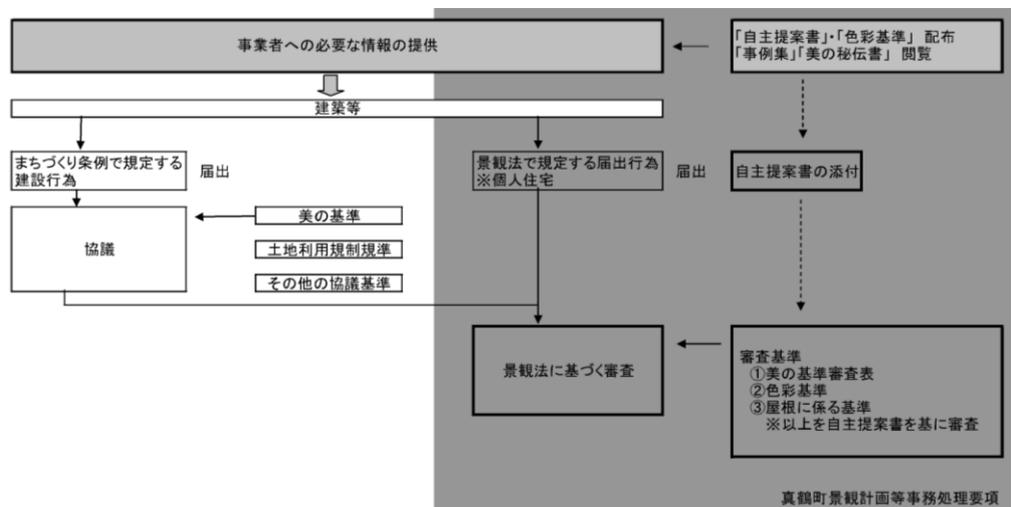
■「美の原則」とデザインコード

美の原則	美の基準	美の原則	美の基準
1. 場所	・聖なる所 ・豊かな植生 ・眺める場所 ・静かな背戸 ・斜面地 ・敷地の修復 ・生きている屋外 ・海と触れる場所	5. 材料	・自然な材料 ・地の生む材料 ・活かしている材料
2. 格づけ	・海の仕事山の仕事 ・転換場所 ・建物の縁 ・壁の感触 ・柱の雰囲気 ・柱と窓の大きさ ・見通し ・大きな門口 ・母屋 ・門・玄関	6. 装飾と芸術	・装飾 ・森、海、大地、生活の印象 ・軒先、軒裏 ・屋根飾り ・ほぼ中心の焦点 ・歩く目標
3. 尺度	・斜面に沿う形 ・部材の接点 ・見守りの高さ ・窓の組み手 ・踏地とのつながり ・段階的な外部の大きさ ・重なる細部	7. コミュニティ	・世帯の混合 ・ふだんの縁 ・人の気配 ・唐先学校 ・街路を見下ろすテラス ・さわれる花 ・お年寄り ・外観 ・小さな人だまり ・子どもの家 ・街路に向かう窓
4. 調和	・舞い降りる屋根 ・木々の印象 ・守りの屋根 ・大きなバルコニー ・ふさわしい色 ・青空階段 ・ほどよい駐車場 ・日の恵 ・覆う緑 ・北側 ・実のなる木 ・少し見える庭 ・格子欄の植物 ・歩行路の生態	8. 眺め	・まつり ・夜光虫 ・できごと ・眺め ・賑わい ・いぶき ・懐かしい町並

■抽象的な文と図で作成されている「美の基準」

The diagram illustrates the '美の基準' (Aesthetic Standards) through abstract text and diagrams. It includes a table with 'キーワード' (Keywords) and '価値基準' (Value Standards), and a flowchart for '解決法' (Solution Method) and '調書' (Request Form).

■手続きの流れ

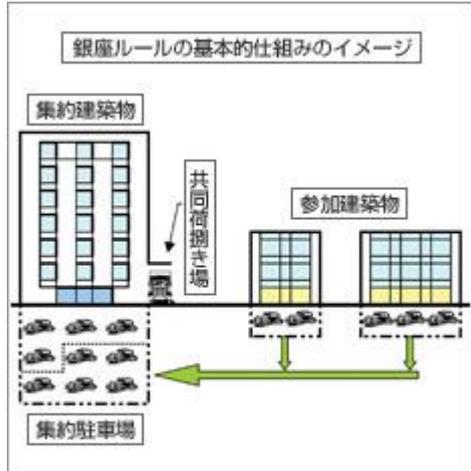


(出典・参考 URL)  
※1 特定非営利活動法人 日本景観フォーラム HP

②車止めを住民の手で管理し、一部区間の交通を制限（キャットストリート）

実施箇所	東京都 渋谷区	関連類型	①歩行者優先のまちづくり
実施主体	キャットストリート沿い		
●概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋谷川を暗渠化して生まれた当道路を遊歩道として地域に開放。</li> <li>遊歩道入口への可動式車止め等を各商店会の手で管理。</li> <li>また通りを彩るための花や緑を置き、その管理も商店会が行なう。</li> </ul>		
	可動式車止めを開けている状態	可動式車止めを閉じている状態	
			
(出典・参考 URL) ※1 社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会 地区交通のあり方			

③独自の地域ルールに基づく、集約駐車場の設置

実施箇所	東京都 中央区銀座	関連類型	①歩行者優先のまちづくり																							
実施主体	東京都中央区																									
●概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型ビルに駐車場を集約、中小ビルは協力金を支払い、集約駐車場を利用する。</li> </ul>																									
●目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内における開発事業を対象に、東京都駐車場条例に基づき、中央区附置義務駐車施設整備要綱として独自に地域ルールを定め、必要な指導および協力要請を行い、駐車施設を適切に確保することにより銀座のまちづくりにふさわしい駐車環境の改善を図ることを目的とする。</li> </ul>																									
●駐車施設の維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>都条例および当該要綱で確保した駐車施設は、適切に維持管理がされるよう毎年区長に報告。</li> <li>集約駐車場として確保された駐車施設は、事業区域または駐車場出入口などに、表示板を掲示。</li> <li>駐車施設を譲渡または賃貸契約書などの事項に明示。</li> <li>駐車施設の設置場所、設置台数、建物所有者、建物管理者に変更が生じた場合は、区長に届出。</li> </ul>																									
	(出典・参考 URL) ※1 総合駐車対策マニュアル—総合的な駐車対策の推進— ※2 銀座街づくり会議 銀座デザイン協議会 HP ※3 銀座地区駐車施設整備のてびき																									
																										
	出典：中央区資料																									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">参加建築物</th> <th>集約建築物</th> </tr> <tr> <th colspan="2">事業区域500㎡未満</th> <th>事業区域500㎡以上</th> </tr> <tr> <th></th> <th>事業区域内に確保</th> <th>隔地確保</th> <th>事業区域内に確保</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1) 駐車施設</td> <td>都条例に規定する附置義務台数について、事業区域内に確保する</td> <td>都条例に規定する附置義務台数について、集約駐車場内に確保できる。※1</td> <td>都条例に規定する附置義務台数に1、2を乗じて得た台数（四捨五入）を事業区域内に確保する。※2</td> </tr> <tr> <td>(2) 身体障害者対応駐車施設</td> <td>1台以上を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）</td> <td>隔地は認められません。</td> <td>1台以上を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）</td> </tr> <tr> <td>(3) 荷捌き駐車施設</td> <td>都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）</td> <td>原則として、隔地は認められません。</td> <td>都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）</td> </tr> </tbody> </table>		参加建築物		集約建築物	事業区域500㎡未満		事業区域500㎡以上		事業区域内に確保	隔地確保	事業区域内に確保	(1) 駐車施設	都条例に規定する附置義務台数について、事業区域内に確保する	都条例に規定する附置義務台数について、集約駐車場内に確保できる。※1	都条例に規定する附置義務台数に1、2を乗じて得た台数（四捨五入）を事業区域内に確保する。※2	(2) 身体障害者対応駐車施設	1台以上を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）	隔地は認められません。	1台以上を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）	(3) 荷捌き駐車施設	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）	原則として、隔地は認められません。	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）	
	参加建築物			集約建築物																						
	事業区域500㎡未満		事業区域500㎡以上																							
	事業区域内に確保	隔地確保	事業区域内に確保																							
(1) 駐車施設	都条例に規定する附置義務台数について、事業区域内に確保する	都条例に規定する附置義務台数について、集約駐車場内に確保できる。※1	都条例に規定する附置義務台数に1、2を乗じて得た台数（四捨五入）を事業区域内に確保する。※2																							
(2) 身体障害者対応駐車施設	1台以上を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）	隔地は認められません。	1台以上を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）																							
(3) 荷捌き駐車施設	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）	原則として、隔地は認められません。	都条例に規定する附置義務台数を事業区域内に確保する。（台数については、(1)の内数とすることができる。）																							

④市有地等と利用権を交換し、駐車場を商店街の活性化に役立てている事例（新栄テラス）

実施箇所	福井県 福井市中央1丁目15-12	関連類型	③駐車場の再編
実施主体	新栄商店街振興組合	実施年度	社会実験：H26, H27に期間限定 本格実施：H28年4月～

●概要

- ・福井市中心街の新栄地区は、JR 福井駅から徒歩3分の位置に立地するものの、昭和23年の福井地震の後に建設された簡易な木造建築が密集し、福井市中心街の中でも際だって空き店舗が多い地区だった。
- ・このような中、平成25年から新栄地区を対象に福井市と福井大学の共同研究が開始され、平成26年、27年に地区内のコインパーキングを暫定的（2週間～1ヶ月）に市で借りて、まちなかの賑わい創出、回遊性向上を図ることを意図し、駐車場の上にウッドデッキを敷いた憩いの広場「新栄テラス」が実施された。
- ・好評を得たため、駅前の市有地と暫定活用していた駐車場との土地の使用権を実験的に3年間交換し、平成28年4月から管理運営を福井市・福井大学から新栄商店街振興組合移し、3年間の常設広場となっている。
- ・事業開始当初は、駐車場がなくなることで客が減ることを不安視されたものの、試行期間を通じた来場者アンケートでは、「まちなかのイメージが変わった」、「駐車場より広場を求めている」等の意見が多かったことから不安意見は薄らいでいき、常設設置が可能となった。

■新栄テラス開業前後の変化

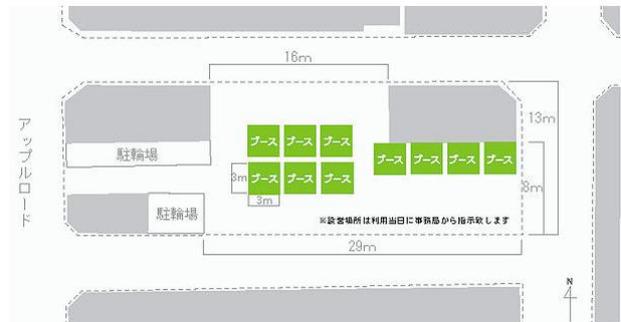


開業前



開業後

■設置可能なブース位置図



※1

●管理・運営について

- ・全面利用または、広さ3m×3mのブース利用が可能。

全面利用		ブース利用	
土日祝	平日	土日祝	平日
20,000円	5,000円	2,000円	1,000円

- ・イベントは、これまでにビアパークやヨガ、ダンスや音楽ライブ、多国籍マーケット等が行われている。

(出典・参考 URL)

※1 新栄テラス HP <http://shinsakae.wix.com/terrace>

※2 『都市計画 vol.65 No.3』日本都市計画学会（2016年7月）

⑤特例道路占用区域に指定された善光寺表参道空間による道路空間の活用

実施箇所	長野県 長野市「善光寺表参道地区」	関連類型	④公共空間の利活用
実施主体	善光寺花回廊実行委員会 (株)まちづくり長野		

●経緯

H13～ 道路空間の再配分などを実施

H26.7 都市再生特別措置法に基づく特例道路占用区域を指定

H27.3～ 食事施設などの占用許可を受け、事業実施

●事業概要

①路上イベントの開催

・ゴールデンウィーク(例年5月3～5日)に善光寺花回廊～ながの花フェスタ～を開催、商工・観光・行政等各種団体で善光寺花回廊実行委員会を組織して運営。



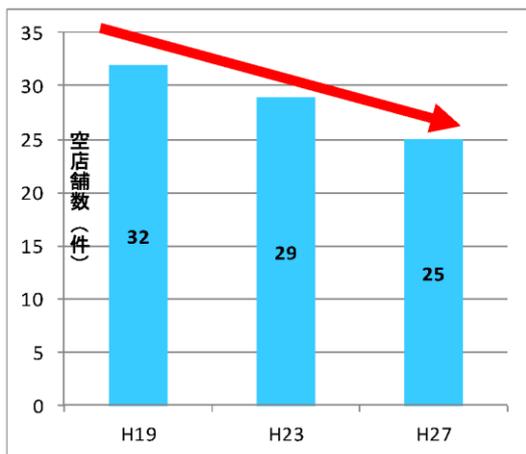
②オープンカフェ事業

・善光寺御開帳期間中(平成27年4～5月)に、「ばていお大門」前の歩道部分で、(株)まちづくり長野が運営するオープンカフェを延べ7日営業。

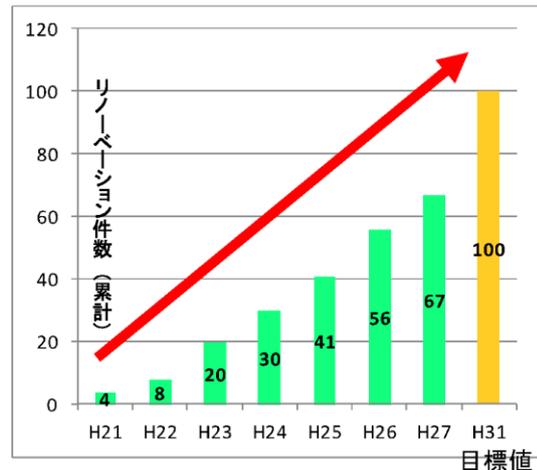
●事業のポイント

- ・歩行者優先道路化事業として車道縮小、歩道拡幅、車道の石畳化などを行い整備された道路空間を活用して、イベント展示やオープンカフェを設置。
- ・地元商店会が、道路の清掃活動、駐輪場の案内などの交通整理を実施するほか、沿線地域では景観協定の締結や歩道植栽柵の管理など、来訪者おもてなしの取り組みを実施。
- ・道路空間等での様々なイベントや歩行者天国が開かれ賑わいが出てきており、空き店舗数の減少やリノベーション物件が増えてきている。

中心市街地の空き店舗数



中心市街地のリノベーション物件数



(出典・参考 URL)

※1 道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン -改定版- (H28.3 国土交通省道路局)

※2 善光寺表参道地区都市再生整備計画 (H27～H31) (長野市)

## ⑥テナントミックスサポートマネージャーによる商店街活性化

実施箇所	宮崎県 日南市	関連類型	⑧まちに関心をもたらす仕組み（プロモーション）の構築
実施主体	日南市、(株)油津応援団		

### ●経緯

- ・昭和 40 年頃は人で溢れかえっていた油津商店街は近年シャッター通りとなっていた。
- ・平成 24 年 11 月に内閣総理大臣の認定を受け、日南市中心市街地活性化事業がスタート。
- ・平成 25 年 7 月に重要課題であった油津商店街の再生事業が始動。補助金を投下する従来型的手法ではなく、専門人材をまちに住ませ市民との対話を重視する実践型の事業として、市が「現地在住」、「4 年で 20 店舗誘致」、「月額活動費込みの 90 万円」を条件に人材を全国公募。
- ・333 人の応募者の中から、ランドスケープ事務所に勤めていた木藤亮太氏が選定された。
- ・現在（平成 28 年 8 月）までに店舗や誘致企業のオフィスなども含め、18 の空き店舗活用が実現。評価指標となるアーケードの通行量は、事業開始時の 2.0～2.5 倍となっている。



新規出店数と通行量の推移

### ●事業概要

#### ①地域と密度の高いコミュニケーションの実践による地域ニーズの把握

- ・着任 1 ヶ月後、人と人とのコミュニケーションには「場」が必要と、空き店舗にカフェスペース「Yotten（よってん）」をオープン。
- ・徐々に高校生から 70 代まで多世代の市民が集まり、商店街を応援する有志のチーム「KITOTICKET（キトチケット）」が結成される。
- ・このチームが核となって、サポマネとともに店主たちとの意見交換はもちろん、あらゆる世代のニーズを聞き取り、徹底して腹を割ったコミュニケーションを繰り返していった。このような対話から次々と空き店舗活用や街に関心と呼ぶイベントのアイデアが生まれる。



Yotten に集まっての市民との対話

#### ②市民の共感を生むコンテンツづくり

- ・古くから市民に親しまれてきた喫茶店をリノベーションした「ABURATSU COFFEE」や人気豆腐店の飲食店へのリニューアルなど、市民の共感を生む店舗活用を実施。



多世代のお客で賑わう ABURATSU COFFEE

#### ③多世代交流モール事業

- ・コンテナを利用した店舗や屋台村をイメージした飲食店など 12 の店舗空間を含む「ABURATSU GARDEN」など、食、交流、情報発信など複数の施設・機能をコンパクトに集約。

#### ④商店街に新たな来街目的を生む施設整備

- ・スーパー跡地を活用した油津 Yotten を開業。市民の利用ニーズに細かく応える空間や設備が整っており、飲食を伴うパーティや音楽・文化系イベント、クルーズ船来港時の販売スペース、毎週の習い事、会議や地域行事など利用の幅が広がっている。

#### ⑤広島東洋カープのキャンプ地という立地を活かした「油津カープ館」

- ・プロ野球広島カープのキャンプに訪れた月間 50,000 人を越えるファンを商店街に誘導する作戦。飲食店が全て掲載された手作りマップも手伝い、平成 28 年 2 月は 6,000 人以上の集客を産んだ。

#### ⑥地方都市進出をもくろむ IT 関連企業の誘致

- ・2016 年 4 月にオフィスを開所したポート株式会社を皮切りに年度内に 6 社の IT 関連企業が油津商店街の空き店舗等に進出する。

（出典・参考 URL）

※1 日南市油津商店街再生事業～次の世代にどうやってまちを継承していくか～

※2 まちと人を育てる商店街再生～日南市油津商店街再生事業～

## 2-3. 地区プラン等のケーススタディ

### (1) 回遊動線の形成と既存の交通体系を踏まえた自動車利便性の両立【STEP 1】

#### 1) 既存の交通体系を踏まえた自動車による利便性の確保

- ・主要幹線道路からエリア内への自動車交通のアクセスは、既存の交通体系や道路幅員を加味し、現状市営バスが通る中央大通りからルート①を主軸としながら、双方向の通行が可能なルート②を補助的な自動車動線として確保する。
- ・これらのルート沿いの駐車場は、時間貸しによる街なか駐車場として活用を図る。但し、歩行者の回遊動線と重複する位置にある駐車場については、回遊動線の形成を優先させる。

中央大通りからルート①・②による自動車アクセスと回遊動線の位置づけ

地区内交通の誘導、道路空間の再配分による安全な自動車導入路と回遊動線の形成

回遊動線沿いの駐車場等を活用したスモールエリアの取組み

ルート①・②沿いの駐車場の活用(回遊動線沿いを除く)

#### 2) スモールエリアの取組みによる歩行者の回遊動線の形成

- ・都市形成史を踏まえ、長崎街道とその折れ曲がりを活かした「回遊動線」を設定する。
- ・既存の歩行者専用道路や両側に歩道が整備されている道路等を一部時間限定の歩行者天国にするなどにより回遊性を高める。
- ・街中への関心の集まり・人材の確保・継続的な集客を確保するため、回遊動線沿いのスモールエリアで、コンテナやトレーラーハウス等のモバイル施設やイベントを定期的に行なうなど、3に示す土地活用等を図る。

人材の発掘・育成、街中への関心の集まり

継続的な集客の確保と回遊動線の活用

### (2) 広域交通計画の見直しと多彩な歩行者動線の形成【STEP 2】

#### 1) 中央大通りのトランジットモール化と外周幹線道路からの自動車アクセスへの転換

- ・スモールエリアの成果による回遊動線の形成を背景に、中央大通りのトランジットモール化を図る。トランジットモールは、道路空間の再構成により、例えばコロラド州デンバー市のように道路中央を街路樹と憩いのスペースとすることやカールスルーエのように両側歩道を広く取り植栽帯や憩いの場を設けること等が考えられる。

■トランジットモール(デンバー市)



■トランジットモール(カールスルーエ)



中央大通りをトランジットモールに位置づけ

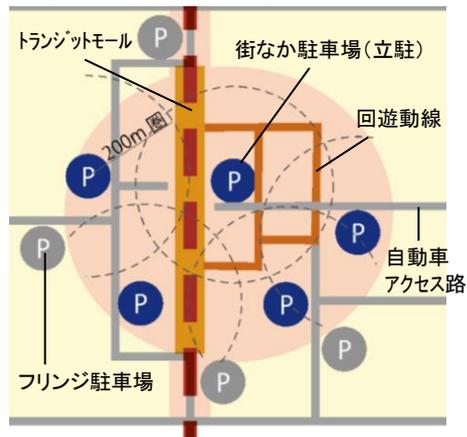
エリア内への自動車交通は外周道路からのアクセスへ誘導

外周道路からの新たな自動車導入路沿いの駐車場の時間貸し化

STEP1のルート①②沿いの街なか駐車場の一部は、継続的な集客をもとに暫定利用や本格活用へ転

- これに伴い、エリア内への自動車交通は、外周道路（南側貫通道路、東側佐賀川副線、西側県庁前通りなど）からアクセスする。
- トランジットモール化と回遊動線による集客力の高まりにより、外周道路からの自動車アクセス路沿いの月極め・専用駐車場を時間貸し駐車場へ転用促進する。
- STEP 1 における「街なか駐車場」のうち、立体駐車場など用途転換が困難な駐車場は引き続き、時間貸し駐車場として活用するが、他の駐車場は、自動車のアクセス性の低下を背景に暫定利用や本格活用を誘導する。
- また、トランジットモール化に伴い、中央大通り西側の駐車場群等も活用しながら、回遊動線から 200m 圏内の駐車場を街なか駐車場として位置づけ、活用を図る。

### ■街なか駐車場の整備イメージ



## 2) 回遊動線から派生し、多彩な空間体験が可能となる歩行者動線の整備

- クリーク沿いの駐車場の暫定利用や本格活用、原っぱ化等を通して、回遊動線から派生する奥行きのある路地状の歩行者動線を形成する。

### ■路地状の歩行者動線のイメージ



- 特に、トランジットモールから、佐嘉神社沿いの歴史情緒溢れる通りと繋がりを持たせ、水・緑・歴史を感じられるネットワークを形成し、多彩な空間を地区内に形成する。

### ■佐嘉神社沿いの街並み



### ■クリーク沿いの駐車場



トランジットモール、回遊動線における集客効果の定着

自動車導入路の転換による街なか駐車場の活用

クリーク沿いの駐車場の暫定・本格活用、原っぱ化

佐嘉神社沿いや参道、トランジットモールまでの連続性を確保

トランジットモール等と適切に繋がりを持たせ、多彩な空間を地区内に形成

### (3) 賑わい回遊動線を形成する上での段階的な土地活用等

#### 1) 歩行者専用道路沿いでの取組み促進

- ・既存の歩行者専用道路の賑わいを更につくるため、歩専道沿いに位置する駐車場や空き地等を用い、イベントや原っぱ化等を行なう。

■ 駐車場を活用したイベント



#### 2) 昼の歩行者の回遊動線を形成するための各店舗の取組みやモバイル施設の活用

- ・夜間営業店舗前の軒先を活用（事例1）や夜営業店舗の時間貸し（事例2）等、昼間の街なかの賑わいを強化する取組みを行っていく。
- ・回遊動線を形成する上で、重要な位置にある駐車場の一部を使い、適切に官民連携を図り、コンテナ・トレーラーハウス等のモバイル施設を活用することで、賑わいが続く動線を形成する。
- ・飲み屋街は、サインや灯りの色等を統一することで、魅力ある一体感のある飲み屋街が続くように配慮する。

■ 軒先の活用



■ モバイル施設の活用



#### 3) 時間限定の歩行者天国化や駐車場の本格活用

- ・駐車場利用が低く、交通が少ない昼だけ歩行者天国にしたり、道路を公園化したりする等、昼の回遊動線を更に強化していく（事例3）。
- ・賑わいの高まりが感じられるとともに、地権者による分譲マンション等の建設と合わせ、低層部には図書館、メディアモール等の人を集める魅力的な公共施設の導入を図っていく。なお、これらの本格活用ができない地権者等の駐車場の一部は、時間貸し駐車場兼公共施設の駐車場として活用を図り、共存していく。（詳細は5）
- ・佐賀市の特色であるクリーク沿いに駐車場等の低未利用地が形成されているような箇所は、賑わい回遊動線の1つとして整備を図る。

■ 道路の公園化イメージ



■ 公共施設等の整備イメージ



■将来の交通体系・土地活用図 (STEP1)

・自動車導入路  
(ルート①:バス通り)

・都市形成史を踏まえ、長崎  
街道を軸に歩行者回遊動  
線を設定

・自動車導入路沿  
いの時間貸し駐  
車場の活用

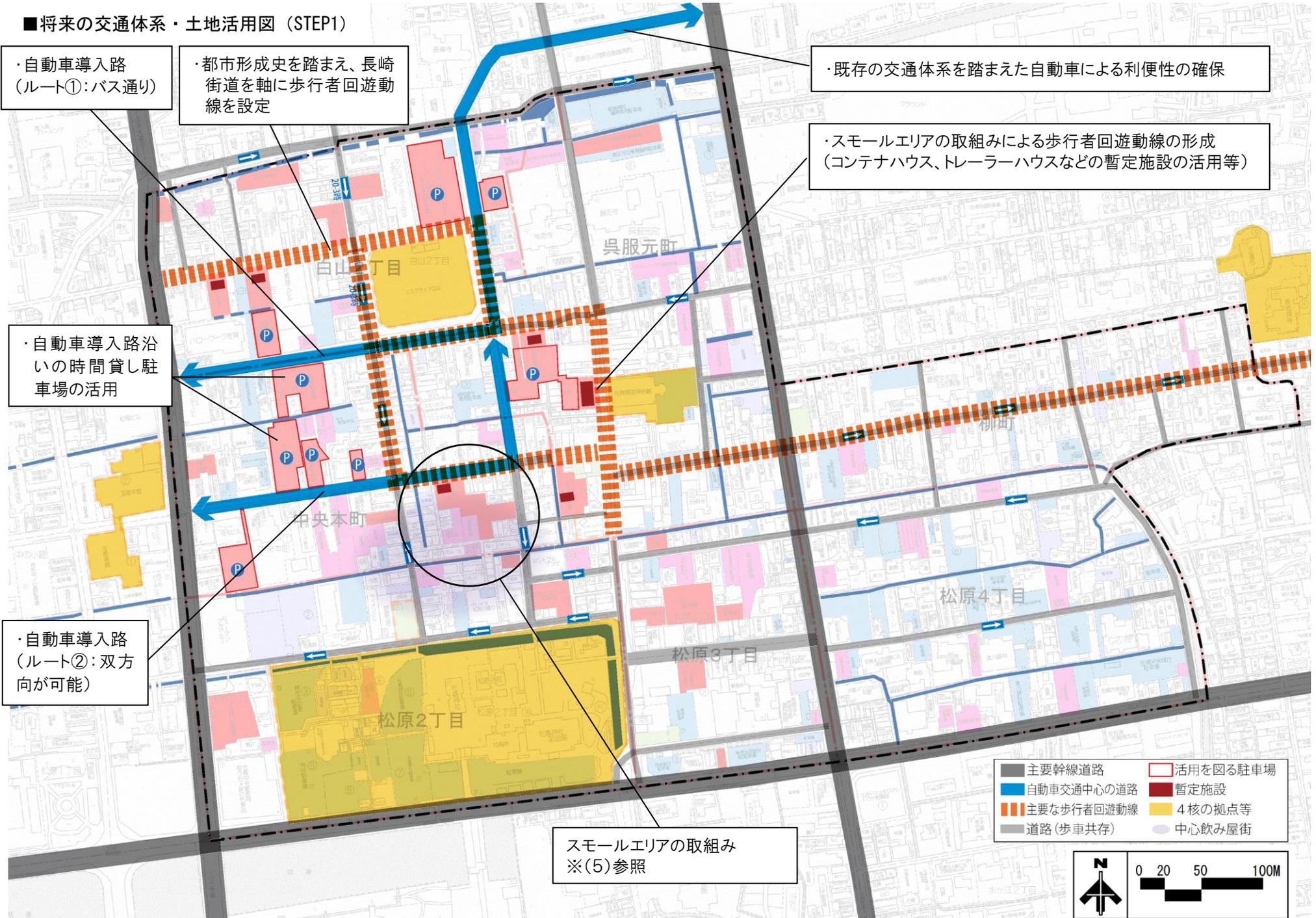
・自動車導入路  
(ルート②:双方  
向が可能)

・既存の交通体系を踏まえた自動車による利便性の確保

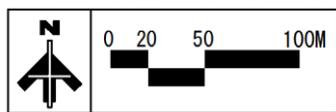
・スモールエリアの取組みによる歩行者回遊動線の形成  
(コンテナハウス、トレーラーハウスなどの暫定施設の活用等)

スモールエリアの取組み  
※(5)参照

2-3-4



- 主要幹線道路
- 自動車交通中心の道路
- 主要な歩行者回遊動線
- 道路(歩車共存)
- 活用を図る駐車場
- 暫定施設
- 4核の拠点等
- 中心飲み屋街



■将来の交通体系・土地活用図 (STEP2)

・フリンジ駐車場の活用

・自動車導入路の変更に伴う時間貸し駐車場の暫定・本格活用

・原っぱ化やクレーク沿いのネットワーク形成  
(コンテナハウス、トレーラーハウスなどの暫定施設の活用)

・新たな自動車導入路の設定による、月極め・専用駐車場から時間貸し駐車場への転換

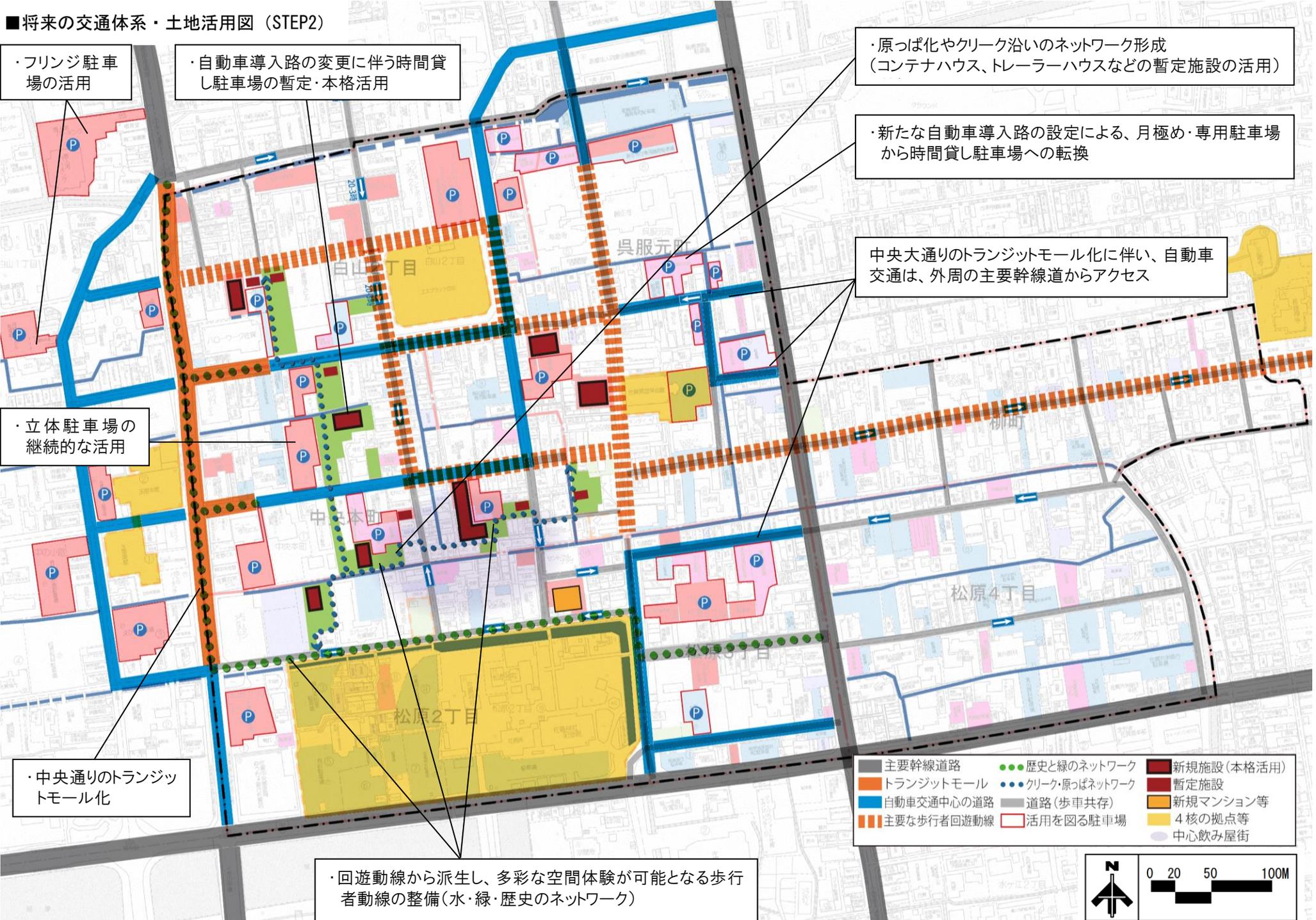
中央大通りのトランジットモール化に伴い、自動車交通は、外周の主要幹線道からアクセス

・立体駐車場の継続的な活用

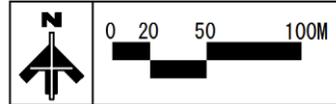
2-3-5

・中央通りのトランジットモール化

・回遊動線から派生し、多彩な空間体験が可能となる歩行者動線の整備(水・緑・歴史のネットワーク)



■ 主要幹線道路	●●● 歴史と緑のネットワーク	■ 新規施設(本格活用)
■ トランジットモール	●●● クレーク・原っぱネットワーク	■ 暫定施設
■ 自動車交通中心の道路	■ 道路(歩車共存)	■ 新規マンション等
■ 主要な歩行者回遊動線	■ 活用を図る駐車場	■ 4核の拠点等
	● 中心飲み屋街	



(4) 立地に応じた駐車場等の立地誘導・再編手法

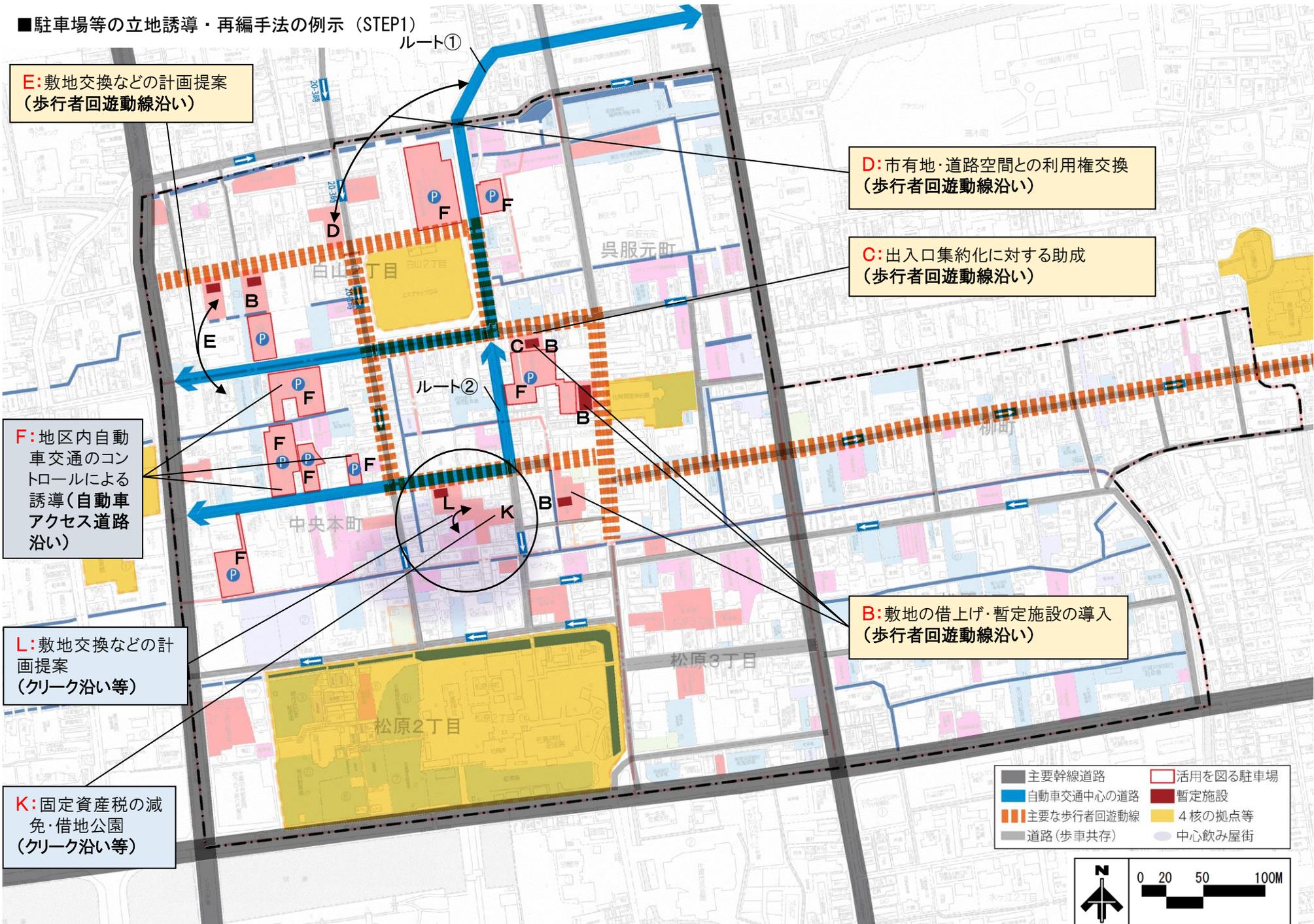
・地区プランをもとに、駐車場の立地別にみた再編・誘導方策について以下に整理する。

■誘導方策（例）

※番号①～⑧はP.2-1-5の立地誘導・再編手法

駐車場の立地		駐車場等の再編・誘導方策
トランジットモール沿い 駐車場		<b>A：敷地の借上げ・暫定施設の整備①</b> ・トランジットモール沿いの駐車場敷地の一部を借上げ、賑わい形成に向けた暫定施設を導入
歩行者回遊動線沿い 駐車場		<b>B：敷地の借上げ・暫定施設の整備①</b> ・歩行者回遊動線沿いの駐車場敷地の一部を借上げ、賑わい形成に向けた暫定施設を導入 <b>C：出入口集約化に対する助成③</b> ・回遊動線沿いの駐車場の出入口を集約化 <b>D：市有地・道路空間との利用権の交換④</b> ・より駐車場の適地である市有地や路上駐車場の利用権との交換 <b>E：敷地交換などの計画提案⑤</b> ・自動車アクセスのよい店舗敷地と交換などの計画を提案
自動車 アクセス 路沿 い駐車 場	街なか駐車 場として継続 活用	<b>F：地区内自動車交通のコントロールによる誘導⑥</b> ・自動車導入路の位置づけなど、地区自動車交通のコントロールによる時間貸し駐車場の継続活用
	街なか駐車 場へ誘導	<b>G：出入口集約化に対する助成③</b> ・自動車出入口の集約化による裏宅地の駐車場利用の推進 <b>H：地区内自動車交通のコントロールによる誘導⑥</b> ・自動車導入路の位置づけなど、地区自動車交通のコントロールによる月極め・専用から時間貸し駐車場への転換促進 <b>I：老朽家屋の除却費助成⑦</b> ・駐車場化に向けた老朽家屋の除却費を助成
主要なクリーク沿い等 の駐車場		<b>J：敷地の借上げと暫定施設の整備①</b> ・クリーク沿いの駐車場敷地の一部を借上げ、賑わい形成に向けた暫定施設を導入 <b>K：固定資産税の減免・借地公園の整備②</b> ・固定資産税の減免を条件に借地公園として活用 <b>L：敷地交換などの計画提案⑤</b> ・自動車アクセスのよい店舗敷地と交換などの計画を提案 <b>M：老朽家屋の除却費助成⑦</b> ・クリーク沿い等の本格活用に向けた除却 <b>N：駐車場の本格活用における景観誘導⑧</b> ・駐車場敷地での分譲マンション開発など、本格活用時に適切に景観誘導
佐嘉神社沿い・参道沿 い駐車場		<b>O：駐車場の本格活用における景観誘導⑧</b> ・駐車場敷地での分譲マンション開発など、本格活用時に適切に景観誘導

■ 駐車場等の立地誘導・再編手法の例示 (STEP1)



■ 駐車場等の立地誘導・再編手法の例示 (STEP2)

**A:** 敷地の借上げ・暫定施設の整備  
(トランジットモール沿い)

**B:** 敷地の借上げ・暫定施設の整備  
(歩行者回遊動線沿い)

**K:** 敷地交換などの計画提案  
(自動車アクセス路沿い)

**G:** 出入口集約化に対する助成  
(自動車アクセス路沿い)

**H:** 区内自動車交通のコントロールによる誘導  
(自動車アクセス路沿い)  
※月極め・専用から時間貸し駐車場への転換

**M:** 老朽家屋の除却  
(クリーク沿い等)

**N:** 駐車場の本格活用における景観誘導  
(クリーク沿い)

**I:** 老朽家屋の除却  
(自動車アクセス路沿い)

**O:** 駐車場の本格活用における景観誘導  
(佐賀神社沿い)

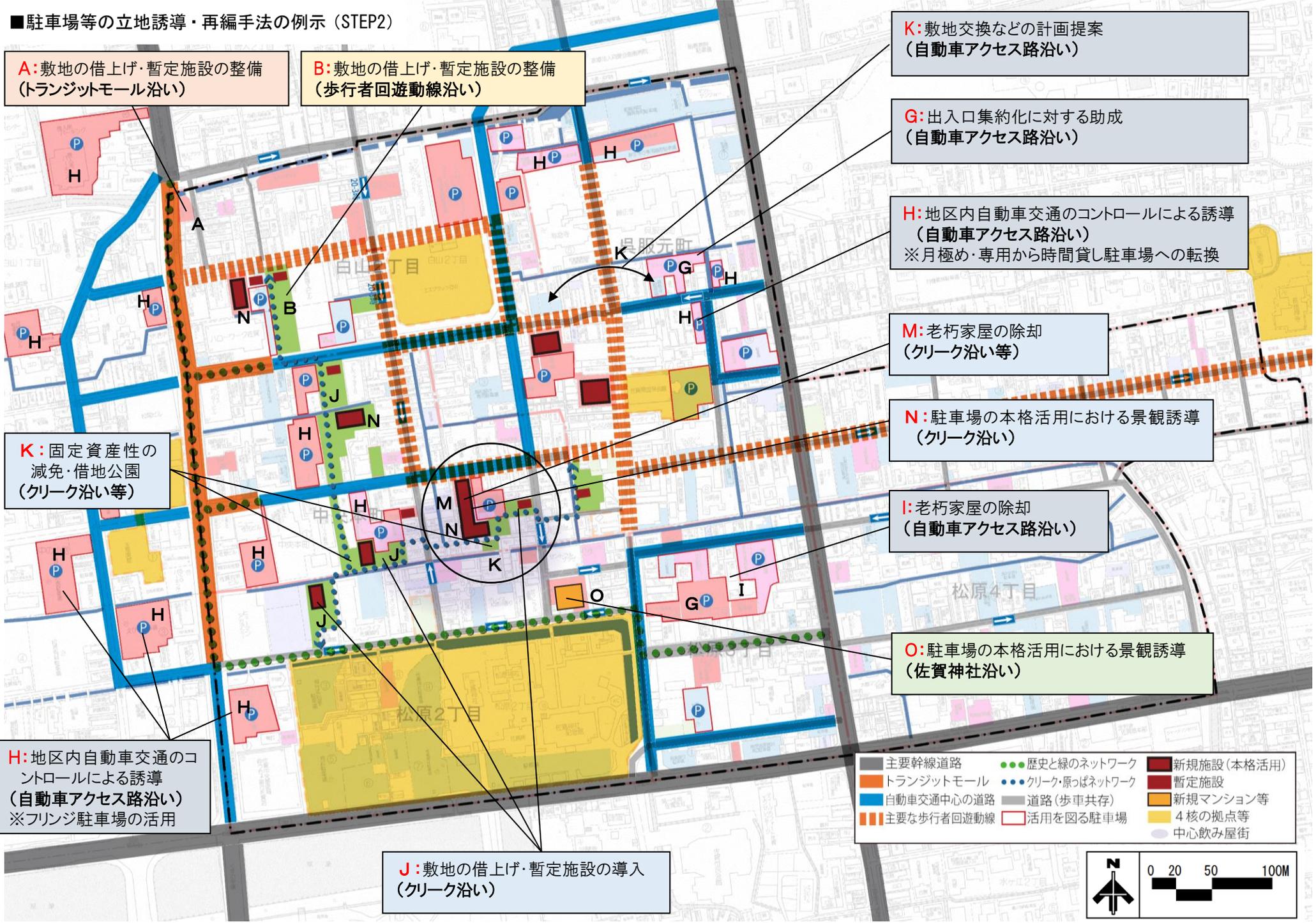
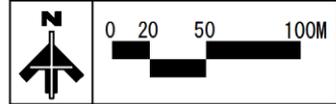
**K:** 固定資産性の減免・借地公園  
(クリーク沿い等)

**H:** 区内自動車交通のコントロールによる誘導  
(自動車アクセス路沿い)  
※フリンジ駐車場の活用

**J:** 敷地の借上げ・暫定施設の導入  
(クリーク沿い)

2-3-8

- 主要幹線道路
- トランジットモール
- 自動車交通中心の道路
- 主要な歩行者回遊動線
- 歴史と緑のネットワーク
- クリーク・原っぱネットワーク
- 道路(歩車共存)
- 活用を図る駐車場
- 新規施設(本格活用)
- 暫定施設
- 新規マンション等
- 4核の拠点等
- 中心飲み屋街



## (5) スモールエリアでの取り組み (例)

- ・当エリアは周辺に夜間営業の店舗が多い夜のまちのイメージが定着しているエリアである。また、クリークにも近いエリアでもある。これらのエリアで、将来の賑わいある回遊動線を4核構想エリア内で実現していく上で、想定される段階的な取組みを以下に検討する。

### 1) 【1期】 駐車場の一部を原っぱ化

- ・固定資産税の減免により、夜のまち沿いの駐車場を原っぱ化し、自由に賑わい形成に活用できることを条件に、周辺の店舗経営者に適切に管理して貰う。
- ・昼間は子供の遊び場として、夜には店舗経営者による活用(ビアテラスなど)を図る。
- ・本格活用を見据え、将来的な敷地交換を計画提案

【K：固定資産税の減免】

【L：敷地交換などの計画提案】

### 2) 【2期】 暫定施設等による暫定活用

- ・周辺店舗経営者による管理を継続し、原っぱでのイベント等を行ないながら、昼間のコミュニティ形成、長く滞在する施設として、モバイル施設の導入を図る。
- ・空き店舗化した店舗は移転・除却し、街区の整理を行なっていく。

【J：敷地の借上げ・暫定施設の整備】

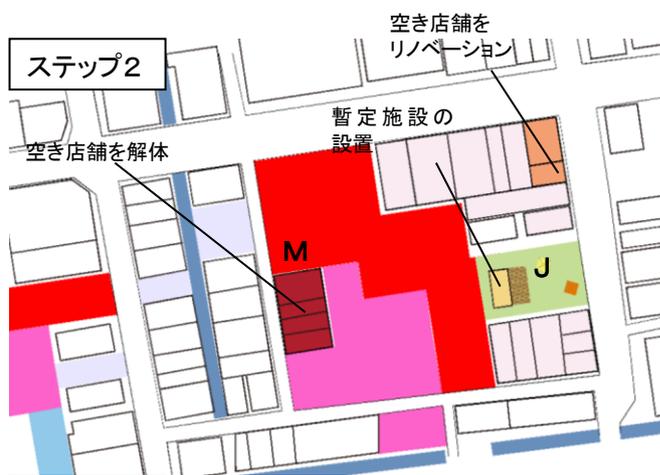
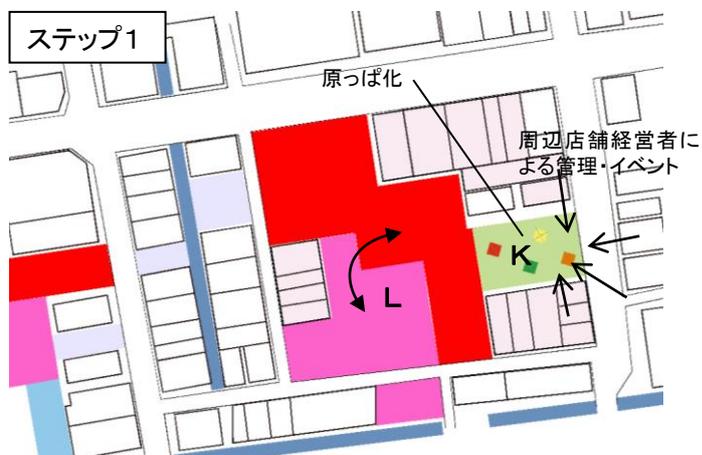
【M：老朽家屋の除却費助成】

### 3) 【3期】 土地の本格活用

- ・集客の実績等を踏まえ、敷地交換等により整理された区画には、地権者による分譲マンション等の建設と合わせ、低層部には図書館、メディアモール等の人を集める魅力的な公共施設の導入を図っていく。
- ・分譲マンション等、本格活用ができない地権者等の駐車場の一部は時間貸し駐車場兼公共施設の駐車場として活用を図っていく。
- ・原っぱは分譲マンションの公開空地として残していき、適切に管理してもらう。
- ・クリーク沿いの未利用地は、メディアモールとクリークを一体的に使える広場として、元駐車を市有地と利用権交換や借上げ等をする等して、クリーク沿いの賑わいを形成する。

【N：駐車場の本格活用における景観誘導】

【K：固定資産税の減免】



## ■通りの賑わい形成を図る上での参考事例

### 事例1：軒先を活用した商店街活性化

- ・夜間営業店舗や店舗の専用駐車場の一角を用いた軒先ビジネス。
- ・誰でも簡単に1日からお店が持てたり、イベントを開催でき、地権者は空いているスペースを有効活用し、収益を得ることができる。



### 事例2：夜間営業店の時間貸し

- ・夜間または昼間営業しかしていない店舗等、空いている時間を有効活用したい、家賃負担を減らしたい飲食店オーナーと、これから飲食店等を開業したい人を繋ぐシステム。



### 事例3：道路を公園化して、

- ・路面を一部芝生にして、大きな鉢植えの木々が並ぶ、くつろげる空間として再生された鳥取県米子の法勝寺町商店街。あくまで法的には「道」なので樹木も鉢植えに入れており、即時撤去可能にしている。
- ・北九州の魚町サンロード商店街でも同様の構想が描かれている。
- ・松山大街道商店街では、社会実験の一環として、アーケード街内に誰でも自由に憩えるリビング空間を形成した。



法勝寺町商店街



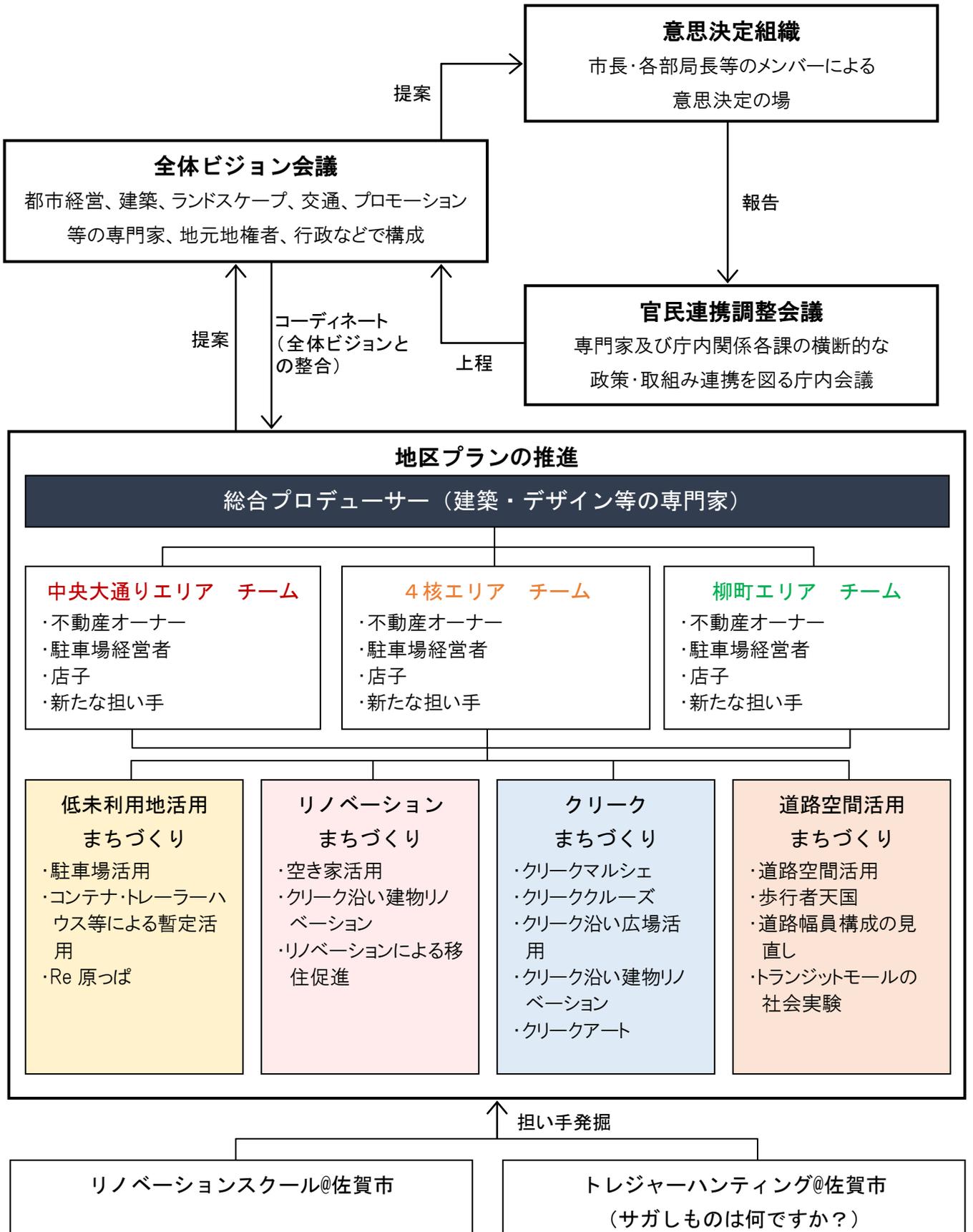
魚町サンロード商店街



松山大街道商店街

(6) 全体ビジョン・地区プラン実行スキーム (案)

・佐賀市において、全体ビジョン、地区プランを実現していく上での、体制案を以下に整理する。



## 2-4. 低未利用地等を活用した今後の取組みの方向性（第2回意見交換会の概要）

- ・2-1～2-3で検討した内容について、有識者を交えて、意見交換会を行なった。
- ・意見交換会の概要は以下の通りである。

### ■第2回意見交換会の概要

#### ①開催日時

2016年12月7日（水） 10時～

#### ②出席者

国土交通省都市局まちづくり推進課：中村室長、大水企画専門官、佐久間係長  
国土交通省都市局街路交通施設課：渡邊課長、三浦調整官、高浜係長  
東京大学工学系研究科社会基盤学専攻：羽藤教授  
（株）ワークヴィジョンズ：西村代表取締役、田村氏  
パーク24株式会社業務推進本部：間地モビリティ研究所長、河内（真）氏、河内（慶）氏  
（株）市浦H&P：仁科、浜口（記録）

### （1）地区プランのケーススタディに対する懸案事項

- ・STEP1で自動車導入路沿いの駐車場として活用していたが、STEP2でポテンシャルがあがり、駐車場需要が増すにも関わらず、暫定・本格活用を誘導する駐車場に対しては、公共投資を行わなければ実現性はない可能性がある。
- ・STEP2まで検討すると、STEP1の暫定施設でこれだけの回遊動線を人が歩き廻るほど集客が可能かという点も疑問。最初にSTEP2でのクリーク沿い開発程度まで行わないと集客には無理がある。
- ・駐車場の再編・誘導手法として、固定資産税の減免による借地公園があるが、まちなかで固定資産税以上の収益をあげられない低未利用地があるのか疑問であり、やはり相当の地代で借上げるしかないのではないかと。
- ・駐車場の出入口の集約化という点も、各々の財産活用の自由度が下がるので、現実には難しいのではないかと感じている。
- ・スモールエリアの開発で、最後の出口となる本格活用が、やはり分譲マンションしかないのかという点も気になる。

### （2）スモールエリアでの取組みについて

- ・2-3（5）スモールエリアでの取組み（例）」について、最初が「原っぱ」ではうまくいかないのではないかと。最初にわいわいコンテナなどの社会実験やアーバンデザインスクールのプログラムとの連動させるなど、プロデューサーも入れて相当工夫しないとスタートにならない。
- ・20万人くらいの都市のまちなかなら出来そうだが、地元を炊きつけても最初のスイッチが入らない可能性がある。
- ・スモールエリアの3期が分譲マンションで、それが本当によい街なのかという疑問はある。本来はリノベ住宅の賃貸に多様な人が住むことが身の丈にあった姿と思う。

### （3）駐車場等の再編・誘導方策について

- ・駐車場等の誘導方策は、道路の性格を決めてそれに応じて誘導するとの考え方だが、なんと

く道の性格に応じて、それに応じた施設が張り付き、結果として道の性格が明確になるのではないか。道路の性格づけを先に行うと合意に時間がかかる。しかし、一方で行政側は、最初に動線の性格を決めないと動けないという側面もある。

- ・駐車場の誘導方策は、個別の駐車場のオーナーと話し、駐車場ごとの状況等も踏まえた上で適切な方策を選択できるようにすべきである。
  - ・原っぱ化など、一見収益の少なそうな提案を土地所有者に受け入れてもらうためには、①これまでの実績や信頼のある西村氏のような人物によってアプローチする、②駐車場と周辺の土地を一体的にエリアマネジメントし、どちらにしても損得がないような状況とする、といった2つの手段が考えられるのではないか。
- 札幌市の服部氏の取り組みは、大通りなどの道路空間も活用し、後者の手法でトータルをマネジメントしている。ただし、佐賀のような地方都市と札幌のような大都市では駐車場の利用率等も異なり、適したストーリーも異なるため、都市の見極めは重要。
- ・駐車場のオーナーに対して、こうすれば儲かるという提案を行うことは極めて高度な話である。
  - ・中央大通りは、路上駐車可にするなど、道路空間の使い方も議論すべき。
  - ・資料にある駐車場等の再編・誘導手法については、土地の類型や履歴、ライフサイクル・流れがあってそれを変える方向で補助金を入れる見方もある。

#### (4) 街なか再生に向けた事業展開について

- ・エリア全体に人を集めることは不可能である。道の棲み分けのビジョンを沿道建物の状態と合わせて考えた上で、重点的に取り組む必要がある。佐賀市ではまずは呉服元町商店街延長 50 mほどの区画に集中して取り組みを行っている。
- ・初めはスモールスタートで駐車場と原っぱ化を一体的に整備し、それによって資産価値が上がることを示す。全体ビジョンを踏まえながらそれを繰り返すことで、ある通りを歩行者専用道路に変えていくことも可能ではないか。
- ・アクセスの最も良い場所にフリンジ駐車場を配置すべきだが、全国的にまだフリンジ駐車場の成功例はない。また、フリンジ駐車場を検討する際は、短時間であれば路上駐車も認めるなど、ルール作りもセットで考えるべき。
- ・ただし、フリンジ駐車場は理想的ではあるが、このエリアくらいの範囲であればたまねぎの芯のようなスモールエリアでのセットで進める方が現実的であるようにも思われる。
- ・図書館などの集客パワーのある施設でないと駐車場需要は発生しない。そもそも駐車場の需要がなければ始まらない話である。

#### (5) 定住人口について

- ・まちなか居住の需要を長続きさせるためには、商業環境の賑わいだけでなく、生活環境としての基盤整備も必要。玄関先の自動車交通も多く、安全に歩けないことや公園や緑も少ないなど、基本的な生活環境をつくる必要がある。また、賃貸住宅経営の動きをうまく活用するなど、住宅の多様性で多様な居住者を取り込むことも重要である。
- ・将来的な人口構成なども見据えて、公園や学校の再配置の議論、安全な街路づくりの議論が必要。