

# あなたのまちの『ウォーカブルまちづくり』推進に向けて

2020.09 JTPA 公益社団法人 日本交通計画協会

都市空間を、従来のクルマ中心から人中心のウォーカブルな空間に転換していくことは、人々が安全・快適に滞在できる空間を確保することのみならず、沿道商業の売上げ上昇、地価の向上といった都市経営面の効果、さらには子どもが安心して遊び、過ごすことのできる場の創出、災害時の一時避難場所や避難経路の確保、人と人との繋がりの構築等を通じたインクルーシブな社会（社会的包摂）の実現、これらの結果として、コンパクトで持続可能なまちづくりへの寄与等、多面的な効果を有するものです。

国土交通省では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を今後のまちづくりの目指すべき方向と位置づけ、「ウォーカブル」をキーワードに各種制度や、ガイドライン等の手引書を策定しています。

当協会では、これら国の制度構築への支援を通じ、ウォーカブルな空間を実現するためには、「Ⅰ.将来像の共有」「Ⅱ.ストリートの再構築」「Ⅲ.ストリートの利活用」の3つのステップがあると考えています。

- Ⅰ. 将来像を検討する際には、まちづくりと交通の両面から検討すること
- Ⅱ. ストリートを再構築してメインストリートを行歩者中心の空間にするためには、自動車をまちに通さないで処理できるかの検証やストリートの質を高めるデザインを検討すること
- Ⅲ. ストリートを持続可能な体制で利活用するためには、地元の事業者や大学等と連携した組織を構築すること が肝要です。

次頁に、ウォーカブルな都市空間形成に向けた検討ステップの一例を記載しました。当協会では、計画策定の支援も行っております。実際の事業化については地域の取組状況に応じて是非ご相談ください。

※ステップⅠ～ステップⅢの流れを基本としていますが、取組状況に応じて、ステップそのものやステップに記載の内容は取捨選択しながら実施していくことを想定しています。

## III JTPA が考える「居心地が良く歩きたくなるまちなか」

自動車や自転車を気にせず安心・安全に歩き、笑顔の絶えないまちなか

安心して安全なまちなかは人々の気持ちを和ませ、たくさんの笑顔を見ることが出来る



魅力的な店舗や公共機関など多様な機能が揃い、日々の暮らしを支え、毎日訪れても飽きのこないまちなか

そこに暮らす人々の生活の場として、まちなかには様々な機能が集積し、必要なモノを買ったり、用事を済ませることができる



休憩したいと思った時にすぐに休憩できる場所が見つかるまちなか

ストリートや広場などの至る所に居心地の良いベンチやカフェがあり、人々が休んだり、読書したり飲み物を飲んだりできる



様々なアクティビティが常に展開され、人々のコミュニケーションが生まれだすまちなか

まちなかのストリートでは、大道芸などアクティビティが常に行われ、そこに人々が集まってコミュニケーションも生まれる



歩行者の移動をサポートする公共交通やシェアリングモビリティが充実しているまちなか

高齢者や移動制約者を含め誰もがまちなかで移動できる多様な交通モードが用意されている



ストリートと沿道に一体感があり良好な景観を形成するまちなか

景観の優れたまちなかは、そこにいるだけで気分が落ち着き、居心地がよい



## ステップⅠ 将来像の共有【まちづくりの方向性の整理】 <1～2年程度>

- 1) まちづくりの方向性の整理
  - ・まちの将来像・目標像について整理する。
    - ※整理手法：バックキャスト・フォアキャストのアプローチや、トップダウン型（上位計画等から整理）・ボトムアップ型（リノベーション等民間主導の動きに連動）等が考えられる。
    - ※対象範囲：市域全体から、個別のエリア（商店街等）やストリートまで、柔軟に設定する。
    - ※検討体制：庁内のみや、庁内に加え、まちづくり活動をしている民間等との連携（既存の会議体の活用や、新たに官民連携プラットフォームの立上げ等）が考えられる。
  - ・将来像を踏まえた対象範囲の細かいゾーニング（エリア）と「ウォーカブルまちづくり」の対象とするエリア（ストリート等）を抽出する。
- 2) まちの将来像・目標像の共有（交通・まちづくり両輪の視点から）
  - ⇒対象範囲全体において、ストリートの性格付けを行い、エリア内・エリア周辺における交通ネットワークの考え方を整理する。【交通の観点】
  - ⇒各エリアにおいて、まちづくりの観点からポテンシャルマップを作成する。【まちづくりの観点】
  - ⇒「ウォーカブル」の取組推進を明確に打ち出し、地区交通戦略の策定や都市再生整備計画への位置づけ、プラットフォーム等の活用により将来ビジョンを共有する。【交通とまちづくりの両輪で施策を打ち出す】

## ステップⅡ ストリートの再構築 <2～5年程度>

- 1-1) 交通量配分等による検証
  - ・将来の交通量推計を踏まえたマクロシミュレーションによる自動車交通量の負荷の検証や、ミクロシミュレーションによる交差点等の需要率検証などを必要に応じて実施する。
  - ⇒荷さばき駐車場の取り扱いや沿道用途、駐車場出入口との関係性を考慮
- 1-2) ストリートのデザイン（設計）
  - ・沿道事業者や、通行・滞在者のニーズを把握する。
  - ・交通管理者および道路管理者と協議・調整を行う。
  - ・具体的な設えを検討する。
- 2) 社会実験の実施による検証（必要に応じ複数回）
  - ・将来における当該ストリートの「使われ方」を想定（仮説を設定）し、具体的な設えを簡易的に再現することによるL(簡単に)・Q(素早く)・C(安く)のアプローチで、来訪者におけるアクティビティの発生状況や周辺への交通影響等を検証する。
- 3) 事業化
  - ・社会実験の実施による効果・影響の検証を踏まえ、事業化に向けた設計と施工を実施する。

## ステップⅢ ストリートの利活用 <1～5年程度>

- 1) 「ウォーカブルまちづくり」に関する手法等整理
  - ・エリアの特性をふまえ、各種制度の活用や事業手法等について事例収集等も含めた比較整理を行う。
- 2) エリア（ストリート）のポテンシャル整理
  - ・ポテンシャルとなり得る資源（まちづくり団体等の人的資源や、エリアの魅力となり得るお店（コンテンツ）等の物的資源、低未利用地や空き物件等の空間的資源など）を把握する。
  - ・現状の歩行者や自転車の流動の様子、またこれに係る空間整備等の現況を把握整理する。
  - ⇒必要に応じて、現況交通量調査や、アクティビティ調査等を実施
- 3) エリアビジョンの検討と将来の「使われ方」の具体的な設定
  - ・来街者や関係者のニーズを踏まえ、エリアの将来像とロードマップを検討する（地区交通戦略や都市再生整備計画との連動）。
  - ・利活用及び維持管理における体制やスキーム（官民の役割分担）を検討するとともに、持続的に取組みを担う主体の発掘または組成（エリアマネジメントの素地づくり等）に向けて関係者との協議・調整を行う。
- 4) 利活用に向けた取組み
  - ・具体的な「使われ方」に関する交通管理者及び道路管理者協議を実施する。
  - ・将来の担い手を巻き込んだ形でストリートの利活用に係るL・Q・Cのアプローチでの社会実験の企画と実施・検証を必要に応じて複数回行う。
  - ・社会実験の実施による効果・影響の検証を踏まえ、取組み内容のバージョンアップや、担い手の主体性の醸成・確立（PDCAの実施）を図る。

日常的で持続可能な「ウォーカブルなまち」の実現へ