

官民連携による国道歩道空間の利活用・ 維持管理・運営マネジメント手法の検討 ー柏駅西口ROKKOKU PROJECT事例を通じてー

長谷川 雄生¹・上田 真紀子²・藤倉 英世³
・横田 雄二郎⁴・鈴木 優⁵

¹正会員 工修 八千代エンジニアリング (株)
(〒161-8575 東京都新宿区西落合2-18-12, E-mail:yk-hasegawa@yachiyo-eng.co.jp)

²正会員 工修 八千代エンジニアリング (株)
(〒161-8575 東京都新宿区西落合2-18-12, E-mail:mk-ueda@yachiyo-eng.co.jp)

³正会員 博士 (都市科学) 早稲田大学総合研究機構公共政策研究所
(〒169-8050 東京都新宿区西早稲田 1-6-1, E-mail:h.fujikura@kurenai.waseda.jp)

⁴非会員 国土交通省 千葉国道事務所
(〒263-0016 千葉県千葉市稲毛区天台5-27-1, E-mail:yokota-y8310@ktr.mlit.go.jp)

⁵非会員 国土交通省 千葉国道事務所
(〒263-0016 千葉県千葉市稲毛区天台5-27-1, E-mail:suzuki-m8321@ktr.mlit.go.jp)

道路空間を活用した官民連携による景観形成や賑わいづくりが各地で進められ、地域による維持管理活動との一体的取組による運営マネジメントの可能性が模索され始めている。一方で、地域分断要素としての印象がある市街地内の直轄国道においては、国道も地域の道路であるという意識付けから道路空間の価値を再認識していく必要がある。本稿は、平成24年度から柏駅西口地区で取り組んでいる「ROKKOKU PROJECT」を紹介し、地域参加型の活動や維持管理の試行を通じた、地域、国道、自治体の連携による継続的な国道歩道空間の運営マネジメント手法を示し、取組による地域の意識の変容や、地域活性化に寄与するプロセスについてその意義と可能性を述べるものである。

キーワード:官民連携, 直轄国道, 運営マネジメント, 道路空間の利活用, 維持管理

1. 本稿の社会的背景と目的

(1) 本稿の社会的背景

a) 道路空間の利活用を通じた地域活性化と官民連携

国土交通省は平成22年に成長戦略を策定した。成長戦略では、都市の道路空間を活用した官民連携による新たなビジネスチャンスの創出も目指され、この考え方を踏まえて道路法や都市再生特別措置法の一部が改正された。道路占用のハードルを下げる改正により、オープンカフェ事業や路上イベントの実施が容易となり、改正を契機に、道路空間の利活用を通じて新たな賑わいを創出する事例が各地で生まれ始めている(注1)。

これとは別に、人口減少等による地域衰退を考慮した改正中心市街地活性化法(平成18年)においては、中心市街地活性化協議会の組織化が位置づけられるなど官民連携に向けた枠組みが整理された。そして平成26年4月に公布された同法の一部改正により、認定計画に対し道路占用の許可の特例が創設された。

以上に見た法的整備を経て現在、地方都市の中心市街地などでは、道路空間の利活用を通じ、官民連携と賑わいの創出を一体的に進められる可能性が高まっている。

b) 直轄国道の道路空間活用と維持管理の課題

他方で、従来円滑な自動車交通処理を重点的な目標としてきた直轄国道(以下、国道と略す)などの幹線道路でも、各種法制度やガイドライン等の制定を受けて、バリアフリーや自転車通行環境の整備、景観整備などの「歩行者中心のみちづくり」が推進されている。さらに、静岡駅前の国道1号に見られるバージョンアップ型の更新・修繕¹⁾や、後述する青山地区や札幌地区の国道での取組のように道路空間を地域活性化に活用する事例も見られるようになった。こうした動きを振り返ると、特に既成中心市街地に隣接する区間などでは、国道においても、その歩行者空間の積極的な利活用が地域活性化に大きな可能性を有する点を捉え直し、国道の役割を再認識していく必要性が生じていることが指摘できる。

その一方で、国道の維持管理は、コスト縮減に関する

社会要請を反映し、最低限安全を確保できる水準での一律的な実施が原則となっている（例えば、国が管理する一般国道及び高速自動車国道の維持管理基準（案）平成25年4月によると、高木・中低木の剪定は原則3年に1回、歩道清掃は落葉対策のみ）。また、地域連携による維持管理として「ボランティア・サポート・プログラム」制度があるが、ボランティア活動を支援する予算確保が困難な状況から、活動が停止しているものもある（注2）。このため、本来地域の潤い形成に重要な役割を果たすはずの植栽の管理が不充分になったり、利用者マナーが悪くゴミが散乱した地下横断歩道に管理の手が行き届かない場面が散見される。こうした現状が、国道による既上市街地の分断という負のイメージを助長している場面も見受けられる。

(2) 本稿の目的：新たなマネジメント手法の提示

本稿は、(1)でみた道路空間の利活用に関する新たな動向と国道の維持管理に関する課題を踏まえた上で、中心市街地に隣接する国道を対象とした、新たな運営マネジメント手法の提示を目的としている。具体的には、国道6号が隣接する柏駅西口地区において、地元商店会、町会、道路管理者（千葉国道事務所）、柏市の関係各課、まちづくり公社が一体となり、国道6号の歩道空間等の利活用検討を起点に、西口地区全域での道路空間の運営マネジメントのあり方を検討する「ROKKOKU PROJECT」の考え方、手法、可能性等を報告する。

当該区間の国道6号は、1日の自動車交通量が6万台を超え大型車混入率は15%程度である。1日の乗降客数20万人超のJR柏駅から約300メートルの近距離にあり、南北を貫いている。

駅から西に向かい放射状に伸びる5つの駅前商店街のうち4つが国道6号と交差し、横断には地下道（3箇所）、歩道橋（1箇所）が利用されている（多いところで約5千人の通行量）。商店街と接する延長700m程度の区間の歩道は、3.5m～6m程度の広幅員が確保されている。



図-1 柏駅西口地区の都市構造

以上、国道6号は中心市街地に隣接しながら空間的・心理的に西口地区を分断していると捉えられている一方、道路空間の課題が解消できれば地区全体の活性化への大きなポテンシャルが見込まれた。そこで、国道6号の歩道空間などの改善を起点に、徐々に地区全体の課題解決を発展させていこうと模索する勉強会が道路管理者、自治体、地元商店会で構成され、その後、関係者で構成される地元発意の会議体であるROKKOKU PROJECT会議が発足し、現在、検討・実践が進められている。

この「ROKKOKU PROJECT」の報告が、中心市街地に隣接した国道空間を地域の活性化に活用する新たな方法論の検討に資することを期待したい。

2. 先行事例と本稿の位置づけ

(1) 道路空間の維持管理、利活用の先行事例

国道道路空間の維持管理、及び利活用に関する二つの先進事例を対象に、以下にその手法をレビューする。

青山通り（国道246号）の事例は、「港区青山通り協議会」と渋谷区、道路管理者が協力し、協議会による歩道の清掃活用や緑化維持活動等を実施した事例である。この事例の手法的な特徴は、第一に、協議会が沿道5商店会、沿道6町会、沿道企業等で構成され、道路空間の維持管理を媒介に官民協働を形成した点にある。第二に、協議会による維持管理活動で軽減された費用を道路景観整備費に当てている点、そして第三に、こうした仕組みを協定として締結し、維持管理、景観整備の根拠、継続性を確保している点にある。

札幌大通り（国道36号）の事例では、札幌駅・大通駅周辺地区のエリアマネジメントのなかで道路空間の利活用が検討・実施された。この事例の特性は、第一に、6商店会等が出資設立した札幌大通りまちづくり株式会社が母体となって、都市再生特別措置法に基づく都市再生整備法人の指定（平成23年12月）を受けてまちづくり事業を提案している点が挙げられる。第二は、駅前通りの歩道部において、オープンカフェや広告等の特例道路占用の許可を受け、市と締結した都市利便増進協定に基づき当該施設の整備・管理を実施した点、そして第三に道路空間を活用することで得た収益を、清掃や緑化等のまちづくり活動に還元している点が挙げられる。

(2) 「ROKKOKU PROJECT」の特徴と本稿の位置づけ

a) 「ROKKOKU PROJECT」の特徴

以上の事例の対象道路は、取組み前から都市を象徴する好イメージを持っている点が共通している。取組自体も、i. 官民協働を通じて、ii. 道路空間を巡るwin-winの関係（例：維持管理と景観整備、利活用活動の費用トレード）を確立し、iii. 制度的な位置づけにより継続性

を担保する、という枠組みを共有している。「ROKKOKU PROJECT」でも、基本的には先行事例でみた i ～ iii の枠組みの構築を目指した。その一方で、以下の点に、本取組独自の特徴がみられる。

本取組の開始時、地域における国道6号の「ROKKOKU PROJECT」対象区間のイメージは先行事例ほど良好なものではなく、その重要性や利活用の可能性も関係者の共通認識に至っていなかった。このため「ROKKOKU PROJECT」では、①簡易的・低予算の社会実験的な試行を少しずつ積み上げ、その成果の評価を通し維持管理・利活用・景観整備の方向を徐々に構築していく方法を用いた。また、②地域の小学校・中学校・高等学校等、町会などの参加を得ながら共通認識を育み、地域の実情を組み込んだ制度的な枠組みの検討を進めている。

なお、上記の段階的な検討方法を採用したのは、本取組が当初より、国道の歩道空間の維持管理、利活用検討を、長期的には地域の公共空間の運営マネジメント手法、組織の構築に継続させ、地域活性化に役立てる戦略を想定したことによる。この戦略は、後述する複数の先行研究において、公共空間の利活用や景観整備が地域活性化やローカル・ガバナンスの再構築に資する可能性が指摘されている点も参考として想定された。

b) 本稿の位置づけ

公共空間の利活用や景観整備が地域活性化に資する可能性を指摘したものとしては、溝口ら²⁾の研究がある。溝口らは、公共事業の概要や経緯、設計意図を整理した上で周辺住民へのアンケートや利用者・周辺施設・市民団体へのヒアリング、現地調査を実施し、事業による景観向上の結果生じたと考えられる事項を、「意識に与える効果」「活動に与える効果」「空間に与える効果」に整理するとともに、景観向上の波及効果として、地域経済に与える効果や外部評価の向上があることを指摘している。

また、藤倉ら³⁾は、国土交通省の景観アセスメントシステムである「国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針（案）」を対象とし、政策評価的な視点を導入することで、公共事業の景観検討や検討結果から生じる成果（アウトカム）の波及プロセス自体を、景観アセスメントシステムに組み込んでいくようなシステム試論を構築し、その手順、効果、課題等に関して考察している。ここでは、旧開田村事例において、景観整備の成果の波及は、景観整備の結果だけではなく、景観政策の企画から広報に至るまで、その実施の各過程からの成果が波及し、それらの成果の相互作用によって初めて地域づくりにまで達成する総合的な波及が得られていることを確認している。

さらに、景観の形成とローカル・ガバナンス構築が相

互の関わりを有する点に関する学際的な研究が始まりつつある⁴⁾。

本稿は、これら既往研究の成果を参考としつつ、景観整備の各実施過程において、地域活性化やローカル・ガバナンスの再構築に資する一定の波及効果を想定し、マネジメント手法の考察を行っている。

3. ROKKOKU PROJECTにおけるマネジメント手法

(1) 検討の背景

a) 柏駅西口エリアのグランドデザインと実現への模索

柏駅周辺は東口が商業の中心であり、西口は住宅、サービス業、事務所が中心である。西口の活性化を図るため、平成23年度に柏駅西口エリアのグランドデザインが地域主体で作成され、具体的なアクションとして31のアイデアが整理された（注3）。この中で国道6号は、放射状の商店街をつなぎ、回遊性の向上を図る軸として位置づけられ、街路樹の緑量の増加や、それに付随した民地の公共的利用、沿道と連携したソフト施策の展開が提案されていた。

その上で、地域では、こうした提案をどのように実現していくかの模索が続いていた。

b) 国道の維持管理における課題

1章でもふれたとおり、国道における維持管理は最低限安全を確保できる水準が原則となっている。対象地においては、サツキなどの低木とハナミズキの並木が整備されているが、通常管理では、雑草が繁茂し、立ち枯れた樹木も散見される。夜間照明については、道路照明として必要な照度は確保されているが、中心市街地の街並みとして考えると歩行者に寄り添う明かりは十分でない。また、地下道は、必要な照度は確保されているが、薄暗く、汚れた印象やゴミなどが散乱し、地下道に対する治安面での不安も聞かれていた。

柏駅西口の中心市街地の入口としての地域特性を鑑みると、地域の顔となる高質空間の形成が期待されるが、他方、道路管理者としてできる整備と維持管理には限界があり、民間活力の採用や地域の協力が必要とされた。

(2) 検討・活動の流れ

a) 平成24～平成25年度：国道事務所主導による勉強会

(1)の背景の中で、地元関係者からの要望を受け、道路管理者と地元関係者による意見交換の場が設けられ、国道6号の景観向上を目的とした官民連携の検討が始められることとなった。

平成24年12月に（仮称）柏駅周辺地区 景観向上勉強会を国道事務所事務局のもと発足した。メンバーは、有識者・地元商工関係者・住民代表・行政関係者（国道事

務所・市)が中心であり、国道事務所から委託を受けたコンサルタントが作成した資料等に基づき意見交換を7回にわたり行った。その検討内容は、西口地区全体を対象としており、その中で国道6号を起点とした試行・取組が始められることとなった。

平成25年度からは、試行・取組として、まつり等に合わせて地下道壁面への作品展示、交差点や歩道橋周辺の余地への植栽・休憩スペース設置等を行い、効果検証を行った。

従来、この形式の意見交換は、国道6号の整備・維持管理への要望・対応回答型の会議運営となりがちだが、地域参加型の試行を行ったことで、地域の主体的な意識が芽生え、地域が主体となる推進体制構築へと会議の目的が深化したことが大きな特徴と言える。

b) 平成26年度：地元発意による会議体

過年度の流れを受けて地元商工関係団体である柏駅周辺イメージアップ推進協議会西口部会長を発起人として、ROKKOKU PROJECT会議が設立された。過年度の勉強会メンバーに各商店会長、百貨店、町会代表といった実際の活動の主体となる団体が加わり、地域主体の会議体として平成26年6月に発足した。平成27年度には継続的に運営できる組織への移行を目指し検討を進めている。道路管理者として円滑な協働の仕組みへ移行を図るため、柏市と協力し事務局運営を行うこととし、事務局として国道事務所・市・コンサルタントを併記する形とした。

過年度の試行を展開・定着させる先行的取組として、地下道清掃＋壁面への作品展示、植栽帯の一部を活用した賑わい空間づくり等を実施し、効果検証を行うなど、現在まで3回の会議を終え、5回で方向性を定める予定である。

c) 組織体における国道事務所の役割

ここで、上記の組織体における国道事務所の役割を整理したい。平成24年～25年度の勉強会の中では、勉強会の事務局として、また、メンバーの一員として、会議運営を支えると同時に、市や住民代表と同じ目線で意見を交えた。一方、平成26年度におけるROKKOKU PROJECT会議の中では、一道路管理者の立場として地域主体の会議に参画することを基本姿勢としつつ、地域主体の運営に向けた移行期でもあることから、事務局として、地域の活動を支援している。このように、行政サービスを提供し、市民はそれを享受するという従来の図式だけではなく、地域特性や必要性を加味して、地域のまちづくり活動を技術的にバックアップするような図式に国道事務所の役割が変わることで、地域主体の組織づくりを支援している。

(3) 試行・取組の具体的内容

a) 試行・取組検討のポイント

上述したように、本事業では、社会実験的な試行を通じて、国道の「維持管理」、「利活用」、「景観整備」の方向、運営マネジメントのあり方を徐々に構築していく方法を用いた。試行・取組の実施にあたっては、以下の観点から対象や方法を設定した。

① 市民の生活動線上（付近）で実施

柏駅西口地区の生活動線は駅から放射状に延びる各商店街が中心であり、地域にとって国道の横断方向の利用は特に重要であった。そこで、生活動線と国道の接点となる各商店街と国道6号の「交差点」、及び、国道6号を横断する「地下道」を試行・取組の対象地とした。これは、市民がよく通行する（目にする）箇所の環境や利便性の向上を図ることで、試行・取組によるまちの変化を実感してもらうと同時に、試行・取組の認知度が上がることで、対象地を利活用する主体（地域）のモチベーション向上にも繋がると想定したことによる。また、交差点部等の整備を、現時点ではまだ本格化されていない、回遊性の向上の足がかりとすることも想定した。

② 簡易的・低予算

本試行終了後にも活動が地域主体で続けられることを想定し、市民が主体的に空間の利活用に参画できるよう、市民活動を想定した規模の試行・取組内容を検討した。

③ 地域資源を活用

地区近隣にありながら、これまでまちづくりへの積極的な参加は多くなかった小学校・中学校・高等学校等が活動の実施主体として参加する企画とした。①②の観点とあいまって、子どもたちの活動により地域への意識付けの高い効果が得られると想定された。

④ 試行成果の客観的評価と反映

各試行・取組に際し、実施者、利用者双方へのアンケート調査を実施し、評価を勉強会や会議、実施者にフィードバックしながら、次の試行に生かしていく方法を用いた。

これまで、図に示す7か所にて、試験的取組を行った。次に、国道の道路空間を試験的に活用した具体的な取組内容について、簡単に紹介する。



図-2 試行・取組箇所

b) 道路空間を活用した試行的取組の内容

① 地下道壁面を活用した展示、地下道の清掃

平成25年度は、西口本通りから交差する地下道において、柏まつりやアートラインかしわ等の地元イベントに合わせ、地域の園児や小学生が作成した作品を壁面に展示し、暗い印象のある空間のイメージアップを図った。

平成26年度は活動を展開し、地区内の3つの地下道に最寄りの小中学校・高等学校がそれぞれ作品を展示した。



図-3 壁面展示の様子

この地下道壁面への展示は、非常に簡易な取組であったが、地域の評価は非常に高く、利用者へのアンケート調査でも明るさ感の向上やゴミや壁面の汚れの減少効果が確認できた。また、展示を行った学校からは継続的な取組意向が確認され、また、いたずらがなかったことが防犯面で効果があったとの回答が得られた。

これらの高い評価を受け、平成26年度の取組においては、展示に先立ち小中学校と町会が連携し、壁面清掃を行うなど、維持管理に向けた取組に自然と展開が図られた。この活動は学校の広報誌の他、新聞等でも取り上げられ、取組の認知度を向上させる大きな効果があった。

また、小中学校と町会の連携が実現したことは、今後のマネジメントの足がかりとして大きな前進であった。

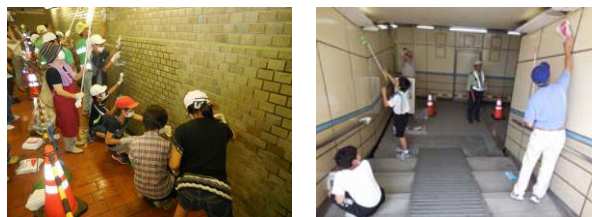


図-4 清掃活動の様子

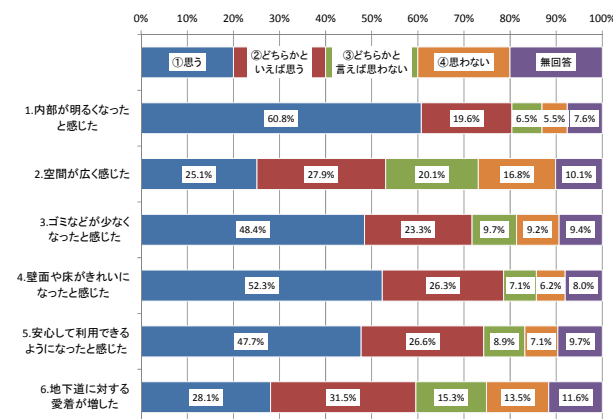


図-5 展示による地下道の印象 (H26.7 地下道通行者673名)

② 歩道の余地空間の活用

あさひふれあい通り交差点、及び、高島屋フラワー通り交差点において、歩道部の余地空間を活用し、プランターやベンチの設置を試験的に行った。これらの設置に当たっては、上記の会議体等を通じて事前に道路管理者と綿密な協議を行い、道路占用の許可を受けている。こうした実績は、今後の整備に向けたプランニングのための貴重な資料となることや市道等を含む西口地区全体の歩道空間でも活用できるノウハウの蓄積になる事が期待できる。

また、特筆すべきは、高島屋フラワー通り交差点に設置したベンチは、商店会の市民が自主的に制作し、設置したことである。市民の主体性が芽生えた一幕であった。



図-6 高島屋フラワー通り交差点に設置された手作りベンチ

通行者に道路空間の印象についてアンケートを行ったところ、あさひふれあい通り交差点、及び、高島屋フラワー通り交差点ともに、「道路空間の印象がこれまでより良くなった」の回答が5割以上となり、簡易な緑化によって道路空間の魅力向上が図れることを共有することができた。

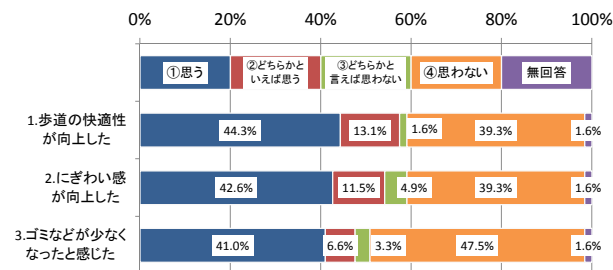


図-7 あさひふれあい通り商店会交差点の道路空間の印象 (H25. 12 通行者61名)

③植栽帯の一部を活用したポケットパーク整備

西口交差点部で、空間の余裕がある植栽帯を活用し、緑を活用した空間づくりを行う (H26. 10ごろ実施予定)。

これは、2章で触れたような維持管理と景観整備、利活用活動の費用トレードという官民のwin-win関係の実現をめざし、小さな空間から地域の手による管理を試みるものである。

学識経験者のアドバイスの元、地元学校や地域住民の維持管理体制構築を図り、空間の簡易的整備を行い、その効果と負担感を把握する予定である。

整備の検討の場面 (第3回ROKKOKU PROJECT会議) では、地域による維持管理負担への懸念の声も聞かれたが、一方で、「自分たちで植えなければ自分たちで手入れするようにならない (ので整備にも参加すべき)」という意見も聞かれ、空間づくりに主体的に関わる覚悟が感じられる場面があった。

c) 試行・取組を通じた市民意識の変化

ここまで紹介したいくつかの試行・取組の中で、地元の児童・生徒 (校長・教頭などの学校関係者を含め) や市民が、小さな成功体験を得るとともに、今後も継続した活動や維持管理を行っていきたいという主体性の芽生えを確認することができた。さらに、これらの活動成果を地域の関係者が一堂に会する会議を通じて共有することで、ローカル・ガバナンスのための基盤形成に資する役割を果たしていると考えられる。これは、溝口らの整理した、「意識に与える効果」や「活動に与える効果」に当てはまるだろう。

また、中心市街地に隣接する区間等では、こうした市民の活動の場として、国道が重要な役割を担う可能性が示唆されている点にも、ここで言及しておきたい。

4. 国道の利活用・維持管理・整備における運営マネジメントの仕組み・体制構築に向けて

ここまで紹介してきた「ROKKOKU PROJECT」における、試行・取組をまとめ、国道の道路空間の利活用と維持管理の課題に対する、新たな運営マネジメント手法として若干の考察を加えたい。

また、試行・取組を通じて得られた知見を元に、勉強会やROKKOKU PROJECT会議の中で、現在進行形で検討されている国道6号の利活用・維持管理活動の運営体制について概要を述べ、その実現手法として、ROKKOKU PROJECTの柏市の計画への位置づけについて述べる。

(1) 新たな運営マネジメント手法の提示

ここまで見てきたように、試行・取組の対象地と内容を①市民の利用頻度が高い場所 (市民の目につきやすい場所) にすること、②市民でも参画できるような簡易的・低予算で可能な内容とし、③地域資源を活用することで、国道空間の利活用に対する市民意識の向上や主体性の芽生えを生み出すことができた。また、地域の利活用や維持管理を見据えた国道空間の整備内容の提案は、道路管理者としても実現が比較的容易であり、国道事務所側との円滑な合意形成にも効果を発揮したと言える。

つまり、こうした「できることから、まずやってみる」という段階的な検討手法が、道路管理者と利活用の主体 (市民) のニーズをマッチングさせ、国道の利活用・維持管理活動の運営体制構築の第一歩となり得ると解釈できると考えられる。

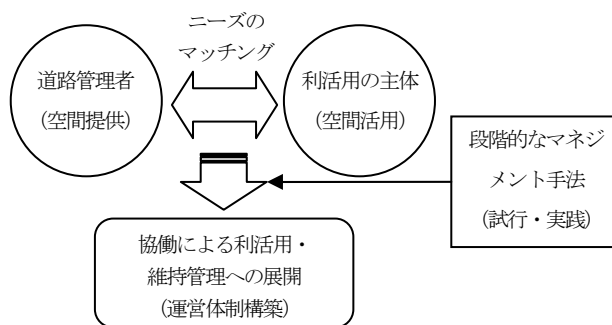


図-8 段階的なマネジメントの概念図

このような運営マネジメント手法が実現する条件としては、①国道が中心市街地に隣接し、国道歩道の利活用による活性化のポテンシャルがあること、②歩道空間などの更新時期との兼ね合いから、地域ニーズに合わせた再整備の可能性があること、③地域活動が盛んな地域特性があり、自主的な活動が見込まれることが挙げられる。さらに、国道事務所の役割として、①会議運営の初動段階での技術面等でのサポート、②地域の多様な活動を支

援する道路占用許可等のしくみの柔軟な活用，③市民の目につきやすいスポットを高質整備するなど，地域ニーズに沿った整備方針に対応することなどが考えられ，道路資源を地域に還元する姿勢で協働による検討を行うことが求められる。

(2) 継続的な運営体制案/協定案の提示

柏駅周辺地区における既存組織や将来的な動向等を踏まえ，今後の道路空間の利活用や維持管理を効果的に実施するための地域主体の取組運営体制及び市・道路管理者の協力体制について検討を行っている。

地元関係者の意向を踏まえた運営体制（案）は下図に示すとおりである。

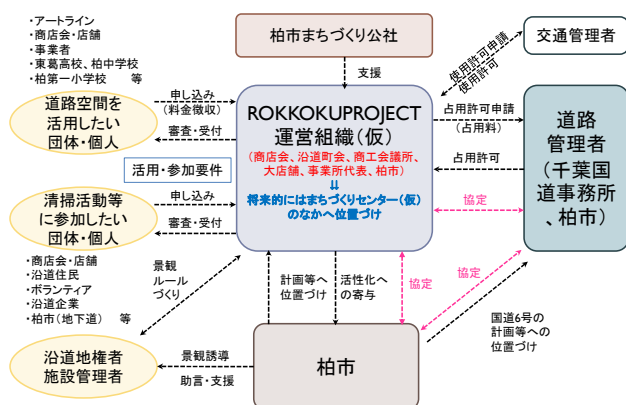


図9 運営体制（案）

柏市には，都市再生整備法人である柏市まちづくり公社があり，地域のまちづくりを支援しつつ，市との橋渡し役を担っている。また，将来まちづくり会社となることを目指すまちづくりセンターの設立に向けて，地元関係者による勉強会が始まっている。将来的にはこのようなまちづくり組織の活動の一部門に「ROKKOKU PROJECT」が位置づけられ，活動費の確保，道路管理者や活動する団体等の関係者との調整などの事務局作業を担うことが想定される。

柏市におけるまちづくりの担い手の組織化が過渡期にあることから，これが軌道に乗るのを待っているのは本取組が停滞することが懸念される。当面は，地元商店会が中心となり，市と公社が支援する形で活動を継続し，安定した活動に移行させる等の検討を図る必要がある。

(3) 国道6号の景観整備と維持管理・運営の実現化手法

勉強会やROKKOKU PROJECT会議にて議論して行く中で，国道6号沿道の一体的な景観整備，管理・運営を実現するための手法として，市の計画における位置づけや賑わい創出に係る制度活用の必要性が指摘された。今後は特に，市の計画する柏駅周辺まちづくり10か年計画や都市

再生整備計画，景観法に基づく景観重要公共施設指定等と連携しながら進めていくという方向性を会議の中で共有している。

このように，国道事務所は道路の整備計画を，市はROKKOKU PROJECTの計画への位置づけを検討し始めており，徐々に地域の活動を支援する仕組みが動き始めている。

5. おわりに

本稿では，国道の歩道空間の維持管理，利活用検討を，長期的には地域の公共空間の運営マネジメント手法，組織の構築に継続させ，地域活性化に役立てる戦略を想定した。その結果，具体的な試行・取組を通じて，地域の意識の変容（例えば，継続的な道路空間の利活用に対するニーズの芽生え）等の成果を得た。現在進行形の事例ではあるが，国道の道路空間を舞台に，多様な主体・活動が連携し，空間の維持管理と運営（活性化）を継続的に行うためのマネジメント手法の一例を提示できたと考ええる。

以下に，本取組で想定した手法と，実際に得た成果に関して，そのポイントを再度，整理する。

・段階的な試行・取組による市民の意識・活動への効果

段階的な試行・取組が成果として，市民の「意識に与える効果」や「活動に与える効果」があることを確認し，主体的な維持管理活動への展開が図られた。

・運営マネジメント手法の提示

段階的な試行・取組により，道路管理者と地域との合意形成を円滑に図ることのできる運営マネジメント手法を位置づけた。

・国道の利活用・維持管理・運営における各主体の役割の提示

国道の利活用・維持管理・運営のために国，市，地域が果たすべき役割を，将来的な運営体制を含め実践を通じて提案することができた。

なお，今回の取組は，柏市の中心市街地での取組である点や，地域主体による活動が盛んな地域特性があることに留意しなければならない。今後は，この取組を元に一般化できる手法分析が必要である。道路のバージョンアップ型の更新時期に差し掛かろうとしている現在⁵⁾，継続して本活動の研究を進めるとともに，他の道路空間活用・維持管理事例研究も進め成果として発信をしたい。

参考文献

- 1) 池田豊人：人とクルマの新たな調和に向けて，自動車技術会，No.12FORUM-6，pp.11-14，2012.
- 2) 溝口宏樹，福井恒明，角真規子，太田啓介：公共事業の景観向上効果に関する考察，景観・デザイン研究講演集，No. 4，pp.1-10，2008
- 3) 藤倉英世，山田圭二郎：地域づくりを射程とした景観アセスメントシステム試論，景観・デザイン研究講演集，No. 4，pp.44-49，2008
- 4) 中村良夫，鳥越皓之，早稲田大学公共政策研究所編：風景とローカル・ガバナンス -春の小川はなぜ失われたのか，早稲田大学出版部，2014
- 5) 前掲1)

(注1) 例えば，新宿区の「新宿三丁目モア4番街」や大阪市の「うめきた先行開発地区」のオープンカフェ・広告事業などが先行事例として国土交通省WEBページで紹介されている。

<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/senyo.html>

(注2) 平成23年2月1日国土交通省長崎河川国道事務所記者発表 道路植栽帯管理の新たなシステムづくり～道守長崎会議（第3回）社会実験検討会のご案内～

(注3) 柏駅西口5商店会連絡会が主体となり，千葉県と柏市の補助事業として，「柏駅西口エリアのグランドデザイン策定調査報告書」を取りまとめている。