

街路空間等の再構築・利活用の プロセス事例集 ～中小都市版～

■事例集の作成対象自治体／対象街路等

- ①香川県善通寺市／市道一高西側線
- ②大分県日田市／JR日田駅前広場
- ③奈良県桜井市／長谷寺参道
- ④福井県敦賀市／国道8号
- ⑤広島県竹原市／あいふる通り
- ⑥山口県防府市／旧山陽道
- ⑦鳥取県米子市／ほっしょうじ通り
- ⑧新潟県見附市／駅前周辺地区



【事例】香川県善通寺市 市道一高西側線（1 / 2）

「公共施設と都市公園の一体的整備を契機とした道路空間の再構築」

Before



After(イメージ)



公園と一体となつて民間に「使ってもらえる」空間に！

出典：国交省HP

【取組データ】

- ・事業主体：善通寺市
- ・路線名称：市道一高西側線
- ・路線幅員：8m(2車線、片側歩道)
- ・取組延長：約300m
- ・取組期間：検討中

【取組推進に寄与した最大の要因】

■ 新たな都市空間創造スクールの参加による職員の意識改革とアフターフォロー

【取組概要】

- ①善通寺市新庁舎建設に併せて整備がされる都市公園の設計において、広場空間の利活用の観点が見えなくなり、これでは「整備したのに必要とされない空間」となる危機感を感じた職員が中心となり、公園と隣接する市道を含めた空間を活用できる空間形成に向けた検討を開始
- ②国交省主催の「新たな都市空間創造スクール」への参加により、庁内職員の意識改革及び危機感の共有
- ③都市公園と一体的な道路空間の再編に向けた検討組織「まちづくり会議」を設置。エリアプラットフォームの立ち上げに向けて準備中

【事例】香川県善通寺市 市道一高西側線（2 / 2）

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ:

・新庁舎建設に併せて整備がされる都市公園の設計において、広場空間の利活用の観点が抜け落ちており、これでは「整備したのに必要とされない空間」となる危機感を感じた職員が中心となり、公園と隣接する市道を含めた空間検討を開始

フェーズⅠ: 庁内職員の意識改革

「新たな都市空間創造スクール」に参加

●失われている市民からの信頼回復

フェーズⅡ: まちづくり会議の設置

地元で活躍する各プレイヤーを含めた会議を設置し、具体的な活動内容や進め方を検討

フェーズⅢ: エリアプラットフォームの設置(予定)

まちづくり活動の実行組織となるエリアプラットフォーム「まちづくり検討委員会」の立ち上げに向けて準備中

フェーズⅣ: 公園と一体となった道路空間の再編計画の立案と実行(予定)

【苦労した点と、その解決策】

●庁内職員との危機感の共有と、都市空間の利活用に対する意識改革を実施

苦労した点

・新庁舎建設に併せて整備がされる都市公園の設計に対する危機感の共有
・都市空間の利活用に対する意識の変革と仲間づくり

解決方法

・国交省主催の「新たな都市空間創造スクール」に参加し、公共空間利活用などにおける官民連携まちづくりの考え方・手法に関する基礎的な知識から実践事例を学ぶことで、庁内職員に意識が変わった。

●行政からの積極的な情報発信、対話の機会による協力関係の構築

苦労した点

・市のこれまでの都市施設の整備の内容や進め方等に対して市民の不信感等があり、取組に対する協力を得ること

解決方法

・行政側から積極的な情報発信や対話の機会を設けた
・市民に対する情報発信として、都市計画オープンハウスを試行的に実施

【取組の効果】

・庁内職員の意識改革
・地元で活躍する各プレイヤーとの協力完成を構築

【今後の展望】

・エリアプラットフォームを設置し、道路空間の再編に向けた実験や計画立案を進める

【事例】大分県日田市 JR日田駅前広場（1／2）

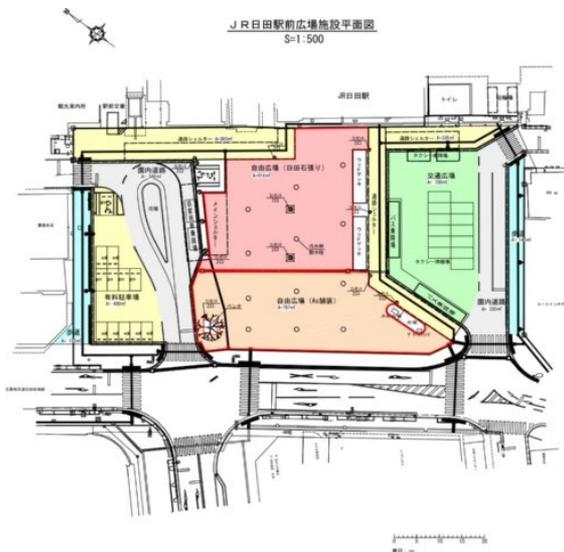
「駅舎の改修を契機とした官民連携による駅前広場の整備・利活用」

Before

After

【取組データ】

- ・事業主体：日田市
- ・名称：日田駅前広場
- ・面積：4,910㎡
- ・取組期間：平成27年～平成31年



【取組推進に寄与した最大の要因】

■ 駅舎の改修と官民集合研修における官民のまちづくりに対する意識の変化

【取組概要】

- ① JR九州の日田駅駅舎改修を契機に、駅前広場の再整備を進めることを決定
- ② 検討委員会を立ち上げ、地元とともに駅前広場の使い方、デザインを検討
- ③ 公民連携まちづくりの推進に向けて、官民の人材育成を目的とした「官民集合研修」を実施
- ④ 駅舎2階と駅前広場の運営管理者を選定するプロポーザルを実施し、(株)ENTOが選定され運営実施

【事例】大分県日田市 JR日田駅前広場（2/2）

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ:

- ・JR九州の日田駅駅舎改修を契機に、駅前広場の再整備を行うことを決定

フェーズⅠ: 検討委員会による検討開始(H15～H17)
地元とともに駅前広場の使い方、デザインを検討

フェーズⅡ: 官民集合研修の実施
公民連携まちづくりの推進に向け、官民の人材育成を目的とした研修を実施

フェーズⅢ: 駅舎2階と駅前広場の運営管理者の選定
公募型プロポーザルにより駅舎2階と駅前広場の運営管理者を選定((株)ENTOが選定)

● 駅舎2階の改修、用途変更対応

フェーズⅣ: 駅前広場整備完了・運用開始

【苦勞した点と、その解決策】

- 実際にある遊休不動産と公共不動産を対象に、エリアのビジョンから実現するアクションプランまで検討し、まちづくりに対する意識改革を実施

苦勞した点

- ・公と民の今後のまちづくりに対する意識の共有と変化

解決方法

- ・民間と市職員が参加し、実際にある遊休不動産、公共不動産を対象に、エリアのビジョンから実現するアクションプランまでを検討する研修会を実施
- ・研修会にはエリアリノベーションの先駆者である専門家に依頼

- 運営管理者と市が連携し、1つ1つの課題に対処

苦勞した点

- ・駅舎2階の改修、用途変更に伴う消防法や旅館業法への対応、JR九州との調整・協議

解決方法

- ・運営管理者の(株)ENTOと市が連携し、1つ1つの課題に対して対応
- ・これにより運営管理者と市の良好な関係が築かれた

【取組の効果】

- ・駅前広場の使い方の認知が進み、活用希望者の増加
- ・若者の日田への愛着の増加

【今後の展望】

- ・駅前だけでなく、温泉街や豆田地区などの既存の資源と連携した取組の推進

【事例】奈良県桜井市 長谷寺参道 (1/2)

「地域住民や観光客が安心して散策できる門前町のまちなかづくり」

平常時



利活用時(実験時)



【取組データ】

- ・事業主体: 桜井市
- ・路線名称: 桜井都祁線
- ・路線幅員: 5~8m (相互通行)
※ 一部4.5m以下の区間有
- ・取組延長: 約850m
- ・取組期間: H29~

【取組推進に寄与した最大の要因】

■ 自治会長が粘り強く調整し、沿道にある複数の自治会内の意見を取りまとめてくれたこと

【取組概要】

- ① 県と市でまちづくりの推進に向けた包括協定を締結し、地元からの観光客が歩きやすい空間づくりに対するニーズ等があったことから、県知事が主導する奈良モデルの対象地を選定
- ② 県のまちづくりを支援している早稲田大学と連携協定を締結
- ③ 早稲田大学の協力のもと、地元と意見交換を行いながら「まちづくり基本計画」を策定し、協議会を設立
- ④ 参道の一部のモール化及びグリーンスローモビリティの運行による社会実験等

【事例】奈良県桜井市 長谷寺参道（2 / 2）

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ:

県と市でまちづくりの推進に向けた包括協定を締結し、地元からの観光客が歩きやすい空間づくりに対するニーズ等があったことから、県知事が主導する奈良モデルの対象地に選定されたこと

フェーズⅠ: 早稲田大学と連携協定の締結

県のまちづくりを支援する早稲田大学と連携協定を締結

●沿道関係者との信頼・協力体制の構築

フェーズⅡ: まちづくり基本計画の策定+協議会の設立
地元の方々と意見交換を行い、地区のまちづくりの方針を定めた基本計画を策定し、協議会を設立

●沿道関係者の取組に対する理解の獲得

フェーズⅢ: 計画に基づく事業の展開

地区の将来像の実現に向けた社会実験等を実施し、取組による効果の検証と将来イメージの共有

フェーズⅣ: 地区の将来像の実現(予定)

参道のモール化による歩くまちづくりの実現

【苦勞した点と、その解決策】

●行政からの積極的なアプローチにより、地元との信頼関係を構築

苦勞した点

・市の意向や取組の実施に対する理解を得ること

解決方法

・地元へ足しげく通い話をする事で少しずつ信頼関係を築くことができ、取組に対する理解を得ることができた

●市の意向に賛同していただいた自治会長が自治会内の意見を取りまとめ、説得していただいた
●できる範囲から取組を開始し、その反応を確認しつつ取組を拡大

苦勞した点

・住んでいる人、商売をしている人、駐車場を経営している人など、それぞれ違う意見を持っており、その調整に難航

解決方法

・市の意向に賛同していただいた自治会長が自治会内の意見を取りまとめ、説得していただいた
・交通規制の範囲をまず限定し1回目の社会実験を実施し、その反応を確認し少しずつ取組を推進した。

【取組の効果】

- ・沿道店舗の売上上昇
- ・歩行者交通量の増加
- ・参道に新規出店したいニーズの高まり

【今後の展望】

- ・沿道駐車場の利活用
- ・白河バイパスの整備後に実施する参道のモール化及び拠点駐車場間の運営の連携

【事例】福井県敦賀市 国道8号（1/2）

「バイパス整備による交通量の減少を契機とした道路空間の再構築」

Before

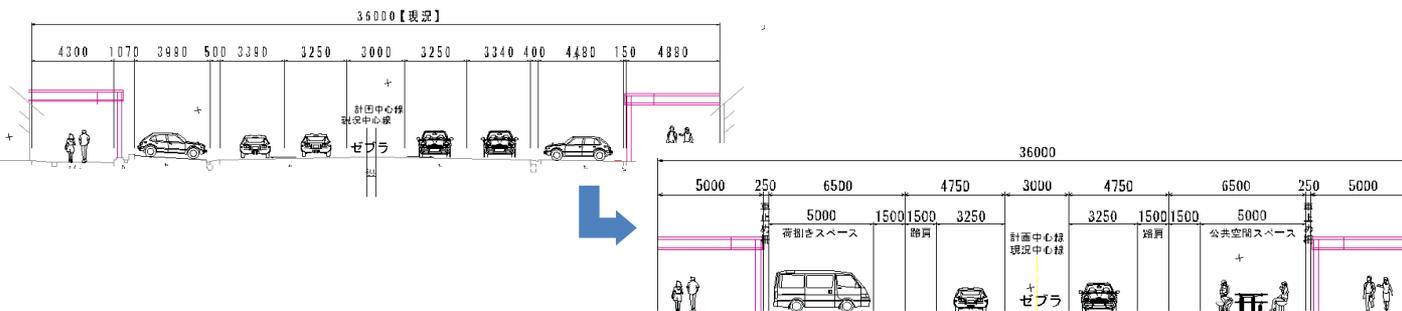


After



【取組データ】

- ・事業主体: 国、敦賀市
- ・名称: 国道8号
- ・幅員: 26m
- ・延長: 約900m
- ・取組期間: 平成17年～



【取組推進に寄与した最大の要因】

■北陸新幹線の開業の決定と地元商店街と密な意見交換の実施

【取組概要】

- ①国道8号バイパスの整備による現道の交通量の減少に伴い、4車線から2車線に幅員を見直すことの方針決定
- ②当初国主導で道路空間のあり方の検討を重ねたが、最終的に地元の意見を尊重したものとするため、国と市が連携してワークショップを開催
- ③ワークショップを踏まえた修正案を国が提示し、国道8号の整備方針が確定
- ④再構築が完了し、空間利活用の実証実験を実施

【事例】福井県敦賀市 国道8号（2 / 2）

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ:

- ・国道8号バイパスの整備による現道の交通量の減少に伴い、4車線から2車線に幅員構成を見直すことが方針決定

フェーズⅠ: 国主体の検討会の設立

国主導による整備案が提示され、地元との意見交換を開始

フェーズⅡ: 市主体のワークショップの実施

道路空間のあり方について、最終的に地元の意見を尊重したものとするため、国と市が連携して、ワークショップを開催し、地元の意見を整理・調整

フェーズⅢ: 国道8号の再構築整備が完了

ワークショップを踏まえた修正案で整備内容が確定し、工事を実施

フェーズⅣ: 空間利活用の実証実験を実施

●道路占用申請期間の短縮

フェーズⅤ: 利便増進誘導区域の指定

【苦勞した点と、その解決策】

- 市が国と地元の間立ち、地元商店街との意見交換を密に行い、地元商店街の意向を整理した

苦勞した点

- ・当初国の整備案に地元の理解が得られず調整が難航した

解決方法

- ・市が国が調整し、地元商店街の意向を確認するためのワークショップを実施
- ・地元商店街と密に意見交換を行いながら地元の意向を整理
- ・北陸新幹線の開業も地元の意識を変えたきっかけに

- 道路管理者と相談し、申請期限を1ヵ月前から3週間前に

苦勞した点

- ・道路空間を活用したイベント等を実施する場合、道路管理者からは実施の1ヵ月前に道路占用申請をするように指示されていたが、1ヵ月前ではイベントの具体的な内容が確定できず、調整が難しかった

解決方法

- ・道路管理者に実情を相談し、標準処理期間も踏まえつつ、道路占用申請の時期を1ヵ月前から3週間前までに短縮された

【取組の効果】

- ・地元の意向を反映した整備案が採用され再構築が完成
- ・民間が主体となった様々な取り組みを展開

【今後の展望】

- ・歩行者利便増進誘導区域の指定を予定

【事例】 広島県竹原市 あいふる通り (1/2)

「官民連携による人々の交流、人々があつまるきっかけづくり」

平常時



利活用時(実験時)



ビジョン策定



【基本コンセプト】



竹原駅前Smile Parkはじめました！

【取組データ】

- ・事業主体: 竹原市
- ・路線名称: あいふる通り
- ・路線幅員: 11m～15m(一方通行)
- ・取組延長: 約316m ・取組期間: R2～



山口大学 宋アドバイザーによる勉強会

【取組推進に寄与した最大の要因】

■ 行政職員が地域と一緒に汗をかくことによる良好な信頼関係の構築

【取組概要】

- ① 令和2年度市予算編成において、稼げる事業を企画立案するためのプロジェクトチームが組織され、空き店舗や空き地などが増加し、地盤沈下の著しい竹原駅前の商店街再生がテーマになったこと
- ② 山口大学宋准教授のエリアマネジメントなどの講演会を契機に、地元関係者を交えた勉強会を定期的で開催
- ③ 勉強会での意見や社会実験の結果を踏まえて、「竹原駅前ウォークブルビジョン」を官民連携で策定
- ④ ビジョンに位置付けた将来像実現のため、社会実験を通じて、公共空間や低未利用地の新たな活用方法を検討

【事例】 広島県竹原市 あいふる通り (2/2)

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ:

令和2年度市予算編成において、稼げる事業を企画立案するためのプロジェクトチームが組織され、地盤沈下の進んでいる竹原駅前の再生がテーマになった

フェーズⅠ: 地元関係者を交えた勉強会の開催

山口大学宋准教授の協力のもと、地元関係者を交えた勉強会を開催し、エリアのビジョンについて検討

● 沿道関係者との信頼・協力体制の構築

フェーズⅡ: 竹原駅前ウォーカブルビジョンの策定

地元関係者を交えた勉強会を数多く開催し、エリアのビジョンを策定

ビジョンの策定を契機に民間企業からの支援を獲得

フェーズⅢ: ビジョンの実現に向けた社会実験の実施

道路などの公共空間や沿道低未利用地の新たな活用方法について、官民連携で企画・運営・調査を実施

● 沿道関係者の取組に対する理解の獲得

フェーズⅣ: エリア内の道路空間の再構築・利活用、沿道の低未利用の活用(予定)

【苦勞した点と、その解決策】

● 勉強会を数多く実施し、地区の現状や可能性、早急に取り組む必要性等を共有し、ビジョンを策定

苦勞した点

- ・ウォーカブルを切り口としたまちづくりに対する理解を得ること
- ・勉強会への参加者のモチベーションを維持していくこと

解決方法

- ・勉強会を数多く実施し、沿道関係者との関係性の構築や本取組に対する理解の深度化を図った
- ・社会実験の実施により、参加者たちにまちの変化を感じてもらうこと

● 地元と一緒に汗をかくことによる信頼関係の構築
● 社会実験での各種調査結果を分析・評価し、活用

苦勞した点

- ・居心地の良い場の創出や長時間滞留などのメリットについて沿道関係者の理解や協力を得ること
- ・ウォーカブルな取り組みに対する成果について、行政内の理解を得ること

解決方法

- ・社会実験を通じて、まちの雰囲気の変化や子ども達が笑顔で遊んでいる姿を目の当たりにすること
- ・社会実験で様々な調査結果を分析・評価し、客観的な数値で成果をしめすこと

【取組の効果】

- ・空き店舗がまちづくり活動に寄与する施設として活用
- ・ビジョン策定を契機に民間企業からの支援を獲得
- ・沿道商店者や地権者の取組に対する関りの増加

【今後の展望】

- ・日常的な滞留空間の創出
- ・沿道飲食店と連携した来訪者の長時間滞在
- ・空き店舗の試行的な活用を通じて、空き店舗オーナーとの連携や協力関係の構築

【事例】山口県防府市 旧山陽道（1 / 2）

「自動車の通り抜け道路から、歩行者が安全に回遊できる空間に」

Before

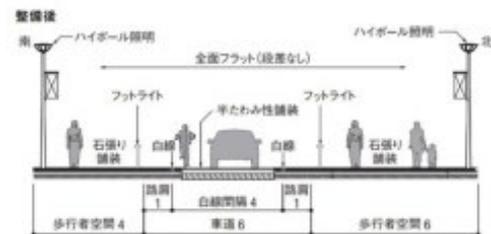
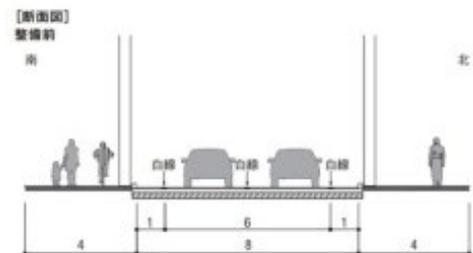


After



【取組データ】

- ・事業主体：防府市
- ・路線名称：旧山陽道
- ・路線幅員：16m（相互通行）
- ・取組延長：約120m
- ・取組期間：R1



【取組推進に寄与した最大の要因】

■ 行政サイドの大方針がしっかりと固まっており、地元や警察の意見に対し、大方針が変わらない程度のデザイン変更等を臨機応変に対応したこと

【取組概要】

- ① 歴史・文化資産を活かしたまちづくりと市内の観光ルートの主軸を形成に向けた取組を推進
- ② 第2期都市再生整備計画に事業を位置づけ
- ③ 学識経験者や関係団体、市等によるデザイン策定委員会を立ち上げ
- ④ 地元や警察との調整や再検討を繰り返し合意を得て事業化

【事例】山口県防府市 旧山陽道（2 / 2）

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ: 歴史・文化資産を活かしたまちづくりと市内の観光ルートの主軸を形成に向けた取組として第1期都市再生整備計画終え、第2期として歩行者が安心して回遊でき、街並みに配慮した空間整備を位置付け

フェーズⅠ: デザイン策定委員会での整備方針を確定
学識経験者や関係団体、市等からなるデザイン策定委員会を設置し、整備の大方針を確定する

フェーズⅡ: 地元・警察協議
実施したいデザイン案について、地元や警察との協議⇒デザインの再検討を何度か繰り返し、地元・警察の合意を得る

フェーズⅢ: 工事
電線類地中化、ライフライン移設、道路工事、ファニチャー類、照明と工種が多く、通常の道路工事よりも長期化

フェーズⅣ: 整備完成+歩行者空間の利活用
幅員の広い歩行者空間を確保できたため、車両を通行止めせず、歩行者空間のみでイベントを開催

【苦労した点と、その解決策】

【地元からの合意形成】●完成後のイメージをビジュアルで示すなど、イメージを共有しながら協議を行うことが有効

苦労した点

- ・地元からの合意を得ること

解決方法

- ・模型やイメージ図、現場に実際にラインを引いて説明するなど、完成後のイメージを共有することで地元の合意を得ることができた

【工事の長期化】●地元とコミュニケーションを取りながら整備を行ったことで、地元との良好な関係を築くことができた

苦労した点

- ・電線類地中化、ライフライン移設、道路工事、ファニチャー類、照明と工種が多いため通常の道路工事よりも全体工期が長くなってしまふ

解決方法

- ・長期間地元と関わるため、積極的にコミュニケーションを取りながら整備を行った
- ・上記により、地域との良好な関係性を築くことができ、整備後、地元が主体的に利活用に取り組んでくれることに

【取組の効果】

- ・歩行者がやや増加(約1.2倍)
- ・自動車の速度抑制効果あり
- ・近隣商店の意欲向上
- ・交通規制なしで拡幅した歩道でイベント開催した実績ができた

【今後の展望】

- ・民間主体のイベントを計画中

【事例】鳥取県米子市 ほっしょうじ通り (1/2)

「アーケードの老朽化を契機として、公園のような商店街に」

Before

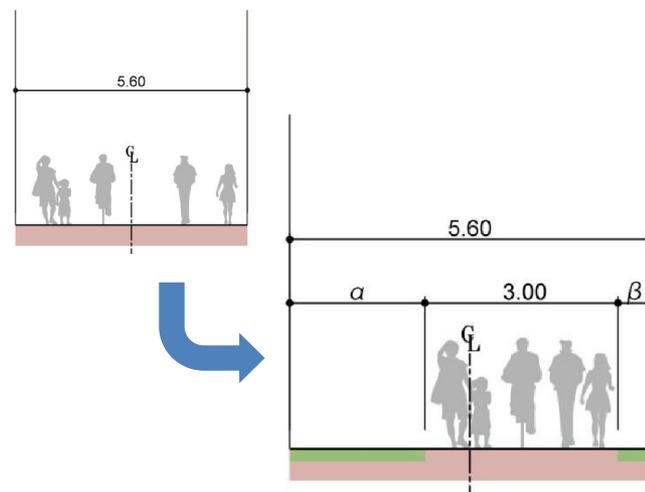


After



【取組データ】

- ・事業主体: 株式会社法勝寺町
- ・路線名称: ほっしょうじ通り(市道本通り東線)
- ・路線幅員: 5.6m
- ・取組延長: 約120m
- ・取組期間: H21～H22



【取組推進に寄与した最大の要因】

■まちづくりフォーラムで市長の内諾を得たことで、市と地元が同じ方向を向いて取組を推進できたこと

【取組概要】

- ①台風によるアーケードの破損が発生し、修繕でなく撤去する方針を選択
- ②まちづくりの主体となるまちづくり会社の設立
- ③市長が出席したまちづくりフォーラムを開催し、ほっしょうじ通りの整備案を市長に提示し、市長の内諾を得る
- ④市と地元が連携し、アーケードの撤去と道路の再整備に向けた事業を開始

【事例】鳥取県米子市 ほっしょうじ通り (2/2)

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ: H17に台風によるアーケードの破損が発生し、アーケードの存続について地元関係者と協議を進め、商店街の資金面から撤去以外の選択肢はなく、撤去に向けた取組がスタート

フェーズⅠ: まちづくり会社の設立
商店街振興組合は解散しており、国の補助を受けるためには認可団体の設置が必要であったことからまちづくり会社「(株)法勝寺町」を設立

フェーズⅡ: まちづくり委員会の設置
まちづくり委員会を設置し、地元関係者を集めアーケード撤去後のまちづくりについて検討(10回)し、ほっしょうじ通りの整備案を作成

フェーズⅢ: まちづくりフォーラムの開催
まちづくりフォーラムに市長を呼び、ほっしょうじ通りの整備案を提示し、市長より整備に向けた内諾を得る

フェーズⅣ: アーケード撤去等に向けた事業スタート
市長の内諾を受け、地元と市が同じ方向を向いて取り組む体制が整い、整備に向けた事業がスタート

フェーズⅤ: 整備完了
ほっしょうじ通りの整備を見て、隣接する商店街でも再整備に向けた動きが活発化

【苦勞した点と、その解決策】

【通りの関係者との合意形成】

●沿道の関係者1軒1軒に説明することで理解を得られた

苦勞した点

・通りの関係者との合意形成

解決方法

・まちづくり会社の代表が沿道の関係者(商業者と住民)1軒1軒に説明することで理解を得ることができた
※まちづくり会社の代表は、商店街の理事長としての取組実績があり、地域からの信頼が厚かった

【整備案をどのようにして市に認めてもらうか】

●市長をまちづくりフォーラムに呼び、その場で内諾を得た

苦勞した点

・ほっしょうじ通りのデザインアイデアを市(道路管理者)に認めてもらうこと

解決方法

・市長を呼んだまちづくりフォーラムを開催し、その場でほっしょうじ通りの整備案を提示し、市長より整備に向けた内諾を得た

【取組の効果】

- ・アーケードの撤去によって雰囲気明るくなり、電気代も大幅に節約できた
- ・隣接する商店街にも再整備に向けた意識の変化を与えた
- ・商店街に人が戻り、新たなプレイヤーによる活躍が生まれてきたこと

【今後の展望】

- ・新たなプレイヤーを含めたウォーカブルなまちづくりに向けた取組の推進
- ・さらなるイベントの活性化、恒常化

【事例】新潟県見附市 見附駅周辺（1 / 2）

「つかう」と「つくる」がリンクした、地方都市の駅前空間再生」

Before



After (イメージ)

「人」と「交通」の結節点——スマートウェルネスみつけ駅



駅周辺再整備計画の検討と平行して実施した、社会実験「みつけるプロジェクト」の様子

【取組データ】

- ・事業主体：見附市
- ・路線名称：見附駅東口駅前広場
- ・路線幅員：
- ・取組延長：
- ・取組期間：東口駅前広場は令和5年度まで
令和6年度以降

【取組推進に寄与した最大の要因】

■ 市民が主体となった社会実験で駅のポテンシャルを可視化し、市民合意が加速

【取組概要】

- ①見附駅東口駅前広場は平成28年度より見附駅周辺まちづくり協議会による検討を始め、平成30年9月に「見附駅周辺整備基本計画」を策定
- ②見附市は駅前広場の再整備にあたり「クルマのための空間から人と公共交通の空間への転換」を同協議会に提案したが、朝夕の送迎時間は混雑すること、駅前に賑わいが生まれる可能性が感じられないこと等から当初協議会の反応は否定的だった
- ③市民が主体となった「つかう会議」を立ち上げ駅前をつかう社会実験を実施したところ多くの人に使われる結果となり、協議会での合意形成が進み事業化に至った。

【事例】新潟県見附市 見附駅周辺（2 / 2）

【取組プロセス】

取組に至ったきっかけ:

- ・駅前広場の老朽化と朝夕の通勤通学ラッシュ時の送迎車両による混雑・渋滞の解消に向けて駅前広場を再整備することとし、見附駅周辺まちづくり協議会を設置。
- ・クルマのための空間から人と公共交通の空間への転換を目指すも、協議会では否定的な意見があった

フェーズⅠ:「駅前カフェ」を実施し、多様な世代の市民同士が意見交換をするワークショップを実施

- 駅前でなにかやりたいという思いを持つ市民を集めて「つかう会議」を立ち上げ

フェーズⅡ:つかう会議による社会実験実施

つかう会議に参加する市民が主体となって駅前をつかう社会実験を実施したところ、今まで閑散としていた駅前広場が多くの人で賑わい、可能性が可視化された

- つかう会議による社会実験を繰り返し実施(コロナ禍のなかでもできることを継続)

フェーズⅢ:コアメンバーを集めた「駅員会議」設立

つかう会議のなかでも主要なメンバーが集まり、幹事会議(駅員会議)を設立。つかう会議自体の運営を市民幹事が担う体制に移行

フェーズⅣ:NPO組織の立ち上げ

任意の駅員会議から、持続可能な組織体制とするためNPO法人「do みつけ」を立ち上げ(R4年4月設立)

【苦勞した点と、その解決策】

- 社会実験で可能性を可視化し、合意形成を加速

苦勞した点

- ・クルマのための空間から人と公共交通の空間への転換を目指すも協議会では否定的な意見があった。

解決方法

- ・駅前に賑わいを創出する社会実験を行うことで、閑散としていた駅前広場に多くの人が集まることを実証。
- ・また社会実験自体を市民が主体的に企画したことで、否定的立場だった協議会メンバーも再整備の意義に納得した。

- 駅前広場等の整備前から使い方の実験を繰り返すことでニーズを反映した施設整備と、整備後のマネジメント体制の構築が進んだ

苦勞した点

- ・社会実験の結果を受けて、稼働率が低かった駐輪場の2階は市民の交流カフェとしてリノベーションすることとした。
- ・公民連携による駐輪場2階の運営を目指したが、運営を担う民間は当初不在だった。

解決方法

- ・つかう会議を4年間継続し、駐輪場の使い方を試す社会実験を繰り返し実施した。
- ・つかう会議を継続する過程でコアメンバーが形成され、コアメンバーにより駅を拠点に活動するNPO法人が設立された。

【取組の効果】

- ・社会実験により公共施設整備の合意形成が進んだ
- ・使い方を反映した施設整備ができた

【今後の展望】

- ・令和4年度には駐輪場2階の交流施設が完成。交流施設を拠点としたNPO法人の活動や、引き続き駅前広場の再整備に向けた社会実験の継続を予定