

エリアマネジメントにおける交通施策の検討プロセスに関する研究

横浜国立大学 大学院 工学府 ○学生会員 中野優子
 工学研究院 正会員 中村文彦
 工学研究院 正会員 岡村敏之
 工学研究院 正会員 王 鋭

1. はじめに

近年、行政・企業・住民が協働して特定のエリアの開発から運営までを行うエリアマネジメント（以下、AM）の活動に注目が集まり、全国でその事例が増えている。AM が注目される理由は、まちづくりにおける新規開発から管理への需要の変化、国内間競争、大都市圏内競争の激化、地域評価の多層化といった背景があるからである。また、近年「交通まちづくり」のような考えが徐々に浸透しているように、まちづくりにおいて交通を同時に考える、もしくは交通施策によってまちづくりを進めるという手法が出てきており、まちづくりの中で交通について同時に考えることでより総合的なまちづくりが可能となると考える。このことから、今後さらなる普及が期待されるAMの活動の中でも同時に交通について検討する必要があると考える。しかし、AMを交通の視点から見た研究は極めて少なく、交通施策をどのように検討すべきか明らかになっていない。

本研究の目的は、AMの既存活動での交通施策の検討状況の現状の把握と課題の検討を行い、具体的にX市のY地区でのAM活動における交通施策の提案を取り上げ、実際に検討プロセスを著者らで考案・実施することで、今後の施策の実現に向けた検討プロセスにおける有用な知見を得ることとする。

2. エリアマネジメントの既存事例による交通施策の取り組みの現状と課題

AM事例を1) 2)を参考に表1のように分類できる。その分類を用いて、交通施策の実施数を図1にまとめた。図1より全体のAMの既存活動の事例で、交通施策を行っていた事例は約半数で、分類別に見ていくと、大都市圏心部タイプでは全ての事例で交通施策を実施しており、さらに半数以上が3施

策以上実施していた。地方都市中心市街地タイプでは、半数以上で交通施策が行われており、住宅地タイプでは大半が行っていなかった。しかし、個々の事例を細かく見ると、交通施策が行われていても社会実験だけで本格導入に至らない、まちづくりの課題解決に直結していない、各主体での協議に至らないという課題があることも分かった。

表1 エリアマネジメント分類表

タイプ	特徴	例
大都市圏心部タイプ	大都市圏心部でマネジメントを行うタイプ。大規模な開発プロジェクトを核とした事例が多い。	大丸有 天神
地方都市中心市街地タイプ	地域の総合的な協働体制のもと、地方都市の中心市街地の活性化に努めるタイプ。	高松丸亀町
住宅地タイプ	住宅地において、良好な居住環境の維持やコミュニティの醸成といった目的で組織されるタイプ。開発と同時に組織されることが多いが、ニュータウンのような既存の住宅地で組織される場合もある。	コモシティ星田

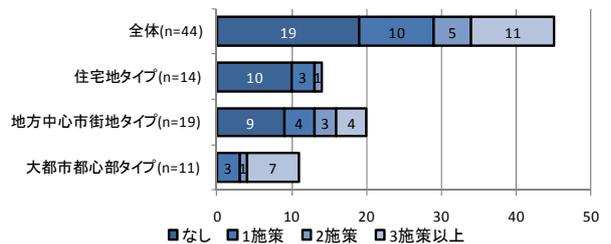


図1 分類別交通施策実施数

3. X市Y地区での交通施策の検討プロセスの実践

1. X市Y地区の現状と課題

特定のAM組織による交通施策の取り組みとして、本研究ではX市の中心市街地であるY地区のAM組織による道路空間の再配分の活動を取り上げた。Y地区は、X市の商業の中心地として発展してきた地域である。しかし、多くの中心市街地と同様に、郊外の大型店の進出により来街者数の減少や空き店舗率の増加の点からY地区の衰退が見られるようになってきた。よって、郊外の大型店への対抗の点からも、AM組織の活動に期待がかかっている。Y地区を選定した理由として、道路空間の再配分に向けて構想の段階であることから、実施に向けた組織の取り組みや関係主体との合意の醸成過程を詳細に把握することが可能であること、さらに実施に向けて学

キーワード：エリアマネジメント
 連絡先：〒240-8501
 神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-5
 Tel/Fax：045-339-4039

術的な立場から関与できる可能性があることがある。AM 組織へのヒアリングの結果、交通施策に関する議論が組織内で停滞しているという問題が明らかになった。

II. Y 地区での交通施策の検討プロセスの実践

上記を踏まえ、問題を解決するため、著者らにより、①自家用車による来街者に対する意向調査及び Y 地区交通施策の代替案の作成②各関連主体を対象としたワークショップ③フィードバックを行うこととした。これは、調査や代替案による議論の活性化、各主体の現状での意見把握及び施策への理解の向上、課題の抽出と明確化、意見の共有を目的とし、著者らにより検討プロセスを考案し実行したものである。

①意向調査及び代替案の作成

道路空間の再配分を行った際に来街者の中で現状よりも負担がかかることが予想される自家用車による来街者の実態調査と、再配分後の Y 地区への来街に対する意向調査を行った。図 2 からわかるように、道路空間の再配分による来街への負の影響があると回答した人は少なく、公共交通への転換可能性もあることが示された。

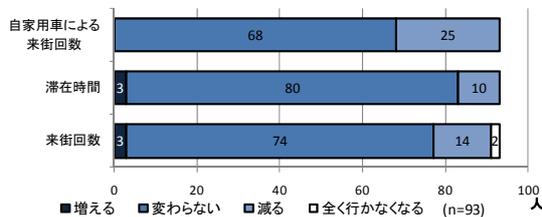


図 2 自家用車による来街者の再配分後の来街意向

代替案の作成では AM 組織の検討しているセミモール構想をベースとして、道路空間の再配分、道路断面、道路規制の 4 パターンの代替案を作成した。図 3 に例として作成した道路断面図を示す。

②ワークショップ

AM 組織、警察、X 市の各主体ごとにワークショップを行った。道路空間再配分に対する事前ヒアリング、アンケート調査結果及び代替案のプレゼンテ

ーション、フリーディスカッション、事後ヒアリングの順で進行した。このワークショップの目的は、前述の目的の中でも各主体の現状での意見把握及び施策への理解の向上、課題の抽出と明確化を狙ったものである。ワークショップを実施した結果、これらの目的の達成とともに、代替案のブラッシュアップを図ることができた。表 2 に意見推移を示す。

③フィードバック

ワークショップの結果とそれに関するアンケートを各主体に書面でフィードバックした。これは、各主体間の意見の共有を目的とした。結果、前述の目的を達成し、さらに地区特性を考慮した各主体からの意見を取り入れて代替案を改善することで、より実現可能性の高い案を作成することができた。

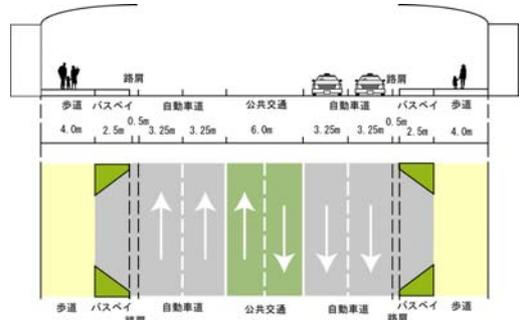


図 3 作成した道路空間の再配分案例

4. 結論

Y 地区での実践を通して、AM における交通施策の実現に向けた検討プロセスについて、各地区関連主体とのワークショップ及びフィードバックは、検討初期の段階での議論の進行や代替案の改善等の点で有効な手段であるという知見を得た。

最後に、この研究にご尽力頂いた X 市の AM 組織、行政、警察、交通事業者の方々、アンケートにご協力頂いた市民の皆様に感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 小林重敬, エリアマネジメント, 学芸出版社, 2005
- 2) 国土交通省土地・水資源局, エリアマネジメント推進マニュアル, 2008

表 2 団体別検討プロセス中の意見推移

団体	ワークショップ		フィードバック後アンケート
	事前ヒアリング	事後ヒアリング	
A	<ul style="list-style-type: none"> ・セミモール化の検討 ・合意形成に大きな課題があると予想 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な図面に対して評価 ・代替案に実現可能性の面から賛成 ・代替案への補足案の提示 	<ul style="list-style-type: none"> ・改善案の実現可能性を評価 ・実現に向けた課題の指摘、取り組みの方向性を示唆。
B	<ul style="list-style-type: none"> ・交通施策を検討していることは認知 ・検討していない段階 ・賛否はどちらとも言えない 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の視点から活性化がありうると理解 ・代替案の実現可能性を高くする改善箇所の指摘 	<ul style="list-style-type: none"> ・改善案に対する地区特性を考慮した細やかな課題の指摘 ・実現に向けた具体的な課題の指摘
C	<ul style="list-style-type: none"> ・Aの検討内容は理解 ・独自の案を検討 ・賛否はどちらとも言えない 	<ul style="list-style-type: none"> ・セミモールの選択肢や実現可能性について理解 ・代替案への改善の指摘 	<ul style="list-style-type: none"> ・改善案の実現可能性、有効性を評価 ・合意形成のためにコーディネーターの必要性を示唆