

# 都市と交通

通巻119号

## 巻頭言：都市アセットとしての街路を活用した 人間中心の都市の実現

国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局担当)

渡邊 浩司 ..... 1

## 特集：「居心地が良く歩きたくなる」まちづくりに 向けて

1. 総論 ..... 2

2. 各論

◆コロナ占用特例からほこみち制度への展開 ..... 5

◆「居心地が良く歩きたくなる」街路づくりに向けた  
普及促進の取組み ..... 7

◆UR都市機構におけるウォーカブルなまちづくり支援 ..... 9

3. 取組事例

◆沼津市における新仲見世商店街等の取組み ..... 11

◆御堂筋を中心としたウォーカブルなまちづくりの取組み ..... 13

◆「歩いて暮らせるまち松山」  
花園町通りと松山市駅前広場の取組み ..... 15

◆熊本市における桜町・花畑地区の取組み ..... 17

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



全国初のほこみち指定箇所の一つ「三宮中央通り」(神戸市)



ヒロバ型創造施設 Craft Village NISHIKOYAMA 内の様子 (目黒区)  
<写真提供:UR都市機構>



歩いて楽しめる憩いの空間「花畑広場」の完成イメージ (熊本市)



御堂筋チャレンジ2020の様子 (2021年2月ほこみち指定) (大阪市)



エリア価値を高める定期マーケット「週末の沼津」(沼津市)



街路空間を改変した「花園町通り」(松山市)

# 巻頭言

## 都市アセットとしての街路を活用した 人間中心の都市の実現

国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局担当) 渡邊 浩司



昨年、都市再生特別措置法が改正され、居心地の良く歩きたくなるまちなかを創出するための滞在快適性等向上区域制度が創設されました。

これは、法制度としては小さな改正ですが、近年の「まちづくりの価値観の転換」を象徴する改正であると私は考えています。

これまでの近代都市計画における合理的、効率的なコルビジェ的まちづくりから、用途混在、新旧建物混在、人々が高密度に集積するといった多様性のあるジェイコブスのまちづくりへと大きく舵を切っていくことを示しているからです。

この10年ほどの間に、まちづくりの現場では、少しずつ変化が表れてきていました。河川空間を活用するミズベリングや、空き家を活用するリノベーションまちづくりなど、これまで使われていなかった空間を活用して新たなアクティビティを生み出し、公民連携でまちの活性化につなげていく動きです。まちづくりを自分事として考えて行動を起こす人たちが、自分たちが居心地の良いまちを実現しようと動き始めたのです。

こうした中で、街路についても歩行者空間を広げて活用する動きが出てきたことから、国交省都市局では、2019年3月に第1回マチミチ会議(全国街路空間再構築・利活用推進会議)を開催しました。5月には特別編として、ニューヨークのタイムズスクエアの歩行者空間化を行ったジャネット・サディク＝カーン元ニューヨーク市交通局長の講演会を開催したところ、自治体や民間から数百名の方々が参加し、関心の高さがうかがわれました。

その流れに乗って、2019年6月、都市局の懇談会で「『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生」が提言され、その趣旨に賛同するウォークブル推進都市が200自治体以上集まり、今回の都市再生法改正へとつながったわけです。

民間の専門家の方々から見ると、いまさら何をと言われそうですが、現場で民間主導により動き出そうとしても、役所の中の人々の考え方はそう簡単には変わらないのが現実であり、方向が変化したことを国が旗を振って伝えることにより現場を動かしやすくしていくという上でも、制度改正は大きな意味があると考えます。

そして、時を同じくして道路も変わり始めました。昨年、道路法も改正され、歩行者利便増進道路制度が創設されました。同年6月には「2040年、道路の景

色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」を謳う道路ビジョン2040が公表され、「行きたくなる、居たくなる道路」など、これまでとは大きく異なる道路の方向性が示されています。

こうした流れを説明すると、街路整備に尽力されてきた方々は、これまで取り組んできたことを否定されるように感じる方もおられるかもしれません。しかし、ウォークブルの事例としてよく取り上げられる姫路駅前にしても、戦災復興区画整理に始まり、大手前通りをシンボルロードで再整備、連続立体交差事業とあわせて都心環状道路を整備、鉄道跡地を活用した駅周辺区画整理事業により駅前広場を拡大し、まちづくり交付金により大手前通りとともに歩行者中心の空間に再構築するという、戦後約70年にわたる脈々とした基盤整備の積み重ねの上に、ようやく今のウォークブルな空間が生まれているわけです。

私たちが取り組んできた街路整備は、都市化やモータリゼーションが爆発的に進み都市内道路が圧倒的に不足する中で、トラフィックセル等の考え方により通過交通を排除し、歩行者が安全に歩けるにぎわいのあるまちづくりを目指していました。昭和の時代にはそれは理想論で実現が難しい状況でしたが、令和の時代になってようやく、これまでの長きにわたる街路整備の成果・ストックを活用して人間中心のまちづくりを目指せる状況が生まれてきているということではないかと思えます。

コロナ禍の中で、身近な空間の重要性がますます高まっています。世界中の都市で歩行者空間を拡充する動きが広がっており、日本でも道路法の占用特例が活用されています。都市局の検討会でも、ニューノーマルに対応した都市政策のあり方について、「都市アセットの最大限の利活用による人間中心・市民目線、機動的なまちづくりへ」という中間とりまとめを4月に公表したところです。

まちなかの土地の15～20%くらいは街路用地だと思います。用地買収や減歩など、地域の方々や自治体の方々長い年月をかけて大変苦勞して確保した貴重な街路空間を、車から取り戻し、人間のための空間に変えていく。最大の都市アセットである街路がまず変わることで人間中心の都市を実現していくことが、これからの時代に求められていると思います。

1

総論

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

本格化する人口減少社会が到来し、都市間競争のさらなる加速も予想される我が国における都市再生について検討するため、国土交通省都市局では、平成31年2月から、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の中で議論を深め、「まちなか」において、歩行者の目線に入る1階・2階、地階等のグランドレベルにあり、誰もが自由にアクセスできる官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォークアブルな人中心の空間に転換し、周辺のさまざまな投資とも連鎖的・段階的に共鳴させながら、目に見える形で人中心の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出していくことが重要であるとする報告書を令和元年6月26日に取りまとめました。

本稿では、同懇談会の取りまとめを踏まえて行った、都市再生特別措置法の改正をはじめ、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出の推進に向けた、国土交通省の取組みについて概説します。

2. 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

懇談会の報告書では次のとおり記述されています。  
 『人が集まる動機と居心地の良さを持ちはじめたまちなかでは、徐々に、人と人との偶然の出会い・交流（Weak Tie）が起こる。対面により引き出された新しいアイデアや暗黙知は、信頼に基づく繋がり（Strong Tie）を基に、試行錯誤や挑戦の繰り返し（トライ&エラー）を経て、経済・社会両面における「イノベーション」の創出、そして、Society5.0に必要なオープンイノベーションの推進、エコシステムの形成につながっていく。また、多様な人々の集積・出会い・交流は、新たに多様性を認め合うゆるやかなつながり、コミュニティ、サードプレイスを生み、都市に集まる個々人の人間中心の豊かな生活が実現される。イノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現が、新たな価値創造、地域課題の解決という形でまちへ再投資されることで、居心地の良さ、かっこよさ、本物感といったま

図-1 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかからはじまる都市の再生



ちの魅力・磁力・国際競争力が向上し、多様な人材・関係人口の集積・交流・滞在が更に促される「まち」再生の好循環が生まれていく。』

本報告書を受け、国土交通省では、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」（以下「改正法」という）を第201回国会に提出し、令和2年6月に成立、同年9月より施行されたところ。改正法では、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出のため、市町村が作成するまちづくり計画に、官民一体となって交流・滞在空間を創出する取組みを位置付けており、こうした取組みについて法律・予算・税制のパッケージによる支援を行うことで、集中的に推進することとしています。以下、その概要について紹介します。

### 3. 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかエリアの創設

改正法では、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出のため、市町村が作成する都市再生整備計画に、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域（「滞在快適性等向上区域」）を設定し、まちなかの歩ける範囲を対象に、官民一体となって交流・滞在空間を創出する取組みを集中的に推進することとしています。

具体的な滞在快適性等向上区域の設定については、地域の規模や実情に応じて異なりますが、たとえば、駅前や商店街など人々が集まるまちなかについて、広場、店舗などのさまざまな交流施設・滞在施設に立ち寄ることが想定されるエリアを設定することが考えられます。滞在快適性等向上区域内では、主に以下の措置を講じることができます。

#### ①官民一体で取り組む一体型滞在快適性等向上事業の創設

今般の改正法では、滞在快適性等向上区域内において、民間事業者等（土地の所有者等）が、市町村の取組みと併せて交流・滞在空間を創出する「一体型滞在快適性等向上事業」を新たに位置付けて、本事業に対する税制上の特例、法律上の特例等の支援措置を講じることとしています。具体的には、行政による車道の一部広場化などの取組みに併せて、民間事業者等が行うオープンスペースの提供、建物の低層部分のオープン化などによる賑わい空間の創出といった取組みを想定しています。

#### ②まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入

滞在快適性等向上区域においては、安全かつ快適に歩くことができ、賑わいイベントなどのまちづくり活動が円滑に行える空間を創出することが重要です。このため、改正法では、滞在快適性等向上区域内の賑わい空間となるメインストリートなどを対象に、駐車場から出入りする車両と歩行者との交錯を防ぐため、駐車場の出入口をメインストリート側ではなく反対側の道路に設けさせるなど、駐車場の出入口の設置を制限することなどができるとしています。

#### ③都市再生推進法人による道路・公園の占用手続等の申請の經由事務等の創設

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出にあたっては、道路、公園などの公共空間を活用して賑わいを創出するため、多くの出店者が参加するイベントを開催することが想定されます。この際、行政手続に不慣れな出店者等にとっては、道路、公園の占用許可等を申請するための書類の作成や施設管理者等との調整が負担となることがあります。このため、改正法では、滞在快適性等向上区域において、市町村が指定するまちづくり活動の担い手である都市再生推進法人を経由して占用許可等の申請書を提出する

図-2 計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出



ことができること、都市再生推進法人が当該経由事務を行う際は、申請者に対する助言、情報提供といったサポートを行うことを規定することとしています。

なお、本年の道路法の改正により、賑わい空間として活用できる道路を道路管理者が指定して、歩きやすい道路構造としたり、カフェやベンチなどを設置したりするための道路の占用許可の特例措置も設けられており、都市再生特別措置法との相乗効果の発揮が期待されます。制度の活用を検討される場合には、ぜひ両制度の一体的な活用をご検討ください。

#### 4. 税制面での支援措置

改正法と一体となって活用できる支援制度として、滞在快適性等向上区域において、民間事業者等（土地所有者等）が、市町村による道路、公園等の公共施設の整備等と併せて、民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化を行った場合に、固定資産税・都市計画税の軽減措置を講じています。

#### 5. 予算面での支援措置

また、予算面では官民のさまざまな人材が参画するエリアプラットフォームの構築や都市再生整備計画を含むまちづくりビジョンの策定に対する支援や、市町村による車道

の広場化などの滞在快適性等向上区域における街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用に対する支援制度（まちなかウォークアブル推進事業）を昨年度から設けています。

まちなかウォークアブル推進事業は、基幹事業について、既存ストックの利活用という観点から、都市再生整備計画事業の支援対象メニューから、いわゆるハコモノ・住宅の新設等を支援対象外としています。一方、新たな基幹事業として滞在者の快適性の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等を整備する「滞在環境整備事業」の立ち上げや、外観の修景整備、建物内の公共空間整備等を新たに補助対象化し、国費率1/2、提案事業枠2割とするとともに、市町村向けの交付金（社会資本整備総合交付金）とは別に補助金として都道府県及び民間事業者等を事業主体とした支援制度の創設等の拡充を行いました。

これらの支援措置によって、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む民間事業者等をパッケージで支援することとしています。

#### 6. おわりに

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進するにあたっては、地方公共団体、民間事業者、住民の方々など多くの関係者の連携が不可欠です。改正法や関係施策に基づいて、多様な人々が交流・滞在できる賑わい空間の創出などの都市の魅力を高める取組みが各地域で進められるよう、引き続き取り組んでまいります。

図ー3 まちなかウォークアブル推進事業の概要

○都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて、歩行空間の拡大や公共空間の芝生化、民間用地を活用した公共空間の整備などを重点的・一体的に支援する事業

<b>事業主体等</b>	【交付金】市町村、市町村都市再生協議会 国費率：1/2	【補助金】都道府県、民間事業者等
<b>施行地区</b>	①都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、 ②都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域（周辺環境整備に係る事業を含む） ※滞在快適性等向上区域の設定については、令和3年度までの経過措置を想定	
<b>対象事業</b>	<p>【基幹事業】 道路、公園、既存建築物活用事業 その他、既存ストックの修復・改変メニューに限定</p> <p>【提案事業】 事業活用調査、まちづくり活動推進事業（社会実験等）、地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）</p> 	<p>○ウォークアブルな空間整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変</li> <li>まちなかウォークアブル区域を下支える周辺環境の整備</li> <li>例) 街路の広場化、パリアフリー環境の創出、公共空間の芝生化・高荷化、水辺周辺のプロムナードや水上デッキ 等</li> </ul> <p>○アイレベルの刷新</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供</li> <li>1階部分の透明化等の修景整備</li> <li>例) 沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供 等</li> </ul> <p>○滞在環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備</li> <li>滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査</li> <li>例) 社会実験の実施、デザイン検討・利活用施設の導入 等</li> </ul> <p>○景観の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>景観資源の活用</li> <li>例) 外観修景、照明施設の整備、道路の美化化 等</li> </ul>

## 2-1 コロナ占用特例からほこみち制度への展開

国土交通省 道路局 環境安全・防災課 山本浩之

### 1. はじめに

社会・経済情勢の変化や道路ネットワークの充実等に伴い、従来の自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路の交通機能に加え、歩行者や自転車等の安全・安心、賑わい空間の創出、新たなモビリティの通行など、道路空間に対するニーズは多様化しています。

このような変化を踏まえ、道路空間の利活用については、道路協力団体、都市再生特別措置法、国家戦略特別区域法及び中心市街地活性化法における道路占用許可基準の特例など、その時の社会や特定の地域のニーズに応じて制度の創設が進められてきました。

また、2020年6月には、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言として、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」がとりまとめられました。その中の方向性のひとつ「行きたくなる、居たくなる道路」の具体的なイメージとして、通過車両が環状道路等で迂回することにより、まちの中心となる道路が歩行者中心の空間として再構築され、オープンカフェやイベントを催すなど、人が安全に楽しく滞在できる道路空間が示されています(図-1)。

図-1 人中心の空間として再生した、まちのメインストリート



出典：道路政策ビジョン2040

一方、2020年は、新型コロナウイルスの感染拡大によって世界中の都市の景色がすっかり変わってしまいました。ウィズコロナの時代、感染防止に配慮しながら人や社会とのつながりを求めていくには、屋外公共空間のあり方は重要であり、道路政策ビジョンで示す道路のあるべき姿は、

ウィズコロナの時代の屋外公共空間に望まれる姿でもあると考えます。

### 2. コロナ占用特例の導入

日本全国で新型コロナウイルスが流行し、緊急事態宣言の発出等に伴い、多くの飲食店等では業績が悪化しました。

厚生労働省は、新型コロナウイルス感染症専門家会議からの提言(2020年5月)を踏まえ、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」について、今後、日常生活の中で取り入れることが望まれる「食事は外で気持ちよく」等の実践例を示し、屋外空間が一気に注目を集めるきっかけとなりました。

このような状況を踏まえ、国土交通省道路局では、2020年6月より、直轄国道において、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置として、沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和するコロナ占用特例を導入したほか、地方公共団体に対しても、同様の特例措置の実施の検討を依頼しました。

コロナ占用特例は、全国の飲食店等の売上維持や、まちの活性化に貢献していることから、総じて好評を得ており、特例の期間を当初は2020年11月末までとしていましたが、現在、2021年9月末まで延長しています。

活用実績については、2021年1月19日時点で、国と同様のコロナ占用特例の適用事例がある自治体は、全国で約150、占用許可件数は約360件に上るなど、コロナ占用特例は短時間で全国に広まっており、道路空間を利活用することへのニーズの高さが再認識されました(写真-1)。

写真-1 コロナ占用特例の事例(栃木県宇都宮市)



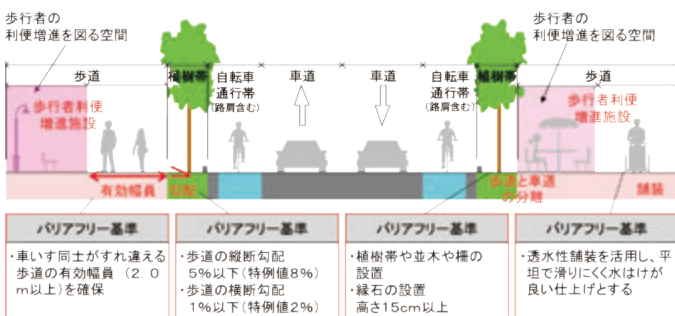
### 3. 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度へ

全国各地でコロナ占用特例を活用した路上利用の取組みが実施される中、国土交通省では、賑わいのある道路を構築するため、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を2020年5月に創設、11月より運用開始し、コロナ占用特例からの移行を含め、ほこみちの普及を推進しています。

道路に賑わい空間を設けてイベントを行ったり、オープンカフェを設置したりする取組みは、これまでも各地域の工夫や努力によって行われてきました。しかしながら、賑わい創出につながる道路に関する基準やルールが明確ではありませんでした。道路のような公共空間は、多くの方が利用するため、基準やルールがない中では、道路利用者や地域にとって望ましい取組みでも、実施することを躊躇してしまったり、関係者との協議が難航してしまうなど、思うように取組みが進まない事例も散見されました。

ほこみち制度では、歩道等の中に、歩行者が安心・快適に通行する空間に加え、歩行者が滞留し利便増進を図る空間の整備ができるよう、新たな道路の構造基準を策定しました（図-2）。

図-2 新たな構造基準のイメージ（国土交通省資料）



また、歩行者の利便増進のための占用を誘導する仕組みとして、ほこみち内の特例区域（利便増進誘導区域）では、道路区域外に占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合にのみ占用を認める「無余地性基準」の適用を除外し、占

写真-2 全国初のほこみち指定箇所（2021年2月12日指定）



用がより柔軟に認められるようになります。

あわせて、占用者を公募により選定する仕組みにより、民間の創意工夫が活用されやすくなるほか、通常5年の占用許可期間が最長20年認められることで、テラス付き飲食店等、高額な初期投資を要する施設も参入しやすくなることを期待しています。

2021年2月には、全国で初めて、大阪市の御堂筋、神戸市の三宮中央通り及び姫路市の大手前通りが、ほこみちとして各道路管理者によって指定されました（写真-2）。

3市に共通して言えることは、社会実験やコロナ占用特例などの実績を重ねつつ、今後の展望や方針を整理し、新たな出発点としてほこみち指定を位置づけている点が、制度の創設から短期間でほこみち指定に至った要因のひとつです。ほこみち制度の継続的かつ効果的な活用のためには、このような手順を踏むことが有効であると考えられます。

### 4. ほこみち制度の今後の展開

コロナ占用特例の導入やほこみち制度の創設の意義は、一般交通以外の目的での道路空間の利用、つまり、屋外空間としての活用や賑わい創出のための空間の構築といった、今まで位置づけられてこなかった道路空間のあり方をルールの中に明確に位置づけたということです。それにより、道路管理者や沿道の店舗等が道路空間を活用した取組みを行おうとする際に、今まで躊躇されたり、協議が難航したりしたことが、より円滑に進められ、その結果、地域独自の取組みが後押しされ、地域の魅力向上、活性化が推進されることが期待できます。

コロナ占用特例により、各地域において道路空間利活用の実績ができました。この道路の利活用の取組みを持続化させるため、国土交通省道路局としては、コロナ占用特例ほこみち制度への円滑な移行及びほこみち制度の普及を促進するとともに、引き続き、道路空間の再構築、利活用のための取組みを意欲的に進めてまいります。

## 2-2 「居心地が良く歩きたくなる」 街路づくりに向けた普及促進の取組み

国土交通省 都市局 街路交通施設課

### 1. はじめに

まちなかを構成する重要な要素の一つである街路は、誰もがアクセスできる最も基礎的な公共空間です。我が国においては、中世以降、街路は市が立つ場であり、また大衆文化が花開く場であり、近現代においては新たなストリート文化を生み出す場となるなど、街路は日常生活を支える人々の交流・活動の場として、西洋の広場文化とは異なる、ユニークな空間を形成してきました。

一方、環状道路の整備を通じたまちなかの通過交通の迂回等も進む中、ともすればクルマが優先する通行空間であったまちなかの街路を、人々が行き交い、さまざまな出会いと交流が生み出される、「居心地が良く歩きたくなる」ウォークアブルなストリートとすることが求められています。

なお、ストリートをクルマ中心から人中心のウォークアブルな空間に転換していくことは、人々が安全・快適に滞在できる空間を確保できることのみならず、沿道商店街の売上上昇、地価の下げ止まりといった都市経営面の効果や、子どもが安心して遊び、過ごすことのできる場の創出、災害時の一時避難場所や避難経路の確保、人と人とのつながりの構築等を通じたインクルーシブな社会（社会的包摂）の実現等、多面的な効果を有するものです。

本稿では、「居心地の良く歩きたくなる」街路づくりの普及促進に向けた取組みを紹介します。

### 2. これまでの具体的な取組み

#### (1) マチミチ会議（全国街路空間再構築・利活用推進会議）（平成30年度～）

「居心地が良く歩きたくなる」街路づくりを全国に広げていくため、全国の担当者が一堂に会し、有識者の講演や先進的に取り組んでいる地方公共団体の担当者らのパネルディスカッションを通じて知見を深めるための場として、平成31年3月に全国街路空間再構築・利活用推進会議（通称マチミチ会議）を立ち上げました。令和元年度は、元ニューヨーク市交通局長ジャネット・サディク＝カーン氏の来日を捉えた特別講演会を開催し、タイムズスクエアをはじめとして大胆に街路の歩行者空間化を進めているニューヨークに

おける現場の貴重な話を伺える機会を創出しました。また、令和2年1月には第2回全国会議を神戸市で開催しました。令和2年度についてはweb開催となりましたが、北海道から沖縄まで全国各地から幅広くご参加いただきました。

#### 写真-1 マチミチ全国会議



第1回全国会議

ジャネット・サディク＝カーン氏講演

#### (2) 地方勉強会（平成30年度～）

日本国内でも、「居心地が良く歩きたくなる」街路づくりを進める先進的な事例が出てきており、このような各地の取組みを現場で共有し、全国的なムーブメントへと育てていくため、地方勉強会を開催しています。平成30年度は大阪市、さいたま市、北九州市で、令和元年度は仙台市、岡崎市、松山市で、令和2年度は沼津市で、それぞれ開催し、多くの地方公共団体の関係者にご参加いただきました。

多くの地方公共団体においては、将来的なビジョンの描き方から、社会実験等を通じた取組み、本格的な再構築に向けた具体的な進め方など、どのように動き出し、どう進めていけば良いのか模索している現状があります。そこで、現地勉強会において、取組事例を視察するとともに、地方公共団体の担当者や民間まちづくりのプレイヤーから生の声を伺い、さらに、参加者同士による意見交換・情報交換を実施することで、全国各地での実践につなげていきたいと考えております。

#### 写真-2 マチミチ現地勉強会



現地勉強会@大阪

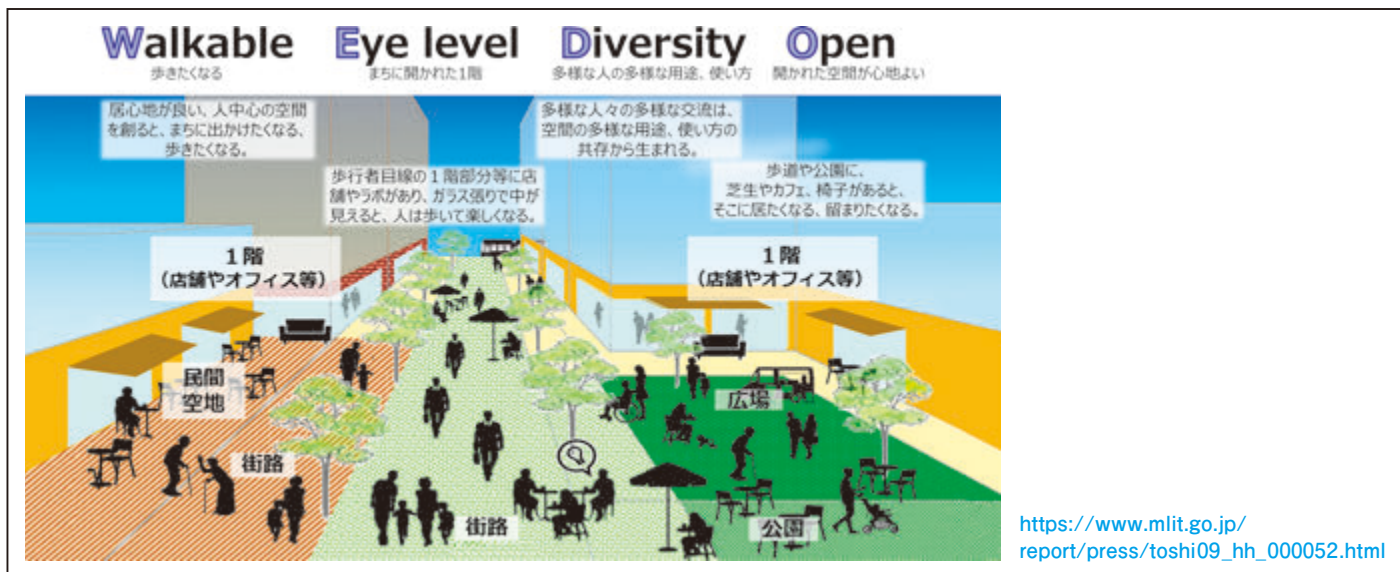
現地勉強会@北九州

#### (3) ウォークアブル推進都市の募集（令和元年度～）

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指し、「WE DO」～Walkable（歩きたくなる）、Eyelevel（まちに開かれた1階）、Diversity（多様な人の多様な用途、使い方）、



図-1 ウォーカブル推進都市の募集



Open (開かれた空間) ～をキーワードとするこれからのまちづくりの方向性に賛同し、ともに取組みを進めるウォーカブル推進都市を令和元年7月より募集しており、令和3年4月末時点で308団体の賛同があったところです。ウォーカブル推進都市は、各種施策の情報提供や国内外における先進事例の情報共有や今後の政策づくりに対するご意見を伺い、検討に活用することを目的として、①人口規模の大小等に関わらず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに、首長はじめ団体として賛同し、②何らかの取組みを実施中あるいは構想等を有する地方公共団体であれば応募可能であり、引き続き趣旨に賛同する地方公共団体の募集を現在も行っております。

#### (4) ストリートデザインガイドライン (令和元年度)

「居心地が良く歩きたくなる」街路づくりにあたっては、都市を構成している「街路」・「建築」と、人や物の流れである「交通」を併せて考えていかなければなりません。さらに、街路を単に路面上だけでなく、沿道等も含め、人の視界に入る空間全体、すなわち「囲み空間 (エンクロージャー)」をストリートとして一体的に捉え、デザインを考えていく必要があります。

また、ストリートの役割には2つの側面があり、すなわち、通行のための「リンク」機能と滞在のための「プレイス」機能があります。ストリートを転換する際には、この2つの機能双方を考慮しながら空間構成を検討していくことが大切です。

さらに、ストリートのデザイン・設えは、アクティビティを踏まえながら考えていかなければなりません。公共と民間プレイヤーとが、試行や社会実験などで実際に使いながら、将来のストリートのビジョンを共有しつつ、デザインを決めていくことが重要です。

以上のような視点を踏まえつつ、有識者などからなる「ストリートデザイン懇談会(座長:岸井隆幸日本大学特任教授)」の中での議論を基に、令和2年3月『ストリートデザインガイドライン』を国土交通省都市局・道路局の連名で策定し、地方公共団体へ技術的助言として通知するとともに、ホームページにおいて公表しています。さらに、令和3年5月には法律・予算・税制等のパッケージ施策の充実とデザインを刷新した改訂版 (バージョン2.0) を発出しています。

#### (5) マチミチ通信の配信

国土交通省都市局街路交通施設課において設置しているマチミチ会議事務局 (hqt-machi-michi@mlit.go.jp) では、マチミチ会議会員<sup>(※)</sup>に対して、公共性の高い「居心地が良く歩きたくなる」街路づくりに関する取組みをはじめとする各種情報発信を「マチミチ通信」として行っています。ご地元の取組紹介やイベント案内等、何か発信したい場合も随時受け付けておりますので、お気軽に上記事務局のアドレスまでご相談ください。

※令和3年4月時点で、官民含め約1,900名の方が会員に登録されています。

### 3. おわりに

以上の通り、「居心地が良く歩きたくなる」街路の創出に向けてさまざまな取組みを進めております。

人口減少・少子高齢化社会における持続可能な都市の構築にあたり、「居心地が良く歩きたくなる」街路から始まる、人中心のウォーカブルなストリートの創造に向けて、地方公共団体やまちづくり団体を含む民間事業者などと連携して、今後も各種取組みを進めてまいります。

## 2-3 UR都市機構における ウォークブルなまちづくり支援

独立行政法人都市再生機構 都市再生部 事業管理第1課 田口大泰  
同部 土地・施設活用課 谷 聡

### 1. はじめに

UR都市機構（以下「UR」）は、国土交通省の掲げる「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向け、国の政策実施機関として、地方都市のみならず大都市等も含め、公共団体からの要請等に基づき、ウォークブルの取組みを支援しています。

また、公共空間の多目的利用（通行×滞在など）や民有地の活用による交流・滞在空間の創出を視野に入れた計画策定等を支援しています。

本稿ではこうした「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて、URが実施した取組事例を紹介します。

### 2. 西小山駅前での賑わい創出の取組事例

#### (1) 西小山駅前地区（東京都目黒区）の概要

東急目黒線西小山駅の西側には密集市街地が広がっており、東京都の不燃化特区（目黒本町五・六丁目、原町一丁目、洗足一丁目地区 約57.2ha）に指定され、地区内の南北を貫く都市計画道路（補助46号線）が都により整備中です。

西小山駅前では、平成27年に目黒区が西小山駅前地区地区計画を策定し、同地区内において令和元年に防災街区整備事業（原町一丁目7番・8番地区防災街区整備事業、以下「当街区」）が都市計画決定されました。

#### (2) 当街区におけるURの取組み

URは、平成21年3月に目黒区から駅前の土地取得と事業実施の要請を受け、当該土地を取得し、駐車場による暫定活用を行いながら、目黒区が事務局を務める「共同化に向けた地元の検討会」に地権者として参加し、事業推進に取り組んできました。

平成30年3月に当街区の防災街区整備事業準備組合が設立されたことを受け、URは当該土地をすべて建設用地とするのではなく、一部は防災街区整備事業に組み入れてマンション用地とし、残りの土地においては、地域の賑わい創出・商店街の活性化に資する活用（地域まちづくり支援事業）を実施することにしました。

#### (3) 「CraftVillage NISHIKOYAMA」の開業

平成30年12月、地域まちづくり支援事業を推進するための事業パートナーとして、公募により事業者を選定。賑わい創出・商店街の活性化の活動の拠点となる施設を整備し、令和2年11月「ヒロバ型創造施設CraftVillage NISHIKOYAMA」（以下「当施設」）がオープンしました。

写真-1 CraftVillage NISHIKOYAMA



当施設には、こだわりをもった個性的なテナントが揃うほか、地元商店街等が活用できるブースもあり、地元と連携したイベント・ワークショップ等が開催されています。

また、新しい生活様式が求められている「withコロナ」「postコロナ」の時代を踏まえ、当施設は、オープンエアのテラス席と中庭により、人々が安心して集える開放的な空間を提供しています。

写真-2 施設内の様子



当地区は、密集市街地における防災性の向上に加え、地域価値向上に向けた居心地の良い空間づくりにチャレンジした事例です。URでは、その効果について今後検証していく予定です。

### 3. 日本橋横山町・馬喰町問屋街の取組事例

#### (1) 問屋街の成り立ちと近年の業態変化

日本橋横山町・馬喰町（東京都中央区）は古くから繊維問屋街として発展し、街の軸となる横山町大通り、横山町新道通りといった通り沿いに、衣料品やタオル等の問屋業の店舗が軒を連ねています。一方、近年では流通業の市況の変動と元来の交通利便性の良さにより、もともと問屋であったビルが、ホテルやマンションに更新されるなど、問屋が主体であった街の姿に、変化が生じています。こうした中、地元の問屋が中心となり結成された問屋街活性化委員会が平成28年に「日本橋問屋街 街づくりビジョン」を策定し、「豊かなライフスタイルを創造し進化し続ける問屋を核とした商工住混在都心」が掲げられました。また、平成29年には「横山町馬喰町街づくり株式会社」（以下、「街会社」）が設立され、街の活性化に向けた施策を実施しています。

上記の業態変化により、問屋街はかつての専門の小売業者を相手とした「プロ向けの街」から、これまで街にいなかった多様な人材を呼び込み、地域のネットワークを構築することで、街を刺激し、街の潜在的な力を呼び起こすような取組みが求められています。

#### (2) URによる土地の取得および活用

URは街会社・中央区からの要請により、平成29年から問屋街で土地有効利用事業を開始し、土地・建物の取得および活用を開始しています。

最初に取得した物件は、建物を解体し更地化した後、街づくりに活用する目的で、土地を街会社に賃貸し、街会社と契約した事業者が「+LOBBY」の名で運営しています。土地の中にはテントを設置、キッチンカーが入り、座って語り合える空間となっています（写真-3）。街に気軽に立ち寄れる場所ができたことで、今まで見えづらかった問屋街の中の人同士のつながりが可視化されただけでなく、問屋街の外の人ともつながれるパブリックな場として機能しています。

次に取得した物件は、新耐震の建物であったことから、建物を活用する事業者の公募を実施しました。公募にあたり、1階を地域や来訪者に開かれた空間にするとともに、活用事業者が問屋街全体のまちづくりに協力することを条件としました。選定された建築設計事務所は、1階をイベ

ントスペース・ギャラリー等として活用しており、問屋街の建物活用のモデルの一つとなっています（写真-4）。

また、地域全体の取組みとして、地元の間屋街の若手・街会社・URで「日本橋横山町・馬喰町の未来を面白がる会」を定期的に開催し、まちづくりについて議論しており、この会をきっかけとした地域のネットワークも生まれつつあります（写真-5）。

#### (3) 問屋街におけるウォークアブルとは

いずれの物件でも、街におけるビルの1階や、更地の土地といったグランドレベルを地域のために開かれたパブリックな機能としています。我々はこのグランドレベルを「人と情報の交差点」と捉え、多様な人が集まり・出会い、相互に刺激し合う場とすることで、かつてはプロ向けに閉じた街であった問屋街の潜在力を引き出すと考えています。

今後、問屋街全体にこの取組みを展開し、物件を活用した通り抜け通路の設置等グランドレベルのさらなる充実を図ることが、問屋街におけるウォークアブルなまちづくりの実現につながると考えています。

写真-3 + LOBBY



写真-4 建物活用の様子



写真-5 横山町・馬喰町問屋街の未来を面白がる会



### 4. おわりに

URでは「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現に向け、各公共団体によるまちづくりを引続き支援してまいります。

このほかにも、URの最新情報はウェブサイトに掲載しておりますので、ぜひご覧ください。

# 3

## 取組事例

### 3-1 沼津市における新仲見世商店街等の取組み

沼津市 都市計画部 まちづくり政策課

#### 1. はじめに

沼津市は、古くから、北駿地域や伊豆地域への交通拠点、あるいは広域的な商業・文化拠点として、静岡県東部地域の政治、経済、文化の中心的な役割を担ってきました。

中心市街地においては、鉄道高架事業を中核とする沼津駅周辺総合整備事業を進めており、今後、鉄道の連続立体交差化による南北交通の円滑化や市街地の分断解消が図られていきます。ただし、事業は長期間にわたりますので、段階的に現れる事業効果を中心市街地の魅力向上に繋げていく視点が大切だと考えています。

#### 2. ヒト中心のまちづくり

このため、将来のまちの姿と段階的な取組みイメージを示す「沼津市中心市街地まちづくり戦略」を令和2年3月に策定し、これからの中心市街地は、ヒトが心地よく過ごし、安全で快適に回遊できる空間に再生していくことを明確に打ち出しました。

長期的には、鉄道の高架化と土地区画整理事業などの都市基盤整備により、まちは劇的に変わっていきますが、段階的な取組みとして、短期的には、すでに一定の効果を挙げているリノベーションまちづくりによるにぎわいの再生を引き続き推進し、公共空間の活用を含めたエリア全体の価値を高めていきたいと考えています。

図-1 将来の沼津駅南口駅前広場イメージ



間に延べ4,400人もの人に参加していただき、事業化に至った案件は54件となりました。

その中でも多くの事業が集積し、高いポテンシャルを秘めた「旧国一南エリア」については、本市としても戦略的なビジョンを作成してエリアの期待値を高め、さらなる価値向上を目指しています。

このエリアは、まちの発祥地であり、かつては商圈人口100万人に及ぶ本市の中心地でした。今も残る潜在的な魅力を丁寧に読み解くことで、新たな価値を創造し、エリアのリブランディングをするため、遊休不動産の活用だけでなく、商業のリブランディングや地域メディアによる発信、エリア内にある道路や公園、河川などの公共空間を利活用するなどの事業を段階的に実施していきます。

図-2 旧国一南エリア



#### 3. 旧国一南エリアビジョン

中心市街地で短期的に取り組んでいくリノベーションまちづくりは、平成27年度にスタートし、これまでの6年

## 4. 新仲見世商店街の取組み

商店街が約50年前に建設した延長84.9m、幅員7.8mのアーケードは、老朽化が進み、これまで幾度となくアーケード撤去の話が持ち上がりましたが、合意形成を図ることができず頓挫してきました。

しかし、リノベーションまちづくりの取組みが進み、商店街の付近には遊休不動産を活用した事業がいくつも生まれ、まちに変化の兆しが見えてきたこと、実際にアーケード撤去を伴う空間の再編事例があることがわかり、商店街が自らアーケードを撤去することを決意しました。

こうした商店街の動きに合わせて市がアーケード下の道路を再整備するにあたり、「人が自然と集まる心地よい空間」を実現するため、現在は公民連携により日常的な使い方やスキームについて検討を行っています。

写真-3 撤去前



写真-1 グラフィックデザイナーのシェアオフィス



写真-2 ダンススタジオ



図-3 ワークショップで作成した将来イメージ



## 5. あげつち商店街の取組み

沼津駅と沼津港を結ぶ幹線道路沿いにある古くからの商店街ですが、近年は若い店主が経営する新しい感覚の店舗も見られ、これまでにエリア内の公共空間を活用した取組みを行ってきました。

前面の街路空間の活用としては、毎月15日に歩道で開催される「稲荷市」、車道を1車線規制して商店街の店舗

写真-4 歩道を活用したマーケット



前にテーブル・椅子を設置してお酒や料理を楽しむ「沼津ナイトマーケット」などのほか、コロナ対策としての歩道テラス営業にもいち早く取り組みました。

また、隣接する狩野川の河川空間については、商店街、国交省、市などによる協議会が都市・地域再生等利用区域の指定を受け、「かのがわ風のテラス」として憩いの場やにぎわいの場として活用しています。

写真-5 河川空間を活用したマーケットや音楽イベント



## 6. 中央公園における定期マーケット

中央公園は、歩行者専用橋のあゆみ橋に面するまちの中心にある公園です。年間を通してさまざまなイベントが活発に行われ、多くの人々が集う都会のオアシスとしての役割も果たしている公園です。

この公園を心地よい空間に再整備することも視野に入れつつ、エリア価値を向上させる取組みとして、公民が連携した定期マーケットを実験的に実施しています。

この取組みは単なる集客イベントではなく、まちを動かすプラットフォームづくりを行い、日常的な風景を生み出し、起業支援、事業継続・継承につなげることを目的としています。また、市民に対する旧国一南エリアの周知の側面もあり、今後、このエリアに来てもらうためのきっかけづくりとなることも期待しています。

写真-6 定期マーケット「週末の沼津」



## 7. おわりに

本市では、「沼津市中心市街地まちづくり戦略」を策定し、目指すべき将来像と沼津駅周辺総合整備事業と併せて取り組むべき施策の方向性を示しましたが、事業は長期間にわたります。

短期的には「あるものを活かす」まちづくりを積極的に進めていくことでエリアの価値を高めていき、民間の活動を誘発することで中心市街地の活性化を図りつつ、来るべき鉄道の高架化を迎えたいと考えています。

## 3-2 御堂筋を中心とした ウォーカブルなまちづくりの取り組み

大阪市 建設局 企画部 企画課 (道路空間再編担当)

### 1. はじめに

大阪市では、ウォーカブルなまちなかの形成に向けた取り組みのひとつとして、都心部において道路空間の再編を行い、空間再編後には、沿道住民やエリアマネジメント団体などと公民連携でさまざまな仕組みづくりや活用、取り組みを進めています。

本稿では、そのひとつである御堂筋での事例を紹介します。

### 2. 御堂筋の道路空間の再編

御堂筋は、大阪市の中心部を縦断的に貫き、西日本最大のターミナル駅である「大阪駅」から関西国際空港に直結するミナミの玄関口である「難波駅」をつなぐ、業務・商業などの都市機能が集積している多様なポテンシャルを有している道路です。

図-1 「御堂筋将来ビジョン」



そのため、御堂筋を世界に誇れる人中心のストリートに空間再編することにより、都市構造の変革を推進させ、呼び込んだ都市資源の交流を促すことで、新たな魅力や価値を創出することができる「ストリート」に転換していくことを目指して、“車中心から人中心の道路空間へ”と転換を図っており、現在、そのファーストステップとして側道の歩行者空間化を進めています。

### 3. 御堂筋チャレンジ2020

最近の道路空間に対する社会的なニーズとして、「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、新しい期待が高まっています。

これらの期待に応えるように、さまざまな活動が道路空間で行われやすくなるよう、昨年に道路法が改正され、新たに「歩行者利便増進道路」(通称：ほこみち) 制度が創設(2020年11月25日)されました。

御堂筋では、このような道路施策の動向も踏まえ、ほこみち制度の活用を念頭に、道路協力団体でもある沿道のまちづくり団体とともに、制度の効果的な活用に向けた課題等を検証し、以降の本格的な展開につなげることを目的として「御堂筋チャレンジ2020(社会実験)」を実施しました。

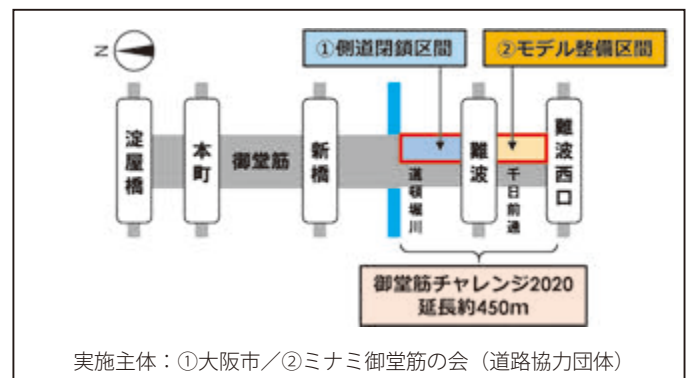
#### (1) 実施場所

御堂筋(延長:約450m)

(中央区道頓堀1丁目(道頓堀川)～

中央区難波5丁目(難波西口交差点))

図-2 実施場所概要図



## (2) 実施期間

- ①側道閉鎖区間 2020年12月12日～12月27日
- ②モデル整備区間 2020年11月28日～12月27日

## (3) 主な実施内容

### i) 道路の利活用検証

道路空間にベンチやデジタルサイネージなどを設置し、通行する方々に憩い・滞留する空間を提供し、それらに対するご意見をアンケートによって把握し、道路上に対して高いニーズがあることが確認されました。

写真-1 歩道上に設置したベンチやデジタルサイネージ



### ii) 利便施設（ベンチ・サイン）の検証

歩行者と自転車の通行空間の分離を促すサインを付したベンチを設置し、その分離効果による安全性の向上について検証しました。

写真-2 自転車通行空間を誘導するサイン



周辺への回遊性を高めるために歩道上に案内サインを設置して検証しました。

写真-3 仮設置したサイン（モックアップ）



### iii) 安全性の検証（歩行者・自転車など）

歩道上の歩行者・自転車通行量の計測を行い、利活用空間を設ける場合の、歩道の有効幅員などの検証を行いました。

写真-4 側道閉鎖区間の状況



### iv) 放置自転車対策・違法看板対策の取組み

放置自転車やごみの増加など、歩道上に憩い・賑わい空間を設けることによる課題についても確認を行い、道路協力団体とともにそれらに対する対策についても検証を行いました。

写真-5 歩道上の違法駐輪に対して啓発を行う道路協力団体



## 4. 今後に向けて

今回の取組みでは、新型コロナウイルス感染症が拡大し、社会的な行動変容を余儀なくされ、当初計画していた内容が実践できなくなったものもありました。そのような中でも、公民連携によって今できることを実施するといったスタンスで意見を出し合い、コロナ流行による通行量減少の影響も踏まえた取組みを行い、一定の検証結果を得ることができたと考えています。

コロナ禍においては、道路というオープンエアな空間はこれまで以上に貴重な空間となるものと考えており、今後も引き続き、地域の方々と意見交換を図りながら、さまざまな取組みや検証を繰り返し、より良い道路空間となるよう努めてまいります。

# 3-3 「歩いて暮らせるまち松山」 花園町通りと松山市駅前広場の取組み

松山市 都市整備部 都市・交通計画課

## 1. はじめに

松山市では、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」 「歩いて暮らせるまちづくり」をコンセプトに掲げ、持続可能な都市形態への転換を目指し、都市機能や交通ネットワークの最適化を行うとともに、公共交通をはじめ徒歩や自転車などの「遅い交通」を重視した回遊性の高いまちづくりを進めています。

今回、その実現に重要となる2つの取組み事例をご紹介します。

## 2. 「歩いて暮らせるまち松山」の 拠点・ネットワーク

中心市街地には、「松山城」や「道後温泉」などの観光資源や、商業・業務機能が集積しています。本市では、安全に歩いて、健康で、生き生きと暮らせ、そして賑わいを生み出す空間の創出を目的に「JR松山駅から道後温泉まで」の全長約5km、歩いて1時間程度のルートで、「居心地が良く歩きたくなるまち」に向けた拠点とネットワーク整備を進めています（図-1）。

図-1 「歩いて暮らせるまち松山」のネットワーク図



## 3. 花園町通りの街路空間改変

中心部に位置し、市内で最も広い道路幅を持ち、また、松山が生んだ俳人・正岡子規の生誕地でもある「花園町通

り」では、「歩いて暮らせるまち松山」の新たなシンボルロードとして、車からヒト中心の空間を目指し、無電柱化や街路空間の改変を進めました。

### (1) リニューアルまでの過程

「花園町通り」は、隣接するスポーツ施設の郊外移転や大型ショッピングモールの立地などにより、通行量の減少や空き店舗の増加に加え、放置自転車やアーケード老朽化などの課題がありました。改変にあたっては、地元説明会、地権者やテナントへの戸別訪問、有識者懇談会、学生・公募者とのワークショップなどによる対話のほか、模型・マイクロ交通シミュレーションなどのさまざまなツールの活用、社会実験（写真-1）による効果検証など、市民・専門家・行政が一緒になり模索しながら取り組みました。

写真-1 社会実験



### (2) 街路空間の改変

6車線あった車道を2車線に縮小し、それにより生まれた空間を自転車道や歩道に再配分することで、安全・安心で人にやさしい空間を創出（図-2）しました。また、沿線商店街による建物のファサード整備が行われ、道路と建物が一体となった良好な景観が形成されました。

### (3) 整備後の効果

歩行者通行量が約2倍に増えたほか、広がった歩道では、毎週末に地元商店街が主催するマルシェイベント（写真-2）が開催され、家族連れなど多くの人で賑わっています。また、子育て世代がデッキで語らう姿や花を育てる住民、近頃では、路上での結婚式やヨガ教室など、利用者目線の「居心地の良い空間の使い方」も広がっています。



図-2 空間改変イメージ図

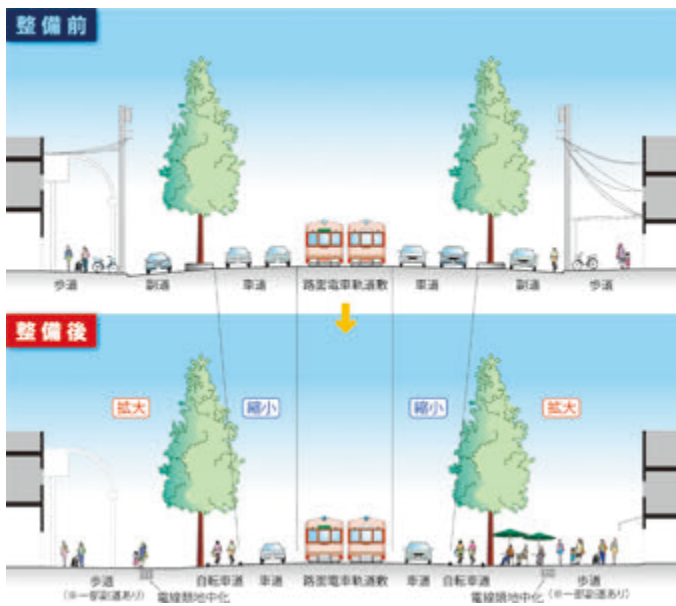


写真-2 地元主催のマルシェイベント



図-3 イメージパース (アイレベル)



図-4 イメージパース (鳥瞰)



ンセンターや公共交通事業者、民間企業などと連携し、データ駆動型都市プランニングの構築を進めています。現在は、スマートフォンのGPSデータや3Dカメラのセンシング技術を活用し、事業実施による歩行者の流動や滞在時間などの変化をシミュレーションし、客観的かつ定量的に評価する仕組みを検討しています。

市駅前広場の改変検討では、これまでの現地観測による交通実態調査データに加え、これら先進技術を活用することで、誰もが訪れやすく、賑わいを作り出せる施設の配置計画や歩行者動線の検討につなげたいと考えています。

## 4. 松山市駅前広場の空間改変

「花園町通り」に隣接し、1日3万人以上が利用する市内最大の交通結節点である「松山市駅」でも、「コンパクトシティのシンボル広場」への改変が進んでいます。

### (1) 整備構想

平成30年公表の構想では、1. 郊外電車と市内電車のシームレス化、2. バスターミナルの集約化、3. 交流広場の拡大を掲げ、広場内の歩行者空間比率を現状の約4割から7割程度にまで拡大する方針です（図-3、4）。

構想の実現に向け、本年11月には、改変に伴う交通影響や賑わい創出の検証を行う社会実験を行う予定です。

### (2) 先進技術の活用（スマートシティ）

松山市は、2019年に国土交通省スマートシティ事業の「先行モデルプロジェクト」に選定され、松山アーバンデザイ

## 5. おわりに

本市では、2000年（平成12年）から「歩いて暮らせるまち松山」のネットワーク形成に向け、公共交通をはじめ歩行者や自転車など「遅い交通」を重視した都市空間づくりを一貫して進めてきました。今後も「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」をコンセプトに、市民・専門家・行政が一緒になり、持続可能な都市づくりを目指します。

## 3-4 熊本市における桜町・花畑地区の取組み

熊本市 都市建設局 都市政策部 市街地整備課

### 1. はじめに

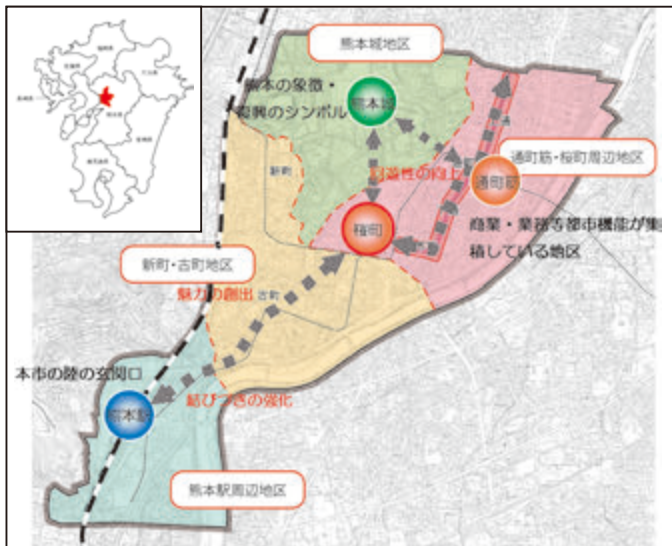
熊本市は九州の中央、熊本県の西北部に位置し、人口約73万人の県都であり、日本三名城の勇壮な熊本城をはじめ、上水道のすべてを賄う清冽で豊富な地下水のほか、豊かなみどりや良質な農水産物など歴史文化と自然の恵みにあふれた都市です。

平成24年4月には、全国で20番目の政令指定都市に移行し、さらなる発展を続けてきましたが、平成28年4月の平成28年熊本地震により、市全体が甚大な被害に見舞われ、復興に向けたまちづくりへの転換を余儀なくされました。

しかしながら、国をはじめ、全国の自治体・団体・個人等の皆さまからの多大なご支援のもと、震災から5年が経過するなか、熊本の町並みは着実に復興を遂げてきており、さまざまな復興に向けた取組みの成果も新たなまちの姿として現れてきています。

その代表的な取組みのひとつが、「桜町・花畑地区のまちづくり」です。

図-1 熊本市位置図、熊本市中心市街地域図



「桜町地区」の2つの商業核と、これをつなぐ下通・上通・新市街の3つのアーケード街で骨格が形成されています(図-1、写真-1)。

桜町・花畑地区には、かつては東洋一の規模と謳われたバスターミナルと百貨店・ホテル・ボウリング場・事務所等からなる「熊本交通センター」が立地し、市民・県民の交通の要衝として、また、熊本城と中心商店街の中間に位置することから、まちなか回遊の拠点および地域経済の中心地として発展してきました。しかし、郊外型大型SCの相次ぐ立地やモータリゼーション等の到来により、全国的に顕在化する中心市街地の衰退や活力の低下は、桜町・花畑地区においても例外ではなく、百貨店の閉店等に加え、「熊本交通センター」の老朽化等に伴う拠点性の低下を招くとともに、利便性の低いバスターミナルへの対応も求められていくことになりました。

このような背景から、中心市街地活性化の一大プロジェクトとなる「熊本交通センター」の再開発事業と、これに合わせた周辺地区の魅力的なまちづくりという新たな課題に応じていく広場等の公共空間整備事業に進展していきます。それが、桜町・花畑地区のまちづくりの両輪となる「桜町地区市街地再開発事業」と「桜町・花畑地区花畑広場整備事業」です。

写真-1 通町筋・桜町周辺地区



### 2. 桜町・花畑地区のまちづくり

「桜町・花畑地区」は、中心市街地活性化基本計画に基づく熊本市の中心市街地の4つの区分のうち、商業・業務等が多く集積する「通町筋・桜町周辺地区」に位置します。

この「通町筋・桜町周辺地区」は、「桜町・花畑地区」「通

### 3. 具体的な取組み

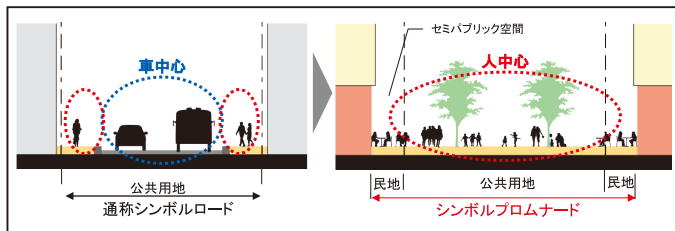
「桜町地区市街地再開発事業」は、バスターミナル、商業、ホテル、住宅、公益施設等から構成される、民間施行による再開発事業であり、平成18年の再開発構想発表から平成28年の熊本地震を経て、令和元年に完成しました。

「桜町・花畑地区花畑広場整備事業」は、老朽化等を理由に閉鎖した市公共文化施設等の跡地と、この地区を南北に縦断する市道（幅27m、延長220m）、さらに隣接する花畑公園・辛島公園の両公園を併せた、愛称「花畑広場」（約1.5ha）を本市で整備するものです。

この2つの事業を中心とした桜町・花畑地区のまちづくりを検討するために、学識者や周辺地権者、経済団体等で構成する検討委員会を設け、平成24年に、この地区の「まちづくりマネジメント基本構想」を策定しました。

この基本構想の中で、先述した市道を、「車」中心から「人」中心へ転換する考えのもと、「人が主役のシンボルプロムナード」と位置付け、全面的な歩行者空間とすることとし、平成27年に市道を廃止しました（図-2）。

図-2 「人が主役のシンボルプロムナード」



さらに、平成27年には、基本構想を具現化するために、花畑広場の整備方針を示した「まちづくりマネジメント基本計画」を策定し、その後、デザインコンセプトである“熊本城と庭続き「まちの大広間」”に基づき、花畑広場のデザイン検討を重ねました。

具体的には、熊本城の桜並木と連続的かつ桜町再開発施設と一体的となるような桜を中心とした植栽の配置や、熊本城を眺めながら休憩できる樹木下のベンチの設置といった、市民のみならず熊本を訪れた方々が、「歩いて楽しめる憩いの空間」を感じられるようなデザインとしました（図-3、4）。

令和2年から本格的な整備工事に着手し、熊本城や桜町再開発施設と調和した上質な空間となるよう、令和3年秋の完成を目指し、整備を進めています。

また、事業完了後は、花畑広場が「歩いて楽しめる憩いの空間」となるように、日常的な憩いのみならず、イベン

図-3 花畑広場完成イメージ（東側から望む）



トをはじめとした、多様な利活用を図るとともに、同スペースのエリアマネジメント手法の検討や管理運営体制の構築も現在並行して進めているところです。

図-4 花畑広場完成イメージ（南側から望む）



#### 4. 居心地が良く歩きたくなるまちづくりに向けて

昨今、国において、ウォークブル都市といった“居心地が良く歩きたくなるまちづくり”が推進されています。

本市においても、さらなるまちなかのにぎわい創出、歩行者の回遊性向上を目的として、花畑広場に隣接する市道（幅21m、延長80m）の歩行者空間化を検討しています（図-3）。

令和3年2月28日（日）～3月2日（火）の3日間、歩行者空間化の社会実験を実施し、周辺交通への影響調査や市民への意向アンケート調査を行ったところです。今後、社会実験の検証を行い、花畑広場完成後の一体的な利活用を図るなど、検討を進めることとしています（写真-2）。

写真-2 歩行者空間化社会実験実施状況

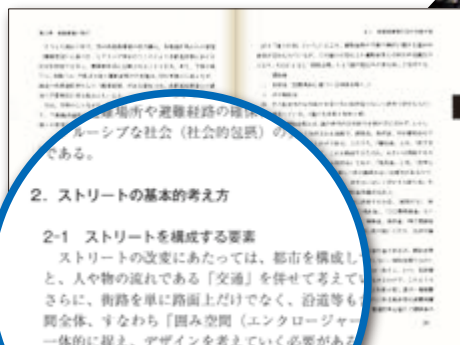


さらに、この花畑広場を回遊の拠点として、人の流れをまちなか全体に波及させるために、周辺道路の歩行空間拡充および歩行者空間化を推進していくとともに、老朽化した民間ビル等の建替促進に伴う公開空地や歩行空間の創出、魅力ある夜間景観の形成、歩行者利便増進道路制度の導入など、歩行者中心のまちづくりへシフトする取組みも一体的に進めることで、“居心地が良く歩きたくなるまちづくり”を推進してまいります。

令和2年版 — 待望の大幅改訂!! —

# 街路交通事業 事務必携

## ■ 内容見本



人中心の街路空間



連続立体交差事業



自転車関係施策



都市・地域総合交通戦略

## 街路交通施策に関する最新の予算・法制度を網羅した手引書

令和2年10月発行  
684頁 A5版 価格：7,500円(税・送料別)

購入方法：東京官書普及株式会社HPよりご注文ください  
右記QRコードからも注文できます

- 収録内容：
- 第1章 街路交通施設に関する事業と支援制度
  - 第2章 街路事業の基本的事項
  - 第3章 街路交通施設に関する事業の執行
  - 第4章 街路交通施設の分野別(街路事業のテーマ別推進)

