

令和4年度自主研究事業 最終報告書

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成
～ウォーカブルなまちづくりとは？～

グループ構成員（氏名 所属課 派遣元）

管 理 者：大上 晴子 （地域リーダー養成課長）
リーダー：長江 祥太郎（企画・人材育成 G 愛知県長久手市から派遣）
メンバー：岩倉 竜矢 （企画・人材育成 G 富山県南砺市から派遣）
塚本 悠太 （企画・人材育成 G 熊本県上天草市から派遣）
石川 理 （企画・人材育成 G 島根県飯南町から派遣）
大久保 博貴（企画・人材育成 G 福井県福井市から派遣）
佐藤 丈史 （企画・人材育成 G 山形県米沢市から派遣）
谷口 友規 （企画・人材育成 G 宮崎県庁から派遣）
村上 和也 （企画・人材育成 G 京都府木津川市から派遣）
卯木 孝明 （地域創生・情報広報 G 埼玉県加須市から派遣）
餌取 詩歩 （移住交流推進課 北海道芽室町から派遣）

目 次

1 はじめに	1
2 調査地の選定理由	2
3 調査事例	
(1) 北海道札幌市	3
(2) 岩手県盛岡市	6
(3) 福島県須賀川市	9
(4) 愛知県岡崎市	12
(5) 愛知県豊田市	14
(6) 広島県福山市	17
(7) 広島県竹原市	19
(8) 鳥取県米子市	21
(9) 愛媛県松山市	24
4 まとめ・提言	27
参考資料	34

1 はじめに

①ウォーカブルについて

ウォーカブルとは、「walk（歩く）」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった語感をもつ。それまでの車中心だった都市から、歩くことが中心の都市へシフトするための都市戦略用語として使われている。21 世紀に入り、ヨーロッパや欧米でこの政策が取り入れられ、平成 21 年に施行されたニューヨーク・ブロードウェイの歩行者天国化が代表的な事例である。

日本でのウォーカブルに関する政策は、令和元年 6 月 26 日にまとめられた「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会（国土交通省が設置）」の提言書の中で「今後のまちづくりにおいては、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成する必要がある」と示されたことに始まる。これを受け、大学教授や省庁担当部局の有識者からなる「ストリートデザイン懇談会（国土交通省が設置）」では、道路だけではなく沿道の敷地や建築物等を含めた空間をストリートと捉え、取組事例やポイント等をまとめた「ストリートデザインガイドライン」を令和 2 年 3 月に策定した。この中で、円滑な歩行者交通のための歩道の拡幅整備のような歩きやすい環境整備だけではなく、沿道の民地も含めたトータルなデザインとともに、滞在・交流といったストリートの価値を考えることが重要であると示された。

また、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（令和 2 年法律第 43 号）（令和 2 年 9 月 7 日施行）」により、法律・予算・税制のパッケージによる支援を開始し、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進することとした。これにより、全国各地の地方公共団体において地域特性に応じたさまざまな取組が展開され、まちなかの活性化につながっている事例も出てきている。

しかし、ウォーカブル政策推進のための運用指針はあるものの、令和 2 年から始まった制度である上、欧米で実施されているハード整備としてのイメージが強いため、ハード整備に積極的に投資できる地方公共団体のみが取り組んでいるという印象が強い。

そこで、今回の研究では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成するハード・ソフトにわたる事業の手法や事業主体、取組の成果、今後の展望等を先駆的事例から調査・研究するとともに、全国の地方公共団体に対して取組に向けた提言を行う。

②地方公共団体におけるウォーカブルに向けた取組状況

本研究を始めるにあたり、各地方公共団体における現在の取組状況を把握するため、地域活性化センターの職員が勤務する、または関連が深い 70 団体に対し、アンケート調査を実施した。

回答があったのは 50 団体であり、そのうち 92%（46 団体）がウォーカブル推進事業を実施していないと回答した。また、「実施していない」と回答した地方公共団体について「今後、ウォーカブル推進事業を実施する予定はあるか」という質問には、13%（6 団体）が「実施したいが難しい」と回答した。その理由は「実施できる空間がない」または「実

施に必要な財源がない」という意見が多かった。一方で、4 団体 (8.7%) は「ウォーカブル推進事業とは認識していないが、まちを歩きたくなる取組は実施している」と回答し、うち 3 団体 (75%) から「取組内容が該当する場合、補助金 (交付金) を活用したい」という意見があった。

このほか、ウォーカブル推進事業に関して検討に至らなかった団体では「実施できる空間がない」または「実施にあたって専門性のある人材がいない、実施に必要な財源がない」という意見が多かった。

これらの結果から、ウォーカブル推進事業を実施していない地方公共団体が多いということが判明した。しかし、実施していない団体のうち、実施できる空間や人材、財源がないと回答した団体については、それらの課題が解消されれば、ウォーカブル推進事業の実現可能性が高まると考えられる。また、「ウォーカブル推進事業とは認識していないが、まちを歩きたくなる取組は実施している」と回答した地方公共団体については、今後、関連のある取組をまちづくり施策の一つとして捉え、市民や地域団体等の活動につなげることで、ウォーカブル推進事業に発展する可能性もあると考えられる。

2 調査地の選定理由

本調査では、ウォーカブル推進都市における先駆的事例を複数調査し、ウォーカブル推進事業のさまざまなアプローチを分析するとともに、各事例の共通項や事業実施の可能性について考察する。

また、事例調査先の選定方法としては、都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会において、これからのまちづくりのキーワードとして打ち出され「ウォーカブル推進都市¹」へ応募する際に賛同が必要となる考え方「“WE DO” (Walkable、Eyelevel、Diversity、Open)」に合致する事例を選定する。

表 1 ウォーカブルなまちづくりの基本概念 (WEDO)

キーワード	意味
Walkable	【歩きたくなる】 居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる
Eyelevel	【まちに開かれた 1 階】 歩行者目線の 1 階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる
Diversity	【多様な人の多様な用途、使い方】 多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる

¹ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、国内外の先進事例などの情報共有や、政策づくりに向けた国と地方のプラットフォームに参加し、ウォーカブルなまちづくりを共に推進する都市として、国土交通省が募集しているもの

Open	【開かれた空間が心地良い】 歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる
------	--

※令和元年6月26日「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」とりまとめより

以上より、9つの調査先を選定し、地方公共団体および関係団体に対して聞き取り調査を行った。

表2 視察先及び選定理由

視察先名称	選定理由
北海道札幌市 (札幌駅前通まちづくり株式会社)	・札幌駅前地下歩行空間「チ・カ・ホ」の周辺に位置する企業が出資し合い、まちづくり会社を設立して、施設の管理、運営している ・広場条例を制定し、道路の一部を広場とすることで、出店にかかる手続きを簡素化し、利用しやすい仕組みを作っている
岩手県盛岡市 (盛岡市役所)	・「道路占用に関するコロナ特例」を全国的にも早い段階で適用し、感染症の流行という状況下においても市民が安心して楽しめる空間を創出している
福島県須賀川市 (須賀川市役所)	・震災により失われた景観の再生やまちづくり団体の活動支援として回遊性を高める取組を行っている
愛知県岡崎市 (岡崎市役所)	・まちなかに目的地となる公園や緑道等の拠点施設を整備し、回遊させることで歩きたくなるまちづくりを行っている
愛知県豊田市 (豊田市役所)	・地域のプレイヤーになる可能性がある住民を発掘し、共に場の活用方法を検討することで、多様な利用方法のある施設を整備・運営している
広島県福山市 (福山市役所、福山市立大学)	・ウォークアブルエリアに設置されたベンチのメンテナンスを、地域住民とともに行うなど、住民参加型のまちづくりを行っている
広島県竹原市 (竹原市役所)	・竹原ウォークアブルビジョンを策定し、場づくりだけでなく、歩行者の安全性や利便性の向上、起業支援等も含めた「10の戦略」を作成し、長期的な取組を行っている
鳥取県米子市 (米子市役所)	・公共空間を活用してもらう民間事業者を募集する、トライアルサウンディングを実施し、住民のニーズを把握する取組を行っている
愛媛県松山市 (松山市役所)	・6車線を2車線まで減らし、自転車道を通すとともに、歩道空間を5mから最大10mまで拡幅し、シンボルロードにふさわしい景観整備、にぎわいと交流の場づくりを行っている

3 調査事例

(1) 北海道札幌市

①調査地の概要

札幌市は石狩平野の南西部に位置する人口 1,958,694 人（令和 4 年 4 月 1 日現在）の政令指定都市である。気候は日本海型気候で、夏はさわやか、冬は積雪寒冷を特徴としており、四季の移り変わりが鮮明である。同市は人口の増加に伴う市民サービスや事業所向けのサービス業等の第 3 次産業が最も発達しており、地元で形成された需要に対応する内需型産業を中心に発展してきた。

②取組に至った経緯

札幌市では札幌駅からすすきの駅まで続く「札幌駅前地下歩行空間（チ・カ・ホ）」と北海道庁赤レンガ庁舎前の通りである「北三条広場（アカプラ）」の連携により、歩きたくなるまちづくりを推進している。

a. 札幌駅前地下歩行空間 「チ・カ・ホ」

札幌市は昭和 47 年の札幌オリンピックを機に、地下鉄や大通公園より南側の地下街等、都市の基盤を整備した。その後、平成 15 年の JR 札幌駅の再開発で駅ビルや百貨店が出店し、駅周辺に経済が集中するようになった。それを機に、都心全体で地域を盛り上げていく機運が上昇したことを受け、市は札幌駅-大通公園間の地下歩道の整備に関する整備基本計画を策定した。整備にあたっては「市民 1000 人ワークショップ」からの「通路としての機能だけの地下道ならいらない」「常ににぎわっている施設にして欲しい」等の市民の要望を踏まえて整備を進め、平成 23 年 3 月に「チ・カ・ホ」が開通した。札幌駅からすすきの地区までが地下でつながることで、より気軽に都心全体のまち巡りを楽しむことができるようになった。また、札幌駅前通地下広場条例を公布し、歩行空間の一部を「広場」と位置付けることで、各種イベントや展示・情報発信・プロモーション等の開催を可能とした。

b. 札幌市北 3 条広場 「アカプラ」

広場の位置する北 3 条通（市道北 3 条線）は、札幌市第 4 次札幌市長期総合計画（平成 12 年 1 月策定）で「人が集い楽しめる機能の確保や魅力的な街並みの形成を促進する」と定められており、都心部のにぎわい創出のため、将来の広場化を見据えていた。平成 16 年からは、空間活用のイメージを具体的するため、以下のとおり 3 度の実証実験を行った。

表 3 札幌市北 3 条広場で行われた実証実験の経過

実施年度	実施内容
平成 16 年 9 月	・ 公共空間を有効に活用した、市民参加型の「にぎわいづくり」の検証 ・ オープンカフェ、市内近郊農家によるマルシェ、路上ウェディング、展示
平成 24 年 2 月	・ 雪を利用した冬期の空間活用を検証 ・ キャンドルによる空間演出、スノーオブジェによる撮影スポット、仮設飲食店舗の設置
平成 24 年 9 月	・ 日常的な滞在・回遊拠点としての広場空間での過ごし方を検証 ・ カフェカーによる飲食の提供、過ごしやすいオープンカフェの在り方検証、パフォーマンス、市民参加型ロードアート&アニメーション撮影

一方、平成 19 年には、広場に隣接する「札幌三井 JP ビルディング」の整備を計画していた三井不動産株式会社及び日本郵政グループ（現在の日本郵便株式会社）が、都市再生特別地区におけるビルの建設を機会とした公共貢献の一環として広場の整備を都市計画提案した。この提案を受け、札幌市は北 3 条通を広場として都市計画決定を行い、平成 24 年に整備を開始、平成 26 年 7 月に供用を開始した。また、道路を広場として使用するための規則等を定めた札幌市北 3 条広場条例を制定し、さまざまな形態での利用を促進するため手続きを簡略化し、使用者は広場の管理者から許可を受ければ利用可能とした。

③取組内容と成果

本来道路上は、日常的な空間活用や店舗の設置等、人を集めるための利用は困難であるが、道路空間の一部を条例で広場と位置付けることで、柔軟な活用が可能な空間となる。以下は道路空間でもあり広場空間でもあるチ・カ・ホ、アカプラの取組内容と成果である。

まず、チ・カ・ホは区間延長約 520m、幅員 20m の地下歩道であり、通路の両脇 4m の「憩いの空間」と、交差点下の「交差点広場」がイベントスペースとなっている。イベントスペースと道路空間を異なる色のタイルでゾーニングすることで、空間のメリハリをつけ、居心地の良い空間を演出している。また、イベントスペースでは年間を通じてさまざまなイベントが開催され、にぎわいを見せているが、その利用ルールについては、利用者や関係者の意見を聞きながら、随時利用規約を改定している。



チ・カ・ホに設けられた休憩スペース

次に、アカプラは近代土木遺産に認定された木塊舗装と銀杏並木を歩行者の休息、鑑賞、



アカプラから望む道庁旧赤レンガ庁舎

交流等の用に供する広場として整備された場所である。現在、木塊舗装は保全措置が講じられ、路面の仕上げはレンガ敷きとなっており、北海道庁旧赤レンガ庁舎との一体的な景観が美しい広場となっている。

アカプラでは四季折々のイベントが年間通して開催されており、例年6月頃に開催されるサッポロフラワーカーペットは、市民が制作に関わる参加型のイベントである。こうしたイベントをはじめ、市民が集まってひとつのものを作ること

で、地域愛の醸成にも寄与している。また、アカプラの周囲にはオフィスや結婚式場があり、音の出るイベントが制限されているが、指定管理事業者である札幌駅前通まちづくり株式会社が周辺の事業者と調整することで、トラブルなくイベントを開催できている。

このように2つの拠点でイベントを継続的に開催することで、札幌駅前通の地上・地下の一日当たりの歩行者通行量は開通後9年で約2.4倍の9万人となり、都心部の地下鉄乗車人員も増加している。また、令和2年に札幌駅前通まちづくり会社が行った市民向けのアンケートでは、チ・カ・ホ、アカプラの整備後、「札幌都心部への来訪者が増加した」「札幌都心部での消費金額が増えた」と回答した市民が増加した。

④課題と今後の展望

北海道は10月以降の冷え込みが強いため、特にアカプラでは10月後半以降のイベント出店が減少することと、ロードヒーティングが敷設されていない部分は除雪が必要となることが課題である。しかし、あえて除雪をせずに近隣の保育園の雪遊びの場や観光客が雪に触れる場とすることで、人々に足を運んでもらえていることもある。令和2年までは雪を使ったアートイベントを実施するなど、冬でも日常的に活用できるよう検討している。

また、令和4年6月には札幌都心交通研究会が主体となって、南一条通（札幌市中央区南1条2丁目～3丁目）で、道路空間の利活用について社会実験を実施した。片側2車線道路を1車線に規制し、時間帯に応じてにぎわい空間や荷さばき空間として活用することで、路上駐車等交通課題の解決や道路空間の利活用による新たなにぎわいの創出に取り組んだものである。実験の結果、休日の歩行者数が1.9倍になるなどの成果があったが、車線規制による通勤時間帯の渋滞や日常的なにぎわいづくりに向けた担い手の確保等の課題も明らかになった。今回の実験で得られた課題については、沿道事業者や運輸事業者と連携しながら引き続き調査や実験を実施して解決を図ることとしている。

(2) 岩手県盛岡市

①調査地の概要

盛岡市は、人口284,044人（令和4年4月1日現在）の岩手県内最大の都市である。岩

手県の政治、経済、交通の中心都市であり、中核市、保健所政令市、中枢中核都市に指定されている。周辺ベッドタウンを含めた盛岡都市圏としての人口は約 47 万人であり、県内及び北東北の経済・文化をけん引している。

産業では第 3 次産業が 89% を占め、中でも商業・サービス業は、中心市街地を基盤に古くから地域に密着した商業活動が行われている。

②取組に至った経緯

盛岡市は、平成 12 年をピークに人口減少が続き、市街地が低密度化することにより、一定の人口密度に支えられてきた生活サービスの提供や地域コミュニティの維持が困難になることが懸念されていた。また、盛岡駅東口から北上川までの商業エリアはテナント料が高く、範囲も狭いため県内資本店舗が出店する余地がなく、空き店舗が目立つ状況があ

った。さらに、その北上川に接する木伏緑地^{きつぶりよくち}は、駐輪場の利用もしくは通過利用がほとんどで、緑地としての利用促進や魅力創出に課題があった。

これらの課題に対応するため、令和元年 8 月に国土交通省が設定するウォーカブル推進都市に賛同し、歩行者中心の「居心地がよく歩きたくなるまちなか形成」を推進することとした。

③取組内容と成果

同市のウォーカブル推進事業として、以下 3 つの取組を紹介する。

a. 盛岡駅前での歩行者利便増進道路（ほこみち）の活用

国土交通省が令和 2 年 11 月 25 日に道路法等を改正し「歩行者利便増進道路」（通称：ほこみち）制度²を創設したことを受け、盛岡市は令和 3 年 9 月 30 日に市道盛岡駅前通線を歩行者利便増進道路に指定した。ここは、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた飲食店等の支援対策として、道路占用許可の規制緩和による路上テラス営業を実施していた路線のうち、指定基準に合致した道路構造で、かつ商店街から制度活用の意向があった箇所である。これにより、指定された沿道に隣接している店舗でのテラス営業が日常的に可能となった。この占用の主体は商店街等の沿道飲食店等を運営する事業者により組織されており、沿道に設置するテラス席等の管理運営を行っている。

b. 葺手町こみち・櫻山横丁^{ふきで}での路上テラス営業

ほこみちの指定に先駆けて、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた飲食店等の支援対策として、令和 2 年 6 月から盛岡市においても市道の道路占用許可の規制緩和が始まった。中心市街地における路上テラス営業として「葺手町こみち」（歩車共存道路）「櫻山横

² 地域のシンボルロードや駅前通り、観光地へのアクセスルートなど、沿道店舗での買い物・飲食、歩行中の休憩、地域行事への参加・観覧などのために歩行者が快適に滞在・回遊できる空間の整備を図る道路について、一定の要件を満たす場合に、区間を定めて歩行者利便増進道路として指定することができる制度のこと

丁」(車両規制)を実施している。

葺手町こみち(紺屋町2号線)は対面交通(2車線)である。この通りを岩手県警と協議し、歩行者の通行・滞在空間と車道を分離して1m分のテラス席を設けて飲食ができるようにした。また、滞在空間の占用箇所にはカラーコーンを設置し、車道との分離を分かりやすく示した。このカラーコーンは地元の高校生がデザインしたもので、中にLEDライトを入れると銀河鉄道の形をした模様が薄く浮かび上がる工夫が施されている。

櫻山横丁は国史跡「盛岡城跡」の指定区域内、かつ都市公園の範囲内となっている地区で、約100の店舗が商業地を形成している。この地区で「道路占用に関するコロナ特例³」に準じて、金土日の夕方の時間帯のみ参道以外の路地の時間帯車両通行止めを行い、全面的に歩行者空間とした。飲食店の軒先にベンチやテントを設置し、コロナ禍においても来訪者が安心して楽しめる空間を創出した。

c. Park-PFI⁴制度を活用した木伏緑地の再生プロジェクト

市は、令和元年のラグビーワールドカップ開催により、国内外から市への観光客の増加が見込まれたため、木伏緑地にP-PFI制度を活用し、利便性向上につながる公衆トイレと飲食店を含む民間収益施設を整備することとした。この施設は平成30年6月に運営事業者公募を開始し、平成31年4月に工事着手、令和元年9月に供用開始した。運営は地元資本の民間事業者が担い、カフェ等の民間収益施設と河川空間との一体的な活用によって、にぎわいの創出につながっている。また、公衆トイレ及び芝生広場の維持管理費のインシヤルコスト及びランニングコスト



夜の木伏緑地の様子

トを合わせて年間約420万円の節減が図ることができている。このほか、夜でも川の前のフェンスを使ってイルミネーションが点灯しており、雰囲気の良い空間づくりがされている。これらの取組によって利用者が増加していることから、今後は盛岡駅東口と繁華街、周辺エリアをつなぐ「街のハブ」となることによる波及効果及び相乗効果が期待される。

④今後の課題、展望

盛岡市ではコロナ禍で実施を見合わせている取組が2つある。

³ 岩手県では、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、令和2年6月26日から、県が管理する道路の沿道飲食店等の路上利用(テイクアウトやテラス営業等)の占用許可基準を緩和している

⁴ 公募設置管理制度。国や市町村の財産である公園を、より有意義に使うための知恵や運営スキルを民間に委託する代わりに、公園という土地を利用する権限を与えるという制度で、運営側(民間企業)は収益の一部を公園の管理費として還元するというシステムのこと

一つ目は、旧イイヅカ（百貨店）跡地の利活用である。旧イイヅカ跡地は中心市街地の中心部に位置し、都市戦略上、盛岡駅の顔ともなる重要な場所にあるコインパーキングである。平成元年のラグビーワールドカップ時はパブリックビューイングを行うなど、短期的な公共的活用が行われたが、来訪者がにぎわいを感じられるよう、滞在時間の向上や屋外空間のアクティビティを誘発するような活用方法が検討されている。

二つ目は、柳新道（市道中央通二丁目大沢川原二丁目線）の街路空間の利活用である。柳新道は中心市街地のメインストリート（大通り、菜園通り）をつなぐ一方通行の通りで、大型商業施設前に街路空間を有している。一方通行の通りは対面自動車によるすれ違いが発生しないため、歩行者は通常の通りよりも車の走行を予測しやすいという利点がある。そこで、盛岡市は地域のキーマンである人物に声をかけ、周辺店舗の連携を得ながら、商業施設前の街路空間活用を推進しようとしている。

このほか、木伏緑地については河川敷との一体的な活用を計画しており、市と国土交通省で行っている「かわまちづくり」の一環でキャンパイベント等を社会実験として行っており、通年で利用できる制度を活用するなど次のステップへの移行も検討している。

また、令和 4 年 10 年に盛岡バスセンターの整備が完了したことを受け、ここを拠点としたまちづくりを進める動きが出てきており、市がまちづくりに関する勉強会を開催するなど、ウォーカブルなまちづくりを推進する機運が高まっている。

(3) 福島県須賀川市

①調査地の概要

須賀川市は福島県のほぼ中央に位置する、人口 74,960 人（令和 4 年 4 月 1 日現在）の都市である。郡山市に隣接しており、郡山駅から東北本線で所要時間約 12 分とアクセスも良く、東北縦貫自動車道、国道 4 号、東北本線、東北新幹線、水郡線が通る高速交通体系に恵まれており、県内唯一の空港「福島空港」を有している。

江戸時代は白河藩領で奥州街道屈指の宿場町として独自の町人文化が開花した。江戸中期には俳諧が盛んで、松尾芭蕉は「奥の細道」の旅で須賀川宿に 8 日間も滞在した。

②取組に至った経緯

須賀川市では都市再生整備計画に基づき、平成 20 年度から「風流」をテーマとした都市空間の形成や地元活動の拠点整備、住民による防災活動の促進を図ってきた。しかし、平成 23 年 3 月の東日本大震災により計画区域内の重要な活動拠点である「芭蕉記念館」が被災したことで地域活動が低下し、施設の再建とともに空き家や空き地等を活用した交流人口の増加や回遊性の向上が求められていた。

地区内では震災以前から、所有者自らが空き蔵をリノベーションし、そば屋などの飲食店やミニコンサート、美術品を展示するオープンギャラリーとして活用するなどの事例があった。震災以降はこれを参考として、市が出資するまちづくり会社「株式会社こぼる須賀川」による空き家リノベーション事業が展開され、また「NPO 法人チャチャチャ 21」による空き家のリノベーションによる費用を抑えた店舗化の手法について、調査研究が行わ

れてきた。

また、まちなかの活性化を目的とした市の若手職員の勉強会が発展し、「Rojima 実行委員会」が発足した。この Rojima 実行委員会が主体となって、定期市「Rojima」を平成 27 年 6 月から開催している。次第に出店者や来場者も組織に参入し、後に店舗リノベーション等の別事業を行うため法人化して、現在の「一般社団法人ロジカラ」となった。

こうした中、市は令和元年 7 月に、国土交通省が推進するまちなかウォーカブル推進プログラムに賛同しウォーカブル推進都市となった。須賀川南部地区のうち 8.6ha をまちなかウォーカブル区域と設定し、震災により増加した空き家・空き地を活用して、失われた景観の再生や居心地の良い空間づくり等、回遊性を高める取組を行っている。また、令和元年 8 月には新たなまちづくり会社「株式会社テダソチマ（以下『テダソチマ』という。）」が設立され、同年 12 月には福島県内初の都市再生推進法人⁵に指定し、官民連携によるまちづくりを推進している。

③ウォーカブル事業の具体的な取組について

須賀川南部地区におけるウォーカブル事業の主な取組は以下のとおりである。

a. 地域交流センター・観光交流センター「風流のはじめ館」の整備

地域交流センター・観光交流センター「風流のはじめ館」は、須賀川市を代表する文化である俳句を中心とする文化の発信及び地域交流を推進するため、被災した「芭蕉記念館」を再建する形で令和 2 年 10 月に整備された。市民交流スペースが新設されたことで、市民団体によりワークショップが開催されるなど、地域住民の活動の場が増加し、利用者属性の幅が広がった。

また、同館を拠点とした周辺エリアをまちなかウォーカブル推進事業における滞在快適性等向上区域⁶に設定した。

b. 民間と協働した「街楽のはじめ庭」の整備

風流のはじめ館に隣接している砂利敷「街楽のはじめ庭」の民間空地について、風流のはじめ館との一体的利用により利便性の向上と回遊の拠点となることが見込まれたため、イベント等の市民活動の場として、市とテダソチマが協働して整備を行うこととなった。

この整備事業はテダソチマが民間空地を買取り、整備費用を市と都市再生整備計画による国庫補助、テダソチマの自主財源で賄うこととした。また、ウォーカブル推進税制の適用を見据えて令和 2 年 1 月に都市再生整備計画に反映し、令和 3 年 2 月に完成した。このウォーカブル推進税制の特例措置により令和 3 年度から 5 年間土地及び償却資産の課税標

⁵都市再生特別措置法に基づき、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域のまちづくりを担う法人として、市町村が指定するもの

⁶都市再生整備計画の中で市町村が指定する区域。（通称：「まちなかウォーカブル区域」）令和 2 年の法改正で、まちなかにおける「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進するため、歩道の拡幅、都市公園に交流拠点の整備、建物低層部のガラス張り化など、その区域の快適性・魅力向上を図るための整備などを重点的に行う必要がある区域として、新設された

準額が2分の1に軽減する特例措置を受けている。

整備後は隣接する広場（公共空間）と一体的に利活用し、地域のにぎわいの拠点や地域住民の憩いの場としてふさわしい広場づくりを進めることを目的として、広場の使用許可権を含めた管理協定をテダソチマと締結した。これにより、すかがわ路地 de マーケット「Rojima」をはじめとする各種イベントや毎週キッチンカーが出店するなど、市民の活動の場として利用されている。

c. 回遊性と景観形成のための石畳舗装の整備

須賀川南部地区（第2期）都市再生整備計画エリアにおいて、地域交流・観光交流センター周辺を「滞在快適性等向上区域」に位置付け、地区内の景観形成と回遊性の向上を促すため、統一的なデザインとして石畳舗装に道路を整備した。これにより、市が推進している和文化を感じる景観が形成されたほか、ウォークアブル区域が明確となった。



石畳舗装の道路。装飾の灯籠も見える

d. 地元店舗及び住民と連携した「軒行灯」の設置

地区内の風流な雰囲気づくりと歩きたくなるまちづくりの推進のため、統一的なモニュメントとして、住宅・店舗の軒先に俳句が書かれた軒行灯を100基整備した。設置は市が行い、電気代等のランニングコストは民間事業者や住民が負担している。これより、市が推進している和文化を感じる景観のほか、夜でも歩きたくなるまちの景観が形成された。

e. 路地 de マーケット「Rojima」の開催

すかがわ路地 de マーケット通称「Rojima」は、商店街のなかで新たなヒトとモノの交流が生まれることを願って始まった定期市である。休日にはほとんど使われていない駐車場や空き店舗、広場など街中の路地に面したさまざまな空間で開催されている。当初は25店舗ほどの規模であったが、回を重ねるごとに増え、今では170店舗以上が参加する一大イベントになっている。手作りのアクセサリやこだわりのセレクト品等の販売をはじめ、飲食店等の出店も多く、家族連れやカップルなど多世代が来訪し、にぎわいをみせている。

この運営は一般社団法人ロヂカラが行っているが、同市商工課で中心市街地活性化事業を担当している大和田氏なども活躍しており、行政職員が積極的に参画していることは特筆すべき点である。

④課題と今後の展望について

須賀川市の取組は、行政だけでなくまちづくり会社やNPO等の民間事業者が連携してハードとソフトの両面から進められている。令和3年1月には、行政や企業等で構成する須

賀川南部地区エリアプラットフォーム（官民連携まちなか再生推進事業⁷）が発足し、須賀川南部地区の未来ビジョンが策定された。これらのビジョンを受け、市としても歩きたくなるまちづくりの推進のため、公共交通機関・徒歩へのシフトチェンジを促すための取組を強化していく予定である。

また、現在、須賀川駅東西の西側で連絡通路やロータリーの整備などを伴う「須賀川駅西地区都市再生整備事業」の実施に合わせ、地元の町内会や高校生を集めたワークショップを開催し、若者目線のまちづくりを推進している。南部地区を含むまちなかとの連携が期待される。

(4) 愛知県岡崎市

①調査地の概要

岡崎市は愛知県のほぼ中央に位置する、人口 384,996 人（令和 4 年 4 月 1 日現在）の中核市である。研究教育施設や史跡が多く、市の規模と比較して文教都市の色が濃いまちである。中央アルプスの大川入山に発する矢作川が市内を南北に、乙川が東西に流れるなど、市内には矢作川の支流が 20 本程流れており、この豊富な水を利用した大規模工場や水田地帯が多くある。

その一方で、市の周辺にはトヨタ自動車関連企業が多いため、近年は住宅地が次々と造成され、ベッドタウンとしての性格が強くなりつつある。

②取組に至った経緯

岡崎市周辺地域では、平成に入ると多くの郊外型ショッピングモールが建設されたことにより、経済の中心が郊外に移り、当時市にあった 5 つのデパートのうち 4 つが廃業した。

こうした背景から、平成 25 年に当時の市長が「乙川を中心としたまちづくりを推進することで、まちの活性化を促す」と公約に掲げたことを受け、乙川リバーフロント地区整備基本方針を策定し、翌年の平成 26 年には乙川リバーフロント地区整備基本計画を策定した。その後、平成 27 年におとがわプロジェクト（乙川リバーフロント地区整備計画の別称）を発足し、本格的に事業が始動した。

当初はハード整備を中心とした事業計画であったが、同時期に商業部局がリノベーションまちづくり⁸を推進していたこともあり、これらを組み合わせることとなった。そうして、平成 29 年に乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画（別称「QRUWA 戦

⁷官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定、ビジョンを実現するための自立・自走型システムの構築に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資を惹きつける都市の魅力・国際競争力の強化を図るための補助金

⁸「今ある資産を活用して地方公共団体の都市・地域経営課題を解決していくこと。今ある資産」とは遊休不動産等の空間資源・人的資源・歴史的資源であり、それらの資源を活用することで、低コスト・低リスク・スピーディーに事業を生み出し育てることを意図している。必ずしも空き家のリノベーションありきの手法ではない（株式会社リノベリング ホームページより）

略」) が取りまとめられた。この計画では、3キロに及ぶ区域内の豊富な公共空間を活用して、パブリックマインドを持つ民間を引き込む公民連携プロジェクト（QURUWA⁹プロジェクト）を実施することとした。この公民連携プロジェクトが区域内の7つの拠点を整備し、主要回遊動線を構築することで、中心市街地の回遊を実現させるとともに、まちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値向上）を図るものである。

③取組内容と成果

a. 籠田公園の整備

籠田公園は、昭和33年に整備されて以来、地域住民の憩いの場として親しまれてきたが、公園周辺地域の高齢化が進み、子育て世代の多くの住民が郊外の公園へ車で行ってしまう状況にあった。

そのような状況に危機感を感じ、籠田公園を地域住民に利用してもらえる公園とするため、QURUWAプロジェクトで再整備を行った。整備にあたっては、設計の段階から住民を巻き込んだワークショップを開催し、住民の意見を反映させるようにした。

こうして「つどい・つながり・つづく」をコンセプトに、芝生広場を中心として、複数のステージや複合遊具、噴水等が整備された。その結果、子供だけでなく、学生や子育て世代、高齢者といった幅広い年齢層の住民が利用するようになったほか、障害をもつ方にとっても歩きやすい空間になった。

これに加えてリノベーションまちづくりが行われ、周辺には空き家を利活用したカフェ等の飲食店が次々にできており、歩きやすく居心地の良い空間づくりが進んでいる。リノベーションまちづくりは、地域の空き家を活用したビジネスプランの検討を行う取組であるため、事業担当者と地域の関係性が、事業の円滑な進行に影響する。岡崎市では担当者が当該地域に足しげく通い、継続的に地域住民とコミュニケーションを取ることで信頼を得ており、快く場の提供を受けている。

⁹乙川リバーフロント地区（RF地区）の名鉄東岡崎駅、乙川河川緑地、桜城橋、中央緑道、籠田公園、りぶら、岡崎公園などの公共空間各拠点を結ぶ約3キロのまちの主要回遊動線。かつての岡崎城跡の「総曲輪（そうぐるわ）」の一部と重なること、また、動線が「Q」の字に見えることから命名された

b. 中央緑道の整備

中央緑道は、名鉄東岡崎駅とまちなか（QURUWA 戦略における中央エリア）及び籠田公園をつなぐ道として、籠田公園と併せて再整備された。籠田公園と同様にワークショップを開催し、住民の意見をもとに整備している。そのため、普段から住民にとって利用しやすく、滞在しやすい場所でありながら、通り抜けもできる空間となっている。

また、居心地の良い空間にするために道路ペイントや案内などの色を統一するほか、デザインにも工夫を施している。

現在は、テーブルやベンチが設置され、普段から小中学生が勉強やダンスの練習等に利用するほか、イベント時には人の滞在場所として活用されるなどの効果が出てきている。また、沿道に飲食店が複数出店し、一画ではマンション開発が予定されるなど、日常的に住民がまちを歩き、滞在する状況がつけられている。



岡崎カラーで装飾された自転車用標識

c. 桜城橋の整備

桜城橋は「まちなかへのお迎え空間」として、また籠田公園および中央緑道と名鉄東岡崎駅を結ぶ動線として、令和2年に供用開始した橋上公園である。全長 121.5m、幅 19m（有効幅員 16m）、広さ 2,000 ㎡の広大な空間は、歩行者がゆったりと景観を楽しめるよう、岡崎市産の木材を使用し、ヒノキの香る落ち着いた空間になっている。こうした空間があることで、日常的にヨガ教室や健康体操、コスプレイヤーによるイベント等、さまざまな用途で住民に利用されている。



桜城橋と人工芝の歩行空間

現在は屋根付きの休憩所が整備されており、今後も飲食店出店に向けた整備等が予定されている。桜城橋が今後も籠田公園及び中央緑道と名鉄東岡崎駅を結ぶ動線になるとともに、新たなにぎわいを生み出す橋上の公園として期待されている。

④課題と今後の展望について

岡崎市は民間主体での公民連携のまちづくりを目指しており、事業実施に向けた計画・設計段階から、住民の参画を促している。また、促すだけでなく、庁内体制の整備や民間パートナーとの連携等、行政側としての体制を築いている。その結果、行政事業と民間事業だけでなく自治会単位でも活動が活発になってきており、まちづくりにとって良い循環が生まれてきている。

現在、ウォーカブルの要素である「安全性」は確保されてきていることから、今後は目的地としての魅力と楽しさをさらに追及していく段階である。まちなかに楽しい場所があり、歩く場所が安全であれば、自然と回遊性が生まれてくる。すると、広域移動のためのシェアサイクルやキックボードといった、循環型のモビリティが必要になると考えられるため、こうした面でどのような戦略を立てていくかが重要である。

その一方で、行政職員のリソースの問題がある。現在は属人的に行っている業務が多いため、人事異動による担当の交代に対応する行政職員の育成も課題のひとつである。今後は分野ごとに得意な職員と戦略を掛け合わせていくことで、より活発な住民参画と行政の人材育成を推進していく。

(5) 愛知県豊田市

①調査地の概要

豊田市は愛知県のほぼ中央に位置する、人口 418,284 人（令和 4 年 4 月 1 日現在）の中核市である。日本最大の工業地域である中京工業地帯の中核的な都市であり、全国有数の製造品出荷額を誇る「クルマのまち」として知られる。その一方で、市域のおよそ 7 割を占める豊かな森林をはじめ、市域を貫く矢作川、季節の野菜や果物を実らせる田園が広がるなど、恵み多き緑のまちでもある。

②取組に至った経緯

豊田市では中心市街地の人口減少・衰退という課題を受け、市街地再開発によるにぎわい形成を目的とした中心市街地活性化基本計画を平成 12 年に策定し、駅を中心に商業施設の整備を進めた。しかし、平成 22 年頃には周辺の地方公共団体各所に大規模な商業施設の立地が予定され始め、近隣市町村からの市内中心部への集客が減少する恐れがあった。

そのような中、平成 24 年に地域住民や商業者をはじめとする市民が中心となり、都心のあり方について検討するための地元協議会「豊田の都心・交通を考える会」が発足した。また、平成 26 年には市が中心となり、前述の協議会を巻き込んだ形で学識経験者、関連民間事業者等からなる「都心再整備に係る有識者会議」が発足し、「都心環境計画」策定に向けた検討が開始された。この会議では、地元住民から「これまでの行政事業は、ハード整備をしてもそのまま放置になる」という指摘や有識者からの他都市事例の紹介をもとに「つくる（整備）」と「つかう（利活用）」を一体で考えるというコンセプトが提示された。これに基づき、長期にわたる取組の中で、市民含む関係者間で共有できる基本的な認識として「都心環境ビジョン」が平成 27 年に策定された。また、同ビジョンに基づく具体的な施策やロードマップをとりまとめ、平成 28 年に「都心環境計画」を策定した。

さらに、名古屋鉄道豊田市駅及び愛知環状鉄道新豊田駅を中心とした概ね 1 キロメートルの都心部（約 196ha）を計画区域として、都心地区の空間デザインに焦点を合わせた「都心地区空間デザイン基本計画」を策定した。

これらの計画やビジョンをもとに、公共空間の有効活用と活用しやすい空間整備の両輪で取組を実施することで、にぎわいと交流空間の創造を目指すまちづくりを推進している。

③取組内容と成果

豊田市におけるウォークアブル事業の主な取組は以下のとおりである。

a. 「あそべるとよたプロジェクト」

あそべるとよたプロジェクトは、豊田市駅周辺にあるまちなか広場を人の活動やくつろぎの場として開放するとともに、豊田市の魅力を伝え、住民にとって愛着を持てる場所になることを目的として、平成 27 年から開始された。運営体制としては、設立当初は行政が事務局を担っていたが、軌道に乗った段階の平成 30 年に、都市再生推進法人である一般社団法人 TCCM (Toyota City Center Management) に移管した。

同プロジェクトでは豊田市駅周辺にある 9 つの公共空間を対象として、民間 4 社・行政 4 部署・住民代表・まちづくり組織が連携して管理運営を行っている。これまで各々が空間を管理していたところに、統一の窓口を設けるとともに、各広場の利用状況の見える化や利用料金体系の統一、申込手続きの簡略化を図るなど、利用しやすい体制を構築した。一例として、豊田市駅西口にあるペDESTリアンデッキでは、カフェ&ビアガーデンや盆踊りなどに活用している。他にも、再開発ビルの広場や道路空間を活用して、スケートパークや地場材木を使用した遊具・ベンチ等を仮設することで、公共空間に利用者が滞在する仕掛けを作っている。

b. 「新とよパーク」(新豊田駅東口駅前広場) の整備

新とよパークは「コンクリートエリア」「土エリア」「築山エリア」の 3 つのエリアからなる広場で、スケートボードや音楽演奏、焚火等さまざまな活動に対応できるようになっている。この整備にあたっては、広場を「担い手発掘・育成型」広場と位置付け、プレイヤーとなる市民団体を募集してワークショップを開催した。プレイヤーには、前述のプロジェクトによって関わりが生まれた数々の市民団体が参加し、空間と運営方法のデザインを行う中で、市民団体「新とよパークパートナーズ」が設立された。

こうして、今まであまり活用されていなかったこの広場が担い手候補や活用アイデアを持った人々、地元の人々と共に歩むとともに、行政と担い手が連携することで、多様な活動の受け皿となる自由度の高い広場へと変化した。

c. とよしば（豊田市駅東口まちなか広場）の暫定整備

とよしばは多様な人々が気軽に、かつゆるやかに「集い」「交わり」、アイデアと愛着が「生まれ」「育つ」ための拠り所となる場、アイデアやチャレンジの受け皿となる開かれた場として、令和7年を目標に豊田市駅東口の銀行跡地に整備予定である。

それに先立つ取組として、令和元年9月に拠点施設（150 m²）、芝生広場（約 560 m²）及び舗装広場（約 430 m²）からなるとよしばを暫定的に整備した。これは街路との境界を設けずに芝生広場を



とよしばの様子

設置したもので、まちなかに誰もが利用しやすい開放的なオープンスペースとして作られた。拠点施設の一部のテナントには民間の事業者が出店しているほか、この広場を活用したイベント（地域のお祭り、マルシェ、ヨガ教室等）が行われるなど、公益的機能と収益的機能を併せ持つ場となっている。

この取組をきっかけとして、昼間の時間帯に付近のマンションの住人が、この広場に滞在することが多くなるなど、普段は車を利用することの多い周辺住民が街に出歩くようになった。また、学校帰りに図書館等の屋内で勉強していた高校生が、この場所で勉強する姿が多く見られるようになった。

さらに、イベント企画の考え方や運営方法等を学ぶ場として「とよしばスクール」を開催しており、広場を活用する人材の育成も行っている。これらの事業を通して、都心地区の多様な「ヒト・モノ・コトとの出会い」により多くの人が集い、まちの魅力を体感することで、都心全体に「シビックプライド・WE LOVE とよた」が育っていくことを目指している。

④今後の課題、展望

豊田市では事業実施に向けての計画・設計段階から、住民の参画を重視している。その結果、市が主体となって始めたものであっても、その後は、住民や市民団体が中心となって広場の維持・管理やイベント等の企画・運営を行っている。

このような積極的な住民の参画がある一方で、都心環境計画における将来ビジョンの中にある全エリアでの住民との合意形成がなされていないことが課題である。この合意形成がなされていない部分については、市と住民や住民同士の継続的な対話を続けていくとしている。併せて、現在整備された広場等がもたらしている地域への影響を感じてもらうことで、より多くの住民が新たな参画できるよう、意識醸成を図ることとしている。

(6) 広島県福山市

①調査地の概要

福山市は、瀬戸内地方のほぼ中央に位置する、人口 225,030 人（令和4年4月1日現在）

の中核市である。古くから海上交通の要所として栄え、今も日本の原風景が残る港町の鞆地区は、映画やドラマの舞台になるなど多くの人を魅了している。また、新幹線駅のホームから見える福山城や 2 つの国宝をもつ明王院等、歴史文化の魅力あふれるまちである。

②経緯、地域課題

福山市は中心市街地の疲弊が原因で、以前からあった大きな再開発の予定がなかなか進まない状況であった。また、福山駅南側に立地していた 7 階建ての商業施設は、若者に人気があったものの平成 24 年に閉店し、その後の建替えも進まない状況であった。

このような中、平成 28 年 9 月に新しく就任した市長が主要施策として駅前の再生を掲げ、10 月に福山駅前再生推進室を立ち上げた。平成 29 年に地域再生プロデューサーの清水義次氏を招いて福山駅前再生協議会を立ち上げ、平成 30 年には市民、事業者、行政が目指す福山駅前の姿を共有し、連携して再生に取り組むための方向性を示した「福山駅前再生ビジョン」を策定した。さらに、福山駅前デザイン会議を設置して官民連携で議論を行い、令和 2 年に「福山駅前再生ビジョン」を具体化していくための施策を盛り込んだ「福山駅周辺デザイン計画」を策定した。

③取組内容と成果

a. 福山駅周辺デザイン計画

令和 2 年に策定した福山駅周辺デザイン計画は、福山駅前再生ビジョンに掲げる「働く・住む・にぎわいが一体となった福山駅前」の実現に向けて定めた官民連携の計画である。この計画では、福山駅周辺を「福山城周辺エリア」「伏見町周辺エリア」等 4 つのエリアに分け、エリアビジョンを定め、行政と民間が行う具体的なソフト・ハードのプロジェクトを定めている。この計画の策定プロセスが特徴的であり、実際にまちを使う人の意見を聞き、その意見を計画に結び付けていくという手順を採用している。実際に使いながら試行錯誤していくこと、作り込みすぎないまちづくりが重要であるとしている。

また、官民連携による公共空間の活用により、駅周辺に都市機能を集積させることやにぎわいを生むコンテンツを創出するとともに、これに合わせた公共空間を形成していくことでエリアの価値を向上させていく計画になっている。

b. OPEN STREET FUKUYAMA（福山駅前等歩道空間活用社会実験）

福山駅前では、商業施設エリア間や駅前ロータリー周辺の広い歩道空間、公開空地等のパブリックスペースがあまり活用されていなかった。そこで、地元の企業や大学、行政が協力し、中心市街地の歩行者空間の快適性や回遊性の向上を図ることを目的として、平成 29 年から毎年社会実験を実施している。その実験内容は、オープンカフェの設置や定期的なマーケット開催等、企画を募集する段階からワークショップを実施し、半年かけて企画を進めるというものである。また、フォーマルな場よりインフォーマルな場でのコミュニケーションも重要と捉え、会議の場以外でも地域の方々と一緒にまちづくりを考える場を設けることを通じて、新たな居場所づくりを目指している。

その実験の結果、子どもや高齢者が訪れる機会を創出すると駅前の公共空間の効果を最大限に発揮できることが分かった。重要なことは、目的を明確にして毎年実験していくこと、そして実験の結果を成果として使うことで、エリア全体のにぎわいの創出につながっている。

c. 福山駅前歩道空間木質化プロジェクト（福山駅前等歩道空間活用社会実験）

令和4年2月、福山駅前歩道にウッドデッキベンチを設置して、にぎわいに対する効果実験を行った。また、取組の一つとしてベンチの定期的なメンテナンスを地域住民とともに行った。これにより、地域住民のシビックプライドを醸成し、まちに対する当事者意識の向上を図ることができた。

こうしたことから、地域住民が地域のために行動を積み重ねていくにつれ、まちづくり活動に対する認知度が向上し、関心も高まっていることが分かった。



地域住民でメンテナンスを行うベンチ

④課題と今後の展望について

さまざまな取組を進める上で新たに発見された課題は、福山駅前の不動産オーナーのまちに対する意識改革と情報発信である。

エリア内には、建物を解体した後に整備したコインパーキングが点在している。小規模のため場所が分かりにくい、不動産オーナーとしてはエリアのまちなみや景観といったまちづくりより、収益を得ることを優先して考える傾向がみられる。今後はエリアの価値が上がれば所有する土地の価値も上がっていくという考え方を持ってもらえるような機会を作ることが必要である。

次に、行政と民間がそれぞれ情報発信を行っているため、プロジェクト全体の名前がないことが挙げられる。現在、福山駅前周辺再生プロジェクトの名前を公募しており、今後はネーミングのロゴやカラー、宣伝媒体等を含めて戦略を建てていく予定である。

大きく変わりつつある福山では、関係者全員がビジョンを共有し、共通認識を持ち、まちを形成することが求められている。

(7) 広島県竹原市

①調査地の概要

広島県竹原市は人口 23,992 人（令和4年4月1日現在）の都市である。市街地に公共施設や商業施設が集中しており、広島空港からのアクセスも良いことから、機能的で住みやすい街である。また、江戸時代の屋敷や寺が立ち並ぶ「町並み保存地区」やうさぎ島で有名な大久野島があり、観光資源も豊富である。

②取組に至った経緯

市域全体の活力をけん引すべきまちの中心部において、低未利用地（空き家、空き店舗、空き地）が増加するにつれ、サービス産業の生産性やまちの魅力の低下、コミュニティの存在危機が懸念されていた。こうした中、市では竹原駅前エリアとして将来あるべき姿を見渡し、地域課題解決につながるための低未利用地活用や公共空間の利活用に公民連携で取り組むべきとした。そこで、竹原駅前エリアが市民にとって居心地が良く、歩きたくなる空間を創出することを目的として竹原駅前にぎわい空間再生事業を推進するに至った。

③取組内容と成果

a. 竹原駅前エリアウォークブルビジョンの策定

令和 2 年 6 月から山口大学大学院准教授の宋俊煥氏を講師として招き、行政と住民、観光協会、商店街事業者、学生等から成る団体での勉強会を発足し、週に 1 回程度まちづくり推進のための「場」と「環境づくり」を学ぶ活動を続けてきた。

こうして、竹原駅前エリアで人々が公園のように居心地が良い空間に滞在しているという将来像を市民・事業者・行政等で共有するとともに、まちづくりを連携して進める上で方向性を示すため、令和 2 年 3 月に竹原駅前エリアウォークブルビジョン（以下、ビジョンという。）を策定した。これにより、竹原駅前エリアの関連団体や事業者、空き家・空き店舗オーナー、地域住民等が主体的にまちづくり活動に取り組み、個々に活動している住民自治組織や任意団体、個人とも連携することで、相乗効果を発揮することを狙いとしている。ビジョンでは「竹原駅前 Smile Park はじめました！」をコンセプトに掲げ、その実現に向けて「人々が歩きやすいまち」「人々が集うまち」「人々が働くまち」「人々にやさしいまち」「持続的な活動ができるまち」の 5 つを基本方針として設定した。併せて、具体的な実践策として空間や景観の演出から交通網の改善、まちづくりのノウハウを学ぶための人材育成や交流等も掲げた。このように、公共空間の利活用のみに目を向けるのではなく、地域内外の人々同士が交流することによって居心地の良い空間となるよう、人に目を向けた戦略を組み込んでいることが特徴である。

b. 社会実験の実施

令和 2 年から「Park(ing)Day 竹原」として一般社団法人ソトノバ¹⁰監修のもと竹原駅前の人流の増加を目指して社会実験を実施しており、令和 4 年には「SMILEPARK たけはら」と名称を変更し、社会実験を継続している。

ア.Park(ing)Day 竹原 2020

令和 2 年 9 月 18 日から 20 日にかけて、竹原駅前あいふる通りにおいて道路空間を活用

¹⁰ パブリック・プレイス（公共空間の場づくり）の調査研究や設計、デザイン・マネジメントの実践、それらを一貫したプロセスデザインの確立を目指す法人。また、それらを実践する地域プレイヤーの育成を通じてパブリック・プレイスの可能性を広げることで、豊かなパブリック・プレイスを実現し普及させていくことを目的とする

し、地域住民が集まり、居心地の良い空間を過ごすことで公共空間の新たな魅力を感じてもらうことを目的に実施した。

その中の企画である「歩いて楽しむ今昔ストリート」では、まちの景観の変化が楽しめる場所の設置をはじめ、停車帯や駐輪場を活用した休憩・滞在スペースを設けるなど、高齢者や子育て世代が楽しみ、くつろげる空間を作り出した。また「駅前公園はじめました！」では、砂場やマンガ、ハンモック等のアクティビティを設置し、子供から大人までが楽しめる空間を創出した。

イ.Park(ing)Day 竹原 2021

令和3年10月18日から20日にかけて、令和2年実施時と同目的で実施された。「Smile Park はじめました」では、ラジコンやレゴ、プラレール等の玩具を用意した親子向けゾーンをはじめ、モクタンカン¹¹やパラソルテーブルを配置した若者向けゾーン等、目的別にさまざまなエリアを作り、さまざまな人々の滞在を目指した。「マチカドノスタルジー」では、壁面アートや昔の写真の展示を実施するとともに、屋台ゾーンを設け、商店街や住民の人々が利益を上げられることを目的とした。

ウ.SMILEPARK たけはら 2022

令和4年10月14日から16日にかけて、「Park(ing)Day 竹原」の発展版として実施された。スポーツ体験エリア、人工芝エリア、映像エリアやお祭りエリア等多彩なジャンルのエリアを用意し、性別、年代問わず楽しめる空間を創出した。これまでの社会実験と大きく異なる点は、中学校との連携事業として位置付けたことである。生徒の企画力の向上やシビックプライドの醸成を目的として、企画案の作成や課題発見の取組を実施した。この取組によって、普段地域への関心が希薄になっている生徒が地域の問題について新しい発見を生むきっかけとなるとともに、まちづくりへの関心を高める効果が生まれた。



社会実験で設置された
ストリートファニチャー

令和2年から実施している社会実験における竹原駅前の滞在人口は、令和2年度は1,284人、令和3年度は2,461人、令和4年度には4,699人と年々増加傾向にある。この社会実験では一部道路を通行止めとしたことから、いくつかの近隣小売店事業者から苦情が寄せられたものの、滞在人口の増加が顕著に表れていることから一定の成果があったと市は捉えている。

¹¹ 足場として使用される金属のパイプ、通称「単管」を木の棒に変えたものが「モクタンカン」と呼ばれている。アラキ+ササキアーキテクツによって開発された

④課題と展望

竹原市の今後の課題は、社会実験の時に滞在する人口の日常化である。社会実験時の滞在人口は年々増加傾向にあるが、日常的に滞在できる環境の形成には至っていない。

今後は「SMILEPARK たけはら」開催時に実施している中学校連携事業を継続して取り組み、若い世代がまちに目を向けて関心を持つ機会を創出するとともに「SMILEPARK たけはら」の事業内容の磨き上げを図るとしている。また「SMILEPARK たけはら」をはじめとするウォーカブルに関連した取組を今後も実施していくとともに、定期的に竹原駅前に人が集うイベントを実施することによって「竹原駅前を訪れれば、何かが行われている」といったイメージを住民に与え、ウォーカブルなまちとなることを目指す。

(8)鳥取県米子市

①調査地の概要

米子市は鳥取県の西部、山陰の中央に位置する、人口 146,108 人（令和 4 年 4 月 1 日現在）の都市である。道路、鉄道、空港等の利便性が高く、古くから地域の交通結節点・宿泊拠点、人の行き来が盛んな「山陰の商都」として発展してきた。市内の公共交通基盤も充実し、コンパクトな市街地が形成されている。

②取組に至った経緯

米子市の都市計画に関する基本的な方針として米子市都市計画マスタープランが令和元年 6 月に改定され、令和元年 8 月には国土交通省の「ウォーカブル推進都市」の指定を受けた。また、令和 2 年 3 月に策定した米子市まちづくりビジョンでは「住んで楽しいまちよなご」を基本理念とし、それを実現するための基本目標の一つとして「交通基盤の充実と人が集うまちづくり」を掲げている。

これらの計画を踏まえた上で、特にまちなかと郊外の一体的な発展に寄与する事業について整理した計画が「新商都米子のまちづくり 2022（令和 4 年 3 月策定）」である。この計画では、車中心からひと（歩行者）中心の空間に変えていくことで、歩行者の滞在性・回遊性の向上による地域消費や投資の拡大、観光客の増加、歩くことによる健康寿命の延伸、コミュニティが生まれることによる孤独・孤立の防止等、ウォーカブルの推進によるさまざまな地域課題の解決や新たな価値の創造を目指している。

③取組内容と成果

a. 推進体制の整備

対象地域をエリア分けし、組織横断的な庁内ワーキンググループを設置した。職員が地域に入って商店街や民間事業者等に地域の現状や課題の聞き取りを行い、その意見を元に強み弱みを考察し、エリアごとの方向性や具体的な事業内容を検討した。

b. エリアごとの取組内容

事業を実施する中心市街地は範囲が広く、エリアによってにぎわいの核や来訪者層が異

なるため、以下の 3 つのエリアに分けてそれぞれの特色を活かした事業を推進することとした。その中で、安全で快適な歩行空間の整備と合わせて、民間事業者と連携したにぎわいづくりや、新しい道路指定制度（ほこみち）の活用にも取り組み、人が自然と集まってくるような、居心地が良く歩きたくなるまちなかを作っていく。

ア 米子駅周辺エリア

米子駅南北自由通路等整備事業を通して、駅の南北を結ぶ自由通路や広場の整備を実施しており、南北自由通路は令和 5 年の開通を予定している。ハード整備は行政が行い、整備後の利活用を地域や民間事業者が主体となって取り組むという役割分担のもと、自由通路整備をきっかけに新しい道路指定制度（ほこみち）活用等、駅周辺のウォーカブル推進に取り組みたいとしている。

イ かくばんちょう 角盤町エリア

角盤町は米子駅から北に 800m のところにあり、商店街や民間事業者を活用したウォーカブル事業に取り組んでいる。

同エリアには古くから米子の商業の中心である JU 米子高島屋のほか、複数の商店街が立地している。米子市ではこれら商業事業者と話し合いを行いながらコンセプトや方向性を決め、エリア全体でコンセプトがマッチするように設計しながら整備を行っている。整備事業では道路の美装化、道路線形の改良と合わせて、商店街が主体となりアーケード撤去や店舗の改修にも取り組む予定で、先述の庁内ワーキンググループで話し合いながら進めている。



お絵描きプロジェクトで装飾された塀

このエリアでは、民間事業者が積極的にエリア周辺のにぎわい創出に取り組んでおり、スピード感のある民間の動きに合わせるような形で市も取り組んでいることに特徴がある。

ウ 米子港・城下町周辺エリア

米子港は米子駅から北東に約 1km に位置し、米子港広場の親水空間や米子城の城下町等歴史・文化的な街並みを楽しむことができる観光スポットである。このエリアでは、令和 3 年度に米子港の広場整備や港町公園のトイレ整備、米子城跡整備事業等を実施しており、今後は米子駅や他のエリアとの回遊性を高めるために、案内看板や道路の美装化、電柱の地中化等を検討していく。

c. トライアル・サウンディング

令和 3 年 3 月から 1 年間、実際に公園を暫定利用しながら民間事業者が持つ優れたアイ

デア・ノウハウを活用して公共空間のにぎわい創出のヒントを見つけるトライアル・サウンディングを実施した。市内 10 箇所の都市公園を対象に民間事業者から提案を募集したところ、キッチンカーや屋台での飲食販売やドッグランの設置等の 9 件の提案があった。今後は、トライアル・サウンディングで得られた公園利用者や事業者のニーズに応じて規制の整理・見直しや今後の公園設備の更新等に活用する。

④課題と今後の展望

角盤町の事例のように、米子市は民間事業者が主体的にウォーカブルなまちづくりを推進していることが特徴だが、各種制度や予算の制約を受けながら計画的に進める行政とスピード感のある民間事業者が歩調を合わせることに課題を感じている。

一方、ハード整備が終わった後の活用方法を民間事業者が主体となって検討してもらいたい、中心となるプレイヤーを発掘できていないことも課題に挙げている。

また、市民にウォーカブルのコンセプトを伝えきれておらず、居心地がよく歩きたくなるまちのイメージを共有できていないと感じている。

今後の展望として、これまではハード整備が先行してきたが、シンポジウムや実証実験等を通してウォーカブル推進事業に対する市民理解の増進を図り、プレイヤー等人材発掘や育成を行っていきたいとしている。また、立地適正化計画の策定も進めており、公共交通の充実等によるコンパクトプラスネットワークのまちづくりをさらに進めていく。

(9) 愛媛県松山市

①調査地の概要

松山市は、人口 506,960 人（令和 4 年 4 月 1 日現在）を有する四国最大の中核都市である。俳人正岡子規をはじめ、多くの文人を輩出しているほか、小説の舞台にもなるなど「文学の街」として知られる。また、3,000 年の歴史を誇る日本最古の名湯「道後温泉本館」や松山城等、歴史的施設が多く県外や海外からの観光客も多い。

②取組に至った経緯

松山城を中心に発展した城下町であるが、車の普及等により人口集中地区が郊外まで拡大傾向にあった。また、近隣の町に大型ショッピングモールができたことで中心市街地の空洞化が進み、地価の下落や空き店舗率の上昇、郊外電車や路面電車、路線バス等の公共交通機関の利用者が減少するなど、まちなかの活力の低下が著しくなっていた。このような中、平成 12 年から「歩いて暮らせるまち松山」に基づいてネットワーク形成の都市空間づくりを実施してきたが、平成 23 年に策定した「松山市都市計画マスタープラン」では、これまでの都市拡散型のまちづくりから集約型のコンパクトシティを目指すことにした。

③取組内容と成果

松山市におけるウォーカブル推進事業の主な取組は以下のとおりである。

a. ロープウェイ通り

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、松山市一番町口からロープウェイ東雲口駅舎までの約 500m の通りである。観光バスで来た観光客がロープウェイ通りを回遊することはほぼなく、交通の通過点となっていることに危機感を持っていた地元商店街と行政が、およそ 6 年にわたり道路空間の整備について協議を行った。その結果、平成 15 年に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）を締結し、アーケードの撤去や看板等のデザインの統一、無電柱化等の景観整備を行った。ガイドラインを作ることで、全体に統一感を出している。

また、車道を 2 車線から 1 車線に削減し路肩や歩道を広くしたり、車両のスピードを抑制するためにわざと道路を蛇行させたりするなど、安心して回遊できるようなハード整備を行ったほか、路面電車の停留所の幅を広げスロープの設置や段差の撤去を行った。

そうした取組の結果、整備前と比べて歩行者数が約 3.5 倍に増え、地価も右肩上がりに上昇した。また、道路を歩行者天国にして地元主催のマルシェイベントを開催するなど、これまでになかった新しい取組も行われ、地域全体でにぎわい創出を図っている。こうした取組が評価され、平成 28 年度都市景観大賞や国土交通大臣賞を受賞した。

b. 道後温泉周辺地区

道後温泉は、国の重要文化財にも指定されている日本最古の温泉地区である。道後温泉本館の前が商店街となっているが、駅前写真撮影のスペースもなく、車の往来も激しく危険な空間となっていた。歩行者に優しい空間にするため、本館の西側正面口を歩行者専用道に整備し、車の導線を変更した。歩行者空間を増やし滞在できるスペースをつくったことにより、交通量が少なくなり、滞在人口が増えた。また、各旅館による足湯の提供等により、来街者の回遊ルートとなっている。

c. 一番町大街道口

ロープウェイ通りの南にある商店街で、元々大きいアーケードがあり、ロープウェイ通りと分断されているような印象があった。そこで、商業施設の建て替えを契機にアーケードのセットバックを行い、広場空間の確保や舗装の色を変更して南北の繋がりを良くすることでロープウェイ通りからの人の流れをつくっている。整備後は歩行者数も約 2 倍に増え、年々下降していた地価も徐々に上昇している。

d. 花園町通り

花園町通りは駅とまちなかの施設をつなぐにぎわいの中心地として栄えていたが、施設の郊外移転等により、交通量の減少や空き店舗の増加が目立つようになり、にぎわいが少なくなっていた。また、歩道に並ぶ大量の放置自転車やアーケードの老朽化等、安全・景観面での課題があった。そこで、地域住民や商店街、民間事業者、学生等との対話やワークショップを重ね、整備について検討を進めた。車の車線を 4 車線から 2 車線に減らすと

ともに、それによって生まれた空間を歩道や自転車道に再配分した。また、路面電車の停留所のバリアフリー化や照明・フットライトの設置、無電柱化、路上駐輪場の設置等を行った。さらに、ウッドデッキやベンチには県産木材を使用するなど、景観にこだわった居心地の良い空間をつくることで、にぎわいや地域交流の場が創出された。



歩道が拡幅された花園町通り

整備にあたっては、大規模な道路整備となるため住民への合意形成を慎重に行った。住

民からは車線減少による渋滞の心配の声があがったため、整備後の車の流れについてミクロ交通シミュレーションを行い、交通状況の検証を行った。また、データ上の検証だけでなく実際に社会実験を行うことで合意形成を図った。

こうした取組の結果、明るい空間が生み出され、歩行者通行量が約2倍に増えたほか、広がった歩道で毎月第3日曜日に地元商店街が主催でマルシェイベントが開催されており、家族連れ等たくさんの人で賑わうようになった。また、令和元年には「全国街路事業コンクール」で最高位の国土交通大臣賞を受賞した。

e. 松山市駅前広場

松山市駅は1日に約3万人の乗降客が行き交う駅であるが、歩行空間が少なく、大量の放置自転車が景観を損ねていた。また、松山市の特徴である路面電車が走っているが、郊外線からの乗り換えが不便であるという声があがっていた。それらを解消し、公共交通のシームレス化を目指すことを目的として駅前広場整備が検討された。これにより、路面電車やバス停、タクシー乗り場の位置を見直して交通の流れを変えるとともに、それによってできた空間を人が交流できるような広場を作ることになり、令和4年度から着手し令和8年度に完成予定である。

この大規模な整備で人や自動車等交通の流れが変わるため、影響や効果等を調べることを目的に令和3年11月8日～21日の14日間で社会実験を行った。にぎわい創出のためには整備後のソフト事業が重要であるため「交通の影響」と「にぎわい創出」の2パターンで実験を行った。にぎわい創出の部分では、最後の2日間のみ地元の方による飲食物の出店や音楽イベント等を行い、歩行者数が2倍に増えるなどにぎわいが生まれた。

④課題と今後の展望

松山市では令和3年度に都市再生整備計画を策定し、歩きやすい滞在快適性等向上区域をまちなかウォークアブル区域に設定した。これにより、市の2大交通結節点である伊予鉄道松山市駅とJR松山駅の拠点開発や都市公園の整備を進めるとした。令和4年度から8年度までの計画期間で、国土交通省の補助金を活用した街路空間の再構築や民間事業者への補助で店舗の1階部分をガラス張りにするなどして、デザイン性の高い空間整備を複数年

にわたり実施するものである。

大規模なハード整備を伴う施策であるため、交通に関する合意形成が難しいことが課題であるが、それに対応するため、行政と民間、大学等が連携し「松山スマートシティ推進コンソーシアム」を結成して進めていくこととした。また、令和元年度から人流調査や次世代モビリティの導入効果検証、歩行者シミュレーション等の取組も進めており、エビデンスに基づいたまちづくりを今後も進めていく。

4 まとめ・提言

本章では、前章にて取り上げた各先進事例についてのまとめを行い、共通点や特徴、課題の整理を行う。その後、ウォークブルの手法を用いて地域のにぎわい創出に取り組む上で、有効と考えられる手法を提言する。

(1) 調査事例のまとめ

表 4 調査事例のまとめ

視察先	まとめ
北海道札幌市	・空間整備にあたり実証実験や 1000 人会議（住民による検討会）を実施し、空間の在り方を検討した ・歩行エリアと休憩エリアが異なる色のタイルでゾーニングされており、メリハリのある空間になっている ・道路空間の一部を広場条例により「広場」とすることで、出店の手続きが簡素化されていること、利用に関するルールが最低限で分かりやすいことから、利用が促進されている ・指定管理を行っているまちづくり会社が備品を用意し、出店者に貸し出すことで、目抜き通りにふさわしい質の出店が担保されている
岩手県盛岡市	・盛岡駅前には、歩行者利便増進道路（ほこみち）の活用により、日常的に指定された沿道に隣接している店舗のテラス営業が可能となっている ・Park-PFI 制度を活用し、木伏緑地の民間収益施設と河川空間を一体的に活用することで、にぎわいを創出した ・木伏緑地は夜でも川の前フェンスを使ってイルミネーションを点灯するなど居心地の良い雰囲気を感じた ・「葺手町こみち」等民間の取組を行政が後押ししており、占用箇所を現地表示する上で、地元高校生がデザインしたカラーコーンを採用するなど、地元主体で取り組んでいる
福島県須賀川市	・地域交流センター・観光交流センター等の拠点施設を整備し、周辺エリアを滞在快適性等向上区域に設定することで、拠点施設間を歩かせる工夫をしている ・民間から新規事業の提案を受け、市が適切な制度を探し、国土交通省とも相談の上で事業を実施している ・整備した石畳舗装によって、歩行エリアが一目で分かるほ

	か、店舗が出している赤傘等、地域をあげてデザイン性を重視し、統一感のある街並みをつくることで、居心地の良い空間づくりを行っている ・担当職員が休日にもマルシェイベントのプレイヤーになるなど、職員が積極的に取組に参画している
愛知県岡崎市	・公園や中央緑道等のハード整備とリノベーションまちづくりによって新しいお店ができることで、まち全体ににぎわいが生まれている ・目的地となるような場所を多く整備することで、目的地から目的地まで歩く、という回遊性の創出を狙っている ・行政と地域が協働してまちづくりを進めるため、地域のキーマンとの関係づくりに力を入れた ・路上ペイントや案内板等の色を岡崎市のイメージから作られたオリジナルカラーで統一することで、まち全体の統一感を演出している ・桜城橋には木材が使われており、一部人工芝が敷設されていることであることで、木と緑が感じられる歩行空間が演出されており、堅苦しさを無くし、居心地よく感じる空間づくりがされていた
愛知県豊田市	・広場のあるべき姿や活用方法等について、担い手候補や活用アイデアを持った人々と共に議論し、実証実験を行うことで、実用的な施設整備を行い、イベント企画の考え方や運営方法等を学ぶ場を設けることで、広場を活用する人の育成も行っている ・整備にあたって、住民との協議の場を持ち、個別の説明、自治集会での説等、より多くの住民との合意形成に取り組んでいる ・歩道がインターロッキングで舗装されており、ベンチが等間隔に設置されていることで、ロードサイド店舗からテイクアウトしてベンチで食べる、という流れができている
広島県福山市	・パブリックスペースの活用に向けて、地元企業や大学、行政が協力し、中心市街地の歩行者空間の快適性や回遊性の向上を目的とした社会実験を毎年実施している ・リノベーションスクールを開催しており、行政や金融機関のバックアップによって、新しい店ができはじめ、雰囲気が変わっていった ・空き家を活用した店や小規模な飲食店多く、それぞれがつながってイベントや人が集まるきっかけをつくっている ・ベンチとして活用できるストリートファニチャーも用途・場所に応じてさまざまな種類があり、視覚的にも楽しむことができ、また、日避けの parasol がベンチとともに設置されている箇所があり、居心地の良い場所づくりがされている
広島県竹原市	・竹原駅前エリアの将来像を示した「竹原駅前エリアウォークブルビジョン」の策定にあたっては、市民・事業者・行政が協働ワークショップ等を行うことで思いを共有した

	・道路空間活用の社会実験「Park(ing)Day」を令和2年より開催し、実験のターゲットを子育て世代とすることで、幅広い年代にとって「居心地が良く歩きたくなるまち」となることを目指している ・駅前あいふる通りでは、住民のまちづくり活動での植樹活動によって各所に植物や花が植えられており、歩く上で気持ちのよい空間が生まれている ・本川通りでは、中学生と連携しバルーンランタンを用いて美しい景観を形成している。町並み保存地区へ続くルートでもあるため、訪れたくなるまちにつながっている
鳥取県米子市	・組織横断的な庁内ワーキンググループを設置し、職員が地域に入って商店街や民間事業者等に地域の現状や課題の聞き取りを行うことで、エリアごとの具体的な事業が検討した ・ハード整備は行政が行い、整備後の利活用を地域や民間事業者が主体となって取り組むという役割分担がされている ・空き店舗や空き家がリノベーションによってカフェや雑貨店になっているところが点在しており、回遊したくなる仕組みづくりが行われている
愛媛県松山市	・ロープウェイ通りは、あえて道路を蛇行させることによって車のスピード抑制を図り、歩行者が安心して歩ける空間になっている ・花園町通りの整備には、地域住民や商店街、民間事業者、学生等との対話やワークショップを重ね、検討を進めている ・大幅な車線減少による整備を行う際には、整備後の車の流れについてミクロ交通シミュレーションを行い、地域に説明するなど、地域との合意形成を慎重に進めた ・それぞれのエリアごとにデザインガイドラインを作成し、オーニングテント等の色味をエリア内で統一させることで、統一感が生まれ居心地の良い空間を創出した

(2) 整理、考察、課題

上記調査事例のまとめから、以下の共通点や特徴が見られた。

①3つの居心地が良くなる要素

今回調査した9つの事例では、それぞれに歩きたくなる要素や立ち止まりたくなる要素(＝居心地が良くなる要素)が見られた。要素は大きく分けて「道の居心地の良さ(路面の仕上げ等)」「沿道の居心地の良さ(建物の雰囲気、景観等)」「ストリートファニチャー(ベンチ等の街路に設置されたオブジェクト)」の3つに分類できる。

まず、道の居心地の良さについては、札幌市のチ・カ・ホにおける色違いのタイルを使用した歩行空間と滞在空間の分けや、須賀川市の石畳舗装といった見た目にも楽しく歩きたくなる点が挙げられる。また、米子市や松山市のように道路線形を変更して自動車の速度を抑制するなど、歩行者にとって安全な空間があることで、居心地の良い空間が形成されている。

次に沿道の居心地の良さについて、岡崎市で実施しているリノベーションまちづくりでは、商店街等の空き店舗が改装されて新しいお店が入ることで、通り全体の雰囲気明るくなっている点が挙げられる。また、岡崎市のオリジナルカラーを使用した施設のサイン表示や竹原市のバルーンランタンの取組等は、まち全体の雰囲気を統一させることに一役買っており、統一感のある街並みは歩いていて心地の良いものになっている。ほかにも、札幌市のチ・カ・ホでは、イベント出店者に備品の貸し出しを行っている。使用する備品の質を一定とすることで、空間そのものの質を保つことができるほか、備品を持たない出店者も気軽に出店することができ、出店者の確保にもつながる。

最後にストリートファニチャーについて各事例に共通するものとして、ベンチの設置がある。ウォーカブル事業を推進する区域が広い場合に、休憩場所として活用することで滞在時間を向上させることはもちろんであるが、うまくストリートファニチャーを設置することで、それ自体が目的地となり、地域の人々が外に出てくるという効果が見込める。実際に岡崎市では、中央緑道に設置されたテーブルと椅子を使って勉強する学生の姿が見られた。また、福山駅前に設置されているオープンデッキは、座るだけでなく、イベント時のステージにも使用できるなど、人が集まり、滞在する仕組みがつくられている。そのほか、ベンチではないが、竹原市では置き看板や、遊具などが道路脇に設置されており、滞在時間を向上させる工夫されていた。

②行政と民間がうまく連携している

今回の事例では、事例によって行政主導、民間主導の違いはあるものの、9つのすべての事例で行政と民間が連携して事業に取り組み、ウォーカブル空間を作り上げている。具体的な連携内容としては、豊田市の新とよパークの整備のように、ハードの整備前に行政・民間・学校等さまざまなステークホルダーが議論をして、そこで得られた仮説に基づいて実証等を実施し、必要される施設の整備につなげている。

また、盛岡市のほこみち制度の活用は、行政が制度を整備し、沿道事業者が新たに事業体を組織して占用に関する手続きや沿道に設置されたテラス席等の管理を行うことで、うまく制度を活用している。

そのほか、岡崎市や竹原市で実施しているリノベーションスクールは、まちなかの遊休不動産を活用してエリア再生のためのビジネスプランをつくる官民連携・短期集中型の実践型スクールである。これにより、商店街の空きテナントの減少と新事業の創出のほか、まちなかに人が集まるきっかけや場づくりにつながっている。

このように、行政と民間のそれぞれが得意な分野をお互いに正確に理解するとともに、足りない部分を補い合うことが居心地の良い空間まちづくりを進めるにあたって大切である。

(3) その他ウォーカブル先進事例から見えた気づき

前項の共通点や特徴は、地方においてウォーカブル事業を推進していくために重要な要素であると考えられる。一方で、今回の調査事例から以下のような課題も挙げられる。

① エリアを目的地化し、日常的に人が行き交う場にする

今回視察した全国の先進地方公共団体のウォーカブル区域内には、目的地になるような場所があり、エリア内に目的地を複数整備することで、目的地間を歩いて巡る仕組みができていた。マルシェ等のイベント等は、スポット的に開催することで一時的な人の出の向上は見込まれるが、イベントが開催されていない日は閑散としてしまう。また、感染症の拡大や天候等さまざまな影響があるため、避けられない事情でイベント等の開催が減少するリスクもある。

ウォーカブル区域は通過する場所ではなく、区域全体を目的地とするように工夫（①来訪者にとって居心地の良い空間づくり②目的地となるための動機づけ）することが必要である。

②人材の育成

今回調査した事例では、熱意をもって事業に取り組むキーマンが存在し、そのことがウォーカブル事業の成功に大きな影響を与えていると考えられる。また、行政・民間・地域・学校・金融機関等のさまざまなステークホルダーが協力して取組を進めているが、特に、これらの人的リソースのつなぎ役として熱意ある行政職員の存在は非常に大きい。しかしながら、行政職員は概ね3年程度で異動してしまうため、事業の経緯や関係者の熱意が引継がれず、民間との連携がうまくいかなくなったり、地域との関係が崩れてしまったりして、事業がうまくいかなることも考えられる。これに対応するには、行政職員の持続的な人材育成が必要である。また、実際にまちづくりを推進するためには民間の力が必要であり、民間や地域主導で運営できる組織や体制づくりが重要となる。

(4) 提言

これらの課題を踏まえ、次の2点を提言する。

①当事者意識の醸成

課題①において述べた、日常的に人が行き交うまちをつくるためには、まずその地域に住む人がまちに出て歩きたくなることが必要である。外部から人を呼び込むことも有効であるが、まずはその地域に住む人が自分のまちに愛着を持ち、居心地がよく、歩きたいと感じてもらうことが必要である。そこで、地域住民が自分のまちに愛着を持つために、まちの風景づくりやストリートファニチャー製作に積極的に関わることを提案する。本調査研究においては、盛岡市の高校生によるデザインカラーコーンや竹原市の中学生によるバルーンランタンの取組が参考となる。また、地元の建築事業者等と連携し、商店街の空き家を地域に住む人みんなでリノベーションしたり、商店街に置くベンチを手作りしたりすることも有効であると考え。自分でリノベーションした空き家にお店が入れば見に行きたくなるだろうし、自分で製作したベンチが街に設置されれば、座ってみたいとなると考えられる。そのほか、まちの一角に人工芝を敷くこと等も簡単にはじめられる。自分で製作することで、そのもの自体に愛着が生まれるのはもちろんだが、誰かと一緒に製作するこ

とで、同じ地域に住んでいながら今まで関わりのなかった人に関わる機会となり、より一層自分の住むまちについて知り、愛着を持つきっかけとなる。

行政としては、ウォークアブル政策を個別の施策ではなく、まちづくりの一環として捉え、都市計画部局のような担当部局だけでなく、組織横断的に取組を行うことを提案する。例えば岡崎市では、公園緑地課がハード、商工労政課がソフトを担当しており、両者が協力してまちづくりを推進している。どの部局を横断させるかについては、そのエリアの文化や特性を踏まえてチームを設定している米子市の取組が参考になる。米子市のように、組織横断的な取組を実施する際には、住民や民間事業者との連携、協力を働き掛けていくことが重要である。関係者を増やすことで、地域内の当事者意識を持つ人の増加と、行政以外のノウハウを活かした新たな取組が期待できる。また、道路占用の規制緩和やほこみち制度の活用等、必要な施策を打ち出していくことで、よりウォークアブルなまちづくりが推進される。本稿の事例調査でも紹介しているが、必要な施策は住民会議やステークホルダーとの協議を行いながら、現場の声を反映させていくことで効果的な施策が実施できる。

②人材の育成

人材の育成においては、行政職員の育成と地域プレイヤー育成の2方向から提案する。

行政職員については、提言①で述べた組織横断的に取り組むことから発展させ、ウォークアブル推進事業に係るプロジェクトチームを作ることを提案する。小規模な地方公共団体の現状として、1事業に担当職員が1人、または係長との2人体制である場合が多い。よって、人事異動による引継ぎによって熱意やノウハウ・スキルがうまく引き継がれず、事業が鈍化してしまう可能性がある。そこで、担当職員をコアメンバーとし、任期無し・出入り自由のプロジェクトチームを組織することが有効だと考えられる。業務の形態について、福井県が実施する創造的活動従事制度（ふくい式20%ルール）の庁内副業制度が参考になる。組織横断型チームとすることで、さまざまな部署から多様な能力とやる気を持った職員が集まり、担当職員の引継ぎの際も、チーム全体で引継ぎを行うことで、熱意やノウハウ・スキルをうまく引き継ぐことができる。このプロジェクトチームをうまく回していくことで、職員の育成を行いながら、ウォークアブル事業に取り組むことができると考える。

次に地域のプレイヤーであるが、ウォークアブルなまちづくりにおいては、地域のにぎわいを創出するプレイヤーの存在が不可欠である。豊田市のようにイベント企画の考え方や運営方法を学ぶことでイベントを担う人材を増やす取組を実施している地域もあるが、ここでは、もう少し低い目線で考え、地域に住む人全員がプレイヤーになる必要があると考える。そこで、地域のプレイヤー向けの提言として、子ども世代から関わることのできる機会の創出を提案したい。具体的な取組の例としては、提言①で挙げた空き家のリノベーションやベンチの製作を親子ワークショップとして実施することがある。子どもの頃から地域に関わり続けることで、地域への愛着が生まれ、大人になった際にプレイヤーとして活躍することが期待される。また、子どもの興味をきっかけにして親世代を巻き込むことで、今まで地域に関心が無かった大人が地域に出てくるきっかけとなり、そういった大人

からの意見が、新たなまちづくりに生かされることも期待される。子どもから大人まで、全ての世代が持続的に関わり続けることで、地域内に常にプレイヤーが存在する状態になると考えられる。

(4) おわりに

全国の先進事例の共通点や特徴、前項の提言を直ちに地方公共団体が取り入れることは難しいが、全国で実施されている多くの事例は行政内だけの人材や財源に頼らないひさまざまな方法を示してくれた。建築家・クリエイティブディレクターとして、各地の都市再生戦略の立案にも取り組む(株)ワークヴィジョンズ代表取締役の西村浩氏は著書の中で、「まちづくりには時間がかかる。20世紀の『量と速度』重視の社会から『質と密度』の時代へと社会状況が移りゆくなか、大きなリスクを負わず、小さくても確実な成果の積み上げを長く続けていくことが未来を切り開いていくように感じる」と述べている。いきなりウォーカブルという大きなスケールで取り組むのではなく、関係団体や市民との実証実験やほこみち制度の活用等、まずはできるだけ小さく予算をかけなくてもはじめられる取組からスタートするのが重要であるとする。

今回のウォーカブルなまちづくりについての調査が、今後居心地が良く歩きたくなるまちづくりに取り組もうとする地方公共団体や団体等の手掛りとなれば幸いである。最後に、事例調査にご協力いただいた地方公共団体、団体の皆様を含む全ての方に感謝を申し上げ、本稿の結びとする。

【参考文献・資料】

- ・ 場づくりから始める地域づくり：創発を生むプラットフォームの作り方
飯盛義徳 編著、西村浩、坂倉杏介、上田洋平、伴英美子ほか 著
- ・ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000072.html
- ・ 国土交通省ウォーカブルポータルサイト
<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/index.html>
- ・ ストリートデザインガイドライン
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000055.html

アンケート調査

参考資料

高度成長に合わせた都市開発により車中心のまちづくりが進められて人々の歩く行動が減少し、本来都市にあるべき人が交流する機能が失われてきた。また、多くの都市では、人口減少や少子高齢化により、商店街のシャッター街化等による地域の活力の低下が懸念されている。

これに対応するため国土交通省では、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 4 3 号）（令和 2 年 9 月 7 日施行）」により、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出する取組に対して、法律・予算・税制のパッケージによる支援を行い、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進している。これを契機と捉え、道路や街路、公園等のパブリック空間を再構築・利活用し、人が交流できる「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりであるウォーカブルな人中心の空間へ転換する際の資料とすべく、以下の要領でアンケート調査を実施した。

1 アンケート調査の概要

(1) アンケート調査対象地方公共団体の選定方法

まちなかウォーカブル推進事業の実施状況や課題感を無作為に抽出する必要があることから、(一財) 地域活性化センター職員の派遣元及び関係地方公共団体の計 70 地方公共団体を対象とした。

(2) アンケート調査の内容

①調査期間

令和 4（2022）年 8 月 8 日（月）～8 月 26 日（金）

②調査方法

図①（まちなかウォーカブル推進事業実施に係る地方公共団体アンケート）のアンケート様式に対する回答を調査対象の地方公共団体へ電子メールで依頼し、各地方公共団体から Google フォームまたは電子メールで回答

③アンケート送付数

70 地方公共団体

④アンケート回答数

50 地方公共団体（回収率：71.4%）

まちなかウォーカブル推進事業実施に係る 自治体アンケート回答様式

地域活性化センターでは、多くの自治体が地域づくりに関して直面している様々な問題について、現状や課題、対応策を調査することで理解を深めるため、また、調査結果を各自治体の参考としていただくため、自主研究事業として調査研究を実施しております。今年度は「ウォーカブル～歩きたくなるまちづくり～」をテーマとし、報告書を作成したく調査を実施しております。

つきましては、公務ご多忙の折、大変恐縮ではございますが、以下のとおり当テーマにおける調査・研究に係るアンケート調査にご協力をよろしくお願いいたします。

後日、アンケート内容に関して、個別に改めてお伺いする場合がございます。ご了承ください。

※まちなかウォーカブル推進事業とは…

→国土交通省により推進されている「居心地がよく歩きたくなる」魅力的なまちなかづくりを推進する事業。

○国土交通省参考 URL

(https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000092.html)

○事例参考 URL

(<https://drive.google.com/le/d/1Sij4oVc5PZv9sQar5igJWdLvWJDziBgL/view?usp=sharing>)

*必須項目です。

- 1 自治体名を都道府県から教えてください(例`東京都中央区`)*

- 2 所属・担当者名を教えてください(例`政策企画部政策推進課・地域太郎`)*

- 3 電話番号(ハイフンなし)*

- 4 メールアドレス*

- 5 貴自治体ではまちなかウォーカブル推進事業を実施していますか。*

該当項目にチェック(☑)をお願いします。

☐ 実施している。質問 23 にスキップします

☐ 実施していない。質問 6 にスキップします

設問 5 で実施していないと回答した自治体にお伺いします。

- 6 今後、ウォーカブル推進事業を実施する予定はありますか。*

該当項目にチェック(☑)をお願いします。

☐ 今後実施する予定、または実施を検討中である。質問 7 にスキップします

- ☐ 実施したいが難しい 質問 12 にスキップします
- ☐ 実施の必要性を感じない。 質問 15 にスキップします
- ☐ 検討したことがない。 質問 17 にスキップします
- ☐ ウォークアブル推進事業とは認識していないが、「まちを歩きたくなる」取組は実施している。 質問 20 にスキップします

設問 6 で「今後実施する予定、または実施を検討中」と回答した自治体へお伺いします。

- 7 実施予定時期を教えてください。(検討中の場合は未定でも可です。) *

- 8 実施予定内容を可能な範囲で教えてください。(検討段階の内容でも可です。) *

- 9 期待される効果を可能な範囲で教えてください。 *

- 10 実施に対する不安や課題について教えてください。

- 11 その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください

設問 6 で「今後実施する予定、または実施を検討中」と回答した自治体はこの設問で終了です。

設問 6 で「実施したいが難しい」と回答した自治体へお伺いします。

- 12 ウォークアブル推進事業の実施が難しいと考える理由を教えてください。 *
(複数回答可)

該当項目すべてにチェック (☑) をお願いします。

- ☐ 実施に必要な財源がない。
- ☐ 実施にあたって専門性のある人材がいない。
- ☐ 実施できる空間がない。
- ☐ 担当課が決まっていない (不明である)。
- ☐ 本事業に係る補助金 (交付金) に魅力を感じない。
- ☐ その他:

- 13 実施に対する不安や課題があれば教えてください。

- 14 その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください。

設問 6 で「実施したいが難しい」と回答した自治体はこの設問で終了です。

設問6で「実施の必要性を感じない」と回答した自治体へお伺いします。

15 実施の必要がないと考える理由について教えてください。(例「一度事業実施したが、効果が得られなかったため等」*)

16 その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください。

設問6で「実施の必要性を感じない」と回答した自治体はこの設問で終了です。

設問6で「検討したことがない」と回答した自治体へお伺いします。

17 ウォークアブル推進事業に関して検討に至らなかった理由について教えてください。(複数回答可) 該当項目すべてにチェック (☑) をお願いします。

- ☐ 実施に必要な財源がない。
- ☐ 実施にあたって専門性のある人材がいない。
- ☐ 実施できる空間がない。
- ☐ 担当課が決まっていない(不明である)。
- ☐ 補助金(交付金)に魅力を感じない。
- ☐ その他:

18 実施に対する不安や課題があれば教えてください。

19 その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください。

設問6で「検討したことがない」と回答した自治体はこの設問で終了です。

設問6で「ウォークアブル推進事業の認識はしていないが、「まちを歩きたくなる」取組を行っている」と回答した自治体へお伺いします。

20 取組の内容を簡単に教えてください。

21 取組内容が「まちなかウォークアブル推進事業」に該当する場合、補助金(交付金)を活用したいと思いますか。該当項目にチェック (☑) をお願いします。

- ☐ はい
- ☐ いいえ

22 その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください。

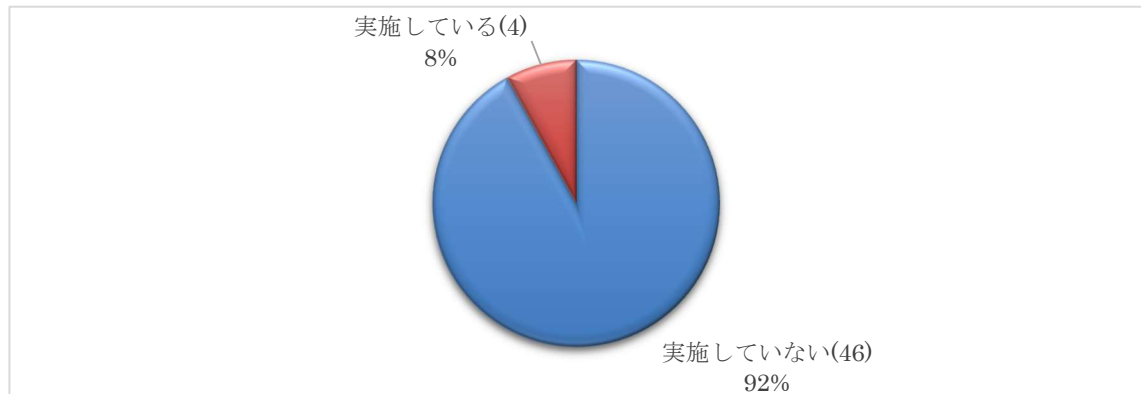
設問6で「ウォークブル推進事業の認識はしていないが、「まちを歩きたくなる」取組を行っている」と回答した自治体はこの設問で終了です。
設問5で実施していると回答した自治体にお伺いします。
23 取組の実施時期を教えてください。 *
24 実施している取組の内容を可能な範囲で教えてください。 *
25 実施している取組によって得られた効果又は今後期待される効果を教えてください。 *
26 実施における課題や今後の展望について教えてください。
27 その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください。
設問5で実施していると回答した自治体はこの設問で終了です。

図①：アンケート様式「ちなかウォークブル推進事業実施に係る自治体アンケート」

2 アンケート調査結果（一部抜粋）

<問 5> 貴地方公共団体ではまちなかウォークブル推進事業を実施していますか

回答のあった 50 地方公共団体のうち、所管地域でウォークブル推進事業を「実施している」と回答したのは 8%であり、92%は実施していない状況であった（図②）。

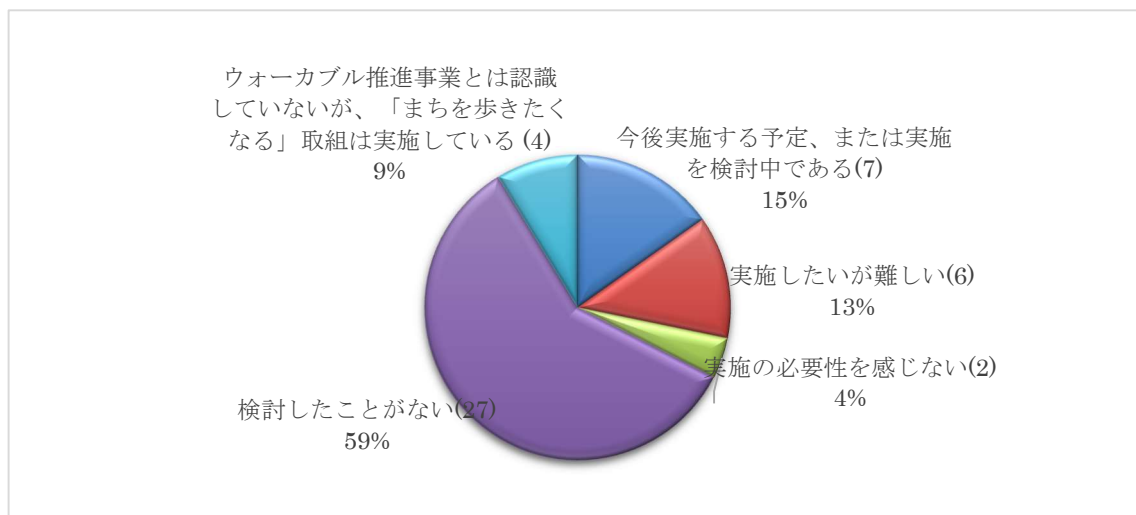


図②：アンケート項目「問 5 貴地方公共団体ではまちなかウォークブル推進事業を実施していますか」の回答結果

<問 5>で「実施していない」と回答した地方公共団体について

<問 6> 今後、ウォークブル推進事業を実施する予定はありますか

所管地域でウォークブル推進事業を「実施していない」と回答のあった地方公共団体のうち、13%の地方公共団体が実施したいが難しい状況であった（図③）。



図③：アンケート項目「問 6 今後、ウォークブル推進事業を実施する予定はありますか」の回答結果

<問6>で「今後実施する予定、または実施を検討中」と回答した地方公共団体について

<問8>実施予定内容を可能な範囲で教えてください

・昨年度より、二車線一方通行・歩道部アーケードがある通りの商店街振興組合が片側一車線通行にしてベンチ等を設置し、滞在空間を設けたパークレット社会実験に取り組んでおり、市も協力連携している。中心市街地におけるウォーカブルなまちづくりについて、まずは先進事例等の情報収集を行っており、まちなかウォーカブル推進事業の取り組みについては検討中。

・水巡り、歴史文化に触れる散策等

・令和4年度から、これまで中心市街地活性化と表現していたものを「まちなか再生」と表現し、かつての繁栄時代の再生ではなく、幅広い年代や町内外の方々が集まってチャレンジができ、町民が誇りに思える「新しいまちの顔」づくりを目指し、民間委託業者の協力のもと、多種多様な町民が主体となったワークショップの開催や小中高生世している。現在は空家の利活用が多く議題に上がっており、今後議論を重ねていく中で当該事業に該当するような事業のニーズがあるようであれば、該当事業の活用について本町の都市再生整備計画を策定している都市経営課とも協議しながら進めていく

<問9>期待される効果を可能な範囲で教えてください

・歩行者数増加に伴う中心市街地商店街等の経済効果、公共施設の利用者数増加

・中心市街地を、人々が憩い、集い、多様な活動ができる場として再生することで、賑わいの創出やまちなか居住の促進につながると考える

・市内外からの観光誘客等

・公共空間の高質化

・バリアフリー環境の創出による回遊性の向上を期待

・まちなかでの滞留時間を増やしていくのことで、対象地区に住んでいる人の生活が少し豊かなものしていきたい

<問10>実施に対する不安や課題について教えてください

・降雪時期のウォーカブル推進事業の展開

・パークレット社会実験を拡大充実していくためには、道路管理者、警察、沿道の店舗経営者や住民の理解促進が必要。また、本市では多極ネットワーク型まちづくりを掲げ、中心拠点及び地域拠点の形成により持続可能な都市構造を目指しているが、東北一広い市域を有する中、居住誘導区域への思い切った誘導施策を打てていない。あわせて、公共交通が脆弱であり、マイカー依存度も非常に高い。実施に必要な財源についても不安がある。

・予算、人員確保

・行政主導ではなく民間主導または官民連携で実施内容を決めたほうがよい

・本町の都市再生整備計画ではおそらく本事業の活用ができないため、事業実施が可能

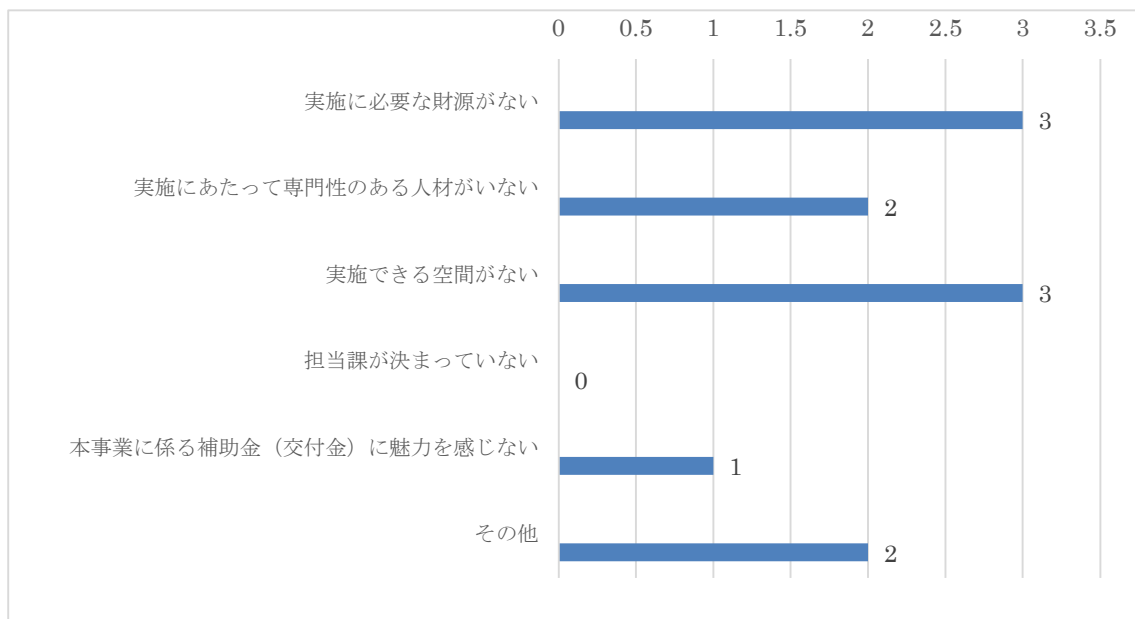
となる計画の策定が必要になると認識している

- ・庁内での合意形成

<問6>で「実施したいが難しい」と回答した地方公共団体について

<問7>ウォーカブル推進事業の実施が難しいと考える理由を教えてください

所管地域でウォーカブル推進事業を「実施したいが難しい」と回答のあった地方公共団体のうち、「実施できる空間がない」または「実施に必要な財源がない」という意見が多かった（図⑤）。



図⑤：アンケート項目「問7 ウォーカブル推進事業の実施が難しいと考える理由を教えてください」の回答結果

【その他】

・先進事例として挙げられる事業が政令市や県庁所在地等大都市のものが多く、当市では参考にならない

- ・まちづくりの主体は市町村であるため

<問8>実施に対する不安や課題があれば教えてください

- ・対象区域（候補）の沿線住民・事業者の意識醸成
- ・ウォーカブルを推進するエリアは決めているが、交通環境や歩く目的となる店舗環境等課題が山積しており、歩く環境が先なのか、歩く目的が先なのか判断が難しい
- ・財政的にも大規模な投資は難しく、少しずつ行うしかない

<問9>その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください

- ・コロナ化による疲弊もあり沿道店舗等の商業・事業関係者との合意形成が難しい
- ・人口10万人以下地方公共団体でのウォーカブル事業の参考事例があれば知りたい

<問6>で「実施の必要性を感じない」と回答した地方公共団体について

<問7>実施の必要がないと考える理由について教えてください

- ・実施は管内市町が実施するため、県のほうで実施する予定はない
- ・当市は車必須な地域であり、ほぼ生活道路であることから活用方法が難しいため

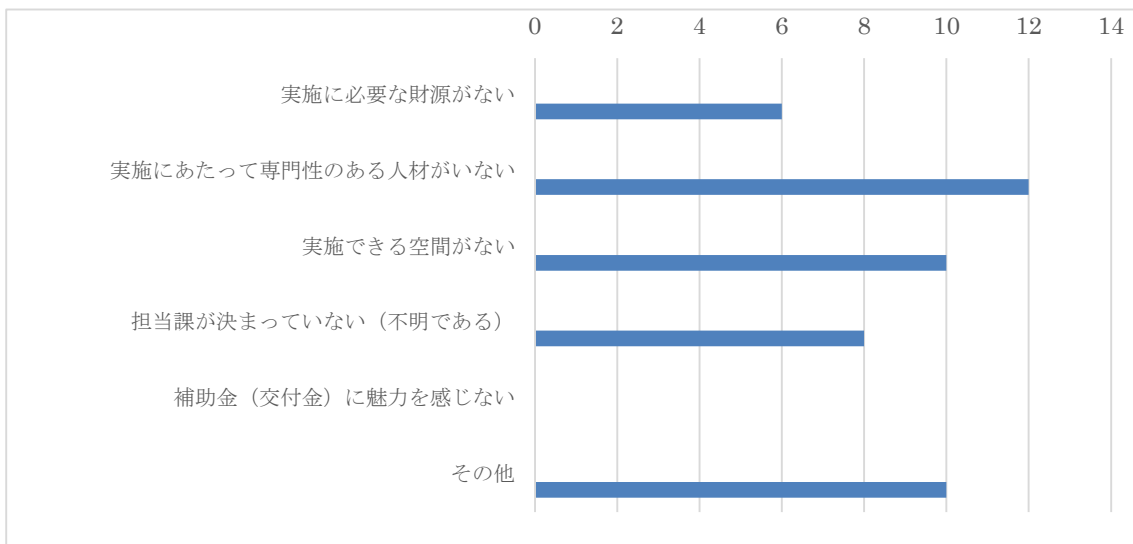
<問8>実施に対する不安や課題があれば教えてください

- ・都道府県で具体的に取り組んでいる事例があれば、知りたいです

<問6>で「検討したことがない」と回答した地方公共団体について

<問7>ウォークブル推進事業に関して検討に至らなかった理由について教えてください

ウォークブル推進事業に関して検討に至らなかった理由について、「実施できる空間がない」または「実施に必要な財源がない」という意見が多かった（図⑥）



図⑥：アンケート項目「問7 ウォークブル推進事業に関して検討に至らなかった理由について教えてください」の回答結果

【その他】

- ・道路事業と比較して交付率が低い
- ・補助金（交付金）に魅力を感じない
- ・道路事業と比較して交付率が低い
- ・地域資源、観光資源の距離や間が広く、歩ける範囲で考えるのが難しい
- ・市町村が検討を進めているため
- ・市町から事業に関する協議・相談等がないため
- ・基本的には市町村が実施するため
- ・R4・5にて立地適正化計画を策定予定

- ・このような事業があることを知らなかった
- ・市内全域が都市計画区域外であり、徒歩で移動するような中心市街地が存在しない

<問8>実施に対する不安や課題があれば教えてください

- ・豪雪地帯のため空間の確保が困難です
- ・ウォーカブルの仕組みは知っているが、歩いてみたくなるような、魅力的なお店が必要だと思う
- ・事業効果が不透明である
- ・都市計画の担当課とまちづくりの担当課が異なるため、どのように足並みを揃えて検討していくかが課題となる
- ・既存施設や住宅の調整や財政面、実施に対する費用対効果等

<問9>その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください

- ・埼玉県はウォーカブル推進都市に賛同（応募・登録）しています。そのため、ウォーカブルなまちづくりを実施する県内市町村には、積極的に助言等の支援を実施しています
- ・実施した市町村のその後の状況。メリットやデメリット等

<問6>で「ウォーカブル推進事業とは認識していないが、『まちを歩きたくなる』取組は実施している」と回答した地方公共団体について

<問7>取組内容が「まちなかウォーカブル推進事業」に該当する場合、補助金（交付金）を活用したいと思いますか

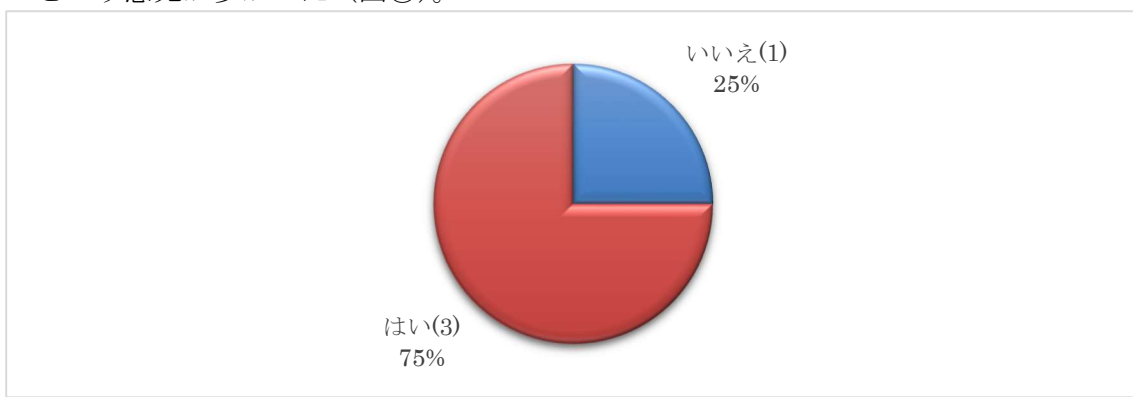
- ・電線地中化、歩車共存道路（減速の工夫）、歩道にベンチや詰将棋を設置
- ・瑞泉寺の門前町や井波彫刻で発展した井波地域の八日町通りに wi-fi の設置
- ・まち歩き案内・説明看板に井波彫刻を活用し、観光客の興味を惹くしかけづくりを行うなど、景観づくりに努めている
- ・八日町通りだけではなく、広く地域全体のまち歩きを促進するため、旧井波美術館や空き家を活用し、飲食関係施設やブリュワリー施設、宿泊施設に改修する等の取組みに支援を行っている
- ・「宮大工の鑿一丁から生まれた木彫刻美術館・井波」と題し、井波彫刻がある井波地域を中心とした文化・伝統のストーリーが日本遺産の認定を受けており、市内に点在する文化財を「面」として活用することで、地域の活性化や周遊性に寄与している
- ・従来、四日市市では近鉄四日市駅から JR 四日市駅間および（市）四日市中央線における回遊性の向上、賑わいの創出に取り組んできた。

また、近鉄四日市駅においては、バス乗り場が3か所に分散しており、利用者にとって分かりにくいことから、バス停を駅西側に集約する駅前広場事業に着手していたところだった。しかし、国土交通省が実施するバスタプロジェクトに当駅が採択されたため、当事業を進めるとともに、車線幅員に対して、交通量が少ないことから車線数を減らし、人が歩ける（ウォーカブル空間）とし、その空間を活用して、気軽にあるける道路空間の創出に向けて整備

をすることとなった。バスタ供用開始は、2027年（リニア開通に合わせて）を予定しており、現在、駅西側の整備に着手している。既に基本方針や実施計画を策定しており、また、令和4年9月22日からは、道路空間の用途を活用した賑わいの創出を目的とした実装実験（はじまりのいち）を行い、そのなかで、出店や自動運転モビリティの実証実験を行い、どのような人の動きがあるのか等を検証する。

<問 8> 取組内容が「まちなかウォーカブル推進事業」に該当する場合、補助金（交付金）を活用したいと思いますか

ウォーカブル推進事業とは認識していないが、『まちを歩きたくなる』取組は実施していると回答した地方公共団体は、取組内容が該当する場合、補助金（交付金）を活用したいという意見が多かった（図⑦）。



図⑦：アンケート項目「問 8 取組内容が「まちなかウォーカブル推進事業」に該当する場合、補助金（交付金）を活用したいと思いますか」の回答結果

<問 9> その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください

・まちなかの回遊性を向上するためには、歩道空間の整備（ハード）だけでなく、その移動を担うモビリティの整備や歩きたくなる仕掛け（ソフト）も必要と考える。本市では、車線数を減らすというハード整備を行ったうえで空間の利活用を行うが、中心市街地までの移動手段がこれまで車であったなかで、公共交通利用へのシフトチェンジを促すために市としてすべきこと・できることを教えてください。最終的には、ウォーカブル空間周辺への投資（マンション建設、出店）につなげ、住んでもらうことが目標となるが、そのための効果的な手法はありますか

<問 5> で「実施している」と回答した地方公共団体について

<問 7> 実施している取組の内容を可能な範囲で教えてください

- ・鉄道により分断されていた羽後本荘駅周辺の東西間を結ぶ自由通路を整備
- ・市が定めたウォーカブル推進路線を安全で快適な歩行者優先の空間に整備（R 3 から測量設計に着手）
- ・街路空間を利活用できるよう、ほこみち制度の導入の検討

- ・公園の利活用のニーズを検討するためのトライアルサウンディングの実施
- ・福井城址周辺整備（R2～）：福上司の堀端の御本丸緑地及び市道の整備（高質化など）
- ・福井駅周辺における歩行者利便増進道路事業「ふくみち」（R3～）：居心地がよくにぎわいや歩行者の回遊を創出する道路空間の利活用に向けた取り組み

R3.10月社会実験（歩道にキッチンカーや屋外ファニチャー、ハンモックや木製遊具）

R4.2月試行（歩道にキッチンカーの設置）

R4.6月試行（歩道にキッチンカーや屋外ファニチャー、タープ、芝生空間の設置）

- ・令和2年度 エリアプラットフォームによる社会実験
- 令和3年度 エリアプラットフォームによるシンポジウムの開催
- 令和4年度～（予定含む）
- エリアプラットフォームによるプレイスメイキング事業の継続
- まちづくりプレイングマネージャーの登用
- エリアサウンディング調査

<問8>実施している取組の内容を可能な範囲で教えてください

- ・東西間の交流促進による賑わい創出が期待され、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりに寄与している
- ・まちなかを歩行者が安全に通行できる
- ・中心市街地周辺の賑わいの創出につながる
- ・ほこみち制度導入により民間事業者による道路空間の利活用が促進される
- ・公園の再整備と規制緩和により民間事業者の利活用が促進される
- ・観光客、来街者、居住者など全ての人が憩い、くつろげる快適な空間を創出することで、まちなか全体の回遊性を向上させ、中心市街地全体ににぎわいを波及させることを期待しています
- ・新たな担い手の発掘・育成
- ・エリア価値創出による路線価の維持向上
- ・地域内経済循環スキームの構築

<問9>実施における課題や今後の展望について教えてください

- ・ほこみち制度により民間事業者が街路空間を利活用できるようにしたいが、交通管理者との調整が課題となっている
- ・民間事業者の発掘・連携が課題となっており、行政が誰とどのように連携していけば良いか悩んでいる
- ・福井城址周辺整備：城址東側について整備方針や手法などが課題に感じています。「歴史資源をつなぐ回廊の形成」に向けて継続検討していきます。
- ・福井駅周辺における歩行者利便増進道路事業「ふくみち」：道路空間を継続的に利用していくための運用方法や維持管理方法について課題に感じています。令和6年度からのほこみち本格運用に向けて試行錯誤しながら取り組んでいきたいと考えています
- ・エリアマネジメントの観点による都市経営の実現
- 経済活動の好循環と連動した公共事業の実施

○空き店舗やオープンスペースの活用によるエリア価値の創出

<問10> その他聞きたいことや要望、意見等があれば教えてください

・福井城址周辺整備事業、福井駅周辺における歩行者利便増進道路事業「ふくみち」については、国交省「ウォークアブル推進事業補助」を頂いている事業ではありませんが（国交省「都市構造再編集中支援事業補助金」を活用）、居心地がよく歩きたくなる魅力的な空間創出のために取り組んでいる事業です