良好な道路景観と賑わい創出のための
事例集

平成２６年３月

目　次

はじめに……1

札幌市創成川通……4

国道４号平泉バイパス……16

あつみ温泉のまちづくり……28

東京都行幸通り……40

伊豆縦貫自動車道……52

長野市中央通り……62

津和野本町・祇園丁通り……76

松山市ロープウェイ通り……90

日向市駅前広場……108

はじめに

■本事例集の位置づけ

道路事業における景観デザインは、平成１７年に道路デザイン指針（案）において、道路事業の一連のプロセスにおける、道路デザインの原則的な考え方やルール、整備の考え方等が示され、その取りまとめから、近々１０年が経とうとしている。

今後さらに、道路のデザインを考える上で、道路空間を再配分するなど、既存道路を有効活用するといった視点や地域との合意形成など、道路景観の整備を実践する上でのポイントを示していくことがより重要と考えられる。

本事例集は、全国の具体の優良事例を用いて、道路整備における構想・計画段階など早い段階から具体の整備に至るまでの、道路デザインのポイントを取りまとめている。この知識を全国に広め、道路管理者だけではなく、道路整備に携わる関係者等も含め、これからの道路景観や賑わいの創出等の検討を行う上での参考資料として、道路デザイン指針（案）と共に活用されることを期待している。

■本事例集の構成

本事例集は、学識・有識者のアドバイスを受け整備された全国９つの事例を収めている。その内容は、当該学識・有識者の助言を中心に、地元住民の協力などソフト面も含め、整備を実践する上でのポイントを整理している。また併せて、各種事例に共通する留意事項や重要な視点のみならず、地域特性に応じた特徴的な事例等を題材として、具体的な整備内容や事業の成果、整備効果等も掲載している。

本事例集の作成にあたっては、取り組み内容を詳細に把握するため、道路管理者や地元関係者等にヒアリングを行っており、今後の取り組みにおいて参考になると考えられる聞き取り内容を〝事業関係者のコメント〟として記載している。

なお、本事例集では、各事例の実践上のポイントや事例の成功要因等、各事例が発するメッセージをよりよい理解につなげるため、以下の順に従った構成としている。

【事例集の構成】
①事業の全体像を把握するための「概要整理」（各事例冒頭の１～２ページ）
②事業の成功につながった「実践上のポイント」
③事業供用後の「整備効果」
④具体的な整備内容を記載した「具体の整備内容」
⑤各事例の実践を通じて得られた「課題と新たな取り組み」
⑥事業関係者のコメント

また、今後の道路整備において、事業関係者等が本事例集を活用する際、当該事業の立地条件や予定する事業内容等と各事例の類似・照応関係等を把握しやすくするため、以下の道路特性と事業特性に基づき、分類整理を行っている。

【道路特性の分類項目】	【事業特性の分類項目】
・郊外道路	・道路線形・構造改良
・シンボルロード	・道路空間再編
・都市内幹線	・歩行空間整備（コミュニティ道路等）
・商業・生活系街路	・道路修景（舗装美装化等）
・歴史系（街道筋等）	・木材利用
・観光地系（温泉地等）	・沿道環境改善
・拠点施設（駅前広場等）	・無電柱化
	・道路緑化
	・沿道修景

上記に基づく、各事例の分類一覧を次ページに示す。

表　事例分類一覧

件名	道路特性							事業特性								
	郊外道路	シンボルロード	都市内幹線	商業・生活系街路	歴史系	観光地系	拠点施設	道路線形・構造改良	道路空間再編	歩行空間整備	道路修景	木材利用	沿道環境改善	無電柱化	道路緑化	沿道修景
札幌市創成川通			○					●	●	●	●					
国道４号平泉バイパス	○							●					●		●	
あつみ温泉のまちづくり				○		○		●	●	●	●			●		
東京都行幸通り		○								●	●		●		●	
伊豆縦貫自動車道	○							●			●				●	
長野市中央通り				○	○				●	●	●					
津和野本町・祇園丁通り				○	○					●	●			●		
松山市ロープウェイ通り				○				●	●	●	●			●		●
日向市駅前広場							○				●	●				

札幌市創成川通

（北海道札幌市）

札幌市創成川通（北海道札幌市）

道路の地下化・上部空間整備により、地域の交流が活性化

道路特性：都市内幹線

事業特性：道路線形・構造改良、道路空間再編、歩行空間整備、道路修景

◆事業の内容

〇札幌都心部の交通混雑の緩和や都心空間の有効利用を図る、アンダーパスの連続化

〇地上部の緑地整備、護岸整備、歩道拡幅、無電柱化等

事業の成功要因（実践のポイント）

〇整備地区周辺に限らない全市的な対話活動

・市民が議論できる「場」を提供し、地域団体との意見調整を図った。

・沿道地域のみならず、市内全域の住民を交えた意見交換を実施。

〇計画から施工まで一貫したデザイン監理を実施

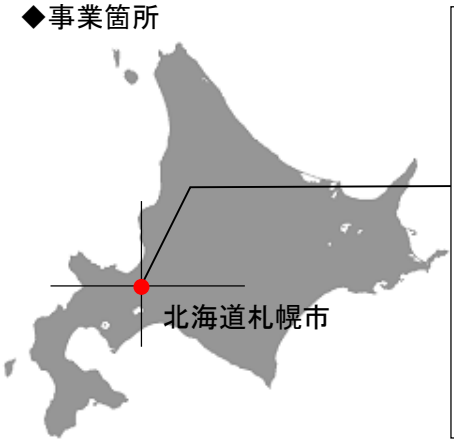
・計画から設計段階、施工段階におけるデザイン監理までを一貫して行える体制を構築し、デザインの一貫性を担保。

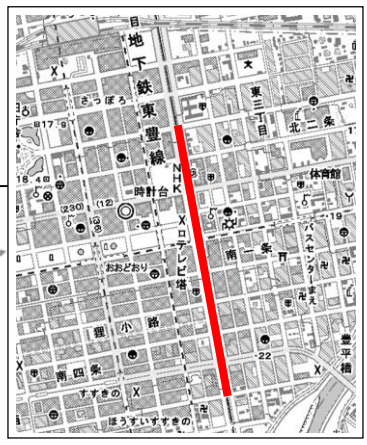
◆事業の成果

〇道路の地下化（トンネル化）によるアンダーパスの連続化により、通過交通の速達性の向上、自動車交通事故の減少

〇地上部の空間整備に伴う地域分断の解消により、地域間の歩行者交通量が約 17%増加

◆事業箇所





◆事業データ

・事業主体：札幌市

・路線名称：札幌市創成川通

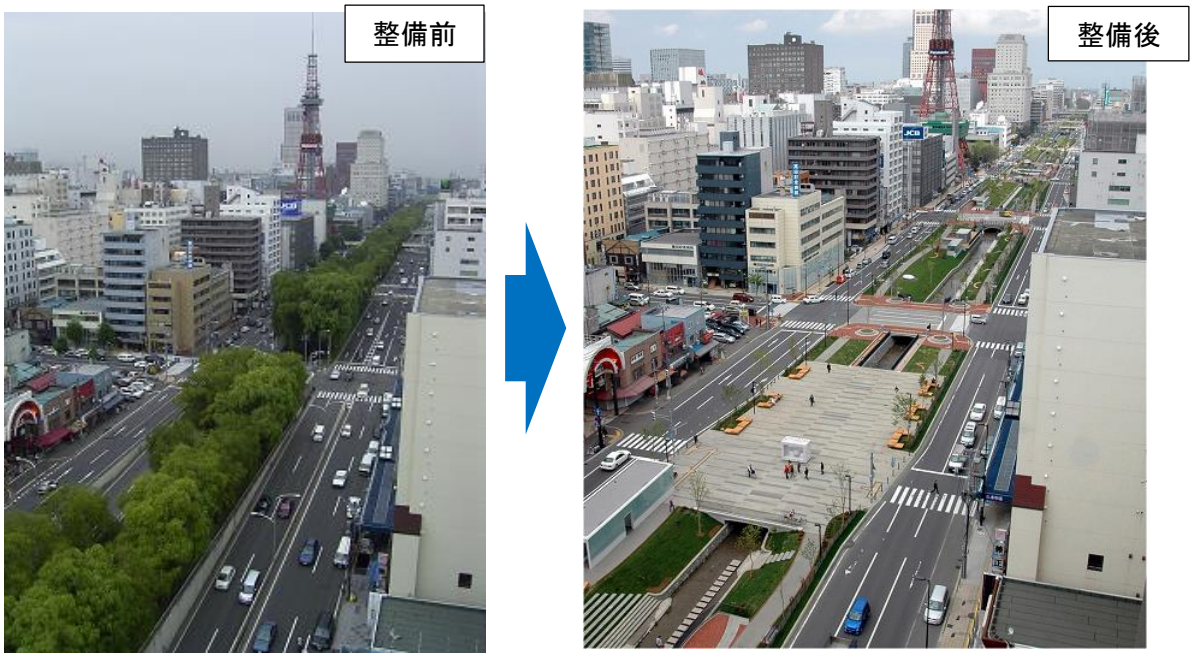
・道路延長：1,100m

・道路幅員：56.82m
地上 4 車線
地下 4 車線

・事業期間：平成 14 年度～平成 22 年度

◆事業概要

・創成川は慶応 2 年に開削された札幌市の中心部を流れる河川である。昭和 47 年に開催された札幌オリンピックを契機に両岸が 2 ヶ所のアンダーパスを含む片側 4 車線の道路が整備された。
・創成川のアメニティの回復を訴える市民団体が平成 3 年に発足し、2 つのアンダーパスを連続化し、その地上部を緑化するという提案がなされた。
・この提案を踏まえ、平成 10 年に札幌市は都市計画決定し、平成 16 年から「創成川通アンダーパス事業」を実施。川の両岸（東西）を繋ぎ、水と緑に親しめる交流・憩いの場が整備され、平成 23 年 4 月に創成川公園がオープン。



整備状況

◆整備概要

〇8 車線道路のうち 4 車線を地下化し、アンダーパスを連続化
〇地下化した道路の上部空間に親水緑地空間を整備
〇地域の活動や交流を図る広場空間（狸二条広場）を整備
〇道路上部空間の賑わい創出のためのアートワークの設置

道路の地下化

親水緑地空間

狸二条広場でのイベントの様子

アートワーク

実践上のポイント（構想・計画段階）

～整備地区周辺に限らない全市的な対話活動～

【市民ワークショップの開催】

・札幌市では、平成 11 年に「第四次札幌市長期総合計画」を策定し、その中で創成川通の整備を位置づけ。
・平成 12 年には市民アンケートを実施し、平成 13 年には「創成川通交通対策勉強会」をスタートさせ、市民ワークショップを開催した。

【事業供用までの主な検討経緯】
・H11　「第 4 次札幌市長期総合計画」に創成川通整備が位置づけ
・H12　市民アンケート調査を実施
・H13　「創成川通交通対策勉強会」開催
　市民ワークショップの開催
　（～H18 年度）
・H14　「市民懇談会」開催
　パネル展開催
・H15　市民団体から、相反する内容の要望書が提出される
　「1000 人ワークショップ」開催
・H16　都市計画事業認可
　「緑を感じる都心の町並み形成計画」策定
・H21.3　トンネル供用
・H23.3　公園供用

【市民懇談会】

・平成 14 年に市民団体から、創成川整備に関する意見が出されたことから、周辺住民、沿線商店街関係者、市民団体、学識者等と札幌市で、本事業の地上部整備のあり方等についての合意形成の場として、「市民懇談会」を開催。

【市民 1000 人ワークショップ】

・沿線住民等のみならず、広く市民との意見交換を行う機会を設けることを目的として、平成 15 年に「1000 人ワークショップ」を開催した。
・市民懇談会、1000 人ワークショップでの議論を通じて、札幌市の案（現案）を了承し、平成 16 年に都市計画事業認可。

1000 人ワークショップの様子

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）６－２（２）地域住民との関わり
６－３　関係者との協力体制の構築と支援
７－１－２　検討体制の整備

実践上のポイント（計画・設計段階）

～分野横断的なデザイン検討体制の構築～

・平成 17 年より、具体的なデザイン検討を進めるための「創成川通デザイン検討委員会」を設立。
・市の担当部局を中心に、委員を人選。
・篠原修東京大学名誉教授を委員長に据え、その他学識・有識者の２名を選定。
・創成川通の具体的なデザイン計画の立案や施工段階における現場監修等を実施。

◆デザイン検討委員会の概要
開催期間：H17～22

委員：篠原先生（委員長）、小林英嗣氏、笠康三郎氏

目的：市の上位計画（緑を感じる都心の街並み形成計画）に基づき、具体的なデザイン計画の立案や施工段階における現場監修等を実施

■異なる分野の専門家によるデザインチームの形成

・詳細なデザイン検討を行うための<u>デザインチームを、ランドスケープ、建築、照明、都市計画等の分野の専門家が集まり１つのチームを形成</u>。
・<u>各分野の壁を越えて、空間の一体的な整備を実現すべく検討を実施</u>。
・<u>デザインの一貫性を保つことが可能な組織づくり</u>が必要という検討委員会の意向を踏まえ、<u>設計段階～施工段階において、デザインチームが継続的に関与</u>。

創成川通整備におけるデザイン検討体制

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）７－１－２　検討体制の整備
７－２（１）技術力の活用

札幌市創成川通（北海道札幌市）

実践上のポイント（施工段階）

～デザインチームによる一貫したデザイン監理～

・デザインの一貫性や質の確保を図るため、上部空間等の施工にあたっては、デザインチームによるデザイン監理を実施。
・整備にあたっては、実物大模型による試験施工を実施し、委員会およびデザインチームによる現地確認を実施。
・舗装材等の選定にあたっては、札幌駅前通りとの一体性を考慮し、素材の選定、整備パターンを検討。

護岸の試験施工の様子

滞留空間の舗装イメージ（北海道レンガ）

実践上のポイント（管理段階）

～官民連携による運営組織の立ち上げ～

・地域分断の解消や、地域住民の交流空間として設置された狸二条広場の活用の窓口組織として、札幌市や地元商店街等の官民連携による「狸二条広場運営協議会」を設立。
・当該協議会は、狸二条広場でのイベント時の市への事前相談や広場の使用に関する公園の占用等の手続き、地元への周知等を実施。
・当該協議会自身もイベントの実施主体となり、夏期のビアガーデンや秋祭りでの広場活用など、地域の賑わい創出に向けた様々な取り組みを実施。
・当該協議会と札幌市は連携して情報共有を図り、イベント実施希望者との各種調整や周辺への情報提供を行っている。

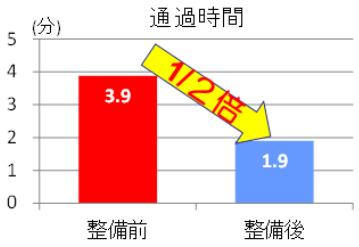
狸二条広場におけるイベント開催状況

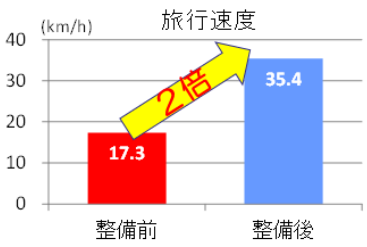
道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）５－１４（１）デザインの一貫性の確保
６－２（２）地域住民との関わり
６－３　関係者との協力体制の構築と支援

整備効果

～通過交通の速達性の向上、交差点部の混雑の緩和～

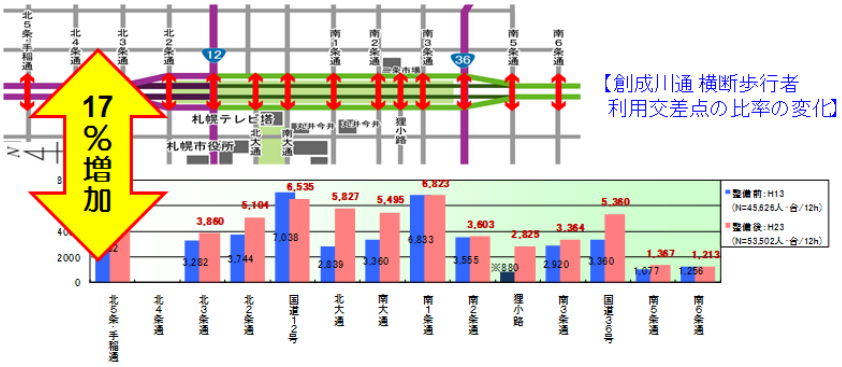
・2 箇所のアンダーパスの連続化整備により、<u>都心部通過交通の速達性の向上（当該区間の通過時間が約 1/2 に減少）</u>。
・通過交通とアクセス交通の分離により、<u>地上部の交差点部の混雑緩和</u>。
・トンネル化による<u>騒音等の影響の低減等、周辺環境の改善</u>。





～東西市街地の交流の活性化、連携強化～

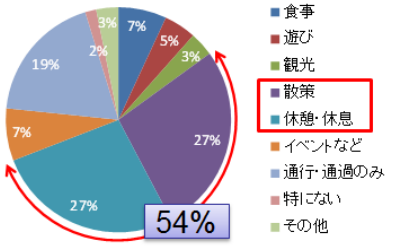
・創成川通上部空間の安全性の向上、近づきやすい魅力ある空間の整備により、創成川通の各交差点における<u>歩行者交通量が約 17%増加</u>。



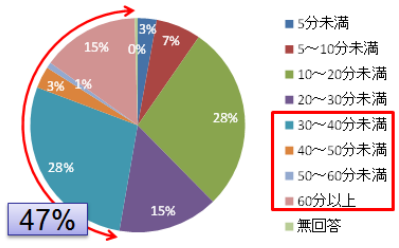
～憩いの場、賑わいの場としての機能向上～

・道路上部の緑地空間の整備により、<u>散策や休憩・休息を目的とした新たな人の流れが発生し、滞在時間が増加</u>するなど、<u>市民の憩いの場として機能</u>が向上。
・狸二条広場では、<u>年間約 30 件のイベントが開催されており、札幌都心部の賑わいの創出に寄与</u>している。

創成川公園におけるイベント開催状況



来訪の目的



滞在時間

具体の整備内容

【デザインコンセプト】

- 札幌の歴史を「つなぐ」
- 市街地を「つなぐ」
- 軸として「つなぐ」

■軸として「つなぐ」
直線河川の空間的特長と水とみどりの要素を活かし、緑の軸、歩行者の軸を作る

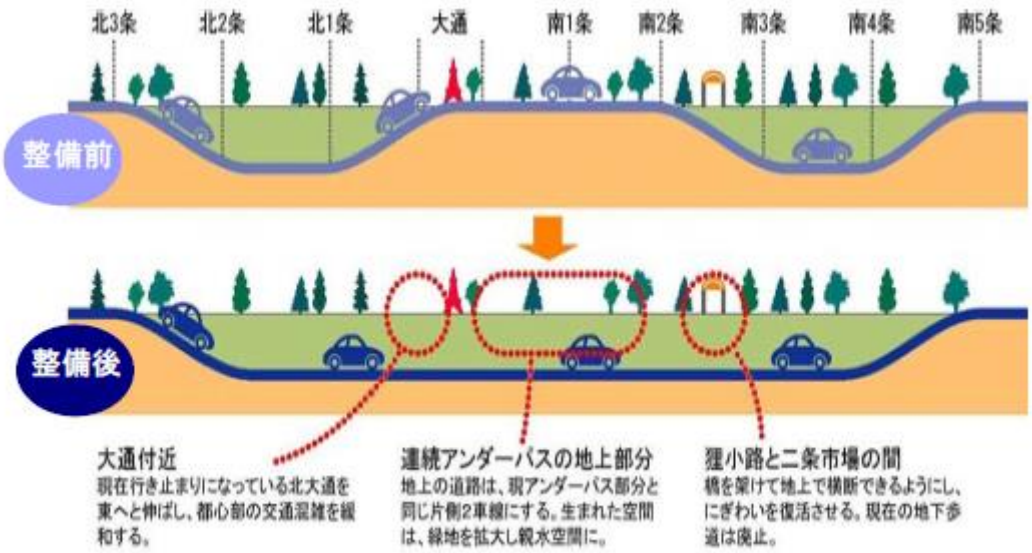
■市街地を「つなぐ」
創成川を挟んだ東西の市街地を結びつける場としての役割を持たせる

■札幌の歴史を「つなぐ」
札幌の発展を支えるとともに、市民生活の場として利用されてきた創成川の姿を残す

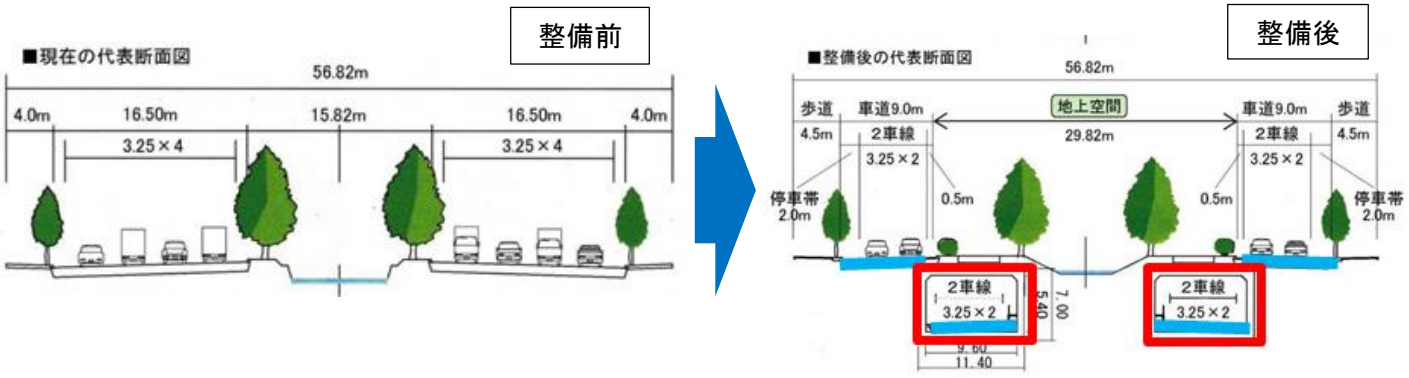
整備イメージパース

【道路構造の改良】

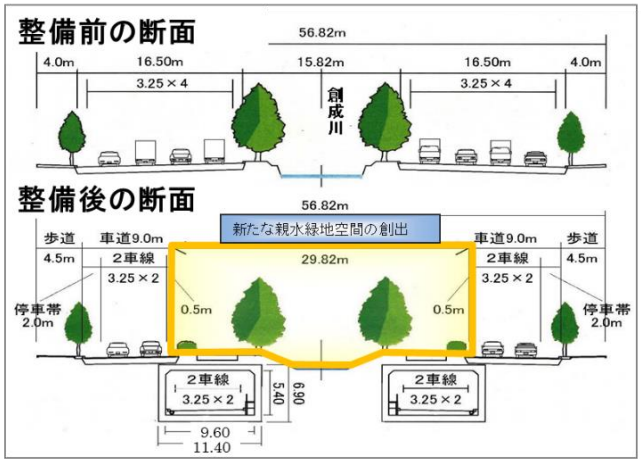
・地上道路 8 車線のうち 4 車線を地下化。
・既存の 2 つのアンダーパスを連続化。
・車線の地下化により創出された地上空間に、新たな親水緑地空間を整備。



アンダーパス連続化イメージ



整備断面イメージ（車道の地下化）



整備断面イメージ（緑地親水空間）

緑地親水空間の整備状況

札幌市創成川通（北海道札幌市）

【狸二条広場】

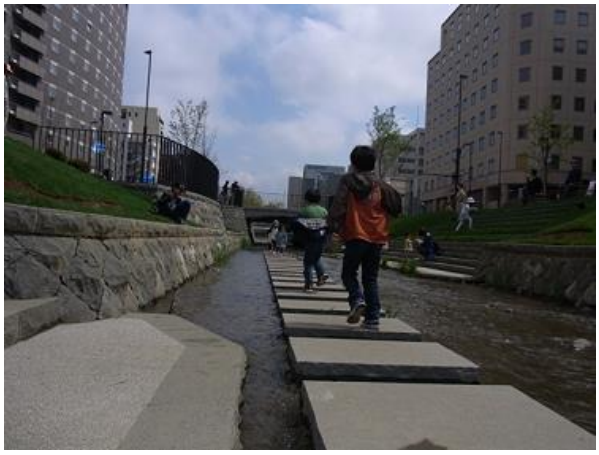
・創成川通の整備にあたっては、通りを挟む市内東西地区の地域分断の解消が課題であった。
・そのため、両地区の地域分断の解消と共に、地域住民の交流促進を図るイベントスペースの創出を目的として、札幌市の観光資源でもある狸小路と二条市場をつなぐ道路上部空間に「狸二条広場」を設置。

狸二条広場全景

狸二条広場におけるイベント開催状況

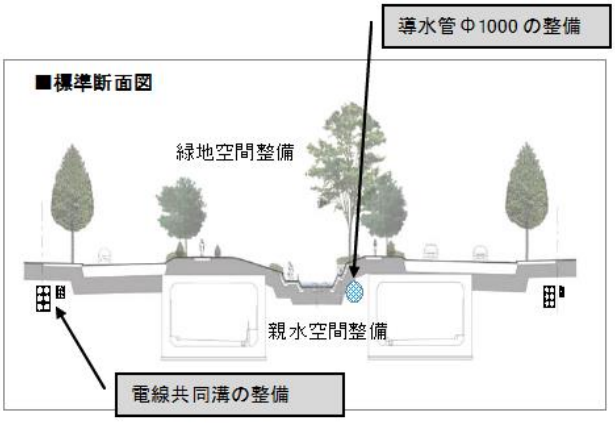
【親水緑地空間】

・創成川の改修にあたっては、親水性の高い快適な水辺空間の創出が求められた。
・そのため、高低差の大きい区間では、川の流れを感じながら散策ができるよう、二段護岸による整備とし、水辺へのアプローチ階段、飛び石等を設置した。
・さらに、親水性の向上として、河川の水深を浅くし、流速を抑制するための導水管を設置。（水深 20cm 以下、流速 0.5m/s 以下）



親水緑地空間

二段護岸による整備



導水管の整備

【アートワーク】

・緑地親水空間の魅力の向上と散策の促進を目的に、緑地空間にアートワークを設置。
・3 人の芸術家による彫刻作品や芸術作品、全 18 作品を設置している。
・デザイン検討委員会における「実際に使ったり触れたりできるようなものが望ましい」との指摘を踏まえ、作品を設置。
・各作品は、公園全体を歩きながら、物語が感じられる配置となっている。

スノーリング（作：西野 康造氏）

「2nd MOIWA」（作：団塚 栄喜氏）

「天秘」（作：安田 侃氏）

札幌市創成川通（北海道札幌市）

事業関係者のコメント

【行政関係者】

＜計画段階＞

・1000 人ワークショップの開催にあたっては、規模が大きいため、多種多様な意見が出てきたが、最終的には多数の意見を尊重することで、合意形成を図ることとした。
・デザインの一貫性を確保するための体制整備の観点から、専門家からなるデザインチームを形成することとした。
・創成橋の復元は技術的な検討要素が大きく、創成橋保存技術検討委員会で検討が行われたが、デザインの調和が保てるよう、デザイン検討委員会と創成橋保存技術検討委員会との意見調整を市が行っている。

＜施工段階＞

・護岸整備にあたっては、実物大の模型を使って、委員会の委員に確認をしてもらいながら進めた。
・デザインの一貫性や質の確保を図るため、上部空間の施工にあたっては、デザインチームによるデザイン監理を実施している。
・導水管を設置し、創成川に流れる水の水量を調整している。人が近づける空間とするため、河川流量を少なく調整している。

＜管理段階＞

・道路と公園の兼用工作物として整備。道路管理者と公園管理者の間で兼用工作物管理協定を結び、公園管理者と河川管理者の間では維持管理協定を結んでいる。
・大通り公園が前例としてあったので、道路と公園の兼用となる場合の管理については、問題なく協議が進んだ。

＜成果と課題＞

・創成川を挟んだ市域東西の往来が容易になり、域間の歩行者交通量が約 1.2 倍に増加するなど、東西の交流が増進、活性した。
・整備による地域活動を誘発する効果は大きいと考えている。整備後、年間約 30 件のイベントが開催されている。

＜事業のポイント＞

・最初から市民を巻き込んで議論していったので、市民も愛着を持っていると思われる。
・当該地域は都心部に位置し、特定の地域住民のみならず市民全体に関わる事案として、市民全体から意見を聴くようにした。

国道４号平泉バイパス

（岩手県平泉町）

国道４号平泉バイパス（岩手県平泉町）

道路整備により、旧国道の交通量が約 70％減少

道路特性：郊外道路

事業特性：道路線形・構造改良、沿道環境改善、道路緑化

◆事業の内容

〇遮音築堤の設置により、通過車両の騒音対策と景観的煩雑さの軽減を実施

〇バイパスの路面高さを堤防天端よりも下げることで、堤防とバイパスの視覚的な存在感を低減

◆事業の成功要因（実践のポイント）

〇徹底したアカウンタビリティの確保

・事業に対する高い関心を踏まえ、全ての委員会を公開。

〇整備イメージの共有等による丁寧な検討プロセス

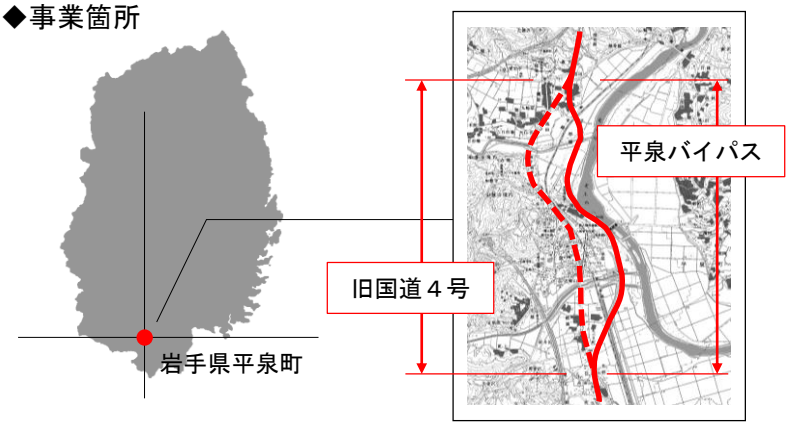
・視覚的な資料を用い、整備のイメージを参加者間で共有し、代替案のメリット、デメリット等を確認した上で最終案を選定するなどの丁寧な検討を実施。

◆事業の成果

〇バイパス供用後、旧国道の自動車交通量の約 70%がバイパスに転換

〇バイパスへの自動車交通の転換に伴い、旧国道の騒音レベルが低下し、夜間騒音レベルの環境基準（65db）をクリア

◆事業箇所



◆事業データ

・事業主体：国土交通省
・路線名称：国道４号平泉バイパス
・道路延長：約 5.8ｋｍ
・道路幅員：全体 13.5m（暫定）
　　車道　7.0m（暫定）
　　歩道　3.5m（暫定）
・車線数　：2 車線（暫定）
・事業期間：昭和 56 年～平成 20 年

国道４号平泉バイパス（岩手県平泉町）

◆事業概要

・平泉を通過する国道 4 号は、広域観光ルートの一翼を担う重要な路線。
・交通量の増大と車両の大型化に伴う、交通混雑の激化や沿道環境の悪化、特にゴールデンウィークに大きな交通渋滞が発生し、広域幹線道路としての機能に大きな支障をきたしていた。
・平泉バイパスは、こうした道路交通問題を緩和し、円滑な道路交通の確保、交通安全の確保、主要幹線道路の機能回復並びに広域観光ルート形成などを図るため、昭和 56 年度に事業に着手。平成 11 年度には、起点から 2.4km が供用(第 1 期供用)開始され，さらに第 2 期供用区間の事業実施により、平成 20 年 8 月に延長 L=5.8Km(幅員 13.5m)が暫定 2 車線で全線開通した。
・バイパス開通後、平泉町内を通過する旧国道 4 号の交通渋滞等が大幅に緩和された。

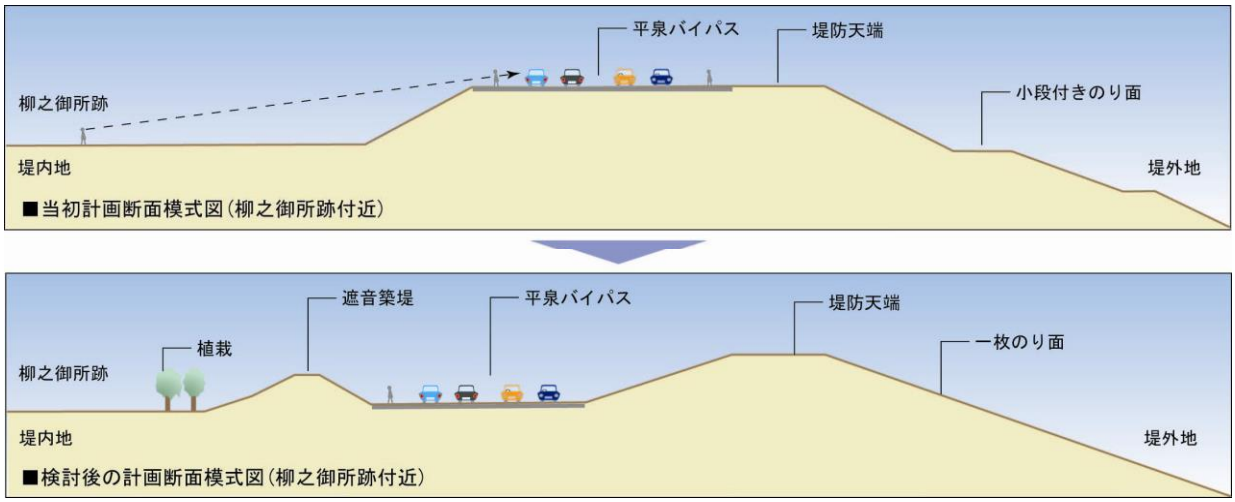
バイパス供用前の中尊寺交差点付近
（写真提供：岩手河川国道事務所）

バイパス供用後の中尊寺交差点付近
（写真提供：岩手河川国道事務所）

◆整備概要

〇歴史的遺産に配慮したルートの選択
〇近接する歴史的遺産からの眺めや騒音等に配慮した道路の横断構造
〇丘陵上の歴史的遺産からの眺めに配慮した道路の縦横断構造
〇周辺景観との関係を考慮した植栽整備

柳之御所跡付近の整備状況



柳之御所跡付近の道路横断模式図
（出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12）

国道４号平泉バイパス（岩手県平泉町）

実践上のポイント（計画段階）

～徹底したアカウンタビリティの確保～

・平泉バイパスの整備箇所は、平泉町の歴史的環境の中で極めて重要な高館義経堂と柳之御所跡に隣接。

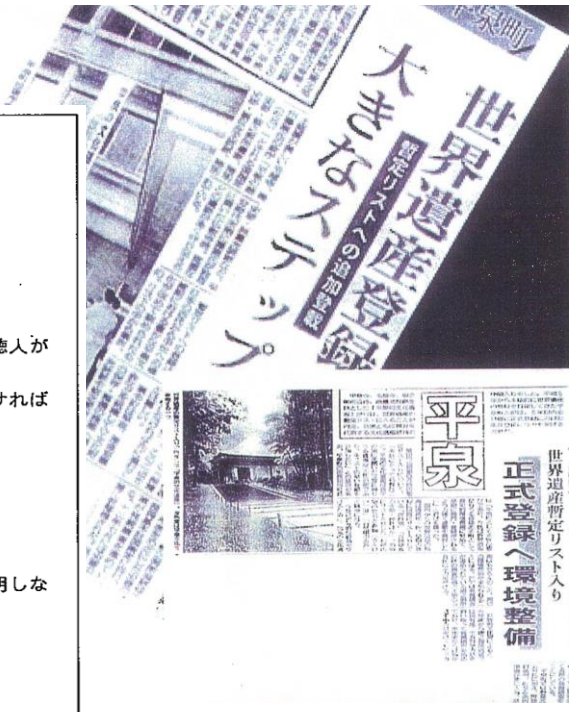
・これらの平泉町の歴史的環境は、平成13年4月に世界遺産暫定登録リストに指定される。

・世界遺産暫定登録リスト入りに注目が集まる中、バイパス事業の歴史的環境に与える影響について、内外から大きな関心。

【事業供用までの主な経緯】
- S56.10　当初ルートの都市計画決定
  （北上川沿いに迂回する東廻りルートを選定）
- H07.03　当初ルートの都市計画変更
  （柳之御所跡を回避する北上川沿いルートに変更）
- H13.06～ 平泉・高館環境検討委員会発足（4回開催）
- H14.04　提言の取りまとめ
- H14.05～ 工事着手
- H20.08　平泉バイパス供用

・事業への大きな関心を踏まえ、景観・環境の専門家や地域住民の代表者等からなる委員会を設立し、平成14年に歴史的環境への配慮事項等について検討。

・委員会の運営は、地元住民やマスコミ等からの事業に対する高い関心を踏まえ、全ての委員会を公開し、徹底したアカウンタビリティを確保。



世界遺産暫定リスト入り決定時の新聞報道

平泉・高館環境検討委員会に関する傍聴規定

1　平泉・高館環境検討委員会は公開とする。
2　会議の公開は、会議の傍聴を認めることにより行うものとする。
3　会議の傍聴は、次に定めるところにより実施するものとする。
（1）傍聴人は、地域住民を対象とした一般傍聴人と報道関係者とする。
（2）傍聴席は、一般傍聴人席と報道関係者席に区分するものとする。
（3）一般傍聴人の定員は、会場の状況により委員長が判断するものとし、傍聴人が多数の場合は先着順とする。
（4）傍聴しようとする者は、住所、氏名を記述の上、委員長の許可を受けなければならない。
（5）次の事項に該当する者は、傍聴席に入ることができない。
　ア　危険な物を携帯している者
　イ　張り紙、ビラ、プラカード、のぼりの類を携帯している者
　ウ　酒気を帯びていると認められる者
（6）傍聴人は、静粛を旨とし、次の事項を守らなければならない。
　ア　委員会の会議における言論に対し、拍手その他により公然と可否を表明しないこと。
　イ　騒ぎ立てる等、委員会の会議を妨害しないこと。
　ウ　鉢巻き、腕章の類をする等の示威的行為をしないこと。
　エ　飲食又は喫煙をしないこと。
　オ　他人の迷惑となる行為をしないこと。
　カ　その他委員会の秩序を乱し、又は議事の妨害となるような行為はしないこと。
（7）傍聴人は、委員会で非公開とする議題があったときは、委員長の指示により速やかに退場しなければならない。
（8）傍聴人は、委員会の傍聴に当たっては、委員長及び事務局の指示に従わなければならない。
（9）委員長は、傍聴人が上記に違反したときは、これを退場させることができる。

平泉・高館環境検討委員会傍聴規定（写）

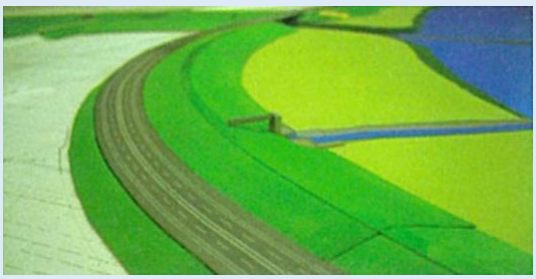
（出典：平泉・高館環境検討委員会概要/岩手河川国道事務所/平成15年1月）

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）７－１－２　検討体制の整備
７－１－２　関係者の役割分担

～整備イメージの共有等による丁寧な検討プロセス～

・委員会等での検討は、フォトモンタージュ等の視覚的な資料を用い、整備のイメージを参加者間で共有することで、検討の後戻りを避け、検討のステップと得られた結果を明確化。
・検討にあたっては、代替案を示し、そのメリット、デメリット等を確認した上で最終案を選定するなどの丁寧な検討を実施。

【主な検討プロセス】

	道路の高さ	道路構造物
主な意見	・歴史的な地域景観を重視し、主要な視点から道路はあまり見えない方がよい。	・トンネルやシェッドのような構造物で道路を覆ってはどうか。
検討方法	・模型やフォトモンタージュ等を作成し、道路を下げる案を検討。 	・模型やスケッチを作成し、道路を覆う（シェッド）案について検討。
討議内容	・高館義経堂からの眺めを考えると、道路を下げて目立たなくなる方がよい。	・騒音対策として評価できる案。 ・構造物が目立ち、道路利用者にとっても抵抗感がある。 ・植栽で覆う方が景観的望ましく、騒音対策にもなる。 ・併設する堤防に、構造物の基礎等を設けることができない。
検討結果	●道路としての存在感を緩和するため、道路面を堤防天端から下げる。	●植栽によって道路を隠すことを基本とする。

（※平泉・高館環境検討委員会概要/岩手河川国道事務所/平成 15 年 1 月を参考に作表）

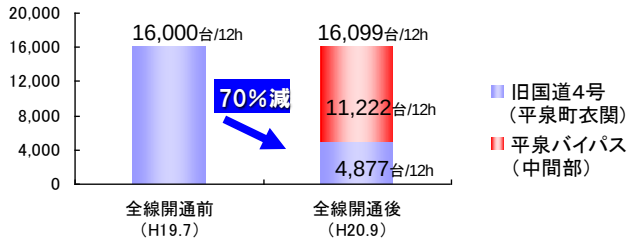
道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）４－３－３　横断計画
４－３－４　道路構造の選択

国道４号平泉バイパス（岩手県平泉町）

整備効果

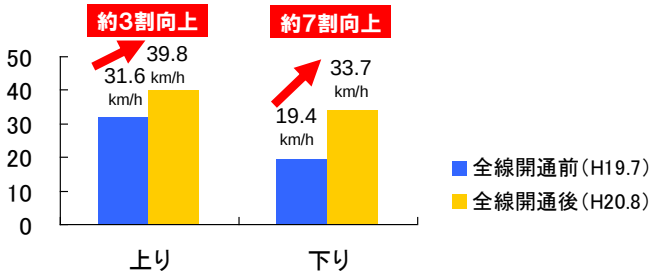
～バイパス整備後、旧国道の混雑が解消～

・バイパス供用後、旧国道の自動車交通量（12h）の約 70%がバイパスに転換（約 16,000 台から約 4,800 台へ減少）。
・最も混雑していた交差点（中尊寺交差点）付近の自動車走行速度が、上り線で約 3 割（約 31km/h から約 40km/h）、下り線で約 7 割（約 19km/h から約 34km/h）向上。



交通量の変化

バイパス供用前の中尊寺交差点付近

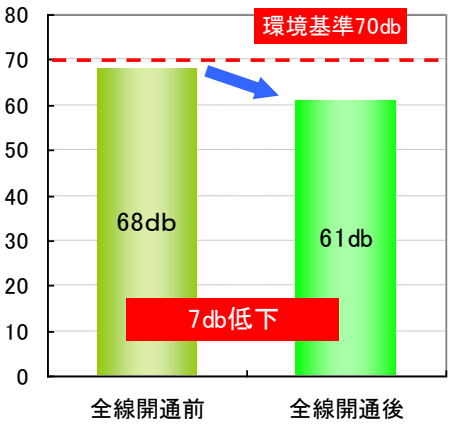


走行速度の変化
（中尊寺交差点付近）

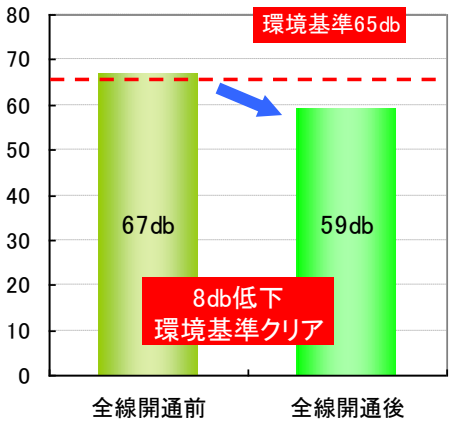
バイパス供用後の中尊寺交差点付近

～自動車交通の転換に伴う、沿道環境の改善～

・バイパスへの自動車交通の転換に伴い、旧国道の騒音レベルが低下。（昼間騒音が 68db から 61db、夜間騒音が 67db から 59db に減少）
・夜間騒音レベルが、環境基準（65db）をクリアし、昼・夜間を通じて沿道環境が改善。



昼間騒音レベル

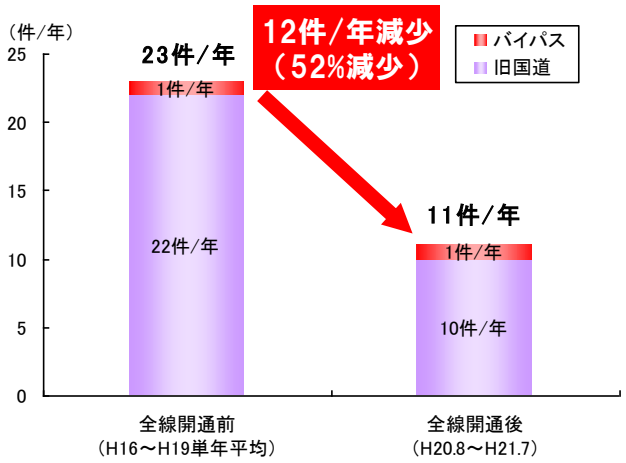


夜間騒音レベル

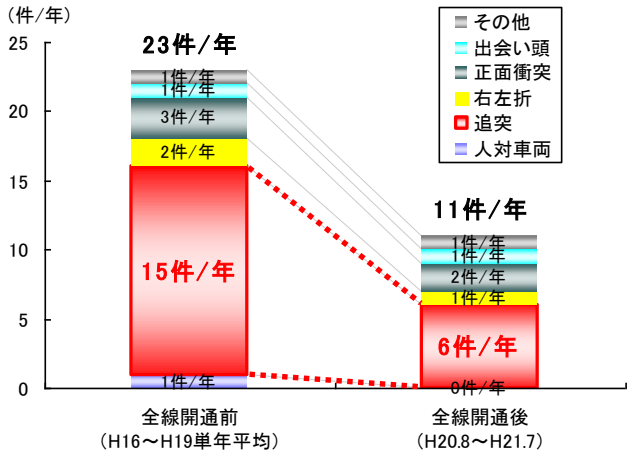
（以上出典：岩手河川国道事務所資料）

～交通事故が半減～

・平泉バイパスの全線開通により、死傷事故件数が、開通前 23 件/年あったものが、開通後 11 件/年に減少（52%減少）。
・主な事故要因であった追突事故件数が、開通前 15 件/年から開通後 6 件/年と、約 6 割減少。



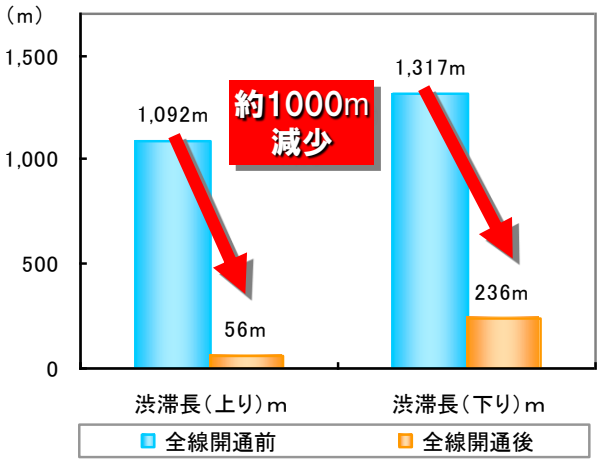
死傷事故件数の変化



類型別事故件数の変化

～観光期の交通渋滞が大幅に緩和～

・平泉町ではゴールデンウィーク期間中の「春の藤原まつり」では、毎年 30 万人以上の観光客が来訪。
・バイパス全線開通前の国道 4 号は、この時期大規模な交通渋滞が発生し、幹線道路機能に支障。
・パイパス全線開通により、最も混雑していた中尊寺交差点付近の渋滞長が約 1,000m減少（上り線 1,092m⇒56m、下り線 1317m⇒236m）。



藤原まつり期間中の渋滞長の変化

藤原まつり（源義経公東下り行列）

バイパス開通後の旧国道（藤原まつり期間中）

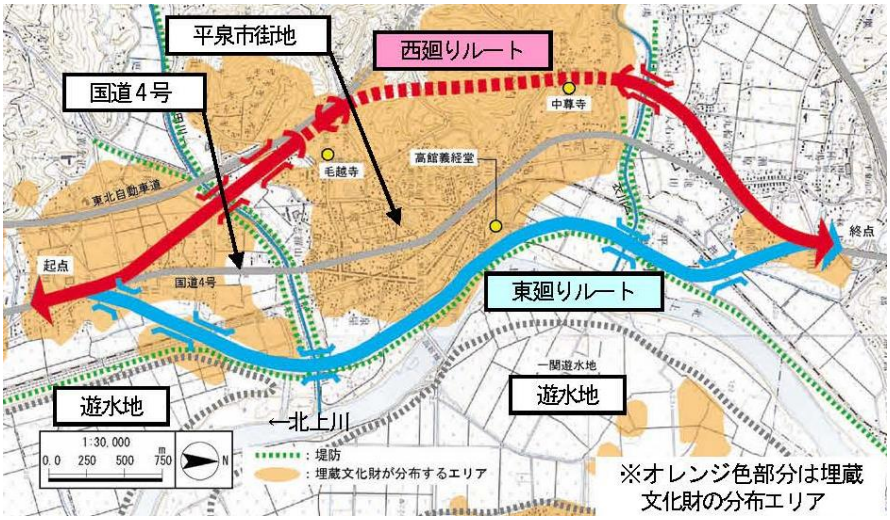
（以上出典：岩手河川国道事務所資料）

具体の整備内容

【ルート検討】

■当初ルートの検討・決定

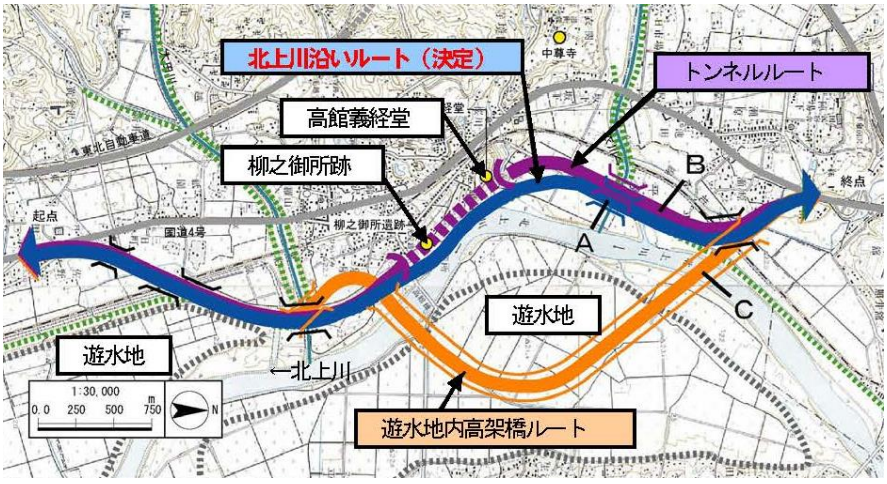
・平泉バイパスの当初ルートは、平泉町の既成市街地一帯を迂回させることを基本。
・中尊寺が位置する関山の直下をトンネルで迂回する「西廻りルート」と、北上川沿いに迂回する「東廻りルート」を比較検討。
・埋蔵文化財等への影響が少ない「東廻りルート」を選択（昭和 56 年 10 月に都市計画決定）。



当初ルートの検討案
（出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12）

■歴史的遺産（柳之御所跡）の永久保存に伴うルート変更

・柳之御所跡の発掘調査により、貴重な出土品が次々と発掘。国史跡指定・永久保存の可能性。
・「東廻りルート」を基本とした柳之御所跡回避のためのルートの再検討を実施。
・ルートを北上川側に若干ずらし柳之御所跡を回避する「北上川沿いルート」とトンネルにより柳之御所跡を回避する「トンネルルート」、一関遊水地内に高架橋を建設することで柳之御所跡を回避する「遊水地内高架橋ルート」の３案を比較検討。
・周辺環境への影響が少なく経済性に優れる「北上川沿いルート」を選択（平成 7 年 3 月に都市計画変更）。



変更ルートの検討案
（出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12）

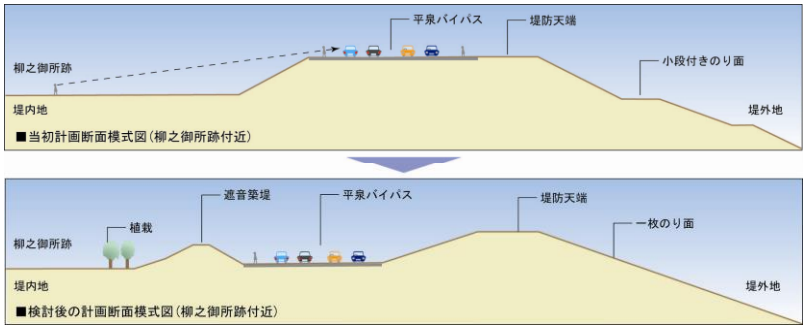
【道路設計】

■眺望景観や騒音等に配慮した道路の横断構造

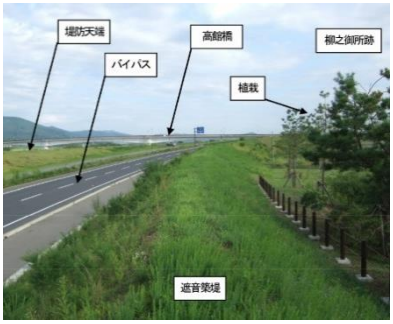
・近接する柳之御所跡からの、堤防とバイパスの景観的な圧迫感の軽減や、通行車両の騒音対策と景観的煩雑さの軽減、周辺の山並み（束稲山）の眺望への影響を軽減するため、以下の整備を実施。

①柳之御所跡付近のバイパス路面高さを下げ、柳之御所跡とバイパスとの間に遮音築堤を設置。
　⇒走行車両の騒音影響を低減。
　⇒柳之御所跡からのバイパス通過車両の存在感を低減。

②バイパス法面と柳之御所跡間に、中高木の植栽を整備。
　⇒柳之御所跡からの堤防とバイパスの景観的な圧迫感を低減。
　⇒束稲山等への眺望景観に与える影響を抑制。



柳之御所跡付近の道路横断（模式図）



柳之御所跡付近の整備状況

（出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12）

■道路の存在感や印象に配慮した縦横断構造

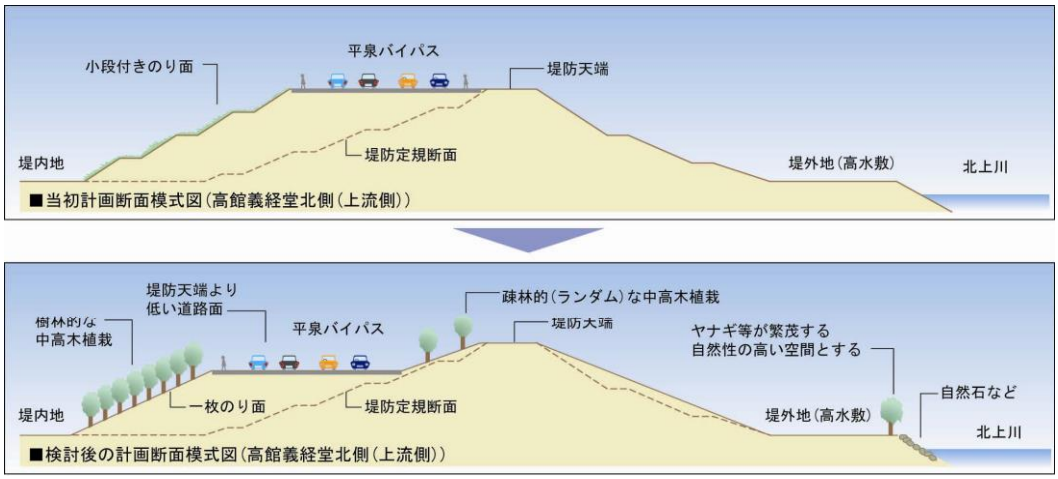
・丘陵上の高館義経堂からの、バイパス路面の存在感の軽減や、法面段丘の人工的な印象を和らげるため、以下の整備を実施。

①バイパス路面高さを堤防天端よりも下げる。
　⇒堤防とバイパス路面を空間的に分節し、堤防とバイパスの視覚的な存在感を低減。

②堤防とバイパス路面の間の法面に植栽を整備。
　⇒高館義経堂からの眺めに配慮。

③当初計画の段丘付き法面を、一枚法面へ変更。
　⇒法面の人工的な印象を緩和。

高館義経堂付近から見た整備状況



高館義経堂付近の道路横断（模式図）

（出典：平泉高館地区における歴史的環境に配慮した堤防・道路の一体的デザイン/景観・デザイン研究講演集/2010.12）

国道４号平泉バイパス（岩手県平泉町）

【道路植栽】

■周辺景観との関係を考慮した植栽整備

・高館義経堂からの俯瞰景を自然的な印象とするため、下記の①～③の植栽案を比較検討。
　案①：バイパス両側の整形的な並木植栽　　案③：法面における疎林的なランダム植栽
　案②：法面を全面的に覆う樹林状の植栽
・堤防・バイパスの線形を強調し、人工的な印象を与える「案①：並木植栽」は却下。
・バイパス外周部（市街地側）の法面は、全面的な植栽で道路の存在感を軽減する「案②：樹林状植栽」を採用。
・バイパス内周部（北上川側）の法面は、自然な印象を与える「案③：ランダム植栽」を採用。

案①：並木植栽案

案②：樹林状植栽案

案③：ランダム植栽案

最終案：（外周側法面）樹林状植栽＋（内周側法面）ランダム植栽案

（出典：平泉・高館環境検討委員会概要/岩手河川国道事務所/平成 15 年 1 月）

事業関係者のコメント

【行政担当者】

＜計画段階＞

・委員会における委員長のアドバイスは非常に有効であった。国の意向に対する理解や、地元意見の聞き入れ等、運営面で上手く調整を行ってもらった。
・世界遺産登録への動きがあったことにより、事業者である国は慎重に検討を行う必要があった。
・事業のキーマンとしては、委員長の存在はもとより、地元の協力が非常に大きかった。通常、道路整備を行う場合、往々にして半数程度の反対者がいるものだが、本事業では事業自体への反対はなかったので稀なケースであったと思う。地元としては道路と堤防整備を切望していた。

＜設計段階＞

・変更計画の策定については、委員会の意見を設計側が吸い上げて、設計に反映させるという繰り返しであった。結果としては100%反映された。
・道路の外部景観として、交差点部分の照明柱や道路標識が見えない様にというアドバイスがあり、縦断や構造を検討し、全く見えなくするには限界があったが、出来る限りこれらの存在感を軽減させるよう努めた。
・道路空間の開放性の確保や、煩雑さを緩和するため、道路標識もなるべく供架にして支柱を少なくし、標識柱を歩道から離隔した法面へ設置する等の対策を実施している。

＜施工段階＞

・委員会で完成予想パース等により確認済みであったため、施工時の委員会によるチェックは特になかった。

＜管理段階＞

・景観面での評価はしづらいと思う。高館山からの景色は江戸時代から変わっていないため、この景観を壊さないでほしいという要望に応えたものであり、以前と変わらないという回答がベストであり、まさに保全型の事業であった。
・当初計画は、堤防の一部を利用して頂部に道路を設ける構造であったため、河川構造物とは兼用工作物で管理している。区分としては築堤部分を河川で、道路部分である表層部を道路管理者が管理している。

あつみ温泉のまちづくり

（山形県鶴岡市）

あつみ温泉のまちづくり（山形県鶴岡市）

もてなしのデザインで、温泉街を歩く観光客が増加

道路特性：商業・生活系街路、観光地系

事業特性：道路線形・構造改良、道路空間再編、歩行空間整備、道路修景、無電柱化

◆事業の内容

○足湯の設置など歩いて楽しい温泉街として、歩行者主体の道路空間の再配分を実施

○無電柱化と共に、道路附属物の修景、舗装の美装化等を実施

◆事業の成功要因（実践のポイント）

○学識者の理念への共感を出発とした取り組み

・学識者からの継続的なアドバイスに基づき、観光関係者・地域住民・行政が一丸となって、H12～H21 の 9 年に渡ったみちづくり・まちづくりを実践。

○事業の積み重ねによるスパイラル効果

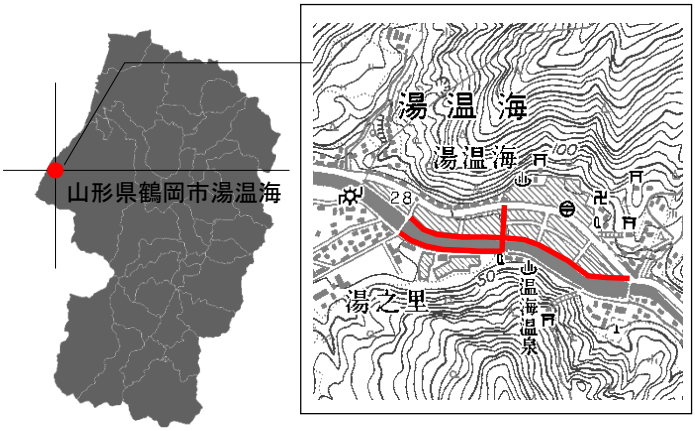
・一貫した理念のもと、複数の事業に取り組んだ結果、それぞれに相乗効果を発揮。

◆事業の成果

○もてなしのデザインの実践により、温泉街を歩く観光客の姿が目立つ様になり、来訪者に対するあいさつの装置(花や看板)を置くなど、通り全体の雰囲気を大きく改善

○道路整備を機に地元の自主的なイベントが増加

◆事業箇所



◆事業データ

・事業主体：鶴岡市

・路線名称：山形県鶴岡市湯温海地内

【湯のまちリフレッシュ事業：葉月橋通線】

・道路延長：約 113m

・道路幅員： 15.0m(2 車線) 歩車共存道路

・事業期間：平成 12 年～平成 14 年

【くらしのみちゾーン整備事業：庚申堂湯見ヶ代線】

・道路延長：約 610m

・道路幅員： 8.2～8.7m（1 車線）歩車共存道路

・事業期間：平成 17 年～平成 20 年

あつみ温泉のまちづくり（山形県鶴岡市）

◆事業概要

・バブル経済の崩壊、旅行形態の変化等が要因で、あつみ温泉の観光客数は減少傾向が続いていた。
・山形県の景観アドバイザーである学識者の指導のもと、あつみ温泉の将来像（目標）を「歩いて楽しい温泉街」に定め、その実現に向けて取組んだ。
・歩行者優先を確保しつつ、歩車道一体型のみちづくりを進め、安心して歩行ができ、かつ、所々で休憩し、くつろぐことが出来るみちづくりをコンセプトに、自動車が人間に遠慮しながら走行するような道路空間を創出。

◆整備概要

〇車道の１車線化に伴う道路線形改良
〇電線類の地中化
〇足湯の整備
〇歩道の美装化
〇道路附属物（照明等）の修景

休憩施設（河川区域内は県事業）

葉月橋

中央分離帯に設置された足湯「あんべ湯」

電線類地中化と一方通行規制「かじか通り」

実践上のポイント（構想・計画段階）

～学識者の理念への共感を出発とした取り組み～

・学識者を山形県の景観アドバイザーとして招聘した当時は、街路整備などの事業ありきではなく、街をなんとかしなければという思いだけが先行していた。
・学識者は、実際に街を歩き、あつみ温泉街衰退の原因は「まちの魅力をつくってこなかったことが最大の原因」である事を指摘したうえで、歩いて楽しい温泉街づくりを目指すことを提言し、多くの市民が共感。
・以降、学識者を交えた講演会・研修会の開催を重ねた。
・事業へのアドバイスに加え、なぜ景観が大事なのかなど、地元の意識改革も含め併行して実施。
・その取り組みは、直近の懇談会まで約 13 年の長期に渡る。

【地元と学識者との継続的な主な取り組み】

・H12.06　湯のまち景観整備検討委員会　設立
・H12.10　湯のまち景観整備講演会　開催※
・H13.05　あつみ温泉の魅力づくりについて語る会※
・H14.12　「観光の地域づくり」講演会※
・H15.03　「温泉観光地の活性化とまちづくり」講演会※
　湯のまちリフレッシュ事業竣工（葉月橋通り）
・H15.08　「お客様をもてなす店づくり」講演会※
・H16.06　「くらしのみちシンポジウム」開催※
・H16.10　「今後の温海温泉のまちづくりについて」
　意見交換会※
・H17.03　温海温泉活性化施設竣工（足湯カフェ）
・H18.03　温海川やすらぎの川整備事業竣工［県事業］
　(川辺テラス、足湯)
・H18.04　まちづくり講演会※
・H18.08　温海温泉まちづくり懇談会※
・H18.12　特殊トランス技術開発等評価委員会※
・H19.02　くらしのみちゾーン整備説明会※
・H19.10　沿道対策等について懇談※
・H20.03　みちのなんでもいいたい放題：出張座談会※
・H21.02　「あつみ、どうする、どうなる徹底討論」
　シンポジウム※
・H21.08　くらしのみち街路完成記念式典＋記念講演※
・H23.09　あつみ温泉活性化討論会※
・H25.08　あつみ温泉住民懇談会※

※印の取り組みには学識者が参加

～事業の積み重ねによるスパイラル効果～

■葉月橋通りの改修と足湯「あんべ湯」

・平成 14 年に「湯のまちリフレッシュ事業」として、葉月橋通り改修時に道路の中央分離帯に足湯「あんべ湯」やベンチを整備。
・これにより多くの人が滞留するようになり、沿道店舗のソフトクリーム販売等が相乗効果を生み、更に人が集るようになった。

葉月橋の橋面空間

整備された葉月橋通線の全景

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）　７－１－２　検討体制の整備
　　３－６－２　道路の性格に応じたデザイン

■足湯カフェ「チットモッシェ」

・かじか通り沿いに建つ使用されていない民間保養施設を旧温海町で買い取り、平成 17 年に足湯カフェをオープン。外構を撤去することで開放感を創出。
・現在は施設を地元まちづくり団体に譲渡し、民間活力により施設を運営。

足湯「もっしぇ湯」

かじか通りに面したカフェ

■温海川沿いの川辺テラス、足湯「もっけ湯」※県事業

・平成 17 年、温海川とまちの一体性を図るため、温海川の空間内に休息施設や足湯を設置。

足湯「もっけ湯」

川辺テラス

■庚申堂湯見ヶ代線（かじか通り）の改修

・安心して歩行でき、かつ、所々で休憩し、くつろぐことの出来るみちづくりとして、電線類地中化、車両の一方通行規制と車線スラローム化、休憩施設の整備を実施。
・温海川の景観を楽しめるように防護柵の撤去や川沿いの桜の間引きを実施。

一方通行規制によりスラローム化した車線

休憩施設

【実施事業とその内容】

年度	事業名	整備施設名
H14 年度	湯のまちリフレッシュ事業（旧温海町）	葉月橋通り・足湯「あんべ湯」
H16 年度	あつみ温泉活性化施設整備事業(旧温海町)	足湯カフェ「チットモッシェ」
H17 年度	やすらぎの川整備事業（山形県）	川辺のテラス・足湯「もっけ湯」
H20 年度	くらしのみちゾーン整備事業（鶴岡市）	無電柱化・一方通行規制ほか

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編） ３－６－２　道路の性格に応じたデザイン

実践上のポイント（設計・施工段階）

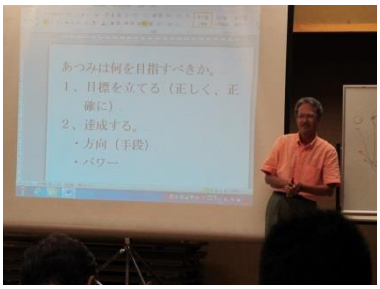
～徹底した現場主義による意識の共有～

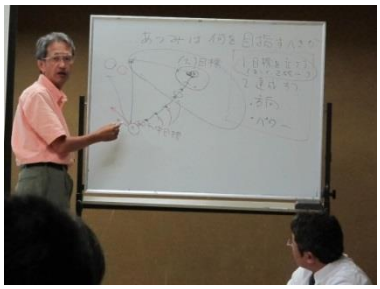
・現場主義を徹底させ、地元住民を交えて現場確認を行いながら、足湯空間となるスペースを実際にテープで仕切り、ベンチの高さを皆で座ってみながら決定するなど、出来上がりのイメージを共有しながら検討を進めた。

葉月橋通り計画平面図
出典：http://www.e-maeda.co.jp/approach/001.html

現地での原寸大の施設検討（葉月橋）
出典：http://www.e-maeda.co.jp/approach/001.html

・講演会や懇談会など地元住民に対する意識改革への取り組みにおいて、学識者は２つの写真を対比的に見せ、どちらが良いかを判断させるという議論の進め方で、専門的な知識を持たない住民にも判り易いものであった。





意見交換会の様子
出典 http://blogs.yahoo.co.jp/momotosedesign/36006677.html

・くらしのみちゾーン事業では、現場での舗装材や色彩の指示など、学識者の具体的なアドバイスを受けた。
・沿道の店舗や旅館に対しても、花や手書き看板などの「あいさつの装置」によるおもてなしメッセージの発信などのアドバイスを受けた。

現地でのアドバイスの様子
出典：http://hakariya.exblog.jp/17709533/

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）７－１－２　検討体制の整備
７－２（１）技術力の活用

実践上のポイント（管理段階）

～地域の整備に対する愛着を背景にした維持管理～

・足湯整備にあたっては、もてなしのデザインと持続的なメンテナンスへの取り組みを考慮して地場産の杉を使用したこと等から、整備に対する地域の愛着が醸成。
・この愛着を背景に、季節による落葉や苔の発生、冬季晴天時の足湯利用等から、足湯の清掃には自治会等が自主的に実施。

足湯周辺の清掃状況

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）６－２（２）地域住民との関わり
６－３　関係者との協力体制の構築と支援

整備効果

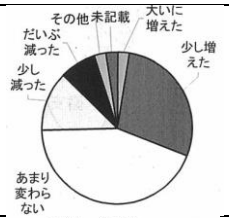
～道路整備により、温泉街を歩き、憩う観光客が増加～

・事業完了後の平成 22 年に「あつみ温泉実態調査」アンケートを実施した結果、観光客は整備前よりも増加し、且つ満足度も高いと回答している。

●お客の増減
（かじか通り整備前との比較）
※店舗へのアンケート

⑥ 地元以外のお客の増減（かじか通り整備前との比較）

	男性		女性		不明	計	構成比
大いに増えた	0	0.0%	0	0.0%	1	1	2.6%
少し増えた	7	35.0%	4	22.2%	0	11	28.2%
あまり変わらない	9	45.0%	8	44.4%	0	17	43.6%
少し減った	1	5.0%	4	22.2%	0	5	12.8%
だいぶ減った	1	5.0%	2	11.1%	0	3	7.7%
その他	1	5.0%	0	0.0%	0	1	2.6%
未記載	1	5.0%	0	0.0%	0	1	2.6%
計	20		18		1	39	



●お客の満足度
（宿泊客）

⑪ 温泉街の印象

	男性		女性		不明	計	構成比
非常に満足	26	17.7%	24	18.3%	0	50	18.0%
おおむね満足	85	57.8%	72	55.0%	0	157	56.5%
あまり満足していない	8	5.4%	13	9.9%	0	21	7.6%
不満	1	0.7%	2	1.5%	0	3	1.1%
わからない	21	14.3%	16	12.2%	0	37	13.3%
未記載	6	4.1%	4	3.1%	0	10	3.6%
計	147		131		0	278	

（来訪者）

⑪ 温泉街の印象

	男性		女性		不明	計	構成比
非常に満足	2	10.0%	18	39.1%	0	20	30.3%
おおむね満足	13	65.0%	22	47.8%	0	35	53.0%
あまり満足していない	0	0.0%	0	0.0%	0	0	0.0%
不満	0	0.0%	0	0.0%	0	0	0.0%
わからない	4	20.0%	6	13.0%	0	10	15.2%
不明	1	5.0%	0	0.0%	0	1	1.5%
計	20		46		0	66	

～道路事業を契機とした地域活動の活性化～

・事業完了後、街の若・青年層を中心に、イベント活動等が活性化。
・道路は自分たちのものであるという認識のもと、自発的に道路の清掃活動等を実施。
・沿道では、出羽商工会温海支所女性部の有志が空き店舗を活用し、日本三大古代織である「しな織」の体験サロンを運営。
・年中行事として、花見の日イベント（4 月）、せせらぎ能舞台、夏祭り、川遊びイベント（8 月）などを実施。

花見の日イベントの様子

せせらぎ能舞台の様子（道路を客席利用）

具体の整備内容

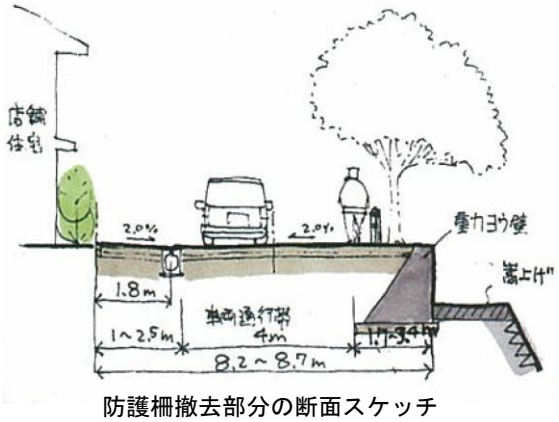
【道路整備】

・<u>道路空間再配分</u>：人がゆとりをもって歩くために、限られた道路空間を有効に活用する手段として一方通行化を、住民間の調整により実現。
・<u>車の速度抑制</u>：休憩施設や新設樹木を車道に張り出させるように配置し、車線をスラローム化する事で、車への速度抑制を実践。

車両の一方通行化と車線のスラローム化

車両への速度抑制

・<u>防護柵撤去</u>：道路沿いを流れる温海川への景観を楽しめるよう、防護柵を撤去。車両の転落防止対策は施設配置で、歩行者の転落防止対策は護岸構造の工夫でそれぞれ対処。
・<u>桜の間引き</u>：防護柵と同様の理由で、桜の間引きを実施。河川との一体感を創出。



防護柵撤去部分の断面スケッチ

河川への眺望確保

・<u>舗装アクセント</u>：舗装材は事業費、沿道調和、雨天時の快適性を考慮した排水性アスファルトとし、アクセントとして休憩施設付近にカラータイルを設置。
・<u>道路内の足湯</u>：温泉情緒の演出、お客様を大事に迎え入れる気持ち表現する為、道路中央に植栽と足湯を設置。地元の熱い思いで交通管理者の理解を獲得。足湯の整備が目的でなく、足湯を楽しんでいる姿を風景として来訪者に見せる事が目的。

休憩施設付近に設置された舗装アクセント

道路中央部に設置された足湯

あつみ温泉のまちづくり（山形県鶴岡市）

【沿道整備】

・外構の撤去：民間保養施設を旧温海町が買い取り活用する際に、これまであった外構を撤去することで、開放感を演出し、来訪者を迎え入れる空間を創出。

・旅館の看板：沿道旅館ではより温泉情緒を醸し出すため、玄関や看板等の改造を自主的に実施。

※学識者は講義の一環として、学生に既存店舗の改修スケッチ等の提案をさせ、実際にこれを実行した旅館が存在。暖簾の設置やサッシの変更、玄関先のホースの収納など。

【滞留拠点の整備】

・迎客の装置：居心地が良い、川の眺望が楽しめる、休んでいる人の楽しさが伝わるような休憩施設を設置、約 20 カ所を全て異なる形状で整備する事で、おもてなし感をメッセージとして発信。

河川沿いの道路等に整備されたバリエーション豊かな休息施設

・集客の装置：店内で食事も楽しめ、様々な品々が陳列され、幅広い層の人々が楽しめる集客の拠点として足湯カフェを整備。カフェ店内では温海で活躍する陶芸家の作品や日本三大古代織である「しな織」作家の工芸品などを展示販売している。

飲食や販売など多機能集客拠点

・あいさつの装置：花や看板をあしらい沿道を華やかに飾ることで、人に代わっておもてなしのメッセージを発信。花であれば見る人の目線に合わせて飾る、看板であれば手書きで手間をかけるという工夫を実践。この発想は自主的な清掃活動にも共通している。

手書きの看板

少し持ち上げられて飾り付けられた花

事業を通じた課題と新たな取り組み

【課題】

・道路整備は完了したものの、まだ沿道には空き店舗も多く、更なる賑わいを創出する目標に対し、回遊性を高めるための暖簾や手書きメニューの作成などの取組みを開始したが、景気の低迷もあり上手く活用しきれていない。
・コンサルタントの技術力によっては、学識者のアイデアを上手く設計に反映できない。デザインの一貫性や品質確保等は、業者の能力に左右される恐れがある。

【新たな取り組み】

・事業完了後、街の若・青年層を中心にイベント活動を主に担っている地域団体が発足。
・道路は自分たちのものであるという認識のもと、自発的に道路の清掃等を実施している。
・出羽商工会温海支所女性部の有志による団体は、沿道の空き店舗を活用し、日本三大古代織である「しな織」の体験サロンを運営している。

事業関係者のコメント

【行政担当者】

＜計画段階＞

・計画等に関与した学識者は、山形県から紹介を受け、講演会や研修会等の話を聞く機会を設けた。学識者には、あつみの街を実際に歩いて頂き、あつみ温泉に足りないものの指摘を受けた。
・当時、地元としては街路整備など事業ありきではなく、街をなんとかしなければという思いだけであった。
・平成 14 年の「湯のまちリフレッシュ事業」において、道路の中央分離帯に足湯やベンチを設置することとし、これにより大勢の人が滞留するようになり、沿道店舗のソフトクリーム販売等が相乗効果を生み、さらに集客効果が向上した。

【地元関係者】

＜整備効果＞

・葉月橋が完成し、テレビ CM に使用されたころから、人が集まりだした。
・物が出来、人が集まってはじめて、まちが変わるという事を実感でき、物ができるまでは実感がわかなかった。

東京都行幸通り

（東京都千代田区）

東京都行幸通り（東京都千代田区）

風格ある、首都東京の「顔」づくり

道路特性：シンボルロード

事業特性：歩行空間整備、道路修景、沿道環境改善、道路緑化

◆事業の内容

○行幸通りを含む東京駅丸の内周辺地区を一体的に捉え、専門家等で構成する会議で検討

○首都東京の玄関口にふさわしい、品格のある道路空間を創出し、ヒートアイランド対策など都市環境改善に資する新しい街路へ再整備

◆事業の成功要因（実践のポイント）

○周辺地区と一体のトータルなデザインシステムの構築

・土木、建築、都市、デザイン、歴史、造園の専門家を加えた会議を立ち上げ、各分野のプロフェッショナルが様々な角度から、地区に相応しいトータルなデザインの在り方を議論、検証。

○皇居周辺道路とのつながりにも配慮したデザインの確保

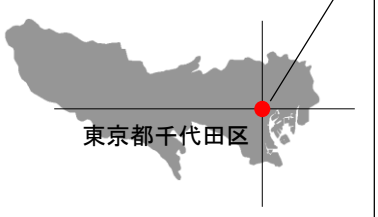
・東京駅丸の内口地区全体の調和のとれた一体感のあるトータルなデザインを展開するだけではなく、皇居周辺道路との連続性や調和にも配慮したデザインを検討。

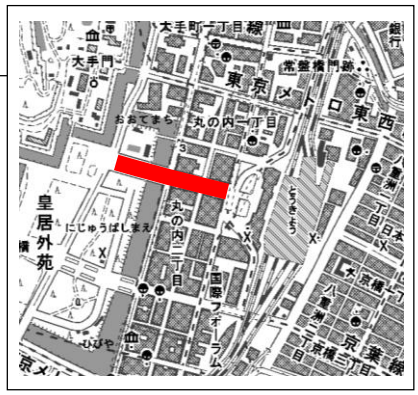
◆事業の成果

○馬車道空間が開放され、様々な人々が集うイベント空間へ

○官民協働の散水対策で、舗装の表面温度が約 10℃低下

◆事業箇所





◆事業データ

・事業主体：東京都
・路線名称：都道補助第 197 号
・道路延長：約 190m
・道路幅員：全体　73.0m
　　車道　31.0m
　　歩道　12.0m
　　中央帯 30.0m
・車線数　：8 車線
・事業期間：平成 20 年～平成 21 年

◆事業概要

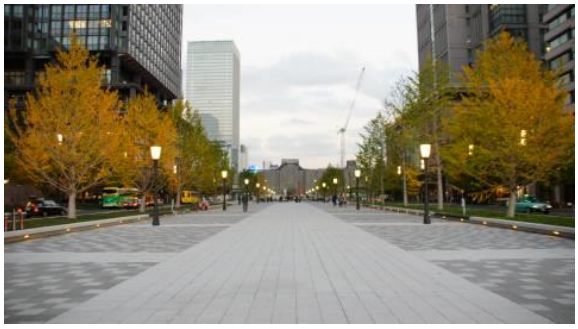
・行幸通りは、皇室の公式行事や外国大使の信任状捧呈式などに使われる由緒ある道路である。
・行幸通りの整備においては、首都東京の「顔」として、歴史と文化を生かした風格ある街並みとなるよう質の高い整備が求められていた。
・整備にあたっては、行幸通りを含む東京駅丸の内周辺地区を一体的に捉え、専門家等で構成する会議で検討。
・首都東京の玄関口にふさわしい、品格のある道路空間を創出し、ヒートアイランド対策など都市環境改善に資する新しい街路へ再整備。

信任状捧呈式の様子

首都の玄関口にふさわしい品格のある道路空間

◆整備概要

〇関東大震災後の帝都復興事業により整備された４列イチョウ並木の復元
〇馬車道空間（中央帯）の修景整備
〇車道の保水性舗装と散水設備整備によるヒートアイランド対策

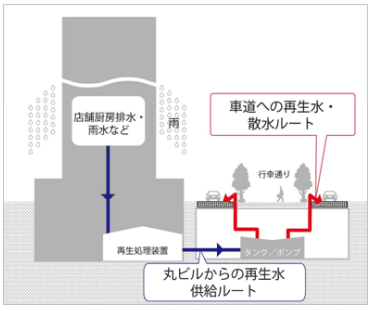


復元された４列イチョウ並木と舗装修景

歩道照明

車道照明

防護柵



散水システム（イメージ）

散水状況

実践上のポイント（計画段階）

～周辺地区と一体的なデザインシステムの構築～

【主な経緯】
- H16.10　東京駅丸の内口トータルデザイン検討会報告書とりまとめ
- H17.12　東京駅丸の内口トータルデザイン・フォローアップ会議設立
- H22.03　行幸通り竣工
- H24.10　東京駅丸の内駅舎（赤レンガ駅舎）開業

・日本の首都・東京の表玄関である東京駅と日本の歴史を象徴する皇居の 2 点を結ぶ行幸通りは、外国大使の信任状捧呈式の馬車が走るなど、日本独自の文化や技術力を外国に向けて発信する場としての役割を担っている。

・行幸通りを含む東京駅や駅前広場を擁する「東京駅丸の内口地区」は、「日本を代表する空間」としての格調や風格、統一感そしてメッセージ性が求められる。

・この地域のこれまでの街づくりから、さらに一歩踏み込み、調和のとれた一体感のあるトータルなデザインが施された街づくりを実現するため、「東京駅丸の内口周辺トータルデザイン・フォローアップ会議」を設立（平成 17 年 12 月）。

・この会議では、地元関係者（東京都、千代田区、地域団体等）の他、土木、建築、都市、デザイン、歴史、造園の専門家をメンバーに加え、各分野のプロフェッショナルが様々な角度から、この地区に相応しいデザインの在り方を議論、検証。

東京駅 駅前広場と行幸通りの整備イメージ

行幸通りの整備イメージ

行幸通りの整備状況

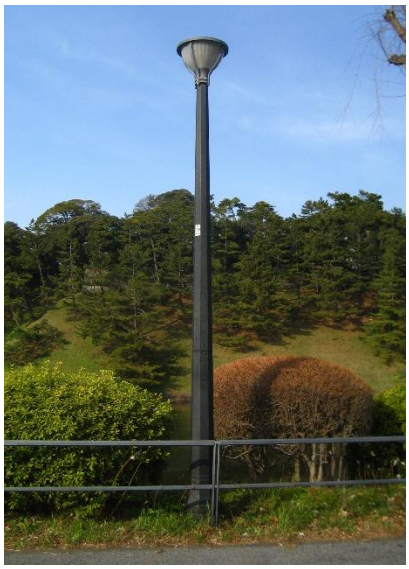
道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）３－６－２　道路の性格に応じたデザイン
７－１－２　検討体制の整備
７－１－２　関係者の役割分担

実践上のポイント（設計・施工段階）

～皇居周辺道路とのつながりにも配慮したデザインの確保～

・行幸通りと接続する日比谷通りや内堀通り等の皇居周辺道路では、道路照明等において、道路の管理区分を超えた統一感のあるデザインが実施され、平成 10 年に完成している。
・行幸通りの道路空間のデザインにあたっては、東京駅丸の内口地区全体の調和のとれた一体感のあるトータルなデザインを展開するだけではなく、皇居周辺道路との連続性や調和にも配慮したデザインを検討。

行幸通りの歩道照明



皇居周辺道路の歩道照明

・また、デザイン理念の一貫性等を確保するため、道路空間の印象付けに大きな存在感を持つ道路照明の製作にあたり、工場での加工状況等をチェック。

道路照明の製作状況

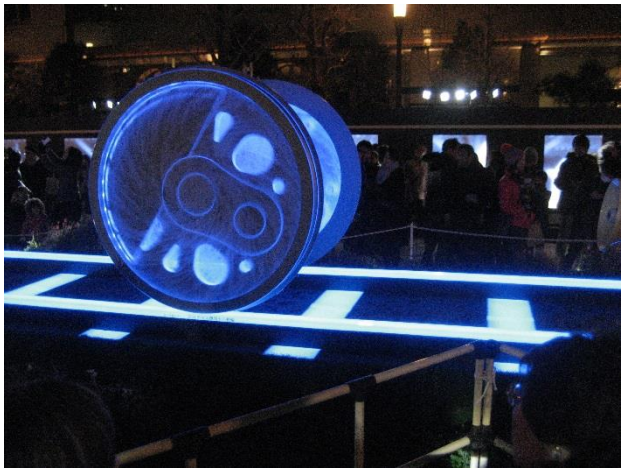
道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）３－６－２　道路の性格に応じたデザイン
５－６　ユニバーサルデザイン

整備効果

～馬車道空間が開放され、様々な人々が集うイベント空間へ～

・これまで閉鎖管理されていた馬車道空間（中央帯）が格調高い空間に生まれ変わり、宮内庁の公式行事の他、様々な人々が集うイベント空間として利用。

信任状捧呈式の様子



イベント（東京ミチテラス 2013）の様子

【各種イベント状況】

■打ち水プロジェクト（行幸通り浴衣 de 打ち水）

開催年	参加者数
2010（平成 22）年	約 300 人
2011（平成 23）年	約 700 人
2012（平成 24）年	約 1,000 人

（出典：打ち水プロジェクト実行委員会資料）

打ち水の様子

■光都東京 LIGHTOPIA

開催年	来訪者数
2009（平成 21）年	約 209 万人
2010（平成 22）年	約 201 万人
2011（平成 24）年	約 84 万人

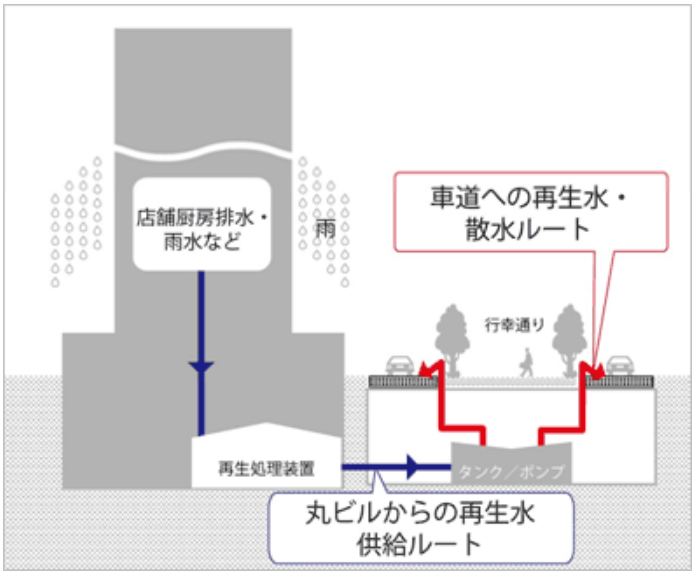
（出典：光都東京実行委員会資料）

光都東京 LIGHTOPIA の様子

整備効果

～官民協働の散水対策で、舗装の表面温度が約 10℃低下～

・行幸通りの整備にあたっては、首都東京の玄関口にふさわしい、品格のある道路空間の創出と共に、未来に向けた地球環境の在り方を、メッセージとして伝える場として、官民協働によるヒートアイランド対策を実施。
・地元企業の協力により沿道建物（丸ビル）からの排水を再生し、行幸通りの植栽帯から保水性舗装を行った車道へ散水。
・散水設備の整備は地元企業が主体的に実施。
・この散水により、夏期の舗装の表面温度が約 10℃低下。



再生水利用による散水システム（模式図）

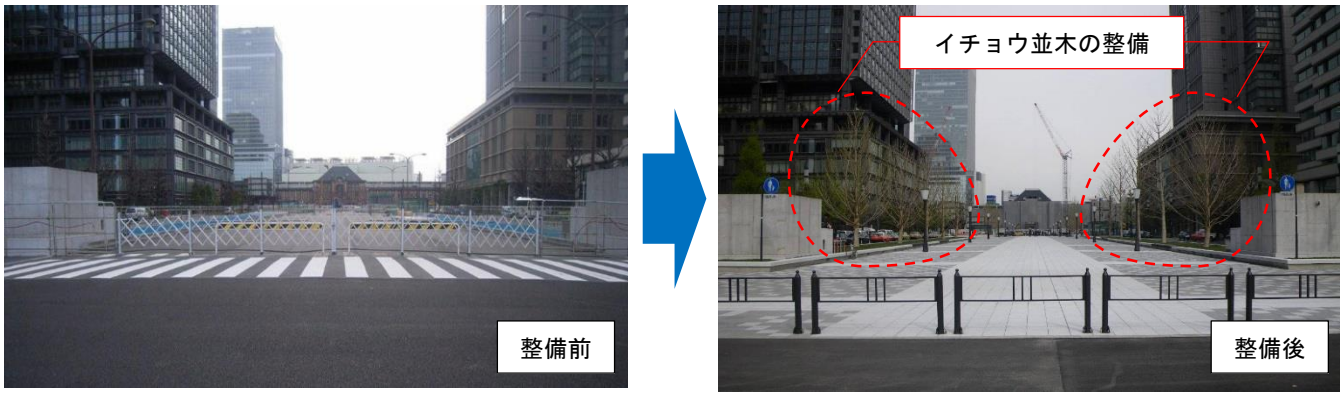
保水性舗装の散水効果（概念図）

車道への散水状況

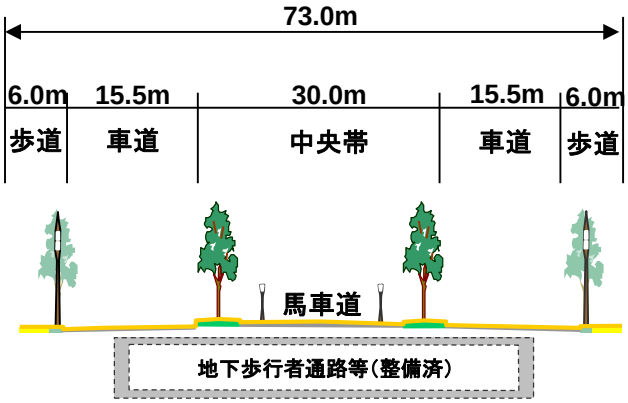
具体の整備内容

【植栽整備】

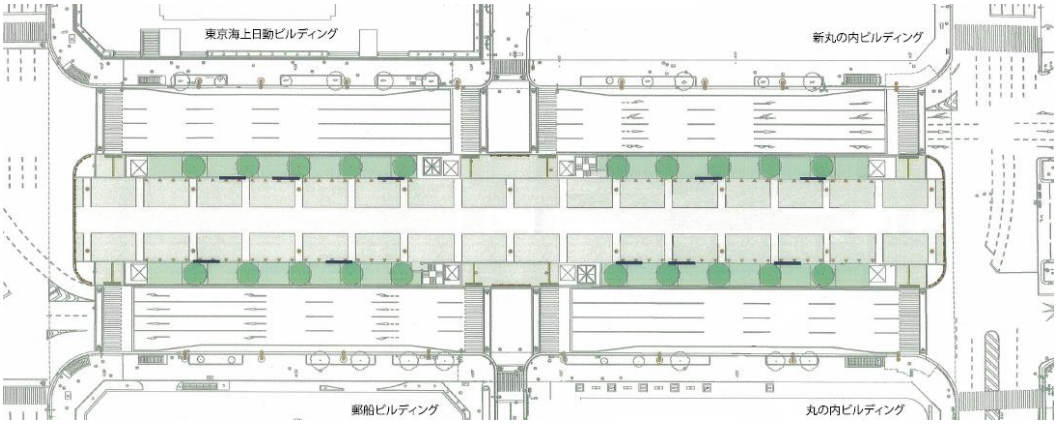
・行幸通りは、関東大震災後の帝都復興事業の一環として整備され、4 列のイチョウ並木が配された皇居と東京駅を結ぶ通りとして、大正 15 年に完成。
・中央帯（馬車道）両側のイチョウは、地下駐車場整備のため一時的に撤去。
・今回の整備に併せ、東京駅から皇居に向かうビスタ景観を際立たせるため、中央帯（馬車道）両にイチョウを植栽し、4 列のイチョウ並木を復元。



イチョウ並木の整備状況



標準横断図



整備平面図

【道路照明】

・行幸通りと接続する日比谷通りや内堀通り等の皇居周辺道路では、道路照明等において、道路の管理区分を超えた統一感のあるデザインが実施され、平成 10 年に完成。
・行幸通りの道路空間のデザインにあたっては、東京駅丸の内口地区全体の調和のとれた一体感のあるトータルなデザインを展開するだけではなく、皇居周辺道路との連続性や調和にも配慮したデザインを検討。

■車道照明

・行幸通り全体を印象付けるシンボリックなデザインとし、ハレの場（特別な場所性）を表現。
・素材に鋳鉄を採用し、柱の造形を強調すると共に、経年による風情の醸成にも配慮。
・東京駅や和田倉門の装飾を意識したデザイン。

車道照明（全景）

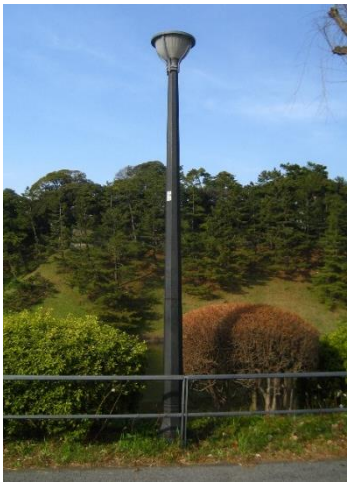
車道照明（詳細）

■歩道照明

・あかりそのものを感じさせる情緒的なイメージをデザイン。
・東京駅や皇居への見通しの妨げとならないよう、まぶしさを感じさせない照明としている。
・歩行者が触れることに配慮し、素材感を感じさせる鋳鉄を採用。
・皇居周辺道路との連続性や調和に配慮したデザイン。

歩道照明（全景）

歩道照明（詳細）



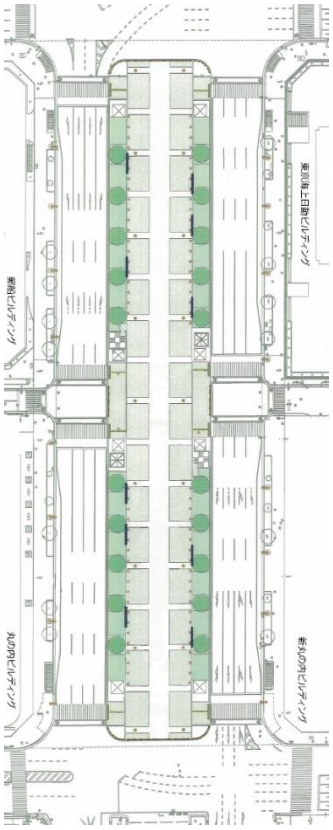
皇居周辺道路の歩道照明

東京都行幸通り（東京都千代田区）

【舗装】

・馬車道の舗装材の選定は、経年変化に耐える素材、色調を基本とし、馬車道空間を舞台装置として捉え、落ち着いた色調で品位があるものがふさわしいとして、自然素材からの選定を基本とした。
・また、維持管理のしやすさや、滑りにくさ、歩きやすさ等のユニバーサルデザインにも配慮し、自然石（御影石）を選定。

馬車道（全景）

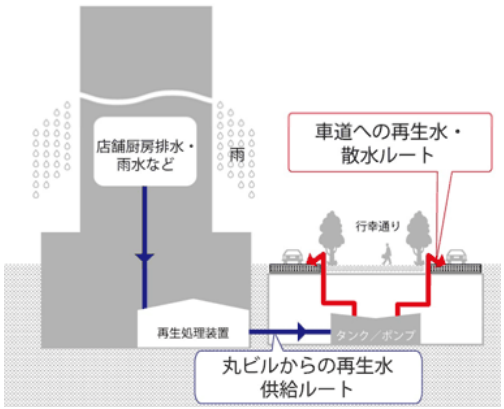


整備平面図

【ヒートアイランド対策】

・行幸通りの整備にあたっては、未来に向けた地球環境の在り方を、メッセージとして伝える場として、官民協働によるヒートアイランド対策を実施。
・東京都は、行幸通り中央帯（馬車道）両側の車道部に保水性舗装を施工。
・他方、地元企業は、沿道建物（丸ビル）の再生水を当該車道部に散水するための設備を設置。
・散水した再生水は一時的に舗装内に貯えられ、気温の上昇に伴い舗装内の貯留水の気化作用により周囲の熱を奪い、路面温度の上昇を最大で 10℃程度抑制する効果が期待される。

車道への散水状況



再生水利用による散水システム（模式図）

保水性舗装の散水効果（概念図）

事業関係者のコメント

【行政担当者】

＜計画段階＞

・委員会の設立経緯は、東京駅周辺が交通結節点機能の重要性のほかに、海外に対する「首都東京の顔である」という位置づけのもと、東京駅前広場、同地下広場、行幸通りなどを含めた一体的な再整備について、東京都が主体となってガイドラインを策定した。
・このガイドラインに基づき、首都東京の玄関口にふさわしい歴史と風格を備えた一体感のある景観を創出するため、周辺建物も含めたトータルな視点でデザインを検討するという主旨で「東京駅丸の内口周辺トータルデザイン・フォローアップ会議（座長：篠原修東大名誉教授）」（以降、デザイン会議）を設立し、検討を実施していった。
・本地区は元々、地元団体が積極的に街づくりに関与してきた経緯があり、デザイン会議には当該団体や地元企業、JR 東日本、東京メトロ、千代田区、東京都が会議に参画している。
・計画検討のキーマンは、デザイン会議座長と委員として参画した建築家の両名であった。会議運営を円滑かつ効率的に進めるため、例えば照明デザイン等の個別デザインについては、その分野の専門委員によるチェック等の差配を両キーマンが行っていた。

＜設計段階＞

・具体計画の作成はコンサルタントに委託されており、コンサルタントの検討案について事前調整を行った上でデザイン会議に諮り、意見を仰ぐ形式で進めていた。デザイン検証について学識・有識者がしっかりと関与している。

＜管理段階＞

・日常管理や点検、緑地管理については、東京都（第一建設事務所）と地元企業の管理部門で協定を結び、街路樹や路上の清掃などを実施している。
・日常点検のなかで、路面の損壊や植樹剪定等の道路管理者が必要となる作業については、道路管理者に連絡が入ることになっている。
・他方、道路管理者単体で維持管理に係る工事を行うことはなく、植栽に係る工事などの実施に際しては地元企業に連絡を入れるなどの調整を行っている。

＜地域活動について＞

・整備後、ミチテラスや打ち水プロジェクト、よさこいの実施等、イベントが活性化した。
・本地区でのイベントは、整備前からも地元団体が実施しており、地域活動のキーマンは当該団体といえる。
・デザイン会議の整備方針としても、イベント利用で賑わいを創出できる道路整備を目指していた。
・この地区では、官民連携でヒートアイランド対策を行っている。地元企業の協力で沿道建物からの排水を再生し、行幸通りの植栽帯から保水舗装を施工した車道部分に散水している。
・散水に必要な設備は地元企業が主体的に整備したものであり、道路占用物として取り扱っている。但し、道路の美化と公衆の利便に寄与するものであり、営利目的ではないため、占用料は 100%減免としている。占用許可の条件として、効果を確認する為の報告を義務付けているとともに、散水量や時間等についても道路管理者と調整する事としている。

伊豆縦貫自動車道

（静岡県沼津市～静岡県下田市）

伊豆縦貫自動車道（静岡県沼津市～静岡県下田市）

道路デザイン指針（案）を活用した、整備指針の策定

道路特性：郊外道路

事業特性：道路線形・構造改良、道路修景、道路緑化

◆事業の内容

○学識者等からなる委員会を立ち上げ、道路デザイン指針（案）の考え方を踏まえ、道路空間のあり方等について検討し、当該道路の整備指針を取りまとめ

○整備指針に基づき、道路照明の採用や道路構造物の設計を実施

◆事業の成功要因（実践のポイント）

○道路デザイン指針（案）を活用した、整備指針の策定

・学識経験者等で構成する委員会で、道路デザイン指針（案）の考え方を踏まえ、道路空間のあり方等について検討し、当該道路の整備指針を策定。

○学識・有識者を活用した道路構造物の設計

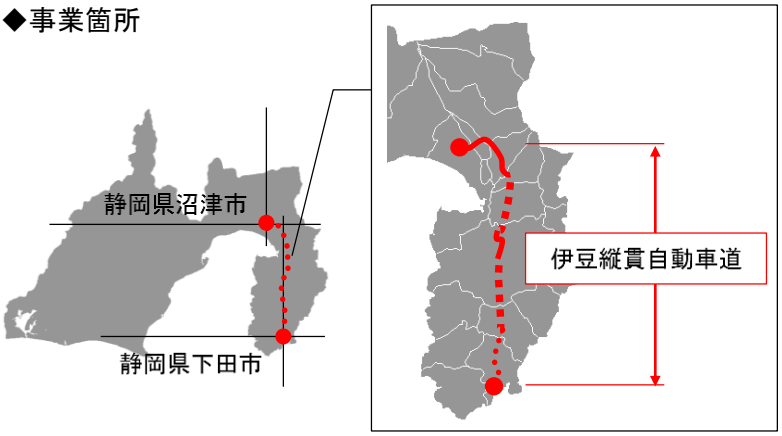
・道路構造物（狩野川高架橋）の景観性の向上や走行性・安全性の向上、コスト縮減を図るため、学識者の助言を活用し、当該高架橋の設計を実施。

◆事業の成果

○コスト縮減との両立を図る道路構造物の設計

○河川環境との適合を図る構造形式の採用

◆事業箇所



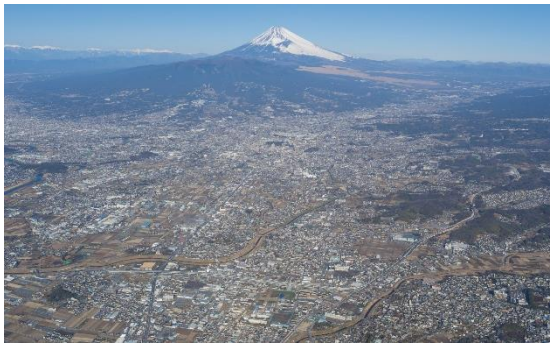
◆事業データ

・事業主体：国土交通省
・路線名称：伊豆縦貫自動車道路
・道路延長：約 60ｋｍ
・道路幅員：全体　9.5m（暫定）
　　19.0m（完成）
　　車道　3.5m
・車線数：東駿河湾環状道路 4 車線
　　天城北道路　4 車線
　　河津下田道路　2 車線
・事業期間：平成 6 年度～

伊豆縦貫自動車道（静岡県沼津市～静岡県下田市）

◆事業概要

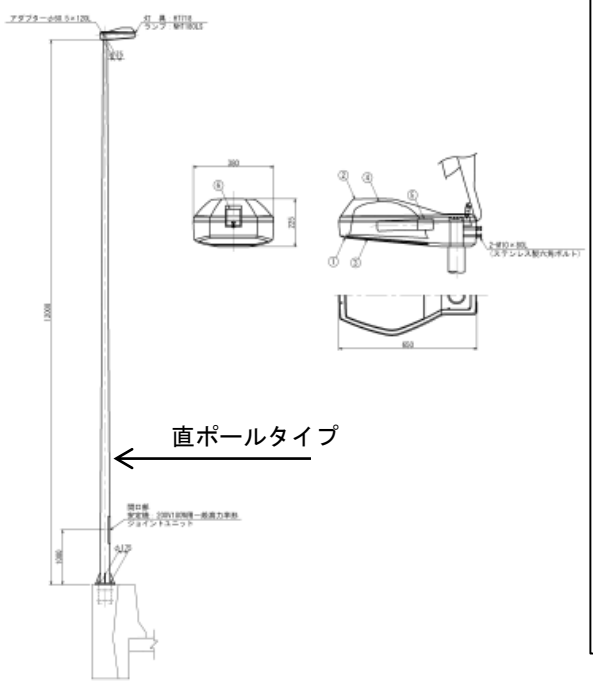
・伊豆縦貫自動車道は、静岡県沼津市を起点に、伊豆半島を縦断して下田市に至る、延長約 60km の自動車専用道路（一般国道）。
・現在、全区間のうち東駿河湾環状道路、天城北道路、河津下田道路が事業化。
・伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域への高速サービスを供給し、海・山などの自然環境や温泉などの観光資源に恵まれた伊豆地域の発展に大きな役割を果たし、伊豆地域の地域間交流ルートの確立や交通混雑緩和を図るなど、地域の道路網強化が期待されている。



◆整備概要

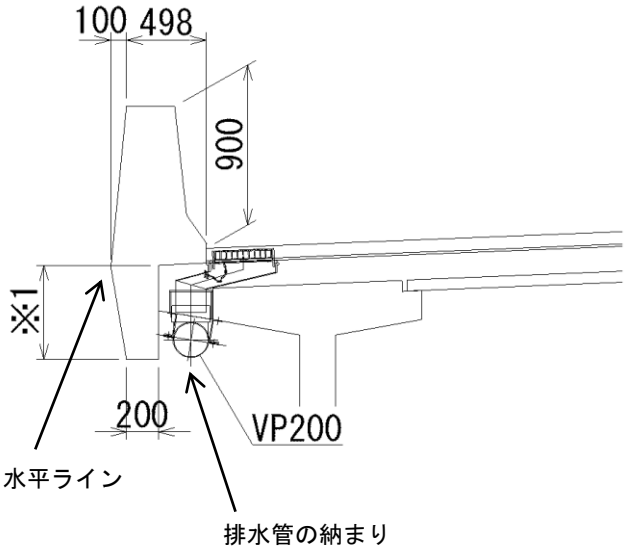
〇整備指針に基づく道路照明の選択　〇整備指針に基づく道路構造物の設計
〇整備指針に基づく防護柵の採用

＜整備詳細図＞



＜整備詳細図＞

※1：排水管が隠れる寸法に設定
（床版上面から排水管まで

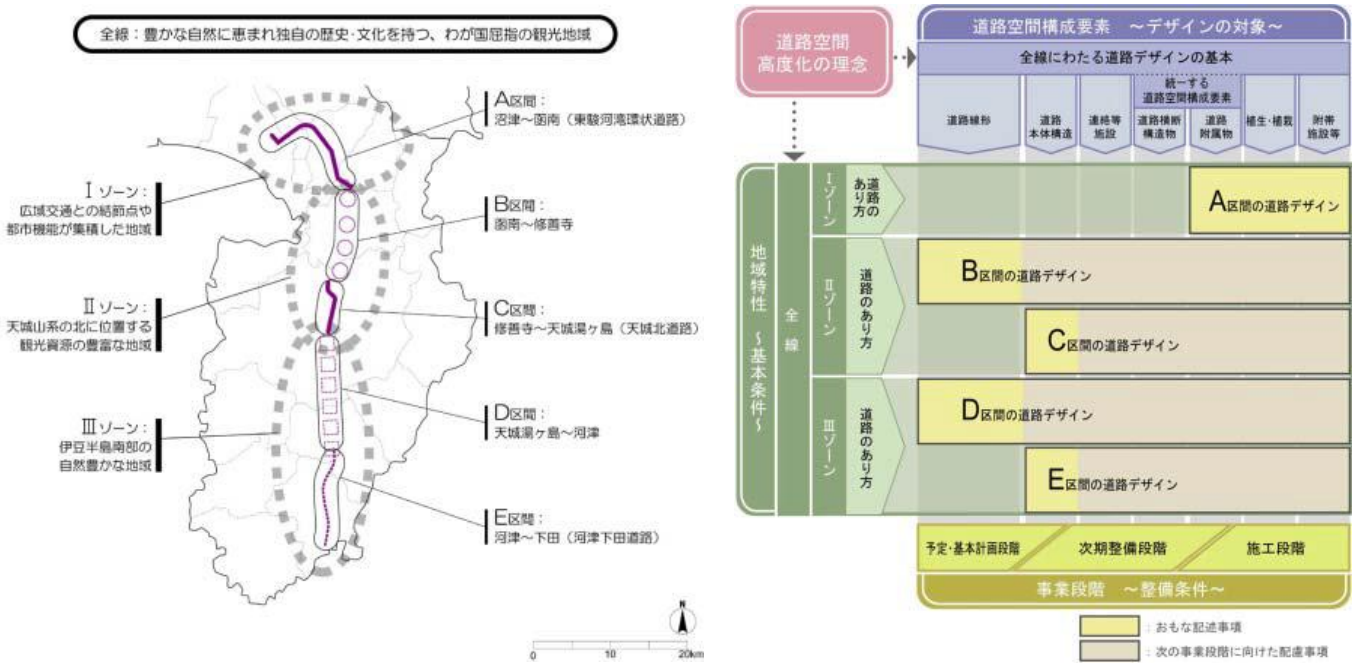


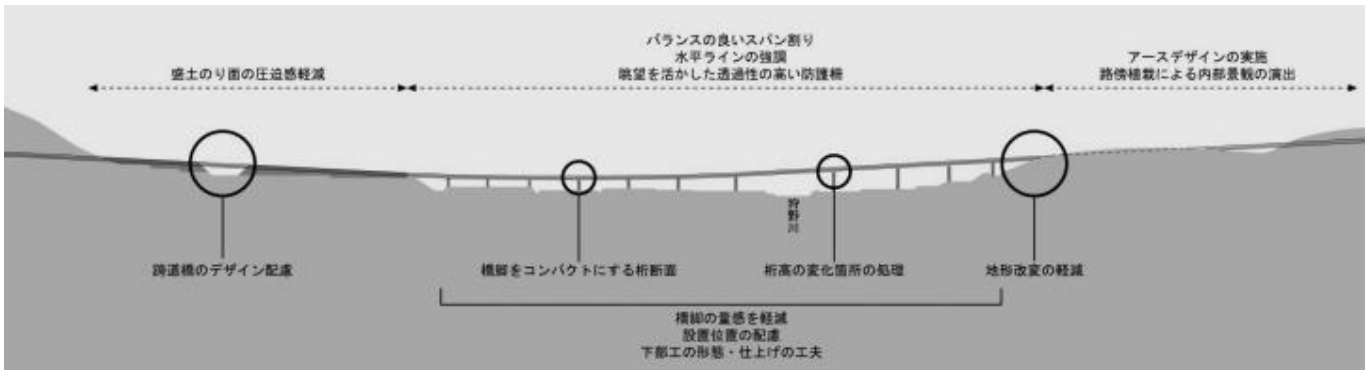
実践上のポイント（計画段階）

～道路デザイン指針（案）を活用した整備指針の策定～

・伊豆縦貫自動車道では景観法の施行を受け、高規格幹線道路としての機能を果たし、伊豆地域の良好な自然環境や景観資源と共生し、さらに地域社会との連携・交流を促す道路を実現するため、学識経験者等で構成する「伊豆縦貫自動車道道路空間高度化検討委員会」を設立。
・委員会では、道路デザイン指針（案）の考え方を踏まえ、道路空間のあり方等について検討。
・その検討結果として、「伊豆縦貫自動車道道路空間高度化整備指針（案）」を策定。

■伊豆縦貫自動車道の道路デザインの考え方
・伊豆縦貫自動車道の道路デザインは、高規格幹線道路としての機能を適切に果たすと共に、利用者が伊豆を体感する基幹空間として質の高い道路景観を創出することによって、「もてなしの心の表出」を実現。
・道路デザインを展開するにあたっては、地域性の尊重を最重要課題とした美しい道路のあり方を追求し、必然性のある存在として地域に納めることを目指す。



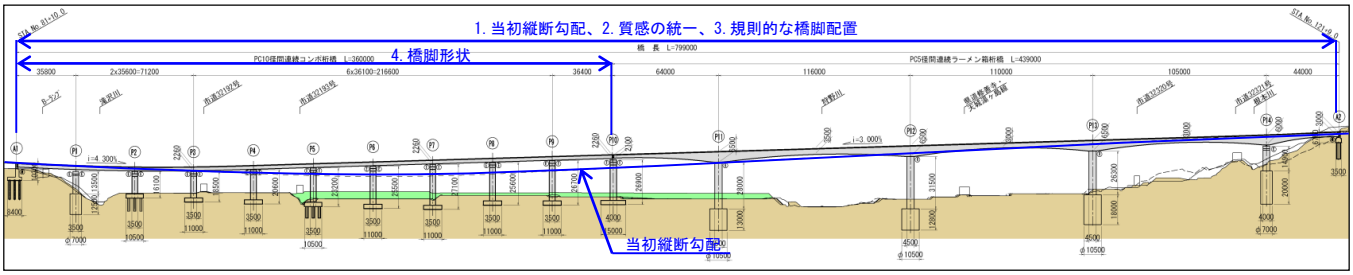


伊豆縦貫自動車道道路空間高度化整備指針（案）（概要）

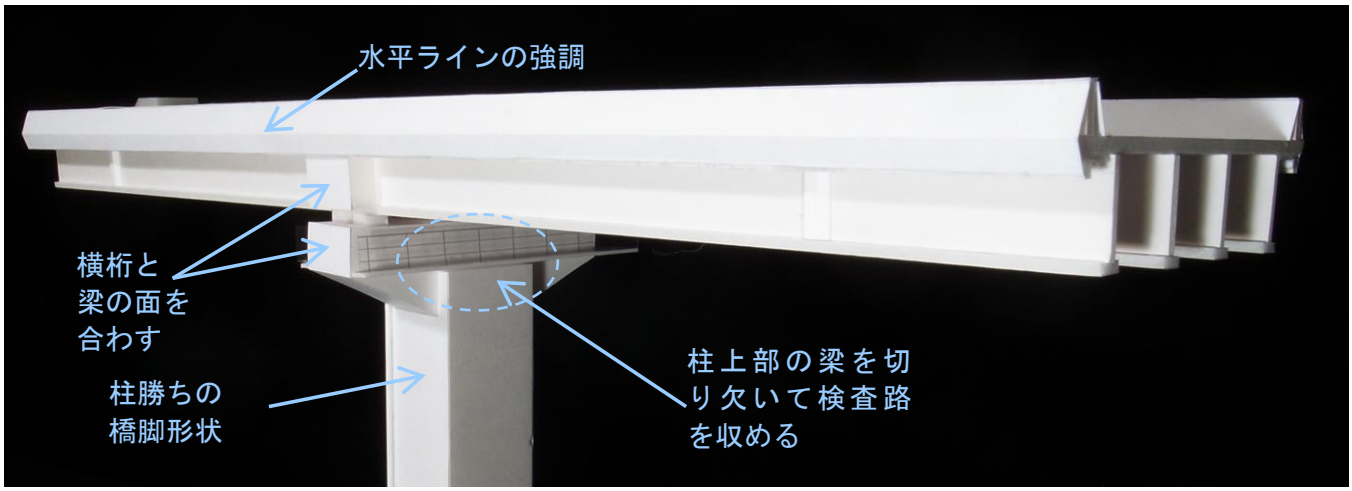
道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）　４－１　道路デザイン方針の設定
７－１－２　検討体制の整備
７－１－２　関係者の役割分担

～学識・有識者を活用した道路構造物の設計～

・伊豆縦貫自動車道では整備指針の策定を受け、道路構造物（狩野川高架橋）の設計にあたり、学識者の助言を活用しながら実施。
・学識者の助言を受け実施した、主な設計内容は以下のとおり。
　○道路縦断勾配の変更　　○橋梁の質感統一　　○規則的な橋梁配置
　○点検・検査路の収まりを考慮した橋脚形状
　○水平ラインの橋長と排水管隠しを兼ねた壁高欄形状
・学識者の助言を求めるにあたっては、模型等の視覚的な資料を作成し、整備イメージの共有を図りながら協議を実施。



学識者の助言を活用し実施した主な設計概要



学識者の助言を活用し実施した主な設計内容

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）４－３－４　道路構造の選択
５－３　橋梁・高架橋の設計

整備効果

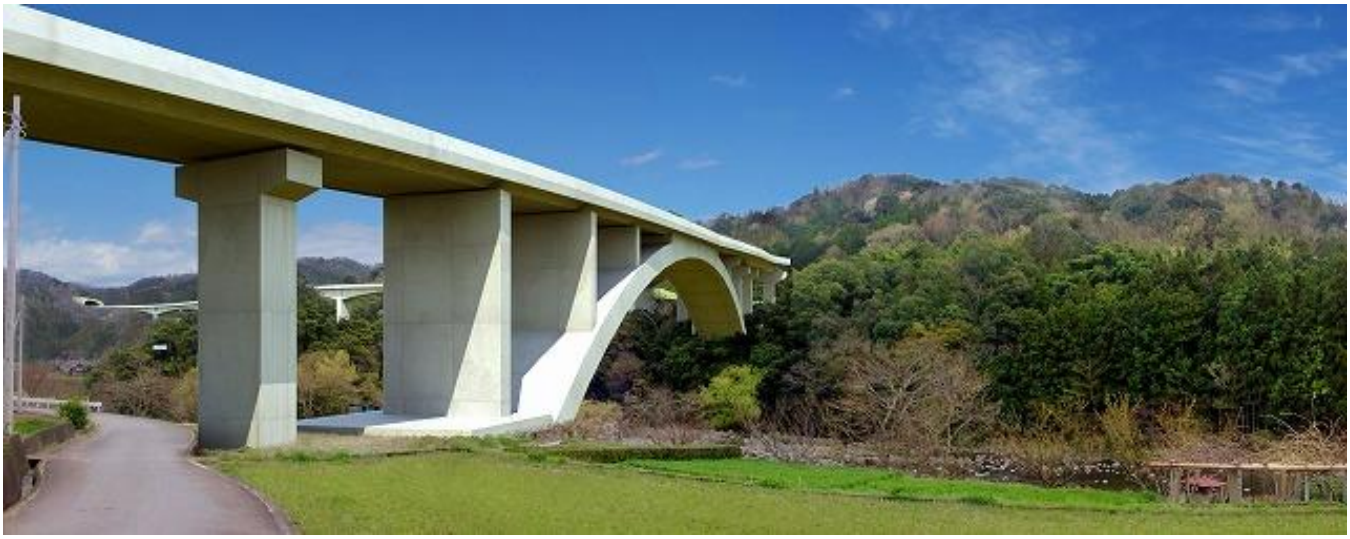
～コスト縮減との両立を図る道路構造物の設計～

・狩野川高架橋においては、高架橋終点側の縦断勾配を 5.0%から 3.0%に変更。
・この縦断勾配の変更により、桁下空間の確保による景観性の向上に加え、走行性・安全性の向上による渋滞発生率の低減を図っている。
・さらに、PC ラーメン橋の適用によるコスト縮減を図っている。

狩野川高架橋整備イメージ（全景）

～河川環境との適合を図る構造形式の採用～

・狩野川横断高架橋においては、既存河川の渡河部でアーチ橋を採用し、景観性を向上。
・アーチ橋を採用することで、河川内への橋脚施工や仮橋設置を不要とし、河川環境への適合を図っている。



狩野川高架橋整備イメージ（渡河部）

具体の整備内容

【道路構造物（高架橋）設計】

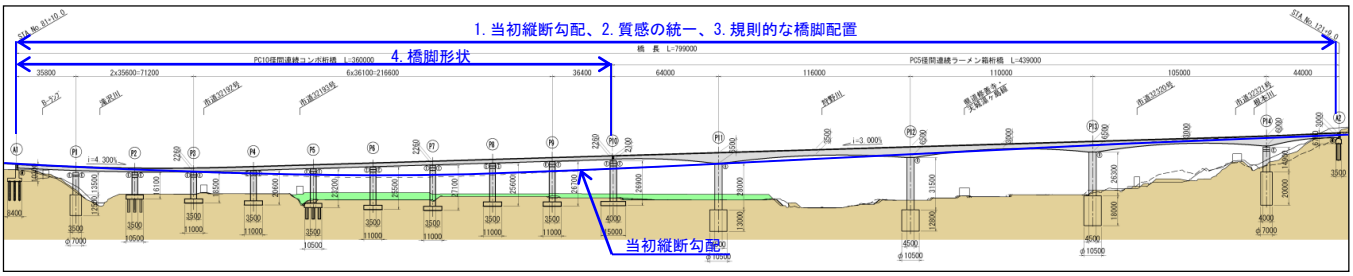
・伊豆縦貫自動車道では、道路構造物（狩野川高架橋）の景観性の向上や走行性・安全性の向上、コスト縮減を図るため、学識者の助言を活用し設計を実施。

■主な設計内容

・狩野川高架橋終点側の縦断勾配を 5.0%から 3.0%に変更することで、桁下空間の確保による景観性の向上に加え、①走行性・安全性の向上による渋滞発生率の低減、②PC ラーメン橋の適用によるコスト縮減を図っている。

①：トンネル近傍部において縦断勾配がサグとなっている箇所では、走行車両の速度低下が生じ、渋滞が発生する。これを緩和するため、サグの緩和を図った。

②：ラーメン橋を構造的に成立させるには、支間長に応じた橋脚高が必要となる。当初の縦断計画では、ラーメン構造が成立する橋脚高ではなく連続桁構造となり、支承が必要で工事費が高価であった。縦断計画の変更によりラーメン構造が成立し、コスト縮減が可能となった。



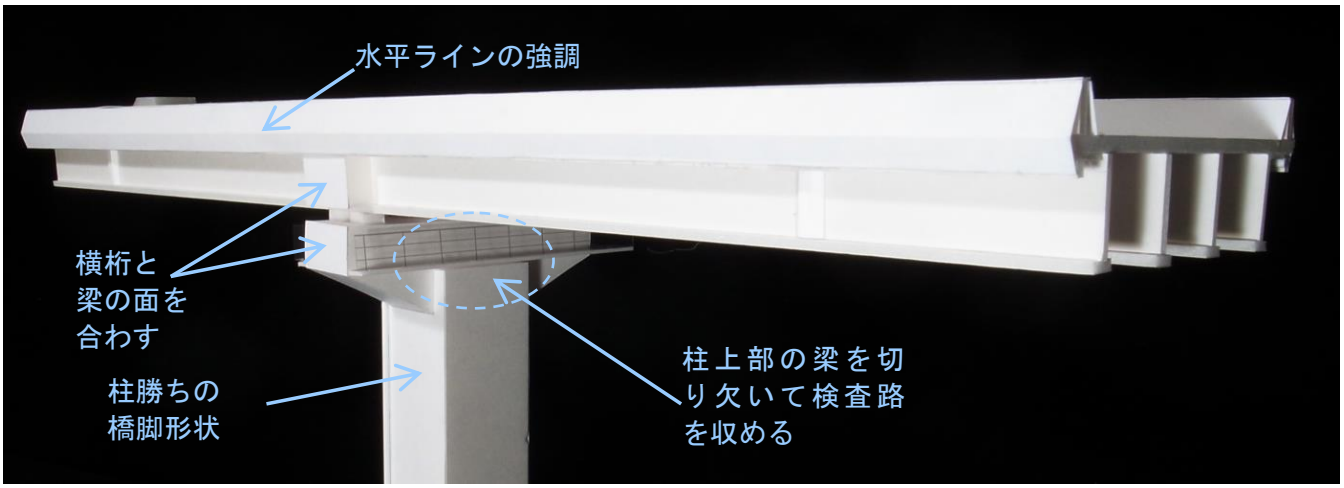
道路縦断等における変更内容（概要）

・狩野川高架橋においては、第 1 径間（PC10 径間連続コンポ桁）と第 2 径間（PC5 径間連続ラーメン箱桁）の質感の統一を図っている。

・狩野川高架橋においては、桁下高の違いを考慮しながら、規則的な橋梁配置としている。

・下部工検査路の設置が必要となる第 1 径間の橋脚形状は、柱勝ちの橋脚形状にするとともに、柱上部の梁を切り欠くことで、検査路の収まりを考慮している。

・壁高欄は、水平ラインの強調と排水管の収まりを考慮した形状にしている。



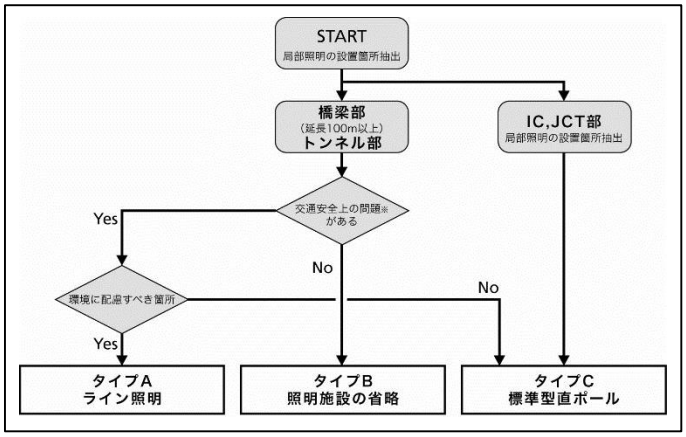
橋脚部等における主な設計内容

伊豆縦貫自動車道（静岡県沼津市～静岡県下田市）

【道路照明】

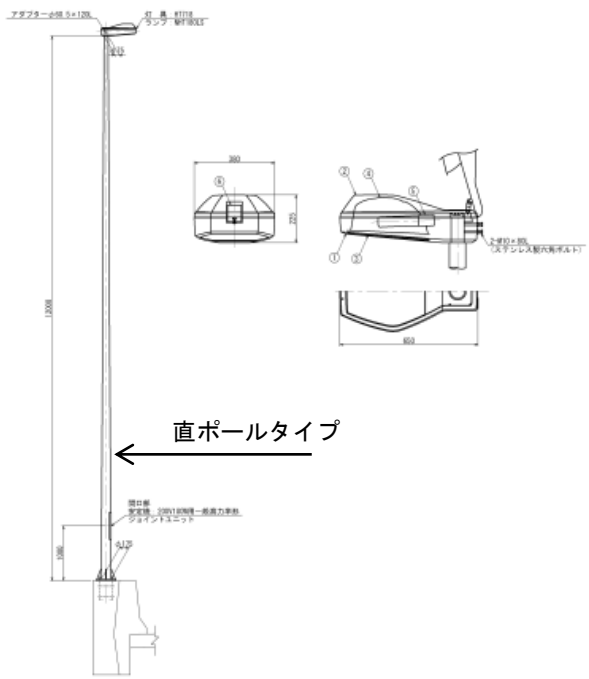
■整備指針に基づく道路照明の選択

・道路照明の選択にあたっては、整備指針の照明タイプ選定フローに従い、国土交通省標準（直ポール）タイプを採用。



道路照明のタイプ選定フロー

<整備詳細図>

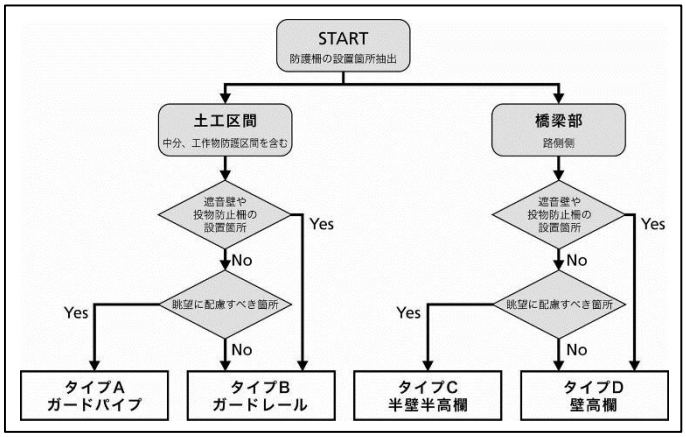


【道路照明】

■整備指針に基づく防護柵の採用

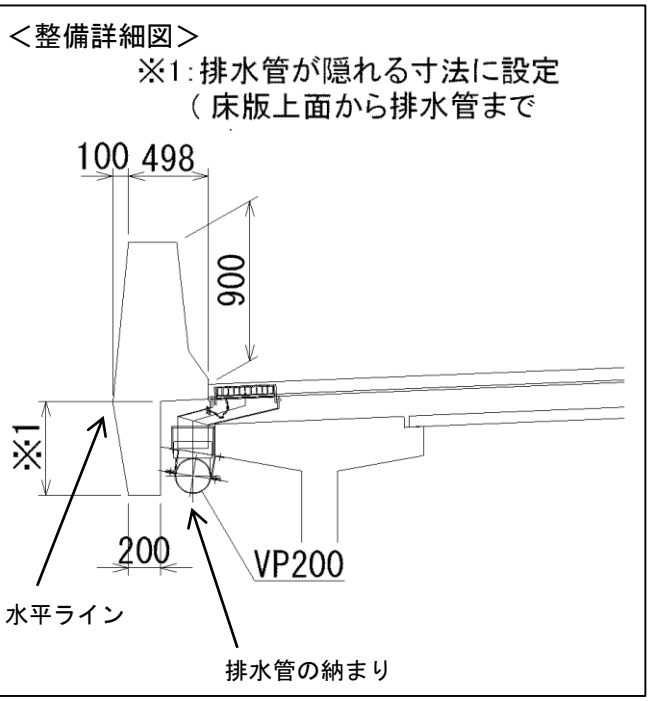
・防護柵の選定に当たっては、整備指針の防護柵タイプ選定フローに従い、壁高欄を適用。

・橋梁区間の壁高欄（視点場から眺望があるもの）は、水平ラインの強調と排水管の収まりを考慮した形状にした。



防護柵のタイプ選定フロー

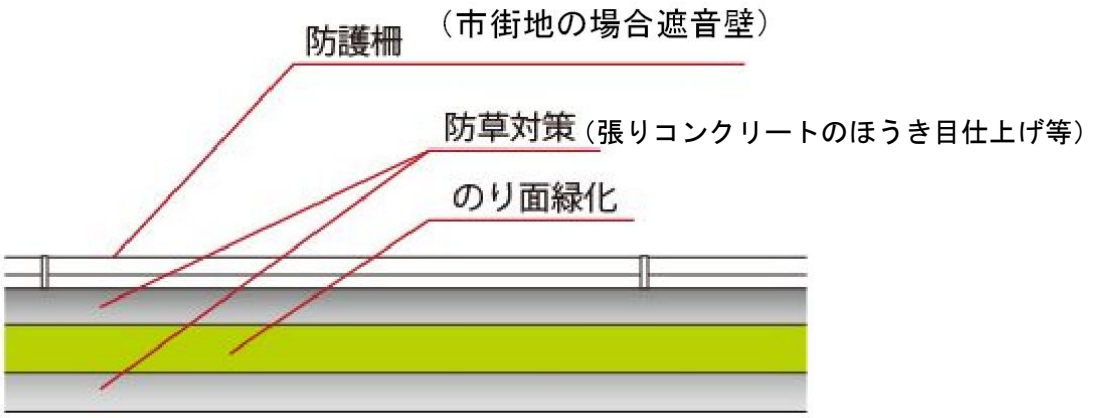
<整備詳細図>



新たな取り組み

【維持管理に配慮した法面緑化】

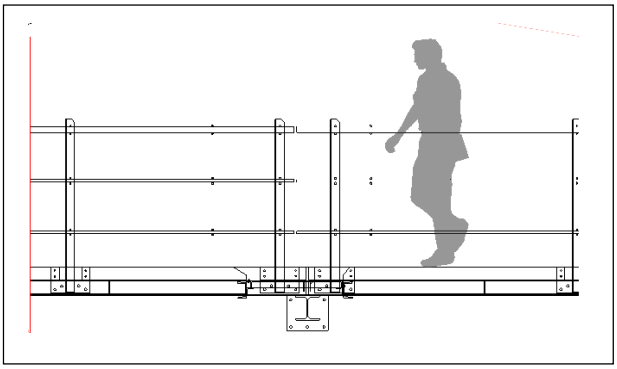
・防草対策等を考慮した、維持管理費のかからないデザインの採用。



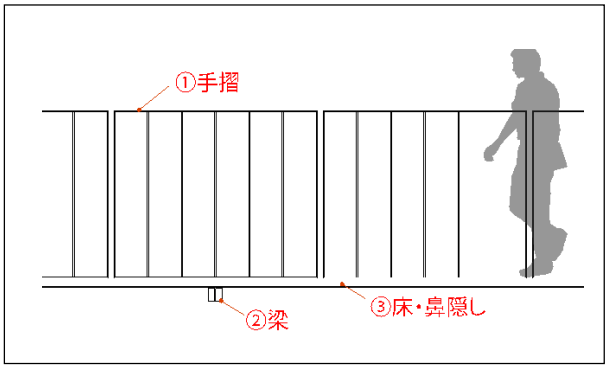
防草対策等を考慮した法面の整備イメージ

【デザイン性に優れた橋梁パーツの採用を検討】

・橋梁下部工検査路の設置にあたっては、標準品の採用では露出するブラケットや梁が仮設足場のようなイメージとなり、外部景観を阻害。
・橋梁の外部景観の向上を図るため、デザインされた検査路の採用を検討。



従来の下部工検査路のイメージ



橋梁の外部景観に配慮した改善イメージ

事業関係者のコメント

【行政担当者】

＜設計段階＞

・狩野川高架橋では縦断勾配を上げる事でサグを解消し、これに伴い支承が不要となり剛結構造とすることで、走行性の向上とコスト軽減を図っている。
・デザインという意味では、端部にテーパーを設けることで陰影効果を生み、すっきりと見えがかりになることを、設計段階で委員長に確認していただいている。
・委員長には、ＰＣホロー桁構造の場合、排水管が縦断方向に外部露出してしまうことから、垂れ壁により排水管を隠し、ＰＣで統一感を保ちながら、すっきりしたデザインとする助言もいただいている。
・当初設計では、渡河部で形状バランスの悪い部分があったため、当該箇所で径間を分割し、箱桁構造とホロー桁構造とすることで、スレンダーに見せる工夫を講じている。これは将来的な維持管理面でも有効であり、景観だけでなく管理面も考慮した設計のアドバイスをいただいている。
・また当初は、鋼箱桁の中間部に橋脚を設けることで成立していたが、下部工が大きくなり河川阻害率を侵してしまったため、アーチ構造に変更している。
・狩野川高架橋は橋の両側からの見え掛かりを考慮し、橋梁両側にテーパー処理を行ったが、片側が山となる別の高架橋では、コストに配慮した片面のみのテーパー処理としている。
・アドバイスは任意によるものであったが、整備指針の検討経緯を踏まえ、フォローアップという意味で自主的に実施した。
・整備指針はデザイン指針の考え方を踏まえており、必ずしも指針通りの形になるという事ではないが、指針に従い検証しており、プロセスを踏んで実施している。
・トンネルについても、連続で４トンネルあることから、起終点の２カ所だけ反竹割り状で坑口の面壁をずらしたデザインを採用し、各トンネル間は間隔が狭いため標準的な納まりで済ませ、緑化を行っている。トンネルについては、デザイン指針の通り実施しているので特に現場でのアドバイスは受けていない。
・検査路は、仮設的な印象を避けるための工夫を検討している。
・壁高欄に遮音壁を設置するためのアンカーボルトについては、高さを均整化するため、キャップ処理等のディテール検討を行っている。
・排水ドレーンについては、富士山への視点場から目に入らない側の橋脚面に落とすというような細かい点でもアドバイスをいただいている。

＜地域の活動について＞

・函南町では、新たな幹線道路ができるという事で、用途地域の変更等を行い地域活性化の促進を図っているとともに、道の駅・川の駅等の交通結節点の整備など、環状道路を軸にした施設誘致をしやすい環境づくりを進めている。
・地域の取り組みとして、伊豆半島に６つの道の駅があり、道路が繋がる事を契機に道の駅でWI-FI を活用した観光情報提供を行い、伊豆縦貫道路を使って周辺の観光地にも立ち寄ってもらおうという仕組みづくりを行っている。

長野市中央通り

（長野県長野市）

長野市中央通り（長野県長野市）

道路空間の再編等により、道路の柔軟な活用を実現

道路特性：商業・生活系街路、歴史系

事業特性：道路空間再編、歩行空間整備、道路修景

◆事業の内容

〇車道幅員を減少させ、歩道幅員を拡大する道路空間の再配分を実施
〇舗装の美装化、休憩施設の設置、既存モニュメントの夜間演出等を実施
〇道路空間の柔軟な活用に配慮し、歩道と車道のフラット化を実施

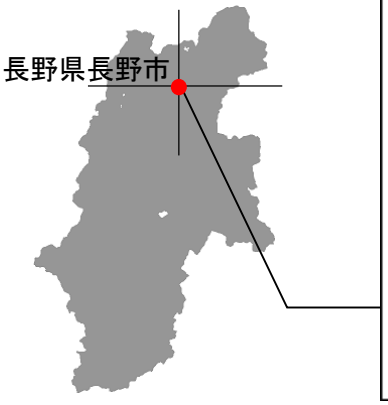
◆事業の成功要因（実践のポイント）

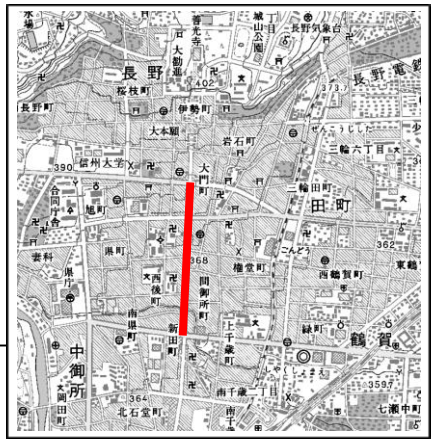
〇地元有志の発意をきっかけとした取り組み
・地元有志が主体的に実施した勉強会や社会実験（計 7 回実施）を通じて、地元の理解を深め、継続的な検討による歩行者優先の道路整備を実現。
〇学識者を活用した個性的なデザインの実現
・善光寺の表参道という地域特性を勘案し、専門家によるデザイン監修を実施することで、歩行者優先を印象付ける個性的なデザインを実現。

◆事業の成果

〇道路空間の再編、フラット化等の整備により、イベント等の柔軟な活用に対応可能な道路空間を創出

◆事業箇所





◆事業データ
・事業主体：長野市
・路線名称：長野市中央通り（善光寺表参道）
・道路延長：約 700m（第 1 期計画区間）
・道路幅員：車道 6m（2 車線）
歩道 125m（両側）
・事業期間：平成 13 年度～平成 26 年度（予定）

長野市中央通り（長野県長野市）

◆事業概要

・長野市の中央通り（善光寺表参道）は、JR 長野駅から善光寺に至る長野市都心部の南北軸を形成する、歴史ある参道であり、古くから市民や観光客が訪れて賑わってきた。
・平成 10 年の五輪開催による市内の道路整備の進展に伴い、商業の郊外化が進み、市内の大型店舗の撤退も相次いだことで、地元の商店街が危機感を持つようになった。
・商店街の活性化等を図るため、車道幅員を狭めて歩道幅員を新たに創出する道路空間の再配分を実施。さらに、路面舗装の整備、休憩施設の設置等による歩行者優先化を進めている。

◆整備概要

〇車道幅員を狭め、歩道を拡幅
〇歩車道の石畳化
〇歩車道分離施設（可動式ボラード）の設置
〇施設の整備（ベンチ、モニュメントなどの設置）
〇植栽の整理
〇照明の整備（アップライトの整備）

休憩施設（ベンチ）

植栽撤去前

植栽撤去後

歩車道分離施設
（可動式ボラード）

アップライト照明

長野市中央通り（長野県長野市）

実践上のポイント（構想・計画段階）

～地元有志の発意をきっかけとした取り組み～

・平成 10 年の長野五輪開催により、市内の道路整備に伴い商業の郊外化が進み、市内の大型店舗の撤退が相次いでいた。
・このような背景の下、地元の商店街が危機感を持ち始め、平成 14 年に地元商店街が主体となった勉強会を開始。
・この勉強会では、道路の活用を主な検討課題とし、道路のあり方について地元と行政が共に検討を行った。
・この検討の中で、長野市が以前から検討していた「歩行者優先化」の構想が着目され、イベントの実施にあわせて社会実験を実施。
・社会実験は平成 16 年から平成 20 年まで、計 7 回実施。

【事業供用までの主な検討経緯】

・H14.	地元有志による勉強会開始
・H16.～	歩行者優先道路化の社会実験の実施（～H20、計 7 回実施）
・H18.	長野市、「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」設置
・H20.07	地元の意思決定機関となる組織「表参道ふれ愛通り推進委員会」設立
・H22.09	整備計画の承認
・H23.04	工事着手
・H27.03	第 1 期計画区間整備完了（予定）

イベントの様子（善光寺花回廊）

イベントの様子（善光寺花回廊）

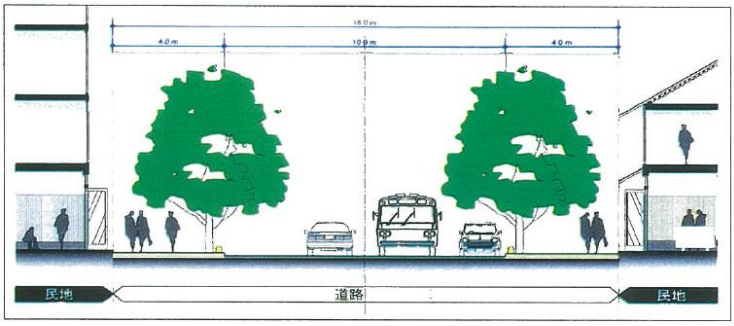
道路デザイン指針（案）との関係：（実践編） ７－１－２　検討体制の整備

【社会実験の実施】

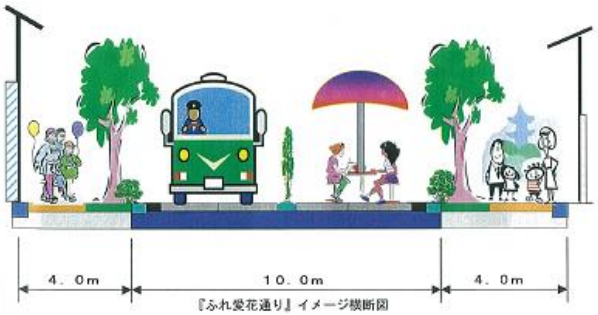
・「善光寺花回廊」の実施に合わせ、歩行者にやさしいまちづくりを目指した歩行者優先型道路の本格実施に向け、社会実験『歩行者優先型道路・ふれ愛花通り』を実施。
・歩道を拡幅し、オープンカフェやワゴンセール等の展開、バス・タクシーなど公共交通以外の通行の制限等、歩行空間の拡大と通過交通の抑制に関するメニューを実施し、「車両通行」以外の道路の使い方の可能性の検証を行った。
・実験結果として、①実験前と比較して歩行者及び自転車の交通量が増加し、②約 8 割の利用者から歩行者優先化の道路利用に肯定的な意見が寄せられた。
・また、社会実験の回を重ねるごとに、市民や地元商店街の理解を得られるようになっていった。

社会実験実施内容

OH15	中央通りの一部区間が県道から市道に所管替えとなり、まちづくりの中で道路活用の意識が高まった。「歩いて楽しいまちづくり」の社会実験の実施計画をたてる。
OH16	商店街中心の実行委員会により5月連休中、善光寺花回廊のイベントと合わせ、歩行者優先道路化のミニ社会実験を行った。
OH17	まちづくり交付金事業により区間（約 700m）と期間（3 日間）を拡充し社会実験を行った。「表参道ふれ愛通り」に長野銀座地区も参加し、善光寺花回廊実行委員会と連携強化を図った。
OH18	秋も含めた2回の社会実験を実施。特に春の社会実験では、善光寺花回廊との連携によってより多くの観光客が訪れた。中心市街地の公設・民設の駐車場で利用できる共通駐車サービス券を発行した。 国土交通省のアドバイスをうけて「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」を立ち上げ、表参道ふれ愛通り実行委員会と連携して、本格実施に向けた計画策定に関する検討、提言、調整等を行った。
OH19	善光寺花回廊と連携し、道路空間の活用（賑わいづくり）の検証に重点を置いた社会実験を実施した。



標準断面イメージ（社会実験実施前）



『ふれ愛花通り』イメージ横断図

社会実験実施時の断面イメージ

社会実験の様子
（H19 秋・車道の蛇行、センターライン消去）

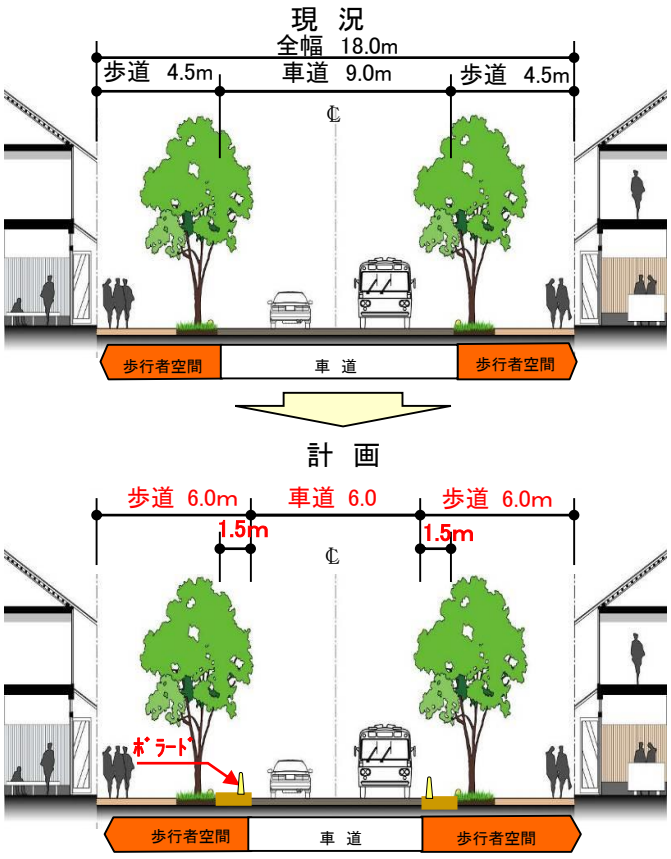
社会実験の様子
（H20・歩道拡幅によるコミュニティ空間創出）

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編） ４－４－２　都市活動に対応した横断構成
７－１－２　検討体制の整備

長野市中央通り（長野県長野市）

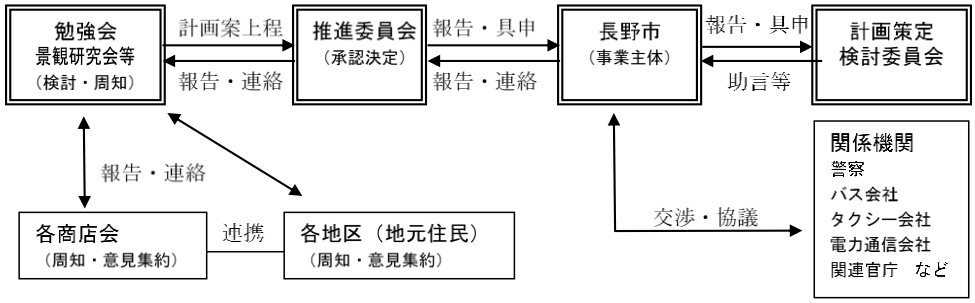
～意思決定プロセスの明確化～

・社会実験を継続的に実施していく中、今後の方向性等の整備方針を検討するため、学識経験者や地元代表をはじめ、商工関係者、公共交通機関、関係行政機関、まちづくり関係者などで構成される委員会（「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」）を設置。
・計画策定検討委員会では、「どういう道路が望ましいか」という視点から議論をスタートし、「どのような機能が必要か」「役割分担をどうするか」等、段階を踏んで議論を深め、第８回の委員会で、具体的な検討結果を取りまとめた。



計画策定検討委員会での検討内容

・他方、地元の意思決定機関として「表参道ふれ愛通り推進委員会」を設立。
・この委員会の設立により、地元～行政～検討委員会間の意見調整等の役割分担が明確化。



意思決定体制図（地元組織等との関係概要図）

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）３－６－２　道路の性格に応じたデザイン
４－４－２　都市活動に対応した横断構成
７－１－２　検討体制の整備

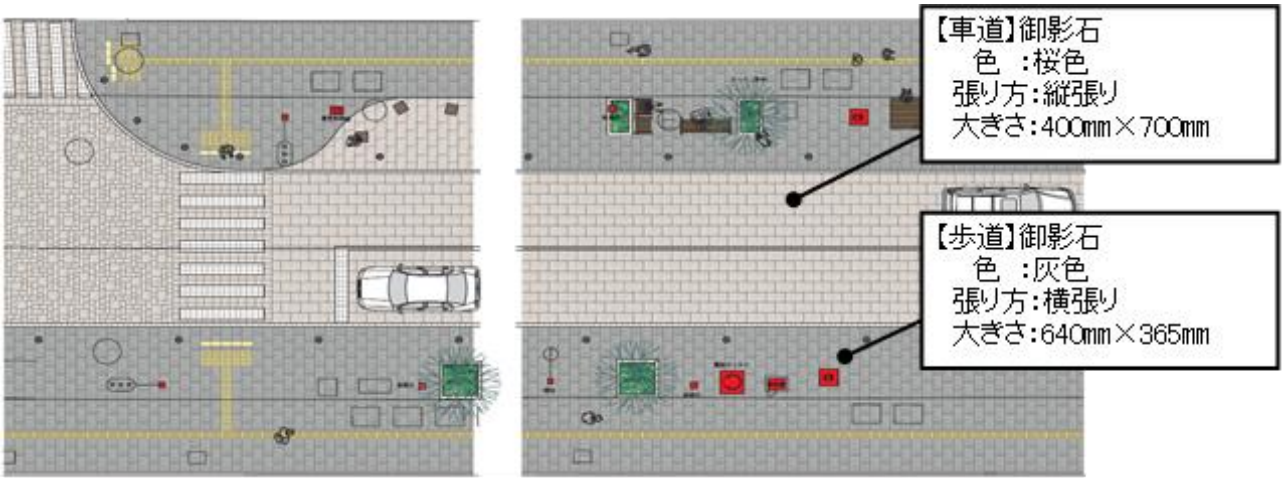
実践上のポイント（設計段階）

～学識者を活用した個性的なデザインの実現～

・行政側が作成した整備案が地元から良い評価が得られなかったため、地元の意見も踏まえ、学識者（堀繁東京大学教授）にデザイン監修を依頼。
・舗装のデザインや施設配置等の具体的な検討を実施。

【舗装デザイン】

・学識者からの助言を踏まえ、歩行者優先の道路の観点から、あえて車道部の色彩を明度の高い色を基本とすることとした。
・車道舗装は桜色の御影石を採用し、個性的なデザインを実現。

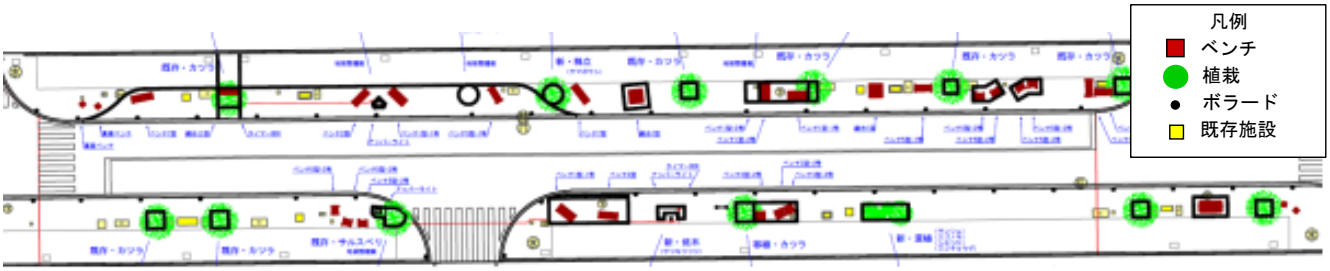


舗装デザインイメージ

【施設配置】

・学識者からの助言を踏まえ、歩行者にとって心地よい空間を形成する観点から、「自己領域の形成」を基本的な考え方とした。
・上記の考え方に基づき、休憩施設等の配置にあたっては、バラエティに富んだ施設配置を実施している。

【施設配置の方針】
休憩施設：５箇所の休憩スペースにベンチを集中的に配置
　　バス停留所に休憩施設を併設
植栽　　：休憩施設における緑陰の確保
　　草花植栽の設置
モニュメント：既存モニュメントの顕在化



施設配置計画図

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）３－６－２　道路の性格に応じたデザイン
　　７－１－２　検討体制の整備
　　７－２（１）技術力の活用

長野市中央通り（長野県長野市）

実践上のポイント（施工段階）

～現場の状況を踏まえた施設配置の調整～

・整備にあたっては、既存の地下埋設物などの影響から、計画通りに施設を設置できないことがあった。
・そのため、地下埋設物の位置を現場で確認しながら、施設設置位置を調整。
・具体の施設設置にあたっては、利用者の視線の交錯等、快適な利用に配慮しながら設置。

利用の快適性に配慮したベンチの配置

実践上のポイント（管理段階）

～道路の維持管理等への主体的な関わり～

・学識者との検討により、高木による道路の見通しの悪さ等を踏まえ、高木を撤去し、草花の植栽を実施。
・イベント等での活用を見据え、電源設備や音響装置等の設置は、地元が道路占用許可に基づき設置。

高木に替わり植樹された草花

道路占用許可に基づき設置された電源設備

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）５－１４（１）デザインの一貫性の確保
６－２（２）地域住民との関わり
６－３　関係者との協力体制の構築と支援

整備効果

～道路空間の柔軟な活用に対応～

・中央通において、夏期・冬期のまつりや、GW 期間のイベントなど、様々な地域主体のイベントが実施されている。
・縁台型のベンチでは、平常時は道路に向いて座る利用者は少ないが、イベント時には道路に向いて座る利用者が多く、TPO と施設形状に応じた使い方がなされている。
・イベントの主催者である地元の商店会から、「道路空間が使いやすくなった」と、事業を評価する声が寄せられている。

中央通りで実施された主なイベント

４月	長野マラソン
５月	善光寺花回廊
６月	NAGANO 門前ジャズストリート
７月	屋台巡行
８月	長野びんずる祭 ながの歳時記（夏市響座（お花市））
９月	大道芸フェスティバル
１０月	善光寺表参道秋まつり
１１月	宵えびす ながの歳時記(菊市灯火座)

善光寺花回廊

大道芸フェスティバル

長野マラソン

具体の整備内容

【デザインコンセプト】

石畳を一本の時間道として
長野駅から善光寺へ　現代から古（いにしえ）の仏都へ誘（いざな）われる

善光寺表参道から受ける「和」のイメージを大切にし、中央通りを「善光寺へ導く一本の道」として捉え、参道の象徴である石畳により連続性のあるまちづくり、道づくりを行う。

■連続性を意識した整備

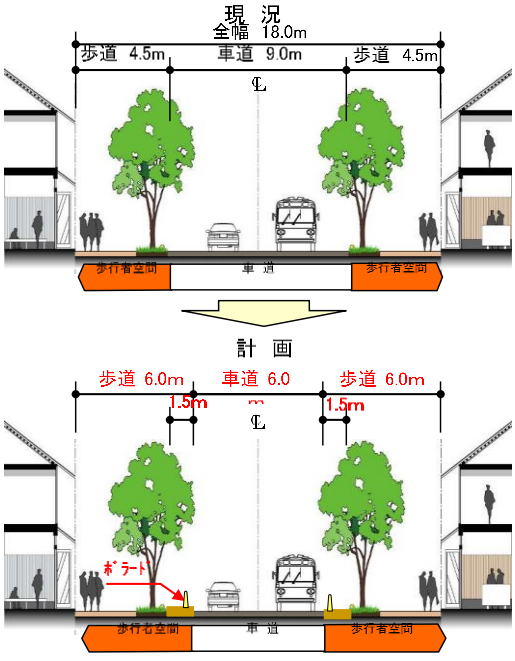
・善光寺参道としての連続性を意識し、参道の象徴である石畳で車道を舗装。

■歩行者優先化の工夫

・当初は、落ち着いた空間を創出するために車道をグレーにすることを検討していたが、歩行者優先の観点から、あえて車道の色彩を明るくすることとし、桜色の御影石を採用。

【道路構造の改良】

・歩道を車道側へ片側 1.5m ずつ拡幅し、歩道及び車道を石畳で舗装。
・歩道は既存の歩道との一体性を確保するため、既存の歩道と同系色（グレー）とし、車道は歩行者優先を印象付けるため、あえて明度の高い桜色の御影石を採用。
・歩行者空間の連続性の確保と車両の速度抑制のため、バス停留所の切り込みは設置しないこととしている。
・歩行者優先を印象付けるため、荷捌き場は設置しないこととし、車道と歩道の一体的な利用を行うため、歩道と車道の段差を出来る限り小さくした。



整備前後の道路横断構成の比較

整備の前後比較

【道路舗装】

■車道舗装

・歩行者優先化のイメージ創出を狙い、舗装色彩の明度を上げ、舗装材として桜御影を採用した。
・舗装材の選定にあたっては、安定的な材料確保と、平準的な石材色の確保に配慮し選定。

車道舗装

■歩道舗装

・歩道拡幅部については、既存の歩道との一体性と連続性に配慮。
・既存歩道と同系色（グレー）の御影石を採用している。

歩道舗装

【休憩施設】

・「善光寺へ近づくにつれ次第に「和」の色あいが濃くなる」というデザインコンセプトに沿って、区間ごとに形状の異なる施設を設置。
・長野駅近傍区間は近代的なデザイン（背もたれ、手すりつき）とし、善光寺に近づくに従い、和のテイストを意識したデザイン（縁台型）としている。

背もたれ、手すりつきのベンチ（長野駅付近）

縁台型のベンチ（善光寺付近）

長野市中央通り（長野県長野市）

【ボラード】

・歩道と車道のフラット化に対応するため、歩道と車道を物理的に区分するボラードを設置。
・イベント等のさまざまな利用に対応するため、可動式のボラードを採用。
・車道舗装との同調に配慮し、明るいベージュ系の色彩としている。

可動式ボラード

【モニュメント】

・参道としての雰囲気づくりのため、モニュメントを新たに設置するのではなく、既存のモニュメント（灯篭、丁石、石碑など）をアップライト照明で顕在化させることにより、歩史を感じることができる歩行空間を創出している。

歩行空間を演出するモニュメント

【照明設備】

・名所・旧跡等をアピールするため、歩道のモニュメントを照らすアップライトを設置。
・夜間の歩行空間と地域特性の演出を図っている。

アップライト設備

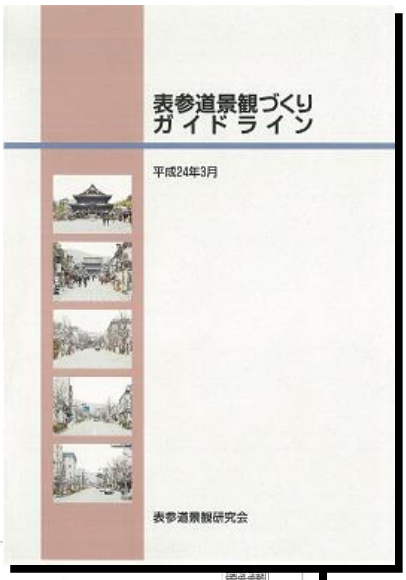
事業を通じた課題と新たな取り組み

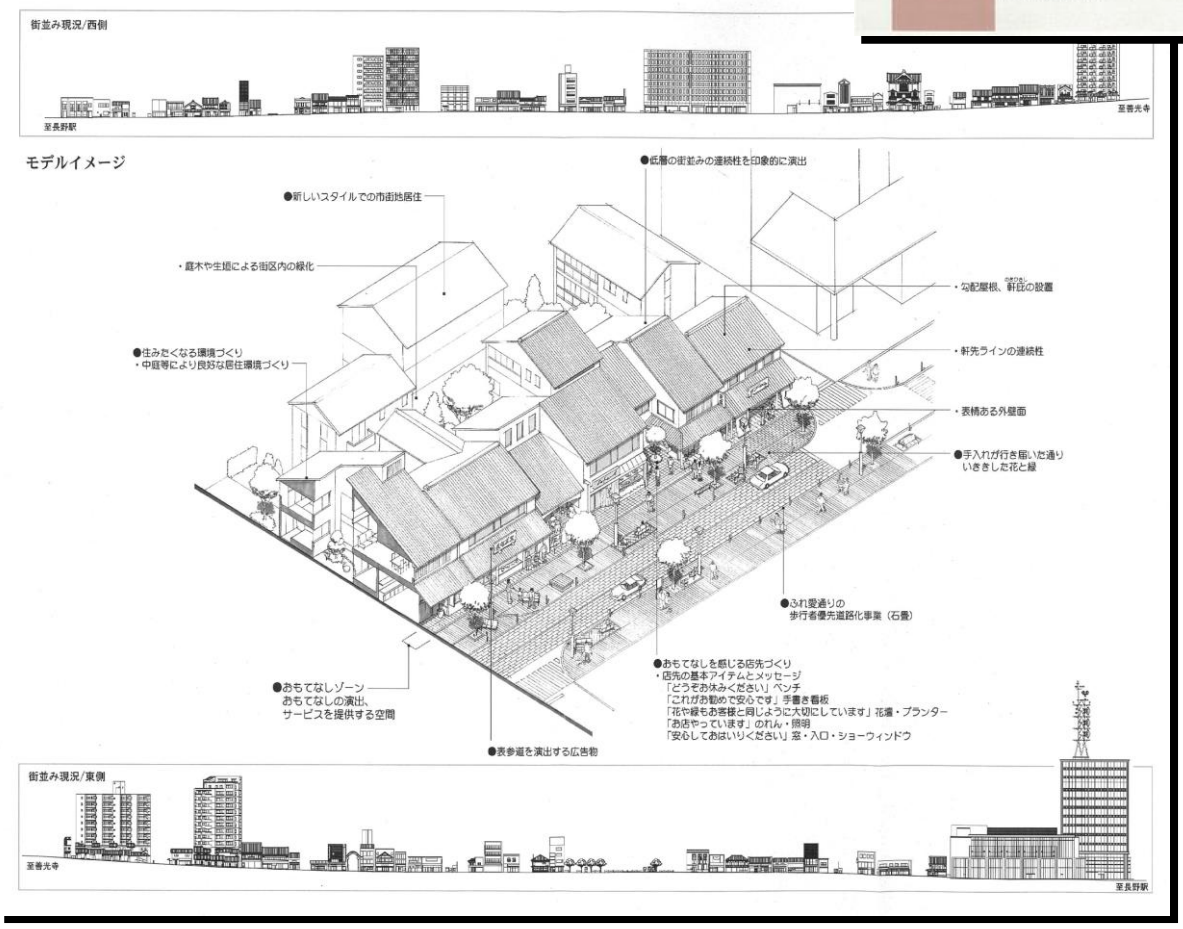
【課題】

・道路整備後の道路空間の活用が課題となっており、道路占用許可の特例制度の活用などを検討している。
・整備途中であるが未だ通過交通が多いため、一層の通過交通の抑制策を検討する必要がある。
・歩道走行する自転車も多く、歩道上への駐輪も見られることから、自転車利用者への啓発活動等、対策を検討する必要がある。

【新たな取り組み】

・中央通の歩行者優先化整備にあわせて、善光寺の表参道にふさわしい沿道景観の創出と維持を目的に、表参道景観研究会を設置し、道路整備後の道路活用のルール作り等について検討を開始。
・検討の成果として、平成 24 年 3 月に中央通り（表参道）の景観づくりガイドラインを作成。
・このガイドラインでは、「長野駅から善光寺へ 現代から古の仏都へ誘われる」という中央通りのデザインコンセプトに基づき、ファサード、建物の高さ、広告物の設置、おもてなしの演出等について考え方を示している。
・このガイドラインに基づき、景観協定を締結した。（平成 25 年 12 月）





事業関係者のコメント

【行政担当者】

＜計画段階＞

・平成 18 年、中央通りの整備の方向性について一定の結論を出す必要があり、浅野光行早稲田大学教授を委員長とした「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」（以下、「検討委員会」という）を設立した。
・当初、「どういう道路が望ましいか」という視点からスタートし、「どのような機能が求められるか」「役割分担をどうするか」等、段階を踏んで徐々に議論を進めていった。
・事業推進のキーマンは、地元商店会の代表者等と親しい人物であり、バラバラになりがちな地元の意見をまとめていただいた。これにより、次第に地元の合意形成が図られていった。
・平成 20 年に地元の意思決定機関として推進委員会を設立。この推進委員会は、地元の意見をまとめて市との調整を行う機関と位置づけられ、これにより、事業を推進する体制が整った。
・市が示したデザイン案が地元に受け入れられず、統一したデザイン検討が可能な専門家の参画を地元から求められ、堀繁東京大学教授にデザイン監修を依頼した。

＜設計段階＞

・舗装設計にあたっては、善光寺の参道の石畳がグレーであることから、落ち着いた空間を創出するために車道をグレーにすることを、当初検討していたが、歩行者優先の観点等から、あえて車道の色彩を明るくすることとし、舗装材として桜御影を採用した。
・施設配置にあたっては、実際に学識者が現場を確認し、「自己領域の確保」、「バラエティに富んでいること」等の考え方に基づき、施設配置の設計を行っている。

＜施工段階＞

・既存の地下埋設物の関係で、設計通りにベンチを設置することができないことがあり、その都度、専門家と協議しながら設置位置等を決めていった。

＜管理段階＞

・「道路整備後の道路活用のルール作り」を検討するため、平成 23 年に景観研究会を発足し議論を行い、景観のガイドラインを作成している。
・このガイドラインに基づき、任意協定ではあるが景観協定を平成25年12月に締結している。

津和野本町・祇園丁通り

（島根県津和野町）

津和野本町・祇園丁通り（島根県津和野町）

道路空間整備により、歩行者が約 18％増加

道路特性：商業・生活系街路、歴史系

事業特性：歩行空間整備、道路修景、無電柱化

◆事業の内容

○江戸時代のままの幅員に電柱が立ち並び、車が主役となっていた道路を歩行者のためのみちとして再生

○無電柱化と共に、道路照明柱の修景、舗装の美装化で沿道と調和した街路空間を創出

◆事業の成功要因（実践のポイント）

○地元を巻き込んだ徹底的な話し合い

・先行した殿町通り、駅前通りの事例から、地元を束ねる整備連絡会を組織し、事業実施の可否も含めた地元との協議を重ね、事業実施に対する理解と信頼感が得られた。

○住民意見が咀嚼されたデザインの提案

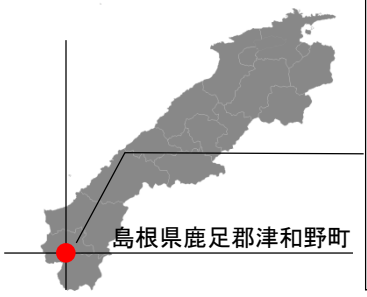
・景観の専門家不在の話し合いの中で、まとまった最終案に対する決定的な安心感がなかったところ、学識経験者のアドバイスから始まったデザイナーの提案内容が、地元の圧倒的な支持を得て、地域の景観を引き立たせるデザインを実現。

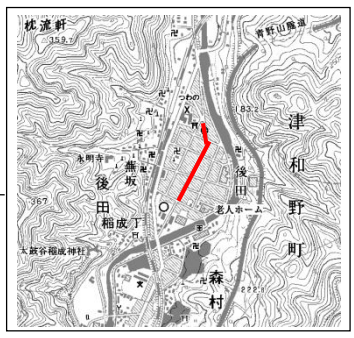
◆事業の成果

○歩車共存に配慮した道路の再整備の結果、沿道別地区の歩行者交通量が、整備前に比べ16%減少しているのに対して、本地区は 18%増加

○これまで歩行者は路肩を歩いていたが、整備によって道路中央部を歩くようになり、車両も歩行者に配慮してスピードを抑制

◆事業箇所





◆事業データ

・事業主体：島根県
・路線名称：主要地方道萩津和野線
・道路延長：約 480m
・道路幅員： 車道 4.0m、路肩 1.3m ×2（歩車共存道路）
・事業期間：平成 16 年～平成 18 年

津和野本町・祇園丁通り（島根県津和野町）

◆事業概要

・津和野町は、島根県の西部に位置する、江戸時代津和野藩の城下町の街並みが残る山陰の小京都として年間約 100 万人の観光客が訪れる町である。特に殿町通りは、鯉の泳ぐ白壁の通りとして全国的にも有名。
・しかし、本町・祇園丁通りでは、歩行空間の整備が十分でなく、歩行者・自転車の安全、快適な通行に難があった。さらに電柱が立ち並び、景観的にも問題を抱えていたため、歴史と伝統に調和した歩行者・自転車優先で快適な通りを目指して整備を行うこととした。

整備区間

◆整備概要

〇社会実験による検証
〇歩車共存道路化
〇電線類の地中化
〇歩道の美装化
〇道路附属物（照明等）の修景

社会実験検証時

舗装パターン

道路照明柱

無電柱化整備

夜間照明状況

実践上のポイント（構想・計画段階）

～地元を巻き込んだ徹底的な話し合い～

・本町・祇園丁通りの整備は、町内の他道路（殿町通り、駅前通り）を含めたコミュニティ・ゾーン形成事業の一部であった。

・整備にあたっては、古い家並みが両側に並ぶことから、<u>道路は拡幅せず、車道と歩道の幅員構成の変更、新たな交通規制の導入、舗装材料の変更、電線の地中化を主な対策とした</u>。

・これらの実施は、沿道住民等に様々な影響が及び、利益を得る人もいれば、不利益を被る人もいる。そこで、住民との協働により、計画の検討や施工をおこなっていく必要があると考え、先行した他区間での課題も踏まえ、<u>地元との綿密な調整を図るため各町内会を束ねる組織「整備連絡会」を発足</u>させた。

・整備連絡会における地元との話し合いでは、事業実施の有無を含めた議論を行った。事業の実施についての理解は得られたものの、具体的な検討内容については、自然石仕上げの是非や工事期間の客数の落ち込みの懸念などから、<u>検討案は何度となく変更を重ねながら議論</u>された。

【事業供用までの主な検討経緯】

- H9. コミュニティ・ゾーンの指定
- H12. 02 基本整備内容の決定
- H14. 02 整備連絡会の発足（9 回開催）
- H15. くらしのみちゾーンの指定
- H15. 11 社会実験の実施
- H16. 07 工事着手
- H16. 09 再検討案の決定
  津和野まちづくり委員長から検討の申し入れとデザイナーの参加
- H16. 11 再々検討案の決定
- H18. 10 本町・祇園丁通り供用

主な取組の概要

名称	実施回数	実施期間	備考
コミュニティーゾーン形成事業検討協議会	8回開催	平成9年11月～平成12年11月	整備内容を決定する場
地区集会	12回開催	平成10年7月～平成12年3月	各通りの住民へ整備内容を説明する場(自由参加)
整備連絡会	9回開催	平成14年2月～平成17年3月	本町･祇園丁通りの代表者との話し合いの場
ワークショップ	5回開催	平成11年1月～平成12年2月	誰でも参加可能のべ100人が参加
アンケート	2回実施	平成10年7月平成11年6月	コミュニティーゾーン内の全世帯を対象
協議会たより	6回発行	平成11年1月～平成12年12月	津和野町内の全戸に配布
事後調査	2回実施	平成14年11月平成18年11月	アンケート、交通量調査等

平成 12 年 2 月：基本整備案
殿町通りを意識した錆色の自然石舗装

平成 16 年 6 月：検討案
車道部は自然石でなくカラー舗装

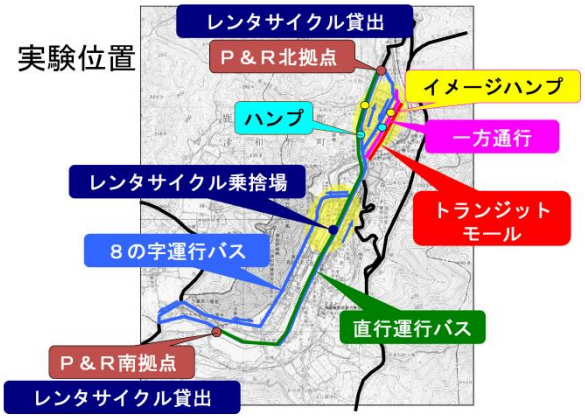
平成 16 年 9 月：再検討案
家並みへの調和に配慮し色味を抑えた

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編） ７－１－２　検討体制の整備

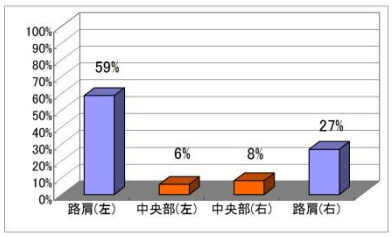
【社会実験の実施】

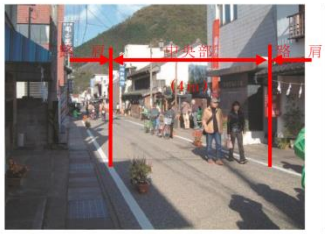
・事業の実効性と地元商店会や住民との充分な合意を得るために社会実験を実施。
・本町・祇園丁通りでは車両の一方通行規制のもと、視覚的に歩道空間を広く見せるようプランターの設置等により、通りをトランジットモール化。
・この社会実験の結果、トランジットモール化によって本町・祇園丁地区の歩行者は路肩部分よりも道路の中央部分へ通行する傾向であることが検証された。

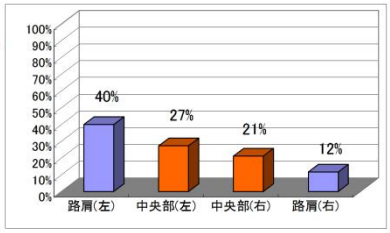
実験期間：平成 15 年 11 月 1 日(土)～平成 15 年 11 月 16 日(日)　計 16 日間
実験内容：【実施メニュー】循環・直行バスの運行、パークアンドライド駐車場の整備、レンタサイクル一方通行規制、トランジットモール、ハンプ設置
【 ソフト施策 】地元ボランティアによる観光案内、オープンカフェの実施、まちづくりシンポジウムの開催



社会実験の実施状況







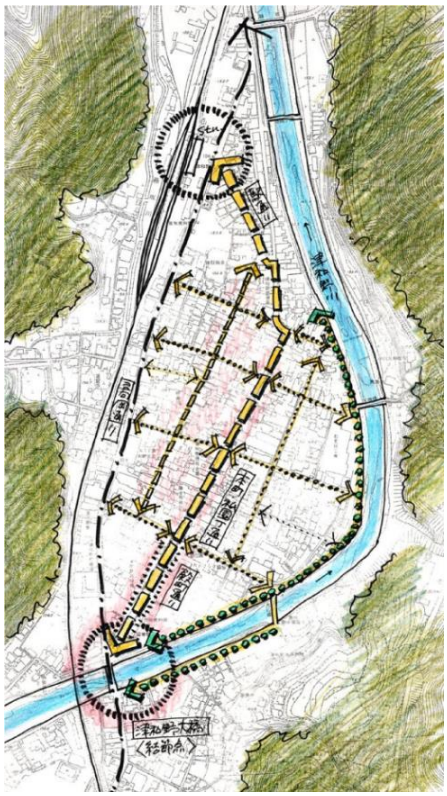
社会実験前後の歩行位置（上：実験前、下：実験後）

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編） ７－１－２　検討体制の整備

実践上のポイント（設計段階）

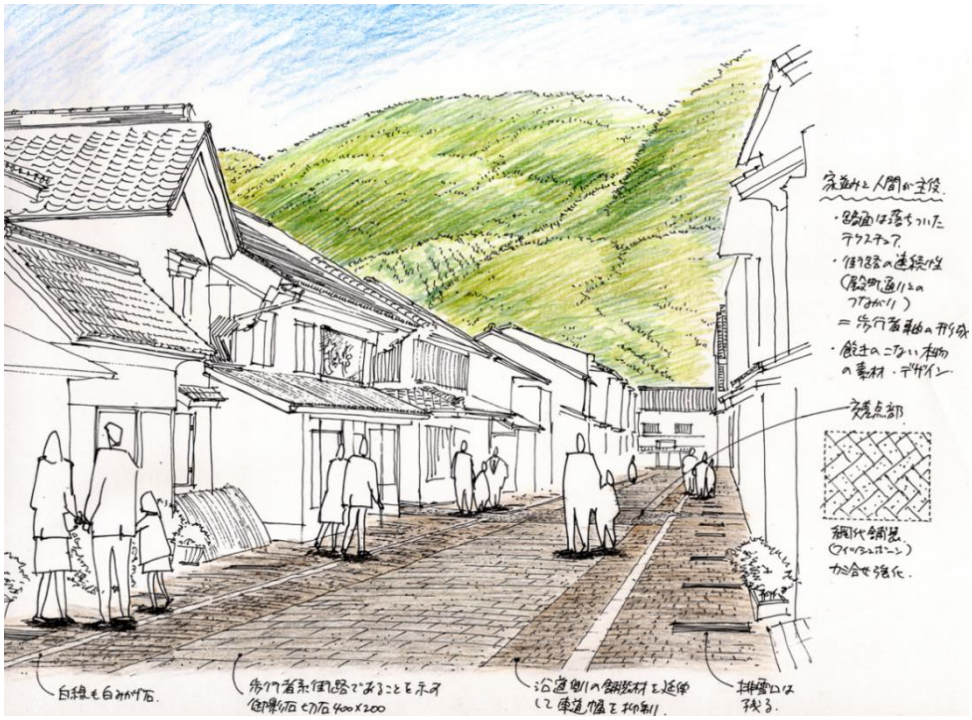
～住民意見が咀嚼されたデザインの提案～

・整備案は、整備連絡会で地元住民との話し合いの下得られた結果であったが、<u>専門家不在の検討結果に対する迷いがあった</u>。
・このような状況下、津和野町まちづくり委員会から、再検討の申し入れがあり、デザイナーが参画する事となった。<u>デザイナーが提示した実施案は、これまで地元が検討を重ねてきた内容が咀嚼され、要求を十分満足させるもの</u>であり、地元の反発も少なく、大きな支持を得た。



＜デザインコンセプト＞
“あるくまち･津和野”

●個々に魅力的な街並み、地域性豊かな商業施設などは、本来ゆっくり歩き、探索する土地としての資質を有していると思われる。
●「駅前通り＝本町･祇園丁通り＝殿町通り」が歩行者系ネットワークの主軸となることが重要
●津和野川沿いは魅力的な水辺プロムナード。これが「主軸」と連動し、中心市街地を囲い込みつつ、直行する街路は「水辺に向かうみち」として演出
●高岡通りが車輌の幹線道路と位置づけられる。高岡通りと津和野川沿いプロムナードによって包まれた地域を、回遊性豊かな歩行者系空間のゾーンとすることが重要



整備案のコンセプトシート

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）３－６－２　道路の性格に応じたデザイン
７－１－２　検討体制の整備
７－２（１）技術力の活用

実践上のポイント（施工段階）

～施工の円滑化を図る協力体制～

【地元の積極的な関与】

・道路幅員が狭小なため、電線地中化に合わせて路上機器類を民地内に収める必要があった。この際、地元が尽力し、路上機器類の設置場所の絞り込みや設置用地の提供等が行われた。
・埋設管路及び舗装工事については当初、通行帯確保のため、区間の半断面毎の施工を予定していたが、地元から全断面での一括施工と、夜間 22：00 までの工事を許容するという申し出があり、工期が大幅に短縮。

民地内に設置された路上機器

【設計意図の一貫性の確保するデザイン監理】

・設計意図の一貫性を確保や、設計図に表現しきれない納まり等の確認の為、デザイナーからの継続的なアドバイスを受けながら施工。
・殿町通りの車道舗石が大判のため、割れやすかったこともあり、本町・祇園丁通りの舗石ではサイズ選定に留意した。
・照明柱は、沿道民地の敷地境界に合わせた千鳥配置としている。

照明基部の瓦舗装

クランク部分の舗装納まり

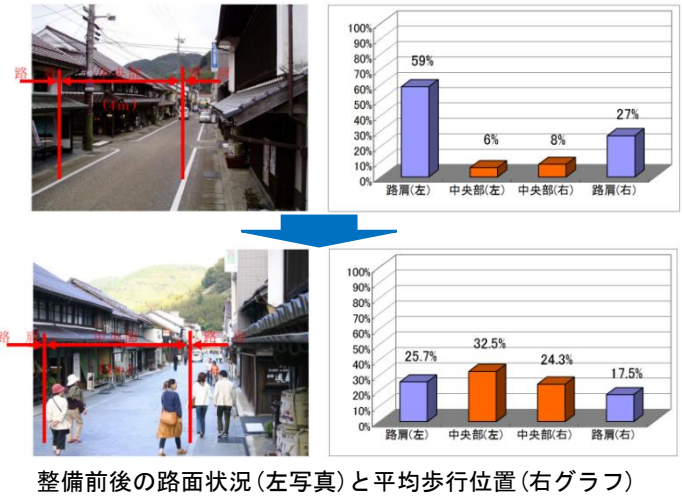
民地境界にバランス良く配置した照明

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編） ５－１４ （１）デザインの一貫性の確保
６－３　関係者との協力体制の構築と支援

整備効果

～快適性向上の指標として、歩行者が道路中央を通行～

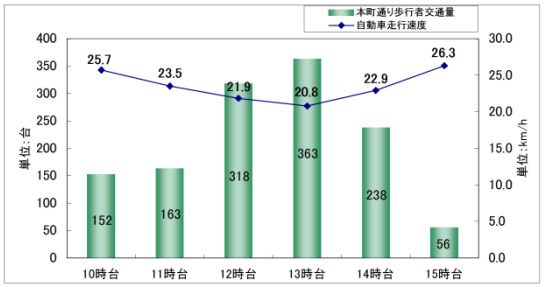
・整備前、大半の歩行者が路肩部周辺を窮屈そうに歩いており、中央部分を通行する歩行者は10%程度であった。
・整備後、中央部分を歩く歩行者の割合が50%を越えるようになった。
・これは、舗装を自然石に変更すること等により、歩行者が歩行者優先の通りとなったと認識したためと考えられる。
・これにより、歩行者の自由な散策が確保され、歩行者の快適性が向上したものと考えられる。



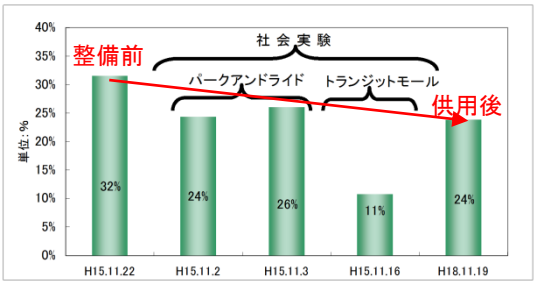
整備前後の路面状況（左写真）と平均歩行位置（右グラフ）

～自動車交通は減少し、走行速度も低下～

・本町・祇園丁通りでは、整備前後も事故は起こっていないが、歩行者数と自動車走行速度の関係をみると、歩行者数が増えるに従い、自動車走行速度が低下する傾向がみてとれ、自動車が歩行者に配慮して、速度を落としながら走行している実態が伺える。
・自動車交通量は、整備前と比較すると、その割合が32%から24%に減少している。



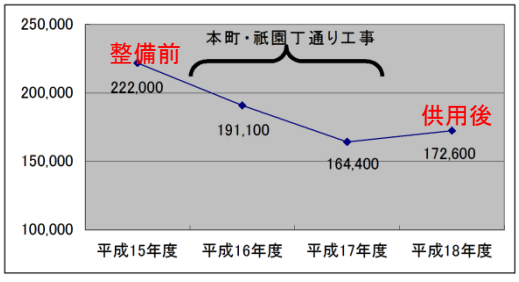
歩行者数と自動車走行速度の関係



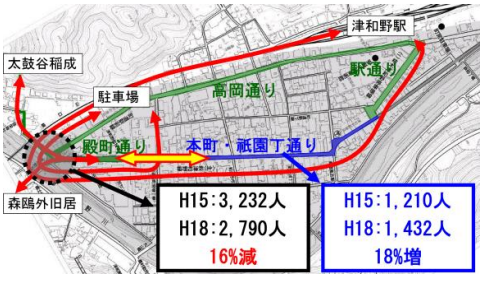
本町・祇園丁の自動車交通量の割合

～観光客の回遊性を創出～

・津和野中心部への観光客入り込み客数の推移は、整備前には年々減少傾向であったが、整備後、増加傾向にある。
・歩行者交通量については、殿町通りと高岡通りが交差する津和野大橋北詰交差点の歩行者交通量が16%減少しているが、一方で本町・祇園丁通りでは18%増加している。
・殿町通りを目的とした観光客が、本町・祇園丁通りも観光の対象とするようになり、まちの回遊性の向上が伺える。



10月～12月の観光客入り込み客数の推移



津和野中心部における歩行者交通量

津和野本町・祇園丁通り（島根県津和野町）

～「道づくり」から「道づかい」へ～

・本事業の供用を機に、<u>地元住民が主体となって、地域のより一層の活性化を目指した完成記念イベントを開催</u>。
・照明点灯式・鏡開き・灯篭による町並みのライトアップ・夜神楽等を実施。

点灯式

灯篭によるライトアップ

夜神楽

鏡開き

・事業供用後、行燈や神楽等の地元主体のイベントが増え、通りを中心に地域のまとまりが生じ始め、<u>「道づくり」から「道づかい」の段階</u>に入ったと地元では認識している。
・沿道にバーやカフェ等、これまでなかった新しい業態の出店が増え、昔からの世代に加えて、<u>新しい若い世代が積極的にまちづくりに参加している傾向が見受けられ、後継者が不在となった空き店舗等の活用</u>が進んでいる。

鷺舞神事

津和野スクリーンプロジェクト

灯篭による家並みのライトアップ

津和野スクリーンプロジェクト：琴演奏

具体の整備内容

【デザインコンセプト】

“あるくまち･津和野”

●個々に魅力的な街並み、地域性豊かな商業施設などは、本来ゆっくり歩き、探索する土地としての資質を有していると思われる。
●「駅前通り＝本町･祇園丁通り＝殿町通り」が歩行者系ネットワークの主軸となることが重要
●津和野川沿いは魅力的な水辺プロムナード。これが「主軸」と連動し、中心市街地を囲い込みつつ、直行する街路は「水辺に向かうみち」として演出
●高岡通りが車輌の幹線道路と位置づけられる。高岡通りと津和野川沿いプロムナードによって包まれた地域を、回遊性豊かな歩行者系空間のゾーンとすることが重要

■地域に応じた歩車共存道路

・本町・祇園丁通りは、江戸時代からの幅員のまま現在に至っており、沿道には古い家屋が立ち並んでおり、道路拡幅は現実的ではなく、<u>現幅員の中で歩行者と自動車を共存させる</u>こととした。
・一面の自然石舗装において、歩道部分のパターンが白線を超えて車道に滲み出てくるような工夫によって、<u>歩行者がゆったりと歩きやすく、自動車がスピードを出しにくくする道路空間</u>を実現。
・限られた道路幅員を如何に活用できるかという視点で電線類の地中化を実施し、これに合わせて新たに道路照明柱が設置された。
・照明柱は<u>極力民地側に寄せる等、通行の支障にならない配置とし、歩行者の行動の自由度の高い道路空間</u>を実現。
・舗装を含めた色彩は、<u>沿道の建物を引き立てるべく落ち着いたグレー系に統一</u>。

コンセプトシートと最終案パース

整備の前後比較

【道路舗装】

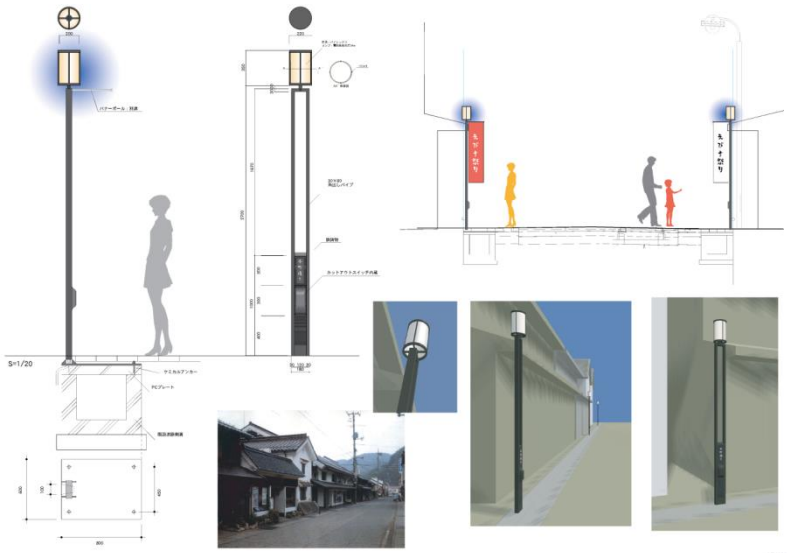
・歩道の舗装材は、<u>殿町通りとの連続性を意識し、質感の豊かな自然石を選定</u>。
・武家屋敷である殿町通りと、町人のまちである本町・祇園丁通りの<u>街路の格の違いに配慮し、デザインを切り替え</u>ている。
・乾式工法により観光バスなどによる破損などにも対応した。

歩道詳細（詳細）

歩道舗装（全景）

【道路照明】

・照明柱は、歴史のある街並みに風格、品格を持たせるため、<u>長期間にわたり、風合いを保つことのできる鋳鉄を採用</u>。
・<u>提灯のような印象の灯具を千鳥配置とし、歩行空間を阻害しないデザインや配置の工夫</u>がなされている。



デザイン検討図

照明柱

夜間点灯状況

設置位置

支柱詳細

事業を通じた課題と新たな取り組み

【課題】

・このような事業では、必要に応じて有能な専門家を探し出せるネットワークと委託できる仕組みづくりが整備されると有効と考えられる。
・地元コンサルタントがデザイナーとしての能力を向上させていく事が理想であるが、現実的にはハードルが高い。

【新たな取り組み】

・道路整備後にバーやカフェ等、これまでなかった新しい業態の出店が増えている。昔からの世代に加えて、新しい若い世代がまちづくりに参加している傾向が見受けられ、後継者が不在となった空き店舗の活用が進んでいる。
・以前は町内会ごとの縦割り組織となっていたが、道路が整備された事により、地域の横のつながりが形成された。

事業関係者のコメント

【行政担当者】

＜計画・設計段階＞

・本事業は、電線類地中化と下水道整備の同時施工であり、この機を逃すとまちのリニューアルのタイミングがないと考え、整備連絡会に対し、事業に対するやる気、本気度の問いかけを行っている。
・専門家を呼んだことで地元に安心感が生じたと思う。ワークショップで話し合いを行ってきたものの、良いデザインの内容について判然せず、デザイナーの提案により、地元と専門家の意見が一致した。
・合意形成が円滑に進んだのも、重要なのは地元との信頼関係が出来ていたという事である。その上で、専門家によるセンスの良いデザインをとりまとめるというステップが、この事業では有効に機能した。
・地元との調整は方法論ではなく、最終的には担当者の「人柄」と「熱意」と「執念」であると感じる。

＜管理段階＞

・整備後、通りに人が増えたことが、地元の意識を変えるのに大きく影響し、地元が成功体験を実感することが重要である。
・通りの整備によって、重要伝統的建造物群保存地区指定への動きが活発化したと思う。

松山市ロープウェイ通り

（愛媛県松山市）

松山市ロープウェイ通り（愛媛県松山市）

道路空間の再編により、歩行者が約 3.5 倍に増加

道路特性：商業・生活系街路

事業特性：道路線形・構造改良、道路空間再編、歩行空間整備、道路修景、無電柱化、沿道修景

◆事業の内容

〇車道を 2 車線から 1 車線化し、歩道幅員を拡大する道路空間の再配分を実施

〇無電柱化と共に、沿道の店舗看板の統一化や道路附属物の修景、舗装の美装化等を実施

◆事業の成功要因（実践のポイント）

〇地元と行政（市）の熱意ある協議

・商店街の沈滞をきっかけとした、地元と行政（市）の長年にわたる協議（約 6 年間）により、地元関係者の事業に対する責任感が生まれた。

〇専門家に対する信頼感を背景にした道路デザイン

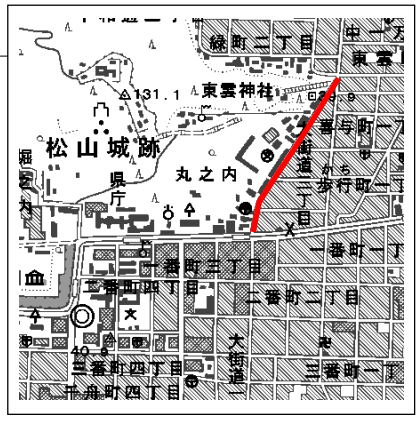
・地元の想いを汲み上げ、形にすることが出来る専門家を活用することで、地元関係者との信頼感の醸成につなげ、地域の特性に応じた個性的なデザインを実現。

◆事業の成果

〇歩行者に配慮した道路の再整備の結果、整備前に比べ歩行者交通量が約 3.5 倍に増加

〇事業供用後、全国でもトップクラスの地価上昇率（12.6%）を示した（全国平均 2.3%、地方都市平均-2.8%）

◆事業箇所



◆事業データ

・事業主体：松山市

・路線名称：市道一番町東雲線

・道路延長：約 500m

・道路幅員：車道 5.0m（1 車線）
歩道 2.5～4.5m

・事業期間：平成 14 年～平成 18 年

松山市ロープウェイ通り（愛媛県松山市）

◆事業概要

・ロープウェイ通りは、松山市の中心的な商店街（大街道商店街）の北に位置し、沿道には松山城ロープウェイ・リフト駅を擁する、松山城へのメインエントランスの役割を担う通りである。
・地元商店街では、通り南側の中心商店街（大街道商店街）や北側の文教地区、住宅地に挟まれ、自動車や自転車交通の通過点になっていることに大きな危機感を持っていた。
・商店街の活性化等を図るため、2 車線の車道を 1 車線に縮小する歩行者優先の道路空間の再配分を実施し、併せて、アーケードの撤去と無電柱化や沿道建物外壁面の改善等の景観整備を行った。

◆整備概要

〇車道の 1 車線化に伴う道路線形改良
〇電線類の地中化
〇アーケードの撤去
〇デザインガイドラインによる沿道建物外壁面の整備（店舗看板の統一化等）
〇歩道の美装化
〇道路附属物（照明等）の修景

道路線形改良（スラローム化）

アーケード撤去前

アーケード撤去後

道路照明

デザインガイドラインに基づく店舗看板

実践上のポイント（構想・計画段階）

～地元と行政（市）の熱意ある協議と取り組み～

【事業供用までの主な検討経緯】

・H11.	電線共同溝整備道路の指定
・H12.10～H15.07	地元協議（16 回開催）
・H15.08	ロープウェイ街まちづくり協定書（デザインガイドライン）の締結
・H15.10～H15.11	社会実験の実施
・H16.05～H17.01	道路景観整備協議会（7 回開催）
・H17.04～	工事着手
・H18.04	ロープウェイ通り供用

・ロープウェイ通りの整備は、事業供用（平成 18 年）に先立つ約 7 年前の電線共同溝整備道路の指定という、行政主導の整備計画が出発点にあった。

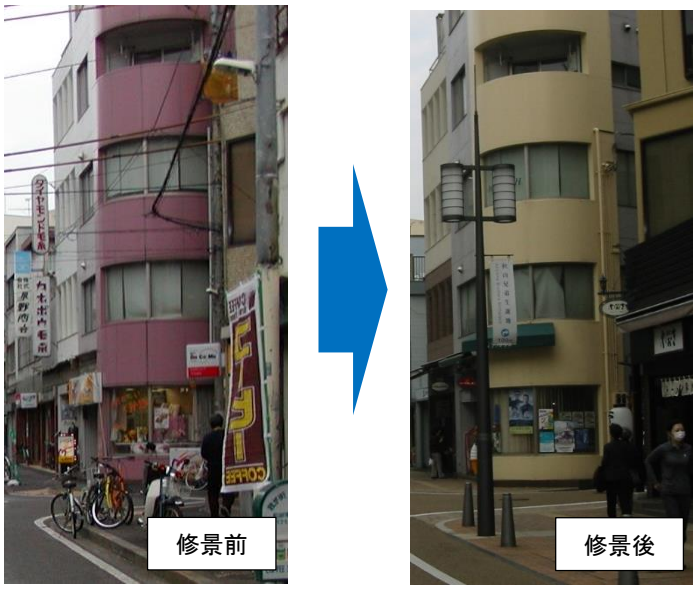
・この指定を契機に、行政側から地元へ働きかけを行い、地元協議を実施。

・地元商店街ではロープウェイ通りが交通の通過点となっていることに危機感を持ち、当初は交通に関する議論を始めたが、電線共同溝整備の議論を進める中、「道路空間、特に歩行者空間整備をどうするか」という議論に発展。

・地元協議は、沿道の 3 商店街（約 120 店舗）が参加する中、およそ 6 年間にわたり実施。

・この協議を受け、商店街側はアーケードを撤去することとし、沿道の自主的なまちづくりに関する協定とデザインガイドライン（ロープウェイ街まちづくり協定書及びロープウェイ街まちづくりガイドライン/平成 15 年 8 月）を締結し、看板等のデザインの統一化や壁面カラーの修景等を実施。

ガイドラインに基づく店舗看板の統一化



建物外壁色の修景

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）４－４－５　道路と沿道の一体整備
６－３　関係者との協力体制の構築と支援
７－１－２　検討体制の整備

【ロープウェイ街まちづくりガイドラインの概要】

街づくりの方向性

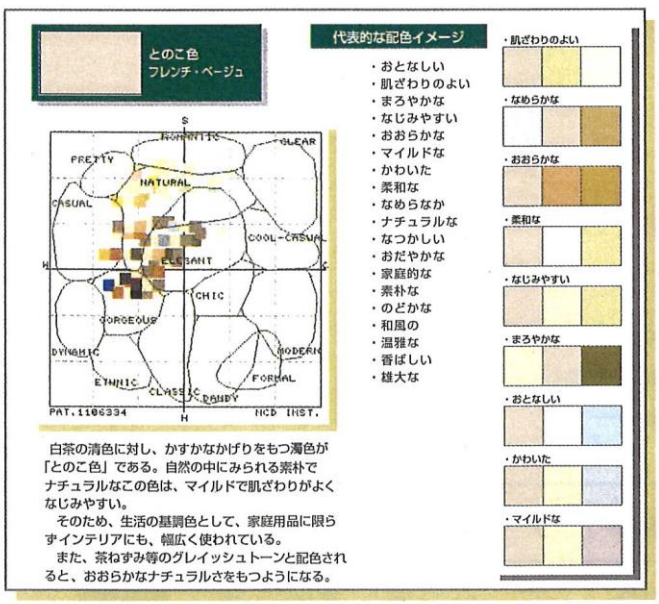
●個性的な魅力を持った楽しい町並みを創造する。
●「和：なごみ」と地区の特色を生かした質の高い空間を形成する。
●人の回遊、滞留、交流が生まれるまちを目指す。
●安全性が確保出来る、人に優しいまちを目指す。

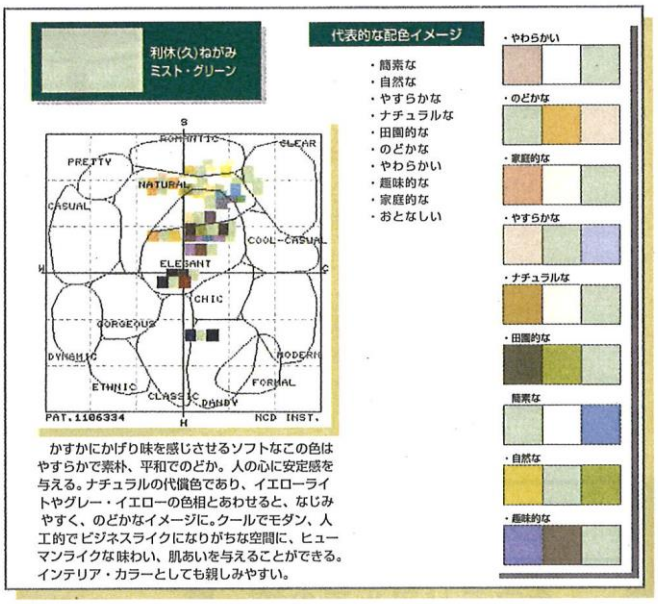
デザイン手法		デザイン展開
◆カラーコードでの統一感	▶▶▶▶▶▶▶▶	アースカラー
◆マテリアルでの統一感	▶▶▶▶▶▶▶▶	石・レンガ・漆喰・木
◆形態・形状での統一感	▶▶▶▶▶▶▶▶	寸法規制

「カラーコードの基本的な考え方」
街を決められた配色で包む事により統一感が生まれ、特色ある美しい豊かな街並みを創り出すことが出来る。
ただし、色彩感覚には個人差があるため指定したカラーコードサンプルを決め、その中から選択することにより、町全体の感覚の統一を図る。

・落着いたトーンによるカラーを基本とし「和：なごみ」を演出する。
・必要によりポイント色を使うことで個店の個性を生かし、楽しい街並みを創造する。

■カラーコードサンプル例

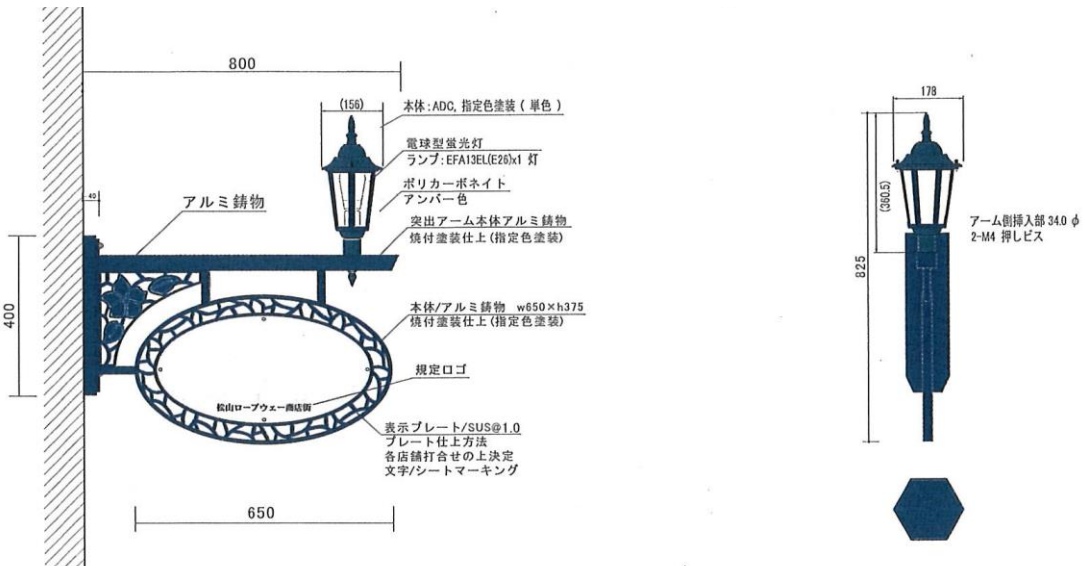




松山市ロープウェイ通り（愛媛県松山市）

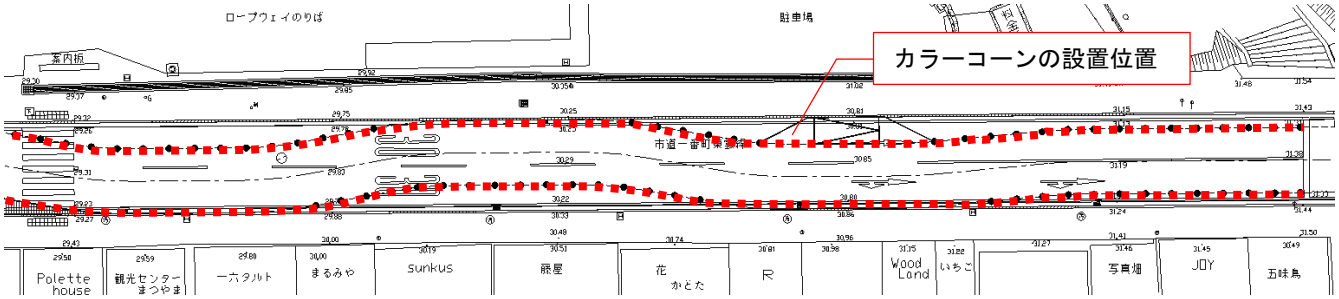
■外壁仕上げ例

■看板デザイン例（突出し看板）

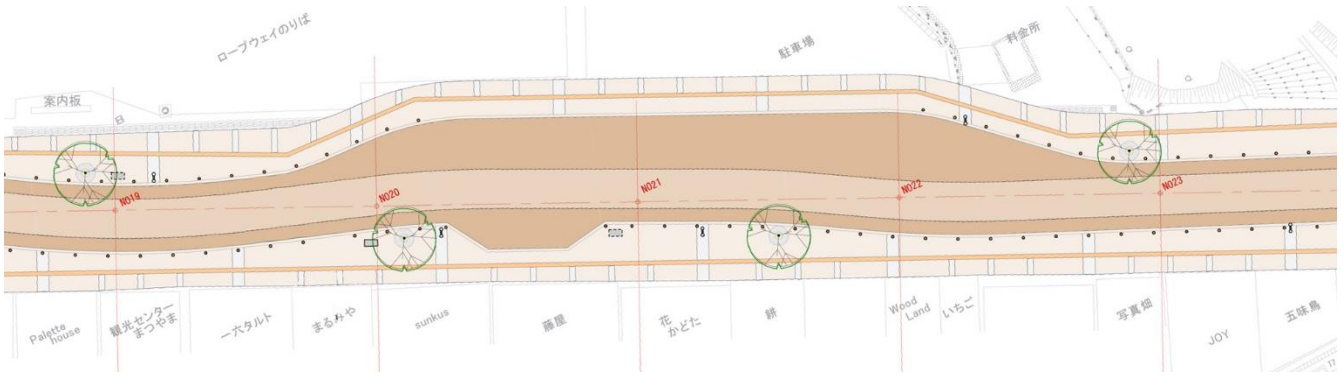


～地元の熱意を踏まえた行政（市）の取り組み～

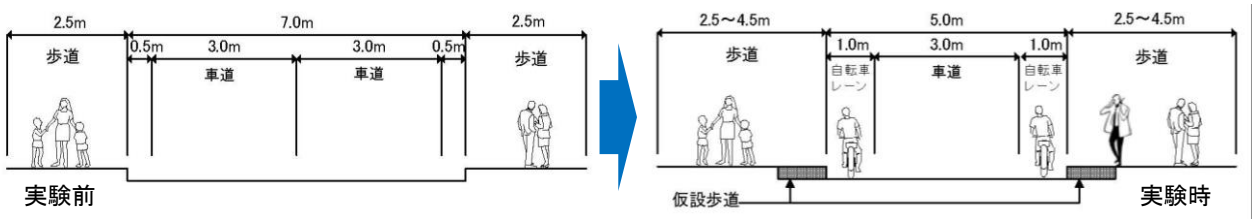
・地元協議における熱意や自主的な取組み等、地元の主体性の発揮を受け、市では車道の１車線化等の道路整備における交通への影響等を検証するため社会実験を実施。
・ロープウェイ通りの賑わい等の創出を図るため、カラーコーンの仮設置で車線縮小と歩道の拡幅を確保し、通りをトランジットモール化。



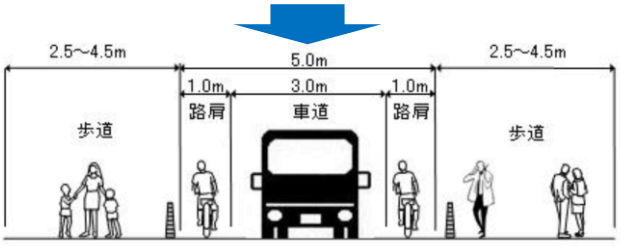
社会実験時の道路平面



整備後の道路平面



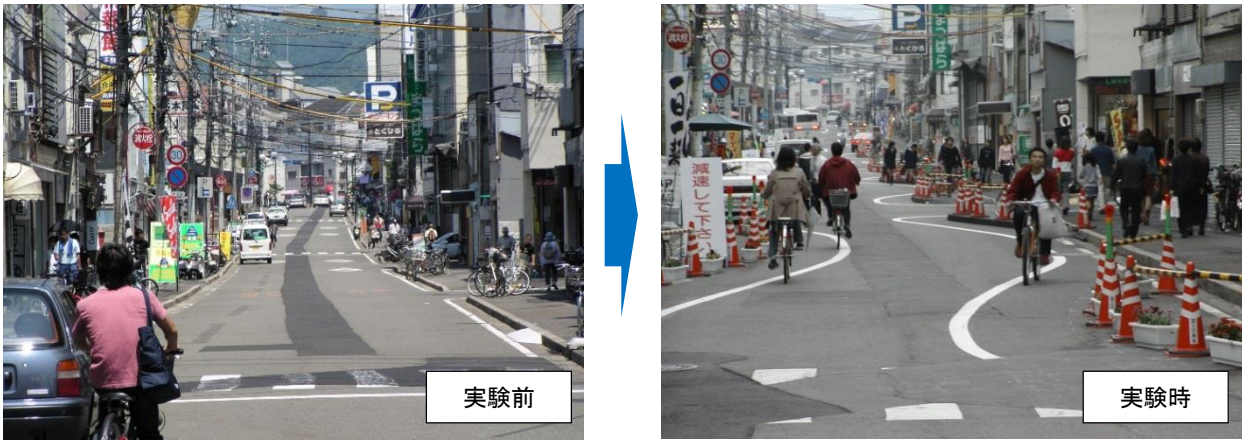
社会実験における道路横断



整備後の道路横断

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）４－４－２　都市活動に対応した横断構成
７－１－２　検討体制の整備

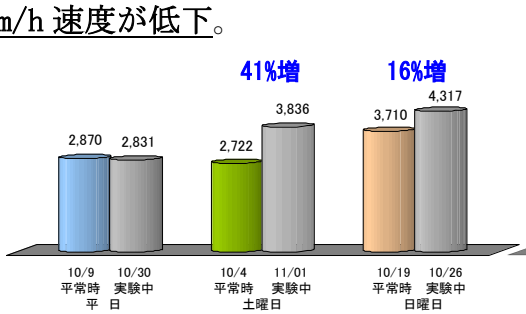
松山市ロープウェイ通り（愛媛県松山市）



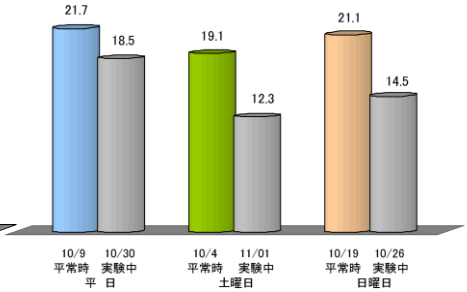
社会実験の実施状況

整備後の状況

・この社会実験の結果、ロープウェイ通りの歩行者交通量は、実験前の平常時に比べ最大 41%増加し、自動車の走行速度は、平常時と比較し、土・日曜日は平均約 7km/h、平日においても平均約 3km/h 速度が低下。



歩行者断面交通量の変化（人/12h）



自動車平均走行速度の変化（km/h）

～協議会での集中的な検討～

・社会実験の結果を踏まえ、市は地元関係者等からなる「ロープウェイ街道路景観整備協議会」を平成 16 年 5 月に立ち上げ、7 回にわたる協議を集中的に実施。
・社会実験で得られた良好な検証結果とその体験（いわば成功体験）を通じ、地元と市は、道路線形や歩道舗装、道路照明、ストリートファーニチャー等の道路デザインについて、具体的かつ詳細に検討。
・平成 17 年度に電線類の地中化、車線縮小、道路線形改良、自転車・歩行者空間の確保、舗装の美装化、道路付属物の修景等に着手し、平成 18 年 4 月に供用。

整備状況

道路線形

歩道舗装

エントランスゲート

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）３－６－２　道路の性格に応じたデザイン
４－４－２　都市活動に対応した横断構成
７－１－２　検討体制の整備

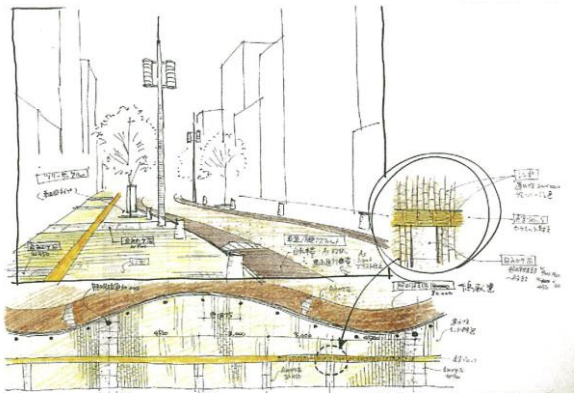
松山市ロープウェイ通り（愛媛県松山市）

実践上のポイント（設計段階）

～専門家に対する信頼感を背景にした道路デザイン～

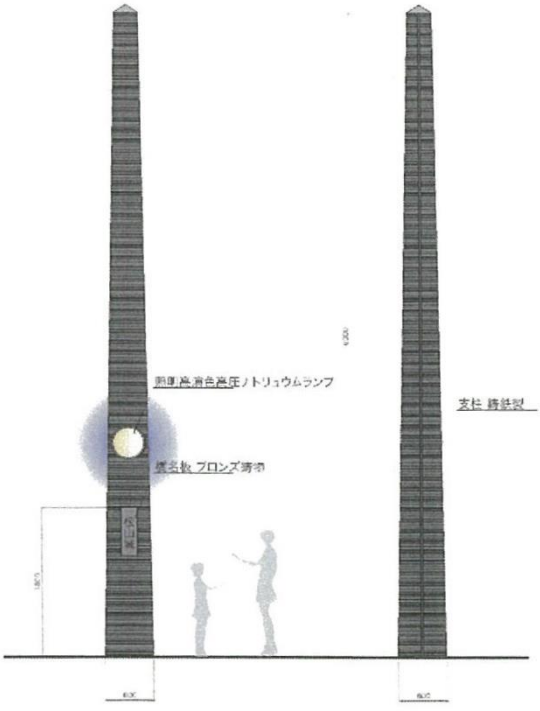
・ロープウェイ通りの当初の設計案は、既製品を組み合わせた道路照明や、インターロッキング等の一般的な設計内容にとどまり、地元からは低い評価。
・そこで、学識経験者の助言を踏まえ、専門家（デザイナー）を活用した検討体制を整備し、検討を推進。
・この専門家による設計案は、地元の整備に対する強い想いに応えたものとして、地元から高い評価を受け、これを契機に専門家に対する信頼感が醸成され、当該案を採用。

当初案イメージ



代替案イメージスケッチ

最終案イメージ



エントランスゲート設計図

地元の要望に応じて整備されたエントランスゲート

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）７－１－２　検討体制の整備
７－２（１）技術力の活用

実践上のポイント（施工段階）

～試験施工によるデザインの一貫性の確保～

・設計意図の一貫性を確保するため、歩道や車道舗装の施工にあたっては、煉瓦や自然石、脱色アスファルトのサンプルを確認し、試し張りを実施。
・その上で、通行の安全性や快適性、美観等をチェックし施工。

歩道舗装材のサンプル確認

車道舗装材のサンプル確認

実践上のポイント（管理段階）

～設計理念の共有による地域主体の維持管理の取り組み～

・舗装の試験施工等を通じて、地元住民等は、専門家の整備に対する想いやこだわりに強く共感し、その設計理念等を理解、共有。
・事業供用後、専門家の想いに応えるためにも、地元商店街では、歩道舗装の修復に備え、自主的に修復用ストックを確保。
・歩道を修復する場合は、地元負担により煉瓦の張替えを実施。

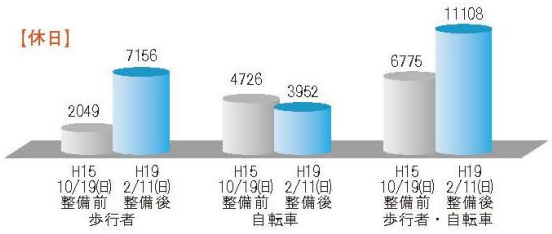
歩道舗装の破損状況の確認

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）５－１４（１）デザインの一貫性の確保
６－２（２）地域住民との関わり
６－３　関係者との協力体制の構築と支援

整備効果

～歩行者交通量が 3.5 倍に増加～

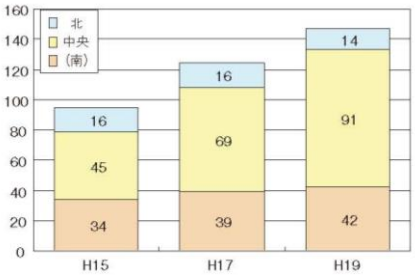
・事業供用後の歩行者交通量（休日）が、整備前に比べ凡そ 3.5 倍（約 2,000 人から約 7,100 人）に増加。
・他方、自転車交通量（休日）は約 4,700 台から約 3,900 台に減少し、歩行者による道路利用の増加が明らかであり、歩行者優先とした整備目的の達成が伺える。



休日の歩行者・自転車交通量の変化

～沿道の営業店舗数が 1.5 倍に増加～

・事業供用後の営業店舗数が、整備前に比べ凡そ 1.5 倍（97 店舗から 147 店舗）に増加。
・特に、事業区間の中央に位置する商店街では、店舗数が倍増（45 店舗から 91 店舗）。



営業店舗数の推移

～全国でもトップクラスの地価上昇率～

・事業供用後、地方都市の地価が下降する中、ロープウェイ通りの路線価は、整備前に比べ12.6%上昇し、全国でもトップクラスの地価上昇率を示す（全国平均 2.3%、地方都市平均-2.8%）。

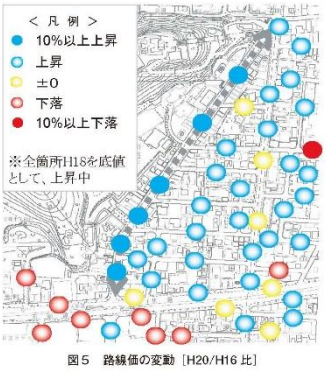


図5　路線価の変動［H20/H16 比］

路線価の変動

～地元の主体的な地域活動～

・事業供用後、年に一回、地元主導の「門前まつり」を開催。
・期間中の通行止めの協議は、地元が主体的に警察と協議。
・その他、夜間イルミネーションや店先での風鈴飾り等のイベントを実施。

イベント（門前まつり）

夜間イルミネーション

具体の整備内容

【デザインコンセプト】

松山の象徴である「松山城」へのメイン・アプローチ、かつ賑わいの商業モール

煉瓦と石と鉄ー質感と趣き溢れる〝参道遊路〟

■松山城へのメイン・アプローチ、商店街としての賑わい

・ロープウェイ通りは、市内の目抜き通りである大街道に直結しつつ、松山城へのエントランス軸として重要な路線である。浅薄ではない、本格的な景観整備が追及されていい場所であり、質感豊かで品格のある街路デザインが求められている。

・一方、ショッピングモールとしての位置づけも重要である。歴史的な重厚さや落ち着いた雰囲気の中にも、商店街としての楽しさ、賑わいが演出されるようなデザインが必要である。

■スラロームと電線類地中化

・うねり、屈折する線形は、そのままでは景観的にうるさいものになりかねない。むしろ、街路軸の直線性をデザインの基調とし、整然とした印象を与えるのが適当と考えられる。

・照明や樹木等、立ち上がる景観要素を直線的に配置すると、スラロームする車道に対峙して、街路景観全体にバランスが良く、空間構成に落ち着いた秩序を与えられる。

・可能な限り照明柱や植栽の並びを揃える。植栽はスラロームによって歩道が広がった箇所に配置することが基本である。

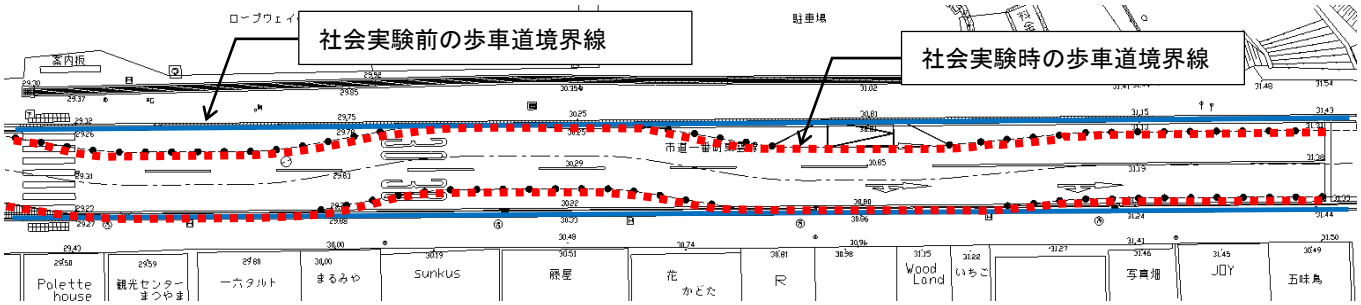
【道路線形・道路構造の改良】

・道路線形の改良は、既存の道路機能の見直しとして、車線を 2 車線から 1 車線へ縮小。

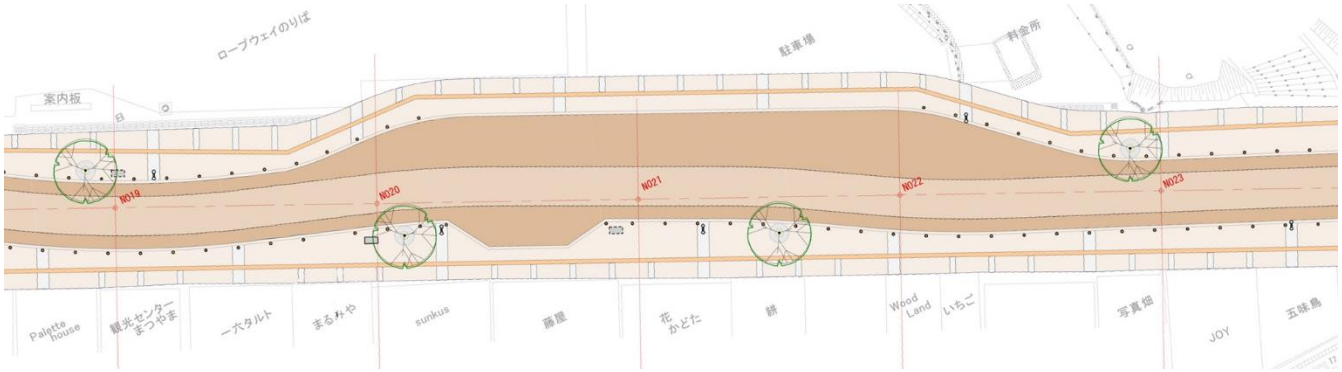
・車線の縮小により、既存幅員（12m）の中で、設計速度 30km、幅員 5m とする 1 車線の車道（両側路肩 1.0m を自転車通行帯）をスラローム形状とすることで、車道両側に幅員 2.5m～4.5m の歩道空間を再配分。

整備の前後比較

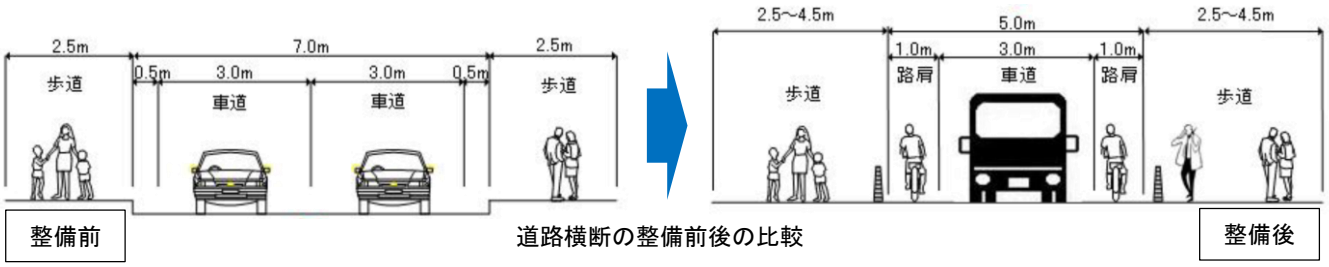
松山市ロープウェイ通り（愛媛県松山市）



社会実験前後の道路線形の比較



整備後の道路平面図



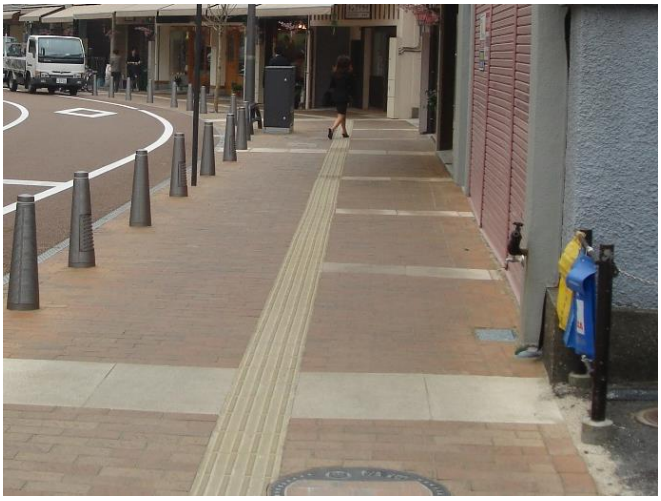
道路横断の整備前後の比較

【道路舗装】

■歩道舗装

・歩道の舗装材は、松山城のアプローチと、商店街としての楽しさや親しみやすさ、賑わい等に配慮し、それにふさわしい<u>質感の豊かさを保ち、滑りにくく、歩きやすい素材として、煉瓦材を選定</u>。

歩道舗装（詳細）



歩道舗装

■車道舗装

・車道舗装も歩道舗装と同様に、質感の豊かさを確保するため、脱色アスファルト舗装のショットブラスト仕上げにより、質感の向上を確保している。

車道舗装（詳細）

車道舗装の様子

【道路照明】

・道路照明は、松山城のアプローチとしての風格、品格を持たせるため、長期間、風合いを保つことのできる鋳鉄を採用。
・支柱の表面には細かな波状のテクスチャーをつけ、手で触れたときの素材の感触が確認できる仕上げ。
・提灯のような優しく懐かしい灯りとするため、照明方式は全方位拡散方式を採用し、2 灯型とすることで空間全体の明るさ感を確保。

道路照明

点灯時の道路照明

支柱詳細

松山市ロープウェイ通り（愛媛県松山市）

【ボラード】

・ボラードは、空間全体のデザイン基調を整えるため、道路照明と同じ鋳鉄を採用。
・道路線形のスラローム化によるドライバーの視認性に配慮し、高さは 700㎜。
・ユニバーサルデザインの対象路線として、10 ルクス以上の路面照度を確保するため、フットライトを組み込み、照度を確保。

ボラード

ボラード（詳細）

夜間のボラード照明

【エントランスゲート】

・松山城へのアプローチとしての風格、品格を持たせるため、市内の目抜き通り（大街道）と交差するエントランス部に、モニュメンタル性の高いゲート柱を設置。
・素材は道路照明、ボラードと同様に鋳鉄を採用。
・道路照明等に比べ圧倒的に強い存在感を持ち、市内の目抜き通り（大街道）に向かっての正面性、ゲート性が演出され、通りのシンボルとなっている。

エントランスゲート（全景）

エントランスゲート（詳細）

事業を通じた課題と新たな取り組み

【課題】

・道路整備等の公共事業では、設計・施工時のデザイン監理の位置づけが難しく、デザインの一貫性等が確保されない恐れがある。
・他方、デザイン性の確保に偏ることで、受・発注者の関係に不透明さが生じること等が懸念される。

【新たな取り組み】

・松山市では本事業での経験を踏まえ、従来の発注方式（指名競争入札等）に加え、デザイン力のある技術者（会社）の参入を可能にした、設計共同体によるデザインプロポーザル方式を新たに導入した。

事業関係者のコメント

【行政担当者】

＜構想・計画段階＞

・協議を重ねていく中で、地元側に「このままでは商店街の疲弊は目に見えている。何かチャレンジしよう」という前向きな意識の変化が生じていったのが、当時見て取れた。
・この意識変化が、商店街側のアーケードの撤去や自主的なデザインガイドラインの締結につながったと思う。
・長期の地元協議で培われたお互いの信頼感や地元の意識向上等から、社会実験の合意形成は比較的容易であったと思う。
・社会実験の実施後、国土交通省から地元商店街の代表へ、この実験に関する講演の依頼があった。この講演の模様は、報道等を通じ、地元の方々にもすぐに伝わり、「自分たちの取り組みが全国発信された」という想いと社会実験での成功体験を契機に、地元全体の関心が深まり、協議会に対する責任感のようなものが、地元に醸成されたと思う。
・この事業を通じて感じたことは、地元との合意形成に工夫やコツはなく、お互いの意思疎通を積み上げていくことが何よりも重要で、地元との信頼感の醸成が、事業の成功を導く大きな要因と感じた。

＜設計段階＞

・この事業を通じて、地元の要望に応えることや、整備のクオリティを確保するためには、地元の想いを汲み上げることができる専門家を積極的に活用していくことが、大変重要だと感じた。

＜施工段階＞

・設計理念の一貫性や良好な施工結果を確保するには、施工時のサンプル確認や、現場で実物を確認することが基本だと思う。

＜管理段階＞

・この事業では、設計者の意図やこだわりを、現場でのやり取り等を通じて、地元の方々が共感、納得し、このような理解が、地域による自発的な維持管理につながっている一因だと思われる。

【学識・有識者】

＜設計段階＞

・この事業は、当初の案を地元の方々が納得せず、市から相談を受けスケッチを描いたところ、地元から「こういうものを望んでいた」ということになり、整備が進んだケース。
・地元からは、「立派に見えるゲートを造ってほしい」とも言われ、なかなかインパクトのあるエントランスゲートを整備し、地元の評判も大変いいと伺っている。

＜整備効果＞

・この事業で驚いたことは、「通りを整備したら、地価が上がった」ということであった。松山市の担当者に尋ねたところ、「松山市の中で唯一、地価が上昇した地区である」とのことであった。
・整備後、通りを再訪した際、店舗が改装され、洒落た通りになっており、これまで余り思わなかったことだが、「街路をちゃんと整備すれば街が変わる」というのを、この整備を通じて実感した。

日向市駅前広場

（宮崎県日向市）

日向市駅前広場（宮崎県日向市）

駅前整備により、歩行者・自転車交通が 1.5 倍に増加

道路特性：拠点施設

事業特性：道路修景、木材利用

◆事業の内容

〇連続立体交差事業、土地区画整理事業、商業集積事業の一体的推進による駅周辺再整備
〇交通広場に隣接して市民が自由に憩えるオープンスペース「交流広場」を整備

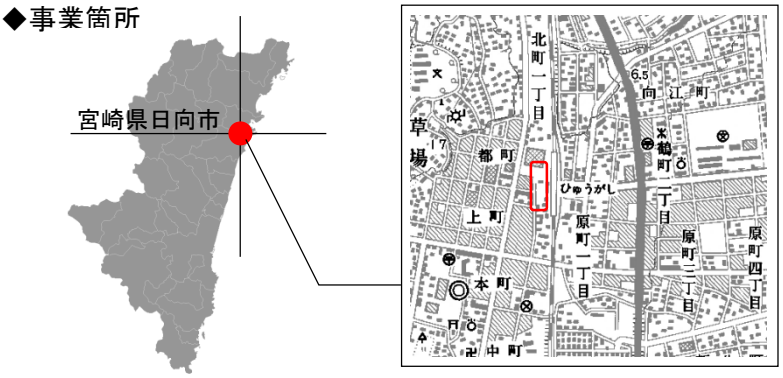
◆事業の成功要因（実践のポイント）

〇市民が「主役」となる検討体制の構築
・検討段階から市民を巻き込むことで、ユーザー満足度の高い公共施設整備を行った。
〇トータルコーディネートされたデザインの実践
・優れた専門家の参加と、景観デザインに関する検討機関の設置によるコラボレーション体制の構築により、デザインのトータルコーディネートを実践。

◆事業の成果

〇事業の実施により歩行者・自転車交通量が、整備前に比べ約 45%増加
〇市民企画のイベント数が約 1.8 倍、集客数も約 7.3 倍となった
〇県北の商店街地価の最高値は、近年、日向市が延岡市を逆転している

◆事業箇所



◆事業データ
・事業主体：日向市
・路線名称：ー
・整備面積：東口 5,297.23 ㎡
西口 4,030.03 ㎡
・道路幅員：ー（1 車線）
・事業期間：平成 18 年～平成 21 年

日向市駅前広場（宮崎県日向市）

◆事業概要

・日向市は宮崎県北部に位置する都市である。日向市駅を中心とする中心市街地は、「人・物・情報等の集発散の場」として、昔から親しまれたまちである。
・中心市街地の衰退が進んでおり、市街地の整備改善策として、県による連続立体交差事業と同時に、日向市駅周辺土地区画整理事業、商業集積事業を実施し、3 事業を一体的に進めることで駅周辺の再整備に取り組んだ。
・日向市駅周辺の再整備には、JR 九州、建設コンサルタント、建築家、構造家、土木設計家、デザイナー、都市計画家、有識者などの多くの優れた専門家が関わり、これらの専門家の能力の相乗効果によって、クオリティの高い景観整備が実現した。

◆整備概要

〇交通広場の整備
〇交流広場の整備（芝生広場、噴水等）
〇歩道の美装化
〇道路附属物（照明、車止め等）の修景
〇地場産材を活用した施設整備

交流広場

木材を用いた道路照明柱

車止め・煉瓦舗装

ベンチ

噴水

案内サイン

日向市駅前広場（宮崎県日向市）

実践上のポイント（構想・計画段階）

～市民が「主役」となる検討体制の構築～

・中心市街地整備については当初から「産・学・民・官」協働のまちづくりを目指しており、現在までに28程の委員会等が設置されてまちづくりについての検討を行った。
・地域の関与は完成した駅舎や駅前広場、交流広場等を、市民が「主役」となって利活用してもらうためという意味であり、市民の意見はできる限り設計に反映されるように配慮している。
・都市デザイン会議を除く全ての委員会等に市民、地域住民が参加し、それぞれの立場から計画検討の段階から使い方等を含めて検討を行っている。

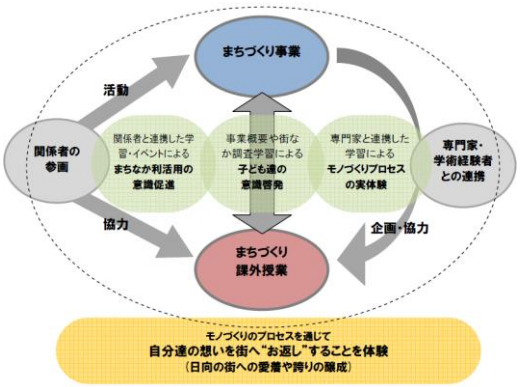
【事業供用までの主な検討経緯】
- H10.10　日向地区連続立体交差事業補助事業採択
  鉄道駅高架駅舎デザイン研究会開催
- H11.01　中心市街地活性化基本計画策定
- H13.03　日向地区連続立体交差事業基本協定締結
- H14.05　都市デザイン会議①
- H14.10　都市デザイン会議②
- H16.02　西口駅前広場仮整備
- H16.03　市駅広委員会・WG①
- H16.07　市駅広委員会③
- H17.10　西口・広場基本設計
- H18.02　市駅広委員会：最終⑤
- H18.10　新日向駅開業式
- H21.03　交流広場工事完了

・行政を中心に学識者、都市計画家、建築家、都市デザイナー、プロダクツデザイナー、JR 九州や地域産業及び一般市民や子供たちが参加して、大きな輪となった。

～実物確認やイベントを介した市民感覚の反映～

・図面だけの判断ではなく、案内サインや歩車道境界の縁石等について、市民が実際に見たり使ったりして計画案を判断できるよう、実物模型を確認する等のプロセスを多用し、合意形成を円滑化。
・提案した検討案については、委員会、市民、障害者団体、イベント主催者などの幅広い意見を聞き、検証を行い、必要に応じて検討案の変更を実施。例えば、歩車道境界のマウンドアップ構造について、視覚障害者と車いす利用者の狭間で食い違う意見の調整を実施。
・木材を使用した照明柱については、地元有志の協力のもと、材質や防腐処理などの実験を実施。
・平成14年から継続的に地元の子供たちが参加するイベントや学校での課外授業の取り組みを行い、公共事業への関心を高める取り組みを実施。この活動成果は2005年グッドデザイン賞「新領域部門」、平成23年度都市景観大賞「景観教育・普及啓発部門」国土交通大臣賞を受賞。

利用者の意見を現地で調整



課外事業によるネットワークの拡大

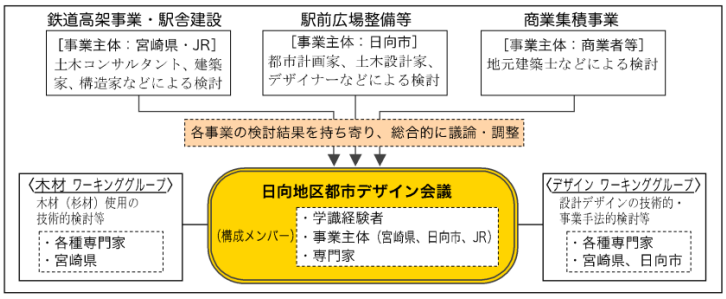
道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）３－６－２　道路の性格に応じたデザイン
６－３　関係者との協力体制の構築と支援
７－１－２　検討体制の整備

実践上のポイント（設計段階）

～トータルコーディネートされたデザインの実践～

・鉄道高架橋のデザインから駅舎デザイン、駅前広場や沿道空間までも含めたトータルコーディネートされたデザインを実践した。
・設計段階においてもワーキング、委員会は継続し、施設の位置づけ、デザイン、利用方法に至るまで全てを会議の議題として議論。
・維持管理についても設計段階から検討を行い、実験を重ねながらデザインを決定する作業を実施した。
・都市デザイン会議は、まちづくり全体のコーディネーターとしての役割を担い、当該会議が事業着手時から完了まで関与することで、議論がぶれずに一貫性を保つことができた。
・検討に先駆け、専門家は日向市内のフィールドサーベイを徹底的に行ったうえでデザイン検討を実施。

◆日向市駅周辺都市デザイン会議委員（H24.3 現在）
篠原修（東京大学名誉教授・土木設計家）
内藤廣（東京大学名誉教授・建築家）
武田光史（日本工業大学大学院教授・建築家）
出口近士（宮崎大学准教授）
吉武哲信（宮崎大学准教授）
山口ひろこ（色彩専門家）
九州旅客鉄道株式会社・宮崎県・日向市



検討体制図

■駅前広場のコンセプト

・連続立体交差事業による高架化によって、分断されていた東西の地区がひとつながりになる。
・それぞれ海の文化圏と、山の文化圏が繋がる東西軸と、これに直交する「交流通り」という南北軸を形成する。
・この直行する２つの軸を活用する事で、にぎわいある日向市駅前地区の「顔」の創出を図る。

駅前広場コンセプト図

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）７－１－２　検討体制の整備
７－２（１）技術力の活用

日向市駅前広場（宮崎県日向市）

実践上のポイント（施工段階）

～市民参加によるデザインの一貫性の確保～

・設計意図の一貫性を確保するため、施工にあたっては、市民参加の下、煉瓦や自然石等のサンプルや案内サインの実物模型の現地確認を実施。
・その上で、さらに通行の安全性や快適性、美観等をチェックし施工。

舗装の試験張りによる確認状況

案内サインの実物模型による確認状況

実践上のポイント（管理段階）

～地域の愛着にもとづいた自主的な維持管理～

・計画の初期段階からの市民参加が、自分たちの広場であるという愛着を醸成し、地元の各種団体による広場の自主的な清掃活動等、地域貢献の輪が広がりを見せている。
・駅前ロータリーの草花の地元と市の協働による植え替え作業を実施するなど、維持管理費用の低減に効果的な取り組みを実施。
・地元木材を利用した施設（道路照明、ボラード等）について、供用後 10 年を目途に木材の耐久状況等を確認。
・ボラード、照明柱の木材部分を取り外し、表面のかんな削りを実施。

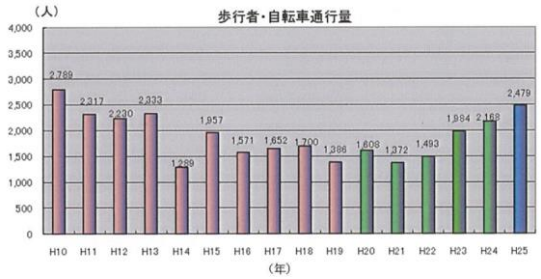
地元ボランティアによる清掃風景

道路デザイン指針（案）との関係：（実践編）５－１４（１）デザインの一貫性の確保
６－２（２）地域住民との関わり
６－３　関係者との協力体制の構築と支援

整備効果

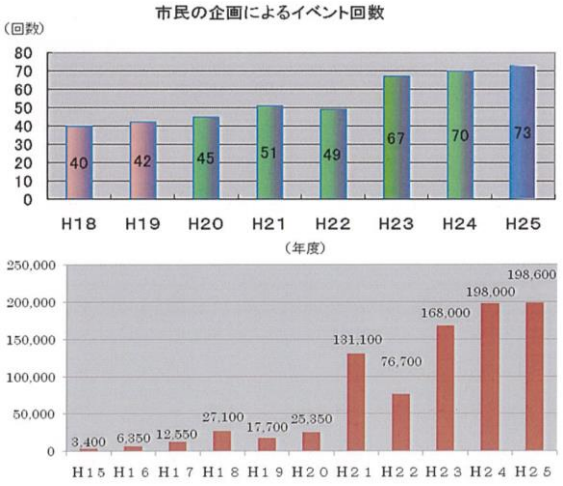
～歩行者・自転車交通量が 1.5 倍に増加～

・事業供用後の歩行者・自転車交通量（休日）が、整備前に比べ凡そ 1.5 倍（1,700 人から 2,479 人）に増加（※基準年値（H18）→測定値（H25））。
・人が集い、人がふれあう、活気に満ちた生活文化交流空間として機能している事が伺える。



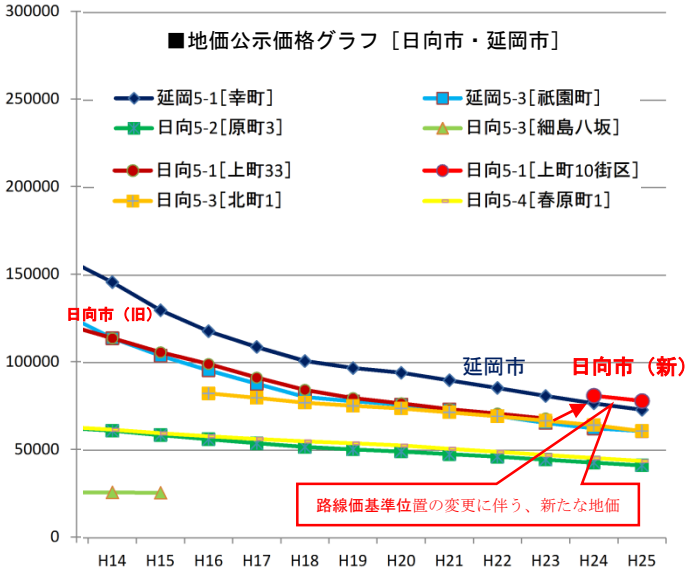
～市民企画のイベント数が 1.8 倍、集客数が 7.3 倍に増加～

・事業供用後の市民の企画によるイベント数が、整備前に比べ凡そ 1.8 倍（40 回から 73 回）に増加（※基準年値（H18）→測定値（H25））。
・更に市民の企画によるイベント集客数が、整備前に比べ凡そ 7.3 倍（27,100 人から 198,600 人）に増加（※基準年値（H18）→測定値（H25））。
・市民協働による持続的なまちづくり活動が活発化している事が伺える。



～整備後、宮崎県北部の商店街地価が 1 位に～

・宮崎県北部の商店街地価は延岡市幸町が最も高かったが、延岡の地価下降と路線価基準位置の変更を受け、整備後、宮崎県北部の商店街地価の最高値は日向市が逆転することとなった。



日向市駅前広場（宮崎県日向市）

～交流広場の整備により市民の地域活動が活性化～

・整備後、交流広場では市民が企画するイベントが多数開催され、市民の広場に対する認知度の向上につながっている。
・市民協働による施設の維持管理など、自分たちの施設という愛着が醸成されている。
・日常的に親子連れの遊ぶ姿が見受けられるようになり、子供向けイベントには母親が同伴することもあり、駅前商店街を広く PR する機会につながっている。

日向ひょっとこ夏祭り

まちなかハロウィン

日向の灯り「キャンドルナイト」

ハンギングバスケット展

わんぱく相撲

七夕祭り

その他イベントの数々

具体の整備内容

【デザインコンセプト】

全体コンセプト

〝クロスする軸線が地域をつなぐ〟

・連続立体交差事業による高架化によって、分断されていた東西の地区がひとつながりになる。それぞれ海の文化圏と、山の文化圏が繋がる東西軸と、西口はこれに直交する「交流通り」という南北軸を有する。この直行する 2 つの軸を活用する事で、にぎわいある日向市駅前地区の「顔」を創出した。

デザインコンセプト図と最終プラン

日向市駅前広場（宮崎県日向市）

【交流広場】

・日向市駅前広場の最大の特徴である「交流広場」は、交通広場に隣接して整備された。このオープンスペースによって、駅舎を中心とする駅前空間は人間のための場所という印象を与えている。

■芝生広場

・日常のおだやかな風景も、様々なイベントもすべてこなし得る受容力を有する場としてデザイン。造形のイメージは「西都原古墳群」をモチーフとしている。
・広場の整備を機に、日向市最大のイベントである「日向ひょっとこ夏祭」の会場を、市役所前広場から交流広場に変更。

芝生広場

■イベントステージ

・交流広場に面し、地元杉の集成材を活用したイベントステージを設置。
・ステージの仕様・形状については、年間を通じての使いやすさを追求し、小規模イベント等のための簡易な PA 設備を常備。

交流広場で開催されるひょっとこ祭り

■噴水とせせらぎ

・井戸水の掛け流しにより濾過機と循環ポンプを省略することで、ローコストな噴水とせせらぎスペースを実現。
・手押しポンプの設置は市民のアイデア。

■芝生広場中央の曲線通路

・車椅子利用者も芝生広場を楽しみながら通行できる曲線園路は、市民との徹底的な話し合いを行った上で、施工段階の最後に追加。

イベントステージ

噴水とせせらぎ

曲線通路

【歩道舗装】

・歩道部の舗装材料は、「大地の質感をそのままに焼き上げたような」温かみのある風合いと重厚な質感を併せ持つ煉瓦を使用。
・縁石部や車道舗装のディテールに御影石を組み合わせ、コストパフォーマンスへ配慮する一方、親しみやすさと品格を両立させた。
・広場で用いられている石材、樹木は、土地区画整理事業で移転した個人から無償提供された。

地元から無償提供された大判の自然石

歩道舗装

【道路照明】

・駅舎や駅前広場のコンセプトの根幹に「木を使ったまちづくり」がある。
・このコンセプトの下、地元団体による樹種選定、防水や防腐処理等の実験を実施し、道路付属物に木材を活用している。

灯具詳細

地元の活動

２灯型照明柱（バナーポール付）

１灯型照明柱

日向市駅前広場（宮崎県日向市）

【ボラード・ベンチ】

・ベンチやボラードといったストリートファーニチャーにも木材を活用している。
・経年変化による汚れや傷みは、「かんな」削りする事で維持管理している。
・メンテナンスフリーに頼らない、愛着のある維持管理の実践。

ボラード

ベンチ

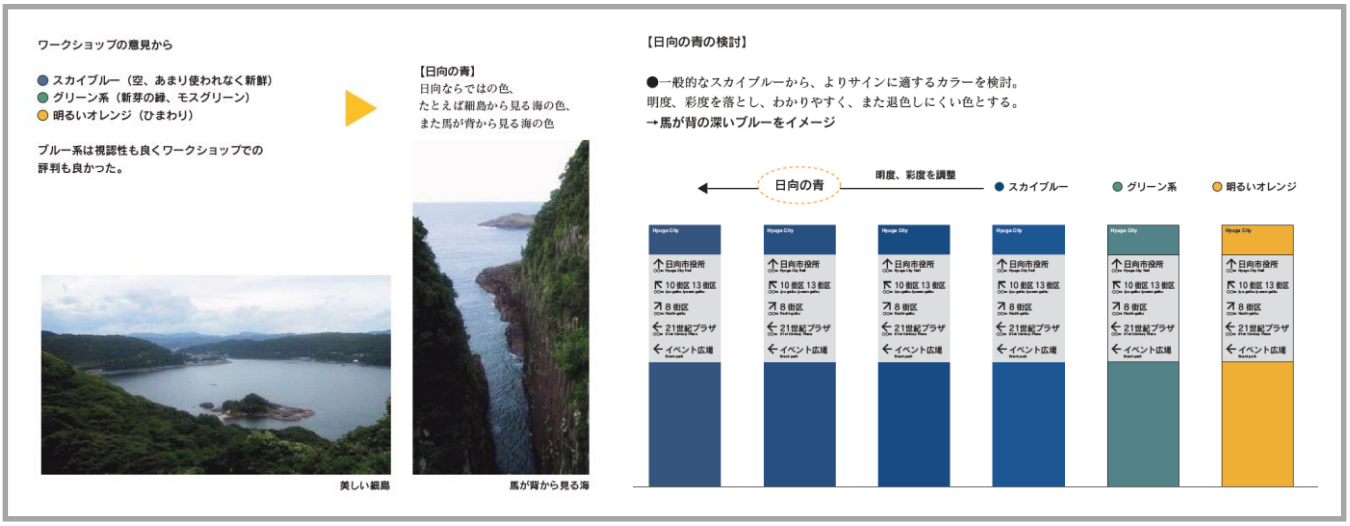
【案内サイン】

・案内サイトは日向灘の青色をモチーフとした「日向ブルー」で統一。
・この色彩の採用にあたっては、何種類ものカラーイメージをワーキングで議論し、決定。

総合案内サイン

施設案内サイン

方向案内サイン



デザイン検討シート

事業を通じた新たな取り組み

・今回の事業を通じ、市として「如何に利用者である市民の意見を聞く場」を提供するか、という意識が生まれ、市の公共事業を実施する姿勢に変化をもたらした。
・本事業の経験を踏まえ、事業の一貫性を確保するため、他事業において基本設計から実施設計までを一括に行うプロポーザルも実施している。

事業関係者のコメント

【行政担当者】

＜構想・計画段階＞

・計画の初期段階から、「連続立体化、区画整理、商業集積、交流拠点施設整備の 4 つの事業があってこそ、日向市の中心市街地は活性化する」と考え、ハード事業によるソフト事業の牽引というコンセプトを提示した。

＜設計段階＞

・専門家による駅前広場の空間コンセプト図は斬新であった。
・この事業では、専門家と地元の交流を通じ、良好な人間関係が育まれたと思う。例えは悪いかもしれないが、地元の方と気軽に飲食が出来るような人間関係を築いている。
・専門家の市内資源の綿密な調査や、遠方からの祭りへの参加といった熱意が、より良い合意形成を導く一因だったように思う。

＜管理段階＞

・計画段階から市民が参加しているため、自分たちの広場であるという思いがあり、強い愛着が醸成されたようである。
・イベント時の賑わいも担当者として嬉しいが、日常的な憩いの場になっていることが最も嬉しく感じている。

【学識・有識者】

＜設計段階＞

・市民や近所の住民の関心で、一番彼らにとって重要なのは、実際に身近に使う「小物」であり、「ベンチが座りやすい」とか、「親しみがわく」、「サインが分かりやすい」ということが非常に重要。日向市のサインは試作品を原寸大で作り、それを用いて住民と議論して決めている。

＜管理段階＞

・木材などの自然素材を使用すると、維持管理が大変であるが、日向市からは「ともかく、10 年やってみよう」、「供用が 10 年経過したらメンテナンスが必要かどうかチェックする」と言ってもらい実施につなげている。
・3～4 年前のチェック時に、表面にカンナをかけたところ、10 年前とまったく同じ状態が確認できている。

タイトル　良好な道路景観と賑わい創出のための事例集

発 行 日　平成 26 年 3 月

問合せ先　国土交通省 道路局 環境安全課

道路環境調査室　　03-5253-8497（直通）

＜本文及び写真の無断掲載・複製・引用を禁じる＞