

都心商業地における道路空間の再配分に向けた 市民協働の合意形成手法に関する研究 -新宿東口歩行者環境改善社会実験を通じて-

高山 宇宙¹・森本 章倫²・中川 義英³

¹学生会員 早稲田大学大学院 創造理工学研究科 (〒169-8555 東京都新宿区大久保 3-4-1)

E-mail:k-ginnga@asagi.waseda.jp

²正会員 早稲田大学理工学術院教授 (〒169-8555 東京都新宿区大久保 3-4-1)

E-mail:akinori@waseda.jp

³正会員 早稲田大学理工学術院教授 (〒169-8555 東京都新宿区大久保 3-4-1)

E-mail:naka@waseda.jp

近年、自動車中心であった道路空間を、歩行者を含む多様な利用者が共存する空間へと再配分しようとする動きが高まっている。事業の実施に向けては利害関係者との合意形成を図るべく、市民が主体的に事業に参加する市民協働の形をとることが望ましい。そこで本研究は、再配分時における地域等への公共貢献や沿道土地利用への影響を明瞭化し、具体的な情報の提供や共有を図ることで、市民協働の合意形成を支援する手法を体系化することを目指す。そしてこれまでの研究で、過去の国内の道路空間の再配分の社会実験における実施体制と実験内容を整理し、また新宿東口での社会実験において、荷捌き集約化により路上駐車を削減することで創出された歩行者空間の活用により、街の魅力を向上させる効果があることを確認した。

Key Words: *consensus building, civic collaboration, reallocation of road space, contribution to society*

1. はじめに

(1) 背景

我が国における今日までの道路空間は、戦後の増大する自動車交通や市街地の急速な拡大に対応する形で整備され、効率的な物流や国土の有効利用を実現させ、都市生活における豊かさの向上に大きく貢献してきた。しかし、一定の量的ストックの形成及び政策効果を果たした今日においては、急速な道路整備に伴う弊害として景観上・防災上などの課題が指摘されている。このような経緯より、既存の道路空間を「賢く使う」ための議論が高まりつつある¹⁾。

また近年、人間中心視点による公共空間の活用のあり方についての検討が活発となっている。特に、道路空間について、ニューヨーク市・タイムズスクエアの歩行者専用空間化やサンフランシスコ市での Park(ing) Day の取り組みなど、既存の道路空間を歩行者に向けて再配分する取り組みが実践されている。我が国においても、道路占用許可の特例や都市再生特別措置法などの法改正・規制緩和により、主に都心商業地において道路空間をは

じめとする公共空間及び私有地の活用マネジメントが進められるようになった。したがってこれからの道路空間は、自動車だけでなく歩行者・自転車・新たなモビリティなど多様な利用者の共存を目指す、新たな道路空間活用のフェーズへと移行しつつあるといえる。

ところで、我が国において道路空間の活用を行う上では、道路空間に係る利害関係者との協議や、道路管理者との許可申請のやり取りなど、本格実施までには多くの課題がある。そこで、計画を実体験できる社会実験などを活用し、地域の住民や企業が主体となり、行政と連携して取り組む市民協働の形で合意形成を進め、整備後も地域の住民や企業により活動を継続することが望ましい。

しかし、道路空間は元々公共空間であるため、そこで行われる活動は地域及び不特定多数に対して公共性の高い便益としての公共貢献が十分になされる必要がある。

また、社会実験においては、交通利便性の低下などの理由から沿道土地利用者からの評価が高くない場合²⁾がある。したがって将来的な道路空間の再配分に向けた合意形成においては、利害関係者の意見を十分に収集し、道路空間の再配分が沿道土地利用に与える影響を明瞭化し

た上で、地元の住民や企業を中心に沿道土地利用の再整備案を調整することが重要である。以上より、利害関係者の多くが受益者となる都心商業地での道路空間の再配分に向けた合意形成を図る上では、公共空間を再配分することの妥当性と再配分に伴う沿道土地利用への影響を明瞭化することが重要である。

(2) 目的

本研究の目的は以下の3点である。

- 1) 都心商業地での道路空間の再配分において重要となる要件・課題の抽出
- 2) 道路空間の再配分によって創出される公共貢献の明瞭化
- 3) 将来的な道路空間の再配分を踏まえた沿道土地利用の再整備の提案

本研究は、これまでの我が国の社会実験の中で、都心商業地において道路空間の再配分が実施された事例に着目し、事業の特徴と課題をまとめる。また新宿東口歩行者環境改善社会実験を通じ、仮設歩道の設置による道路空間の再配分が創出する道路空間上での公共貢献の明瞭化や、道路空間の再配分に向けた沿道土地利用の再整備の提案を行う。以上の取り組みを通じ、都心商業地における道路空間の再配分に向けた市民協働の合意形成における手法の効果と課題を整理し、これを体系化することを目指す。

(3) 既存研究の整理

a) 社会資本整備事業と合意形成に関する研究

森田・中村ら³⁾は市民が主体的に計画に携わることで合意形成を支援することを目的とした地域発案型アプローチの提案を行っている。伊藤・森本⁴⁾は社会資本整備事業後の継続活動において、人（参加者とつながり）、意識（目標と信頼関係）、環境（適正な合意形成の場）の3つの要因の形成が重要であることを明らかにした。

b) 社会実験と合意形成に関する研究

社会実験の存在は、交通まちづくり政策の本格実施に向けた合意形成を図る上で重要であり、実験実施にあたっては道路空間に係る人々の意識に働きかける手法が多く取り入れられている。久保田ら⁶⁾は社会実験と交通シミュレーションによる将来予測を組み合わせ、計画・実施・評価・見直し（PDCA：Plan-Do-Check-Action）サイクルを繰り返し、市民意識に働きかけ続けることで合意形成を支援する手法の重要性を指摘している。また社会実験を通じて市民参加を促す手法としては、ワークショップ（WS）の開催⁸⁾をはじめ、近年ではCG動画⁹⁾や3DVR¹⁰⁾などの映像ツールの開発により視覚的に合意形成を促す手法が挙げられる。一方、歩行者のアクティビティに着目した評価手法の開発¹¹⁾など、これまでと

異なる評価手法により社会実験の新たな価値を見出すことで合意形成を支援しようとする動きも見られる。

c) 道路空間の配分状況と沿道土地利用に関する研究

飯田・塚口ら¹²⁾は街路の機能分類を行い、利用実態に基づいた空間配分比の検討を行い、街路空間再配分の検討・代替案の提案や、AHP法を用いて街路構成要素の重み付けを行った。尹ら¹³⁾は、道路空間の再構築において、適切な交通需要マネジメントによって自動車交通を転換させることが出来れば、車線数を削減しても大きな交通影響を発生させないことを示している。また濱名・中川ら¹⁴⁾は、京都市の86商店街の歩行者に対する道路空間の配分状況を調査し、歩行者に対する道路空間の配分状況が大きいほど商店街の歩行者密度が高くなることを明らかにした。

(4) 本研究の位置づけ

これまでの研究において、市民が社会資本整備事業に主体的に参加することは合意形成に有効であり、また事業後の活動の継続においても重要な役割を果たすことが指摘されている。また、社会実験及び様々な手法を用いて実際のイメージを体験させ、情報の提供や共有を図ることが、合意形成に対し有効であることが示されている。本研究は、これらの研究を踏まえ、都心商業地における社会実験及び社会資本整備の合意形成について論じる。また道路空間の再配分に関する研究においては、主に交通シミュレーションに基づいた代替案の作成及び検証や、歩行者密度への影響を扱う研究が多い。しかし、公共空間を歩行者に向けて再配分することの妥当性を明らかにした研究や、道路空間の再配分が沿道土地利用に与える影響を明らかにした研究は見当たらない。以上より、本研究は市民が主体的に事業を企画運営する市民協働に着目し、道路空間の再配分により創出される公共貢献や再配分が与える沿道土地利用への影響を明瞭化しようとする点に特徴がある。

(5) 研究の流れ

研究の流れを図-1に示す。本発表では、合意形成手法に関するレビューの整理、国内社会実験のレビューの整理、そして仮設歩道の設置に関する社会実験の概要について述べる。

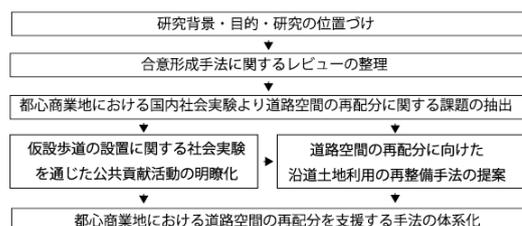


図-1 研究の流れ

2. 基礎概念の整理

(1) 土木学会での合意形成手法に関する議論のレビュー

土木学会では、合意形成研究小委員会を平成 12 年に立ち上げ、社会資本整備における合意形成手法に関しての研究をまとめたものを平成 22 年に「市民合意形成ハンドブック」¹⁰⁾として頒布している。本研究は、このハンドブックを踏まえ、都心商業地で行う道路空間の再配分に際し、どのような合意形成手法を図るべきかを整理する。

表-1 に社会資本整備事業を規模別に分類し、各分類における対象範囲・実施例・利害関係・主に用いる合意形成手法、そして設置される協議会のタイプについてまとめたものを示す。この分類より、都心商業地における道路空間の再配分は、主に地区・地点レベルで行われることから、「身近な都市施設整備」としての社会資本整備事業として位置づけることが出来る。また、この分類においては主に WS や社会実験など、利害関係者が直接体験や討議に参加できる形での合意形成手法が用いられることが多い。その他の方法として、広報誌や HP など、ネットやメディアを活用し情報公開やニーズの把握を行う間接参加の手法も合わせて用いられることがある。特に、社会実験は実体験により情報の共有を行うことができ、地元の住民や企業に対象地域や居住地域に対する愛着を産み出し、運用・維持管理のプロセスに至るまでの市民協働を促すことが出来る。

協議会と対象者である市民層、行政機関、第 3 者機関の関わりについては、市民層及び行政機関が問題・課題を提起し、NPO のような第 3 者組織を中心に事業の発

意を行うタイプを「第 3 者組織主体型」、市民層と行政機関が一体となり運営企画が行われる事業のタイプを「行政市民一体型」、行政機関が主導して運営企画を行う事業のタイプを「行政主導型」としている。基本的には広域かつ大規模な社会資本整備事業ほど行政主導型が多く、都心商業地のような地区・地点レベルでの事業において地域住民・地域内の企業が主体となって組織が形成されることが多い。

合意形成の課題と留意点として挙げられているのは、①論点の明確化、②参加者の選定、③合意形成の方法、④情報の提供と共有、⑤評価手法の 5 つである。その中で「利害関係者の意見を漏らさず偏りなく集約する」「具体的な表現手法により誰にでも理解できる資料作りを行う」ことが主な対応策として挙げられている。

以上より、都心商業地における道路空間の再配分は、事業規模が一番ミクロな「身近な都市施設整備」に分類され、利害関係者は少なくほぼ受益者となることが多い。また社会実験や WS などの直接参加を行う体験・討議型の方法により、計画・構想の共有化や案自体の検証を行うことが望ましいとされている。合意形成における課題と留意点については、利害関係者の意見を漏らさず偏りなく集約し、具体的な表現手法により誰にでも理解できる資料作りを行うことが重要であることが挙げられている。ちなみに具体的な表現手法とは、イラストや CG 動画、模型などや統計的手法を用いた定量的・定性的な指標であり、情報の提供や共有が容易なものでなくてはならない。またこうした合意形成を図るにあたって、地域住民や利害関係者を巻き込むことは、地域住民や利害関係者に対象施設や居住地域に対する愛着を持たせ、事

表-1 社会資本整備事業の規模別分類

協議会と対象者の関わり	第 3 者組織主体型	行政市民一体型	行政主導型
分類名	身近な都市施設整備	まちづくり構想や計画	大規模社会資本整備
対象範囲	地区・地点レベル	都市・地区レベル	広域・都市レベル
実施例	コミュニティ道路、公園、駅前広場整備など	地方自治体の総合計画、都市マス、地域活性化計画など	広域幹線道路、河川事業、ダム計画など
利害関係	利害関係者は少なく、その多くが受益者となる	利害関係者は多くないが受益受忍があいまいで関心が希薄になりやすい	利害関係者が多く、受益受忍の利害相反が明確
主な合意形成手法	<ul style="list-style-type: none"> メディアを活用した情報公開や意見把握 シンポジウムや WS の開催 学識者や自治体関係者からなる第三者組織の設立 	<ul style="list-style-type: none"> メディアを活用した情報公開やニーズ把握 シンポジウムや WS の開催 公募市民を交えた第三者組織の設立 	<ul style="list-style-type: none"> WS や社会実験など、多様な参加手法の併用 受益者となる市民を巻き込んだ議論を行う 広報誌や HP による情報公開やニーズ把握

業プロセスを円滑にし、事業実施後の運営・維持管理においても自主的な活動を促すことが出来るきっかけ作りになる。特に、都心商業地のような、元々地域とのつながりが薄い企業が地権者となっていることが多い場所においては、合意形成の場へ積極的に参加を促し、地域への公共貢献の重要性を理解してもらうことが重要である。

(2) 道路空間整備における利害関係者の整理

道路空間整備のような、地区・地点レベルの社会資本整備事業は、前述の通り利害関係者が少なく、その多くが受益者となる。そこで、本研究で扱う道路空間整備における利害関係者について表-2 にまとめた。この中で、道路空間の再配分により受益・受忍が生じるのは、実際に道路空間に接している道路空間利用者及び沿道土地利用者である。

以上より、本研究は受益者かつ受忍者となりやすく、道路空間の再配分が与える影響が大きいと予想される道路空間利用者と沿道土地利用者を合意形成において重要な利害関係者として位置づけている。

表-2 道路空間整備における利害関係者

ステークホルダー	該当する人物・組織
道路管理者	・地域管轄の警察・警察署長 (→道路使用許可) ・道路所有者 (国、都道府県、市区町村) (→道路占用許可)
道路空間利用者	・歩道を利用：歩行者、自転車 ・車道を利用：自動車、二輪車などのマイカードライバー、自転車 ・配達業者・運送業者などの路上での荷捌き ・その他、許可を受けて道路空間を使用・占用するもの (広告など)
沿道土地利用者	・沿道に接する店舗 ・沿道に接する高層ビル・オフィスの所有者 ・沿道地域の商店街組合、NPO や協議会 (上記との重複含む)

表-3 都心部 (政令指定都市・中核市・特別区部) における道路空間の再配分に関する社会実験の実施内容 (H.11~H.28 年度)

都道府県	市区町村	規模区分	実施年度	社会実験の実施主体	組織形態		再配分の実施形態							実施方法													
					第3者組織主体	行政市民一体	行政主導	荷捌き対策	自転車環境整備	モータリゼーション	安全性の向上	交通渋滞緩和	歩車共存化	道路空間の多目的化	車線数削減	自転車走行レーン	歩行者天国	路上駐車削減	トランジットモール	シェアードスペース	路面のカラー化	駐車スペースの活用	共同配送システム				
北海道	札幌市	指定都市	H.15	札幌市まちづくり政策局																							
			H.16	札幌市まちづくり政策局																							
			H.18	グリーン薄野活性化連絡協議会																							
			H.26	札幌都心部自転車対策協議会																							
			H.27	札幌都心部自転車対策協議会																							
青森県	八戸市	中核市	H.17	にぎわいトランジットモール推進協議会																							
			H.16	特定非営利法人いわてNPOフォーラム21																							
岩手県	盛岡市	中核市	H.19	南部盛岡馬車復活推進協議会																							
			H.18	社の都のまちなか自転車走行実験実行委員会																							
東京都	特別区部	指定都市	H.12	東京都都市整備局																							
			H.13	特定非営利活動法人トライアル																							
			H.13	特定非営利活動法人トライアル																							
			H.19	日本橋みゆき通り道路実験協議会																							
			H.21	大丸有地区・周辺地区環境交通推進協議会																							
			H.19	世田谷区自転車走行環境検討委員会																							
			H.16	株式会社ジェイ・スピリット(目黒区認定TMO)																							
			H.28	新宿区東口地区歩行者環境改善協議会																							
神奈川県	川崎市	指定都市	H.17	神奈川県川崎市																							
			H.20	新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会																							
新潟県	新潟市	指定都市	H.23	中央区道路空間を考える協議会																							
			H.17	金沢創造都市開発委員会																							
石川県	金沢市	中核市	H.25	金沢自転車ネットワーク協議会																							
			H.15	岐阜市総合型交通社会実験実施事務局																							
岐阜県	岐阜市	中核市	H.21	岐阜市総合型交通社会実験実施事務局																							
			H.22	京都市シェアード・スペース検討協議会																							
京都府	京都市	指定都市	H.23	「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議																							
			H.15	枚方宿地区まちづくり協議会																							
大阪府	大阪市	指定都市	H.14	魅力ある御堂筋づくり社会実験実行委員会																							
			H.15	御堂筋にぎわい空間づくり実行委員会																							
			H.16	御堂筋にぎわい空間づくり実行委員会																							
			H.19	宗右衛門街活性化協議会																							
			H.21	野田阪神駅前地区ゆとり空間づくり協議会																							
広島県	広島市	指定都市	H.15	広島市都心回遊ゾーン創出社会実験協議会																							
			H.18	ひろしま物流まちづくり調査委員会																							
			H.26	広島市中心部における客待ちタクシー駐車対策協議会																							
香川県	高松市	中核市	H.12	香川県高松市																							
			H.20	香川県高松市																							
愛媛県	松山市	中核市	H.14	松山市都市整備局都市政策課																							
			H.15	松山市都市整備局都市政策課																							
			H.22	松山自転車活用推進協議会																							
			H.23	松山自転車活用推進協議会																							
福岡県	福岡市	指定都市	H.16	天神モビリティタウン協議会																							
			H.17	NPO博多まちづくり																							
			H.20	博多駅前地区社会実験実行委員会																							
大分県	大分市	中核市	H.19	歩行者天国実施協議会																							
			H.14	那覇市国際通りトランジットマイル社会実験実行委員会																							
沖縄県	那覇市	中核市	H.14	那覇市国際通りトランジットマイル社会実験実行委員会																							
			H.15	那覇市国際通りトランジットマイル社会実験実行委員会																							

域での社会実験を抽出した。道路空間の再配分については、「既存の自動車が利用する道路空間を、自動車以外の多様な利用者が利用できるように整備するもの」と定義し分類を行った。そのため、広幅員歩道上のみで行われるオープンカフェなどのイベントや対象から外している。なお、実施主体に関しては、表-1に基づき、市民層の事業への参加度合いにより分類を行った。

表-3より、都心部における道路空間の再配分に関する社会実験の多くが、歩行者優先のモール化や、自転車や荷捌き環境整備のための再配分であることがわかる。これは、社会実験の取り組みを通じて自動車以外の多様な利用者へ道路空間を再配分しようとする動向を確認できる手がかりである。

また、札幌市のように、当初は行政主導で社会実験を行っていたが、後に NPO や地元住民らが主体的に社会実験を行うように実施主体が変化し、利害関係者が減り地元の市民層が主体的に事業を運営企画するケースも見られる。これは、都心商業地において道路空間の再配分を行う上で、当初は行政主導により広域にわたり利害関係者を集めて社会実験を行っていたが、近年ではエリアマネジメント組織の設立などにより、ミクروسケールでの社会実験の実施により合意形成を図ろうとする動きが生じはじめていることを示している可能性がある。しかし、道路空間の再配分においては、再配分により既存の交通を別の道路に転換させることから、実際には徐々に巻き込む利害関係者が増え、事業そのものの規模が大きくなることで合意形成や市民協働の形態が変化する可能性がある。

今後は、国土交通省の助成制度の対象外となる社会実験事例なども追加し、各社会実験における合意形成についても基準を設けて評価し、都心商業地における道路空間の再配分を行う上での課題を明瞭化することを目指す。

4. 新宿東口歩行者環境改善社会実験について

a) 実験の概要

本研究は、日本有数の繁華街である新宿東口エリアで行われる社会実験を対象にケーススタディを行い、道路空間の再配分が創出する公共貢献の明瞭化を行う。対象地は目抜き通りである新宿通りの将来的なモール化及び歩行者優先道路の実施を検討しており、本実験は本格実施に向けた合意形成プロセスの一部であると位置づけられる。実施主体は地元商店街、学識経験者、警察、国、東京都及び新宿区で構成する新宿区東口地区歩行者環境改善協議会(図-2)であり、平成 28 年度は国土交通省の社会実験に対する助成制度を活用し、歩行者環境の改善を目的とした社会実験を行った。本発表では、平成 28 年度の実験及びその結果について概要を述べる。

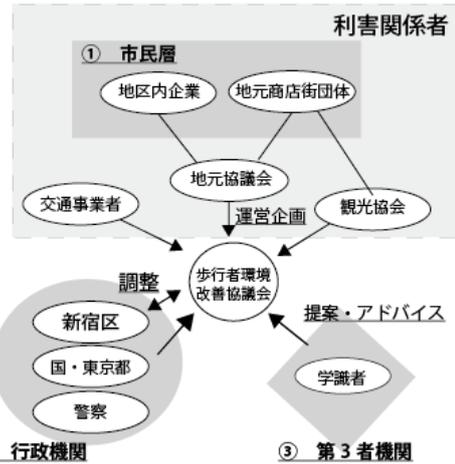


図-2 新宿区東口地区歩行者環境改善協議会の組織概略図



図-3 社会実験実施対象エリア

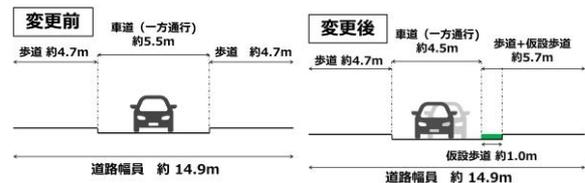


図-4 仮設歩道の設置時の道路断面イメージ

平成 28 年度の実験は、11 月 8 日(火)、9 日(水)の2日間の 8:00~18:00 の時間帯で、新宿東口地区において新宿通りと国道 20 号(甲州街道)に挟まれる中央通りに幅 1メートル程度の仮設歩道を設置し、歩行者環境の改善として荷捌き集約化、駐車対策を新宿区東口地区全域で実施した(図-3)。また、設置した仮設歩道の道路空間イメージについて図-4 に示す。この実験では、物流の配送の集約化による路上での荷捌きの抑制、適正駐車誘導により路上駐車減少を図っている。そして路上駐車減少することで、路上駐車が占有していた空間が余剰スペースとなることから、道路空間の再配分によって賑わい効果を新たに創出し歩行者環境を改



図-5 仮設歩道上の花壇 (平成 28 年 11 月 8 日撮影)

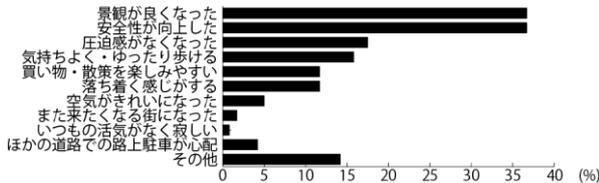


図-6 路上駐車が少ない道路への感想 (N=120)

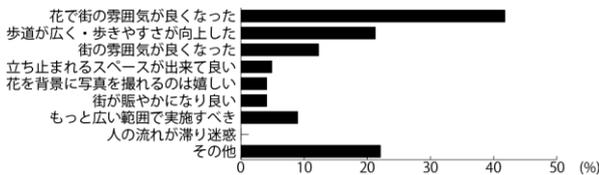


図-7 歩行者空間確保に対する感想 (N=122)

善することが本実験の狙いの一つである。

b) 実験結果

本発表では、道路空間の再配分によって歩行者のための空間を創出するという公共貢献を明瞭化するため、道路空間利用者である歩行者への賑わい創出効果に関するアンケートについて扱う。図-5に仮設歩道上に設置した花壇を示す。本実験では、地元より要望があったフォトセッションコーナーとして「新宿」の文字が入ったモニュメントとして花壇を設置した。近隣ビルからのビデオ撮影調査により、花壇に立ち寄った人数は2日間で243人で、立ち止まって写真撮影を行う人々の姿も確認できた。また、仮設歩道付近の歩行者に対し、インタビュー形式でのアンケート調査を行い、122人からの回答を得られた(複数回答可)。図-6と図-7に一部アンケート結果を示す。図-6より、路上駐車が少ない道路の印象として、景観や安全性の向上を上げる人が最も多く、そして図-7より、花壇の設置により街の雰囲気が良くなったことを挙げている回答が多いことが見受けられる。これは、仮設歩道の設置により道路空間の景観性が向上していることを示唆するものであり、街の魅力を高めるために有意義な取り組みであったことが伺える。また、歩行者空間にあると良いものとして、休憩用のベンチやテーブル・椅子を回答した人が最も多く、拡張された歩

行者空間においては「憩う」ための場のニーズが高いものと考えられる。

c) 平成 29 年度以降の取り組みについて

平成 28 年度の取り組みでは、路上荷捌き対策および路上駐車の抑制により創出された歩行者空間において、仮設歩道を設置しフォトセッションコーナーとしての花壇を設置することで、景観性を高め、街の魅力を高める効果が確認できた。平成 29 年度は、交通量が多く、毎日曜日の午後に歩行者天国を実施している新宿通りに場所を移し、歩行者環境改善に関する社会実験を行うことが見込まれている。平成 29 年度も仮設歩道の設置による歩道の拡幅が検討されており、仮設歩道上には平成 28 年度結果よりニーズが高いことが明らかとなったベンチやテーブル・椅子を設置し、人々の「憩うための場」を形成するなどの案が挙げられている。

また、本研究においては、道路空間の再配分によって拡張される歩道の活用について、同実験を通じて賑わい効果を検証し、地域及び多様な利用者への公共貢献を明瞭化する調査を行う予定である。

5. 現状のまとめと今後の予定

本発表では、都心商業地での道路空間の再配分における合意形成における課題と留意点を整理し、その実証実験の対象となる新宿東口での社会実験を取り上げ、平成 28 年度における成果をまとめた。その結果、社会実験により仮設歩道の設置が街の魅力を高め、地域への公共貢献が創出されたことを確認した。また、これまでに国内で行われた国土交通省道路局が選定する社会実験のうち、都心商業地における道路空間の再配分に関する事例を抽出し、その実施主体と実施内容についてまとめた。

今後は、都心商業地における道路空間の再配分に関する社会実験より、賑わい効果を中心とする公共貢献の明瞭化や、道路空間の再配分を踏まえた沿道土地利用のあり方について、沿道土地利用者の意見を取り入れつつ再整備手法の検討を行っていく。また、国内の社会実験に関するレビューを引き続き行い、都心商業地における道路空間の再配分を行う上での課題を、各社会実験の取り組みから抽出し体系化する予定である。

参考文献

- 1) 社会資本整備審議会道路分科会「道が変わる、道を変える～ひとを絆ぎ、賢く使い、そして新たな価値を紡ぎ出す～」, 2012年6月
- 2) 木内徹, 土井勉, 塚口博司, 小谷通泰, 山中英生, 吉田信博. 「TDM 施策パッケージを導入した中心市街地の社会実験とその評価～豊中駅前社会実験～」.土木計画学研究・論文集.Vol.18, no.5, pp.859-868, 2001.
- 3) 森田哲夫, 中村文彦, 秋元伸裕, 高橋勝美. 「地域

- 発案型アプローチからみた社会実験の評価に関する研究」, 土木学会論文集, No.688 IV-53, pp.63-73, 2001年10月
- 4) 中村文彦, 森田哲夫, 秋元伸裕, 高橋勝美. 「計画における地域発案型アプローチの役割に関する基礎的研究」, 土木計画学研究・論文集 No.15, 1998年9月
 - 5) 伊藤将司, 森本章倫. 「参加型の社会資本整備事業における継続活動の要因分析に関する研究」, 土木学会論文集 D3(土木計画学) Vol.67 No.5, pp.101-108, 2011年
 - 6) 久保田尚. 「交通シミュレーションと社会実験を内包した交通まちづくりプロセスの構築」, 平成 16年~18年度科学研究費補助金(基盤研究(B)(2))研究成果報告書, 2007年
 - 7) 坂本邦宏, 福本大輔, 福島健二, 久保田尚. 「パネルデータを用いた交通シミュレーションと社会実験の評価-静岡市交通実証実験を巡って-」 土木計画学研究・論文集 Vol.21 No.3 2004年9月
 - 8) 溝上章志, 柿本 竜治, 赤舛孝記, 松木厚廣, 白川逸喜. 「ワークショップによる P&R 社会実験の実施計画と評価」, 土木計画学研究・論文集 Vol.19 No.1, 2002年9月
 - 9) 斎藤未希, 森本章倫. 「CG 動画を用いた都市景観の再現が市民意識に与える影響」, 土木計画学研究・論文集 Vol.26 No.2, 2009年9月
 - 10) 塩井恵理子, 森本章倫. 「VR を用いた 2050 年の未来都市の再現に関する研究」, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.67 No.5, pp.321-326, 2011年
 - 11) 泉山墨威, 中野卓, 根本春奈. 「人間中心視点による公共空間のアクティビティ評価手法に関する研究-池袋駅東口グリーン大通りオープンカフェ社会実験 2015 年春期」のアクティビティ調査を中心に-」, 日本建築学会計画系論文集 Vol.81 No.730, pp.2763-2773, 2016年12月
 - 12) 飯田克弘, 塚口博司, 香川裕一. 「都心部における街路のあり方と街路空間再配分に関する研究」, 土木計画学研究・論文集 No.14, pp.713-720, 1997年9月
 - 13) 尹鍾進, 井上恵介, 江守昌弘, 郡佑毅. 「道路空間再構築が道路交通へ及ぼす影響に関する考察-沼津市を対象として-」, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.68 No.5, pp.305-313, 2012年
 - 14) 濱名智, 中川大, 松中亮治, 大庭哲治 「歩行者に対する道路空間配分状況が商店街の賑わいに及ぼす影響に関する研究~京都市の 86 商店街の現地調査に基づいて~」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.44-3, pp.85-90, 2009年10月
 - 15) 土木学会コンサルタント委員会 市民合意形成小委員会 「社会資本整備と合意形成プロデュース 市民合意形成ハンドブック」, 2010年
 - 16) 国土交通省道路局, 「社会実験の推進 過年度の実施状況」 (http://www.mlit.go.jp/road/demopro/plan/index_kanendo.html) 最終閲覧 2017/07/24
 - 17) 一般財団法人 道路新産業開発機構 「道路行政セミナー」, 1999年4月号~2017年6月号

(2017. 7. 31 受付)

**A STUDY ON THE METHOD OF CONSENSUS BUILDING BY THE FORM OF CIVIC COLLABORATION FOR RE-ALLOCATION OF ROAD SPACE IN URBAN COMMERCIAL AREA
-THROUGH THE SOCIAL EXPERIMENT ON IMPROVEMENT OF PEDESTRIAN ENVIRONMENT IN SHINJUKU EAST AREA-**

Koki TAKAYAMA, Akinori MORIMOTO, Yoshihide NAKAGAWA

In recent years, people hopes that a road space for vehicle reallocate to pedestrian and others. And when addressing consensus-building on project with stakeholders, it is advisable to take the form of civic collaboration. In this study, we aim to find out contribution to society which it was created by reallocation of road space and effects on the land use of roadsides. And we aim to organize the method of consensus-building by the form of civic collaboration in order to provide this information to stakeholders.

In previous study, we assembled implementation structure and content of experiment which is social experiment about reallocation of road space in the past. And through the social experiment in Shinjuku East area, we confirmed that pedestrian spaces which it were created by reduction of on-street parking and aggregate loading and unloading improved the image of street and town.