



特集：道路空間の再編と利活用から取り組む都市再生

写真：御堂筋（大阪市提供）

【主題解説】「道路空間の再編から展望する新たな都市空間」 嘉名光市

【特集記事】「御堂筋の沿道まちづくりにおける道路空間利活用の可能性」 篠原祥 / 「なんば駅周辺の道路空間再編の取り組み～なんばひろば改造計画」 山本英夫 / 「御堂筋の道路空間再編と利活用の施策展開について」 近安規晃 / 「都心・三宮の再整備と公共空間の活用」 若林宏幸・原正太郎 / 「和歌山市中心部の公共空間からまちを再生する社会実験「市駅“グリーングリーン”プロジェクト」」 永瀬節治 / 「四条通の道路空間再配分による歩道拡幅～人と公共交通優先の歩いて楽しいまちへ～」 大岸將志 / 「京都岡崎のエリアマネジメントと岡崎プロムナード」 大島祥子

【連載コラム 都市と私】「地元のまちなか再生への挑戦」 武内淳・「わたしの「都心居住」」 岡絵理子・「住民と市民—CITIZEN」 三輪泰司・「安心をシェアする町家暮らし」 杉崎和久

【支部委員会報告】

支部長挨拶

関西支部のエリアには個性豊かな地域が多くあり、人口減少や高齢社会の進展を背景として、それぞれが新たな地域のかたちを求めて模索しています。地形風土や市街地特性によっては暮らしの基本となる安全の指標も地域ごとに異なる選択もあり得えますし、単なる保存ではない地域の文化や歴史の創造的継承が新たな経済活動につながるようもなっています。都市計画は、こうした地域の取り組みに応える構想力が求められています。

昨年度、関西支部は25周年を迎えました。設立当初より自律的活動を続け、しっかりした委員会のしくみがあり、充実した活動が続いています。そのなかで支部長として1年が過ぎようとしています。しかし、都市計画に求められている構想力や技術は時代とともに変化するなかで、関西地域

神戸芸術工科大学 小浦久子

の多様性をふまえ、これからの支部の役割や活動の社会的意義を点検することが大事ではないかと考え始めました。

産官学の連携に関西支部の活動の特徴があります。研究分野や実務において、この連携を次世代にもつないでいく必要があります。来年度の大阪での学術研究論文発表会から、より産官学の広がりのある交流を促す企画による大会化がめざされており、その取り組みが関西における連携の継承のきっかけになればと期待しています。支部会員および地域づくりに関わる多くの人々に開かれた活動を目指していきたいと思いますので、どうぞよろしくご協力をお願い致します。

道路空間の再編から展望する新たな都市空間

大阪市立大学 嘉名光市

■都市空間のヒューマニゼーション

いま、世界の各都市が競うように挑戦しているもののひとつに、都市空間のヒューマニゼーションがある。ニューヨークのタイムズ・スクエア、ブライアント・パークや、コペンハーゲンのストロイエ、パリのセヌ川河岸道路の歩行者空間化、シンガポールのシンガポール・リバーの再生など、例をあげれば枚挙に暇がない。

転換期にある都市の再構築のなかで、道路、広場、水辺（河川・港湾）、公園、道路、公開空地など、都市に点在する多様な空間をヒューマニゼーションする取り組みは揺るがない地位をしめるようになった。これには幾つかの理由があるように思える。まずはその背景を考えてみたい。

まず、モータリゼーションへの応答に明け暮れた時代からの終焉だ。20世紀都市は、溢れる自動車による交通渋滞、交通事故という深刻な都市病理との戦いであった。しかし、我が国では21世紀に入ると人口減少、環境意識の高まりなどから、都心の自動車交通量自体も減少する傾向にある。外郭環状道路など都心の通過交通を抑制する道路ネットワークの形成も効果を上げており、まちなかにどうやって自動車を通すかという悩みから解放された。そして都市における産業構造の転換も土地利用の自由度を高めてくれるようになった。

次に、人中心の都市への転換という潮流がある。モータリゼーションへの対応が一息ついただけでなく、人中心の都市空間への転換を図ろうとする動きが広がっている。これらは、環境都市の実現、コンパクト・シティ化の推進、健康に暮らせる都市の実現、Walkable Cityなどの様々な観点から、都市の交通体系自体を見直す動きを生み、その一つとして道路空間のあり方を人中心へと見直す流れへとつながっている。また、主要な観光地などでは、急増する観光客に対応するため、歩行空間の充実・改善といった課題とも関係が深い。

さらに、道路空間をはじめとする公共空間の見直しや再編が、地域課題の解決や沿道地域の活性化など都市の再生に有効であるという点に着目する取り組みも増えている。ゴミや放置自転車の吹き溜まりとなって悪所化していたまちの公共空間を賑わいの場所に変え、まちの顔へと転換させていくような取り組みは地域のまちづくり団体やエリアマネジメント団体などの主体的な活動と密接に連動しながら取り組まれている。

そして、こうした潮流とともに、都市空間を構成するイン

フラが老朽化し、そのリニューアルや更新が必要な時期を迎えているというタイミングが一致しているという点も無視はできない。もはや賞味期限が切れた20世紀パラダイムで構築された都市空間を変えるべき時期に来ている。いまの都市空間のヒューマニゼーションは単なるブームとして収束するようなものではなく、新たな時代の都市空間のあり方を構想する大きなうねりへと拡大している。

■広がる道路空間の再編

都市空間のヒューマニゼーションという大きな潮流のなかで、今回の特集のテーマである道路空間の再編についても様々な取り組みが広がっている。

まず、道路空間の再配分という事例がその典型だ。道路空間の再配分とは、地域の道路を面的に俯瞰し、すでにストックとして活用されている道路それぞれについて、多様な利用者に対して限られた空間を有効活用できるように再配分を実施するもので、車道空間を歩道・自転車等に再配分する例が代表的といえるだろう。

次に道路空間の多面的利用も広がっている。これは、オープンカフェやイベント会場としての利用など、地域の活性化や地域課題の解決に資する道路の占用について、柔軟に認めていくというもので、近年様々な規制緩和が行われている（表-1）。

さらに、こうした道路空間の再編や有効活用を進めていくために、生じる問題点や課題を抽出し、安全性の検証や改善策の検討材料を得るためのプロセスとして、「社会実験」が導入され、各地で積極的に行われている。これら社会実験を実施する際には道路管理者を含む行政のみならず、地元のまちづくり団体やエリアマネジメント団体が関与しながら地域の将来像と一体的にその検討を進めていることが多い。

そして、全国的にみて特に関西ではこうした道路空間の再編を積極的に進めている例が多い。古くからの既成市街地が多く、かつ新たな道路整備など充実した公共空間の整備が難しい関西の多くの都市には適した性格を有している。また、歴史的にも地域のまちづくり活動が活発で、行政・民間・住民らの協働が進んでいる点も道路空間の再編の取り組みが広がる理由のように思える。

表-1 道路空間の有効活用に関する制度等の変遷

年月	事項
2005 年 3 月	地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて（国土交通省道路局長通知） 「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用許可基準」により路上でのオープンカフェの出店などが可能に (無余地性の基準の適用除外には至らず)
2009 年 1 月	高架の道路の路面下及び道路予定区域の有効活用の推進について（国土交通省道路局長通達）
2010 年 5 月	国土交通省成長戦略において、道路に関する施策として、占用制度の緩和等によって新たなビジネスチャンスを創出する「道路空間のオープン化」が示される
2011 年 10 月	都市再生特別措置法の一部改正による占用特例 市町村が都市再生整備計画を策定し、その内容に基づいて道路管理者が特定道路占用区域を指定 特定道路占用区域内においては、特定の占用物件は無余地性の基準を適用除外して占有できる
2014 年 4 月	国家戦略特別区域法による占用特例 国家戦略特別区域計画で定めた区域において、特定の占用物件は、無余地性の基準を適用除外して占有が可能
2016 年 4 月	道路法の改正による道路協力団体制度の創設

■道路空間再編をめぐる課題

今回は京都・神戸・大阪・和歌山という関西の主要都市における道路空間再編の取り組みが取り上げられている。いずれもそれぞれの都市や地域の特性を踏まえた個性的な道路空間の再編の取り組みが地域と一体となり取り組まれており、現時点では日本における先進事例と位置付けられ、それぞれに読み応えがある。

しかし、我が国における都市空間のヒューマニゼーションを進めていくには、実は課題も多いことも忘れてはならない。本稿ではそのことを道路空間の再編を中心に記述したい。

道路空間の再編の典型として、車道を歩道や自転車道に再配分し、広がった歩行者空間は、時にはオープンカフェな

どのイベント空間として活用し、地域の賑わいを生み出すというような典型例を想定してみよう。

広がった歩道は、ゆとりある歩行空間や滞留スペースをもたらしてくれる反面、放置自転車の増加や違法看板の設置など、新たな問題も生み出す可能性が高い。使い方が変わるのだから、新たな問題が生じるのは至極当然で、それらに継続的に対処することも必要になるだろう。

その対処は、道路管理者とともに地域のまちづくり団体やエリアマネジメント団体が想定されるが、我が国の法体系においては、原則として公物管理者（国、都道府県、市町村）、道路においては道路管理者がその管理に当たり、それ以外の主体が管理者となることが制度上想定されていない。道路管理者も占有許可に関する規制緩和・弾力化、無余地性の適用除外、道路協力団体制度の創設、大阪市においては大阪版 BID 条例（大阪市エリアマネジメント活動促進条例）など地域主体の道路の利活用が進む改善は順次はかられているものの、エリアマネジメント団体を準公共団体とするようなアメリカの公物管理のコンセプトとは未だ大きな差がある。

再編され、これまでと役割が変わった道路空間に対し、道路管理者と地域のまちづくり団体や沿道地権者、エリアマネジメント団体などがそれぞれどう役割分担していくかが問われるのである。そのためには道路管理者もこれまでの仕事の延長線上ではない役割も担う覚悟が必要になる。また、地域側もオープンカフェなどの賑わいに資する活動やエリアマネジメント広告事業をはじめ、道路空間を賢く活用することで、活動原資を確保するなどの取り組みも必要となる。しかし、まだまだ道路空間での持続可能な収益事業の確立には、電気、上下水等のインフラ面などでの課題もあって、使うことを念頭においた道路のデザインと管理運営手法・制度の確立など改善・研究すべき点が多いことも事実である。

とりわけ道路については、他の公物管理と異なり、交通管理者である警察との協議が不可欠であり、一般的には他の公共空間より利活用のハードルが高く、エリアマネジメント団体等の持続可能な条件を確保するのが最も困難ともいえる。そこで、まちなか広場にみる条例広場のような新たな公物管理の活用をはじめ、道路という枠にとらわれずに、本来あるべき都市空間のヒューマニゼーションをめざすことも必要になるだろう。

いずれにせよ、これからの関西の都市における都市空間のヒューマニゼーションの取り組みを注視し、その発展を期待したい。

御堂筋の沿道まちづくりにおける道路空間利活用の可能性

ARC 地域力研究所 / 支部企画委員会副委員長 篠原祥

御堂筋は 1937 年（昭和 12 年）の竣工以来、大阪都心部の幹線道路としての役割を担い続けて昨年 80 周年を迎え、様々な記念事業が開催された。その主催者である「御堂筋完成 80 周年記念事業推進委員会」は行政、経済団体と共に沿道の 3 団体が名を連ねている。本稿では「御堂筋」という公共空間の利活用における役割が年々増加している「御堂筋まちづくりネットワーク」「御堂筋・長堀 21 世紀の会」「ミナミまち育てネットワーク」の 3 団体にスポットを当て、沿道まちづくりにおける道路空間利活用の可能性についてレポートする。

■一般社団法人御堂筋まちづくりネットワーク

大阪市と関西経済連合会の支援により、2001 年に任意団体として設立された当会は、さらなる持続的な活動に向けて、昨年任意団体から一般社団法人へ移行した。部会長を務める三好正人氏（大阪ガス（株））に話を聞いた。

御堂筋沿道に不動産を所有する企業等の有志 25 団体の参加でスタートした当会は、現在テナント会員を含め 44 団体となっている。活動エリアは土佐堀通りから博労町通りまでのビジネスゾーンである。設立時から「御堂筋らしさ」を意識した活動をおこなっており、高さ規制の緩和により新たに生み出されたセットバック空間（公共的空間）を活用した賑わいの創出や、道路空間等に設置されている彫刻（現在 29 体）にスポットを当てた活動などを展開してきた。また 2004 年には提案書『緑陰とにぎわいの街路づくり』を作成し、緩速車線の歩行者空間化を提言している。

最近の活動としては 2014 年から建物のセットバック空間の利活用について、所有企業からなる委員会を組成し事前審査をおこなっており、オープンカフェやマルシェなどによる上質なにぎわい創出に貢献している。また 2016 年からは彫

刻横コンテナガーデンによる「花と緑のまちづくり」をスタート、中央区役所と連携しながら公共施設の維持管理の一部を担っている。さらに 2017 年には御堂筋完成 80 周年記念事業の一環として、「道路空間の広場化」を提言すると共に、「御堂筋パークレット社会実験」として緩速車線の一部も使いながら新たにぎわいの創出にチャレンジしている。

■NPO 法人御堂筋・長堀 21 世紀の会

1982 年に「長堀 21 世紀計画の会」として発足した当会は、当初は長堀通りを対象に活動してきたが、2000 年頃から活動の場を御堂筋に移し、2013 年には団体名に「御堂筋」を追加している。入会にエリアの制限はなく、長堀・御堂筋沿道の企業・商店以外にも多くの民間企業などが会員となっている。御堂筋での活動範囲は概ね博労町から周防町までである。当会理事の阪本晃一郎氏（（株）大林組）に話を聞いた。

2000 年に制定したまちづくり憲章は「おしゃれな大人の散歩まち」を基本コンセプトとしており、当時からひと中心の歩いて楽しいまち、散策したくなるまちを目指していたことがうかがえる。またその頃から新橋交差点周辺に高級ブランドショップの旗艦店が集積し始め、御堂筋の歩行者空間充実を行政機関へ提案する活動もスタートしている。そして 2014 年に提案書「御堂筋「みち」の賑わい創造」を作成している。そのコンセプトは「車の道から人のみちへ・世界に誇るブランドストリートの実現」であり、「MIDOSUJI 賑わい創造プラン」として、歩行者、自転車道の再整備（歩車分離、側道の廃止）、アメニティスペースの設置（オープンカフェ、憩い空間）、緑地帯、植栽の演出（緑で包みこまれた空間）などの具体策を提案している。またエリアマネジメント組織を立ち上げ、質の高い公共施設の管理運営をおこなうことも盛り込んでいる。そして公共空間の利活用には地権者の力が必要との考えから、沿道権利者を集めての勉強会もおこなっ



御堂筋 ODonaka 前の御堂筋パークレットの様子
（御堂筋まちづくりネットワーク提供）



「MIDOSUJI 賑わい創造プラン」に描かれている新橋交差点のイメージパース（御堂筋・長堀 21 世紀の会提供）

ている。今後、提言から実践のフェーズへ移行し、緩速車線を閉じての社会実験を実施したい意向である。またソフト面では「御堂筋サポーターズクラブ」の設立を準備している。阪本氏は「御堂筋の風格を守りながら、車の道から今の時代に合った人の道へ移行していきたい」「こんな雰囲気のみち(まち)は大阪にはあまりないので大切にしていき、会のスローガンでもある『おしゃれな大人の散歩まち』を実現させたい」と意欲を膨らませている。

■ミナミまち育てネットワーク

2008年に「ミナミまちづくりフォーラム」と「ミナミ活性化委員会」が合併して設立された当会は、発足時から南海電鉄山中会長(現取締役相談役)が会長を務め、現在、事務局も南海電鉄が務めている。設立からの経緯をよく知る事務局の和田真治氏(南海電気鉄道(株))に話を聞いた。

企業と商店と行政による横の連携を推進し、一緒になって面白いことをはじめ、新しい答えを見つけ出そうという想いから組織が設立されている。2012年策定のまちづくりビジョン「ミナミの未来」の具体化に向け、地域の方々と手を携えながら、躍動的・魅力的なミナミのまちづくりを推進している。3つのまちづくり戦略の一つが「人が主役の“歩いて楽しい”をもっと!」であり、行政や関係団体と連携し、快適で、美しく、安心して過ごせるミナミを目指すこと、賑わいと緑あふれる広場や通りづくりへ、提言・協力・連携を推進することを目標に掲げている。そしてこれまでに、公民連携・地域連携により、御堂筋緩速車線での「御堂筋にぎわい創出」(2013年)、なんば駅前広場での「なんば広場改造計画」(2016年)などの社会実験を実現している。また昨年11月には、御堂筋沿道・千日前以南モデル区間整備協議会の一員として地元振興町会、商店会、御堂筋に関わる各種団体との協働で、千日前～難波間の道路空間を活用した社会実験を実施した。そこでは「通行空間から、魅力ある滞在空間へ」を将来像に

定め、自転車道の再配置、キッチンカーによるにぎわい創出などを実施した。現在は社会実験としてイベント的に実施しているわけであるが、今後は恒久的にオープンカフェやコンサートができるようにしていきたいという意向である。そのためには御堂筋沿道地権者の結束が必要であり、2015年には沿道地権者の集まりである「ミナミ御堂筋の会」が設立されている。

和田氏は「グランドデザインは行政に示してほしいが、行政に任せるのではなく民間も一緒にやっていくべき」「元来、道は人々のコミュニケーションの場だった。それが高度経済成長期に車の道に変わったが、時代の変化とともに元々の道のあるべき姿に戻していくことが求められている。官民一緒になって第3の答えを求めていきたい。そのプロセスが大阪の活性化につながるのではないだろうか。」と語った。

■おわりに

以上、御堂筋における民間3団体の道路空間利活用に関するこれまでの活動と今後の可能性について簡単に述べた。3団体に共通して言えることは、「御堂筋沿道の民間サイドの関係者が力を結集し、ひと中心のみちとしての道路空間の利活用の推進を行政機関へ提言しつつ、自らも知恵を絞って汗をかきながら、社会実験から恒久的利用への移行途上にある」と整理できるのではないだろうか。80周年という区切りの事業により、新たな御堂筋の道筋が見えてきていると感じた。

最後に、延長4.2kmの御堂筋の内、今回取り上げた3団体で土佐堀通りから難波駅前までの約3kmをカバーしているのだが、北区エリアである阪急前から土佐堀川までの1.2kmには御堂筋を意識した活動団体が不在である。今回の御堂筋完成80周年記念事業の連携事業として、北区役所と御堂筋ギャラリーの活用を考える会の共催で「御堂筋 FAN FUN」が開催された。20年前の御堂筋60周年記念事業として道路空間に整備された滞留空間である「御堂筋ギャラリー」を活用したアート展示とストリートミュージック&パフォーマンスのイベントであった。1日限りのイベントであったが地元堂島地域の各種団体が運営をサポートしており、次の展開が期待されるイベントであった。この北区エリアを含めた御堂筋全体がエリアの特徴を活かしながら、行政機関と地域の様々な主体の連携によってさらなる進化を遂げることに期待したい。



一昨年開催された社会実験「なんば広場」の様子
(筆者撮影)

なんば駅周辺の道路空間再編の取り組み ～なんばひろば改造計画

なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会事務局／戎橋筋商店街振興組合事務局長 **山本英夫**

■地区の概要

南海難波駅前の道路空間は登録有形文化財である南海ビルと、映画興業発祥の地にある東宝南街ビルに挟まれた南北約50m、東西約100mの広さがある。都市計画道路難波片江線の始点部分であったが2013年に都市計画廃止となった。バスやタクシー等の乗降場やプール、喫煙所のある小広場と歩道、植栽が整備されている。関西空港に直結し、御堂筋の南の玄関口に位置し、3つの商店街の起点となっているが、待ち合わせや憩いの空間は少ない。また、広場から日本橋方面につながるなんさん通りは歩道が狭く、自転車と歩行者の錯綜や放置自転車が課題である。旅行バッグを引っ張る外国人観光客の姿が2014年以降急速に増加している。

■取り組みの経過

なんさん通り商店街は2008年、フルモール化を盛り込んだ振興ビジョンを立案、同じ年に戎橋筋商店街も駅前広場化を構想に位置づけている。なんさん通りのよびかけで勉強会が始まり、独自の交通シミュレーション調査を行うなどして2011年に地元商店街・企業・町会25団体（現在27団体）の「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会（以下、協議会）」を設立、なんば駅前の100年後あるべき姿を議論し構想にまとめた。その翌年に「大阪府市都市魅力創造戦略」に位置付けられ、駅前広場の活用アイデア公募など社会的なアピールにも取り組んだ。2015年に官民による検討会が立ち上がり、「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画・中間とりまとめ」を策定、翌年、実行委員会（構成：協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所）を設置し、11月11日～13日の3日間、社会実験を実施した。その成果を踏まえて、現在、各主体における計画の策定、事業の推進、並びに、関係先との協議等が進んでいる。

■社会実験の実施

次の3つの検証のための実験を実施した。

- ①なんさん通りの北行きの車両通行(図の破線)を3日間止め、タクシー乗降場とプールをパークス通りに移設し、人の広場として活用できる空間を生み出し交通影響を把握した。
- ②仮設であっても本格的な広場を出現させるためアスファルト舗装の上にウッドデッキを敷き、テーブルや椅子のデザインや夜間景観、カフェの業態などにこだわり、質の高い憩いの空間にした。催しの広場はアスファルトのままで、マーケット、ライブと街頭映画、企業PRの3つの企画を

各日実施した。

- ③着地型観光情報を提供する案内所を3日間設置し、大阪ビジターズインフォメーションセンター・難波と連携しながら、ミナミエリアで即日体験できるプログラム情報の掲示や当日参加のまち歩きではブログや情報誌で得られないスポットに案内した。

社会実験の結果、3日間累計で8万7千人の人々が広場部分に入場し、アンケート調査の結果最も支持された活用内容は「憩いの空間」であった。そこで、待ち合わせや休憩ができる上質な居心地の良い空間を創造し、居心地を向上させる仕掛けとして、また大阪のブランド価値向上のために広場を催事やカフェ、その他のコンテンツに活用するとともに、着地型観光案内所を通じてミナミ・大阪・関西へと回遊を促していく、世界をひきつけるシンボリックな観光拠点づくりが本事業のめざすところである。

■今後の取り組み

現在は、コンセプトにそって広場を如何に活用しアクティビティを起こしていくか詳細に検討を行い、整備計画に反映するための設計条件の整理と、柔軟な活用が可能となるしくみ、活用の主体形成にむけて取り組みを進めている。



ななば駅周辺道路空間再編の概略図



社会実験の様子
(仮設の広場内で
憩う市民の姿)



社会実験の様子（平成26年11月
13日 南海ビルより撮影）

- 1) 社会実験の詳細とアンケート結果、基本計画はホームページ「なんばひろば改造計画 (<http://www.namba-hiroba.jp/>)」を参照。

御堂筋の道路空間再編と利活用の施策展開について

大阪市建設局道路部道路課 近安規晃

■はじめに

御堂筋は、大阪市の中心部を南北に貫く大幹線道路として昭和12年に整備され、平成29年で建設から80周年を迎えた。建設当時からみると、グローバル化や少子高齢化社会の進展をはじめ、交通量の変化や交通手段の多様化など社会情勢が大きく変化してきており、また商業施設やホテルなどの賑わい施設が御堂筋沿道に進出するようになり、周辺のまちの状況も大きく変化をみせるなど、人々が御堂筋に対して求める機能も、憩いや賑わいなど多様化している。各地でも、国内外を含めた都市間競争の激化、道路空間を活用した都市の魅力を高める取組みが進展している。

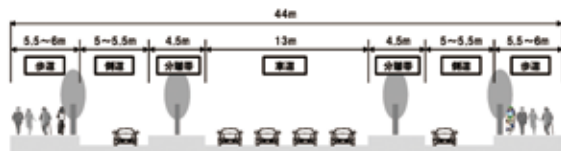


図-1 御堂筋の断面構成

■道路空間再編に向けた取組み

このような社会情勢の中、御堂筋及びその周辺地域における人々の行動形態やまちの状況を踏まえ、広く市民や道路利用者の合意を図りながら、今後の御堂筋の道路空間利用のあり方について検討するため、平成21年12月に行政、学識経験者、地元、経済界等で組織する「御堂筋空間利用検討会」が設置され御堂筋の道路空間利用のあり方についての議論がスタートした。平成24年3月にとりまとめられた中間提言では、「御堂筋の側道を閉鎖して自動車等の通行以外に利活用する」といった道路空間再編の考え方が示されるなど、これまでの検討の結果により、御堂筋の将来像としては、側道を活用して車重視から人重視への道路への転換をめざす方向性が示された。一方、実際に側道を閉鎖した際の交通影響が懸念されることから、平成25年11月に、新橋交差点から難波西口交差点間の約1kmの側道を実際に閉鎖し、側道の通行規制による交通影響の確認などを目的とした側道閉鎖社会実験を実施した。



図-2 御堂筋のエリア図

■モデル整備について

側道閉鎖社会実験やその結果を踏まえたパブリックコメントを実施した結果、特に交通に与える影響が大きいことから、御堂筋の道路空間再編を進めていくことに対し、賛否両論様々な意見が並立している状況であった。そこで、まずは、比較的自動車交通量も少なく、過去のシミュレーション結果からも側道閉鎖による渋滞の影響が少ない箇所である

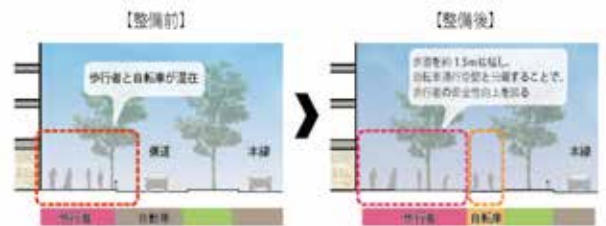


図-3 モデル整備の概要（断面イメージ）

千日前通以南（難波交差点～難波西口交差点間）の約200mの区間をモデル整備区間に設定し、側道を活用して喫緊の課題となっている歩行者と自転車が歩道内で混在している状況の解消を行うとともに、整備によって道路空間再編の将来イメージを現地で可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性、賑わい形成等の検証に繋げていくことを目的として、平成27～28年度にモデル整備（図-3）を実施した。

■御堂筋完成80周年記念事業における取組み

御堂筋完成80周年記念事業においては、人中心のまちへと空間再編をめざす今後の御堂筋のあり方や、民間と連携したまちづくりのあり方などを議論し、公民連携による新しい御堂筋を築いていくために、公民で共有できる将来ビジョンを策定することとしている。その記念事業の一環として、既に側道閉鎖されたモデル整備区間で、拡張された歩行者・自転車通行空間を活用し、さらに魅力ある空間としての活用の可能性を検証することを目的に、平成29年11月5日から約2週間の間、将来ビジョンの一部を可視化する社会実験を実施した。この社会実験では、「ゆっくりすごせるお気に入りの御堂筋へ」をテーマに、「みんなが楽しめる上質なにぎわいづくり」や「歩行者・自転車にやさしいストリート」をめざし、キッチンカー、マーケットなどの賑わい創出に向けた取組みを行うとともに、自転車通行空間を現状の3mから2mにせばめ、さらに歩道を広くとることで、ベンチやテーブル等を設置し、ゆったり過ごせる滞在空間を創出するなど、これまでにない新たな取組みを実施した。



写真-1 社会実験の様子

■おわりに

これまでの取組みにより、道路空間再編に関する安全性や賑わいづくりの観点で一定の効果があったと言える。今後、本事業を一過性のものに終わることなく、継続的・発展的な取組みへとつないでいくために、公民双方の取組みや進め方を具体的に示した御堂筋の将来ビジョンを策定し、ビジョン実現に向けた取組みを公民で進めていくこととしている。

都心・三宮の再整備と公共空間の活用

神戸市住宅都市局都心三宮再整備課 若林宏幸・神戸市建設局道路部計画課 原正太郎

■はじめに

神戸は阪神・淡路大震災から20年以上に渡り、市民と行政が協力して、復興を成し遂げてきました。財政状況についても、震災による危機的な状況から回復してきたため、これまで取り組むことのできなかった都心・三宮の再整備を現在進めているところです。

神戸の都心が目指すべき姿として、平成27年9月に新神戸から三宮、元町、神戸・ハーバーランドまでの範囲を対象とした、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン](以下、将来ビジョン)と、三宮周辺地区の『再整備基本構想』(以下、再整備基本構想)を策定しました(図-1)。



図-1 対象範囲

■将来ビジョンと再整備基本構想

将来ビジョンでは、目指すべき将来像を表現する柱として、①心地良いデザイン、②出会い、イノベーション、そして文化、③しなやかで強いインフラの3つを立てています。

再整備基本構想は、三宮駅を中心とした半径500m程度の範囲を対象として、概ね30年後を見据えた段階的な再整備を前提に、まちづくりの5つの方針「1. 笑顔で歩く」「2. 気持ちよく動ける」「3. 誘う魅力が溢れる」「4. 海・山、神戸らしさを感じる」「5. 支え、まもり育て、発信する」としています。三宮駅周辺は「乗り換え動線がわかりにくい」「駅から周辺のまちはつながりが弱い」「玄関口にふさわしい特色ある景観がない」等の課題があります。そのような中、基本構想では、目指すべき将来像「美しき港町・神戸の玄関口“三宮”」を掲げ、神戸の新しい象徴となる「えきまち空間」を創出して、三宮周辺地区全体の魅力向上を図ります。

■「えきまち空間」とは

「えき」(三宮にあるJR、阪急、阪神、新交通、地下鉄西神山手線及び海岸線の6つの駅とバス乗降場)と周辺の「ま

ち」をつなぐ空間を「えきまち空間」と名付け、快適で利便性が高く、美しい景観が備わり、様々な市民活動が展開される場として、誰にとっても使いやすく、神戸の玄関口にふさわしい空間として整備します。

また、「えきまち空間」の核として、三宮交差点(1日当たりの自動車交通量約6万台)を中心に南北幹線の税関線(フラワーロード)と東西幹線の中央幹線の一部において、人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」を創出します(図-2)。このことにより、地上部分を歩行者が自由に往来し、6つの鉄道駅やバス乗降場にも容易にアクセスできるようになり、賑わいの中で気軽に滞在できる場所に創りこんでいきます(図-3)。



図-2 三宮クロススクエア



図-3 三宮クロススクエア イメージ

■神戸三宮「えきまち空間」基本計画について

「えきまち空間」の実現には、行政と民間事業者が今後整備する施設について、相互に空間計画を調整し、各施設の設計に反映させていくプロセスが必要不可欠です。そのため、「三宮クロススクエア」をはじめとする公共施設の計画や、民間施設に期待される機能や設えなどについて、官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取り組みを示すことを目標に神戸三宮「えきまち空間」基本計画を作成しています。基本計画では、「えきまち空間」の整備の考え方とし

て、特に重要な視点となる「空間」「交通」「景観」について
の考え方を示すとともに、「えきまち空間」を活かす協働の
しくみについてまとめています。実現に向けては、公共事業・
民間開発事業について、基本計画を踏まえて協議・調整す
る場を設ける等、官民が連携して推進していく仕組みを検討
して進めていきます。

■都心の公共空間の活用

道路のリデザイン等の推進

都心では、将来ビジョンに基づいて道路や公園などの公共
空間を、少しの工夫で魅力的な空間に変える取り組みを行っ
ています。

道路空間においては、市民ニーズや地域課題に対応するた
めに、道路の利用環境や周辺の土地利用状況を十分に分析
し、「交通機能の最適化」と「空間機能の向上」を図ることで、
道路から「暮らしの豊かさ」を感じられる公共空間の整備を
目指す共通理念として、職員が“道路のリデザイン”の思想
を掲げ、取り組んでいます。

代表例としては、2車線と停車帯で構成されていた葺合（ふ
きあい）南54号線（写真-1）を、1車線だけ残し、積極
的に歩道を拡幅することで、道路空間を人優先に再配分し、
安全で快適な歩行者環境を創出する取り組みを行っていま



写真-1 葺合南54号線（整備前）



写真-2 葺合南54号線（整備後）

す。拡幅して生じた歩道空間にベンチや花壇を設置しており、
現在多くの人により利用され、新たな賑わいや憩いの場が生
まれています。（写真-2）。

また、三宮中央通り地下駐車場と地上部をつなぐ、半地下
広場「三宮ブラッツ」では、都心の新しいランドマークとなる
よう、立地条件や形状をうまく利用し、音楽ライブなどのイ
ベントを行っています。さらに「賑わい」「憩い」拠点に相応
しい施設となるよう改修に向けて取り組んでいます（図-4）。

公園空間では、市役所の南に位置する東遊園地において、
土のグラウンドを芝生化する実験（写真-3）や、ライブラリー
の設置や演奏会の開催など空間を活用した公園の魅力を高
めるプログラムを展開しています。都心の貴重なオープンス
ペースであるため、今後も人のための憩いの場となり、都心
活性化や回遊性向上の拠点としての役割を担うことが期待さ
れます。

KOBE パークレットの取り組み

三宮駅と元町駅を結び歩行者の回遊性にとって重要な路
線である三宮中央通りにおいて、「KOBE パークレット」を3
基設置しています。

パークレットとは、サンフランシスコが発祥で世界各国で
設置されており、道路空間を活用して憩いや賑わいの場を
創出する施設です。車道の一部を利用したパークレットの設



図-4 三宮ブラッツ改修イメージ



写真-3 芝生化された東遊園地

置は、日本では初めての取り組みであり、平成 28 年 10 月から社会実験として開始しました。日常管理を担う地元まちづくり協議会との連携や、「デザイン都市・神戸」として沿道の景観にあった設えとなるように神戸芸術工科大学の協力を頂きながら民学官の連携により進めるとともに、ガードパイプ内蔵型の囲いや視認性に配慮した形状にするなど、安全性や交通の円滑化に関する交通管理者の意見も反映した上で設置に至りました。(図-5)。



図-5 KOBE パークレットの構造

設置後は、子育て世代の家族連れ・ご年配の夫婦・学生・サラリーマンなどの様々な方々の利用が見られました。アンケートでは「こうした道路上の休憩施設が神戸の街にもっとあればいい」という回答が多数から得られるなど、利用者を中心に大変好評でした。その他、設置した区間では、前面歩道の歩行者交通量が増加するなど、様々な効果が確認できました。

また、休憩施設としての「憩い」機能だけでなく、「賑わい」機能として、神戸マラソンにおける応援ジャズ演奏のステージや、「神戸ティーフェスティバル supported by Sir Thomas Lipton」における紅茶の無料配布スタンドとして、2ヶ年に渡り活用され、盛況を得ました(写真-4)。



写真-4 活用の様子

一方で、継続設置を見据えた課題も見えてきました。清掃や花の水やり等の日常管理については、地元まちづくり協議

会の協力があるて成り立っているところですが、社会実験を通して、持続可能な日常管理方法や利用者マナーに関する課題も確認できました。

これらの課題解決のために、引き続き地元まちづくり協議会と協働で取り組んでいます。例えば、KOBE パークレットの歩道側壁面を活用して、企業等から協賛金を頂いた上で広告を掲出し、協賛金を地域における公共的な取組みに要する費用へ充当するスキームの検討を進めています。更に、協賛企業が希望する場合は、商品の無料提供等の市民サービスを行うことで、沿道にも賑わいが生まれ、win-winの形で活用が可能となります。平成 29 年秋に試行したところ、多くの方に利用して頂き、本格運用に向けて調整しています。

今後は、KOBE パークレットが持つ憩い・賑わい機能と地域及び民間活力が相乗効果を発揮できるように、活用を域を広げつつ、街全体の賑わいにつなげていきたいと考えています。



図-6 広告事業を取入れた新たな取組み

■おわりに

都心・三宮の再整備は、その波及効果の高さから神戸のまちや経済全体を活性化するうえで不可欠であり、民間活力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間の実現を目指し進めていきたいと考えています。

官民共に既に動き始めており、今後さらに目に見える形で加速度的に「人が主役となる」魅力的な神戸のまちの実現に向けて、取り組みを進めていきます。



和歌山市中心部の公共空間からまちを再生する社会実験「市駅“グリーングリーン”プロジェクト」

和歌山大学 永瀬節治

和歌山市の旧城下町エリアに位置する南海和歌山市駅は、1903年の開業以来、県都の玄関口として発展し、市民からは「市駅」の略称で親しまれてきた。市内最大のターミナル駅であったが、中心市街地の衰退とともにJR和歌山駅（旧・国鉄東和歌山駅）にその座を譲り、近年の利用客は最盛期の3分の1にまで低下している¹⁾。駅前には空き店舗やコインパーキングが目立ち、2014年には駅ビルから大手百貨店が撤退する等、駅もまちも衰退の一途を辿ってきた。そうしたなか、市民図書館・ホテル・商業施設を複合化した新たな駅ビルと駅前広場を市街地再開発により整備する計画が2015年5月に発表され、現在は2020年の完成に向けて工事が進められている。

駅ビルのリニューアルは明るい兆しにも見えるが、和歌山市を取り巻く厳しい現実を踏まえれば、まちの行く末は楽観できるものではない。このような状況を前に、市駅前の商店街・自治会と和歌山大学観光学部永瀬研究室の3者により、「市駅まちづくり実行会議」（以下、実行会議）が2014年秋に結成された。実行会議では、定期的にワークショップを開催し、地域住民や市民とともに市駅前の将来像の検討を行ってきた。そこでの議論を契機に、実行会議が中心となって2015年より実施しているのが「市駅“グリーングリーン”プロジェクト ～市駅前通りを緑と憩いの広場にする社会実験～」である。

市駅前通り（市道和歌山市駅線）は、くすのき並木の中央分離帯を有する片側各2車線、幅員36mの戦災復興街路である。市駅周辺には公園が少なく、一方で市駅前通りの自動車交通量は減少していることから、北進車線の一部を活用し、芝生のピクニックエリアを中心にマーケットやオープンカフェを設け、市民が憩える広場空間を創出する試みを企画することとなった。

市内の道路を一時的に歩行者天国化し、祭りやイベントを実施する例は既に存在したが、ここでは単なるイベントではなく、公共空間の将来像を市民が体感する「社会実験」としての性格を重視した。また、道路のイメージとは異なる「緑と憩いの広場」を実現するため、当研究室の提案により、車道に天然芝を敷き詰め、くすのき並木と一体となった緑地を創出することとした²⁾。

準備の過程では、市駅前通りの歩行者天国自体が初の試みであることから、道路管理者である和歌山市の協力はもとより、沿道の商業者の承諾、警察との協議や、市駅前通り

を幹線とする路線バス会社との調整など、幾多のハードルを乗り越える必要があった。加えて、車道への芝生の設置や、マーケット・オープンカフェの運営など、いずれも手探りで企画が進められたが、多くの協力者を得て、地域主導の社会実験が実現することとなった。

9月の土日に実施した社会実験では、芝生エリアを子供たちが駆け回り、大人たちも飲食や談笑をしながら、のんびりと時間を過ごす姿が見られた。2日間で延べ6千人近い来訪者があり、会場で実施したアンケート調査からは、回答者の大半がこれらの取り組みを支持する結果が示される等、予想以上の反響を得た。こうした成果を受け、2016年は金・土・日の3日間実施するとともに、近畿圏で初となる夜間を含めた歩行者天国化を実現した。さらに2017年にはクラウドファンディングによる資金調達を行い、24時間楽しめる芝生広場を中心に、公共空間の楽しみ方を発信するさまざまな企画を試みている。

社会実験に際しては、付近を流れる市堀川（和歌山城の旧外堀）でのクルーズ船の運航や、周辺の店舗や施設で特別な体験プログラムを提供する「まちぐるみミュージアム」など、まちなかの多様な資源を活かした企画も同時に展開し、協力・連携体制も拡充してきた。次年度は和歌山市が主体となって、より長期間の社会実験が実施される予定であり、その結果を踏まえて、市駅前通りの再整備計画を策定する方針が示されている。これまでの蓄積の上に、公共空間の活用を軸としたエリアマネジメントの体制づくりも見据えながら、公民学の連携によるまちなか再生を次なるステージへと進めて行きたい。



2016年の社会実験の様子

1) 最盛期の1960年代には1日5万人以上の乗降客数があった。
2) 社会実験の名称は、緑のgreenと「拾い集める」を意味するgleanを掛け合わせ、市駅周辺の地域資源を集め、緑あふれる、人と環境にやさしいまちづくりを目指す試みとして、「GLEAN GREEN PROJECT」と名づけた。

四条通の道路空間再配分による歩道拡幅～人と公共交通優先の歩いて楽しいまちへ～

京都市歩くまち京都推進室 大岸將志

■はじめに

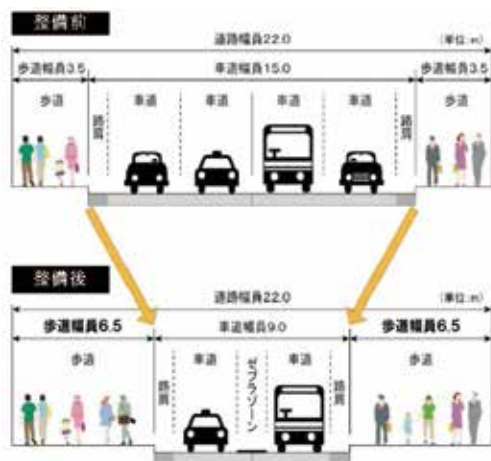
本市では、歴史的都心地区（四条通、烏丸通、御池通、河原町通で囲まれたエリア）を中心とした「まちなか」において、まちの賑わいを創出し、誰もが安心・安全で快適に歩くことのできる歩行空間を確保するため、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちなか戦略」を推進している。本稿では、同戦略のリーディングプロジェクトである、四条通歩道拡幅事業について紹介する。



位置図 ((c)Esri Japan, ZENRIN CO., LTD.)

■整備内容

整備前の四条通は、歩行者数に比べて歩道が狭く、バス待ち客と歩行者が交錯する状況等にあった。一方、片側2車線の車道では、歩道側車線での路上駐停車が常態化しており、バスがバス停に正着できないことから利用者は車道での乗降を余儀なくされていた。そこで、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、まちの賑わいを創出するため、車道を片側2車線から1車線に減少させ、歩道を拡幅(3.5mから6.5mに)する整備を行い、誰もが安心・安全で快適に歩ける空間を実現した。



幅員構成

併せて、16箇所に分散し、わかりにくかったバス停を鉄道駅出入口付近の4箇所に集約するとともに、歩道から張り出したテラス型バス停を導入し、バス待ち客と歩行者の交錯の解消とバスの円滑な乗降・発着を実現した。



整備後の四条通



テラス型バス停

■整備後の四条通の状況

商店街が設置する歩行者カウンターの数値によると、四条通の歩行者交通量は、整備後2年が経過した平成29年10月末現在、整備前と比べて約1割増加しており、その後も増加傾向が継続している。

また、平成28年11月に実施した来街者へのヒアリング調査では、四条通の来街者の7割以上が「歩きやすくなった」、8割以上が「歩いて楽しめる」と回答しており、歩道が広がり、歩きやすくなったと評価されている。

なお、平成27年と平成18年の四条通を含む12時間自動車交通量については、四条通で約4割、周辺幹線道路で約1割～2割減となる一方で、公共交通が全体に占める割合が約5割となっており、周辺道路の新たな混雑など、大きな影響は出ていない。併せて、周辺各駅の鉄道利用者の増加傾向は継続しており、「人と公共交通中心のまちづくり」が着実に進んでいるといえる。

■おわりに

全国的にも例のない道路空間再配分により、車線数を減らして歩道を拡幅する四条通歩道拡幅事業は、各種の社会実験・調査、地元・関係機関との議論等を重ね、平成27年度に完成した。ゆったり歩ける歩行空間やバス待ち環境空間の充実が、本通りを訪れる人の安心安全、快適性に、そして、まちの賑わいに繋がりがつつある。今回紹介した取組が、近年、全国的に広がりを見せている人と公共交通を優先したまちづくりの参考になれば幸いである。

京都岡崎のエリアマネジメントと岡崎プロムナード

スーク創生事務所 大島祥子

2015年9月1日、平安神宮前の岡崎プロムナードの完成を記念するセレモニーが行われた。神宮道の一部が廃止され隣接する岡崎公園との一体的整備が図られた。これは、京都市内の文化・芸術エリアである岡崎地域において、市民が公園や通りでの多様なアクティビティ、交流を重ねてきたことを受けて、道路管理者である京都市と京都府警が協議を重ねて実施された再整備¹⁾である。本稿では、これに至る背景や現在の姿を紹介したい。

■岡崎地域の歴史

岡崎地域は、平安京時代後期に院政の舞台として貴族の別邸や寺院群が造営され、その後農地となるが近世期には藩邸が構えられるも、明治期には再び農村に戻った。明治中期には東京奠都に伴う人口減少等活力の低下を危惧して琵琶湖疏水の開削や第4回内国勧業博覧会(1895年)や平安建都千百年紀年祭(同年)を開催すべく祝祭エリアとして整備された。平安神宮の建立による歴史都市としての可視化、パビリオン等の施設整備による近代都市としてのPR等の役割を果たし、その後施設は用途変更や解体・再整備を経て現在まで受け継がれており、数多くの文化・芸術施設が集中している²⁾。

この地域の更なる魅力向上を目的に、2011年7月に「京都岡崎魅力づくり推進協議会」が立ち上がった。

■京都岡崎魅力づくり推進協議会

本組織は、「京都岡崎地域活性化ビジョン(2011年3月)」の策定を受けて、これを実現するために組織された。著者はビジョン策定委員を経て、本組織のプロジェクトを担当するマネジャーに就任している。

ビジョンでは複数の視点から岡崎のハード・ソフト両面の未来の姿を描いており、協議会はこれを実現するためのソフトの取組を展開、加えて多様な主体の活動の結節の役割を果たしている。

協議会のキックオフイベントとして2011年10月に実施した「岡崎ときあかり」では、京都市美術館の建物にプロジェクションマッピングを行い、夜間景観を仮設的に創出するとともに施設の夜間開館や周辺の店舗の時間外営業などで夜の岡崎を回遊する仕掛けを導入、学生や若いクリエイターが作品作りへの参加を通じて人材発掘・育成を内包させるなど、回を重ねるごとに多様な担い手を巻き込むことを意識している。

ビジョンでは道路や公園などのオープンスペースを一体的に活用して憩いの空間と賑わいの創出を図るとし、これを検

証する「岡崎レッドカーペット」という市民等の発表・交流を社会実験的に行うイベントも行った。これらの展開を踏まえて「岡崎プロムナード」が整備された。

■岡崎プロムナード

従前は、このエリアの神宮道は大型バスやタクシーの待機場所として使われることが多く、夜は街灯が少なく好んで歩くような場所ではなかった。岡崎レッドカーペットやその他の道路を封鎖して行うイベントの実証・検証を踏まえて再整備計画を作成後工事に着手。整備後は岡崎公園との一体的な利用が可能になり、屋外イベントが行いやすいインフラ整備(植栽や照明の整備、バリアフリー化等)が行われた。完成のセレモニーで市長は「平安神宮創建時の姿、人が安心して歩ける空間として元に戻した」とコメントされた。

現在では、毎週末ごとに様々な団体により多様なイベントが行われている。フードイベントやヨガ、踊り、自転車教室など空間を生かした様々な展開を見せ、エリアの賑わいの拠点となっている。神宮道から岡崎公園、そしてロームシアター京都の中庭とつながったことで開放的な空間となっている。北を向けば平安神宮応天門、南を見れば大鳥居と写真撮影スポットとしても人気で、来訪者は目的の施設を往復するだけでなく、ここを介して複数の施設を訪れる中継点としての役割も果たしている。

本取組は公園内の道路を廃止するという点で特殊かもしれないが、空間が道路から人が往来する場へと変わったことで、景色と人の行動の変化を体感することができる。



岡崎プロムナードでの夜のイベントの様子(著者撮影)

- 1) 「左京区岡崎における神宮道(冷泉通～二条通)と公園の再整備基本計画」(2014年3月)。隣接する岡崎公園と一体的な整備をし、歩行者専用の石畳風園路(幅17m、延長121m)とした。
- 2) このような歴史を踏まえて2015年10月7日に京都岡崎の文化的景観として重要文化的景観に選定されている。

■連載コラム 都市と私

都市に関わる仕事をする研究者や実務家の方々に、これまでの都市との関わりの中で影響を受けたできごとや都市への熱い思いなどをご投稿いただく新コーナーです

地元のまちなか再生への挑戦

(株) 宿坊クリエイティブ代表取締役 武内淳

「都市は行ってみたいという魅力に溢れていなければならぬ。」大学院時代所属した研究室の恩師・鳴海邦碩先生のお言葉だ。和歌山市出身の私が初めて都市を体験したのは、和歌山市内のまちなか「ぶらくり丁」界隈だった。1990年代には、3つの百貨店があり、それを繋ぐぶらくり丁界隈には、まだ、楽しいコンテンツがあった。カフェや服屋、雑貨屋さん。そして、百貨店の階段室や渡り廊下など、いたるところにデートスポットがあり、当時お付合いしていた元カノとの淡い会話を楽しんだ。その後、和歌山県庁に就職し地元に戻った私を待ち受けたのは、閑散としたまちなかだった。百貨店は姿を消し、商店街のシャッターは見事に締まっていた。「和歌山には何も無い。」という言葉をししばし耳にした。

急激な衰退を目の当たりにして、何とかできないか？と悶々と考えていた私は、県庁の先輩二人が、ぶらくり丁界隈の一角にある空きテナントを自分達で借りて、DIYで改修して、週末カフェのオーナーに転賃したり、自分達主催のイベントを開催したりしていた。彼らの「自分で出来ることから楽しんで実践していく」というスタンスにとっても共感した。そして、その先輩がインターネットで見つけてきた「リノベーションスクール@北九州」の映像を観て「これで和歌山を変えられる！」と共鳴した。既に仲間になっていた和歌山市役所の榎本班長（商工振興課）が主軸となり、2014年2月に第1回リノベーションスクール@和歌山を開催した。現在まで6回開催し、それがきっかけに閑散とし

たまちなかに少しずつコンテンツが出来つつある。（詳しくは web で。<https://www.renov.shimin.or.jp/>）

この出会い以降、私は民間が担うリノベーションまちづくりへの気持ちを、どうも抑えきれなくなってしまった。第3回のスクールを契機として、当時勤めていた和歌山県庁を退職し、2016年4月に民間自立型のまちづくり会社を設立。5月に第一弾のリノベーション事業として、和歌山の地酒バー「水辺座」を南海和歌山市駅前に開いた。空き家をまちの宝と見立てて、まちのコンテンツと新たな雇用と産業を生み出しながらまちを変えていく。その一心で現在奮闘している。

徐々に魅力的なコンテンツができつつあるまちなかで次に目指すは「人」というコンテンツの誘致、つまり、まちなかの住まいと暮らしの再生だ。役目を失ったまちなかのオフィスビルを住宅へコンバージョンし、魅力あふれるまちなかに住む人を戻していく。まずは自らも住む予定でいる。

それは、「都市は行ってみたいという魅力に溢れていなければならぬ」という恩師、「自分で出来ることから楽しんで実践していく」という県庁の先輩、そして青春時代を楽しませてくれた市内まちなかへの恩返しであり、挑戦でもある。



わたしの「都心居住」

関西大学 岡絵理子

私は大阪市の都心の小学校に通っていた。同級生の稼業は様々。新地の寿司屋、氷屋、中之島の運送屋、紙箱屋、旅館、漆器屋、鳥屋、ビル管理、土建屋、医者、弁護士などなど。郊外住宅地に住むサラリーマンのような家庭はほとんどなかった。学校帰りには、大きな交差点の銀行前の歩道でゴム跳びをし、地下街を縄跳びでつくった電車で走りまわっていた。「再開発ビル」が出来た時は、ぐっと遊び場が立体的になった。私の通学路は地下道だったので、もちろん「再開発ビル」にも地下から入る。地下2階から地上3階までのエスカレーターを、毎日下から上へ逆走するのが日課だった。決して運動神経のよくない私だったが、このエスカレーター逆走でずいぶん鍛えられた。エレベーターも乗ってみた、こちらは怖いもの見たさ。どの階で扉を開けても真っ暗で誰もいなかった。「再開発ビル」は、竣工した時から幽霊ビルの様相だった。このビルに続く2つ目の「再開発ビル」が建った頃から、この「再開発事業」が社会的な問題となる。

友達の家族は、まさに「都心居住」の人たち。百貨店に夕御飯の買い物に行くお母さん、放課後に家族で映画館に

いく友達、こんな生活を「都心居住」なんだと小学生の時に感じていた。しかし「ドーナツ化現象」でみるみる児童が減り、学校隣に建った新築分譲マンションには大いに期待したが、子供はいなかった。「都心居住」はこんなに楽しそうな生活なのに、どうして人口が減っていくのか、住宅が建っているのになぜ子供が暮らしていないのか、様々な疑問を抱えながら学生時代を過ごした。斯くして、私の大学院進学時の研究課題は「都心居住」となった。

「都心居住」研究として、町家から始まり市街地住宅まで、様々な街の住まいについて研究してきたが、今は、避けては通れないので「タワーマンション」の研究をしている。私の小学校の敷地にも「タワーマンション」が建っている。そして今、「タワーマンション」に住む子供たちが通う学校が不足しているという。都市計画は人の人生よりずっと長いスパンで考えなければならない。そのことを忘れて目先のことにとらわれると、このような失敗をする。いつもまちの今後をしっかり見据えて、愛を持って付き合っていきたいと思っている。

桃山南大島町は267戸のかなり大きいまちで、15班から成っています。ここで建築協定が認定されたのは、1979年7月でした。毎年、5～6戸、建替えや大規模改装があります。建築確認申請の前に、町内会の建築協定委員会が審査しますが、必ず「近隣問題」が起こり、当該の班で話し合いがされます。

ここ桃山南小学校区は、戦後に出来た新開地です。方々から移ってきた人ばかりです。京都市内から来た人もいます。「上京のまちでは、江戸時代に「町式目」というルールがあった」と話題になります。

建築協定は、町式目もそうですが、普請や売買など、住民自身が住民の不動産資産に関わる権利を制限します。住民が立法権と執行権を持っている点で、都市計画とは違います。町式目・建築協定は、平たくいえば住民による「地域自治」です。文句を言うだけの「住民」から提案・参加へ、自治能力を身につけた「市民-CITIZEN」になります。

町内会の役員は、任期一年で、専任の事務局もなく、まちで起こった問題の継承は難しいです。京都市は条例で担保し、市内66ヶ所（2017年12月）の協定地区連絡協

議会を支援しています。実際、建築協定は、全員合意で、制定・更新では、登記簿抄本や印鑑証明を揃えるのは容易ではありません。

京都では、江戸期、町奉行の支配下で、大仲・惣代の下、町は「年寄」が統率する住民自治にあったのですが、明治になると、府の区・戸長制に、即ち国の統治機構に組み込まれ、庶民の手元から離れて行きました。戦後、憲法で確立され、国民の手に戻った地方自治は、またまた中央へ組み敷かれましたが、今や「まちづくり」は、全国津々浦々に拡がり、「住民」が「市民」へ成長しています。（参照：清水武彦「自治の時代のパートナーシップ」）

町内は五感で知覚できる基礎的生活圏です。都市計画や建築の専門家は、まちづくりのアドバイザー、コーチではないでしょうか。優れたコーチがプレイヤーを鍛えます。コーチは優れたプレイヤーでもありました。まずは、私たちは良き市民でありたいものです。

因みに、私は32歳の時、桃山南学区に住み着き、建築協定制定活動に参加して町のコーチ（顧問）として認められたのは17年後、49歳の時でした。

安心をシェアする町家暮らし

法政大学 杉崎和久

埼玉県郊外都市のマンションで育った私が京都に通うようになってから10年を超え、明治期に建てられた小さな町家の住民になって6年目になりました。その後再び、東京で仕事をするようになって、京都での生活を手放すことができません。

私の京都暮らしは、町家生活、子育て生活のセットではじまりました。町家暮らしは、夏暑く、冬寒いこと、それと引き換えに得られる春・秋の短い期間の心地よさを含めた四季を感じる豊かな暮らし、さらに町家と連続する路地空間を季節に合わせて使いこなす楽しさが魅力です（加えて、宴会をしやすい空間可変性、お客さんが喜んでくれるので人を招きたくなる魅力もあり）。

建築空間としての町家の魅力に加えて、町家が隣り合い、通りを挟んで向かい合う関係によって生まれる環境も魅力です。当然のことながら、見た目の街並みの魅力もありますが、通りに向き合いながら生活することによる顔の見える関係、そこから得られる安心が得られることが魅力です。

例えば、娘が小さい頃の出来事、私たちが自転車で出かけようと娘をベビーシートに乗せようとしたところ、気分を害したらしく、大泣きをしたのです。そうすると、通りがかった町内のおばちゃんに加えて、向かいのおじちゃん、お隣の夫婦が続々と飛び出してきました。そして、泣きわめく娘の機嫌を取るべく、わいわいと話しながら、試行錯誤をしました。何気ない出来事かも知れませんが、当時

の私には驚くべくことでした。

正直、当初はお互いの生活の気配を感じ合う暮らしに少し不安がありました。しかし、それ以上にこどものいる立場としては、回りの人たちが見守ってくれているという安心感が勝ります。私のいる町内は、20世帯程度の小さいこともあり、まさに顔の見える関係です。そのため、かなりの頻度で役回りが回ってきますが、郊外のマンション育ちの私にとって、新鮮で今流にいう「まち」をシェアしている感覚があります。

今朝も町内の洗濯屋に行く途中に町内の洋菓子屋の社長さんに挨拶をし、このあと保育園の迎えから帰ってきたときに向かいのおじちゃんに挨拶をするはずでした。このように都市生活において安心感を得ることのできる顔の見える関係、それを促す町家のある空間を体感できていることは、私にとっての「わたしのまち」のまちづくりの原体験になっています。



町内の夜回りをする娘

●総務委員会

2017 年度総会報告

2017 年 4 月 8 日（土）大阪市立大学・文化交流センターホールにおいて開催され、下記の 4 議案について審議し、全て議案通り決議された。

- (1) 第 1 号議案 2016 年度日本都市計画学会関西支部活動報告について
報告事項：2016 年度日本都市計画学会関西支部決算について
- (2) 第 2 号議案 2017 年度日本都市計画学会関西支部活動方針について
報告事項：2017 年度日本都市計画学会関西支部予算について
- (3) 第 3 号議案 日本都市計画学会関西支部規程の改正について
- (4) 第 4 号議案 2017 年度日本都市計画学会関西支部役員選出について

●企画委員会

2017 年度は 1 回のシンポジウム、2 回のフィールドワークを実施した。シンポジウムは「都市の観光事情と都市の変化—大阪と京都のインバウンドの動向を踏まえて—」をテーマに、京都府立大学副学長 宗田好史教授の導入講演と、大阪観光局 野口和義氏、(株)せのや 野村育郎氏、京都市 牧澤憲氏、綿善旅館 小野雅世氏による講演とフリートークを行ない、関西の観光のあり方を考えた。フィールドワークでは、「和歌山市のまちなかを考える ～リノベーションまちづくりの潮流と展望～」と題して和歌山市を、「奈良県十津川村における水害からの復興と新たな村づくりへの展開」と題して十津川村の現地を歩き、まちづくりの課題や解決策などについて意見交換を行った。

●国際・交流委員会

「都市計画・アーバンデザインの仕事を訪ねる」は、10 月 19 日に(有)ハートビートプランと(株)大林組に学生 10 名、11 月 2 日に大阪ガス(株)と大阪市都市計画局に学生 10 名が訪問し、各職場での実際の事業説明、担当内容、苦労話、就職にあたっての助言など幅広く話を伺った。

11 月 22 日には、「都市計画・アーバンデザイン・建築・土木を学ぶ留学生・学生・非会員のための中之島フェスティバルタワーウエスト見学会」を実施した。学生・非会員・会員 16 名が参加し、日本生命保険(相)、(株)竹中工務店、(株)朝日ビルディングの担当者から大阪市他のオフィス需要、建築の概要・特徴説明に引き続き、オフィスフロア、バックヤード、屋上などの案内を受けた。

●関西まちづくり賞委員会

「関西まちづくり賞」は、関西で実施された都市計画・まちづくりに関する調査、計画、設計、事業及びまちづくり活動における顕著な成果・実績・新しい取り組み、継続的な取り組みについて、広く募集・推薦を求め、表彰を行っている。2017 年度は、下記の 3 件を関西まちづくり賞に選定した。

藤井寺駅周辺の持続可能な賑わい共創活動(大阪府藤井寺市)

受賞者：藤井寺駅周辺まちづくり協議会、藤井寺市都市整備部まち創造課



多様な主体による富田林市寺内町の地域資源を次代に引き継ぐ取組み(大阪府富田林市)

受賞者：有限責任事業組合富田林町家利活用促進機構(略称：LLP まちかつ)、富田林寺内町をまもり・そだてる会、じないまちボランティア・ガイドの会、富田林じないまち農と食と観光まちづくり推進協議会、富田林市、大阪府富田林土木事務所



大学連携等によるゆっくりと成長する中心市街地活性化事業の継続的実施(兵庫県丹波市)

受賞者：株式会社まちづくり柏原



4 月 8 日の関西支部総会に引き続いて、表彰式及びプレゼンテーションを予定している。

●研究発表委員会

第 15 回研究発表会を 2017 年 7 月 30 日(日)に大阪産業大学梅田サテライトキャンパスにて開催した。大学・行政・企業の若手研究者を中心とした 28 編の研究発表があり、総数 84 名の参加者を得て活発な質疑・討論が行われた。研究内容の一層の充実と発展を期待して、座長と研究発表委員会とで 5 名の研究奨励賞を選考した。今後、行政機関や民間からの参加を促進し、多様な視点からの都市計画、まちづくりの研究や特色ある実践につなげる。

●編集・広報委員会

「日本都市計画学会関西支部だより」No.32 を約 800 部発行し、支部会員に発送した。特集のテーマは「道路空間の再編と利活用から取り組む都市再生」とし、関連論文の執筆依頼を行った。また、新たな企画として、都市に関わる仕事をする研究者や実務家に自分と都市との関わりについて執筆していただく連載コラム「都市と私」をスタートさせた。

本部学会誌「都市計画」においては、関西支部の活動報告、都市計画情報の掲載ページ(支部 Topics)に関する企画編集と執筆依頼を行った。

●まちづくり人材育成事業特別委員会

関西地域のまちづくりに関わる人材育成、まちづくりを実践する人的ネットワークの形成を目的に都市計画セミナーを開講した。

入門コースは大学などで都市計画に関する専門教育を受けていない者を対象に 2017 年 6 月 17 日、24 日、7 月 1 日の 3 日間開講した。自治体や民間企業の若手を中心に 28 名が受講した。アドバンスコースはまちづくりの現場をすでに経験し、ブラッシュアップを図りたい者を対象に 9 月 23 日、10 月 7 日、21 日、28 日の 4 日間開講した。実務経験者を中心に 24 名が受講した。いずれのコースも講義と現地見学をセットにしたカリキュラムとし、意見交換会では参加者同士の交流も深められた。

【編集・広報委員】水野 優子(武庫川女子大学)、武田 重昭(大阪府立大学)、太田 裕通(京都大学)、川崎 修良(九州大学)、木村 優介(京都大学)、松下 藍子(アルバック地域計画建築研究所)、南 愛(生駒市)、山田 敬右(都市再生機構)