

都市と交通

通巻118号

巻頭言：急速に訪れる新たなパラダイムシフト

—— 変わる社会と変わらぬ価値

小野寺康都市設計事務所 代表 小野寺 康 1

特 集：都市空間をデザインする

1. 横浜元町
～元町時間の創出を目指す第4期街づくりへ～ 2
2. 長門市・長門湯本温泉での取り組み 4
3. 富山駅周辺のまちづくり 6
4. 高輪ゲートウェイ駅の開業 8
5. 東京駅丸の内駅前広場と行幸通り整備事業 10
6. 未来デザインブック
～豊田市都心地区空間デザイン基本計画～ 12
7. 岡山市県庁通りデザインミーティング 14

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



富山駅高架下を路面電車の軌道空間に整備（富山市）



東京駅丸の内駅前広場と行幸通りの一体的整備（東京都）



完成した元町パークレット（横浜市）



品川開発プロジェクトの核となる高輪ゲートウェイ駅（JR 東日本）



豊田市駅東口まちなか広場「とよしば」（豊田市）



県庁通りの整備イメージ（岡山市）



リニューアルした温泉街中心部の様子（長門市）
〈写真提供：長門湯本温泉まち株式会社〉

巻頭言

急速に訪れる新たなパラダイムシフト

—— 変わる社会と変わらぬ価値

小野寺康都市設計事務所
代表

小野寺 康



今年2月4日に閣議決定された道路法改正案によって、これまでの道路空間活用の考え方が大きく変わった。キーワードの「歩行者利便増進道路」は、単に路上で商売ができるようになったという単純なものではない。街路を中心とする都市空間の多様化の顕れであり、現在世界中で進行している、歩行者・自転車・次世代モビリティという、「遅い交通」を主体に中心市街地の交通体系を再編成する都市的パラダイムシフトが、遅まきながらようやく日本に届きつつあることの一事象である。

これからの生活様式は、AIやIoT等の情報技術によって革新的に進化し、これまでのアナログがデジタルに置き換わるといったレベルからはるかに飛躍して、価値観ごと根本的に変わっていく。たとえば物を買うという行為は、かつては交通メディアを使って人が移動し、商品を買求めるといったスタイルだったが、今や人は動かずにネット端末から発注を掛けると品物の方が移動して手元に届くことが一般化した。今後は、品物だけではなく、医療も含むさまざまなサービスが交通・通信技術を経由して遠隔かつ高速に届くことになる。

と、こういうことを書き進めていたところに、今回の新型コロナウイルス感染が起こった。この広報誌が読まれる頃にはどうなっているか定かではないが、筆者がこれを執筆している現在、感染の重心は欧州・米国で、次にアフリカや南米諸国が懸念されつつある。世界的にロックダウン（都市封鎖）が実施され、日本もついに首都圏及び中核都市に対し緊急事態宣言の発令に至った。

一方、これに先立つ3月31日の東京新聞に掲載された木村太郎氏のコラム「国際通信」によれば、世界の報道の中に「ニューノーマル（新常態）」という言葉が浮上しつつあるという。ウイルス禍により、米国では早々に「テレワーク」や「遠隔授業」といった「ソーシャル・ディスタンス」（社会距離拡大戦略）が新常態化しており、欧州もしかり。すでに日本も多くの企業で在宅勤務が新常態化しつつあり、長期にわたるとされるこのウイルス感染は、全世界規模で生活様式を大転換させることは疑いない。

人が動かずに交通が動く社会が、思ったより早いスピードで始まるかもしれない。

このウイルス禍以前から、諸外国では中心市街地から通過交通を排除し、LRTやBRT、2連節バスなどの公共交通と、歩行者を主体に、自転車や次世代モビリティが支援する道路網に交通体系を再編成して、「ぶ

らぶら歩き」を重視するまちづくりが進められて注目を集めてきた。残念ながら日本ではまだなかなかLRTが普及せず、宇都宮市はまだ実験段階と言っているし、先進都市である富山市ですら、今年3月に在来線の完成によって駅舎がフルオープンして、鉄道で南北に分断されていたLRTが新駅内で繋がり、一体化がようやく実現したところだ。

少子高齢化社会を迎え、交通弱者が確実に増える日本社会において、この指向性は間違いなく有効である。一方で交通メディアの進歩、それを支える情報技術の発達によって、この動きは加速すると思われるが、単に便利ならいいというレベルでは不十分となるだろう。その実効には「デザイン」が不可欠だ。

令和の時代は、交通のみならず情報・環境・衛生、防災が重要な価値観となると考えている。ただし、それだけではなく、「地域性」そして「生きる手応え」といった、実存的概念が改めて重要になってくるはずだ。

筆者も登壇者の一人として参加した「マチミチ会議 in 神戸」（今年1月24日）は、全国からおおよそ400人を数える参加者を集め、歩行者と公共交通を重視する新たな都市施策に向けた議論が熱かった。その神戸市も、中核である三宮地区で、人間主体の「えきまち空間」を実践しようとしている。人が都市に生きる価値——それが実感できる「まち」が、これまで以上に求められている。そして、その実現に「デザイン」は必須だ。

楽しい、行ってみたい、また行きたい、そこに暮らしたい、そういう実感を、リアルに都市空間に具現化するためには、インターフェースとして質の高いデザインが絶対的に有効だ。このことは、北米や欧州の諸都市を少なからず視察して確信を持っている。

人が動かずに交通が動く社会の到来と述べたが、一方今回のウイルス禍で閉塞する社会の中に見えたのは、どんなに技術が発達しても、人は街に出かけたいということだ。誰かに会いたい、外で食事や音楽も楽しみたい、旅に出たい「動物」なのだというのである。

このウイルス感染は、相当な被害の上かもしれないが必ず終息する。その時、社会は確実に変わっているはずだ。少なくとも都市設計家である筆者は、新たな時代になるからこそ、改めて、生きられる「手応え」のある空間を都市空間に創出する機会だと感じている。これまで以上に、都市に求められる要求は多次元化・多様化するだろう。しかし、変わらぬ価値もまた、残るはずなのだ。

1

横浜元町 ～元町時間の創出を目指す第4期街づくりへ～

協同組合元町エスエス会

株式会社スタジオゲンクマガイ 熊谷 玄

株式会社オクトプランニング&デザイン 大木 淳

1. はじめに

元町商店街は、横浜市域における業務・商業の最大集積地である横浜都心臨海部の南東端に位置しています。市内最大の交通ターミナルである横浜駅からJR京浜東北根岸線及び横浜高速鉄道みなとみらい線によって直結する交通至便な地区であり、山下公園、横浜中華街、山手地区等と隣接して市内有数の観光地としても知られています。

1859年、横浜開港によって国際貿易拠点となった横浜港を背景に、当時から居留外国人の日常生活を支える商店街として発展し、戦後の復興期に「協同組合元町エスエス会（以下、元町エスエス会）」を設立。現在、商店街のメインストリートである「元町通り（全長約700m）」は約220店舗が軒を連ね（アパレル・服飾雑貨などの物販店が約7割を占める）、1970～80年代にはローカルファッションブランドの発信によって全国に「ハマトラブーム」を巻き起こすなど、独自で先進的な取組みを行ってきました。

図－1 元町商店街の位置



1960年代、建物1階部分の壁面線後退指定によって歩道空間を創出したことで、全国に先駆けて歩車共存型街路を実現。元町ではこれを「第1期街づくり」と呼び、以降も電線類を地中化した第2期（1985年）、ボンネルフ型街路を実現した第3期（2004年）といった、時代の変化に応じた街路空間の更新を行ってきました。また、街並みを「街の財産」と規定した「元町通り街づくり協定」を策定・運用し、高質で整った街並みの維持・継承にも取り組んでいます。

2. 近年の課題

近年、横浜都心臨海部では、通年で開催される各種MICEの開催件数・参加者総数で全国1位を誇るみなとみらい21地区の大型コンベンション施設「パシフィコ横浜」の拡張工事のほか、元町に近接する山下ふ頭における大規模な宿泊・MICE施設の開発構想、横浜市庁舎の臨海部への移転など、国内の観光・MICEを中心とした動向に対応した開発等が進みつつあります。

今後、こうした開発等による地域経済への波及効果が大いに期待される一方で、代表的な施設は臨海部に集中しているため、現時点では元町を含む既成市街地への回遊が少なく、観光動向の伸長が地域の消費に直結していないという課題があります。

3. 横浜元町第4期街づくり基本計画

2016年、元町エスエス会では、次世代に向けた街並みの更新を図るべく「街づくりビジョン委員会」を設置、若手理事を中心に具体的な取組みの検討を開始しました。2019年2月には、その検討内容をとりまとめた「横浜元町第4期街づくり基本計画（以下、基本計画）」を発表しました。

基本計画では、山下ふ頭をはじめとする臨海部の開発等を意識しながら、元町を横浜の玄関口として再構築するとともに、周辺の変化に振り回されず、元町独特のアイデンティティを強化・発信する必要性について述べています。さらに、

1. はじめに

長門湯本温泉は山口県の日本海側に位置する長門市にあり、山口県では最も古い歴史を持つ温泉街です。最盛期には年間39万人もの観光客が訪れていましたが、近年、旅行スタイルの変化などにより観光客が減少、最盛期の半数以下となり、150年の歴史を有する老舗ホテルが廃業してしまう事態となりました。

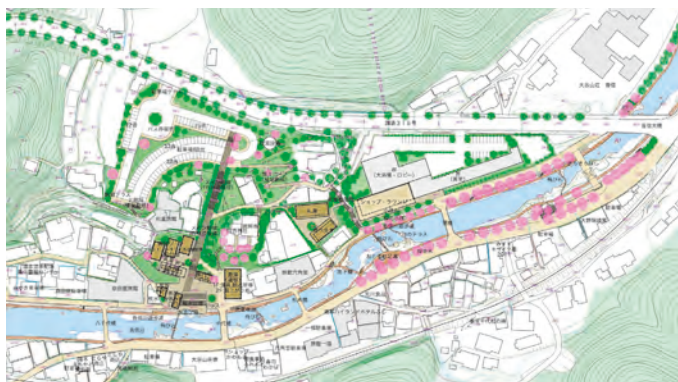
この温泉街の衰退に歯止めをかけ、温泉街を再生するために、2016年8月に「長門湯本温泉観光まちづくり計画」を策定。この計画に基づきさまざまな取組みを進めています。

2. 「長門湯本温泉観光まちづくり計画」と推進体制

「長門湯本温泉観光まちづくり計画」は長門市と、温泉街に関する豊富な知見を有し、民間投資主体でもある星野リゾートとが協働し、策定することで行政的なマスタープランとは一線を画す、観光客のニーズを捉えた計画となっています。この計画では、全国TOP10に入る温泉地になることを目標に掲げ、①風呂（外湯）、②食べ歩き、③文化体験、④そぞろ歩き（回遊性）、⑤絵になる場所、⑥休む、佇む空間の6つの要素が、長門湯本温泉再生にとって必要な要素として挙げられており、この考え方に基づいて必要な機能やランドスケープの検討がなされています。

弊社はこの計画の具体的な推進を担うこととなり、①プロジェクト推進体制の構築、②官民の事業分担検討とパブリックマインドを持つ民間事業者との協業による事業推進、③TOP10を目指すための戦略とマネジメントなどを提案。プロ

図-1 観光まちづくり計画でのランドスケープデザイン



ジェクト推進の実動部隊として組成されたデザイン会議の司令塔として計画推進の取りまとめを行っています。デザイン会議は、市と都市計画、建築、ランドスケープ、夜間景観、交通、金融などの専門家、地元若手事業者などによって構成され、地元住民や関係者とともに、街の中心に位置する外湯「恩湯」の民設民営による再生や、公共空間の利活用、将来にわたって景観を維持していくための取り決め、空き物件への事業誘致やリノベーションなど多岐にわたる取組みが行われています。

3. 社会実験による公共空間整備の検証

(1) 社会実験の概要

さまざまな取組みの中でも、温泉街の魅力を高め、そぞろ歩きを誘発する重要な要素の一つとなるのが、中心部を流れる河川や道路といった公共空間です。これら公共空間を魅力的な場所としていくために、①河川空間の活用、②交通再編・道路空間活用、③夜間景観の創出の3つの視点で複数年にわたり社会実験を行い、安全面や運営面、事業面などを検証、整備内容への反映を行っています。

(2) 河川空間の活用

河川空間の活用においては、温泉街の中心を流れる音信川の魅力を最大限に活かすために、地元事業者と連携し水面上に設置された川床（写真-1、4）と河川に張り出す置き座（写真-2）の2種類の空間を設置しました。

河川管理者と協議し、将来的な常設を想定した検証とするために、増水時にも耐えられる構造で設置し、1年目に

写真-1
社会実験時の川床の様子写真-2
置き座の様子写真-3
社会実験時の飛び石周辺の様子写真-4
常設された川床の様子

写真提供：長門湯本温泉まち株式会社（写真-2～4）

は増水時の安全性や運用方法の確認、2年目には1年目の課題であった手すりの収納方法の改善などを行った上で、活用コンテンツの検証を行い、河川管理者と確認。現在では常設となり、民間事業者による管理・活用が行われています。またこれと併せて、公共側でも飛び石（写真－3）や雁木広場を設置、親水性や回遊性が飛躍的に高まり、魅力的な河川空間が生まれています。

（3）交通再編・道路空間の活用

道路空間においては、人中心の歩いて楽しい温泉街を目指して、「シェアド・スペース」の考え方を盛り込んだ交通計画と、そぞろ歩きを楽しめるベンチなどの設置による道路空間活用の検証を行っています（写真－5～7）。

温泉街の中心を走る道路を対象として、通過交通の抑制や速度低減、歩行者のための空間の拡張を目指し、1年目には相互通行と一方通行の比較検証と利活用の可能性を検証。2年目には車がすれ違うスペースを設けつつ、車道幅員を狭める狭窄部を複数箇所設置し、車両の速度抑制を促す効果や安全性などを検証、3年目には設置物のデザインや維持管理体制を検証しました。これらと併せて、地域でのワークショップを重ね、幾度も意見交換を行い、デザイン面、運用面などを検討。現在では複数箇所に狭窄部が設置され車両の速度抑制を行い、そぞろ歩きを楽しむ人たちが佇むことのできるベンチなども設置（写真－8）、継続したモニタリングによって問題があれば修正をできるような体制もとりつつ、運用を開始しています。

写真－5
2017年の社会実験の様子



写真－6
2018年の社会実験の様子



写真－7
2019年の社会実験の様子



写真－8 常設化されたベンチとプランター



写真提供：長門湯本温泉まち株式会社

（4）夜間景観の創出

夜間景観においては、景観上重要となるポイントのライトアップや地域のおもてなしの明かりの設置などを行い、住民意識の醸成とともに夜の温泉街の景観を検証し、照明計画へと反映しています。

また、閑散期である冬季にも集客コンテンツの検証を行

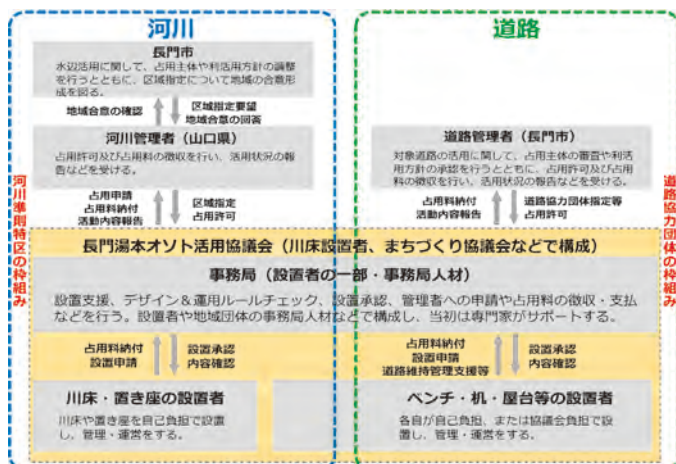
う社会実験として、川を魅力的に演出するライトアップの実験を行い、閑散期の魅力づくりの検討も行っています。

これらを踏まえた温泉街の照明計画では、エリア全体での照明制御が導入され、時間帯による明るさの調整、イベント時のカラーリングなどが行われています。

4. 公共空間の管理運営体制の構築

これらの社会実験を踏まえた、魅力的な公共空間の整備と並行して、整備後の空間をより柔軟に運営可能なものとするために、利活用と維持管理を民間で行う仕組みと体制を当初より検討し、「長門湯本オソト活用協議会」を設立。河川空間の利活用においては、河川敷地占用許可準則に基づく、都市・地域再生等利用区域及び占用主体の指定の枠組みを、道路空間の利活用に関しては道路協力団体の枠組みを活用し、それぞれ管理者から占用の許可を受け、協議会で策定した河川・道路の管理運営ルールに基づき、維持管理や活用の促進を行っています。

図－2 長門湯本オソト活用協議会の仕組み



5. 全面リニューアルを迎えた温泉街

温泉街では、これらの社会実験の結果も反映した、公共空間の整備がいよいよ終わりを迎え、メインの事業である外湯「恩湯」の建て替えやマスタープランの策定者でもある星野リゾートによる宿泊施設「界 長門」の完成など、民間事業も3月下旬に開業となり、温泉街が全面的にリニューアルされることとなりました。

併せて、温泉街全体を観光地経営的視点でマネジメントする地域主体のエリアマネジメント法人「長門湯本温泉まち株式会社」が設立され、今後はエリア全体での魅力向上施策や事業などが行われ、ますます魅力的な温泉街となることを目指して動き始めています。

富山駅周辺のまちづくり

富山市 富山駅周辺地区整備課

1. はじめに

富山市は、富山湾から北アルプス立山連峰にいたるまでの多様な地形を誇る、水と緑に恵まれた自然豊かな都市です。

そして、さまざまな産業と高度な都市機能、また、文化と歴史を併せ持つ日本海側有数の中核都市として発展してきました。

しかし近年、急速な少子・高齢社会の進展や本格的な人口減少、CO₂排出量の増加など、都市を取り巻く諸課題への対応が他都市と同様に必要となっています。

図-1 富山市が目指す『お団子と串の都市構造』モデル



そこで本市では、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住・業務・文化等の施設を集積させることにより、『公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』を推進し、将来にわたり、効率的で持続可能な「選ばれるまち」の都市構造を構築することとしています(図-1)。

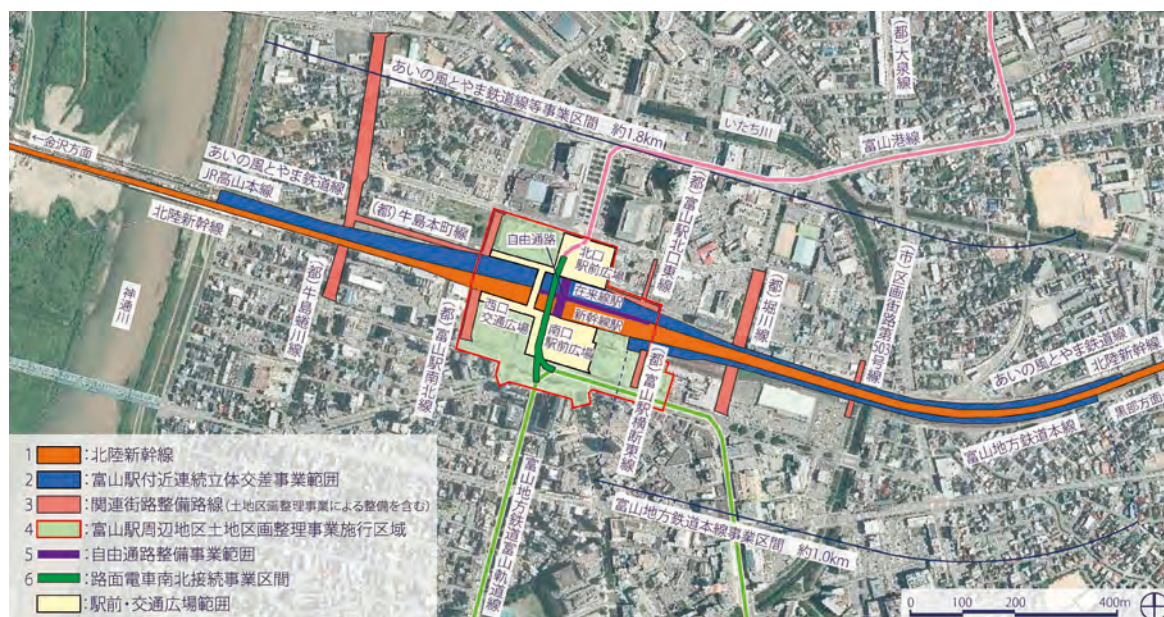
2. 北陸新幹線を契機とした 富山駅周辺整備とグランドデザイン

明治41年に富山駅が現在の位置に設置されてから100余年の長きにわたり、富山駅は交通の要所でありながら、平成初期からさまざまに議論・検討されていた駅南北の一体的なまちづくりを阻む象徴的な存在でした。

そんな中、平成12年の政府・与党による「北陸新幹線の長野ー富山間のフル規格化と概ね12年後の完成を目指す」との申し合わせにより、富山駅周辺の整備は一気に加速することになりました。

北陸新幹線、連続立体交差事業や路面電車南北接続事業等の富山駅周辺地区における総合的な整備を実現するため、平成13年から『富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり調査検討会』『富山駅周辺整備協議会』『富山駅周辺整備事業推進協議会』等で関係機関と交通施設の整備方針、まちづくり方策、駅前広場等の公共施設計画・駅周辺地区の土地利用計画・工事施工計画と各事業主体の役割分担等を明

写真-1 富山駅周辺整備の6つの事業の位置図



確化してきました。

さらに並行して『富山駅周辺景観デザイン検討委員会』で富山駅周辺での駅舎や交通施設、駅前広場等の各施設が県都の玄関口として相応しく調和のとれた景観となるよう検討され、各事業主体がその方向性を共有しました。

3. 富山市の主な取り組み内容

北陸新幹線やあいの風とやま鉄道、JR高山線、富山地方鉄道線、路面電車、バス、タクシー等の公共交通が乗り入れる富山駅の交通結節機能強化や利便性・快適性・安全性の向上は、駅南北一体的なまちづくりのみならず、本市が進めるコンパクトなまちづくりにおいても非常に大きな役割を担っています。

そこで整備にあたっては、公共交通と歩行者を主軸とし、

- ①県都富山の新たな顔をつくる
 - ②多彩な公共交通を快適に繋ぐ
 - ③都市拠点としての機能を備える
- を基本方針に定め、事業を進めました。

(1) 南口駅前広場

富山駅を中心とした10.4haの区域において、区画整理事業を実施し、駅前広場のロータリーを路線バス・タクシー専用とし、一般車を西口に集約するとともに、機能的な施設配置により、ゆとりある歩行者空間を実現しています。

ロータリー周囲には、見付幅を抑えた特徴的な曲線を持つ歩行者シェルターを配置し、駅からまち、まちから駅の眺望をしっかりと確保しています。

写真－2 南口駅前広場



(2) 南北自由通路

高架下空間では鉄道事業者の柵外コンコースと一体的かつ統一的に自由通路を整備し、これまで地下道でのアクセスであった南北市街地の往来が地表レベルで可能になり、公共交通の乗り換えがわかりやすく、安全に行えるようになりました。

南北自由通路の鉄道高架柱には、南北面に県産材の杉を用いることでほっとする空間を、東西面はアルミで装飾することによりシャープで洗練された空間を演出しています。

写真－3 南北自由通路



(3) 路面電車軌道空間

鉄道高架下に新たに整備した停留場により、雨・風を受けることのない待合いが可能となり快適性が格段に向上しました。停留場壁面には立山連峰の緑と富山湾の青を基調としたガラスの街とやまの工芸ガラス約10万枚を用いたトランジットライティングウォールを整備し、富山の大自然を表現するほか、LRTの先進性を強調しています。

写真－4 路面電車軌道空間



4. おわりに

令和2年3月21日に路面電車の南北接続直通運転と、南北自由通路の全面供用が開始され、本市にとってまさに「100年の夢」が実現しました。

高速鉄道高架下で路面電車が接続されるという世界でも類を見ない機能的かつ躍動的な駅レイアウトが実現し、各施設がシンボリックに調和した景観を形成できたのは、関係機関との長期にわたる検討・協議と相互協力の成果であり、関係された方々に深い敬意を払うとともに、今後も一貫して『公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の中核を担う富山駅周辺整備事業の推進に努めます。

1. はじめに

JR東日本グループは、従来の「駅を中心とするビジネス」から、住む人、働く人、訪れる人すべてに魅力的な「くらしづくり（まちづくり）」への挑戦を打ち出しています。品川開発プロジェクトでは、品川車両基地の見直しを図り創出された大規模用地を活用し、「グローバル ゲートウェイ 品川」として世界中から先進的な企業と人材が集い、多様な交流から新たなビジネス・文化が生まれるまちづくりを進めています。この度、この街の核となる新駅「高輪ゲートウェイ駅」が田町～品川間に開業しました。

図-1 高輪ゲートウェイ駅位置図



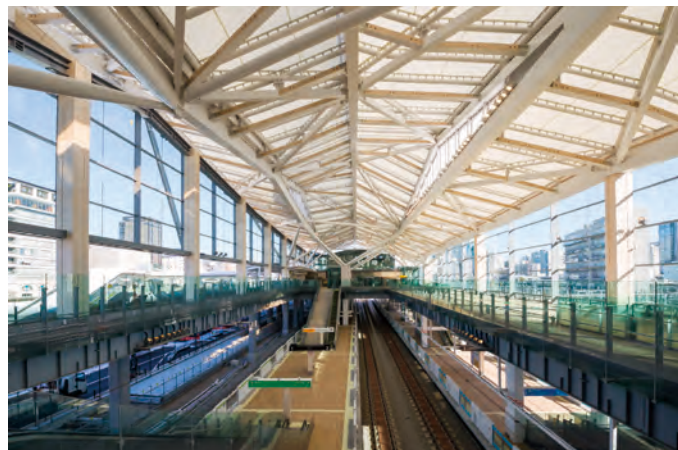
2. 高輪ゲートウェイ駅

この街の核となる新駅が象徴的なデザインとなることを目指し、世界で活躍する隈研吾氏をデザイナー・アキテクトとして迎えました。「エキマチ一体」をコンセプトに検討を行い、大屋根によって駅と街がシームレスにつながり、人の賑わいがあたらしい街に境目なく連続していくことを目指しています（写真-1、2）。

世界からこの街に訪れる多くのお客さまを「和」の空間でおもてなしするため、日本らしさを随所で感じられるデザインとしました。駅を象徴する大屋根は、骨組みに木を組み合わせ、折り紙のような形状の膜屋根としています。折り紙の形状は、日本を想起させるモチーフとして、膜と木の組み合わせは、日本の伝統建築の障子をイメージしたものです。また、大屋根以外でも建物のいたるところに木を採用しています（写真-3）。これまで駅に木を使うのは耐久性・防汚性などの面から不向きとされていましたが、駅に「木の温かさ」や「日本らしさ」を表現したいという

想いから、処理や塗装方法を試行錯誤し、壁、軒天井などの各所に東北産の杉材を中心に採用しています。「大和張り」という手法で張りつけることで、木に陰影が生まれより日本らしい趣を演出しています。

写真-1 駅中央部の吹抜けを見る



ホームから高さ約30mの大屋根が長さ110mにわたり架けられる

写真-2 北西から鳥瞰



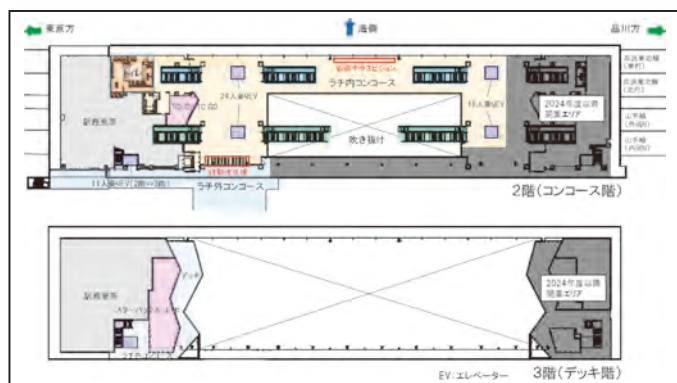
今後、駅前を含むエリアでまちづくりが計画されている

写真-3 有人改札窓口、男子トイレの様子



天井には杉材、床には木目調タイルが張られている

図-2 駅平面図



省エネルギー、再生可能エネルギーなどさまざまな環境保全技術を導入する取組みである「エコステ」として、環境負荷の低減に努めています。膜屋根は熱反射率が高くかつ光の透過率が高いため、温熱環境の向上や照明電力量の削減に寄与します。また、ホーム上家での太陽光パネルの採用（写真-4）や線路脇に風力発電機を設置（写真-5）しています。東北産の木材を使用することで、港区が推進する二酸化炭素固定認証制度「みなとモデル★★★」を取得しています。

写真-4 上家の太陽光パネル 写真-5 風力発電機



夜は照明デザイナーの面出薫氏による照明計画により、膜屋根から透過した光が、行燈^{あんどん}のようにやわらかく街を照らします（写真-6）。

写真-6 東側からの夜景



手前は品川車両基地。駅の奥で今後まちづくりが進められる

3. 今後のまちづくり

品川開発プロジェクト（第Ⅰ期）では、品川駅北周辺地区のうち、新駅前の広場から、田町駅方面に向かって合計4街区を先行的に開発します。区域面積約9.5ヘクタール、延べ面積約85万1000㎡、計画容積率960%の計画であり、2024年頃のまちびらきを想定しています。

図-3 駅前広場の完成イメージ



左に見える高輪ゲートウェイ駅の前には大きな広場が計画されている

本プロジェクトでは、エキマチ一体の都市基盤を形成し、国際ビジネス交流拠点にふさわしい、文化・ビジネスの育成・交流・発信機能や、外国人にも対応した住居・滞在機能など、国際競争力強化に資する都市機能を導入していきます。併せて、災害発生時の帰宅困難者対策や防災対応力強化、環境負荷低減を図り、周辺地域と連携して、国際的で魅力のあるまちづくりの実現に向けて取り組んでいきます。

図-4 開発敷地東側からの完成イメージ



1. はじめに

本事業では、東京駅丸の内駅前広場において、東京駅丸の内駅舎の復元と併せ、交通の円滑化や交通結節機能の強化、首都東京の「顔」となる風格ある都市景観の形成を図ることを目的に、東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR東日本」）と連携して整備を行いました。また、行幸通りにおいては、馬車道における自然石舗装や四列並木の復元など、修景に配慮し、駅前広場と一体的な整備を行いました。

2. 事業の概要

丸の内駅前広場は、南口前の補助第97号線交通広場、北口前の補助第98号線交通広場及び中央口前のJR東日本の中央広場とで構成されています。平成14年6月に都市計画変更を行い、平成27年3月から着手し、平成29年12月に完成しました。

また、行幸通りは東京駅と皇居を結ぶ、延長390m、幅員73mの道路であり、中央部は馬車道と呼ばれ、皇室の公式行事や外国大使の信任状捧呈式の際、貴賓の送迎などに使われる由緒ある道路です。大名小路から日比谷通りまでの区間（丸の内区間）を平成20～21年度に、日比谷通りから内堀通りまでの区間（皇居外苑区間）を平成27～29年度に整備しました。

3. 周辺地区を一体的に捉えたデザインの検討

東京駅丸の内駅舎から行幸通り、皇居へと繋がる空間は、首都東京の玄関口となる重要な象徴空間であることから、風格ある都市景観に加え、歴史や文化を垣間見ることのできるような質の高い空間デザインとすることとしました。検討にあたり、個々の施設のデザインの配慮だけでなく、東京駅丸の内駅舎・駅前広場・行幸通りと周辺建物からなる東京駅周辺地区を一体的に捉え、施設相互の関係を考慮した全体的な調和を図るため、平成17年度に学識経験者、地元自治体、周辺事業者、まちづくり協議会で構成するトータルデザインフォローアップ会議を設立しました。この会議により、さまざまな分野（景観、造園、交通計画）の専門家から助言や協力を得て、自然石による舗装や植栽の配置など細やかなデザインを検討しながら整備を行いました。さらに、皇居から繋がる行幸通りと駅前広場の「景観軸」を構成することを意識して、植栽や照明ポールを配置し、一体感のある空間を創出しました。

4. 事業の特徴

（1）東京駅丸の内駅前広場

東京駅は、数多くの鉄道路線や公共交通機関が集まる、我が国有数の交通結節拠点ですが、従前の駅前広場や周辺道路では、路線バスやタクシーが輻輳しており、歩行者空間も十分な整備水準とは言い難い状況でありました（図－2）。

図－1 概要平面図

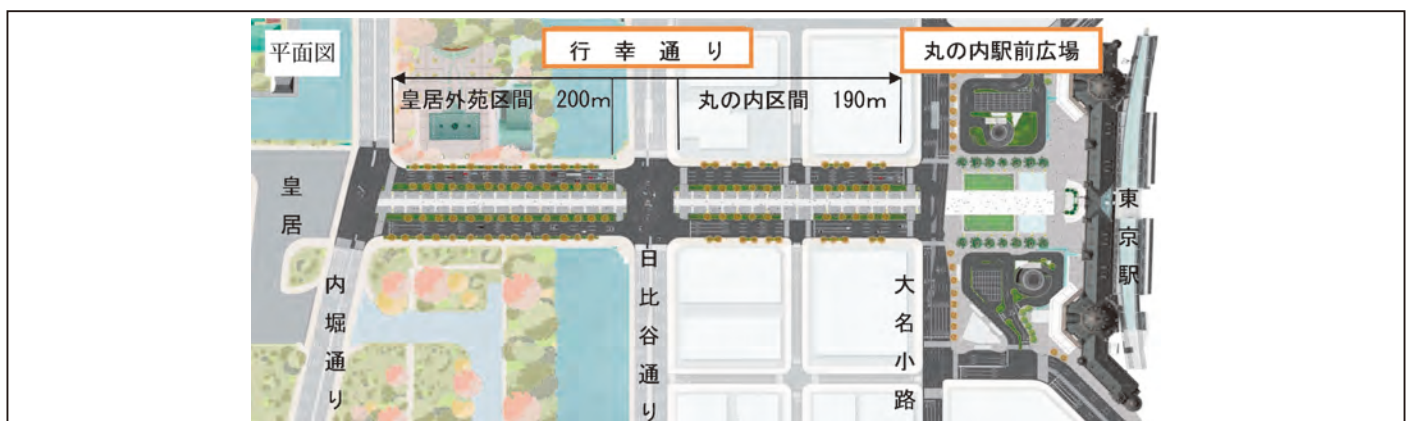
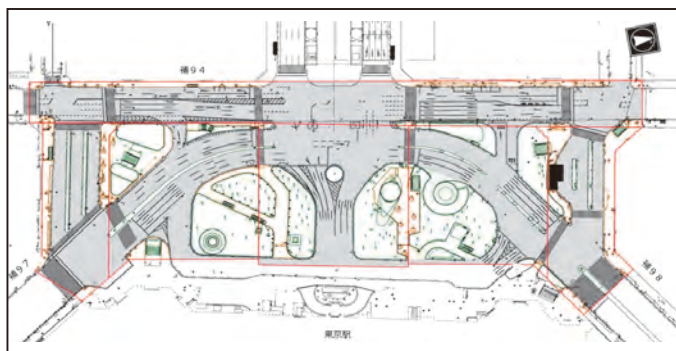


図-2 整備前の丸の内駅前広場



道路が全体を分断（下が東京駅）

これらの課題を解決するため、交通量調査を踏まえた広場機能の検証を行い、交通管理者やバス事業者等と綿密な調整を図りました。その結果、広場を横断する都道は広場の外周に切り替え、広場中央には多様な機能を持つ「都市の広場」を確保し、南北2ヵ所の交通広場に路線バスやタクシーの乗降施設を再配置しました。これにより、整然とした交通流が確保されるとともに、地下部と併せ東京駅周辺地区の歩行者ネットワークが整備され、公共交通機関の利用が便利になるなど東京駅における交通結節機能が向上しました（図-3）。

図-3 整備後の駅前広場



東京駅上空より皇居方面を望む

(2) 行幸通り (図-4)

行幸通りは、プロトコール（国際的な儀礼）機能を考慮し、中央部に馬車道を配置したため、維持管理のしやすさ、滑りにくさ、歩きやすさ等に配慮し、経年変化に耐える素材であり、落ち着いた色調で品位がある御影石を舗装材としました。また、馬車道では馬車のほか、パトカーや随行車両も通ることから、強度を検証し、舗装厚を決定しました。歩道部の舗装材は、丸の内区間では、民地内空地との一体性に配慮し、同素材の御影石で割り方や色調を合わせ、皇居外苑区間では、内堀通り等の皇居周辺道路との連続性に配慮して白御影石としました。街路樹については、皇居から東京駅に向かうヴィスタ景を際立たせるため、大正15年に整備された4列の並木道を復元しました。

また、丸の内区間では、官民協働によるヒートアイランド対策を実施しました。車道部に保水性舗装を施工するとともに、沿道建物の再生水を車道に散布するための施設を設置し、路面温度の上昇を抑制しています。

図-4 行幸通り（馬車道）



中央に広場を設け、交通広場を南北に集約

5. おわりに

本事業は、東京駅前に大規模な歩行者空間を構え、皇居まで続く景観軸を意識した一体感のある空間を作り、格調高い首都東京の「顔」を創出したこと、またこれにより新たに人々の集う場所を生み出したことなどが評価され、「2018年度グッドデザイン金賞」を受賞しました。また、信任状捧呈式など国家的儀式だけでなく、東京マラソン、大手町・丸の内・有楽町夏祭り、東京ミチテラスなどのイベントにも利用され、多くの観光客が来場しています。

今後も東京オリンピック・パラリンピックをはじめ、海外や日本各地から多くの方が訪れ、首都東京の「顔」として、地域の活性化に寄与できれば幸いです。

図-5 広場から皇居側を望む



都心の未来デザインブック

～豊田市都心地区空間デザイン基本計画～

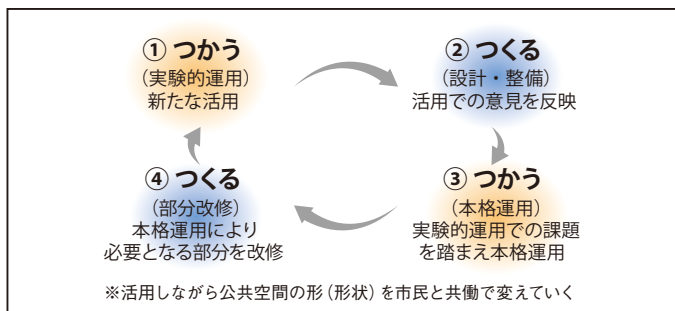
豊田市 都市整備部 都市整備課

1. 豊田の都心では

愛知県豊田市では、都心地区である名鉄豊田市駅周辺において、まちなかの魅力を高めるリノベーション計画として、平成28年3月に「都心環境計画」を策定しました。

この計画は、選ばれる都心を目指し、新たなにぎわいと魅力の創出に向けて、公共空間の活用「つかう」と公共空間の再整備「つくる」を両輪で進めるものです（図－1）。

図－1 「つかう」と「つくる」のサイクル



名鉄豊田市駅周辺を中心に、魅力ある公共空間機能、交通機能の確保に向け、駅前広場やペDESTリアンデッキ、まちなか広場などを重点的に施策展開していく中で、豊田の都心では、駅周辺エリアを1つの作品と見立てて、「機能」と「見た目」を全体最適化させるため、平成29年10月に「都心の未来デザインブック～豊田市都心地区空間デザイン基本計画～（以下、デザインブック）」を公表しました。

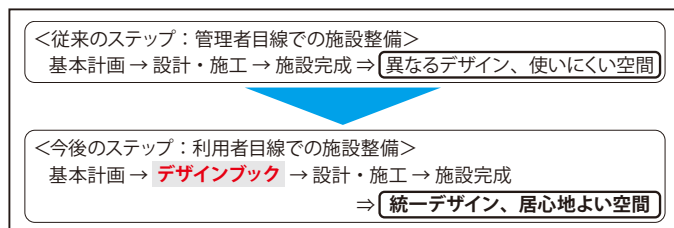
2. デザインブックの役割は？

通常の施設整備では、基本構想や基本計画が作りっぱなしで、その後に各施設管理者において、それぞれ別々に設計・施工が行われます。この方法では当初計画での「コンセプト」や「計画への思い・考え」が各施設設計に反映されなかったり、さらに、施工時には管理方法やコスト（予算など）を前提に使用材料等が変更され、当初計画でのデザインと異なり、各施設バラバラなデザインになってしまいます。

また、今までの方法では、施工者や管理者目線での進め方になってしまい、まちづかいをする市民目線での進め方ではありません。本来、市民がまちづかいをする際に管理

者の意向は一切関係なく、まち全体が機能的・景観的に優れている中で、市民にとって「つかいやすい」「居心地がよい」空間を提供することが必要と考えています（図－2）。

図－2 デザインブックの役割



加えて、このデザインブックによって、まちなか全体が統一されたデザインとなるように、デザイン設計者が、各施設設計における監修者となり、まちのコーディネートをしていきます。

3. デザインブックの内容は？

デザインブックは、平成28、29年度に行った市民ワークショップなどを通じて、市民と意識共有を図りながら、検討を進め、豊田の都心の未来のあるべき姿を描いたものです。構成は以下となります。

1部「プラン編」では、「思い描く未来のイメージパース」「デザイン平面図」（図－3）、「カスタマイズのポイント」「ロードマップ」など、デザインブックの根幹を記載しています。

特に、豊田市駅東口においては、人中心としたウォーカブルな空間を将来の構想として描いています。

2部「デザイン編」では、主に各施設設計者における教科書的な資料として、各施設におけるデザインポイント（設計の留意点）や空間イメージ、現状や将来の空間分析を記載しています。

図－3 「デザイン計画図（将来の目標）」



空間分析では、歩行者の行動を具体的に把握するため、歩行者の分布、行動、滞留調査を2ヵ年にわたって行い、その結果を基に、視認性や動線のつながり、主要施設・特定地点からの近接性などの空間特性について検討しています。

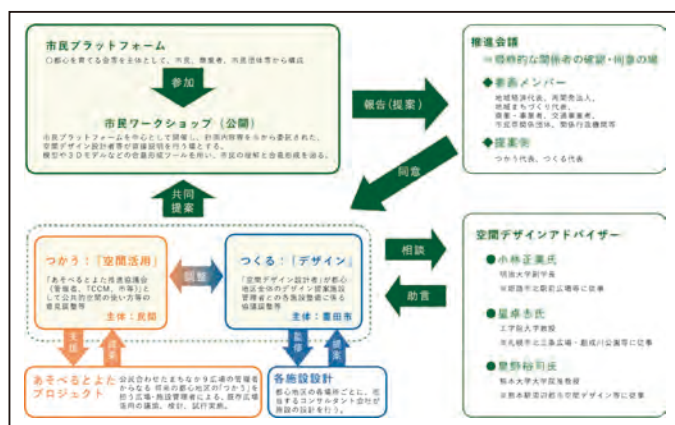
3部「プロセス編」では、「これまで」「これから」の駅周辺における「つかう」取組みを記載しています。その中心は、「あそべるとよたプロジェクト」で、2015年から都心にある既存の広場などの公共空間の規制をできる限り緩和して、多様な市民に多様な使い方をしてもらうための取組みです。

4. デザインブック策定プロセス

都心におけるにぎわい創出には、公共空間等における統一した「デザイン」と「使い方」による市民の居心地の良い空間の提供が必要であることから、市民ニーズを確実に把握し、空間デザインを作り上げていきました。

空間デザインは、まちの「デザイン」や「つかい方」に関し、市民ワークショップ等を通じて空間デザインアドバイザーである明治大学の小林正美先生、工学院大学の星卓志先生、熊本大学の星野裕司先生にも参加していただきながら市民との意識共有を図り共働で検討を進めました。そして、提案された意見を市民の声として、最終的な関係機関の確認の場となる都心関係者により構成された推進会議に「報告・提案」を行い、「合意・賛同」を得ながら進めてきました（図-4）。

図-4 空間デザインの仕組み



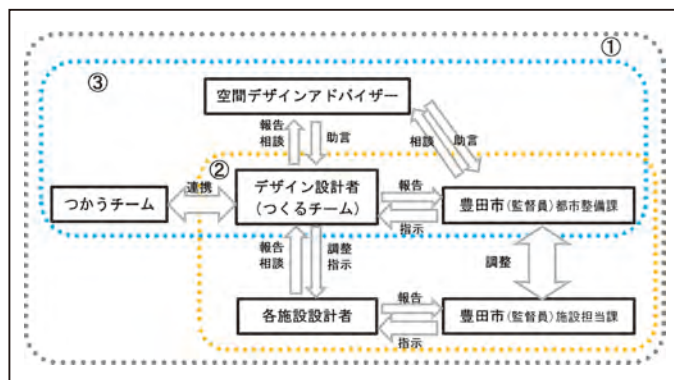
5. デザイン監修って何？

都市施設の設計時においては、デザインブックに基づき統一したデザインとするため、デザイン設計者が各施設設計に対して「デザイン監修」を行います。

デザイン監修の具体的な流れとしては、デザインの必要性も含め意識統一を図るため、年度当初に「①全体デザイ

ン監修会議」を実施した後、各施設設計の進捗に合わせて、デザインの深度化・図面化等を行います。図面や仕様などのデザインの確認・相談には、デザイン設計者と施設設計者との「②空間デザイン監修打合せ」を行います。また、デザイン監修からの課題・問題点を空間デザインアドバイザーに報告・相談する「③アドバイザー会議」を行うとともに、空間づかいとの連携も図るため、デザインを設計する「つくるチーム」と広場等を活用する「つかうチーム」との合同打合せで進めております（図-5）。

図-5 空間デザイン監修の流れ



6. おわりに

豊田の都心では、デザインブックを教科書として各施設設計を進めており、すでに「豊田市駅東口まちなか広場（愛称：とよしば）」と「東口ペデストリアンデッキ」が令和元年度に完成し、広場管理者と道路管理者の各々の施工で作られた施設でありましたが、空間デザインに基づく設計により一体感を出していることがわかります（写真-1）。

写真-1 豊田市駅東口まちなか広場（愛称：とよしば）



今後は、限られた予算の中で使用材料などを工夫しつつ、市民ニーズによる空間デザインを施設設計に取り入れて、市民にとって快適で安心・安全なウォークアブル空間の実現を目指します。

1. はじめに

岡山市は平成21年4月に中核市から政令指定都市へと移行し、中四国エリアの鉄道や高速道路といった交通網のクロスポイントとしての利点を生かし、広域から多くの人々が訪れる魅力あるまちづくりを進めています。

今回ご紹介させていただく『県庁通り』（図-1）は、中心市街地の2つの賑わいの核「岡山駅周辺エリア」と「旧城下町エリア」を結び、また人優先の魅力を引き出すポテンシャルを持った重要な通りであり、現在ハード整備と併せて官民連携のまちづくりを進めております。

図-1 岡山市中心市街地の位置図



2. 県庁通りの再整備と社会実験の実施

県庁通りは、全幅員15mの2車線一方通行の道路ですが、「車中心から人優先の安全で快適な、歩いて楽しい道路空間の創出」を目指し、車道を1車線化し併せて歩道を拡幅する検討を行いました。平成27年度から28年度には計4回、実験的に車道を1車線にする社会実験（写真-1）を行い、県庁通りや周辺道路への影響を調査しました。

実験の結果としては、県庁通りでの大きな渋滞や周辺道路への影響が見られなかったため、1車線化の実現可能性を大きく感じる事ができました。しかしながら、沿道事業者や地域住民からは「車が不便になるのに1車線化する理由がわからない」「賑わうイメージが湧かない」といった声もあがり、当初の目的である「歩いて楽しい道路空間」を創出するためには、多くの課題も残りました。

写真-1 車道1車線化の社会実験



3. 官民連携によるまちづくり

これまでの1車線化の検討や社会実験の実施は、行政主体で行ってきましたが、車中心から人優先の歩いて楽しい道路空間や居心地の良い都市空間をデザインするためには、沿道事業者や地域住民といった、まちで実際に活動する“プレイヤー”と連携する必要があると実感し、平成29年度からはソフト事業にも力を入れることとなりました。

県庁通りの取組みに対する理解を広げるために、まちづくりセミナーを実施するとともに（写真-2）、沿道事業者や周辺の住民等に集まってもらっての勉強会やワークショップの実施等、まずはまちづくりに“関わってもらう”ことから始めました。

県庁通りにおいては、商店街のような組合が存在せず、また業種も多様であったため、これまで横の繋がりがほとんどありませんでしたが、これらの取組みを通して少しずつですが、プレイヤー同士の繋がりも生まれてきました。

写真-2 まちづくりセミナーの実施



4. 県庁通りデザインミーティングの実施

セミナーやワークショップにより、県庁通り境界の主要なプレイヤーが見えてきましたが、今度は県庁通りのビジョンを構築していくため、平成30年度から『県庁通りデザインミーティング』を開始しました。本取組みは、さらなるプレイヤーの発掘や、再整備される県庁通りをどのように活用するかを“実験しながら”模索すること、またプレイヤーが主体的にまちづくりに関わっていくこと等を意識して、「講演会」「公開会議」「マーケット」の3つのプログラムを1セットに3回開催しました。

「講演会」は他都市でも活躍されているまちづくりの専門家や実践者をお招きし、沿道事業者や地域の方、行政が一緒になって勉強をするもので、「公開会議」は講演会の講師とこれまでの取組みに積極的に関わってくださっている沿道事業者、そして行政が一緒になり後述のマーケットの結果等を踏まえ県庁通りの未来について議論するものです。

ここで工夫したことは、閉鎖的な会議室での実施ではなく、沿道のコインパーキングで実施したことです(写真-3)。人目のつきやすい屋外で実施することで、取組みをしっかりとアピールできることや、参加のハードルを低くし、通りすがりの方も含め多くの方にご覧いただけ、意見も頂戴することができました。また実際に現場を見ながら話ができるので、より具体的で前向きな意見を引き出すことができました。

写真-3 県庁通りデザインミーティング「公開会議」



「マーケット」では、沿道事業者等と協力し、県庁通りを使ってイベントを開催しました。沿道の繋がりを深めることももちろんですが、再整備を行う上でどのような要素を盛り込む必要があるのかを、実験しながら検討することが目的です。初回は公開会議等と同様に沿道のコインパーキングを活用してマーケットを開催しましたが、その後の公開会議の中で「イベントではなく日常的な賑わいを創出するため歩道を活用したいよね」という話があり、2回目・3回目に向けて徐々に歩道を活用したマーケットに変化していきました。

令和元年度には、沿道のお店が歩道に1M(メートル)だけはみ出してオープンカフェ等ができる「1M KENCHO-DORI PROJECT」(写真-4)を行いました。これまでの取組みを踏まえ、再整備の設計では、沿道から1m部分の歩道のインターロッキングの張り方を変えており、今後も継続的に活用されることを見込んだものになっています。

写真-4 1M KENCHO-DORI PROJECT



5. おわりに

作れば使う人のいた人口増加の時代とは異なり、これからの人口減少時代は、どのように活用するのか、だれが活用するのかを踏まえながら都市空間をデザインすることが重要であると考えております。県庁通りは現在再整備中ですが、今後も沿道事業者や地域の方々と連携し、道路空間を活用する仕組みやルール作り、また周辺も含めた低未利用地や沿道の活用方法についても検討を進め、居心地の良い、歩いて楽しい空間を創出していきます。