

3 - 3 「歩く」まちづくりの現状

3 - 3 - 1 海外の「歩く」まちづくりの取り組み

(1) 取り組みの概要

代表的な車社会であるアメリカでは、車を主要な移動手段とする都市づくりが進められた結果、増え続ける莫大なインフラ整備費、コミュニティの崩壊、中心市街地の衰退、車の排ガスが主原因の大気汚染、CO₂ ガス等が引き起こす地球規模の環境問題、健康問題等、財政、経済、社会、環境、健康と、多方面にわたる問題を抱えるようになった。

1990年代に入り、連邦政府の、移動の選択肢を多様化するための交通政策の転換や、ニューアーバニズムが提示した新しい都市づくりのパラダイムをうけて、上述の問題を個別にではなく都市の問題として包括的に捉え、歩くことを交通手段の選択肢の一つと位置づけ「歩く」まちづくりを試行する動きが、ポートランド、デンバー、ボルダーなど、アメリカの諸都市に起こった。イギリスのロンドンやその他のヨーロッパの諸都市でも同様の観点から、「歩く」まちづくりの取り組みが行われている。グローバルな潮流となりつつある「歩く」まちづくりの実現のために、歩行と自転車利用の実態を明らかにするとともに、歩行と自転車を、環境に優しい万人の移動手段とするためのマスタープランが策定されている。

ボルダーを始め多くの都市では、「歩く」まちづくりの観点から、自転車を徒歩と同様に主要な移動手段と捉えて、自転車のための快適な走行環境の実現化計画を策定し、実施している。

海外の都市におけるペDESTリアン・マスタープランの共通理念を以下にまとめる。

市街地の車交通を抑制するため、移動手段の選択肢を増やし、歩行と公共交通を併せて推進する。ユニバーサルデザインの考え等に基づき、既存の街路を改善し、誰にとっても、安全、安心で、快適な歩行環境づくりを推進する。

歩行空間は連続したネットワークとし、公共交通のネットワークとリンクさせる。

重点地区を選定し、中・長期的街路改善計画をたてる。理念は変えず、実現化方策を、随時、検証し改善する。

住民参加のもとに、改善策の策定、方策の検証、教育、啓蒙プログラムを行う。

(2) 海外の取り組みから学ぶこと

車中心のライフスタイルから、歩いて暮らせるまちづくりへと方向転換を図る海外の都市の先進的な取り組みや方策からは、学ぶことが多い。

1) マスタープラン

海外の都市では、「歩く」まちづくりのための理念や、その実現化方策、資金計画の考え方をマスタープランとしてまとめている。

マスタープランは、「歩く」まちづくりに必要な、快適な歩行環境実現のためのフレームワークである。まちづくりに関わる行政担当者、交通専門家、都市デザイナー・プランナー、建設関係者、住民の全てが共有すべき理念を収めたものであり、歩く環境具現化のために、道路、広場・公園、公共施設等、異なる分野ごとに策定する具体の方策の拠り所であり、手引きとなるものである。

「歩く」まちづくりにより、持続可能なまちの創造、中心市街地の活性化、公共交通の推進、環境改善、健康的なライフスタイル等、多岐に渡る分野の多様な課題の解決を試みる場合、共通の理念で束ねるマスタープランという概念が必要となってくる。

2) 境界を超えた取り組み

「歩く」まちづくりには、様々な行政機関、複数の行政区、多様な分野の専門家、年齢、性別、国籍が異なる住民、来街者など、多くの組織と多様な人が関係する。

ロンドンのウォーキング計画には、「他都市から学ぶ」との項目の中に、コペンハーゲン市、ストラスブール市、フライブルグ市、ポートランド市等の施策や、著名専門家から歩行空間づくりの効果について学ぶことが明記されている。又、「障害」の項目では、ウォーキング計画策定の過程で明らかとなった障害として、関係者間の情報の共有不足、組織間の調整不足を掲げており、歩く環境づくりについてのコンセンサスの欠如や、組織間の調整不足が、ちぐはぐな街路景観や、一貫性のない管理が生じる原因との指摘をしている。様々な組織、分野、行政区を超えた課題への取り組みの有り様については、我が国においても、模索が続いている。成果についてのイメージを共有しにくい「歩く」まちづくりのような施策にこそ、境界を越えた取り組みが求められる。

3) 土地利用、地域の開発などとの調整

快適な歩行環境の創造には、沿道の土地利用や地域開発との調整が不可欠である。

デンバー市のマスタープランでは、「施策」の項目の中で、複合開発と公共交通や歩行空間のネットワークとの繋がりや、沿道店舗の顔づくりと街路景観との関係について触れている。ロンドンのウォーキング・プランの「実現化計画」の項目で、歩行者の利便性や快適性の実現のために、民間の開発と公的整備との調整の必要性が謳われている。

4) 市民参加

多くの都市が、マスタープラン策定の過程への市民の参画を促している。

デンバー市では、マスタープラン策定プロセスにおいて、ワークショップ、ウェブ・サイト、FAXを通じた市民からの情報や意見収集を実施している。ボルダー市の交通マスタープランでは、市民、地域との協働による計画づくりが謳われ、歩行環境に関するチェックリストにより住民の意見を収集している。

歩く意識の啓発と快適な歩行環境実現のためには、歩く当事者である市民の参画は、必須条件である。住民参加によるプラン策定プロセスは、まちづくりの成否を左右すると思われる。

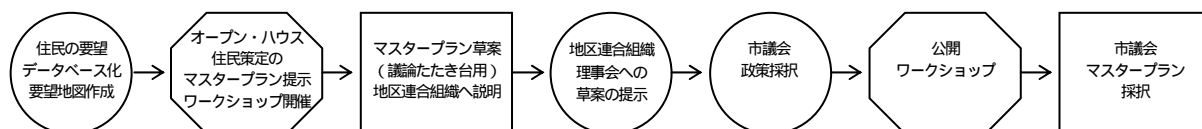


図3・3・1(1)
歩行者マスタープラン策定における市民参加のプロセス
出典：ポートランド市歩行者マスタープラン

3-3-2 我が国の「歩く」まちづくりの現状と課題

(1) 歩いて暮らせる街づくりモデルプロジェクト

我が国の「歩く」まちづくりの取り組みの一つとして、平成11年の経済新生対策において位置づけられた「歩いて暮らせる街づくり」モデルプロジェクトがある。

当該プロジェクトは、国が示した以下の基本的な考え方を総合的に実現しようとするもので、「歩いて暮らせる街づくり」への取り組みを早期に着手・実現させるため、全国からモデル地区を選定し、各地域のさまざまな工夫や発想を源泉に、課題に即した調査や具体的な施策を構想として取りまとめるものであった。

表3-3-2(1) 国が示した「歩いて暮らせる街づくり」の基本的な考え方

生活の諸機能がコンパクトに集合した暮らしやすい街づくり	・高齢者でも自宅から歩いて往復できる範囲の中に、オフィス、商店街、公共サービス期間、医療機関、学校、保有所を始めとする福祉施設、文化・娯楽施設など、通常の生活者が暮らしに必要な用を足せる施設が混在する街づくり
安全、快適で歩いて楽しいバリアフリーの街づくり	・子供から高齢者まで安心して移動できるよう、自宅から街中まで連続したバリアフリー空間の確保された夜間も明るく安全で快適な歩行者、自転車中心の街づくり
街中に誰もが住める街づくり	・子育て世帯、高齢者世帯、単身者など幅広い世代の住民からなるコミュニティの再生につながる多様な住まいを選べる街づくり
住民との共同作業による持続性のある街づくり	・段階的な建替え等を通じた施設整備にとどまらず、計画構想段階から施設整備後の維持管理や広場等における祭り、イベントなどの地域活動等も含めて、住民NPOや企業と行政の連携・協働作業で魅力ある街を育てていく住民主役の持続性のある街づくり

表3-3-2(2) モデル地区および市街地特性一覧

平成12年度選定地区(計20地区)				平成13年度選定地区(10地区)	
北海道	岩見沢市	愛知県	春日井市	福島県	福島市
北海道	大樹町	愛知県	碧南市	茨城県	水戸市
宮城県	古川市(現大崎市)	京都府	京都市	千葉県	市川市
秋田県	鷹巣町	大阪府	豊中市	神奈川県	川崎市
山形県	鶴岡市	島根県	松江市	静岡県	浜松市
群馬県	沼田市	山口県	山口市	三重県	桑名市
東京都	墨田区	香川県	善通寺市	兵庫県	神戸市
新潟県	上越市	愛媛県	松山市	徳島県	小松島市
富山県	富山市	熊本県	水俣市	福岡県	北九州市
石川県	加賀市	沖縄県	沖縄市	長崎県	長崎市

基本構想では、都市構造の改編や交通体系の整備、歩きたくなる環境整備、歩いて楽しい街なか整備、街なか居住の推進と暮らしやすい住環境整備等に関する具体的な施策が提案されている。また策定時に住民との協働による検討組織を設置した地区や、住民参画のもと調査やイベントを展開した地区が多く、構想策定後の協働による事業実施への取り組み等も提案されている。

提案された施策をみても、「歩いて暮らせるまちづくり」は、多分野の連携による総合的な取り組みである。そのため短期間で目にみえる成果を得られるものではないが、浜松市、富山市、松山市等の一部地区において、国内の「歩く」まちづくりを牽引する取り組みが展開されている。

表3-3-2(3) モデル地区の先進的取り組み

中核・中枢都市（人口 30 万人以上）	
静岡県浜松市 人口：80 万人 地区特性：中心市街地	面的な歩行者空間整備と公共公益施設の集積化による魅力ある中心市街地の形成 ○昭和 60 年、中心市街地交通管理計画（ゾーンシステム）策定 ・歩行者専用道路（モール）と歩車共存道路（コミュニティ道路）を組み合わせ、ゾーン内の一般車両の通り抜けを抑制した歩行者空間を形成する計画 ○地区内の非幹線道路の歩行者空間化の推進 ○平成 11 年、トランジットモール実験を実施（合意は得られず） ○オムニバスタウン計画の推進（平成 9 年度認定 第 1 号） ○土地区画整理事業と連携した市街地再開発事業を通じた公共公益施設の集積化 ○公共公益施設と中心商業地、駅を結ぶ歩行軸の形成
富山県富山市 人口：42 万人 地区特性：中心市街地	公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進（徒歩と公共交通による生活の実現） ○日本で初の本格的な LRT（次世代型路面電車システム）の導入 ○フィーダーバスとコミュニティバスの運行 ○市街地再開発事業による複合商業施設と広場の整備 ○まちなか居住推進事業の展開 ○公共交通沿線居住推進事業の展開
愛媛県松山市 人口：52 万人 地区特性：国際観光文化都市	地域資源を結ぶ回遊ネットワーク形成に向けた歩行者・自転車空間の創造と公共交通の充実 ○各種社会実験の実施 ・自転車走行空間、荷捌きスペース確保に関する検証実験 ・レンタサイクルの導入による渋滞緩和の検証実験 ・トランジットモール実験 ・商店街振興組合との協働によるオープンカフェ実験 ○歩いて暮らせるまちづくり交通特区（平成 18 年 7 月全国展開により認定解除） ○オムニバスタウン計画の推進（平成 17 年度認定） ○公共施設を有効活用したパーク・アンド・ライド整備 ○公共交通の充実（坊ちゃん列車復活・回遊観光バス運行） ○ロープウェイ通りのまちなみ整備（ファサード整備・無電柱化等） ○平成 15 年、ロープウェイ通りのトランジットモール実験を実施（再実験を予定）
中心都市（人口 10～20 万人程度）	
島根県松江市 人口：20 万人 地区特性：国際観光文化都市	回遊性の向上と賑わいの創出に向けたボンエルフの実現 ○南北循環バス、買い物バス、福祉バス、レイクラインバスの運行 ○平成 11 年、「ボンエルフ実験」を経て、平成 14 年にスラローム型の道路が完成 ○平成 13 年度「ウォーキングトレール事業」により「はにわロードを整備」 ・出雲風土記に登場する八重垣（やえがき）神社から田園風景を望み、古墳・横穴群を巡り、出雲国造館跡、国宝の神魂（かもす）神社を結ぶ散策道 ○既存施設を活用した交流の場ともなる公共公益施設整備 ○歴史的建造物の再生
山口県山口市 大殿地区 人口：19 万人 地区特性：歴史的市街地	市民団体相互の連携による手づくりのまちづくり ○住民主体のまちづくり拠点の形成（元料亭の移築保存による） ○町家再生事業の推進（住民組織による事業推進） ○住民主体のイベント開催（平成 8 年より毎年開催） ○商店・ギャラリー・工房・喫茶店等における常設展示の開催
中小都市（人口 10 万人未満）	
愛知県碧南市 人口：7 万人 地区特性：歴史的市街地	路地を歩行空間の核と位置づけた回遊型交流空間の構築 ○大浜てらまちウォーキングの開催（構想策提時より毎年開催） ○ワークショップで検討した案内表示板の設置 ○ビジュアル路地台帳の策定等各種調査の推進 ○散策コースおよび辻広場の整備

(2) 「歩く」を根本に据えたまちづくりの現状

「歩いて暮らせる街づくり」モデル地区をはじめ、各地で「歩く」を根本に据えたまちづくりが推進されはじめており、中心市街地や住宅地等における歩行者専用あるいは優先地区の形成や、地域資源を活かした散策路整備等、歩行者や生活者を優先したまちづくりがみられるようになってきた。また物理的な歩行者空間整備とは異なるアプローチとして、車利用者の交通行動の変更を促すTDM 施策の導入や、歩行を補完する公共交通を活かしたまちづくりの推進、歩行環境改善に先立つ各種社会実験の実施等、「歩く」を根本に据えたまちづくりが各地で展開されている。

1) 面的な歩行者優先ゾーンの導入(浜松市におけるゾーンシステムの導入等)

歩いて暮らせるまちづくりモデル地区でもある浜松市では、昭和60年に、歩行者専用道路(モール)と歩車共存道路(コミュニティ道路)を組み合わせ、ゾーン内の一般車両の通り抜けを抑制し、歩行者空間を形成する、中心市街地交通管理計画(ゾーンシステム)を策定しており、地区内の非幹線道路の歩行者空間化は進んできている。地区内への通過交通排除については、平成11年にトランジットモール(公共交通と歩行者の通行のみ許可した歩行者優先道路)実験を実施したものの、合意形成が得られず実現に至っていない。

また、通過交通を排除し歩行者優先ゾーンを形成する目的で都心環状道路の整備を重点的に実施している都市として長野市や高崎市がある。長野市では都心環状道路が完成しているものの、自動車流入のコントロールをするには至っておらず面的な歩行者優先空間は未形成の状態にある。また高崎市は都心環状道路の整備を重点的に実施しているが、まだ全線完成には至っていない。

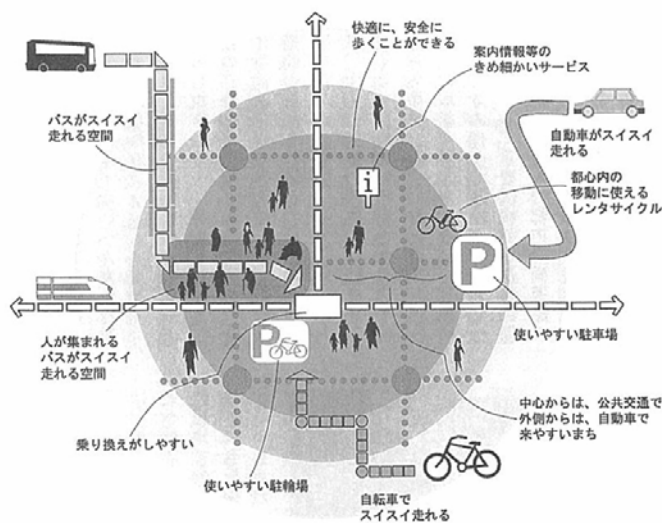


図3・3・2(1) 浜松市ゾーンシステムの基本概念

出展：都市再生-交通学からの解答 p119-

2) 既存住宅地等における歩行者優先地区(コミュニティゾーン)の形成

国土交通省では、平成8年より、歩行者の通行を優先すべき住宅系市街地を中心に、車の走行速度抑制、歩車分離、歩車共存等により歩行者の安全を確保するための対策を展開する「コミュニティゾーン形成事業」を推進しており、東京都三鷹市、品川区、神奈川県藤沢市、大阪府大阪市、福岡県北九州市でコミュニティゾーンが形成されている。また平成15年以降は「コミュニティゾーン形成事業」を引き継ぐ「くらしのみちゾーン」や、「トランジットモール」整備に取り組む地区を支援しており、現在全国55地区で取り組みが進められている。

表3-3-2(4) 歩行者優先地区(コミュニティゾーン)の形成に取り組む都市

中核・中枢都市	人口(万人)	市街地類型	事業名	地区名
福島県郡山市	34	商業・業務系市街地	くらし	郡山中心市街地地区
埼玉県さいたま市	118	商業・業務系市街地	くらし	浦和区、JR浦和駅東口地区
神奈川県川崎市	133	商業・業務系市街地	くらし	川崎駅周辺地区
富山県富山市	42	商業・業務系市街地	くらし	総曲輪地区(中心市街地)
岐阜県岐阜市	40	商業・業務系市街地	TM	神田町通り地区(中心市街地)
滋賀県大津市	30	商業・業務系市街地	くらし	都心地区
大阪府堺市	83	商業・業務系市街地	くらし	都心地区
大阪府大阪市	263	商業・業務系市街地	コミュ	豊新地区
大阪府茨木市	27	商業・業務系市街地	くらし	JR茨木駅周辺地区
広島県広島市	116	商業・業務系市街地	くらし	中区本通周辺地区
愛媛県松山市	52	商業・業務系市街地	くらし+TM	番町・八坂地区
青森県青森市	31	住宅系市街地	くらし	久須志、千刈地区
神奈川県藤沢市	40	住宅系市街地	コミュ	湘南台地区
神奈川県相模原市	63	住宅系市街地	くらし	水郷田名地区
新潟県新潟市	79	住宅系市街地	くらし	豊照入舟地区
大阪府豊中市	39	住宅系市街地	くらし	曽根地区
愛媛県松山市	52	住宅系市街地	くらし	三津浜地区
福岡県北九州市	99	住宅系市街地	コミュ	八幡西地区
千葉県市川市	47	歴史的市街地	くらし	中山四丁目地区
大阪府枚方市	40	歴史的市街地	くらし	枚方宿地区
愛媛県松山市	52	歴史的市街地	くらし	道後地区
山口県下関市	29	観光地	くらし	岡枝地区
沖縄県那覇市	31	観光地	TM	国際通り及び周辺地区
中心都市	人口(万人)	市街地類型	事業名	地区名
青森県八戸市	25	商業・業務系市街地	くらし	六日町地区(中心市街地)
千葉県鎌ヶ谷市	10	商業・業務系市街地	くらし+TM	東武鎌ヶ谷駅西口地区(中心市街地)
大阪府岸和田市	20	商業・業務系市街地	くらし	岸和田駅周辺地区
北海道帯広市	17	住宅系市街地	くらし	柏林台地区
栃木県小山市	16	住宅系市街地	くらし	羽川地区
千葉県鎌ヶ谷市	10	住宅系市街地	くらし	東初富地区
東京都三鷹市	18	住宅系市街地	コミュ	上連雀地区
東京都国分寺市	12	住宅系市街地	くらし	国分寺高校東通り周辺地区
静岡県三島市	11	住宅系市街地	くらし	大社町地区
滋賀県草津市	12	住宅系市街地	くらし	南草津地区
大阪府河内長野市	12	住宅系市街地	くらし	貴望ヶ丘地区
佐賀県佐賀市	21	住宅系市街地	くらし	日新地区
富山県高岡市	17	歴史的市街地	くらし	山町筋地区
長野県松本市	23	歴史的市街地	くらし	中央東周辺地区
山形県鶴岡市	14	観光地	くらし	温泉海地区
島根県松江市	20	観光地	くらし	玉湯町(玉湯温泉街地区)
中小都市	人口(万人)	市街地類型	事業名	地区名
岩手県紫波町	3	商業・業務系市街地	くらし	日詰地区(商店街)
山形県大江町	1	商業・業務系市街地	くらし	左沢地区(商店街)
大阪府泉大津市	8	商業・業務系市街地	くらし	田中町(泉大津駅西側中心市街地)地区
富山県射水市	10	住宅系市街地	くらし	八幡町地区
滋賀県栗東市	6	住宅系市街地	くらし	下鉤甲地区
京都府宮津市	2	住宅系市街地	くらし	島崎地区
大阪府藤井寺市	7	住宅系市街地	くらし	近鉄藤井寺駅周辺地区
石川県野々市町	5	歴史的市街地	くらし	本町地区
愛知県犬山市	7	歴史的市街地	くらし	犬山城下町地区
島根県津和野町	1	歴史的市街地	くらし+TM	津和野地区
岐阜県白川村	0.2	観光地	くらし	荻町地区
静岡県伊東市	7	観光地	くらし	松原・玖須美地区
岡山県備前市	4	観光地	くらし	伊部地区
大分県日田市	7	観光地	くらし	豆田地区
大分県由布市	4	観光地	くらし	温泉地区
東京都区部	人口(万人)	市街地類型	事業名	地区名
東京都目黒区	26	商業・業務系市街地	くらし	自由が丘駅周辺地区
東京都渋谷区	20	商業・業務系市街地	くらし	原宿神宮前(穂田商店街)地区
東京都文京区	19	住宅系市街地	くらし	千駄木三・四・五丁目地区
東京都品川区	35	住宅系市街地	コミュ	旗の台地区
東京都世田谷区	84	住宅系市街地	くらし	瀬田一丁目及び二丁目地区
東京都世田谷区	84	住宅系市街地	くらし	太子堂地区

1.人口(国勢調査 都市別人口 平成17年10月現在、富山県射水市(旧新湊市)のみ市ホームページより平成20年3月現在(平成17年11月合併のため))

2.都市規模分類(中核・中枢都市:人口30万人以上 中心都市:人口10~20万人程度 中小都市:人口10万人未満)

3.事業名(くらし:くらしのみちゾーン形成事業 コミュ:コミュニティゾーン形成事業 TM:トランジットモール形成事業)

3) 自然や歴史等の地域資源を生かした散策路整備(ウォーキングトレイル)

国土交通省では、平成8年より、「身体のウェルネス(体力の維持・増進)」、「心のウェルネス(ゆとり、うるおいのある心とライフスタイル)」、「地域のウェルネス(魅力ある地域づくり)」を目標に「ウォーキングトレイル事業」を推進している。当該事業は、自然や歴史等の地域資源を生かした快適に散策できる歩行空間ネットワークの形成に向けた取り組みを支援するもので、現在全国65地区で、地域の歴史や自然を活かした散策路が供用あるいは整備されている。

表3-3-2(5)ウォーキングトレイル事業実施都市

中核・中枢都市(人口30万人以上)	人口(万人)	中核・中枢都市(人口30万人以上)	人口(万人)
北海道札幌市	188	石川県金沢市	46
宮城県仙台市	103	静岡県静岡市(岡部町と連携)	70
福島県福島市	29	滋賀県大津市	30
新潟県新潟市	79	広島県広島市	116
中心都市(人口20~30万人程度)	人口(万人)	中心都市(人口20~30万人程度)	人口(万人)
茨城県古河市	15	滋賀県彦根市	11
新潟県新発田市	11	滋賀県草津市	12
長野県上田市	12	大阪府羽曳野市(太子町と連携)	12
長野県松本市	23	島根県松江市(古代歴史巡り)	20
静岡県沼津市	21	島根県松江市(さざなみへの散歩みち)	〃
静岡県掛川市	12	島根県出雲市	15
愛知県瀬戸市	13	広島県尾道市	11
三重県伊賀市	10	佐賀県唐津市	13
中小都市(人口10万人未満)	人口(万人)	中小都市(人口10万人未満)	人口(万人)
岩手県花巻市	7	愛知県大府市	8
岩手県平泉町	0.9	愛知県高浜市	4
宮城県東松島市	4	愛知県田原町	7
山形県東根市	5	滋賀県高月町	1
福島県喜多方市	4	大阪府太子町(羽曳野市と連携)	1
福島県三春町	2	兵庫県丹波市	7
福島県下郷町	0.7	兵庫県洲本市	4
栃木県那須烏山市	3	奈良県天理市(桜井市、田原本町、明日香村と連携)	7
栃木県栃木市	8	桜井市(天理市、田原本町、明日香村と連携)	6
栃木県日光市	2	田原本町(天理市、桜井市、明日香村と連携)	3
群馬県松井田町	2	明日香村(天理市、桜井市、田原本町と連携)	0.6
埼玉県東松山市	9	鳥取県湯梨浜町	2
埼玉県宮代町	4	島根県隠岐の島町	2
千葉県千倉町	1	広島県坂町	1
神奈川県南足柄市	4	山口県萩市	6
神奈川県箱根町	1	高知県野市町	2
新潟県佐渡市	7	高知県大正町	0.3
石川県七尾市	6	福岡県東峰村	0.3
山梨県富士河口湖町	2	福岡県添田町	1
山梨県都留市	4	熊本県菊池市	5
長野県諏訪市	5	熊本県菊水町	0.7
岐阜県飛騨市	3	大分県由布市	4
静岡県岡部町(静岡市と連携)	1	鹿児島県串木野市	3

1.人口(国勢調査 都市別人口 平成17年10月現在)

4) TDM施策の導入による歩行環境の改善

国内では90年代後半からTDM施策を試行・導入する都市が増えてきている。

当初の取り組みとしては、都市中心部での交通渋滞の解消(札幌市、金沢市等)や観光地における休日の交通渋滞の緩和(鎌倉市、由布市(旧湯布院町)等)を目的に、パーク・アンド・ライドと公共交通利用の促進を図るものが多かったが、最近では、地方都市における中心市街地への誘客や都市中心部の魅力向上に向けて、車両流入抑制と併せたトランジットモールの試行やオープンカフェ実験等、歩行者や自転車を優先する道路空間の活用が検討され始めている。

また平成16年頃から、海外では普及しているものの国内ではあまり実践されてこなかったカーシ

エアリングへの取り組みがみられるようになってきている。カーシェアリングは、車の絶対数を減少させ、交通渋滞の緩和、駐車スペースの削減、徒歩・自転車・公共交通への移行等の効果が期待されており、平成18年には地方都市で初めてのカーシェアリングが金沢市で本格始動している。

5) 各種社会実験の推進(ボンエルフ実験、トランジットモール実験、オープンカフェ実験)

平成9年6月の道路審議会答申において社会実験が提案されて以来、パーク・アンド・ライドやトランジットモールの試行、オープンカフェ等イベント時の道路占用等、歩行者環境の改善に関する多様な社会実験が全国各地で実施されている。

地方都市の中心市街地活性化を狙った取り組みとしては、松江市の「ボンエルフ実験」や那覇市の「トランジットモール実験」等があげられる。

松江市では中心市街地活性化策のひとつとして、オランダのボンエルフに目をつけ、平成11年の「ボンエルフ実験」を経て、平成14年にスラローム型の道路を完成させている。社会実験を契機に住民たちの活動が活発化し、疲弊した商店街に活気をもたらす賑わいが回復したといわれている。

また那覇市では、メインストリートの求心力の低下と、慢性的渋滞や排ガス・騒音による環境悪化を背景に、平成14～15年に「トランジットモール実験」を実施し、一定の成果を得て、本格導入に向けた検討を進めている。

一方、もともと高い集客力を誇る繁華街等においては、その魅力を更に高めようとオープンカフェ実験への取り組みがみられる。

大阪市の御堂筋では、平成14～16年の3カ年度に継続して社会実験を実施し、道路の一部あるいは全体を歩行者に開放すると同時にオープンカフェを設置する等して、繁華街の魅力を高め集客力を向上させた(平成17年から「御堂筋オープンフェスタ」として本格実施)

また平成16年度には、国土交通省が社会実験のテーマとして「オープンカフェ等の地域主体の道活用」を掲げ、神戸市のメインストリートである三宮中央通りを社会実験の実施地域の一つに選定している。約30日間の実験期間に多くの歩行者を集めたことから、次年度の社会実験では、地元商店街の参画および、地元商店街や住民が自主的に継続できる仕組みを模索している。

国土交通省では、オープンカフェの設置による地域活性化策に関して、「道を活用した地域活動円滑化のためのガイドライン(平成17年3月)」を公表しており、オープンカフェの社会実験は今後更に増えていくと予測される。

6) 公共交通を活かしたまちづくりの推進

近年、公共交通を主軸に据え、地域の需要と実情に応じた新たな交通体系の整備に取り組んでいる地域が増えている。「歩く」まちづくりの推進に際しては、徒歩を補完する移動手段としての公共交通が不可欠となり、公共交通を活かしたまちづくりの根本にも「歩く」ことが据えられている。

鉄軌道に関しては平成18年、日本で初の本格的LRT(次世代型路面電車システム)が富山市で導入され、LRTをはじめとする公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりが推進されているほか、札幌市、福井市、豊橋市、境市、岡山市、広島市、長崎市、熊本市、鹿児島市等でも、路面電車を活かしたまちづくりが展開されている。

また平成9年、旧運輸省、旧建設省、警察庁の三省庁が連携して、バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的とした「オムニバスタウン整備総合対策事業」が創設されている。これまでに以下の14都市がオムニバスタウンの指定を受け、バ

スを機軸としたまちづくりを推進している。

表3-3-2(6) オムニバスタウン指定都市

中核・中枢都市 (人口30万人以上)	岩手県盛岡市	29万人	宮城県仙台市	103万人	新潟県新潟市	79万人
	石川県金沢市	46万人	岐阜県岐阜市	40万人	静岡県静岡市	70万人
	静岡県浜松市	80万人	奈良県奈良市	37万人	岡山県岡山市	68万人
	広島県福山市	42万人	愛媛県松山市	52万人	熊本県熊本市	67万人
中心都市 (人口10~20万人程度)	神奈川県鎌倉市	17万人	島根県松江市	20万人		
中小都市 (人口10万人未満)	-					

1.人口(国勢調査 都市別人口 平成17年10月現在)

7) TDM 施策やオムニバスタウンの推進とあわせた魅力的な歩行環境の形成(金沢市の取り組み)

早い時期から様々なTDM施策に取り組んでいる金沢市では、都市中心部における車両交通の抑制と快適な歩行者環境の保全に向けて、昭和63年から観光シーズンに限定したパーク・アンド・ライドシステムを導入している。平成8年には通勤時のパーク・アンド・ライドシステムの展開とあわせ、バスを主軸とした交通体系の構築が進められており、「オムニバスタウン(平成11年)」の指定を受け、バリアフリー対応のコミュニティバスの導入、サイクルアンドライドの推進、バスの定時性確保に向けたバス専用レーンや公共交通優先システム(PTPS)装置の導入等を展開している。

また平成15年3月には、歩けるまちづくりに関する基本方針の策定、歩けるみち筋の指定、住民等による自主的な歩けるまちづくりの推進(構想策定と歩けるまちづくり協定の締結)等を定めた「金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例」を制定し、条例に基づく「金沢市歩けるまちづくり基本方針」を策定している。また「歩けるまちづくり協定」が3地区で締結されている。

さらに平成17年には、地元経済団体を中心にオープンカフェ実験が実施される等、行政のTDM施策や歩けるまちづくりの取り組みと、民間による魅力的な歩行環境形成への取り組みが、両輪となって相互に効果を発揮し始めている。

8) コンパクトシティの形成を目指したまちづくりの推進

都市の郊外化・スプロール化を抑制し、市街地のスケールを小さく保ち、歩いて暮らせる範囲を生活圈と捉え、コミュニティの再生や住みやすいまちづくりを目指そうとするコンパクトシティの形成を目指したまちづくりが、国内でも推進されはじめている。

コンパクトシティの形成をいち早く取り入れた青森市では、増大する行政コスト、郊外のスプロール化、中心市街地の空洞化を食い止めるため、市街地の拡大に伴う新たな行財政需要の抑制、過去のストックを有効活用した効率的で効果的な都市整備、市街地の周辺に広がる自然・農業環境との調和を目指した「コンパクトシティの形成」を都市づくりの基本理念に掲げ、都市整備を進めている。具体的には、市内を「インナー」、「ミッド」、「アウター」の3ゾーンに分類し、3区分の土地利用を誘導しながら無秩序な市街地の拡大抑制とまちなかの再生を目指している。

「アウター」と位置づけられたゾーンにおいて開発を抑制し、自然環境、営農環境の保全に努めるとともに、中心市街地においてウォークブルタウンを目指した都市整備を重点的に推進している。

そして駅前再開発ビルのオープンを契機に、「交流できる、買い回れる、暮らせる」中心市街地が、徐々に再生されつつある。

青森市以外にも、札幌市、仙台市、稚内市、富山市、神戸市などで、コンパクトシティの形成を目指したまちづくりが推進されている。

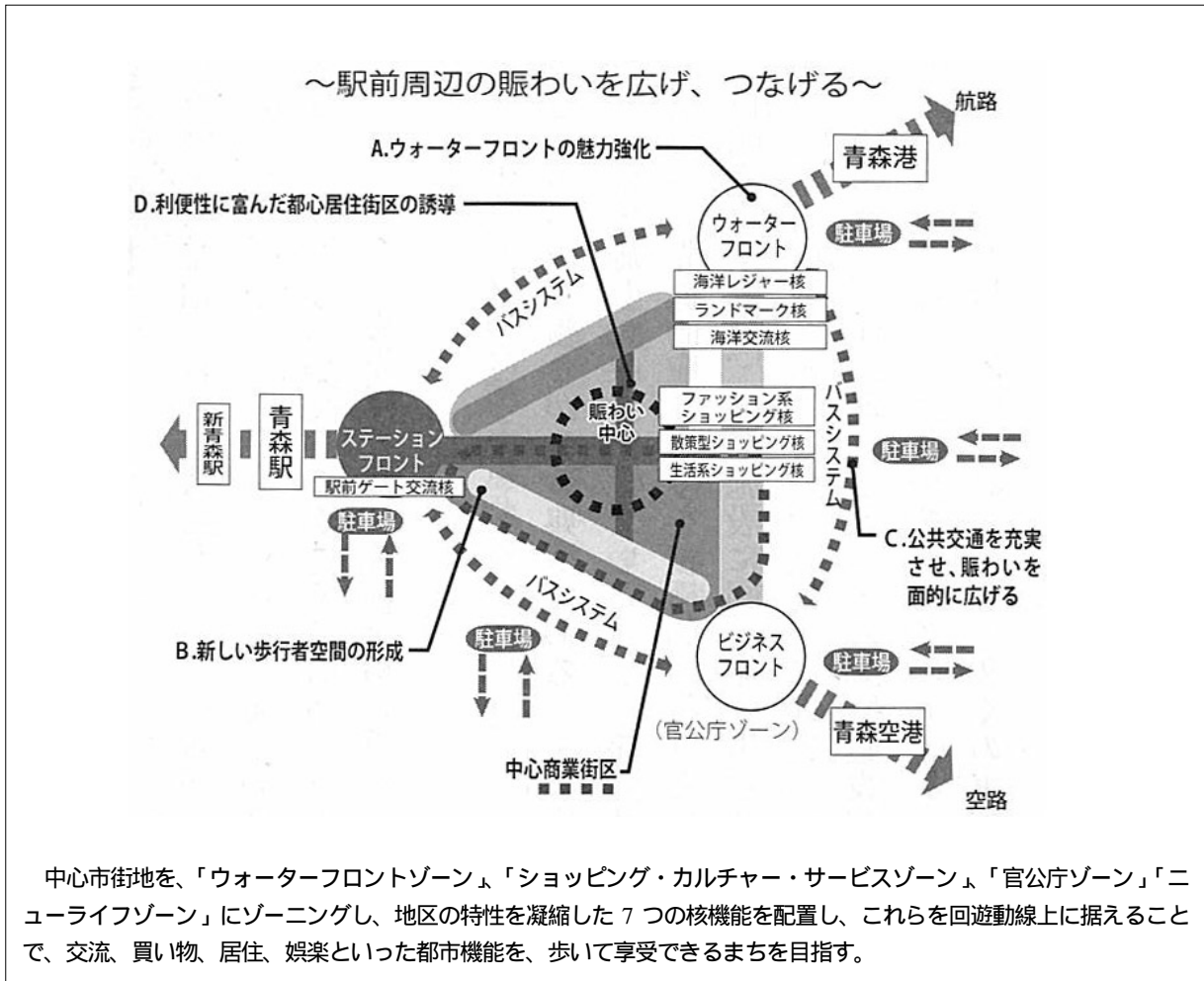


図3・3・2(2) ウォークアブルタウンのイメージ-青森市中心市街地活性化基本計画から-
出典：コンパクトシティ-青森市の挑戦-

(3) 市街地類型別の現況と課題

「歩いて暮らせる街づくりモデルプロジェクト」や、「歩く」を根本に据えたまちづくりの現況を踏まえ、市街地類型別の現況と課題を整理する。

表3・3・2(7) 対象都市の人口規模別分類

中核・中枢都市(人口30万人以上)		中心都市(人口10~20万人程度)		中小都市(人口10万人未満)	
市町村	人口	市町村	人口	市町村	人口
青森県青森市	31万人	山形県鶴岡市	14万人	北海道岩見市	8万人(H12歩暮)
富山県富山市	42万人(H12歩暮)	千葉県鎌ヶ谷市	10万人	静岡県伊東市	7万人
石川県金沢市	46万人	神奈川県鎌倉市	17万人	愛知県犬山市	7万人
群馬県高崎市	34万人	静岡県三島市	11万人	愛知県碧南市	7万人(H12歩暮)
静岡県浜松市	80万人	静岡県掛川市	12万人	愛知県高浜市	4万人
長野県長野市	38万人	滋賀県草津市	12万人	愛知県田原町	7万人
愛媛県松山市	52万人(H12歩暮)	大阪府岸和田市	20万人	滋賀県栗東市	6万人
京都府京都市	148万人(H11歩暮)	島根県松江市	20万人(H12歩暮)	大阪府泉大津市	8万人
沖縄県那覇市	31万人	山口県山口市	19万人(H12歩暮)	大阪府藤井寺市	7万人

1. H12歩暮：取り組み概要は、図表3・3・2(3)・資料「歩いて暮らせるまちづくり」における各モデル地区調査結果概要・「歩いて暮らせるまちづくり」モデル地区の先進的取り組み参照
2. 人口(国勢調査 都市別人口 平成17年10月現在、合併のため次の都市は、市ホームページより群馬県高崎市(平成20年1月現在人口)、富山県射水市(平成20年3月現在人口))

表3-3-2(8)市街地類型別の「歩く」まちづくりの現況

市街地類型	「歩く」まちづくりの主な取り組み	対象都市	
中核・中枢都市 (人口30万人以上)	1) 都市全体	○まちづくりの共通理念 ・公共交通を軸とした拠点集中型コンパクトなまちづくり(富山市) ・コンパクトシティの形成(青森市) 「歩く」街づくりに関する条例および基本方針の策定(金沢市) 歩いて暮らせるまちづくり特区(松山市) 公共交通強化 ・LRTの導入やフィーダーバスの運行(富山市) ・オムニバスタウンの形成(浜松市・富山市・金沢市・松山市等)	青森県青森市 富山県富山市 石川県金沢市 静岡県浜松市 愛媛県松山市
	2) 中心市街地	中心市街地活性化の目標 ・ウォークアブルタウンの創造(青森市) 面的な歩行者優先ゾーンの形成 ・歩行者優先ゾーンや環状道路の整備(高崎市・浜松市・長野市) TDM施策(P&R等)の導入(浜松市等) まちなか居住、公共交通沿線居住の推進(富山市) 市街地再開発事業の推進(青森市等・富山市・浜松市) 社会実験の実施 ・通過交通の排除にむけたトランジットモール実験(浜松市等)	青森県青森市 富山県富山市 長野県長野市 群馬県高崎市 静岡県浜松市 長野県長野市
	3) 観光地 歴史的市街地	公共交通の充実 ・観光バスの運行(松山市等) TDM施策の導入(金沢市・京都市等) ・パーク&ライドやカーシェアリング等 レンタサイクルの導入(松山市) トランジットモール化に向けた歩道やまちなみの整備(松山市) 社会実験 ・自転車空間ネットワークの形成に向けた社会実験(松山市) ・トランジットモール実験(松山市・那覇市) ・オープンカフェ実験(金沢市等) 住民主体のイベント開催(京都市等)	愛媛県松山市 金沢県金沢市 沖縄県那覇市 京都府京都市
	4) 住宅系市街地	コミュニティーゾーン・くらしの道ゾーン(松山市等)	愛媛県松山市等
	5) その他	ウォーキングトレイル事業(金沢市等)	金沢県金沢市等
中心都市 (人口10~20万程度)	1) 都市全体	オムニバスタウンの形成(鎌倉市、松江市)	神奈川県鎌倉市、島根県松江市
	2) 中心市街地	駅周辺でのコミュニティーゾーン形成(鎌ヶ谷市・岸和田市等) 都心居住の推進(高齢者向けコーポラティブマンション等)(鶴岡市)	山形県鶴岡市 千葉県鎌ヶ谷市 大阪府岸和田市
	3) 観光地 歴史的市街地	水上バス、循環バス、買い物バス等の運行(松江市等) TDM施策の導入(鎌倉市等) 観光地等でのコミュニティーゾーン形成(鶴岡市・松江市等) メイン通りのボンエルフ化(松江市) 社会実験の実施 ・ボンエルフ実験(松江市等) パーク&ライド実験等(鎌倉市等) 歴史的建造物の再生等観光資源の充実(松江市・山口市) 住民主体のイベント開催(松江市・山口市)	神奈川県鎌倉市 島根県松江市 山口県山口市
	4) 住宅系市街地	コミュニティーゾーン・くらしの道ゾーン(三島市、草津市等)	静岡県三島市、滋賀県草津市等
	5) その他	ウォーキングトレイル事業(掛川市・松江市等)	静岡県掛川市、島根県松江市等
中小都市 (人口10万人未満)	1) 都市全体	-	
	2) 中心市街地	商店街でのコミュニティーゾーン形成(泉大津市等) 歩道の拡幅やバリアフリー化(岩見沢市等) 住民主体のイベント開催(岩見沢市)	北海道岩見沢市 大阪府泉大津市
	3) 観光地 歴史的市街地	観光地等でのコミュニティーゾーン形成(伊東市・犬山市等) 歩行環境実態調査と散策コースの整備(碧南市) 住民主体のイベント開催(碧南市)	静岡県伊東市 愛知県犬山市 愛知県碧南市
	4) 住宅系市街地	コミュニティーゾーン・くらしの道ゾーン(栗東市、藤井寺市等)	滋賀県栗東市、大阪府藤井寺市等
	5) その他	ウォーキングトレイル事業(高浜市・田原町等)	愛知県高浜市、田原町等

1) 中核・中枢都市（人口 30 万人以上）の現況と課題

「歩く」まちづくりの取り組みは、特に人口 30 万人以上の中核・中枢都市において活発な取り組みが報告されている。

中核・中枢都市の中心市街地では、他分野に渡る施策をコンパクトシティの形成等の共通コンセプトで束ね、歩行者環境の改善、公共交通強化、まちなか居住の促進など、都市構造の再編を視野に入れた総合的な取り組みを展開している。

また豊富な地域資源を有し、国際的な観光・文化を促進する都市等では、回遊ネットワークの形成に向けた歩行者、自転車空間の整備と公共交通強化策のパッケージ施策を展開する等、局所的な歩行者空間整備に留まらない「歩く」環境整備が推進されている。

人口規模の大きな都市ほど、徒歩が日常的な異動手段となっている場合が多く、商業集積や公共交通ネットワーク等、「歩く」まちづくりの推進に向けた既存ストックが充実している。こうしたポテンシャルを活かしながら都市政策や交通政策の中で「歩く」まちづくりを位置づけ、総合的なまちづくりを推進していくことが求められる。また都市の顔となる中心市街地への車両流入抑制等、我が国の「歩く」まちづくりを牽引する取り組みの実現を目指し、社会実験等の啓発活動を推進しながら合意形成を図っていくことが期待される。

2) 中心都市（人口 20～30 万人程度）の現況と課題

歩いて暮らせる街づくりモデル地区のその後の取り組みをみると、人口 20～30 万人程度の中心都市では、観光地や歴史的市街地等、豊富な地域資源を備えた地区で「歩く」まちづくりを展開している場合が多く、地域住民との協働事業によるメイン通りの再生や観光資源の充実等が報告されている。松江市では、中心商店街のボンエルフ化を商店街と協働で推進することにより、地域住民主体のまちづくり基盤が形成されている。また、山口市ではイベントや町屋再生事業等を住民主体で継続的に展開することにより、地区のアイデンティティが醸成されている。

モデル地区以外では、住宅地系市街地を中心にコミュニティゾーンの形成に取り組む地区がみられ、地域住民の主体的な参画により、持続的なまちづくり主体の醸成を図る地区が多い。現状においては、商店街の歩行環境整備や地域住民によるイベント開催、住宅地における生活環境改善等、地区レベルの取り組みに留まっているが、こうした地域の増加にともない、都市全体を見据えた「歩く」まちづくりに飛躍していくことが期待される。

3) 中小都市（人口 10 万人未満）の現況と課題

歩いて暮らせる街づくりモデル地区のその後の取り組みをみると、人口 10 万人未満の中小都市では、駅周辺における歩道のバリアフリー化や散策路の整備、住民によるウォーキングイベントの開催等が報告されているものの、局所的な取り組みが多くなっている。また、モデル地区以外をみても、比較的取り組みやすい郊外部の散策路整備に留まる傾向が伺える。

中小都市においては、公共交通機関の機能不全や都市機能の拡散立地、車に依存した生活スタイルの定着により、「歩く」まちづくりの目指すべき都市像が不明確かつ共有されにくい等、「歩く」を根本に据えた総合的なまちづくりを展開しにくい状況にある。「歩く」まちづくりの推進に際しては、啓発活動や住民参画を推進しながら生活像としての「歩く」意義を広く共有し、車依存型の生活スタイルからの脱却を目指した将来都市像を打ち出していくことが不可欠となる。その上で、総合的なまちづくりプログラムを策定し、長期的な取り組みを着実に推進していくことが求められる。

(4) 我が国の「歩く」まちづくりの課題

我が国においても、「歩く」を根本に据えたまちづくりの取り組みが多くの都市で展開されるようになってきている。しかしながら多くの場合、歩行者空間整備や住環境整備、公共交通の強化、中心市街地の活性化が個別の取り組みとして推進されており、「歩く」を核に据えた都市像に基づく総合的な取り組みとなっている事例は少ない。また都市構造の再編や都市空間のハード整備を推進するアイテムとして「歩く」を捉えている観が強く、生活像としての歩く意義が十分に認識されていない。

「歩く」まちづくりの推進に向けては、単なる移動としての「歩く」を、社会的に公正かつ平等で、地球、都市、社会に負荷の少ない移動手段として再評価するとともに、車依存型の生活スタイルから、「歩く」を中心とした持続可能な生活スタイルへの変換を促し、「人間」と「社会」の健康を取り戻していくことが重要となる。そして「歩く」生活像の実現のために、車利用を促進する拡散型都市構造から歩いて暮らせるコンパクトな都市構造への再編を図り、子供、高齢者、障害者等を含む全ての歩行者が、安全に歩いて移動できる歩行環境を整備していく必要がある。

欧米の取り組みをみると、「歩く」まちづくりの推進に際して、その指針となる歩行者マスタープランが策定されている。同プランにおいて、「歩く」まちづくりの意義と目指すべき都市像を明確に打ち出し、現況を踏まえた具体的な歩行環境整備プログラムと資金計画を示すことで、着実な取り組みを可能としている。また、多くの社会問題がコミュニティの崩壊に起因することを踏まえ、地域住民を交えたプランづくりにより「歩く」まちづくりを通して、コミュニティの結束を深め、帰属意識や地域への愛着を育み、地域文化を醸成していくことを目指している。

我が国における「歩く」まちづくりの推進に際しても、意義とその都市像を明確に打ち出すとともに、着実な取り組みの推進に向けたプログラムを構築していく必要がある。また中心市街地の衰退や治安の悪化等が顕在化している状況を踏まえ、「歩く」まちづくりを通してコミュニティの再生および地域性の回復を図っていくことが期待される。

