

マスタープラン主義からの脱却

- ・リスクを持つ事業主体が大切
- ・最初に決めすぎず常に更新するもの
- ・小さく質を高く始めて大きく育てるプロセス

同時多発的な小さくとんがった事業からスタートして、各々が確実に事業性を確保し、段階的に再投資拡大していくという順番

トップ10を目指す考え方



まちづくりのプロセス



はじまりの事業を設定
 ① 恩湯(外湯)・飲食・広場(公募)
 ② cafe&pottery 音



2017.10月～
 外湯&飲食の整備・運営を担う事業者の募集を開始



2017.8 オープン！



2018.2 事業者決定！





恩湯・飲食・広場(公募)

お湯に集い、川に遊ぶ。皆が癒される恩湯へ

恩湯は長門湯本温泉街の中心部に位置し、眼前にはもう一つのまちのシンボル、音信川（おとずれがわ）の清流が静かに流れています。恩湯の建て替え・運営にあたり、私たちが大切にしたい事は、大きく二つ。

一つめが、地域の方々や観光に訪れた人たちが、気軽にお湯に集い、川に遊ぶ、そんな素敵な景色を作り続けること。参加者の皆さんにも、ぜひその景色を味わっていただきたいと思います。



私たちが提案する新しい恩湯（右）と飲食棟（左）。人と温泉、川が結びつき心地よい空間を作り出します

社会実験による検証



川床・置き座で川を楽しむ



交通再編で道を楽しむ



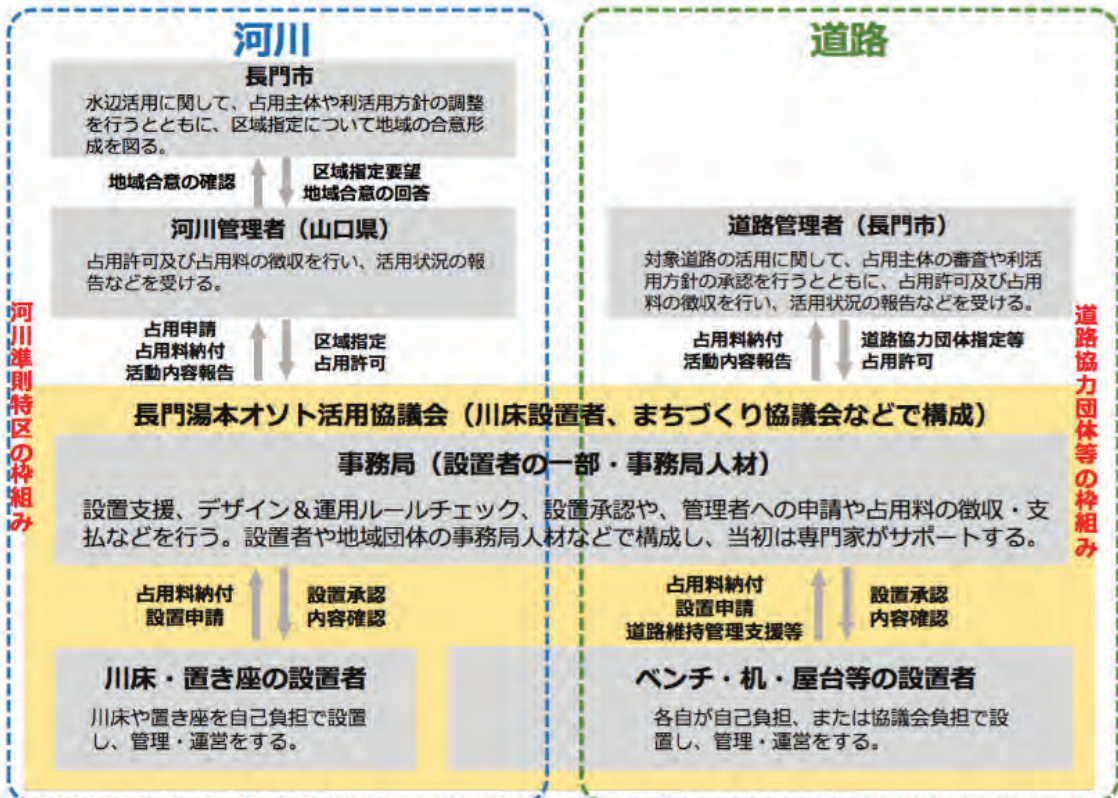
湯本提灯と照明で夜を楽しむ



河川&道路の利活用主体

※空間デザイン&整備の前にまず主体組成

長門湯本オト活用協議会の仕組み



河川&道路の使いこなし



河川の使いこなし



おとずれ川テラスの常設



再建を待つ恩湯前の川床でほっこり、橋の欄干はスタンディングカウンター



地元若手がオープンさせた川沿いのカフェのテラス



旅館オリジナルの朝ごはんの場所にもなる



川床はビジネスミーティングにも使われる

夜に歩きたくなる夜間景観



河川（橋梁）の使いこなし



エリア交通戦略の内容（道路の使いこなし）



交通担当：日本海コンサルタント/片岸将広

エリア交通戦略の段階的検証と合意形成プロセス

社会実験による道路空間再編方法検証（2017・2018）

2017年度（2017/9/16-10/8）

- ・道路空間の利活用
- ・交通規制（対面&一通）



2018年度（2018/8/29-9/28）

- ・対面通行+狭窄部設置
- ・利活用、設置物効果検証



道路空間再編効果の確認・道路&交通管理者合意

クルマの速度低減

通過交通の抑制

歩行者の満足度向上

詳細設計
に反映

社会実験による狭窄部明示・設置物検証（2019）

2019年度（2019/8/8-8/31）

- ・狭窄部明示の設置物
- ・設置物のデザイン、構造
- ・維持管理体制、緊急時対応



「歩ける温泉街」の形成へ

家具設置

ハード整備

- ★狭窄部等による道路空間再編にあわせて、**通過交通や公衆浴場への来場者を国道316号や公共駐車場へ適正に誘導し、温泉街全体としてクルマの交通量を軽減**することで、「歩ける温泉街」を実現する。
- ★路上駐車**の禁止を徹底**することにより、**必要なクルマ（地域住民、緊急車両、荷さばき車両等）**が必要なときに**安全・円滑に通れる道路空間**とする。
- ★**歩行者、自転車、クルマのそれぞれが「ゆずりあいの心**（歩車共存の精神）をもつことで、お互いの安全で快適な通行に努めるよう意識改革を図る。

2017交通社会実験

■ 交通規制の概要

① 一方通行期間：9/16(土)～9/27(水)

コア期間
9/16(土)
～18(祝)



9/16・17は中止の為右岸一方通行のみ、9/18は橋梁・右岸通行止めを追加

コア期間以外
9/19(火)
～27(水)



右岸一方通行のみ

■ 交通規制の概要

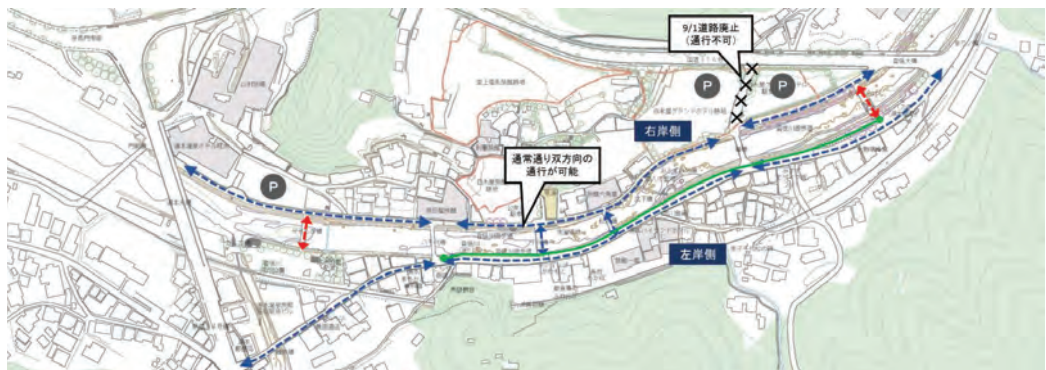
② 対面通行期間：9/28(木)～10/9(祝)

コア期間以外
9/28(木)
～10/6(金)



交通規制なし (普段と同様)

コア期間
10/7(土)
～9(祝)



橋梁、右岸通行止め

■ 交通影響



対面通行時：車のすれ違いと歩行者空間のとりあい



一方通行時：対向車がなく整然と通行



物流車両が渋滞を引き起こす場面も



道路活用により路上駐車が減少

2017交通社会実験

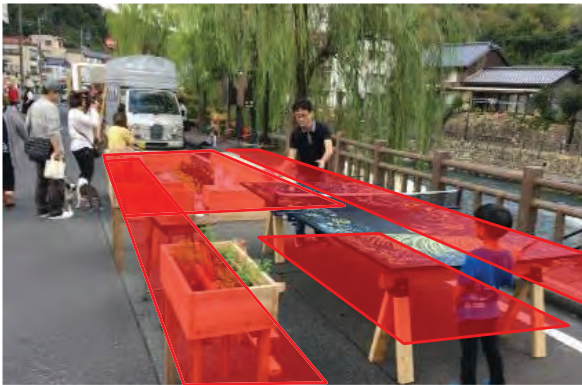
■ 歩行者空間・滞留空間の創出による、道路空間の活用



体験&飲食ブースと川沿いの歩行空間



橋全体をコンテンツ空間に



歩車分離のプランター、ベンチ、コンテンツ、歩道空間

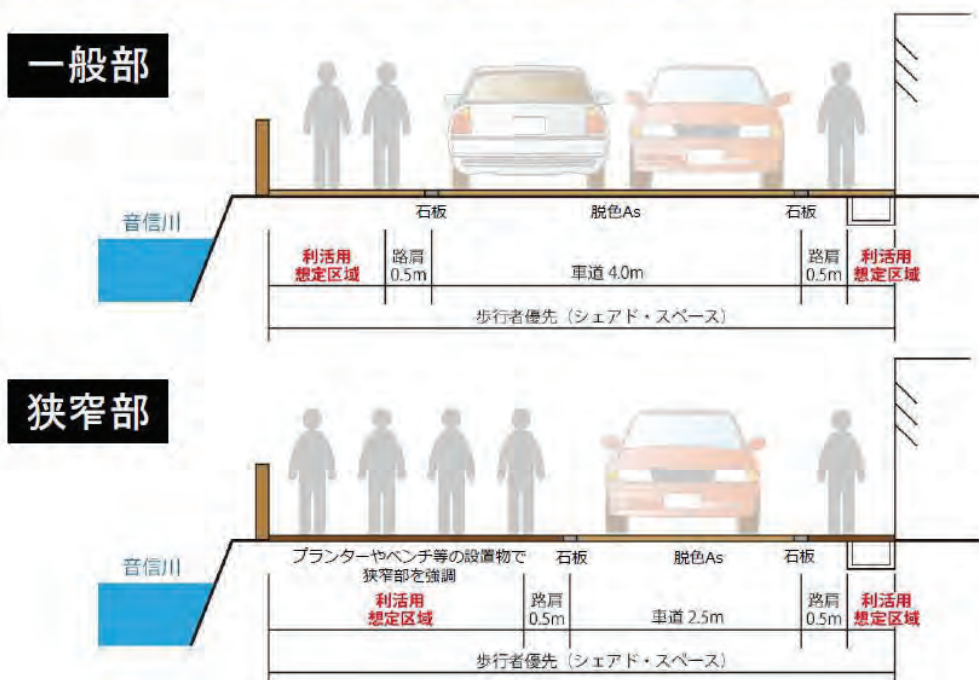


河川敷と道路川沿いの見られる関係、休憩施設

2018交通社会実験

■ 左岸道路における道路空間再編の基本的な考え方

- ◆ 一般部は、クルマのすれ違いを考慮し、車道幅員「4.0m」とする
- ◆ 狭窄部は、クルマの速度抑制等を図るため、車道幅員「2.5m」とする（両側路肩を含め3.5mとし、はしご車等の緊急車両の通行に配慮）



2018交通社会実験

■ 狭窄部の状況



WSにて事前に狭窄部の場所と幅員を確認



一般部の様子



狭窄部によって分けられた歩車の空間



移動させられたプランター

2018交通社会実験

■ 道路空間の利活用状況



物販屋台



休憩スペース



イベント時に賑わう休憩スペース

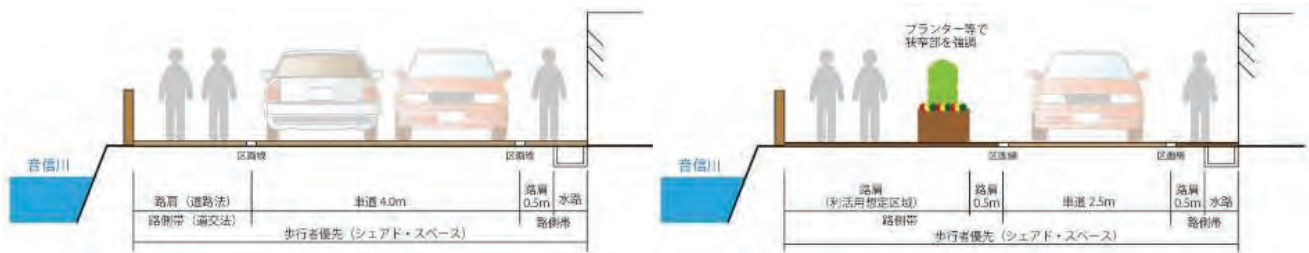


出店のスペース

2019交通社会実験

■設置物配置の考え方

- ・狭窄部に入る箇所にボラードを設置（4か所）→今回はコーンで代用
- ・狭窄部を明示するプランターは区画線から河川側に0.5mセットバックして設置（はしご車等の円滑な通行を妨げないよう、車道2.5m + 両側路肩0.5m = 3.5mを確保）
- ・狭窄部での路上駐車を防止するため、プランターを5m間隔で設置し、その間にベンチ等を配置する。
- ・狭窄部に置くベンチやテーブル等の配置は、歩行空間が確保できるよう配慮する。



2019交通社会実験

■狭窄部の様子



現状

車のスペースが大部分を占め、歩行者のための空間が不足
市民からの評価や利用は減少、魅力の乏しい駅前
まちの人の流れの変化、歩行者交通量の増加





なんば駅前改造計画2016



社会実験概要

■主催：なんば駅周辺道路空間再編社会実験実行委員会

(構成員：なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所)

【なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会】

■町会

精華連合振興町会・難波三丁目東町会・難波三丁目西町会・難波振興町会・河原連合振興町会
難波千日前西町会・難波千日前東町会・日本橋連合振興町会・難波中振興町会・難波東振興町会

■商店会

戎橋筋商店街振興組合・千日前道具屋筋商店街振興組合・でんでんタウン協栄会
なんさん通り商店会・なんばCITY会・難波センター街商店街振興組合・なんば南海通り商店会
なんなんタウン商店街振興組合・日本橋筋商店街振興組合・日本橋筋西通り商店会

■企業

大阪地下街株式会社・関電不動産開発株式会社・株式会社高島屋・東宝株式会社
南海電気鉄道株式会社・株式会社丸井・株式会社良品計画

■実施日：

11月11日(金) 12:00~22:00

12日(土) 8:00~22:00

13日(日) 8:00~20:00

※交通規制：11月10日(木) 17:00~

11月14日(月) 2:00

駅前タクシープール及び高島屋側道路の封鎖及び、なんさん通りの南向き一方通行化



実施の様子

■ 通常時



■ 社会実験 11日



■ 社会実験 12日



■ 社会実験 13日



■ イルミネーション



社会実験検証項目

① 道路空間から人が主役の空間へ

タクシープールや高島屋大阪店前車道を車から人中心の空間へ。生みだされた空間をしっかりと世界からの来街者のための空間として演出し、人が主役の空間に対する評価を得ます。

② 地域密着型（体験型）観光案内所

既存の案内所と連携し体験型情報を伝える観光案内所を運営し、この場所が発地となり周辺エリアの回遊性が高まる仕掛けの試行や、今後の機能や運営方法のためのデータを得ます。

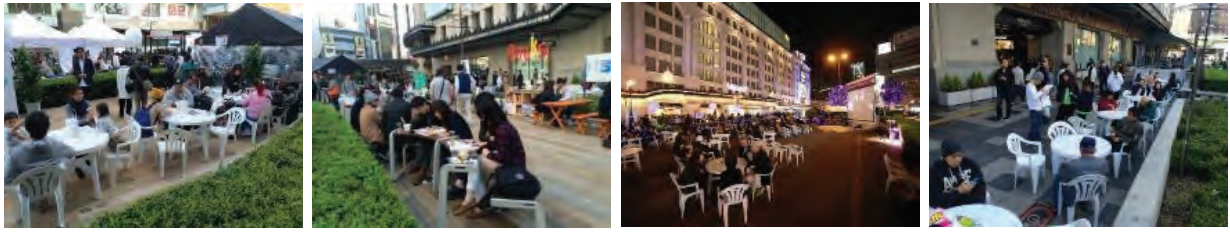
③ 空間再編後の交通影響

なんさん通りを南行き一方通行化及びタクシー乗場・タクシープールの移設し広場化することによる、周辺への交通影響について、交通量調査を実施します。

④ 空間再編後のマネジメント財源

広場利用や広告のニーズや内容について、企業や団体にヒアリングを行い、収益還元による持続的なマネジメントの可能性を検証します。

① 道路空間の再編による人中心の空間づくり



② 観光客・来街者に対するもてなし、体験型観光情報を提供するまちの観光案内所の試行



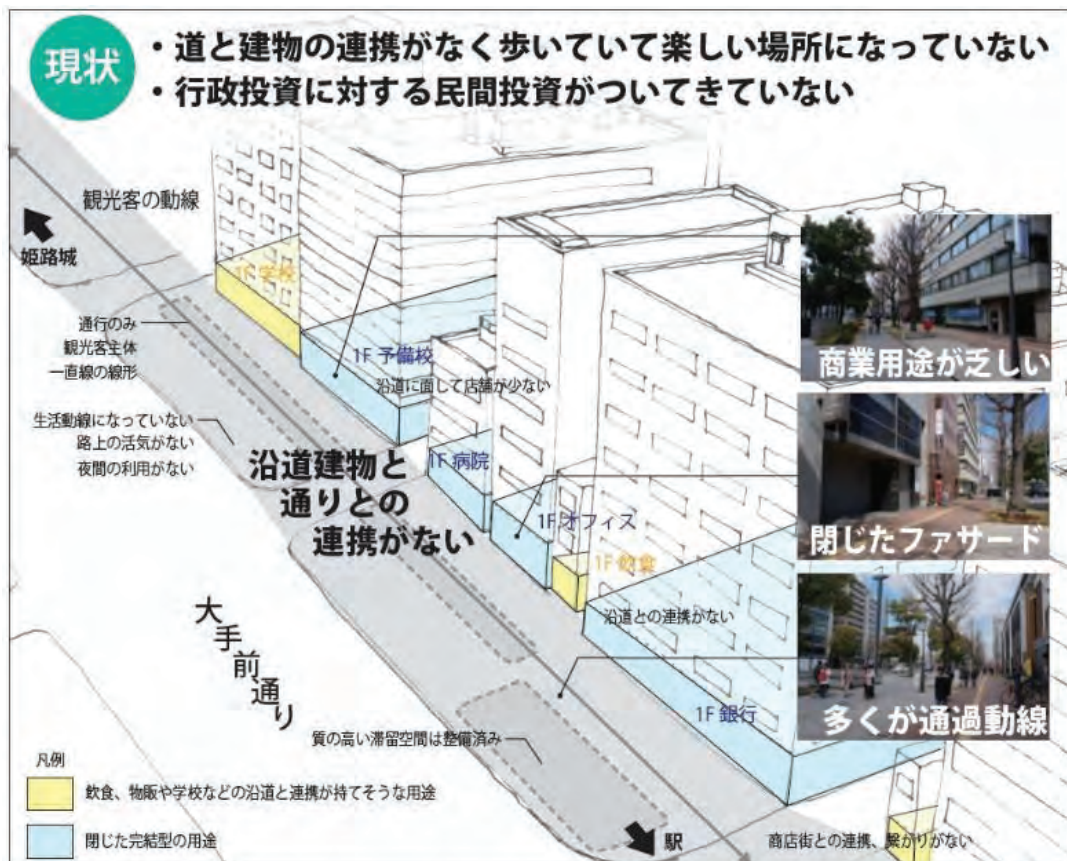
③ 交通機能の再編



姫路市 大手前通り
エリア魅力向上PJ

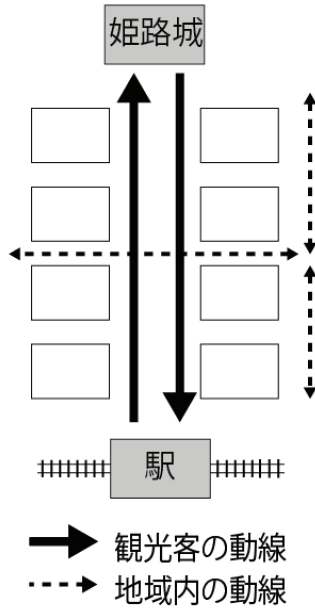


現状の課題とポテンシャル



現状の課題とポテンシャル

現状の街の動線



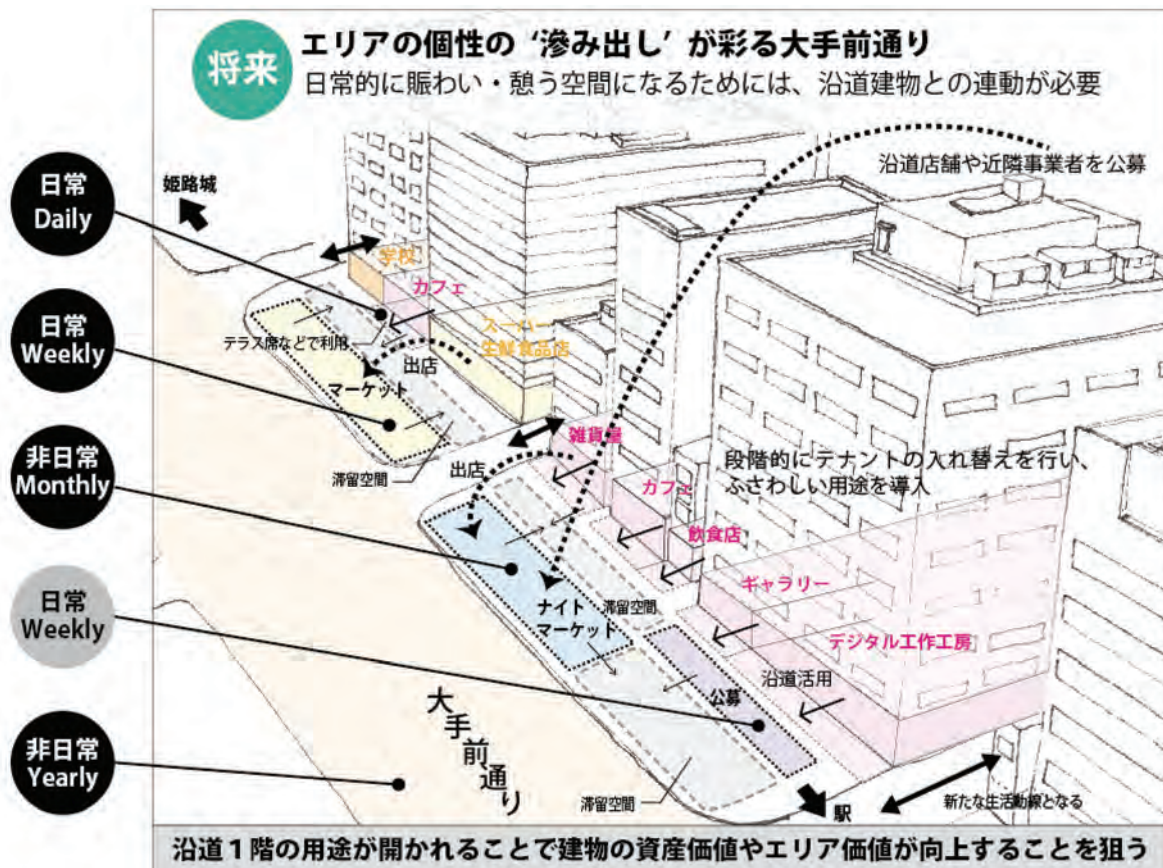
- ・駅～城間の一直線の線形
- ・生活動線が大手前通りでない
- ・商店街との繋がりが希薄

将来の街の動線

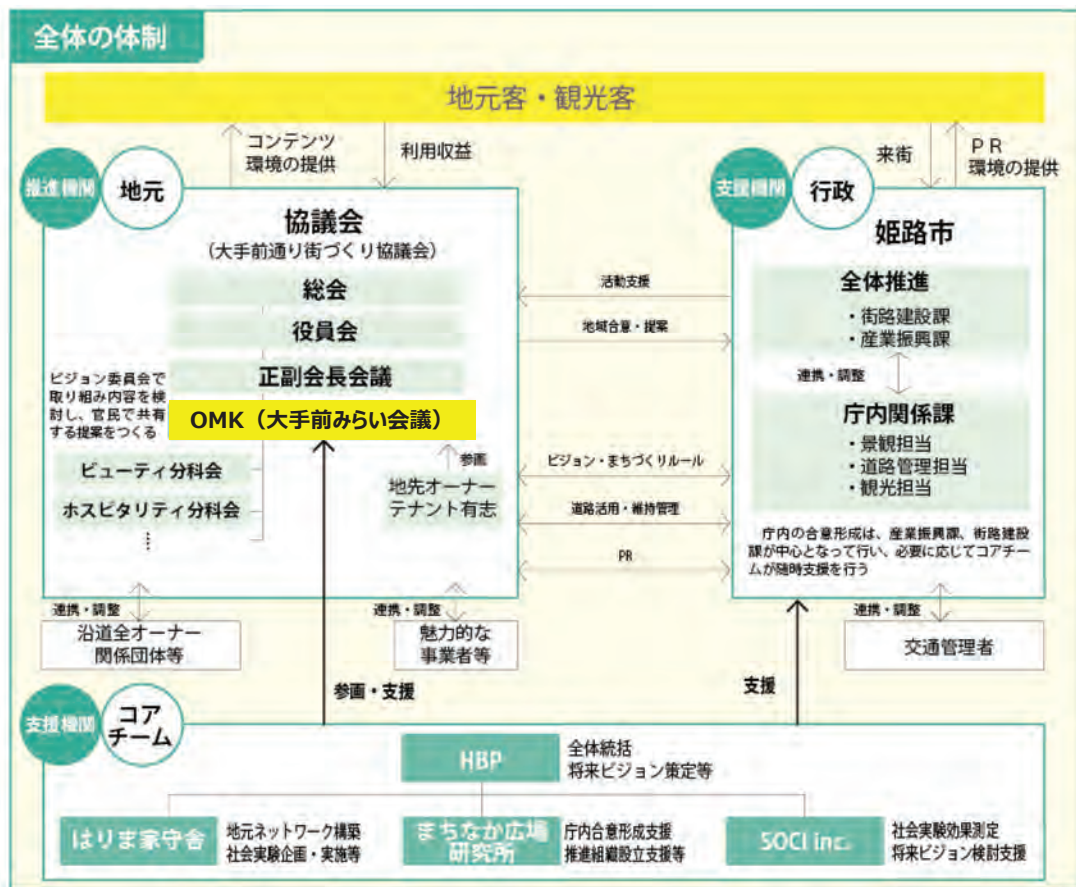


- ・各エリアで異なる日常の風景が
 滲み出る
- ・観光客は姫路城までの通りで
 様々なシーンを体験

沿道1階用途の編集+ファサードデザイン+プレイスメイキング



事業の推進体制

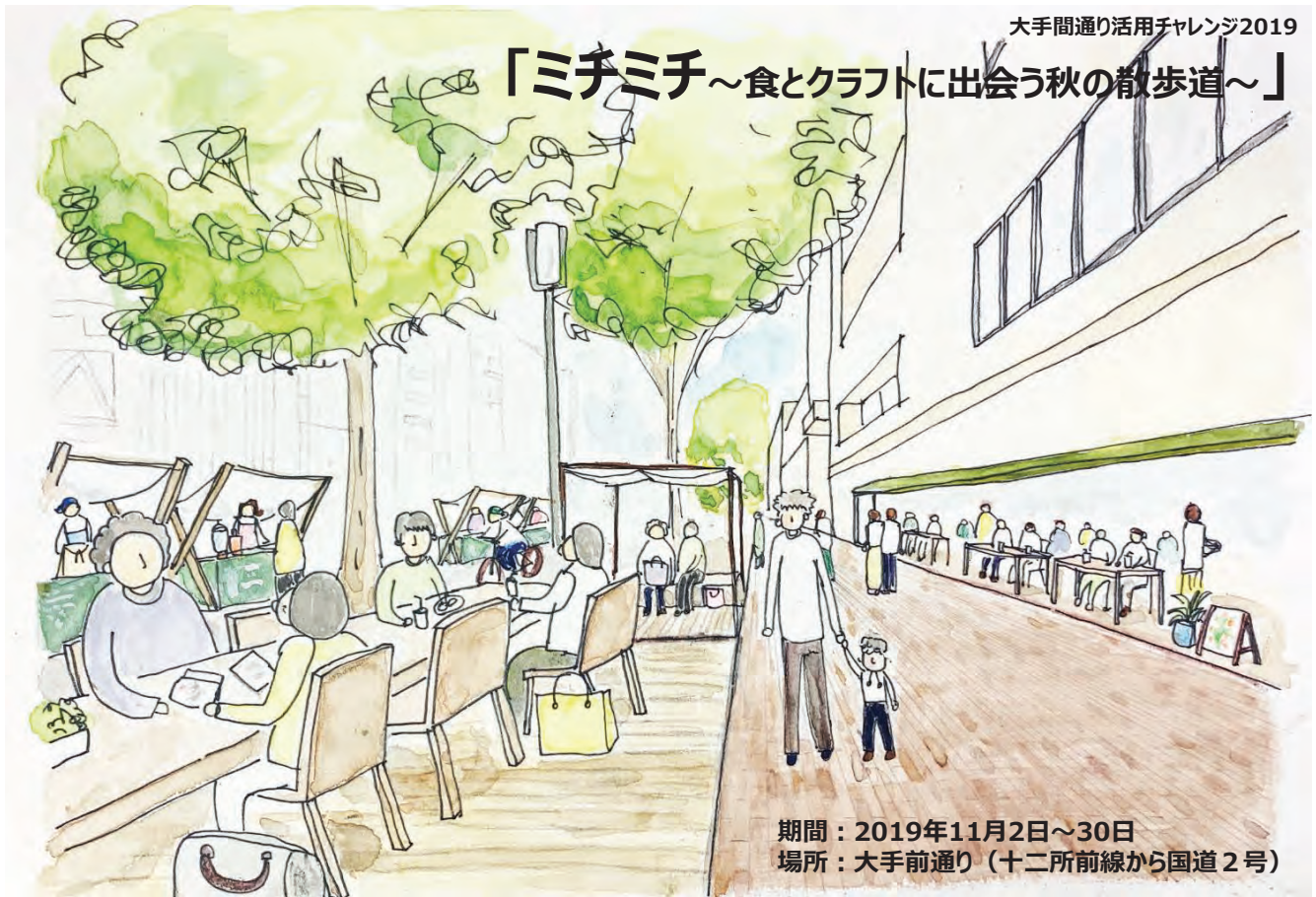


10
3

沿道ビルオーナー + 1Fテナントを中心に実施する活用チャレンジ

大手間通り活用チャレンジ2019

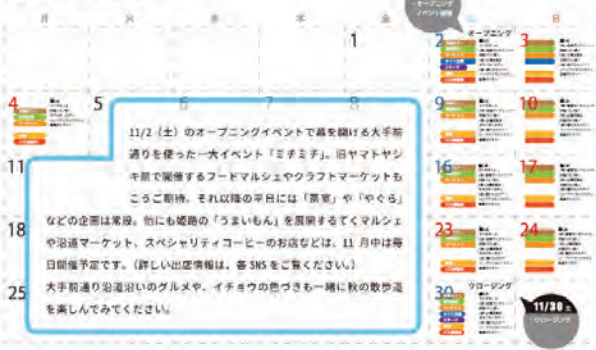
「ミチミチ～食とクラフトに出会う秋の散歩道～」



期間：2019年11月2日～30日
場所：大手前通り（十二所前線から国道2号）

秋の姫路に会う、一ヶ月。

11月 NOVEMBER 2019



ミチミチ

「大手前通り活用チャレンジ」記念すべき第1弾は、「ミチミチ」。姫路のグルメを食べ歩きしたり、マルシェで買い物を楽しんだり、にぎわう大手前通りになります。もちろん、雑貨ショップの出店や、イベントやアトラクションもたくさん出店予定。大手前通りで毎日、美味しい楽しいひとときをお楽しみいただけます。

- 実施期間：2019年11月2日(土)～30日(土)の1ヵ月間
- 場所：大手前通り(十二所前線～国道2号 歩行者道 薄智空間)

詳しい出店者情報は

SNSをチェック



主催の

大手前みらい会議
とは？

大手前通り沿道に店舗や建物を保有する、事業者有志によるグループです。小さな組織ならではの機動力で、よいアイデアはスピーディーにブラッシュアップし、活用チャレンジとして実践。トライアンドエラーを繰り返しながら「いつかいても、いつも楽しい大手前通り」の実現を模索していきます。

支援／姫路市 サポート／ハートビートプラン、ほりま家守会、まちなか広場研究所、SOCl

大手前みらい会議 × 姫路市 | 公民一緒にやっています！

大手前通り活用チャレンジ 2019



2019年 11月2日(土) ▶ 30日(土)

歩くほど、楽しい出会い。

大手前通り活用チャレンジ、スタート。

JR 姫路駅と世界遺産 姫路城を一直線に結ぶ姫路のメインストリート「大手前通り」。通勤通学に、観光に、毎日いろんな人々がこの通りを行き来しています。

しかし残念なのは、この通り自体が、楽しみながら歩けるエリアとは言えないこと。

大手前通り自体が楽しくなれば、もっと姫路が楽しくなるはず！

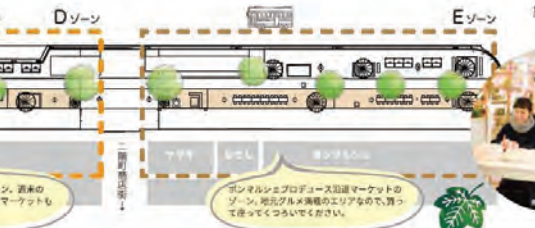
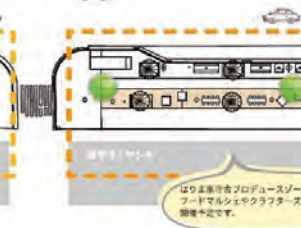
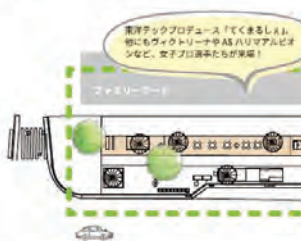
そんな思いを胸に、姫路市をはじめ、大手前通りにゆかりのある事業者たちが中心となり、これから5年にわたって、実際に大手前通りを活用しな

がら、魅力向上を目指した取り組みを行なっていきます。

その第1弾として、2019年11月の1ヵ月間、姫路の美味しいグルメやクラフトショップが大手前通りに集結します。

姫路の人も、姫路で働く人も、姫路に遊びに来た人も。みんなの笑顔でいっぱいの大通りになるように。そして、大手前通りが、歩くだけで楽しい通りとして来永く愛されるように。

実際に大手前通りを楽しく使いながら、あなたと一緒に考えていきたいと願っています。



道路空間の利活用スキーム の課題と解決策案

● 以下の制度はあるが、使いやすい制度がない

- ① 特措法 & 都市再生整備計画：ハード整備を前提としない都市再生整備計画が活用できるが、下記は不可
※現状では自由に移動できるベンチ、イルミネーション、パフォーマンスや展示に関わる無料イベント設置物が占有できない
道路占有の特例を受けられる項目として、広告、飲食・物販施設は位置付けられているが、休憩施設、イベントの項目がない
全国的に道路占有特例を受けて多様な使いこなしまで運用している事例がなく、オープンカフェで満足という状況のため課題が上がってこない
- ② 国家戦略特区：集客や国際性が求められる、経済波及効果資料作成や区域会議発表など作業が膨大、イベント向け
- ③ 道路協力団体：使いやすい制度、しかし自治体が公平性の観点で一部エリアへの導入に躊躇する場合も
- ④ 兼用工作物：広場で条例管理すれば使いやすい制度、しかし全国で条例管理「広場」は特殊解のみ
道路の上に「公園」の事例は多数あり
「広場」は法律がなく条例の位置づけとなり、道路法、道交法、都市公園法を超えられない
- ⑤ 道路区域除外：可能な場所は限られる、接道条件や地中埋設物の管理などの問題のクリアが必要



● 改善案 特措法スキームを活用し、現在は占有できない設置物を位置付ける

可動ベンチやイベント関連の設置物を、道路法32条第六号の「その他これらに類する施設」等に位置づける

国から指針を出すことで市町村での協議が進む

※道路占有が不要または占有は可能としても、道路使用の問題は残る（歩行者の通行安全の観点で一回認めると類似条件のものも認めないといけなくなり、結果最初から認められないとなる）

● 新たな「歩車共存道路」「滞留していい空間」の概念・定義をつくる

- ・現在の道路種別は、都市部orか地方部・自動車専用orその他のマトリックスで決まる、合わせて車の交通量で決まる
そもそも車前提の構造令、利活用や滞留の思想がない、技術者も発想しない
- ・歩行者モールドは車道or歩道？設置物は道路付属物or占用物？ 車道には路側帯も含めて
歩車分離しない道路（路側帯も歩行者が通っていい空間であるが車道扱い）は車道なので固定物は道路内に設置できない、歩道の中であれば道路付属物や占用物として認められる、しかし歩車分離すると車から歩行者を守る視点で歩道と車道の間に防護柵が義務付けられ（警察協議）逆に歩車分断につながる、など計画論が破綻している
- ・常設的なテーブルやベンチの設置については、道路使用の一般的なルールが確立していない、短期イベント対応のみ



● 改善案 滞留&歩車共存空間、維持管理&運営という新たな定義を追加 道路管理者の責任で一括対応可能な場所に 道路管理者のテンションを上げる、MIZBERINGの道路版を

道路は、従来の車中心の車や人を流す空間のみでなく、①人間が滞留する空間、②歩車共存空間を新たに追加して定義

- ・広い歩行空間の滞留スペース化（第4種の歩道利活用など）
- ・交通量の少ない第3種5級、第4種4級のシェアスペース化（第5種or第3種6級の定義）

道路管理は、従来の維持管理のみでなく、人間の滞留行動を意識した維持管理&運営、という考え方の転換

（河川では治水・利水→1997年治水・利水・環境が追加、2011年民間事業者営利目的可能に、と活用の考え方が付加）

新たに定義された空間は、プランニングから管理まで道路管理者が検討する、あらかじめリスクを整理&対策、保険の充実

- ・道交法（駐車禁止・速度等）は適用しつつ、道路使用許可は必要なし、道路占用のみで道路管理者の責任で一括対応
- ・技術基準はあえて定めずガイドラインで選択、滞留空間や車の通る空間などの空間構成は、道路管理者が検討、警察と情報共有
- ・駐車場付置義務の緩和、駐車場出入口位置などの規制誘導と連動

公共空間から持続するエリア価値へ

- ・つかう目線のプロセスが大切、つかう→つくるの順番
将来の維持運営主体候補が、ビジョン&空間デザインに関わる
- ・地域・行政・投資主体間でのビジョン合意、LQC試行しながら
行政はいい民間事業者パートナーを見つけ信じる、公共性を付加
プロポーザル、外部評価を適切に使う
- ・公共空間に加え、周辺の建物、緑、交通などの分野横断デザイン
デザイン監修の仕組み
- ・公共空間で稼ぐのはゴールでない、公共空間の質を上げ民地で稼ぐ
各エリアですべて異なる、行政・テーマコミュニティ・投資者・地域の関わり
り方のコーディネートこそ行政の出番