

都市と交通

通巻129号

巻頭言：ウォーカブルな都市空間の形成

～東京大学 執行役・副学長

大学院工学系研究科 教授 浅見 泰司…………… 1

特集：ウォーカブル

1. 国土交通省の取組み

◆「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり…………… 2

◆まちづくりと一体となった
都市公園のリノベーション促進の取組み…………… 4

◆歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の活用状況…………… 5

◆かわまちづくりの取組み…………… 6

2. 各地域における取組み

◆都心のまちづくり「[いがた2km]」…………… 7

◆「ふくまち」プロジェクト…………… 9

◆室戸阿南海岸国定公園美波町日和佐地区の取組み…………… 11

◆歩いて楽しい道路(みち)づくり…………… 13

◆むつ松木屋改修事業…………… 15

◆まちなかウォーカブル推進事業を活用した
日本橋の街づくり…………… 17

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



ばらが咲き誇る福山駅北ロスクエアと福山城（福山市）



社会実験「PLAY PUBLIC PLACE 東大通みちばたりビング」パークレット（新潟市）



佐賀駅南歩道完成イメージ（佐賀県）



日本橋の街づくり～ムロホンビル事業（東京都）

巻頭言

ウォーカブルな都市空間の形成



東京大学
執行役・副学長
大学院工学系研究科 教授
浅見 泰司

ウォーカブル

ウォーカブルな都市空間の形成が、都市政策の重要な施策となっている。「ウォーカブル」とは歩きやすいという意味で、「ウォーカブルな都市空間」とは快適な歩行環境を備えた都市空間という意味になる。

2020年6月に成立した都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により、居心地が良くなる歩きたくなるまちなか創出による魅力的なまちづくりの制度が整備された。この制度では、市町村が都市再生整備計画に居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを進める区域を設定することで、国はその区域内で行う官民一体で交流・滞在空間を形成する取組みを法律・予算・税制等をセットで支援する。中心市街地を歩きやすく魅力ある空間に改変することで、中心市街地の活性化、地方税収の増加、交通弱者にやさしい町の形成、公共交通の利用促進などの効果が期待できる。

歩きやすい都市空間

人々が快適に歩くためには、どのような市街地環境を整えれば良いのだろうか。この問題は、肥満が社会問題となっているアメリカで大きく取り上げられ、研究がされてきた。それによると、①歩行圏内に日常的な買い物や駅などさまざまな施設があること、②交差点間の距離が短く、歩行者専用道が整備されていること、③歩道が整備され、車道とは緑地などで分離されていること、④沿道の緑が豊かできれいなタウンスケープがあること、⑤車両交通量が少ないか、速度制限が厳しいこと、⑥路上での犯罪率が低いことの6つが重要であると言われている。

ただ、アメリカと日本ではそもそも市街地の状況が異なるため、アメリカで見られた傾向が日本でも当てはまるとは限らない。

日本の住宅地を対象にした研究では、住宅の近くに施設があるということについては、鉄道駅や商業施設まで近いことが有意に歩数の多くなる傾向が示されている。ただし、駅までの距離については、中年男性では歩行圏内であればかえって駅から遠い方が歩数が多い。これは、日常的に通勤するために、遠い距離を義務的に歩かざるを得ないためと思われる。

また、交差点間が短いことはあまり有意に効かない。これは、日本の市街地はアメリカの都市と比較して、すでに交差点間距離が十分に小さく、十分にウォーカブルな都市空間が形成されているためであろう。総じて、住宅地においては、交通の結節点、商業施設、生活利便施設などが近くに存在することで歩きやすい都市空間になると考えることができる。

では、商業地の場合はどうだろうか。これについては、いくつかの実践例からみていきたい。多くの実践

例は国土交通省都市局まちづくり推進課発行の冊子にわかりやすくまとめられている。松山市花園町通りや横浜元町地区では車道を狭めて歩道を拡幅したことで、人通りが増え、店舗の売り上げが増えて地価も相対的に上がっている。歩きやすくすることで、商業地の魅力が増すという効果が実際に表れている。また、豊田市都心地区や南池袋公園では芝生広場を整備し、自由に入れるようにした結果、家族連れなども訪れるようになった例が示されている。この冊子に掲載されている事例を通してみると、ストレスなく歩ける十分な幅員の歩行空間、沿道の魅力的な商業施設、一時休むことができる滞留空間、デザインや植栽が優れた高品質の空間、空間を維持管理する地元組織の存在などが重要であることがわかる。

中心市街地活性化

現在行われている居心地が良くなる歩きたくなるまちなか創出も、過去から行われてきた中心市街地活性化策の一つとして捉えることができる。

中心市街地の活性化という政策は1998年の中心市街地活性化法の制定の頃にさかのぼる。当時は、郊外に立地する大規模店舗が立地し、自動車によるアクセスの便利さとさまざまな店舗がそろっていることから中心市街地への消費者が減少し、衰退したと考えられた。また、行政施設や病院などもより地価が安く広い土地を求めて郊外への移転することが増えた。そこで、大規模店舗の立地に制限を課し、中心地では都市機能を集約し、街なか居住を推進する施策が打ち出された。

ところが、このような対策を行っても、必ずしも中心市街地の十分な活力は生み出されなかった。その理由として、旧来からの権利関係や所有関係に縛られ、また主として商業側からのみの改善にとどまり、中心市街地の抜本的な都市空間の再構築が不十分で魅力に乏しかったことが指摘できる。

今回の居心地が良くなる歩きたくなるまちなか創出においては、道路や公園など公共空間をも抜本的に変えて都市空間の魅力を創出しようとしており、この点で旧来の中心市街地活性化策から大きく前進した。

総合的なウォーカブルな都市空間の形成に向けて

近年関心が高まっているウォーカブルな都市空間の形成は、中心市街地活性化策の延長として商業地域の再生に重きを置いている。しかし、ウォーカブルな都市空間というからには、商業地だけでなく、広範に広がる住宅地のウォーカビリティも高めねばならない。今後、住宅地をさまざまな生活を楽しめる場として捉え直し、良い意味で混合する土地利用構成に改変されていくことを期待する。

1

国土交通省の取組み

1-1 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

都市は、多様な人々が集まり、交流し、多様な活動を繰り広げることにより、その力を発揮してきました。しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展、地方都市での市街地の拡散など、近年の都市を取り巻く状況は著しく変化しています。市街地の郊外化とともに商店街がシャッター街化し、高度経済成長期に経済活動優先の開発が行われたことによる駅前等のまちなかにおける歩行者空間の不足などとあいまって、多くの都市で本来にぎわうべきまちなかからゆとりとにぎわいが失われています。

一方で、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）を人中心の空間へ再構築し、沿道と路上を一体的に使って「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを形成することにより、まちなかに活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につなげている都市も近年増加しています。

2. 「居心地が良く歩きたくなる」
「WE DO」なまちなかづくり

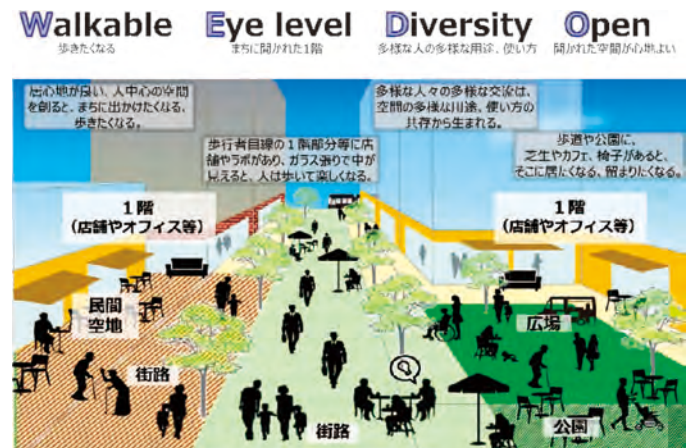
こうした状況を踏まえ、今後のまちづくりでは、「まちなか」において、歩行者の目線に入るグランドレベルにあり、誰もが自由にアクセスできる官民のパブリック空間を、ゆとりとにぎわいのある人間中心の空間（ウォーカブルな空間）に転換・先導し、周辺のみさまざまな投資とも連鎖的・段階的に共鳴させながら、目に見える形で「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出していくことが必要です。

具体的には、居心地が良い、歩きたくなる人間中心の空間ができると、まちなかに出かけたくなる（Walkable）、歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、まちが楽しくなる（Eye level）、空間の多様な用途、使い方の共存から、まちに多様な人々の多様な交流が生まれる（Diversity）、歩道や公園に、芝生やカフェ、

椅子があると、まちに居たくなる、留まりたくなる（Open）、といった「WE DO」のまちなかづくりを進めていくことが重要です。

「WE DO」を意識したまちづくりによって、多様な人々が集い、多様な交流が生まれ、イノベーションの創出や人間中心の豊かな生活の実現が図られます。そして、それが地域課題の解決や新たな価値の創造につながり、さらには、内外の多様な人材、関係人口を惹きつける好循環へと魅力的な都市の構築が期待されます。

図-1 WE DOのイメージ

3. 「居心地が良く歩きたくなる」
まちなかづくりの推進に向けた
国土交通省の支援

国土交通省では「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出のため、市町村が作成するまちづくり計画（都市再生整備計画）に、官民一体となって交流・滞在空間を創出する取組みを位置付けており、こうした取組みについて法律・予算・税制のパッケージによる支援を行うとともに、普及啓発・機運醸成に向けた取組みを行うことで、集中的な推進を図っています。

法律面では、都市再生整備計画に「居心地が良く歩きた

くなる」まちなかづくりに取り組む区域（滞在快適性等向上区域）を設定した場合、区域内における法律上の特例措置等を講じているほか、エリアマネジメント活動を都市再生推進法人の業務として法律に明確に位置付け、都市再生推進法人によるウォーカブルなまちなかづくりに向けたエリアマネジメント活動の推進を図っています。

予算面、税制面においても、官民一体となった交流・滞在空間を創出する取組みを支援しています。予算面では、官民の関係者によるまちづくりビジョンの策定とそれに基づく取組みや、地方公共団体による車道の広場化などの空間整備に対する支援を行っています。税制面では、民間事業者が民地を居心地の良い交流・滞在空間として整備等した場合に固定資産税等の軽減措置を講じています。

また、国土交通省では、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに賛同する地方公共団体をウォーカブル推進都市として募集しています。令和5年8月末現在で全国の352都市が賛同し、具体的な取組みを進めており、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりは確実に全国に浸透しているところです。さらに、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域（滞在快適性等向上区域）をまちづくり計画（都市再生整備計画）に実際に位置付けた市区町村は、101市区町村を数えています（令和5年6月末現在）。

普及啓発・機運醸成の取組みとして、「マチミチ会議」「マチミチstudy 現地勉強会」を行っています。

「マチミチ会議」は、街路空間再構築・利活用に向けた取組みの機運を高め全国に広げることを目的に、全国の街路・まちづくり担当者等が一堂に会する会議です。令和5年2月にオンライン形式で開催した際には、過去最大となる約600名が参加し、都市局だけではなく、道路局や水管理・国土保全局からも「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた情報提供が行われました。

「マチミチstudy 現地勉強会」は、街路空間再構築・利活

用の先進事例を視察し、担当者同士が意見交換等を行うことで、ノウハウの横展開を促進し、全国的なムーブメントへと育てていくことを目的に平成30年度より各自治体参加のもと開催しており、令和4年度は11月にハイブリッド形式（現地会場：岡山市）で開催しました。

「マチミチstudy 現地勉強会」について、令和5年度は新潟県加茂市と鳥取県米子市でそれぞれ10月23日、11月24日にWEB形式も併用して開催予定であり、「マチミチ会議」については、WEB形式にて年度末頃の開催を検討しているところですので、是非ご参加いただけますと幸いです。

4. おわりに

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進するにあたっては、地方公共団体、民間事業者、住民の方々など多くの関係者の連携が不可欠です。都市再生特別措置法や関係施策に基づいて、多様な人々が交流・滞在できるゆとりとにぎわいのある空間の創出など、都市の魅力を高めるエリア価値の向上に向けた取組みが各地で進められるよう、引き続き取り組んでいきます。また、そうした官民連携による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出にあたって活用いただける「ウォーカブルポータルサイト」を公開していますので、是非ご参照ください。

本ポータルサイトでは、制度やガイドライン等の取りまとめに加え、官民連携による街路空間の利活用におけるプロセスに着目した事例集、ウォーカブルな取組みに携わる自治体担当者の声、ウォーカブル推進都市の一覧や、これまで開催したマチミチ会議の資料を公開しています。

これらの支援制度やポータルサイトを活用いただくことで、各地におけるウォーカブル施策の展開の一助となれば幸いです。

図-2 ウォーカブルポータルサイト



<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/index.html>

1-2 まちづくりと一体となった 都市公園のリノベーション促進の取組み

国土交通省 都市局 公園緑地・景観課

生産年齢人口の減少や働き方の多様化など、わが国の都市を巡る環境の変化に対応し、都市の新たな魅力を創出するとともに活力を維持することが重要となっています。このため、官民一体となって、多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」まちなか空間を形成する取組みを推進することを目的として、令和2年に都市再生特別措置法（以下「都再法」という）が改正されました。それにより、都市公園法上の特例を付与する「滞在快適性等向上公園施設設置管理協定制」(以下「都市公園リノベーション協定制」という)が新たに設けられました。本稿では、当該改正により創設された「都市公園リノベーション協定制」を紹介します。

都市公園リノベーション協定制は、都市再生整備計画に「居心地が良く歩きたくなる」まちなかとして定められる「まちなかウォークアブル区域内」で認められる特例措置のメニューの一つです。本制度は、当該区域内の都市公園において、市町村と一体となってまちづくりに取り組む主体として位置づけられた「一体型滞在性等向上事業の実施主体または都市再生推進法人」が、公園管理者と締結した「公園施設設置管理協定」に基づき、都市公園内において飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上等に資する施設の設置と、当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修等を一体的に行う場合に、当該飲食店、売店等に係る設置管理許可期間の延長、建蔽率の上限緩和、占用物件の追加といった都市公園法の特例を付与するものです(表-1)。

図-1 都市公園リノベーション協定制のイメージ



表-1 都市公園法の特例

<p>①設置管理許可期間の延長（10年→20年）</p> <ul style="list-style-type: none"> 協定の有効期間は最大20年 その期間中に許可申請があった場合は設置管理の許可を与えなければならない* *設置管理許可の期間の上限は10年のままだが、認定期間（上限20年間）内は更新を保証 <p>②建蔽率の上限緩和（2%→12%）</p> <ul style="list-style-type: none"> 通常、飲食店、売店等の便益施設の建蔽率は2% 滞在快適性等向上公園施設については、休養施設、運動施設等と同様に建蔽率を10%上乘せ <p>③占用物件の追加（自転車駐車場、看板、広告塔の設置を可能に）</p> <ul style="list-style-type: none"> 協定に基づく場合に限り、自転車駐車場、看板、広告塔を「公園利便増進施設等」（占用物件）として設置可能* *設置する場合、都市公園の環境の維持・向上を図るための清掃等を行うことが必要

なお、類似制度として、都市公園法に基づくPark-PFIがあります。Park-PFIとの大きな違いとして、Park-PFIでは実施主体が公募により選定されるのに対し、都市公園リノベーション協定制の実施主体は、都市公園がまちなかウォークアブル区域における交流・滞在拠点としての役割を果たすよう、まちなかウォークアブル区域の一体型滞在性等向上事業の実施主体または地域のまちづくりの担い手として、都再法第118条により市町村の指定を受けた都市再生推進法人に限定しています。

まちづくりと一体となった都市公園のリノベーションを促進するため、国土交通省では、令和2年に「まちづくりと一体となった都市公園のリノベーション促進のためのガイドライン」を作成しました。本ガイドラインでは、公園の整備・管理運営に係るPPP/PFI手法の一類型である都市公園リノベーション協定制の具体的な活用方法、想定している手続きの流れ等を取りまとめるとともに、既存のPPP/PFI手法、特にPark-PFIとの相違点を整理・比較していますので、ぜひご参照ください。

https://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi_parkgreen_tk_000096.html

また、都市公園リノベーション協定制のほか、「まちなかウォークアブル区域内」では、都市公園法上の特例として、都市再生整備計画への位置づけにより、地域の催しに関する情報を提供する看板・広告塔の設置に関する占用特例や公園施設の設置管理許可の特例を受けることができます。こちらもぜひご参照ください。

<https://www.mlit.go.jp/toshi/system/#koenho>

1-3 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用状況

国土交通省 道路局 環境安全・防災課

1. ほこみち制度の概要

歩行者利便増進道路（以下、「ほこみち」という）制度とは、歩行者の利便の増進や地域の活力の創造といったほこみちの目的をより効率的に達成するため、また、必要に応じて民間事業者等による歩行者利便増進施設等の整備を認めていくために、占用特例制度と公募占用制度を設けているものです。



占用特例制度とは、特例区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可を柔軟に認めるものです。また、通常の占用期間は最長5年間ですが、公募占用制度を利用することにより、最長20年間占用許可を受けることができます。なお、占用特例制度を指定区間内の国道で活用する場合は、道路維持管理への協力を条件に占用料を減免しています。

これらの制度を活用することにより、テラス付き飲食店等、高額な初期投資を要する施設も参入しやすくなり、沿道での賑わいを創出することを期待しています。詳しくは国土交通省道路局のホームページ¹⁾をご参照ください。

図-1 ほこみちのイメージ



2. ほこみち制度の活用状況

ほこみちの指定路線数は、2023年5月末時点において、44市区町で119路線が指定されています。ほこみち制度を創設以降、2021年2月に全国初の3ヵ所（大阪市の御堂筋〈国道21号〉、神戸市の三宮中央通り〈市道三宮中央通り線〉及び姫路市の大手前通り〈市道幹第1号線〉）でほこみち

路線が指定されてから、全国へ着実にほこみち制度の活用が広がっています。

国土交通省道路局では、ほこみち制度の説明や運用等について掲載したホームページ¹⁾だけではなく、ほこみち制度をよりわかりやすく伝えるため、また、活用の可能性を広げていくため、ほこみちプロジェクトホームページ²⁾を開設しています。ほこみちのロゴやイラストを自由にダウンロードできるほか、ほこみちの導入事例やほこみちインスパイアフォーラムを紹介したりと、さまざまなコンテンツを掲載しています。ほこみち制度にご関心のある自治体や地域の方々は、当ホームページをご参照いただき、ほこみち制度の活用を積極的にご検討ください。

写真-1 ほこみちの活用事例（兵庫県姫路市 大手前通り）



3. おわりに

ほこみちは、都市空間の一部である道路において賑わいを創出できるという、大きな転換となる制度です。指定箇所はすでに44市区町に広がり、各地で独自に工夫しながら、地域の賑わいづくりの取組みを推進しています。また、他の多くの地域から、ほこみち指定に関する相談を受けています。国土交通省道路局は、引き続き、道路空間を賑わいとして活用する取組み（みち活）を応援します。

【参考】

1) 国土交通省道路局HP：ほこみち
<https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/>

2) ほこみちプロジェクトHP
<https://hokomichi.jp/>



2-1 都心のまちづくり「にいがた2km」

新潟市 都市政策部

1. にいがた2kmとは

新潟市では、約60年ぶりとなる新潟駅のリニューアルが進んでおり、令和4年6月には駅ホームの全面高架化が完了しました。令和6年春には駅直下バスターミナルの供用や駅ビルのグラウンドオープンを予定し、その後は駅前広場のリニューアルが控えています。それらに伴い、駅周辺では開発の機運が高まりを見せるなど、新潟市は今まさにまちづくりにおける節目の時を迎えています。

こうした好機を捉え、駅周辺だけでなく都心エリア一帯を活力あるエリアとしていくことを目指し、新潟駅、万代、万代島、古町をつなぐ約2kmの都心軸周辺エリアを「にいがた2km」と名付け、本市経済・産業の発展を牽引する成長エンジンとする取組みを進めています。

図-1 にいがた2kmエリア



また、さまざまなまちづくりの取組みをより身近に感じていただくため、特設サイト「ニイガタニキロニュース」を開設し、新潟市で人気のインフルエンサー「ガタ子」さんによる親しみやすい語り口で「にいがた2km」情報を配信しています。

図-2 ニイガタニキロニュース



「にいがた2km」の各地区では、それぞれの特性を活かした将来ビジョンを策定し、市民や関係者とまちづくりの方向性を共有しながら公民連携による取組みを推進しています。

今回は、新潟駅・万代地区周辺エリアにおいて行われている、人中心のまちづくりに関する取組みをご紹介します。

2. 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン

「にいがた2km」における商業、ビジネス、広域交通の重要な拠点としての機能を有する新潟駅および万代地区の周辺を含む、新潟駅・万代地区周辺エリアの将来ビジョンを令和5年3月に策定しました。

将来ビジョンでは、エリアの新たな魅力・価値が創出される『人中心のまち』を目指し、その実現に向けて、「歩行者空間づくり」「基盤づくり」「安心・安全な環境づくり」「魅力づくり」「仕組みづくり」の5つの方針を掲げました。

図-3 将来ビジョンの5つの方針



また、エリア関係者による連携意識が芽生えているものの、活動の受け皿となる体制がなかったことから、「新潟駅・万代地区周辺エリアプラットフォーム（以下「エリプラ」という）」を構築しました。これは、エリア関係者内で情報や課題を共有するとともに、公民連携によるまちづくり

図-4 エリアプラットフォームの体制

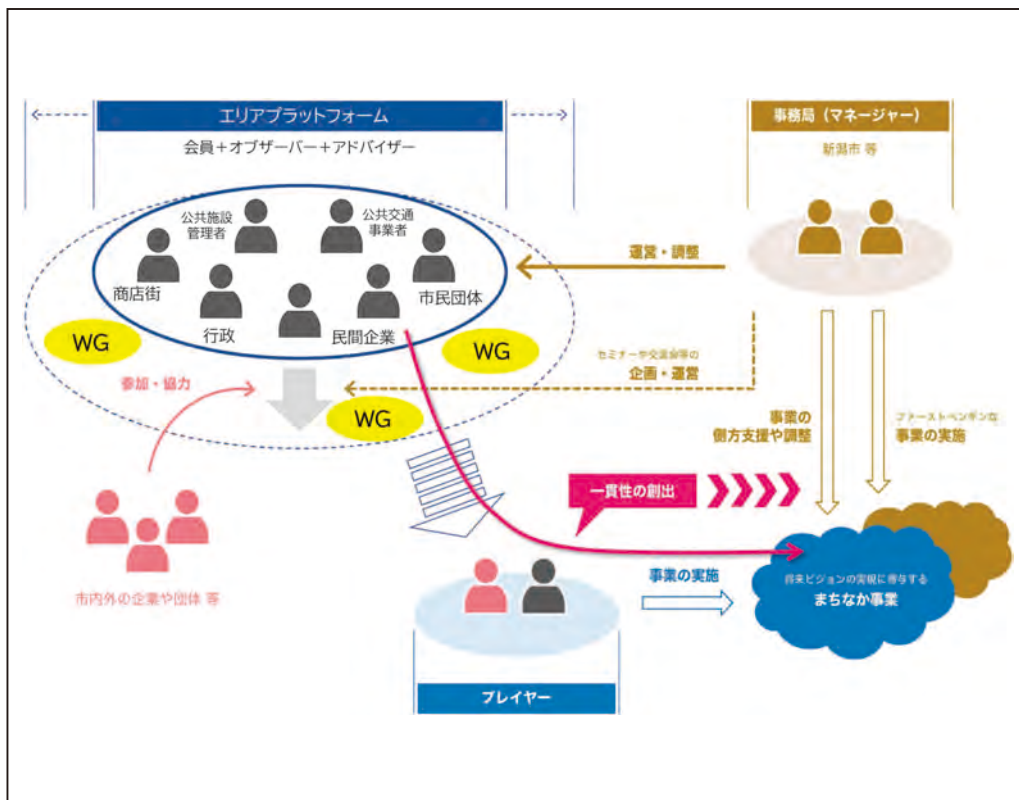


写真-1 勉強会の様子



写真-2 社会実験の様子



を推進することで、エリアの新たな魅力と価値を創出することを目的としたものです。

将来的にはエリアに関わる、企業や団体などの多様な主体の参画により、必要に応じてエリアマネジメントを実施する組織について検討していく予定です(図-4)。

エリプラでは、将来ビジョンの具現化に向けて、具体的な事業を検討・実施するために、ワーキンググループ(以下「WG」という)を設立することができます。これまで、エリプラ会員が中心となり、会員以外の団体もテーマに応じて受け入れるなどして、複数のWGを設立しています。たとえば、「人中心の空間づくりによるエリア価値向上WG」などが現時点で設立され、議論が行われています。

また、全国の企業から「にいがた2km」への関心を持っていただくことを目的に、市内外の民間企業から、「にいがた2km」を舞台とした新たなビジネスの構想をテーマとした勉強会などを開催しています。毎回、多くの大小さまざまな民間企業や行政職員、商店街の方々に参加し、先端技術の紹介やビジネス提案など、異業者交流やイノベーションが生まれる環境づくりを推進しています(写真-1)。

3. PLAY PUBLIC PLACE 東大通みちばたりビング

将来ビジョンの実現に向けた5つの方針のうちの「歩行者空間づくり」では、これまで車中心だった道路空間から、

人中心のウォークラブルな空間への転換を図る取組みを進めています。新たな発見や出会い、交流を生み出す「歩いて楽しい空間」を創出することで、回遊性が向上し、イノベーションが創出され、まちの求心力が高まり、エリアの価値向上へとつながることを狙っています。

この取組みの一環として、新潟駅前の東大通を舞台として、沿道地権者や商店街等で構成される実行委員会と一体となり、今後の道路空間のあり方や利活用について考えて実践する社会実験「PLAY PUBLIC PLACE 東大通みちばたりビング」を令和4年度から実施しています。

今年度は、9月16日から約1ヵ月間実施し、初日から3日間は車道の両側1車線を規制して歩道空間を拡幅し、利活用の可能性を探るとともに、自動車や歩行者への影響を調査します。パークレットの整備も行い、地元テレビ局による屋外スタジオとしての生中継など、さまざまな活用を試行しています。さらに期間中は、ベンチや植栽を増やし、東大通の将来の姿をイメージした居心地良い空間づくりを行うとともに、オープンカフェの出店や実行委員会による週末イベントの開催など、多種多様な道路空間利活用に取り組みます(写真-2)。

社会実験を通じ、地域の関係者と連携を深めながら、今後の道路空間の再編や持続可能な利活用について検証していくことで、道路活用により生まれる魅力的な風景を将来の日常へとつなげていくことができると考えます。そうして、人中心のウォークラブルなまちなかが形づくられることで、新潟で暮らす方、働く方、訪れる方、皆さまにとって居心地の良い活力あるまちになることを目指していきます。

2-2 「ふくまち」プロジェクト

福山市 建設局 福山駅周辺再生推進部 福山駅周辺再生推進課

1. はじめに（再生に向けての計画づくり）

福山市は、瀬戸内の中央に位置しており、中国地方で4番目の人口規模（約46万人）の中核市です。福山駅周辺の再生に向けたさまざまな事業を「ふくまち」プロジェクトと総称し、官民が連携して取り組んでいます。その経過や主な内容を紹介します。

（1）福山駅前再生ビジョンの策定

福山駅周辺の再生にあたり、まず、市民、事業者、行政がまちの将来像を共有し、連携して再生に取り組んでいくための方向性を示すことを目的として、2018年（平成30年）3月に「福山駅前再生ビジョン」（以下「再生ビジョン」という）を策定しました。

再生ビジョンでは、備後圏域の強みを生かした新たなビジネスの拠点となり、ライフスタイルの変化に対応し、福山駅前に関わる人が交流することで新たな魅力やにぎわいを生み出すエリアとなるよう「働く・住む・にぎわい」が一体となった福山駅前」をめざす姿としてビジョンに掲げ、福山駅前の再生に取り組むこととしました。

図ー1 再生ビジョンに描かれた福山駅前のイメージ図



（2）福山駅周辺デザイン計画の策定

2020年（令和2年）3月には、再生ビジョンの実現に向け、官民連携で行う具体的なソフトとハードの事業を定めた「福山駅周辺デザイン計画」を策定しました。

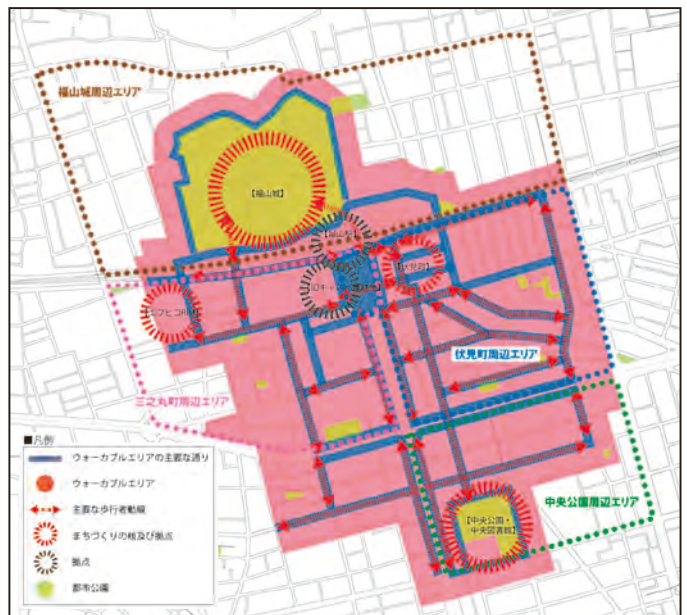
●ウォークラブルエリアの設定

本市のまちづくりの核である福山城や中央公園・中央図書館などの6ヵ所を、人が集まる拠点として設定し、その周辺や拠点間をつなぐ主要な通りを含む範囲をウォークラブルエリアとして設定しています。

●ウォークラブルなまちづくりの目的

本市が「ふくまち」プロジェクトで進めるウォークラブルなまちづくりは、公園や広場、通り、建物の路面階などの空間を「居心地が良く歩きたくなる」ような人中心の空間に転換することを通じて、多様な人との出会い・交流を促し、人や企業を惹きつける都市をめざしています。

図ー2 福山駅周辺のウォークラブルエリア



2. 「ふくまち」プロジェクトの推進

「ふくまち」という愛称は、公募によって1,156点の応募作品の中から選ばれました。「福山のまち」「福を待つ」「新しい風が吹くまち」という意味や、福山駅周辺が「幸福な時間を過ごせる場所」「大切な人と待ち合わせる場所」になるようにとの思いが込められています。

「ふくまち」プロジェクトに関わる人を増やすことで、まちへの愛着につなげ、福山駅周辺のエリアを「ふくまち」に育てていくことに取り組んでいます。

3. ウォークラブルなまちづくりに向けた取組み

（1）道路空間を活用した官民連携による取組み

2020年（令和2年）6月から「コロナ占用特例」による道路占用基準の緩和を活用し、道路空間でオープンカフェ

などが行われてきました。2021年（令和3年）10月からは歩行者利便増進道路（ほこみち）に移行し、日常的なにぎわい創出につながっています。

また、駅前大通りでは、民間事業者が主体となって国家戦略特別区域の認定を受け、施設内のオープンスペースと公共空間とを一体的に活用するとともに、2022年（令和4年）2月にはウッドデッキを整備し、憩いとにぎわいの空間として多くの人に利用されています。

写真－1 ほこみち制度の活用による
屋台やオープンカフェの設置



写真－2 バス送迎場とウッドデッキを併設し、
バス待ち時間の滞留空間としても利用



(2) 福山駅前広場再編事業

備後圏域の玄関口である福山駅周辺を市内外から人や企業を惹きつける魅力あるエリアに変えるため、その核となる福山駅前広場にも、人にとって居心地が良く歩きたくなるように感じる空間を増やしていくことが求められています。

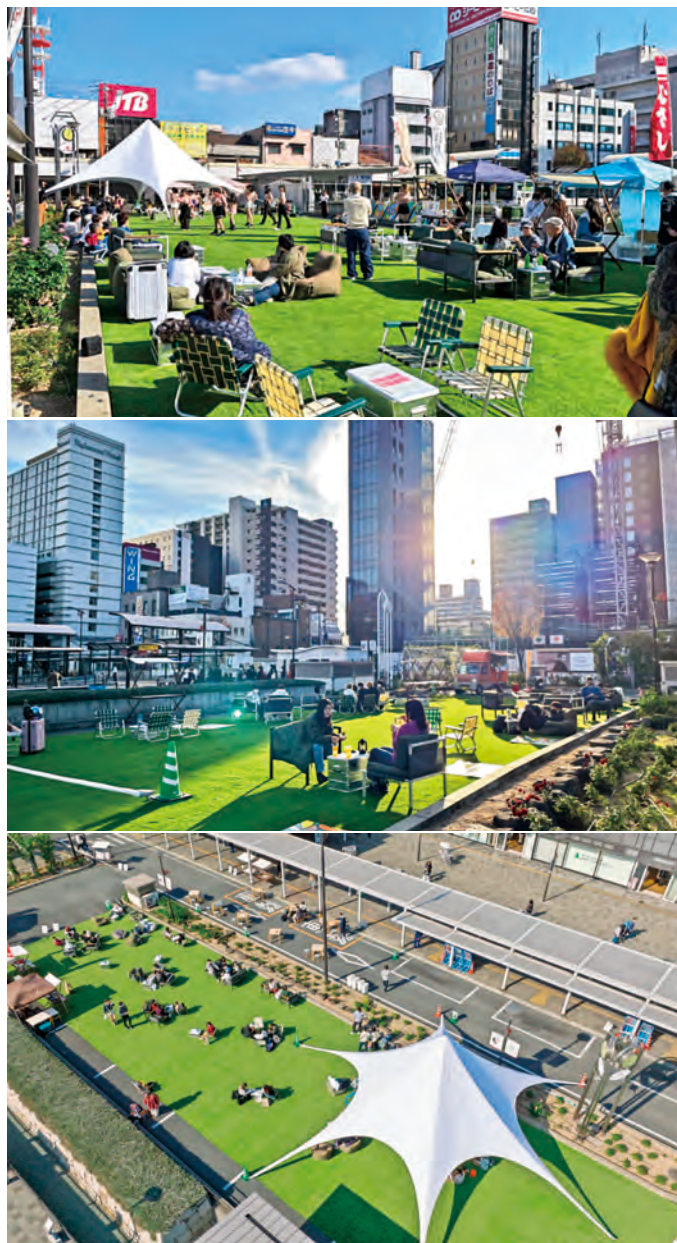
そのため、2021年（令和3年）10月に「福山駅前広場協議会」を立ち上げ、現在の広場の問題点や機能の配置について検討を重ねました。

2022年（令和4年）11月には、福山駅前広場の各機能の配置計画を検証する実証実験を行い、タクシー待機場を芝生広場に変えて、広場空間に対する市民ニーズを検証するとともに、タクシー乗降場を福山駅西側へ移設した場合の交通処理の検証（ショットガン方式による運行の試行）を行いました。実験では福山駅前に広場空間を求める意見が多くあった一方で、交通処理については一般車とタクシーの動線の分離などの課題が明らかになりました。

実験のほかにも、市民アンケートの実施等により幅広い意見を聴きながら、2023年（令和5年）3月、交通結節機能と都市の広場機能が融合した、新たな福山駅前広場整備の基本方針を策定しました。今後は、引き続き市民アンケー

トの実施等により幅広く意見を聴くとともに、広場を運営する人の意見も踏まえながら、広場整備に向けた基本計画の策定に取り組み、人中心の使いやすく居心地の良い空間づくりをめざしていきます。

写真－3 福山駅前広場再編実証実験の状況



4. おわりに

今回紹介した取組みのほかにも、再生ビジョンの理念に共感し、本市とともに多くの民間事業者の取組みも進んでいます。また、ほこみち制度の活用や実証実験等により、官民による公共空間の活用が進み、居心地が良く歩きたくなる空間の創出につながり始めています。今後も、官民連携で福山市らしいコンテンツと人の活動であふれる魅力あるまちの実現に取り組んでいきます。

2-3 室戸阿南海岸国定公園 美波町日和佐地区の取組み

徳島県 美波町 政策推進課

1. はじめに

本町は、徳島県南東部に位置し、県都徳島市へは約50kmの距離に位置しています。南東は太平洋を望み、暖かい黒潮の良好な漁場を有しています。海岸部は、アカウミガメの産卵地大浜海岸、千羽海崖、海食洞のえびす洞など多様な岩礁が続く風光明媚なりアス式海岸となっており、「室戸阿南海岸国定公園」に指定されています。

令和2年の国勢調査では、人口6,222人、高齢化率49.4%と少子高齢化が進行しています。

当地区の代表的観光資源は、四国88箇所霊場23番札所である薬王寺、国の天然記念物アカウミガメの産卵地大浜海岸、日和佐うみがめ博物館カレッタがあり、年間80万人近い観光客が訪れる、海・山・川の自然環境と歴史・文化に恵まれた市街地が形成されています。

地区の中央を流れる日和佐川は、蛇行しながら東へ流れ、太平洋に注いでおり、日和佐川河口に市街地を形成、地方港湾“日和佐港”を備えています。

日和佐港は、古くから県南の漁業基地として発展。戦後、木材の搬出港、背後地の消費財の搬入港として、地区の発展に寄与してきました。

昭和14年には輸送補強により国鉄牟岐線日和佐駅が開設。昭和46年には国道55号線改築により、輸送体系が船→国鉄→車へと変遷するのに併せて、人・ものの流れも変化し、近年は少子高齢化、移動手段の向上、観光ニーズが多様化し、滞在から通過型観光へ変化、滞在・回遊を促す仕組みづくりが重要になっています。

写真-1 室戸阿南海岸国定公園日和佐地区の様子



2. 人口減少下の まちづくり指針・キャッチフレーズ

今後も人口減少局面が続くと予想されており、全国的に人口減少や少子高齢化が進む厳しい現実の中、住民票の有無だけに囚われないまちづくりが必要だと考え取り組んでいます。たとえば、テレビの地上デジタル化に先立って光ファイバー網を整備したことにより、都市部企業のサテライトオフィス誘致や、学童の多拠点就学を可能とするデュアルスクール制度の実施。また、飲食店などのサービス業の創業支援などを積極的に進めてきた結果、県内最多となるサテライトオフィス進出や、移住者・関係人口の増加、祭事や防災活動への参加、地域産業との連携創出など、まちに活気や新たな賑わいが見られるようになってきています。

こうした流れを加速・拡充させることで、たとえ人口減少と過疎化が進もうとも、活気あふれる賑やかなまちであり続けることを目指し、全国で生き残りをかけた移住者や企業の誘致が行われる中でも選ばれるまちとなるよう、町内外に届くまちづくりの指針・キャッチフレーズ「“にぎやかそ” にぎやかな過疎の町 美波町」と定め、町民と行政が一体となったまちづくりを推進することとしています。

図-1
美波町キャッチフレーズ



3. 美波町とウミガメの物語

昭和26年、当時の日和佐中学校の生徒たちが無残に殺されたアカウミガメの亡骸を見つけました。駆けつけた先生も驚き、大切にされるべき「海神の使者」を殺すという行為を大いに憎み、日和佐中学校海亀研究班を発足、ウミガメの調査研究が始まりました。

海亀研究班の成果はさまざまな科学賞を受賞するほどに評価され、日和佐の地はウミガメの町として知られるようになりました。昭和42年には日本で初めてとなる「ウミガメとその産卵地」が国の天然記念物の指定を受け、昭和60年に世界でも珍しいウミガメ専門の博物館「日和佐うみがめ博物館カレッタ」をオープンさせています。

写真-2 カレッタイベントで子亀とのふれあいの様子



4. 観光客の回遊と滞在を促すまちづくり

地区の特徴は、JR日和佐駅から半径1km内に代表的観光地である薬王寺、室戸阿南海岸国定公園大浜海岸に隣接する「日和佐うみがめ博物館カレッタ」があり、両観光地に挟まれる形で日和佐港周辺に風情あるコンパクトな町並みが形成されています。

薬王寺門前町エリアでは、最盛期の昭和50年頃、100戸を超える店舗が並んでいました。国道の開通、移動手段の変化、駐車場整備等により、人・ものの流れの変化により商店街は変化していきます。かつての商店街へ人を呼び込み、かつての賑わい創出を目的に、平成27年「美波町総合戦略」による門前町再生プロジェクトを実施しています。

みなみらいスクエアエリアでは、旧徳島県立日和佐高校、旧日和佐病院跡地に、子どもから高齢者まで多くの町民が自らを磨き、共に支え合いながらいきいきと暮らせる地域交流、健康生きがいがづくりの拠点を整備しました。一方で、一次避難施設としてピロティ構造で整備された美波町医療保健センターのピロティ空間の有効活用が課題となっています。

大浜海岸カレッタエリアでは、国民宿舎うみがめ荘の廃業及び日和佐うみがめ博物館カレッタリニューアルに併せ、恵まれた自然景観、ウミガメ保護の歴史・文化等、地域の文化観光資源として、ウミガメ保護体験活動や環境保護学習のエコツーリズム拠点として大浜海岸と一体的エリアの創出を目指しています。

日和佐港漁協・倉庫群エリアでは、かつての「物流機能」と1次産業「漁業」を中心としたエリアから、ひと・ものが繋がる、新たに開かれたまちのエリア創出を目的としています。港湾管理条例により目的外利用を制限された既存倉庫を地域の交流拠点及び多目的な施設への活用を可能とし、景観に配慮した新たな「にぎわいづくりの場」を形成、新たなまちの玄関口としての港機能を担うことを目的に、官民連携によるエリアプラットフォーム構築、未来ビジョン

策定について検討を始めています。

あわえの町並みエリアでは、古い漁村集落である特徴的な町並みを形成しています。エリア内では、旧初音湯（銭湯）を活用したサテライトオフィス、海・山・川の恵まれた自然環境を活かし繁栄した旧廻船問屋谷屋を活用した地ビール醸造施設（準備中）等があり、空き家を活用したプロジェクトが実施されています。

併せて、避難路及び津波避難タワーを整備、特定避難困難地域を解消した安全・安心なエリア創出を図っています。

コンパクトな市街地の観光資源と自然豊かな環境、進行中の事業と地域資源等、それぞれのエリアでのポテンシャルを繋ぎ、活かした「歩いて巡りたくなるフィールド」の創出を目指しています。

図-2 事業拠点とエリアの概要図



5. おわりに

美波町とウミガメの物語は、郷土愛と自然の探求心に燃えた中学生と先生による研究から始められ、活動は、次第にまちぐるみとなり、県内外、海外からも注目されました。

人口減少が進もうとも、ふるさと美波町を築いた先人たちに感謝し、歴史・伝統・文化を次世代に継承を図るとともに、地域の魅力・資産を「活かし・守る」、地域の魅力・資産を「開き・発展をはかる」ことによる、住民がより豊かに過ごし、観光客にとって新たな魅力が発進される回遊と滞在を促すまちづくりに取り組んでいきたいと考えています。

写真-3 (株)あわえサテライトオフィス (旧初音湯)



2-4 歩いて楽しい道路(みち)づくり

佐賀県 県土整備部 まちづくり課

1. はじめに

佐賀県では「歩こう。佐賀県。」というキャッチフレーズを掲げ、徒歩や自転車、公共交通など、マイカー以外の移動手段を暮らしの中に積極的に取り入れた歩くライフスタイルへの転換を推進しています。

このような中で全国に先駆け、県が事業主体として、道路幅員の再構成によるウォークラブルな空間整備を行っている事例をご紹介します。

2. 整備区間の位置づけと概要

現在、佐賀県が整備を行っている区間は、佐賀駅の南側にある4車線道路（路線名：主要地方道佐賀停車場線約220mの区間）です。佐賀駅の周辺は、令和6年に開催される「SAGA2024 国民スポーツ大会・全国障害者スポー

ツ大会」に向けて官民によるさまざまな施設整備が行われ、今、まちの姿が大きく変わっている地域です。

こうした都市整備の動きと合わせ、佐賀駅を中心として北にあるSAGAサンライズパークから、南の佐賀城公園まで続く道路をまちの背骨である南北軸と位置づけ、県・市が連携してハード・ソフトの両面から、歩いて楽しいまちを目指したさまざまな事業を展開しています。

南北軸の中で佐賀県が整備を行う区間は、SAGAサンライズパークを中心とするスポーツ・文化の活動拠点エリアや佐賀駅周辺で生まれた人の流れを、さらに南のエリアへ導くための最初の起点となる重要な場所です。

佐賀市が佐賀駅前の空間を人が集うイベント広場（佐賀駅前交流広場）として改修・整備することと併せて、駅前広場と接続する県管理の4車線道路について幅員の再構成を行い、歩道を4.5mから11.5mに広げることで、佐賀駅前交流広場と一体的に活用できる広場のような道路空間を整備することとしました。

図-1 佐賀市の南北軸



出所：佐賀市ウェブサイト

図-2 佐賀駅南のゾーニング

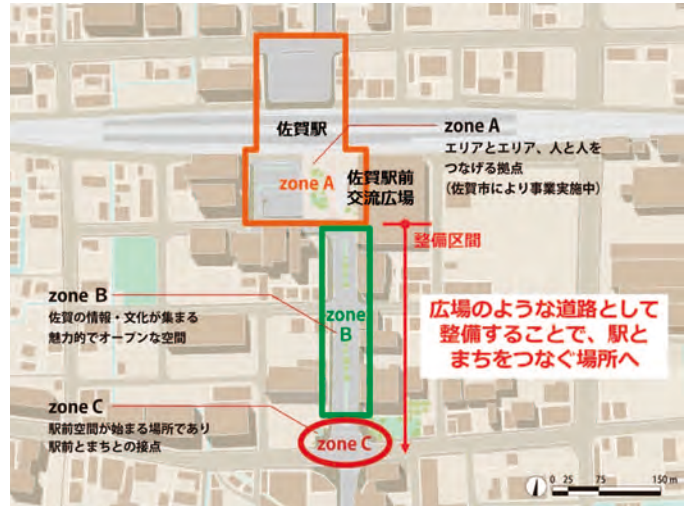
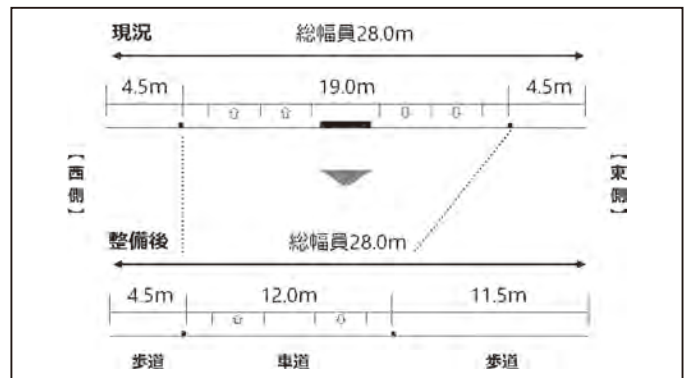


図-3 道路幅員の再構成



3. 社会実験による課題検証

道路幅員の再構成を行うにあたり、以下に示す2つの課題を検証することを目的として、12日間（令和3年10月20日～10月31日）の社会実験「佐賀駅南テラスチャレンジ」を実施しました。

- 課題1：4車線から2車線に車線を減少させた場合に、道路交通上の問題は発生しないか。
- 課題2：幅広歩道を整備した場合に、人々の滞留や店舗出店といった活用ニーズはあるか。

実施した内容は、片側1車線の交通規制（4車線→2車線）、道路上へのキッチンカー出店・滞留空間設置、軒先（1m）への仮設店舗出店及び自転車通行に関する安全対策です。

写真－1 社会実験「佐賀駅南テラスチャレンジ」実施状況



実験を行った結果、課題1に対しては、実験期間中の交通量調査の結果を踏まえ、車線を4車線から2車線に減らしても実験区間及び周辺地域での自動車交通に影響はないことを確認するとともに、歩行者と自転車との分離の必要性等、設計上の検討事項を洗い出すことができました。

課題2に対しては、実験期間中にアンケート（回答数367）を実施し、8割の方から滞留空間の設置や店舗出店を評価する回答をいただいたこと、出店した事業者へのヒアリング調査においても、ほとんどの事業者から継続的な出店の意向を確認でき、佐賀駅南において滞留や出店といった道路活用のニーズがあることを検証できました。

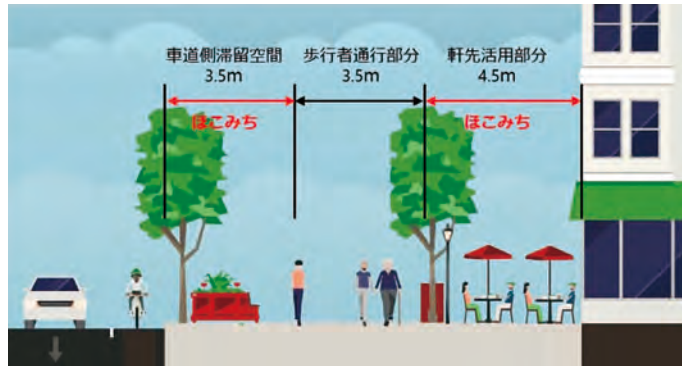
4. 道路デザインと歩行者利便増進道路（ほこみち）

上記社会実験や有識者会議等でいただいたご意見を踏まえながら道路デザインの検討を行い、11.5mの幅広歩道の中には、親子連れや友人同士でゆったりと座ることができるベンチを設置し、沿道店舗の軒先にテラス席を張り出したり、屋台やキッチンカーなどの仮設店舗を出店したりで

きるスペースを設けることとしました。

歩道の活用にあたっては、歩行者利便増進道路（ほこみち）を前提とした制度の検討を進めており、令和5年3月に佐賀県内で初めてとなるほこみちの路線指定を行ったところです。

図－4 横断構成とほこみちの範囲（イメージ図）



出所：Streetmix (<https://streetmix.net>) を基に作成

道路活用に関する制度の検討と併せて、実際に道路を活用するプレーヤーの発掘についても取組みを始めています。

まずはキックオフとして、令和5年7月にこれからの道路活用を考えるトークイベントを佐賀駅前前で実施しました。会場からは「自分たちもほこみちに参加したい!」という声もあがり、今後、道路活用に関心のある方や沿線事業者との対話、試行的な道路活用等を通じて、整備区間における具体的な道路活用のあり方について検討を進めていきたいと考えています。

写真－2 ほこみちトークイベント実施状況



5. おわりに

現在、当該区間の整備を段階的に進めており、東側の幅広歩道（11.5m）については、SAGA2024 国スポ・全障スポが開催される令和6年秋頃までの完成を目指して工事を進めているところです。

今後もハード・ソフトの両面から、歩いて楽しい道路（みち）づくりからまちづくりへとつなげていくための取組みを進めてまいります。

2-5 むつ松木屋改修事業

むつまちづくり株式会社 常務取締役 西沢 正道

1. はじめに

私が所属するむつまちづくり株式会社は、地元企業、個人の方を主要株主として平成25年6月24日に設立され、平成27年7月15日に都市再生推進法人の指定を受けた、青森県むつ市に存する会社です。

今回私がご紹介する事業は、むつ市旧中心市街地田名部地区に存する商業ビル「むつ松木屋」1階の改装事業です。

2. 事業紹介

令和2年12月31日、「むつ松木屋」1階で営業していたスーパーマーケット（以下「SM」という）さとちょうが、建物内消防設備消防法不適合を原因として休業しました。以前よりむつ消防署から是正勧告が出ていたところ、資材の高騰と品不足が重なり、期限内に是正ができず、やむなく休業せざるを得なかったとのことで、弊社としては事態を見守ることにしておりました。

年明け間もなく、むつ市都市計画課からの1本の電話で、弊社が本件の中心として動くことになりました。

むつ市は田名部地区を立地適正化計画の都市機能誘導区域の一つに位置付けており、地域商業施設の核となるSMが再開のめどなく閉店することは、むつ市にとって看過できない事態でした。都市計画課は、本事業は国土交通省の直接補助に該当する事業として採用される可能性が高く、支援を受けられるであろうことを弊社に説明し、SM再開に向けて弊社が中心となって動いてほしいと要望したのです。むつ市都市計画課からの要望を受け、補助事業採用を前提に、弊社は当時のSMさとちょう代表者と急きょ打ち合わせを行い、以下の改装計画を立てました。

- ①1階全体を使用していたSM売場面積（342坪）を156坪に縮小
- ②空いたスペースを交流・滞在スペースとする
- ③外壁を全面ガラス張りにし、可視化を図る
- ④1階のみ使用し、既存の消防設備での法適合を図る
- ⑤1階部分を「むつ松木屋」から弊社が借り、改装工事を施し、SM店舗部分をさとちょうに弊社が貸す、という事業スキームで進める

この基本計画に基づき、1月26日に国土交通省都市局担当者、東北地方整備局担当者、青森県担当者、むつ市都市

計画課とリモート会議を実施したところ、令和3年度まちなかウォークアブル推進事業の補助対象事業として取り扱われることとなりました。本件が、事例案として紹介されていたものとほぼ同様のものであったことが早期決定に結びついたのだと思います。同事業は、国土交通省の直接補助事業で、事業者にとって非常に有難い補助制度です。決定までに多くの書類の提出が必要な他の補助金と違い、簡素化もされています。弊社はむつ市都市計画課と平日頃より連携を取っていたことから、同課の手続き支援もあり、交付決定まで非常にスムーズに進みました。

急きょ計画された本件事業がかくもスムーズに進んだのは、一般財団法人民間都市開発推進機構いわゆる民都機構によるところも大きいと思います。

令和2年の夏過ぎ頃に民都機構まちづくり支援部からウォークアブル推進事業及び民都機構の新規融資事業の紹介を受け、爾後別の事業計画で補助事業及び融資を活用する予定で連絡を取り合っていました。本件改装計画立案後、担当課長に連絡を取り計画概要を伝えたと、すぐに国土交通省担当者へ連絡を取ってくださり、私のところに折り返しで国土交通省担当者から電話がまわり、事業内容についての確認を受け、下打ち合わせをさせていただくことができました。このことを経ての1月26日のリモート会議でした。これがなければ、ここまでスムーズに事業が進まなかったのではないか、と思っています。

この後は時間との勝負でした。閉店後のSMの再開はできるだけ早くしないと客が戻りません。ですので、3月末の補助事業採択内定後、4月に入り次第事業着手ができるよう、2月から本格的な計画作成と準備に取りかかりました。ポイントは資金調達先の確定、賃貸借条件の確定、事業費の概算額算出でした。

資金調達先としては、民都機構をメインとして残りをふるさと財団と日本政策金融公庫から融資を受ける計画を立てました。

民都機構の貸付限度額は、総事業費から補助金額を差引いた金額の1/2で、期間は最長20年、金利は財政融資資金貸付程度です。担当者に当初聞いた金利は、コロナ禍で低金利という状況もありましたが、信じられないほど低く、何度も聞き直したほどでした。

ふるさと財団の無利息融資は民間金融機関の保証を必要とするため、無利息とは言いながら、民間金融機関への保証料がかかることとなります。保証料については決まりがないので金融機関との交渉次第になりますが、まちづくり

という事業コンセプトを理解いただき、低い保証利率を約束していただきました。なお、ふるさと財団の融資条件は雇用の創出です。また、融資限度額は、土地購入費を含まない(含むには条件が生じます)事業費の45%(地域によって変わります)までです。

本案件は、成功すれば、特にSMさとちょうと弊社にとってウィンウィンになれる事業でした。SMさとちょうにおいては、設備投資を抑えて店舗を新しくコンパクトにでき、売上向上を狙えることとなります。弊社にとっては、事業実績ができることもさることながら、大きな収益事業となり、今後の事業計画の大いなる糧となることが期待できました。よって、SMさとちょうも非常に協力的で、賃貸借条件ももめることなくすんなり決まりました。

設計は、SM店舗設計を多く手掛けている設計会社に依頼したおかげで5月には実施設計が完了し、入札も早期に実施できました。業者確定においては、入札額が各社とも予算をかなりオーバーしていたために難航しましたが、何とか許容範囲内で請負契約を締結することができました。これも、業者において本事業の意義をよく理解し、汲み取っていただいたおかげであると思っています。

融資申請については、簡単に決定されるだろうという当初の甘い考えはすぐに消し飛ぶことになりました。

民都機構では、新規事業の第1号事案ということもあり、かなり厳しい審査となりましたが、担当の方々(当初の担当者は3月末で転勤されてしまいました)の温かなサポートもあり、何とか申請通りの融資を受けることができました。

ふるさと財団においても、何度も面接を行い、これも何とか申請通りの融資を得ることができました。これは、前述のとおり、弊社として初めての大きな事業であったことも起因していると思います。

ちなみに、日本政策金融公庫では小規模事業者経営改善資金いわゆるマル経融資を利用したため、特に問題なく融資決定を受けることができました。

3. 事業成果

当初は盆前の開店を目論んでいましたが、工事期間の短さもさることながら、冷蔵・冷凍機器がコロナ禍による品薄により発注後半年待ちとなっていたことから、最終的に新装開店は10月22日となりました。

人出を心配しましたが、当日は開店前から長蛇の列ができ、人が溢れ、大いににぎわいました。しばらくは開店時の盛況が続いたようです。地域の方に聞いたところ、何より街が明るくなったとのことでした。全面ガラス張りにして可視化を施した結果、夜に明かりが煌々と溢れるようになり、薄暗かった街路が明るくなり、出歩きやすくなった、

写真-1 快適滞在空間として設置した交流・滞在スペース



写真-2 むつ松木屋外観



それが何より嬉しい、とのことでした。交流・滞在スペースも、当初は遠慮があったのかなかなか利用者がいませんでしたが、今では老若男女、さまざまな方が利用しています。

国土交通省のまちなかウォークアプル推進事業、民都機構のまちなか公共空間等活用支援業務、ふるさと財団の無利息融資は、建物の新增改築の絡む事業であれば組み合わせでの活用が見込め、事業者にとってメリットが大きいので、ぜひ利用すべき事業であると思います。

一つだけ、本事業において残念に思った点があるのでそれを指摘させていただき、稿を終えさせていただきます。

それは、ウォークアプル推進税制の適用範囲です。今回弊社は建物及び敷地所有者ではなかったため、当該税制の適用範囲外とされました。しかし、弊社が施した設備等に対しては、償却資産税が課税されております。是非、所有者以外で本事業を行った業者の償却資産税に対しても軽減措置が適用されるよう、検討をお願いしたく存じます。

2-6 まちなかウォーカブル推進事業を活用した日本橋の街づくり

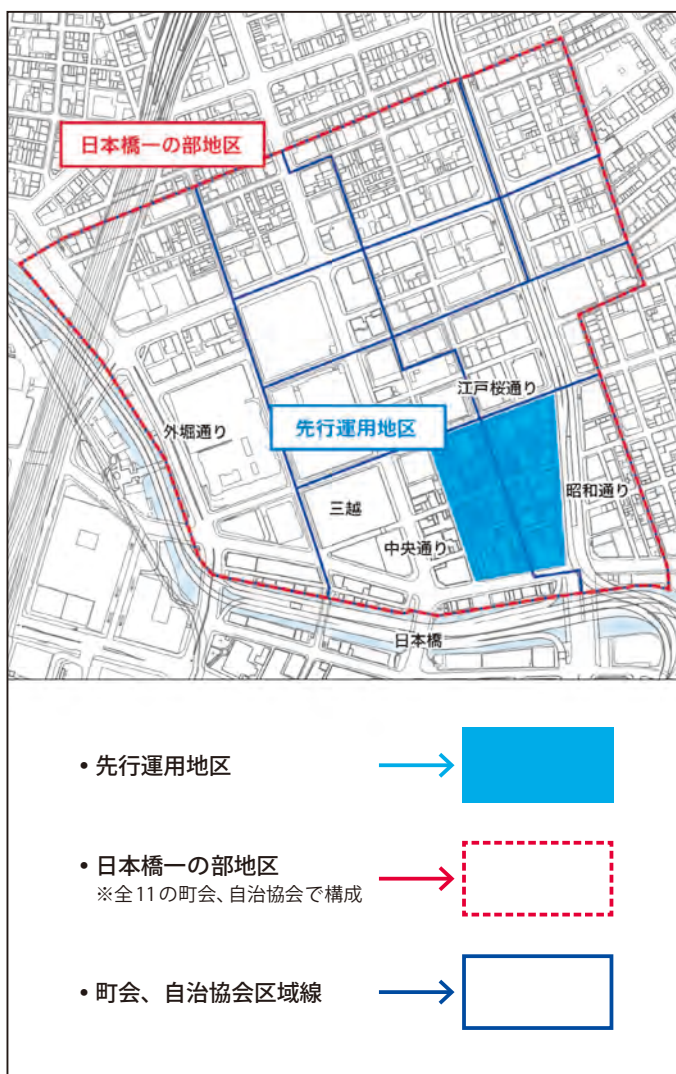
三井不動産株式会社 日本橋街づくり推進部

1. はじめに

三井不動産株式会社では、官民地元と一体となって日本橋地域の活性化と新たな魅力を創造するプロジェクト「日本橋再生計画」に基づき、日本橋の街づくりを推進しています。その中でも、界限創生の取組みの一環として、街の方々とともに日本橋のにぎわい創出に取り組んでいます。

具体的な取組みの内容として、中央区の市街地開発事業指導要綱に基づく指定を受け、2019年5月に設立された「日本橋一の部デザイン協議会」の街づくりコンセプトに合致するような、ウォーカブルな歩行空間の実現と街の景観改善を先行運用地区(図-1)内にて推進しています。

図-1 日本橋一の部デザイン協議会 運用地区



2. 路地舗装整備事業

(1) 事業の概要

日本橋ムロホンエリア(「日本橋一の部デザイン協議会」先行運用地区エリア)には、昔の魚河岸の名残で路地が点在していますが、道路ではあるものの権利者が行政でないということもあり、舗装整備が進んでこなかったため、路上喫煙が多く、夜になると暗く、歩きにくい道というイメージがありました。

そこで、街の方々からの要望を受け、当社が路地の地権者の方々から路地部分の敷地を使用貸借した上で、石畳を基調とした舗装整備を実施しました。

また、夜でも歩きやすい路地を目指し、行燈を沿道に設置することで、情緒ある明るい路地へと変貌を遂げました(写真-1)。

写真-1 先行運用地区の路地舗装整備



(2) まちなかウォーカブル推進事業の制度活用

前述の路地の舗装整備事業については、2022年3月に中央区が初めて作成した都市再生整備計画に基づく、滞在快適性向上区域内の事業に位置付けられるため、国土交通省が定める「まちなかウォーカブル推進事業」制度を活用できることになりました(図-2)。

図-2 まちなかウォークブル推進事業の整備方針概要



写真-2 ムロホンビル



3. ムロホンビル事業

当社では街の景観改善とにぎわい創出の観点から、低層の商業施設を建築し、街のにぎわいに資するような商業テナントを誘致の上、店舗営業を行っています。

建物の外観については、先にご紹介した「日本橋一の部デザイン協議会」が推奨するような、昔の魚河岸を彷彿させる黒を基調とした落ち着いた雰囲気をコンセプトにしています (写真-2)。

4. おわりに

これまでご紹介してきました日本橋では、日本橋の橋の上を通る高速道路を2040年度までに地下化する計画（進行中）や、日本橋川沿いにおける5地区の市街地再開発事業（日本橋ムロホンエリア隣接の日本橋室町一丁目地区第一種市街地再開発事業も含む）等、大規模な開発が予定されています。

これから約20年の間に大きな変貌を遂げる日本橋において、まちなかウォークブル推進事業等の制度を活用し、今後とも行政および地元の方々とともに、「日本橋らしさ」を感じられるにぎわいのある街づくりに取り組んでいきたいと考えています。



むつ松木屋改修事業で快適滞在空間として設置した交流・滞在スペース(むつ市) <写真提供:むつまちづくり株式会社>



改修後の商業ビル「むつ松木屋」(むつ市)
 <写真提供:むつまちづくり株式会社>



福山駅北口スクエアと福山城のライトアップ(福山市)



「東大通みちばたりビング」の歩道空間(新潟市)



「東大通みちばたりビング」パークレットでのイベント(新潟市)



日和佐港の活用イメージ「ヒワサウラ漁港パーク」(美波町)



日和佐港の活用イメージ「ウラヒワサ倉庫ベイ」(美波町)