

# 大阪府大阪市 なんば駅周辺地区

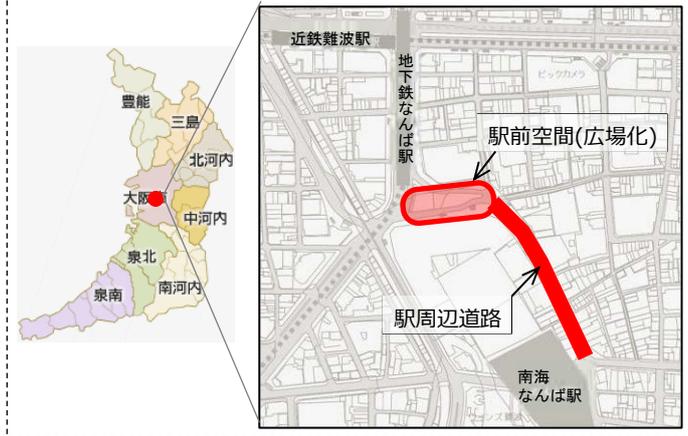
## 駅前空間の広場化・駅周辺地区の道路空間再編

【街路の位置づけ】 主要幹線 ・ 幹線 ・ **補助幹線** ・ その他

### 【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 m<sup>2</sup>  
(広場化部分：約 2,000 m<sup>2</sup>)
- ・ 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

### 【位置図】



現在のなんば駅前



なんば駅周辺道路空間再編社会実験 (H28.11)の様子



### 【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
- 社会実験を通じた広場化に伴う交通検証による交通管理者・タクシー関係者との合意形成

### 【参考】なんば駅周辺道路空間再編社会実験の実施

〈実施日時〉

平成 28 年 11 月 11 日（金）～13 日（日）

（交通規制期間：平成 28 年 11 月 10 日（木）17：00 ～ 14 日（月）2：00）

〈主催〉

なんば駅周辺道路空間再編社会実験実行委員会

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

〈目的〉

なんば駅周辺道路空間を来街者が待ち合わせ等に活用できる憩い・くつろげる空間と、地域情報をはじめ関西エリアの観光情報を発信するなど、世界を惹きつける観光拠点にふさわしい人中心の空間として整備し、その空間に対する評価を行う。

〈内容〉

なんば駅前の道路を南行き一方通行化し、インフォメーションをはじめ、カフェや休憩スペース等の設置、さらに日替わりでマーケットやライブ等のイベントを行い、関係者及び関係機関との合意形成を図るための課題検証を行う。

- ・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）

〈社会実験結果概要〉

○広場への入場者数

3日間合計 8.7万人

〔	11月11日（金）（12：00～22：00）	： 2.1万人	マーケット的な利用	〕
	12日（土）（8：00～22：00）	： 3.5万人	ライブ・シネマによる利用	
	13日（日）（8：00～20：00）	： 3.1万人	PRイベントによる利用	

○来場者アンケート結果

約9割が歩行者空間化を「とてもよい」「よい」と評価。

過ごし方については「飲食」「休憩」の2項目が多く、くつろげる機能を求められている。

着地型観光案内機能について、新たに知った観光スポットに立ち寄るとの回答が約8割。

○交通量調査結果

周辺交差点の交差点需要率および流入度混雑度は、評価基準以下。



↑周辺道路の一方通行化

## 【取組概要】

## ■官民連携によるなんば駅周辺道路空間の再編

関西国際空港に直結する主要交通結節点であり、多様な商業施設や観光資源が集積するなんば駅周辺の道路空間において、官民連携により車中心の空間から人中心の空間へと再編し、新たな憩いの空間や魅力ある都市空間の創出をはかるとともに、駅前空間を拠点とした周辺エリアへの回遊性の向上を図る。

## ○主な整備内容

- ・ 駅前空間：タクシープールの移設による広場化（舗装打ち替え等）
- ・ 駅周辺道路：一方通行化に伴う歩道拡幅、無電柱化

## ○整備費用（概算）

- ・ 全体事業費：約7億円（国庫補助金、地元負担金含む）

## ■地元エリアマネジメント団体による利活用・維持管理【検討中】

地元組織等のエリアマネジメント団体※による利活用や維持管理を行い、世界を惹きつける観光拠点として、上質で居心地の良い空間の創出を図る。

<イメージパース>



①



②



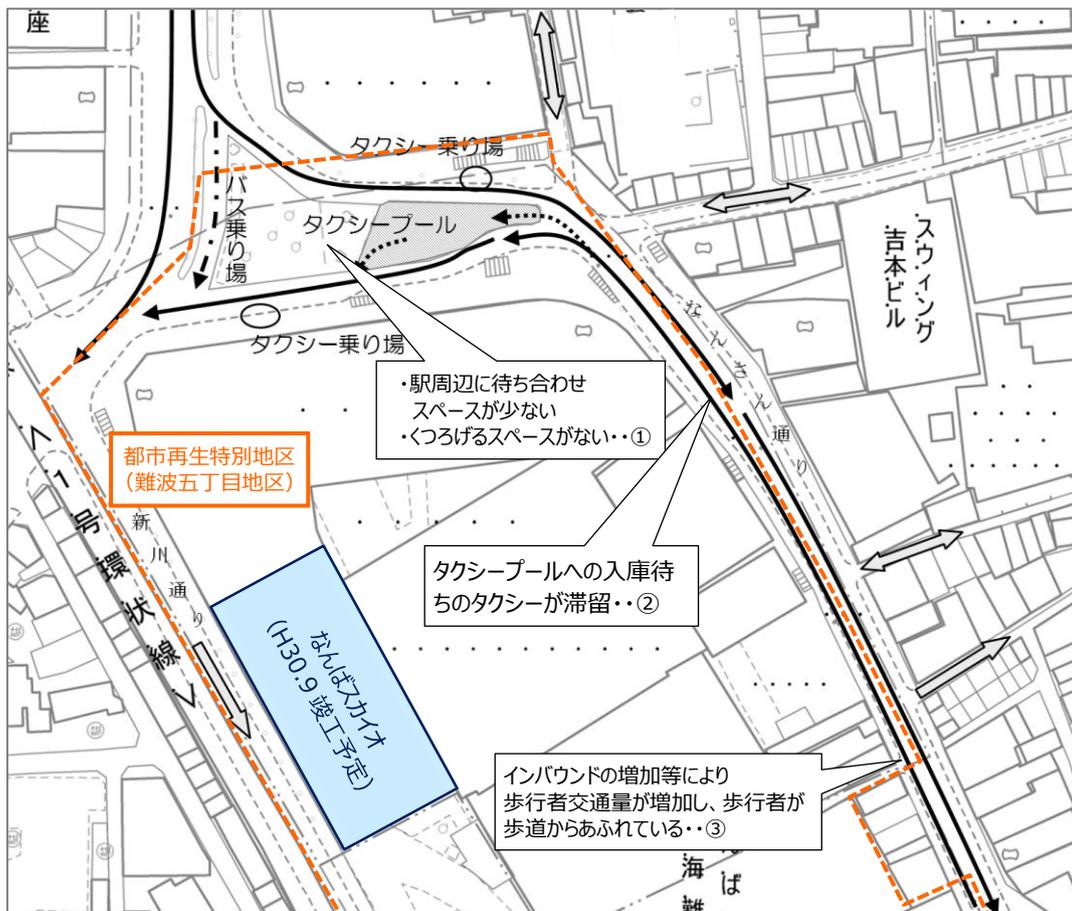
「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」(H29.3)より

## 【取組の背景・経緯】

### ■取組の背景

#### ■課題

- ・駅前空間は、大部分がタクシープールであり、入庫待ちの車が周辺道路に滞留するなど、車中心の空間となっており、待ち合わせや休憩利用など人が憩える空間となっていない。
- ・観光客の増加などに伴う歩行者通行量の増加により、周辺道路の歩道においては歩行サービス水準が低い。



#### ■地元の動き

- ・従前より、地元関係者でなんば駅周辺道路空間の在り方について検討されてきた。
- ・平成 23 年 6 月「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」(なんば駅周辺の町会、商店街、企業 25 団体 (現在 27 団体) で構成) (以下「地元協議会」という。)が発足し、なんば駅前及びなんさん通りの歩行者空間化に向けた取り組みが進められてきた。

## ■取組に至ったきっかけ

### ■官民が連携した検討会の立ち上げ

平成 27 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」「要望書」が提出され、検討組織への参画について要請があり、平成 27 年 12 月、官民合同で組織する「なんば駅前広場空間利用検討会（以下、「検討会」という。）」を立ち上げた。

## ■取組の経緯

### フェーズⅠ：官民で連携した検討段階

平成 27 年 12 月 官民合同の組織である検討会の設置

平成 28 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〉

社会実験による  
関係者との合意形成

平成 29 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）

平成 29 年度 基本計画をもとに、実現に向けて関係機関等と協議

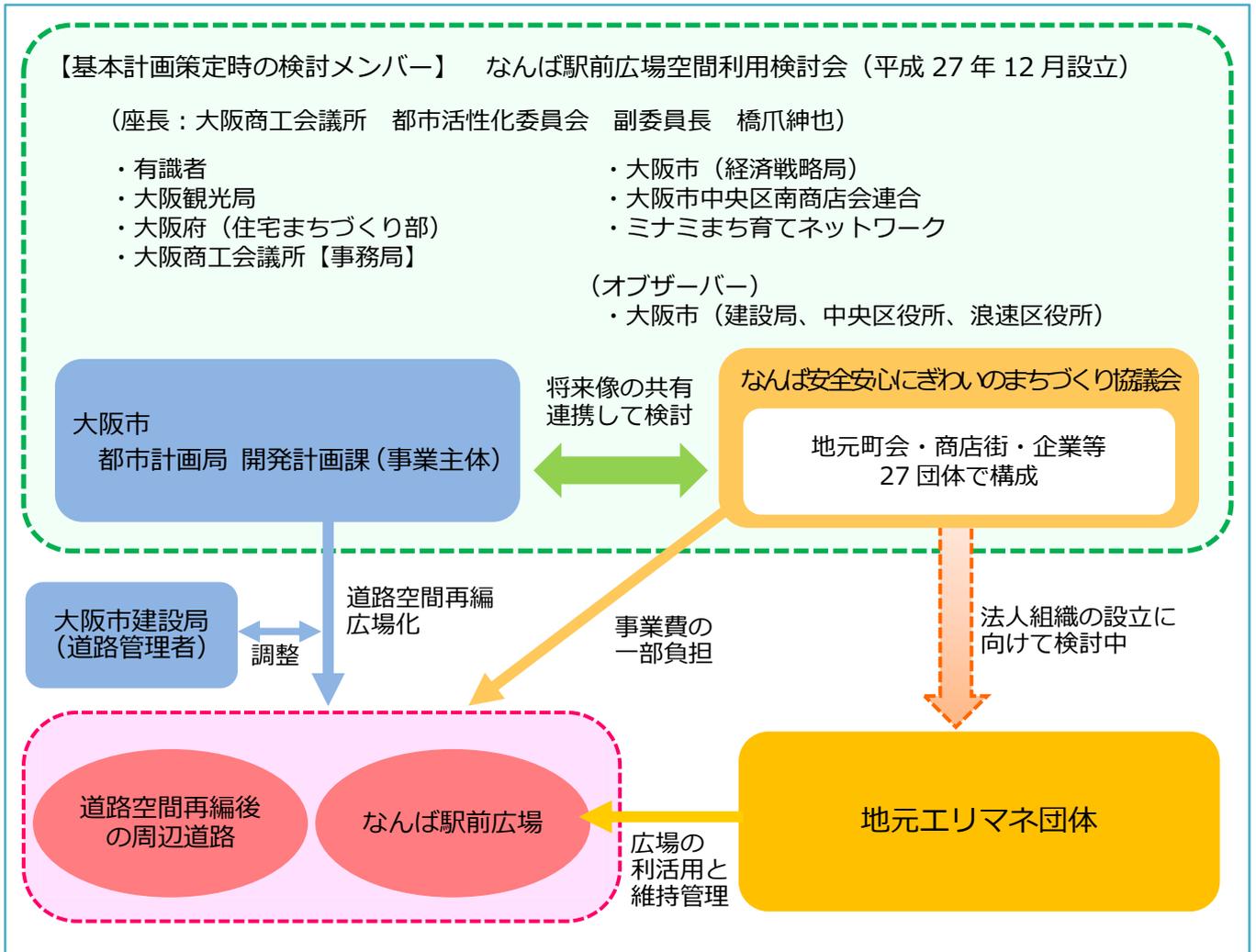
（地元協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所で連携）

### フェーズⅢ：事業着手（予定）

平成 30 年度 駅前空間の広場化、駅周辺道路空間の再編にかかる設計

平成 31 年度 工事着手（予定）

【整備・利活用計画検討時の体制】



【運用時の体制】

現在検討中である。

## 【工夫した点・特徴的な点】

### ■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（大阪市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、周辺観光情報の発信）
- ・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）

## 【取組に関わる収益と支出の状況】

- ・維持管理にかかる経費は、地元エリマネ団体における広場利活用での収入（広告収入等）によりまかなうことを前提に検討中。

## 【民間の動きに対応した行政支援】

- ・地元協議会を大阪市まちづくり推進団体に認定（H23）  
（支援内容：まちづくり活動費の助成（H23. 10～H28. 9））
- ・検討会への大阪市の参画
- ・大阪市（都市計画局）が事業主体となって、空間再編事業を推進

## 【道路占用許可、道路使用許可等の協議過程と課題、解決方法】

記載する事項は特になし。

## 【取組の効果】

- ・整備前のため、具体的な効果は不明。

## 【今後の展開】

### ■事業実現に向けて

- ・平成 30 年度より設計に着手、広場部分は 2020 年度頃の完成を目指す。
- ・駅周辺部は 2022～2023 年度頃の完成を想定。

### ■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、整備内容や維持管理や広場運用面の課題の洗い出しと対応案を検証し、段階的な整備・運用を行い、なんば駅前広場を目指す姿に育てあげていく。



# 兵庫県神戸市 三宮中央通り

## KOBE パークレット設置の取組み

【街路の位置づけ】 主要幹線 ・ 幹線 ・ **補助幹線** ・ その他

### 【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～



### 【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

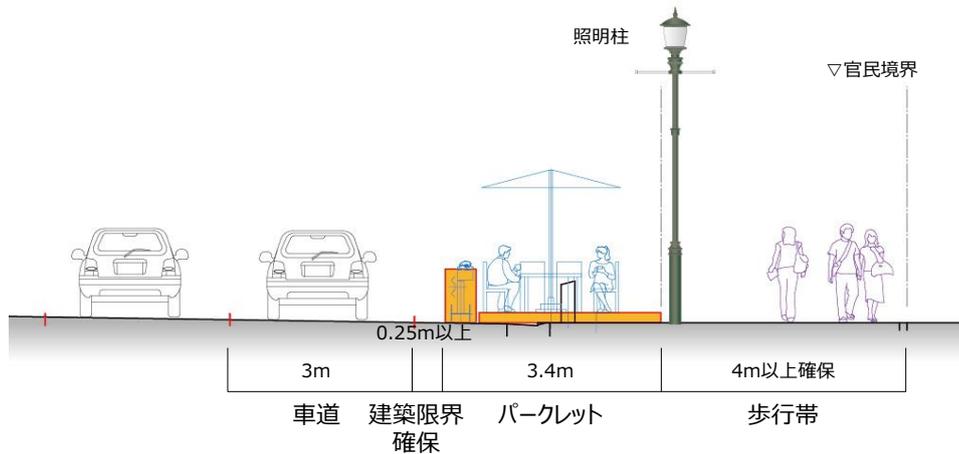
【取組概要】

■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

■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



パラソル 沿道による設置

ベンチ

植栽プランター うるおい人工木材化粧材

ガードパイプ (可動式基礎) 安全対策

視認性配慮 安全対策

ユニットデッキ 道路の維持管理

段差明示 安全対策

スロープ 8%勾配 バリアフリー

部位	概要
可動式施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域が設営や取り外しを行う施設</li> <li>● パラソル等</li> </ul>
固定式施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 床材とボルトで連結した施設</li> <li>● スツール、ベンチ、植栽、横断防止施設 等</li> </ul>
囲い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>
床材	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 人工木材デッキ、スロープ 等</li> </ul>

### ■道路管理者による休憩施設の設置

- ・都心の道路における憩いや賑わい創出の新たな取組みとして、停車帯の一部及び歩道上に「KOBEパークレット」を設置する社会実験（平成28年10月13日（木）～3月まで）を行った。
- ・歩行者や自動車の通行時の安全性とともに、滞留時の安全性、荷捌き車両の停車帯利用状況、ユニバーサルデザイン等に関して議論し、本体施設の配置・構造に十分配慮した構造とした。
- ・歩道及び道路の一部（利用頻度の低い停車帯）を活用した。歩道は有効幅員4.0m以上を確保した。
- ・市が『休憩施設』として設置しており、沿道店舗からのオーダーは不可である。



家族で飲食を楽しむ光景



芝生広場で遊ぶ子どもたち

- ・市との協定のもと、日常管理（清掃や植栽の水やり）は、対象路線の沿道商店で構成されるまちづくり協議会（以下、協議会）が担っている。

### ■公共空間における賑わい機能創出の場としての活用

- ・「神戸マラソン（H28.11.20）」での応援ジャズの演奏ステージとしての活用
- ・「KOBE TEA FESTIVAL supported by Sir Thomas Lipton（H29.1.28-29）」において街中TEA STANDとしての活用。



神戸マラソン 応援ジャズ

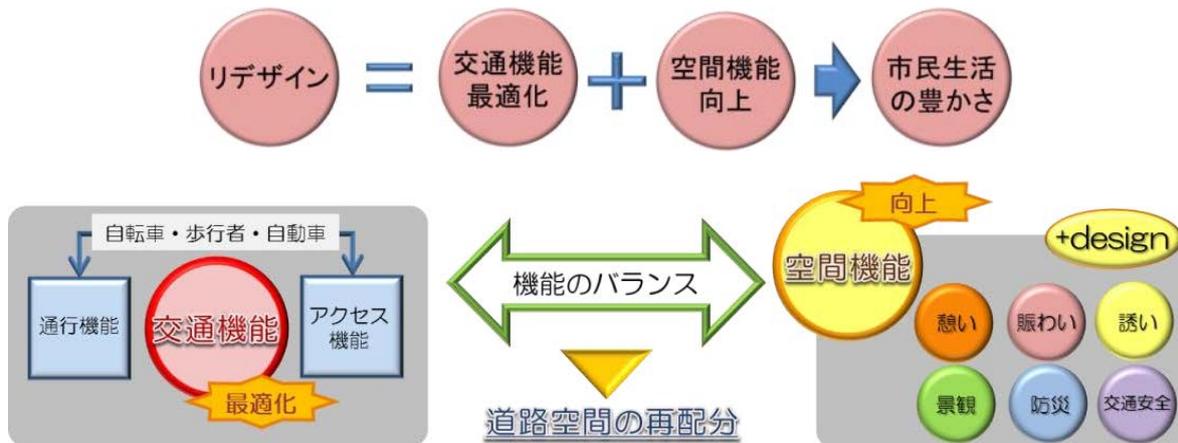


イベントでの活用

## 【取組の背景・経緯】

### ■取組の背景

- 本市の道路整備においては、市民ニーズや地域課題に対応するために、道路の利用環境や周辺の土地利用状況を十分に分析し、道路から「暮らしの豊かさ」を感じられる公共空間の整備を目指す共通理念として“道路のリデザイン”の思想を掲げている。



- 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。
- 「三宮中央通り」は、都心中心部である三宮と元町を結び歩行者の回遊性にとって重要な路線であることから、協議会では、平成 18 年以降、年 2 回継続的にオープンカフェを実施しており、道路空間を活用し人を集める機運が一定醸成していた。

### ■取組に至ったきっかけ

- 協議会が、市との間に道路管理活用協定を締結していた。
- 本協定では、道路の清掃や植栽の維持管理など行うことが規定されており、それにより協議会主体でのオープンカフェの開催など、積極的なまちづくりが行われていた。
- その中で、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たところ、協働して進めていくこととなった。

■取組の経緯

フェーズⅠ：地域によるまちづくりの気運の高まり

- 平成 13 年 地下鉄海岸線整備に伴い現状の幅員構成に変更  
三宮中央通りまちづくり協議会（協議会）が発足
- 平成 16 年 オープンカフェ社会実験開始
- 平成 17 年 協議会と市の間で「三宮中央通り道路管理・活用協定」を締結
- 平成 18 年 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決定

気運を醸成し  
地域主導の取組へ

フェーズⅡ：都心における道路のリデザインの推進

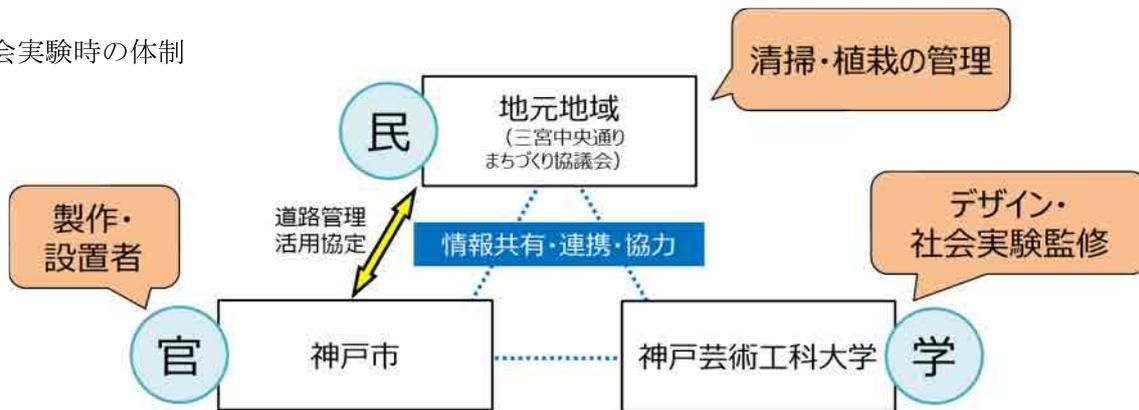
- 平成 27 年 12 月 市から協議会にパークレット設置を提案
- 平成 28 年 10 月 KOBE パークレット社会実験（3 基設置の効果検証）
- 平成 28 年 11 月 「神戸マラソン（H28.11.20）」での応援ジャズの演奏ステージとして活用
- 平成 29 年 1 月 「KOBE TEA FESTIVAL supported by Sir Thomas Lipton」において街中 TEA STAND として活用

フェーズⅢ：持続可能な地域主導のまちづくりのスタート

- 平成 29 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）
- 平成 29 年 10 月 KOBE パークレット壁面を活用した広告事業の試行
- 平成 30 年 2 月 京町筋（旧居留地内）において 1 基設置
- 現在に至る

## 【整備・利活用計画検討時の体制】

- ・社会実験時の体制



## 【運用時の体制】

- ・社会実験段階のため検討中

## 【工夫した点・特徴的な点】

- ・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（月1回）に参加し、議論を重ねた。
- ・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QA等を共有していたため、不安を取り除けた。
- ・これまでのまちづくりの方向性と整合して進めるため、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した。

## 【取組に関わる収益と支出の状況】

- ・取組みに係る収益等はありません。

## 【民間の動きに対応した行政支援】

- ・市がKOBEパークレットを設置した。
- ・今後、地元による継続的な維持管理の簡素化につながる制度や仕組みについて、検討していく。

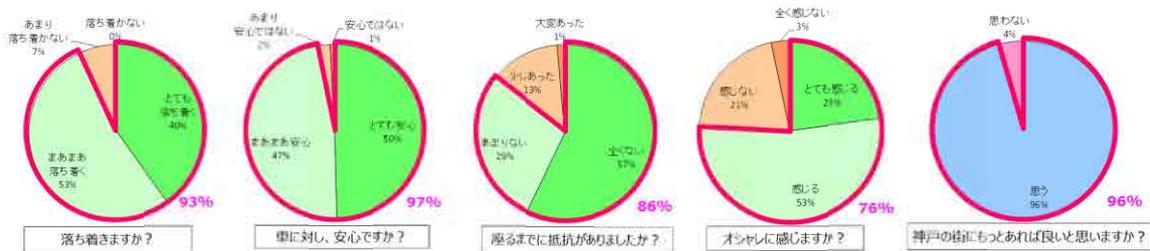
## 【道路占用許可、道路使用許可等の協議過程と課題、解決方法】

- ・市の道路付属物として設置しているため、道路占用許可は不要である。
- ・社会実験に向けて、乱横断等に対するドライバー視認性の確保、滞留空間の安全確保、段差の明示、必要な駐車帯の担保等について、交通管理者より指摘を受けたため、構造上の工夫や調査により対応した。

## 【取組の効果】

- ・「快適性」・「利用までの抵抗感」・「安心感（安全性）」・「デザイン性」・「パークレットの今後の展開」について利用者から非常に良い評価を得られた。

【平成 28 年 11 月 23 日（水・祝）・平成 29 年 3 月 4 日（土）、5 日（日）利用者アンケート調査（N=367）】



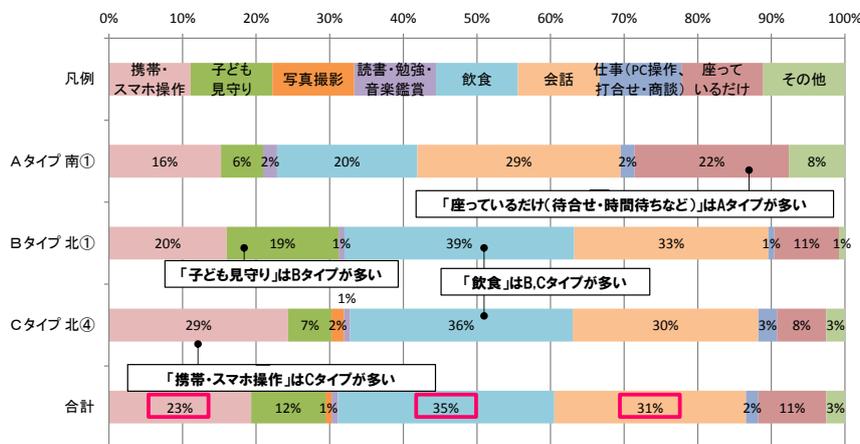
- ・利用者数は、644 人/10 時間（3 基計）であった。  
また、最も利用者数が多い時間帯は、14～16 時頃（3 基計）で、約 120 人/時であった。

【平成 28 年 11 月 26 日（土）ビデオ調査】



- ・利用者の行動では、タイプ別で傾向が異なっているものの、総じて「飲食」や「会話」、「携帯・スマホ操作」を行っている人が多くみられた。

【平成 28 年 11 月 23 日（水・祝）・平成 29 年 3 月 4 日（土）、5 日（日）利用者アンケート調査（N=367）】



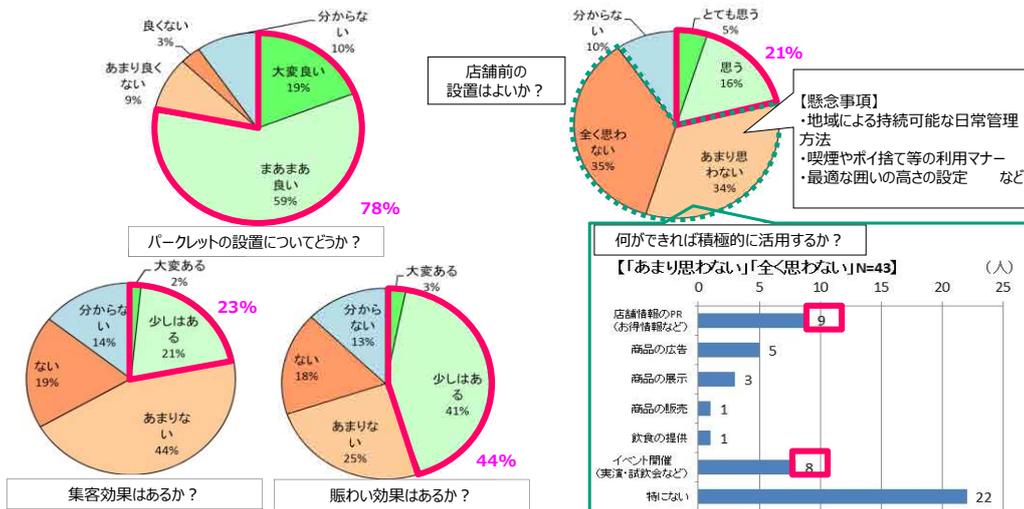
- ・設置前後の歩行者交通量を比較すると、KOBE パークレットを設置していない区間に比べ、設置している区間の交通量が多くなる傾向が確認された。

【平成 28 年 11 月 26 日（土）歩行者交通量調査】



- ・沿道店舗のアンケートによると、集客効果や賑わい効果等、KOBE パークレットに対する一定の期待が確認できた。これらの効果を更に向上させつつ、街全体が賑わっていきけるよう、KOBE パークレットを活用したイベント開催等を促進していく必要性がわかった。

【三宮中央通り沿道店舗アンケート（N=63/全店舗 68）】



### 【今後の展開】

- ・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



- ・憩い・賑わい機能をもつ拠点施設（KOBE パークレット等）の展開

# 愛媛県松山市 花園町通り

～賑わいと交流を育む「広場を備えた道路」～

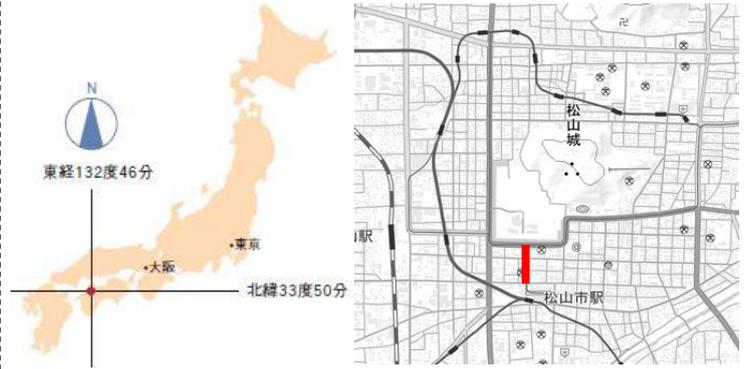
## 【街路の位置づけ】

主要幹線 ・ 幹線 ・ **補助幹線** ・ その他

## 【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

## 【位置図】



## 【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、ファサード整備の支援

## 【取組概要】

### ■歩行者・自転車への配慮

片側2車線+副道の計6車線分の車道を片側1車線に縮め、歩道を拡幅するとともに、自転車道を新たに設置する道路空間の再配分を行うことで、歩道からは自転車を分離し、安全でバリアフリーな歩行空間を創出した。

### ■自然素材の使用

歩道には松山城を想起させる御影石、歩道照明柱には鋳鉄、駐輪場の目隠しルーバーには県内産のヒノキ材を用いるなど、質感が高く、時間とともに風合いが増し、松山の風景に根付いていく自然素材を使用した。

### ■建物・道路が一体となった景観の形成

東通りではアーケード撤去後、沿道外壁面を街路整備にあわせ、通りで統一したデザインとするファサード整備を地元が中心となり進めた。行政もこれを支援し、沿道と一体的な街路景観を創出した。

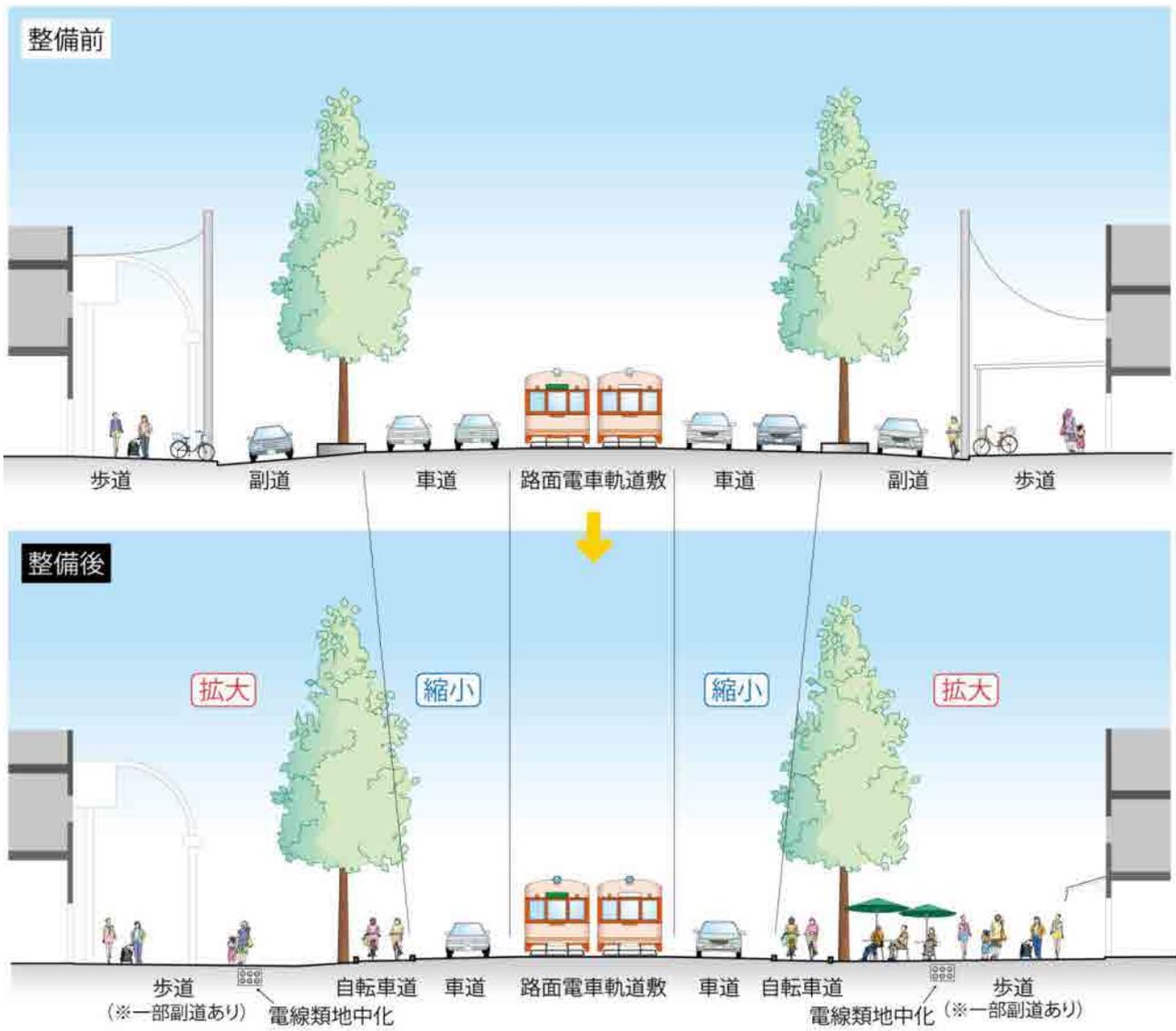
### ■人の活動の促進

イベント活用を見込んだウッドデッキや電源、給排水設備を設置、また、子供からお年寄りまでが憩え、地域の交流の場となる芝生広場やベンチを設置し、来街者や地域の方の活動を促進する道路空間を創出した。

### ■歴史と文化を感じる空間

子規のひろば、子規ゆかりの植栽、子規の直筆で「花園町通り」を鋳込んだ照明柱など、子規の生誕地にちなんだ様々な仕掛けにより、歴史・文化を感じられる空間に設えた。

<断面図>



<平面図>



## 【取組の背景・経緯】

### ■取組の背景

花園町通りは、松山市内最大の交通結節点である「松山市駅」と、松山城の史跡景観を活かした憩いとやすらぎの場となる「城山公園」を結ぶ立地にある。戦後、公園内には野球場・庭球場・陸上競技場・プール・競輪場などのスポーツ施設が次々と整備され、花園町通りも市駅からそれらの施設へ訪れる通行客で賑わっていたが、平成12年以降、老朽化に伴い施設が次々と郊外に移転したことや、大型ショッピングモールの郊外立地などにより、沿道では**通行量の減少**や**空き店舗の増加**が進んでいた。

そして、通行量の少なくなった歩道は、周辺の通勤者による**放置自転車**が大量に並び、歩行者の安全や景観を損ねていたほか、特に東通りのアーケードは老朽化が著しく、**暗い歩行環境**も課題となっていた。かつて、このアーケード敷設時には、「商店街振興組合」が組織されていたものの、次第に衰退し、その後、「町内会」となった組織も集まりは少なく、**商店街コミュニティが十分に機能していない**状況であった。

また、平成6年には市駅周辺で市街地再開発事業の基本構想が策定されており、花園町通り沿道街区も対象地区であったが、この20年間でその進捗は見られず、まちの賑わいに関しては、民間側からだけでなく公共側からもアプローチしていく必要があった。

このような中、30年前、約15,000台/日であった自動車交通量は、8,000台/日以下に減少しており、片側1車線でも処理できる交通量となっていたため、この公共空間を活かす街路整備を行うことが考えられた。



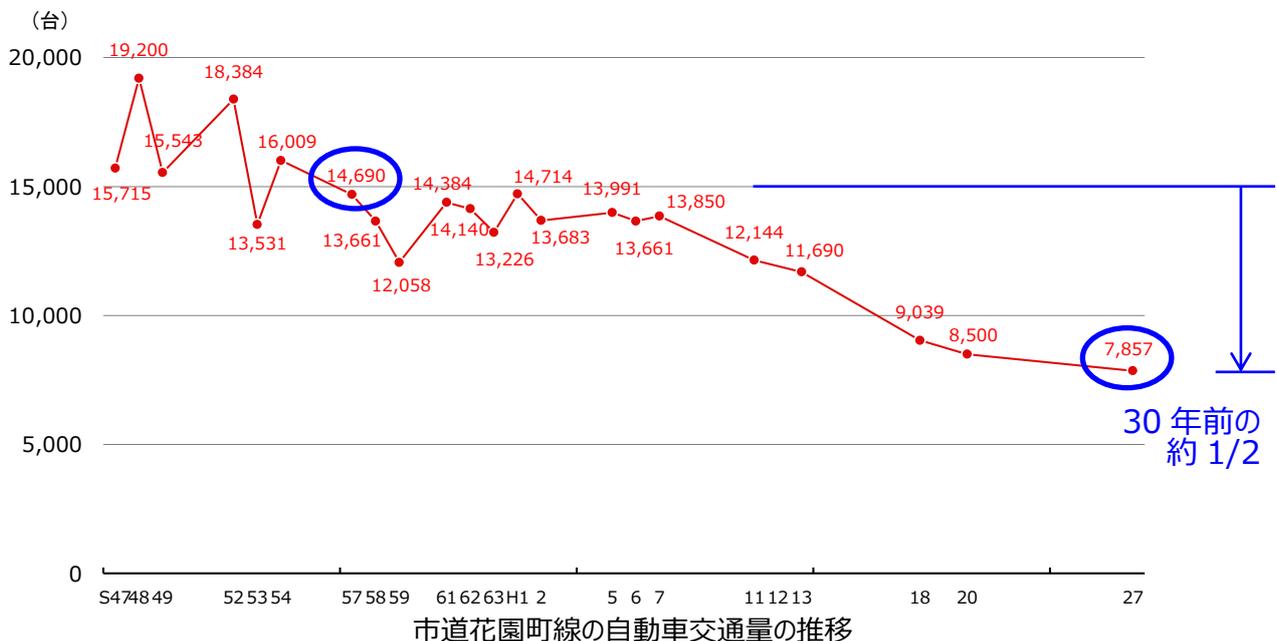
多くの空き店舗



大量の放置自転車



暗い歩行環境



## ■取組に至ったきっかけ

### ■都市計画マスタープラン

松山市都市計画マスタープラン(H23.3)の道路整備方針として、「歩いて暮らせるまち」をめざした「人」のためのみちづくりが掲げられた。さらに、花園町通りでは、車の流入抑制や道路空間の再配分・無電柱化等により、来街者の回遊に資する快適な「歩行者軸」の形成や、歩行者や自動車と共存できる快適な自転車通行空間の確保を図ることとされた。

### ■電線類地中化の計画

第6期無電柱化推進計画で、花園町通りがソフト地中化による整備路線となった。電線類地中化工事は、上水道やガス等の支障となる埋設物の移設工事もあり、歩道や副道は全面復旧を要した。また、電柱がなくなり景観にも配慮できることから、街路再構築や街路景観向上を図る契機となった。

## ■取組の経緯

### 取り組みの始まり

本格的な人口減少や少子高齢化に対応した都市空間づくりが求められる中、松山市駅に近く、市内最大の幅員を有する街路でありながら、そのポテンシャルを活かしきれていない花園町通りを「歩いて暮らせるまち松山のシンボルロード」として整備することが案出された。

- |       |   |
|-------|---|
| H22   | 花園町通りが、第6期無電柱化推進計画の合意区間に選定                          |
| H23.3 | 都市計画マスタープランで、花園町通りの道路空間の再配分を計画                      |
| H23.7 | みんなで歩いて暮らせるまちづくりフォーラム（第1回）<br>市長が花園町通りの空間の新たな使い方を提案 |

### 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

車線を縮小する整備は、地元の不安が大きいことから、合意形成を図るため、当初より社会実験の実施を目指していた。それに向け、学識経験者や警察、交通事業者などが集まる懇談会で、社会実験案を検討し、地元説明会では社会実験をすることについての説明や合意形成を図り、ワークショップでは意見を聴取しながら、機運を醸成した。

- |                        |  |
|------------------------|--|
| H23.12                 | 第1回地元説明会の開催  |
| H24.2                  | みんなで歩いて暮らせるまちづくりフォーラム（第2回）<br>市長が花園町通りの道路空間の再配分を説明             |
| H24.4                  | 第1回花園町通り空間改変事業懇談会の開催<br>学識経験者、行政、警察、交通事業者、各種市民団体、地元代表者の協議の場を設置 |
| H24.5～                 | 花園町通り空間改変事業懇談会の開催（第2回～第5回）                                     |
| H24.9                  | ワークショップ（第1期）の開催（第1回～第4回）<br>地元説明会の開催（第2回～第3回）                  |
| H24.10                 | 社会実験地元説明会の開催   |
| H24.10.25<br>～H24.11.4 | 社会実験の実施  |

平成24年度 社会実験の実施

合意形成への  
足がかり

### 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

社会実験では、来街者からは整備に対し多くの賛同を得られたものの、地元の方にとっては、やはり変わることへの不安が大きく、反対者も少なくなかった。そのため、町内役員会や戸別ヒアリングで、説明や意見聴取を行い、整備案を一部修正しながら理解を求めた。また、交通上の課題認識の違いから、警察とも整備案のすり合わせが必要で協議を重ねた。

- H24.11 花園町通り空間改変事業懇談会の開催（第6回～第8回）
- ～H26.3 地元説明会の開催（第4回～第6回）
- H26.2 基本計画について地元と合意（第6回地元説明会）



### フェーズ III : 街路・沿道デザインの検討段階

街路のレイアウトが決まり、デザインを具体化していくため、ワークショップを再開、道路の使い方とあわせた歩行者空間の設えなどについて、意見を聴取しながら検討し、デザイン計画を策定した。また、東通り商店街でも、アーケード撤去後の沿道デザインについて地元で協議を重ね、ファサード整備のデザインガイドラインを策定した。

- H26.4 東通り商店街のファサード整備に関する要望書
- H26.8 電線共同溝整備工事に着手
- H27.1 東通り商店街がアーケードを撤去
- H27.3 東通り商店街のファサード整備に対する積極的支援に関する要望書
- H27.7 第1回ワークショップ（第2期）の開催
- H27.8 花園町東通り景観まちづくりガイドライン策定
- H27.8 第2回ワークショップ（第2期）の開催
- H27.10 第3回ワークショップ（第2期）の開催
- H28.2 第9回花園町通り空間改変事業懇談会の開催  
花園町通りのデザイン計画案を報告



平成27年度 アーケード撤去、ファサード整備支援の要望

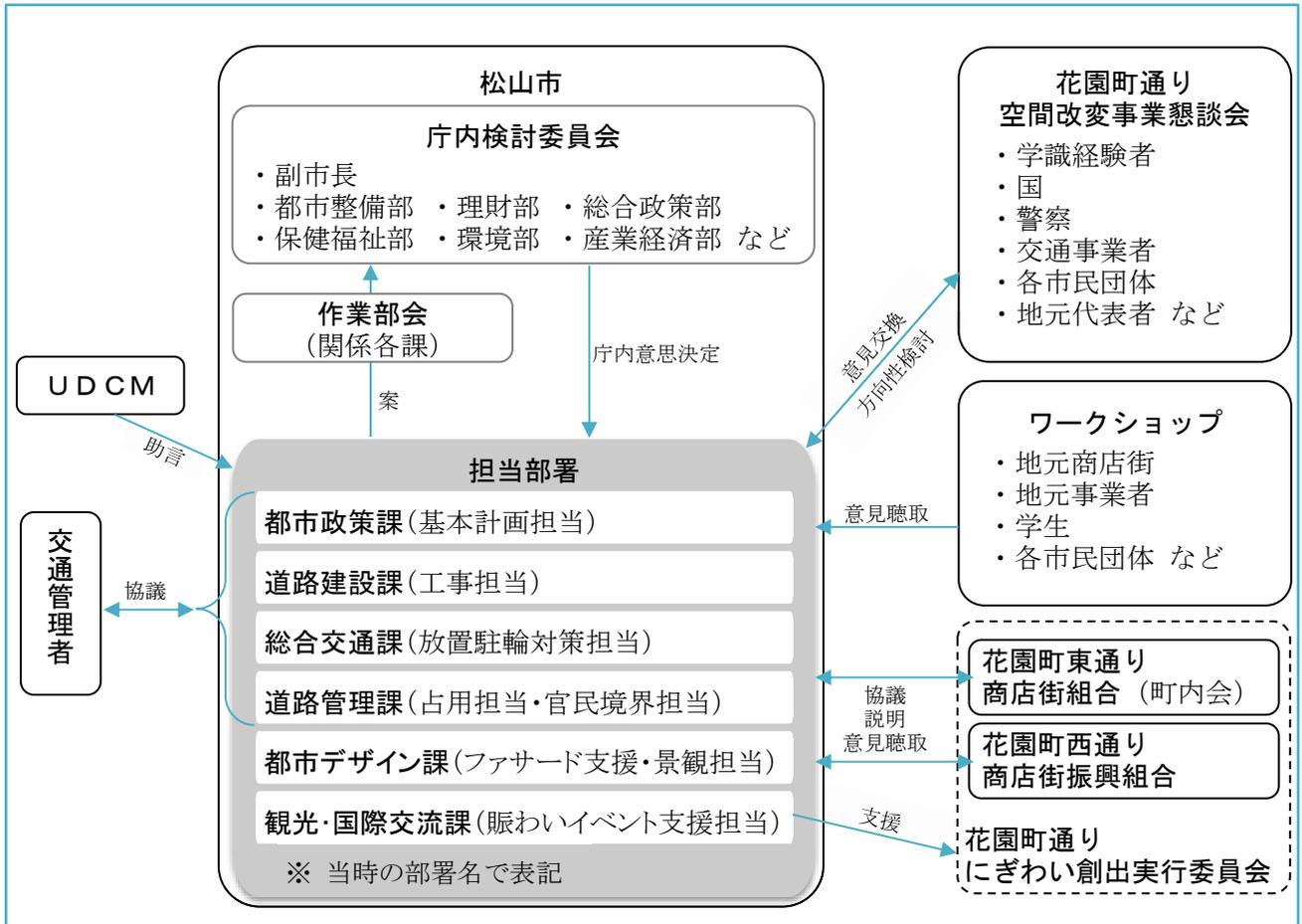
景観創出にむけた官民連携

### フェーズ IV : 整備段階

- H28.2 東通り商店街のファサード整備工事に着手
- H28.7 東通り商店街のファサード整備工事が完成
- H28.8 道路再配分工事に着手
- H28.9 電線共同溝整備工事が完成
- H28.10 第4回ワークショップ（第2期）の開催
- H29.9 植栽等管理に関する協定書を市と地元商店街で締結
- H29.9 花園町通りの街路整備の完成

現在に至る

【整備・利活用計画検討時の体制】

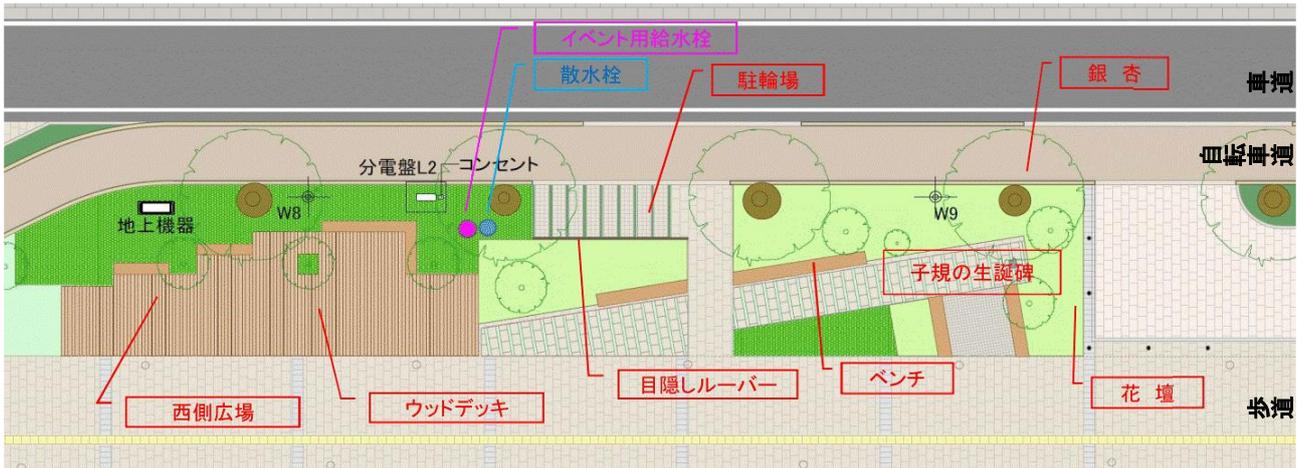


【運用時の体制】

現在検討中である。

### 【工夫した点・特徴的な点】

- ・自転車道の設置により自転車と歩行者を分離、イベントに活用できる安全・安心な歩行者空間を創出
- ・歩行者空間には、ウッドデッキやベンチを設置し、道路を賑わいや憩いの空間として活用
- ・イベント等実施する際に必要となる電源や上水の設備を道路空間内に確保
- ・正岡子規生誕地であることから、約 80 種の子規にゆかりのある植栽
- ・地元商店街との管理協定による地元での水やり等の植栽管理



ウッドデッキ、ベンチ



イベント用の電源設備



左から 排水・給水・散水(水やり用)の設備



子規にゆかりの植栽

### 【取組に関わる収益と支出の状況】

- ・特に記載すべき事項は無い

### 【民間の動きに対応した行政支援】

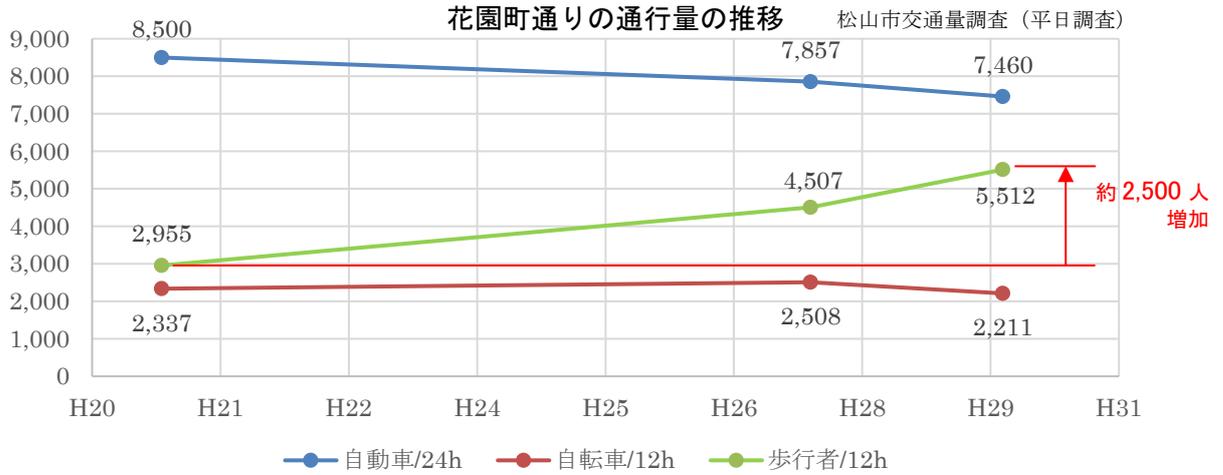
- ・特に記載すべき事項は無い

### 【道路占用許可、道路使用許可等の協議過程と課題、解決方法】

- ・特に記載すべき事項は無い

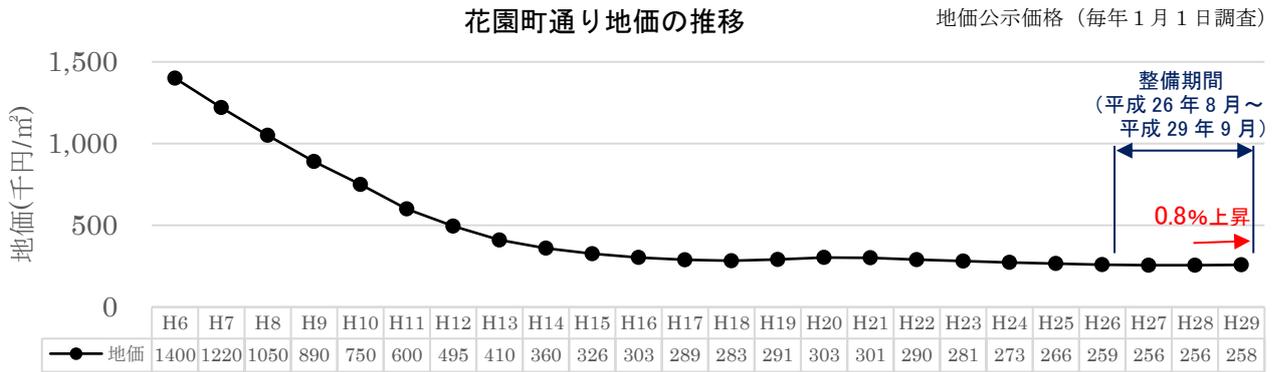
【取組の効果】

歩行者通行量の増加

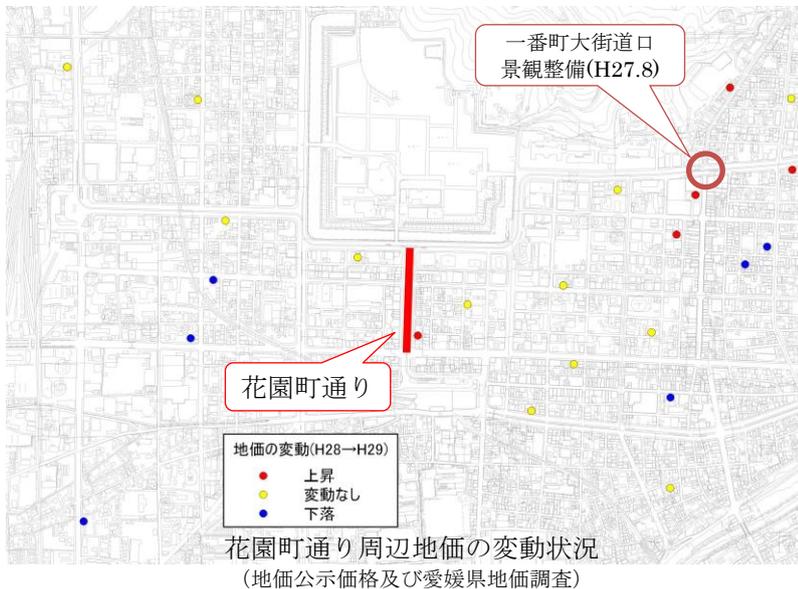


自動車の交通量は減少傾向、自転車の交通量はほぼ横ばいの中、歩行者の交通量は、平成20年に比べ約2,500人（約1.9倍）増加した。

地価の上昇



松山市の商業地は地価の下落が続き、平成28年から29年にかけても平均変動率が0.7%の下落を示す中、花園町通り沿線の地価は、整備中にもかかわらず上昇に転じ、0.8%上昇した。



左図は、地価公示価格及び愛媛県地価調査結果による平成28年から29年の地価の変動状況を示す。

周辺の地価は、市が投資した地域を除き、横ばいもしくは下落しているものの、花園町通りの沿線地価は、整備による活性化の期待から上昇した。

## 【今後の展開】

### ■ 「お城下マルシェ 花園」の拡充

- ・現在、地元（花園まちづくりプロジェクト協議会）の主催により、月1回（第3日曜日）マルシェが開催されるようになった。地元では、今後、開催を増やすことも考えている。



### ■ 道路占用、維持管理の仕組みづくり

- ・市では、花園町通りのイベント開催が定着するまでの間、公的な後援のあるイベントに限り、その占用料を無料としている。
- ・将来的には、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り、エリアマネジメントとして運営していくことを目指し、今後、管理協定により、一部の道路維持管理を地元にも担ってもらえることなどを検討していく。

