

<平成 27 年度 先導的官民連携支援事業>

**本八戸駅通り再整備を核とした
内丸地区にぎわい創出検討業務**

報 告 書

平成 28 年 2 月

八戸市

目 次

| | | |
|------------|---------------------------------------|----|
| 第1章 | 業務概要 | 5 |
| (1) | 業務の目的 | 5 |
| (2) | 業務の仕様 | 6 |
| (3) | 業務の項目 | 7 |
| 第2章 | 本八戸駅通り・内丸地地区の現状整理 | 8 |
| (1) | 地域概況 | 8 |
| 1) | 地域・地勢 | 8 |
| 2) | 人口・将来人口推計 | 9 |
| 3) | 中心街市街地の現状と展望 | 10 |
| (2) | 本八戸駅通り・内丸地区の過去のまちづくりの経緯 | 16 |
| (3) | 交通実態 | 20 |
| 1) | 交通実態調査結果の概要 | 21 |
| 2) | 自動車・歩行者交通量調査結果（詳細） | 23 |
| 3) | 駐車台数調査結果 | 26 |
| 4) | 本八戸駅・駅通り利用者ヒアリング結果（詳細） | 27 |
| (4) | 沿道施設・商店等の利用通実態 | 31 |
| 第3章 | 本八戸駅通り・内丸地区のにぎわい創出に向けた検討 | 37 |
| (1) | シェアード・スペースの検討【ハード面】 | 38 |
| 1) | シェアード・スペースの概要と要点 | 38 |
| 2) | シェアード・スペースの事例 | 40 |
| 3) | 本八戸駅通りにおけるシェアード・スペースの検討 | 43 |
| (2) | ポケットパークの整備方針の検討【ハード面】 | 46 |
| (3) | 市道・公園等における管理の現状と今後の方針【ハード面】 | 48 |
| 1) | 市道部分の現在の管理方法と今後の方針 | 48 |
| 2) | 三八城公園の現在の管理方法と今後の方針 | 49 |
| (4) | 八戸市中心市街地での取組み【ソフト面】 | 50 |
| (5) | エリアマネジメント【ハード面＋ソフト面】 | 51 |
| (6) | 本八戸駅通りのにぎわい創出方法の検討【ハード面＋ソフト面】 | 54 |
| 1) | 空き店舗を活用した実証実験 | 54 |
| 2) | にぎわい創出の方法 | 57 |
| 3) | にぎわい創出に向けた課題 | 61 |

| | | |
|------------|---|----|
| 第4章 | 本八戸駅通り・内丸地区にぎわい創出に向けた官民連携スキームの検討 | 62 |
| (1) | 検討の流れ | 62 |
| (2) | 本八戸駅通り・内丸地区における官民連携の基本的な考え方 | 63 |
| (3) | 官民連携スキームの検討 | 65 |
| 1) | 官民連携方法の種類 | 65 |
| 2) | エリア全体の複合的連携スキーム | 68 |
| 3) | 空き店舗活用を通じた活性化および活動資金の確保におけるスキーム | 72 |
| (4) | 収益事業の展望 | 75 |
| (5) | 自主事業の展望 | 79 |
| (6) | 検討したスキームの先導性と今後の展望 | 82 |

第1章 業務概要

(1) 業務の目的

本業務は、都市計画道路沼館三日町線の整備が進められている内丸地区のにぎわい創出に向け、先導的な官民連携方法について検討を行うものである。

八戸城跡を中心として広がる内丸地区は、昔の面影を残す街なみや、藩政時代からの歴史を彷彿とさせる歴史的資源が多く残る八戸の中心ともいえる地域である。また、多くのビルが立ち並ぶ中心市街地にありながら、緑豊かでゆとりと潤いの感じられる地域であり住宅地としてのたたずまいが多く残されている地区である。

一方で、周囲の歩行空間は必ずしも整備が行き届いているとは言えず、歴史的資源の活用などの取組みも十分とは言い難い状況であることから、今後は、内丸地区の佇まいに配慮した公共施設の整備と共に、歴史的な重厚性や風格を感じられるような街なみを形成していくことが必要と考えられる。

また、内丸地区を縦貫する本八戸駅通りは、本八戸駅と中心市街地を結ぶ延長 700m、標高差が 10m という地形的特性を有しており、内丸地区のメインストリート、中心街への玄関口であるものの、都市の郊外化等の影響により沿道の店舗は年々減少し、かつてのにぎわいは失われ、現在はシャッター通り化しつつある。

こうした中、本八戸駅通りの沿道では、都市計画道路沼館三日町線の整備を契機とし、地域住民が主体となってまちづくり活動が展開されているところである。

本業務では、これまでの検討・議論の経緯を踏まえた上で、官民連携を図るため、内丸地区のにぎわいの創出・本八戸駅通りの再整備について検討を行うものである。

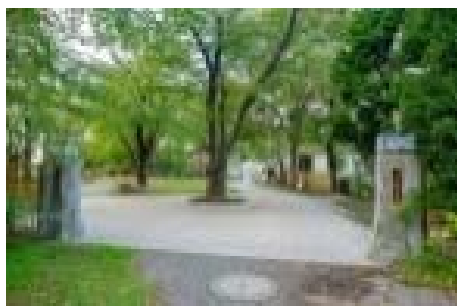


写真 1-1 三八城公園



写真 1-2 おがみ神社前の通り



写真 1-3 JR本八戸駅



写真 1-4 本八戸駅通り

(2) 業務の仕様

| | |
|--------|--------------------------------|
| ① 業務名 | 本八戸駅通り再整備を核とした内丸地区にぎわい創出事業調査業務 |
| ② 履行期間 | 平成27年10月29日～平成28年2月26日 |
| ③ 業務範囲 | 八戸市内丸地区（本八戸駅通り）※下図参照 |
| ④ 発注者 | 八戸市まちづくりスポーツ観光部まちづくり文化推進室 |
| ⑤ 受注者 | 一般社団法人北海道開発技術センター |
| ⑥ 受注金額 | 12,042,000円（税込） |



図 1-1 業務範囲：内丸地区

(3) 業務の項目

本業務における業務項目は、以下のとおりである。

- ① 調査準備・現況把握
 - ① - 1 過去のまちづくりの経緯の整理
 - ① - 2 本八戸駅通り交通実態調査
 - ① - 3 沿道施設・商店等の利用実態および今後の意向調査
- ② 地域ワークショップの企画運営
- ③ にぎわい創出の検討
 - ③ - 1 安心安全な移動支援方法の検討
 - ③ - 2 官民連携スキームの検討
- ④ 道路整備イメージの検討
 - ④ - 1 シェアードスペース先進事例調査
 - ④ - 2 道路・沿道環境整備の具体案及びにぎわい創出に向けた活用案作成

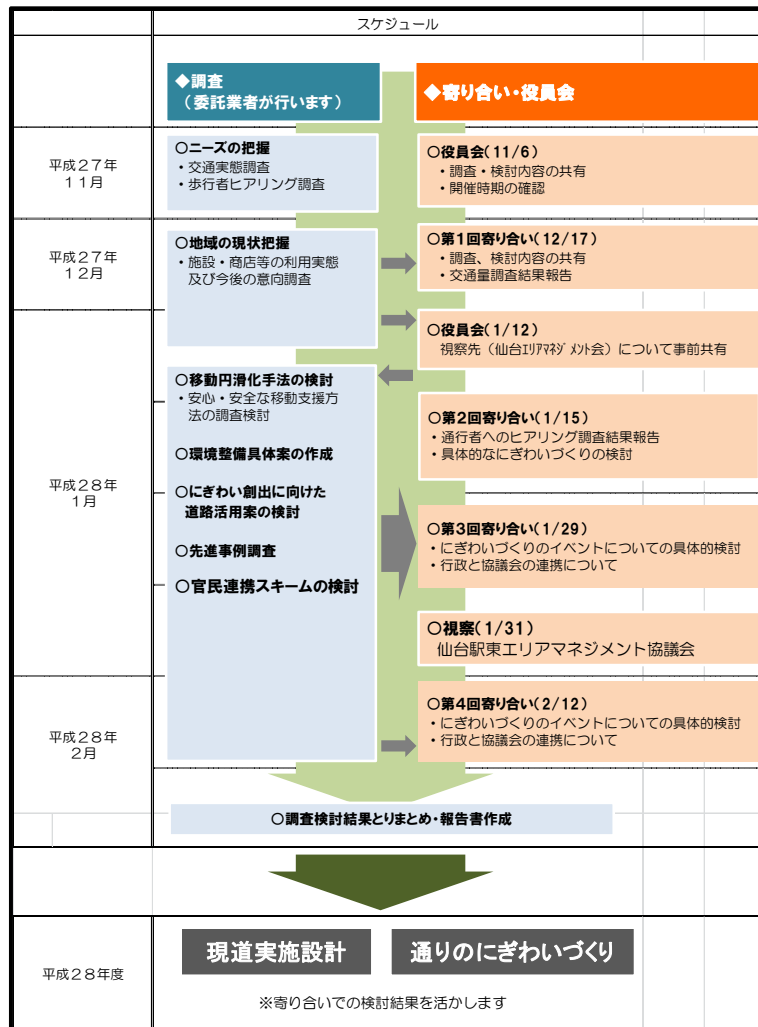


図 1-2 業務フロー

第2章 本八戸駅通り・内丸地地区の現状整理

(1) 地域概況

以下に、八戸市および官民連携の検討対象地域である本八戸駅通り、内丸地区の現状を整理する。

1) 地域・地勢

八戸市は、太平洋を臨む青森県の南東部に位置し、北はおいらせ町（旧百石町、旧下田町）及び五戸町、西は南部町（旧福地村・旧名川町・旧南部町）、南は階上町及び岩手県軽米町に接している。

地形は、なだらかな台地に囲まれた平野が太平洋に向かって広がり、その平野を三分する形で馬淵川、新井田川の2本の川が流れている。

臨海部には大規模な工業港、漁港、商業港が整備され、また背後に工業地帯が形成されており、全国屈指の水産都市、北東北随一の工業都市として、地域の拠点となっている。

また、平成17年3月31日に合併した南郷区（旧南郷村）は、「ジャズとそばのまち」として全国的な知名度を誇り、ブルーベリーなどの地場産品を生かした特産物の開発なども行なわれている。

気候は太平洋岸式気候であるが、やませ（冷たい偏東風）の影響を受け夏は冷涼で乾燥している。冬は晴天が多く、北東北にありながら降雪量が非常に少ないのが特徴である。



図 2-1 八戸市の位置

2) 人口・将来人口推計

① 推移

八戸市市の国勢調査における人口は、合併前の平成7（1995）年における旧南郷村の人口を合わせた249,358人をピークに減少が進み、平成22（2010）年には237,615人となっている。生産年齢人口（15～64歳）は平成7（1995）年の172,582人をピークに減少に転じ、平成17（2005）年には、老年人口（65歳以上）と年少人口（0～14歳）の構成割合が逆転している。

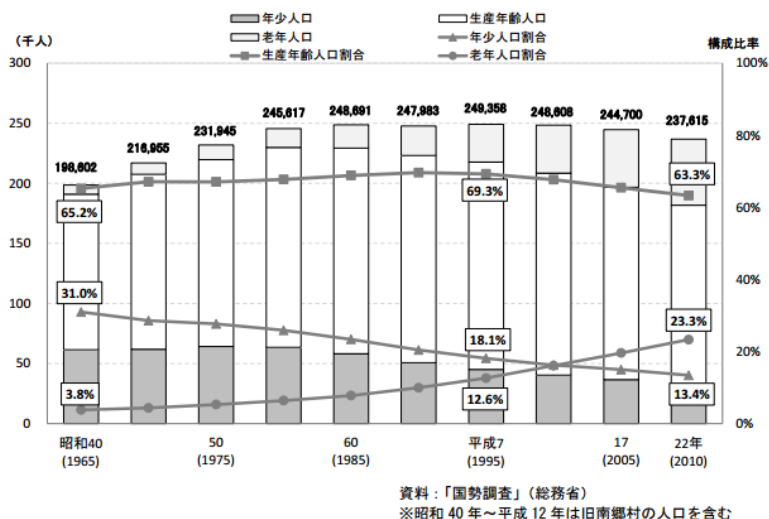


図 2-2 八戸市の人口推移 ※出典：八戸市人口ビジョン,H28

② 将来人口推計

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口（平成57（2045）年以降は、同研究所の推計方法に準じ国が推計）によれば、現状のまま人口減少が続く場合、当市の人口は平成52（2040）年に172,744人、平成72（2060）年には122,031人まで減少すると推計されている。生産年齢人口の構成割合は、平成57（2045）年以降50%を下回り、平成72（2060）年には48.5%まで落ち込む一方で、老年人口の構成割合は43.5%まで増加すると推計されている。また、年少人口の構成割合は8.0%まで減少すると推計されている。

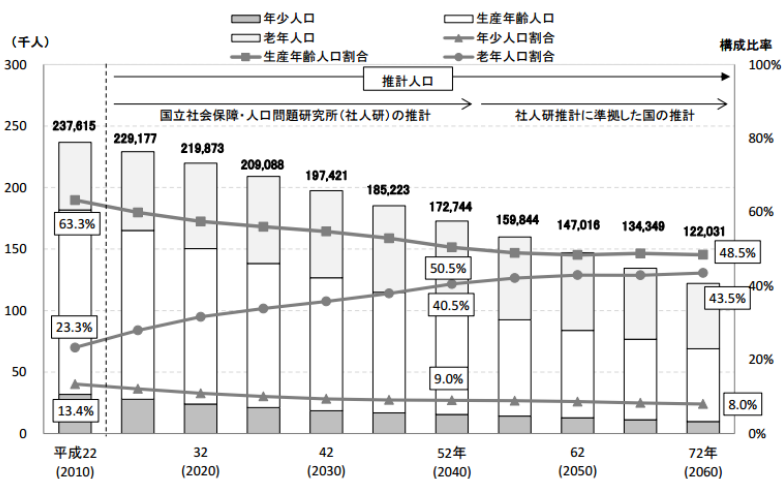


図 2-3 八戸市の将来人口推計 ※出典：八戸市人口ビジョン,H28

3) 中心街市街地の現状と展望

八戸市の中心市街地は、八戸三社大祭や八戸えんぶりといった、北東北を代表する祭事が行われるなど、古くから本市の文化、伝統を伝承する市の「顔」として繁栄してきた。

しかし、平成に入ってから社会情勢の変化や郊外型ショッピングセンターの新設、大型店等の中心市街地からの撤退などにより、中心市街地は衰退傾向にあった。具体的には、平成10年および平成21年に市内沼館地区へ、平成24年には市内田向地区へ郊外型ショッピングセンターの進出があった。また、平成15年と平成19年にそれぞれ大型店舗が中心市街地から撤退するなど、厳しい状況が続いている。さらに、平成23年に発生した東日本大震災により、中心市街地においても休業を余儀なくされた店舗があるなど、大きな影響を受けることとなった。



図 2-4 中心市街地の位置

観光面においては、平成14年の東北新幹線八戸駅開業に合わせてオープンした「みろく横丁」が観光客や市民の憩いの場となっているほか、新たなビジネスホテルなどの建設も行われ、中心市街地にも一定の賑わいをもたらしている。

このような状況下で、市は衰退傾向を食い止めさらなる賑わいを創出するべく八戸市中心市街地活性化基本計画を策定し、平成20年7月に国の認定を受け、47の事業を官民一体となって取り組んできた。

中心市街地活性化基本計画（第1期）においては、平成23年2月に八戸ポータルミュージアム「はっち」を整備した。「はっち」の来館者数は、当初の目標であった年間65万人を大きく上回り、開館1周年の日に888,888人目を迎えるなど順調に推移している。この他にも、「借上市営住宅整備事業」として平成24年3月に市営住宅「八戸番町ヒルズ」の入居を開始した。

民間の取り組みとしては、商工会議所や商店街で「はちのへホコテン」や、「市日はちのへ楽市楽座事業」などの事業が展開されてきた。

このような官民一体の取り組みの結果、最近では各指標において衰退傾向に歯止めがかかりつつある。平成23年には6年ぶりに歩行者通行量が増加しただけでなく「はっち」開館以降新規出店が相次いでいる。さらには、長らく空きビルになっていた地区において、民間事業者を中心とする建替や再開発の構想が動き出すなど、少しずつ中心市街地に明るい兆しが見え始めている。

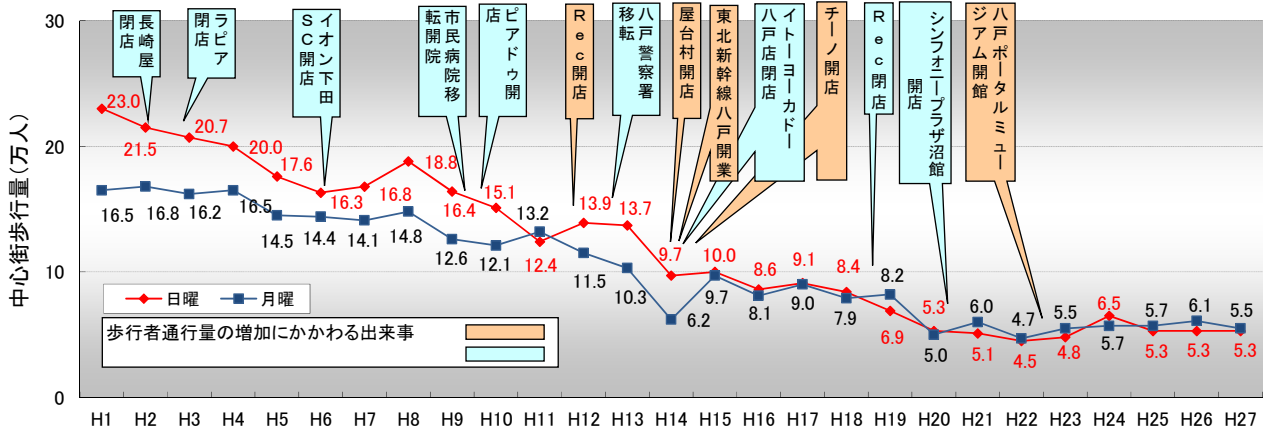


図 2-5 中心市街歩行量と商業施設の変遷

なお、八戸市中心市街地テナントミックス調査では、歩く楽しさや高齢者・身障者への配慮といった環境面の事柄が比較的充足度が低く、都市福利施設についての事柄が比較的充足度が高くなっている。

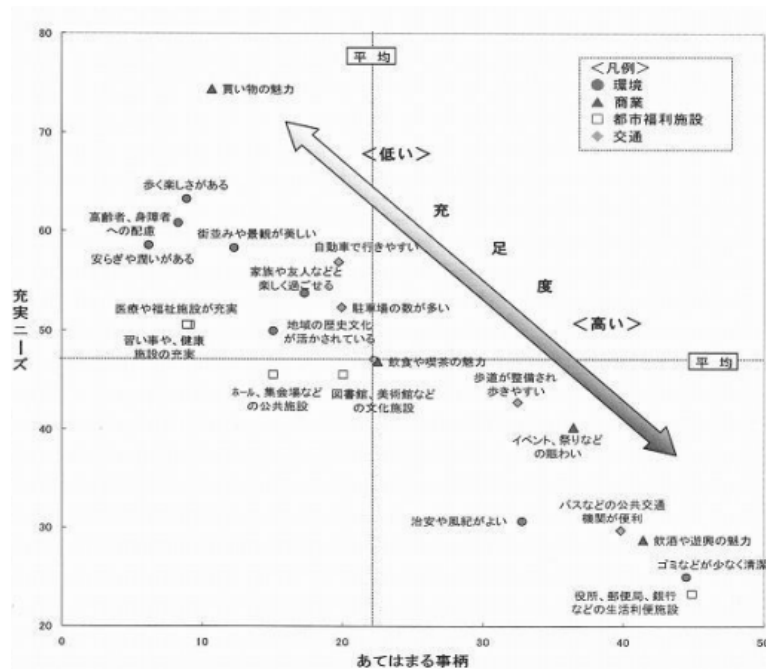


図 2-6 中心街の印象とニーズの分析

※出典：八戸市中心市街地テナントミックス調査・八戸商工会議所

中心街に関する計画等の整理

①第6次八戸市総合計画（H27. 9）

第6次八戸市総合計画は、時代の動きを踏まえた上で、10年程度先を見据えた将来都市像の実現を目指し、まちづくりの基本方針や計画期間内に取り組むべき具体的な施策を定めている。

・計画期間

平成28年度（2016年度）から平成32年度（2020年度）までの5か年

・将来都市像

「ひと・産業・文化が輝く北の創造都市」

・まちづくりの基本方針

分野別施策：(6)都市整備・公共交通 6-1. 市街地の整備

(2) 中心市街地の整備 ②まちの回遊性の向上

内丸地区や花小路などの街なみ環境の整備を促進するとともに、電線類の地中化や歩道のバリアフリー化などを推進し、快適で回遊性の高い都市空間の形成を図る。

【本八戸駅通り地区整備事業】

青森県による都市計画道路3・5・1号沼館三日町線の街路整備

八戸市による内丸地区街なみ環境整備

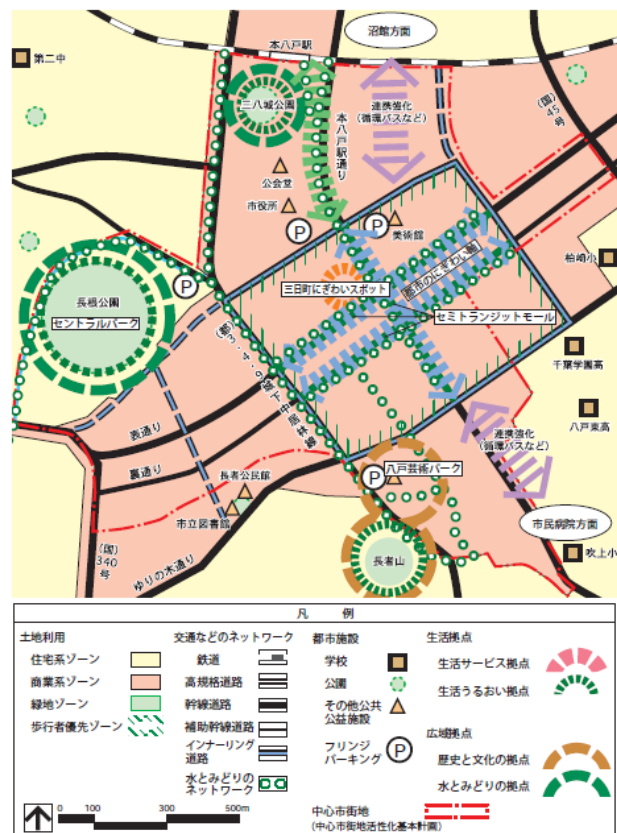
②八戸都市計画マスタープラン（H16. 3）

○中心市街地

- ・人々が集い、にぎわう、都市の活気を創出する都市拠点

○方針等

- ・行政機能や広域商業・サービス機能、業務機能、居住機能などを誘導しながら、様々な機能が複合的に集約する、広域的な拠点形成を図る
- ・北東北の中核的な都市としての役割を担う、レクリエーション機能や文化芸術機能などの拠点整備をすすめる
- ・歩いて楽しい回遊性の高い拠点形成に向け、公共交通の充実や道路、公園、駐車場などの整備、うるおいのある景観形成などを図る
- ・既存の都市基盤・都市施設などのストックを最大限に活用し、これに新たな機能・システムなどを付加することによって利便性を高める
- ・多様な都市機能の集積による生活利便性を活かした都心居住の推進を図る



③八戸中心市街地活性化基本計画（第2期）（H25.3）

テーマ：多彩な人々が集い、多様な機能が集積する「八戸の顔」にふさわしい個性あふれるまちづくり

メインターゲット：市民や圏域住民など地域の生活者

①商業やオフィス、福祉・医療、教育、行政など多様な都市機能が集積する活力あるまちづくり（都市機能）

⇒重点施策：都市福利機能の集積、商業の活性化

②魅力的な文化や観光資源が溢れる賑わいのあるまちづくり（文化・観光）

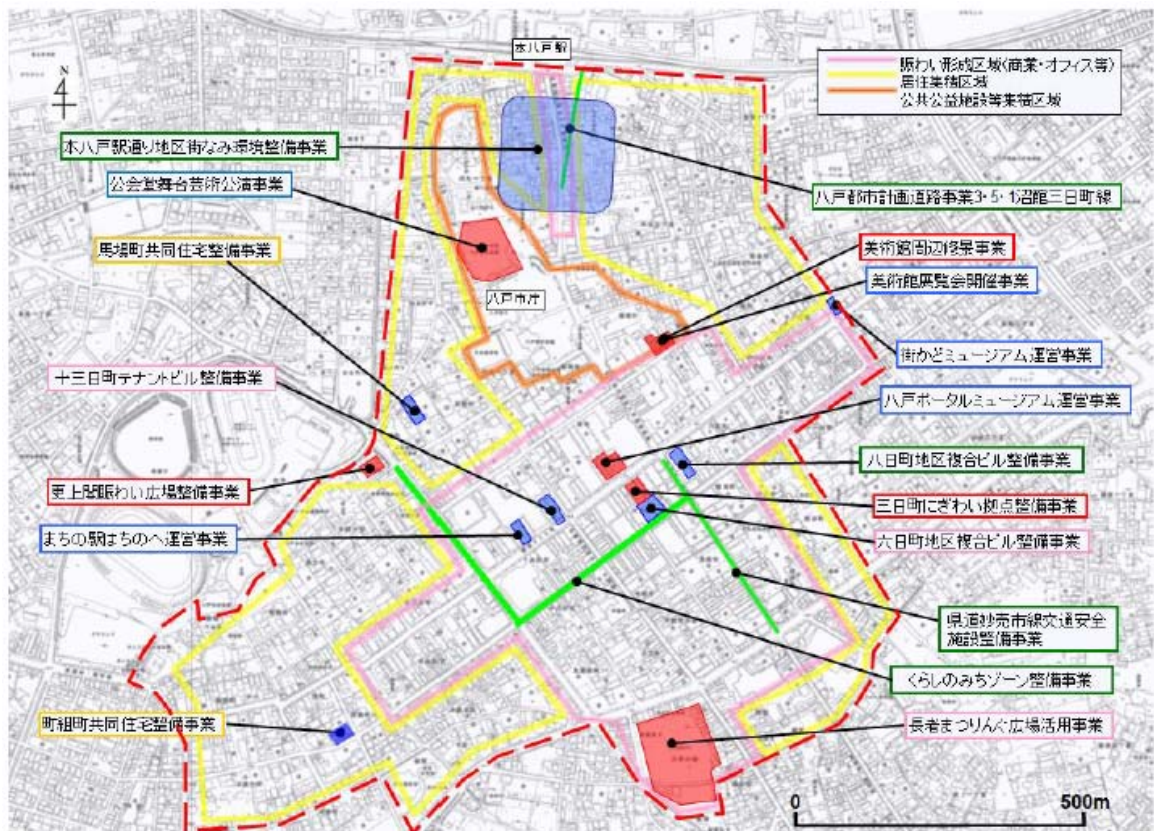
⇒重点施策：文化活動の推進、観光の振興

③暮らしやすい住まい環境が整うまちづくり（居住）

⇒重点施策：良質な居住整備、生活環境の充実

④公共交通が充実し、歩行者に優しいまちづくり（交通）

⇒重点施策：公共交通の充実、歩行空間の改善



区域全体にわたる施策

- まちなか住宅取得支援事業
- まちなかヘルスアップ事業

- 市街地の整備改善のための事業
- 都市福利施設を整備する事業
- まちなか居住推進のための事業
- 商業活性化のための事業
- 全ての事業と一体的に推進する事業

都心地区へ続く歩いて楽しい通りと
良好な住宅地の形成

④内丸地区（本八戸駅通り） まちづくり基本構想

●老若男女が集う本八戸駅通り整備
事業

●中心市街地や観光資源へのわかりや
すい道案内と周遊ルート整備事業

⑦内丸地区街なみ環境整備事業計画

●沿道の地区別の整備計画

南部会館周辺地区：

歴史・文化を活かしたまちづく
り、賑わいづくり

市庁・公会堂周辺地区：

公共施設・緑を活かした土地利
用とまちづくり

⑤平成20年度 本八戸駅通りまちづくり基本計画

●美術館周辺修景事業

既存の文化交流施設である美術館
の周辺の市有地の一部を緑地とし
て整備し、来街者に緑あふれる憩
いの場を提供する

⇒回遊性並びに利便性の向上を図
ることを目的とする。

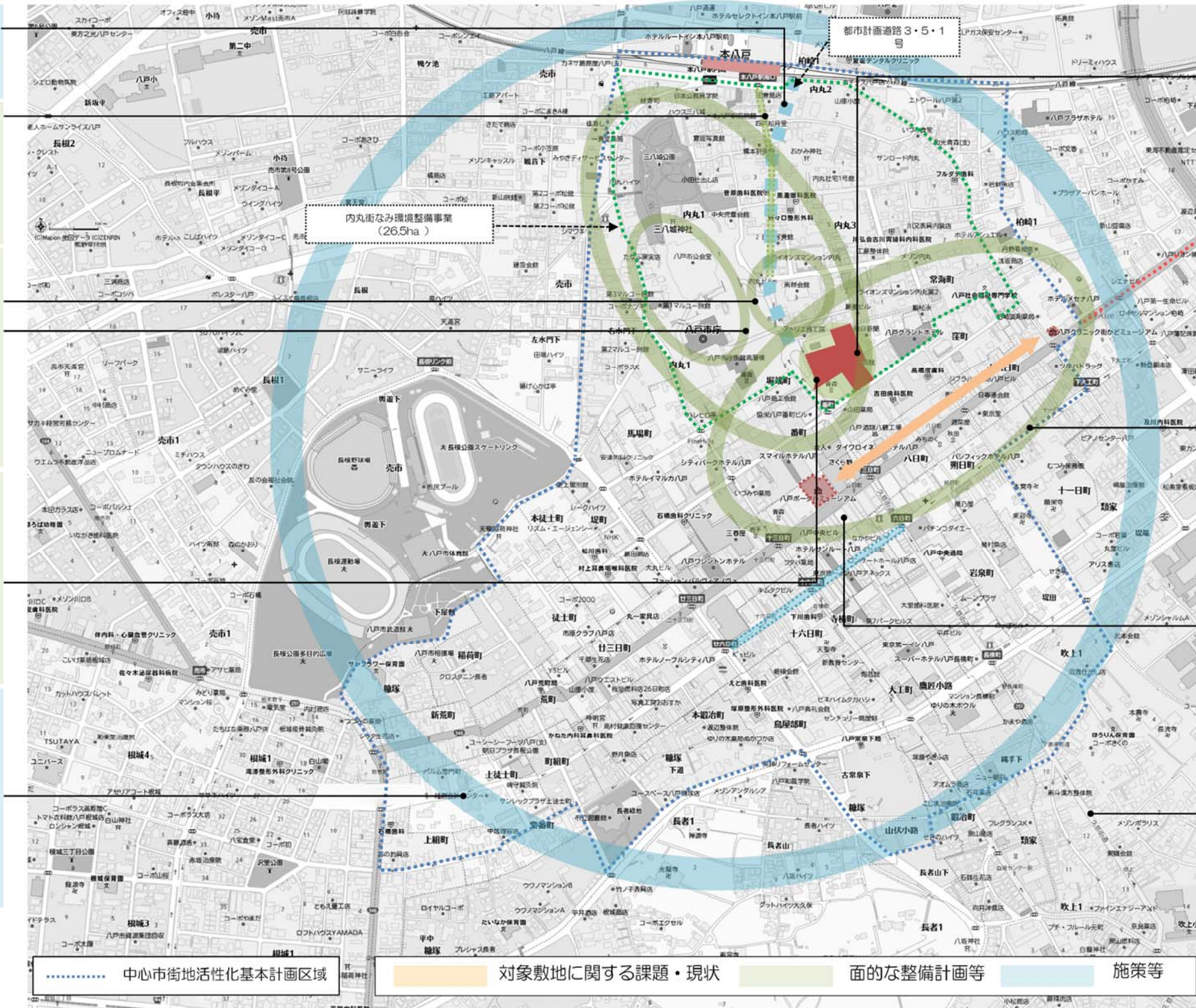
③第2期 八戸市中心市街地活性化基本計画

●魅力的な文化や観光資源が溢れる
賑わいのあるまちづくり

文化活動の推進

・観光資源を活用したアートイベ
ントの実施やアートイベントの観光
資源化などを通して、文化と観光
の両面から賑わい創出

③第2期 八戸市中心市街地活性化基本計画



●美術館は、図書館・公会堂に比べて
来館者数が少ない

③第2期 八戸市中心市街地活性化基本計画

●「はっち」をはじめ、中心市街地に
立地する公共施設に多数の利用者

・文化交流が主要な来街の目的の1つ
・中心市街地ではさまざまな文化関
連の催事・アートイベントが開催

③第2期 八戸市中心市街地活性化基本計画

●回遊性の向上・来街機会の増加・
来館者の確保

・民間事業者により整備されたミュ
ージアムやカルチャースクールの
ほか、音楽イベントなどのソフト
事業と連携

・異なる業種や分野との連携

③第2期 八戸市中心市街地活性化基本計画

●マチニワ ～にぎわい形成につな
がる新たな都市空間～

はっちや周囲の民間施設をつな
ぎ、文化・芸術活動等が融合する
洗練された空間の創出

⑧(仮称)三日月六日町街区にぎわい拠点 整備基本構想

●中心拠点の役割

行政機能や広域商業・サービス機
能、業務機能、居住機能などを誘
導しながら、様々な機能が複合的
に集約する、広域的な拠点形成を
図る

②八戸市都市計画マスタープラン

図 2-7 中心街市街地関連計画等の整理（にぎわいに関するものを抽出）



①
 ・今後県道整備に伴いまちなみの更新が期待される本八戸駅通り。



②
 ・来訪者を迎え入れる玄関口となる本八戸駅前。



③
 ・地域の歴史資源であり、三社大祭の舞台でもあるおがみ神社。



⑩
 ・地域の歴史資源であるとともに、住民の日常的な利用や、朝市が行われている三八城公園。



⑨
 ・公共施設等が集まる官庁街のランドマークとなる建築である市庁舎。

⑧ 更上閣
 ・地域の歴史資源であり、えんぶり等でも利用される。



⑦
 ・冬季のライトアップにも活用され、市庁周辺の街路空間を特徴づけているロータリーとヒマラヤスギ。



④
 城下町としての名残を感じさせる意匠の門扉などが残っている南部会館。



⑥
 ・市庁周辺は低層の住居や事業所が中心で、一部中高層の集合住宅やホテルが立地している。

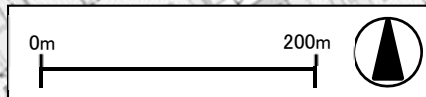
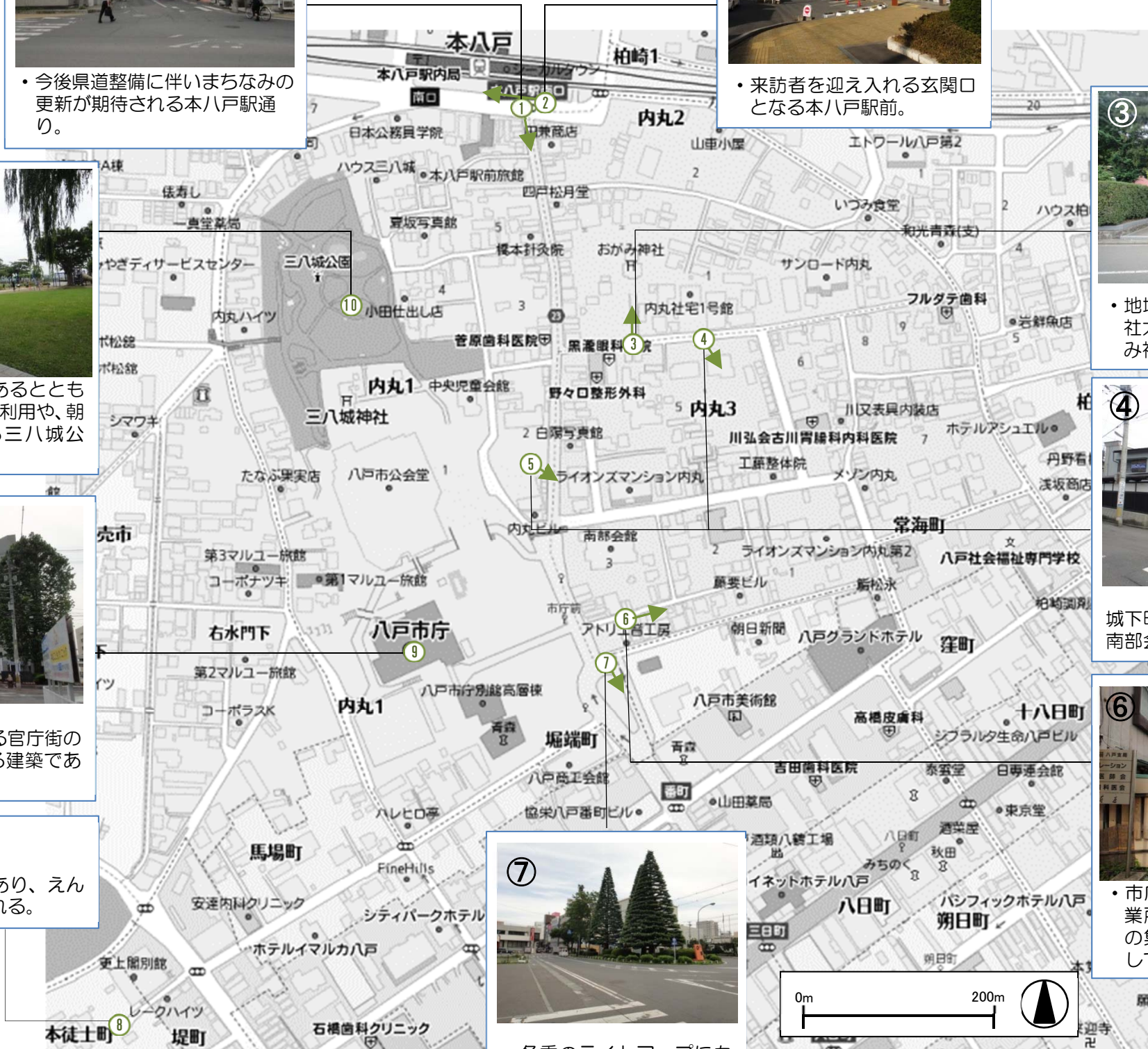


図 2-7 中心市街地の現況整理

(2) 本八戸駅通り・内丸地区の過去のまちづくりの経緯

都市計画道路の変更、および内丸地区・本八戸駅通りの振興に向けて長年にわたり調査や議論・勉強の場が設けられてきており、計画策定・協定の締結などの成果を挙げてきているが、都市計画道路の着工の調整が容易でなかったこともあり、具体的な取組みの実施、活性化の実現にまで十分にいたっていないのが現状である。

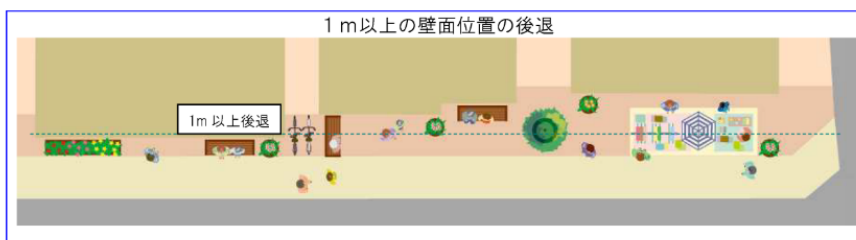
| | |
|----------|--|
| 昭和 11 年度 | 都市計画道路 2・1・1 当初決定 大字八幡町～大字類家字中居 |
| 昭和 32 年度 | 都市計画道路の一旦廃止、幅員、終点の変更 |
| 昭和 44 年度 | 都市計画道路の起点の変更 |
| 昭和 47 年度 | 都市計画道路の変更 3・5・1 となり現在の位置・線形となる |
| 昭和 49 年度 | 「本八戸駅前地区再開発基本計画」の調査 |
| 昭和 52 年度 | 八戸市内丸商店街診断 |
| 平成 元年度 | 本八戸駅通街区まちづくり懇談会 |
| 平成 5 年度 | 八戸市多機能交流拠点整備事業基本設計の調査 |
| 平成 10 年度 | 本八戸駅通り振興会の設立 |
| 平成 11 年度 | 3・5・1 地形測量委託にて現況平面図の作成 振興会の役員会の場で 3・5・1 の幅員変更案の提示 |
| 平成 12 年度 | 振興会と勉強会、講演会の開催 チャレンジショップ「創屋ほんばち坂」の開店 |
| 平成 13 年度 | 測量委託にて 3・5・1 の縦断図、横断図の作成 3・5・1 の計画幅員について検討し 20m を目指す 振興会メンバーを中心にまちづくり研修会を 5 回に渡り開催 |
| 平成 15 年度 | 都市計画マスタープランワーキング会議のグループで検討 |
| 平成 16 年度 | 「本八戸駅どおりまちづくりワーキング」が発足しアンケート調査 都心地区再生プロジェクトを立ち上げ緊急に実施する必要がある 10 の施策のひとつに本八戸駅通り地区を位置づけ検討 都心地区再生市民ワークショップの開催 (4 回) |
| 平成 17 年度 | 都心地区再生市民ワークショップの開催 (8 回) ほんばちどおりチャレンジ・フェスタの開催 内丸地区のまちづくりを考える寄り合いを開催 (4 回) |
| 平成 18 年度 | 都心地区再生市民ワークショップの開催 (6 回) 内丸地区のまちづくりを考える寄り合いを開催 (3 回) |
| 平成 18 年度 | 「内丸地区 (本八戸駅通りまちづくり基本構想) 策定 |
| 平成 19 年度 | 「本八戸駅通りまちづくり促進協議会」設立 |
| 平成 20 年度 | 「本八戸駅通りまちづくり基本計画」策定 |
| 平成 21 年度 | 県と「八戸都市計画道路事業に関する覚書」締結 |

| | |
|----------|------------------------------------|
| 平成 22 年度 | 八戸都市計画道路 3・5・1 号沼館三日町線の事業認可（県事業） |
| | 「内丸地区街なみ環境整備方針」策定 |
| 平成 23 年度 | 「本八戸駅通り地区まちづくり協議会」設立 |
| | 「本八戸駅通り地区まちづくり協議会」が市長とまちづくり協定締結 ※1 |
| | 「内丸地区街なみ環境整備事業計画」策定 |
| 平成 24 年度 | 「内丸地区街なみ環境整備事業補助金」制度開始 |
| 平成 25 年度 | 生活道路美装化工事 実施 |
| 平成 27 年度 | 本八戸駅通りおもてなしプロジェクト実施（協議会） ※2 |

※1 本八戸駅通り地区まちづくり計画

| | |
|----------------------------------|---|
| 1. 建築物の用途 | <p>・次に掲げる建築物を建築してはならない。また用途変更して次に掲げる用途の建築物にしてはならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ボーリング場、スケート場、水泳場その他これらに類する運動施設 ●カラオケボックスその他これに類するもの ●マージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類する用途に供する建築物 ●キャバレー、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの ●個室付浴場業に係る公衆浴場その他これに類するもの <p>・建築物を建築、用途変更する場合は、停車場線、沼館三日町線に面した1階部分を原則として店舗とする。</p> |
| 2. 建築物の形態や意匠 2-1 意匠 2-2 壁面 | <p>・店舗を建築する場合、又は外部の改装をする場合は、入口部分には、原則として日よけ、雨よけ等のために庇を設け、ベンチを置くなどして、本八戸駅通りを訪れる人々に対して、もてなしのスペースを作ることとする。</p> <p>・八戸市中心市街地の玄関口にふさわしい街なみ、歩いて楽しい通りを目指し、統一感を著しく損なわない形態及び意匠とする。</p> <p>・住宅については、周辺の店舗等との調和に努める。</p> <p>・建築物を建築する場合は、歩道と一体となって利用できる空間を作るため、停車場線に面した建物の外壁、又はこれに代わる柱の面から敷地境界までの距離は1 m以上とする。</p> |
| 3. 建築物の色彩 | <p>・建築物を建築、外部の改装、建築物の外壁、屋根の色を変更する場合は、建築物の屋根、外壁又はこれに代わる柱の色彩は、原色の多用を避け、落ち着いたのある色調とする。</p> <p>・八戸市中心市街地の玄関口にふさわしい街なみを目指し、周辺の良好な街なみとの調和に配慮した色彩とする。</p> <p>・基調色は、彩度6以下とする。</p> |

| | |
|--------|--|
| 4. 工作物 | <ul style="list-style-type: none"> ・屋外広告物は、原則として、自家用広告物のみとする。 ・八戸市中心市街地の玄関口にふさわしい街なみ、歩いて楽しい通りを目指し、色彩・表示については周辺の良好な街なみとの調和に配慮した、統一感を著しく損なわない形態及び意匠とする。 ・安全上などやむを得ない場合を除き、蛍光色や反射材の類は使用しないこととする。 |
| 5. その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・空調設備、電気設備等の建築設備は、道路から見えない位置に設置するように努め、やむを得ず見える位置に設置する場合は、格子などで被う等隠ぺいを行う。 ・通りに面して駐車場を設置する場合には、歩いて楽しい通りの形成に配慮するものとする。 |



※2 地域団体による取組み「まちぐみ×本八戸駅通りおもてなしプロジェクト」

日本青年会議所全国大会ならびに、B-1 グランプリ in 十和田等の全国からの集客が考えられるイベントの開催に合わせ、本八戸駅通り地区まちづくり協議会では、本八戸駅通りのおもてなしの1つとして、ふきだしとのれんの設置を行った。(設置日 平成27年9月18日～現在)

| | |
|----------|------|
| のれん設置箇所 | 26箇所 |
| ふきだし設置箇所 | 57箇所 |



のれん設置完了



ふきだし設置作業



のれん設置作業



本八戸駅構内へののれん設置



ふきだし設置完了



店舗全景

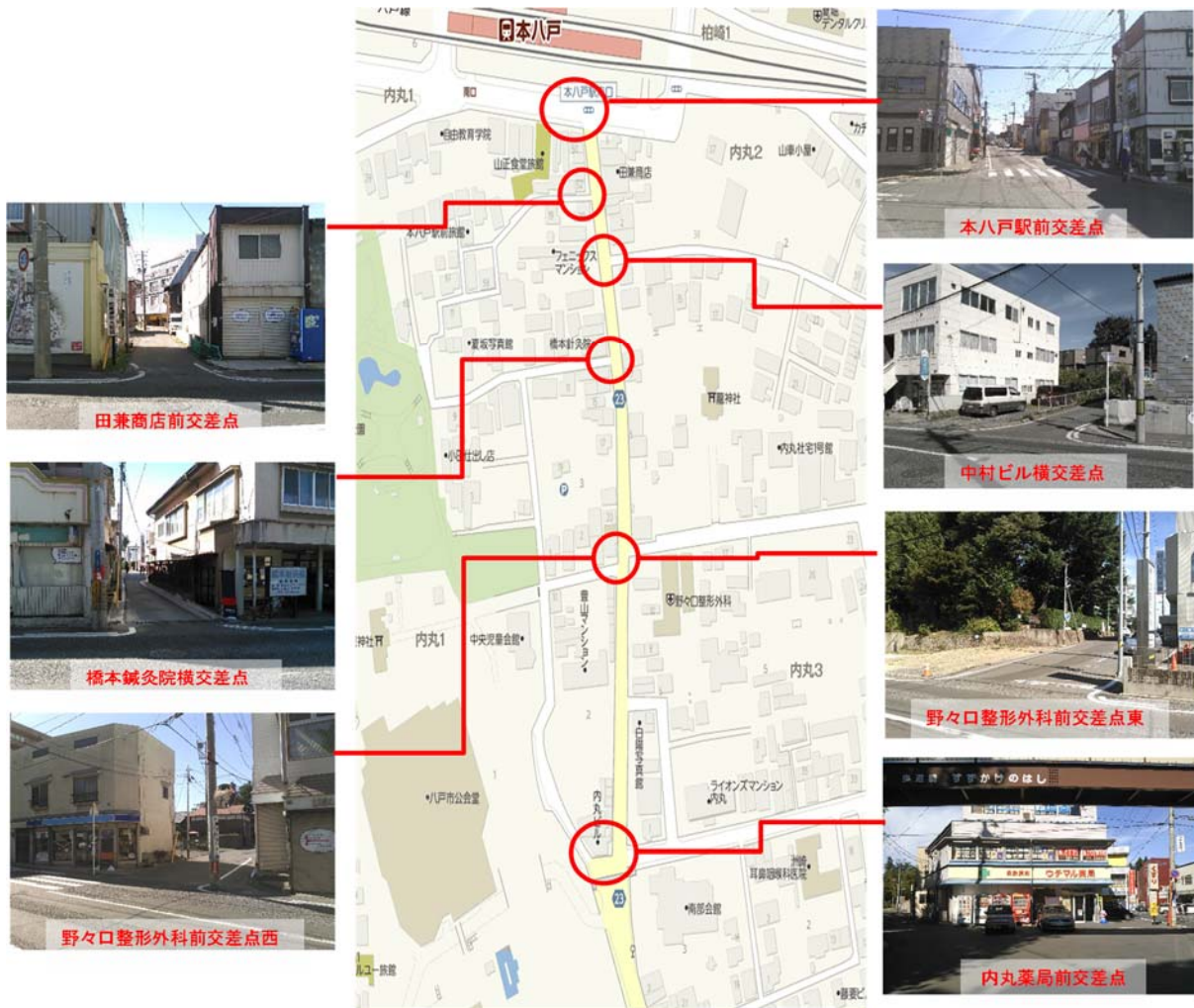
(3) 交通実態

内丸地区・本八戸駅通りの実態を知る上で、人の移動・交通の実態を把握することが重要であるが、これまでは道路交通センサスのデータしか存在しておらず、当該地域での詳細な交通量調査が実施されていなかった。

そこで、本八戸駅通りの再整備、およびにぎわい創出を検討する上での基礎資料として、駅通りの交通実態把握調査を行った。

| | | |
|------|----------|---|
| 実施日 | 調査日 | 平日：平成 27 年 11 月 11 日(水) 休日：平成 27 年 11 月 21 日 (土) |
| | 調査時間帯 | 6：00～21:00 |
| 実施内容 | ①交通量調査 | 本八戸駅通りの6交差点において歩行者等を方向別、時間帯別(60分毎)、車種別・方向別に計測 |
| | ②駐車台数調査 | 本八戸駅通りの駐車台数を時間帯別(60分毎)に計測 |
| | ③ヒアリング調査 | 駅周辺歩行者からの無作為抽出ヒアリング調査 |

実施箇所



1) 交通実態調査結果の概要

①交通量調査結果概要

| 現 状 | 課 題 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：自動車交通量 9,000 台弱 ・ 休日：自動車交通量 7,000 台強 →休日に自動車交通量が6%程度減少 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 休日は、通勤・通学利用が減るため、自動車・歩行者の減少が想定されるが、一方で、『買い物利用』に変化がない。 →買い物をする場所として、(駅通りを含む)中心街の魅力が少ない(と思われている)。 ・ 自動車の減少具合に比べて、歩行者の減少割合が高い。 →駅通りの店等を目的とする来訪者が少ない。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：歩行者(と自転車) 2,000 人強 ・ 休日：歩行者(と自転車) 1,500 人強 →休日に歩行者(と自転車)が20%以上減少 | |
| (駅利用者について) <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日：通勤・通学 30%、買い物 24% ・ 休日：通勤・通学 18%、買い物 25% →休日に通勤・通学が減少、買い物は変化なし | |

②本八戸駅通り・本八戸駅利用者ヒアリング結果概要

| 現 状 | 課 題 |
|----------------------|---|
| 「寂しい・暗い」という意見・要望 11% | (上記課題と関連して)『寂しい』、『もっと活気を!』、『飲食店など集まれる場所を!』などの『活気や魅力』についての要望が多い。 また、道路・沿道環境についても、『歩きにくい』、『狭い』、『暗い』などの意見が多い。 |
| 「にぎわい」への意見・要望 67% | |
| 「道路」への意見・要望 38% | |

◎駅通りは、商業施設が集積する中心街の国道 340 号(表通り)に面する三日町の「大平写真部前」(平日)や十三日町の「はきもの成田屋前」(休日)と同等の歩行者数であり、一定の交通量がある。

※平成 27 年度八戸市中心商店街通行量調査結果との比較(なお、駅通りの歩行者数は、本事業での調査結果のうち中心街歩行量調査にあわせて 9~19 時までの歩行者を集計している)

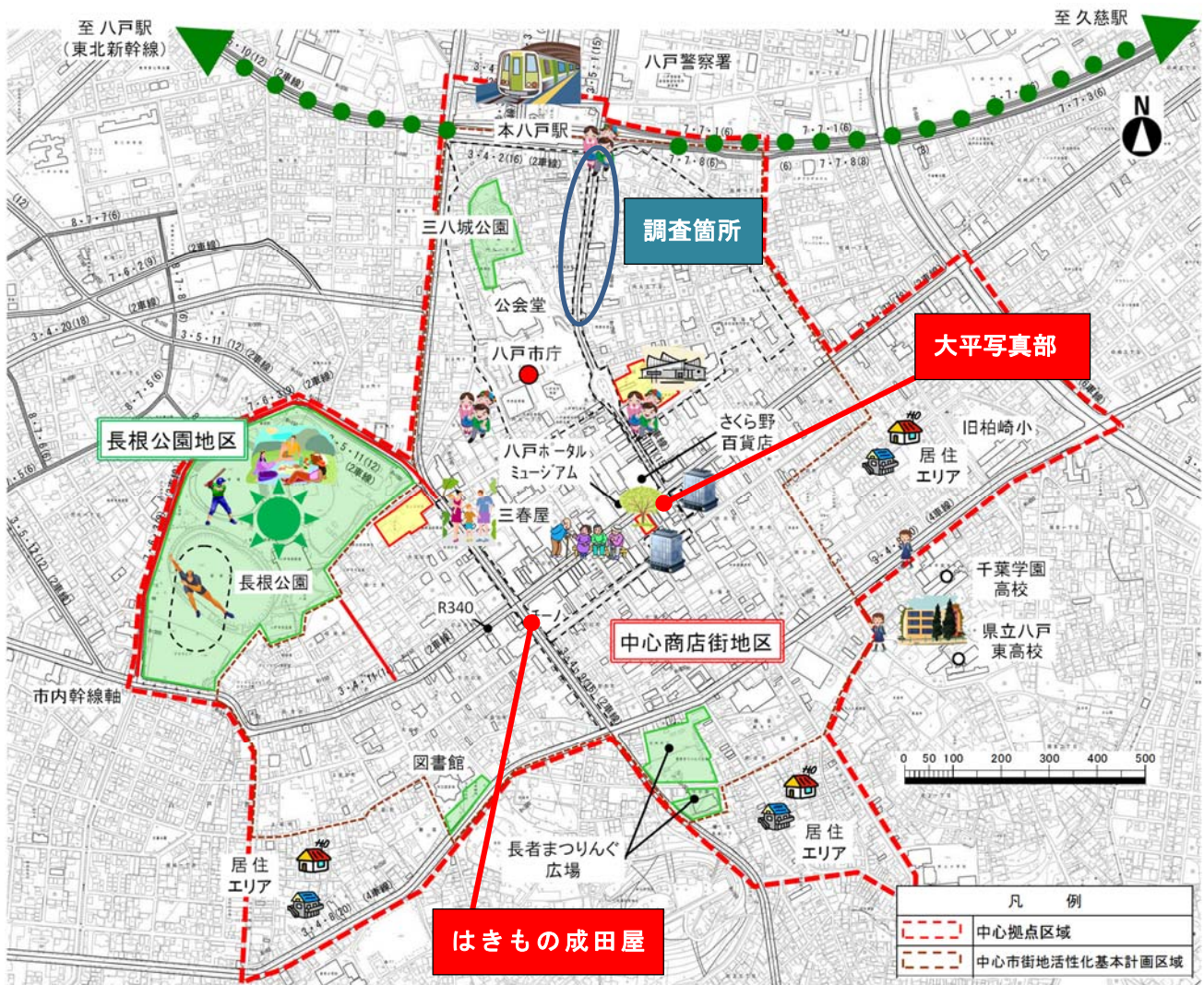
◎駅・駅通り利用者のうち6割ぐらいの方が、店舗・休憩できる場所などの「場」を求めている。

→駅通りの店舗を目的とした来訪者が少ない。

※調査日：平成27年10月4日（日）、5日（月）調査時間：9～19時

| 場所 | | 歩行者通行量※ | |
|-----------------|-----------|---------|-------|
| | | 平日 | 休日 |
| 三日町 | さくら野 | 3,715 | 4,994 |
| | 大平写真部 | 1,590 | 1,552 |
| | 青森銀行三日町支店 | 4,392 | 5,543 |
| | 八戸中央ビル | 2,353 | 2,114 |
| ハナミズ キ 通り | はきもの成田屋 | 1,410 | 1,300 |
| | 旧) 居楽屋・笑笑 | 650 | 445 |
| | ヴァイノヴァ | 1754 | 1,311 |

八戸商工会議所 平成27年 八戸市中心商店街通行料調査

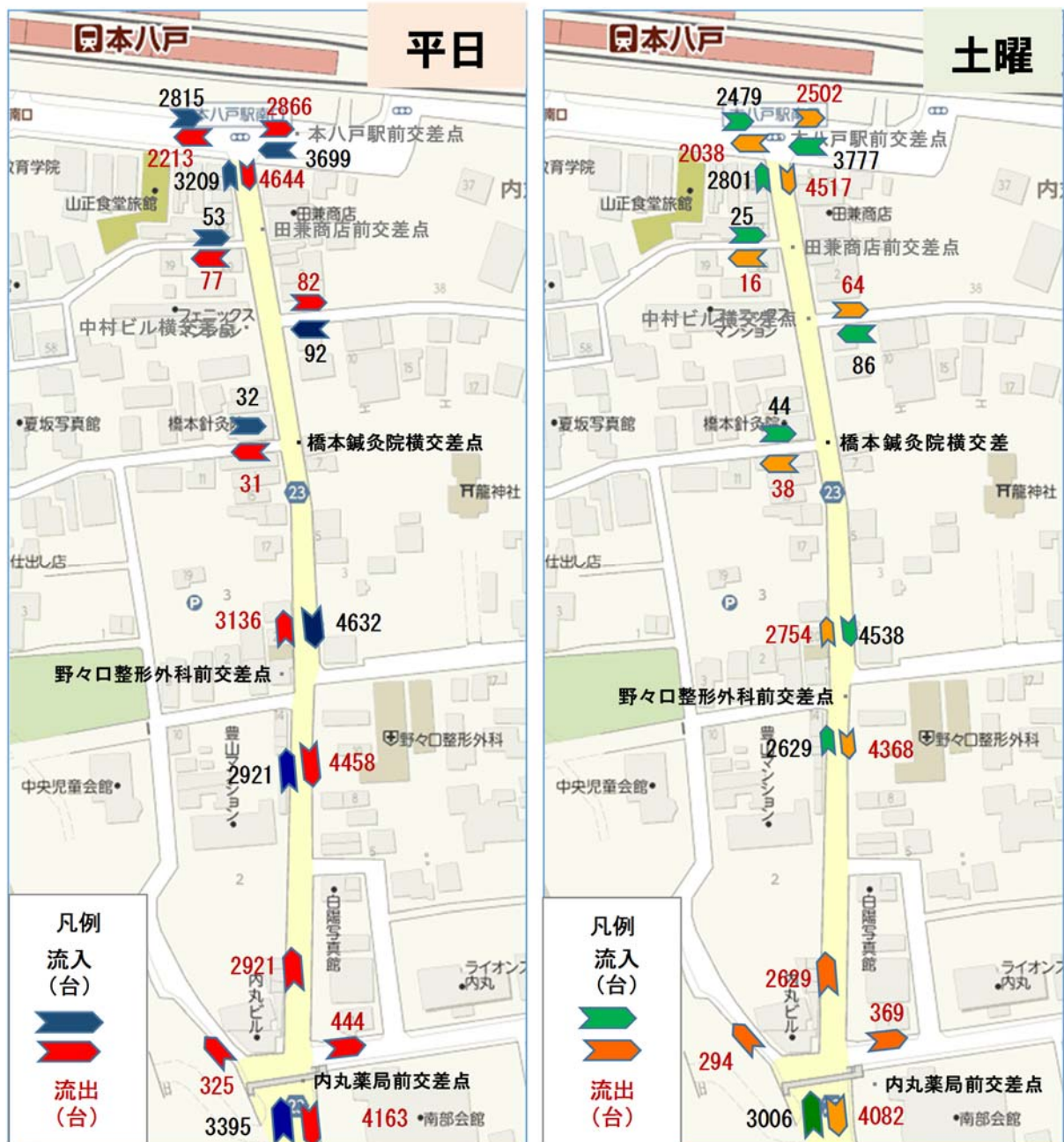


2) 自動車・歩行者交通量調査結果（詳細）

以下に、自動車・歩行者（自転車）の交通量調査結果を示す。

自動車

- ・平日：駅前通りの交通量は9千台弱/日となっている。
駅から中心街方面に向かう車両が反対方向に比べ4割程度多い。
- ・休日：駅前通りの交通量は7千台強/日となっている。
駅から中心街方面に向かう車両が反対方向に比べ7割程度多い。
- ・比較：土曜の自動車交通量は平日に比べ6%程度減少する。



歩行者・自転車

- ・平日：田兼商店前で 2031 人、野々口整形北で 1890 人、白陽写真館前 1735 人
→ 駅に近づくほど多い
- ・休日：田兼商店前で 1562 人、野々口整形北で 1502 人、白陽写真館前 1371 人
→ 駅に近づくほど多い
- ・比較：土曜の歩行者交通量は平日に約 22%以上減少する。



自動車【時間帯別】

- ・平日ピーク：昼の13時台
- ・休日ピーク：帰宅時の17時台 ※大型車混入率は共に約8%

橋本鍼灸院横交差点～野々口整形外科前交差点

- ・平日ピーク：13時台（733台/時）
- ・土曜ピーク：17時台（635台/時）



内丸薬局前交差点北側

- ・平日ピーク：13時台（819台/時）
- ・土曜ピーク：17時台（612台/時）



歩行者・自転車【時間帯別】

- ・平日ピーク：帰宅時の17時台
- ・休日ピーク：昼過ぎの14時台 ※自転車比率は共に約5%

橋本鍼灸院横交差点～野々口整形外科前交差点

- ・平日ピーク：17時台（226人/時）
- ・土曜ピーク：14時台（161人/時）



内丸薬局前交差点北側

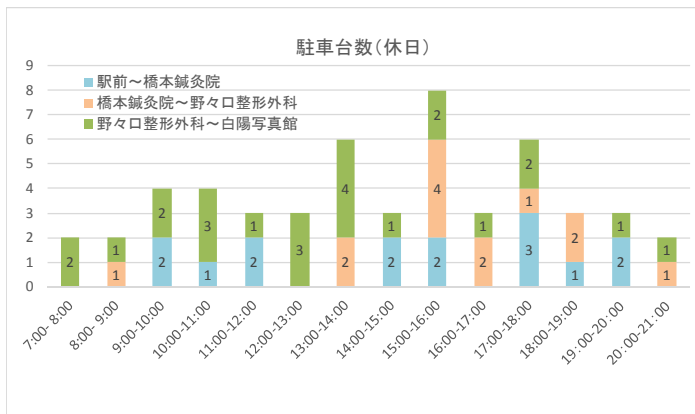
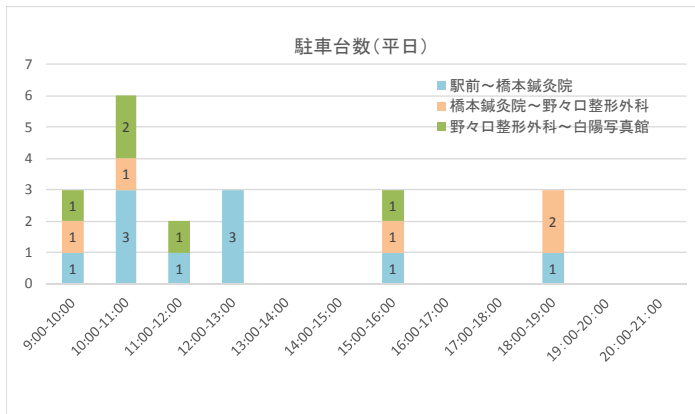
- ・平日ピーク：17時台（206人/時）
- ・土曜ピーク：14時台（147人/時）



3) 駐車台数調査結果

以下に、本八戸駅通りにおける駐車台数調査結果を示す。

- 平日：10：00～11：00の時間帯が6台と最も多い。
- 休日：15：00～16：00の時間帯が8台と最も多い（平日よりも駐車台数が全体的に増加）

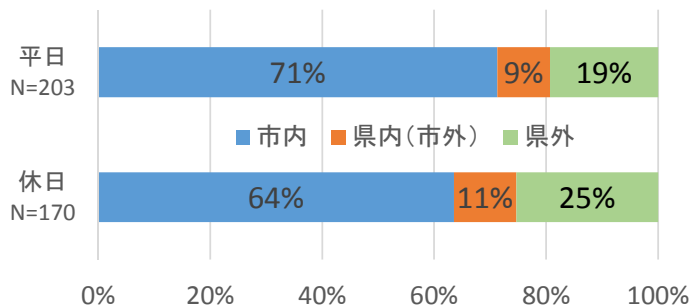


4) 本八戸駅・駅通り利用者ヒアリング結果（詳細）

回答数：平日204人、休日170人 計374人

①回答者の属性 『どんな人が本八戸駅、駅通りを利用しているのか』

居住地

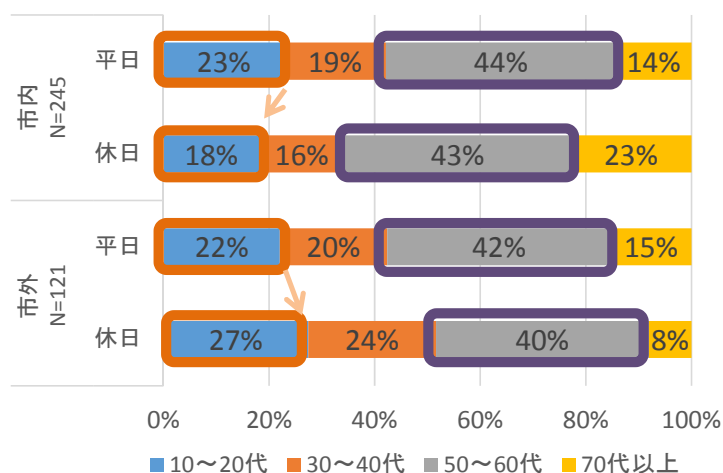


- ・平日は、市内の人が7割を占め、休日になると市外の方の割合が2割程度増加する。
- ・「市外」の人うち、3分の2以上を「県外」の人が占めている。
- ・県外の方は、近郊の岩手・宮城をあわせて19人であるのに対し、関東圏（東京・神奈川・埼玉・千葉）で45人（過半数）を占める。

| 県内 (N=38) | |
|-----------|---|
| 南部町 | 7 |
| おいらせ町 | 5 |
| 階上町 | 5 |
| 三戸町 | 4 |
| 三沢市 | 4 |
| 青森市 | 3 |
| 十和田市 | 2 |
| 野辺地町 | 2 |
| むつ市 | 1 |
| 階上町道仏 | 1 |
| 五戸町 | 1 |
| 五所川原市 | 1 |
| 弘前市 | 1 |
| 六戸町 | 1 |

| 県外 (N=82) | |
|-----------|----|
| 東京都 | 19 |
| 岩手県 | 11 |
| 神奈川県 | 10 |
| 埼玉県 | 9 |
| 宮城県 | 8 |
| 千葉県 | 7 |
| 北海道 | 4 |
| 新潟県 | 3 |
| 栃木県 | 2 |
| 大阪府 | 2 |
| 長野県 | 1 |
| 長崎県 | 1 |
| 静岡県 | 1 |
| 秋田県 | 1 |
| 山形県 | 1 |
| 群馬県 | 1 |
| 茨城県 | 1 |

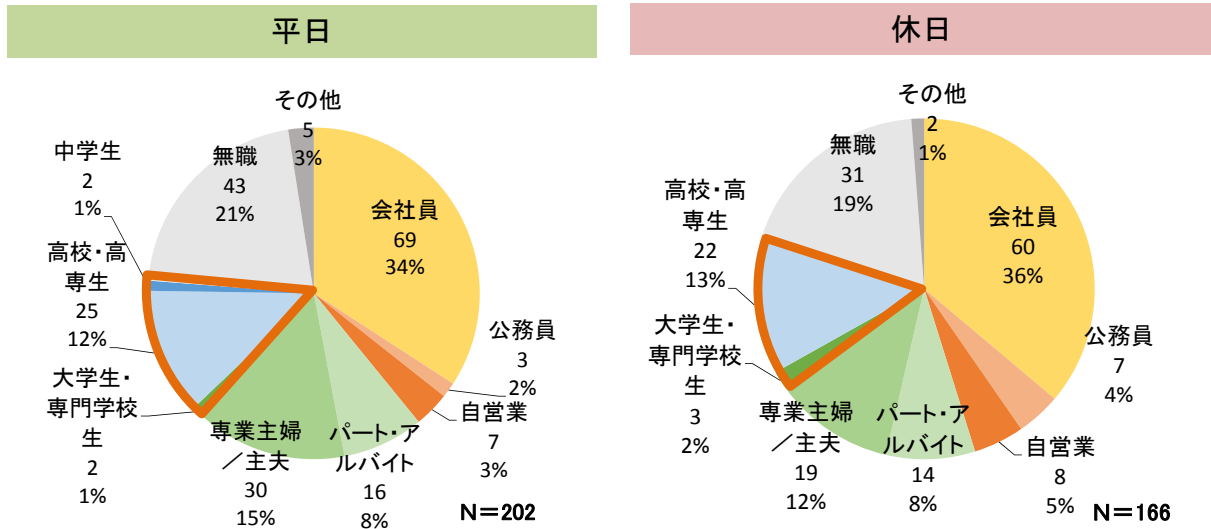
年代



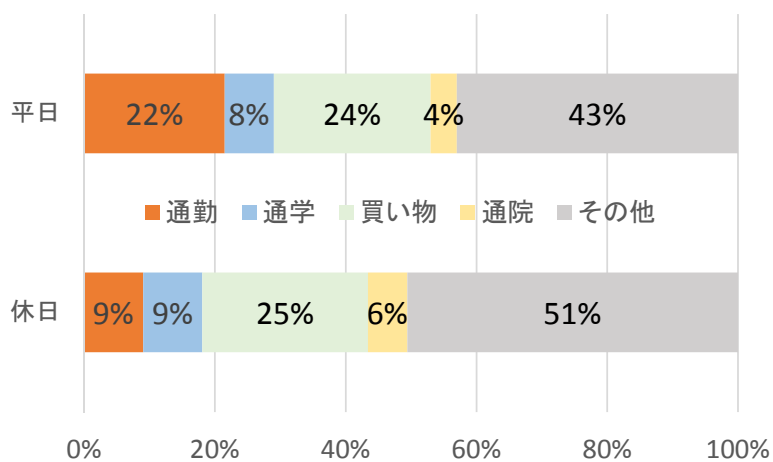
- ・市内の人：平日休日共に50～60代が4割以上を占める。休日は10～20代が少なくなり、70代以上が占める割合が高くなっている。
- ・市外の人：50～60代の占める割合は市内とほぼ同様だが、10～20代が休日にやや増加し、70代以上が占める割合が低くなっている。

職業

- ・平日、休日で構成割合にほとんど変化は無い。
- ・全体的に、会社員が35%程度を占め、学生（大学生・専門学校生・高校生・中学生）が15%程度、無職の方が20%程度を占める。



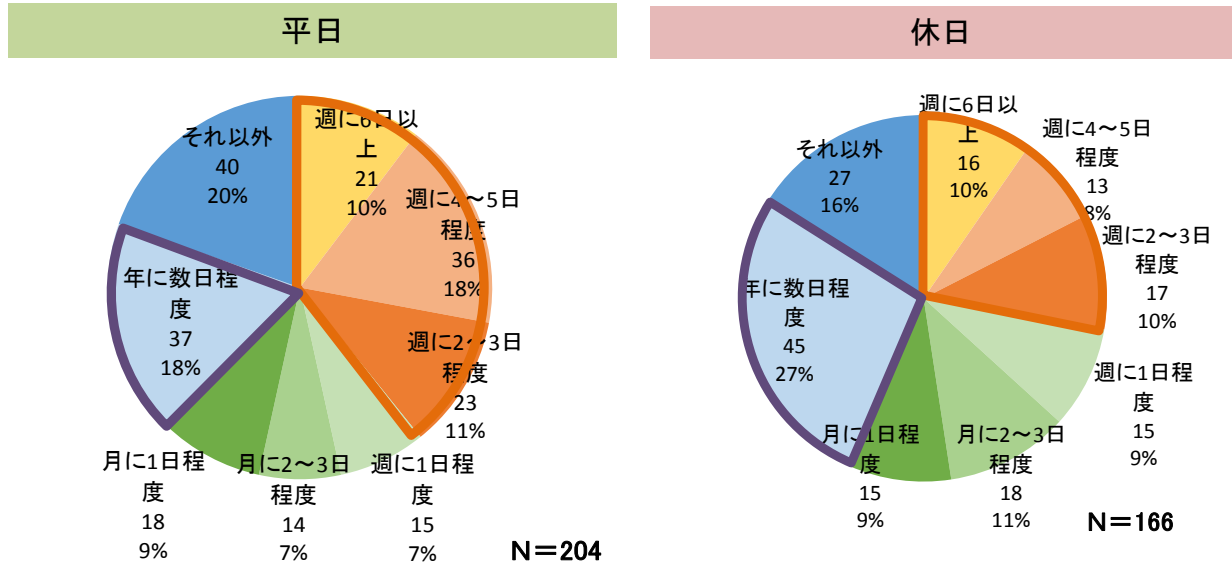
目的（駅通りの利用）



- ・通勤・通学で駅通りを利用する人は、平日は30%を占めるが、休日は18%に減少する。
- ・平日、休日で買い物、通院の割合はさほど変化がない。

利用頻度（駅通り）

- ・平日の方が、高頻度（週に2日以上）で利用している人が多く4割程度を占める。
- ・休日は、『年に数日程』といった利用者が増え、全体の3割程度を占める。



駅通りについての「要望」・「課題」

※自由意見（N=244）から一部抜粋

『寂しい・暗い』という意見 26件（11%）

- ・シャッターが閉めてある店が多く寂れているので、**活気を取り戻してほしい**、**中心街へ人の流れ**をもって行ってほしい。(70代)
- ・シャッター街になっている**空き店舗を賃貸に出す**などして開けた方が良い。(50代)
- ・活気が無く**景観が悪い**、ゴミが沢山落ちている。(不明)

『にぎわいへ』への意見 164件（67%）

- ・駅前の街並みはどこにいても一緒なので、**地域らしさ**をもっと出した街づくりをしてほしい。(60代)
- ・暗い感じなので**外壁のきれいな明るい店舗**が出来てほしい。(60代)
- ・カフェや食事処などみんなが**気軽に集まれる場所**が欲しい(公民館や集会場のような堅苦しくない場所)。(不明)
- ・学生が気軽に寄れる雑貨店や喫茶店があればよいと思う。(10代)
- ・**イベント**をたくさんやってほしい。(60代)

『道路』への意見 93件（38%）

- ・**歩道**が少ないので危ないと思う。(40代)
- ・公衆トイレや駐車場があるといい、道路が広く**安心して歩ける**ように。(50代)
- ・とにかく**道路を広く**して欲しい。(20代)

『にぎわい・街並み・道路・その他』への意見

- ・暗古い家並みがあるのはいいと思うが年を重ねるに従って思うことは本八戸駅通りは中心街に向かって上り坂になっているので、**ちょっと疲れたと思ったときに（緑ある）休める場所**があれば本八戸駅通りを快適に歩けると思う。城下町で仕方ないと思うが本八戸駅通りの**道が狭く年を取ったら車が来たときによけれからないので**広ければよいと思う。(60代)
- ・思い出がいっぱいある場所なので、**適当にしないでちゃんとして欲しい**。(30代)

アンケート調査票)

本八戸駅/本八戸駅前通り利用者ヒアリング調査

調査日：11月 日 : 頃 調査員名： (枚目)

この調査は、本八戸駅利用者の方々を対象に、「本八戸駅前通りの利用状況」についてお聞きするものです。恐れ入りますが、調査へのご協力のほど、よろしくお願いいたします。

1. あなたご自身のことについて教えてください。

| | |
|------------|---|
| ①性別 | 1. 男性 2. 女性 |
| ②年齢 | 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80歳以上 |
| ③居住地 | 1. 八戸市内 →大字/字名 : _____ 2. 八戸市外 →都道府県名 : _____ |
| ④ご職業 | 1. 会社員 2. 公務員 3. 自営業 4. パート・アルバイト 5. 専業主婦/主夫 6. 大学生・専門学校生 7. 高校・高専生 8. 中学生 9. 無職 10. その他 () |
| ⑤本八戸駅の利用頻度 | 1. 週に6日以上 2. 週に4～5日程度 3. 週に2～3日程度 4. 週に1日程度 5. 月に2～3日程度 6. 月に1日程度 7. 年に数日程度 8. それ以外 () |

2. 本八戸駅前通りについてお聞きします。

| | |
|-------------------------------------|---|
| ①普段、どのくらい利用しますか？ | 1. 週に6日以上 2. 週に4～5日程度 3. 週に2～3日程度 4. 週に1日程度 5. 月に2～3日程度 6. 月に1日程度 7. 年に数日程度 8. それ以外 () |
| ②どのような目的で利用することが多いですか？ | 1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院 5. その他 () |
| ③通り沿いに「まちぐみ×店舗の暖簾」が設置されたのをご存知ですか？ | 1. 知っている →④へ 2. 知らない →⑤へ |
| ④暖簾について、どのような印象をお持ちですか？ | 1. とても良い印象 2. 良い印象 3. どちらとも言えない 4. あまり良い印象はない 5. 特に印象はない (理由) |
| ⑤駅前通りについて、要望、課題など、あなたのお考えをお聞かせください。 | (例：あったら良いと思う施設・店舗・イベント/道路環境など) |

ご協力、ありがとうございました。

(4) 沿道施設・商店等の利用通実態

本八戸駅通りの地権者、商店主等を対象に、売上の推移・今後の店舗の維持等に関する考えについてヒアリング調査を行った。

①調査概要

| | |
|-----|--|
| 目 的 | 本八戸駅通りの地権者、不動産保有者、商店主等を対象に、駅通り整備後の営業、不動産の活用等の意向、さらには沿道のにぎわい創りに向けた協力意向、考え方等を把握するために、ヒアリング調査を実施。 |
| 内 容 | <ul style="list-style-type: none">・本八戸駅通りとの関わり：権利（土地保有、建物保有等）／状態（営業・空きテナント等）・業種、経営形態、従業員数、店舗・事業所設立年等・利用者・売上の推移およびその理由・営業の継続意向・廃業後の活用方法等・営業をやめた理由・今後の予定等・本八戸駅通りの（人を中心とした）再整備への期待・自分が貢献できること・営業再開の可能性 等 |
| 対 象 | 本八戸駅通り沿道の地権者、商店主等（次ページ参照） |
| 方 法 | 事前に案内文とヒアリングシート（後述）を配布し、後日電話によるアポイント後に直接訪問 |
| 時 期 | 平成28年1月～2月 |

①調査対象

| 住所 | 備考(店舗名等) |
|-----------|--------------|
| 内丸1丁目 | 石橋時計店 |
| | マンションオーク |
| | 内丸ビル |
| | あずまし屋 |
| | 美濃部酒店 |
| | 元エンジェル |
| | 果物屋 |
| | 橋本鍼灸院 |
| | ドリーム |
| | ネイルサロン |
| | 空き店舗 |
| | わたなべ精肉店 |
| | (株)田名部組 |
| | 内丸2丁目 |
| うおんさい | |
| 田兼商店 | |
| 空き店舗 | |
| 豊山マンション | |
| 中村ビル | |
| タクミホーム(株) | |
| 内丸3丁目 | 白陽写真館 |
| | カットサロンアカサカ |
| | フルーツパーラーおだわら |
| | やぶ春 |
| | 野々口整形外科 |
| | 石亀不動産 |
| | みやした |
| | その他 |

②調査結果

駅通りに期待すること

- ・昭和初期は、ガス灯もあり、商業のすばらしい道路だったので、そのような昔の姿に戻したい。
- ・お店が繁盛すること。
- ・地域が賑やかになること。
- ・喫茶店すらないのは問題と思うので、飲食店があればいい。
- ・八戸市の玄関口にふさわしい通りになること。
- ・きれい、歩きやすい、用がなくても行ってみたい、などを目指す。
- ・滞留拠点を整備し、イベント等にも活用できるようにしたい。
- ・若者が出店するとうい。
- ・どんな景観がいいかみんなで考えたい。
- ・市（いち）をやること

貢献できること

- ・にぎやかに協力していきたい。
- ・簡単なことであれば手伝う。
- ・ベンチや花を置いてもいいが、管理はどうするのかなど詳細を整理した形でなければ対応しかねる。
- ・店舗前を小滞留拠点化したり、イベントの本部として使用してもらおう。
- ・人が集まりやすい雰囲気をつくる。
- ・市民の代表の自負を持って日々、道案内をしている。
- ・Webで新しいお店などを紹介。
- ・市道をどううまく使うか考えたい。
- ・街を明るくする。

自由意見

- ・インフラ整備をしっかりとやってもらいたい。
- ・電線の地中化を希望する。
- ・有事の際にも対応できる形で整備して欲しい。
- ・神社などもうまく活用していければいい。
- ・空き店舗が問題。
- ・坂道というハンディをどのように克服するか。
- ・駅～中心街まで不案内。
- ・駅近くの皆さんと交流がない。
- ・若者が出店しやすい（チャレンジしやすい）環境を整えて欲しい。

本八戸駅前通りの活性化に向けたヒアリング調査

本八戸駅前通り沿線の皆さま

本八戸駅前通り地区まちづくり協議会では、内丸地区での都市計画道路供用後を見据え、八戸市と共に供用後の現道（本八戸駅前通り）活用についての検討を重ね、「人を中心としたみち（※）」づくりによってにぎわい創出を目指しております。

これにあっては、「人が滞在できる・楽しめる」機能やしかがけが不可欠であり、沿道の店舗・施設等の方々からのご賛同・ご協力が大変重要になってきます。

つきましては、沿道のみなさまから今後の本八戸駅前通りについてのお考えについてヒアリング調査を実施させていただきます。

年末にさしかかるご多忙の時期と存じますが、何卒ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

※自動車の通行を都市計画道路で担い、本八戸駅前通りを、「(歩く)人でのぎわうみち」とすることを目指しています。

本八戸駅前通り地区まちづくり協議会

会長 稲田充広

八戸市まちづくり文化推進室

室長 田湯 俊行

【調査実施機関・問い合わせ先】

一般社団法人 北海道開発技術センター東北事務所（担当：伊地知・関下）

電話：20-9150 住所：八戸市大字三日町14-2 青山テラス1F

■ ヒアリング調査の実施方法

・実施時期

12月18日（金）～1月8日（金）の期間

（上記期間は目安です。みなさまのご都合に応じて、期間外も対応いたします。）

・実施方法

上記期間を目安に、調査員がうかがう日程を調整させていただきます。

・調査対象

店舗、物件等に関する今後のお考えをお聞きさせていただきますので、代表的な立場でお答えいただける方とお話しさせていただきたいと考えています。

・調査内容

依頼文（本紙）とあわせて、お聞きしたい内容を事前にお送りいたしますので、内容についてあらかじめご確認、ご検討いただきますようお願いいたします。

※調査結果は、回答された方を特定できない形で集計・提示いたします。

■質問1. あなたご自身についてお聞きします。

| | |
|---------------------------|---|
| 1) 性別 | 1. 男性 2. 女性 |
| 2) 年齢 | 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70歳以上 |
| 3) 本八戸駅通りとの関わり 【複数回答可】 | ◆権利について 1. 土地所有 2. 建物所有 → 店舗 ・ 店舗兼住宅 ・ 住宅 (あてはまるものに ○ をしてください) ◆状態について 1. 営業中 2. 空テナント |

■質問2. 営業中の店舗・事業所をお持ちの方にお聞きします。

※それ以外の方は、「質問3」にお進みください。

| | |
|---------------------------|--|
| 1) 業種 沿道でなにしてるか? | 1. 小売業 2. サービス業 3. 飲食業 4. 建設業 5. 製造業 6. 運輸 7. その他 () |
| 2) 経営形態 | 1. 個人 2. 法人 |
| 3) 従業員数 | 代表者・役員を含めて _____ 人 |
| 4) 店舗・事業所設立年 (開業・始業年) | 大正・昭和・平成 _____ 年 ※同名義で業種転換している場合は、もともとの設立年 ※業種転換により名義が変更となっている場合は、現在の 名義での設立年 |
| 5) 売上高の推移 (過去10年間) | 1. 減少 2. 横ばい 3. 増加 |
| 6) 利用者(顧客)の推移 (過去10年間) | 1. 減少 2. 横ばい 3. 増加 |

| | |
|---|---|
| 7) 売上、利用者(顧客)の推移について、その「原因」はどのようなところにあるとお考えですか? | |
| 8) 将来的な店舗・事業の継続について、どのようにお考えですか? | 1. 営業を継続する 2. 近い将来廃業を考えている 3. 後継者に譲りたい 4. その他 (_____) |
| 9) 8)で「営業を継続する」と回答した方にお聞きします。 あと何年くらい継続したいと思っていますか? | 1. 3年以内 2. 4～5年くらい 3. 6～10年くらい 4. 11～15年くらい 5. 16年以上 |
| 10) 8)で「営業を継続する」と回答した方にお聞きします。 近い将来、業種・業態を変えようと思いませんか? | 1. 現状のまま 2. 多角化を考えている 3. 業種転換を考えている 4. その他 (_____) |
| 11) 8)で「近い将来廃業を考えている」と回答した方にお聞きします。 あと何年くらいは、継続して営業したいと思っていますか? | 1. 1年程度 2. 2～3年 3. 4～5年 4. 6～10年 5. 11年以上 |
| 12) 8)で「近い将来廃業を考えている」と回答した方にお聞きします。 廃業後、店舗・営業所をどのように活用しようと思っていますか? | 1. 譲渡する 2. 賃貸物件とする 3. 自分で活用する 4. 活用する予定はない 5. その他 (_____) |

→ 質問4 にお進みください。

■質問3. 以前、店舗・事業所を営んでいた方にお聞きします。
※それ以外の方は、「質問4」にお進みください。

| | |
|--|---|
| 1) 業種 | 1. 小売業 4. 建設業 7. その他 () 2. サービス業 5. 製造業 3. 飲食業 6. 運輸 |
| 2) 営業していた期間 ※本八戸駅前通り（またはその近郊での）営業期間 | 大正・昭和・平成 年（頃） ～ 大正・昭和・平成 年（頃） |
| 3) 営業をやめた理由についてお聞かせください。 | |
| 4) 今後、建物の利用についてどのようにお考えですか？ | 1. 建て替えを検討している 2. 取り壊しを検討している 3. 譲渡（売却）を検討している (具体的に検討している内容があれば、可能な範囲でお聞かせください) |

→ 質問4 にお進みください。

■質問4. 本八戸駅前通りについてお聞きします。

| | |
|--|------------------------------|
| 1) 都市計画道路供与後、「人を中心としたまち」を目指している本八戸駅前通りに、期待することは何ですか？ | |
| 2) 1) でお答えいただいた「期待」に、ご自身（または貴店舗・事業所）がどのように貢献できると考えられますか？ お気軽にお答えください。 | |
| 3) 以前、沿道で店舗・事業所を営んでいた方にお聞きします。 2) でお答えいただいた「期待」がある程度形になった場合、営業を再開する可能性はありますか？ | (再開の可能性がない場合は、その理由もお聞かせください) |
| 4) 本八戸駅前通り、内丸地区について、課題、展望、期待など自由にお聞かせください。 | |

第3章 本八戸駅通り・内丸地区のにぎわい創出に向けた検討

本章では、本八戸駅通り・内丸地区のにぎわい創出に向けた「道路（および道路付属物）」の在り方「ハード部分の検討」と、その空間を管理・活用する方法についての検討「ソフト部分の検討」を行った。

具体的には、まず、ハード部分の検討として現在コミュニティ道路としての再整備を予定している本八戸駅通り（以下、現道と略記）を「シェアード・スペース」として検討する意義・可能性を整理し、次いで、現道と都市計画道路の交差部分に整備予定の「ポケットパーク」、及び既存の「三八城公園」の管理方法について検討を行った。

そして、これらの道路・公共施設等を広く管理・活用する「ソフト部分の検討」をするにあたり、他地域での商店街や道路等の公共空間の活用方法、エリアマネジメントなど、管理・活用（地域づくりやにぎわい創出の方法）について、特に官民連携が軸となっている事例を調査した。

その中でも、本八戸駅通りという「線」だけではなく、内丸地区という「面：エリア全体」を最大限に活用したにぎわいづくりを検討するにあたり、エリアマネジメントを精力的に実践している仙台駅東エリアマネジメント協議会への視察を行った。

あわせて、現行における道路空間活用の際に必要な手続きを整理することで、今後のスキームづくりの中で配慮・緩和すべき内容を把握した。

また、当該エリアにおける「活性化・にぎわいづくり」を具体的にイメージして実行力のあるプランづくり、スキームづくりを行うために、空き店舗を活用した実証的な取り組みを行った。

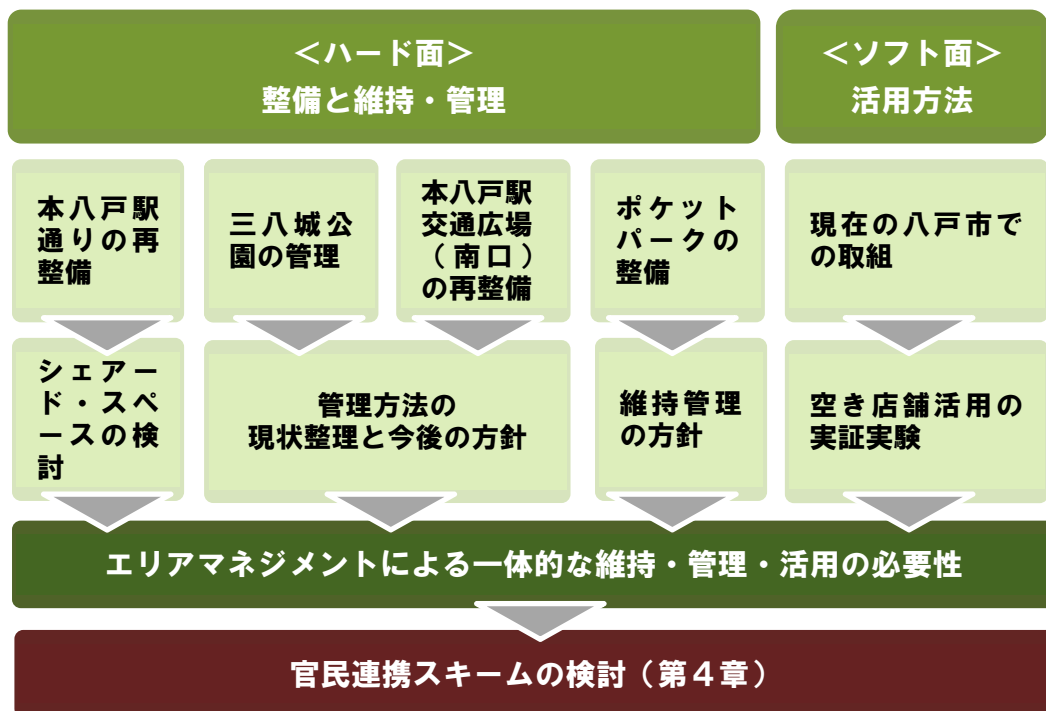


図 3-1 にぎわい創出検討のスキーム

(1) シェアード・スペースの検討【ハード面】

現道の再整備を行う際には、「人を中心とした通り」をテーマとして、車道の動線を湾曲させることによる構造的な速度制限、およびゆとりのある歩道空間を確保するコミュニティ道路化を目指しているところであるが、道路空間の活用可能性が高く、さらに心理的に安全性向上に寄与する「シェアード・スペース」について検討することも重要だと考えられる。

そこで、本節では、海外の事例も踏まえて、本八戸駅通りでのシェアード・スペース化について検討を行う。

1) シェアード・スペースの概要と要点

本項では、シェアード・スペースの概要を把握し、その要点を整理することで、導入を検討する際の留意点等を整理する。

シェアード・スペースとは？

歩車分離を意図的に解消したり、信号や標識等をできるだけ少なくすることにより、歩行者、自転車、自動車等の交通参加者同士の共存を促し、結果的に安全な通行・滞留空間を生み出す手法であり、近年、欧州において導入されている。

※出典：「道が変わる、道を変える」社会資本整備審議会資料、H26年（下線は加筆）

シェアード・スペースの特徴

※赤字部分は本八戸駅通りで特に参考になると考えられる点。

- ・シェアード・スペースを実現する計画方法は、従来の道路整備とは異なる。
- ・シェアード・スペースは、自動車交通の安全と円滑を道路設計の原点にせず、以前は**自動車専用**に確保されていた空間を皆に戻す。
- ・その結果として、**滞留や交流を招くヒューマンスケールの空間が生じる**。（速やかに移動する空間とは異なる）
- ・整備マニュアルや、必ず使うべきデザイン要素が存在しないので、**その場その場に適した個性に満ちた空間設計が可能**である。
- ・この設計が**場所の歴史や特徴を反映**し、強調されるべきである。
- ・空間設計における**住民参加が大きく重視**され、場所に関する知識や経験を住民によって提供してもらうだけでなく、参加する人の責任感や民主主義に関する意識を深める目的もある。
- ・特定の空間整備や交通設計ではなく、**道路整備と街づくりを組み合わせる設計作成のプロセス**や空間利用へのいわば心理的なアプローチである。

シェアード・スペースにおける空間分類（3つ）

① 滞留空間

- ・人間が滞留し、交流する空間で、歩車分離が基本的に無い。
- ・人がわがままでゆっくりと移動し、それぞれの行動が予測しにくい。
- ・人と人のアイコンタクトやコミュニケーションが重要で、交通ルールがあまり適応されない。
- ・交通事故がほとんど発生せず、交通安全性が高い。

② 交通空間

- ・速やかな移動のための空間で、歩車分離が徹底している。
- ・コミュニケーションよりは交通ルールが重要で、なるべく速やかに移動することが空間利用の目的である。
- ・歩行者と車両、それぞれが使う空間や従うルールが皆に認識されているので、それぞれの行動が予測しやすい。
- ・その結果として、走行速度が速くても交通安全性が高い。

③ 曖昧空間

- ・滞留機能がありながら標識や物理的デバイス等があり歩車分離されていると、主な空間利用が滞留か交通か曖昧になるため、交通事故が発生しやすい。
- ・特に、「私のことを見ているだろう」と思い込む歩行者や、「皆は交通ルールに従っているからいいだろう」と思い込む自動車などの間の問題が発生しやすい。
- ・交通が上手く機能するためには、滞留空間の道路ネットワークと交通空間の道路ネットワークの両方が必要ではあるが、交通安全性を向上させるためには曖昧空間をなるべくなくすべきである。
- ・このことに向けて、曖昧空間の本来の意味を見直し、曖昧空間を滞留空間、または交通空間に再整備するべきである。

以上の特徴、分類から本八戸駅通りにおいてシェアード・スペースの導入を検討する際の留意点をとりまとめる。

本八戸駅通りにおいてシェアード・スペースの導入を検討する際の留意点

- ・「人を中心とした通り」とし、「にぎわい創出」を目指すにあたっては、交通安全性の高い「滞留空間」を軸とした設計が必要。
- ・本八戸駅通り、内丸地区の「個性」を活かした空間づくりが必須であり、可能。
- ・そのためにも住民参加が重要。
- ・道路整備とまちづくりが一体となった設計プロセスが不可欠。

2) シェアード・スペースの事例

次に、オランダを発祥とするシェアード・スペースについて、海外における事例を整理する。

| | |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">Oudehaske (オランダ)</p> |  |
| <p>1980年代半ば、モンドーマンのアイデアを顕在化させた事例。村の馬車道をイメージし、歩行者・自転車・車両を混在させ、舗装の色分けによる車両の心理的減速を試みた。車速30km以下に減速させることに成功した。</p> | |
| <p style="text-align: center;">Drachten (オランダ)</p> |  |
| <p>Oudehaskeに近い、人口約45,000のまち。交通量2万台と多い。7年間の設計と施工の後、2003年整備された。まちの中心部の交差点をロータリー型にし、信号や標識は撤去した。横には交通量に応じて水量が変化する噴水が造られた。歩行者用の舗装にレンガが使われるなどされているが、質感の変化であり、白線やハンプなどはない。他の交差点、道も同様に整備されている。整備以前は年間平均8件の交通事故が、整備後は0件であるという。</p> | |
| <p style="text-align: center;">Bohmte (ドイツ)</p> |  |
| <p>2007年EUのプロジェクトの7件のうちの1件として整備され、EUが信号や標識の撤去費用を半分受け持った。地域の幹線道路であり交通量は多いが、シェアード・スペースの区間に入ると車は減速しスムーズに流れている。ロータリーでは逆に回る車も見られた。他と同様、歩行者や自転車とのアイコンタクトによって共存がなされていた。</p> | |
| <p style="text-align: center;">Ostende (ベルギー)</p> |  |
| <p>同様にEUプロジェクトの一つ。中心街近くの住宅地道路を一方通行にしたり、駐車場を歩道と一体化させるなどしている。速度抑制のコーンや速度規制の標識、駐車標識など見られる。駅前のバス広場も整備され、段差がなくバリアフリーでもある。</p> | |
| <p style="text-align: center;">London (イギリス)</p> |  |
| <p>Kensington High Street、Seven Dials、Exhibition Roadなどにみられる。ロンドンは自転車の利用を促す政策も進行中でありシェアード・スペースとともに工事の箇所が多く見られた。Kensington High Streetでは横断歩道を石畳の舗装に変え、中央分離帯には駐輪のスペースが設けられ、信号・標識は一部に残っているものの相当数減じられ、ガードレールは撤去された。この整備で重大事故が40%減少した。</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>Brighton (イギリス)</p> |  |
| <p>劇場などが並び、対面には公園がある通りをシェアード・スペースにした。公園側にはベンチが並ぶ。歩行者専用のような様相だが、車両も通行できる。しかし幹線道路ではないためさほど車の通行量は少ない。</p> |  |
| <p>Ashford (イギリス)</p> <p>2008年、街の環状線の一部と交差点、商店街がシェアード・スペースとして整備された。主に歩道と車道の段差のないデザイン、レンガ素材と石材からなる舗装素材、照明、速度制限からなる。シェアード・スペースの区間直前に制限速度の標識があるが、中に入ると標識はない。車速を示す電光掲示がある。英国ランドスケープ賞を受賞している。</p> |  |
| <p>Seattle (アメリカ)</p> <p>街の中心部の広場を含めた一体がシェアード・スペースとして整備された。信号はあるものの、広場から交差点まで一体の舗装となり、車は減速を促される。市電やバス、ライトレイルなどの公共交通政策が推進されており、この一環である。</p> | |

※出典：「シェアード・スペースに関する研究1・2」日本デザイン学会 第58回研究発表大会（一部加筆）

以上のうち、「中心街の近く」「住宅地」などの立地条件、道路幅員等の条件を考慮して本八戸駅通りの参考になるものとして、Ostende（ベルギー）の事例について詳述する。

◆Ostende（ベルギー）の事例 ※出典：生活道路の総合研究、IATSS 研究報告書、2009（一部修正・加筆）

（赤字部分は本八戸駅通りの再整備との共通点・参考となる点）

都市の問題点とシェアード・スペースの導入目標

- ① 幹線道路による市街地の分断解消
新規幹線道路の完成による都市の分断を解消する。
- ② 低所得者層向け住宅の充実と居住環境の向上
新規幹線道路の完成により、より悪化すると考えられる低所得者層向け住宅地の居住環境を維持向上させる。新規住宅建設や改修、コミュニティの中核となる施設も新規に整備する。
- ③ 旧道路沿線の居住環境向上
旧道路から新規幹線道路への自動車交通の転換により、旧道路の多様な空間利用が可能となり、より居住環境を向上させ都市としての魅力を向上させる。
- ④ 都心部乗り入れ車両の削減
都心部の環境向上に向け、歩行者、自転車利用を主体として、都心乗り入れ自動車数抑制を目指す。

住宅地における整備状況

一方通行化と速度規制を実施



地元住民の要望により駐車帯を設置



速度抑制対策の事例



地元小学生は道路端部を通行



3) 本八戸駅通りにおけるシェアード・スペースの検討

各事例からの明らかなおおりに、シェアード・スペースは「自動車の速度抑制」「安全性の向上」「道路空間の活用可能性の拡大」「都市環境空間の質の向上」などの多様な効果が期待できる。加えて、これらの効果を十分に確保するためには、「個性の発揮」「住民参加」「まちづくりとの一体的な取り組み」といった、地域の魅力向上・持続性の確保において不可欠な条件が、そのまま必要条件となっているところも特筆すべき点である。

以上のことから、本八戸駅通りにおいてシェアード・スペース化を検討することは、有意義であると考えられる。そこで、地元住民の意見を踏まえつつ整備を行う際のポイントを整理する。

| 分類 | 項目 | 地元住民の意見 |
|----|-------------|--|
| 性能 | 自動車の流入・速度規制 | <ul style="list-style-type: none"> ・現状の案では、一方通行であるものの、3・5・1道路からの左折車が侵入してくる可能性が高い。 ・沿道住民への配慮が必要だが、「人が優先」ではなく「人専用」にしたい気持ちがあった。 ・以前より「滞留の仕掛けが必要」というポイントがあるが、滞留を促すには自動車の数やスピードは抑制すべき（30km/h以下）。 |
| | 歩行者の安全 | <ul style="list-style-type: none"> ・安全確保のために、車両優先と歩行者優先の道路は色を変えるなどの工夫をするのが望ましい。 |
| 仕様 | プランター | <ul style="list-style-type: none"> ・店舗の前に置くのは良いが、管理方法を定める必要がある。 ・花卉などは、季節によってきれいなものとそうでないものがあるので、管理が大変。 ・その管理のためにも、行政から適切な支援があればよい。 ・丸太抜きかつ水に強いものが望ましい。 |
| | 植栽 | <ul style="list-style-type: none"> ・類似例のない中低木で、虫のつきにくい種木が望ましい。 |
| | ベンチ | <ul style="list-style-type: none"> ・「滞留」のための配置などをよく検討する必要がある。 ・材料は県産材の使用が望ましい。 |
| | 舗装 | <ul style="list-style-type: none"> ・インターロッキングにする場合も、安価なものから高価なものまで幅が広いので、「具体的な予算や仕様」またはたたき台となるイメージがないと検討しにくい。（ノンスリップカラー舗装など） ・道路空間を「シェアする」という趣旨を踏まえ、歩道・車道の舗装レベルはフラットにする。 |
| | 車止め | <ul style="list-style-type: none"> ・車止めはないほうが良い（→プランターで代用）。 |
| | 荷捌き | <ul style="list-style-type: none"> ・滞留拠点の一部に駐車場を設置。 |
| | 街路灯 | <ul style="list-style-type: none"> ・ものづくり八戸の鋳物製品でデザインするのが望ましい。 |
| | 案内 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅から中心街までの案内が不足している。 |
| | その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・分詞により沿道を象徴するような神社があってもよい。 |

| | | |
|----|-------------|---|
| 活用 | イベント時の自動車通行 | ・イベントを実施するときは流入規制をして歩行者専用にしてもよいと思う（時間規制）。 |
| | 店舗・物件前の使用 | ・若者が利用しやすいような仕組みづくりが大切。 |
| | 広告 | ・枠を統一するなど、全体的な配慮が必要だが、道路空間での広告はあってもよい。 |
| | その他 | ・神前式で沿道の写真館、神社を活用するのもPR効果があつてよい。 |

| 今後の方針 | |
|-------|---|
| 諸元 | L=180m、W=9.0m |
| 整備方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者優先だが、できるだけ「歩行者専用」に近い環境づくりを行うことで、滞留促進、にぎわいづくりにつながる仕様とする。 ・地域の個性を大切にし、材料・デザインに地域のもの・アイデアを盛り込む。 ・地区の拠点となるオガミ神社・三八城神社といった歴史的風格のある仕様とする。 |
| 管理方針 | 本八戸駅通り再整備後に、他の市道（生活道路）と一括して管理を委託する。 |

(本八戸駅通りの現況)

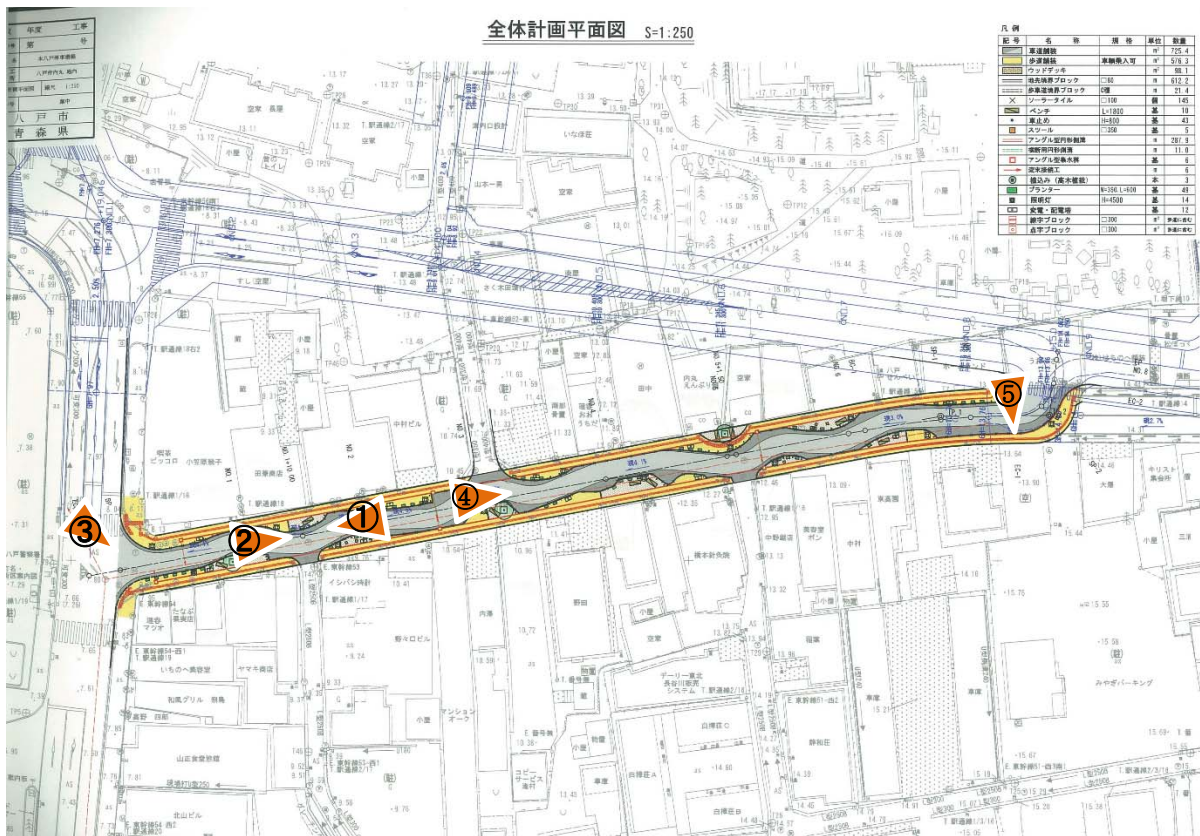


図 3-2 本八戸駅通りの再整備計画平面図（現状）

(シェアードスペースの考え方も考慮した本八戸駅通りの再整備イメージ)

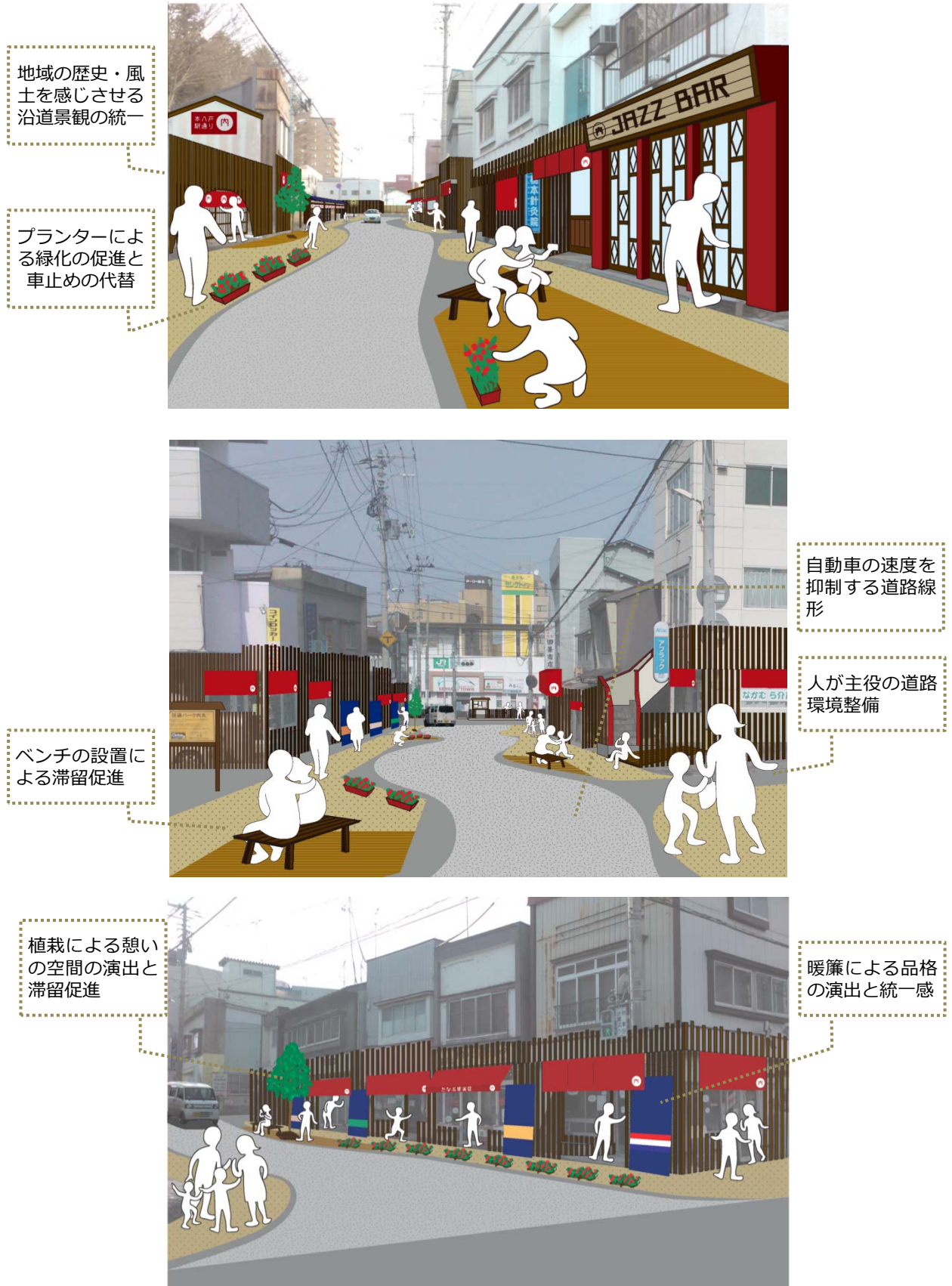


図 3-3 本八戸駅通りの再整備のイメージ (上 : p. 44_② 中 : p. 44_③ 下 : p. 44_①)

(2) ポケットパークの整備方針の検討【ハード面】

八戸市では、本八戸駅通りの再整備に伴い、沿道での滞留時間の向上を図るために、県の都市計画道路事業に伴って発生する狭小用地を買収し、道路の付随するポケットパークを整備する予定である。

については、ここでポケットパークの利活用については、住民の意見を整理するとともに、整備方針を定める。

| 分類 | 項目 | 地元住民の意見 |
|----|-----------|--|
| 性能 | 滞留促進 | <ul style="list-style-type: none"> 滞留しやすい環境整備のために、複数のベンチが必要 整備される3・5・1道路（県道）との合流地点であるため、コミュニティ道路（現道）・ポケットパーク・県道の一体的な雰囲気づくりが重要。 |
| | 仕様 | <ul style="list-style-type: none"> 植樹 <ul style="list-style-type: none"> プランターは沿道で活用するので、通りの象徴となるような木（シンボルツリー）があるのがよい。 ベンチ <ul style="list-style-type: none"> 滞留しやすい環境整備のために、複数のベンチが必要（再記） 水道 <ul style="list-style-type: none"> イベントでの活用を考えれば、水道が必要 ※防災の観点から、地下を貯水池として、消火栓・手洗い場を設置 トイレ <ul style="list-style-type: none"> トイレを設置するのはスペース的に現実的ではないが、イベント時などに簡易トイレを設置できるスペースの確保が必要 その他 <ul style="list-style-type: none"> 「雨宿り」できる空間も欲しい。 |
| 活用 | イベント等での活用 | <ul style="list-style-type: none"> イベントを開催しやすい管理・事務手続き等の方法を整理するのが望ましい（基本的に自由使用だが、事後の清掃は必須とする等） |
| | 普段の活用 | <ul style="list-style-type: none"> 普段から「小さいお店（出店等）」を出せるようにするのが望ましい。 |
| 管理 | 清掃等 | <ul style="list-style-type: none"> 市道と同様に、管理を一括で委託するのが望ましい。 |

| 今後の方針 | | |
|-------|--|---|
| 諸元 | | 42m ² |
| 整備方針 | | <ul style="list-style-type: none"> イベント時も普段も使いやすい、滞留しやすい仕様とする。 起終点となる場所であることから、全体の雰囲気と調和しつつもシンボリックな植栽等の工夫を行う。 |
| 管理方針 | | 本八戸駅通り再整備後に、市道と一括して管理を委託する。 |

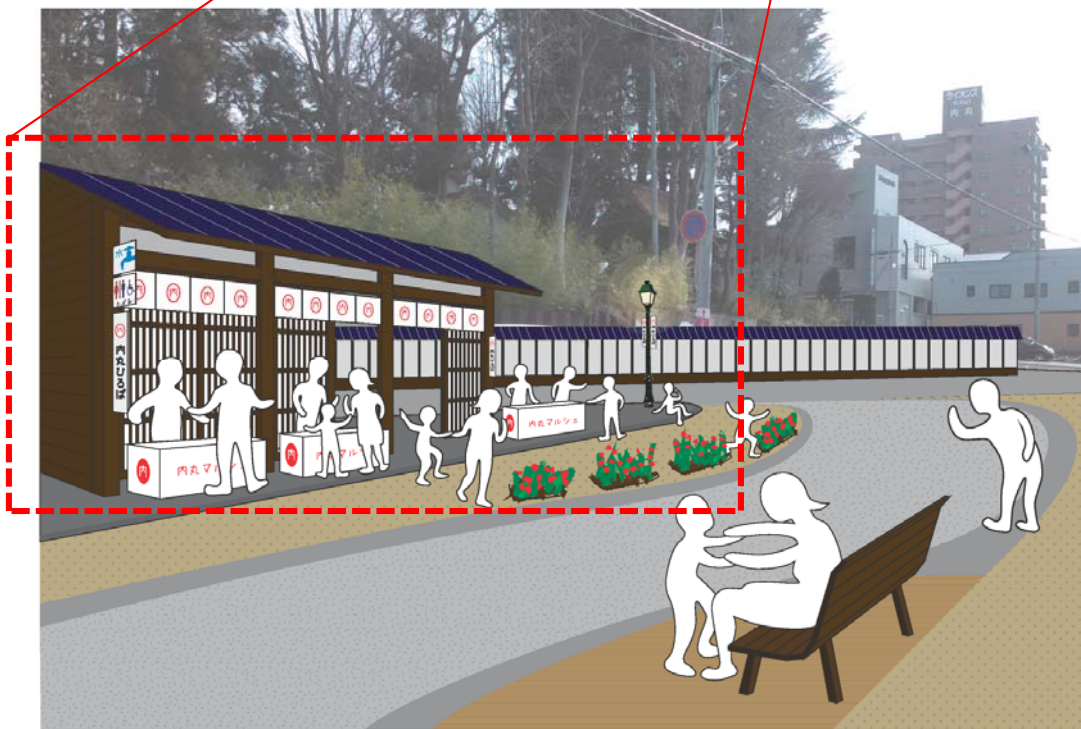
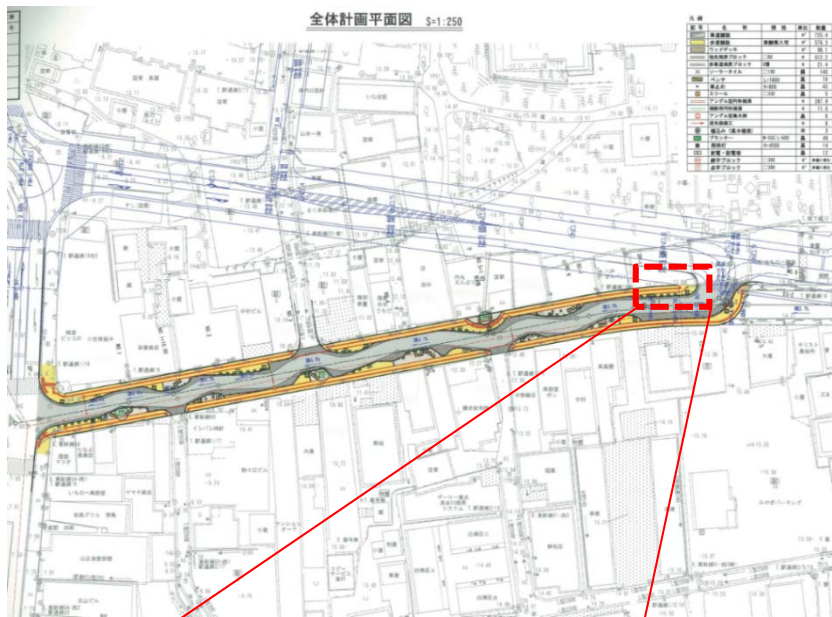


図 3-4 ポケットパークのイメージ（現道側から）

(3) 市道・公園等における管理の現状と今後の方針【ハード面】

内丸地区全体の「道路環境」の維持・管理の方法を把握するために、「市道」に関する管理方法・補修作業の委託状況などを把握した。

同様に、内丸地区の中で、歴史的な資源、または地区を代表する核として重要性の高い三八城公園（市管理／種別：近隣公園）の維持・管理状況についても把握した。

また、これらの現状を踏まえ、内丸地区の魅力・にぎわい向上を目指す上での今後の在り方を検討した。

1) 市道部分の現在の管理方法と今後の方針

八戸市内の市道は、エリア毎に維持管理を行っている。内丸地区内の市道部分について、本八戸駅前の主要道路では、年1～2回程度、路面清掃車による清掃を行っており、清掃車が行き届かない部分の清掃は、職員を派遣して行っている。生活道路部分に関しては、維持管理（舗装補修・道路清掃）がほとんどなされていないのが実状であり、今後整備を予定しているコミュニティ道路やポケットパーク、既存の三八城公園等と一体的に管理水準の向上を図るため、地元組織である本八戸駅通り地区まちづくり協議会との新たな管理協定を検討する必要がある。なお、除雪業務に関しては、除雪計画によって市内全域が詳細にエリア分けされており、現在の体制が望ましいことから、検討には含まないこととした。

| 現在の管理方法 | |
|---------------|--|
| 諸元 | 市道1, 486km（1級227km／2級225km／その他1,027km） 舗装率77.2% 道路面積948ha |
| |   |
| 業務内容 | 除草，除雪，道路清掃，舗装補修，街路樹剪定管理，側溝補修，舗装補修，区画線設置 |
| 委託費 (市内全体) | 除草委託料 約360万円 除雪業務委託料 約18,352万円 道路清掃委託料 約3,025万円 舗装補修委託料 約25,101万円 |
| 今後の方針 | |
| 改善検討のポイント | 現在はほとんど維持管理がされておらず、管理水準も設定されていない。 地元組織である本八戸駅通り地区まちづくり協議会と管理協定を締結することにより、内丸地区全体の一体的な管理水準の向上を図る。 |

2) 三八城公園の現在の管理方法と今後の方針

現在、八戸市では市内主要公園（6か所）の管理を一括で委託している。主な業務内容を踏まえ、今後の方針を整理する。

| 現在の管理方法 | |
|-----------|--|
| 諸元 | <p>内丸一丁目 14-49 他 面積 1.6ha 都市計画決定 S47.6.29（青森県 499 号）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> |
| 業務内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・公園（トイレ含む）内の<u>清掃</u>、<u>除草</u>及び<u>植物管理</u> <ul style="list-style-type: none"> ※展望台のある一部の公園では、その管理及び休憩所の清掃（施錠事務含む） ・留意事項（一部） <ul style="list-style-type: none"> - 作業に要する機材及び清掃に<u>必要な用具類</u>や<u>トイレットペーパー</u>・<u>洗剤</u>等は<u>受託者が用意</u> - 施設の保全、危険物の除去、その他公園の秩序保全及び衛生に注意し、<u>公園内</u>を<u>随時巡視</u>して危険防止に努める - <u>公園施設の損傷</u>若しくは盗難等を発見したとき、又は<u>植物の異常</u>を認めたときは、一時応急措置を行い、直ちに公園緑地課にその旨を通知する |
| 委託費 | <ul style="list-style-type: none"> ・約 300 万円／年 ※従事想定人数：年間延べ 425 人（1.16 人／日） |
| 今後の方針 | |
| 改善検討のポイント | <ul style="list-style-type: none"> ・管理内容は、「清掃」「除草」「植物管理」を継続。 ・地域（内丸地区）の人が日常的に「随時巡視」を行うことで、一層の効率化（経費削減）につなげる。 ・周辺の「市道」もあわせて管理することで、公園・道路全体で「随時巡視」の一層の効率化が期待できる。 |

(4) 八戸市中心市街地での取組み【ソフト面】

次に、道路空間・公園等を活用したにぎわい創出を検討する上での現状整理として、八戸市中心市街地で行われているまちのにぎわいを生み出す取り組みについて整理した。

| | |
|-------|---|
| 団体等 | まちぐみ |
| 活動拠点 | 八戸市 (十八日町“まちぐみラボ”) |
| 取組み概要 | <p>八戸ポータルミュージアムはっちと、中心商店街連合協議会が共催する取り組み。市内在住アーティストの山本耕一郎さんのディレクションのもとで、目に見える形でワクワク感とまち歩きが楽しくなる仕掛けをつくることでまちに賑わいを生み出し、まちを動かす「ひと」を増やすことを目的に活動中である。</p> <p>現在は八戸市十八日町の空き店舗をリノベーションし、活動拠点を開設しており、老若男女、ジャンル問わず、様々な人が集まる交流の拠点となっている。常にまちぐみメンバーの手によって様々な工夫が施され、人が集まりやすい空間づくりを積極的に行っている。また、中心市街地でも空き店舗を活用し、新規出店につながる活動を展開している。(現在2店舗の新規出店の実績がある)</p> <p>当該地域では、本八戸駅通りの住民の方から提供頂いた八戸市並びに内丸地区を紹介する内容を親しみやすくするため“まちのうわさ”という表現で通りのシャッター等にふきだしを張り出すプロジェクトや、統一感のあるまちなみ形成を目的とした“のれん”の設置等、地域の方々とのコミュニケーションを主軸とした活動を展開しており、内丸地区住民と深く関わっている。</p> |



写真 3-1 十八日町の新たな活動拠点「まちぐみラボ」



写真 3-2 本八戸駅通りでの「まちのうわさプロジェクト」

(5) エリアマネジメント【ハード面+ソフト面】

本八戸駅通りの道路再整備を核として、周辺施設を含めた本八戸駅・内丸を「一つの公園」と見立て、広く一体的にとらえながら、にぎわいにある空間づくりを目指すために、管理運営の方法としてエリアマネジメントについて調査・検討した。

エリアマネジメントとは？

◎地域（エリア）の環境や価値を維持・向上させるための、住民・事業者・地権者等による主体的・一体的な取組（マネジメント）

◎活動によっていろいろな人・団体のネットワーク（ソーシャルキャピタル）向上が期待される

◆事 例

| 団体名 | 場所 | 活動目的 |
|------------------|--------|---|
| 札幌駅通りまちづくり | 北海道札幌市 | 札幌駅前通りの地上と地下広場を魅力ある都心の「顔」として育て、にぎわいのある地域づくりの推進。（回遊性の向上） |
| まちづくり鶴岡 | 山形県鶴岡市 | 徒歩圏に 2,000 人しか居住していないまちなかの活性化のため、10 万人の市民に来訪してもらう。地区 80 年の絹織物工場跡をリノベして、多世代が集まる映画館・ベーカリーを運営。 |
| 仙台駅東エリアマネジメント協議会 | 宮城県仙台市 | 仙台駅東エリアの一体的なにぎわい創出と安全安心の環境づくりの推進 |

◆視 察

地域（エリア）を広くマネジメントするエリアマネジメントの中でも、特に「住民発」の地道な取組が拡大・発展している事例である「仙台東エリアマネジメント協議会」を対象として、「本八戸駅通り地区まちづくり協議会」のメンバーと共に視察を行った。

| | |
|-------|-----------------|
| 視 察 先 | 仙台東エリアマネジメント協議会 |
| 視察日時 | 平成28年1月31日 |
| 参加者 | 8名 |



写真 3-3 駅東交流センター



写真 3-4 仙台駅東エリアマネジメント協議会事務局

| 視察結果の概要 | 参考となる点 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 広い歩道空間を活用したにぎわいづくりを实践 ・ 息抜きができて、気軽に歩ける通りづくり（本八戸駅通りと類似） ・ 地区全体を1つの広いエリアとして捉えてマネジメントすることにより、協議会会員の増につながる。 ・ 協議会主導ではなく、地域の縦割り組織（婦人会や町内会等）の横のつながりを主軸として活動を展開している。 ・ 協議会の経営状況（収入）は、補助金が大きな割合を占めている状況。自主事業収入を増やすためにも法人化を視野に入れている。 ・ 広幅員の歩道空間を最大活用したよりみちマルシェの開催。 → 県外の特産品を販売することによるにぎわい創出効果 ・ エリア内に多数計画している公園づくりへの地域の声の反映（本八戸駅通りポケットパークと類似事例） | <ul style="list-style-type: none"> ◎ 「継続性」と「自主性」をいかに担保するかが重要 → 「人材」「資金面」「モチベーション」の維持 ◎ 道路空間等の有効活用によるにぎわいづくり |

(仙台駅東エリアマネジメント協議会の詳細)

| | |
|--------------------------|--|
| <p>協議会設立までの経緯</p> | <p>平成21年 仙台駅東第二土地区画整理事業の事業地内にて、地域ごとに様々な活動と展開</p> <p>平成22年 町内会・まちづくり団体・商業団体にて「まちづくり懇話会」発足 「まちづくり懇話会」の下部組織として「まちづくり分科会」発足 30回以上のワークショップで検討の深度化を図り、まちづくりの将来像・3つの目標・5つのまちづくり戦略を策定</p> <p>平成25年 分科会参加者の有志8名により「エキヒガシエリアマネジメント協議会設立準備会」発足</p> <p>平成26年 「仙台駅東エリアマネジメント協議会」設立</p> |
| <p>活動内容</p> | <p>官学民の協働・連携を図り、仙台駅東エリアが一体となって持続的なまちづくりを円滑かつ効果的に推進することを目的としている。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>まちづくりの将来像「輝く個性と魅力！暮らしやすく活気あふれる街」を実現するにあたり、仙台駅東エリアの一体的なにぎわい創出と安全安心の環境づくりに寄与する活動を企画・立案・実行し、誰もが暮らしやすく訪れたい街となるよう活動することを理念としている。</p> <p>→具体的な活動内容</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 各会議（総会・役員会・各種部会等）の開催 (2) 当協議会の設置目的達成に必要な活動の企画・実施 (3) 関係機関や団体等との協働・連携 (4) その他当協議会の設置目的達成に必要な事 |

(6) 本八戸駅通りにぎわい創出方法の検討【ハード面+ソフト面】


空き店舗の増加等、衰退傾向にある本八戸駅通りにおいて、にぎわい創出の方法について検討を行った。検討にあたって、道路空間の整備を契機とした沿道のまちなみを改善の可能性を検証するため、空き店舗を活用した実験的な取り組みを行った。

1) 空き店舗を活用した実証実験

当該エリアにおける「活性化・にぎわいづくり」を具体的にイメージして実行力のあるプランづくり、スキームづくりを行うために、地域活動団体（まちぐみ）と連携して空き店舗を活用した実証的な取り組みを行った。

①実証実験箇所選定

本八戸駅通りの空き店舗のうち2つの店舗を協議会構成員、地域活動団体（まちぐみ）メンバーと共に調査し、実施箇所を選定した。

| 候補空き店舗 | |
|--|---|
| 旧) 卵と粉 (喫茶店)  | 旧) 美濃部酒店 (酒屋)  |
| 選定箇所：「美濃部酒店」 | |
| ◆選定理由 | |
| <ul style="list-style-type: none">・実施時期に想定している「えんぶり」（八戸の冬の祭り）期間中の人の流れを検討し、えんぶりの拠点の一つである三八城神社入口に位置する「美濃部酒店」が実証実験に適する。・「美濃部酒店」は交差点に位置しており、実証実験のPRに適している。・今後整備を予定している「ポケットパーク」の予定地にも近く、「地元と歩行者との交流の場」の実証実験としての結果を参考としやすい。 | |

②実証実験概要

| | |
|---------|---|
| 名 称 | オープンザシャッタープロジェクト |
| 実 施 内 容 | <p>本八戸駅通りまちづくり協議会が主体となり、通りの空き店舗を活用して、えんぶりの期間中に気軽に立ち寄ることができ、人が集う「交流サロン」を期間限定で開設する。</p> <p>地元の方のみならず、えんぶり見物客や、電車を待つ学生等が気軽に立ち寄れる「休憩所・たまり場」をコンセプトとする。</p> <p>プロジェクトを行うにあたっては、振興会を中心とした地元メンバーによる持ち寄り（備品等）負担によって行う。</p> |
| 実 施 日 | 平成28年2月17日（木）～20日（土） 各日16：00～21：00 |
| 場 所 | 旧美濃部酒店 |
| 分 担 | <p>【備品の調達】 協議会構成員の協力により持ち寄り</p> <p>【人の確保】 協議会構成員や地元婦人部の協力</p> <p>【企画・実施】 協議会と地域活動団体（まちぐみ）</p> |
| 来 訪 者 数 | <p>17日（水）：約60名</p> <p>18日（木）：約70名</p> <p>19日（金）：約60名</p> <p>20日（土）：約60名</p> |

Before（実施前）



（外観）

After（実施後）



（外観）



(内観)



(内観)

2) にぎわい創出の方法

地域主体による本八戸駅通りの空き店舗を活用した実証実験の結果を踏まえて、当該エリアでのにぎわい創出の方法を検討した。

①空き店舗活用実証実験結果からの示唆

| 結 果 | 結果から得られた示唆 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・えんぶりという八戸の冬における一大イベント時に実施したというということもあるが、1日に60～70名の人が来店した。 | <ul style="list-style-type: none"> ・やり方次第で、一定のにぎわいを創出することができる。ただし、学生などの利用が少なかったことから、内容の幅を広げることが重要(一つの店舗で広げるのではなく、複数店舗で広げることも視野に入れる)。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・「空き店舗を活用したい」という声が2件寄せられた。 | <ul style="list-style-type: none"> ・イベント的な実証実験であったが、一時的なにぎわいづくりが今後の発展につながる可能性があることを示している。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・協議会や地域の人力を合わせることで、備品・メニューの調達などが可能であった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・「地域のにぎわいづくり」という大義名分の下であれば、多くの協力をいただくことができる。ただし、協力の「継続性」をどのように確保するか、協力の「幅＝かかわる人」をどのように広げていくかを引き続き検討していくことが重要。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・(まちぐみなどの)協力者を得ることで、「質の向上」や「話題性」を高めることができた。 | <ul style="list-style-type: none"> ・外部の協力者から多くの知恵を借りることができるため、中心街の他の商店組合も含めて今後も関係性を維持・拡大していくことが重要。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・プレスリリースを適切に行うことで、期間中に新聞に掲載されるなど、にぎわいの情報発信ができた。 | <ul style="list-style-type: none"> ・にぎわいづくりの取組みは「やっている」ことを地域の内外に発信し続けることも重要であることから、今後も適切なプレスリリース等を行っていくことが重要。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・今回は実証的な取組であったことから、不動産管理者から家賃免除をしてもらい、提供するメニューの金額も原価割れしない程度に抑えた。 | <ul style="list-style-type: none"> ・今後は、「空き店舗でお金を生み出す」ように展開することが欠かせないことから、「毎週末の実施」、「1～3か月の実施」など複数の活用パターンを考えると共に、家賃の設定を柔軟に考える必要がある。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・地域の若い世代が、自分の意見や地域への想いを語り合う場面があった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・にぎわいづくりは「外向け」のPR効果だけでなく、地域の人が「つながる」きっかけとしても重要。 |

②にぎわい創出方法の方向性

「通りが暗いイメージがある」「もっとにぎわいを！」などの現道に対するイメージを改善していく上で、「空き店舗」の問題は喫緊の課題であると言える。そこで、にぎわい創出の方法として、空き店舗を如何に活用していくか、そして如何に「入居・開店」してもらうかを検討することとした。

これにあたり、今回の実証実験も踏まえて、類似の事例を簡単に整理した。

・事例①：よりみちマルシェ（宮城県仙台市／仙台駅東エリアマネジメント協議会）

協議会が主体となり、沿道店舗等の協力を得ながら「にぎわいづくり」のための「よりみちマルシェ」を実施。



※出典：<http://minasama.claps.info/>



・事例②：ひなのみせ～オープンシャッタープロジェクト～（佐賀県佐賀市）

市と地域づくり活動団体が協力して沿道の複数の空き店舗を期間限定のオープン・貸与するイベントを実施。継続的な実施につながっている。



※出典：<https://www.facebook.com/hinanomise>



以上のとおり、「空き店舗」や「沿道でのにぎわいづくり」については、全国で多様な取組みが実施されている。今回の実証実験及び他地域の事例を踏まえつつ、「個別の空き店舗対策」と「通り全体のにぎわいづくり」の2つを軸としてにぎわいづくりの方向性を検討・整理した。

にぎわい創りの方法（案）

個別の
「空き店
舗」の活
用方法

◆活用しやすい仕組みづくり：空き店舗活用の「相談窓口」を協議会で実施

不動産保有者の視点から

- ・ 1日～数日程度のイベント的な活用にしても、1～3か月程度の中期的な活用にしても、通常の賃貸契約とは異なる形式での貸与が必要となることから、「煩雑」になる可能性がある。
- ・ 沿道の空き店舗活用についての「相談窓口」を協議会に一本化することで、効率的な紹介・事務手続きを可能とする。
- ・ 「活用」をきっかけに「入居」を希望する際には、本来の不動産管理者と通常通りの手続きをしてもらう。

活用する側の視点から

- ・ 「テナント募集」などの掲示がない空き店舗も多く、興味があっても不動産管理者までたどり着くには一定のハードルがあることから、上記のとおり「相談窓口」を設けることで、活用の是非を検討しやすくする。

通り全体
のにぎわ
いづくり
の方法

◆地区内の朝市、中心街のホコテン等と連携したイベントの実施

- ・ 内丸地区では、三八城神社において「三八城山日曜朝市」を行っている（4月上旬から11月）。また、中心街においては「はちのへホコテン」を行っている（5月～10月の最終日曜日）。これらのイベントと連携した駅通りでのイベントを実施することで、地区内・中心街全体の回遊性の向上および魅力（にぎわいづくりの）相乗効果を期待することができる。
- ・ 実施内容としては、八戸に根付く「市」の文化を大切にしつつ、盛岡市材木町の「よ市」などのように、沿道店舗や内外の出展者を募ることを検討する。



(三八城山朝市の様子)



(はちのへホコテンの様子)



(材木町よ市の様子)



図 3-5 空き店舗活用のイメージ (p. 44_⑤)



図 3-6 通り全体のにぎわいづくりのイメージ (p. 44_④)

3) にぎわい創出に向けた課題

前節で検討したにぎわい創出を実施する上での課題を整理し、次章の「官民連携スキーム」において考慮すべき事項を明らかにする。

| にぎわい創りの方法 | 課題 |
|--------------------------------------|--|
| <p>①空き店舗活用の「相談窓口」を協議会で実施</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・相談窓口の一本化は、貸し手、借り手双方にとって、有用な仕組みであるが、「地域（協議会）の負担」が増えることは否めない。 ・一方、空き店舗対策は地域のみならず行政にとっても重要な課題であることから、この仕組みを実施する上で「官が地域を支援する」方法を検討すれば、地域の負担軽減にもつながる。 <p style="text-align: center;">▼</p> <p>以上を踏まえ、官民連携スキームの中では、この空き店舗対策に関する連携スキームを検討する。</p> |
| <p>②地区内の朝市、中心街のホコテン等と連携したイベントの実施</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間でのイベント実施には、道路占用等の手続き・料金が不可欠となる。 ・一方で、本八戸駅通り・内丸地区のにぎわい創出はエリア全体のマネジメントを継続的に実施し、公的サービスの維持・向上を図る上での行政にとっても重要な取組みであることから、「官側の協力」を検討することが必要である。 <p style="text-align: center;">▼</p> <p>以上を踏まえ、官民連携スキームの中で、道路空間やポケットパーク等の活用の際の「配慮」について検討する。</p> |

第4章 本八戸駅通り・内丸地区にぎわい創出に向けた官民連携スキームの検討

本八戸駅通り・内丸地区の交通実態や店舗・施設等へのヒアリング、また、他地域の事例研究を踏まえ、本八戸駅通り・内丸地区のにぎわい創出に向けた官民連携のスキームを検討した。なお、このスキームについては、地域住民で構成した会議「本八戸駅のまちづくりを考える寄り合い」での議論・意見交換を通じて検討した。



(1) 検討の流れ

| 会 議 | 日 付 | 協議内容 |
|------------------|--------------------|---|
| 役 員 会 | 平成27年 11月6日(金) | <ul style="list-style-type: none"> ・委託業務内容の共有 ・今後の検討の進め方 →協議会を主体に、アドバイザーを招聘して「本八戸駅通りのまちづくりを考える寄り合い」を開催 ・開催時期、検討内容の確認 |
| 第 1 回 寄 り 合 い | 平成27年 12月17日(木) | <ul style="list-style-type: none"> ・事業(委託業務内容)の説明 ・現在の進捗状況:交通量調査・ヒアリング調査結果報告 ・意見交換 |
| 役 員 会 | 平成28年 1月12日(火) | <ul style="list-style-type: none"> ・視察先(仙台駅東エリアマネジメント協議会)について事前共有 |
| 第 2 回 寄 り 合 い | 平成28年 1月15日(金) | <ul style="list-style-type: none"> ・まちぐみ×本八戸駅通り暖簾への評価(歩行者へのヒアリング調査結果) ・まちぐみ紹介(アドバイザーより) ・コミュニティ道路整備に向けた本八戸駅通りのにぎわいづくりについて: 事例紹介(商店街での取り組み・エリアマネジメントの事例紹介) ・『内丸地区街なみ整備事業補助金』について ・本八戸駅通り沿線店舗・住宅等の修景イメージ図の作成について |
| 第 3 回 寄 り 合 い | 平成28年 1月29日(金) | <ul style="list-style-type: none"> ・空き店舗活用の事例 ・本八戸駅通りでの空き店舗活用方法 ・官民連携の方法 |
| 視 察 役 員 会 | 平成28年 1月31日(日) | 仙台駅東エリアマネジメント協議会 |
| 役 員 会 | 平成28年 2月9日(火) | <ul style="list-style-type: none"> ・空き店舗活用実証実験の内容・実施方法の確認 ・官民連携の方法 |
| 第 4 回 寄 り 合 い | 平成28年 2月12日(金) | <ul style="list-style-type: none"> ・空き店舗活用実証実験の実施方法の共有/地域への協力依頼 ・官民連携の方法 |
| 役 員 会 | 平成28年 2月23日(火) | <ul style="list-style-type: none"> ・空き店舗活用実証実験の総括/今後の官民連携スキームの検討 ・現道再整備、ポケットパークの活用補法の検討 |

(2) 本八戸駅通り・内丸地区における官民連携の基本的な考え方

①ポイントの整理

本地域における官民連携を検討するにあたって、軸となるのは青森県事業「都市計画道路沼館三日町線3・5・1号事業」および、これに関連して市が実施する「本八戸駅通り（現道）のコミュニティ道路整備」である。

県事業で想定される整備効果は、主に「速達性の向上・交通円滑化・安全性向上」であり、市事業においては「安全性向上・地域振興・観光振興」が考えられる。一方、地域住民の視点・期待としては、本八戸駅通りの活性化（整備効果における地域振興）への期待度が高く、道路整備をきっかけとした「にぎわいづくり」への機運が高まっているところである。

以上を踏まえ、本地域において官民連携の方法を検討し、今後実施していく上での基本的な考え方、ポイントを以下のとおりに整理した。

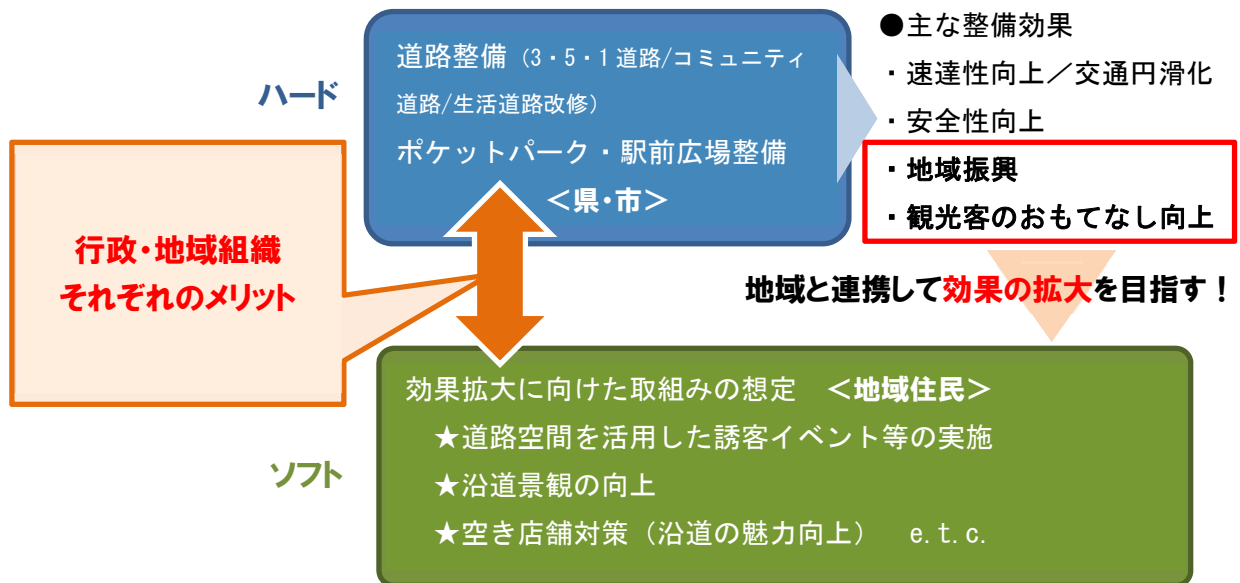


図 4-1 本八戸駅通り・内丸地区で官民連携を検討・実施する上でのポイント

②対象エリアの整理

上記の考え方（ポイント）に従えば、道路整備効果の拡大と地域活性化の両方を考える際には、「軸となる道路」のみならず「エリア」という面的な視点が不可欠となる。官民連携のスキームを考えるにあたって、この「エリア」という視点を重視し、具体的に「内丸地区全体」を対象とした連携スキームを検討することとした。

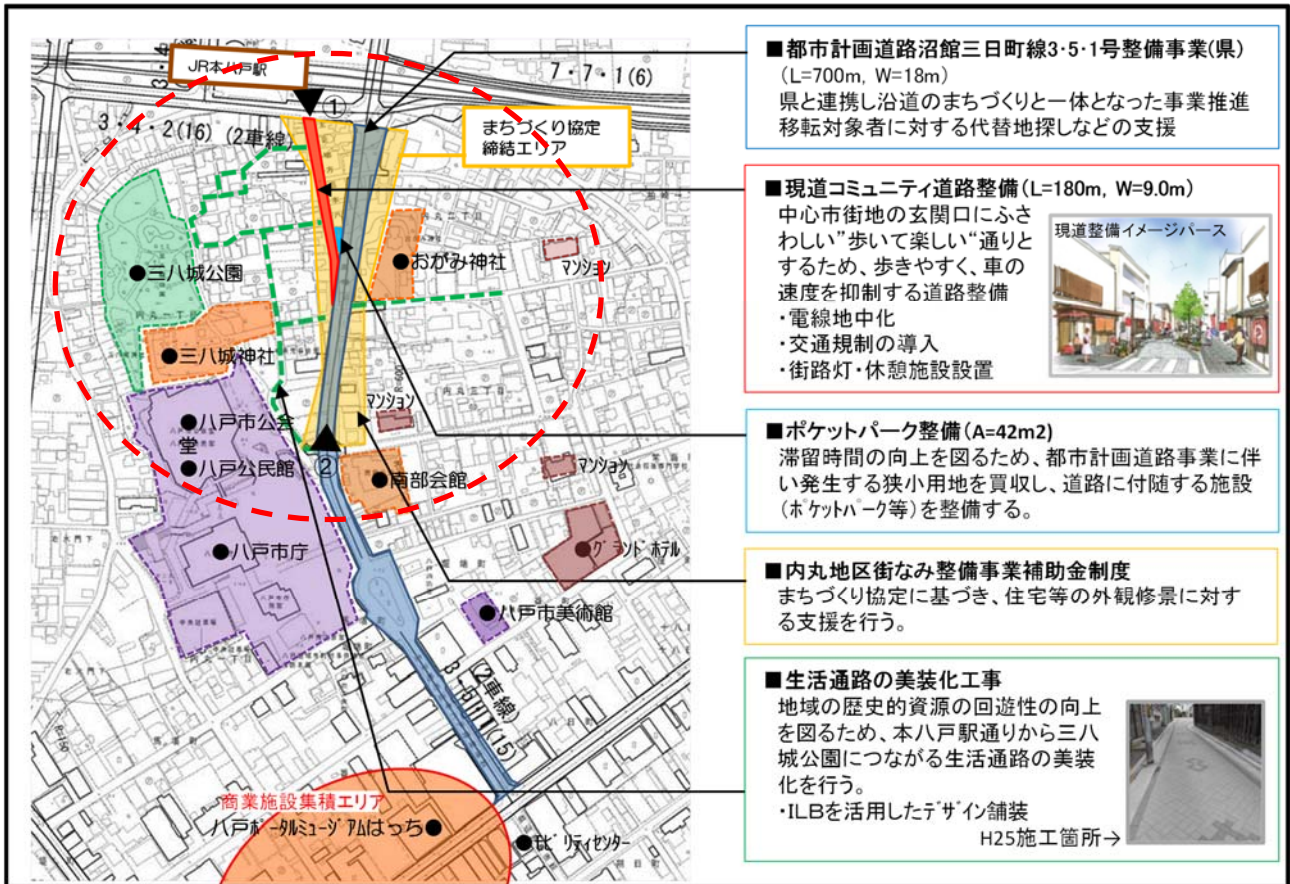


図 4-2 官民連携のスキーム検討する上で対象となるエリアと関連する取組み等

(3) 官民連携スキームの検討

当該地区においては、事業の軸が「現道再整備」であること、および地区内に複数存在する公共施設ならびに、今後生まれる公共施設を一体的にマネジメントすることを前提として、官民連携のスキーム構築のポイントを以下の通り設定し、地域住民と共に官民連携のスキームを検討した。

◆官民連携スキーム構築のポイント

本八戸駅通りを軸とした内丸地区の「面的な管理（道路・沿道環境整備/管理）」と「にぎわい創出」の一体的促進

これにあたり、前節で整理したとおり、ハード（道路）整備を官が実施し、それを活かす形でソフト事業を民が実施するという当該地区の構造を踏まえると、官民連携の手法としては「包括的管理委託」をベースにスキームや契約方法を検討することが妥当だと考えられることから、官民連携の多様な手法における包括的管理委託の位置づけ、および事例を整理した。

また、エリア全体を視野に入れたスキームと、空き家対策などの個別的なスキームについては、関係性は高いものの、混乱なく詳細を示すために別々に検討・提案することとした。

1) 官民連携方法の種類

以下に、現在国内で実施・整理されている官民連携手法の種類を整理し、当地区で該当する類型「包括的管理委託」の位置づけを確認する。

※出典：「PPP/PFI 事業・推進方策事例集」国土交通省、H26

| 公共的な事業の一部または全部を民間事業者へアウトソーシングする方式 | |
|---|---|
| PFI(Private Finance Initiative) | PFI 法に基づく手法。公共サービスの提供に際し、民間資金を活用して民間事業者に施設整備や公共サービスの提供を委ねる手法。 |
| ①通常PFI (下記を除くもの) | 民間事業者がPFI 事業の契約に基づいて、公共施設等の設計・建設・維持管理・運営等を一括発注・性能発注・長期契約等により行う手法。 |
| ②公共施設等運営権制度(コンセッション方式) | 民間事業者がPFI 事業の契約に基づいて、公共施設等の運営権を取得し、公共施設等の運営等の事業を長期的・包括的にを行う手法。 |
| PFI に類似する手法 | PFI 法に基づかない手法。PFI 法には基づかないものの、民間事業者に施設整備や公共サービスの提供を委ねる点で、PFI に類似する手法。 |
| ③DB・DBO 等 (Design Build) (Design Build & Operate) | 民間事業者に設計・建設等を一括発注・性能発注する手法(DB)や、民間事業者に設計・建設・維持管理・運営等を長期契約等により一括発注・性能発注する手法(DBO)等。 |
| ④包括的管理委託 | 民間事業者に維持管理等を複数年契約・性能発注等により一括発注・性能発注する委託手法。 |
| ⑤指定管理者制度 | 地方自治法に基づく手法。公の施設の維持管理・運営等を管理者に指定した民間事業者を実施させる手法。指定管理者は公の施設の利用料金を自らの収入とすることが可能。 |

| | |
|-------------------------------------|--|
| ⑥民設公営 | 民間事業者が施設の設計・建設等を行い、公共主体が維持管理・運営等を行う手法。(施設については、民間事業者から公共主体に譲渡する方式や賃貸する方式等がある。) |
| ⑦民設民営(除くPFI) | 民間事業者が施設の建設・維持管理・運営を実施する手法。 |
| 他の事業・施設を併用・活用する方式 | |
| ⑧収益施設の併設・活用 | 収益施設を併設したり、既存の収益施設を活用したりするなど、事業収入により費用を回収するものや、副産物の活用等付加価値を創出し施設のバリューアップを図るもの。 |
| ⑨公的不動産の有効活用 (Public Real Estate) | 公有地や公有施設を有償または無償で民間事業者に貸与等し、民間事業者が公有地や公有施設を活用して事業運営やサービスの提供を行うもの。 |
| 公共主体による民間事業者への事業参入促進 | |
| 支援・助成 | 民間事業者が実施する公共的な事業に対して、一定の要件・期間等を設定し、活動に必要な情報提供・財政的支援・場所や資機材の提供・共催後援等の支援を実施する手法。 |
| 民間提案制度 | 公有地や公有施設を有償または無償で民間事業者に貸与等し、民間委託可能な公共的事业について、民間事業者側からの提案を受け付けることで、民間事業者の参入を促進する手法。 |

◆各類型の位置づけイメージ

これらの類型を、「運営・維持管理面≡ソフト的な事業」と「設計・建設面≡ハード的な事業」を両端とした軸と、「民間の関与度」の軸により整理すると、以下のとおりとなる。ただし、地域特性や取組み(事業)内容によって、これらが横断的・複合的に活用されているのが実際と言える。

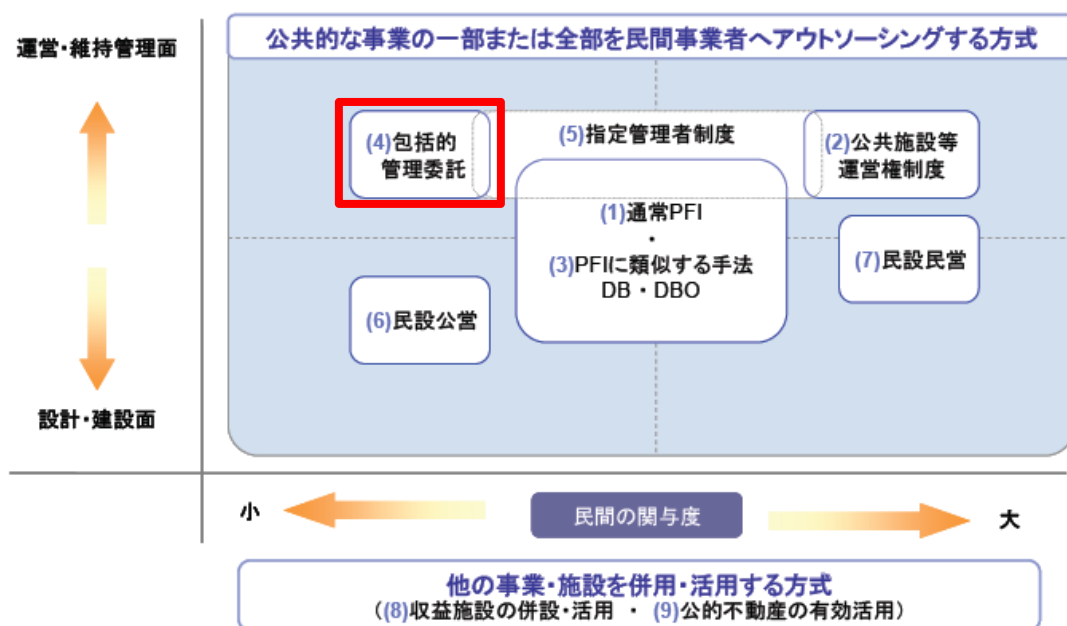


図 4-3 官民連携手法の類型の分類イメージ※出典:「PPP/PFI 事業・推進方策事例集」国土交通省、H26

◆包括的管理委託について

包括的管理委託を採用している他地域の事例を整理する。なお、本地域においては事業の軸が「道路整備」であること、および地区全体を対象とするエリアマネジメント的な視点（＝面的な視点）を考慮する必要があることから、「道路」「公園」を対象とした事例を抽出する。

（赤字部分は本八戸駅通り・内丸地区で参考になる部分）

事例①

| 第二阪奈有料道路 道路維持管理業務委託（奈良県道路公社） | |
|------------------------------|--|
| 種別 | 包括的管理委託：道路（有料） |
| 概要 | 民間事業者の創意工夫による維持管理業務の効率化とコスト縮減を目指して、性能規定と品質保証の考え方を適用した「性能規定型維持管理契約」に基づく複数年・複数業務包括委託を実施 |
| 特徴 | 事業者が行う業務の一つに「改善提案業務」を新設し、提案内容を業務に取り入れることにより、民間の創意工夫を発揮した。 一部の業務（除草業務）では約 25.6%のコスト削減効果 予防保全の実施による不具合の早期発見・早期対応が図られることによる、道路サービスの向上効果 |

事例②

| アメリカ山公園整備事業／アメリカ公園管理運営事業（横浜市） | |
|-------------------------------|---|
| 種別 | 包括的管理委託・収益施設併設・公的不動産有効活用：公園（公園施設） |
| 概要 | 立体都市公園制度を活用し、みなとみらい線元町・中華街駅舎の上部空間を増改築した都市公園として整備した事業。増改築分は市所有の都市公園とし、公園内の便益施設等や昇降施設等は、市の管理許可により民間の管理・運営事業者が運営。 |
| 特徴 | 公園の整備により、都市部における緑とオープンスペースを確保。 公園内に昇降施設を設置することで、公園北部で低地にある元町地区、南部で高台にある山手地区の高低差によるアクセス難の改善や、便益施設の設置により街のにぎわい創出に寄与している。 |

2) エリア全体の複合的連携スキーム

本八戸駅通りを軸とした内丸地区の「面的な管理（道路・沿道環境整備/管理）」と「にぎわい創出」の一体的促進を図る官民連携のスキームについて、以下のとおり検討した。

①スキームの概要

八戸市と本八戸駅通り地区まちづくり協議会（以下、協議会）との「協定」に基づいて官民連携を実現することを目指す。この協定により、内丸地区（駅通りを含む）全体を概念的に「ひとつの公園」とみなして、公園（地区・エリア）全体の管理を委託することとし、エリアマネジメントのような一体的な管理・運営・活用の実現を目指す。

具体的には、行政（八戸市）が、内丸地区内の「道路・道路付属物」および「公園」の管理を地域（協議会）に包括的に委託することで、これまでの市道・公園における管理委託費の効率化、およびそれに伴う経費の削減を達成し、協議会においては、この「受託事業」を原資として道路空間・公園等におけるにぎわい創出や広告事業などの「収益事業」を実施し、加えて空き店舗活用対策、移動支援、歴史的な空間の維持などの公的価値・サービスの向上を図る「自主事業」を積極的に実施することが期待される。

また、この「にぎわい創出」の際に必要な道路占用等の手続き・占用料などについては、協定に基づいてこれを簡素化・減免することとし、道路空間等での創意工夫のある活動を後押しすることを目指す。



図 4-4 官民連携スキームのイメージ

②管理内容の検討

内丸地区における道路・道路付属物、公園の包括的な管理を行うにあたっての基本的な事項を以下のとおり整理した。

《諸元》

| | |
|-----------|---|
| <p>道路</p> | <p>【延長】約4,196m(現状) ※再整備後約4,376m ※新たに整備する「ポケットパーク(現道と3.5.1道路の交差部)」は市道との一括管理を想定(面積:42m²を予定)</p>  <p>(現状の道路網 ※赤線が県道)</p> |
| <p>公園</p> | <p>【面積】1.6ha 【種別】近隣公園 【施設】築山、ひょうたん池、展望デッキ、トイレ、パーゴラ・四阿、コンビネーション遊具、バネ遊具、芝生広場</p>  |

《管理内容と役割分担の案》

| 対象 | 項目 | 管理する水準 | 協議会 | 八戸市 |
|-----------|-----------------|---------------|-----|-----|
| 道路 | 道路巡回 | 日常のパトロール | ○ | |
| | 清掃 | 路面・側溝等基本的に全て | △一部 | |
| | 除草 | 基本的に全て | ○ | |
| | 剪定 | クレーン等を不要とする範囲 | △一部 | 高木 |
| | 設備点検 | 街路灯等の管理 | | ○ |
| | 照明施設の維持 | 異常点検のみ | △一部 | 取替 |
| | 除雪 | 指定箇所のみ | △一部 | 以外 |
| | 構造物点検 | | | ○ |
| | 舗装の補修 | 簡易なもののみ | △一部 | 以外 |
| | 防災対策 | 日常のパトロール | △ | ○ |
| | 植栽管理 | | ○ | |
| | 凍雪害対策 | 指定箇所での融雪剤散布 | △一部 | 以外 |
| | 事故その他の応急時における対応 | 通報・報告・一時的交通整理 | △一部 | 以外 |
| | 公園 | 清掃 | | ○ |
| ごみ回収運搬 | | | | ○ |
| 芝生管理 | | | ○ | |
| 樹木管理 | | | ○ | |
| 植込地及び草地管理 | | | ○ | |
| 草花管理 | | | ○ | |
| 除雪 | | 歩道除雪（排雪は市） | △一部 | 以外 |
| 施設維持 | | 簡易なもの | △一部 | 以外 |
| 設備保守 | | 街路灯等の管理 | | ○ |
| 点検 | | 簡易な点検のみ | △一部 | 以外 |
| 巡回 | | 日常のパトロール | ○ | |
| 補修・修繕 | | 損傷箇所の補修 | | ○ |

※「道路」における項目は「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」の項目を参考とした。

※以外：協議会で一部行う部分以外すべて

《想定される管理費》

| | |
|-----------|---|
| 合計 | 約 3, 307 千円 |
| 内訳) 道路 | <p>907 千円</p> <p>算出方法</p> <p>①現状の市道（市内全体）に係る費用（除草委託費・除雪業務委託費・道路清掃委託費・街路樹選定管理作業委託費・街路樹維持委託費）の合計値を内丸地区内の道路延長で按分</p> <p>②委託内容で整理したとおり、一部は市で実施することから、委託内容を2割減と仮定</p> <p>③地域への包括的管理委託による効率化（費用削減割合）を1割減と仮定</p> <p>計算式</p> <p>現維持管理費 468, 380 千円 × 道路延長按分（4 / 1, 486） × 委託内容減 0. 8 × 効率化 0. 9</p> |
| 内訳) 公園 | <p>2, 400 千円</p> <p>計算方法</p> <p>①現状の公園維持管理費のうち三八城公園に係る費用（従事想定人数 1. 16 人/日、年間延べ 425 人）を 3, 000 千円と設定</p> <p>②市道との包括的管理委託による効率化（費用削減割合）を2割減と仮定</p> <p>計算式</p> <p>現状維持管理費 3, 000 千円 × 0. 8</p> |

3) 空き店舗活用を通じた活性化および活動資金の確保におけるスキーム

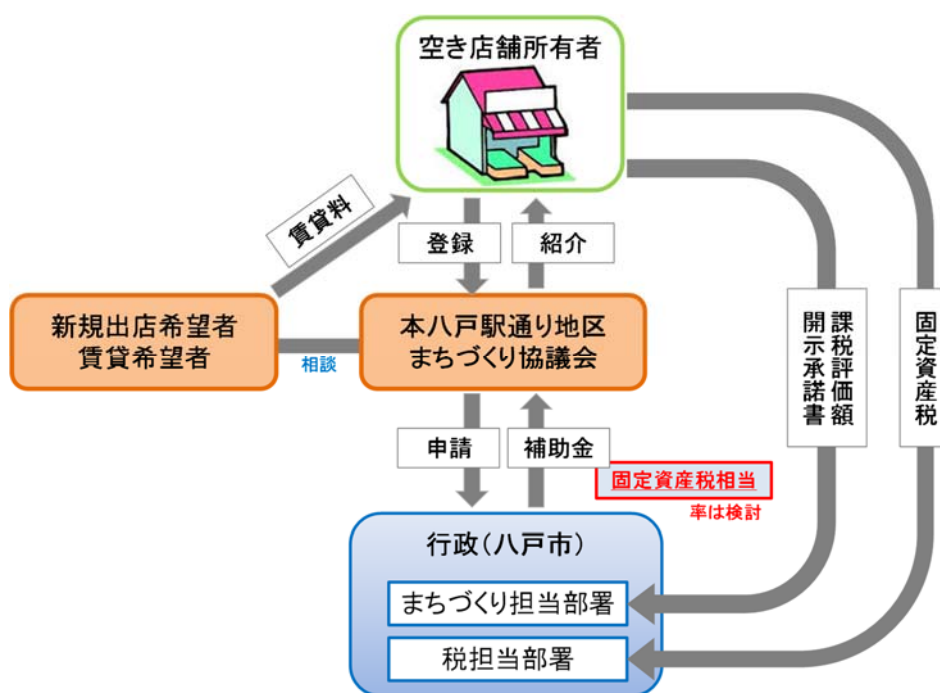
デンバー(アメリカ・コロラド州)において、民間投資の活性化を促している「TIF:Tax Increment Financing」の事例(後述)を参考に、固定資産税に着目し空き店舗の活用促進、ひいてはエリア内のにぎわい創出活動の活性化に資するスキームを検討した。

なお、TIFのように「見込み」を担保とした債権を発行するのではなく、空き店舗活用の「実績」に応じて活動資金が地域に還元される(活動資金に充当される)スキームとしている。

①スキームのイメージ

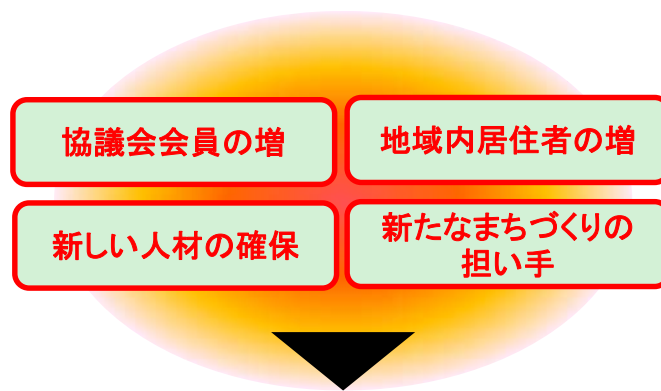
空き店舗の活用による活性化において想定される官民連携スキームは次のとおりである。

- ・ 空き店舗所有者は協議会に物件を登録する。
- ・ 協議会が窓口となり、新規出店/賃貸希望者を募る。
- ・ 新規出店/賃貸希望者を登録物件に紹介する(人と物件のマッチング・手数料なし)
- ・ 上記手続きで入居した物件の固定資産税の一部を補助金として協議会に還付する。(率は検討)



②空き店舗活用の効果

空き店舗の活用は、「シャッター街のような暗い雰囲気を改善する」のみならず、協議会会員増による体制強化、地域内居住者増による活性化、新しい人材の確保による体制・取組みの拡大、新たなまちづくりの担い手確保などの複合的な効果が期待できる。また、これらの相乗効果により、新たな手法によるにぎわいのあるまちづくりの実現につながっていくと考えられる。



新たな手法による、にぎわいのあるまちづくり

| 空き店舗活用の効果 | 効果の「受け皿」の例 |
|--------------|---|
| 協議会会員の増 | 賛助会員制度創設 |
| 地域内店舗数の増 | 生活しやすい住環境の整備 新たな空き店舗対策の実施 (固定資産税相当を補助金として還元等) |
| 新しい人材の確保 | まちぐみ等の地域活動団体との連携 地元大学との連携 |
| 新たなまちづくりの担い手 | 八戸 IT・テレマーケティング未来創造協議会等の誘致企業との連携 |

◆TIF (Tax Increment Financing) について (参考)

「民」における取組み・活動を活性化するにあたっては、「法制度の見直し／柔軟な運用」「規制の緩和」「権利の延長・拡大」「税の優遇」などが考えられるが、「民」における活動を直接的に促進する際には、「資金」の確保（または軽減）が有効となることから、特に「税の優遇」または「税の活用方法の拡大」が重要になると考えられる。

そこで、この「税金の活用」について検討するために、海外における都市再生の代表的事例の一つであるデンバー（アメリカ・コロラド州）において、民間投資の活性化を促している TIF (Tax Increment Financing) のスキームを整理する。

◆TIF (Tax Increment Financing) とは？

- ・ 固定資産税等の税収増を担保とする債券(TIF BOND)を発行することで、都市整備の開発利益(地価上昇等)を、必要な基盤整備費に還元する資金調達手法。
- ・ 開発当初の公共の資金負担を最小限に抑えながら、民間の投資を誘導し、官民協働でまちづくりを進める都市開発手法。

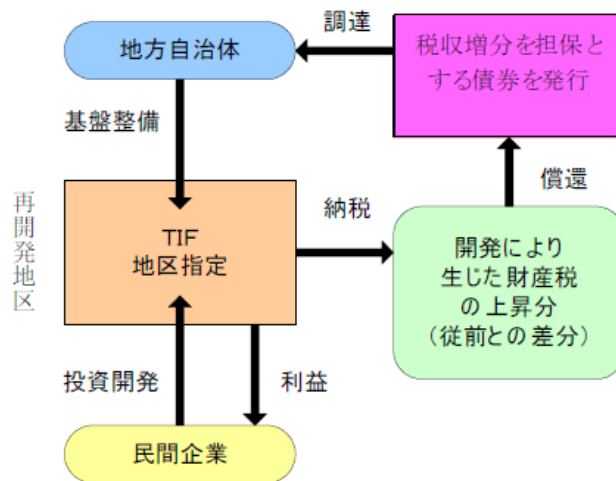


図 4-5 デンバーでのTIFのスキーム

※出典：財団法人大阪湾バイエリア開発推進機構、H18（以下同様）

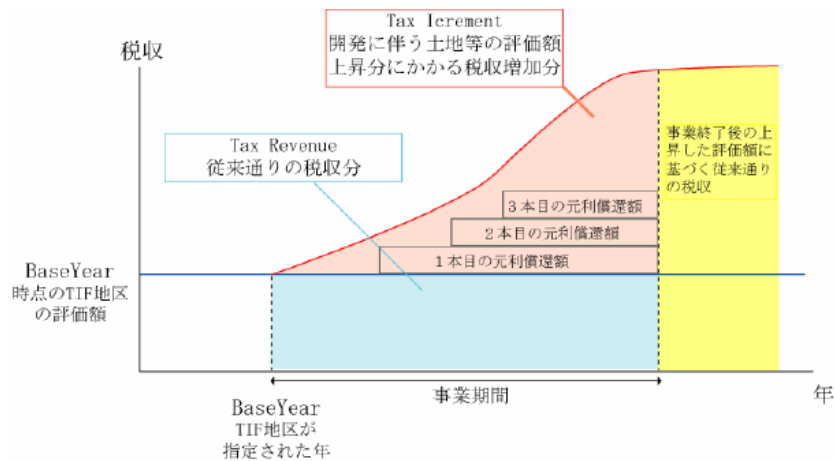


図 4-6 TIF債権の発行の仕組み

◆TIF導入の意義

以下のとおり、まちづくりの一般的な課題の解決に資すると考えられる。

まちづくりの課題

- ・社会的便益のある事業でも、事業費を回収できるほどの十分な事業収入がないものは進めにくい。
- ・官民の連携が望ましいが、「事業リスク」についての役割分担があいまいなため、民の協力が得られにくい。

TIFによる解決

- ・事業による開発利益に基づく「税収増分」を根拠に、事業に先駆けて資金調達が可能。
- ・まちづくりに必要であるが、民間では対応できない部分を、公共がリスクを負うことで、確実に民間投資を誘導できる。
- ・「資金調達の仕組み」「民間投資を誘導する仕組み」があることで、国庫補助がなくても、事業を進めるために必要な予算（事業を初動させる予算）をたてやすくなる。

(4) 収益事業の展望

本事業で検討した官民連携スキームの中では、協定に基づく包括的な管理委託によって、本八戸駅通り・内丸地区のにぎわい創出を目的とした収益事業の推進が期待される。

そこで、本節では、協議会で実施する収益事業の展望を整理する。

①道路空間を活用した広告事業

現行の道路法では、舗装面を使った広告は原則的に認められていないが、官民連携の協定の内容如何により、この主のアイデアに柔軟に対応することが可能となり、道路空間における新たな収益事業となる可能性がある。ここでは、その際の参考として、舗装面を活用した広告の事例を整理する。

道路舗装面を活用した広告

・事例 Curitiba (ブラジル)

ショッピングセンターの広告：横断歩道をバーコードに見立てている。



・事例 Zurich (スイス)

ファーストフードチェーンの広告：横断歩道をポテトに見立てている。



②共同荷さばき所管理運営事業

「人を中心とした通り」を目指すにあたっては、コミュニティ道路・シェアードスペースのいずれを検討する際にも、「自動車の抑制方法」を検討する必要がある。その際、商用車等の荷捌き車両の路上駐車対策が重要となる。

そこで、その対策として有効な「共同荷捌き」の事例を整理し、収益事業の可能性を検討する。

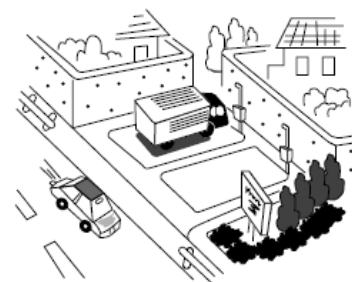
・事例：高松市

道路外に荷物の積み卸しのための小スペースを設け、そのネットワーク化を図るシステムを導入（ポケットローディング）している。

【対象駐車場】 5か所6分

【利用可能車両】 2t車までの貨物車（白ナンバー含む）

【利用料金】 無料



・事例：札幌市

貨物の集配については法規制の対象から除外される「荷さばき規制緩和区間」を設置（規制緩和は北海道警察が実施）。違法駐車と区別し、集配中の車両であることを明らかにするため、集配中であることを宣言する「荷さばきルールを守ろう宣言カード」を作成し、配布している。

【対象駐車場】 エリア内で複数指定

【利用可能車両】 5t車までの貨物車

【利用料金】 20分まで無料



規制除外路線



荷さばきカード



7-19の20分以内の貨物集配中の貨物(積5t未満)を除く

補助標識例

③カーシェアリング事業

若者の自動車離れ、自動車の複数台数の見直し傾向の増加などの社会的背景もあり、近年ではカーシェアリングの考え方・事業が普及してきている。

内丸地区は、八戸市内でも公共交通（JR,路線バス）が充実しているエリアであること、職・住が混在している地区であり生活交通での短時間利用、業務交通での短時間利用などの複合的な自動車利用が考えられることなどから、カーシェアリングの導入可能性についても検討する意義があると思われる。

そこで、ここでは、具体的にカーシェアリング事業を実施する際にスキームを検討する。

カーシェアリングのシステム自体を独自に構築し普及させるのは、資金的にも、利用者の利便性の面でも非効率的であることを踏まえると、駐車スペースの確保は地元で行い、管理・運用についてはすでに全国で統一的なシステムで運用を行っている事業者等の協力を得て実施するのが現実的だと考えられる。



※出典：タイムズカープラス (<https://plus.timescar.jp/>) より

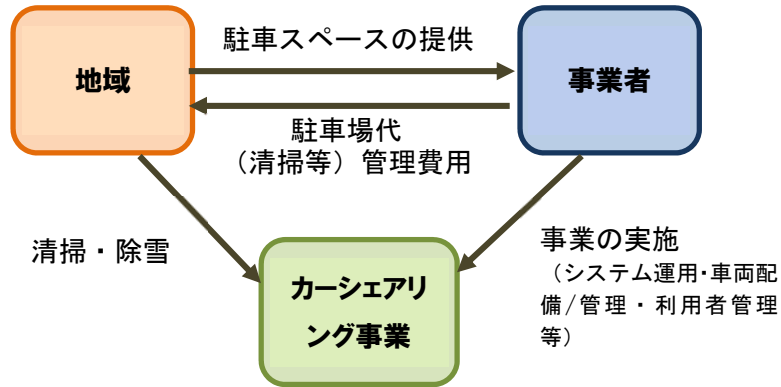


図 4-7 カーシェアリング事業スキームのイメージ

④サイクルシェアリング事業

近年、国内の多くの地域で自転車の観光利用、日常利用、様々な用途を想定したサイクルシェアリング（またはレンタサイクル）の事業が展開している。

八戸市では、坂道が多いことなどから自転車の利用が比較的少ない傾向にあるが、本八戸駅や中心街を核として観光移動を考える場合に、自転車は移動円滑化および回遊性向上の有効な手段として考えられる。特に、内丸地区においては、中心街の北部に位置し、本八戸駅という移動拠点に要することから、このサイクルシェアリング事業を実施するのに適した場所だと考えられることから、ここでは、その導入可能性・スキームの検討を行う。

サイクルシェアリングを検討する上では、「ポート：自転車を置く・貸し出す場所」を何箇所程度、どれぐらいの範囲に設置し、システムで管理するのか（例：札幌市 下記参照）、あるいは地域等の協力により複数の「貸出・返却場所」を設けて人による管理を行うのか、などの複数の要素検討する必要がある。

事例：札幌市

Web等で会員登録を行い、専用窓口で発行されるカードを用いて市内の40箇所のポートで貸し出し・返却が可能。時間課金制、1日パス、1ヶ月パス（1日の時間制限あり）、法人向けプランなど利用者ニーズにあわせた複数の料金プランがある（例：30分以内の利用1回100円／1日パス1,080円）。



※出典：porocle (<https://porocle.jp/>) より

八戸市においては、復興国立公園種差海岸での観光利用を想定したレンタサイクル「ナビチャリ」が導入されており、地域の商店や観光協会に手続き・車両管理を委託する形式で、JR 鮫駅・種差海岸駅・シーガルビューホテル3箇所で貸し出し・返却を行っている。

内丸地区においてサイクルシェアリングを検討する際には、札幌のように新たなシステム・ポートの設置を導入するのではなく、市内における既存の「ナビチャリ」と連携する形で、拡大・普及を検討していくことが効果的だと考えられる。



※出典：ナビチャリ (<http://forte-inc.jp/navi-chari/>) より

(5) 自主事業の展望

本事業で検討した官民連携スキームの中では、協定に基づく包括的な管理委託による委託費、および収益事業によって、本八戸駅通り・内丸地区の公的価値・公的サービス向上に資する自主事業の推進が期待される。

そこで、本節では、協議会で実施する自主事業の展望を整理する。

①空き店舗対策事業

第4章(3)3)で検討したスキームにより、空き店舗対策事業の実施を検討する。(p.70 参照)

②移動支援事業：ベビーカー貸し出し

子育て世代に、安心して内丸地区および中心街での買い物を楽しんでいただくために、ベビーカーの貸し出しを検討する。

・事例：天神協議会（博多市）

子ども連れの買物客の各施設間の移動の利便性と街歩き促進を目的として、半年間の検証実験を経て天神地区でのベビーカーの貸し出しサービスを本格導入。

【対象施設】6か所（商業施設・観光協会等）

【使用方法】貸し出し場所に返却（他の施設・まちなかでの使用可）

【料 金】無料



※出典：<http://tenjin.keizai.biz/headline/photo/2096/>

③歴史的資源の管理

内丸地区には、地域の歴史と深い関係のある神社や公園の他、歴史的価値の高い施設・家屋等が存在している。これらの一部が、個人財産となっていることを踏まえると、今後の地区全体の歴史的風土の維持を目指すにあたっては、地域としてこれらの歴史的資源の維持管理への支援を行っていることが重要と考えられる。



④路面を活用したアートイベント

路面を活用した「広告」は「収益」を目的としているが、協定により路面活用の可能性が広がるとすれば、路面そのものを「にぎわいづくり」の材料として使用することも期待される。

そこで、自動車の速度抑制、注意喚起等の公的な意義も含めたロードアート等について事例を整理する。



(追い越し禁止の注意喚起)



(一旦停止の注意喚起)



(横断歩道の注意喚起①)



(横断歩道の注意喚起②)



(横断歩道の注意喚起③)

※出典：<http://blog.cycleroad.com/archives/51984545.html>

⑤おもてなし事業

地域の価値を維持・向上していく上では、ハード面・ソフト面での対応を多様に検討する必要があるが、最も基本となるのは「人」だと言える。特に、ビジネス・観光等で来八する人々にとって、「地元の人々の印象」の良否が「地域の印象」に大きな影響を与える。

そこで、日常的に「おもてなし」の精神をもって、挨拶・案内・清掃等を行うよう「おもてなし事業」の実施を検討する。

・事例：長崎県

平成24年9月25日におもてなしの向上に県民を挙げて取り組む契機とするため「長崎県総おもてなし運動推進大会～広げようみんなが主役のおもてなし～」が開催され、県民が取り組む「おもてなし活動6か条」が採択された。

県民が取り組む「おもてなし活動6か条」

- **その1 心をこめて「お・も・て・な・し」**
 ・長崎県を訪れる方々に、「また長崎県へ行きたい」と思っていただけ
 するよう、温かい「おもてなしの心」でお迎えしましょう。
- **その2 「お」 大きな声で明るく挨拶**
 ・「明るく挨拶」し、外国人の観光客には、できるだけ外国語で挨拶をしましょう。
- **その3 「も」 もっときれいに！美化運動**
 ・積極的に清掃活動などに参加し、観光地として「美しいまちづくり」に努めましょう。
- **その4 「て」 手を振り歓迎！観光バス**
 ・観光客が乗ったバスに手を振って、歓迎の気持ちを表しましょう。
- **その5 「な」 「何かあったら」お手伝い**
 ・困っている観光客を見かけたら、積極的に声をかけてお手伝いしましょう。
- **その6 「し」 写真で旅の思い出づくり**
 ・県内観光地等で楽しい思い出を残していただけるよう、カメラのシャッターを
 押してお手伝いしましょう。

※出典：長崎県 (<http://www.nagasaki-tabinet.com/public/topics/index.php?itemid=2143>)

・事例：四日市商店街（四日市市）

商店街活性化のために、おもてなし8か条を制定。にぎわい空間の維持等にも配慮している。

私たちのおもてなしの気持ちを「おもてなし8か条」にまとめました。
 皆様にご満足いただけるサービスを心がけます。
 ご意見などをお聞かせ下さい。



モップかけ



おもてなし8か条

1. 店先には打ち水・モップかけなどを行い、お客様を気持ちよくお迎えいたします。
2. 店先や店内には花などの装飾品等を配して、お客様に親しい空間をご提供いたします。
3. 店内には懸掛せる椅子などを配して、「なごみ」と「つらぎ」の場を設けます。
4. 店先もしくは店内に「情報」ボードを設置して、人気商品やお勧めの情報を提供いたします。
5. 商品やサービスはわかりやすいメニューやメニューとし、お客様にわかりやすいお返すいたします。
6. 常に新商品や新サービスの開発を心掛け、お客様のニーズに合ったお返への施策を図ります。
7. 「お祭り」と「商品紹介」などにも先駆的に、積極的にお客様の便益向上を目指します。
8. 品定めだけの来店も大歓迎。入りやすいお店を目指します。

皆様、お気軽にお声かけください。お待ちしております。



店内のつらぎ



打ち水



打ち水

※出典：四日市商店街 (<http://www.pazl-land.com/>)

(6) 検討したスキームの先導性と今後の展望

本調査では、長年地域で生活してきた住民のつながりとノウハウを活かした官民連携スキームにより、地域住民が主体のまちづくり組織における自立・自営・持続性を検討した。この成果は、公共事業を契機とした周辺エリアの一体的なまちづくりの観点から先進的であり、今後、市内各所の同様のまちづくりの推進を検討する際に参考になると期待される。

今後は、官民連携スキームや個別事業・収益事業の具体化などの「短期的展望」と、あらたなまちづくり支援策のあり方やまちづくり組織の法人化等を視野に入れた「中長期的展望」を見据えながら、道路整備の時期を見極めつつ、「検討と実践」を継続していくこととする。

| | | | | | | | |
|----------------------|---|-------------|--|--------------|--|-------------|------------------------|
| <p>短期的展望</p> | <p>●管理協定の締結 公共施設の一体的な管理運営スキームを具体化し、行政とまちづくり協議会間で有効な管理協定を締結する。</p> <p>●スキームの具体化とにぎわいの創出 ①本八戸駅通り地区まちづくり協議会が自ら収益をあげ、自立・自営・持続できる管理運営スキームを構築し、市内の他のまちづくり団体と連携した上で、地域全体のにぎわいの創出を図る。 ②八戸 IT・テレマーケティング未来創造協議会【参加企業全 13 社（うち 12 社は中心市街地に拠点を置く）】と連携し、協議会加入企業の女性社員や子育て世代の社員の方々との意見交換の場を設け、駅前のおもてなしサービスの在り方や、子供と歩きたくなる・歩きやすい駅前通りについて検討し、整備を進めていく。</p> <p>●担い手の確保 地域内・市内のみならず、市外の人にも興味を持ってもらい、外からの人（若い力・誘致企業等）を積極的に受け入れ、参加しやすい組織づくりを徹底し、まちづくりの新たな担い手を育てる協議会を目指す。</p> | | | | | | |
| <p>中長期的展望</p> | <p>●まちづくり支援策の検討と空き店舗活用 沿道の活性化に向けて、補助金以外の新たなまちづくり支援策を検討（固定資産税減免の特例措置等）し、空き店舗等利用の促進を図る。</p> <p>●まちづくり協議会の法人化 自主的・自立的な活動を精力的に実施し、自立・自営・持続できる組織とするため、エリアマネジメント協議会の設立、NPO法人化等も視野に入れつつ各種取組みを推進していく。 (参考：法人形態の整理)</p> <table border="1" data-bbox="360 1771 1428 2056"> <tr> <td data-bbox="360 1771 647 1868">NPO 法人（非営利）</td> <td data-bbox="647 1771 1428 1868">ソフト系のまちづくりかつ、来訪者等地区内に限定されない幅広い賛同者の参加を得てまちづくりを行う場合に適している。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 1868 647 2011">社団・財団法人（非営利）</td> <td data-bbox="647 1868 1428 2011">地区の不動産所有者等が中心となって、地域が共有する公共空間（道路等の公共用地、民地無いの公開空地等）の管理を含む、地区の環境改善を主軸とした活動を行う場合に適している。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 2011 647 2056">まちづくり会社（営利）</td> <td data-bbox="647 2011 1428 2056">商店街が中心となったまちづくりに適している。</td> </tr> </table> | NPO 法人（非営利） | ソフト系のまちづくりかつ、来訪者等地区内に限定されない幅広い賛同者の参加を得てまちづくりを行う場合に適している。 | 社団・財団法人（非営利） | 地区の不動産所有者等が中心となって、地域が共有する公共空間（道路等の公共用地、民地無いの公開空地等）の管理を含む、地区の環境改善を主軸とした活動を行う場合に適している。 | まちづくり会社（営利） | 商店街が中心となったまちづくりに適している。 |
| NPO 法人（非営利） | ソフト系のまちづくりかつ、来訪者等地区内に限定されない幅広い賛同者の参加を得てまちづくりを行う場合に適している。 | | | | | | |
| 社団・財団法人（非営利） | 地区の不動産所有者等が中心となって、地域が共有する公共空間（道路等の公共用地、民地無いの公開空地等）の管理を含む、地区の環境改善を主軸とした活動を行う場合に適している。 | | | | | | |
| まちづくり会社（営利） | 商店街が中心となったまちづくりに適している。 | | | | | | |

(参考：活動を軌道に乗せるために活用可能な支援制度)

- ・民間まちづくり活動促進事業（社会実験・実証事業等）

国土交通大臣の同意を得た民間まちづくり計画に基づき、民間の担い手が主体となった都市施設の整備・管理の本格実施に先立ち必要な社会実験、実証事業又は意識啓発等のソフト活動が対象。

- ・道路協力団体

道路の清掃・植栽等を行うNPO法人やボランティア団体等を「道路協力団体」に指定する制度。道路の景観維持・整備だけでなく、道路空間における「賑わい創出のための担い手」として多様な活躍が想定されている（国土交通省／社会資本整備審議会／道路分科会／第53回基本政策部会（平成27年12月14日）資料より）。「道路空間の活用イメージ」では、収益活動が公的活動の継続を支え、さらに収益活動・公的活動そのものが地域の観光振興や道路空間の価値向上に寄与することが期待されており、本事業で提案している官民連携のスキームと新和性が高いと考えられる。

【参考】賑わいの創出のための担い手確保

- 道路協力団体(仮称)は、道路管理者と連携して、道路工事、道路の維持、利用者等の利便増進、情報収集・提供、調査研究、普及啓発等に関する活動を面的に実施。
- 地区の道路の使い方や課題解消に向け、協議会を活用するとともに、インセンティブを付与。

