

地方都市における公共空間の活用方策  
-大分県豊後大野市三重町駅前通りの再編に関する研究 その1-

正会員○グエン ティ フーン ジャン\*<sup>1</sup> 同 姫野 由香\*<sup>2</sup>  
同 古海 裕実子\*<sup>1</sup> 準会員 高見 菜月\*<sup>3</sup> 同 松倉 光希\*<sup>3</sup>

7.都市計画— 6.景観と都市デザイン—h.街路・公共空間  
街路空間 公共空間 地方都市 ワークショップ 社会実験

### 1 研究の背景と目的

1970年代以降、モータリゼーションの進展を背景に、都市機能の無秩序な拡散による、中心市街地の空洞化が進んでいる。そのため、既存の空間ストックを活用した都市空間の再編が各地方都市で行われている。また、街路空間は都市の文化の象徴であり、都市を形成する重要な空間の一つでもある。

また、このような公共性の高い街路空間の再編にあたっては、利用者である市民の参画は欠かせない。そのため、計画段階から市民や利用者の意見を把握することが求められている。このように、市民が企画段階からまちづくりに関わることで、整備後の公共空間の担い手となることも期待できる<sup>1)</sup>。

大分県豊後大野市においても、2014年に発足したまちづくり市民会議「ぶんごおおの未来カフェ」により、ワークショップや社会実験、アンケート調査を行って、まちづくりへの市民参画が図られている。それらの結果を、「三重町駅周辺まちづくり基本計画以下、基本計画」(2017年)としてまとめている。そのなかでは、三重町駅前通りを「歩行者が安全に歩ける、歩いて快適な道路空間」とするための整備計画が提案されている<sup>2)</sup>。

そこで本研究では、全国の類似した整備事例から、地方都市の市街地における街路整備の実態を把握し、街路デザインを検討する際の留意点を考察する。その上で、大分県豊後大野市三重町駅前通りを対象に、街路空間の機能拡充・質的向上を目指すため、行政・市民とのまちづくりワークショップ(以下、WS)を行うことで、合意形成を見据えた社会実験の内容を検討することを目的とする。

### 2 研究の方法

本稿その1では、全国の道路空間再編・利用の動向を把握するため、道路空間の整備・利用に関する政策

の変遷を整理する(4-1)。また、三重町駅前通りの歩車共存を検討する際の留意点を把握するため、国土技術政策総合研究所における道路空間再編・利用に関する全国事例100件<sup>3)</sup>から、三重町駅前通りの幅員や延長、街路の立地が類似した整備事例を抽出し、特徴を整理する(4-2)。次に、将来、まちの担い手となり得る若年層の意向も把握するため、対象道路を通学で利用する高校生と大学生でWSを行う(5-1)。その結果と、2017年基本計画で示された駅前通り再編計画を勘案して、整備方針を検討するとともに、整備に向けた社会実験の企画内容を検討する(5-2)。

### 3 研究対象区域について

研究対象である三重町駅前通り周辺には、商業施設や店舗併用住宅、公共施設や宿泊施設が立地しており、商店街を形成している。一方で、空き家も多く点在していることも確認できた(図1)。さらに、三重町駅前通りは、国道326号線等の幹線道路に近接するため、駅前自動車の通行量は一日当たり4501台<sup>4)</sup>であるが、大分市内方面への通勤通学者、飲食・買い物などを目的に歩行者も利用する。このことから駅周辺は、交通のハブとしての都市機能も有しているのと同時に、三重町駅前通りは歩行者と自動車が入り乱れている通りであるといえる。

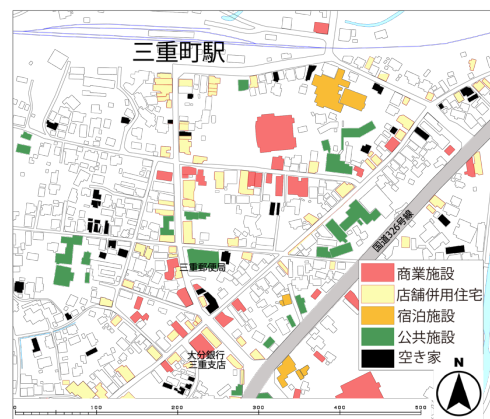


図1 大分県豊後大野市三重町駅前通り周辺の施設立地

## 4 全国における道路空間再編・利用の動向

表 1. 道路法改正の流れの年表<sup>5)6)</sup>

年度	街路空間利活用に関する改正項目
1999	「社会実験」の公募開始
1999	「歩いて暮らせる街づくり」策定
2001	「道路構造令」改正 (道路構造の再構築)
2002	「くらしのみちゾーン」開始
2003	「地域再生推進のためのプログラム」策定
2005/3/18	(通達) 地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱い
2008/3/25	(通達) 広告物の道路占用の取扱い
2009/1/27	(通達) 高架の道路の路面下及び道路予定区域の有効活用
2011/10/2	「都市再生特別措置法」の一部を改正する 高速自動車国道など以外の道路の区域においても占用許可対象
2014/4/25	「中心市街地の活性化」に関する法律の一部を改正する 道路の占用の許可は道路法
2014/7/4	「道路法等の一部を改正する法律」道路法等が改正され、 (通達) 道路占用に係る入札方式が導入される
2018/9/30	「道路法」等の一部を改正する法律の施行 占用物件の維持管理義務に係る報告及び立入検査の実施
2020/2/1	「多様なニーズに応える道路空間」実現に向けた方策等
2020/2/1	「道路法等の一部を改正する法律案」が閣議決定され、 「歩行者利便増進道路」などの創設が挙げられる
2020/4	(通達) 道路占用料の額は、民間における地価水準及び地価に対する賃料の水準の変動等を反映し、改定された
2020/5/27	「道路法施行令」の一部改正 道路管理者に関する
2020/5/27	(通達) 沿道飲食店等の路上利用について許可基準を定めた
2020/6/5	(通達) 沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用の取扱い (令和2年11月30日までの間に限る)
2020/6/5	(通達) 道路法施行令などに関する占用料等徴収規則に基づく占用料の減免措置等の取扱い
2020/11/10	(通達) 沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用の取扱い一部改正 令和3年3月31日まで占用の期間を延長

### 4-1. 道路空間の整備・利用の関連政策、法律の変遷

国土交通省による社会実験の公募が開始された1999年から2020年現在までの、市街地における道路空間の整備・利用に係る全国政策の変遷を整理した(表1)。

1999年から2002年まで、社会実験や「歩いて暮らせるまちづくり」、道路構造令などの政策、法律が策定された。それに対し、2003年から2018年まで、「路上イベント」や「広告」など道路占用に関する通達や

政策、法律が策定され、道路占用制度が弾力的になっていることが確認できた。特に、20年間のうち、2020年度に、最も多くの政策が策定され、歩行者利便増進のための道路空間整備・利用から、道路占用許可、利用料金までの通達や政策が策定されている。

また、2020年は、COVID-19感染拡大の影響により、室内空間で集まることが制限されているため、これまでの「賑わい創出」を目的とした公共空間活用を、さらに加速させていることがわかる。

### 4-2. 地方都市の市街地における街路整備の実態

三重町駅前通りは、地方都市の駅前に立地し、街路幅員が7.5m、延長が300mである。これに類似した規模の事例を、全国事例100件<sup>3)</sup>から、幅員(7.5m前後)、延長(200~400m)、街路の立地(駅周辺)、沿道特性(商業系)といった4条件により抽出し、特徴を表2に整理した。

まず全ての事例で、以下の4点が共通して確認できた。まず道路舗装について、タイルや着彩による舗装が確認できた(表2事例写真)。各事例の道路構成については、表2の断面図で確認できる。いずれも、道路整備後に段差をなくしていることが確認できた。さらに、一方通行化にしたことにより、車道の幅員が3mに縮小し、歩行空間を拡幅する整備を行われていた。一方で、歩行空間だけではなく、道路空間全体の拡張整備をしている事例もみられた(事例4)。

図 2. 三重町駅前通りと類似した街路整備事例の概要

名称	①中城通り	②外宮参道	③楠公通り	④伊丹酒蔵通り
地域	茨城県 土浦市	三重県 伊勢市	大阪府 富田林市	兵庫県 伊丹市
幅員-延長	8.6m-300m	10.5m-390m	8m-200m	10m-400m
事業年度	2006~2008年度	2001~2008年	2009~2013年	1983~2002年
沿道特性	商業・観光系	商業・観光系	商業系	商業系
目的	回遊性の創出、地域の活性化居住環境、町並み景観の向上	植樹帯や 駐車車両による通行の阻害問題の解決	歩行者が安全、快適に歩行できる道路空間の創出 中心市街地の活性化	歴史的な景観保存歩行環境の改善
写真				
断面図				
事業効果	歩行者の増加	歩行者の増加	来街者数増加 空き店舗減少	来街者数増加 空き店舗減少

また、段差をなくす場合も、タイルや着彩で舗装することにより歩行者が車と混合せず、歩車空間の境界を明確にする対策が取られていることがわかった。

また、事例2では、植樹帯や駐車車両による通行の阻害や、道路の統一感を創出するため、高木を減少させ、イベントなどにも利用しやすいように整備がなされている。これにより、植栽を整備する際には、植栽の大きさ、高さなども留意すべきであると考えられる。

以上のことから、幅員 6~10.5m の狭い道路においては、歩行者が安全・安心に歩けるように、「歩車分離」、「一方通行化」、「歩道幅員確保」の整備や植栽の使い方への配慮が重要であることが確認できた。

## 5 ワークショップの活動

### 5-1. ワークショップの活動状況

高校生と大学生の WS においては、地域の魅力や課題を把握し、整備方針を検討するとともに整備に向けた社会実験の企画内容を検討する。WS は、2020年9月から2006年11月までに合計5回行われた(表3)。豊後大野市と研究機関の協働により対象道路周辺に立地する高校で行われた。

WSは2段階に分かれており、第1、2回は地域の魅力や課題を把握するため、魅力を整理した。第3回は実際に三重町駅前通りを訪れ、沿線の事業者や、関係者にヒアリング調査を行なった。さらに、測量を通して、社会実験企画の活動範囲のゾーニングを再検討した。WSの日時や参加者数、内容などの概要は表3に示す。

### 5-2. ワークショップ結果

第1回WSにおいては、ワークA(図2)とワークBを実施した(図3)。

ワークAにより、豊後大野市の魅力は大きく「自然」、「文化・施設・暮らし」、「水辺」の4分野が挙げられた。なかでも、「文化・施設・暮らし」の魅力が最も多く(14件)、次いで、「自然」(12件)、「食」(9件)、「水辺」(5件)の順となっている。

次に、対象道路周辺地域の課題を検討したワークBでは、三重町駅から高校までの地図に、皆の意見を青色の付箋に「優れた点」、赤色の付箋に「問題点」、黄色の付箋に「提案など」を記入し、地図の該当箇所に添付した。図3にその結果を示す。赤色の付箋と青

表3. ワークショップの概要

第0回まちづくりワークショップ			
日時	2020年7月30日(木) 15:10-16:00		
場所	三重総合高校1階会議室		
参加人数	高校生9名/先生9名/大分大学生(工学部)5名	16名	
内容	社会実験について説明と事例紹介をした後、夏休みレポート課題について説明と例を示し、課題の一部を2班に分かれて実施		
第1回まちづくりワークショップ			
日時	2020年9月11日(金) 13:10-15:00		
場所	三重総合高校1階会議室		
参加人数	高校生9名/先生3名/市役所職員3名 大分大学生(工学部)7名(経済学部)5名	27名	
内容	「夏休みレポート課題」を使った2つのワークを3班で行った *ワークA:豊後大野市全体で魅力だと思ふものを書き出しKJ法を行ってまとめた/*ワークB:三重町駅から高校の範囲の配置図に魅力的な場所の写真と理由課題意見		
第2回まちづくりワークショップ			
日時	2020年10月21日(水) 13:10-14:00		
場所	三重総合高校1階会議室		
参加人数	高校生9名/先生2名/ 大分大学生(理工学部)7名/(経済学部)6名	21名	
内容	座学にて全国の社会実験事例を紹介した後、事例を参考に社会実験企画を2班に分かれて議論した		
第3回まちづくりワークショップ			
日時	2020年11月6日(金) 13:10-15:00		
場所	三重総合高校から三重町駅までの主に駅前通り		
参加人数	高校生9名/先生3名/市役所職員2名 大分大学生(理工学部)6名/(経済学部)4名	21名	
内容	三重町で店を営んでいる方々にお話を伺い、現場での測量から社会実験企画の活動範囲のゾーニングを2班に分かれて行った		
第3.5回まちづくりワークショップ			
日時	2020年11月11日(水) 13:10-14:00		
場所	三重総合高校1階会議室		
参加人数	高校生8名/先生2名/市役所職員2名 大分大学生(理工学部)7名/(経済学部)2名	21名	

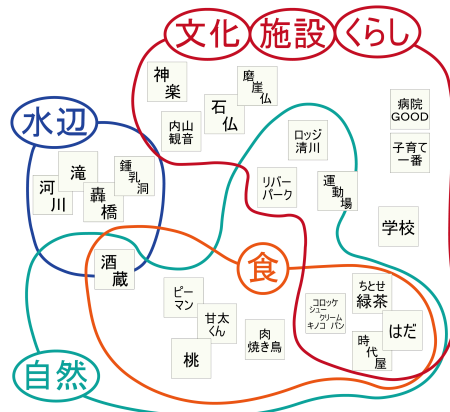


図2 ワークA 総括図

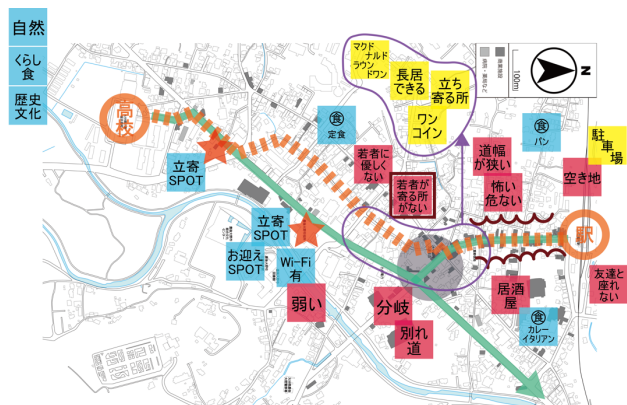


図3 ワークB 総括図

色の付箋はともに10件であり、この地域における「優れた点」と「問題点」は同程度であった。さらに、駅周辺は問題点が多く、立ち寄りスポットがない、空き家が多い、道路が狭い、若者が立ち寄る場所がないなど問題点が多く挙げられた。それに対し、高校周辺は、立ち寄りスポットが多い、wi-fiがあるなど、優れた点が多く挙げられていた。以上のことから、地域の課題として、自然や飲食店、歴史、文化は充実しているが、若者の立ち寄りスポットが無いことや、道路の危険性などの問題がみられた。その対策として、立ち寄りスポットや溜まり場、若者向けの飲食店などを設けることが提案された。

これらの得られた結果は、今後の街路整備の際に重要な情報であると考えられる。

## 6 社会実験企画案

全国事例から明らかにした道路整備の留意点や、WSの結果により、幅員7.5mの三重町駅前通りにおいては、歩行者が安全・安心に歩けるように、一方通行化するための整備を行う必要があると考えられる。

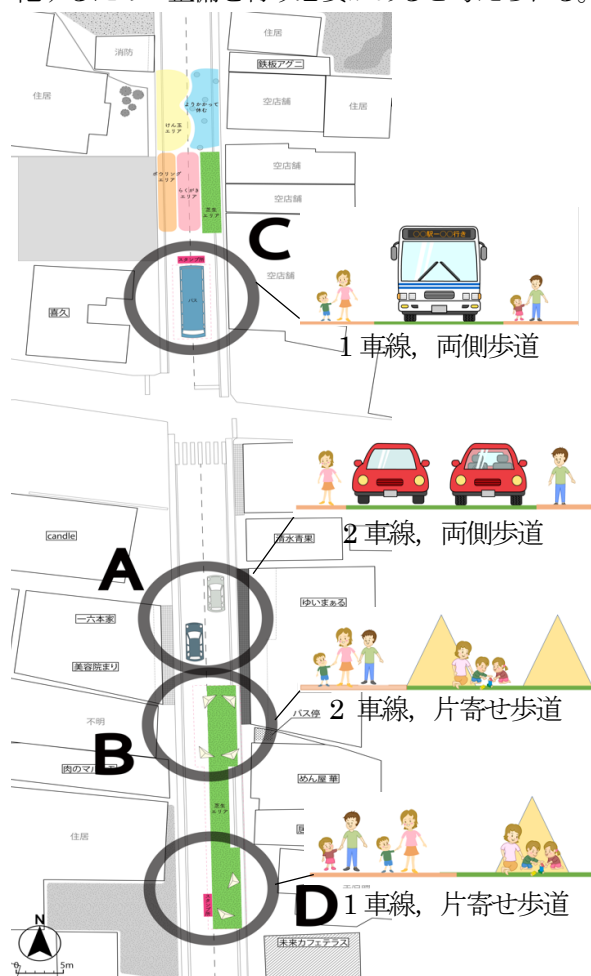


図4 社会実験計画案

しかし、道路空間再編を実施するにあたっては、沿道の事業者、通行管理者などの地域住民の合意形成が困難なこともある。このため、恒久的な道路を整備する前に、仮説物を用い、整備後の空間を想定した社会実験を期間限定で行うこととした。また、実験中は訪れて空間体験をした市民へアンケート調査を実施した。第3.5回WSにて計画した社会実験レイアウトを図4に示す。

一方通行と現在の街路空間の両方を体験できるように、街路にA, B, C, Dの4つのエリアを計画した。Aエリアでは、車2台を配置し、現在の街路空間を再現する。Bエリアでは、2車線であるが、片寄せ歩行空間を設けることで、Aに比べ、歩行空間の幅員をやや広くした。それに対し、C, Dエリアでは、車道を1車線とし、Dは片寄せ歩行空間として、Cの両側歩行空間より幅員を広くした。社会実験ではこの4のエリアを実際に体験しながら、住民の意見を明らかにする。

## 7 まとめ

本稿では、全国の道路空間の整備・利用に関する政策、法律が緩和されている傾向があることを確認した。また、地方都市における6m~10.5mの道路整備する際に、留意すべき事項として「歩車分離」、「一方通行化」、「歩道幅員確保」があることがわかった。

さらに、まちづくりWSにより、対象通りは、自然や飲食店、歴史、文化は充実しているものの、若者の立ち寄りスポットがないことや道路の危険性などの問題があることがわかった。

以上のことから、三重町駅前通りの整備を検討するために必要な社会実験のパターンを明らかにした。

### 【参考文献】

- 1) 泉山壘威・中島伸・小泉秀樹(2018), 公共空間活用における「参加型社会実験手法」としての「神田警察通り賑わい社会実験 2017」の成果と課題 日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol. 53No. 3, 1223-1230
- 2) 都市再生整備計画(第1回変更)JR 三重町駅周辺, (2020年1月) [https://www.bungoohno.jp/article/2020051800075/file\\_contents/JR.pdf](https://www.bungoohno.jp/article/2020051800075/file_contents/JR.pdf)
- 3) 国土交通省 国土技術政策総合研究所 (2018年), 「道路空間再編・利用事例集」 <http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoku/tnn/tnn1029.htm> 4) 大分県 豊後大野市, 「路線概要参考資料」, p2
- 5) 国土交通省, 新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための取扱いについて, <http://210.248.150.32/road/sisaku/senyo/senyo.html>
- 6) 国土交通省, 道路法等の一部を改正する法律の公布について(高速道路の画的な更新とスマートインターチェンジの整備等による地域活性化) [https://www.mlit.go.jp/road/road\\_fr4\\_000031.html](https://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000031.html)

\*1 大分大学大学院工学研究科博士前期課程 大学院生  
\*2 大分大学工学部福祉環境工学科・助教授 博士(工学)  
\*3 大分大学福祉環境工学科建築コース 学部生

\*1 Graduate Student, Graduate School of Oita Univ.  
\*2 Research Associate, Faculty of Science and Technology, Oita University, Ph.D.  
\*3 Undergraduate Student, Oita Univ.