

官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集

～課題解決のプロセスを中心とした事例紹介～

平成 30 年 3 月

国土交通省 都市局 街路交通施設課

目次

はじめに

I. 各事例概要	1
II. 街路空間再構築・利活用に関するノウハウ集	26
III. 各事例解説	39

【再構築編】

01. 大阪府大阪市 国道25号（御堂筋）	1-1
02. 京都府京都市 四条通	2-1
03. 宮城県仙台市 青葉通	3-1
04. 愛媛県松山市 ロープウェー街	4-1

【利活用編】

05. 宮城県仙台市 定禅寺地区	5-1
06. 大阪府大阪市 なんば駅周辺地区	6-1
07. 兵庫県神戸市 三宮中央通り	7-1
08. 愛媛県松山市 花園町通り	8-1
09. 静岡県静岡市 （都）青葉通線	9-1
10. 静岡県静岡市 追手町音羽町線	10-1
11. 愛知県岡崎市 乙川リバーフロント地区	11-1
12. 福岡県北九州市 魚町サンロード	12-1

はじめに

世界に目を向けると、都市間競争が激化する中、経済、社会、環境の観点から持続可能な人間中心の都市を目指し、各地で既存の都市空間ストックを活用した大胆な都市空間の再編が進んでいます。

人口減少社会を迎えた我が国においても、求められる都市像やニーズの変化を受け、車中心から人間中心の快適な都市空間の創出が重要視されてきています。この実現のためには、例えば、歩道の拡幅等の街路空間再編や、沿道の地域活動と併せた街路空間の利活用に取り組むことが重要です。

街路という公共空間を人間中心の魅力ある空間として再生するためには、地域住民や民間事業者の多様なニーズを捉まえながら、公共と民間が各々の役割を担うことが求められています。その実現にあたっては、従前のような行政主導の手法ではなく、民間と連携しながら合意形成や事業を進めていくことが重要です。

本事例集は、こうした視点から国内の先進的な取組事例について、実現に至るまでのプロセスや成功の要因等を取り纏めたものです。本稿が、全国の地方公共団体による街路空間の再構築・利活用促進の一助となることを祈念しています。

本事例集を取り纏めるにあたり、仙台市、静岡市、岡崎市、京都市、大阪市、神戸市、松山市、北九州市の皆様には必要となる情報の提供などのご協力をいただきました。ここに記して、深甚なる感謝の意を表します。

平成 30 年 3 月
国土交通省 都市局 街路交通施設課

I. 各事例概要

事例① (再構築) 大阪府大阪市 国道25号 (御堂筋) (1/2)

「御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備」



Before

現況

本線

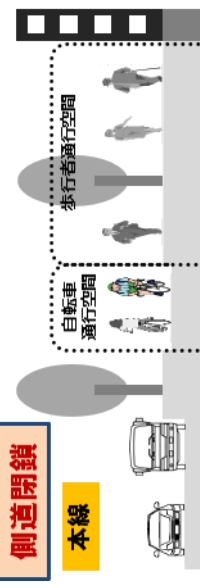
側道



After

側道閉鎖

本線



【取組推進に寄与した最大の要因】

- 町会・商店会、地元まちづくり団体等からなる「御堂筋沿道・千日前通以南モデル整備区間整備協議会」の設立

【取組概要】

- ①御堂筋の側道部分を活用し自転車通行空間化するとともに歩道を拡張
- ②歩行者と自転車が歩道内で輻輳している状況の解消
- ③御堂筋全体の道路空間再編のイメージを現地で可視化
- ④歩行者・自転車通行の安全性や快適性等の道路空間のあり方の検証

【取組データ】

- ・事業主体: 大阪市
- ・路線名称: 国道25号 (御堂筋)
- ・路線幅員: 44m (6車線)
- ・取組延長: 約200m
- ・取組期間: 平成27年～平成28年



事例① (再構築) 大阪府大阪市 国道25号 (御堂筋) (2/2)

【取組プロセス】

取組の背景:

- ・御堂筋の交通の変化(自動車、歩行者自転車)

フェーズⅠ: 基本計画策定段階(H21～H23)

平成21年12月 有識者、地元、経済界等で組織する「御堂筋空間利用検討会」を設置

平成24年 3月 御堂筋の空間利用に係る中間提言

●H24年4月 国から大阪市内に御堂筋の管理移管

フェーズⅡ: 実現に向けた課題抽出段階(H24～H26)

H24年 6月 「グランددデザイン・大阪」を策定

H25年11月 側道閉鎖社会実験の実施

H26年10月 側道を活用したにぎわい創出社会実験の実施

●H26年10月 御堂筋の空間再編に関するパブリックコメントの実施

フェーズⅢ: 地元協議会との協議・工事供用段階(H27～H28)

H27年 4月 町会・商店会、地元まちづくり団体等からなる地元協議会の設立

H28年 1月 モデル整備区間(難波～難波西口交差点間の東側街区)工事着手

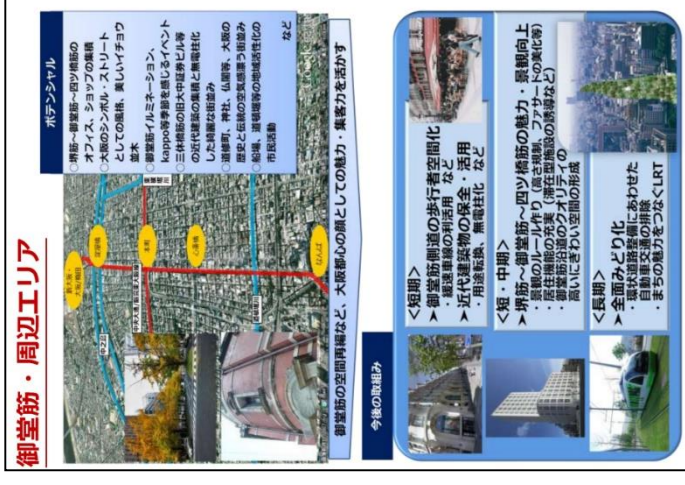
H28年11月 モデル整備区間 工事完成

【取組の工夫例】

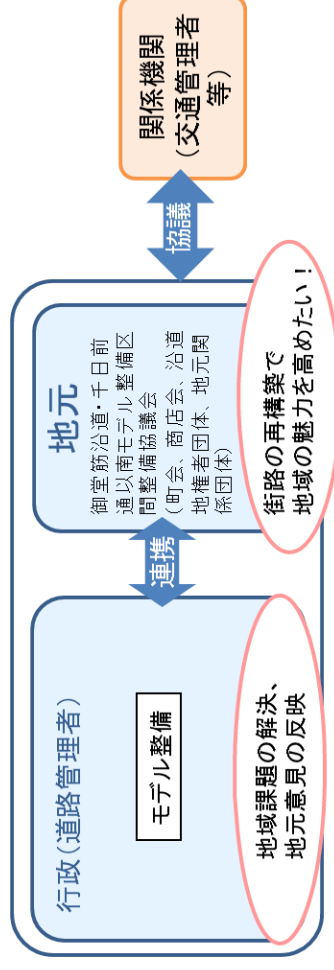
●上位計画への具体的なイメージの形成

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

出典: グランددデザイン・大阪



・地元協議会と行政が連携して関係者との協議を推進



【取組の効果】

- ・歩行者・自転車通行空間 遵守率の向上
- ・不法駐輪台数の減少 など

【今後の展望】

- ・モデル区間の検証結果を踏まえ、西側整備及び千日前通以北の本格実施に向けた整備内容を検討していく。

事例②（再構築）

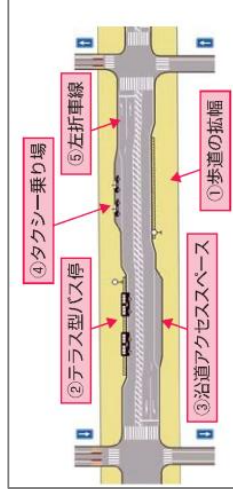
京都府京都市 四条通（1／2）

「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業」

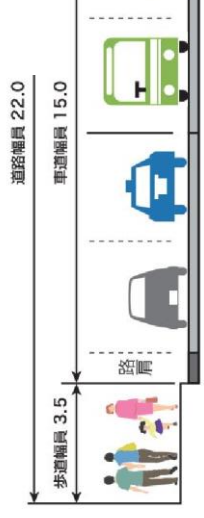


【取組データ】

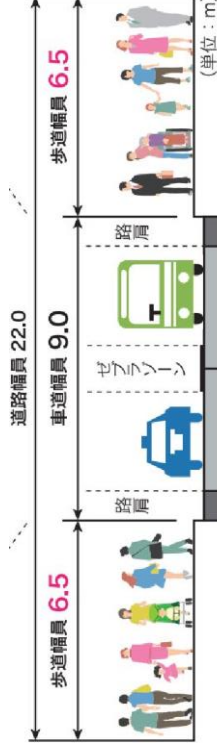
- ・事業主体：京都市
- ・路線名称：四条通
- ・路線幅員：22m（4車線→2車線）
- ・取組延長：1,120m
- ・取組期間：平成18年～平成27年



Before



After



【取組推進に寄与した最大の要因】

- 地元からの要望
- 京都市における位置付けの明確化と体制強化
- 関係者との緊密な意見交換・合意形成

【取組概要】

- ①用地買収を行わずに街路空間を再構築して、歩道を拡幅（3.5m→6.5m）
- ②街路空間を交通結節点（ターミナル）として考え、路線バスと鉄道との乗継利便性や、沿道商業施設へのアクセス機能を向上（バス停の集約16箇所→4箇所、バス停の集約16箇所→4箇所、タクシー乗場の設置2箇所）

事例②（再構築）

京都府京都市

四条通（2／2）

【取組プロセス】

フェーズⅠ：「夢」構想段階（H11～H13）
京都市基本構想（グランドビジョン）において「歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組む」ことを示す

● H17 年12月 四条繁栄会商店街組合から『「心地よく歩ける四条通」の実現に向けた要望書』提出

フェーズⅡ：体制強化と本格検討段階（H18～H22）

H18年5月 歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会の設置

H19年10月 社会実験①（プロジェクト・イメージを市民と共有&課題を抽出）

H20年4月 「交通政策監」及び「歩くまち京都推進室」の新設

H22年1月 「歩くまち・京都」憲章の制定と「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定（四条通整備をシンボルプロジェクトに位置付け）

H22年11月 社会実験②（プロジェクトの詳細設計に向けた検証）

フェーズⅢ：都市計画決定～着工段階

平成24年1月 都市計画決定

平成26年11月 工事着手

● H27年3～4月 四条通で渋滞発生
⇒ 流入抑制策を実施

フェーズⅣ：工事・供用段階

H27年10月 工事完成

【取組の工夫例】

● 「歩くまち・京都」推進本部の立ち上げと「歩くまち京都推進室」の設置

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

出典：平成22年度
第1回「歩くまち・京都」
推進会議資料

● 総合交通戦略にシンボルプロジェクトとして位置づけ

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

出典：「歩くまち・京都」
総合交通戦略

【取組の効果】

- ・歩行者交通量の増加と歩きやすさの向上
- ・バス待ちの快適性や乗降のしやすさの向上 など

【今後の展望】

- ・四条通のエリアマネジメントへの取組、モビリティマネジメントの実施など、「ひとと公共交通優先の交通まちづくり」の推進

「歩くまち・京都」推進本部について

1 「歩くまち・京都」推進本部の目的

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

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

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

2 融合推進項目

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

【四条通のトランジットモール化】（シンボルプロジェクト） 《現状》

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

《基本的方向性》

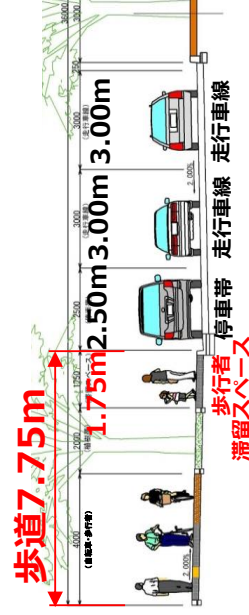
市内最大の繁華街であり、祇園祭の山鉦が巡行する四条通を中心とする都心域での歩道拡張による安全、安心で快適な歩行空間の確保やマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先と自動車の利用制限などを取組の内容とするトランジットモール化に加えて、隣接する歴史的細路路での自動車流入抑制の実現など、自動車交通の抑制と、一体的な歩行者中心のエリアの確保による賑わいを創出します。

事例③（再構築）宮城県仙台市 青葉通（1／2）

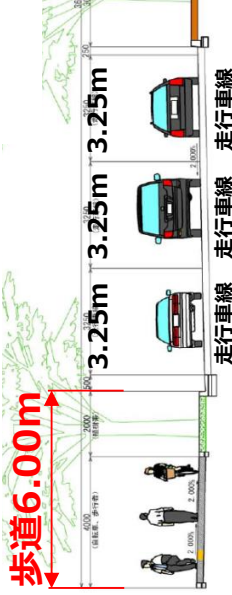
「街路樹・道路空間・街並みが一体となったシンボルロードの再生」



After

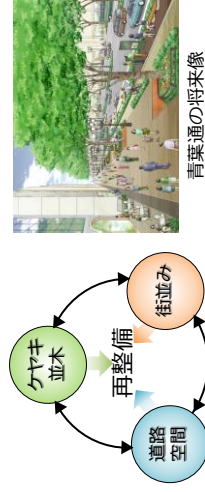


Before



【取組データ】

- ・事業主体：仙台市
- ・路線名称：青葉通線
- ・路線幅員：36m（6車線⇒4車線）
- ・取組延長：約1000m
- ・取組期間：平成18年～平成29年



青葉通の将来像



【取組推進に寄与した最大の要因】

■ 地下鉄建設を契機とした地元のまちづくり意識の高まり

【取組概要】

- ①「杜の都」仙台のシンボルである青葉通では、市営地下鉄東西線の建設を契機としてさらに魅力あるまちづくりを推進するため、ケヤキ並木・道路空間・街並みが一体となった再整備を実施
- ②車道を3車線から2車線へと減少させ、創出した空間を沿道の特性に応じて歩行者滞留スペースや賑わい空間等に再配分
- ③町内会や沿道企業、商店街振興組合が協議会を設立し、官民が連携したまちづくりを推進

事例③（再構築）宮城県仙台市 青葉通（2／2）

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ：

- ・地下鉄工事で影響を受けるケヤキの取り扱いについて検討を開始（H14 年）
- 「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」決定（H15 年）

フェーズⅠ：基本構想策定段階（H15～H17）
青葉通再生基本構想検討委員会より市へ基本構想（案）提出

●H18年 市民も巻き込み「青葉通再生基本構想」により将来像を提示

フェーズⅡ：ケヤキ並木・道路空間・街並みの各担当課による再生計画策定段階（H19～H20）
基本設計や地元との街並みルールづくり

●H22年 「青葉通再生計画」策定

フェーズⅢ：地元・関係機関協議段階（H24）
地元のまちづくり協議会や警察等と道路空間の再配分について調整

フェーズⅣ：工事・供用段階（H25～H29工事完成）

【取組の工夫例】

●地域のシンボルであるケヤキを尊重する姿勢で合意形成

- ・「杜の都」仙台のシンボルであるケヤキ並木を大切にしたいコンセンサスや整備案としてことにより、地域の理解を得た

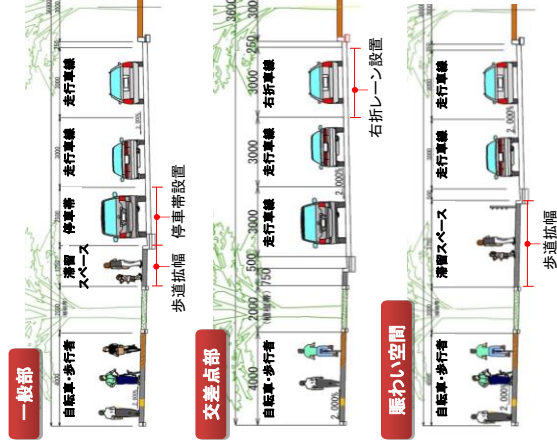


●整備区間を3種類に区分し断面を決定

機能 区分	回遊性 (歩道幅)	タクシー・荷捌き (停車帯設置)	自動車交通の円滑化 (右折レーン設置)
一般部	○	○	—
交差点部	—	—	○
賑わい空間	○	—	—

一般部：タクシーや荷捌き車面の停車帯をできる限り確保しつつ歩道の拡幅部分を利用して、歩行者が停車帯から安全に乗降し滞留できる空間を確保する

交差点部：交差点には原則として右折レーンを設け、自動車交通の円滑化を図る
賑わい空間：車線減少分すべてを歩行者空間に配分し、歩行者の回遊性を高める



【取組の効果】

- ・まちのにぎわい創出や活性化に向けた取り組みへと発展（青葉通まちづくり協議会）

【今後の展望】

- ・青葉通まちづくり協議会をはじめとした地域団体と連携しながら、青葉通のにぎわい創出につながる取り組みを推進

事例④（再構築）

愛媛県松山市 ロープウェー街

（1／2）

「ロープウェー街の空間改変と道路景観整備」

【取組データ】

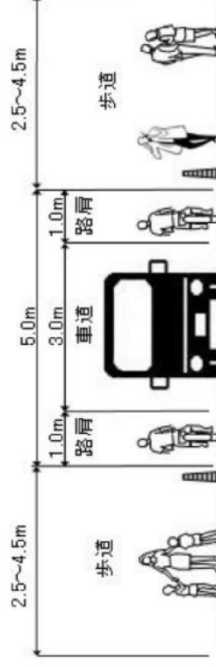
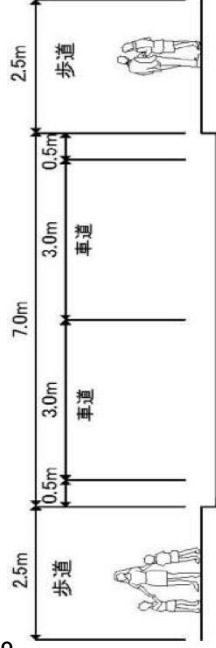
- ・事業主体：松山市
- ・路線名称：（都）大街道河原町線
市道一番町東雲線
- ・路線幅員：12m（1車線）
- ・取組延長：500m
- ・取組期間：平成14年～平成18年



Before

After

8



【取組推進に寄与した最大の要因】

■地元の道路整備に対する機運の醸成

【取組概要】

- ①車道を2車線から1車線へと減少
- ②社会実験を実施することで将来の姿を一時的に体験
- ③街路整備だけでなく沿道の自主的なまちづくり協定とデザインガイドラインを締結
- ④地元の思い応えるにデザイナーの存在



整備後



整備後（夜間照明）



社会実験中

事例④（再構築）

愛媛県松山市

ロープウェイ街（2/2）

【取組プロセス】

取組の必要性の高まり（瀬戸内三橋時代の到来など）

フェーズⅠ：道路景観整備検討委員会による基本計画策定段階（H8～10頃）

●平成11年 電線共同溝整備道路の指定

フェーズⅡ：地元協議会によるまちづくりデザインガイドライン策定段階（H12～15頃）

●平成15年秋の5日間「ロープウェイ通り歩いて楽しモール実験」（社会実験）実施（実験による成功体験を共有）

フェーズⅢ：道路景観整備協議会による地元協議段階（H16～17年）

●地元の強い想いを専門家（デザイナー）が設計案で応えた
●設計意図の一貫性を確保するため舗装の試験施工実施

フェーズⅣ：工事・供用段階

●協議会を通じて地元が街路整備の目的や理念を理解したことで、地元が歩道舗装を自主的に修復するため修復用のレンガを地元自らがストックする体制を確立

約10年の継続した取組により地元の道路整備に対する機運が次第に上昇

【取組の工夫例】

●社会実験による成功体験の共有



【実験の主体】

歩いて楽しモール社会実験実行委員会（地元商店街・各業界団体等で構成。事務局は松山市）

【期間】

H15年10～11月の5日間

【結果概要】

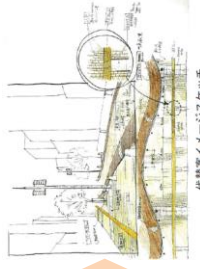
- ・歩行者量の増加
- ・自動車速度の低下

社会実験で成功体験を共有できたことでフェーズⅢへ進む合意形成がなされた

●地元の強い想いに応える専門家（デザイナー）の存在



当初案イメージ



代案案イメージスケッチ



最終案イメージ

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

地元が自ら道路の補修管理をする体制の確立へと繋がった（修復用のレンガを地元自らがストックし、修復）

【取組の効果】

- ・沿道の営業店舗数上昇
- ・地価上昇
- ・観光促進 など

【今後の展望】

- ・地元商店街において、休日に歩行者天国としたい意向があり、市が補助金を出して毎月1回実証実験を行っている

事例⑤ (利活用)

宮城県仙台市 定禅寺地区 (1/2)

「けやき並木を生かした文化の薫る街づくり」

【取組データ】

- ・事業主体: 仙台市
- ・路線名称: 市道 定禅寺通線
- ・路線幅員: 46m (6車線)
- ・取組延長: 710m (既取組区間)
- ・取組期間: 平成2年度～現在



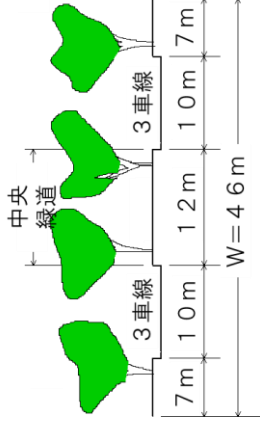
整備前の通りの様子

(その後リニューアル工事を行った)



利用時

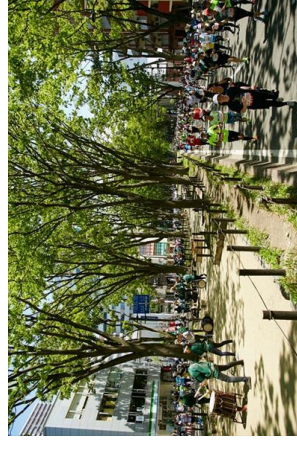
中央緑道における
オープンカフェ



※基本的な断面構成は整備前後で
変更なし



定禅寺スト
リートジャズ
フェスティバル



仙台国際
ハーフマラソン

■ 地元関係者を中心に設立した組織と行政との協働による事業推進

【取組推進に寄与した最大の要因】

- ①道路空間のリニューアル(「緑の回廊づくり」をテーマに掲げ賑わい創出や景観に配慮したまちづくりを展開)
- ②市民マネジメント組織による定禅寺通の利活用(利活用方策についての地域連携の検討組織を立ち上げ、市民マネジメント組織による新たな定禅寺通の利活用方策を実施)

【取組概要】

仙台・青葉
まつり



事例⑤ (利活用)

宮城県仙台市

定禅寺地区 (2/2)

【取組プロセス】

取組の必要性の高まり

- ・S59年 新幹線開業、地下鉄建設、商業立地の変化等を背景に商業近代化地域計画を策定
- ・S63年 定禅寺通り街づくり協議会の設立(町内会や商店街の会長を構成員に窓口を一本化して組織)

フェーズⅠ：定禅寺通のリニューアル

- ・H11年 定禅寺通シンボルロード整備事業着工
- ・H13年 工事完成

●定禅寺通の利活用を推進することを市が意思決定

フェーズⅡ：定禅寺通の利活用の検討・実施

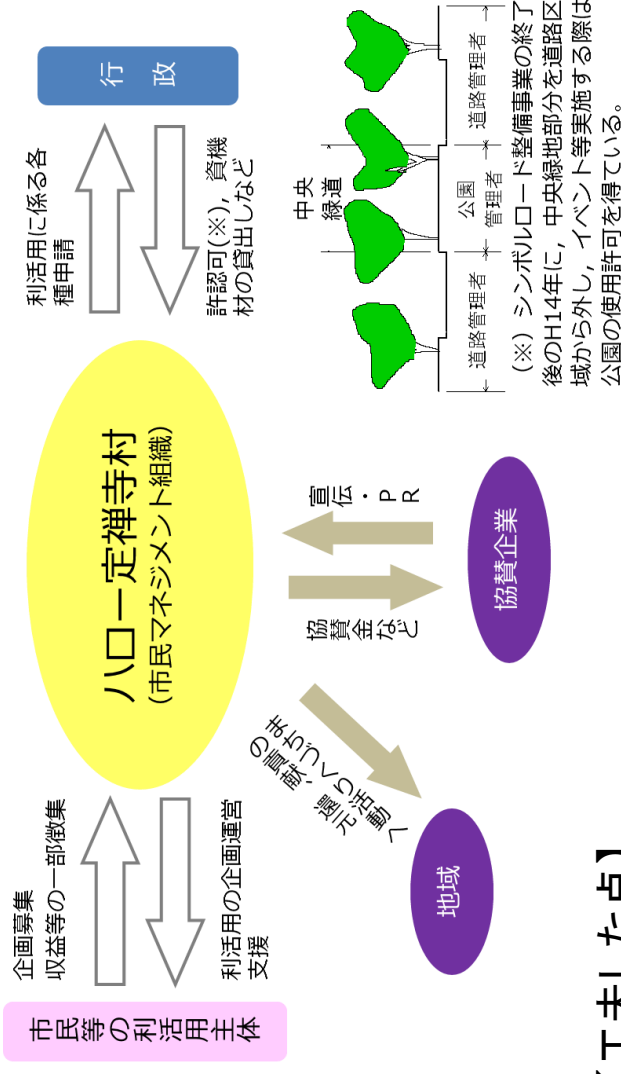
- ・H13年 定禅寺通利活用方策庁内検討会
- ・H14年 定禅寺通利活用方策検討委員会
- ・H15年 社会実験(4月オープンカフェ、9月ストリートジャズフェスティバルの際に一部区間の交通規制を伴う社会実験を実施)

フェーズⅢ：イベント等継続実施(現在)

- ・オープンカフェやフェスティバル等のイベントを継続実施

【利活用の推進体制】

■運用時の体制



【工夫した点】

■定禅寺通利活用方策検討委員会(H14年度)でとりまとめた内容をベースに、市民マネジメント組織(ハロー一定禅寺村)が運営規約にて、会計やイベント企画・運営に関する取決めを行い、実施している
⇒各種許可手続きに関する行政窓口を一本化

※近年は利活用団体の固定化など新たな課題を抱えている

【取組の効果】

■ストリートジャズフェスティバル(第13回)にて交通規制を伴う社会実験を実施した結果、安心してゆったり鑑賞できるようになり前年より大幅に観光客数が増加

【今後の展開】

■道路空間の再構成やエリアマネジメントの導入などの活性化事業を行い、まちなかの人の回遊性を高めることで、仙台がより一層多くの人々を魅了する活力ある都市となることを目指す

事例⑥（利活用）

大阪府大阪市

なんば駅周辺地区（1／2）

駅前空間の広場化・駅周辺地区の道路空間再編

【取組データ】

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



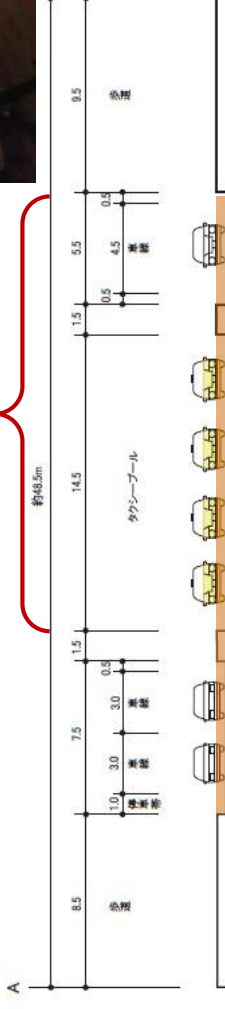
平常時



利活用時
(実験時)



社会実験として
歩行者広場空間化



【取組推進に寄与した最大の要因】

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

【取組概要】

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



事例⑥ (利活用)

大阪府大阪市

なんば駅周辺地区 (2/2)

【取組プロセス】

官民連携のきっかけ

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

フェーズⅠ 官民で連携した検討段階

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

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

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

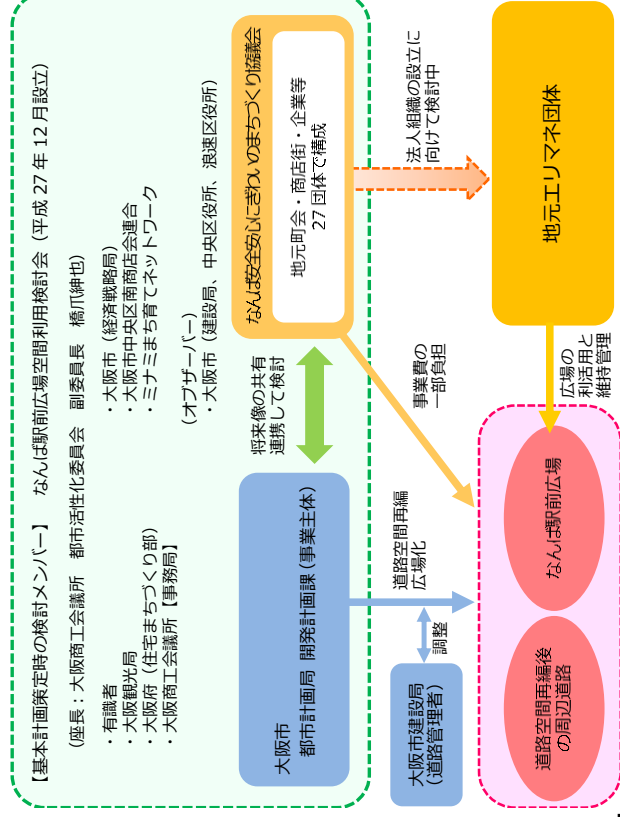
フェーズⅡ 基本計画をもとに実現に向けたすり合わせ段階(現在)
・H29年度 基本計画をもとに、実現に向けて関係機関等と協議(地元協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所で連携)

フェーズⅢ 事業着手(今後)

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

【利活用の推進体制】

■利活用検討時の体制
(現在はまだ検討段階であり運用段階には至っていない)



【工夫した点】

■地元の主体的な関与

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

■社会実験の実施による実現性の検証、将来像の共有

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

【今後の展望】

■スモールスタートからの広場の育成

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

事例⑦ (利活用) 兵庫県神戸市 三宮中央通り (1/2)

KOBEパークレット設置の取り組み



パークレット設置後の状況

【取組推進に寄与した最大の要因】

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

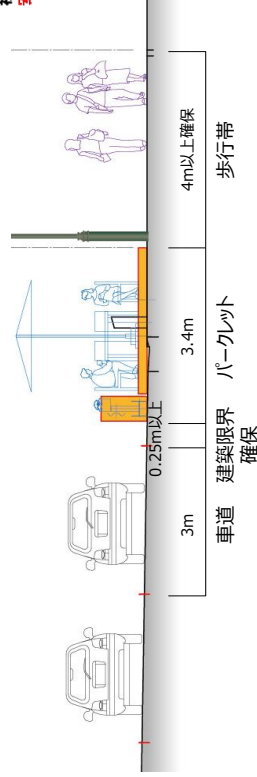
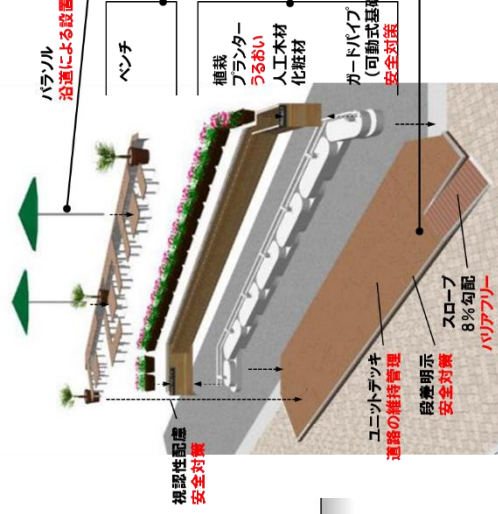
【取組概要】

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

【取組データ】

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

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



事例⑦ (利活用)

兵庫県神戸市

三宮中央通り (2/2)

【取組プロセス】

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

●オープンカフェの継続開催を決定。気運を醸成し、地域主導の取組へ繋げる

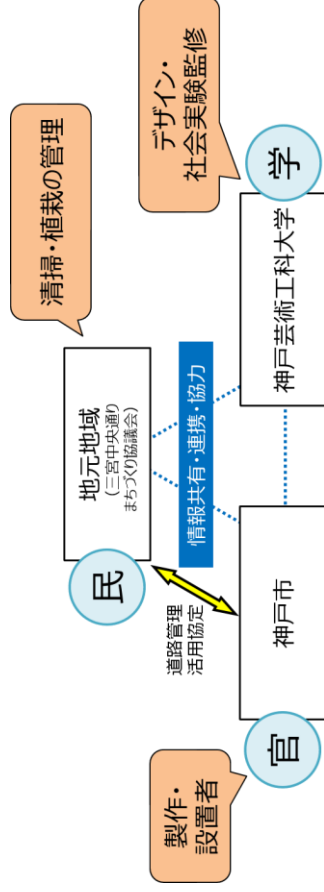
●H26年 市建設局職員が米国視察(サンフランシスコ等)により、パークレット等の手法の調査

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

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

【利活用の推進体制】

■利活用検討時の体制
 (現在はまだ検討段階であり運用段階の体制は検討中)

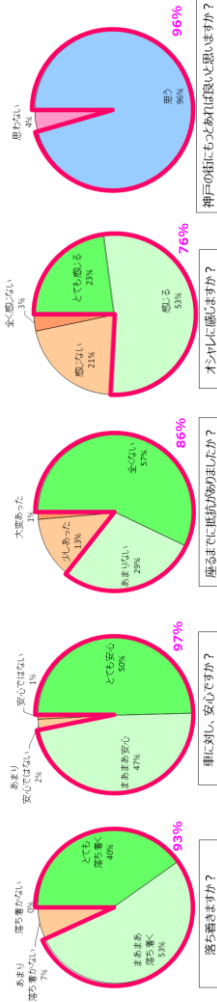


【工夫した点】

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

【取組の効果】

■実験中(H28年11月)の調査では利用者から非常に良い評価



【今後の展望】

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

事例⑧ (利活用)

愛媛県松山市 花園町通り (1/2)

賑わいと交流を育む

「広場を備えた道路」

【取組データ】

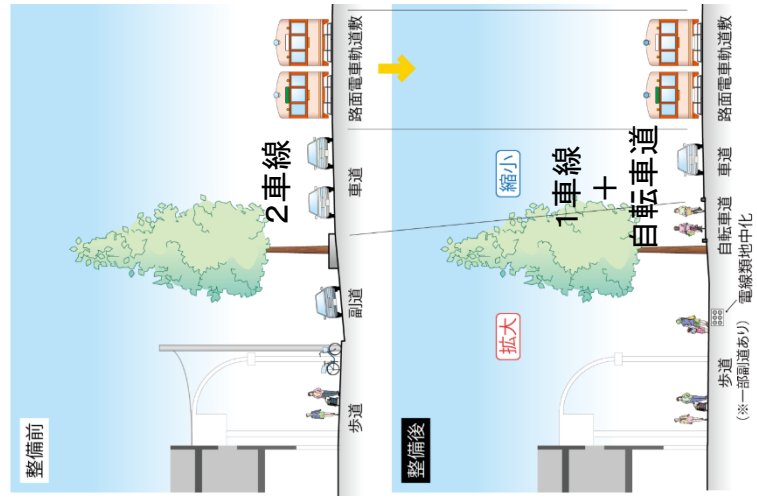
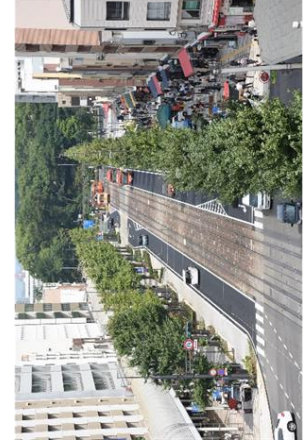
- ・事業主体: 松山市
- ・路線名称: 市道花園町線
(都)花園町線
- ・路線幅員: 約40m (2車線)
- ・取組延長: 250m
- ・取組期間: 平成23年～平成29年



Before



After



【取組推進に寄与した最大の要因】

- 社会実験による地元との合意形成
- 東通りのアーケード撤去、ファースト整備の支援

【取組概要】

- 歩行者・自転車への配慮
- 建物・道路が一体となった景観の形成
- 歴史と文化を感じる空間
- 自然素材の使用
- 人の活動の促進

事例⑧ (利活用)

愛媛県松山市

花園町通り (2/2)

【取組プロセス】

取組の背景

- ・通行量の減少や空き店舗の増加、放置自転車増加
- ・一方30年前には1.5万台だった自動車交通量が、片側1車線でも処理できる8千台まで減少

↓
 ・H23年3月 都市計画マスタープランにおいて花園町通りの道路空間の再配分を計画

フェーズⅠ：社会実験に向けた地元や関係者との検討・協議の段階

- ・H23～24 地元説明会、みんなで歩いて暮らせるまちづくりフォーラム、花園町通り空間改変事業懇談会、ワークショップ等の実施

●H24 社会実験の実施

フェーズⅡ：関係者との基本計画の合意に向けたすり合わせの段階

- ・H24～H25 町内役員会や戸別ヒアリングで説明や意見聴取を行い、整備案を修正しながら理解を求めた

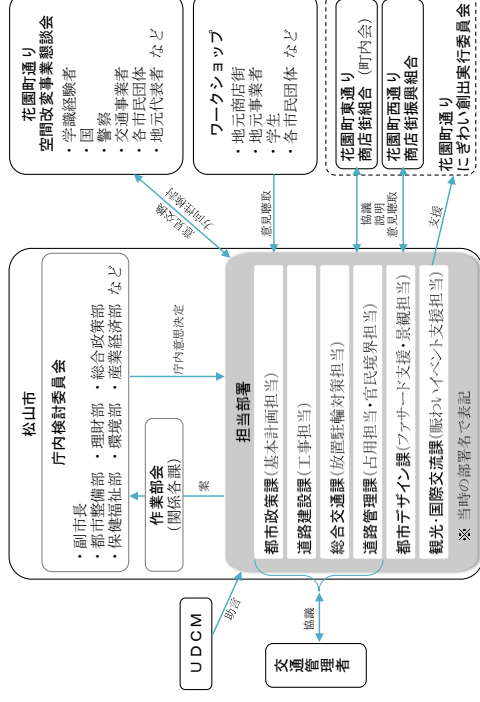
フェーズⅢ：街路・沿道デザインの検討段階

- ・H26～27 アークード撤去後の沿道デザインについて地元で協議を重ね、デザインガイドラインを策定

●H27 アークード撤去、ファサード整備支援要望

フェーズⅣ：整備段階(H28.2～H29.9) **現在に至る**

【利活用の推進体制】

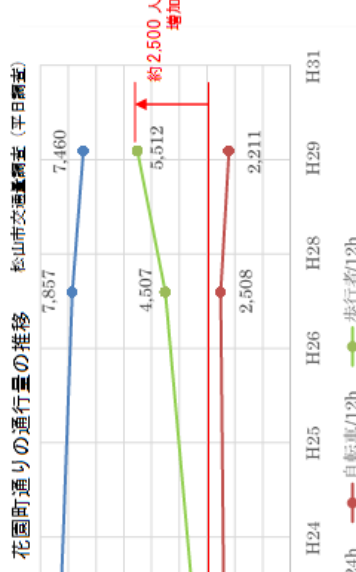


【工夫した点】

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

【取組の効果】

- 歩行者通行量の増加
- 地価の上昇等



【今後の展望】

- 「お城下マルシェ 花園」の拡充
- 月1回マルシェが開催されるようになり、地元では今後、開催拡充も検討
- 道路占用、維持管理の仕組みづくり
- 将来的には、地元が出店者から料金を徴収するなど、道路空間を使って稼ぐ仕組みをつくることを地元と検討中

事例⑨ (利活用)

静岡県静岡市

(都) 青葉通線 (1/2)

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

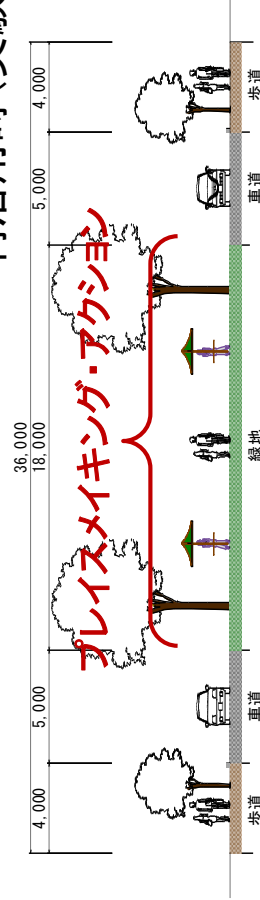
【取組データ】

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



18

利活用時 (実験時)



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

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

【取組推進に寄与した最大の要因】

■ A.P.S.推進会議による空間改善のアイデア提案

①短期的・実践的な取組としてプレイスメイキング・アクションを実施

②将来エリアマネジメント組織となることが期待される団体が企画運営を担うことで担い手を育成

③専門家としてA.P.S.推進会議がプレイスメイキング・アクションの際の空間デザインや講演会・ワークショップ等の企画の協力者として参画

【取組概要】

事例⑨ (利活用)

静岡県静岡市 (都)

青葉通線 (2/2)

【取組プロセス】

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

●平成26年 A.P.S.推進会議から空間改善のアイデア提案を受ける

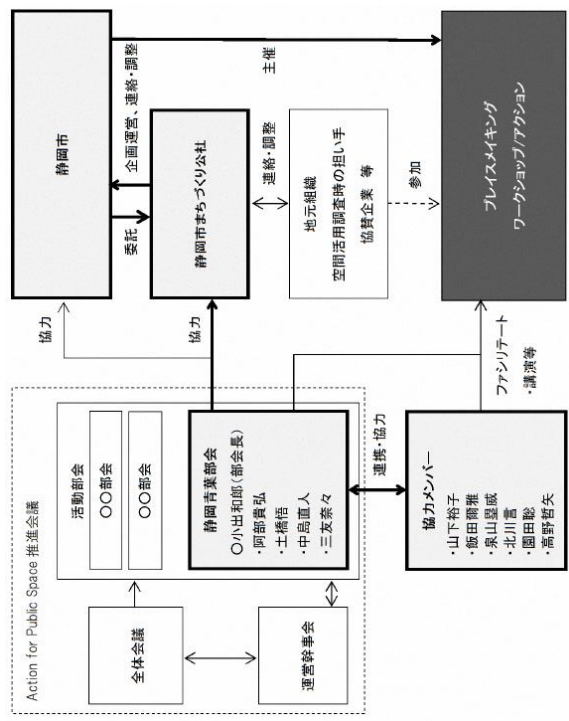
- フェーズⅠ プレイスメイキングによる取組のはじまり
「**青葉シンボルロードをみんなのリビングに**」
- ・H26年～ ワークショップ(3回)、シンポジウム(1回)
 - ・H28年1月 プレイスメイキング・アクション in 静岡 (空間活用調査)
 - 冬の魅力的なオープンスペースの過ごし方を実践
 - 公共空間の使い手の抽出、育成、ネットワークづくり
 - 次年度以降の空間活用につながる有効なデータ収集
 - ・H28年～ ワークショップ(2回)
 - ・H28年9月 プレイスメイキング・アクション in 静岡 (静岡オクトーバーフェスト2016と同時開催)
 - 1月の調査を踏まえ過ごしやすい季節の調査を実施
 - 前回調査の課題に対応(白テントをやめる、地域の積極的な参加など)

フェーズⅡ:再構築・利活用にに向けた検討(現在)
○地域主体によるエリアマネジメントの推進の検討
○道路空間の再構築も視野に入れた、安全・安心に配慮した空間づくりの検討

【利活用の推進体制】

主催
:静岡市
企画・運営
:(公財)静岡市まちづくり公社
協力
:A.P.S.推進会議
実施内容
:シンポジウム・講演会、ワークショップ、プレイスメイキング・アクション(空間活用調査)

■利活用検討時の体制
(現在はまだ検討段階であり運用段階には至っていない)



【工夫した点】

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

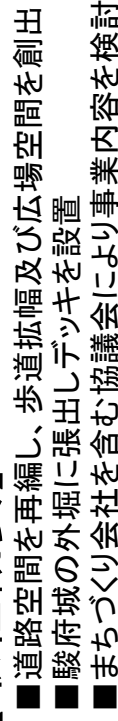
種別 時期	【シンポジウム】 ・青葉広場(SR)	【講演会】 ・地域資源 ・まちづくり原点 ・丹下ラン	【ワークショップ】 ・まちづくり原点 ・青葉広場(SR) ・賑わい公共空間
H26 種別 時期			
H27 種別 時期			
H28 種別 時期			

【取組の効果】

- ①市民の生活を豊かにすると共に、沿道の商業を底上げする
 - ②公共サービスの質をより一層高める
 - ③市街地全体に大きな波及効果を持つ
- ※現在も検討中の取組であり「今後の展望」は左のプロセスに記載

静岡県 追手町音羽町線 (1/2)

～今と昔が交差するレトロモダンな名脇役～



事例⑩ (利活用)

静岡県静岡市

追手町音羽町線 (2/2)

【取組プロセス】

取組の背景

・商業地区と駿府城公園を結ぶ追手町音羽町線では、にぎわいを創出し、回遊性の向上を図ることが求められていた

フェーズⅠ：地元の公共空間活用による地域活性化に向けた機運高まり

・H26年度 地元より、お堀の水辺でオープンカフェ等の公共空間の活用に向けた「地域活性化」についての要望書が提出され、にぎわい創出事業を検討開始

フェーズⅡ：賑わい創出に向けた空間づくり検討開始
・H27年度 社会実験を実施し空間づくりの効果検証を実施

● H27年 追手町音羽町線空間活用検討協議会発足

フェーズⅢ：地域主体の空間活用に配慮した道路再整備検討(現在)

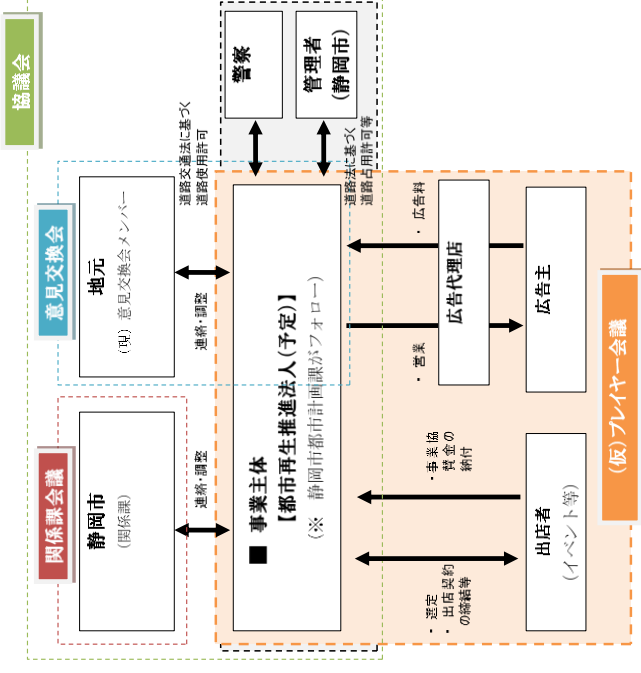
・H28年度 基本構想策定 市内・関係者協議
地域主体の運営体制づくり
・H29年度 測量・基本設計

フェーズⅣ：整備・運営体制の確立(今後)
・H30年度 詳細設計・工事着手
・H31年度以降 工事完成→運用開始

【利活用の推進体制】

■ 空間利活用の運用段階(検討中)

・運用時の体制は、平成28年度までの協議会等の組織に加え、今後は「(仮)プレイヤー会議」を設け、実際に運営する体制を検討していく



【工夫した点】

- 駿府城の外堀沿いに位置しているため、お堀の水辺や石垣などの貴重な歴史的資源が残されている。その歴史的資源を最大限に活用するために、お堀への張り出しデッキや、憩いくつるることができる広場など、イベント利用も可能な空間整備を検討している
- 整備後は地域主体のエリアマネジメントの実現を目指し、地域団体と活用方法について協議し、道路占用許可の特例制度や都市再生推進法人化を視野にいれ事業を進めている

【取組の効果】

- 社会実験(H27年9月の3日間)中は追手町音羽町線の利用率が増加(平日16%、休日24%)しており、歩行者ルートが転換されていることを確認

【今後の展望】

- 平成30～31年度に工事を実施し、平成32年度からの運用開始に向け、都市再生特別措置法に基づく道路占用許可の特例制度を目指し、地元活動団体や関係者協議を実施していく

事例⑪ (利活用)

愛知県岡崎市 乙川リバーフロント地区 (1/2)

まちの主要回遊動線「QRUWA」実現に向けた 道路再構築に係る公民連携プロジェクト社会実験



利活用時(実験時)

【取組推進に寄与した最大の要因】

- 市民提案を基とした「公民連携」まちづくりの推進
- 戦術を積み重ね、戦略にまとめる まちづくり

【取組データ】

- ・事業主体: 岡崎市
- ・路線名称: 中央緑道(市道籠田町線)
連尺通り(市道連尺通1号線)
乙川堤防道路(市道3類1号線)
- ・路線幅員: 中央緑道 30m(2車線)
連尺通り 15m(2車線)
乙川堤防道路 7m
- ・取組延長: 中央緑道 340m
連尺通り 280m
乙川堤防道路 420m
- ・取組期間: 平成29年～平成32年

【取組概要】

- ① 道路空間を含めたまちの公共空間を一体で活用する社会実験(Meguru Quruwa)
- ② 道路空間での公民連携事業によるまちの回遊性の検証

QRUWA (くるわ) とは?

- ・乙川リバーフロント地区 (RF地区) 約157haの多様な魅力を味わうことができる約3kmのまちの主要回遊動線。
- ・名鉄東岡崎駅、乙川河川緑地、(仮称)乙川入道橋、中央緑道、籠田公園、りぶら、岡崎公園などの公共空間の各拠点を結ぶ主要回遊動線。かつての岡崎城跡の「総曲輪(そうぐるわ)」の一部と重なること、また、動線が「Q」の字に見えることから命名。

事例⑪ (利活用)

市警國知變

乙川リバーフロント地区(1/2)

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ

- ・市長公約「乙川リバーフロント地区整備計画」がスタート

フェーズⅠ：乙川リバーフロント地区まちづくり始まる
(H27)

- ・乙川リバーフロント地区都市再生整備計画提出
- ・乙川リバーフロント地区かわまちづくり計画登録



- 市民提案による「乙川リバーフロント地区まちづくり基本構想」作成

フェーズⅡ：市民提案を基に社会実験スタート(H28)

- ・まちづくりデザイン会議を開始(QURUWAの設定)
- ・社会実験「おとがワ！ンダーランド」開始 など



フェーズⅢ:「QURUWA戦略」とりまとめ(H29 現在)

- ・道路空間利活用を含めた社会実験「めぐる、QUR UWA」実施



- 「戦術を積み重ねた戦略」として公民連携基本計画「QRUWA戦略」の作成

フェーズⅣ：今後 H31中央緑道整備
H32以降公民連携プロジェクトの実現

【利活用の推進体制】

- ## ■ 利活用検討時の体制 (現在はまだ検討段階であり運用段階には至っていない)

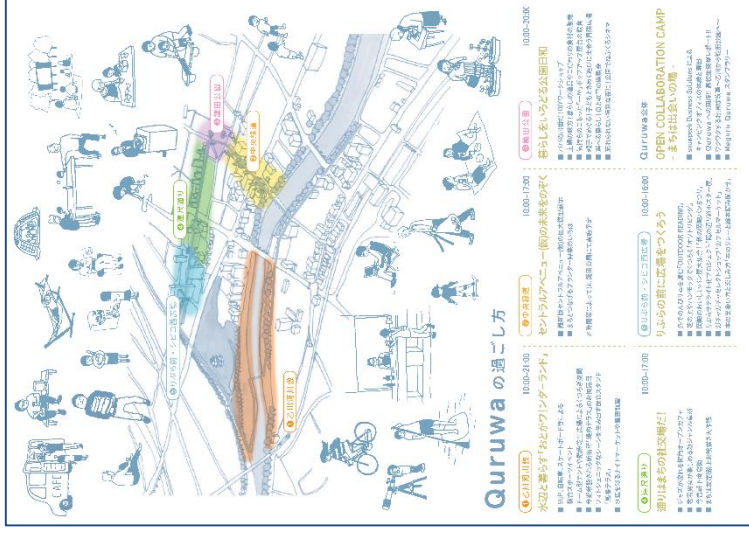
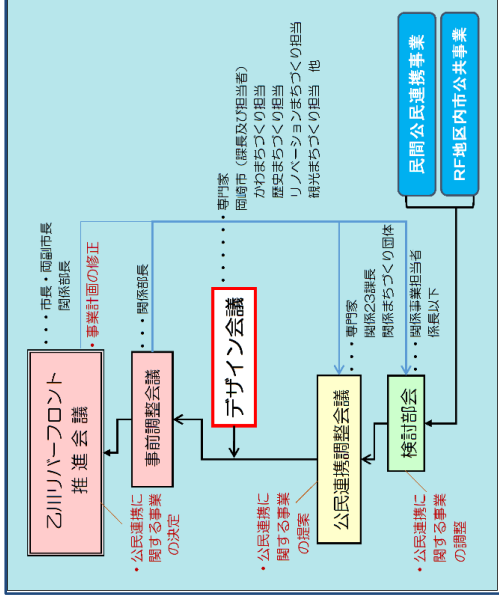
- ・デザイン会議(第三者機関)設置により外部から公民連携と都市デザインのクオリティコントロールを
実施している。

【工夫した点】

- 公募によりプログラム実施者を集めた社会実験
- ・活用アイデアを市民・民間から公募し、実際にそれやってみる社会実験を実施
 - ・公募にて集まった民間の55のプログラム実施者は、エリア毎にチームを組み、ワークショップ8回を経て当日に備えた

【今後の展望】

- 「QURUWA戦略」に基づき
道路空間の利活用と再構築を
進め、公民連携プロジェクトを
興すこととしている



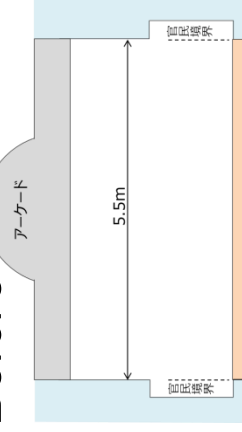
「商店街アーケード撤去に合わせた道路のリノベーションと利活用」



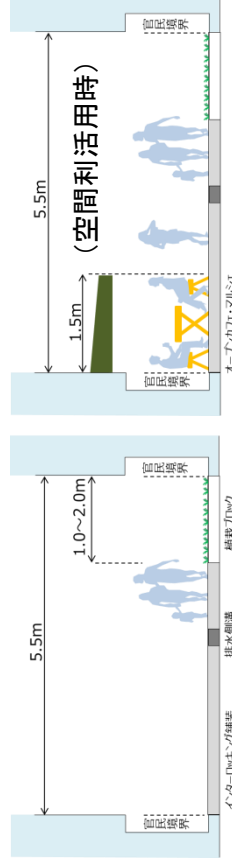
【取組データ】

- ・取組延長: 108m
- ・取組期間: 平成26年～平成28年
- ・事業主体: 北九州市
- ・路線名称: 市道 魚町11号線
(魚町サンロード商店街)
- ・路線幅員: 5.5m (1車線)

Before



After



【取組推進に寄与した最大の要因】

- リノベーションまちづくりによる行政・民間の意識転換
- 道路空間再編に向けたワークショップの実施

【取組概要】

- ① 商店街アーケード撤去に合わせた道路空間の再編
- ② 地域団体による道路空間を活用したにぎわいづくり



空き家にコンテナカフェを設置



ワークショップによる道路の整備・活用イメージ



道路空間活用時の様子

利活用事例⑫ 福岡県北九州市 魚町サンロード (2/2)

【取組プロセス】

老朽化したアーケードの悩み（昼間でも薄暗く、人通りも少ない、維持改修に係る費用が捻出できない 等）

フェーズⅠ：リノベーションまちづくりのはじまり
H22年7月 「小倉家守構想」の検討開始
H23年6月 リノベーションリーディングプロジェクトの「メルカート三番街（サンロードに面したビル）」完成・オープン

● 商店街がアーケードの撤去を決断

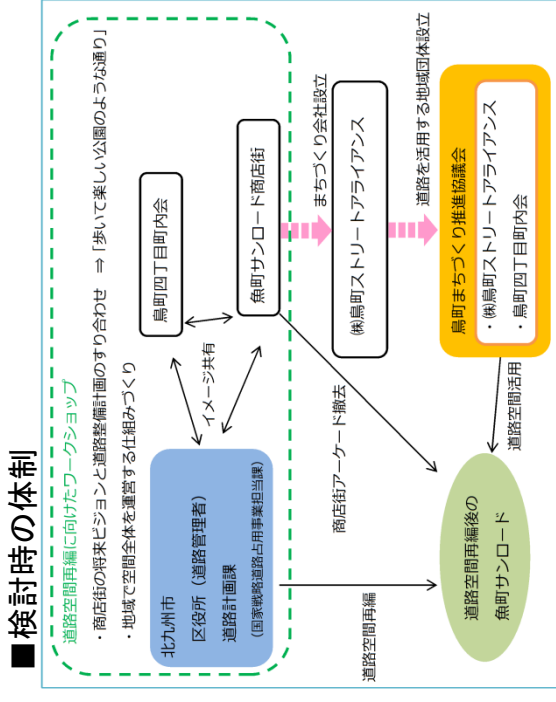
フェーズⅡ：商店街のビジョンと道路整備計画のすり合わせ段階
平成26～27年 市と地元とのワークショップ開催（5回）

● 平成27年9月 アーケードを撤去
● まちづくり会社「鳥島ストリートアライアンス」設立、商店街空き地にコンテナカフェ設置

フェーズⅢ：国家戦略特区の指定～事業認定段階
平成28年1月 北九州市が国家戦略特区の指定
商店街へ特区制度を紹介
平成28年4月 特区の事業認定

フェーズⅣ：事業実施～現在
平成28年5月 国家戦略道路路占用事業開始
平成28年7月 道路整備完了
現在 道路空間を活用したにぎわいづくり実施中

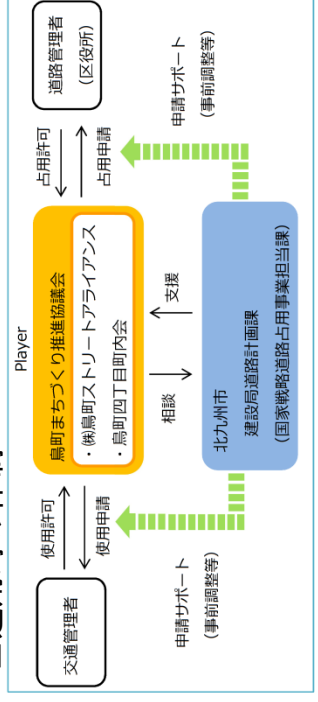
【利活用の推進体制】



【工夫した点】

- ワークショップで商店街の描く将来像と道路整備計画のすり合わせ実施
⇒ 地域と共に描いた計画となり地域の主体性へと繋がった
- まちづくり会社・道路を活用する地域団体を設立
⇒ 収益事業により、自立した運営を実現。アーケードの撤去費用をまわりのにぎわい創出の取り組みで得た財源でまわっている

■ 運用時の体制



【取組の効果】

- ・ 沿道交通量の増加（約1,600人／日 ⇒ 約2,000人／日）
- ・ 沿道店舗数の増加（アーケード撤去前35店舗 事業実施後 45店舗）

【今後の展開】

- ・ 道路使用許可時間の延長（現在22時まで 所轄警察署と協議中）
- ・ エリアマネジメントの更なる展開等（周辺の道路での展開を働きかける等）

Ⅱ．街路空間再構築・利活用に関するノウハウ集

街路空間の再構築・利活用事例から得た11のノウハウ

事例から得たノウハウ

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

①実験的に空間をつくって、体験してもらおう

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

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



実験前



実験中

■松山市 ロープウェイ街

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



実験前



実験中



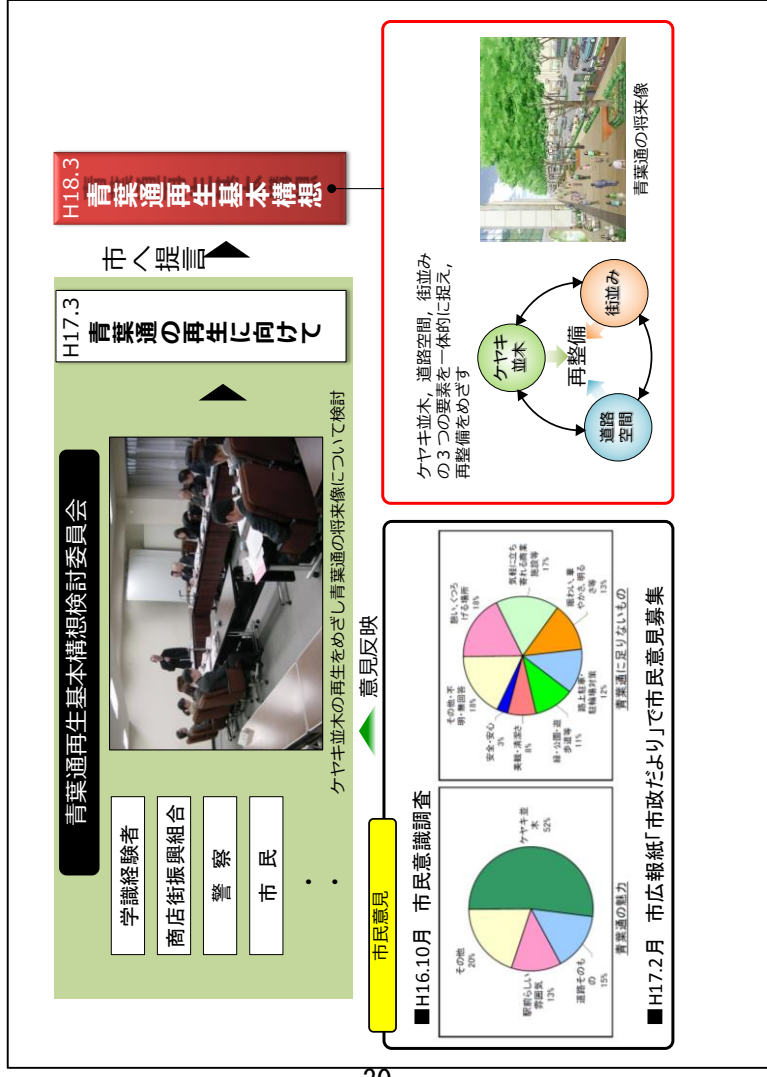
■大阪市

なんば駅前

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

③地域のシンボルを合意形成に活かそう

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



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

大阪の顔として相応しい空間の形成

大阪の顔としての魅力ある空間形成

- 御堂筋を象徴するイチヨウ並木の4列配置を基本的に維持し、道路空間の再配分に伴うイチヨウの移設は、最小限となるようにします。
- 照明灯や舗装などの道路施設は、まちと一体的なものとなるよう、沿道景観との整合性を図っていきます。



イチヨウ並木



御堂筋沿道のまちの将来イメージ(淀屋橋～本町間)

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

④やりたいことを上位・関連計画に埋め込もう

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

イ トランジットモール

《施策の方向性》

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

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

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

【四条通のトランジットモール化】(シンボルプロジェクト)

《現状》

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

《基本的方向性》

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

■京都市 四条通

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

御堂筋・周辺エリア

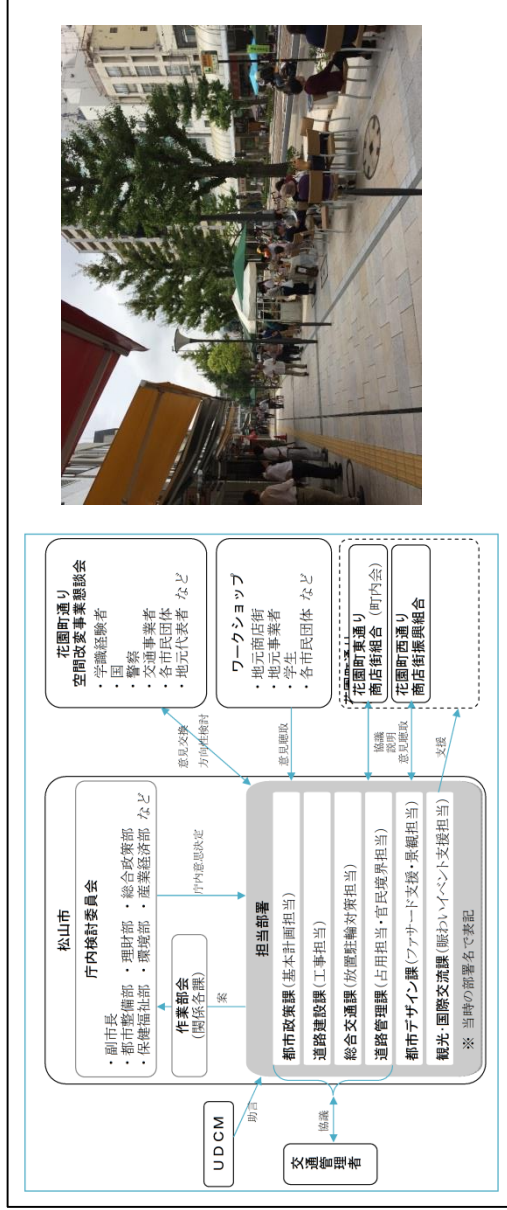


■大阪市 御堂筋

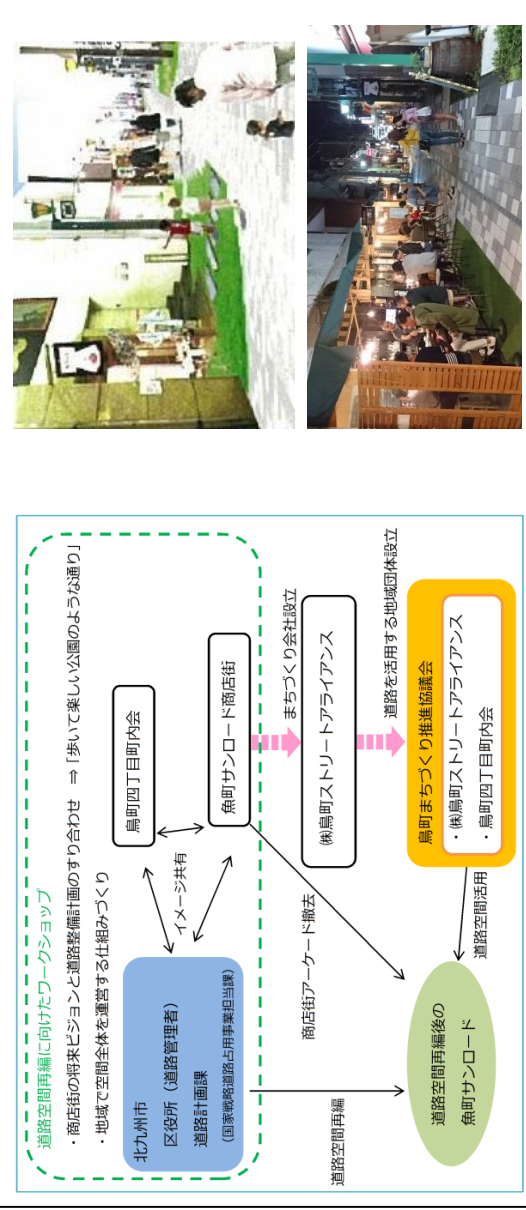
・「グランドデザイン・大阪」において、道路空間再編の整備方針等を掲載している

⑤ 民間の動きに行政が呼応しよう

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



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



■ 北九州市 魚町サンロード

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

⑥官民連携の体制でビジョンを描き、共感しよう

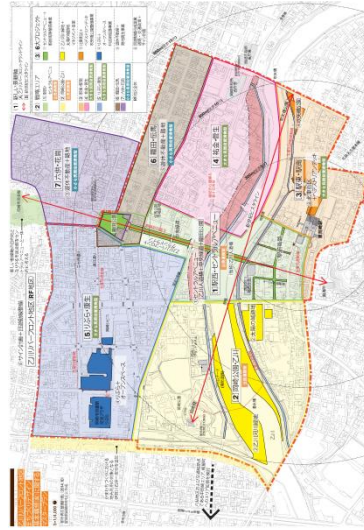
思い描く街路の空間像は人それぞれに異なります。まずは、目指す空間像（＝ビジョン）を皆で描きましょう。官と民が互いに課題やアイデアを出し合い、議論を交わしていく度に、カタチだけではなく本当の官民連携体制が構築されていきます。



デザインシヤレット(短期集中ワークショップ)
市民との対話
岡崎市議員との対話
投票の様子



市民提案発表会



市民提案書に示されたマスタープラン

■岡崎市 乙川リバーフロント地区

- ・初期段階である平成27年度、都市再生整備計画やかわまちづくり計画等の行政計画策定と同時に、市民提案による「乙川リバーフロント地区まちづくり基本構想市民提案書」を作成

- ・市民提案書はデザインシヤレット、まちづくりワークショップ、官民連携調整会議などを踏まえて作成され、巻末には「市民提案の基本構想に対する市の対応方針」が示されている



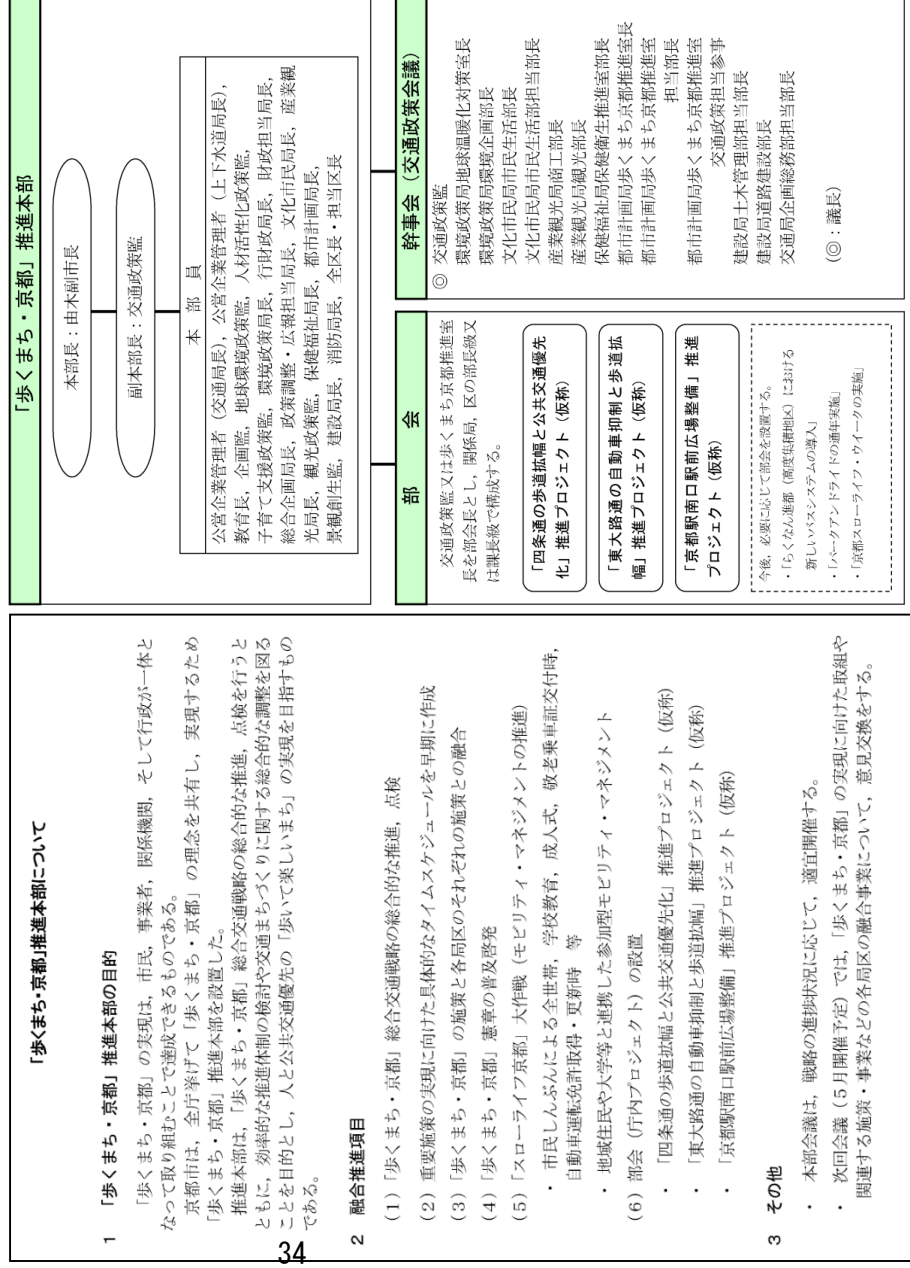
ワークショップによる道路の整備・活用イメージ

■北九州市 魚町サンロード

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

⑦横断チームや連絡会議で庁内に横串を通そう

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



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

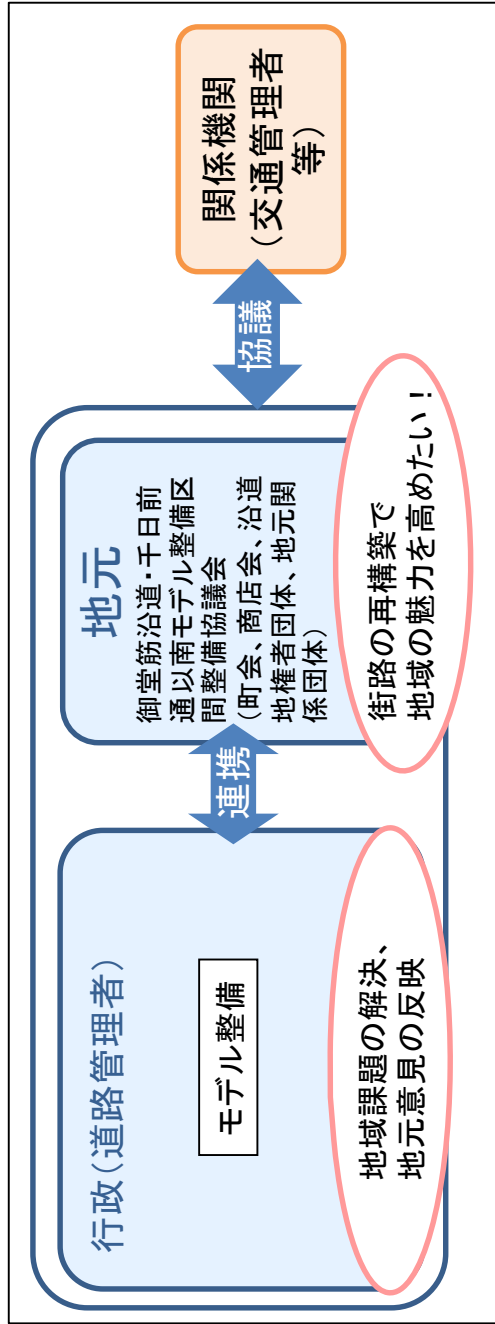
■京都市 四条通

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

⑧地元と一体の体制をつくって関係機関と協議しよう

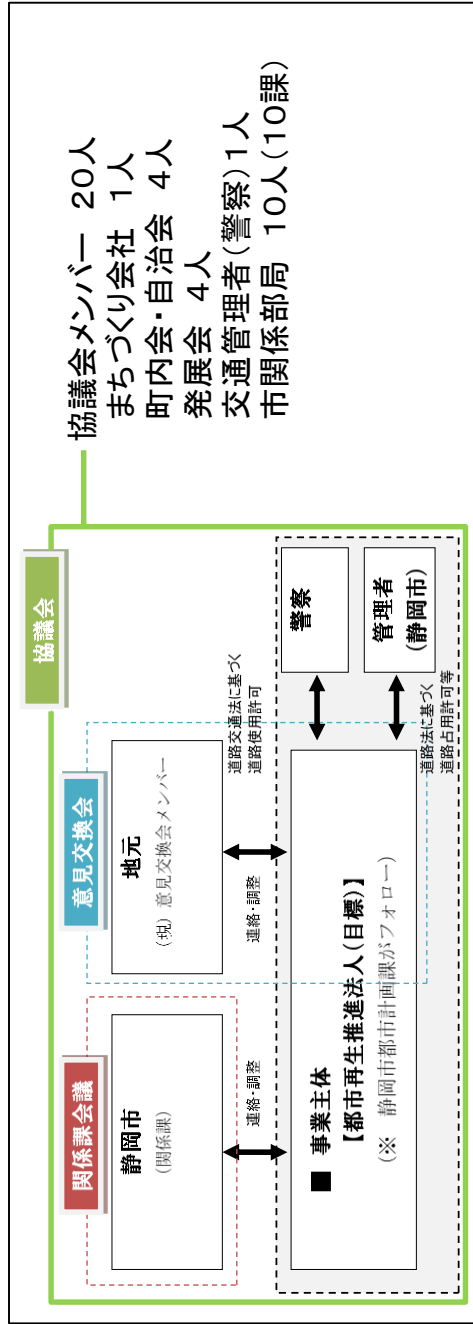
街路空間の再構築・利活用について具体的に取組み段階にあたっては、関係機関との協議・調整が必要となります。その際、地元が「やりたい」という姿勢を見せること、そしてそれを行政が全面的に支える姿勢を見せることによって、協議が円滑に進む場合があります。

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



■大阪市 御堂筋

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



■静岡市 追手町音羽町線

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

⑩パブリックマインドを持つ民間に任せよう

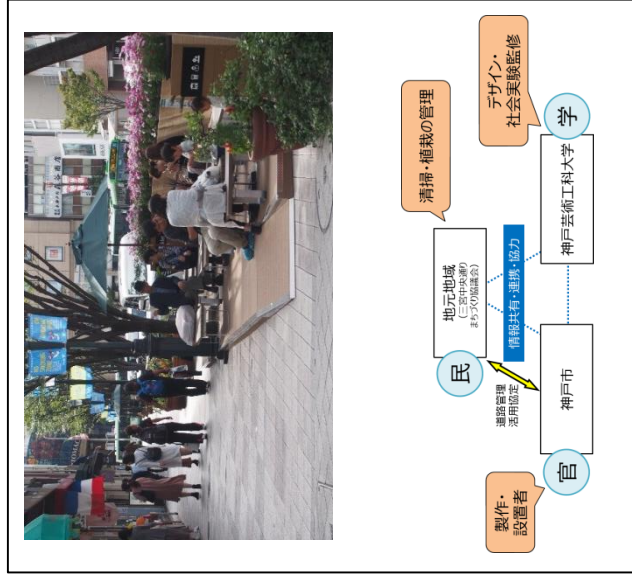
事業単体の収益だけでなく、事業や取組がいかに地域の魅力を高め、賑わいを創出し、エリア全体の価値を高められるかという意識を持つ民間でなければ、行政に代わって公共空間を担うことはできません。

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



■仙台市 定禅寺地区

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



■神戸市 KOBEPARKレット

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



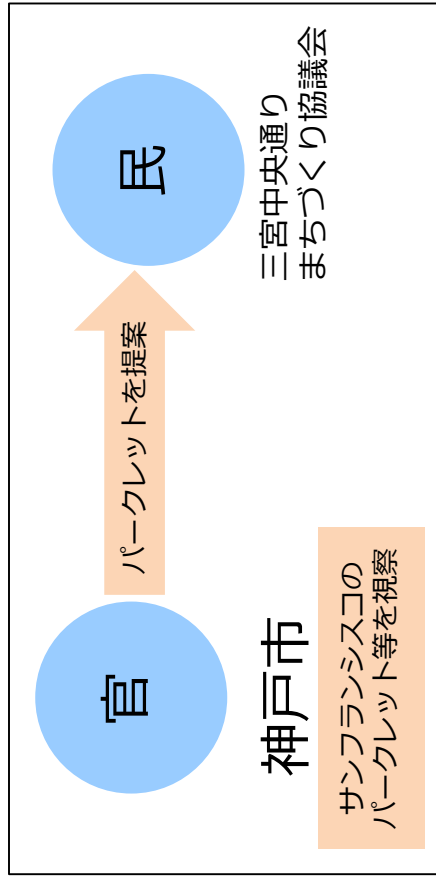
■北九州市 魚町サンロード

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

⑪積極的に視察や研修に学び、提案しよう

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

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



■神戸市 KOBEパークレット

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

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

