

使う

—都市生活を豊かにするアクティビティについて—



HIROSHI NISHIMURA

ウォーカブル

が目的化しないことが大事

地方都市は車社会だから

みんな歩かない

車とどう付き合うか？

日常性の獲得



習慣化するための
トレーニングが必要

＜ハード整備だけでは何も起こらない＞

無理しない日常を
(マネジメントしないで)
支える仕組み



まちで自由に豊かに暮らすための
信頼をとirmoどそう

公と民の 信頼回復



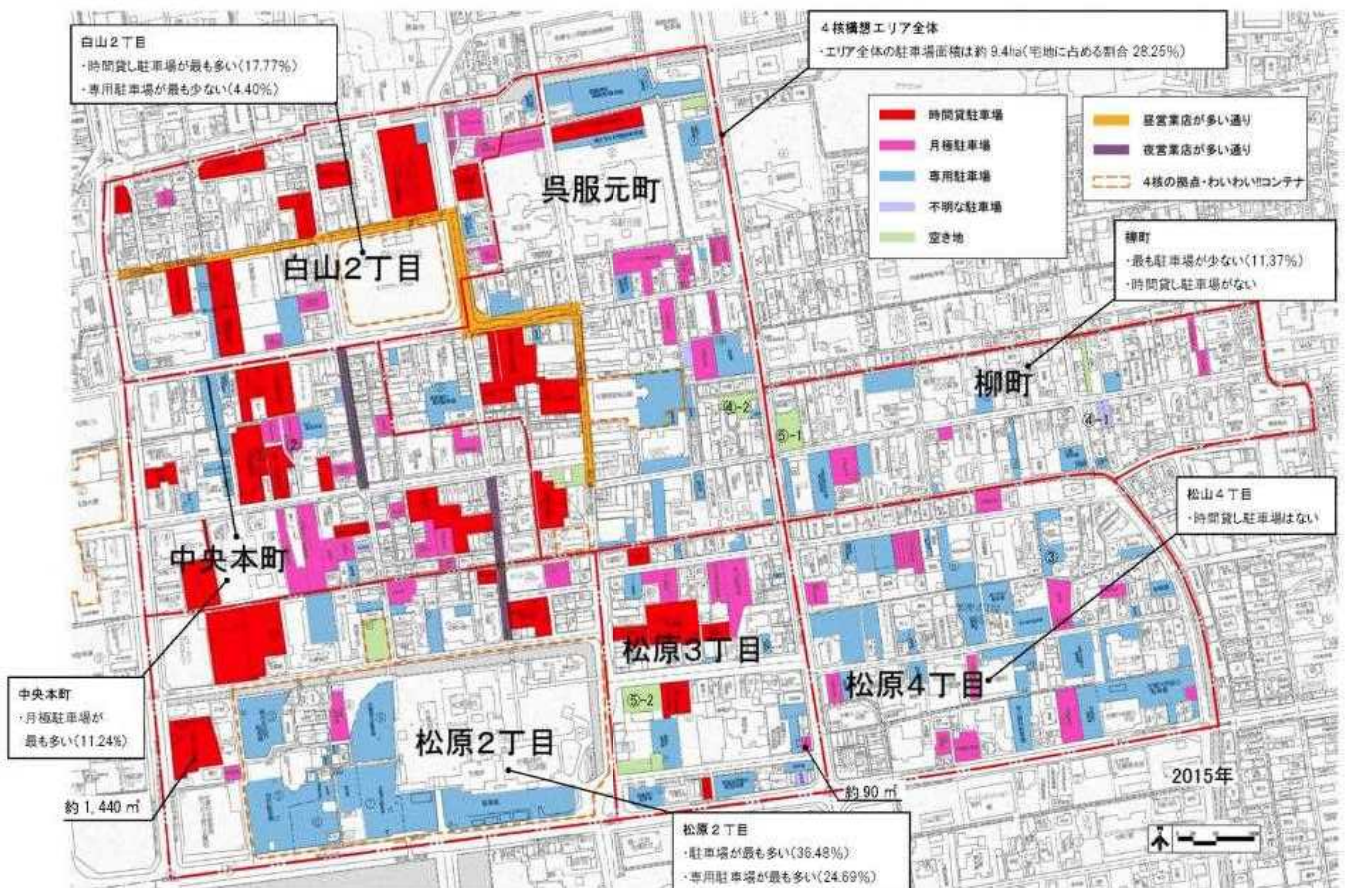
僕の故郷：佐賀県佐賀市の中心市街地

My hometown : Central of Saga city, Saga Prefecture

駐車場だらけのまちの課題1

まちの魅力を毀損している

■2015年の土地利用



駐車場だらけのまちの課題2

土地の収益力が激減

縮退する全国地方都市

駐車場だらけ
夜の飲屋街
昼間は人がいない

街なかは 危なくて 暮らせない

子育てママさんたちの声

駐車場だらけのまちの課題3

子どもや子育て世代がいらない

地方都市中心部の駐車場面積割合

約 20 ~ 30 %

(公園 | 約 3%・道路 | 約 25%)



大量に散在する駐車場と道路は
見立てによっては
都市再生の大きなポテンシャル

そもそも、道路とは？

道路法 | 国土交通省・地方自治体

道路交通法 | 警察庁

建築基準法 | 国土交通省・地方自治体

その他、道路運送法、車庫法、不動産登記法、税法などにも定義されている



道路上手に使っていくための5つのポイント

- 1) ハード対応
- 2) 規制緩和・規制回避
- 3) 公民連携室の設置(行政)
- 4) 都市経営を担う
沿道経営体の組織化
(民間)
- 5) 民間プレイヤーの発掘

「賑わい空間」構築に向けた課題抽出①

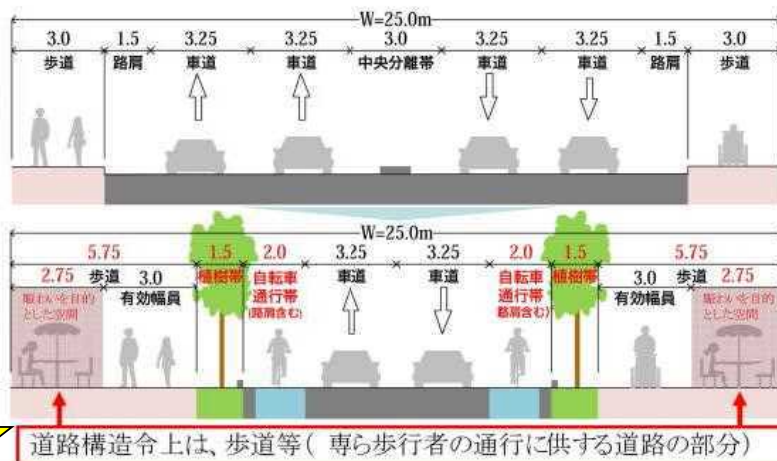
国土交通省

	現状	自治体からの声など	課題
空間整備	バイパス等の整備による自動車交通量の減少にもかかわらず、依然として自動車中心の空間のままの道路が多く存在。 運用上の対応として賑わい空間の創出に取り組んでいる事例もあるが、道路法令上はあくまで歩道等であり、「賑わいを目的とした空間」の位置付けがないため、関係機関との調整協議に苦慮するケースがある。	道路空間再構築による整備における記載も十分ではなく、根拠として警察協議や地元協議等で示すことができない。 多様なアクティビティ創出に必要な幅員に関する技術的根拠が乏しい。	車道から歩道への転換など、賑わい空間の構築が進んでいない。 歩行者に積極的に利用していただく賑わいを目的とした空間の位置付けが道路法令上存在しない。

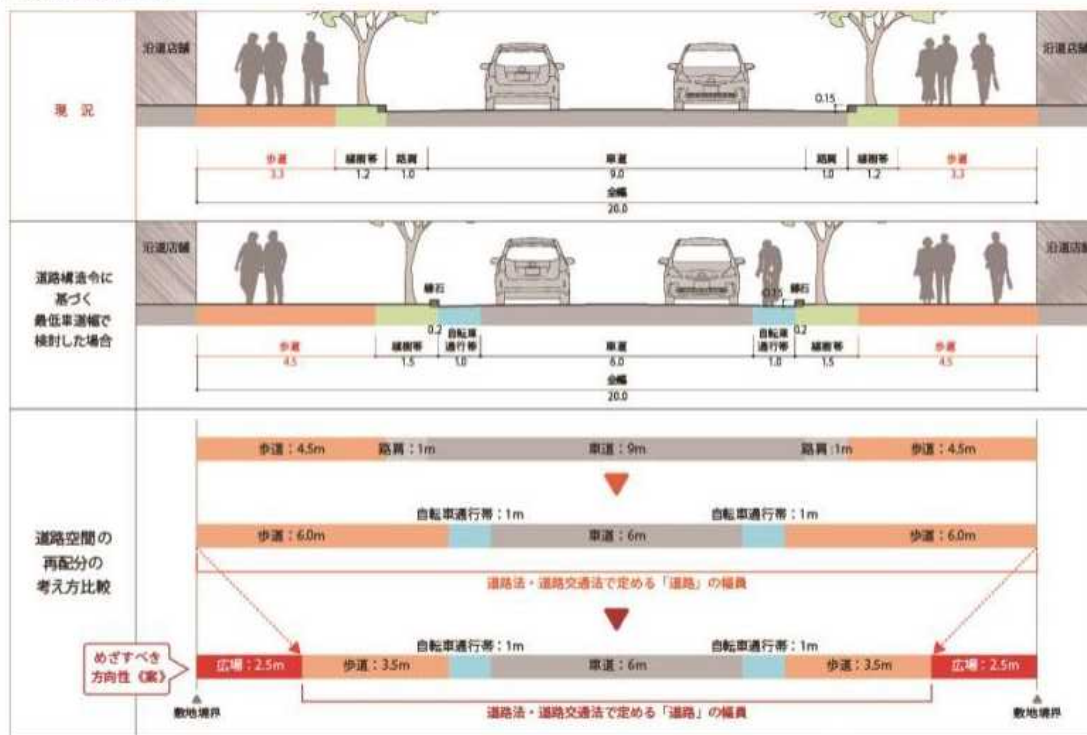
〔イメージ〕

【再構築前】

【再構築後】



■ 空間の再配分による道路構成の比較



● 建築基準法第43条

建築物の敷地は、道路（次に掲げるものを除く。第四十四条第一項を除き、以下同じ。）に2メートル以上接しなければならない。ただし、その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で定める基準に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したものについては、この限りでない。

● 建築基準法施行規則第10条の2の2

法第四十三条第一項ただし書の国土交通省令で定める基準は、次の各号のいずれかに掲げるものとする。

- 一 その敷地の周囲に公園、緑地、広場等広い空地を有すること。
- 二 その敷地が農道その他これに類する公共の用に供する道（幅員4メートル以上のものに限る。）に2メートル以上接すること。
- 三 その敷地が、その建築物の用途、規模、位置及び構造に応じ、避難及び通行の安全等の目的を達するために十分な幅員を有する道路であつて、道路に通ずるものに有効に接すること。

無理しない日常を支える仕組み

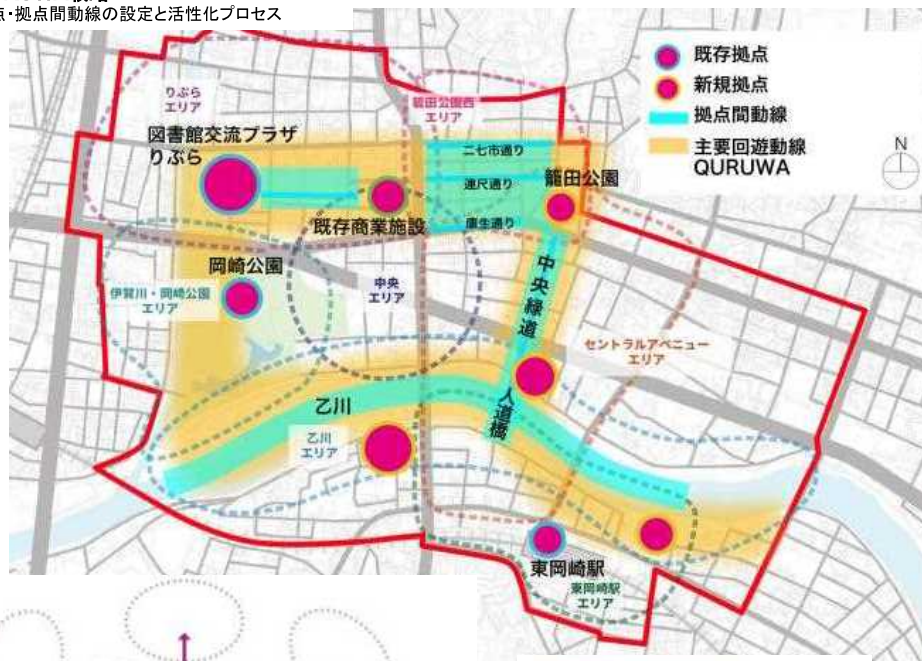
1M

ストリート活用社会実験 (岡崎市 | 連尺通・康生通)

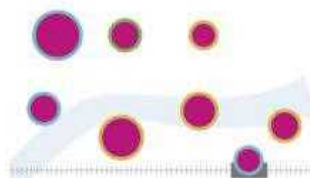
一歩道軒先1mの日常をつくる

QURUWA戦略

拠点・拠点間動線の設定と活性化プロセス

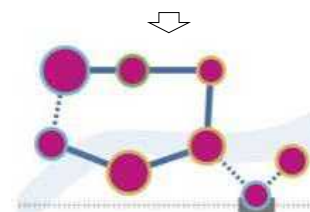


QURUWA戦略による
活性化プロセスイメージ



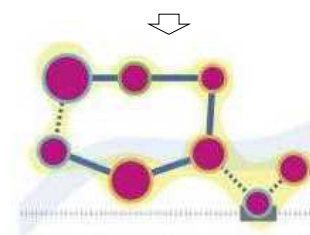
拠点の設定

QURUWA上の既存集客施設と公共空間に拠点を設定



拠点間動線の設定

QURUWA上の拠点をつなぐ拠点間動線を設定



主要回遊動線の実現

各拠点・拠点間動線上において公民連携プロジェクト(QURUWAプロジェクト)を実施することで回遊を実現

エリア外周辺への波及

RF地区公民連携まちづくりの波及効果によって、周辺エリア価値・暮らしの質が向上

エリアへの波及

波及効果でエリア全体の価値・暮らしの質が向上

年間来館者
145万人





康生通り



ユトレヒト | オランダ

いけそうじゃないですか？！

ユトレヒト



康生通り



ポイントは、日常のブランディング

→ イベントではない！

→ 無理しない仕組みと使い方

軒先1mの使い方







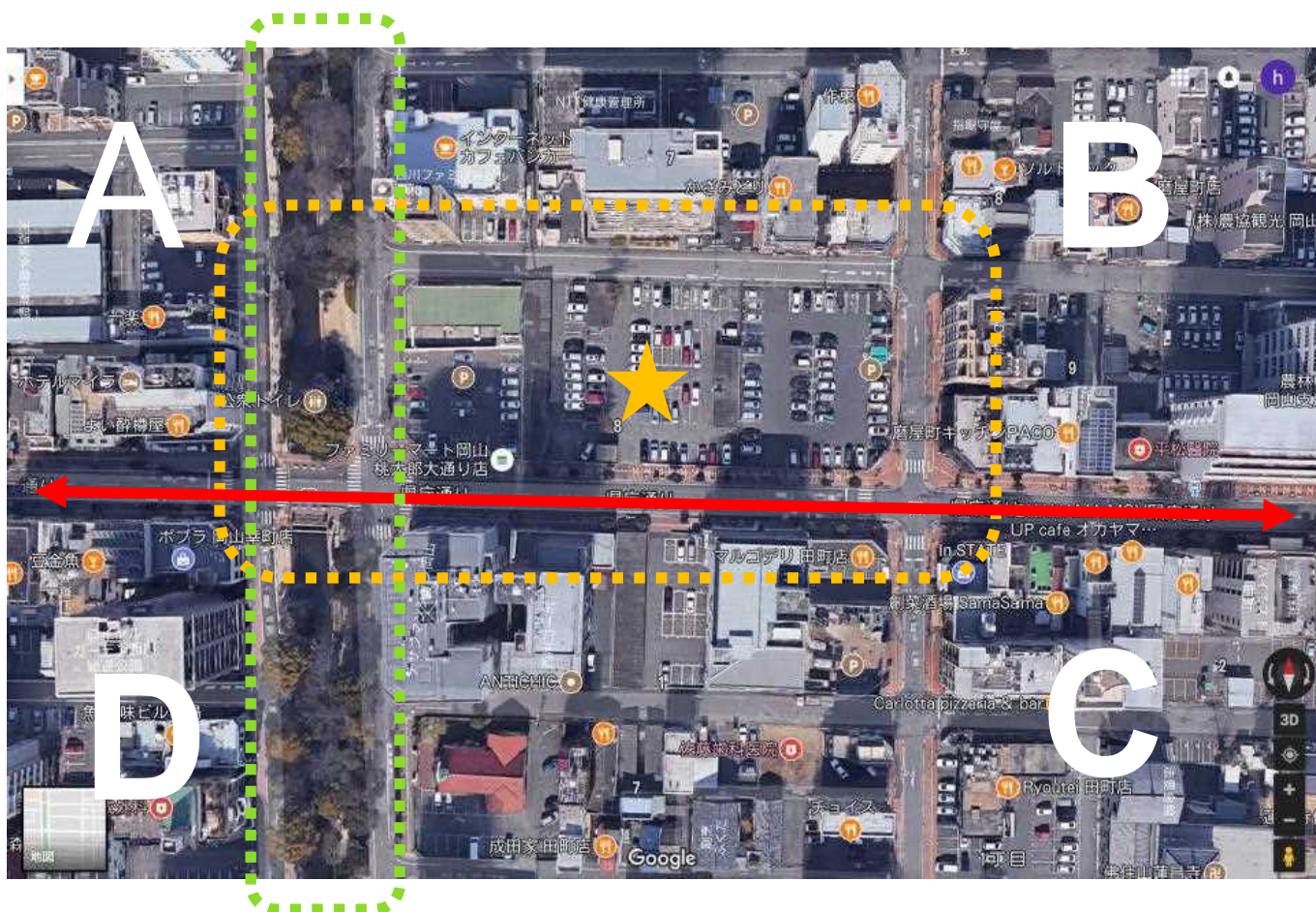
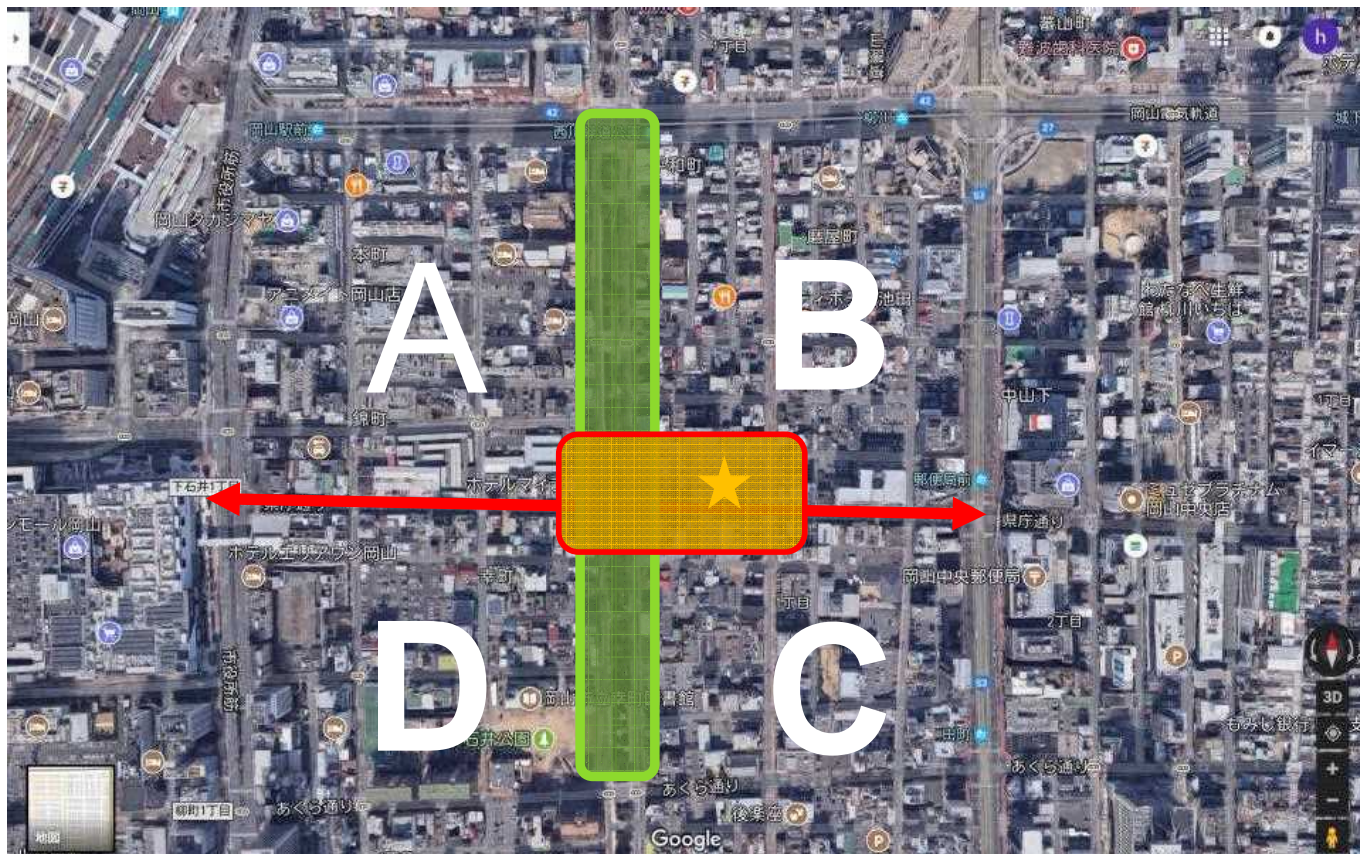




県庁通り デザインミーティング (岡山市 | 県庁通り)

一歩道軒先1mの日常をつくるー

ワークヴィジョンズ × レイデックス





KENCHO-DORI DESIGN MEETING

OKAYAMA

みたくを変えれば まちが楽しくなる







2019.9.28 SAT - 10.02 WED

KENCHO-DORI PROJECT DEMONSTRATION EXPERIMENT

県庁通りのリニューアルにあたり、車優先の道から人優先の歩いて楽しい道をつくるため、県庁通り沿道事業者をはじめとした民間事業者が道路を活用できる仕組みを検討しています。この度、活用における課題抽出のため、期間限定で実験的に道路の歩道部分を活用します。〔本事業は県庁通りの魅力とポテンシャルを再発見し近未来のビジョンを構築することを目的としています〕

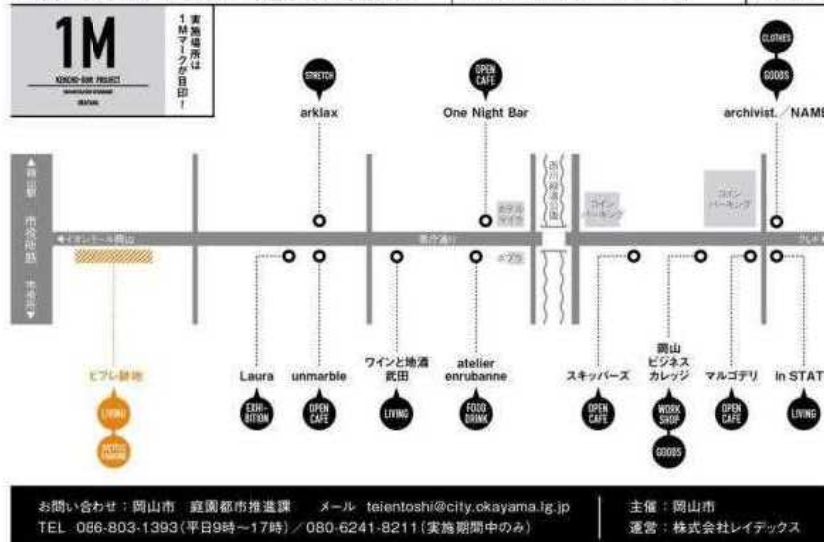
実施場所・協力店舗

詳しくはFacebookにて「県庁通りデザインミーティング」を検索ください！



※実験期間中の実施日・実施時間は店舗によって異なります。
※専用駐車場はございません。ご乗場の際は公共交通機関をご利用ください。

9/29(日)は西川緑道公園・西川緑道公園の「ホコテン」が同時開催！(11時～16時)



お問い合わせ：岡山市 庭園都市推進課 メール teintosh@city.okayama.lg.jp
TEL 086-803-1393 (平日9時～17時) / 080-6241-8211 (実験期間中のみ)

主催：岡山市
運営：株式会社レイデックス

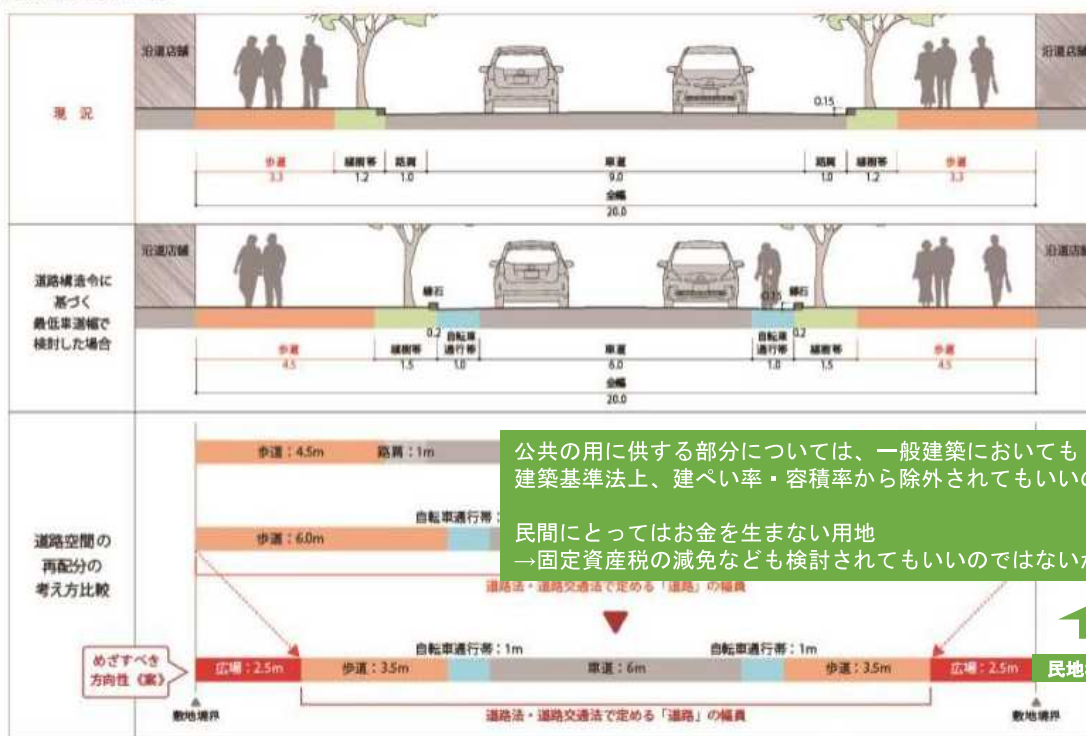








■ 空間の再配分による道路構成の比較



● 建築基準法第43条

建築物の敷地は、道路（次に掲げるものを除く。第四十四条第一項を除き、以下同じ。）に2メートル以上接しなければならない。ただし、その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で定める基準に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したものについては、この限りでない。

● 建築基準法施行規則第10条の2の2

法第四十三条第一項ただし書の国土交通省令で定める基準は、次の各号のいずれかに掲げるものとする。

- 一 その敷地の周囲に公園、緑地、広場等広い空地を有すること。
- 二 その敷地が農道その他これに類する公共の用に供する道（幅員4メートル以上のものに限る。）に2メートル以上接すること。
- 三 その敷地が、その建築物の用途、規模、位置及び構造に応じ、避難及び通行の安全等の目的を達するために十分な幅員を有する通路であつて、道路に通ずるものに有効に接すること。

運営をいかに
シンプルにするか

無理しない日常
を支える
仕組みとデザイン