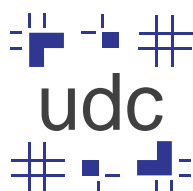




沿道まちづくりのすすめ

市長への手紙



平成 21年 6月

udc まちなみ・沿道景観研究会
財団法人 都市づくりパブリックデザインセンター



一良好なまちなみ・沿道景観の形成に向けた提言

人口減少社会と地方分権が進展する中、今後、ますます地方の個性が問われる時代にあつて、良好なまちなみ景観の形成とそれに向けた取組みは、より一層重要となつていきます。

欧米では、まちなみが市民の共有財産であるという意識が高い一方で、わが国では、そこまで成熟した意識が形成されていないという背景の相違が、良好なまちなみづくりを進めにくい要因のひとつにあげられています。わが国でもまちなみや景観形成に関する法律や様々な制度がありますが、これらの制度の使い方や取組みが今一歩であることも良好なまちなみ形成が進まない理由のひとつと考えられます。

本研究会においては、地域の個性を端的に表す代表的な「都市の顔」となるべき、その街のメインストリートのまちなみ景観を研究の対象として、現制度の柔軟な運用、取組み方法や組織のあり方など、現状の改善点を含め、良好なまちなみ景観を形成する具体的な方策やアイデアを提案しながら、良好で個性的なまちなみ景観を推進するための提言として取りまとめました。



わが国では市民が誇りに思う景観を持つまちが少ないとは思いませんか？

目次

はじめに	2
第1章 今こそ求められる“良好なまちなみ・景観”の形成	4
第2章 美しい沿道景観をつくり出す10の提案	10
1 市が主体となって取りまとめる景観ビジョン	13
2 公共施設の整備や建築活動をコントロールし、 将来の景観ビジョンを共有する開かれた協議の場づくり	14
3 景観ビジョンを実現するマネジメント制度の充実	16
4 建築ファサード等まちなみ形成部分への補助金の導入	18
5 まちなみ景観の維持・向上及びまちの活性化活動への助成	19
6 都市開発諸制度における、まちなみ形成及びデザインの評価指標の導入	20
7 地元による景観維持・向上活動組織の設置	21
8 風格有る道路空間の先行的、モデル的整備	22
9 市の総合的な取り組みの向上と継続	24
10 市民や沿道の方々の理解と関与	25

はじめに

市長への手紙

私たちはこの冊子で、行政のトップである市長さんに向けて、まちの目抜き通りを大切にすまちづくりが重要だということを訴えたいと思います。

まちの顔であるメインストリートを大切にすることは、たんに公共施設としての道路をよりよく整備することだけでなく、こうしたメインストリート沿道の建物が魅力的なものとなって、まちの顔を美しく整えてくれることを指しています。そのためには官民の協働によるまちづくりが重要です。それをここでは「沿道まちづくり」と表現しています。

沿道まちづくりを効果的に進めていくためには多くの部署にわたる緊密な共同作業が必要です。それを主導するために行政トップのリーダーシップが是非とも必要です。どうかご一読いただき、まちのイメージアップ戦略としての沿道まちづくりの推進を進めていっていただきたいと思います。私たちはそのための支援を惜しみません。

メインストリートは都市の財産

地域の中心的な都市にとって目抜き通りはその都市の顔となるような景観であることは論を待ちません。その風景が都市の質的なイメージを決定づけている例も少なくないのです。この冊子でとりあげている数多くの写真がそのことを如実に示しています。

これらメインストリートの景観はそれぞれの都市の個性を生み出す根幹であり、都市にとっての貴重な公共的な財産でもあります。それはまた、都市の価値増進の源であり、グローバルな都市間競争に勝ち抜くための重要な資源でもあるのです。

では、それぞれの都市にとって決定的に重要なこれらの目抜き通りに対してこれまでどのような沿道景観形成の戦略が立てられてきたといえるのでしょうか。また今後この問題をどのように考えていくべきかといった問題について、私たちはどれだけ意識的であったといえるのでしょうか。

たしかに道路整備の局面ではそれなりの配慮が払われてきたといえるでしょう。法定の景観計画などにおいても紙面を割いて今後の景観形成の指針が述べられてはいます。しかし、この問題に対して一貫した政策のもとで、組織としての対応がはかられてきたかという、いくつかの例外を除けば、自信を持って肯定できないのが現実でしょう。本冊子は、都市の目抜き通りの沿道景観のこれからのあり方について関心を共有する有志が集まって市長への提言としてまとめたものです。

公共空間の整備憲章

提言はいくつかの性格を持っています。

第一に、公共空間としての道路空間をどのようなものとしてデザインしていくかという問題に対する提言です。沿道建物による景観形成が長い時間を要するのに対して、公共空間の整備は予算さえ付けば比較的短期間のうちに変化が目に見える形で実現するといえます。しかし、その時のデザインの拠り所が日本では漠然としているといわなければなりません。たしかに景観計画などには幹線街路沿いの景観のあり方について記述はあるでしょうが、それが具体的にどのようなデザインによって実現されるべきなのかについてはほとんど手がかりがない状態です。公共空間の整備の拠り所となる考え方の指針を示した憲章が必要です。

建築物群が生み出す調和の誘導とそのためのデザイン評価

次に、中心的な課題としているのが目抜き通り沿道に建つ建築物の調整に関する提言です。

建築物の調整でまず問題となるのは、都市再生特区や公開空地の提供と連動した容積緩和型のインセンティブが結果的に沿道景観の調和を阻害することにつながっているという事実です。むしろ沿道に建物をそろえることに公共的な意義を見出し、推進していく仕組みを都市ごとに案出していくことが求められます。また、より積極的な公的セクターによる推進施策が求められています。

壁面線や高さが一定程度調和した建築群をつくっていかうとしても、その際どのように個々の建築デザインを評価するのかという問題をクリアしなければその先へは進めません。デザインレビューの導入とその具体的な実施方法が重要になってくるのです。開発諸制度のなかにデザイン評価に関する基準を導入することや、イギリスのCABEのように具体的な建築デザインのアドバイスをおこなう仕組みを設立することなどが試みられるべきなのです。

沿道景観全体のマネジメントへ

さらに、ここまで述べたような仕組みを推進するためのマネジメント組織が必要です。目抜き通りに関係した官民協働の景観協議会を立ち上げ、その協議会がデザインコードなどのハードの規制を監視するだけでなく、歩道やストリートファニチャーの維持、空きスペースの管理や各種イベントのマネジメントなどのソフト施策をおこなうことが求められます。

こうした活動が、アメリカのBIDのように活動の資金源（たとえば活動によって上昇した資産価値に見合った固定資産税の増収分の一部など）を得ることができるならば、マネジメント活動は持続可能なものとなっていくことになります。

一方で、地方自治体が主導的役割を担って、デザインコードの遵守を各事業者に求めていくような規制の仕組みも充実していく必要があります。これと具体的なデザインレビューとが連動することができて、その結果が公開されるようになるとすれば、日本の沿道景観コントロールは新しい段階へ入ることになるのです。

沿道まちづくりの推進

こうしたことが全体として機能するためには、目抜き通り沿道の関係者の創意と合意だけでなく、多くの市民の支えが必要です。そもそもメインストリートの景観がどのようなものであるべきかに関するビジョンは市民との協働によって確立されなければ力を持たないでしょう。

デザインレビューの成果や沿道景観のマネジメントの実際についても、必要な時に過不足なく情報が市民に公表され、多くの人々が関心を持って自分たちのまちの目抜き通りを見つめていけるような制度が求められています。目抜き通りの景観問題に関わりを持って行けるようなプロセスを制度として保証する必要があるのです。

これを「沿道まちづくり」と呼ぶことにしましょう。つまり、こうした沿道まちづくりをすすめることが必要なのです。道沿いの企業市民もまじえたまちづくりが実体を持って進められることによって始めて、規制と誘導のバランスが健全なものに保たれることになるのではないのでしょうか。

沿道まちづくりはまた、景観教育の貴重な機会ともなり、さらには沿道の資産価値の維持と増大にもつながるものでもあります。

これらのことを通して実現されることになるメインストリートの風景のレベルアップは、沿道のオフィスや商店だけが得る恩恵なのではなく、都市居住者すべてが享受することのできる市民共通の恵沢でもあるといえます。こうしたメインストリートはどこでも生み出すことは可能です。目抜き通りの魅力を実感できるような通り景観を実現することが私たちの目指すべき将来の姿なのです。



沿道の建築と櫛並木が一体となつてつくる表参道のまちなみ

第一章

今こそ求められる“良好なまちなみ・景観”の形成

—激化する都市間競争に打ち勝つため、都市の個性というものが強く問われる時代が到来します

—そしてメインストリートこそ都市の個性そのものでありそのまちなみは市民の共有財産となります

—市民の共有財産となるメインストリートのまちなみ形成と意識啓発活動はすなわち

都市の「格」を高めることに他ならないのです



世界の旅人が憧れるシャンゼリゼも、1990年代前半までは自動車と屋外広告物の氾濫する醜い街路でした。

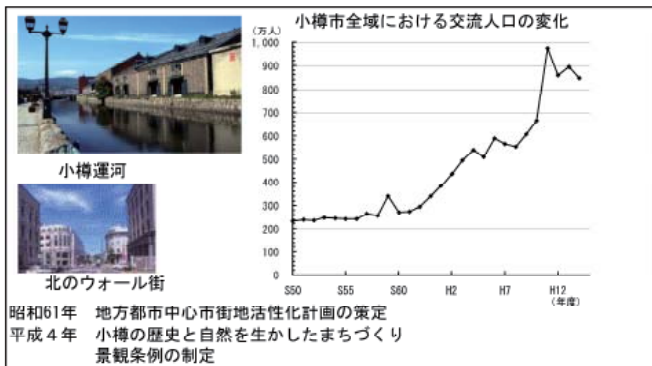
駐車場を地下化し、建築や屋外広告物には厳しい規制をかけて見事に再生したのは当時のジャック・シラク市長です。世界のシャンゼリゼも、首長のやる気がなければ衰退したままだったでしょう。

良好な景観形成の効果

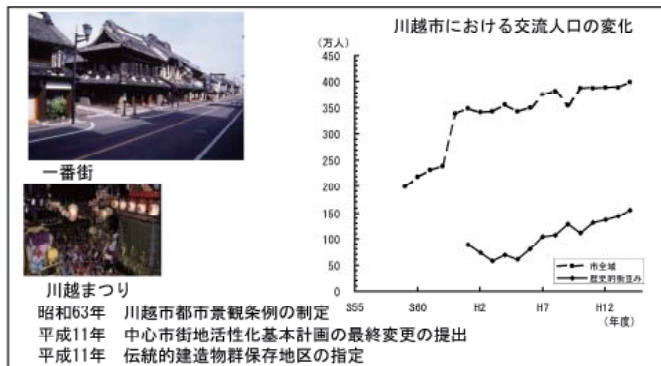
景観形成に積極的に取り組み交流人口が拡大している都市の例

(出典：国土交通省：景観法の概要 (H17))

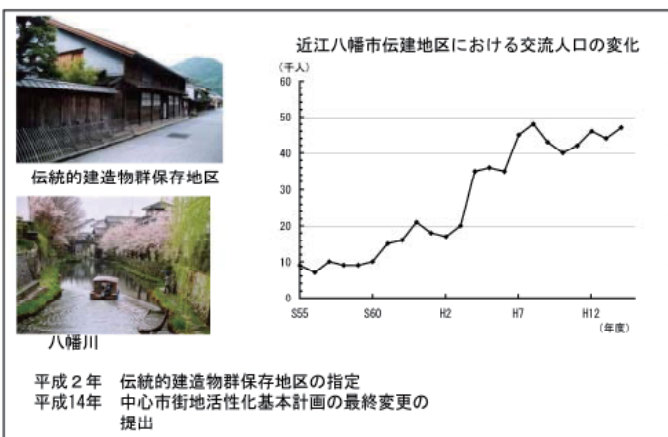
小樽市 (北海道) 234万人 (S50) ⇒ 847万人 (H14)



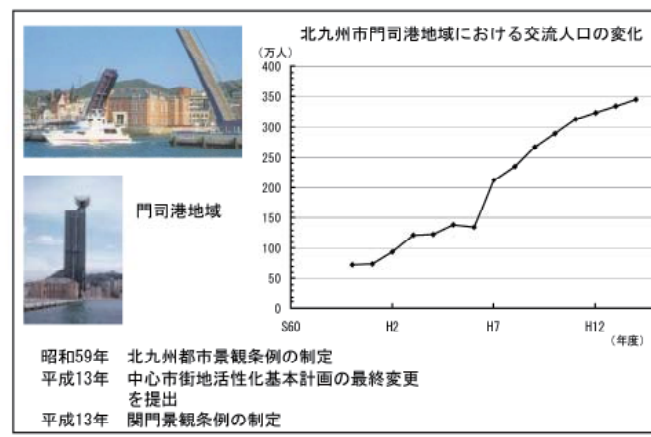
川越市 (埼玉県) 199万人 (S59) ⇒ 399万人 (H14)



近江八幡市 (滋賀県) 9千人 (S55) ⇒ 4万7千人 (H14)



北九州市門司港地域 73万人 (S63) ⇒ 345万人 (H14)

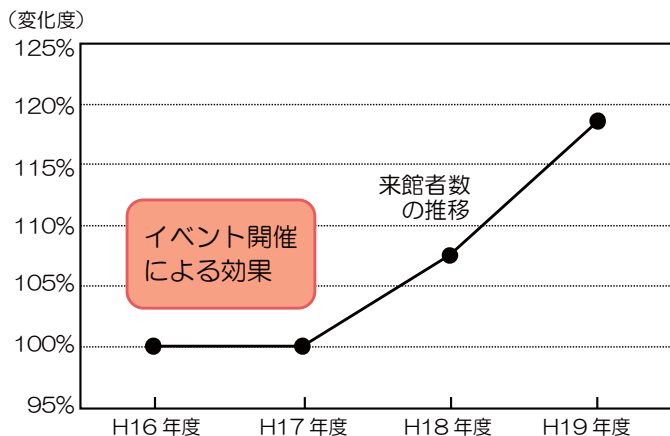


国内のエリアマネジメント実施による効果

(出典：国土交通省パンフレット『エリアマネジメントのすすめ』)

地域活力の回復・増進

例えば、中心市街地においては、来街者が増えて活気を取り戻したり、空き店舗が減少して経済活動が活性化すること、あるいは居住人口や就業人口の回復、地域における空家・空地の減少、オフィス等の空室率の改善、犯罪発生率の低下、NPOやボランティア等の市民活動の活発化につながります。



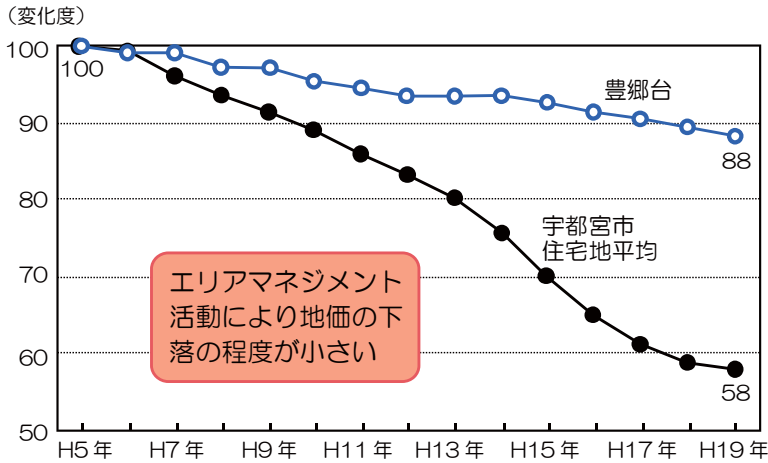
H16年度の丸の内ビルディング月平均来館者数を100%とした場合の来館者数の推移 (資料：三菱地所データ)
大手町・丸の内・有楽町地区 (東京都中央区・千代田区)



公開広場におけるイベントの開催
汐留地区 (東京都港区)

資産価値の維持・増大

美しいまちなみや安全で快適な環境が形成されることで、土地・建物の不動産価格が下落しにくくなったり、不動産の売却が比較的容易になったりする等、市場性を維持することができると考えられます。



エリアマネジメント活動により地価の下落の程度が小さい

H5年時の宇都宮市住宅地平均地価と「豊郷台」地価を100とした場合の経年推移

資料：国土交通省「地価公示」



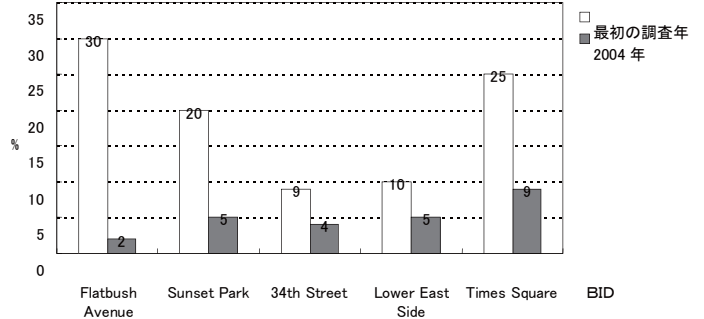
ニューヨークのBIDによる効果

ニューヨークではBID導入により、歩道の清潔度への満足度が格段に上昇しました。

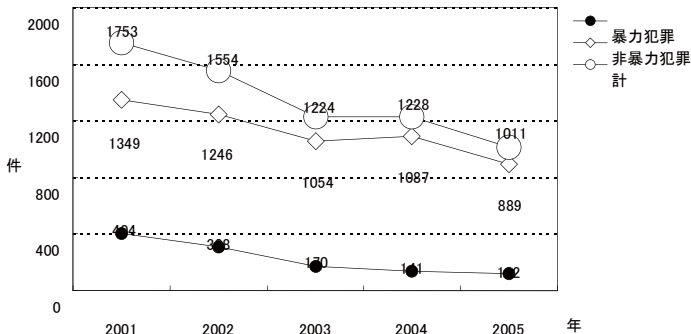
また、不動産の空室率が下がり、資産価値の向上にも繋がっています。

さらに、犯罪の発生件数も年々減少の傾向にあります。

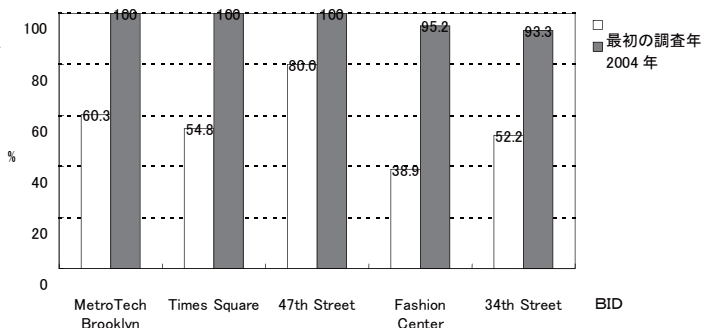
ニューヨーク市内のBIDにおける空室率(資料6より作成)



タイムズスクエアBIDにおける犯罪発生件数の推移(資料9より作成)



ニューヨーク市内のBIDにおける歩道の清潔度(市調査、資料6より作成)



■ 以上の取組みとその効果に見られるように、地域が活力を保ち、持続可能な地域社会を形成するためには、「地域の個性」を鮮明に打ち出すことが極めて重要な施策となり、行政と市民が一緒になって「都市のメインストリート」での良好な景観形成を目指し、すばらしい「地域の個性」を実現してほしいと切望します。

例えば、都市のメインストリートにおける良好な景観形成に向けた施策とは、次のような方針・コンセプトに基づいたものが考えられます。

■ 地域の個性を表すまちなみづくり

パリのシャンゼリゼ通り、その国、その都市、その地方・地域の個性が感じられるまちなみであることが重要です。私たちが目指すメインストリートの景観は「地域の個性」を表すまちなみを目指すべきだと考えます。



■ 道路と建物を一体的に扱ったまちなみづくり

私たちは、良い「並木道」ではなく、良い「まちなみ」をつくることを目指しています。そのためには、街路空間と沿道建物を一体的に取り扱い、トータルにデザインすべきと考えます。



■ 個（建物）と集団（まちなみ）の美しさが両立した個性的まちなみづくり

個々の建物が美しく個性的であることを否定するつもりはありません。
ただし、「個（建物）」の個性や自己主張と「集団（まちなみ）」の規範が両立するルールを明確にすることで美しいまちなみを形成すべきだと考えます。



東京：丸の内



大阪：御堂筋

■ 市民の共有財産としての意識が啓発されるまちなみづくり

市民がまちなみを共有の資産と認識できることが重要です。
そのためには、公共空間における公私の関係、民間のまちなみに対する役割と責任について意識を啓発する活動や組織も必要だと考えます。



川越：蔵造りのまちなみ



東京：銀座



第二章 美しい沿道景観をつくり出す 10 の提案

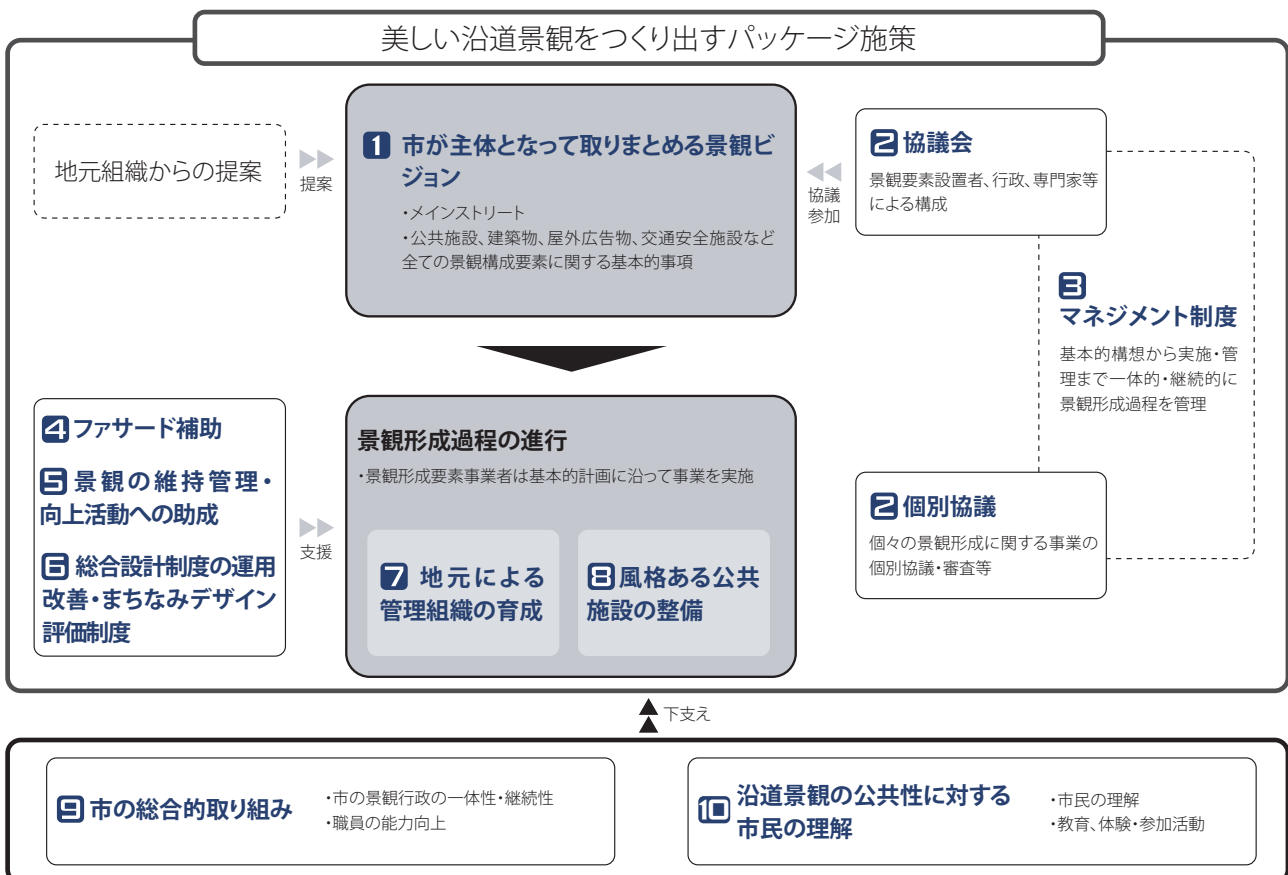


仙台： 定禅寺通

沿道景観とは、都市居住者すべてが享受できる市民共通の財産です。「まちなみ・沿道研究会」では、多くの人々が自分たちのまちのメインストリートの景観形成に関わりを持ち、沿道沿いの市民、企業も交えたまちづくりが進められるよう、沿道景観の形成を推進するための10の提言をまとめました。

10 の提案

1	市が主体となって取りまとめる景観ビジョン	13
2	公共施設の整備や建築活動をコントロールし、 将来の景観ビジョンを共有する開かれた協議の場づくり	14
3	景観ビジョンを実現するマネジメント制度の充実	16
4	建築ファサード等まちなみ形成部分への補助金の導入	18
5	まちなみ景観の維持・向上及びまちの活性化活動への助成	19
6	都市開発諸制度における、まちなみ形成及びデザインの評価指標の導入	20
7	地元による景観維持・向上活動組織の設置	21
8	風格有る道路空間の先行的、モデル的整備	22
9	市の総合的な取り組みの向上と継続	24
10	市民や沿道の方々の理解と関与	25



■ 景観形成は建築主、沿道での事業者、屋外広告物設置者、道路管理者、交通管理者、交通事業者の営為の結果です。

■ これらの活動の指針となる**景観ビジョンは市が取りまとめる**必要が有ります。

■ 場所は、**メインストリートを対象**とし、内容は、建築物・屋外広告物・道路・道路占有物件・道路付属物など**道路の景観空間を構成する全てを対象**とします。

市が取りまとめる景観ビジョン

沿道景観は、民間事業者、公共団体（市・県）、国、交通管理者、交通事業者の営為の結果です。これらの多様な活動の指針となる景観ビジョンは、当該都市の文化形成を預かる市当局が一元的に取りまとめる必要が有ります。

またこのような取りまとめに際しては、協議結果に尊重義務が課せられる、景観法の景観協議会のような協議会方式により作成することが望まれます。

目抜き通りの空間構成要素全てが対象

道路と沿道の建物で形成される沿道景観には様々な要素があります。道路には、道路本体から、付属物・占有物件があり、建物には建築物そのもの・屋外広告物・公開空地などの要素があります。それぞれに異なった所有者や管理者が存在しています。

▽道路景観の構成要素

基本分類	景観構成要素（カッコ内は例）	
道路	道路本体 道路植栽 道路付属物 道路占有物	(路面、マーキング) (並木、かんぼく、植栽ます) (道路標識、ガードレール) (電柱、バス停留所)
沿道	建築物 広告看板 敷地囲障 空地	(商業ビル、オフィスビル、住宅) (袖看板、屋上広告塔) (塀・柵、生垣) (広場、公園、河川)
遠景	自然要素 人工要素	(山、海、湖、沼、森林) (塔、城郭、高層ビル)
人間活動	歩行者、自転車、自動車	
地下部	交通施設 商業施設 ライフライン施設 下水施設	(地下鉄、地下道) (地下街、地下広場) (ガス、電気) (下水道)
変動要因	季節、天候、時刻	

【参考事例】

■ 島根県津和野市殿町通り

石畳舗装、鯉が遊泳する水路、沿道の白壁、石州瓦の家々などが相まって歴史的風情を醸し出している。



平成16年「都市景観100選」

■ 神奈川県横浜市の日本大通り

象の鼻地区と横浜公園を一直線に結び、沿道には横浜開港資料館、旧商工奨励館等、歴史的建造物を中心とした景観が形成されている。歩道ではオープンカフェが実施され、市民と来訪者の交流の場となっている。



■ 利用者である地域住民や事業実施者である行政・民間事業者等関係者がオープンに議論する**全体協議の「場」づくりが必要**です。

■ また同時に、複数の公共事業や民間事業を「景観」面から調整し、補佐、支援する専門家が参画する**個別協議を行う場づくりが必要**と考えます。

■ この2つの協議の場は、必要に応じ、**一体組織として運営する場合と、個別として運営する場合が想定**されます。

■ そしてこの協議の場は、目標とする景観ビジョンの実現にある一定期間の**継続性が必要**とされるため、その**継続性を確実に担保する制度**が望まれます。

全体協議の場づくり (A)

沿道街区全体の景観ビジョンを協議・策定するための全体協議の場が必要です。その地域にとってふさわしい将来のメインストリートの景観ビジョンを共有し、実施すべき具体像の合意形成を図るための協議会等の設置が望まれます。

- ・メインストリートに係わる広範囲の人々の協議・意見集約・合意形成を行う
- ・市民代表や沿道居住者、事業者、専門家等が参画し、目指すべき景観ビジョンや必要とされる景観ガイドライン等のルール等を協議・策定する
- ・検討プロセスを広く公表し、市民全体の基本的な合意形成を図る

個別協議の場づくり (B)

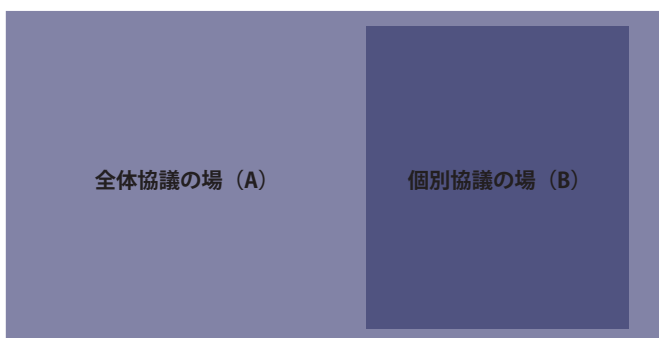
景観ビジョンを実現し、「メインストリート」の個性や魅力を形成し、高めるためには、公共空間としての道路と民有空間である沿道街区との総合的・一体的整備が必要とされます。そのため、主として沿道街区に係わる景観事業の具体デザインの作成や調整・協議を行う場づくりが必要です。

- ・メインストリートにおける公共及び民間による事業実施に係わる計画・設計等に関する関係者の協議を行う
- ・関係する事業者（行政・民間）と計画・設計専門家等の参画により、全体協議会への具体デザイン案の作成や調整等を行う

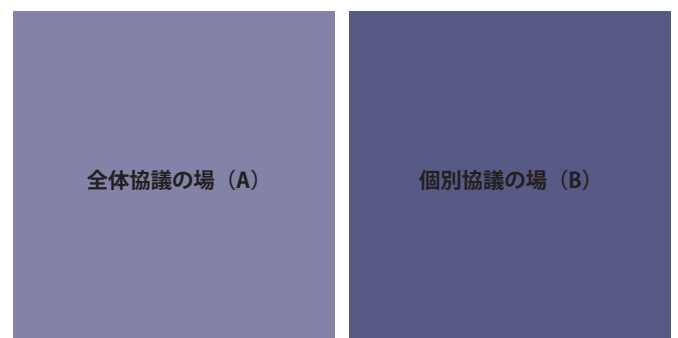
協議の場の運営方法

景観に関する協議の場の運営方法については、以下に示すような二つのパターンが想定されます。それぞれの地域事情により、運営方法が選択されることが望ましいです。

- ・**一体運営型**
 全体協議の場 (A) の組織の一部として、個別協議の場 (B) を位置づけて運営する方法



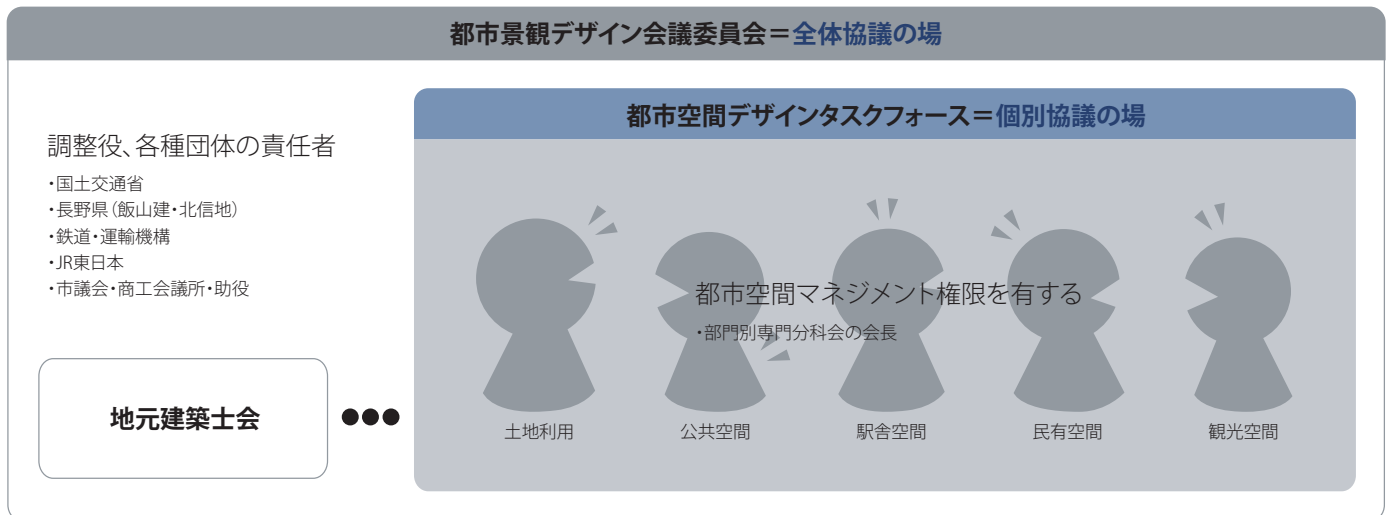
- ・**個別運営型**
 全体協議の場 (A) と個別協議の場 (B) がそれぞれ独立して相互連携により運営する方法



【一体運営型事例】 飯山駅周辺地区における検討組織

・ 「都市空間デザイン会議委員会」を調整役とし、「都市空間デザインタスクフォース」が都市空間のデザインマネジメントを行う（作業班や個別コンサル、大学等がこれに属す）

・ 土地利用、公共空間、民有空間、観光空間、駅舎空間の検討グループが個別の分科会として「タスクフォース」と意見交換・調整を行う



【個別運営型事例】 日向市駅周辺地区における検討組織

（日向市駅周辺地区におけるまちづくりと連続立体交差事業の記録 / 平成 19 年 6 月より）

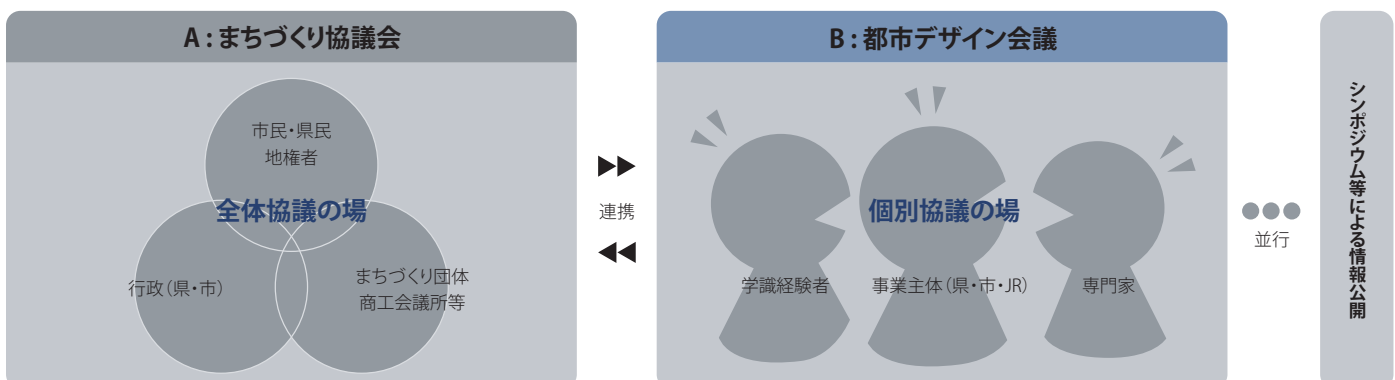
・ 中心市街地活性化をめざし、特定商業集積事業、連続立体交差事業、土地区画整理事業を三位一体事業として、事業者・県・市・JR等の複数事業者により平成8年に事業開始

・ 全体協議の場として、公民協働のまちづくり委員会（概念図 A）と、事業者等を主体とした個別協議の場である都市デザイン会議（概念図 B）を設置して相互連携

・ シンポジウム等による情報公開

・ 構想・計画当初から、駅を拠点とした中心市街地活性化の意義と実現に向けてのシナリオが、市民・県民及び事業者・地権者等に理解を得られる

・ 同時に行政間及び鉄道事業者との情報共有化により、協力体制が実現



■ 沿道景観づくりに向けて設定された「協議の場」を一定期間に渡って維持し運用する「**景観マネジメント制度**」等の仕組みが必要です。

■ 「全体協議の場」による景観ガイドライン等のゆるやかな合意形成から、より確実な実行を図るためには、沿道景観整備地区（仮称）などの指定を行った上で個別の景観事業への関与を継続して管理するなど、**マネジメント制度（事業オペレーション）等の仕組み**が必要です。
>参考 1

■ 現在、市街地整備事業における景観形成について、事業オペレーションの仕組みとして、**国は「景観マネジメント業務」を推奨**しています。

■ 今後これら制度に係わる国の支援・助成制度の補充・拡充の検討も必要です。
>参考 2

■ マネジメントの一貫に、デザインの質を高める方策として、英国の「C A B E」のような仕組みを取り入れることも検討すべきです。
>参考 3

景観マネジメントとは

良質な景観形成を実現するために、全事業プロセスを一貫して総合的に管理運営する、専門的なマネジメントシステムです。

関連事業者（行政・民間）の調整やデザイン設計の補佐・支援・指導など、複数の専門家や市民・住民の多様なニーズ・合意形成を図る場づくり等を行い、より確実な景観形成を支援します。

従来の市街地整備事業は、単年度・単事業で連続性・一貫性に欠け、設計監理や維持管理についての補佐支援ができず、当初のコンセプトと異なった景観が形成されることもありました。そのため、地区単位における景観の総合性や一貫性などに配慮し、更に設計監理・維持管理まで補佐・支援が可能な制度として提案されています。

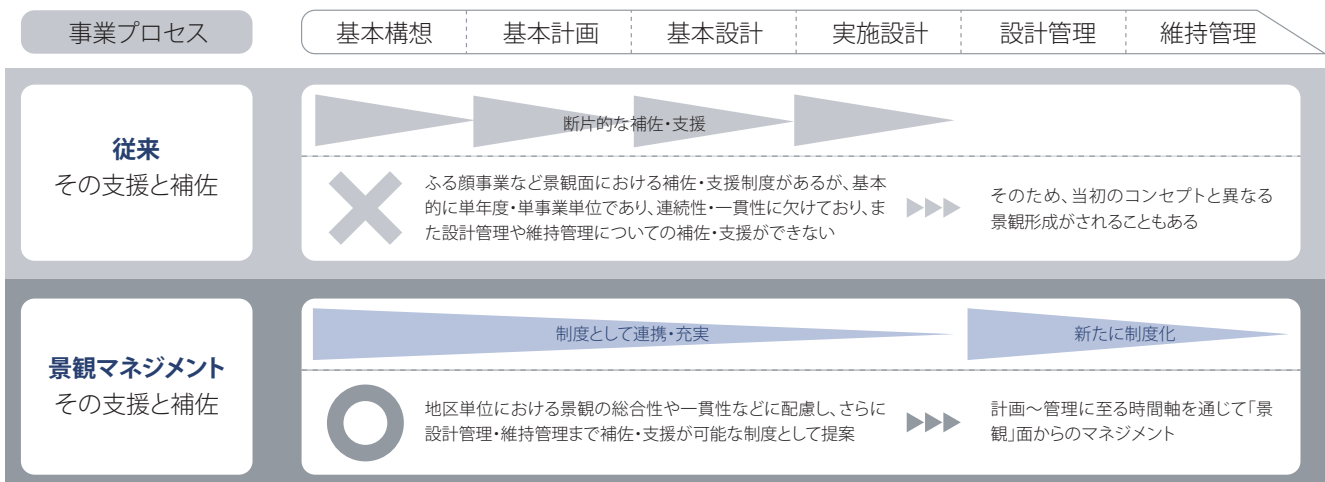
【参考 1】景観をマネジメントする新たな業務内容イメージ

（市街地整備における景観マネジメント制度の提案より）

■地区景観マネジメントによる事業内容例

- ・ 地区全体の景観デザイン方針、構想策定に係わる業務
- ・ 従来の計画・設計に係わる支援（デザイン検討委員会ワーキンググループ等による景観デザインに係わる計画・設計など）

- ・ 公共施設の景観デザイン設計の補佐、支援に係わる業務
- ・ 事業実施に伴う施工のデザイン監理に係わる業務
- ・ 民間施設を含む地区計画、景観協定等の策定に係わる業務
- ・ 円滑な事業推進をはかり、関係者の合意形成の支援に係わる業務（まちづくりシンポジウムなどの開催）



※「景観マネジメント」については、平成 19・20 年度、全国市街地整備担当課長会議資料に記載、又、「土地区画整理必携（平成 20 年度版）」（社団法人 街づくり区画整理協会発行）において記載・解説（第 3 章、第 3 節、特色ある土地区画整理事業制度 P453 ～ P458）。

【参考2】都市環境改善支援事業（エリアマネジメント支援事業）の概要

国は平成21年度から民間のまちづくりの担い手による都市環境改善活動（エリアマネジメント）に、新たな支援を始めた。

当「景観マネジメント業務」でも、このような新たな支援策の活用を積極的に導入することも必要である。

都市環境改善支援事業の概要

目的	意欲ある民間の担い手が総合的、継続的に行う、地区の価値・魅力の向上を目指した都市環境維持・改善に資する取組みを促進する。
概要	国として特に推進すべき施策により都市環境が創出される地域・地区において、民間のまちづくりの担い手による都市環境改善活動のうち、下記の取組みを支援する。
事業主体	地方公共団体、中心市街地活性化協議会、景観協議会、民間事業者等
補助対象	i) 計画コーディネート支援（まちづくり活動支援、計画立案・調整） ii) 都市環境維持・改善計画作成支援（住民意向調査、コンサルタント派遣、計画作成） iii) 社会実験・実証事業等支援（民間事業者のみ、イメージ：オープンカフェの設置、セットバック空間の維持・管理、高質な広告物の掲出）
補助率	1/2（直接補助）（民間事業者等以外） 1/3（間接補助）（民間事業者等）

【参考3】景観マネジメント事例—英国のCABE(英国建築都市環境委員会)—

公共事業や民間事業を問わず、その地域にとって景観的に重要な地区に対し、デザインレビュー（事前チェック）を行う制度である。

■ CABE(Commission for Architecture and Built Environment)の概要

【設立経緯】1999年にDCMS（Department for Culture, Media and Sport:文化メディアスポーツ省）所管の外郭団体として設立。2005年より、英国政府の法定行政機関となる。

【設立目的】都市空間・建築物のデザインの質を高め、国民の暮らしの場を豊かにすること

【運営方法】DCMS及びDCLG（Department for Communities and Local Government:地域社会・地方自治省）から出される活動費によって運営されている。

【活動内容】都市開発や建築、公共空間、社会基盤等の整備計画・空間デザインに関する助言、教育、出版等、幅広い活動を行っている。地方自治体に対する情報提供および先導的な役割と、重要なプロジェクトについ

てその計画・デザインの質をチェックする、「デザインの監視役」としての役割も持つ。

■ デザインレビューの組織、活動内容等

幅広い分野から選出されたパネル（委員会）メンバーにより、国内の重要なプロジェクトについて、そのデザイン案の評価、見直しの提案等を行っている。

■ デザインレビュー委員の選考について

DR委員として、建築、都市計画、アーバンデザイン、ランドスケープデザイン、歴史、サステナビリティ、インクルーシブ・デザイン、土木・構造、交通、パブリックアート、開発事業者の、幅広い専門家（十分な実務経験がある人々）から委員を任命しており、各プロジェクトの種類に応じてこれらの委員の中から出席者を選定する。また場合によっては、例えば「医療施設」など、個別分野の専門家も加える。

■ 沿道景観の誘導基準（ガイドライン）は、**街路と沿道建物等の双方が一体的に取り扱われることが理想**であり、街路整備時は、そのガイドライン作成と具体的展開の絶好のタイミングです。

■ 街路整備にあわせて、個々の建物等がガイドラインに基づいて建替えや改修等を行えるよう、**メインストリート沿道建物等のファサード等を「公共財」と位置づけ、補助の対象として助成**することを提案します。

沿道建物のファサード等への補助

街路整備には様々な補助制度があり、これにより高質化等のグレードアップ等が施されます。しかし沿道景観上重要な役割を担う建物については、これらの建替えや改修を推進するインセンティブがほとんどないため、街路だけが立派になり、建物等の更新が進まない一因ともなっています。

まちなみは長期的・段階的に形作られていくものですが、地域のメインストリートを整備する事業であるからこそ、沿道建物も合わせて、良好なまちなみ形成に向けての建物更新が、包括的かつ抜本的に推し進めるに足る事業であってしかるべきです。

したがって、街路整備にあわせて、個々の建物等がガイドラインに基づいて建替えや改修等を行えるよう、メインストリート沿道建物等のファサード等を「公共財（公共空間）」と位置づけ、補助の対象として助成することを提案します。

沿道建物のファサード等への補助

- 想定されるケースとして以下の二つが考えられます。
- ・街路事業の補助対象として組み込み、沿道建物等の景観整備を行う
 - ・メインストリート沿道での再開発事業や優良建築物等整備事業等の補助対象に追加し、景観整備を行う

仕組みと流れ

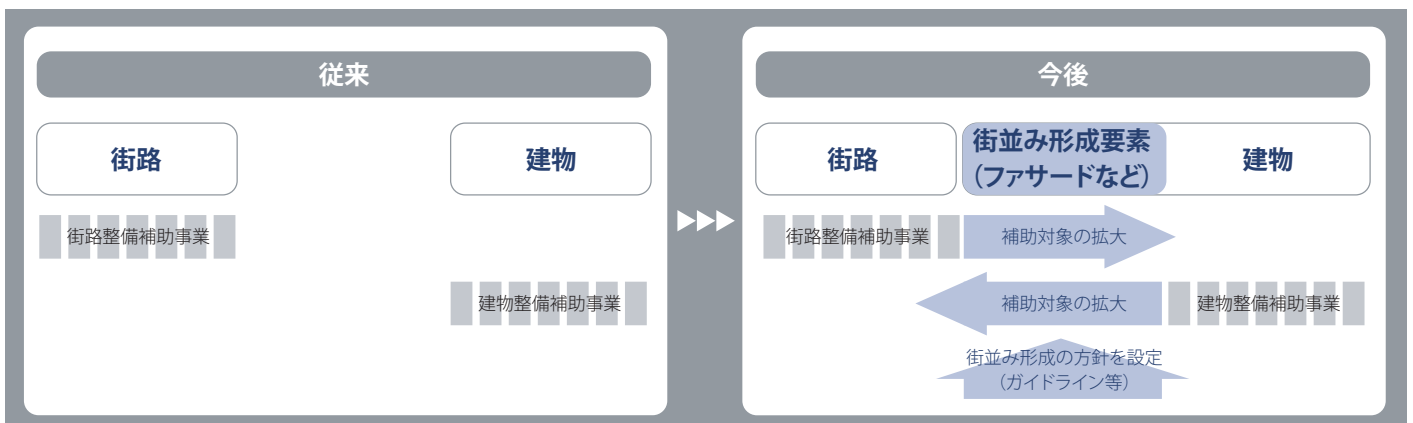
■助成のための位置づけ

まちなみを形成する沿道建物のファサード*等は「公共財（公共空間）」として位置づけ、助成の対象とします。

*ファサード (façade) : 建築物の正面 (デザイン) を指す言葉。(フランス語に由来。face と同根)。最も目につく場所であり、重要視される。

■助成のための条件

- ・建物のファサード等については、明確な形態とデザインの指針をガイドラインとして設定します。
- ・ガイドラインをオペレーションする専門家を含めた地元組織を組成し、これらを事前に評価、審査することを補助認定の手続きの基本とします。



■ まちなみ景観の段階的な維持・向上のためには、メインストリートにふさわしい活動や用途の導入等による地域運営が重要です。

■ まちなみ形成とその維持保全を効果的に支えるために、助成等のインセンティブを付与することを提案します。

まちなみ景観の維持・向上のために

まちなみは沿道建物や街路整備が完了した段階で終わりではありません。まちなみの適正な維持管理や沿道の賑わい形成等、メインストリートにふさわしい活動や用途の導入等による地域運営が重要です。そして、これらの維持管理・地域運営よってはじめて、ガイドライン策定当初に意図したまちなみ景観が長期的・段階的に維持・形成されます。

したがって、まちなみ景観の維持・管理そして地域の運営のための活動に対して助成等のインセンティブ

を付与することを提案します。こうした助成は、良好なまちなみ形成とその維持保全を効果的に支えると考えられます。

運営活動への助成方法

まちなみ景観の維持・管理そして地域の運営のための活動に対する助成方法としては、以下の2つが考えられます。

- ① 活動に対して助成する
- ② ガイドラインを遵守した建物について、相続税や固定資産税の減免措置を行う

仕組みと流れ

■ 税減免の理由づけ

ガイドラインを遵守し「公共財」に相応しいまちなみの形成に寄与する建物を助成対象として認定します。

■ 助成及び減免対象建物の条件

デザインガイドラインが設定されるエリア内の建物（メインストリート沿道の建物のみ）で、上記認定を受けたものを対象とします。

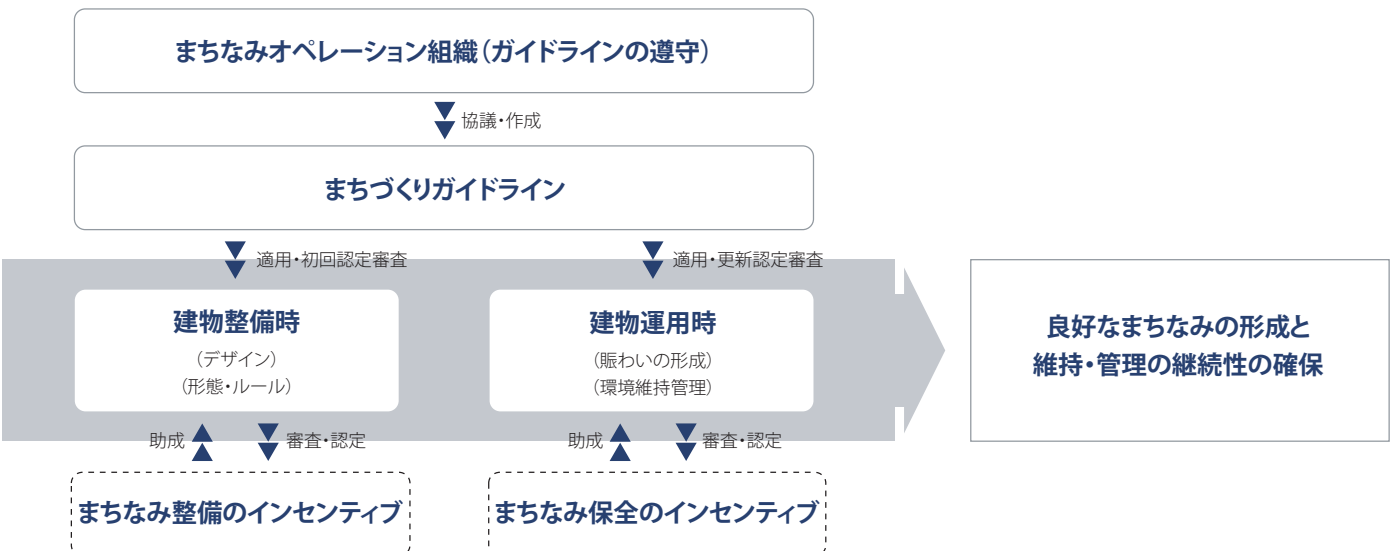
ガイドラインをオペレーションする専門家を含めた地元組織があることを条件とします。

■ 助成及び税減免の運用方法（案）

助成及び税減免対象の認定は、審議会や市民を組み入れて認定制度でオペレーションすることとします。

単なるデザインだけでなく、賑わい形成等、地域運営に関する項目も要件の対象とし、更新審査を定期的に行うこととします。

対象地区内については減免の逆もあることとし、優良な景観資産の形成に寄与しない建築物については、税率を高める場合もあることとします。



■ メインストリート沿道では、空地を確保するという敷地もしくは街区単独としての評価以上に、**まちなみの連続性**という都市スケールでの評価が重視されるべきです。

■ まちなみ形成に配慮した建物等の更新を促進するため、**まちなみの形成・周辺建物との連続性**といった定性的指標を組み込むようなローカルルールを設定することを提案します。

デザイン評価指標の導入

総合設計や特定街区等は、開発ポテンシャルの高い都心部を中心に、民間事業者により積極的に採用され、緑やオープンスペースが少なかったわが国の都市において、広場や歩道等空地や緑化面積の拡大、防災性能の向上等、都市空間の質的向上に大きな貢献を果たしてきました。

しかしながら、まちなみの連続性や賑わいが途絶えることや、建物が高層化により周辺と調和しないスケール感のまちなみが創出されることなど、個々の整備に対する高い評価とは裏腹に、まちなみ・景観形成という視点から、厳しく否定的な評価も受けています。

都市のメインストリートは、その都市の中であって

特に民間の経済活動が活発な場所であることから、今後も総合設計等が活用されて建物更新が進むことが容易に想像されます。

メインストリート沿道では、空地を確保するという敷地もしくは街区単独としての評価以上に、まちなみの連続性という都市スケールでの評価が重視されるべきです。

したがって、従来通りの空地確保を基本にした定量的な評価指標だけでなく、まちなみの形成、周辺建物との連続性、デザインの調和といった、これまで容積割増しの評価指標とし得なかった定性的指標を組み込む、ローカルルールを設定することを提案します。

これにより、まちなみ形成を考慮した建物・街区の機能更新が促進されると考えます。

仕組みと流れ

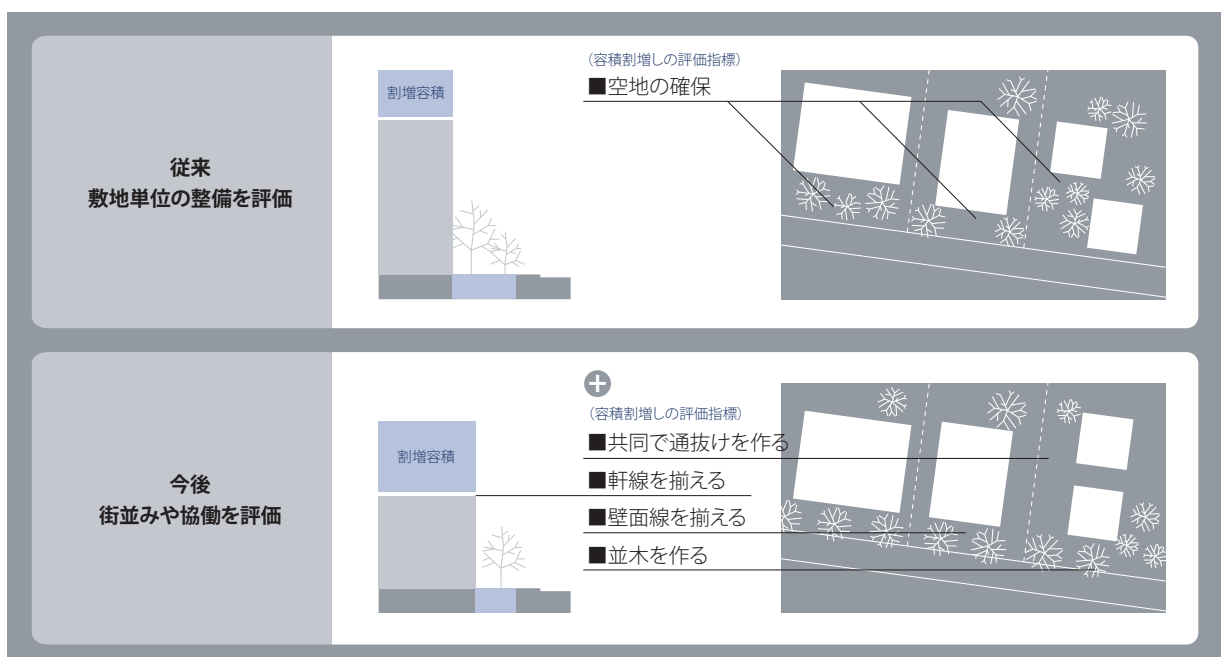
■ローカルルールの対象と条件

デザインガイドラインが設定されているメインストリート沿道エリア内を対象とし、ガイドラインをオペレーションするための専門家を含めた地元組織があることを条件とする。

■ローカルルールの評価指標

容積割増しの評価指標として空地規模・内容等に加え、まちなみ形成等の評価を追加する。それらの評価指標は、明確にガイドラインの中で規定されているものとする。以下のような評価指標に基づき、割増し容積を認定する。

評価指標例：周辺建物と壁面を揃える、高さ（低層部の軒高）を揃える、空地の位置を連続させる、並木をつくり樹種を統一する、デザインモチーフ、ポキャブラリーを統一するなど。



■ 看板設置や廃棄物処理など、**景観に影響する行為の自主管理を行う地元組織**が必要です。

■ 道路空間の管理については、**地域組織（まちづくり組織など）がアダプト制度や里親制度などの取り組みを広げることが効果的**です。

■ 設置された組織には、地区の固定資産税額の一部を**助成金・活動費の形で環流**して、これを元に主体的に活動できるような制度化が重要です。

>参考事例

景観維持・向上活動組織の設置

景観ガイドライン、個別協議の場、景観マネジメントの実施の他看板の設置、建築物への屋外広告物、廃棄物の処理など、景観空間に影響する行為の自主管理を行う地元組織が必要です。

また、道路空間の地域による管理の問題もあります。公共負担としての道路管理者による管理は、財政的な面も含めて限界があり、地域組織（まちづくり組織など）が、アダプト制度や里親制度などの取り組みを広げることが効果的です。例えば、「美しい歩道自治会*」の提案のような、沿道の管理のための地域組織づくりを検討することも考えられます。

設置された組織には、地区の固定資産税額の一部を助成金・活動費の形で環流して、これを元に主体的に活動できるような制度化が重要です。

*美しい歩道自治会：オフィス総研・都市景観研究会による提案

【参考事例】 BID (Business Improvement District)

アメリカにはB I Dという中心市街地再興を図るための組織化と資金調達の仕組みがある。

■ BID の主な活動

【公共空間のメンテナンス】歩道の清掃や落書きの消去、除雪・草刈り等の景観の維持

【安全の確保】パトロール要員による警備やパトロール。道案内等街のガイドを兼ねるものもある

【PR 活動】市のイメージアップを図るためのキャンペーンやイベント、広告宣伝

【テナントの誘致・相談】商業リースの空き物件の情報収集やリスト作成・情報発信、テナントの誘致

【その他】ファサード整備、駐車場の整備や運営、無料バスの運行等様々。宿泊施設を扱うものもある



△秋田県小坂町「明治百年通り」。町内外の有志や企業ボランティアから構成される「フラワーボランティアの会」により、花壇の増設や看板設置、花の植栽、管理など、通りの美化活動が実施されている。



△山口県下関市「国道9号」。まちづくり団体「下関景観協議会」の沿線の住民や企業への呼びかけにより、民間が主体となった花の植え付け（「海峡花通り」下関花いっぱい計画）が毎年実施されている。



△静岡県浜松市「アクト通り（東1号線）」。地域住民で構成される「アクト花くらぶ」により四季折々の花の植栽と管理が行われている。

■ メインストリート沿いのまちなみ景観の実現には、関係者による総合的な協力体制と共有できる将来像が必要です。そのため、まず市民や関係者が理解し、納得できる良好な沿道空間を短期的に実現する仕組みと契機が必要と考えます。

■ この際、中長期の視点をもって風格ある良好な道路空間の実現を図るため、景観整備の基本的な考え方の整理が必要です。

>参考

■ このような事業手法の制度化を国の支援により実現することも必要です。

道路空間の先行的・モデル的整備

メインストリートのまちなみ沿道景観の実現のためには、関係者による総合的な協力体制と共有できる将来像が必要であり、多くの労力と時間がかかるものと予想できます。

そのため、まず市民や関係者が理解し、納得できる良好な沿道空間を短期的に実現する仕組みと契機が必要です。

たとえば、公共空間である道路整備からスタートするのも一案です。ある一定区間の道路空間の整備にあわせ、モデル事業として沿道の一定街区について公共

側と民間側が協力しながら良好なまちなみ沿道景観のプロトタイプを具体的に実現し、市民等の評価を受ける方法も考えられます。

道路の拡幅や現道路幅員構成の再編や電線類の地中化等の道路空間の整備の機会をとらえて、先行的、モデル的な事業として短期的に事業化を図ることも重要な視点と考えられます。

この際、中長期の視点をもって風格ある良好な道路空間の実現を図るため、景観整備の基本的な考え方の整理が必要です。このような事業手法の制度化を国の支援により実現することも必要となってきます。

【参考】 風格有る道路空間の景観整備の基本的考え方

モデル的に沿道まちなみ景観整備を実施する際には、道路空間の景観整備の考え方が必要とされる。これについては、以下の要件に留意することが望ましい。

■要件1：沿道空間を構成する要素のバランス・調和・総合性

道路景観をつくる要素である「道路本体」「沿道景観」「沿道空間」「遠景」「人間活動」「地下占用物」「自然条件」等との調和、整合性への十分な配慮が必要である。



■要件 2：道路幅員と沿道建物の適切なプロポーション

道路幅員 (D) と沿道建物 (H) との適切なプロポーションにより、道路空間の基本的な景観構成に影響が生じる場合がある。沿道建物の高さは面する道路幅員との関係にも留意する必要がある。

【適切な D / H の数値】

▶ 大通り等………D/H=1～2 程度

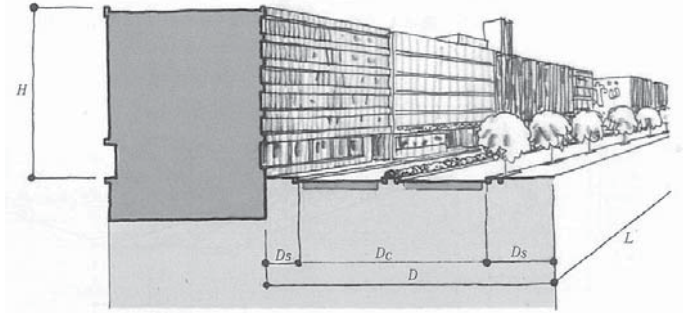
(ピスタの形成が重要な街路における奨励値)

▶ 裏通りや横丁…D/H < 1

(親密で居心地のよい空間を演出する値)

※ D/H > 3 となる街路では茫洋とした空間となる (複数列の並木による空間の分節化やモニュメント等の設置による視覚的な引き締めが必要となる)

資料：「街路の景観設計」土木学会編 /S60 年 12 月



資料：「街路の景観設計」土木学会編 /S60 年 12 月

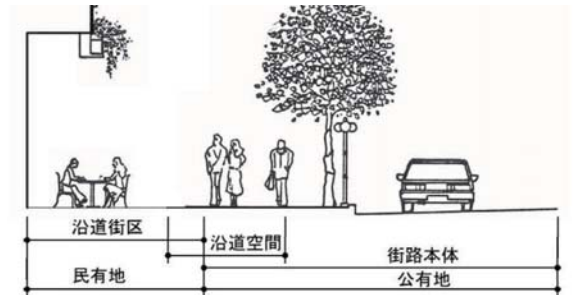
△街路景観の三つのプロポーション

① Ds/Dc または Ds/D：歩車道幅員比、② D/H：街路幅員建物高比、③ D/L：街路幅員延長比

■要件 3：道路空間と沿道街区の融合 (公民空間のシェア)

公共地である道路空間と民間地である沿道街区の境界は相互の融合を図る。`あいまいさ、`を持つ「沿道空間」として整備を図る必要がある。

これら公共空間のシェアにより、オープンカフェ、イベント等のソフト的活用による活発な文化活動、商業活動が図られる。(沿道空間の公民によるシェア)



資料：「街路の景観設計」土木学会編 /S60 年 12 月

【街路空間の構成要素】

(イ) 都市のシンボルとなり、賑わいの骨格となる公共空間

一目抜き通り (メインストリート)、商店街、まちなかの河川、運河等一

○メインストリートの公民協働による景観誘導・形成への活用

○都市を代表する祭りやイベント、パレード等の活用

○地域に根付いた日常的・定期的なイベント等の活用 (定期市、オープンカフェ、ワゴンセール)

(ロ) 回遊の核となる広場空間

一駅前広場、公園・広場、公開空地、アトリウム空間、セットバック空間一

○駅前や主要な商業施設が集まる交差点等、まちの回遊性の核、賑わいの核等

公民によるオープンスペースへの活用

○歩行者の憩いの場や賑いを演出するパフォーマンス、オープンカフェの活用



■要件 4：道路空間を構成する施設の適切なデザイン

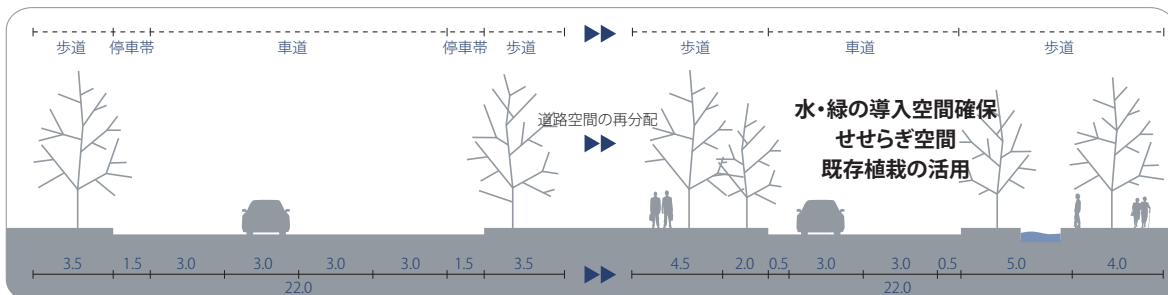
道路空間を構成するハード的施設は、道路本体 (車道、歩道、停車帯、分離帯、信号、標識、排水溝、側溝等)、道路付属物 (街路樹、街路灯)、道路占有物 (ベンチ、モニュメント等) など多種多様なものが存在する。これらの施設を脇役としていかに控えめにデザインするかが重要である。

【街路空間の構成要素】

ベンチ	街路灯	停車帯
ゴミ箱	街路樹	バスベイ
灰皿	植栽帯	パーキングメーター
モニュメント	消火栓	信号
彫刻	電話ボックス	標識
時計	郵便ポスト	道路用照明灯
植栽	縁石	中央分離帯
バスストップ	排水口	側溝
歩道橋	空中廊下	

■要件 5：車交通の整序化と歩行者空間へのシフト

地区全体の車交通の整序化 (マネジメント) により現道幅員の再編を行うことで、歩道空間の充実・歩者共存化・トランジット・モール化等を図り、歩行者空間化の充実をめざす必要がある。



■ 景観形成を息長く途切れずに進めて行くには、**景観担当職員の技術力の向上と総合的・継続的取り組みが重要**になってきます。

■ 景観形成・維持のためには、単に景観デザインだけでなく、経済・産業方面の施策も必要になりますので、この方面の**担当部局との連携も大変重要**です。

職員の技術力の向上と動機付け

メインストリートの景観形成は、個々の建物の建て替えの積み重ねの結果です。そのため職員には、時代に応じたまちなみの構想・計画・設計を行う能力や、いったん形成されたまちなみの維持に必要な専門的かつ広範な知識・経験、そして地域の人々との調整・協調・合意を行う上での能力が必要とされます。

こういった優れた職員が常に動機付けと達成感を得られる様な環境が必要となります。ともすると厳しい財政状況の中で事務的経費として一律削減されてしまいますが、以下のような、職員が能力を身につけるための予算を積極的に確保する必要があります。

- ・講習会
- ・専門組織での長期研修
- ・先進事例の視察、研究
- ・研修会への参加
- ・他の公共団体への研修派遣

他部局との連携

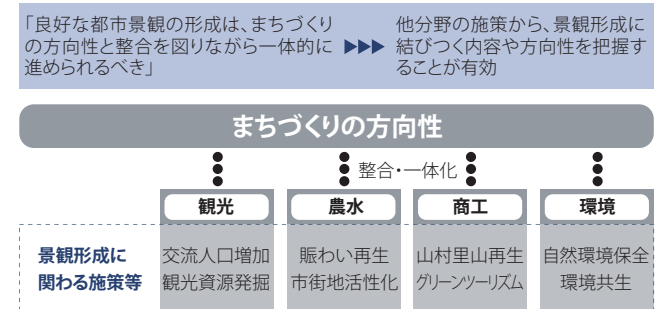
まちなみは個々の建築主の経済活動の結果として形成され、維持していくものです。いったん形成されたまちなみも社会経済情勢の変化とともに移ろい行く可能性を持っています。

景観維持の必要性を常に重要な行政課題として位置づけ、まちの状況を常に把握し、適時に適切な対応をとれる総合的な対応が必要となります。そのためには単にデザインだけではなく、例えば商店街の活性化・観光・環境など、経済・産業方面の対応も必要となりますので、この方面の担当部局との連携も大変重要になってきます。

【参考】他部局の施策と連携した事業推進

事業者は、まちづくりの方向性として、上位計画にあたる総合計画・基本計画や都市計画マスタープラン等における当該地域及び対象地に関する位置づけや基本方針等を確認する。また同時に、中心市街地活性化・観光振興・環境保全等の個別重点施策がある場合は第一にその内容を把握する。

次に、中心市街地活性化計画や観光振興計画等の分野別計画などの資料、地方公共団体の担当部局等へのヒアリングなどを通じ、観光、商工、農林水産、環境、文化、教育、防災、福祉等の分野における当該地域及び対象地の将来像・現況・事業動向などについて把握し、連携を図る。



【参考事例】川越一番街（中央通り線）

川越一番街(中央通り線)では、周辺の道路ネットワークの見直しと重要伝統的建造物群保存地区の指定とあわせて、都市計画道路の変更(計画幅員20m→11m:現道幅員と同じ)を行った。これにより沿道景観を活かしたまちづくりを進め、来訪者の増大を図っている。

これらのまちづくりは、地元住民や事業者との連携はもちろん、市内部の横断的連携(企画、都市計画、景観、文化財、商業観光等の各部局)により進められてきたものである。



■ メインストリートの方々には、**公共的な責任と一定の義務を引き受けることを理解していただき**、同時に景観形成へ何らかの自主性を付与することも必要です。

■ 市民が景観まちづくりを自分のことと捉え、具体的な景観作りに理解と行動を起こせるよう、「**景観教育**」の実践が必要です。

景観形成に関与する方々の理解

どんなにすばらしい景観ビジョンを策定しても、実践に向けて関係者の合意がなければ実現できません。

各々のまちの土地の所有者・建築者をはじめとする景観形成に関与する方々に、自分たち各々の建築行為は私事ではあるものの、それが公共的な空間作り、ひいては市全体のイメージを決めるような重要な公共的行為であることを、理解していただく必要があります。

特にメインストリートの方々には公共的な責任と一定の義務を引き受けることを理解していただき、これと同時に景観形成へ何らかの自主性を付与することも必要です。この仕組みとして前述の地域管理組織が考えられます。

景観教育の実践

良好な景観を作りあげ維持していくためには、長い時間が必要であるとともに、市民や事業者の自覚に基づく主体的な関与も必要となります。

そのため市民が景観まちづくりを自分のことと捉え、具体的な景観作りに理解を示し、行動を起こすことができるようにする必要があります。

この効果的な方法の一つとして、「景観教育」の実践が考えられます。市民を対象とした講座やイベントの開催、小中学校での学習により、景観を通じたまちづくりへの関心を喚起し、動機付けを行うことが必要です。

【参考事例】景観教育



■名古屋市立山吹小学校における景観教育

2006年夏、小学生を対象に「総合的な学習の時間」を活用して景観教育が行われた。専門家による景観に関する授業や、自分の住んでいる地域にある歴史的建築物などを見て回る「景観タウンウォッチング」を実施し、自分の目で見た建築物などを実際に絵として描きそれを展示することで、景観に関する啓発活動を行った。

名古屋市 WEB サイト (<http://www.city.nagoya.jp/>) より引用



■富山市八尾町で開催された「やつおウォークラリー 2007」

2007年9月、富山市八尾町で地元の小学生とその家族を対象に、地域の資源を活かしたまちづくりをより広範囲の住民の方々に知ってもらうために開催された。ウォークラリーの参加者は実際に町を歩き、地域の歴史的町並みや文化的資源を発見しながら、それらを題材とした問題やゲームを解いた。ウォークラリーを通じて、地域の町並みや文化的資源に対する理解や愛着を深めることができた。

まちなみ・沿道景観研究会

座長

西村 幸夫 東京大学大学院工学系研究科・工学部都市工学科 教授

委員

石川 貴之 株式会社日建設計総合研究所理事・上席研究員
加藤 源 株式会社日本都市総合研究所 代表取締役
加藤 常雄 財団法人都市づくりパブリックデザインセンター研究部長
小出 和郎 株式会社都市環境研究所 代表
佐々木 政雄 株式会社アトリエ74建築都市計画研究所 代表取締役
篠田 伸生 株式会社日建設計総合研究所常任顧問
竹沢 えり子 銀座まちづくり会議
鳥海 基樹 首都大学東京大学院都市環境科学研究科 准教授
中井 祐 東京大学大学院工学系研究科 准教授
野原 卓 東京大学大学院工学系研究科 助教
真野 洋介 東京工業大学大学院社会理工学研究科 准教授
護 雅行 財団法人都市づくりパブリックデザインセンター専務理事
遊佐 謙太郎 三菱地所株式会社ビル事業本部都市計画事業室 副室長

アドバイザー

松谷 春敏 国土交通省 大臣官房技術審議官(都市・地域整備局担当)

事務局

財団法人都市づくりパブリックデザインセンター(主任研究員 須藤 尚哉)
株式会社日建設計総合研究所(研究員 宮本 裕太)

編集

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 都市デザイン研究室
竹本 千里 中島 和也 永野 真義

財団法人 都市づくりパブリックデザインセンター
URBAN DESIGN CENTER

東京都千代田区二番町12-12 BDA二番町ビル2階
03-3222-0981
<http://www.udc.or.jp/>

