

都市と交通

通巻105号

巻頭言：歴史・まち・みち

～千葉大学大学院 園芸学研究科/園芸学部 教授

池邊 このみ 1

特集：歴史・景観まちづくり

1. 歴史・景観まちづくり 2

2. 伝統的建造物群保存地区の保存とまちづくり 6

3. 歴みち事例紹介

◆観光地における都市交通戦略 ～ 姫路市 8

◆地域高規格道路の整備と文化財の保護の両立 ～ 大分県 11

◆地域の観光資源を生かす
「みちのくの小京都」角館の歴みち事業 ～ 秋田県 13

トピックス 15

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



浄土寺に奉納される吉和太鼓おどり（尾道市）



県都大分市で整備が進む地域高規格道路（庄の原佐野線）の完成イメージ（大分県）



桜まつり期間中、歩行者専用開放される武家屋敷通線（秋田県）



観光地における都市交通整備（姫路市）



萩市平安古地区伝統的建造物群保存地区における手廻り備え行列

巻頭言

歴史・まち・みち

千葉大学大学院 園芸学研究科/園芸学部
教授

池邊 このみ



1. 日本史上最高の交流インフラ、参勤交代

インバウンドビジネスが好調である。京都では外国人だけでなく、日本人客の宿が確保できない事態が生じている。多くの外国人が訪れ賞賛する日本の「古都」の魅力の根源となる古都の貴重な風土と歴史を開発等から守ってきた「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」は、昨年、制定50年を迎えた。オリンピックに向けてまちのあちこちで再開発の進む東京の状況を見るたびに、この法律制定と半世紀に渡る保護保全に携わってきた方々や何より古都の営みを伝えてきてくださった地域の方々に心より敬意を表したい。私の研究室ではここ数年中国から歴史的な景観保全に対する研究をしたいという留学生が後を絶たない。多くの学生が自身の育ってきた故郷の文化・景観を誇りに思い、歴史的景観の再生の手法や政策、法制度の実際を学びたいという強い意欲を持って訪れる。日本での景観に対する法制度は欧州諸国に比べ100年近く遅れがあったことは否めないが、景観法の整備やそれに続く、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）の制定が近年であり、歴史的景観の再生の成果が目に見えるからこそ、同じように母国での再生や保全に役立てられるという思いにつながっており、それは近年の歴史的な景観保全・再生の成果の賜物でもある。

また、現在も残る多くの近代の歴史的景観は、国を閉鎖することで長期的な泰平の世による内的活力を促し、交流人口の増加と文化振興が起きた江戸時代においては語り得ない。寛永12年（1635年）には、日本の交通インフラの原型とも街道の文化の原点ともなった参勤交代制度が整備され、大名行列を支える街道や宿場のみならず、諸国の江戸屋敷や職人街、町人町など現在の東京の都市構造の基礎が形成された。いわゆる「往来」による文化交流が始まり、多くの紀行文や名所案内、道中案内が出版されるようになる。浮世絵においても山河とともに、往来を行き来する旅人の様子を名所絵が数多く出現する。街道筋の風俗を克明に描いた歌川広重による浮世絵木版画「東海道五十三次」は広重が江戸から京都へと、御所に馬を納める御馬献上の公式派遣団の1人として東海道を旅し、53の宿場

町を描いたものであり、各地の宿場町の特徴が克明に描かれているところに外国人の注目が集まる理由がある。文学では、十返舎一九の『東海道中膝栗毛』のように、庶民生活をコミカルに描いたものも出現し、数多く挿入された挿絵も、江戸時代の旅行の様子を示すものとして流通した。

2. 花、野菜、人、道の集積が生み出す江戸の多様性

江戸の景観について語る時、欠くことのできない人物としてイギリス人の植物学者であるロバート・フォーチュンがあげられる。フォーチュンは、プラントハンターとして幕末の日本に来日したが、当時、花開いていた江戸園芸文化に触れ、庭園のように美しい江戸のまちや、庶民から大名まで多くの人間が植物を栽培し愛でる様子をみて驚嘆したと言われている。まさに江戸時代には、サクラをはじめ、ウメやツバキ、ツツジ、アサガオ、キク等の園芸植物の育成や売買が盛んになり、いわゆる植木鉢が出現したのもこの頃で、まさに江戸の都市文化の産物でもある。また、江戸屋敷では地元の野菜が栽培され、いわゆる江戸野菜と言われる小松菜や内藤かぼちゃ等をはじめ、日本全国の多様な野菜が栽培され、中山道等には種屋が軒を連ねるほどでもあった。

江戸の様子については、歌川広重が晩年に描いた江戸名所百景と、神田の町名主であった斎藤長秋・莞斎・月岑の3代にわたって書き継がれた日本江戸名所図会がある。前者は四季折々の江戸の風景を、植物や風俗を含め、独特の視点から描き西洋絵画にも影響を与えジャポニズムの源流とも言われる。後者は、地誌として江戸のまちの由来から江戸のまちを伝えるものとして有名であるが、起点となる日本橋などでは魚河岸の賑わいの様子が仔細に描かれている。これらの作品は風光明媚な場所や有名な名所旧跡を絵にしたものであるが、当時の江戸の町人文化のトレンドを示しているものとして広く流通した。

さて、平成の往来文化は、後世にどのように伝えられるのだろうか。景観や環境に関しての法制度が整えられた平成時代、すでに年号も期限がきられてきているが、ぜひとも独自の景観文化を築いて欲しいものだ。

1

歴史・景観まちづくり

国土交通省 都市局 公園緑地・景観課

1. はじめに

我が国には、城や神社などの歴史上価値の高い建造物があり、その周辺には町家や武家屋敷などの歴史的建造物が残されています。そのような建造物においては、工芸品の製造・販売や祭礼行事等の歴史や伝統を反映した人々の生活が営まれ、地域固有の風情、たたずまいを醸し出しています。

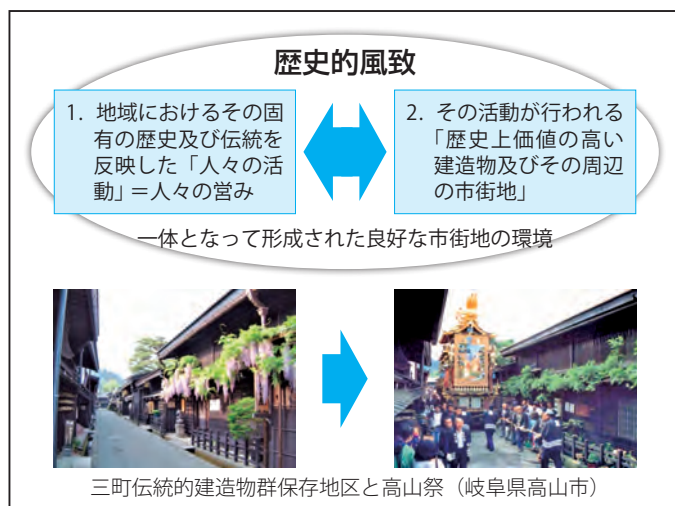
しかしながら、歴史的建造物の維持管理には多くの費用と手間がかかるため、建替え等による滅失が進んでおり、高齢化や人口減少による伝統工芸や工法等の担い手不足も深刻化しています。

こうした状況を踏まえ、平成20年に歴史まちづくり法(正式名称：地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(平成20年法律第40号))が制定されました。

この法律では、歴史上価値の高い建造物及びその周辺だけでなく、地域の歴史及び伝統を反映した人々の活動が一体的となって形成されたものを歴史的風致(図-1)と定義しています。現在、これを維持するだけでなく、歴史的建造物の復元、修理等の手法により、積極的に向上させる施策が各地で進められています。

本稿では主に歴史まちづくり法の概要や支援措置について紹介するとともに、歴史的資源も大いに関連する景観面の取組みとして、観光に関連した施策の充実について報告します。

図-1 歴史的風致の概念図及び具体例

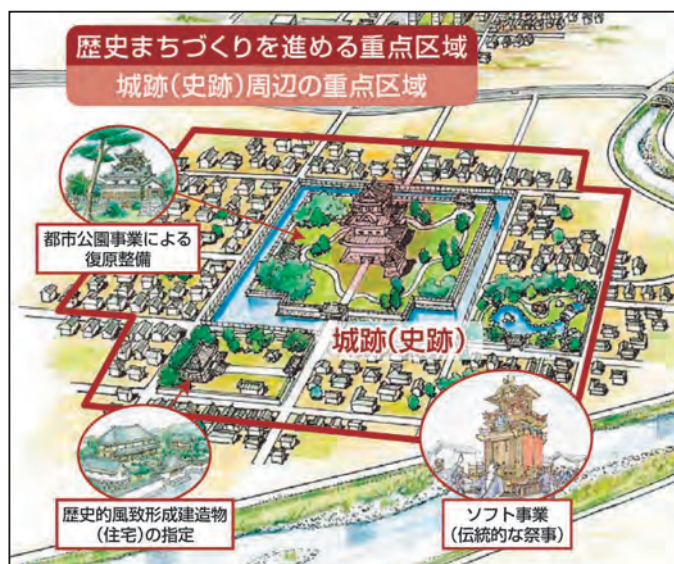


2. 歴史まちづくり法の概要

我が国固有の歴史や文化を反映する貴重な歴史的風致については、地域のみならず国家的な観点から次世代に継承を図っていく必要があります。歴史まちづくり法では、市町村が作成した国指定・選定文化財を中心とする歴史的風致維持向上計画を国(文部科学大臣、農林水産大臣、国土交通大臣)が認定し、認定を受けた計画に基づき、特例措置や各種事業により認定都市の取組みを支援する仕組みとなっています。

特に、歴史まちづくり法第2条第2項に基づく重点区域は、重要文化財建造物や重要伝統的建造物群保存地区内の土地及びその周辺等で、歴史的風致の維持及び向上を図るための施策を重点的かつ一体的に推進することが必要な区域となります。そのため、歴史的風致維持向上計画の策定時には必ず設定することとなっています(図-2)。

図-2 重点区域のイメージ図



(1) 歴史的風致維持向上計画に基づく特例措置

歴史まちづくり法に基づく特例措置については、認定市町村が屋外広告物法に基づく条例制定等の事務を実施できる屋外広告物法の事務の特例などがあります。

その中でも、歴史的風致形成建造物制度が多くの都市で活用されています。歴史的風致形成建造物については、市町村が歴史まちづくり法第12条第1項に基づき、重点区域

内の歴史的な建造物であって保全を図る必要があると認められる場合に指定することができます。平成28年2月時点では、359件が指定されています。この歴史的風致形成建造物は、市町村長が所有者及び教育委員会の意見を聴いて指定するものであり、特別の予算措置がある一方で、所有者等には適切に管理する義務が生じます。

また、歴史まちづくり法においては、歴史的風致維持向上計画の策定や認定後の取組みに多様な意見を取り込むことや、多様な主体の参画を目的とした歴史的風致維持向上支援法人の指定、歴史的風致維持向上協議会の組織といった制度も定められています。これらの仕組みは、計画の策定や計画に基づく取組みの推進に際して、地域の知見などを十分に取り込んだ対応がなされることに寄与しています。

(2) 歴史的風致維持向上計画に関連した支援措置

国は、認定された歴史的風致維持向上計画に基づく事業

について、歴史的風致形成建造物や都市公園等における歴史上価値の高い遺跡の復原等を対象とした支援、都市再生整備計画事業の交付率の上限の拡充（写真－1）といった社会資本整備総合交付金等による支援を行っています。

(3) 歴史まちづくりの効果

歴史まちづくりに取り組む市町村は、石川県金沢市や京都市など、歴史的資源を有していることで全国的に認知されている規模の大きな都市などに限られたものではありません。すでに歴史的風致維持向上計画の認定を受けている59市町を見てみると、たとえば、人口200万を超える政令市から人口1万人を割り込む町、また都市の成り立ちとしても城下町、宿場町といったものから港町、農村漁業集落など、幅広い属性を有しています。

歴史まちづくり法制定から8年が経過し、計画策定後はもちろんのこと、策定以前から歴史まちづくりに取り組ん

写真－1 都市再生整備計画事業を活用した道路美装化（長野県東御市海野宿伝統的建造物群保存地区内）

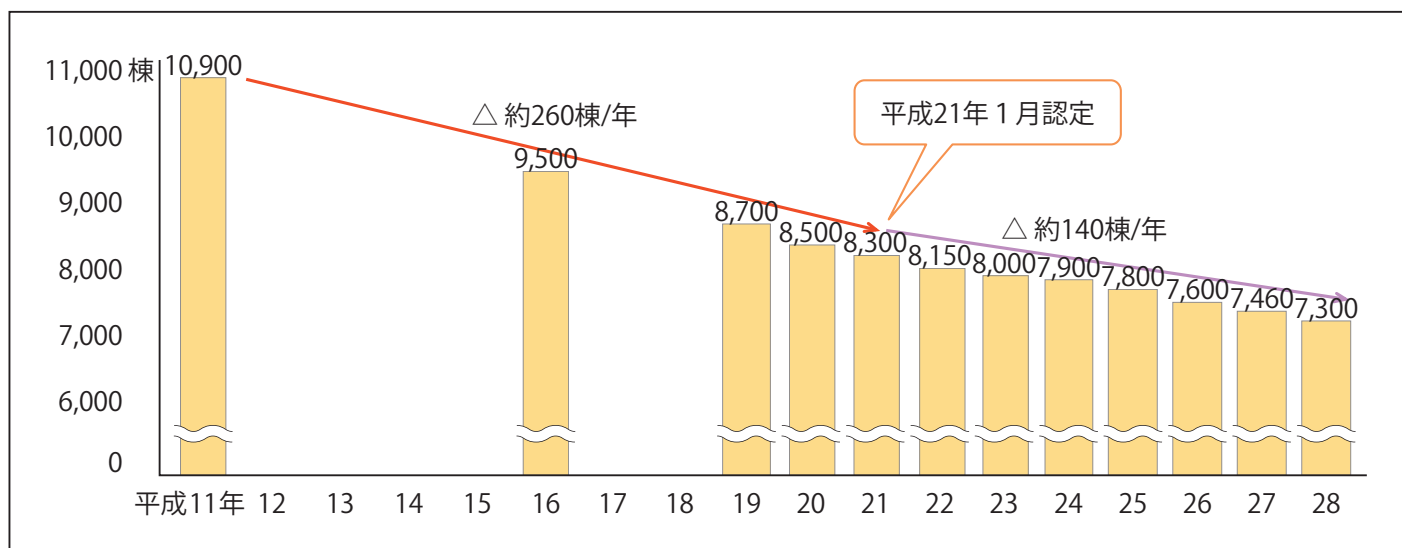


整備前



整備後

図－3 歴史的建造物の推移（石川県金沢市）



でこられた市町村においては、歴史まちづくりによる対外的な効果も発現してきています。これらについて具体的事例を交えてご紹介します。

①歴史的建造物の保全

歴史まちづくりの構成要素の一つである歴史的建造物については、相続のタイミングによる滅失や、公的な所有が財政的に難しいといった困難な状況などにより、その数を減らしていく傾向にあります。

こういった状況に対して、歴史的風致維持向上計画の第一号認定都市である石川県金沢市では、計画に基づく取組により、認定以前は、戦前に建築された木造建築物が年260棟のペースで減少していたところ、平成21年の認定以降は年140棟のペースになるなど下げ止まりの状況が見られます（図－3）。またこの他にも、長野県長野市においては、登録有形文化財の登録促進や、戸隠地区において重要伝統的建造物群保存地区の選定に向けた取組が進められるなど、文化財の位置づけを行うことで、歴史的建造物の保全が進められています。

②観光面での効果

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、日本全国で「観光」に関する取組が進められています。歴史まちづくりについても、観光面での貢献が見られます。国際的にも知られている旅行ガイドである「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン改訂第4版（平成27年6月）」には、歴史・文化性の豊かな都市が多数掲載されていますが、歴史まちづくり法の認定市町村については、約50%にあたる27の市町村が掲載されています。

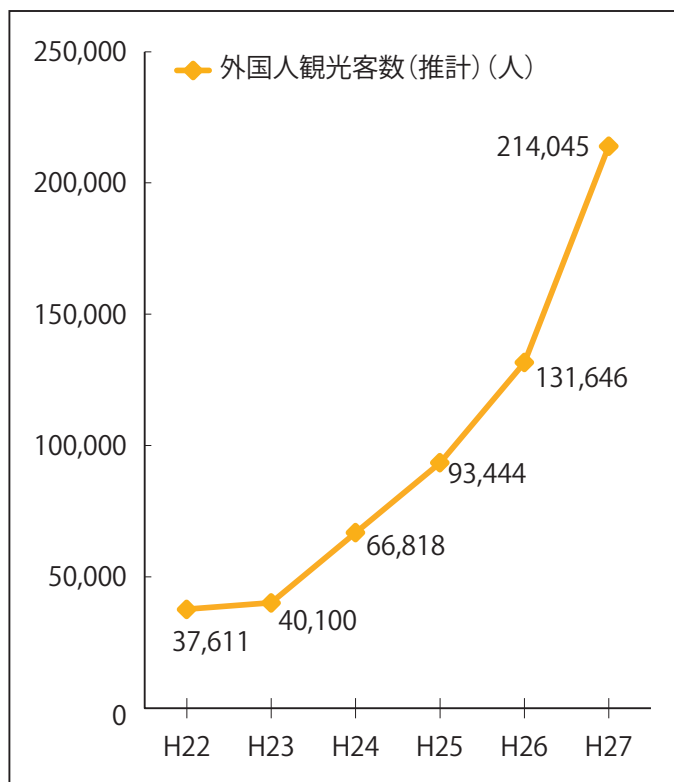
また、外国人観光客の増加が著しい市町村も見られます。広島県尾道市では、歴史的まちなみや瀬戸内しまなみ海道のサイクリング人気など、多様な魅力によると思われるものの、計画認定前の平成23年と平成27年を比較してもほぼ5倍に達しています（図－4）。

③住民や企業への効果

「訪れて良し」が観光客数に表れるとすれば、「住んで良し」を表す数字として、住民の満足度が挙げられます。三重県亀山市においては、「まちなみ保存に対する住民満足度」について、認定前の平成18年度は40%を割り込んでいましたが、平成25年度の調査においては半数を超え、関宿伝統的建造物群保存地区における祭礼等にも多くの住民が参加しています（写真－2）。

また、岐阜県高山市では、外国人観光客の増加など、観光面でも歴史まちづくりの効果を上げています。こういった歴史的な景観を重視する流れに伴い、通信施設の鉄塔の撤去や銀行の屋上看板の撤去、コンビニ等の外装デザインの配慮といった、企業による努力も見られています。

図－4 外国人観光客数の推移（広島県尾道市）



写真－2 関宿の鳥居お木曳き（三重県亀山市）



3. 観光施策との連携

平成28年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」においては、訪日外国人旅行者数を2020年に4000万人、2030年に6000万人とする新たな目標が設定されていますが、具体的な取組みとして歴史まちづくりや景観関係で以下の内容が位置づけられています。

- ・目に見えるかたちでの景観形成を促進するため、モデル地区を選定し重点支援
- ・2020年を目途に、主要な観光地（原則として全都道府県・全国の半数の市区町村）で、景観計画を策定
- ・歴史まちづくり法の重点区域などで無電柱化を推進

このうち、特に「目に見えるかたちでの景観形成を促進するため、モデル地区を選定し重点支援」の具体策として、平成29年度予算案に、地方公共団体等が行う建築物の外観修景、歴史的建造物の保存、城址公園の整備など景観資源の保全・活用に関する事業、散歩道、広場、駐車場の整備などの関連インフラの整備に対し、国が2分の1を補助する「景観まちづくり刷新支援事業」の創設が盛り込まれています。今後、10地区程度をモデル地区として指定し、集中整備により概ね3年以内にまちの景観を刷新することを目指しています（図－5）。

4. 歴史まちづくりや景観施策の今後の展開

歴史まちづくりは訪日外国人旅行者も含めた「訪れる人のため」や「住まう人のため」などの施策としての効果を発現し始めています。

さらなる歴史まちづくりの推進に向けて、社会資本整備審議会答申（平成28年8月29日）において、

- ・民間の資金・ノウハウの一層の活用による歴史文化資産の保全・活用
 - ・景観施策の充実による地域の魅力向上
 - ・歴史まちづくりのノウハウの共有・ネットワーク化の推進
 - ・第一期計画の適切な評価を踏まえた施策の充実
- といった点に言及されていることを踏まえた対応を進めています。

また、観光施策との連携がスタートした景観に関する施策についても、昨年度法制定から10周年を経過したことを契機に、さらなる景観行政の推進を図るべく、広域景観の形成推進などを中心に景観法運用指針の改定等を行っています。

今後も、歴史・景観を活かしたまちづくりへの機運が日本各地で高まるよう、積極的に取り組む所存です。

図－5 景観まちづくり刷新支援事業のイメージ



1. はじめに

伝統的建造物群保存地区（以下、「伝建地区」という）の制度は、歴史的な集落・町並みを残したいとする住民の意欲と地元自治体の取組みを支援するため、昭和50年の文化財保護法改正で創設されました。

創設当時は、保存と開発は対立するものとする考え方が社会に根強く、制度の意義が的確に理解されない状況も見られましたが、初期の町並み保存運動が成果を表し、地域の個性を活かしたまちづくりや観光振興への期待が高まる中で、伝建地区制度はその実効力ある手法の一つとして捉えられるようになりました。

平成29年1月1日現在、国が選定する重要伝統的建造物群保存地区（以下、「重伝建地区」という）の数は、43道府県92市町村に所在する112地区となっています。

2. 伝統的建造物群

文化財保護法で文化財の類型の一つとされているのは「伝統的建造物群」です。これは、「周囲の環境と一体をなして歴史的風致を形成している伝統的な建造物群で価値の高いもの」と定義されています。

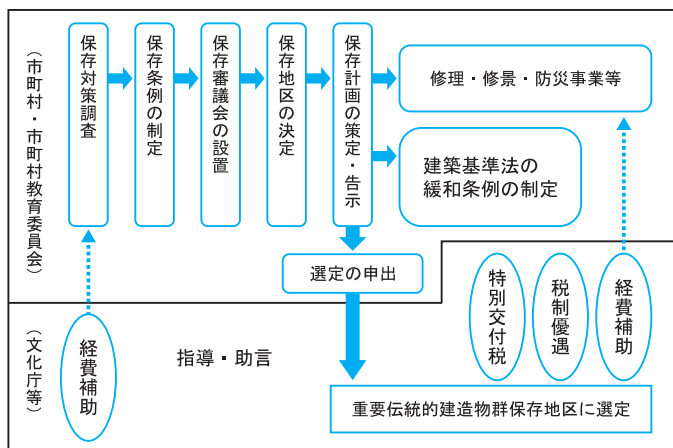
「伝統的」という言葉は、当地の人々が歴史や風土の中で暮らしや産業、建築技術や材料等を変化、発展させてきた時代の幅を包含するものです。各時代の建物を調査し、建築年代ごとに順序立てて見ることで、町や集落が拡大する様子や、家屋の間取りや高さが変化する様子を知ることができます。また、地形や気候に対応するため、時代を超えて踏襲されてきた建物の配置や向き等もわかります。

全体で特徴や趣を示す建造物の集合を、一つの文化財として捉えることが、伝建地区制度の特徴です。

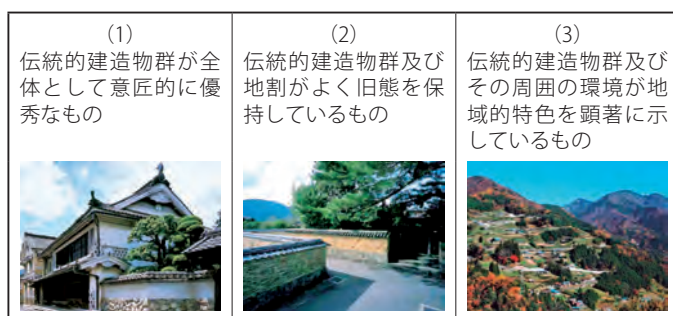
3. 伝建地区制度の特徴

伝建地区制度の仕組みは、図－1のとおりです。まず、市町村（教育委員会を含む）が保存対策調査を行い、その成果に基づき保存条例を定め、伝建地区の決定及び保存計画の策定を行います。次に、市町村からの申し出に基づき、図－2の選定基準に照らして国にとって価値が高いと判断

図－1 重要伝統的建造物群保存地区選定までの流れ



図－2 重要伝統的建造物群保存地区選定基準



されたものを、文部科学大臣が重伝建地区に選定します。

このような仕組みをとるのは、どのような集落・町並みも、地区住民と地元自治体がともに保存の意志を固めない限り、それを守りきれないからです。厳選的な文化財指定が主流であった昭和50年の制度制定当時、市町村の申し出に基づき国が文化財を選定する方法をとったことは、コペルニクスの発想の転換であったと言われています。

伝建地区の決定にあたり、市町村は、伝統的建造物である建築物や工作物を特定します。また、これらと一体的に歴史的風致を成している樹木や庭園、池、水路、敷地や道路の形状（例：枅形）等を「環境物件」として特定します。伝建地区の範囲は、伝統的建造物と環境物件のまとまり、歴史的なまとまり、景観的なまとまり、自治会や町内会といった住民のまとまり等を踏まえて検討し、区画されます。

伝建地区は、都市計画法に基づき都市計画に定められますが、都市計画区域・準都市計画区域の外では、保存条例が規定する手続きに即して定められます。建造物の伝統的な特性と周囲の環境との一体性を明らかにし、これを尊重した都市開発を行う計画区域として定めるのが伝建地区です。保存に向けての地元の総意がまとまれば、これを文化

財保護と都市計画の両面から行政上の手続きにのせていくことも、この制度の特徴です。

4. 許可基準と保存計画

市町村は、また、現状変更許可のための「許可基準」と、保存整備に必要な措置を示す「保存計画」をまとめます。

許可基準は、文化財保護法施行令が示す基本的な考え方に基づき作成されますが、伝統的建造物群や歴史的風致の特性に応じて、具体的内容は地区ごとに異なります。許可権限者は市町村長及び教育委員会ですが、都市計画区域・準都市計画区域外の伝建地区では教育委員会となります。

許可基準が規制のツールである一方、保存計画は整備の方針を示すもので、主として保存の基本方針（伝統的建造物群や歴史的風致の特性の記述を含む）、伝統的建造物及び環境物件の特定の基準とその一覧、保存地区内の建造物の保存整備計画、保存地区の環境整備計画（防災、案内板、公開施設等）、所有者への助成措置等で構成されます。

このうち、「保存地区内の建造物の保存整備計画」は、伝統的建造物の保存修理の指針となる「修理基準」、一般建築の改修や新築時の指針となる「修景基準」、環境物件の修理や整備の指針となる「復旧基準」から構成される場合が多く、これらは市町村による経費補助の要件として用いられています。補助率や上限額も市町村ごとに異なります。

地区の特性によっては、建築基準法が修理基準や修景基準に馴染まないことがあります。この場合、市町村は、保存に必要な範囲で構造、防火、採光や換気、道路内での建築制限、建蔽率、容積率等に関する建築基準法の制限を条例で緩和することができます。

住民の生活や営業活動と保存の両立を図る必要があることから、建造物の現状変更規制は外観を成す位置、規模、形状、意匠、色彩を対象とします。それゆえ補助対象も外観が主となりますが、基礎、構造、小屋組等、外観と密接に関連する内部も含まれるため、補助事業により構造の健全性を回復できることも、伝建地区制度の特徴です。

防火等のための防災事業の実施とともに、毎年行う修理事業や修景事業を通じて構造の強化を図り、保存を災害に対する強さに結びつける努力も行われています。

文化庁では、重伝建地区の保存と活用のために市町村が直接行う事業や、市町村が所有者を補助する事業に対して経費補助を行っています。また、重伝建地区にあっては相続税や固定資産税の優遇措置がとられています。

5. 伝建地区制度とまちづくり

平成28年9月、「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき古民家等を活用した観光まちづくりの推進方策等を検討するため、内閣官房長官を座長とする「歴史的資源を活用した観光まちづくりタスクフォース」が設置されました。事例報告や意見交換では、重伝建地区の観光資源としてのポテンシャルにも大きな期待が示されたところです。

伝建地区の魅力は一朝一夕に築かれたものではありません。伝建地区の保護は、制度上は、現状変更規制や補助事業等により「物」を守る取組みに終始します。しかし、これは、歴史を活かしたまちづくりの心を伝える「者」を育てる取組みがなければ、持続し得ないものです。

皆で町並みを残そうとする共通の目的意識、その実践を通して形成される共通理解、町並みがきれいになる中で感じられる達成感や主体者意識、残す取組みの中で新たに得られる知見。これらが積み重なり、その地区を存続させるためのさまざまな社会的課題と向かい合う動機と意欲につながって、集落・町並みの保存は展開してきました。

地区ごとの努力に加え、行政担当者、地区住民ともに、地区間交流による切磋琢磨が見られることも伝建制度の特徴ですが、その中核的な役割を担っているのが全国伝統的建造物群保存地区協議会（通称：伝建協）です。

少子高齢化、世代交代、地方の過疎化等の中で、人のまとまりを維持することは、容易ではありません。しかし、地域に残る祭や新旧の行事、寄合等を通じてその努力が絶えず行われ、異なる考えや価値観がぶつかり合いながら新たな発想を受け入れていくことが、まちをつくることの本質なのかもしれません（写真－1）。

伝建地区制度の中に、文化財保護と都市計画とまちづくりの接点を作りあげてきたのは、40年を超す制度の歴史を通じて変わることなく「人」でした。制度の運用が形骸化しないよう地区住民が行政を見守り、地区住民による地区運営が衰えつつある時には行政が支援する。このような行政と住民のあるべき関係が持続する中で、歴史や文化から思考される未来の構想が、その地域に良質な事業を生み出し、周辺地域にも良い影響を波及させていくことを、末永く期待したいと思います。

写真－1



白川村荻町伝統的建造物群保存地区（左）及び平成28年12月18日に開催された「未来会議」（右）選定40周年を機に、大人と子供と一緒に地区の課題を話し合うワークショップが開催された。

3-1 観光地における都市交通戦略

姫路市 建設局 道路部 街路建設課

1. はじめに

姫路市は、兵庫県の南西部に広がる播磨平野のほぼ中央に位置し、世界遺産姫路城やJR姫路駅を中心に市街地が広がる人口約53万人の中核市です。

姫路の地は、古くから西国街道と但馬、因幡、出雲の街道が結節する交通の要衝として栄え、奈良時代に国府や国分寺が置かれて以来、播磨の中心として発達してきました。中世には中国経営の拠点として、豊臣秀吉が姫山に三層の天守閣を持つ城郭を築き、17世紀初頭には池田輝政が現在の五層の天守閣を持つ城郭を築城し、城下町の繁栄に努めました（図－1）。

平成5年に姫路城が法隆寺とともに日本で初めて世界遺産に登録され、平成8年には全国11市とともに最初の中

核市へ移行しました。また、平成18年に周辺4町と合併して新しい姫路市となり、さらに、平成27年には近隣の7市8町と「播磨圏域連携中枢都市圏」形成に係る連携協約を締結し、圏域の経済活性化を図り、人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって豊かな地域として持続を目指す取り組みも始まりました。

2. 姫路市の観光戦略

姫路城は市民の心の拠り所であり、まちの象徴であるとともに、本市の最大の観光資源でもあります。

平成27年3月27日、姫路城の国宝大天守が保存修理事業を終え、グランドオープンを迎えました。入城者数は過去最高の286万7千人を記録し、その経済波及効果は兵庫県内で615億5千万円（うち、姫路市内424億2千万円）と推計されました。本市の総入込客数は平成20年度以来の1,000万人を超え、姫路城の状況が本市全体の入込客数に影響を与えていることがうかがえます。

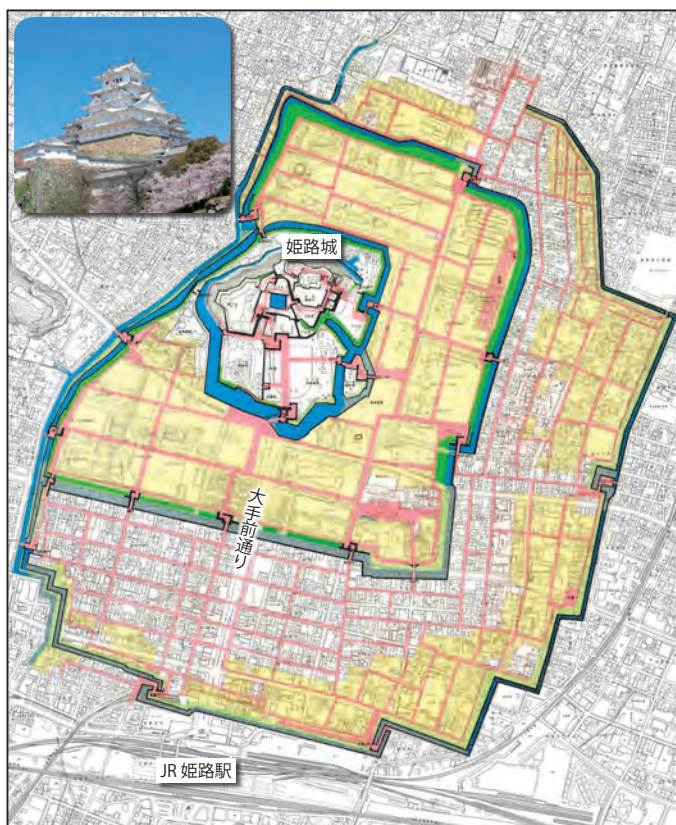
本市の観光の中心である姫路城の周辺は、城下町ならではの多様な歴史遺産や文化施設が集積したエリアです。城下の面影を感じる町並みも多く残っており、姫路城の内曲輪からバッファゾーンに至るまで、広く街の歴史や景観を楽しんでもらおうと、市民による取り組みも進んでいます。

また、海外から訪れる観光客数は世界遺産である姫路城が圧倒的に多い状況で、外国人入城者数は過去最高の30万6千人に達しました。外国からの観光客の特徴として、日本人観光客に比べ、国内での長距離移動のケースが多く、新幹線駅からのアクセス性も重要な要素ですが、このことから姫路城は好条件となっているようです。

本市の観光客の旅行形態として、日帰りが68.5%、市内宿泊者は観光客全体の13.9%にとどまっており、今後、経済効果の高い滞在型観光を積極的に進めていくための取り組みが必要となっています。

本市の観光推進における大きな課題は、姫路城の持続可能な観光活用の一層の推進、姫路城プラスワンをテーマとした新たな観光資源の提案、文化やスポーツなど多様な資

図－1 姫路城跡現況重ね図



源の観光活用、今後ますます増えると考えられる海外からの観光客誘致、来訪者の滞在時間の延長などが挙げられます。

3. 観光地における都市交通戦略

(1) 歴史的な町並みの形成

姫路城周辺には、城下町らしい多彩な観光資源があります。姫路城を中心とした歴史的建造物のほか、積み重ねられてきた歴史、文化の息吹を、まちのあらゆる所で感じることができます。さまざまな視点に基づき、こうした資源を磨き上げ、観光客の滞在につながる、より深い魅力を伝えていく取組みが求められています。

姫路城のバッファゾーンにあたる城東・野里地区や城西地区等では、歴史的な町並みと道とが調和した一体感のあるまちを形成し、市民が歴史や文化等を誇れるとともに、訪れる人々が歴史を感じる情緒豊かなまちづくりを推進するため、平成8年度から歴みち事業や街なみ環境整備事業を実施しています。

整備にあたっては、地道風または石畳風の舗装や、石組みの側溝、灯籠風の照明灯、木柵等を採用するとともに、電線類の地中化または電柱の美装化などを実施し、姫路城周辺の歴史的みちすじの再生に配慮しています(写真-1)。

歴みち事業などによる姫路城周辺地区の景観に調和した道路整備により、良好な街路景観を形成するとともに、回遊性のある歩行系ネットワークを形成しています。

写真-1 歴史的みちすじの再生(北部中濠線)



(2) 姫路駅周辺の整備

JR 姫路駅周辺は、姫路城に対峙する播磨の玄関口として、また、山陽電鉄姫路駅や路線バスとの交通結節点として、播磨地域随一の規模を誇る商業・業務施設の集積地となっています。この姫路駅周辺を中心とする都心部では、過度な自動車の流入を抑制し、歩いて楽しいいうおいのあるまちづくりを進めています。

平成元年に事業化された「JR 山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業」は、平成18年のJR 山陽本線に続き、平成20年のJR 姫新線・播但線の高架切替を経て、平成23年に完了しました。

さらに、姫路駅北駅前広場の整備においては、「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」を基本コンセプトとし、旧駅ビルの建替えにあわせて、鉄道とバスを連絡する歩行者デッキ、姫路城外堀をイメージした水と緑の「キャッスルガーデン」や「芝生広場」、門をイメージした「キャッスルビュー」などを整備し、平成27年に完成しました(写真-2)。同時に、姫路駅を中心とした環状道路網の完成にあわせ、北駅前広場や大手前通りの一部において、一般車の通行を制限し、公共交通のみとするトランジットモールとしました(写真-3)。

写真-2 駅前広場眺望デッキ(キャッスルビュー)からの眺望



写真-3 トランジットモール化された駅前広場



引き続き、姫路駅周辺では、土地区画整理事業、関連都市計画道路整備などの都市基盤整備とともに、駅東の再開発地区の施設整備が進められており、今もなお、まちの姿が大きく変わりつつあります。

(3) 回遊性の高い都心空間づくり

来訪者が心地よく滞在するためには、玄関口である姫路駅周辺での案内機能をはじめ、目的地までの二次交通が充実していることが必要です。楽しく歩き、便利な交通機関を使って、さまざまな土地を巡ることができる交通環境を整えることで、観光の選択肢が広がり、滞在時間をより有効に使ってもらうことができます。これは、滞在型の観光地であるためには不可欠な要素です。

本市では、路線バス、タクシー等の活用に加え、城周辺観光ループバスの充実や都心循環バスの導入検討を進めるとともに、案内誘導・情報提供の充実を図ることにより、公共交通による都心回遊を支援し、市民や観光客が移動目的に応じて交通手段、経路等を選択できる交通環境の整備を進めています。

また、身近で手軽な移動手段として自転車を活用するため、姫路駅周辺における駐輪場や路上駐輪施設の整備と放置自転車の防止に努めるとともに、レンタサイクルの活用やコミュニティサイクルの導入など自転車利用環境の整備も進めています（写真－4）。

写真－4 コミュニティサイクル：姫ちゃり／
観光ループバス



(4) 大手前通り再整備

平成の修理を終え国内外から多くの人々が訪れる姫路城と、新たな都市の顔として市民に親しまれている北駅前広場。これらを結ぶ大手前通りには、本市のメインストリートにふさわしい、より高質な空間として、都心部に回遊性と賑わいを創出するための整備が求められています。

本市では、平成25年度から基礎調査を進め、検討懇話会や交通・利活用社会実験等を経て、平成28年度より再整備工事に着手しています。再整備では、「歩いて楽しい、大好きなお城への道 ～『ひと』が集い『まち』とつながる大手前通り～」をコンセプトとして、特色ある道路整備と空間の利活用に取り組んでいくこととしています。

具体的には、両側に約16mずつの広い歩道を確保し、

歩行者が安全に通行できるよう自転車の通行空間を設けるなどの道路整備を行い、また、モニュメントや花壇、ベンチが一体となった休息空間や、イベントやオープンカフェなどができる利活用スペースを整備し、市民や企業が管理運営に参加できる仕組みづくりを進めていきます（図－2）。

これは、公共空間である道路を活用し、道路管理者が地域のひととともに、オープンカフェなど道路を賑わいの場として活用し、まちの活性化を図っていく取り組みです。

図－2 大手前通り再整備後のイメージパース



4. おわりに

観光は本市の重要な産業の一つであり、特に、姫路城グランドオープン以降、賑わいを生み、新たな交流や情報をもたらしてくれるものとして、市民や事業者にとって、さらに身近なものとなりました。

観光客を温かい気持ちで迎えたい、観光客を対象としたビジネスを始めたいなど、市民や事業者の観光への関わり方はさまざまですが、それぞれの取り組みがさらなる本市の観光の推進力となるよう、都市交通戦略と一体となった魅力と潤いがあふれ、快適で回遊性の高い都心空間づくりに取り組んでまいります。

3-2 地域高規格道路の整備と文化財の保護の両立

大分県 土木建築部 都市・まちづくり推進課 主任 荒添 陽平

1. はじめに

大分県では、平成28年4月に東九州自動車道の北九州～大分～宮崎を結ぶ区間が全線開通し、九州を循環する高速交通ネットワークが形成されました。開通効果としては、大分県内での人や物の流れが活性化されるとともに、九州と本州・四国を結ぶフェリー航路の8割を占める大分県に「九州の東の玄関口」としての基盤ができたと考えています（図-1）。

図-1 高速道路網と主要航路（平成28年10月時点）



また、大分駅付近連続立体交差事業によるJR大分駅付近の鉄道高架化と大分駅南土地地区画整理事業、都市計画道路庄の原佐野線をはじめとする関連街路事業を三位一体で整備する「大分駅周辺総合整備事業」を県と大分市で連携して進め、大分駅の南北が一体となった新たな中心市街地が形成されました。さらに平成27年4月には、県立美術館やJR大分駅ビルが開業するなど、都市施設が充実し、中心市街地の魅力が向上しています。

2. 地域高規格道路「大分中央幹線道路」の整備

地域高規格道路「大分中央幹線道路」は、都市計画道路庄の原佐野線（全長約15km）のうち、大分インターチェンジから都市計画道路下郡中判田線までの約6kmの区間であり、平成6年にその指定を受けています。その後、工区を分けて事業化し、平成20年度までに、大分インターチェンジから国道10号までの区間を4車線にて供用開始して

います。現在施工中である「元町・下郡工区」の約1.2kmは、平成29年度の供用を目指し整備を行っています（図-2）。

本稿では、庄の原佐野線（元町・下郡工区）の整備をきっかけに埋蔵文化財調査を実施したところ「大友氏遺跡」が出土し、現地保存に至った経緯とその方法を紹介します。

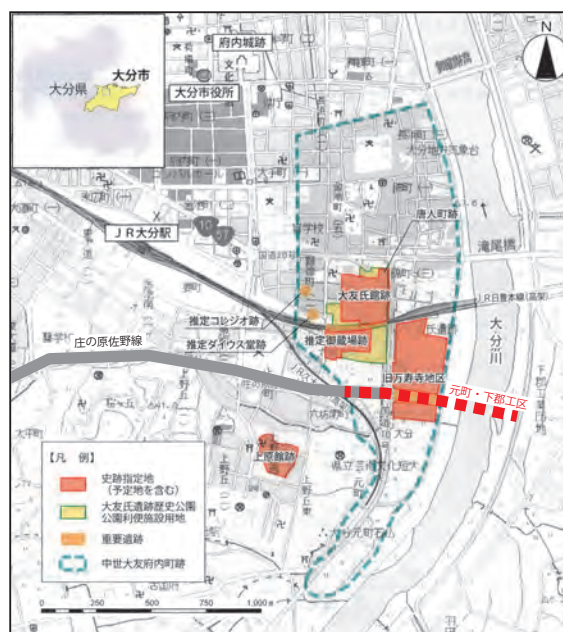
図-2 大分市内幹線道路網図



3. 大友氏遺跡の概要

大友氏遺跡は約400年間、豊後を中心に覇を唱えた戦国大名・大友氏の本拠地の遺跡で、大友氏館跡を中心に旧万

図-3 史跡「大友氏遺跡」指定地の状況



史跡大友氏遺跡保存管理計画書（2014年大分市教育委員会）より引用し加筆

大友氏遺跡の総面積は17.3haに及び、大友氏遺跡歴史公園整備の早期実現に向けて、現在、計画的な史跡指定と土地の公有化が大分市により進められています。その先駆けとして大友氏館跡を中心とした第1期の『整備基本計画』が平成27年12月に策定され、およそ15年をかけ大友氏館跡の整備が進められています。大友氏館跡の庭園は、東西67m、南北30mの池をもち、これまで発掘された全国の戦国大名の庭園の中で最大級の規模を誇っています。

庄の原佐野線（元町・下郡工区）の事業開始当初（平成20年度）、起業地の北隣は史跡「大友氏遺跡」の「旧万寿寺地区」として位置づけられていました。「旧万寿寺」とは、徳治元年（1306年）に創建された臨済宗寺院であり、十刹（じっさつ：禅宗寺院の格付け）のひとつに位置づけられる西日本でも屈指の大寺院でした。大友氏の菩提寺であり、一説には迎賓館的な役割も果たしたといわれています。寺域は東西約260 m、南北360 mで、文献史料には総門、山門、仏殿、法堂等の施設が記載されており、天正14（1586）年の島津氏の侵攻で炎上、寛永10（1633）年に大分市金池町に再興されており、旧万寿寺地区には寺は残っていません。

図-4 史跡指定状況(旧万寿寺地区)



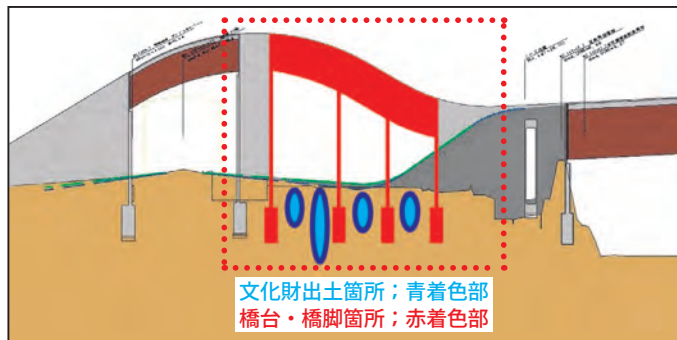
そして、平成23～27年度にかけて起業地の文化財調査を行った結果、旧万寿寺に関する重要遺構・遺物が出土しました（写真－1）。その中でも当時の寺の区画を示す旧万寿寺の建物跡の遺構は、国の史跡に値するものとして文化庁との協議が必要となりました。

写真-1 起業地で確認された重要遺構(旧万寿寺の建物跡)



等、文化財保護の観点で検討を行いました。道路線形については、事業の進捗状況から変更困難であることを理解していただきました。道路の構造は、当初、盛土構造（ $h=6\sim10$ m程度）としていましたが、盛土の自重により遺構の破壊につながることや、道路供用後に数百年規模で地中の文化財調査が行えないことや文化財そのものの活用ができない点などから、橋梁に変更し、橋台・橋脚は重要遺構の出土箇所以外に設置することで合意しました（図－5）。

図-5 重要遺構と橋台・橋脚位置の模式図



5. 最後に

本路線の整備は、全国でも採用事例のある「道路が文化財を避け迂回する方法」ではなく、「文化財と道路が立体的に現地に位置する」という双方の主張を取り入れた道路計画となりました。その背景には、文化庁をはじめ県市の文化財部局に本路線の重要性・必要性を理解し、考慮していただいた点があげられます。

なお、本工区には3本の橋梁があり、大分川に架かる橋梁は、公募によって名称を募り中世豊後国で活躍した大友宗麟から「宗麟大橋」に決定し、国道10号と本線が立体交差する跨道橋については、地元要望により旧万寿寺の名から「万寿橋」としました。そして、盛土構造から変更した橋梁は、その地で「観音殿」と墨書された当時の花瓶が出土したことにちなんで「観音殿陸橋」としました。

近い将来、架橋付近では大友氏遺跡歴史公園の整備が予定されています。「都市内の地域高規格道路の整備」と「中心市街地での歴史公園の整備」の進捗に県民の期待が高まっています。

3-3 地域の観光資源を生かす 「みちのくの小京都」角館の歴みち事業

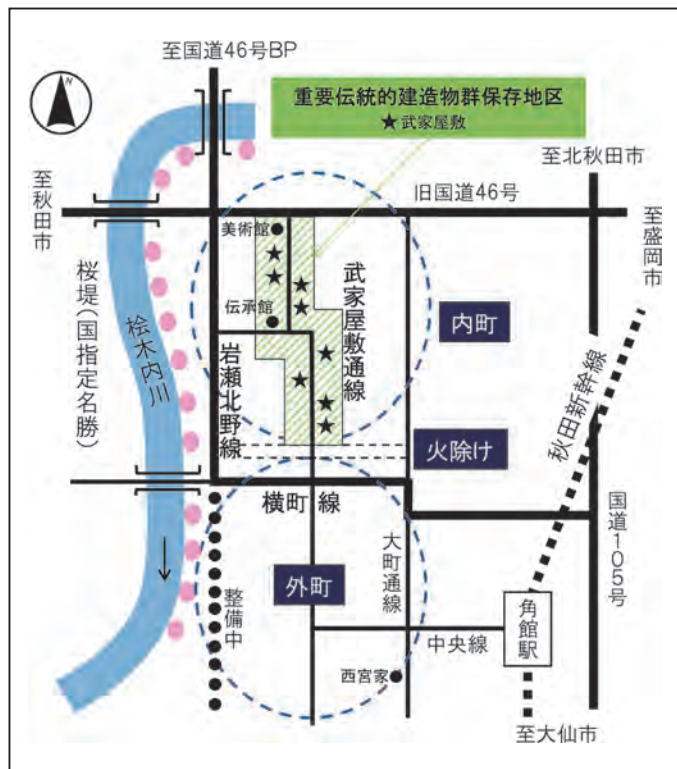
秋田県 建設部 都市計画課 主査 小林 勇

1. はじめに

秋田県仙北市角館は「みちのくの小京都」と呼ばれ、歴史的に貴重な文化財や江戸時代からの町割が現在も残る城下町で、年間約200万人の観光客が訪れる東北有数の観光地となっています。

まちは、「火除け」と呼ばれる防火帯を境に、北側が内町地区（武家町）、南側が外町地区（商人町）となっており、内町地区の武家屋敷通りとその沿道6.9haは、昭和51年に「重要伝統的建造物群保存地区」に指定され、黒板塀と国天然記念物を含む約400本のシダレザクラが調和した武家屋敷が立ち並んでいます。また、桧木内川の2kmにも及ぶ桜堤は、「日本のさくら100選」にも選ばれる国指定名勝となっています（図－1）。

図－1 角館中心部の略図



一方で、これらの観光資源を売り出し、観光客を呼び込んだものの、まちなかは城下町特有の狭あいな道路が多く、特に観光シーズンにおける、著しい交通渋滞や観光客の安全確保、駐車場不足などの問題が深刻化していました（写真－1）。

このような背景から、仙北市では、昭和58年に歴史的地区環境整備街路事業の調査を開始し、「歴史」・「文化」・「観光」といった地域の特性を生かした魅力あるまちづくりをコンセプトに、都市計画道路網の見直しを図り、市街地環状道路の整備や歴史的道筋の保全・再現など、県と市が協力して、観光地角館の道づくりに取り組むこととしました。

写真－1 武家屋敷通線の渋滞状況（S63年頃）



2. 歴史・文化・観光のまち角館の道づくり

(1) 岩瀬北野線（秋田県施行）

岩瀬北野線は、武家屋敷通線に流入していた通過・観光車両を排除することを目的に、武家屋敷通線の代替路線（バイパス）として整備されました。

岩瀬北野線整備前は、武家屋敷通線が幹線道路であったため、平日でも約5千台／日の交通量が流入していましたが、岩瀬北野線の供用により、武家屋敷通線から約3千台

写真－2 桜まつり期間中、歩行者専用開放される武家屋敷通線（現在の様子）



／日（全体の約2/3）の交通量が排除・転換されました。これによって、武家屋敷通線の歩行者優先道化が実現し、観光客が安全で快適に観光できる環境が整うとともに、車の振動や排気ガスから、樹勢の衰えが懸念されていたシダレザクラや、貴重な文化財を保全することができました。また、多くの観光客が訪れる桜まつり期間中は、武家屋敷通線は歩行者専用に開放され、各種イベントも開催されています（写真－2）。

（2）武家屋敷通線（仙北市施行）

交通量が排除されたことで、武家屋敷通線の復元（マウンドアップ歩道の撤去、自然色の舗装、石積み水路の復元など）が実現しました。これにより、武家屋敷と調和した歴史情緒あふれる空間が形成され、人力車の運行や、CMや映画の撮影の場としても幅広く活用されるようになり、秋田県のPRにもつながっています。

（3）横町線（秋田県施行）

横町線は、市街地環状道路の役割を担うとともに、秋田新幹線角館駅からの安全な歩行空間と連続性を確保することを目的に整備されました。整備にあたっては、電線類を地中化するとともに、県産材である男鹿石を使った歩道舗装材などにより、景観にも配慮しています。

《シダレザクラの保全と道路空間の確保を両立》

沿道に存在した国指定天然記念物のシダレザクラ2本が支障となりましたが、文化庁や学識者（樹木医）等からなる「角館のサクラ保存協議会」と対策を協議し、道路線形の修正や、左右で歩道幅員を見直すことにより、シダレザクラの保存と道路空間の確保を両立させました。加えて、根周辺の土壌改良やPCスラブによる踏圧分散策等の保全対策を行い、シダレザクラの生育環境を確保しました（写真－3）。

《観光商業地の再生・地域活性化》

拡幅にあたっては、地元とまち並みルールを定めた景観協定を締結しています。これによって、沿道建物の外観も黒と白を基調とした町家風の意匠に統一され、角館にふさわしい観光商業地へ再生されました。また、町家風旅籠を

写真－3 シダレザクラの保全と道路空間を両立した横町線

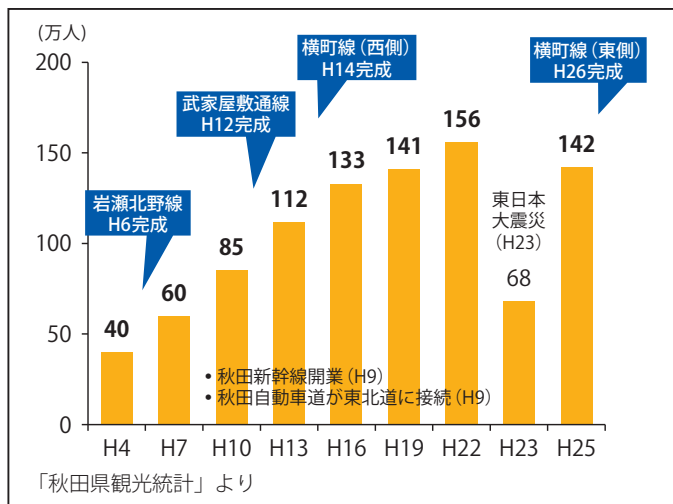


イメージした「町家ホテル」や食・農・観を結ぶ6次産業化拠点施設「食彩・町家館」等からなる「町家・角館プロジェクト」も民間主導で始動しており、通過型観光地となっている角館における宿泊施設による滞在時間の延長、観光客と地域住民との交流機会の拡大など、まちの賑わいづくりの核としても期待されています。

3. 観光客数の増加に貢献

秋田県内の主要観光地の観光客数が伸び悩んでる中、角館においては、秋田新幹線開業などの相乗効果もあり、観光客数が3倍以上にも増加しています。歴みち事業の進捗につれて、観光客数が伸びていることから、歴みち事業による交通環境の改善が、角館の観光振興に大きく貢献したと言えます（図－2）。

図－2 観光客数の推移（桜まつり期間中）



4. おわりに

角館は、武家屋敷のある内町地区だけでなく、外町地区にも古い商家や土蔵など多くの近代建築遺産が残っています。今後は、武家屋敷通りの観光客を、いかに外町地区に引き込むかが、地域全体の活性化につながる鍵となり、そのためには、まちを歩きたくなるような空間を形成し、観光客の回遊性を高めることが重要となります。また、街路と建物の相乗効果は不可欠で、仙北市では平成27年度に景観計画も策定し、良好なまち並み景観の形成を推進しています。地元高校ではキャリア教育の一環として、生徒が歴史案内人となり、角館のまちを案内する取り組みなども行っており、行政と地域が一体となって、角館の観光資源をブラッシュアップしていくことで、さらなるまちの魅力向上・活性化につながっていくものと期待しています。

トピックス

「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」
の改訂について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

(1) はじめに

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口減少と高齢化を背景に、都市全体の構造を見直し、医療・福祉施設、商業施設や住居等を集約・誘導するとともに、これと連携した公共交通のネットワークを形成する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが求められています。環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い自転車は、コンパクトシティの形成を支える都市の重要な交通手段であり、その利用環境を整え、利用促進を図っていくことが必要です。

また近年、公共交通の機能を補完し、地域の活性化等に資する都市の新たな交通システムとして「コミュニティサイクル」の導入も全国各地で進められています。

このような背景から、放置自転車対策を中心に平成24年11月に取りまとめた「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」について、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策やコミュニティサイクルの導入方策を追加し、各都市での取組事例を織り交ぜて昨年9月に改訂しました。

本稿では、ガイドラインに新たに追加した自転車等駐車施策等の概要について紹介します。

(2) まちづくりの観点からの自転車等駐車施策の推進

自転車は、環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い交通手段であり、環境負荷の低減や地域の活性化等コンパクトシティの形成を支える重要な都市の交通手段として、その活用を促進することが必要です。このことを踏まえ、ガイドラインでは、都市計画マスタープランや都市・地域総合交通戦略等の総合的な計画への自転車の役割、活用方策等の位置づけや公共交通との連携（写

写真－1 「コンパクト＋ネットワーク」の形成を踏まえたバス停・電停における自転車等駐車場の整備



図－1 地域店舗と連携した取り組み（伊丹市）

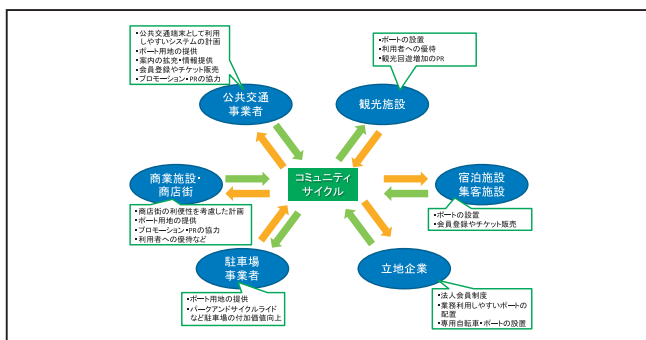


真－1)、商店街等地域との連携（図－1）を図るなどの自転車等駐車施策を新たに記載しています。

(3) コミュニティサイクルの導入

コミュニティサイクルは公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興等に資する新たな都市の交通システムです。ガイドラインでは、総合的な都市交通体系の位置づけなど政策的な目的の明確化や目的に応じた関係機関との連携（図－2）など効果的なコミュニティサイクルの導入に向けた留意点等を新たに記載しています。

図－2 連携の概念図



(4) おわりに

これからの自転車等駐車施策は、放置自転車対策に加え、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点から自転車利用を促進していく施策を推進していくことが求められています。本ガイドラインを各都市の今後の自転車等駐車施策の参考として活用していただければ幸いです。下記URLにガイドラインを掲載しています。

http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html