

令和2年1月20日

八戸市議会
議長 壬生 八十博 様

港湾・都市基盤整備推進特別委員会
委員長 冷水 保

視 察 実 施 報 告 書

本委員会は、下記のとおり委員を派遣し、調査視察を実施したことから、平成31年度行政視察等実施要領第2(3)の規定により報告いたします。

記

- | | |
|--------------------|--|
| 1：視察日時 | 令和元年11月13日(水)～令和元年11月15日(金) |
| 2：視察場所 | 大阪府 大阪市
宮城県 仙台市 |
| 3：視察事項及び
調査結果概要 | 別紙のとおり |
| 4：派遣委員の氏名 | ・冷水 保
・高山 元延
・高橋 貴之
・苫米地 あつ子
・夏坂 修
・工藤 悠平
・松橋 知
・山名 文世
計8名 |

港湾・都市基盤整備推進特別委員会視察 報告書

I 視察地及び日時：大阪府 大阪市

- ・「視察地」：大阪府 大阪市
- ・「視察日時」：令和元年 11 月 14 日(木) 10:00～

II 調査事項

- 御堂筋の道路空間再構築事業について
 - ①整備に至った背景、きっかけ等
 - ②整備方針の決定方法とコンセプト
 - ③事業を進める上の課題とその対策
 - ④事業の特徴
 - ⑤取り組みの効果検証
 - ⑥同様な事業の今後の展開

III 〔対応者〕

- 「挨拶」：総務課長代理 西山 清 氏
- 「事務説明者等」
 - ・御堂筋の道路空間再構築事業について
大阪市建設局 企画部 道路空間再編担当課長 吉矢 康人 氏

IV 〔調査視察内容〕

「御堂筋の道路空間再構築事業」について

1 御堂筋について

- ・昭和 12 年に、大阪市中央を南北に貫く幅員 44mの双方通行で整備される 4.2 kmの国道。
- ・側道も整備され、当時は荷車、馬車、自転車等に、現在は自動車、自転車等に利用される。

2 御堂筋線の変遷と再編

(1)道の変遷と課題

昭和 45 年に交通問題抜本的対策として一方通行へ切り替え、周辺への自動車誘導による交通分散を図っている。

約 40 年前と比較し、自動車交通量が約 50%減少する一方、自転車交通量が約 7 倍に増加。

歩行者交通量も、長堀通付近では、約 3 倍となる。

歩行者、自転車交通量の増加により歩道内で輻輳しており、交通面の課題が深刻化している。

(2)まちの変遷

御堂筋沿道には商業施設やホテルの進出による賑わいが創出され、人々が御堂筋に求める機能や賑わいは多様化している。

「歩いて楽しみ、24 時間稼働する多機能エリアへ」という大阪の世界ブランドストリートのまちづくりコンセプトのもと、沿道建物の誘導などの都市政策を推進している。

取り組みとして、道路全面通行止めによる御堂筋オータムパーティー、御堂筋全体を光で彩るイルミネーション等のイベントを実施している。

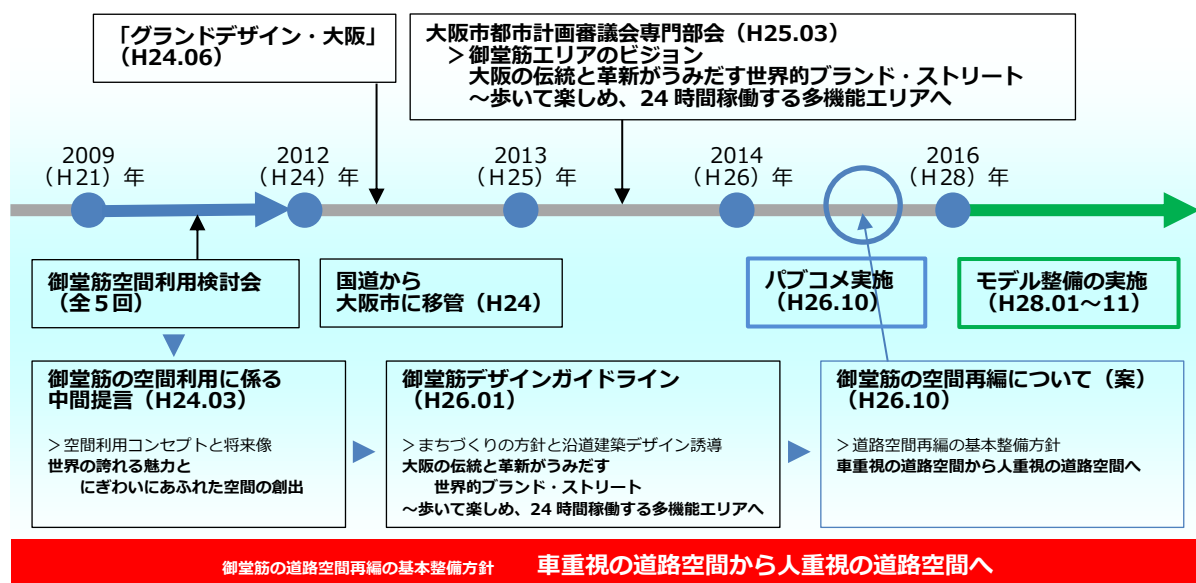
(3)圏域のインフラ整備と御堂筋の役割

大阪都市再生環状道路の整備、北陸新幹線・リニア中央新幹線の交通インフラ整備。関西国際空港、伊丹空港、神戸空港の一体運用等、今後関西都市圏のメガリユージョンが大きく進む中、大阪都心部の御堂筋にも、国内外から人・モノ・資金・企業・情報がもたらされる。

これにより、御堂筋には「関西都市圏・大阪経済の中核として圏域の成長を支えるエンジン」になることが求められると考えられ、今後は今以上に、世界に誇れる、人中心の、新たな魅力や価値の創出を生み出すストリートへの転換が求められる。

3 御堂筋の道路空間再編

(1)現在までの検討経緯



(2)検討内容等

ハード整備の前に検討委員会等での協議を実施

⇒明確なコンセプト、ビジョンの確定、ハード整備先行型からの脱出

①〔H21.12～H24.03〕御堂筋空間利用検討会

○御堂筋の空間利用に係る中間提言〔H24.03〕

コンセプト：「世界に誇れる魅力と賑わいにあふれた空間の創出」

従来のクルマのための機能を抑え、人のための機能を高め、緩速車線を歩道と一体となった整備方針等の提示。

②〔H24.06 策定 大阪府・市〕グランドデザイン・大阪

○多様な価値を想像する大都市・大阪の実現 ～圧倒的な魅力を備えた都市空間の創造

③〔H24.12 策定 大阪府・市〕大阪都市魅力創造戦略

○世界の都市間競争に打ち勝つ都市魅力を想像・発信

④〔H25.03 策定 大阪市都市計画審議会専門部会〕御堂筋エリアのビジョン

コンセプト：大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランド・ストリート

～歩いて楽しむ、24 時間稼働する多機能エリア～

⑤〔H26.10〕御堂筋の空間再編（案）

○道路空間再編の基本整備方針「車重視の道路空間から人重視の道路空間へ」

⑥〔H28〕モデル区間の整備

○難波から難波西口交差点までの 200m をモデル区間とし整備。

・歩行者空間の拡幅、歩行者・自転車空間の分離、緑化空間整備、筋の軸性に合わせた施設配置

(3)実証実験

実際にハード整備をする前に実験・検証し、整備方針の妥当性の確認と修正に活用

筋を徐々に整備していくため、実証実験は一回だけではなく、「実験⇒検証⇒ハード整備への反映」という、フィードバックさせながらハード整備をしていくサイクル

【具体的取組】

●側道歩行者空間化に向けた社会実験〔H30.10.09～22〕

○実施区間：難波交差点から道頓堀橋南詰交差点

・東側側道を閉鎖し 6 車線を 5 車線に

・側道を自転車通行空間にし、歩道と分離

○検証結果

①自動車等の交通影響

・過度な交通影響はない

②歩行者の安全性

・側道を自転車通行空間として設置することで、歩行者との混在が改善

③荷捌き需要

・1日に 60 台を超える需要を確認

⇒整備時は、停車スペースの確保の必要性ありと判断

4 御堂筋完成 80 周年記念事業〔H28.11.24～H30.07.31〕

平成 29 年 5 月 11 日の完成 80 周年を契機に、国、公共団体や経済団体及び御堂筋沿道のエリアマネジメント団体等の民間団体と連携し、記念事業推進委員会を設立し、公民連携で事業を実施。

○コンセプト：「みち」から未来を考える

記念事業では、御堂筋の果たしてきた過去の役割・功績を学び、現在の御堂筋を取り巻く環境と取り組みを踏まえ、今後の御堂筋のあり方について議論することとし、シンポジウム、ワークショップ等を開催し、御堂筋の今後の将来ビジョンを策定した。

(1)シンポジウム

これからのまちづくりをテーマとして、ディスカッション形式によるシンポジウムを実施。
テーマは以下のとおり。

春：「歩いて楽しめるまちへ！京阪神 3 市長が語る」

夏：「道路空間を活用した賑わいの創出」

秋：「御堂筋を世界最深モデルとなる人中心のストリートへ！」 の計 3 回。

(2)ワークショップ

御堂筋にかかわりの深い 6 つのテーマを設定し、議論。

①人中心の道路づくり（道路管理者向け）

- ・道路空間再編に対する課題抽出等

②道路における公民連携

- ・道路空間の利活用等を前提に、利活用主体、住民、道路利用者からの意見取りまとめ

③安全で楽しい自転車利用

- ・安全で楽しい自転車利用環境の創出に向けて、市民や利用者目線で意見交換

④地下空間の利活用

- ・新技術を取り入れた高度な地下空間利用の情報発信及び利活用に関する諸課題の洗い出し

⑤世界に誇るイチヨウ並木の育成

- ・歴史あるイチヨウ並木を知り、今後の御堂筋の緑空間のあり方を議論

⑥水の都・大阪 ～道頓堀川を中心に～

- ・道頓堀川を中心とした水の都・大阪の歴史、魅力等を情報発信し、利用者からの意見取りまとめ

(3)周年記念中の社会実験

①にぎわい創出社会実験〔H29.11.05～20〕

モデル整備区間において、歩行者と自転車の誘導を分かりやすくしたやさしいストリートづくり、また、歩道へのキッチンカフェや露店の出店やイルミネーションの演出などによる通った人たちが楽しめる上質なにぎわい創出へのチャレンジを実施。

②（仮称）御堂筋パークレット社会実験〔H29.11.20～H30.05.21〕

まちづくり団体が主体となって、側道の一部に張り出したベンチスペースを設置し、にぎわいの創出を図った。

また、愛称募集を行うことで市民参加を促している。

(4)姉妹ストリート協定（MOU※）

魅力的なまちづくりの展開を目指し、メインストリートを持つ海外大都市と姉妹協定を締結し、多様な技術交流、情報交換、情報発信を行い、連携を深める。

●締結都市

- ・メルボルン市〔スワンストーン・ストリート〕 H30.03.23 締結

- ・シカゴ市〔ザ・マグニフィセント・マイル〕 H30.06.06 締結

※Memorandum of Understanding（基本合意書）

5 御堂筋将来ビジョン〔H31.03 策定〕

世界最新モデルとなる、人中心のストリートへ

～まちとつながり、人がつながっていく新たな価値を創出する空間へ～

これまでの検討や取り組みを踏まえて、今後の御堂筋のあり方や公民連携したまちづくりのあり方などの今後目指すべき姿を示した将来ビジョンを策定し、多様な関係者間での協議・調整を図り、道路空間の再編に取り組み、都市の魅力向上を目指す。

(1) 3つのシーンの設定

①大阪の顔にふさわしい御堂筋

- ・人中心の空間へ転換し、歩行者を優先しながらも他のモビリティともゆずりあい、協力する「共有される空間（シェアド・スペース）」の空間づくり。
- ・祭りなどの沿道の歴史・文化のみならず、川の親水空間、地下空間を含めた高度なインフラ機能とネットワークを強化し、筋という線ではなく面的視点で各分野の新たな魅力創出し、周辺のまちづくりを一体となった大阪の顔づくり。

②新たな魅力が体験できる御堂筋

- ・国際的な都市間競争が激化する中で、国内外の人・モノ・資金・企業・情報という都市資源交流を促す場として、新たな魅力が体験できる場の創出が必要。
- ・道路空間利用に関する規制緩和や新制度整備に加え、市民や企業の積極的参加、民間団体主体の公共空間マネジメントを行える仕組みづくりの構築を目指す。
- ・幅員 44mの広大な空間でのインパクトある非日常的イベントの開催、ひととまち、ひととひとが出会う場の創出。
- ・従来にとらわれない道路空間利用に関する規制緩和により、多様な人材や企業を呼び、公民連携により新しい出会いやビジネスチャンスを創出。

③都市の成長を支える多様な機能を備えた御堂筋

- ・SDGs の目標 11 の考え方に基づく持続可能な都市・エリアを創出。
- ・IoT やビックデータ、新たな ICT の活用による情報ネットワークを構築
 - ⇒曜日で異なる交通状況や緊急車両の通行、イベントへの空間機能にフレキシブルに対応
 - ⇒生活の利便性快適性向上による都市エリアの形成、水素、再生可能エネルギー活用等のエネルギーマネジメントシステムの構築
 - ⇒複数の施設、建築物間の面的エリアのネットワーク化による防災・減災力の向上及び平時のエネルギー供給システムの構築

(2) 将来ビジョン実現に向けた段階的な取り組み

○「現状」⇒「ファーストステップ」⇒「将来ビジョン」

①ファーストステップ：「側道歩行者空間化」

- ・中短期目標を設定し、短期目標は、千日前通から道頓堀川区間はオリンピック開催の 2020 年。中期目標は、道頓堀川以北は日本万博開催の 2025 年。
- ・主な取り組みは、社会実験などによる交通や荷捌きへの検証、自転車や通行、駐輪のあり方、地元関係者と空間利用手法の検討の場の設置及び持続可能な公民連携体制づくりなど。

②将来ビジョン：人中心～フルモータル化～

- ・長期目標として設定し、御堂筋完成 100 周年の 2037 年をターゲットとする。
- ・主な取り組みは、都心部全体の交通ネットワークの再編と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくりなど。イメージとしては、現在の道路自体が歩行者優先通路へ。

6 ファーストステップの具体的取組

御堂筋の地域特性を踏まえ、千日前通から道頓堀川区間を先行実施。

「整備計画の立案～社会実験の検証～実施設計～ハード整備～利活用の推進」のサイクルを繰り返して実施し、順次北へ展開。

(1) 地元協議会の設置

- ・ 商店街、沿道地権者やまちづくり団体等が中心で、整備区間ごとに設置
- ・ 整備に向けた情報交換をはじめ、地域課題の共有
- ・ 整備計画の検討段階から整備後の利活用のあり方まで意見交換
- ・ 社会実験や整備に向けた意見集約や合意形成

(2) 公民連携体制の構築

現在、民間主体により壁面後退部分を活用したマルシェやコンサート等を実施した賑わい創出活動が行われているが、道路空間再編後の新たな空間の利活用等の創出が可能

- ・ 従来の枠に捉われない、規制の緩和や民間活動の柔軟な実施に向けた制度整備の実施
- ・ 継続した活動を可能にするための、公民連携による仕組みづくり、制度の意見交換会の場の構築

(3) 整備計画の立案

- ・ 道路の利用状況調査と、側道閉鎖の交通影響検証シミュレーションの実施による整備方針の検証
- ・ 地域特性、地域課題を踏まえ、民間関係団体との協議結果を立案に取り入れる

(4) 社会実験の実施・検証及びハード整備

- ・ 整備立案時の検討内容から、整備形態に近い形を現地に再現し検証
- ・ 検証結果、利活用の議論を踏まえ、地元関係者との調整のうえ、整備形態を決定し整備

(5) 利活用の推進

- ・ 公民連携体制により、地元地域、まちづくり団体、企業等の積極的な参加・協働を目指す。
- ・ 新たな道路空間を活用した滞留・休息空間の創出により、現在にない新しい賑わいを創出。

(6) 区間整備のゾーニング

沿道によって、それぞれ異なるキャラクターを持っていることから、淀屋橋から千日前通までを3つに分けて、エリアごとにテーマに沿って具現化。

① 淀屋橋から本町

- ・ 大阪を代表する業務集積地で、歴史あるビジネス地区

② 本町から心齋橋

- ・ 業務と商業が混在し、ブランドショップ、高級車のショールームが並ぶ落ち着いた雰囲気

③ 心齋橋から千日前通

- ・ 活力ある多様な商業集積地区で、関西を代表する観光資源を有し、外国人観光客が増加

7 空間利活用に不可欠な公民連携体制づくり

整備に向けては、継続的な利用をしていくためには、地元団体との連携が不可欠。

ビジョンの推進を基本とし、

「公民相互でビジョンの共有」、「公民連携の役割の明確化」、「総合的観点での各種仕組みづくり」をする。

現在の取り組みについては以下のとおり。

(1)新たなプラットフォーム「御堂筋協議会」の設置

具体的取組内容や、仕組み・制度の検討を行い、整備後の賑わいの創出などのソフト施策を展開していくために、令和元年度に設置。

「ハード整備」については、大阪市建設局と地元協議会が、「ソフト施策」については地元団体が担うこととしており、官民が集まり協議する場。

(2)地元協議会の設置と連携

御堂筋協議会を構成する地元団体は、整備区間ごとに設置する。

地元協議会の役割としては、地域の機運醸成、整備によって想定される周辺地域への影響や課題の抽出、地元意見の集約や合意形成、整備内容の市への提案等がある。

【具体事例】

○（仮称）御堂筋沿道・道頓堀橋南詰～千日前通区間整備協議会

- ・「町会長」、「商店街関係者」、「沿道地権者」、「まちづくり団体」等により構成され、市等関係機関と連携を図る。
- ・当面は「道路空間再編に関する意見交換等を実施する場」として活用し、将来は「まちづくりや事業内容について協議調整する公共空間マネジメント組織」へ。



港湾・都市基盤整備推進特別委員会視察 報告書

I 視察地：宮城県 仙台市

II 視察日時：令和元年 11 月 15 日(木) 10:00～

III 調査事項

- 街路空間再構築・利活用事業について
 - 1. 青葉通再生事業
 - 2. 定禅寺地区の利活用
 - ①整備のきっかけについて
 - ②整備概要と経緯及び事業の特徴について
 - ③整備時の課題とその解決について
 - ④事業効果について
 - ⑤今後の展開について

IV 【対応者】

- 「挨拶」：仙台市議会事務局 調査課長 松村 光氏

- 「事務説明者等」
 - 1. 青葉通再生事業
建設局 道路部 道路計画課：事業調整係長 岩崎 智昭氏、主幹 坂本 充央氏

 - 2. 定禅寺地区の利活用
まちづくり政策局 定禅寺通活性化室：室長 田中 徹氏、主査 半田 綾子氏

V 【調査視察内容】

「1. 青葉通再生事業」

1 青葉通の概要

仙台駅から仙台城跡をつなぐ、延長約 1.5 km、再整備前は幅員 36~50mの通り。

戦災復興事業により、昭和 21 年から整備が開始され昭和 29 年に完成した。

仙台の通を代表するケヤキ並木も整備されている。

なお、地下鉄東西線整備のためケヤキに影響が出る仙台駅から一番町を第Ⅰ期工区、それ以外の仙台駅までを第Ⅱ期工区としている。

2 仙台市の道路事業

社会経済情勢の変化や道路事業を取り巻く環境の変化に対応するため、平成 24 年から平成 32 年の事業期間として策定。

「防災環境都市の推進」「積極的なメンテナンス体制への転換」「まちの賑わいの創出」の視点から整備を実施。

(1)防災環境都市の推進への取り組み

- ・かさ上げ道路、避難道路等の整備
- ・災害に備えた道路機能の強化

(2)積極的なメンテナンス体制への転換への取り組み

- ・道路施設の老朽化に備えた、効率的、計画的な維持管理

(3)まちの賑わいの創出への取り組み

- ・道路空間の利活用

⇒ **杜の都にふさわしい美しい景観・街並みを形成するみちづくり**

- ①緑豊かな道路空間の整備
- ②道路空間の利活用による賑わい創出

3 再整備のきっかけと体制づくり

(1)青葉通を取り巻く状況

①ケヤキ並木

- ・排気ガスや選定等の影響により樹勢の衰退
- ・地下鉄東西線整備（H27.12 開通）によるケヤキへの対応

【課題】ケヤキの生育環境の改善や難に気景観の形成

②道路空間

- ・右折車及び荷捌き車両による実質的 1 車線の閉塞
- ・歩行者、自転車交通量の増加と放置自転車への対応

【課題】円滑な交通に向けた対策や歩道の交通安全上の配慮

③街並み

- ・商業地の広がりや回遊性に欠けている
- ・住居、商業機能の低下

【課題】賑わい空間の形成や個性ある街並みの形成

(2)再整備の検討体制

〔H15〕

【仙台市】

- ・「庁内連絡会議」及び担当課の上記3つの課題に対する基礎調査の実施

〔H16〕

【外部団体】

- ・「基本構想検討委員会」の設置

学識経験者、商店街振興組合、警察により構成され、市民アンケート結果も踏まえて協議

〔H17〕

「青葉通再生基本構想」の提言

- ・杜の都のシンボルとして次世代に引き続ため、ケヤキ並木、道路空間、街並みの3つの要素を一体的に捉え再整備する。

〔H18～24〕

【仙台市】

- ・提言を受け、3つの要素に対する検討を、市民・まちづくり協議会等の意見を取り入れ調整

〔H25～〕

【仙台市】

- ・地下鉄東西線の整備を含めた第Ⅰ期工区の工事着手

4 道路空間再構成の検討と対応

○現状と問題点

- ・歩行者と自転車の錯綜と放置自転車
- ・ケヤキの健全育成のための空間不足
- ・右折、タクシー、荷捌き車両による道路の実質的な1車線の閉塞
- ・青葉通と細街路との交差点の安全性の検証

○再構成検討のポイント

- ①歩道空間の創出
- ②自動車交通の清流化
- ③交差点の安全確保

⇒再構成案を地元、関係機関に提示し協議・調整を実施

(1)歩道空間の創出【調整先：警察署】

- ①青葉通と細街路の4つの主要な交差点の交通量調査の実施〔H24〕
 - ・西公園通、晩翠通、国分町通、東二番丁通の各交差点
- ②1車線減少の平成27年の将来交通量を推計
 - ・平成27年開通の地下鉄東西線を考慮

【将来交通量の推計結果】

全4交差点で、1車線を減少しても将来交通量は現況を下回る結果で、交差点需要率は0.9以下

(2)自動車交通の清流化【調整先：警察署】

○細街路との交差点において、右折レーンの設置する箇所を限定し警察と協議

【警察の意見】

- ・右折可能箇所には原則として右折レーンを設置する

⇒意見を受けて、ケヤキ保全と右折レーン確保のため、車道断面構成を見直した

(3)交通清流化に向けた荷捌き停車帯の設置【調整先：タクシー協会、警察署】

○駐車台数調査等をし、その結果から停車帯の配置案を作成

【当初案】

- ・1車線減少分は歩行者滞留スペースにあてて、タクシーベイ・荷捌き停車帯は局所的に配置

【意見】

- ・タクシーベイに収まらない車両の処理方法の検討（警察署）
- ・タクシー・荷捌き区間の拡充（各協会）

⇒意見をを受けて、同一断面で歩行者滞留スペースと停車帯の確保のため、車道断面構成を見直した

(4)交差点安全確保のための細街路交差点の閉鎖検証【調整先：地元町内会】

- ①細街路閉鎖による交通流動への影響把握
 - ・影響を受ける車両、駐車場利用者へのヒアリング調査等
- ②住民意見聴取（地元説明会）

【調査結果】

- ・閉鎖による駐車場利用者への影響は、3～4割
- ・2か所の交差点で、5割以上の車両の交通に影響が大きい
- ・商店街へのアクセスが不便になる反対意見が多数

⇒意見をを受けて、現状どおり交差点を維持することに決定

●道路空間再構成の基本方針

- ①ケヤキの生育環境に配慮する
- ②道路空間再構成において、ケヤキの撤去・移植は行わない
- ③一部区間の車線を削減することで、歩道を拡幅
- ④主要な交差点には右折レーンを設置
- ⑤バス停留所、タクシー乗り場、荷捌きスペースを必要な箇所に確保

5 道路空間再構成整備の結果と今後の課題

(1)道路空間再構成整備

- ・車線の減少と歩行者・滞留スペースの拡幅
- ・右折レーンの設置
- ・アーケード周辺の歩道スペースの確保
- ・停車帯の整備

(2)今後の課題

- ・歩行者スペースのソフト事業の展開
 - ・アーケード街からの青葉通への流入を狙い、にぎわいの創出を図る
- 【ハード整備はソフト事業の展開と並行して行うべき】

「2. 定禅寺地区の利活用」

1 定禅寺通の概要

市役所前を通る、東西 1.4 km、片側 3 車線の幅員 46m、4 列のケヤキ並木が整備されている。都心内の主要な公園が隣接しており、中央部は中心商店街国分町が隣接するにぎやかな地区。西側は、文化施設や受託のある閑静な地区とキャラクターが分かれている。

2 定禅寺通のまちづくりの歩み

平成 2 年度に策定した、「定禅寺通街づくり総合プラン」に始まる。街づくりのビジョンは「杜の都・けやきと文化のまちづくり」とし、「街並みづくり」、「街路づくり」、「新しい都市文化の創造・交流の環境づくり」を 3 つの基本プランとしたもの。

平成 4 年度には、「定禅寺通地区計画」の決定。

平成 10 年度には、市景観条例等に基づく景観形成地区、広告物モデル地区指定。

平成 11 年度から 13 年度にかけて、定禅寺通シンボルロード整備事業を実施。

平成 13 年度から 15 年度にかけて、定禅寺通利活用の検討を実施。市民マネジメント組織と協力し、オープンカフェ社会実験、定禅寺ストリートジャズフェスティバルでの一部区間の片側車両通行止めを実施。

平成 16 年度から、オープンカフェ等のイベントを継続的に実施している。

3 定禅寺通活性化の目的

○活性化の背景

・平成 27 年の地下鉄東西線の開業、仙台駅東西自由通路の拡幅や大規模商店施設の新規出店などにより、仙台駅周辺への賑わいの集中や人の流れに変化が生じてきた。

⇒定禅寺通、中央商店街を含むエリアでの交通量の減少

・市役所本庁舎建て替えに合わせ、市民広場や定禅寺通等の周辺エリアとの一体性の確保の議論。

・民間主体によるまちづくり機運の高まりが起きている。

⇒リノベーションまちづくり、中心部商店街とのエリアマネジメントの取り組み

【目的】

定禅寺通エリアが持つポテンシャルを活かして取り組みにより、当該エリアの地域価値を高め、「訪れ、滞在したくなる環境づくり」を進めることにより、周辺エリアへの波及効果による都心部の回遊性を向上させ、都心全体の活性化を図る。

4 活性化のイメージと検討会

(1) イメージの明確化と具体化への手法

活性化の目的を設定したが、それを達成するため、どのように活性化させるかのイメージを明確にし、具体的に実施すべきかの検討を開始。

「訪れ、滞在したくなる環境づくりのイメージ」とは、「杜の都のシンボル」らしいインパクトのある空間づくりであると考えた。

・人の活動が生まれる空間づくり

・沿道施設歩行空間のつながり、一体的に感じるまちづくり

・定禅寺通だけでなく、一本入った通りも合わせたエリアの面的な活性化

(2)手段のイメージと検討会の設立

(1)の実現のためには、

- ・歩行者のための空間を広げる道路空間の再構成と、歩行者空間の利活用
- ・公共空間の利活用のルール・仕組みづくりによる、民間主体の継続的なまちづくり活動の継続を考え、官民連携によるまちづくりが必要であると結論づける。

⇒「定禅寺通活性化検討会」の設立〔2018年10月〕

5 定禅寺通活性化検討会

(1)検討会の概要

【目的】

杜の都・仙台を象徴する定禅寺エリアの魅力を向上させ、次世代につないでいくため、官民連携のもとにエリア価値の向上につながるまちづくりを推進する。

- ・エリアの将来像や、それを実現するための取り組み、仕組み、実施体制の構築の検討・合意形成
- ・まちづくりの歴史も背景に、現世代と次世代をつなぎ将来を見据えた新たな担い手育成と体制づくり
- ・地元関係者だけでなく、市民プレイヤーなど外部エネルギーも活用した地域力や地域価値の向上

【主な検討事項】

- ・定禅寺通エリアの将来像
- ・エリアの活性化や魅力向上に資する取り組み
- ・道路空間再構成に関すること
- ・歩行者区間の利活用
- ・エリアマネジメントの方向性

【対象エリア】

- ・定禅寺通の東二丁目通から西公園通の左右2街区

(2)検討会の構成

関係まちづくり団体やエリア内の町内会の「正会員（議決権有）」、テナントやまちづくり活性化プレイヤーの「準会員」、警察、交通事業者、祭りやイベント団体の「オブザーバー」及び市活性化室と商工会議所の「事務局」で構成され、正会員の中から正副会長と幹事を選任する。

なお、検討会には、市が委託したコーディネーターによる支援も行う。

6 検討会での協議内容と展望

(1)定禅寺通の活性化のために、検討委員会を中心とした検討の実施

- ・2018年度には共有・論点整理をし、2019年度には実践・検証を、2020年度には合意形成をして、2020年度内を目途に「まちづくり基本構想案」を策定する。

(2)2018年度の検討成果

- ・現状認識の確認
- ・統計データによる居住者数等の分析による方向性の整理

(3)検討項目と進め方

- ・ワーキンググループ形式で検討項目ごとに協議をする。
- ・「テーマ型WG（ディスカッション中心）」：道路空間再構成・緑空間、公共交通・不動産等を対象
「プロジェクト型WG（実践的堅調中心）」：公共区間利活用、エリアブランディング等を対象

- ・市民参加型ワークショップや社会実験と連動し、各 WG での検証結果を「幹事会」で報告。
- ・「全大会」に付議・報告を行い方向性を決定していく。

(4)現在までの具体的な取り組み

【テーマ型 WG】

- ①道路空間再構成 WG (第 1 回 MG) [R01.06.01]
—アクションアイデアから道路空間再構成を考える—
埼玉大学大学院理工学研究科環境科学・社会基盤部門 教授 久保田 尚氏
- ②魅力的な夜の景観 WG [R01.07.24]
—人を惹きつける街灯り—
ほんぼり光環境計画株式会社 角舘 まさひで氏
- ③魅力向上と高収益化が両立した不動産 WG [R01.09.27]
—お客が集まる店構え講座—
株式会社コミュニナ 笠間 建氏
- ④道路空間再構成 WG (第 2 回 MG) [R01.10.30]
—道路空間再構成のパターンを評価する—
埼玉大学大学院理工学研究科環境科学・社会基盤部門 教授 久保田 尚氏

【プロジェクト型 WG】

- ①LIVING STREET PROJECT を第 3 弾まで実施 (地域コミュニティ強化検証実験)
- ②定禅寺ストリートアライアンス デモンストレーション実施

【市民参加ワークショップ】

- ①定禅寺通りパブリックミーティング vol.1 [R01.06.09]
—定禅寺通エリアで仕掛ける—
株式会社グランドレベル 田中 元子氏
- ②定禅寺通りパブリックミーティング vol.2 [R01.11.18]
—歩道と車道の配分を考える—
埼玉大学大学院理工学研究科環境科学・社会基盤部門 教授 久保田 尚氏

(5)検討委員会の今後の検討項目と進め方

2020 年度の基本構想策定に向けて、検討委員会では、テーマ型 WG とプロジェクト型 WG による協議等を継続し、各 WG が相互に連携しあい、市民参加を促し、社会実験からのフィードバックを行っていく。

ソフト事業の展開をしつつ、必要なハード整備を提案していく方向。

〔視察所感〕

当委員会において、令和元年11月14日に大阪市を、15日に仙台市をお伺いし、「街路空間の再構築・利活用事業」について委員会視察を行ってきた。

今までは、車中心の道路空間という概念で整備されてきたが、今後は、人中心の道路空間へ転換していかうとする取り組みが求められてきている。

各都市とも共通していることは、広い歩道に再整備することにより、人にやさしい空間づくりをし、賑わいを創出することによって、より効果的に道路空間を活用していかうとするものである。

大阪市では、国から御堂筋線の移管を受けて、市の責任において「御堂筋の整備事業」を継続的に実施しているとのことだった。

事業の主な内容は、車線を減少し歩道を広くする。道路脇にあった側道を潰し、歩道の道路側に自転車誘導する。ハード整備する前から、広くとった歩道をまちの賑わい等に活用するためのソフト事業の協議を継続的な実施。御堂筋線の各町内会や各団体の意見を統一調整し、通行止めなどの社会実験を繰り返しながらハード整備の基盤を固め、警察署への数値根拠として活用。御堂筋線的全線の整備を一斉に行わず、沿線の団体のキャラクターに合わせたソフト事業の展開を協議し、それに合わせた社会実験を行い、その結果をフィードバックさせたハード整備を徐々に進めていく、ということであった。

単純にハード整備をするのではなく、通りの持つ歴史や沿線団体の特徴を活かしたソフト事業を同時に協議していくことで、各々の区画でテーマを決め、沿線団体が継続的に通りを活用できる体制にしながら徐々に御堂筋線の整備を進めている。

また、大阪市では、将来的に御堂筋線のフルモール化をコンセプトに掲げており、明確なビジョンを掲げた事業展開をしていることも伺えた。

仙台市では、「青葉通再生事業」と「定禅寺地区の利活用」について委員会視察を行ってきた。

まず、「青葉通再生事業」は、従来のハード整備が先行した事例であり、利活用については現在展開中である。

事業内容は、大阪市でも行っていた車線を減少させ歩道を広くするほか、荷捌き用の停車帯を各所に整備した。また、沿線には交差点が多いことから、右折専用レーンを設けることで渋滞の緩和を図っている。通りへの賑わい創出については、青葉通の一本裏にはアーケードがあり賑わいが起こっていることから、そこからの展開を期待し検討を進めているとのことだった。

次に、同じ仙台市の「定禅寺地区の利活用」については、大阪市のソフト事業を先行させる手法と同じで、周辺団体と協議をしてハード整備をすることで、継続的に活動できるような体制づくりを行っている。主な事業内容は、仙台市のシンボルであるケヤキ並木を活かした沿線の街並みを含めた空間整備を目指しているもので、沿線中の各地区の特徴に合わせた用途制限をするなど、地区計画の目標を設定している。また、官民連携の検討会議を設立し、ビジョンを明確に掲げて合意形成を図るとともに、民主導による取り組みや仕組みを共に考える実施体制を構築しようとしている。検討会議においては、ソフト事業とハード事業に分けたワーキンググループ会議を行っているのが特徴である。

同じ仙台市でも施策に違いがあるが、これからは、官民一体となり、民主導で継続的に活動に参加できるようなソフト事業を展開しながら、ハード整備を進める方向に転換していく必要があると感じているとのことだった。

大阪市も仙台市も、メジャーなスーパーストリートであり、本市とは戦災を受けているか否かの違いもあるが、これからの方向性としては、人にやさしい街路空間を構築していく時代が迫ってきていることもあり、市の抱えている各ハード整備への参考となるものであり、是非とも執行部でも取り入れていけるよう議会からも働きかけていきたい、非常に参考となった視察研修であった。