

各ワーキンググループでの議論の経過

ワーキンググループの開催状況

10月30日 第6回 利活用ワーキンググループ

(主な議題)

- ・基本計画について
- ・街並み活用戦略・街並みイメージ（案）
- ・基本計画骨子(案)
- ・基本計画策定後の進め方(案)

(主な実施内容)

基本計画の位置付けを確認するとともに、基本計画骨子や戦略に基づく街並みイメージ、基本計画策定後の進め方を検討

1月15日

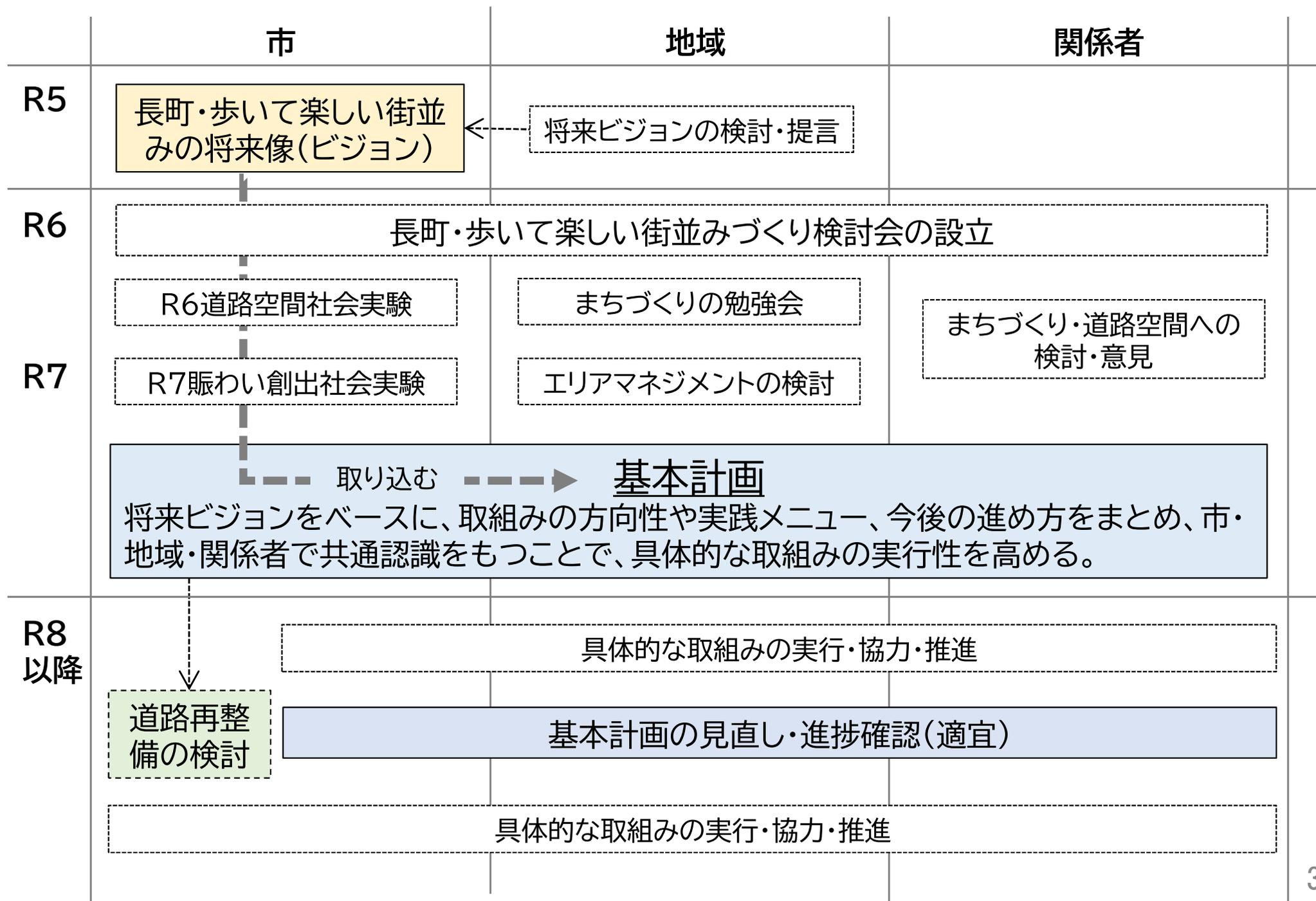
第4回 交通ワーキンググループ

(主な議題)

- ・交通に関するこれまでの振り返り
- ・道路再整備の方向性(案)
- ・交通シミュレーション等の結果

(主な実施内容)

交通シミュレーション等の結果や道路再整備の方向性を検討



取組みの方向性	実践メニュー	役割分担		スケジュール 現在 → 将来	戦略(実践メニューを効果的に実施する視点)					
		公共	民間		戦略I	戦略II	戦略III	戦略IV	戦略V	戦略VI
1 長町らしい魅力の活用	① エリアマップの作成・配布	公共	民間	作成 → 配布		●	●	●		
	② 触れ合いのある商店街づくり (地域のお祭り、商店街の店舗での交流など)	公共	民間	検討 → できることから実施	●			●		●
	③ 新たな取組みによる魅力づくり (マルシェ、アート、トレッキング、名物づくりなど)	公共	民間	検討 → できることから実施		●		●		
2 開業支援の強化	① 空き店舗の調査	公共	民間	調査						
	② チャレンジショップの仕組みづくり・実施	公共	民間	仕組みづくり → 実施						
	③ 開業支援の取組みのとりまとめ・配布	公共	民間	とりまとめ → 配布						
	④ 店舗誘致、オーナーとのマッチング	公共	民間	オーナーとの意見交換・店舗誘致	●					
3 道路空間の再整備	① 誰もが安心して歩きやすい歩道空間の創出	公共	民間							
	② 歩道拡幅のための車線減少を伴う歩道の再整備	公共	民間							
	③ 歩いて楽しい歩道空間の環境整備・活用 (歩行者利便増進道路の指定など)	公共	民間							
4 公共空間の機能強化	① 長町駅西口広場(長町駅前プラザ)及び周辺歩道の機能強化	公共	民間	機能強化整備(設備・案内所機能など)		●			●	
	② リップルロードの機能強化	公共	民間	機能強化整備(設備など)			●		●	
	③ 公共空間の環境整備・利活用 (歩行者利便増進道路の指定など)	公共	民間	指定手続き → 利活用				●		
5 エリアマネジメントの推進	① エリアマネジメント団体の設立・運営管理	公共	民間	設立 → 運営管理						
	② 社会実験やイベント等を通したまちづくりPR	公共	民間	社会実験 → イベント	●					●
	③ 街並み空間の有効活用・リノベーション	公共	民間	活用	●		●	●		
	④ 街並みのルールづくり	公共	民間	検討	●					
6 多様な主体の参画	① 取組みの広報の強化	公共	民間	広報		●	●		●	●
	② まちづくり関係者などの集いの場の創出	公共	民間	場の創出 → 活用					●	●
	③ 関係団体との連携強化	公共	民間	協定・連携			●			●

戦略Ⅰ 魅力的な個店を増やす



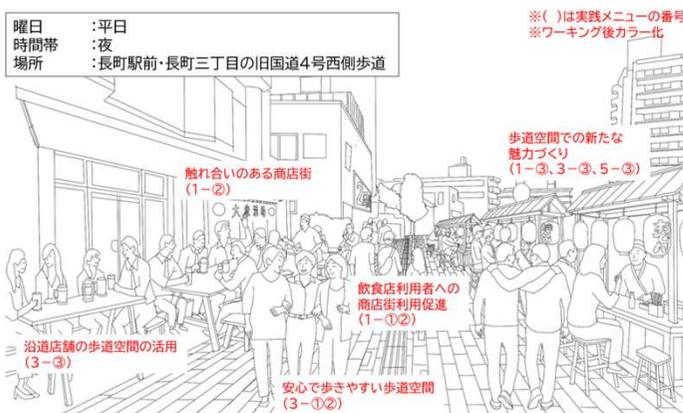
戦略Ⅱ 集客機能の集積を活かす



戦略Ⅲ 周辺施設からの寄り道を増やす



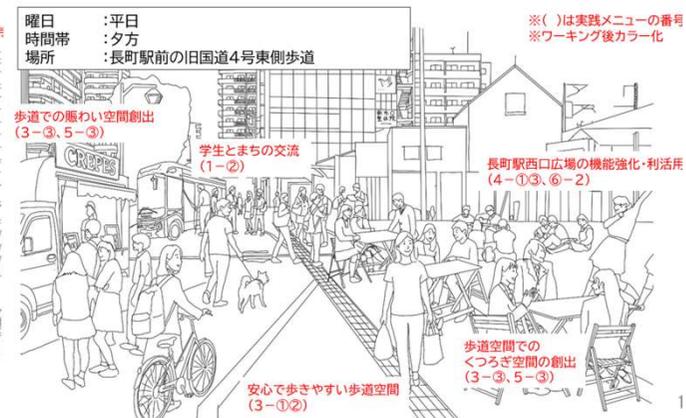
戦略Ⅳ 夜も楽しく長町で



戦略Ⅴ 休日はいつもワクワクを



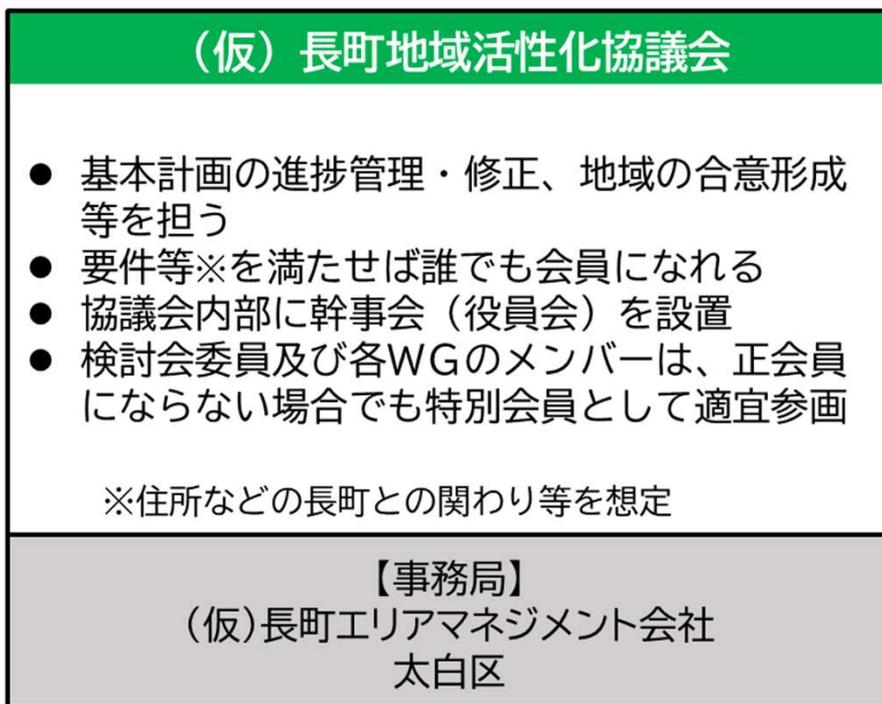
戦略Ⅵ 学生が活動しやすく



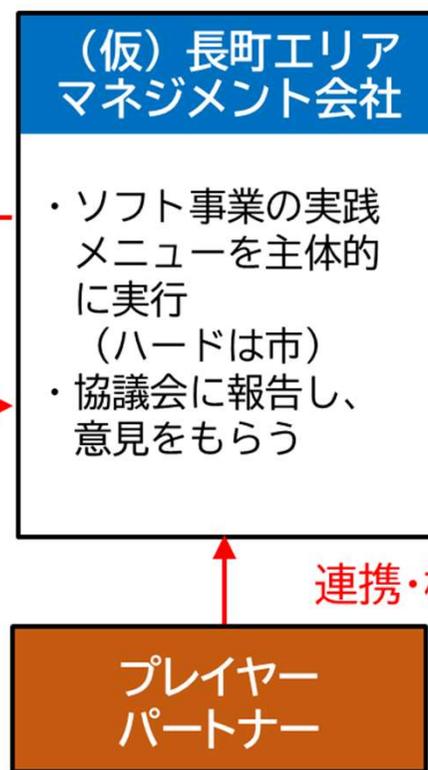
新組織体制
の方向性

- 基本計画を策定した検討会の各団体・組織・地域が協力して取組みを進める
- 街並みを巡る状況の変化等に応じて柔軟に対応していく
- 道路再整備や機能強化をはじめとするハード事業については、行政が主体的に進める
- 公共空間の利活用や空き店舗対策等をはじめとするソフト事業については、地域が主体的に進める
- 多くの住民・事業主・地権者等が関わりあいながら進める

基本計画推進・地域合意形成



実行組織



連携・相談

(仮) 長町地域活性化協議会とは・・・

策定した基本計画を基に、長町地域の魅力を向上させ、次世代につないでいくため、関係する地域組織や活動団体、住民、関係機関が連携し、長町地域のまちづくりの活性化を推進していく組織。

現況



ケース1

宮沢橋整備後・旧国道4号現状(4車線)



ケース2

宮沢橋整備後・旧国道4号車線減少(2車線)



- ◆ 宮沢橋の整備により、現状の滞留が大幅に改善されるが、車線減少(2車線化)すると、道路空間社会実験時と同様の滞留(渋滞)が発生してしまう。
- ◆ 車線減少(2車線化)時の状況については、交差点改良案により一定程度緩和が見込まれるが、整備の実現には交通量調査や設計、社会実験等を通して検証していく必要がある。

- 現状の4車線から2車線に車線減少を行った道路空間社会実験では、歩行者の通行量が大幅に増加し、道路空間利活用による沿道の賑わい創出が図られた一方、交通量・渋滞の課題が明確化した。
- 交通量・渋滞の課題については、交通シミュレーションや将来交通量推計により、周辺道路整備の影響等を検討したが、短期的に車線減少ができる環境にはないことが確認されたため、交通量調査や社会実験等の継続を通じ、更なる交通量の縮減を図るとともに関係者の理解を得ていく必要がある。
- 一方、現状の課題である歩行の安全性については、早期に対策を講じる必要がある。
- 地域活性化に大きな効果が見込まれる**車線減少を伴う道路空間再整備については中長期的な目標**として取組みを継続する。**短期的には賑わい創出に向けた取組みとともに現在の道路構成の中で歩行の安全性向上に向けた整備を進める**ことで、目指す通りの姿「歩いて楽しい 賑わいと交流が生まれる人中心の街並み」の実現を目指していく。

段階的な道路再整備

