

工学研究科修士論文概要書

令和5年度

学籍番号 22-ME205

専攻名	建設工学専攻	氏名	柱 知里	指導 教員	西村 亮彦 印
コース名	まちづくり環境 コース				
研究課題	質の高い公共空間の実現に効果的な社会実験の プロセス及び空間デザインのあり方に関する研究				

1.はじめに

1.1 研究の背景と目的

新型コロナウイルスの感染拡大を契機として、街路や広場をはじめとする都市の屋外空間が持つ公共空間としての機能が見直されている。カーボンニュートラルの動きも相まって、世界的に自動車中心から歩行者中心へ、都心部の空間再編が進められている。

また、インフラ整備に係る公共財源が厳しい昨今、仮設的な整備や一時的な取組を通じた効果検証を行うための社会実験が増えている。長期的なビジョンに向けて出来ることから段階的に実現していくまちづくりの手法が定着する中、短期的・中期的な社会実験の重要性は益々高まるものと考えられる。

社会実験について、道路空間の再編にむけた実験の効果・影響分析等を実施した研究は散見される。中幅員街路を対象に通行と滞留が両立する場の質向上に向けた社会実験とその手法をまとめた澤田ら¹⁾や、滞留空間に焦点を当て、滞留空間設置が通行者の交通流、滞留行動にどのような影響を与えるかを明らかにした川地ら²⁾などがある。一方で、社会実験を実践する上での課題やポイント、効果的な社会実験における空間デザインのあり方などは十分な研究がなされていない。

社会実験の計画・実施においては、円滑な合意形成のプロセスデザインも重要であるとともに、質の高い空間デザインも重要であることから、本研究ではこの二点に着目した分析を行う。

1.2.研究の対象と方法

本研究では、全国の官民連携まちなか再生推進事業の取組事例 97 件を対象とした全体的な調査を行った上で、社会実験を実施している事例 30 件を抽出しケーススタディを行う。

2.官民連携まちなか再生推進事業を活用した社会実験の基礎集計

2.1 アンケート調査の概要と集計結果

研究の対象とした事例について、事業主体、社会実験の名称、実施年度、実施期間、実験の概要、取組内

容、敷地の情報を整理した。また、社会実験のプロセスに応じた課題・工夫についても回答を収集した。

取り組み内容の上位には、飲食、物販が多く、敷地については道路が最も多く、加えて広場や公開空地の等を同時に使用している事例が多く見られた。また実施概要については公共空間の利活用や、滞留空間・広場空間の創出を目的にしている事例が多く見られた。さらに、社会実験のプロセスを①構想、②計画、③設計、④実施、⑤評価、⑥今後の6段階に分けて、目的や内容に応じた課題・工夫について整理した(表-1)。

表-1 社会実験のプロセスにおける課題と工夫

①構想	課題	地域巻き込みが難しい	どこがインシテブを取るか
	工夫	現実的に10年程度先を目指して、5年で振り返り、その先10年をいかに考え、進めていくのかを考える意識	
②計画	課題	関係部署・機関への調整に時間がかかる	空き家/空き地が貸してももらえない
	工夫	企画段階から地域プレーヤーと協働でMTG実施	公共空間の利用申請ができるワンストップ窓口の検討
③設計	課題	クオリティ不足	
	工夫	調査/手法のノウハウがない→外部コンサルに依頼	
④実施	課題	プレーヤー不足・見つからない	社会実験の目的・必要性の認知
	工夫	まちづくり会社の自主運営に限界	財源確保
	工夫	廣勢に合わせた補助金の活用	中心メンバーを増やすことで一人ひとりの負担を減らす
	工夫	自治会・近隣住民への周知/配慮	日常に近い状態にするためイベント性を排除
⑤評価	課題	参加者の意識や熱意を維持しつづける	我が事という認識がまだまだ低い状況
	工夫	現実的に10年程度先を目指して、5年で振り返り、その先10年をいかに考え、進めていくのかを考える意識	
⑥今後	課題	社会実験から本設化へのロードマップづくり	

2.2 ヒアリング調査の対象とする取り組みの事例

アンケート調査の結果を踏まえて、全国各地における取組の参考となる知見を得るために、主に道路空間を中心に公共空間を活用した様々な取組を実施している団体の中から、参考となる知見を多く含むベストプラクティスとして、表-2の団体にヒアリング調査を行い、社会実験のプロセスと空間デザインに関する具体的な課題と工夫を把握することとした。

表-2 社会実験のプロセスにおける課題と工夫

名称			
～ススめ！サンノミヤ～ /神戸市三	ふくみち /福井市	カミハチキテル /紙屋町・八丁堀地区	三条通り /京都市三条
ストリートチャレンジ /一宮市	わくわく大作戦 /宮城県泉仙沼市	東大通りみちばたりピンク /新潟市	

3.社会実験の概要と特徴

本章では①社会実験の経緯・背景/目的、②企画・運営の体制、③お金の流れ、④計画・設計上の工夫、⑤参考にした事例、⑥社会実験の実施状況、⑦企画・運営に係る各種タスクについて工夫した点・課題と感じた点の7項目から概要と特徴を整理した。

神戸市：阪神淡路大震災を受け、エリアとして再整備が決定し、基本計画に基づき、神戸三宮「えき～まち空

間]にぎわいづくりプロジェクト実行委員会が設立し、社会実験を実施している。

新潟市：市の政策「にいがた 2km(キロ)」を指針に、令和 5 年度から新体制の東大通り実行委員会により社会実験の実施が行われている。

福井市：新幹線の開業や、駅周辺の再開発が進んでいる中、ふくみち実行委員会が設立し社会実験の運営体制を整え社会実験を実施している。

一宮市：ウォーカブル推進都市の登録をきっかけに、商店街を巻き込んだ形での社会実験を実施し、歩きたくなるようなまちなかを創出している。

気仙沼市：東日本大震災を境に、三日町、四日町、内湾のまちづくりをすることが決定した。エリアプラットフォームが構築され、民間発意で制作された未来ビジョンの可能性を検証する社会実験が行われている。

京都市三条：無電柱化を進める動きと、道を使いやすいまちという将来像に向け、エリアプラットフォームを構築し、市民の繋がりを味方に社会実験を実施。

広島市紙屋町八丁堀地区：今後はエリア全体の価値を高めていく必要があり、アクションファーストの取組姿勢を続けることで、全 3 回の社会実験を続けている。

4. 社会実験のプロセスと空間デザインにおける

課題と工夫

本研究では社会実験のプロセスを①構想、②計画、③設計、④実施、⑤評価、⑥今後の 6 段階に分けて、段階的な課題を抽出しそれに対する工夫を整理した。

4.1 プロセスにおける課題と工夫

①構想段階：巻き込みに関する課題が挙げられ、地域で暮らす市民に、1件1件地道に声掛けをすることや、挨拶回りをすることが重要である。

②計画段階：関係部署・機関への調整に時間を要する課題が挙げられ、事前に 1 から 3 回程度は関係部署・機関への協議・話し合いをすることが重要である。

③設計段階：空間的な設えや施設デザインに関するクオリティコントロールまで十分に手が回らなかったという回答があった。その対策として十分なノウハウやスキルを有するコンサルタントや地元の企業に委託することや、大学と連携をはかることが挙げられた。

④実施段階：財源の確保、プレーヤーが見つからない等の人手不足、社会実験が認知されていないといった課題が挙げられた。財源確保においては、補助金の利用と市からの持ち出しに加えて、エリアプラットフォーム構築後に協賛金を集金している事例が多く見られた。人手不足については、どの団体においても今後も継続した課題になるとしていたが、社会実験開催後に、実際に活動を実施することが魅力を感じるきっかけになるという事も把握できた。社会実験の認知度については、継続的な実施をしているためか、社会実験

の開催について周辺の関係者や市民が慣れ親しんできたように感じられるという回答が得られた。

⑤評価段階：参加者の意識や熱意が高まっている状況をいかに維持し続けるか、我が事という認識が低い状況どう改善していくかが課題として挙げられた。参加者の熱意を保つためにも、勉強会やワークショップの開催等、社会実験以外でも継続的な取組が大切になる。

4.2 空間デザインにおける課題と工夫

どの事例においてもまず第一として、緊急車両通行等、安全確保をした上での空間デザインを行っていることがわかった。実験を繰り返すことにより、安全が確認され、本格運用前の試行として交通規制等の制約が解除されることもあるため、順を追って社会実験の内容や規模をアップグレードするデザインの手法が散見された。実験を実施するエリアや範囲を考慮したうえで、仮設物の設計や購入を進めていくと、スケール感のある居心地の良い空間を創出することができる。

5. まとめ・考察

本研究では、社会実験における効果的なプロセスや空間デザインのあり方を、近年の取り組み事例から明らかにすることで、様々な地域で役立つ情報を収集できた。社会実験とは、公共空間を活用し様々な取組にトライアルしてみることが重要である。事業の進み始めの段階から、突如として将来像に近づけるのではなく、段階を踏むことで、行政も民間も共通したビジョンを追いかけるきっかけとなりえる。

新たな課題も明らかとなった。国土交通省では現在、ウォーカブルなまちづくりを推進していくべく、様々な制度や支援が存在する。全国的にウォーカブルなまちづくりが展開する一方で、地域によって行政内部・警察との理解の差や取り組みの姿勢に差が見られた。上層では一定の理解がある一方で、末端までは行き届いていないのが実情であると確認できた。

また、官民連携事業においては、多様な民間主体が関わることで、取り組みに対する意識の差が生まれることがある。本研究のベストプラクティスにおいては、民間組織や地域で暮らす市民が積極的に参加している場合に、取組が成功する傾向にあることが把握できたがいくら民間が積極的な場合でも行政や警察の許可が降りなければ、取組を進めることができず、本来目指している、人間中心の居心地よい環境を実現することができないため、行政内部や警察との連携は重要な課題であると考えられる。

参考文献

- 1) 澤田 春奈, 鄭 一止, 永野 真義: 商業地における歩行者優先の中幅員街路に設置された工作物附属型フェニチャーの利用実態とその有用性 熊本市三年坂における日常型社会実験を事例として, 都市計画報告集, 57 巻, 3 号, pp.630-637, 2022
- 2) 川地 遼佳, 吉田 長裕: 利用者の滞留行動を考慮した歩行者・自転車の快適性評価に関する研究—大阪御堂筋における道路空間再配分の事例—, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), 76 巻, 5 号, pp.L1073-L1079, 2021