

まちづくりワークショップと社会実験の実施から検討するストリートデザイン  
—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2)—

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

1-1 研究の背景と目的

近年, 地方都市では, スプロール化による中心市街地の衰退等の対策として, 都市空間の魅力向上と賑わい創出を目的とした, 公共空間の整備・利活用に注目が集まっている。特に道路空間は, 地域の独自性を象徴し, まちのステークホルダーの関係を繋ぎ直す媒体として期待されている<sup>1)</sup>。

大分県豊後大野市三重町駅前通り(県道三重停車場線)<sup>(1)</sup>は, 一日の交通量が4,501台(2018年交通量調査)と非常に多いが, 十分な歩行空間が確保されていないことが課題である<sup>(2)</sup>。そのため, 2017年に策定された「三重町駅周辺まちづくり基本計画<sup>(3)</sup>」(以下, 「基本計画」)では, 「歩行者が安全に歩ける道路空間」を目指し, 歩車共存道路として再編する計画が提案されている<sup>2)</sup>。一方で, 整備計画を実現するためには, 沿道の地域住民や事業者, 交通管理者との合意形成が必要である。

そこで本研究では, 前稿その1で検討した社会実験を実施し, 市民の駅前通り整備に対する意向を明らかにする。それらを反映した具体的な整備方針を検討することで, 対象道路における, 今後の整備事業の一助となる知見を得ることを目的とする。

1-2 研究方法

前稿その1では, 道路法等の道路空間再編・利用に関する制度上の動向と, 類似した整備事例の特徴把握, 地域の高中生とのまちづくりワークショップ(以下, 「WS」)により, 整備に向けた社会実験の企画内容を検討した。本稿その2では, 整備計画の検討活動体制を整理し, 現状の課題を考察する(2章)。また, 整備計画に対する市民の意向を明らかにするため, 社会実験に訪れた市民に対し, 街頭アンケート調査を実施する(3章)。その後, 得られた結果を参考に, 再度WSを行うことで, 対象道路の具体的な整備方針を検討する(4章)。

2 検討フローと連携体制からみる課題の考察

2020年度の整備計画検討の流れを表1, 連携体制を図1に示す。整備計画の検討活動は, 主に豊後大野市建設課(以下, 「豊後大野市」)と, まちづくり市民会議「ぶんごおおの未来カフェ」(以下, 「未来カフェ」), 「研究機関」の3組織を主体として行われた。未来カフェは, 2014年の発足から継続的なまちづくり活動を行っており, 2019年度より<sup>(4)</sup>豊後大野市からの委託事業として, ハード整備の検討を中心にまちづくり活動を行ってきた。通年の連携体制において, 豊後大野市が許可申請等の公的手続きを請け負うことで, WSや社会実験等を円滑に実施できる反面, 市民主体のハード整備には, 専門的な知識の不足, 土地所有者や沿道住民・事業者との合意形成の難しさ等の課題があるこ

表1. 整備計画の検討活動の流れ

年	月	内容(実施主体)	
2020	4	社会実験開催と開催方針の検討会(未)	
	7	市民(沿道事業者)へのヒアリング及び現地調査(研)	
		警察と交通規制についての協議(市)	
		高校生へ今後の活動内容と事前課題の説明会(研)	
	8	社会実験の開催日時・方針の決定する検討会(未)	
	9	<b>第1回</b> 主題 地域全体と駅前通りの魅力と課題を整理する WS(研) 方法 事前課題のまとめ・KJ法	
		10	沿道住民・商店へ交通規制について協力を要請する(未・市) 警察・交通管理者への道路使用・道路占有の許可申請(市) バス交通・運送業等へ交通規制について協力を要請する(市) 社会実験リーフレットデザインと資材の検討会(市・研)
	9	<b>第2回</b> 主題 全国の社会実験事例から企画内容を検討する WS(研) 方法 事例紹介・KJ法から地図にゾーニング	
		10	社会実験の企画内容に関する検討会(未・研) 備品準備と市民への周知方法の検討会(市・研)
	11	11	幹線道路網再編に関する公聴会(市)
		3	<b>第3回</b> 主題 市民へのヒアリングと現地調査から企画内容を再検討する WS(研) 方法 ヒアリング調査・フィールドワーク
3.5			<b>第3.5回</b> 主題 企画内容と実施体制を決定する WS(研) 方法 企画案: 資材パーツを地図に貼り付ける 実施体制: チェックリストを用いて議論
		社会 実験 (未・研)	活動 「みえまちホコ天」まちなかオープンテラス」 1 仮設物を用いて複数の幅員構成と街路利活用 を街路上に設置し, 実空間での課題を検討する
2 仮設物による実験を体験した市民の意見をアンケートにより調査する			
4	<b>第4回</b> 主題 これまでの活動から駅前通りの今後の整備方針を検討する WS(研) 方法 地図を用いたKJ法		

(未): まちづくり市民会議「ぶんごおおの未来カフェ」

(研): 研究機関 (市): 豊後大野市建設課

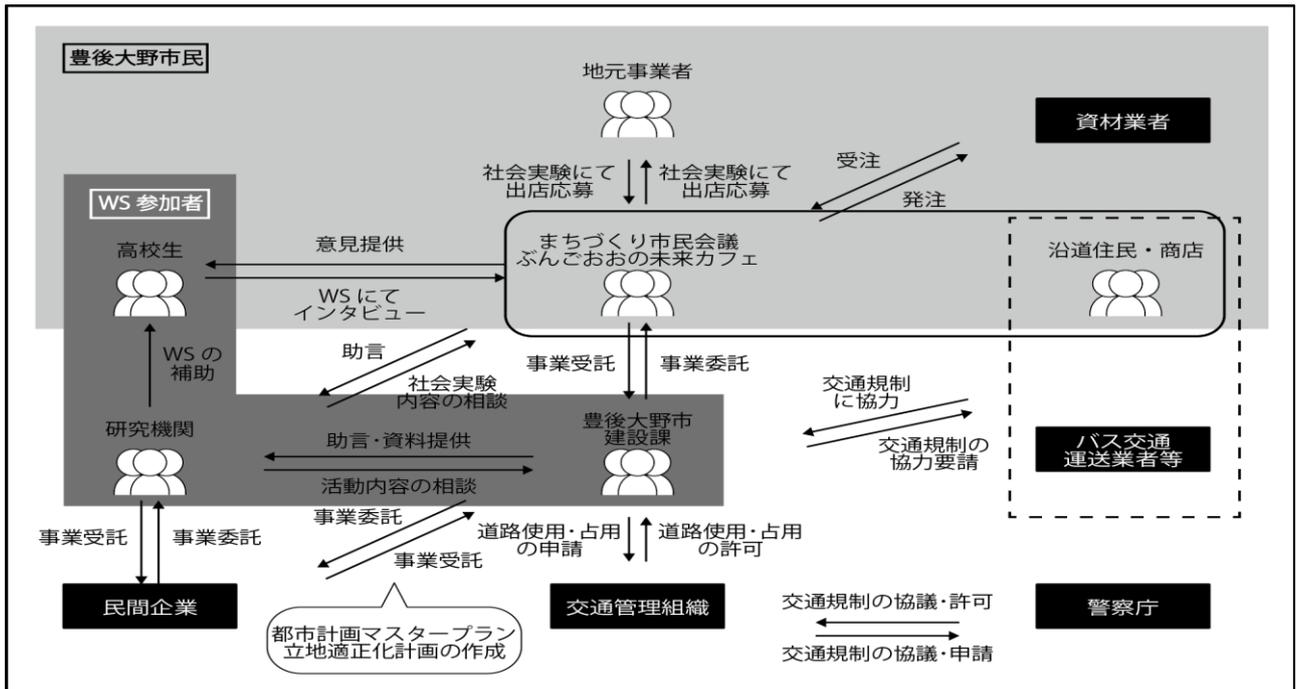


図1. 2020年度整備計画検討 連携体制図

ともわかる<sup>3)</sup>。2020年度から新たに参画した研究機関は、専門知識による市民への支援だけでなく、WSを通し、官民の連携体制を強めるための中間支援組織として、重要な役割を担う。一方で、今年度のWSに未来カフェは参加しておらず、情報共有の機会も、社会実験の企画内容に関する検討会の一度のみであった（表1）。このことから、WSで得られた若年層の意向を、共有するために、これまで活動を行ってきた未来カフェを交えた、さらなるWSや、活動報告会等の情報共有の機会を設ける必要があると考えられる。

### 3 アンケート調査による市民意見の把握

#### 3-1 アンケート調査の概要

対象道路の整備方針に対する市民の意見を把握するため、社会実験において、アンケートボードを用いた市民への街頭アンケート調査を行った。調査の概要を表2に、調査様子を図2に示す。

#### 3-2 アンケート内容と集計結果からの考察

##### A 様々な幅員構成パターンに関する調査

基本計画において、車道の一車線一方通行化による歩行空間の拡幅が提案されているが、具体的な整備計画は検討段階である。そこで、車線数（二車線・一車線）と歩行空間の配置（両側・片寄せ）の組み合わせにより、4種類の幅員構成を想定した空間を道路上に設営した。回答者は、それらを体験した上で良いと感じたパターンを1つ選定する。回答者は延べ639名である。

表2. アンケート調査の概要

実施期間	2020年11月15日 11:00~15:00	
場所	大分県豊後大野市三重町駅前通り社会実験「みえまちホコ天」まちなかオープンテラス」実施区間のうち2箇所	
方法	2箇所にアンケートボードを設置し、各項目の中から社会実験を体験して良いと感じた項目にシールを貼る(ひとり1枚)	
項目	A 様々な幅員構成パターン	B 道路のくつろぎ空間としての活用
	二車線両側歩行空間 一車線両側歩行空間 二車線片寄せ歩行空間 一車線片寄せ歩行空間	よりかかって休む イスに座る 座り込む



図2. アンケート調査の様子

図3-1 から図3-3 に、街頭調査Aの結果を示す。

図3-1 より、一車線両側歩道を選択した人が約41%と最も多く、次に二車線両側歩道（現状の幅員構成）を選択した人が約36%である。

車線数別でみると（図3-2）、一車線を希望する人が約54%と過半数を占め、二車線を希望する人は約45%であった。

歩行空間の配置別でみると（図3-3）、両側歩行空間を希望する人が約77%と大多数を占め、片寄せ歩行空間を希望する人は約22%にとどまった。これらのこと

から、一部の意見は拮抗しているため、具体的な整備計画を検討する上で、歩道幅員構成については「両側歩行空間」を採用しつつ、今後は車線数とともに、幅員構成については、丁寧に検討していく必要があると考えられる。

### B 道路のくつろぎ空間としての利活用に関する調査

道路の「くつろぎ空間」としての利活用パターンとして、「よりかかって休む」「イスに座る」「座り込む」の3



図3-1. 街頭調査A 集計結果

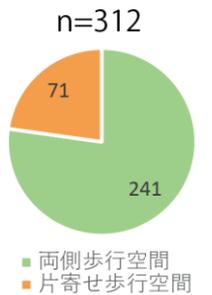


図3-3. 街頭調査A 歩行空間配置別集計結果

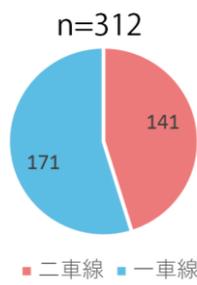


図3-2. 街頭調査A 車線数別集計結果

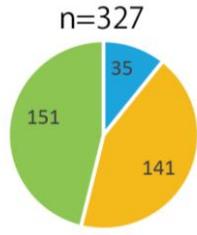


図3-4. 街頭調査B 集計結果

れらを体験した上で良いと感じたパターンを1つだけ選定した。

図3-4より、座り込むが約46%と最も多く、イスに座るが約43%と次いで多い。これらのことから、市民の駅前通り利活用のためには、ベンチ等のストリートファニチャーの設置や、座り込める空間等を街路設計と並行して検討する必要があると考える。

## 4 第4回WSの実施と具体的な整備案の提案

### 4-1 今後の整備方針の検討

第4回WSでは、全WSで得られた知見と、社会実験を行って明らかになった課題、アンケート集計結果を参考に、今後の具体的な整備方針を検討し、表3に整理した。

まず、現状の二車線双方向通行と基本計画で検討されている一車線一方通行の利点と欠点を整理した。その上で、一車線一方通行化する際に考慮すべき点を勘案し、6つの提案を行った。

- ①道路の断面形状：現状カマボコ型になっており歩きにくく、特に雨天時は水たまりによって悪環境となる。そのため、基本的にフラットにし、部分的に縁石を設ける案、フルフラット案、車道を下げて歩行空間を高く設ける案が挙げられた。
- ②日差し対策：高木を数本設置することで木陰を設ける。ただし、前稿その明らかになったように、その配置にあたっては十分な検討が必要である。
- ③雨天時の対策：一車線化し歩行空間を拡幅すること

表3. 第4回WS 整備方針検討表

	二車線双方向通行	提案	一車線一方通行
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道が汚い</li> <li>音やガスが気になる</li> <li>話しながら歩けない</li> <li>携帯ゲームができない</li> <li>並んで歩けない</li> <li>雨の日、傘を差して歩けない</li> <li>道路を渡りにくい</li> <li>横断するとき左右とも怖い</li> <li>歩くのが怖い</li> <li>回避スキルが上がる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>舗装願ひ</li> <li>空き店舗に立寄り所を設ける</li> <li>ONICOを設置する(充電スポット)</li> <li>スタンドテーブルやベンチを設置する</li> <li>木陰がほしい</li> <li>高木を数本設ける</li> <li>落ち葉で焼き芋</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>携帯ゲームができる</li> <li>立ち寄りスポットができる</li> <li>ストリートファニチャーが設置できる</li> <li>焼き芋以上に日差しが強い</li> <li>並んで歩ける</li> <li>歩きやすい</li> </ul>
車運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>路上駐車がが多い</li> <li>車をよけるのが怖い</li> <li>シニアカー・ベビーカーで歩道が埋まる</li> <li>車が円滑に進む</li> <li>道に迷ったとき戻りやすい</li> <li>道が混まない</li> <li>信号があれば混む可能性あり</li> <li>危機察知力が上がる</li> <li>運転スキルが上がる</li> <li>車が気になって店に目がいけない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施工費削減</li> <li>車道が低い場合</li> <li>施工費が必要</li> <li>乗り降りしやすい</li> <li>座り込みやすい</li> <li>排水しやすい</li> <li>フラットな場合</li> <li>乗り降りしにくい</li> <li>転びやすい</li> <li>シニアにやさしい</li> <li>安全</li> <li>駐車場が必要</li> <li>信号の有無</li> <li>必要 不要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全(事故の危険が少ない)</li> <li>スピードを落とす必要がある</li> <li>迂回するのが面倒、不便</li> <li>迂回で時間ロス</li> <li>視野が広がる</li> <li>圧迫感がある</li> <li>合法的に商品の搬入が容易になる</li> <li>店の近くまで車で来れる</li> <li>テラス席が作れる</li> <li>歩行者が多様化して出店しやすい</li> <li>大人数で一気にお店に入りやすい</li> </ul>
店舗			



図4. 具体的な整備計画

で、傘を差して歩くことができる十分なスペースを確保する。

④安全性の配慮：歩車の境界をカラー舗装によって明確化する。

⑤道路の整備の必要性：舗装状況が悪く、アスファルトも景観を悪くする一要因であるため、道路状況を整え、タイル等を活用して舗装する。

⑥沿道商店・住民との関係：買い物や運搬時に停車できるように部分的に停車帯を設ける。

#### 4-2 具体的な整備方針の提案

4-1 に記述した提案から、対象道路を一車線一方通行化共通歩行空間を設けた場合の空間イメージを図4に示す。基本計画より、道路区分を第4種第2級から第4種第3級に変更した場合、道路構造令より、最低幅員8mを確保するため、0.5mの拡幅を行う必要がある。幅員8mの歩車共存道路とし、自動車の速度減速を図るため、スラロームを設けた。

歩きやすいという観点から、基本的にフラットな街路を想定し、ボラード等による減速を図る。ボラードの代わりとして一部にストリートファニチャーを設置し、高木とベンチを設けると、市民街頭アンケートや、若年層WSで得られた意向を反映できる。さらに、車が離合でき、緊急車両が通れるよう、停車帯を一か所設け、停車帯はカラー舗装等でガイドを設ける。車が離合する場合でも両側に1mずつ歩行空間を設けるが、十分な歩行空間とは言えない<sup>2)</sup>ため、今後は沿道の空間整備に関する整備計画とともに空間計画検討をしていく必要があると考える。

## 6 総括

本研究では、行政・市民(高校生)とのまちづくりワークショップと社会実験を行い、社会実験を通して対象道路における具体的な整備方針を検討した。

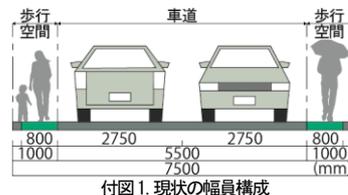
まず、検討体制の整理から、WS・社会実験を通して得た若年層の意見・議論内容が、通りの利活用を手がける未来カフェに共有されていないという課題がわかり、今後は通りの運営を手がける情報共有の機会を設ける必要があると考える。

また、社会実験を通じた市民意見として、両側歩行空間の希望者が多く、車線数については今後も慎重に検討していく必要があることがわかった。

WS・社会実験を通して得た知見より対象道路の具体的な空間イメージを検討したが、今後の課題として、歩車共存のための整備工夫について検討していく必要があると考える。

#### 【補注】

(1)駅から延長約170mの区間において、付図1に示す幅員で構成された第4種第2級の道路である。



付図1. 現状の幅員構成

(2)道路構造令において、一車線3mの車道と2m以上の歩道を設置する必要がある。

(3)まちづくり市民会議「ぶんごおの未来カフェ」が2016年に提案。

(4)事業委託の期間は年度毎である。

#### 【参考文献】

- 1) 出口敦・三浦詩乃・中野卓(他) (2019) 『ストリートデザイン・マネジメント 公共空間を活用する制度・組織・プロセス』, pp.21, 学芸出版社
- 2) ぶんごおの未来カフェ (2017) 『三重県周辺まちづくり基本計画-提案書』
- 3) 杉田早苗・田中麻理子・土井良浩 (2017.10) 「市民主体のハード整備を伴う公共空間活用の課題と意義」, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.52 No.3, pp.652-659

\*1 大分大学理工学部創生工学科建築学コース 学部生  
\*2 大分大学理工学部創生工学科建築学コース・助教授 博士(工学)  
\*3 大分大学大学院工学研究科博士前期課程 大学院生

\*1 Undergraduate Student, Oita Univ.  
\*2 Professor, Dept. of Architecture, Faculty of Eng, Oita Univ., Dr.Eng.  
\*3 Graduate Student, Graduate School of Oita Univ.