

①業務実施にあたっての基本認識と視点

■基本認識

歩行者優先道路化の検討は、平成23年度より、本市の中心市街地活性化の一環として取り組んできた事業であり、周南市が目指す中心市街地活性化や「パークタウン構想」の実現に向けた「核事業」の一つとして、非常に重要な位置づけにあると認識しています。

本業務は、これまでの検討経緯や社会実験結果などを踏まえ、「いかに車や自転車(駐輪)と共存させながら、快適に回遊できるまちをつくるか」が課題(条件)と認識しています。

また、周辺では、駅ビルはもちろん、銀南街の新町通のアーケード撤去・整備、カフェミナ、b&dなどの若者向けの新しい店舗が出店するなど、駅前を中心にまちが大きく変わりつつあります。本計画は、こうした動きに連携・追従するとともに、さらに駅前広場、新駅ビル計画や銀座通りの再開発計画など、将来のまちのカタチも見据えたものとしていく必要があります。



弊JVは、上記のまちの動きにも十分に配慮しながら、駅周辺整備事業とも連携させ、周南市中心市街地活性化「パークタウン」の思想を踏襲した空間づくりを目指し、「まちの活性化」につながる「カタチ」をつくっていくことを提案します。

【提案する空間の目標像】

車・自転車とうまく共存する ひと中心の快適な道路空間
生活者や来訪者が楽しく回遊し、憩える空間づくり

■実施方針

方針1 まちの動きに連携してカタチをつくり、「見える化」させます

前記の目標像の実現に向けて、銀座通りや新町通だけでなく、周南市中心部として理想とする「暮らしやすい都市構造」を提案し、その導入部分のカタチをつくります。左記に示す「まちの動き」に連携させ、「見える化」により、次のステップとして最終形の「歩行者優先道路」へつなげていきます。

●PRする弊JVの優位点：交通計画、道路再構築、都市計画など他都市での実績はもちろん、周南市における実績が豊富で地域精通度の高いスタッフ【右参照】により体制を整え、円滑に業務を推進します。

方針2 ソフト面や管理運営面も見据えたプランをつくります

「まちの活性化」には、ハード一辺倒でなく、ソフト面や管理運営面をも視野に入れた取組みが必要となります。そのために、単に道路整備に終わらせず、沿道民間施設の賑わいを誘発させ、継続的に活性化させていくこと、そして周辺のまちづくりへと発展していくプランを立案します。

●PRする弊JVの優位点：地元まちづくり会社とのつながり、足かけ10年間の周南市中心市街地との関わり、ネットワーク、実績など存分に発揮させ、将来的な管理運営面も見据えたプランづくりやそのための組織構築などのついても提案し、検討を行います。

方針3 これまでの調査・実績を活かして円滑に業務を遂行します

周南市の「シンボル道路」として、ふさわしい道路とすべく、これまでの検討経過や2回の社会実験結果を踏まえるとともに、関係者とも調整しながら実現可能なプランを立案し、限られた期間(短期期間)で業務を着実かつ円滑に遂行します。

●PRする弊JVの優位点：これまでの周南市の実績を活かし、かつJVにより体制を強化して業務を遂行します。

②実施の実施体制

本業務では、以下のように企業共同体を構成します。A社とB社、それぞれ主にハード、ソフト両面で、それぞれのノウハウや特徴を活かしながら、円滑に業務を遂行します。

A社 代表企業(ハード主体)

主として公共施設の検討・計画・設計、駐輪場計画など

- ・全国で多くの実績や経験を有する大手総合建設コンサルタントです。
- ・都市・交通計画、道路、景観グループなどが一体となり、多角的な視点から業務に取り組み、「安全」「安心」「快適」な道路空間の提供を支援します。
- ・さらに、山口事務所をもち、経験豊富なスタッフにより、クライアントとも常に対面での打ち合わせを基本とし、突発的な業務などにも迅速かつ着実に対応します。(体制は以下の5人)

- ①管理(業務責任者、全体統括)：藤原尚 (技監、技道)
- ②照査：田中謙三 (技道)
- ③主担当2(都市・景観)：富安浩 (技部、技道、理)
- ④担当(交通M)：後藤忠博(技監、技道、工)
- ⑤担当(交通M)：土崎伸 (技道)
- ⑥担当(道路設計)：中口敏

B社 構成企業(ソフト主体)

主として駐輪場や路上駐輪対策、道路や地下道利活用に関する検討など

- ・周南市中心市街地活性化基本計画作成などの活性化検討に関わり、平成23年度より検討してきた一連の「歩行者優先道路化検討」や社会実験、中心市街地駐輪場計画などの実績を活かし、円滑に業務を遂行いたします。
- ・さらに、足かけ10年間の周南市やまちづくり会社など地元とのネットワークを活かし、ハードだけでなくソフトや管理運営面をも踏まえた「実のあるプラン」づくりに貢献いたします。

- (体制は以下の5人)
- ⑦主担当1(全体調整・窓口)：山本昌彰 (技監、技部、理、区、商)
 - ⑧担当(駐輪場、景観)：綿原一寛 (技部)
 - ⑨担当(駐輪場、交通M)：橋本晋輔
 - ⑩担当(管理運営)：羽田拓也
 - ⑪担当(地元調整)：中井翔太

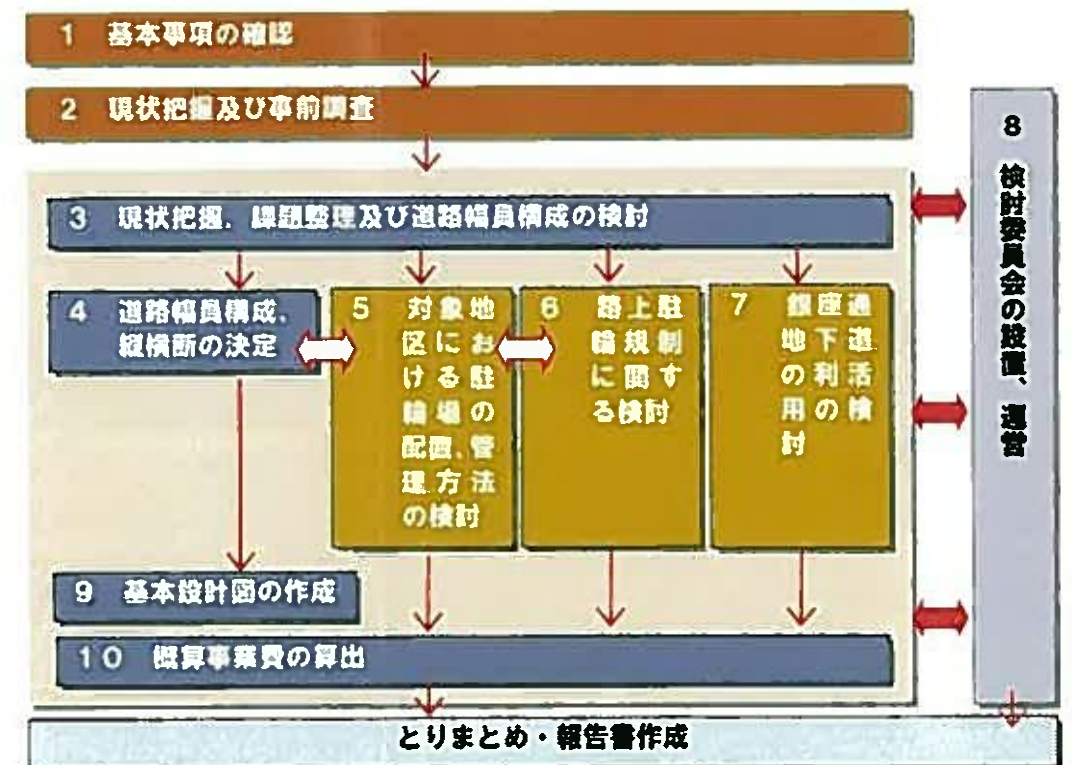
氏名の後の()：技監：技術士総合技術監理、技部：技術士都市及び地方計画、技道：技術士道路、理：一級建築士、区：土地区画整理士、商：再開発プランナー、工：工学博士

③スケジュール

以下の工程で手戻りなく、円滑に業務を遂行します。とくに基本事項や事前調査などの前段は弊JVの実績を活用し、短期間で迅速に行います。

| | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 備考 |
|--------------------------|----|------|------------|----|----|---------|------|-----|---|
| 1 基本事項の確認 | | 基本事項 | | | | | | | 弊JVの実績を活用し、短期間で迅速に実施 |
| 2 現状把握及び事前調査 | | 事前調査 | | | | | | | |
| 3 現状把握、課題整理及び道路幅員構成の検討 | | 課題整理 | 幅員構成の検討 | | | | | | 6~7月上旬頃を目処とするができるだけ目倒しに検討 |
| 4 道路幅員構成、縦横断の決定 | | | | | | | | | |
| 5 対象地区における駐輪場の配置、管理方法の検討 | | | 駐輪場配置、管理方法 | | | | | | 駐輪場配置や路上駐輪対策などは道路利活用検討と併行させ、一体的に検討調査を行う |
| 6 路上駐輪規制に関する検討 | | | 路上駐輪規制検討 | | | | | | |
| 7 銀座通地下道の利活用の検討 | | | 地下道利活用検討 | | | | | | |
| 8 検討委員会の設置・運営 | | | ★1 | | ★2 | | | ★3 | 調査の節目で3回実施 |
| 9 基本設計図の作成 | | | | | | 基本設計図作成 | | | パース作成含む |
| 10 概算事業費の算出 | | | | | | | 概算算出 | | |
| とりまとめ・報告書作成 | | | | | | | | | 10末を目処とするができるだけ前倒しに作成 |
| 照査 | 計画 | | | | | | | | 適宜実施 |
| 打ち合わせ・協議等 | ● | ● | | ● | | | ● | ● | 委員会前には必ず実施 |

④調査の実施フロー



テーマ1 銀座通り及び銀南街と連動したうえで新町地区における道路空間の利活用について

●これまでの調査や現状を踏まえて(社会実験などから見えたこと)

- ・「居心地のよい空間づくり」は市民から高評価であり、周辺交通への影響もほとんどなく、まちなかへの回遊性や集客効果が確認できた。
- ・歩きやすい道路づくりには、まず路上の放置自転車対策が必要である。
- ・全面的な車両排除や一方通行化は難しく、歩車共存の考え方が重要。
- ・銀座通りの道路再構築に向けては、関係者(とくに沿道商業者、タクシーや公共交通等)の合意が十分には得られていない。

●課題

- 1) (車と共存した)人中心の快適な歩行者空間づくり
- 2) 駅前整備と連携させた日常のにぎわい創出
- 3) 駅前からつながる市の玄関口のたすまい、景観形成(本地区としてのあり方)
- 4) 路上の放置自転車対策と駐輪場整備など
- 5) 関係者の合意形成に向けた取り組み

●理想とする将来のカタチ(案)

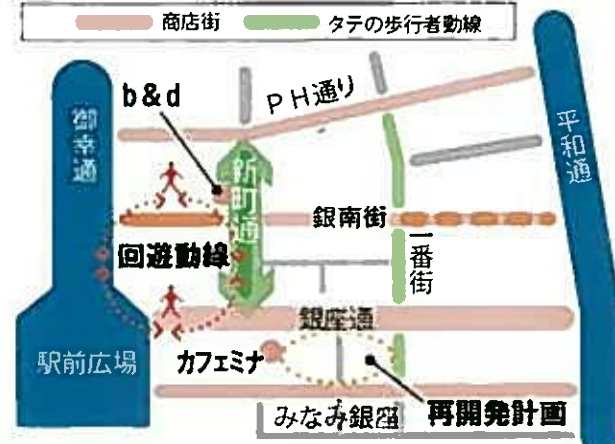
将来的には、理想形として「一定の範囲内」を「歩行者優先エリア(以下「トランジットセル地区(オレンジ部分)）」とし、回遊性の向上を図ることにより、中心市街地コア部分としての魅力を強化させ、まち全体の活性化につなげていくことが望ましいです。
(地区外周部に車両回遊道路、駐車場、駐輪場、荷置きスペースなどもできるだけ外周部に設置し、地区内への車等の流入を抑える。)



新町地区(新町通り)の位置づけ及び利活用の提案

●新町地区の位置づけ

- ① 周南市中心部(銀座通り周辺)は、主に東西方向に商店街が形成されており、南北方向の歩行者の回遊動線は、東西に比べて弱いものとなっています。この中で、「新町通り」は、一番街とともに、PH通り～銀南街～銀座通りを結び、トランジット地区南北方向歩行者動線軸として重要です。とくに、新町通りは、カフェミナ、b&dなど近年新たにできた賑わい機能を結び「タテ動線」ともなっています。(将来さらにその延長線上に銀座通り再開発の計画あり)
- ② 近年、整備された銀南街西側(写真1)とも接続し、銀座通り→新町通り→銀南街の新しい市玄関口の回遊動線を形成します。
- ③ 現在は、通り同士の機能を補完しあうための連携軸となっています。(例えば荷置きなどのサービス機能(写真2)や歩行者や自転車の移動経路等)



●道路空間の利活用についての提案

上記の課題1)～4)に対応

1 将来的には歩行者専用道路も視野に入れた人中心の歩行者優先道路

上記課題1)については、当面は、現状の交通体系を維持しながら、地区南北の主要動線として、歩道空間を広げ、アーケードを撤去または再整備するなど、歩行者が快適に歩ける道路として整備します。



2 にぎわい創出に向けイベント時にも対応可能な設え

上記課題2)のにぎわい創出に向けては、歩道をフラット化して、可動式ポラードとするなど、イベント時には、歩道と一体で活用できるよう工夫します。



3 銀座通りや銀南街西側とつながる「市の玄関口」を意識したデザイン

上記課題3)に対応させ、銀座通りはもちろん、整備された銀南街西側と連続したイメージで整備し、駅前からつながる市の玄関口として潤いのある景観に配慮した道路として整備します。



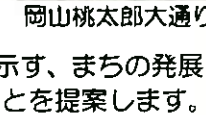
4 将来的にデザインされた駐輪スペースの確保

上記課題4)について、関係者の合意形成や管理運営面の検討を重ね、将来的には、小規模のラック式駐輪スペースなどの設置も視野に入れた検討を行います。



5 上記1から4を周辺の動向に合わせて段階的に整備

上記課題5)として、上記1～4については、以下に示す、まちの発展や関係者の合意形成に合わせて段階的に進めていくことを提案します。



新町通り整備イメージ図

アーケード撤去
小規模駐輪場(景観に配慮)
荷置きスペース(イベント時などキャパシス 車道幅員縮小
歩道拡張(休日はオフ)カ
可動式ポラード(フェなどに利用)

【弊JV実績】「トランジットモール」社会実験実績<ロープウェイ通り歩いて楽しいモール社会実験業務(松山市)>

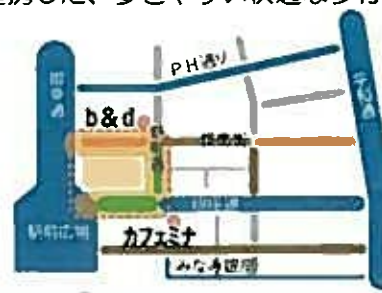
●その他提案

フェーズ1 トリガー事業による「見える化」

トリガー事業として、銀座通り西側+新町通り+銀南街西側の連続による『コの字』を中心とする歩行者ネットワークの形成

●『コの字』で見える化して合意形成へ

- ・近年新たに新店し、中心地のにぎわい創出のポイントとなっている店舗のタテ動線強化、整備された銀南街と連携した、歩きやすい快適な歩行者空間整備を図る。(歩行者優先道路等)
- ・イベント時に対応できるようスペースを確保する。(暫定確保、利活用)
- ・ハード面、ソフト面、マネジメント面の体制を整え、試行的に小型分散型駐輪場の整備を行う。



フェーズ2 周辺との連携による回遊ゾーンの拡大

銀南街や隣接する計画されている再開発事業などと連携した歩行者専用道路などを中心とする「にぎわい回遊ゾーン」の拡大

●銀南街、再開発と一体となった「歩行者優先道路化」の完成

- ・現在、計画検討されている銀座通り再開発事業などと隣接の民間整備と連携した整備を行い、歩行者優先エリアを拡げ、にぎわい回遊ゾーンを形成。
- ・例えば、沿道の店舗などの立地が進み人通りが多くなると、それに合わせ、新町通り北側や銀南街と一体となった歩行者優先道路を完成させる。
- ・フェーズ1の小型分散型駐輪場の効果を踏まえ、附置義務条例など規制導入や回遊ゾーンの拡大と併せて、分散型駐輪場を展開する。



フェーズ3 歩行者優先エリア(トランジットセル)の完成

将来的には、銀座通り全線=歩行者優先道路化を中心とする「歩行者優先エリア(トランジットセル地区)」の完成

●〔目標〕トランジットセル地区の完成

- ・将来的には、合意ができた段階で沿道での新しい民間整備を契機に、銀座通り東側についても歩行者優先道路化を視野に入れた整備を行う。(銀座通り全体の歩行者優先道路化へ)
- ・上記にあわせて、フリッジ駐車場、駐輪場などを含め、一番街などを再整備していくなど、「トランジットセル地区」として回遊性が向上した魅力あるまちが完成する。(最終目標)



テーマ2 対象地区における小規模駐輪場の配置について

●これまでの調査経緯や現状を踏まえて（平成24年度自転車実態調査から見えたこと）

- ・銀座通り及びその周辺の路上駐輪は、近くの商店街利用の他、自宅から駅へ向かう通勤通学のアクセス利用、駅から目的地に向かうイグレス利用、周辺の従業員の利用の他、長期間継続的に放置している、いわゆる「長期放置自転車」も多数存在している。
- ・無料市営駐輪場は、満車の状態が多く、周辺に路上駐輪があふれている時間帯がある。（長期放置自転車も多い。）
- ・利用者は、できるだけ目的の店舗や施設（医院など）に近いところに止めようとする意識が働くため、単に新しい駐輪場を整備するだけでは、路上駐輪は減少しないと考える。
- ・駐輪場の有料化には抵抗を感じる利用者が多いことが予想される。



●課題

- 1) 利用特性に応じた路上駐輪対策と長期放置自転車の抑制
- 2) 来街者（買物目的など）に配慮した利用しやすい駐輪場整備
- 3) 歩きやすい歩道と美観に配慮した駐輪場整備
- 4) 沿道商業者の合意形成及び積極的な協力体制の確立
- 5) 料金体系も含めた管理運営のあり方の検討

●方向性の提案

対象地区の駐輪の量と質の観点からハード・ソフト・マネジメント面からの総合的な対策を検討します。

- (1) 様々な利用者特性に応じ、それぞれの目的に対応させた適切な駐輪場整備を行う
- (2) 中心商店街での利便性を低下させないよう、「分散型」の利用しやすい駐輪場を設置する
- (3) 美観に配慮した駐輪場整備を行う（とくに銀座通り）
- (4) ハードだけでなくソフトや管理運営を視野に入れた整備を行う（「料金体系」にはとくに配慮）

1. ハード面での工夫

対象地区における自転車利用者は、大きく「鉄道利用者」「施設の従業員」「買い物など施設利用者」に分けられ、駐輪の量や時間もそれぞれ異なることから利用者特性に応じた対策が必要です。また、対象地区は、まちの回遊性の向上や賑わい創出の拠点で歩行者にとってより快適で歩きやすく、美観に配慮した周南市のシンボリックな通りとすることが必要です。

方向性（1）（2）への対応として

①利用者特性に応じた駐輪場整備

対象地区における自転車利用者における駐輪特性を踏まえ、商店街等における「買い物」利用者を対象に、路上等を活用した小規模駐輪場の配置を提案します。

| 項目 | 鉄道利用者 | 施設の従業員 | 買い物など利用者 |
|------|--------------------------|----------------------------------|--|
| 駐輪特性 | 長時間 | 長時間 | 短時間 |
| 対策 | ・駅前駐輪場の利用促進 ・路外駐輪場の整備 | ・施設側における従業員の駐輪場確保 ・路外駐輪場の利用促進 | ・施設側による買い物客の駐輪場確保（空き店舗、定休店舗前活用） ・路上等を活用した駐輪場の確保 |
| 関係主体 | 公共団体、鉄道事業者 | 公共団体、事業所など | 公共団体、商業施設、商店街など |

方向性（3）への対応として

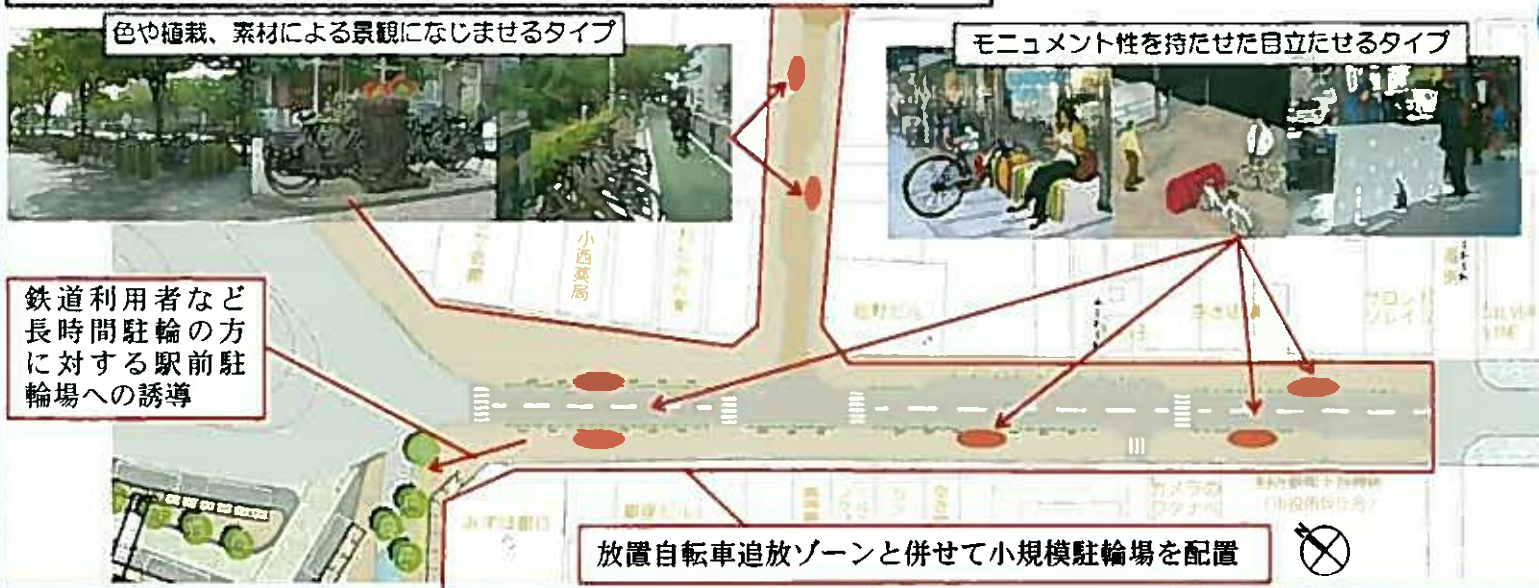
②美観に配慮した駐輪場の工夫

美観に配慮した駐輪場として、色や植栽、素材の工夫による周辺の景観になじませるタイプと最近の自転車利用状況を踏まえ様々なおしゃれな自転車にモニュメント性を持たせた景観の中で目立たせるタイプを提案します。銀座通りにはぎわい創出の拠点となるためモニュメント性を持たせた駐輪場、新町通りは周辺の景観になじませる駐輪場を提案します。

■小規模分散型駐輪場の配置例【イメージ図】

小規模分散型駐輪場は、「買い物」利用者の短時間駐輪を対象とします。ハード面だけでなく、放置自転車追放ゾーン、PRマップなどのソフト面、まちづくり会社と連携した管理運営などのマネジメント面と併せた対策を検討します。

●小規模分散型駐輪場の配置（例）
※あくまでも配置イメージで規模や形は、場所により誇張しています



【弊JV実績】景観に配慮した小規模駐輪場検討＜都心部における自転車等駐車場の整備及び運営に関する調査等業務（京都市）＞

2. ソフト面での工夫

駐輪対策には、ハード面だけでなく、長期放置自転車への対応など適正な駐車場の維持管理と、路上駐車などの不法駐輪の対策などのソフト面も対応を合わせて行うことが必要です。とくに、商店街においては、厳しい規制を行うと集客へ影響があるため、事業者との協力による自転車の利用環境の向上の対策も行うことが必要です。

方向性（4）への対応

①放置自転車追放ゾーンの拡大

長期放置自転車の抑制には、定期的に放置自転車を撤去することが最も効果であり、そのために、現在の駅前広場周辺だけの「放置自転車追放ゾーン」を少なくとも「トランジットセル地区」全体にまで拡大していくことを提案します。



【弊JV実績】放置自転車区域拡大検討実績＜新潟市自転車利用環境計画策定委託（新潟市）＞

②（沿道商業者等と一緒に）小規模駐輪場の「駐輪マナー・ルールづくり」や「PRマップづくり」

小規模分散型の来街者用駐輪場を整備することに合わせ、商店街等の沿道商業者とともに、走行や駐輪ルールづくりや駐輪場の案内マップ作成など自転車利用環境の向上に向けた取り組みを実施することを提案します。



③従業員用の駐輪場の確保 附置義務条例

放置自転車の要因として、従業員等の駐輪があります。従業員用の駐輪に対しては、長期的対策として附置義務条例の制定による駐輪場の確保、短期的対策として敷地のデットスペースや駐車場の一部活用など協力要請と取り組みを実施することを提案します。

| 施設の用途の区分 | 本条例例 | |
|---------------|--------|-------|
| | 高設高欄基準 | 設置基準 |
| 食品等小売店舗 | 300㎡以上 | 20㎡/台 |
| 食品を取り扱わない小売店舗 | 300㎡以上 | 20㎡/台 |
| コンビニエンスストア | 150㎡以上 | 20㎡/台 |
| 道場 | 250㎡以上 | 15㎡/台 |
| 銀行 | 400㎡以上 | 25㎡/台 |
| 飲食店 | 300㎡以上 | 20㎡/台 |

【弊JV実績】附置義務条例検討実績＜新・京都市自転車総合計画（仮称）策定業務（京都市）＞

3. マネジメント面（管理運営面）での工夫

方向性（4）への対応

①小規模駐輪場の管理運営

駐輪場整備には、ハードやソフトだけでなく、管理運営面も併せて検討する必要があります。とくに周南市中心市街地の場合、有料化については、利用者や商業者にとって抵抗を感じる方が多くなると予想され、料金体系についても併せて検討を行います。例えば、「無料」を基本とするが、場所によっては、一定時間（例えば2時間）までは無料とするなど、利用特性に応じた料金体系も有効と考えます。

②上記に向けた組織づくり【エリアマネジメント】の検討

管理運営については、上記ソフト面の「駐輪マネジメント」として、中心市街地のまちづくりを担う組織（まちづくり会社等）や商店街などが担うことが望ましいと考えられますが、当面は市などの公的機関が担い、最終的には、イベントやまちの情報発信機能などを含め、エリアマネジメントを視野に入れた組織体制づくりが望ましいです。（弊JVは地域のネットワークを活かした検討支援が可能。）

