紙屋町・八丁堀地区の歩行環境整備に向けた基本的な考え方(平成 28 年度)

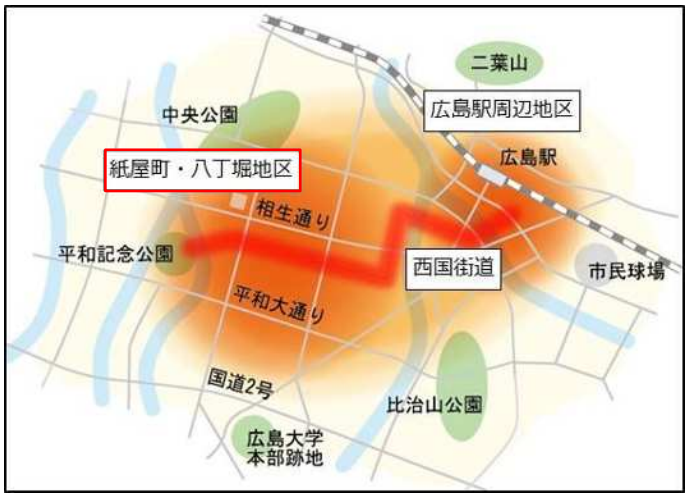
Ⅰ　背景、目的など

1　背景

【楕円形の都心づくり】

○　本市では、**広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」と位置付け、**それぞれが活力とにぎわいのエンジンを持ち、相互に刺激し高め合うような**「楕円形の都心づくり」**を進めています。

　このうち、当地区では、既存の都市機能の集積と都市基盤を生かした高密度で快適な商業・業務系市街地の形成を進めるとともに、回遊性やにぎわいをより一層高め、都心の魅力づくりをリードするまちづくりを進めています。



【紙屋町・八丁堀地区を取り巻く状況】

○　当地区は、商業・業務機能が集積し、本市を代表するオフィス街・繁華街ですが、**近年は郊外における大型商業モールの開業等に伴い、商業集積地としての求心力が低下**しています。

○　**人通りが本通に集中**しており、他の通りへのにぎわいが広がっていません。

【道路空間を活用したにぎわいづくり】

○　大丸有地区（東京都千代田区）や札幌市大通りなど、大都市の都心部では、道路空間を活用したにぎわいづくりが進められています。

○　**本市で道路空間を活用したイベント等の実施は、**紙屋町地下街（シャレオ）の地下中央広場などに限られており、**他都市に比べて遅れている状況にあります。**

○　当地区においても、地区の価値を高め、にぎわいを誘引し高めることを目的として、商店街振興組合やまちづくり協議会などの**地域を主体とした組織により、自らの地域個性を発見・発掘し、活かす活動が行われつつあります**。

【これまでの歩行環境整備手法の限界】

○　本市では、これまで行政が道路の計画案を作成し整備を進める手法が主体でしたが、地域のニーズを踏まえ理解を得て計画案を作成する必要があります。

○　また、**歩行環境を整備するだけでは、立て看板や放置自転車などによる歩行者の通行阻害等は解消されず、「歩きやすい道」の実現に向けて**地域主体のルールづくりなど**地域のコミュニティの強化と合わせて行う必要**があります。

【新たな取組に向けたモデル事業】

○　「歩きやすい道」に加えて、地区全体の回遊性を高めるため、**地域の個性が発揮できる多様な場として「にぎわいが生まれる道」が求められています**。

○　そこで、**袋町裏通り（うらぶくろ）では、歩きやすく、にぎわいが生まれる道を目指し、地域参画型道づくりのモデル事業として検討を進めています**。

2　目的

○　**「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換、「通る道づくり」から「使う道づくり」への転換、「道づくり」から「まちづくり」への転換**を図ることにより、都心で暮らす人や来訪者が**安心して楽しく回遊できる歩行環境の整備を進める**とともに、**まちのにぎわいや魅力の向上**を図ることを目的とします。

3　検討の視点

○　以下の**三つの視点**から検討を行います。

視点１　**「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換**

歩きやすい道づくり

視点２　**「通る道づくり」から「使う道づくり」への転換**

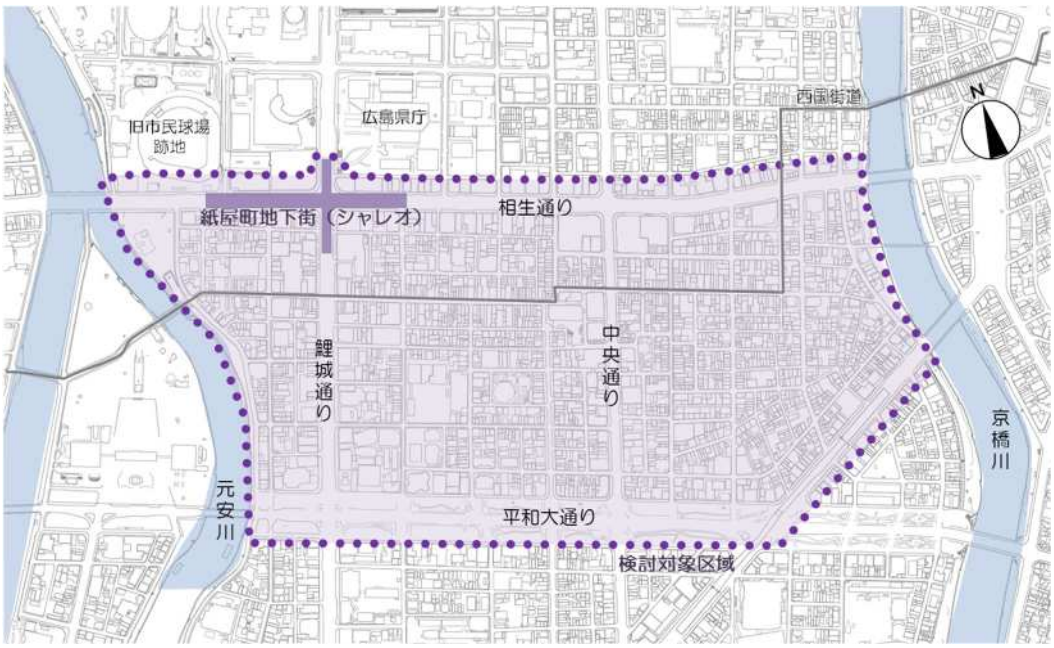
にぎわいが生まれる道づくり

視点３　**「道づくり」から「まちづくり」への転換**

コミュニティの力による好循環を生み出す道づくり

4　対象区域

○　**京橋川、元安川、相生通り、平和大通りで囲まれた地区と紙屋町地下街（シャレオ）を対象**とします。



Ⅱ　現状及び課題

現地や既往資料の調査等を基に、三つの視点から当地区の現状及び課題を整理すると、以下のとおりです。

視点	現状・課題	
1　「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換	**現状**	〔歩行者と自動車の輻そう〕 ○道路の両側に歩行空間が確保されているのは、１０m以上の比較的幅員の広い道路のみであり、８m以下の比較的幅員の狭い道路では、歩行者と自動車交通との輻そうが発生し、“歩きにくい”空間となっている。（幹線道路を除く区画道路の約６割で歩道が設置されていない。） ○袋町裏通りでは、平日で約８割、休日で約６割を沿道へ用務のない自動車が占めており、自動車の通り抜けが多い。 〔歩道の構造等〕 ○歩道の低縁石とボラード（支柱）の設置により、歩行者の安全を確保した歩道が増えてきているが、歩車道の段差や自動車乗入れ部の傾斜により、車いすやベビーカー利用者、高齢者などの通行の支障となっている場所も多く残っている。 ○歩行者が通行する際、道路端や歩道内に設置されている電柱や放置自転車、立て看板、民有地の出入りのための敷鉄板などが支障となっている。
	課題	○８m以下の幅員の狭い道路において、歩行者が安全で快適に通行できる歩行空間を確保する必要がある。 ○自動車交通量が多い道路や自動車が通行しやすい道路において、自動車交通量の抑制が必要である。 ○安全な歩道の構造への見直しや、歩行者の通行の支障となっている電柱や放置自転車、立て看板、敷鉄板等を減らす取組を強化する必要がある。
2　「通る道づくり」から「使う道づくり」への転換	**現状**	〔ニーズ等〕 ○これまで道路は“通る”機能を重視した整備が行われてきたが、商店街などが中心となって“にぎわい”や“いこい”などの場として道路空間を活用したいというニーズが高まっている。 ○紙屋町地下街（シャレオ）では、イベント等の開催が許されている地下中央広場だけでなく、通路空間を活用したにぎわい空間の創出へのニーズが高まっている。 〔法規制等〕 ○道路空間を活用したオープンカフェやイベントの実施については、道路交通法などの制約があり、社会実験などの短期的な取組に留まっている。 ○都心部にあるにぎわい創出に向けた活動や、座って休むことができる地域に開かれたオープンスペースは、アリスガーデンやパセーラなど道路空間以外の場所に限られている。

視点	現状・課題	
2 「通る道づくり」から「使う道づくり」への転換	**課題**	○道路の大部分は“通る”機能を重視した整備となっているが、今後は多様なニーズを受けて、通りの魅力や個性を発信できるような歩道整備に取り組んでいく必要がある。 ○公共空間である道路や紙屋町地下街（シャレオ）の地下通路でも地域のにぎわい創出に向けた活動が展開でき、憩い休めるようなオープンスペースが必要である。
3 「道づくり」から「まちづくり」への転換	**現状**	○歩道が整備されている道路でも、放置自転車、立て看板、民有地の出入りのための敷鉄板などが歩行者の通行の支障となっている。 ○歩道整備を行っても、沿道のまちづくりの取組が合わせて実施されなければ、にぎわいづくりに結びつかない。 ○これまでの歩道整備は、整備することに重点が置かれ、その後の活用に対する取組を行うことは少なかった。
	課題	○歩きやすい道づくりとにぎわいが生まれる道づくりに向けて取り組むためには、地域の“コミュニティの力”が不可欠である。 ○将来にわたって“にぎわい”を持続していくためには、道路の整備を契機として、地域が主体的に参画し、共に考え、交流する仕組みが必要である。

現状及び課題（視点１：「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換）

課題①　８m以下の幅員の狭い道路において、歩行者が安全で快適に通行できる歩行空間を確保する必要がある。

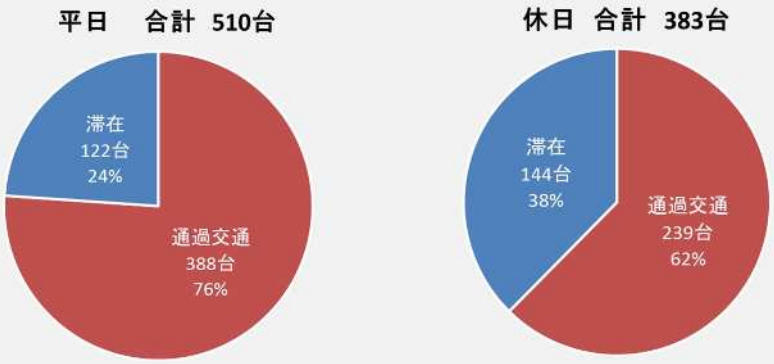
○道路の両側に歩行空間が確保されているのは、１０m以上の比較的幅員の広い道路のみである。
（幹線道路を除く区画道路の約６割で歩道が設置されていない。）

○8m以下の比較的幅員の狭い道路では、歩行者と自動車交通との輻そうが発生し、“歩きにくい”空間となっている。

現状及び課題（視点１：「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換）

課題②　自動車交通量が多い道路や自動車が通行しやすい道路において、自動車交通量の抑制が必要である。

（袋町裏通りの例）



○袋町裏通りでは、平日で約８割、休日で約６割を沿道へ用務のない自動車が占めており、自動車の通り抜けが多い。
（ナンバープレート調査〔9 時～17 時の 8 時間調査〕結果より）

課題③　安全な歩道の構造への見直しや、歩行者の通行の支障となっている電柱や放置自転車、立て看板、敷鉄板等を減らす取組を強化する必要がある。

○歩車道の段差や自動車乗入れ部の傾斜により、車いすやベビーカー利用者、高齢者などの通行の支障となっている。

○低縁石の使用により歩道と車道の段差を小さくし、ボラード（支柱）の設置により、歩行者の安全を確保している。

○歩行者が通行する際、道路端や歩道内に設置されている電柱や放置自転車、立て看板、民有地の出入りのための敷鉄板などが支障となっている。

現状及び課題（視点２：「通る道づくり」から「使う道づくり」への転換）

課題①　道路の大部分は“通る”機能を重視した整備となっているが、今後は多様なニーズを受けて、通りの魅力や個性を発信できるような歩道整備に取り組んでいく必要がある。

課題②　公共空間である道路や紙屋町地下街（シャレオ）の地下通路でも、地域のにぎわい創出に向けた活動が展開でき、憩い休めるようなオープンスペースが必要である。

“通る”のみに視点が置かれた事例

○これまで道路は“通る”機能を重視した整備が行われてきたが、商店街などが中心となって“にぎわい”や“いこい”などの場として道路空間を活用したいというニーズが高まっている。

広い歩行者通行空間の活用へのニーズ

○紙屋町地下街（シャレオ）では、イベント等の開催が許されている地下中央広場だけでなく、通路空間を活用したにぎわい空間の創出へのニーズが高まっている。

公共のオープンスペースでダンスをしたり休んだりする様子

民間のオープンスペースを活用したイベントの様子

○都心部にあるにぎわい創出に向けた活動や、座って休むことができる地域に開かれたオープンスペースは、アリスガーデンやパセーラなど道路空間以外の場所に限られている。

現状及び課題（視点３：「道づくり」から「まちづくり」への転換）

課題①　歩きやすい道づくりとにぎわいが生まれる道づくりに向けて取り組むためには、地域の“コミュニティの力”が不可欠である。

課題②　将来にわたって“にぎわい”を持続していくためには、道路の整備を契機として、地域が主体的に参画し、共に考え、交流する仕組みが必要である。

歩道上に自転車が置かれ歩きにくい様子

歩道上に敷鉄板が置かれ歩きにくい様子

○歩道が整備されている道路でも、放置自転車、立て看板、民有地の出入りのための敷鉄板などが歩行者の通行の支障となっている。

○歩道整備を行っても、沿道のまちづくりの取組が合わせて実施されなければ、にぎわいづくりに結びつかない。

○これまでの歩道整備は、整備することに重点が置かれ、その後の活用に対する取組を行うことは少なかった。

Ⅲ　基本的な考え方

前記の現状及び課題の整理結果を踏まえ、基本的な考え方及び現時点で想定される取組イメージについて整理すると、以下のとおりです。

視点	基本的な考え方	主な取組イメージ
1　「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換	**○道路の空間構成を見直すことにより、歩きやすい歩行空間を確保する。**	○道路空間の再配分 （車道の幅員縮小による歩道や路側帯の設置） ○民有地のセットバック空間などとの一体的利用 （地区計画制度などの活用）
	○自動車の通行方法を見直し、流入する自動車の交通量や速度を抑制する。	○一方通行の見直しなどによる流入交通量の抑制 ○自動車の走行速度の抑制 ○人優先を意識づけるための歩車共存道路やシェアードスペースなどの導入
	○道路構造等を見直し、歩行者の通行の支障となるバリアを解消する。	○歩車道境界のスムース化（低縁石とボラードの設置） ○地域主体のルールなどに基づく立て看板や敷鉄板の撤去、放置自転車対策 ○狭幅員道路における無電柱化の推進
2　「通る道づくり」から「使う道づくり」への転換	**○道路空間を地域のにぎわいや魅力を高めるための空間として活用する。**	○オープンカフェやストリートライブ等の路上イベントの開催やベンチの設置などに対する道路占用制度の弾力的な運用 ○道路空間を活用したオープンカフェやイベント等の活動によるまちづくりへの収益還元の仕組みづくり （都市再生特別措置法の活用）
3　「道づくり」から「まちづくり」への転換	**○地域との対話と交流による道づくりを通じて、地域主体のまちづくりに向けたコミュニティの力を高める。**	○地域とのコミュニケーションを重視した道づくり ・地域発意による計画の開始 ・計画段階からの地域参画 ・居住者や地権者、商業者など地域が参画できる勉強会の開催や社会実験の実施 ○にぎわいを持続させるためのまちづくりルールの策定（統一的な街並み、美化活動、防犯、イベントの開催など）

注）取組イメージは現時点での想定です。

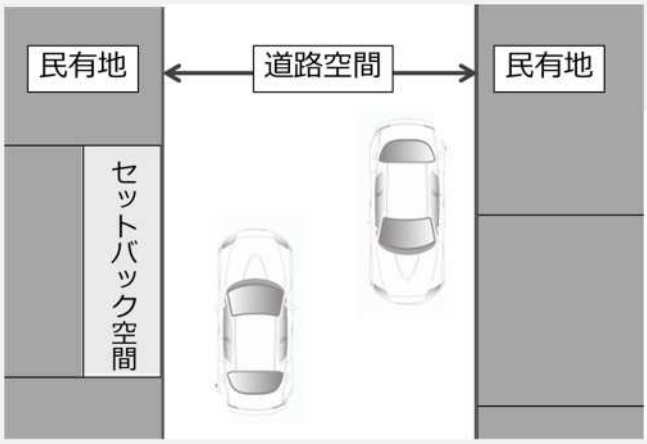
取組イメージ（視点１：「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換）

歩きやすい歩行空間の確保

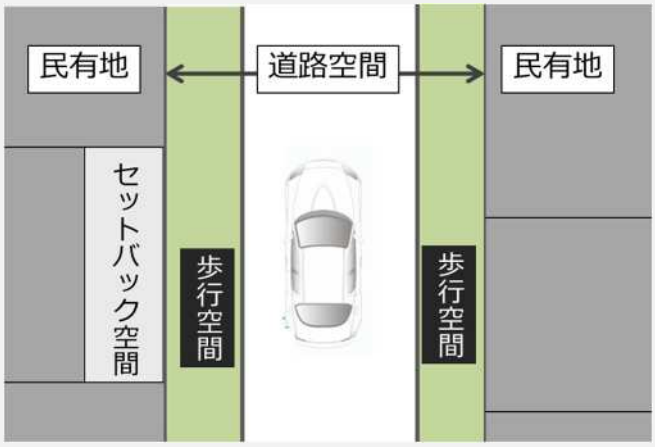
・道路空間の再配分

・民有地のセットバック空間などとの一体的利用

現状

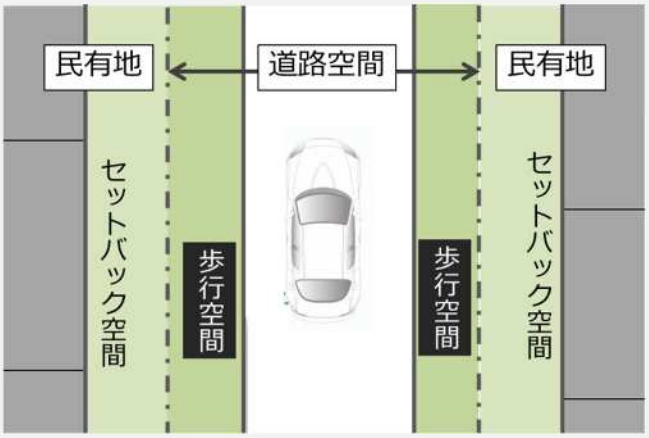


将来（道路空間の再配分）



道路空間内の自動車が通行する空間を狭め、歩行者が通行できる空間（歩道や路側帯）を確保する。

将来（民有地のセットバック空間などとの一体的利用）



民有地の建物のセットバック空間（ビルの壁面を後退させた空間）を歩行空間の拡大やにぎわいが生まれる空間として道路空間内の歩行空間と一体的に利用する。

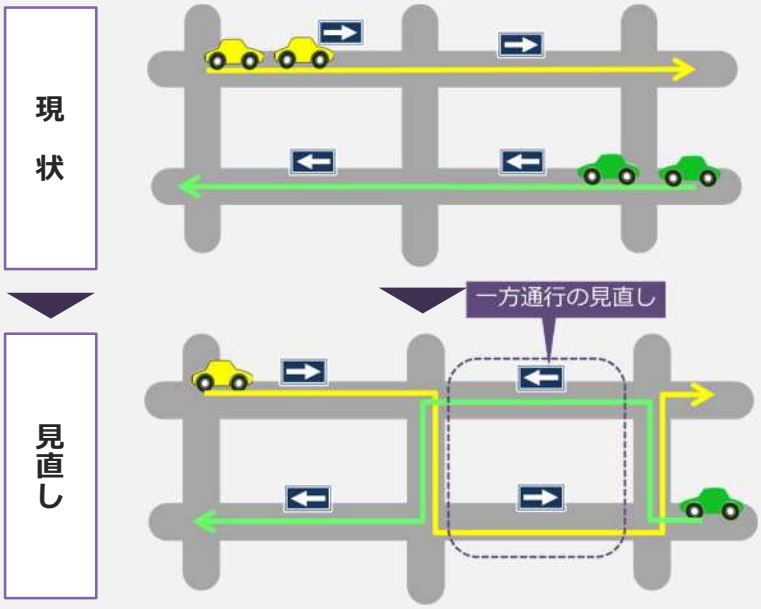
取組イメージ（視点１：「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換）

流入する自動車の交通量や速度の抑制

・一方通行の見直しなどによる流入交通量の抑制

通り抜けしづらい規制に見直すことにより、地区内を通過する自動車の流入を抑制する。

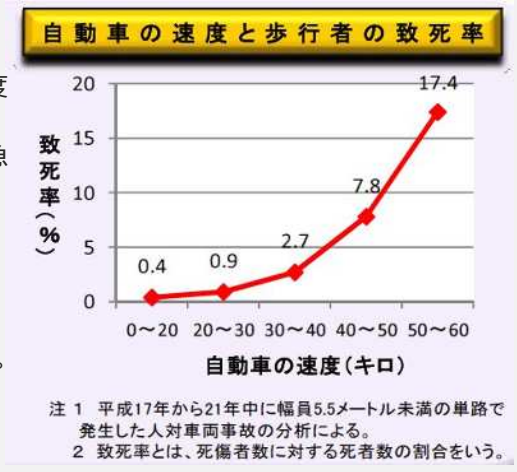
（下図は広島市が検討している取組のイメージを示したものであり、関係機関等と協議を行っているものではありません。）



・自動車の走行速度の抑制

自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速 30km を超えると、歩行者の致死率が急激に上昇する。

自動車の走行速度を時速 30km まで抑制する。



注１　平成17年から21年中に幅員5.5メートル未満の単路で発生した人対車両事故の分析による。
２　致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

（資料：広島県警察ホームページ）

取組イメージ（視点１：「車中心の道づくり」から「人中心の道づくり」への転換）

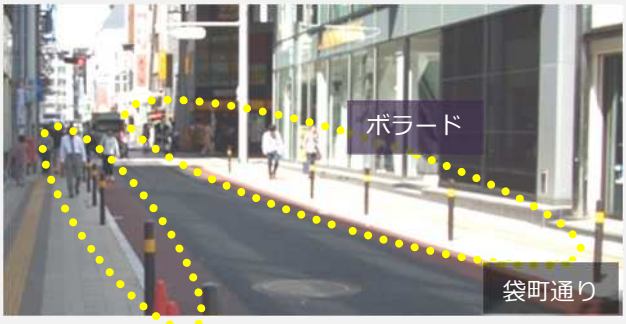
・人優先を意識づけるための歩車共存道路やシェアードスペースなどの導入

車道を狭めたり、蛇行させたりすることで、心理的、物理的に自動車が通行しにくくしている。

歩行者との共存道路であることを運転手に視覚的に印象付けるため、歩行空間の舗装を車道に滲み出させている。

通行の支障となるバリアの解消

・歩車道境界のスムース化（低縁石とボラードの設置）



歩道と車道の段差を小さくするとともに、低縁石やボラードの設置により、歩行者の安全を確保する。

・地域主体のルールなどに基づく立て看板や敷鉄板の撤去、放置自転車対策

・狭幅員道路における無電柱化の推進

取組イメージ（視点２：「通る道づくり」から「使う道づくり」への転換）

○オープンカフェやストリートライブ等の路上イベントの開催やベンチの設置などに対する道路占用制度の弾力的な運用

オープンカフェ（新宿区）

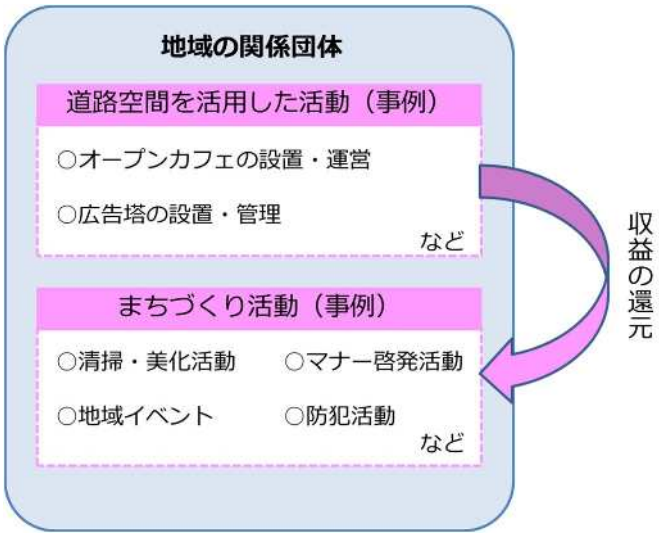
（資料：新宿区ホームページ）

都市のにぎわいの創出の観点から、道路のオープンスペース（歩行空間以外の余地）での道路占用制度を弾力的に運用している例。

シャレオの中央地下広場

本市における道路占用制度を弾力的に運用し、にぎわいや憩いの空間創出に活用している例。

○道路空間を活用したオープンカフェやイベント等の活動によるまちづくりへの収益還元の仕組みづくり



仕組みのイメージ

例えば、上図のように「地域の関係団体が道路空間を活用して、オープンカフェや広告塔の設置、管理、運営を行うことにより得た収益を、清掃・美化活動や防犯活動などの地域のまちづくり活動へ還元する」という仕組みづくりを道路占用制度の弾力的な運用と合わせて行うことにより、にぎわいの創出とともに地域のまちづくりに貢献する。

取組イメージ（視点３：「道づくり」から「まちづくり」への転換）

○地域とのコミュニケーションを重視した道づくり

都心の魅力を高めるためには、来街者だけではなく居住者、地権者、商業者など地域の皆さんの多様なニーズを捉え、地域の個性を活かした道づくりを進めていく必要がある。

この道づくりの過程を通して、地域のコミュニティの力を高め、地域に愛され、育てられる道づくりを目指す。

・地域発意による計画の開始

地域から、活性化やにぎわいの創出の実現に向けて考えられているプランの提案を受け、その案を基に地域と道づくりの計画を開始する。

うらぶくろ商店街振興組合では、地域の活性化に向けたプラン「うらぶくろ活性化プロジェクト」を作成。

この中で、花と緑豊かな歩いて楽しい空間として、歩車共存道路のプランを提案している。

（資料：うらぶくろ活性化プロジェクト）

・計画段階からの地域参画
・居住者や地権者、商業者など地域が参画できる勉強会の開催や社会実験の実施

計画の段階から、地域の関係者と共に目指すべき将来像を共有しながら地域全体としての合意形成を進め、そこで生まれるコミュニティを活かし、勉強会や社会実験を通じて、地域のまちづくりを活性化する。

〔計画段階からの地域参画の対象者（イメージ）〕
- 沿道土地所有者や建物所有者
- 計画区間を含む一定エリアにお住いの居住者
- 沿道店舗や駐車場経営者などの事業者

〔発意者との協働による勉強会メニュー（イメージ）〕
- “まちづくり”や“道づくり”に関する講演
- ワークショップ
（参加者で自由に意見を出し合いまとめる取組）

〔社会実験（イメージ）〕
- 道づくり計画を現地に再現し、多くの人に体感してもらうことにより課題や利点等を探り改善していく。

ワークショップの例

○にぎわいを持続させるためのまちづくりルールの策定

上記の取組の過程で、地域が共同で利用する空間や緑地の清掃、利用に関するルールやイベントの実施方法などを内容とする「まちづくりのルール」を定めることで、地域のまちづくりを持続することができる。

Ⅳ　市民意見募集の結果について

募集期間	平成２８年１０月７日（金）から平成２８年１０月２７日（木）
募集方法	⑴　市ホームページ及び広報紙「ひろしま市民と市政」に募集記事を掲載 ⑵　市政記者クラブに情報提供 ⑶　閲覧用（案）の設置（道路交通局道路部道路計画課、区役所、公文書館）
応募結果	応募者数　０人