

# 都市と交通

通巻117号

巻頭言：神戸の目指す姿 ～まちとつながる交通結節点～  
神戸市長 久元 喜造

## 特集：まちとつながる交通結節点

1. リニア中央新幹線開業に向けた  
名古屋駅の乗換空間等の整備 ..... 2
2. 渋谷駅周辺の事業と「まちびらき」について ..... 6
3. 都心・三宮の再整備について  
～『人が主役のまち』『居心地の良いまち』～ ..... 9
4. 広島駅南口広場の再整備等について ..... 13
5. 桜町地区市街地再開発による  
メインバスターミナルの整備 ..... 15
6. 南町田グランベリーパーク ..... 17
7. 古墳をモチーフにした天理駅前広場コフン ..... 19
8. 駅前町有地を活用した創業支援事業 ..... 21

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



南町田グランベリーパーク～公園とにぎわいの融合 (町田市)



創業支援施設「クリエイターズ・デパート」(栃木県高根沢町)



天理駅前広場コフンの野外ステージでのイベント (天理市)



広島駅南口周辺 (広島市) <写真提供:広島市広報課>



# 巻頭言

## 神戸の目指す姿

～まちとつながる交通結節点～



神戸市長  
久元 喜造

### 1. 「人間を大切にする街」

本年1月、神戸は阪神・淡路大震災から25年という節目の年を迎えました。神戸市民は、互いに助け合い、互いに励まし合いながら、街を蘇らせてきました。このような経験を有する神戸が目指す大きな方向性は「人間を大切にする街」だと考えています。神戸が令和の新しい時代にふさわしい「人間スケールのまち」となるよう、都市の魅力や磨き、ブランド力を一層高めていくことで、見違えるような神戸の街をつくりあげていきます。

### 2. まちとつながる交通結節点

神戸の人口集中地区（DID）は3割未満であり、海や山、田園風景など多彩な顔を持っています。また、戦前から鉄道網や港湾施設が発達しており、現在も陸・海・空の交通の要衝として便利な交通網が整備されています。これらの資源を有効に活用し、駅などの交通結節点やまちとのつながりを強化することで、まちの質・暮らしの質の向上を図り、「人間を大切にする街」を実現していきます。

その中で、神戸を「さらなる高み」へ押し上げ、神戸全体を元気にしていくための足がかりとして、都心・三宮の再整備を進めています。神戸の玄関口である三宮駅周辺は、現在6つの鉄道駅とバス乗降場が立地する市内最大のターミナルですが、「乗り換え動線がわかりにくい」「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」などの課題があります。

これらの課題を解決するため、分散している中・長距離バスの乗降場を集約し、西日本最大級のバスターミナルを整備するとともに、三宮の6つの鉄道駅があたかも1つの大きな「えき」と感じられるように乗り換え動線をわかりやすくするほか、駅前の幹線道路を人中心の広場的空間（三宮クロススクエア）へ段階的に転換していきます。これにより、利便性が高く神戸の玄関口にふさわしい空間を創出するとともに、駅から周辺のまちへのつながりを強化し、人の流れを作っていきます。

さらには、神戸の都心の特徴である、山や海が近いという地理的条件や美しい街並みなどの資源を活かしながら、さまざまなプロジェクトを点ではなく有機的につなげることで、三宮駅からウォーターフロントを含めた都心全体の回遊性の向上を図り、歩いて楽しめるまちを目指していきます。

ほかにも、都市ブランドの向上と人口誘引につながるプロジェクトとして「リノベーション・神戸」をスタートしました。エリアの拠点となる市営地下鉄「名谷駅」及び「西神中央駅」、JR・山陽「垂水駅」については、駅周辺の業務・商業・行政機能や文化・子育て環境などの充実にあわせて住機能を強化します。また、その他の市内の駅前では、樹木・植栽の整備やライトアップ、ベンチの設置などにより、憩いと賑わいの生まれる駅前空間へリノベーションを行います。

### 3. おわりに

神戸のこれまでの歴史・資産を活かしながら、これらの事業を着実に進め、まちの質・暮らしの質を一層高めることで、都市ブランドの向上と神戸全体のまちの活性化や発展を図ります。

#### 三宮クロススクエア将来像



三宮交差点北側から南側をのぞむ

1

# リニア中央新幹線開業に向けた名古屋駅の乗換空間等の整備

名古屋市 住宅都市局 リニア関連都心開発部 リニア関連・名駅周辺開発推進課

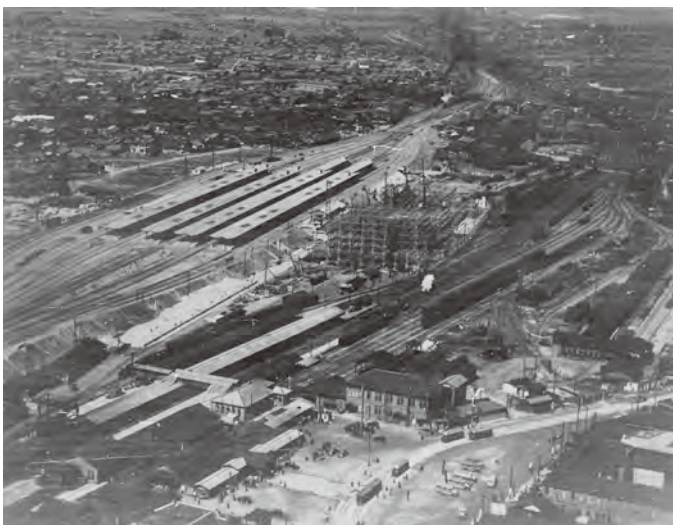
## 1. はじめに

今、名古屋駅が熱い。

北側ではリニア中央新幹線の名古屋駅の建設が進み、南側では名鉄名駅再開発計画が動き始めています。それらを結ぶべく東西の駅前広場の再整備などのプロジェクトを始動しています。

名古屋駅という何を思い浮かべるでしょうか。歴史を紐解くと、明治19年に現位置の200m程南（写真-1の左下あたり）に、初代名護屋駅が木造平屋で開業しました。昭和12年に現位置（写真-1の右上あたり）に移った際に鉄道が高架化され、東洋一の規模と言われた当時の駅ビルの建設にあわせて、まちの東西を地上レベルで結ぶ自由通路（中央コンコース）が設けられました。この中央コンコースは、現在も多くの市民に利用されています。平成元年には市制百周年を機に東側の駅前のロータリー交差点の中央にモニュメント「飛翔」が設置され、30年余の間、東側の発展を見守ってきました。

写真-1 移転工事中の名古屋駅



名古屋駅には東海道新幹線、JR在来線、名鉄線、近鉄線、あおなみ線、地下鉄線の鉄道5社9路線が乗り入れており、1日約128万人に利用されています。駅周辺は、高速路線バスや市内路線バス、ツアーや修学旅行などの貸切バスが

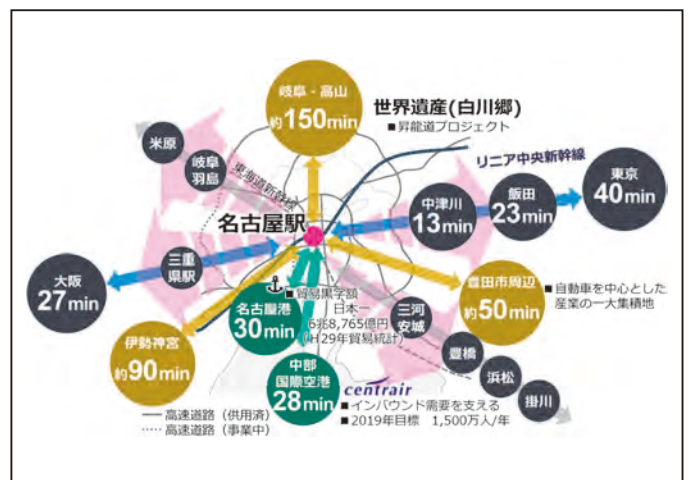
発着し、タクシーや一般車が乗り入れる一大交通結節点となっています。

リニア中央新幹線の全線開業後には、その時間短縮効果により三大都市圏が一体となった巨大都市圏（スーパー・メガリージョン）が形成され、日本の国際競争力を大きく向上させる好機となるとともに、ものづくり圏域の中心都市としての本市の役割や、名古屋駅の拠点性、利便性が一層高まるものと期待されています。

写真-2 現在の名古屋駅周辺の様子



図-1 名古屋駅周辺を中心とした広域ネットワーク





## 2. プロジェクト概要

リニア中央新幹線の開業を機に、目標とするまちの姿を「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ ～国際レベルのターミナル駅を有する魅力と活力にあふれるまち～」と掲げ、多様な主体によるまちづくりの共通目標となる『名古屋駅周辺まちづくり構想』を平成26年9月に策定しました。

このまちづくり構想に掲げる主要プロジェクトのうち、交通基盤についての整備内容の具体化に向け平成30年3月にとりまとめた『名古屋駅周辺交通基盤整備方針』を踏まえ、『名古屋駅駅前広場の再整備プラン【中間とりまとめ】』を平成31年1月に策定し、検討を進めています。

中央コンコースが地上レベルで駅の東西をつないでいるという名古屋駅の特徴を活かし、地上レベルを基準に、主要な乗換動線が交差する箇所に、乗換先など各方面が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能も備えた乗換空間「ターミナルスクエア」を整備します。「車中心」から「人中心」の駅前広場へと再編することで、人々の交流やにぎわい創出を図ります。「ターミナルスクエア」は、まちへの回遊の起点としての役割も果たします。

図-2 駅前広場の再整備の基本コンセプト

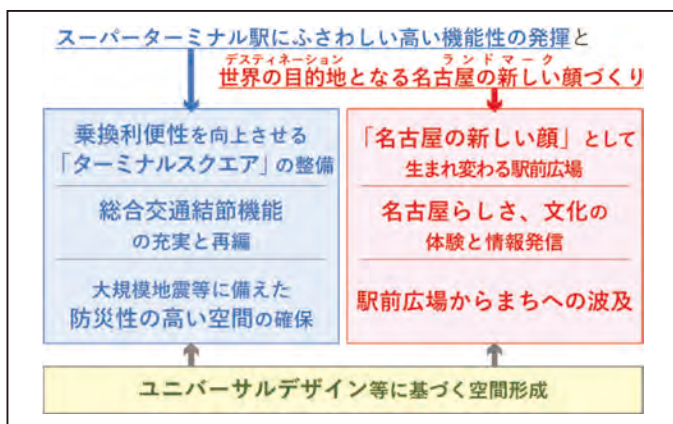
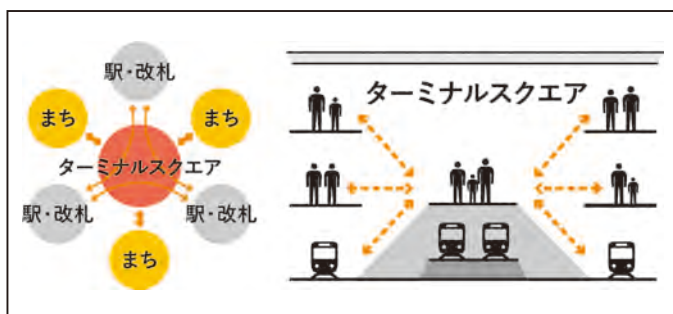


図-3 ターミナルスクエアのイメージ



また、駅東西のネットワークを強化する新たな東西通路や民間ビルにおける上空通路、地下街などの地下の歩行者空間の整備により、官民が一体となり、駅前広場からまちへとにぎわいの波及を図ります。

図-4 駅前広場からまちへの波及

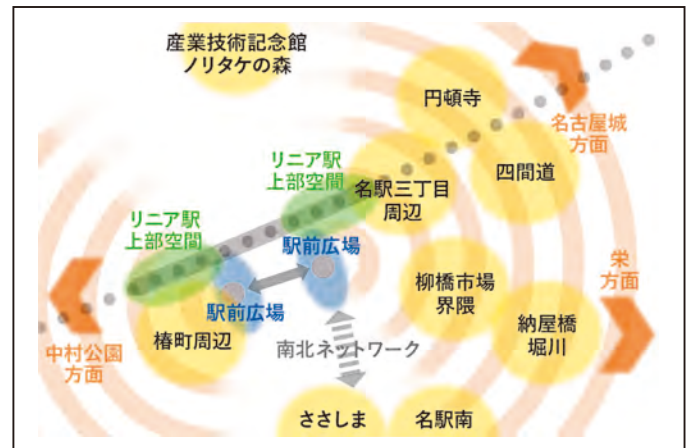
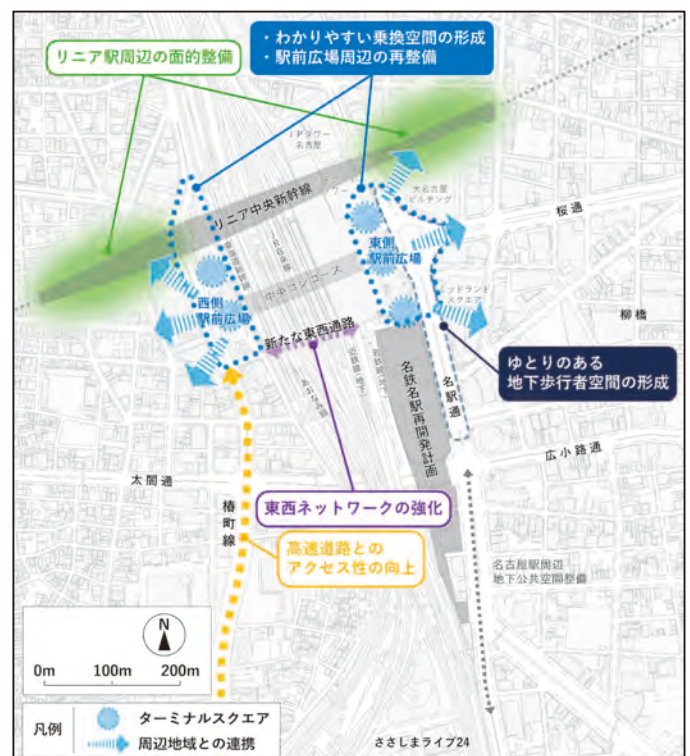


図-5 主要なプロジェクトの位置図



## 3. 駅前広場の検討内容

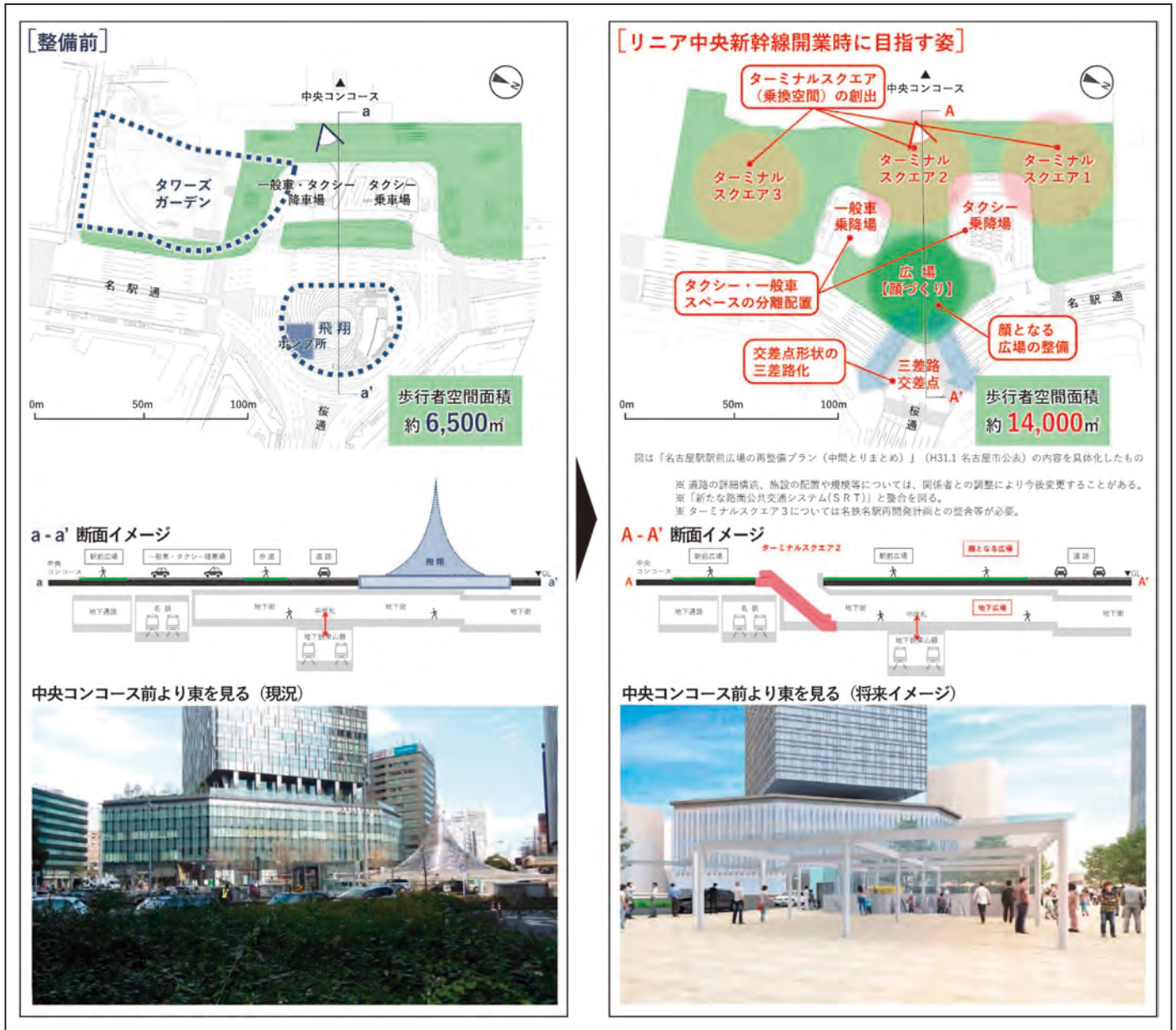
### (1) 東側駅前広場

東側駅前広場においては、わかりやすく快適な乗換を実現するため、3ヵ所の「ターミナルスクエア」を整備します。あわせて、タクシーと一般車スペースの分離配置やロータリー交差点から三差路交差点への改良により、現在のモニュメント「飛翔」の位置まで広場を前に出し、地上レベルの歩行者空間の拡充を目指します。現在、都市計画変更の手続きを進めており、令和2年度より工事に着手していきます。

この広場は、顔となる広場として整備し、名古屋らしさを感じられる空間とするとともに、リニア駅上部空間を活用した広場や、地域資源を活かした周辺のまちづくりと連携し、



図-6 東側駅前広場の整備内容



駅とまちが一体となった、ウォークラブルな回遊空間を創出します。

また、地下空間においては、わかりやすく視認性の高い歩行空間や、ゆとりのある地下広場を確保するとともに、地下広場から直接地上へ避難できる階段の設置などにより、防災性や安全性の向上を図ります。

## (2) 西側駅前広場

西側駅前広場においては、交通施設を重層的に配置し、交通結節機能の高度化を図るとともに、民間事業者と連携したターミナル駅にふさわしい新たな都市機能の導入を検討します。あわせて中央コンコースの前に、駅とまちをつなぎ、まちに人を誘う開放性の高い広場を整備し、多彩なイベントや演出などの場となる交流空間として活用します。

この広場と、リニア駅上部空間を活用した広場をつなぐ歩行者空間を整備するなど、歩いてつながるまちづくりを進め、ウォークラブルな回遊空間を創出します。

図-7 西側のまちづくりのイメージ





## 4. 都心の回遊性を高める 新たな交通システム（SRT）

リニア中央新幹線の開業を見据えた取組みの中で、名古屋駅から栄や名古屋城エリア、大須エリアへの回遊性を高めるために、新たな路面公共交通システムの導入検討を進めています。技術の先進性による快適な乗り心地やスムーズな乗降、洗練されたデザインなどのスマート（Smart）さを備え、路面（Roadway）を走ることでもちの回遊性やにぎわいを生み出す、今までにない新しい移動手段（Transit）であることから、その特性を表す概念として、「SRT（Smart Roadway Transit）」と称しています。

車両、走行空間、乗降・待合空間や運行サービスが相互に連携し、一体的に機能することで、魅力あるまちをシームレスにつなぎ、走る空間が豊かなまちの景観を生み出し、ストレスフリーで楽しい移動を提供する「横のエレベーター」として、都心の回遊性やにぎわいを創出します。

図－8 SRTの導入エリア



図－9 SRT 走行空間のイメージ



表－1 SRTの特徴

車 両	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 広い車内と魅力的な車両デザイン</li> <li>• スムーズな乗降と快適な乗り心地</li> <li>• 環境にやさしいエネルギー</li> </ul>
走行空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 存在感と快適性の確保</li> <li>• さまざまな道路利用者を考慮した空間配分</li> </ul>
乗降・待合空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>• まちの回遊拠点としての機能</li> <li>• スマートな発着とシームレスな乗降</li> </ul>
運行サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 基幹的な路線としての高い運行水準</li> <li>• 利用抵抗の少ない料金サービス</li> <li>• 車内移動の少ないスムーズな乗降方式</li> </ul>

SRTは、リニア中央新幹線開業時に効果が最大限に発揮できるよう、課題解決に必要な検証を行いながら段階的に導入を進める予定です。今後は、路線などを示した具体的な事業計画を策定していきます。

図－10 SRT乗降・待合空間のイメージ



## 5. おわりに

名古屋駅周辺のまちづくりには、相当規模の投資が必要になると見込まれることから、2019年4月に「リニア関連名古屋駅周辺地区まちづくり基金」を設置し、地域が一体となった財源確保に取り組んでいるところです。

リニア東京・名古屋間開業予定の2027年度まで、今年で残り8年となります。本市としても、これまで以上にリーダーシップを発揮し、関係者との協議の一層の加速化を図り、国家的プロジェクトである、名古屋駅周辺のまちづくりに全力で取り組んでいきたいと考えています。

## 1. はじめに

今、渋谷駅中心地区では、渋谷100年の計として複数の民間大規模開発事業と基盤整備事業が同時に行われています。

渋谷駅は日本鉄道（現在のJR山手線）が明治18年に開業して以来、JR埼京線・湘南新宿ライン、東急田園都市線・東横線、東京メトロ銀座線・半蔵門線・副都心線、京王井の頭線の4社9線が乗り入れています。1日の乗降客数は約330万人であり、新宿駅に次ぐ日本有数のターミナル駅です。

また、渋谷駅は国道246号と都道明治通りの交差点に接し、鉄道や道路の都内における交通の要所に位置しています。

しかしながら、駅施設のある駅ビルや周辺の建物の多くは昭和初期に建てられたものでした。特に現在建替え中の東急百貨店東横店は、2階にJR線、東急東横線、3階に東京メトロ銀座線の駅が入る複雑な構造であり、昭和9年に開業後80年以上が経過し老朽化が進んだ建物でした。

日本有数のターミナル駅として、震災などの発災時には、都内の鉄道網や道路網に甚大な影響を及ぼす可能性があり、駅施設などの強靱化が喫緊の課題となっていました。

渋谷駅周辺地域では、平成17年に都市再生特別措置法による都市再生特別地区の指定を受け、公民のパートナーシップによる都市再生を進めることとされました。さらに、平成24年には特定都市再生緊急整備地域にも指定され、都市の活性化に加え国際競争力強化も求められることとなりました。

本格的には、平成20年に東京メトロ副都心線が渋谷駅まで開通することになったことを受け、渋谷駅中心地区の都市基盤を新たな都市空間として再構築するための検討を行い、工事が動き出すこととなりました。

主な計画としては、まず、東急東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転の事業化が決まり、平成25年に相互直通運転を開始されることとなりました。

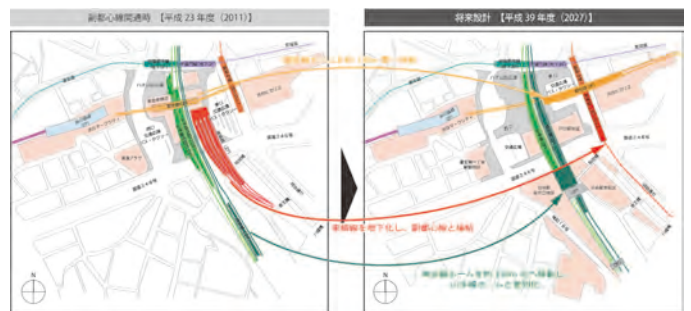
東急東横線の地下化により移設される東急東横線渋谷駅の空いたスペースの一部を活用することにより、JR山手線とJR埼京線の駅が縦列に配置していたことから課題のあった乗り換え距離の問題に、JR埼京線ホームを北側（原宿方）へ約350m移設し、JR山手線ホームと並列化する計画とし、現在、東京オリンピック・パラリンピックに向けホームの仮開設を行うべく工事を行っています。

また、地上2階レベルのJR線と地上3階レベルで直行している東京メトロ銀座線についても、東へ約130m明治通

り上空へホーム移設し、乗り換え利便性の向上を図る計画とし、現在も工事中ではありますが今年1月に新たなホームの供用を開始しました。

すべての鉄道工事が完了するのは令和8年度を予定しています

図-1 鉄道施設計画図



出典：シブヤパブリック展資料

周辺での大規模開発としては、渋谷駅街区の大規模民間開発計画を契機に、東急東横線渋谷駅の跡地を活用し周辺の地権者と共同による大規模開発事業、周辺の老朽化したビルの建替え更新による大規模開発事業などが計画され、渋谷駅街区土地区画整理事業を筆頭に、区画整理事業、第一種市街地再開発事業などの手法により、現在では渋谷駅に近接し、5つの大規模開発事業が行われています。

平成24年には渋谷ヒカリエが開業し、平成30年には東横線跡地を利用した渋谷ストリーム（渋谷駅南街区）が開業、それに続き令和元年には渋谷駅街区の一部として渋谷スクランブルスクエア東棟と渋谷フクラス（道玄坂一丁目駅前地区）が開業しました。

図-2 開発動向図





現在工事中の渋谷スクランブルスクエア西棟・中央棟と桜丘口再開発による建物すべての開発工事が完了するのは令和9年度を予定しています。

渋谷駅中心地区では鉄道事業、街路事業、区画整理事業や再開発事業による大規模民間開発など、事業者の異なる10以上のプロジェクトが同時進行しており、各事業は多層にわたる複雑な鉄道乗り換え動線の改善や駅から街へ人を流す歩行者動線を大規模開発で担うなど、緊密な関係性を持った他に類を見ない事業とされています。

図-3 歩行者動線図



これらの計画のすべてのピースが密接に絡み合った難しい事業を進めるため、地元・事業者・行政が一体となり、官民連携してこの長期事業を渋谷の魅力を失うことなく、かつ円滑に進めていくことが求められました。

## 2. 地域と一体となった官民連携による事業

まず、このそれぞれ事業者が異なる事業を一体的に検討するにあたって、平成19年に渋谷駅中心地区において都市再生緊急整備地域全体、さらに広域渋谷圏の再生・活性化を視野に入れて、公民のパートナーシップによる都市再生を進めることを目的とした「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007」を公表しました。

その後、各事業の検討の深度化に合わせ、より具体の渋谷駅周辺の将来のまちづくりとして「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」や「渋谷駅中心地区基盤整備方針」を周辺の町会、商店街やまちづくり団体などと緊密に意見交換を行い渋谷の将来像を策定し、現在はそれらに基づき各事業が進められています。

## 3. エリアマネジメント

事業を始めるにあたって、まず地域としての懸念は、鉄道や幹線道路に囲まれた場所であり、工事が非常に長期にわたることによる来街者の渋谷離れです。

せっかく都市がリニューアルされても長期にわたる工事は周辺の商店にとって死活問題です。

そのため、工事中であっても渋谷の魅力の低下を抑えるために工事中の魅力付けを検討することにしました。

その結果、事業当初より渋谷駅中心地区の5つの開発を中心に行政も協力して渋谷駅前エリアマネジメントを発足し、工事中のにぎわいの創出を図ることとしました。

渋谷駅前エリアマネジメントは、事業が完了した後も地区の管理水準などを保つことを目的として立ち上げられるものですが、当地区では前述したとおり複数の事業者が同時に事業を行っていることから、一体的な工事中の魅力付けを行うために事業当初より活動を開始しました。

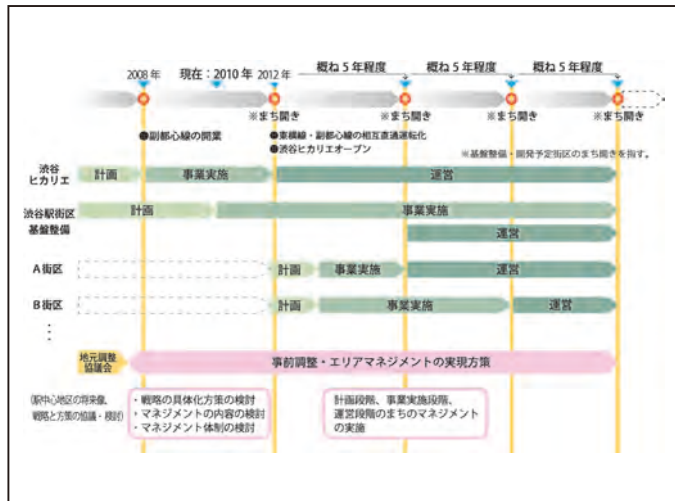
活動内容としては、工事中の仮囲いの装飾や工事中の情報発信、工事中のまちの案内、道路上の広告物の掲出や渋谷カウントダウンイベントなどの協力などを行っています。

## 4. まちびらき

もう一つ工事中の魅力付けとして重要な事業として、長期にわたる工事で段階的にさまざまな施設が動き出すことから、開発の節目に「まちびらき」と称して渋谷を発信していくこととしました。

「まちびらき」は開発などによる大規模施設がオープンニングイベントに留まらず地域と連携し、工事中であってもまちと一体となりシブヤを発信することを目的としています。

図-4 まちづくりのステップイメージ

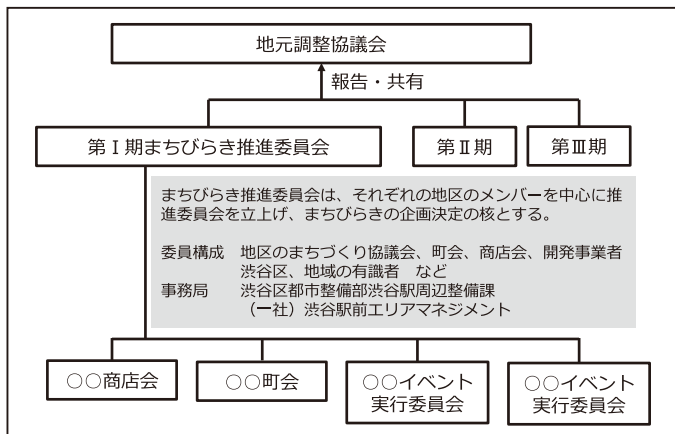


出典：「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」



「まちびらき」を開催するにあたっては、地元が中心となり事業者と連携し、地区を盛り上げていくことが重要と考え、渋谷駅前エリアマネジメントや区が協力し開催することとしました。

図-5 まちびらき推進体制図



平成30年に渋谷ストリームが開業した時に「Shibuya River Fes.」と銘打ち、周辺地域と事業者、そして渋谷駅前エリアマネジメントが協力しまちを盛り上げるイベントを開催しました。

また、昨年（令和元年）には渋谷スクランブルスクエア東棟、渋谷フクラスなどの開業に合わせ、「HELLO neo SHIBUYA」イベントも開催しました。

それぞれの「まちびらき」イベントも渋谷での大型複合施設のオープンと共にまちの魅力の発信も行い、マスコミなどにも取り上げられ一定の効果を得たと思います。

「まちびらき」イベントは、開発事業者はもちろんのこと、地域と協力することにより事業者と地域を密着する効果もあり、その後の地域を盛り上げるうえでとても有益だったと思っています。

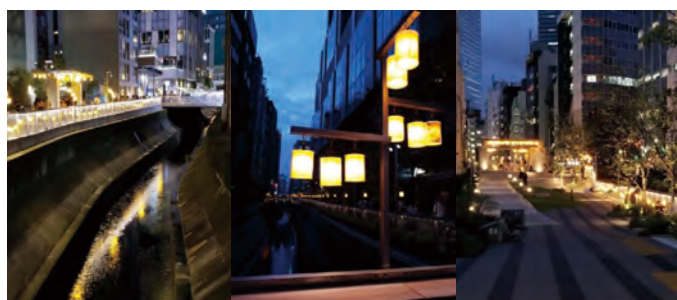
## 5. 最後に

渋谷駅中心地区の工事は、開発による大規模施設が段階的にオープンし、着々と将来の渋谷の姿を覗かせてはいますが、鉄道やバスターミナルなどの基盤工事は今後さらに約7年以上の月日が必要とされる予定です。

いつも工事が行われ、頻繁に歩行者動線が切り替わり、多層にわたる歩行者動線は渋谷ダンジョンなどとも称されていますが、それも今のシブヤとしてのイメージとして受け止め、今後も変わりゆくシブヤをその時々の魅力とし、みんなで楽しめるような街にしていきたいと思っています。

図-6 第Ⅰ期まちびらきの様子（ツナグアカリ）

開催日程	2018年9月13日(木)～9月30日(日) 18日間 17:00～23:00
開催場所	稲荷橋広場・金王橋広場・遊歩道
実施概要	遊歩道をアカリで繋ぐ。地元の方・地元の保育園・働く方、来街者の方の想いをアカリに書いていただき、温かく情緒深くエリアを照らす象徴的なイベント。
運営体制	主催渋谷ストリーム
振り返り	期間中写真撮影をされる方が多数、SNSでの好意的な拡散もあり、集客に寄与していた。「きれい」「あたたかい」「こどもの絵がかわいい」「昔の写真を見ると感慨深い」等の声多数。遠くまで灯りがあることで、遊歩道が繋がったことが認知され、代官山方面へ歩ききっかけづくりとなった。9月15日(土)・16日(日)にはランタンシェードにメッセージやイラストを描けるワークショップを実施し、好評により予定より早く終了。



出典：2018/10/30 渋谷川広場運営連絡会「まちびらき取り組み」振り返り報告

図-7 第Ⅱ期まちびらきの様子（HELLO neo SHIBUYA）

東口地下広場の式典・内覧に合わせ、「HELLO neo SHIBUYA GALLERY」の一つであるトークイベントを実施

### 【トークイベントvol.0概要】

開催内容	「渋谷 vs neo SHIBUYA」をテーマに、登壇者のそれぞれの立場から渋谷への思いを語ってもらい、観覧者にこれからの渋谷に対する期待感醸成を狙う。
登壇者	宇野常寛氏（評論家・PLANETS編集長） 太田佳代子氏（建築キュレーター） 東浦亮典氏（（一社）渋谷駅前エリアマネジメント代表理事／東急(株)執行役員渋谷開発事業部長） 田中伸和氏（UR都市機構 東日本都市再生本部長） 司会 得能恵理子氏（スターハウスジャパン代表取締役）
開催日時	10月30日(水) 14:30～16:00
開催場所	渋谷駅東口地下広場
主催	SHIBUYAまちびらき2019実行委員会

内覧会に約400名来場、立ち見のお客様も多数いらした。いままでとこれからの渋谷について観客も交えたトークになり、楽しんでいただくと共に新たな発見の場にもなった。



出典：（一社）渋谷駅前エリアマネジメント資料



# 都心・三宮の再整備について

## ～『人が主役のまち』『居心地の良いまち』～

神戸市 都心再整備本部

### 1. はじめに

震災からの復興を遂げ、新たなステージを歩み始めた神戸市は、市民と民間事業者、行政が協働で都心の再生を実現し、世界に貢献できる都市として発展していくことを目指して、2015年9月に神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕及び三宮周辺地区の『再整備基本構想』を策定しました(図-1)。また、2018年9月には、神戸三宮「えき～まち空間」基本計画を策定し、快適で利便性が高く、美しい景観が備わり、さまざまな市民活動や交流が展開されるような街を目指して、官民が連携し三宮再整備の取組みを進めています。

図-1 神戸の都心のエリア



### 2. 神戸三宮「えき～まち空間」基本計画

神戸三宮「えき～まち空間」基本計画は、官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取組みを示すことを目的に策定しました。三宮駅周辺は、6つの鉄道駅とバス乗降場が立地する市内最大のターミナルですが、「乗り換え動線がわかりにくい」「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」「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。そのため、「えき」(6つの駅とバス乗降場)と「まち」をつなぐ空間を「えき～まち空間」と名付け、神戸の玄関口にふさわしい空間として整備していきます(図-2)。また、「えき～まち空間」の核となる事業として、三宮交差点を中心に税関線(フラワーロード)と中央幹線

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」を創出していきます(図-3)。

図-2 「えき～まち空間」のイメージ

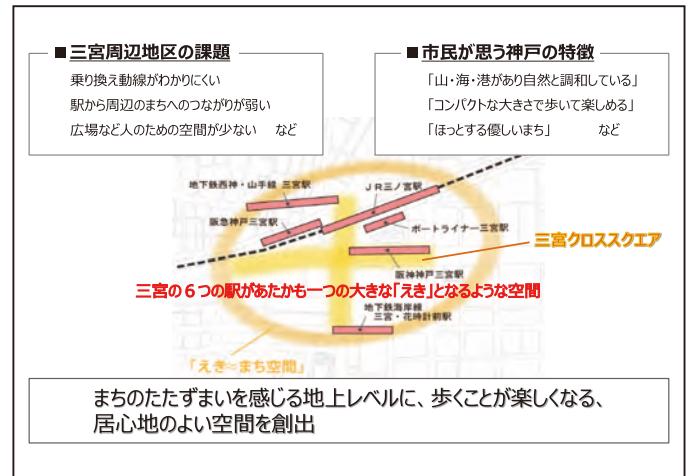


図-3 三宮クロススクエア将来像



三宮交差点から北側をのぞむ

### 3. 「三宮クロススクエア」の実現に向けて

現在の三宮駅前では、地上レベルで東西方向と南北方向の幹線道路が交差し、多くの車両が行き交う車のための空間が大部分となっています。この空間を人と公共交通優先の空間に転換し、道路によって分断されている駅と周辺のまちをつなぐとともに、神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間を創出します。

その実現に向けては、自動車の通過交通対策や公共交通



の利便性向上等を行い、自動車との共存を図りながら段階的に整備を進めていきます。まず、クロススクエアの東側部分について、目標年次を定めて2段階で完成させます。第1段階では、2025年頃を目処に車線を10車線から6車線に減少させ、歩行者空間を拡幅します。第2段階では、2030年頃を目処に、駅前のロータリーへのアクセス路、荷捌き、緊急車両用として3車線を残した上で全体を広場空間として人のための空間にします。また、このようにしてできた広場を神戸の玄関口にふさわしいにぎわいのある空間にするために、多様な関係者の協働によって、公共空間の利活用、管理運営を行う「エリアマネジメント」に取り組みます。

## 4. 「三宮クロススクエア」交通社会実験

### (1) 交通社会実験の概要

「三宮クロススクエア」の整備に向けた第一歩として、2019年7月にJR三ノ宮駅前の中央幹線において、第1段階の車線数を再現するため、10車線（最大）から6車線への交通規制を行いました。この交通社会実験は、規制区間及び周辺の主要交差点において交通量調査等を実施し、車線数の減少等による交通流の影響について検証を行ったうえで、整備に向けた設計に反映させていくことを目的としています（図-4、5）。

【実施期間】 2019年7月2日（火）～7月31日（水） 30日間  
 【実施場所】 三宮交差点～中央区役所前交差点間 約400m

### (2) 交通社会実験の結果

交通社会実験開始直後は、車線規制や信号現示の変更が交通に影響を与えたことで混雑が発生しましたが、信号サイクルの調整を行うことで交通の落ち着きが確認されました。一方、時間帯によっては、交通集中が原因と思われる混雑の発生が見られるなど課題が確認された箇所もありました。

交通量の変化としては、山手幹線、中央幹線、浜手幹線（国道2号）の断面交通量を比較した結果、実験前に比べ、実験中は中央幹線の受け持つ交通量の割合が減少し、山手幹線及び浜手幹線の受け持つ交通量の割合が増加したことから、外周道路へ迂回する傾向が確認されました。

### (3) 今後の取組み

現在、実験で抽出できた課題の整理及び交通量調査等から得られた交通状況の分析を行っており、バス、タクシー等の事業者及び市民等へのアンケートやヒアリング調査結果なども含め、今年度中に実験結果をとりまとめる予定です。また、実験結果をもとに、関係機関と協議を行いながら、まずは、「三宮クロススクエア」第1段階の整備に向けた必要な交通処理対策の検討を行います。

図-4 位置図

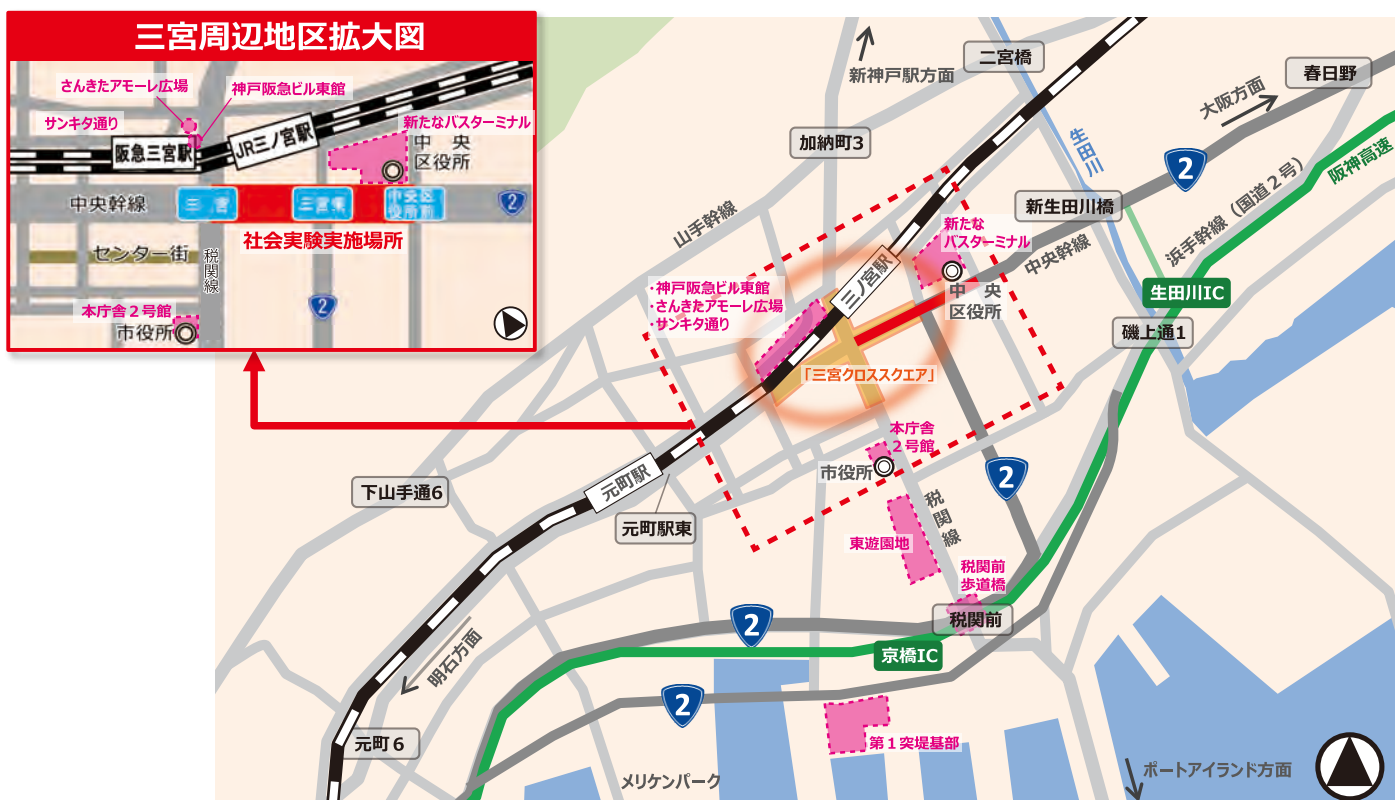




図-5 「三宮クロススクエア」段階整備のイメージ  
(三宮交差点より東側をのぞむ)



現 況



第1段階 2025年頃  
10車線→6車線  
※今回の交通社会実験で検証



第2段階 2030年頃  
6車線→3車線

## 5. 新たな中・長距離バスターミナルの整備

三宮駅周辺は1日約1700便（2019年4月時点）もの中・長距離バスが発着しており、兵庫県内だけでなく中国、四国地方といった西日本の主要都市と神戸を結んでいます。しかし、乗降場が三宮駅周辺の6ヵ所に分散し、利便性や交通弱者に対する配慮が十分でないという課題を抱えています。

そこで、2018年3月に「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画」を策定し、これらの乗降場を雲井通5・6丁目エリアに集約して中・長距離バス移動の新たな拠点を整備し、交通結節点としての大幅な機能強化を図ることで、人の移動のみならず情報や文化交流等を受発信する新たな玄関口を創出することとしました（図-6）。

加えて、このエリアは「特定都市再生緊急整備地域」として、都市の国際競争力強化を図る拠点としての役割が期待されていることから、土地の高度利用により、バスターミナルをはじめオフィスやホテルといった昼夜問わずにぎわいを創出する都心にふさわしい機能を導入し、神戸ならではの魅力を活かした新たな都市機能の集積を図るため、市街地再開発事業の手法を用いて当該エリアの再整備を段階的に進めていくこととしています。

基本計画に基づき、まず雲井通5丁目地区の事業化に向けて、2018年5月に地元地権者の出資により再開発会社が設立されました。その後選定された事業協力者グループとともに、2019年9月に都市計画提案を行い、2019年度内の都市再生特別地区と第一種市街地再開発事業の都市計画決定を目指し、作業を進めています。

図-6 新たなバスターミナルの再整備イメージ



※このイメージは事業協力者が作成したもので、そのまま実現されると決まったものではありません。



## 6. さんきたアモーレ広場 及びサンキタ通りの再整備

「えき〜まち空間」において、阪急神戸三宮駅の北側エリアが最も早く整備される予定となっており、2021年春にホテル・オフィス・商業施設等から構成される高さ約120mの神戸阪急ビル東館が完成予定です。それに合わせて、通称“デコボコ広場”や“パイ山”として親しまれた「さんきたアモーレ広場」と「サンキタ通り」を再整備します。「さんきたアモーレ広場」は、神戸にふさわしい先進的なデザインの空間に（図-7）、「サンキタ通り」は歩行者優先の空間に再整備する予定です。

図-7 さんきたアモーレ広場

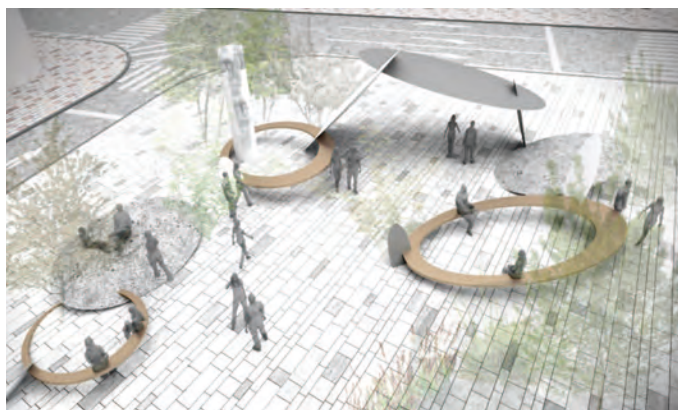


図-8 新港突堤西地区：第1突堤基部の再開発



図-9 東遊園地のリニューアル



## 7. 都心とウォーターフロントとの 一体的な整備

三宮駅から南約1kmに位置しているウォーターフロントエリア（新港突堤西地区）でも、文化・集客・業務・商業・住機能などの複合再開発を実施しています。2020年後半からの順次操業開始を予定しています（図-8）。

三宮駅周辺とウォーターフロントエリアの回遊性を向上させることが重要であると考えており、その動線上に位置する神戸市役所本庁舎2号館は、庁舎機能に加え、新たに音楽ホールやにぎわい機能等を持たせた複合施設として再整備します。庁舎の南側に位置する東遊園地では、都心の活性化や回遊性向上の拠点として再整備を行い、さらなるにぎわいを創出します（図-9）。

これらをつなぐ税関線では、道路空間の再配分や税関前歩道橋のリニューアル等により歩行者動線を強化します（図-10）。さらに、交通手段の充実として、接続バスの本格運行に向けたプレ運行なども行っています。

これらの取組みにより、都心とウォーターフロントの回遊性の向上を図り、歩いて楽しめるまちの実現を目指します。

図-10 税関前歩道橋リニューアル



## 8. おわりに

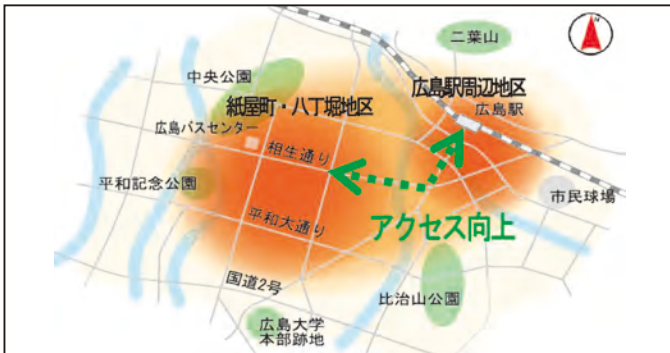
これらの事業を着実に進め民間投資を誘発することで、広域から神戸に人やモノが集まり、都心のポテンシャルを向上させ、三宮だけでなく神戸全体のまちの活性化や発展を図っていきます。



## 1. はじめに

広島市は、一級河川太田川河口付近のデルタ部を中心に発展してきた都市です。そのデルタ北東部に位置する広島駅周辺地区とデルタ中央部に位置する紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、この2つの地区に都市機能の集積・強化を図ることにより、それぞれが活力と賑わいのエンジンをもち、相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を進めています（図-1）。

図-1 「楕円形の都心づくり」のイメージ図



このうち、東の核の広島駅周辺地区は、近年、市街地開発事業に加え、新幹線口広場の再整備やペDESTリアンデッキ、広島駅自由通路等の基盤施設が順次完成し、再開発が大きく進んでいます。一方、西の核の紙屋町・八丁堀地区は、平成30年10月に都市再生緊急整備地域に指定されたところであり、今後、官民をあげて市街地の再開発を進めていくこととしています。

こうした都市機能強化の取組みと併せ、楕円形の都心を市民や来訪者がスムーズに回遊できるように、都心の東西の核のアクセスを大きく向上させる路面電車の新設を含む広島駅南口広場の再整備等に取り組んでいます。

本稿では、この広島駅南口広場の再整備等の事業内容をご紹介します。

## 2. 現状と課題

現在の広島駅南口広場は、バスの降車場が駅と離れJRとの乗り継ぎが不便であるとともに、ラッシュ時に広場に進入できない路面電車が行列待ちになっていること、待合場所や憩いの場といった賑わい・交流空間が少ないことな

ど、さまざまな課題を抱えています。

さらに、路面電車が迂回して駅前広場へ進入するルートとなっているため、東西の都心核を移動する際の定時性や速達性の確保が課題となっています。

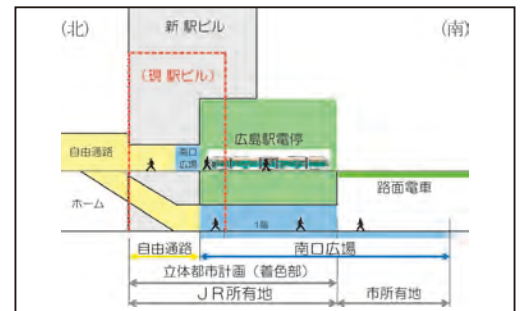
こうした課題に対応するため、広島駅南口広場の再整備や路面電車のルート変更を行うこととしました。

## 3. 事業概要

### (1) 南口広場の再整備

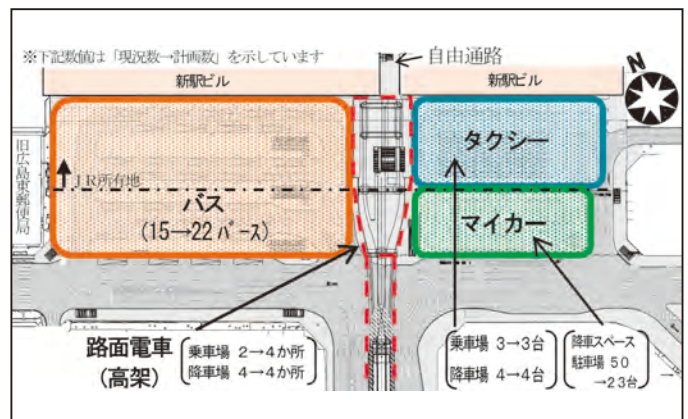
JR西日本が計画している現広場の自社所有部分上空の立体利用を前提とした駅ビルの建替えと連携し、路面電車を駅ビルの2階レベルへ高架で進入させるとともに、それによって生まれる1階レベルの空間を活かして、駅周辺に点在するバスの乗降場を集約するなどの立体都市計画制度を活用した広場の再整備を行います（図-2）。

図-2 横断イメージ図（広島駅電停付近）



広場中央部に路面電車の電停を高架で整備し、乗降場を各方面別に4系統分確保します。西側にはバス乗降場を整備し、乗降場の数を現在の15バースから22バースに増やします。東側にはタクシー乗降場とマイカー駐車場の必要規模を整備します（図-3）。

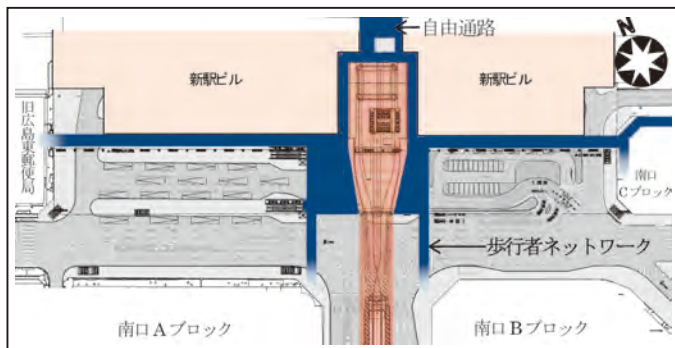
図-3 南口広場交通施設ゾーニング図（1階レベル）



※関係機関等との協議により変更となる場合があります

また併せて、広場を中心に広島駅南口Aブロック・Bブロック・Cブロック、建替え中の旧広島東郵便局方面へのペDESTリアンデッキを整備し、駅自由通路とつながる2階レベルの歩行者ネットワークを構築します（図-4）。

図-4 歩行者ネットワーク（2階レベル）



※関係機関等との協議により変更となる場合があります

## (2) 路面電車の駅前大橋ルート及び循環ルートの整備

路面電車の新設路線として駅前大橋ルート（約1.1km）を整備し、この間に電停を2ヵ所（稲荷町交差点付近と松川町交差点付近）新設します。この駅前大橋ルートの整備に伴い、既存路線のうち、広島駅電停から猿猴橋町電停を經由しての場的場町電停までの区間は廃止します（図-5）。

また、既存路線を活用して市内中心部を環状で結ぶ路面電車の循環ルートを整備し、沿線地域の利便性の確保や賑わいの創出等を図ります（図-6）。

図-5 駅前大橋ルートと南口広場



図-6 循環ルート

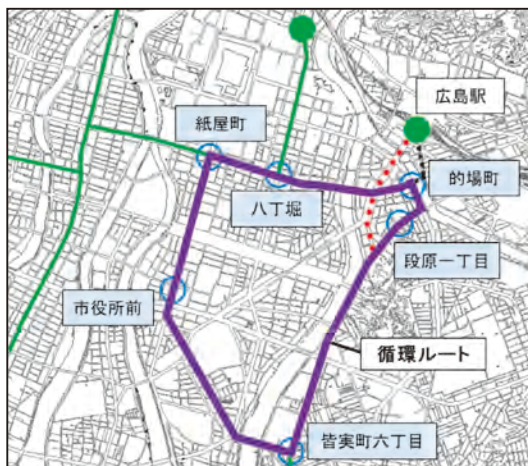


図-7 完成イメージ



南口広場外観全景（駅前大橋から北側を望む）



南口広場内観（自由通路から南側を望む）

## 4. 今後の取組み

平成29年から環境影響評価、都市計画法及び軌道法の手続きを進めてきており、令和元年11月に環境影響評価書の公告、都市計画決定及び変更の告示を行うとともに、国土交通省から運行事業者である広島電鉄に対し、軌道法の軌道運輸事業特許が交付されました。本年3月末には、JR西日本が駅ビルを閉鎖し、建替え作業に着手することになっています。

本市は、これと連携し本年中にも駅前広場再整備等の工事に着手する予定であり、駅前大橋ルートについては令和7年春の開業を、既存電停や軌道の撤去など残る広場再整備については駅前大橋ルート開業後できるだけ早期の完成を目指しています。

東の都心核である広島駅周辺地区における活力と賑わいの舞台づくりの総仕上げとして本事業を着実に進めていきます（図-7）。



# 桜町地区市街地再開発による メインバスターミナルの整備

熊本市 都市建設局 都市政策部 交通政策課

## 1. はじめに

本市では、人口減少・超高齢社会に適応する多核連携都市の実現を目指しており、中心市街地と15の地域拠点を基幹公共交通軸で結ぶこととしています。この公共交通ネットワークの基点として、桜町地区のバスターミナルを「メインターミナル」、熊本駅を「サブターミナル」に位置付けています（図-1）。

桜町地区については、本市の中心市街地のなかでも、商業・業務、公共公益、交通機能等が特に集積しています。

そのため、第一種市街地再開発事業により、バスターミナル、商業施設、熊本城ホール等を含む再開発施設を整備し、土地の高度利用と都市機能の更新を図りました（図-2）。

今回、令和元年9月11日に新たにオープンした「熊本桜町バスターミナル」についてご紹介します。

図-1 位置図

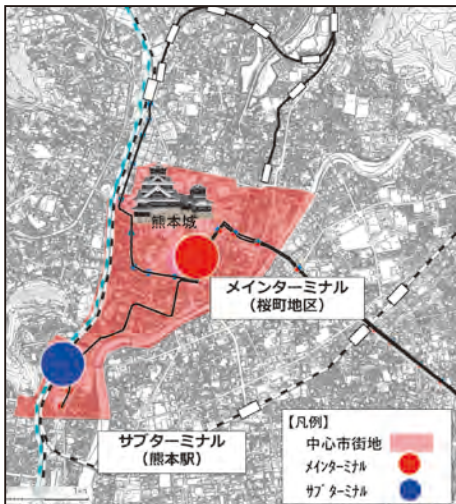


図-2 桜町地区の再開発施設

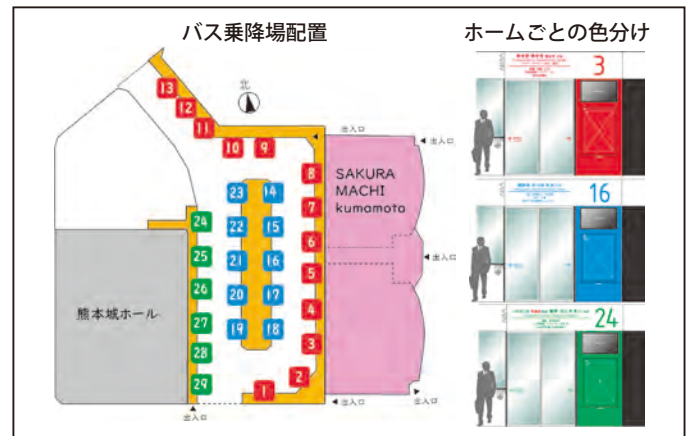


## 2. 熊本桜町バスターミナルの特徴

### (1) バス乗降場配置

整備前に36バースあった乗降場を方面別に集約し、今回、29バースの乗降場が整備されました。利用者をわかりやすく誘導するため、サインや誘導ブロック等はホームごとに赤・青・緑の3色で色分けされています。

図-3 バス乗降場配置とホームごとの色分け



### (2) コンコースとバリアフリー化

乗降場を含むバスターミナルは、地上1階となり、2階及び地下1階のコンコースを経由し、乗り継ぎが可能です。その上下導線は、エスカレーターやエレベーター等でバリアフリー化されています。

図-4 コンコース (2階)



### (3) 待合環境の向上

各乗降場には、ベンチやバスロケーションシステムのモニター等を設置しています。このバスロケーションシステ

ムは、平成31年4月に供用開始され、スマートフォン等でもバスの接近情報を確認できます。

また、乗降場と車路の間にホームドアを設置し、安全性・快適性を向上させています。

写真-1 乗降場のホームドア等の状況（1階）



### 3. 「バス・電車無料の日」の実施

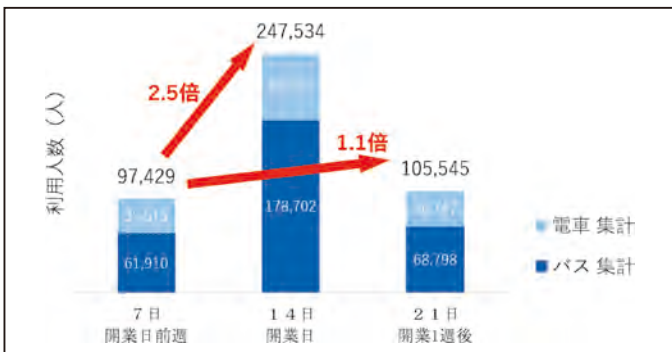
熊本桜町バスターミナルのオープンに続き、令和元年9月14日（土）、再開発施設内に商業施設「SAKURA MACHI Kumamoto」が開業し、この日にあわせ、民間事業者主体で「熊本県内バス・電車無料の日<sup>\*1</sup>」が実施されました。

これは、①公共交通機関の利用促進、②中心市街地の活性化、③渋滞の緩和を主な目的としており、実施後の検証で、以下の効果等<sup>\*2</sup>が確認されています。

#### (1) 公共交通機関の利用促進

当日の公共交通利用者数<sup>\*3</sup>は、開業前の約2.5倍（約25万人）となり、その1週間後約1.1倍（約11万人）となっています。このことから、1日限定の「バス・電車無料の日」は、当日だけでなく、その後の公共交通の利用促進につながっていると考えられます。

図-5 公共交通利用者数の変化<sup>\*3</sup>



#### (2) 中心市街地の活性化

当日の桜町地区への来訪者は、前週比約6.3倍、周辺エリアへの影響も含めてみると約1.5倍となっています。

今回、来訪者へ支出額等のアンケートを実施し、中心市街地全体への経済波及効果を約11.4億円、このうち「バス・電

車無料化」による経済波及効果を約5.0億円と推計しています。

#### (3) 渋滞緩和

前述のとおり、中心市街地への来訪者数は約1.5倍となりましたが、周辺で目立った渋滞はなく、中心市街地周辺の国道3号では、最大渋滞長が約41%減少するなど、渋滞緩和への効果が確認されています。

## 4. おわりに

バスターミナルを含む再開発施設に隣接するシンボルプロムナード、（仮称）花畑広場等のオープンスペースでは、第一種市街地再開発事業の整備効果を最大化し、さらなる賑わいが創出されるよう、令和3年度の完成を目指し整備を進めています（図-6）。

また、サブターミナルである熊本駅では、令和2年度の完成を目指し、バス、鉄道、市電の交通結節機能を強化する駅前広場の拡張整備を行っています（図-7）。

今後ともハード・ソフト両面からさまざまな取組みや検討を進め、人口減少・超高齢社会に適応した都市づくりを推進してまいります。

図-6 オープンスペースの鳥瞰イメージ



図-7 熊本駅（白川口）駅前広場の完成イメージ



※1 空港リムジンバス、県外乗り入れ便、JR等を除く、県内ほぼすべてのバス、市電・電鉄を対象

※2 SAKURA MACHI DATA projectにて分析

※3 無料化対象路線



## 1. 南町田拠点創出まちづくりプロジェクト

本地区は、町田市（人口約42.8万人：2019年4月現在）の南端にある東急田園都市線南町田グランベリーパーク駅（2019年10月1日に「南町田駅」から改称）に直結し、2000年から17年間営業した商業施設（旧グランベリーモール）敷地と鶴間公園が隣り合う、約22haのエリアです。当駅周辺は、鉄道敷設に合わせて土地区画整理事業により市街地整備がなされた、東京都心通勤圏の郊外住宅地で、広域交通としては、東名高速道路横浜町田インターチェンジ近傍かつ国道16号・国道246号の交差点近傍に位置するほか、2020年3月に開通する横浜環状道路北西線により羽田空港や新横浜駅へのアクセスが飛躍的に向上することとなります。

本プロジェクトは、こうした全国からの集客を期待できる交通ポテンシャルの向上を背景に、本エリアの立地特性を最大限に活かし、地元行政である町田市と、鉄道事業・沿線まちづくりに取り組む東急株式会社・東急電鉄株式会社とが連携・共同して、鉄道駅・商業施設・都市公園・都市型住宅等の同時・一体的な再開発により駅前空間の魅力を再構築することで、人口減少・超高齢化にあっても、郊外住宅地の将来にわたる持続的な発展を果たすことを目的としたものです（図-1）。

図-1 プロジェクト計画図



## 2. プロジェクトの概要

本地区整備は、駅直結の商業街区と都市公園を中心として、再度の土地区画整理事業により道路・公園等の都市基盤と宅地の再配置を行うことで、駅からアウトモール型の商業施設を通り抜けて都市公園までを、境目を感じることなく歩き回れるウォーカブルな駅前環境、そして多世代にとって魅力的な“新たな暮らしの拠点”を創出したものです。駅、商業施設、鶴間公園、そしてパークライフ・サイトからなる、すべてが公園のようなまち、「南町田グランベリーパーク」は、2019年11月13日に“まちびらき”を迎えました。

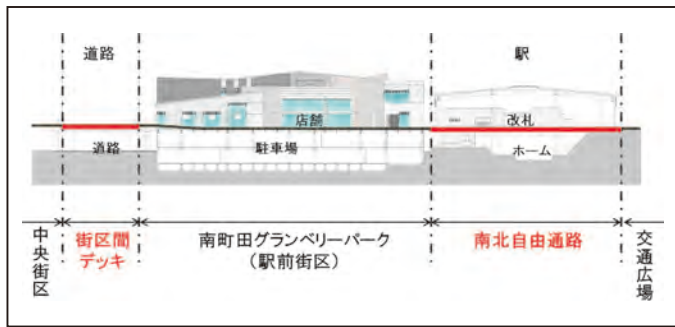
## (1) 再区画整理と歩行者ネットワーク再構築

従前、商業街区と公園とは掘割状の道路で隔てられており、相互の連絡・連携はほぼなされていない状態で、鶴間公園は来街者からほとんど認知されない存在でした。そこで、本プロジェクトでは、まず「再度の土地区画整理事業」により、一度計画的につくられた道路・公園等の都市基盤や整形された宅地・街区を再配置し、商業街区・公園をスーパーブロック化する都市基盤の再構築を行いました。

さらに、これを基盤として、駅・商業施設から公園、そして周辺の住宅市街地まで、歩車分離かつバリアフリーでつなげる歩行者ネットワークを配置しました。駅に新設した自由通路、歩行者デッキ、商業施設内通路、公園園路までを官民の境目なくまち全体に巡らせ、ネットワークの交点を中心に、趣の異なる広場とともに積極的な緑化やベンチやデッキなどを設えることで、人々の活動や憩いが生まれるように工夫を施しています。

とくに、従前、駅の南北間は掘割式の線路により分断されており、駅南北を唯一接続する太鼓状の跨線橋は狭隘で、駅前の歩行者動線としては非常に脆弱でした。そこで、駅北側の交通広場と南側市街地がほぼ同じ地盤レベルであることを活かし、駅の南北方向に自由通路を架橋するとともに、駅直結の駅前街区内を経て、駅南側の道路をオーバークロスする歩行者デッキを配置し、公共交通拠点から周辺市街地へ、歩車分離かつバリアフリーで歩き回れる環境を整えています（図-2）。

図-2 ネットワーク断面図



## (2) これからの郊外での暮らし方の“器”となる魅力的な機能集積

こうした骨格的な基盤の上に、官民が各々の役割分担のもと、大きく3つの機能を載せ、南町田グランベリーパークというまちを構成しました。

### ①都市公園

従前は駅至近の大規模公園としては閑静で、運動公園としての機能性にも欠けていました。今回、心身ともに健康になる公園の有り様を探求しながら、広場や林などの要素構成はそのままに、ひとつひとつの設えを丁寧に見直し、子どもからシニア層まで多世代が思い思いに過ごせる、滞在性・活動性の高い公園に生まれ変わりました。「アクティブデザイン」は特徴的な取組みのひとつで、単にスポーツ施設を整備するだけではなく、舗装やサインなどを通じて、思わず身体を動かしたくなるような、人々の活動を誘発する仕掛けを施しています。

### ②商業施設

旧モールと同様、オープンモール型とし、商業街区を回遊する歩行者通路に面し、低層の分棟式の建物が立ち並びます。歩行者通路は、幅員や建物角度を細やかに調整し、ストリートとプラザの組み合わせにより構成されます。このような「ビレッジ型空間」と呼ぶ、景色に変化をつけた空間に店舗の賑わいを加え、まちなかを回遊する楽しさを演出しました。街区内に配置した7つのプラザは、来街者に「共感」してもらうことをコンセプトとしたイベントを介してコミュニティの育成の場となることを目指しています。

### ③パークライフ・サイト

土地区画整理事業により道路を廃して商業街区と公園をつなげる位置に町田市宅地を配置し、市民と来街者が文化的活動を通して交流する場所を創出しました。米カリフォルニア州にある「Charles M. Schulz Museum」世界唯一のサテライト館となる「スヌーピーミュージアム」を核とし、図書を通じたコミュニティ醸成の場「まちライブラリー」、児童館「子どもクラブ」など多機能が同居しています。

## (3) 駅空間のリニューアル

まちの玄関口として、安全性や利便性の向上といった機能的更新に加え、駅構内からまちの高揚感を感じられるリニューアルが施されました。ダイナミックにまちへとつながる大階段を配置し、ホームからコンコースを開放的な大屋根で覆い、植栽と水が流れるエリアに太陽の光と風を取り込むことで、ホームに降り立った瞬間から公園のみどりや商業施設の賑わいを感じることができます。

駅から始まる“すべてが公園のようなまち”として、駅の名称及び新しく生まれ変わったまちの名称ともに「南町田グランベリーパーク」とし、全日急行停車化も図った結果、まちびらき後の一日平均乗降人員は、旧モール営業前と比較して250%と大幅に増加しています（写真-1）。

写真-1 リニューアルした駅空間



撮影：川澄・小林研二写真事務所

## 3. 国際的な環境認証制度「LEED ND」取得

本プロジェクトでは、2018年12月に、世界標準の環境認証制度「LEED ND（まちづくり部門）」のゴールド予備認証を取得しました。認証エリアに駅施設を含むものは、国内初です。認証においては、公園と商業街区を大街区化し、駅から商業街区、公園まで、みどりと賑わいを感じながら、安全・快適に回遊することができる歩行者ネットワークを配置した、まちの構造そのものが、ウォークブルでコンパクトなまちとして高く評価されました。

まちびらき後、南町田グランベリーパークには13日間で100万人もの人が訪れました。駅と商業施設、公園がシームレスにつながり、まち全体がまるでひとつの「パーク」のような、自然と賑わいが融合した新たなまちの景観が日々更新されています。



## 1. はじめに

現代社会では、人と人との繋がりが昔より少なくなってきました。市民が憩い繋がり、楽しく過ごせる街を創るにはどうしたらいいのか。その第一歩として、人口約67,000人の天理市の中心に位置する天理の駅前広場に、にぎわいを創出するため平成29年4月に巨大なコフフンをモチーフとした複合施設を建設しました。

現在では多くの市民に親しまれ、天理市の顔となった「天理駅前広場コフフン」。

本稿では、現在進めている天理駅周辺のにぎわいづくりの取組みをご紹介します。

## 2. 整備に至る経緯・地域の課題

本プロジェクトがスタートしたのは平成26年4月。市の主要政策のひとつであった「にぎわい、つながる街空間づくり」の一事業として始まりました。まず、設立された「天理駅周辺地区街づくり協議会」において、広場に滞留する機能がない、周辺に子どもたちが遊びたくする公園がなく、統計ではテレビを見る時間が比較的長い、市の中心地に人が少なくにぎわいがないことなど、さまざまな地域課題があげられました。これまでの広場は南側が広く何もないイベント広場、北側が交通ロータリー、地下に駐輪場がある構成でした。今回のプロジェクトでは、上記課題を解決するために約17,000㎡ある広場のうち約6,000㎡の南側のイベント広場に必要機能を付加する整備を行うことになりました。

写真－1 整備前



## 3. デザイン

駅前広場の立地の良さと敷地の広さを生かして、地域で絡み合うさまざまな課題を解決していこうとする本プロジェクトは、一般的な駅前広場の概念を超えた形や考え方が必要であることと考え、設計前の基本計画業務の中で最も重要視したのが、「デザイン」でした。地域課題や必要な機能、市民が大切にしたいことなどを細かく仕様に盛り込んだプロポーザルを経て、デザインオフィスnendoが最優秀提案者に選定されました。そこから市民の意見も取り入れ、形や色、素材、使い勝手や安全性、コストなど相反しがちな価値観の間の調整を何度も繰り返し、最終デザイン案をまとめました。

## 4. にぎわいづくり

天理駅前広場には子ども向けの遊具、野外ステージ、カフェレストラン、レンタサイクル、観光案内、セレクトショップ、待合所などの施設があります。

大型トランポリンやすりばち状に板を張り巡らせた遊具は子どもに大人気で、平日休日を問わず多くの子どもたちが遊んでいます。また、健康遊具も設置しており、高齢者の方々も楽しめます。広場・野外ステージでは、1年目は、新しい駅前広場の使い方を市民等に知ってもらうため市が主体となって多くのイベントを開催しました。その成果もあって、2年目の昨年度には約7割が市民等主体のイベン

写真－2 巨大トランポリン「ふわふわコフフン」





トとして開催されました。音楽やダンス、マルシェ、プロレス、映画上映など多種多様なイベントの他、定期的に行うイベントも増え、にぎわいが生まれてきています。

写真-3 野外ステージでのダンスイベント



写真-4 広場イベント（マルシェ）



JR高架下にある施設もニーズに合わせたスペースを作っており、子育て世代も安心してお越しいただけるように、調乳機や電子レンジ、おむつ交換台、授乳室といった設備も完備しています。待合所内では、休憩スペースに囲碁や将棋などを置いて、高齢者の方々の憩いの場として使用。

写真-6 整備後



写真：太田 拓実

キッズスペースにはボーネルンド社の知育遊具などを設置し、中高大学生向けには学習スペースを設け、試験前には机が足りないほどにまでなります。そんな多世代が集える施設となっています。また、イベントスペースでは高齢者向けの体操やお母さん向けのヨガなど市内団体による多彩なイベントが行われており、ほぼ毎日何らかのイベントが行われている状況ができてきています。

写真-5 JR高架下待合所



## 5. おわりに

これまでただ広く人が行き来するだけだった天理駅前広場に、こんなに市内に子どもたちがいたのかと驚くほど遊びに来てくれる。高齢者の方々も毎週の健康体操を楽しみに来られる。そういう方々をターゲットとしたイベントが野外ステージ等で開催される。そうした、にぎわいづくりの循環が形をなしてきています。今後はこのにぎわいを天理駅周辺だけでなく市内の各拠点へと繋げていき、天理という街の魅力を市内外に発信していきたいと考えています。



## 1. はじめに

全国的に広がる急速な人口減少は国や社会の存立に関わる問題で、どの自治体においても必須課題です。高根沢町においても、少子高齢社会の進行とともに、低下しつつある地域の活力をいかに創生していくかは緊要の課題でした。この課題にいち早く取り組み、将来にわたり持続可能な町を目指すため、「現状に座していたら何も始まらない。」と、新たな視点で考え行動を起こす手段として現状3万人の人口を1万人増加させる「定住人口4万人への挑戦」という、あえて困難なテーマを設定し、人口対策の取組みを集中して実施する「高根沢町定住人口増加プロジェクト」を平成27年から5ヵ年計画としてスタートさせました。特に本町においては、30代が流出傾向にあったことから、町内外の若者・子育て世代をターゲットとし、高根沢町の良さを訴求させ、転入者を繋ぎ止める取組みを、単発ではなく恒常的に積み重ねていく必要がありました。そこで、本稿では、町の交通結節点・表玄関であり、最も町内外のさまざまな人が行き交うJR宝積寺駅周辺を中心市街地の活性化拠点とし、地域の創生、さらには交流及び定住人口の増加に向けて取り組んできた施策について紹介します。

## 2. 取組みの動機、経緯

特筆すべき観光地のない本町において、交流人口を増やすためには、町を訪れるきっかけになる新たな魅力づくりが必要でした。また、それと同時に交流人口の増加に伴う新たな財政的支出を極力抑制することが求められました。熟慮の結果、取組みを進める拠点として、交通の利便性が高いJR宝積寺駅に接しており、景観的にも優れた世界的建築家・隈研吾氏設計の「高根沢町ちよっ蔵広場」周辺を選定することとしました。

まず、平成27年8月に「ちよっ蔵広場」で、宇都宮大学の地域づくり学生チーム「たカラボ」の発案による「駅前のマーケット」を開催しました。このマーケットは、「誰もが参加しやすい」ことが特徴です。出展者もお客さまも、それぞれがゆるく、自由な雰囲気の中で想い思いに自己を表現できる、そんなマーケットにするためにゼロから始めたイベントでした。今年度で5年目となりましたが、このイベントの効果は、中心市街地の活性化だけでなく、潜在

的な創業希望者の掘り起こしにも繋がりました。出展者や来場者の中には、「いつかは自分のお店を持ちたい」と話す方や、「創業はハードルが高いので、お試しができれば」という声があり、皆さんの夢を近づけ、町の活性化にも繋がる形を模索するようになりました。

当時、宝積寺駅前に1,000㎡程の町の土地があり、この土地の活用方法を検討していました。マーケットをはじめ、さまざまなイベントを恒常かつ安定的に駅前で開催し、これまで以上に交流人口を増やすためには、最低限の「場」と「機能」を確保する必要がありました。また、本町の駅周辺には、市場に出ているお手軽な、いわゆる「居抜き物件」が少なく、前記したようなニーズもあったことから、今後町が創業支援を推進していく上で、「お試し創業」的な仕組みを整える必要が高くと考え、平成29年10月に地方創生拠点整備交付金を活用し、宝積寺駅東口にお試し創業施設を備えた「クリエイターズ・デパートメント」(写真-1)を整備しました。

写真-1 クリエイターズ・デパートメント



## 3. 取組みの内容

「クリエイターズ・デパートメント」の敷地面積は、1,006.94㎡、ログハウスでできた5棟のお試し創業施設と事務所からなる施設です。ログハウスは海外から取り寄せ、周囲の建築物と調和し、溶け込むように見た目にもこだわりました。事務所は、移住・定住・創業支援センターとなっており、情報発信や相談機能を併せ持つ施設となっています。お試し創業施設の貸出期間は最大で2年間、月額1万円でお貸ししています。これまでに26名の応募があり、選考で11名の方が入居されています。オープン時から入

居されていた第1期生の皆さんは、昨年10月で2年間の入居期間を終え卒業し、2名の方が町内で新たに創業されています。令和元年11月からは新たに5名が2期生として入居され、それぞれのお店をオープンしています。

これまでに、施設のPRと新規入居希望者を確保するため、「クリエイターズ・デパートメント」の見学会を2回開催しました。施設の概要や店舗運営の実態を知っていただくため、1期生の皆さんにもご協力いただき、意見交換会を行いました。その中で1期生は、「1人じゃ不安だったけど、同じような夢を持つ初心者が集まっているから心強かった」「2年間という期間は、向き不向きも含め、自分に創業が合っているのかを判断するのに丁度いい」と話されていました。起業・創業するという事は、大変な決断で、意欲だけでなく多くの労力が必要です。さらに、創業から数年は事業経営において最も苦しい時期でもあり、安定的な経営基盤を構築するためには、ある程度の期間を要します。この不安と負担を軽減するための支援策として、「クリエイターズ・デパートメント」はあり、他の家賃補助等のインキュベーション補助事業とあわせ、一体的な創業支援を図っています。

#### 4. 現状と今後の課題

「高根沢町創業戦略」において、中心市街地の活性化事業と位置付けられる宝積寺駅前の「賑わい創出事業」には、さまざまな取組みがありますが、中でも平成28年8月に、町産農産物の認知度向上と交流人口の増加を目的に始まった「高根沢ロックサイドマーケット」(写真-2)は、開催当初700人規模の集客でしたが、昨年の開催時には1日で45,000人を集客する町のメインイベントにまで成長しました。普段はのどかな宝積寺駅もこの日は、駅のホームも人で溢れ、多くの人で賑わいます。「高根沢ロックサイドマーケット」がどうしてこれだけ大きなイベントになったのか、それは、人を呼べるクオリティの高いお店が出展しているからです。

この「高根沢ロックサイドマーケット」は町内の店舗にこだわるのではなく、人を呼べる魅力的なクリエイター・アーティスト・飲食店に出展いただくことで、まずは高根沢に来ていただき、知ってもらうきっかけを作ることが狙いでした。そして回を重ね、結果、ターゲットとする、特におしゃれに関心の高い若い年齢層の流れを生み出すことに成功しています。さらに、この「高根沢ロックサイドマーケット」の効果は、創業を目指す「クリエイターズ・デパートメント」の入居者にも大きな影響を与えています。

まず1つ目は、「高根沢ロックサイドマーケット」に会場された影響力の高いお客さまに、自分のお店や作品を知っ

てもらいきっかけとなったこと。さらに2つ目は、質の高い出展者のブースや作品を間近で見触れることで、創意工夫といったクリエイターの独創性を学ぶ機会となったこと。そして3つ目は、そういったクオリティの高い出展者や来場者と繋がりをもったことで、自身の事業の幅や可能性に繋がる機会となったことです。イベント終了後、入居者の皆さんは、「ここで獲得した新たなお客さまや手法を今後にどう繋げていくか、これから大事だと思う」と前を向かれています。

写真-2 高根沢ロックサイドマーケットの様子



#### 5. おわりに

これまで紹介してきましたように、町ではこれまで宝積寺駅周辺をエリアとする中心市街地の活性化をさまざまな事業、形で進め、新たな交流人口の獲得に一定の成果を上げてきました。これは、それぞれの取組みが固有の目的を果たしつつ、場を同じくすることで、相互に結びつき、相乗的に効果として形になったものです。「駅前のマーケット」も「高根沢ロックサイドマーケット」も「クリエイターズ・デパートメント」も、全部がそれぞれの役割を果たし、点をつくり、そこに人の流れが生まれることで線になり、「賑わい」という円を描いているのです。そして今では、その円の中で成長したクリエイターが、町内で創業し、新たな点となり、新たな人の流れを生んでいます。

設計当初、意欲のあるクリエイターの小さな夢を育て支援したいという思いから始まった「クリエイターズ・デパートメント」の事業が、今や、昨年廃業した第3セクターに代わる新たな指定管理者のもとで、「道の駅」としてリニューアルオープン控え歩み出した「元気あっぷむら」を再生させる原動力になるなど、町の大きな夢の一翼を担うまでの事業になりました。創業を目標に、楽しみながらも日々頑張っている2期生の素敵なお店が、「クリエイターズ・デパートメント」に集まっています。皆さん、高根沢町にお越しの際は、ぜひご覧になってください。





リニア開業に向けたプロジェクトが始動している名古屋駅前(名古屋市)



三宮クロススクエアの将来像  
(神戸市)



高根沢ロックサイドマーケットの様子  
(栃木県高根沢町)



南町田グランベリーパーク  
～回遊の起点となる自由通路(町田市)



2027年度頃の渋谷駅周辺のイメージ(渋谷区) <画像提供元:東急株式会社>

本誌に掲載のイメージであり、今後の検討により変更の可能性がございます