令和４年度　産業建設委員会行政視察報告

１．視察期間　令和４年１１月７日（月）～９日（水）

２．出席者

（１）委員

委員長　青柳　雅之、　副委員長　岡田勇一郎

委員　　中澤　史夫、　松村　智成、　山口銀次郎、　河井　一晃、　石塚　　猛

（２）同行理事者

技監　鹿子木　靖、　都市づくり部参事（都市計画課長）　寺田　　茂、

地域整備第二課長　井上　知美

３．視察先及び調査事項

（１）兵庫県姫路市　　姫路駅北駅前広場の再整備事業について

（２）広島県広島市　　まちづくりの取り組みについて

（３）岡山県岡山市　　県庁通り歩いて楽しい道路空間創出事業について

４．調査の概要

別紙のとおり

【兵庫県姫路市】

１．市の概要

人　口　　　５２９，８４６人（令和４年６月３０日現在）

面　積　　　５３４．３５㎢

主な特色

・県南部のほぼ中央に位置し、広域幹線道路や鉄道網が整備され、交通の要衝となっている。北部から山岳、丘陵、平野、島しょでなり、市川、夢前川、揖保川などの河川が北から南に流れている。

・平成５年に日本で初めて世界文化遺産に指定された国宝姫路城などの歴史的建造物や貴重な文化遺産を数多く有している。姫路駅から姫路城までは、大手前通りを介して約800ｍで、姫路駅北口を出ると前方に姫路城が見える景観となっている。

姫路駅から望む姫路城

・令和３年５月には内閣府からＳＤＧｓ未来都市に選定され、グローカル人材の育成やグリーン化によるＳＤＧｓを推進している。

・中心市街地において歩行者優先の居心地が良く歩きたくなるまちなかを目指し、公共空間利活用の仕組みやリノベーションまちづくりなどのウォーカブルな環境づくりに資する様々な取り組みを進めていくため、令和３年３月末に姫路市ウォーカブル推進計画を策定した。

２．調査事項

姫路駅北駅前広場の再整備事業について

（１）経緯

姫路駅周辺は東西に鉄道が走っていることから、市街地は南北に分断され、行来できるのは大将軍橋、朝日橋、豆腐町踏切しかなかった。このため、朝夕には慢性的な交通渋滞が発生し、南北市街地の発展の妨げとなっていた。

そこで、南北交通の円滑化と南北市街地の一体化のため、国鉄高架化基本構想を昭和48年に策定、平成元年より山陽本線等連続立体交差事業を開始し、姫路駅周辺土地区画整理事業により用地を確保しながら順次高架への切り替えを行い、平成23年３月に完了した。山陽本線、姫新線、播但線の6.6㎞を高架化し、７カ所の踏切を撤去した。

（２）キャスティ21

キャスティ21とは、山陽本線等連続立体交差事業（施工者：兵庫県、平成元年～平成23年）、姫路駅周辺土地区画整理事業（施工者：姫路市、平成元年～令和６年）、関連道路事業（施工者：兵庫県・姫路市、平成元年～）の３事業による都市基盤整備を一体的に行うことにより、新たに発生する鉄道跡地を活用し、広域圏の中核都市にふさわしい、賑わいとうるおいにあふれた交流都心の形成を目指す、姫路駅周辺地区整備事業である。

高架化によって生まれた跡地や、駅近くにあった車両基地・貨物基地を郊外へ移転することにより、都心部に広い土地ができ、その場所をエントランスゾーン、コアゾーン、イベントゾーンと呼び、開発を進めてきた。

（３）姫路駅北駅前広場整備推進会議の立ち上げ

平成20年に市が駅前広場整備に関するアンケートを実施し、市民に交通空間や交通施設整備、歩行者空間、環境・賑わい機能への意見を募集したところ、市素案への賛同は少なく、各種団体から広場イメージ図の逆提案があった。そこで市は、様々な意見を集約するため、市民団体や関係機関により構成された、姫路駅北駅前広場整備推進会議を平成20年11月に立ち上げ、計17回にわたり開催し、広場整備の基本的な考え方（デザインコンセプト、レイアウト等）について検討し、トランジットモールについても議論を行った。

※トランジットモール：

都心部の商業地等において、自動車の通行を制限し歩行者と路面を走行する公共交通機関とによる空間を創出し、歩行者の安全性の向上、都心商業地の魅力向上などを図る歩行者空間。

決定した基本コンセプトとそれに基づく施設整備（姫路市資料より）

（４）交通広場（立体都市計画制度）による交通結節機能の向上と環境空間の確保

姫路駅北駅前広場整備推進会議等により考案されたコンセプトに基づき、駅前広場区域は、これまでの約6,400㎡から16,100㎡と大幅に拡張し、交通広場を駅ビル等に設けることで、歩行者動線の確保や駅前広場の機能を補完した。整備前は歩行者空間は26％で自動車中心の広場であったが、タクシーやバスの待機場を高架下に移動することで、整備後には歩行者空間が

67%まで増加し、歩行者中心の駅前広場となった。また、高架下には観光案内所、トイレ、駐輪場を公共施設として整備している。

（姫路市資料より）

（５）大手前通りへのトランジットモール導入

駅前空間の整備が進められる一方で、駅前にバスターミナルやタクシー乗り場が分散し、歩行者と一般車両の動線が交錯しやすい状況となっていた。このため、平成27年４月より、「歩行者に優しいまちづくり」を目指し、大手前通りの一部において、道路交通法により車両（路線バス・タクシーを除く）の通行を禁止し、トランジットモール化した。これにより、公共交通の円滑な運行を実現するとともに、安全でゆとりある歩行・環境空間を創出した。

（姫路市資料より）

（６）駅周辺の整備の効果

・公示価格が平成31年度には25％上昇し、地方圏商業地で全国７位となった。
・大規模小売店舗が６軒新規出店し、商業床面積が約2.3万㎡増加した（平成20年～25年）。
・ホテルが10軒新規開業（平成22年～31年）、マンションが35軒新築した（平成26年～29年）。

（７）姫路駅北にぎわい交流広場の活用

姫路駅北にぎわい交流広場は、整備された駅前広場のうち、条例で利活用できることが規定されたエリアであり、地上に５つ、地下に２つの活用空間を設けている。日常的には、開催されているイベントの鑑賞をしたり、座って読書や談笑をしたり、夏場には水遊びなどの光景が見られる。

ア．経緯

・平成23年度に官民協働による「姫路駅前広場活用連絡会」を立ち上げ、平成24年度より「姫路駅前広場活用協議会」に名称変更し、利活用に向けた検討を行い、社会実験を実施し、条例化に向けた制度設計、利活用のルール作りを進めてきた。
・令和２年度・３年度はコロナ禍の影響があり減少したが、例年300件程度の利用がある。半分がライブやダンス等の音楽系イベントである。
・以前は駅周辺の商業施設が個々にイベントを実施していたが、近年商業施設間の連携によるイベントを広場で行うようになっており、賑わいの創出に貢献している。

イ．課題

・現在の地価と比べて安価な使用料設定となっており、誰でも気軽に利用できるため、自己完結型のイベントが多くなってしまっている。
・ライブなどの音楽系イベントが半数を占め、近隣の商業施設や学習塾等からの音量に関するクレームがある。また、夜間などに無許可の路上ライブが実施されている。

ウ．今後の展開

・広場ができて約10年となり、今は直営方式の委託で管理運営を行い、毎年運営事業者を決定しているが、指定管理者制度等の導入についても検討する。
・大手前通りは地元の協議会が管理運営を行っているため、エリアマネジメントの実現に向け、駅前広場と大手前通りの両方の維持管理や活用を一体的にできないか検討する。

（８）大手前通り再整備事業

姫路駅から姫路城へと続く大手前通りを、片側３車線から片側１車線にし、大幅に歩道を広げることで、ゆったりと歩ける歩行者空間の整備を行った。姫路駅から姫路城までを３つのゾーンに分け、それぞれ違ったテーマで整備することで変化を持たせ、歩いて楽しい道にしている。また、整備前には茂っていた街路樹を間引き、イベント等で活用できるようにウッドデッキ等を整備した。

大手前通り再整備事業（姫路市資料より）

さらに、令和元年に第１弾、令和２年から４年にかけて第２弾の社会実験を行い、どのような活用ができるか調査した。また、令和

３年２月に、民間による公共空間活用の促進等を目的とした歩行者利便増進道路に指定され、令和４年１月に占用予定者を公募し、現在、道路占用を開始している。

３．主な質疑応答

（問）キャッスルガーデンは、一段下げて地下にしたことでかなり価値が上がっていると思う。設計に至った経緯を教えてほしい。

（答）この場所は、わざわざ掘り下げたわけではなく、元々駅ビルの地下街だったところで、それを利用している。整備に伴い駅ビルの場所が移動した際、地下空間を埋めてしまうという手法もあったが、地下街のリニューアルにあたり、非常に古く防災面に問題があったため、消防部局と協議し、キャッスルガーデンに出たら屋外という扱いとし、排煙や避難経路の機能を持たせている。また、ここには昔、外堀があったということで、せせらぎを造っている。

（問）平成20年の駅前広場整備に関する市民アンケート後の各団体からの構想は、自主的に提出があったのか。

（答）自主的に提出があった。ある程度整備に時間がかかった分、皆さんがいろいろ考えていたものについて提出があった。

（問）姫路駅北にぎわい交流広場の使用料について、ここまで極端に安い料金設定にしたのはどのような経緯があったのか。

（答）当時の市長から、この広場の使用料は安くして誰でも気軽に使える広場にすることという指示があり、内部で検討し、今の使用料となっている。ただ、地価が上がっているので、今見直すとそれなりの使用料の引き上げになると思うが、当時から使用料は据え置きでやっている。

４．まとめ

姫路市は、令和３年２月に大手前通りが全国初の歩行者利便増進道路に指定され、姫路駅北駅前広場が大手前通りとともに2015年度グッドデザイン賞特別賞「地域づくりデザイン賞（日本商工会議所会頭賞）」を受賞するなど、ウォーカブルなまちづくりにおいて先進的な取り組みを行っている。駅前広場は、世界遺産・姫路城を擁する城下町にふさわしく、トランジットモールやサンクンガーデン、姫路城を望む眺望デッキなど、交通のためだけの場所ではなく多くの人達が回遊し楽しめる空間となっており、非常に印象的だった。

本区においても、現在、上野地区や浅草地区等のまちづくり推進重点地区においては、街中におけるゆとり空間の創出や賑わいを活性化させるため、歩行者中心のまちの形成に向けて検討を進めている。トランジットモール化やにぎわい交流広場の活用など、先進的な姫路市の取り組みは、本区の各地区のまちづくりを検討していく上で、非常に参考になった。

現地視察の様子

議場にて

【広島県広島市】

１．市の概要

人　口　　　１，１８６，３９０人（令和４年８月３１日現在）

面　積　　　９０６．６９㎢

主な特色

・1589年、毛利輝元が太田川三角州の上に広島城の築城を始め、この地を「広島」と命名したと言われており、その後、毛利、福島、浅野氏の城下町として栄えた。

・昭和20年８月６日に投下された原子爆弾による死者数は約14万人と推計されている。世界遺産の原爆ドームや広島平和記念資料館には、毎年多くの人々が訪れている。

・昭和55年４月に全国で10番目となる政令指定都市に移行し、昭和60年３月に人口は100万人を超えた。

２．調査事項

まちづくりの取り組みについて

（１）広島駅南口広場の再整備について

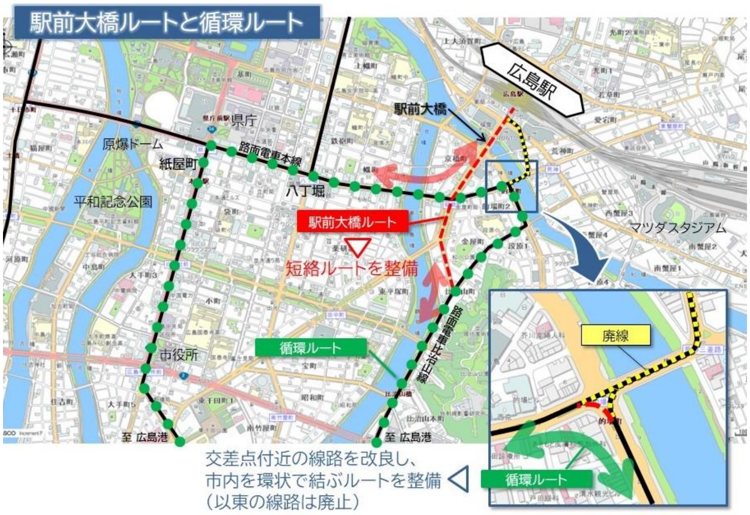
ア．整備前の状況と課題

　路面電車が広島駅に入る際に信号待ちがあり、朝のラッシュ時には電停に入れない電車が行列になっている状況があり、また、紙屋町・八丁堀地区から広島駅に向かう際の路線が迂回しており、所要時間が長いという課題があった。

　また、路線バスについては、バス乗降場が駅から離れており、ＪＲ線との乗り継ぎが不便という状況だった。併せて、待合場所や憩いの場が不足しており、南口広場の魅力が乏しいという課題もあった。

イ．整備の概要

　路面電車の紙屋町・八丁堀地区から駅への路線で、迂回していた一部を廃線にし、短絡ルートである駅前大橋ルートを新たに整備する。また、一部は残しておき、市内を環状で結ぶルートの整備を計画している。



路面電車の整備の概要（広島市資料より）

　また、ＪＲが実施している自社所有部分の上空の立体利用を前提とした駅ビルの建替えと連携し、路面電車を新駅ビルの２階（ＪＲ線改札と同レベル）に高架で進入させることで生まれる空間や新駅ビル１階などを活用して広場を拡張することにより、駅周辺に点在するバス乗降場を集約する。

　さらに、周辺の再開発ビル等を連絡するペデストリアンデッキを設置し、歩行者ネットワークを整備する。

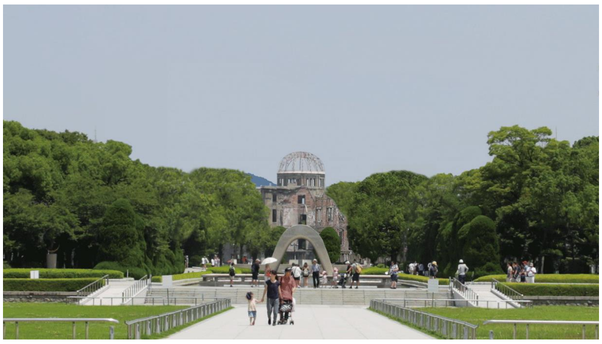
ウ．今後の展開

令和４年10月時点では、旧駅ビルの解体が完了し、新駅ビルの基礎工事や、中央部分では、路面電車高架橋の下部工事を施工中である。完成時期は、新駅ビル、路面電車の駅前大橋ルート・循環ルートは令和７年春、ペデストリアンデッキ、南口広場のバス・タクシー・自家用車の各エリアは令和８年度末を予定している。

（２）原爆ドームを望む眺望景観の保全・形成について

ア．経緯

平和記念資料館本館、原爆死没者慰霊碑、原爆ドームは、東西に走る平和大通りに直行するように南北方向に配置されており、これは丹下健三氏が設計した平和記念公園の設計の基本理念となるものである。この原爆ドームを貫く南北の軸線を見通す景観は、恒久平和を祈念する広島市民の思いとともに、平和都市広島を象徴する景観として、次世代に引き継ぐべき大切な存在である。



目指すべき姿（広島市ホームページより）

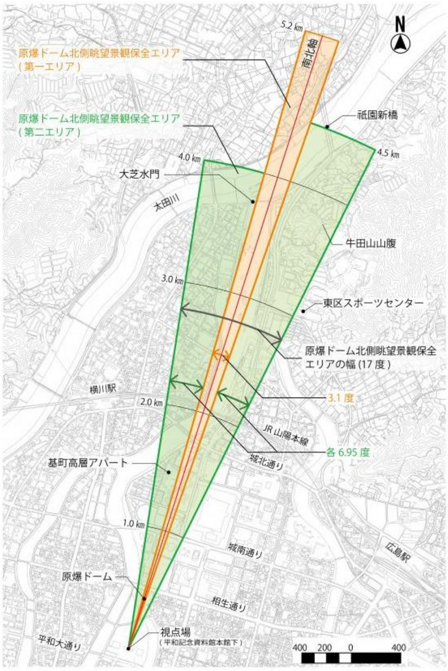
このため、広島市では、視点場である平和記念資料館本館下から原爆死没者慰霊碑と原爆ドームを眺めた時に、原爆ドームの背景に建築物などが何も見えないような環境を目指すべき姿とした。

原爆ドームを望む南北軸線上の眺望景観の保全・形成を図り、目指すべき姿を実現するため、広島市景観計画を改定し、視点場からの距離に応じた斜線状の高さ制限等を実施している（令和４年１月４日施行）。

イ．概要

原爆ドームの背景として大切にすべき範囲（17度）を、原爆ドーム（本体部分）の背景となる範囲（3.1度）と平和記念公園内の植栽による遮蔽効果が見込める範囲（各6.95度）に分けて、広島市における実績から想定される高層建築物等の建設により南北軸線上の眺望景観が阻害される恐れのある範囲までの建築物等の高さを制限する。

また、景観計画に定める高さの最高限度の基準の他に、都市計画法に基づく高度地区や、事前協議要綱における高さの基準、広島市屋外広告物条例に基づく設置高さの基準を設定している。また、原爆ドームの背景となる阿武山においては、屋外広告物条例により屋外広告物の設置を制限している。



（広島市ホームページより）

ウ．工夫・苦労した点、今後の展開

景観審議会の下部組織である眺望景観検討部会において、眺望景観のあり方、目指すべき

姿をどうするか、具体的な方策をどうするかについて議論、検討を重ねてきた。その検討結果を随時、被爆者団体、地元の権利者、事業者、町内会の方などに丁寧に説明を行ってきた。

高さ制限の範囲を決定するのは苦労し、シミュレーションをしながら決定した。

今後はいかに眺望景観が重要であるかの周知に力を入れ、世界遺産としてふさわしい環境となるように、良好な景観形成に取り組む。

（３）旧広島市民球場跡地の活用について

ア．概要

旧広島市民球場跡地において、民間事業者のノウハウを最大限活用し、誰もが訪れてみたいと感じる広島の顔となる都心の新たな賑わい拠点の創出に取り組んでおり、令和３年３月にＰａｒｋ－ＰＦＩ制度と指定管理者制度を活用した旧広島市民球場跡地の整備及び管理運営を行う民間事業者の公募を行った。その後、令和３年９月に公募により選ばれた民間事業者と契約を締結し、令和５年３月31日の供用開始に向けて、現在、整備工事を進めている。

イ．事業スキーム

イベントの企画・誘致のノウハウを持った民間事業者が、自らイベントスペース等の設計・整備を行った上で、広場の管理・運営まで一体的に行うことが望ましい。

→Ｐａｒｋ－ＰＦＩ制度と指定管理者制度を併用し、一体的に担う民間事業者を公募
（令和３年３月～８月）

①Ｐａｒｋ－ＰＦＩ制度

・特定公園施設（広場、園路等）の設計・整備
・公募対象公園施設（カフェ等の収益施設）の設計・整備・運営

※民間事業者が収益施設と公共部分を一体的に整備することで、公共部分に収益施設の収益を充当できるため、都市公園に民間の投資を誘導でき、市の財政負担が減り、公園の質が向上する、という利点がある。

②指定管理者制度

・特定公園施設（広場、園路等）の管理・運営（イベントの誘致を含む）

（４）官民連携のまちづくり（カミハチキテル）について

ア．概要

カミハチキテルとは、民間企業を中心に、行政、大学など、広島都心に関わる様々な団体が参画する官民連携のまちづくりプラットフォームである。広島市の都心部に位置し、あらゆる都市機能が集積するカミハチエリア（紙屋町・八丁堀地区）は、更新期を迎えており、多くの都市開発プロジェクトが動きつつある重要なフェーズにある。これらのプロジェクトが「個別」最適ではなく「エリア」最適に向けた指針を示し、カミハチを中心に、都心全体をリノベーションするための方向性を検討・実現化することを目的としている。

令和４年７月より３回目の社会実験を実施している。

イ．社会実験（カミハチキテル３）について

都心の東西の核を結ぶ相生通りは、乱立したバス停でのバスの混雑、荷捌きやバスを待つ客の滞留による歩行空間の減少、建築物の更新と連携した空間活用の不足などの課題があり、道路空間の再編が急務となっている。令和３年10月にカミハチキテルが公表した広島都心の

将来像についてまとめたエリアビジョンの中で、道路を人中心の交通体系にリデザインして沿道の価値を高めるため、トランジットモール（トランジットパーク）という都市空間の将来像を示した。この都市空間の実現を目指すべく、以下の社会実験を実施した。

・実施期間・場所

令和４年７月～11月、令和５年１月頃　相生通りの紙屋町・八丁堀周辺の３か所

・検証内容

①バス停のストレート化・バス待ち空間の高質化に向けた課題の検証

②まちづくりに収益を還元するスポンサードアートの導入可能性の検証

③回遊の拠点となる人のための滞留拠点の創出の実証

④バス停跡スペース活用による歩行空間の高質化の実証

※本視察では、①の実施期間中であったため、現地視察を行った。

・バス停のストレート化・バス待ち空間の高質化

バスが停車するために車道が部分的に広くなっているバスベイについて、バス事業者からは停車しにくいという声があり、歩行者からも歩道が狭くなるという声があり、あまり評判がよくないため、バスベイをウッドデッキで埋めて滞留できる空間にし、ストレート化する方針となっている。

三越前バス停のストレート化により、停車するバスが１車線をふさぐため、１車線規制した時の交通量を検証し、歩道空間の再配分、バス待ちの交通問題解消、待ち時間を豊かにするデザインの検証を行っている。

現地視察の様子

３．主な質疑応答

（問）路面電車は観光的には魅力はあるが、地元の方はあまり利用しないという話があったが、路面電車を守り続けている要因は何か。

（答）路面電車に広島としての誇りを持っている。また、市内中心部へ行くのには不便だが、郊外に行くのには非常に便利であるため、多く使われている。

（問）高さ制限だけではなく色彩についても指定はあるのか。

（答）建築物等の色彩については、景観計画の中で、地区ごとに色相・明度・彩度の数値に一定の基準を設けている。

４．まとめ

広島駅南口広場の再整備については、現在は施工中の部分も多い状況であったが、路面電車の大胆な配置転換や官民連携の整備手法は非常に先進的であった。本区においては、地下鉄が発達しており、広島市とは鉄道網の構造は異なるが、上野駅や浅草駅などのターミナル駅が存在して

おり、各地区のまちづくりを進めていく上でも、広島駅の整備事業の今後の展開について、引き続き注視していきたい。

　また、原爆ドームの眺望景観の保全については、地元の方々への丁寧な周知により、建築物への高さ制限への理解が得られているというのは、大変な努力の賜物であったと推察された。本区においても、谷中地区において、地区計画に示す建築物等の形態又は色彩その他意匠の制限について分かりやすく表現した「谷中地区景観形成ガイドライン」を策定しており、また、区内全域において景観重要建造物を多く所有しているため、広島市の慎重な検討と丁寧な周知による世界遺産にふさわしい景観形成の取り組みは、非常に参考になった。

視察の様子

議場にて

【岡山県岡山市】

１．市の概要

人　口　　　７０３，０５０人（令和４年８月３１日現在）

面　積　　　７８９．９５㎢

主な特色

・旭川と吉井川が瀬戸内海に注ぐ岡山平野の中央に位置し、南部は地味豊かな沃野、北部は吉備高原の山並みが広がっている。温暖な瀬戸内海特有の風土により、春秋は快晴の日が多く、冬は厳しい季節風を中国山地が遮り積雪はまれである。降水量１㎜未満の年間日数が全国都道府県庁所在地で第１位となっている。

・近畿と九州を結ぶ東西軸と、山陰と四国を結ぶ南北軸の結節点に位置し、鉄道・道路・空路などの交通網が集中する中枢拠点都市である。

・中心市街地は、西部の商業・業務・集客施設等が集積しているＪＲ岡山駅周辺エリアと、東部の岡山城などの歴史・文化遺産が集積している旧城下町エリアの２つの賑わいの核で形成されている。

２．調査事項

県庁通り歩いて楽しい道路空間創出事業について

（１）背景

　岡山市では、低密度な市街地が郊外で拡大しており、移動交通手段の60％が自家用車であり、中心市街地を歩く人は30年間で半減し、車中心のまちになっている。また、駐車場などの低未利用地が中心市街地に増加している。

一方、平成26年に駅近くにイオンモール岡山が開業して以来、駅周辺地区が特に賑わっており、中心市街地全体に賑わいを波及させる方策が必要になってきている。

県庁通りの位置（赤線）（岡山市資料より）

県庁通りは、岡山駅と市役所の中間ほどに位置し、駅周辺エリアと旧城下町エリアを東西に結んでいる。全幅員は15mで広すぎず狭すぎず、人中心の魅力を引き出すポテンシャルを持った道路空間である。このため、県庁通りを駅周辺エリアと旧城下町エリアを東西に結ぶ重要なルートと考え、整備を行うこととなった。

なお、県庁通りの愛称を公募した結果、令和４年10月に「ハレまち通り」と決定している。

（２）事業の概要

・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

→道路空間の再構築（ハード施策）

車道を２車線から１車線化し、歩道を拡幅することで、快適な歩行空間を創出する。

・魅力を感じられる空間の創出

→官民連携による魅力づくり（ソフト施策）

空き店舗や空き地、低未利用地の有効活用や道路空間の利活用等に向けた検討を行うなど、官民連携による都市再生（リノベーション）を進める。

（３）道路空間の再構築（ハード施策）の取り組み

ア．デザイン方針を踏まえた整備

①賑わい創出のために活用できる空間を考えた整備

机としても使用できるベンチを設置して、通行するだけでなく滞在できる空間とした。

②県庁通りの都会的なイメージの体現

県庁通りは昔から、「情報の発信地」「岡山の最先端」といったイメージがあるため、そのイメージを体現する、都会的で飽きのこないスタイリッシュなデザインにした。

③沿道の店舗や活動する人が主役となれるよう、落ち着きがあり、親しみの持てる空間

落ち着きのある舗装材の色・パターンとし、温かみのある照明や植栽のアッパーライトによる夜間の良好な景観を形成し、樹形が美しく季節感のある植栽を植えた。

④安心・安全に活動できる空間

歩道照明により夜間の明るさを確保し、緊急車両通行のための十分な幅員を確保した。また、自転車レーンを整備し、歩道に自転車が入らないようにしたことで、ベビーカーを押した親子からは「以前は道がガタガタしていて、車が近くを通り少し怖かったが、歩道を安心して歩けるようになった」という声があった。

イ．緑の空間の創出

木陰ができることや、癒しになることから、まちの中に緑の空間が重要と考え、アヤケヤキを植樹した。整備前はヤマモモを植樹していたが、樹高が低く視界が遮られてしまっていたため、樹形が美しく風格があり、季節感が感じられるアヤケヤキにした。通常ケヤキを街路樹にすると、樹高が高く、道路や沿道の建物の方に枝が伸びてしまう危険があるため、歩道の幅員が広い部分に植樹した。

整備前後の樹木（左：整備前、右：整備後）（岡山市資料より）

（４）官民連携による魅力づくり（ソフト施策）の取り組み

ア．交通社会実験の実施（平成27・28年度）

車道の１車線化や沿道を含めた賑わいづくりのためのイベントの実施、歩道上へのベンチの設置を実験的に２年間で４回行い、交通量調査やアンケート調査により効果を検証した。

→交通量や渋滞長に大きな影響は見られなかった。また、アンケート調査からも回を重ねることに事業に対する理解が広がってきていることが分かった。一方で、地元の方や沿道事業者の方から、なぜ１車線にするのかという声があり、事業本来の目的が理解されないままハード整備だけが先行してしまっていることを課題として認識した。

イ．まちづくり連続フォーラムの実施（平成29年度）

地元の方や沿道事業者を巻き込んでみんなでまちづくりについて考えることを目的として、セミナーや勉強会、ワークショップを５回にわたり実施した。

日程・タイトル	参加者数	内容
平成29年７月22日 「県庁通りまちづくりセミナーVol.１」	110名	西村浩氏を講師に迎え、『公共空間の使い方が変わればひょっとしたら街は変わるんじゃないかと思っている今日この頃のお話』をテーマとしたセミナーを行った。
平成29年11月７日 「県庁通りまちづくり勉強会」	12名	事業説明や他都市の事例紹介、意見交換等を行った。
平成29年11月20日 「県庁通りまちづくりワークショップVol.１」	14名	『まちの未来予想図を描く』をテーマに、参加者の自由な発想で県庁通りの未来を描いてもらい、意見交換を行い、目指すべき将来像を検討した。
平成30年１月30日 「県庁通りまちづくりワークショップVol.２」	23名	『沿道空間活用アイデアを考える』をテーマに、１車線化して拡がる歩道空間や店先の空きスペース、街中の低未利用地等の活用方法について意見交換を行った。
平成30年２月17日 「県庁通りまちづくりセミナーVol.２」	40名	明石卓巳氏を講師に迎え、『共感と信頼、価値を生み出す―ストックデザインとブランディング―』をテーマとしたセミナーを行った。

ウ．県庁通りデザインミーティングの実施（平成30年度）

これまでまちづくりに興味を持っていなかった方に参加を促すため、公開会議・講演会・マーケットを１セットにしたシンポジウムであるデザインミーティングを、市役所の会議室ではなく、県庁通り近くの駐車場という開けた場所で３回実施した。

①公開会議

まちづくりの専門家と沿道事業者等が車座になり、県庁通りの未来について語り合った。観覧者の関心を高めるとともに、新たなプレーヤーの発掘につなげるため、オープン会議とした。

②講演会

他都市での事例やまちづくり手法を学び、沿道事業者や市民が知識と情報を得ることを目的に、まちづくりの実践者を招いて講演会を開催した。

③マーケット

実験的な空間活用を実施し、効果の検証を行うとともに、目に見える形で実施することで沿道事業者や市民の興味関心を高め、プレーヤーの発掘と県庁通りで目指すべき近未来の姿を意識づけることを目的に、沿道駐車場を活用してマーケットを開催した。

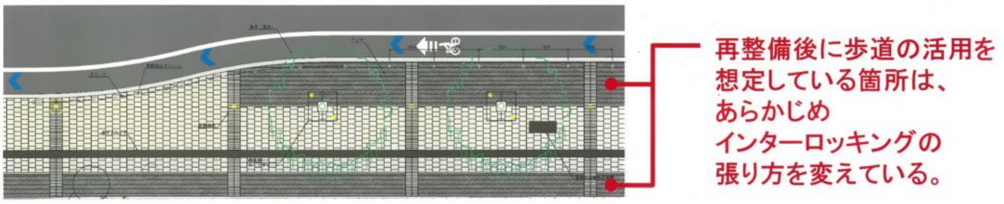
⇒デザインミーティングで得られた意見や共有したイメージをハード整備に反映

・「県庁通りのイメージ＝情報の発信地」

→シンプルで洗練されたデザインを採用し、道路ではなく人や沿道が主役になれる通りをイメージした整備を行った。

・「歩道を活用し、イベントではなく“日常的な”賑わい創出」

→将来の歩道空間の活用を視野に、活用できる空間を明確にするため、オープンカフェなどの歩道の活用を想定している場所は、あらかじめブロックの貼り方を変えて整備した。



（岡山市資料より）

エ．１Ｍ　ＫＥＮＣＨＯ－ＤＯＲＩ　ＰＲＯＪＥＣＴの実施（令和元年度）

歩道の活用により、どういった効果・課題が出てくるかを検証し、まだ興味を持っていない方の参加を促すため、道路整備の前ではあるが、５日間の期間限定で沿道事業者との協力のもと、実験的に歩道の民地寄りの１メートルを活用し、各店舗がオープンカフェや商品の陳列などを行った。

→通過するだけの通りから、歩道を活用することでまちが明るくなり賑わいが出たとの意見があった。

オ．沿道組織「県庁通りミーティング協議会」の発足、歩道空間活用の仕組み・ルールを整理（令和元年度後半～令和３年度末）

申請し、許可が下りれば歩道に１メートル出て営業を可能とした。通過するだけの道路が滞在する空間に変わってきている。

（５）今後の展開

　歩道を上手く活用して営業できているのは現在２店舗ほどであり、なかなか上手く活用できていないのが現状である。このため、仕組みをブラッシュアップし、歩道空間の活用を推進していくこととする。また、沿道組織と連携した賑わい創出等の取り組みを進めていく。

　また、交差している西川緑道公園や近くにある下石井公園での取り組みと連携し、今後は面的な展開を進めていく。

３．主な質疑応答

（問）公開会議と講演会を行った曜日や時間の設定はどのようにしたのか。また、良かった点や課題はあるか。

（答）飲食店の方が参加しやすいよう、日曜日の夕方に実施した。講演会の方はプロジェクターを使用したため、夜の早い時間に実施した。最初は会議室で事業説明会をしたが、行政対市民という構図になってしまった。また、若い人の参加が少なかったが、駐車場で実施したことで、若い人たちがふらっと立ち寄ってくれた。気候に左右されるのが課題であった。

（問）歩道上で営業することについて、利用料や契約などの問題に関して今後どのように進めていくのか。

（答）現在行っているものを正式なルールにしているので、今後も実施する予定である。現在のルールだと、外部から来て歩道の１メートルだけで出店することはできず、また、歩道上に出ているものは営業時間外は店の中に入れるきまりとなっており常設はできない。費用については、１年毎に更新すれば、道路占用料は免除だが、警察への道路使用料が毎年かかってくる。

４．まとめ

　行政主導で県庁通りの整備を行った結果、地元の方や沿道事業者の方に、事業の本来の目的である「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」がうまく伝わらなかったという反省を踏まえ、まちづくり連続フォーラムや県庁通りデザインミーティング等を積極的に行い、より多くの市民・事業者と一緒になってまちづくりを進めていこうという岡山市の姿勢が強く感じられた。特に、県庁通りの沿道駐車場にて日曜日の夕方に会議をするという発想は独創的だと感じた。

議場にて

　本区においても、歩行者中心のまちの形成に向けて検討を進めており、公民連携のまちづくりにより、魅力的な道路空間を創出する手法も考えられている。岡山市のこのような先行事例は、本区の各地区のまちづくりを検討していく上で、大いに参考になった。