

蔵の街再生による中心市街地の活性化に関する研究
— 栃木市のシンボルロード事業の事後評価 —
A Study on Activation of Central City Area by Restoration of Ancient Store-house
— Assessment on The Project of Symbol-Road in Tochigi City —

佐野 薫* 畑中 克好** 永井 護***

By Kaoru SANO, Katsuyoshi HATANAKA, and Mamoru NAGAI

1. はじめに

中心市街地の活性化が地方都市の共通した課題となっており、関連する 11 省庁で事業制度が創設され、新たな取り組みがなされようとしている。一方、財政の硬直化と行政の簡素化が求められ、公共事業の無駄遣いの見直しが必要とされている。栃木県栃木市では中心市街地活性化のための基本計画を策定し、蔵を街並みとして活用した街づくりを進めてきている。主要な事業として街路事業が位置づけられ、街並み形成に関して種々の役割を担ってきている。本研究は栃木市の事例を通して中心市街地の活性化における大通り周辺整備事業を事後評価し、その役割を以下の観点から考察する。

- ①道路機能と街並み修景からみた大通り周辺整備事業の効果
- ②基本計画の目標である活性化に関する大通り周辺整備事業の効果
- ③基本計画の内容を住民との合意形成を図りながら進める上での街路事業の役割

住区内の街路事業の事後評価研究として塚口ら¹⁾、中川ら²⁾や竹下ら³⁾等の研究があげられる。これらは主に①の視点から事業を評価しており、活性化との関連については言及されていない。また、活性化の視点から街づくり活動を評価した研究として、今田⁴⁾、菊池⁵⁾及び高橋ら⁶⁾等の研究があげられる。これらは都市部や過疎地域の活性化に関して、整備周辺の再開発、建て替え、土地や建物の用途及び住民意識や行動等の観点から街づくり事業によるインパクトを計測している。本研究では中心市街地の活性化に焦点をあて、街路事業の役割を研究している点が特徴である。

基本計画によると、当該事業は歴史的な街並みの活用と現代風のシンボルロードが調和した一体的整備により、①観光客と買物客の増加、②商業施設の再生、③市民活動の活発化及び④観光・文化施設の整備促進等の効

果があるとしている。そして、これらの整備効果が栃木市中心市街地活性化の実現につながると活性化の目標を提示している。

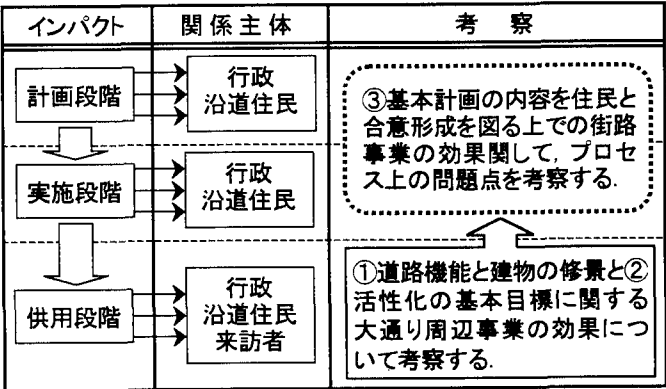


図 1 本研究の手順

表 1 栃木市活性化事業の経緯

年 月	内 容
昭和59年度	ふるさと景観づくり賞受賞[国土庁]
昭和61年度	第1回ふるさと郷土賞受賞[建設省]
昭和63年度	栃木市と巴波川周辺景観づくりモデル事業調査を策定
平成元年度	誇れる街づくり事業計画を策定 うずま・瀬戸河原公園整備事業(～H2)
平成2年度	栃木市大通り周辺整備事業を策定 [シンボルロード整備計画、街並み修景ガイドライン、街並み補助修景要綱] 巴波川網手道整備事業 蔵の街広場整備事業(～H4)
平成3年度	大通り周辺整備事業(～H8) 街並み補助修景要綱制度の施行 近龍寺入口道路整備事業 清水橋(蔵の街橋梁整備事業)整備事業 蔵の街トイレ整備事業 山車会館建設(～H6)
平成4年度	近龍寺入口道路整備事業 神明宮入口道路整備事業 郷土参考館脇道道路整備事業 近龍寺南側道路整備事業 巴波川網手道整備事業(～H8) 幸来橋ポケットパーク整備事業 第2公園整備事業(～H5) マロニエ建設賞受賞[民間]
平成5年度	万町ポケットパーク整備事業 美しいまち賞受賞[栃木県経済同友会] ふるさとづくり賞受賞[栃木県コミュニティー協会]
平成6年度	第9回ふるさとづくり賞受賞[建設省] 地方自治省受賞[毎日新聞社]
平成7年度	第10回手づくり郷土賞受賞[建設省] 都市景観大賞受賞[建設省]

Keywords ; 市街地整備, 再開発

*学生会員 宇都宮大学大学院工学研究科博士前期課程建設学専攻

〒321-8585 宇都宮市陽東7丁目1番2号
TEL 028-689-6222 FAX 028-689-6230

**正会員 パシフィックコンサルタンツ株式会社東関東支社
〒261-7124 千葉市美浜区中瀬2-6
TEL 043-297-8155 FAX 043-297-8163

***正会員 工博 宇都宮大学工学部建設学科教授

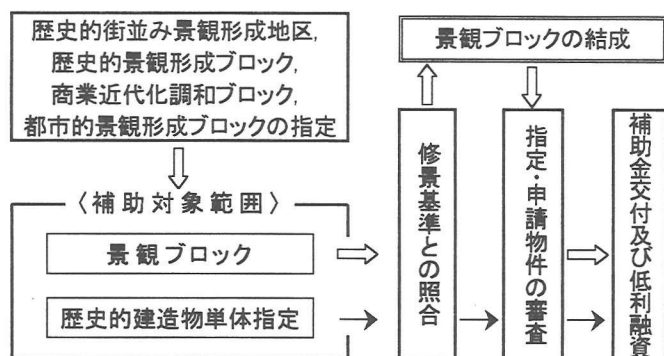
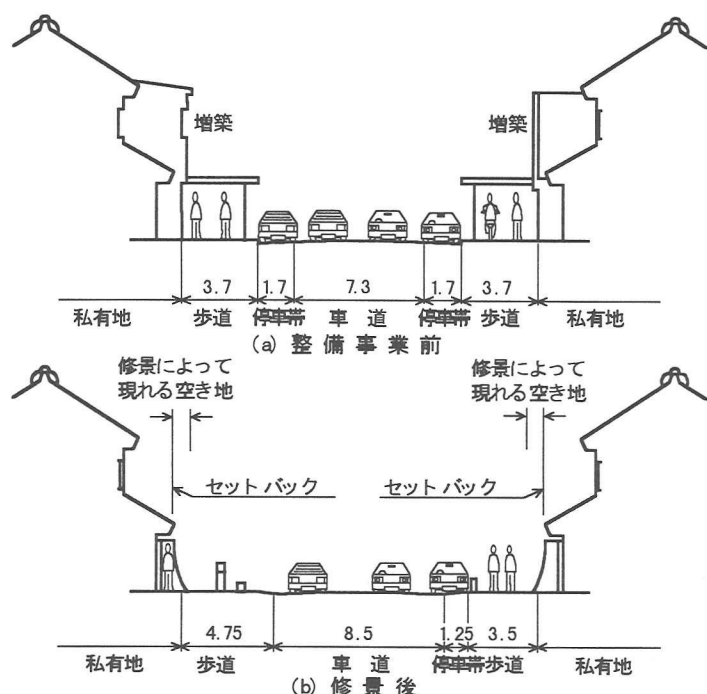


図4 街並み修景のフレーム

本研究の手順を図1に示す。まず計画・実施・供用段階のインパクトをそれぞれ計測し、①と②の観点から上述した活性化の目標がどの程度達成されたかを考察する。その上で各段階のプロセス上の問題点を考察する。

图3 栃木市歴史的街並み景観形成地区

2. 栃木市における中心市街地活性化事業の経過

栃木市は北関東の商都として栄え、江戸末期から明治にかけて蔵づくりの街並みを誇った。その後、水運から鉄道へ物流の中心が移るとともに、商都としての勢いは衰えたが、戦災を免れ蔵が残された。昭和 40 年代になると、多くの蔵が取り壊され、商業近代化の方策としてアーケードが整備された。しかし、昭和 50 年代に観光資源として蔵が見直され、幾つかの建造物が公開された。その後の中心市街地活性化事業の経過を表 1 に示す。誇れる街づくり事業計画策定以降、ハード面では、蔵や巴波川等の資源を利用した事業、山車会館を中心とする核施設の整備、大通りに隣接する道路整備が実施される。ソフト面では、蔵の修復に関する街並み補助修景要綱制度が施行された。

(1) 栃木市中心市街地活性化の基本計画(誇れる街づくり事業計画)

平成元年に中心市街地の活性化を図るため、県の補助事業である誇れる街づくり事業を導入した。市街地に埋もれている歴史的な資源を活用して街並みを整備し、商業、居住環境の向上を図るとともに観光客の誘致を図ろうとしている。すなわち、第1段階で大通りの整備を中心に行い、核となる施設造りの基礎を形成する。第2段階で核施設の形成とそれを結ぶネットワークの形成を進める。さらに、第3段階で再開発などの面的整備を進めるとともに対象地域外との連携を深めようとしている。現在第2段階が終了し、第3段階に入っている。計画策定時に多くの市民の意見として、中心市街地に残る蔵を生かした街並みづくりがあげられた。しかし、当時は図2に示すように大通りにかかるアーケードと蔵の面かぶりによって、蔵の街並みの魅力が失われていた。また、商店街では店先への商品の陳列や買物客の停車帯利用により歩行空間の快適性が失われていた。蔵の街並みを残すことと歩行空間の改善にはアーケードの撤去が不可欠であった。この点で如何に合意形成を図るかが最大の焦

点となった。市はシンボルロード事業の導入と歴史的建造物の保全を中心とする歴史的街並み修景事業を創設することを条件として商店街組合の合意形成を図った。

沿道の景観整備のコンセプトとして、誇れるまちづくり事業計画調査で示された歴史的建造物の集積度により、図3に示すように整備事業区間を3区分し、それぞれ整備方針を定めた。各ブロックごとの整備の基本方針は以下に示す。

- 歴史的景観形成ブロック：蔵の集積を活用し、蔵を中心とした歴史的景観の復元あるいは創出を図り、建築物を蔵造りに沿うものにする。
- 商業近代化ブロック：点在している蔵は保全活用し、周囲の建物に埋もれないように配慮するとともに、街並みの統一感を維持するものとする。
- 都市的景観形成ブロック：蔵の街の導入部として、公共的な工作物においては、蔵をイメージしたデザインにするなどのほかは都市的な精錬されたビル群が建ち並ぶ地区とする。

(2) 大通り周辺整備計画

誇れる街づくり計画を受けて、平成2年に県の実施するシンボルロード事業と市の歴史的街並み修景事業（街並み修景ガイドライン、歴史的街並み景観形成要綱）を一体とした大通り周辺整備計画が策定される。

①シンボルロード事業：大通りのアーケードを撤去し、蔵の面かぶりをはずし、歩道の幅員を広げ（3.7 m から 4.25 m にする）、電線を地中化することにより、蔵の街並みを前面に出し、中心市街地のゆとりある歩行空間を創出する。円滑な車両の通行を確保しながら、従来の車道部分の幅員を狭め（停車帯を含む車道部分の標準幅員を 10.7 m から 8.5 m にする）、大通り全沿線にあった停車帯は切り欠き状停車帯にして部分的に残し、新たに右折車線や駐車場を設ける。事業は平成3年に始まり、8年に終了した（図2）。

②歴史的街並み修景事業：行政は歴史的街並み景観形成要綱を制定し、沿道建物の修景の道標を示すと同時に地区内の住民が共同で栃木市の歴史的街並み景観を守り育てる建築協定である街並み修景ガイドラインを設けた。また、上記の要綱に基づき、街並み景観形成補助金交付要領と資金融資要領を定め、平成3年から助成金の交付と融資を実施した。街並みの修景は図4の手順で行う。ここに、歴史的景観ブロックとは歴史的建造物が少なくとも3棟以上からなる修景単位である。

3. 大通り整備事業のインパクト分析

(1) 調査フレーム

大通り整備事業の効果を①道路機能の向上、②建物の修景、③道路と蔵が一体となった街並み形成、④蔵の街に関連する都市活動の活発化の4段階に分けて計測

表2 インパクト指標に関して実施した調査と利用した資料

調査項目	資料
①道路機能の向上	
交通手段別の道路サービス水準	アンケート調査①
交通手段別通行量	栃木市商工会議所統計資料
交通事故件数と発生件数	県警栃木署資料
イベント時の大通りの使用方法	栃木秋祭りでの現地調査
道路整備点の評価	アンケート調査②
②建物の修景	
建造物の要綱に対する指定数	要綱指定申請書資料
補助要綱の適用数	要綱増改築届による資料
要綱の修正	栃木市役所ヒヤリング調査
補助・融資要領手続きに変化	栃木市役所ヒヤリング調査
③道路と蔵が一体となった街並み形成	
大通り空間形成に対する認識	アンケート調査①・②
④蔵の街に関連する都市活動の活性化	
住民の街づくりへのインパクト	栃木市商店会意向調査
住民主体のイベント開催	栃木市資料
観光施設の観光客数	栃木市商工会議所統計資料
整備による店舗への影響	アンケート調査②
行政における街づくりの関連事業	栃木市資料
街づくりに関する賞の受賞	栃木市資料
視察来訪団体数	栃木市資料
マスメディアでの登場状況	栃木市資料

表3 アンケート調査の概要

種類	アンケート調査①	アンケート調査②
日時	H7.11.11(土)晴れ 栃木市秋祭り	H8.1.19(金)晴れ
対象	大通りの来訪者	大通り沿道住民
調査票数	歩行者対象数 91	配布数 95
	自転車利用者対象数 36	回収数 70
	自動車利用者対象数 45	回収率 73.7%

注) 内容については表2参照

する。①は道路整備による道路機能の向上の度合、②は建物の修景によって蔵がどのくらい道路前面に出たか、③は道路と修景の一体的整備プロジェクトによって街並みがどのくらい形成されたか、そして④はこれらの事業により蔵の街に関連する住民と行政との都市活動がどの程度活発になったかをそれぞれ計測する。

これらのフレームに基づいた調査項目ごとの資料は表2、その中でのアンケート調査の概要を表3に示す。

(2) 道路機能の向上

図5は道路整備による道路の快適性の向上について、大通りシンボルロードの整備事業前を知っている道路利用者（来訪者・沿道住民の合計）の整備に対する意向を表している。歩行者・自転車利用者は約80%、自動車利用者は約60%が快適になったと答えた。整備により車道幅員を狭めたにもかかわらず、アーケードの撤去や電柱の地中化によって開放的となり、円滑な自動車交通を保ちながら、快適な歩行空間の整備は充分達成され、道路整備の効果が図られた。

安全性は、図6に示すように事業実施年の平成3年度にやや人身事故の増加がみられるが、事業が進むにつれて事故は減少する傾向にある。事業実施年の事故の増加は工事によるものと考えられ、整備が終了した区間から事故が減少していることから道路整備は安全性に対して効果が出たといえる。

(3)建物の修景

図7に示すように、街路事業が蔵の修復の動機付けとなり、事業の進捗とともに指定を受けて修景するようになった。平成7年までの歴史的街並み修景形成要綱による補助修景の店舗38棟中29棟が歴史的建造物である。大通り沿道に歴史的建造物は53棟あり、そのうち補助を受けた修景店舗の数は19棟であった。

要綱の手続きの簡略化や補助率の改善など行政の中で積極的な取り組みがみられるが、非歴史的建造物に対する要綱の適用範囲が大通り沿道店舗にしかなく、裏通りの商店街までは適用されないことは現在の問題点ではないかと考えられる。

事業実施後、街づくりの中で蔵の位置づけと中心商店街の役割が行政と市民の両方で了解されてきており、それまで増加の一途をたどっていた蔵の解体はみられなくなった。

(4)道路と蔵が一体となった街並み形成

図8は大通り周辺整備事業の実施前を知っている道路利用者（来訪者・沿道住民の合計）の整備後に関する空間機能の評価を示したものである。栃木市大通りのシンボル性と個性的魅力は、地域住民、大通り沿道住民、大通りの来訪者によって非常に高く認識されており、整備効果が図られ、街並み景観に対する住民の意識が形成されたと考えられる。しかし大通りの中心商業性に関する認識はあまり変化がなく、特に生活圏である市内居住者は外部居住者に比べ低く、沿道住民は全くといえるほど高い認識は示していない。

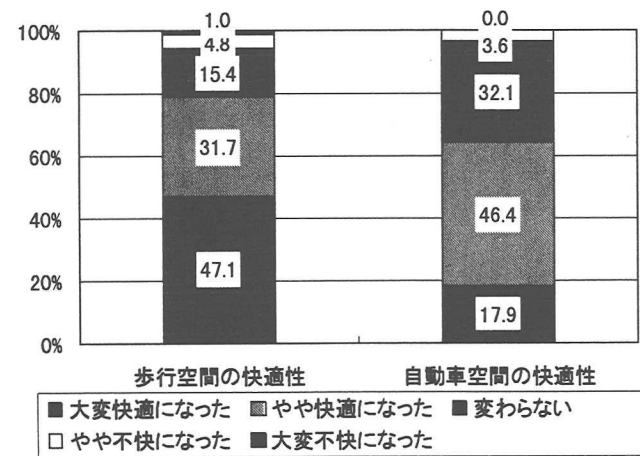


図5 街路空間の快適性

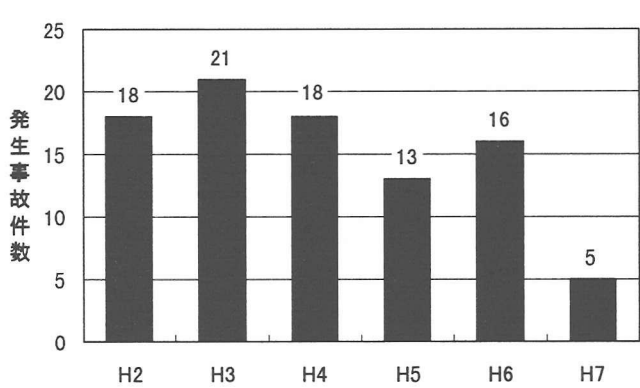


図6 シンボルロード事業区間の人身事故の推移

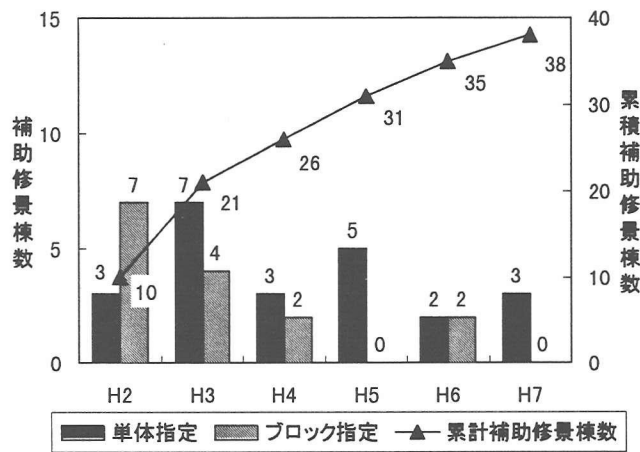


図7 街並み補助修景要綱の影響

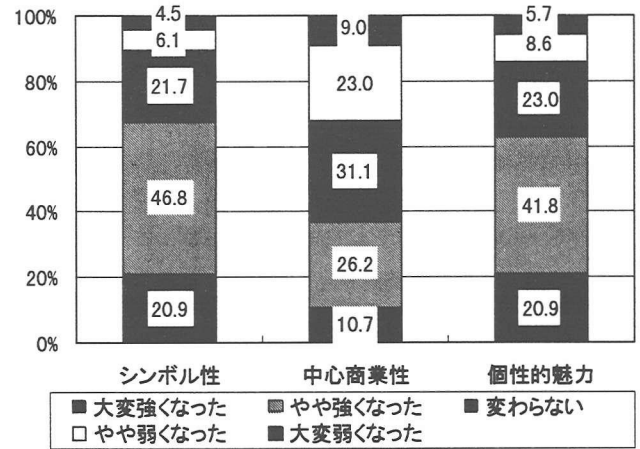


図8 大通り周辺整備事業の空間機能の評価

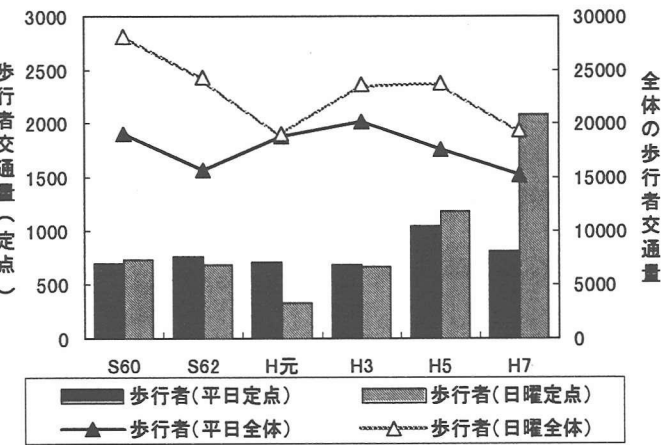


図9 歩行者交通量の推移

(5)蔵の街に関連する都市活動の活性化

街並み景観が形成されたことは、栃木市の行政と住民の都市活動の活発化に関して次のようなインパクトを与えた。それらは同時期に他の事業は行われていないため、大通り周辺整備事業の影響といえる。ここでは当該事業の活性化の目標がどの程度達成されたかを考察する。

①観光客と買い物客の増加：シンボルロード全体の歩行者交通量と歴史的建造物の集積する地点における一日の交通量の推移を図9に示す。平日休日を通して、全体の歩行者交通量は不況等の影響により事業に関係なく減少している。しかし、平成3年の整備事業開始後、定点での歩行者交通量は減少しておらず、日曜には大きな増加を示した。また、図10は整備事業による観光・買物客数の誘客効果に関する住民の意向を表している。客の増加に関して、シンボルロード全体では約30%，特に歴史的建物が集積している歴史的景観形成ブロックで50%近い割合を示した。逆に商業近代化調和ブロックでは客が減少した割合が高いという顕著な差がみられた。

②商業施設の再生：大通り沿道の商業店舗について、道路全面の修景は多くの店舗で実施されているが、街づくりに関する業種転換等の動きはあまりみられない。

③市民活動の活発化：道路やポケットパークを利用し、蔵の街をテーマとしたイベント等の市民活動が活発になった。

④観光・文化施設の整備促進：図11に示すように中心市街地の街づくりに関連する公共事業が急速に実施された。また、図11における施設整備の概要は表4に示す。

⑤活性化に関するその他のインパクト：街づくりに関連する賞は事業実施前の通算2タイトルから、事業実施後4年間で7タイトル受賞し、それに伴い栃木市の知名度が向上した（表1参照）。また、蔵の街並み整備や街づくりの取り組みに関連する来訪目的の視察来訪団体数が急増した（図12）。そして、整備事業の進捗に伴いマスメディアでの登場回数が増加し、内容も市内全般から蔵の街として紹介され、イメージの向上につながった（図13）。

表4 施設整備の概要

施設名称	整備年度	開発費	面積・規模
うずま・瀬戸河原公園	H元～H2	30,000万円	園地面積 4,100㎡
観光協会	H2	2,146万円	モデル蔵の修景
清水橋	H3	2,403万円	桁長 3.15m 幅員 11.8m
蔵の街トイレ	H3	465万円	敷地面積 5.35㎡
蔵の街広場	H2～H4	43,155万円	園地面積 1,476㎡
幸来橋 ポケットパーク	H4	1,400万円	園地面積 71㎡
第2公園	H4～H5	22,700万円	園地面積 9,000㎡
万町 ポケットパーク	H5	18,089万円	園地面積 392㎡
山車会館	H3～H6	16,440万円	敷地面積 2,689㎡ 延床面積 959㎡

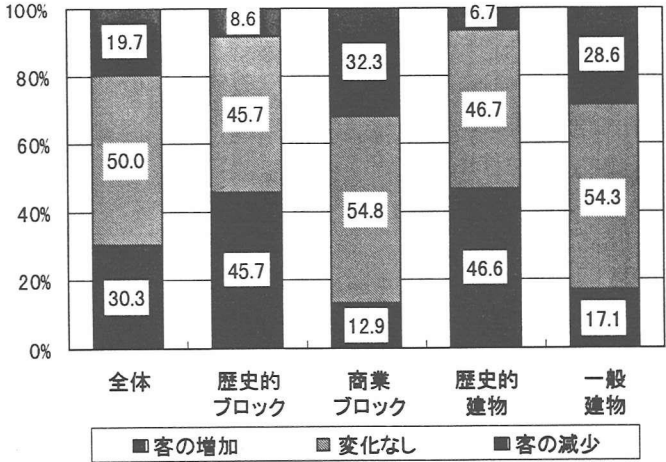


図10 整備事業が来店客数に与えた影響

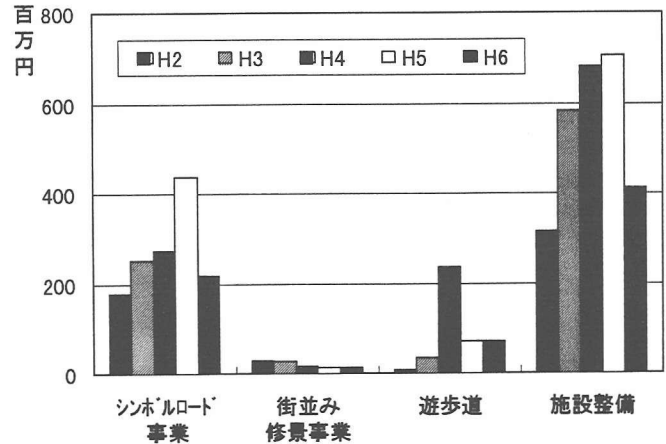


図11 街づくりに関する年度別公共事業費

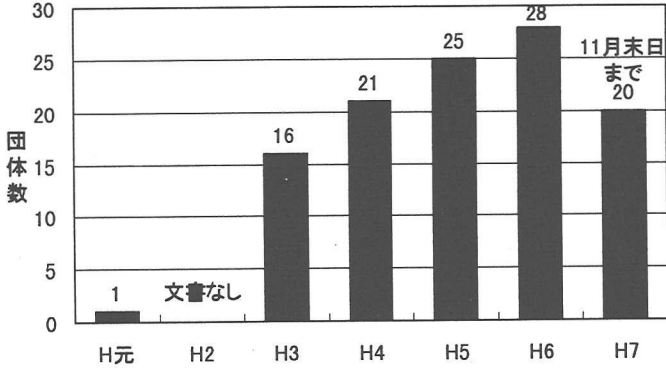


図12 栃木市視察来訪団体数の推移

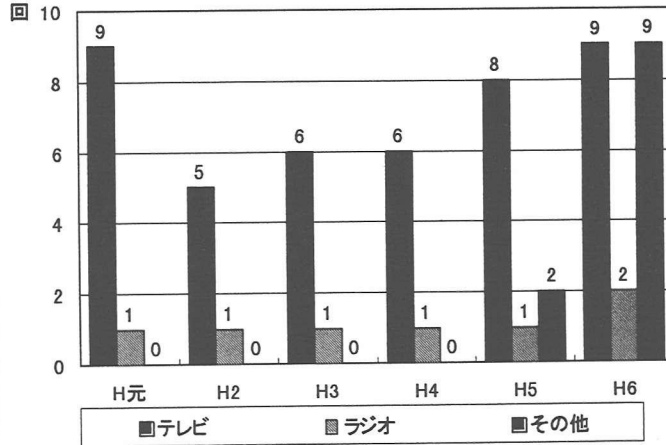


図13 マスメディアでの放映・掲載回数

①や⑤のインパクトは住民にやる気をおこさせ、街づくりに対する関心を高める効果があったため、市民活動が活発になった。行政側にも同様に次のようなことがいえる。1つ目は、街づくりの具体的な目標ははっきりしてきたため、それに沿った事業に積極的に取り組むようになった。2つ目は、市民から支持されるようになり、事業に取りかかりやすくなった。このような背景のもと、④のように公共事業が急速に進捗したといえる。

また、商業活性化に対する課題もあり、沿道商店街の売上の増加は限られた店舗のみであり、一般買い物客はあまり増加していないこと、観光客を対象とした業種転換等の動きはまだほとんどないことがあげられる。

4. 住民の合意形成を図る上での事業プロセスの考察

(1) 事業プロセスごとのインパクトの考察

公共事業は、計画段階・実施段階・供用段階の各事業のプロセスを通して関連する人々にインパクトを与え、人々の考え方や行動に変化を与える。そのため、事業プロセスの各段階でインパクトを捉える必要がある。

①計画段階でのインパクト：活性化事業の計画は通常、基本計画（全体計画）とその一部としての公共事業に関する計画に分けられる。基本計画の中で公共事業は計画目標に対してある特別の役割を持たされている。このような基本計画に対して、大通り周辺の住民は協議会を組織し、アーケードの撤去と蔵の修景を論点としてシンボルロード事業導入の賛否について話し合った。公共事業導入の賛否には、個人ではなく、周辺住民全体による決定が不可欠であり、当時、街づくりに対してあまり興味のなかった住民も事業に対して目を向けるようになった。その結果、大通り周辺の住民は過去の事例を知り、街づくりに対する学習の機会、利害関係をふまえた議論交換の場を得るようになった。しかし、大通り周辺整備計画の策定段階では、多くの商店経営者は、蔵の修復に関する議論より、道路の幅員や断面構成等の街路の使い勝手に議論が集中し、活性化の目標である街並み形成の観点からの議論はおろそかにされがちであった。街路整備が目的化し、全体の合意を得ることに力が注がれ、本来の目的が見失われがちであった。この点が商店街の活性化に影響したと思われる。

②実施段階でのインパクト：街路事業が実施されている区間の商業経営者はアーケードの撤去に伴い、建物の修景の必要性にせまられた。そこで修景要綱に従い、市の都市計画課との検討がもたれたが、この段階での交渉の進め方に様々な方式が検討される余地があったように思われる。街並み形成を基本的な目標とした要綱であるため、基本計画の目標に沿った商店街の業種や営業形態に関しては検討の対象としていなかったことである。商業の活性化を図るためにはより積極的な介入の可能性もあったように思われる。また、都市計画課が所管し、早期

に街並み形成を図ることを目標としていたことも影響していると考えられる。さらに、行政は最初に蔵の最も集積した歴史的景観形成ブロックから修景事業を進めたが、前例がないために住民の間にもまだ戸惑いがあり、この区間の修景が他の区間と比較し、必ずしも積極的に行われなかったことがあげられる。

③供用段階でのインパクト：道路の供用によるインパクトは前節で記述した。全体として外部から来た人々からは高い評価を受けているのに対し、地元の人々の街路事業に対する評価は低い傾向にある。すなわち、観光客の誘致を積極的に行う方向で商店街づくりを進めることが今後の活性化の基本的な方向であることがあらためて明らかになりつつある。基本計画の中にあげられている施策の推進を含め、新たな蔵の街並みを活用するソフト施策の検討が必要となりつつある。

地区の活性化は、活動を行う舞台としての空間と活動する人々の双方が整い初めて進められる。活性化の視点から大通り周辺整備事業をみるためには、施設とそれを使う人（使い方）を生み出す過程としてとらえる必要がある。従って、地区の人々に影響を与える一連のプロセスとして公共事業をとらえることにより、活性化と公共事業の関連がより明らかになる。

(2) 街路事業の合意形成機能

事業プロセスを通して、基本計画を実現するために公共事業の担うべき役割として、本ケーススタディを通して次のものがあげられる。

①地区イメージの形成機能：地区全体の合意形成の過程において、地区の将来イメージである蔵の街をテーマとする街並みが共通の認識として形成される。地区の活性化において地区イメージの形成は不可欠な条件である。さらに、共通の基盤施設の整備を通して、それがより具体的に示されることにより、地区イメージもより具体的なものとなる。地区イメージが共有されることで、種々の経営主体における営業形態の方向性が与えられる。

②空間利用の誘導機能：道路整備に伴い、利己的な空間利用の規制とイメージに合った空間利用の誘導を通して地区空間の合理的な利用形態が促進される。それは道路空間と沿道空間に分けられる。道路空間については、買い物客用の停車帯をなくすことで、従来の店の前に車を止めて買い物をする形態から、駐車場に車を止め、歩行して買い物を楽しむ形態へと誘導される。また沿道空間については、歴史的な蔵をテーマとした形態に誘導される。街路空間は市や祭りの空間として、新しい利用形態を生み出してきているが、沿道空間の商業活動においてより積極的な試みが生まれてこない点が課題となる。

③行政と住民間の役割分担：さらに、それを実現するために住民と行政の役割分担が形成されている。行政は街路事業の実施と歴史的街並み修景事業を創設し、住民は道路空間の利用形態と蔵の街にふさわしい店舗の修景

に協力している。

5. 結論

土木事業は、できた施設のインパクトのみならず、事業プロセスが関連する人々へどのようなインパクトを与えたのかを評価する必要がある。特に、街づくりの観点からの土木事業の評価は、実現した施設のみならず事業プロセスを関連する人々に対するインパクトから評価する必要がある。基盤としての都市空間とそれを使って活動する人々の両方が育ってはじめて街づくりが動き始めるようになるからである。

【参考文献】

- 1) 塚口博士・黒田英之・矢島俊明・田中一史;歩車のオキュパンスー指標を用いた住区内街路の評価に関する研究, 土木計画学研究・講演集 No.7, 1992 年.
- 2) 中川裕二・山中英夫・武田豊;住宅地区における住民の道路環境評価意識と改善要望に関する考察, 土木計画学研究・講演集 No.11, 1988 年.
- 3) 田村亨・黒川洸・石田東生・中沢泉美;コミュニティ道路整備の事後評価, 日本都市計画学会学術研究発表会論文集 No.26, 1991 年.
- 4) 今田寛典;商店街の活性化を期待した地元主導のまちづくり, 日本都市計画学会額実研究論文集 No.27, 1992 年.
- 5) 菊池紳一郎;都市デザインの市街地整備に関する研究 ―川口市駅前地区を対象として, 日本都市計画学術研究論文集 No.26, 1991 年度.
- 6) 高橋真也・十和田朗・加藤純子;グリーンツーリズム型観光が過疎地域に及ぼす影響に関する実証的研究 ―新潟県高柳町を例として―, 日本都市計画学会学術研究論文集 No.33, 1998 年.
- 7) 青田浩光・兼子和彦・永井護;栃木市の街づくりにおける関係主体に関する実証的考察, 日本観光研究者連合全国大会研究発表論文集 No.5, 1990 年.
- 8) 青田浩光;街づくりにおける地域資源の評価と活用に関する研究, 宇都宮大学工学部土木工学科卒業・修士論文梗概集第 3 号, 1988 年.
- 9) 松本茂;街づくりに対する住民ニーズに関する研究 ―栃木の蔵と巴波川を生かした街づくりをケーススタディとして―, 宇都宮大学工学部土木工学科卒業・修士論文梗概集第 4 号, 1989 年.
- 10) 星野三夫;地方都市における中心市街地活性化のための街路整備に関する研究, 宇都宮大学工学部土木工学科卒業・修士論文梗概集第 4 号, 1989 年.
- 11) 小野浩昭;道路と一体した景観整備の研究 ～「栃木市蔵のある街づくり」と「宇都宮市被害次第に地区のふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業」をケーススタディとして～, 宇都宮大学工学部建設学科卒業・修士論文梗概集第 11 号, 1991 年.
- 12) 畑中克好;街づくりの事後評価に関する研究 栃木市のシンボルロードをケーススタディとして, 宇都宮大学工学部建設学科卒業・修士論文梗概集第 11 号, 1996 年.
- 13) 栃木市商店街通行量調査報告書, 栃木市・栃木商工会議所, 1983, 1989, 1991, 1995 年.
- 14) 栃木市大通り周辺整備計画, 栃木市大通り周辺整備推進協議会, 1990 年.
- 15) 栃木市勢要綱, 栃木県栃木市, 1992 年.
- 16) とちぎの商工業, 栃木市・栃木商工会議所, 1995 年.
- 17) 統計季報, 特集平成 6 年商業統計調査結果概要, 栃木市 No.196, 1995 年.

蔵の街再生による中心市街地の活性化に関する研究
—栃木市のシンボルロード事業の事後評価—

佐野 薫 畑中 克好 永井 護

住区内の街路事業の事後評価研究は、道路機能の視点から評価しているものが多いのに対して、本研究では、中心市街地の活性化に焦点を当て、次に示す3つの観点から大通りシンボルロード事業と蔵の街並み修景要綱について事後評価する。1つ目は道路機能と街並み形成からみた大通り周辺整備事業の効果、2つ目は基本計画の目標である活性化に関する大通り周辺整備事業の効果、そして3つ目は基本計画の内容を住民との合意形成を図りながら進める上での街路事業の役割である。また、計画段階・実施段階・供用段階の各事業プロセスごとにインパクトを計測し、大通り周辺整備事業の合意形成機能について研究する。

A Study on Activation of Central City Area by Restoration of Ancient Store-house

— Assessment on The Project of Symbol-Road in Tochigi City —

By Kaoru SANO, Katsuyoshi HATANAKA, and Mamoru NAGAI

This study is assessment on the project of symbol-road and system of restoring ancient store-house, following three point of view, focusing on activation of central city area, as against most studies on assessment of residential street is only about road function. First, effects of road project looked at road function and landscaping of the street. Second, effects of road project on activation that is an aim of master plan. And third, roles of road project that agrees with inhabitants on contents of master plan. Moreover, it is study on agreement formulation function of road project measuring impact each stage of project.
