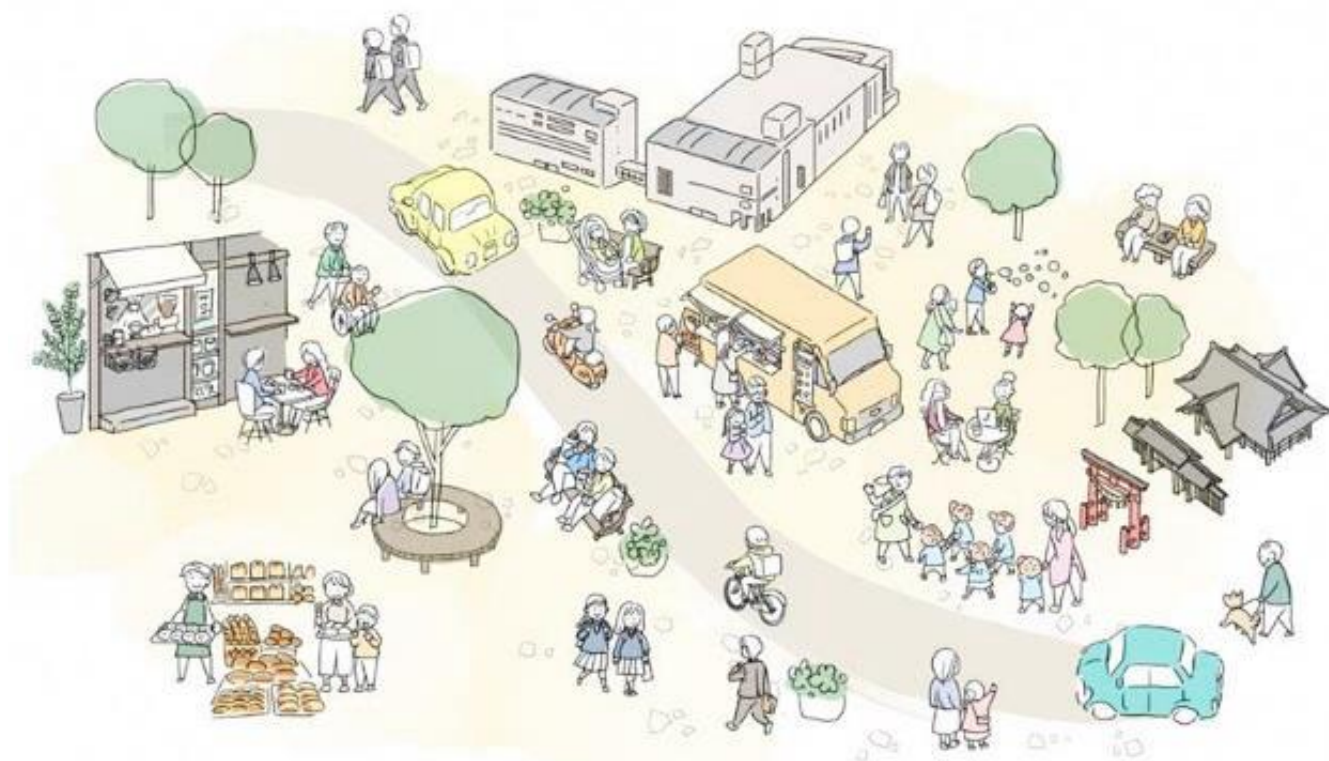


市道北上駅鍛冶町線整備事業

基本構想

～人の姿が見える空間の創出に向けて～



目次

序論 はじめに

- 1 背景と目的
- 2 ウォーカブルとは
- 3 本構想の対象区間

第1章 現状と課題

- 1 道路
- 2 沿道
- 3 交通量
- 4 ウォーカブル化に係る課題

第2章 ウォーカブル化の検討

- 1 道路空間検討部会
- 2 沿道空間検討部会

第3章 基本構想

- 1 目指すウォーカブルなまちの姿
- 2 整備方針
- 3 整備イメージ案

第4章 今後の展開

- 1 ウォーカブルなまちの実現に向けて
- 2 事業の流れ

第5章 参考資料

序論 はじめに

1 背景と目的

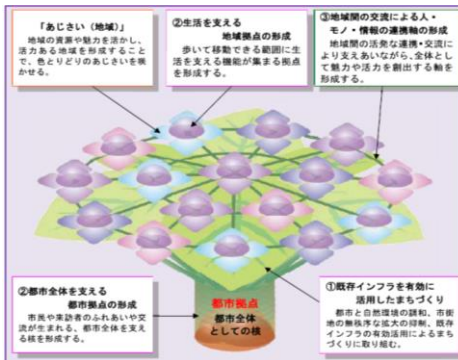
当市では、都市機能を集約した「都市拠点」と市内16地区の「地域拠点」を公共交通でつなぐコンパクトプラスネットワーク型のまちづくりを進めています。また、その形をあじさいの花に見立て、地域連携による持続可能な都市「あじさい都市」の実現を目指しています。

このうち、「都市拠点」の形成に関しては、令和3年度に将来構想を示した「未来ビジョン」を策定しました。「未来ビジョン」では、北上駅西口地区、諏訪町地区、本通り地区の3つの地区の再整備等について、方向性や整備手法などのまちづくり戦略を定めています。さらに、3つの地区を結ぶ「市道北上駅鍛冶町線」を「move street ~まちなかの背骨~」として位置付け、同路線の「ウォーカブル化(=居心地が良く歩きたくなる道路整備)」を推進することとしています。

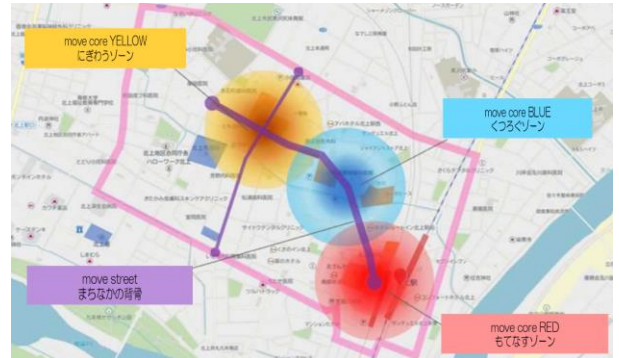
市道北上駅鍛冶町線の「ウォーカブル化」については、先述した3つの地区間の回遊性を高めることにより、「歩く」、「休憩する」など「まちで滞留する人」が増え、「点」の整備効果を「面」的に波及させることを狙っています。

本構想では、その狙いを実現させるため、道路空間だけでなく沿道空間と一体となったストリートデザインを検討し、整備コンセプト及び整備方針を示します。

また、策定にあたっては、まちづくり及び都市整備を所管する市の関連部局と、対象区間近隣の商店街組合やまちづくり団体等の代表者により構成される「北上市ストリートデザイン推進会議」を設置しました。北上市ストリートデザイン推進会議では主に道路構造案を検討する「道路空間検討部会」と、沿道空間のあり方や使い方を検討する「沿道空間検討部会」の2つの部会を設け、検討を行いました。



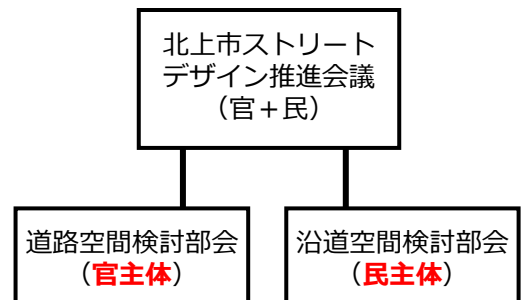
あじさい都市のイメージ



未来ビジョンの対象区域



ウォーカブル化のイメージ
(出典:国土交通省 WALKABKE PORTAL)



北上市ストリートデザイン推進会議の構成

序論 はじめに

2 ウォーカブルとは

国土交通省では、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのキーワードとして、「WE DO」(Walkable, Eyelevel, Diversity, Open)を掲げます。ウォーカブル(Walkable)は、その要素の一つに含まれており、まちづくりにおいては、「まちに出かけたくなる」、「歩きたくなる」といった意味を持っています。また、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりには、歩きやすい空間づくりのみならず、まちの1階部分において人々の興味を引く、楽しい環境とすること、人々が思い思いの多様な活動ができる空間の形成、誰にも開かれ、滞在したくなるような空間づくりが必要であると考えられています。

※（居心地が良く歩きたくなる）まちなかづくりのキーワード

● Walkable（ウォーカブル） | 歩きたくなる

…居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる

● Eye level（アイレベル） | まちに開かれた1階

…歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる

● Diversity（ダイバーシティ） | 多様な人の多様な用途・使い方

…多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる

● Open（オープン） | 開かれた空間が心地良い

…歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる

出典：「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン

【ウォーカブル空間の創出例（道路断面構成の再構築）】



島根県出雲市 神門通り

シアド・スペースにより 安全な道路空間を創出

段差などの歩行者と自動車とを緑石などで分離する構造をあえてやることにより、双方のお互いに対する安全意識を高め、注意を促す



兵庫県神戸市 葦合南54号線

車線を縮小し歩道を広げる 道路空間の再配分

新たに生まれた空間にベンチなどの施設を設けて歩行者の回遊性や快適性を向上

(出典:国土交通省 WALKABKE PORTAL)

序論 はじめに

<ウォーカブルなまちづくりの効果>

ウォーカブル化がまちに与える効果には様々なものがあります。ここでは2つの事例を紹介します。

■愛媛県松山市ロープウェイ通り



●整備概要

- ・車道の1車線化に伴う道路線形改良
- ・電線類の地中化
- ・アーケードの撤去
- ・デザインガイドラインによる沿道建物外壁面の整備
- ・歩道の美装化
- ・道路付属物の(照明等)の修景



整備前



整備後

(出典:国土交通省HP 良好な道路景観と賑わい創出のための事例集)

●ポイント

- ・通過点となっていることに危機感
- ・地元の自主的なまちづくり協定とデザインガイドラインの締結

●整備効果

- ・歩行者交通量が**3.5倍**に増加
- ・沿道の営業店舗数が**1.5倍**に増加
- ・地価上昇率が**12.6%**上昇

■島根県津和野町



●整備概要

- ・歩車共存道路化
- ・電線類の地中化
- ・歩道の美装化
- ・道路付属物の(照明等)の修景

●ポイント

- ・道路幅は行わず車道と歩道の幅員構成を変更
- ・沿道の家並みへの調和に配慮した舗装材料の変更



整備前



整備後

(出典:国土交通省HP 良好な道路景観と賑わい創出のための事例集)

●整備効果

- ・歩行者数の増加に伴い自動車速度が低下
- ・自動車交通量は8%低下
- ・来街者は**18%**増加
- ・地元主体のイベントが増え空き店舗等の活用も進む

序論 はじめに

3 本構想の対象区間

市道北上駅鍛冶町線は、北上駅西口から諏訪町商店街、専修大学北上高等学校を通り国道4号まで続く路線です。本構想では、未来ビジョンで定める区域内においてウォークラブルな空間を形成した場合の自動車交通への影響を考慮したほか、ウォークラブル化により「くつろぐゾーン」に定める諏訪町地区と「にぎわうゾーン」に定める本通り地区の「面」的な整備効果が期待されることから以下の区間を設定しました。なお、北上駅西口地区から諏訪町地区の区間については、北上駅西口地区の整備検討状況を踏まえることとし、今回は対象区間から除くこととしました。



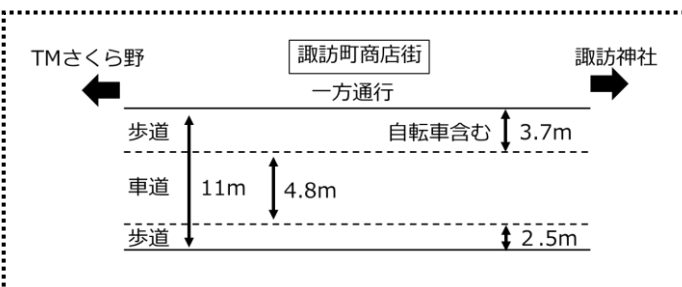
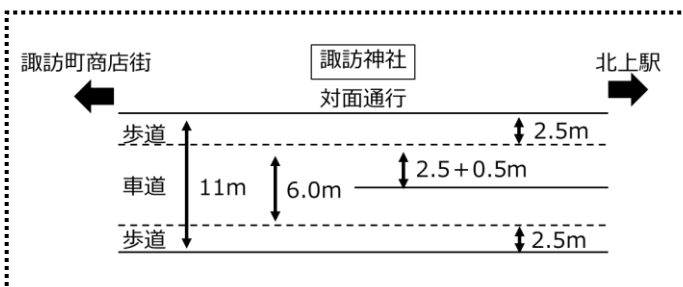
第1章 現状と課題

1 道路

対象区間の現状は以下の通りです。なお、諏訪神社エリアの歩車分離は歩道のマウントアップ、諏訪町商店街エリアの歩車分離は道路附属物(縁石)を使用しています。

<諏訪神社エリア>

<諏訪町商店街エリア>



車道については諏訪神社エリアで片側3.0mの対面通行、諏訪町商店街エリアで4.8mの一方通行となっております。

また、歩道についてはどちらのエリアも両側2.5m以上が確保されており、諏訪町商店街エリアの北側歩道は2.0mの歩道と1.7mの自転車歩行者道となっております。

なお、道路の新築・改築する場合の技術的基準である道路構造令第5条第4項では、対象区間の場合、車道は3.5m、歩道は2.0m以上とすることが定められています。そのため、現在の歩道幅員ではベンチやテーブル等を配置した滞留空間を設けることは困難な状況です。

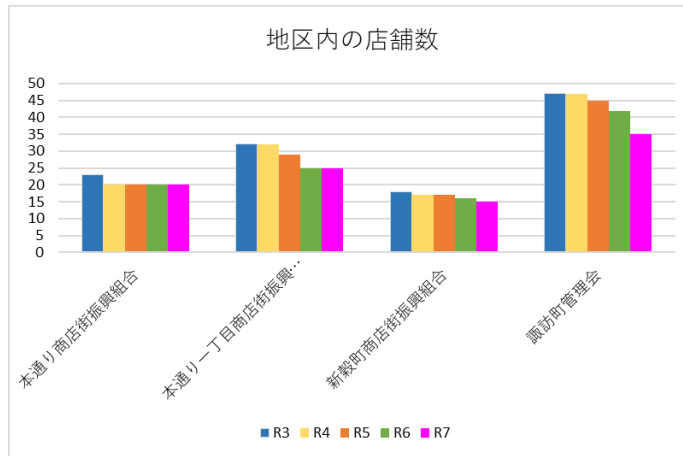
第1章 現状と課題

2 沿道

対象区間を含めた近隣の商店街組合の直近5年間の店舗数、空き店舗数、空き店舗率は以下の通りです。なお、諏訪町商店街振興組合は令和6年度に解散し、後継団体として諏訪町管理会を設立しています。

■地区内の店舗数(a)

非組合員も含めた店舗数は、5年前と比較すると、いずれの商店街振興組合(管理会)についても減少傾向が見られます。中でも本通り一丁目商店街振興組合と諏訪町管理会に顕著な減少傾向が見られます。

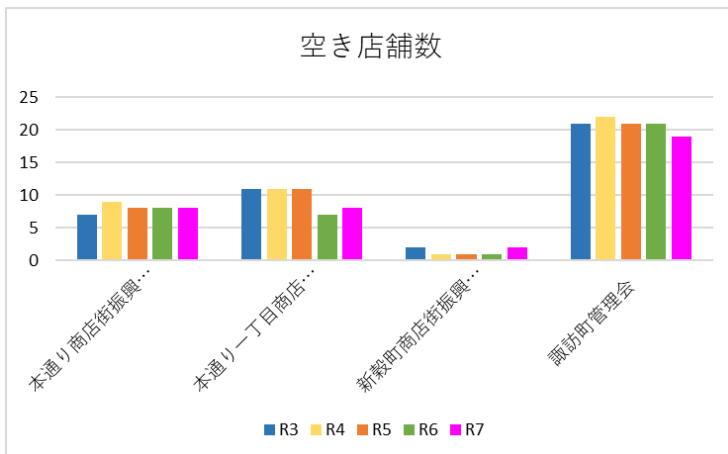


(出典:北上市 令和7年度商店街振興組合及び商店会等の組織状況調査報告書)

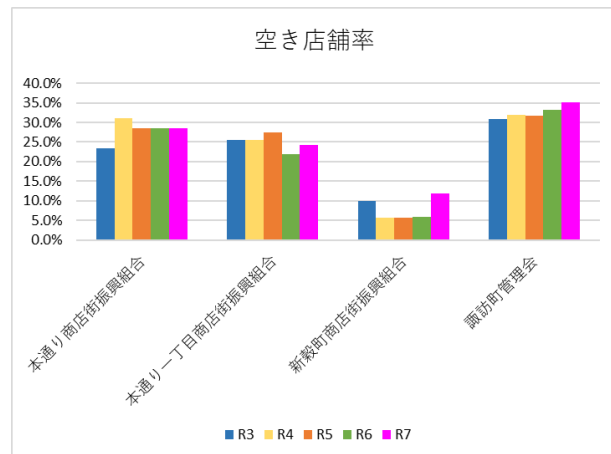
■空き店舗数(b)と空き店舗率(c=b/(a+b))

空き店舗数は、5年前と比較すると大きな変化は見られません。但し、前年と比較すると本通り一丁目商店街振興組合、新穀町商店街振興組合で増加傾向にあり、諏訪町管理会では減少傾向にあります。

また、空き店舗率は、前年空き店舗数が減少傾向であった諏訪町管理会が最も高く35.2%と増加傾向にあります。本通り商店街振興組合も5年前と比較すると増加傾向が見られます。



(出典:北上市 令和7年度商店街振興組合及び商店会等の組織状況調査報告書)



(出典:北上市 令和7年度商店街振興組合及び商店会等の組織状況調査報告書)

第1章 現状と課題

3 交通量

対象区間の交差点2箇所において令和5年度に実施した交通量調査の結果を整理します。

■交通量調査概要

日時:令和5年11月15日(水)7時~19時(12時間調査)

地点:右図に示す4地点

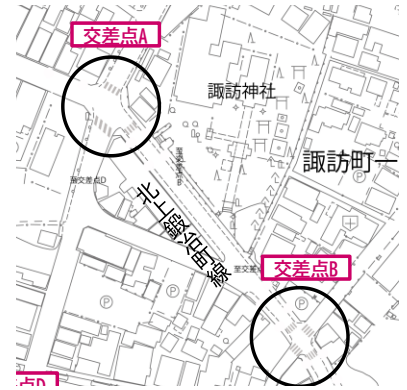
項目:①自動車類交通量調査

→車種5区分別

(乗用車、バス、小型貨物車、大型貨物車、二輪車)、流入方向別に観測

②歩行者・自転車交通量調査

→歩行者・自転車別に観測

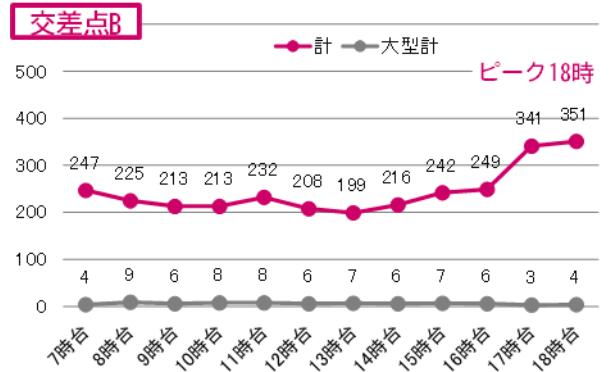
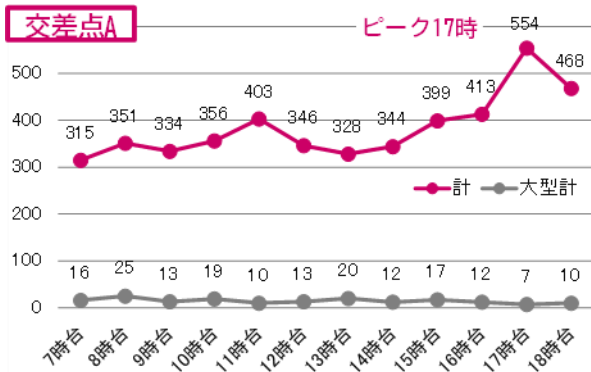


①自動車類交通量調査

【各交差点のピーク時間帯】

各交差点における流入交通量は、交差点Aで17時台、交差点Bで18時台がピークとなっており、夕方の帰宅時間帯に集中しています。

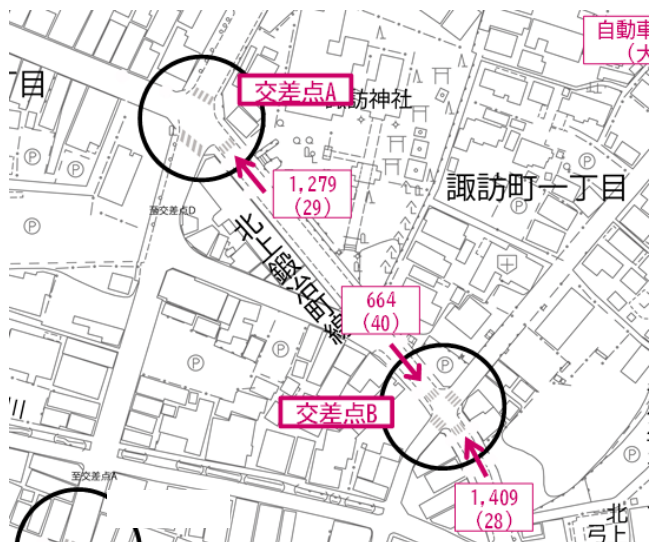
■交差点別流入交通量の時間推移



第1章 現状と課題

■各交差点における方向別交通量(12時間)

方向別交通量は北進方向が多く、交差点Aで1,279台/12h、交差点Bで1,409台/12hとなっています。
 なお、大型車の交通量は少ないことが見て取れます。



■各交差点における方向別交通量(12時間)

■各交差点における方向別交通量(ピーク時)

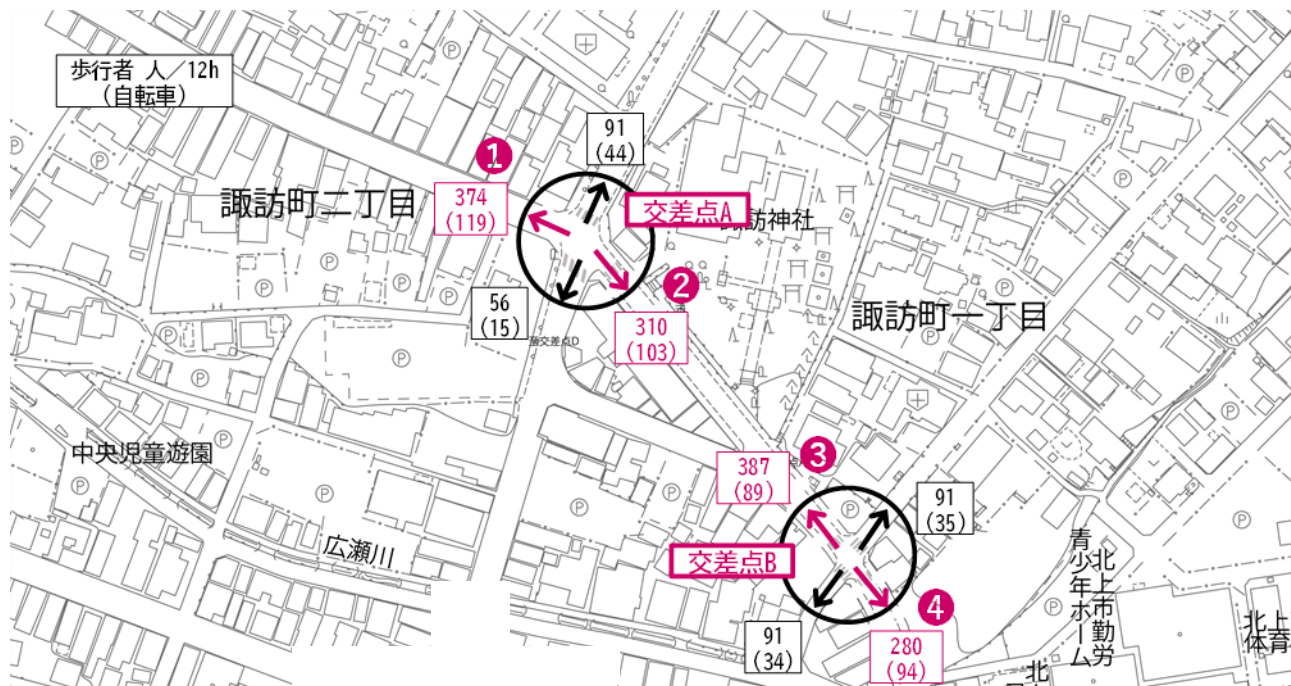


第1章 現状と課題

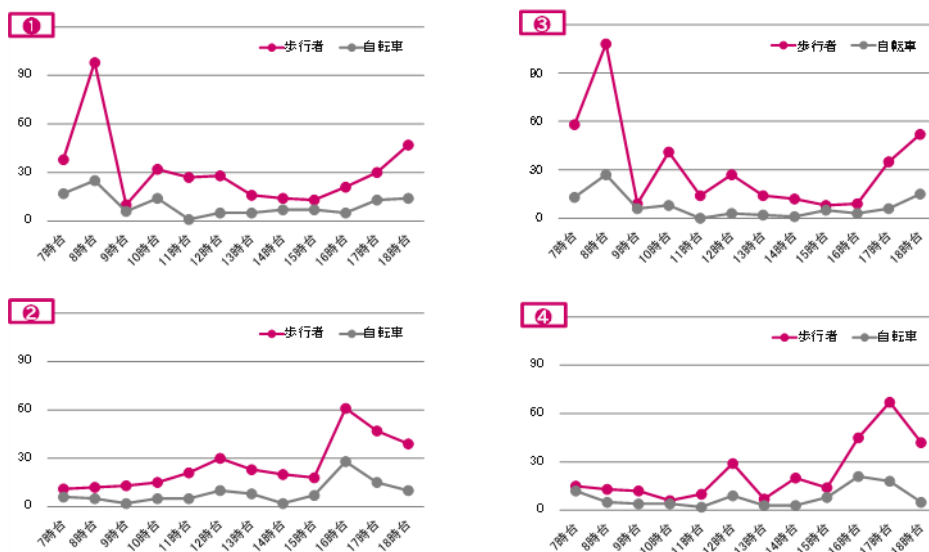
②歩行者・自転車交通量調査

歩行者・自転車交通量は、北進方向の歩行者交通量が多く交差点Aで374人/12hと最も多くなっています。また、北上駅から中心市街地への北進方向(①、③)のピーク時間は朝8時台の通勤時間帯であり、北上駅へ向かう南進方向(②、④)のピーク時間は16時台～18時台の帰宅時間帯となっています。

■各交差点における歩行者・自転車交通量(12時間)



■各交差点における歩行者・自転車交通量の推移(12時間)



第1章 現状と課題

③全体の交通量に対する歩行者・自転車交通量の割合

交差点A、Bにおける全体の交通量(自動車類交通量及び歩行者・自転車交通量の合計)に対する歩行者・自転車交通量の割合は、いずれの交差点においても10%程度であり、交通は自動車が中心です。

■全体の交通量に対する歩行者・自転車交通量の割合

交差点	進入方向	断面交通量		
		自動車類 ①	歩行者・自転車 ②	歩行者・自転車 交通量の割合 ③=②/(①+②)
交差点A	北進	1,895	217	10.3%
交差点B	南進	912	91	9.1%
	北進	1,902	251	11.7%

第1章 現状と課題

4 ウォークアブル化に係る課題

以上より、ウォークアブル化に係る課題を整理します。

課題1:道路の空間配分

ウォークアブル空間(滞留空間)の創出により一部区間の対面通行の維持が困難となります(道路構造令第5条第4項より)



安全安心な歩行空間の確保、周辺の道路交通から適切な空間配分が必要

課題2:滞留を誘うしかけづくり

沿道は店舗数の減少、空き店舗率の増加により慢性的に賑わい、景観としての魅力に欠けています



居心地が良くなる空間デザインや設えの整備・配置が必要

課題3:訪れたくなるしかけづくり

対象区間は歩行者割合が低く、通勤通学者等の通過点に過ぎない状態となっています



多様なアクティビティが行われ、人が集う魅力ある空間を作ることが必要

第2章 ウォーカブル化の検討

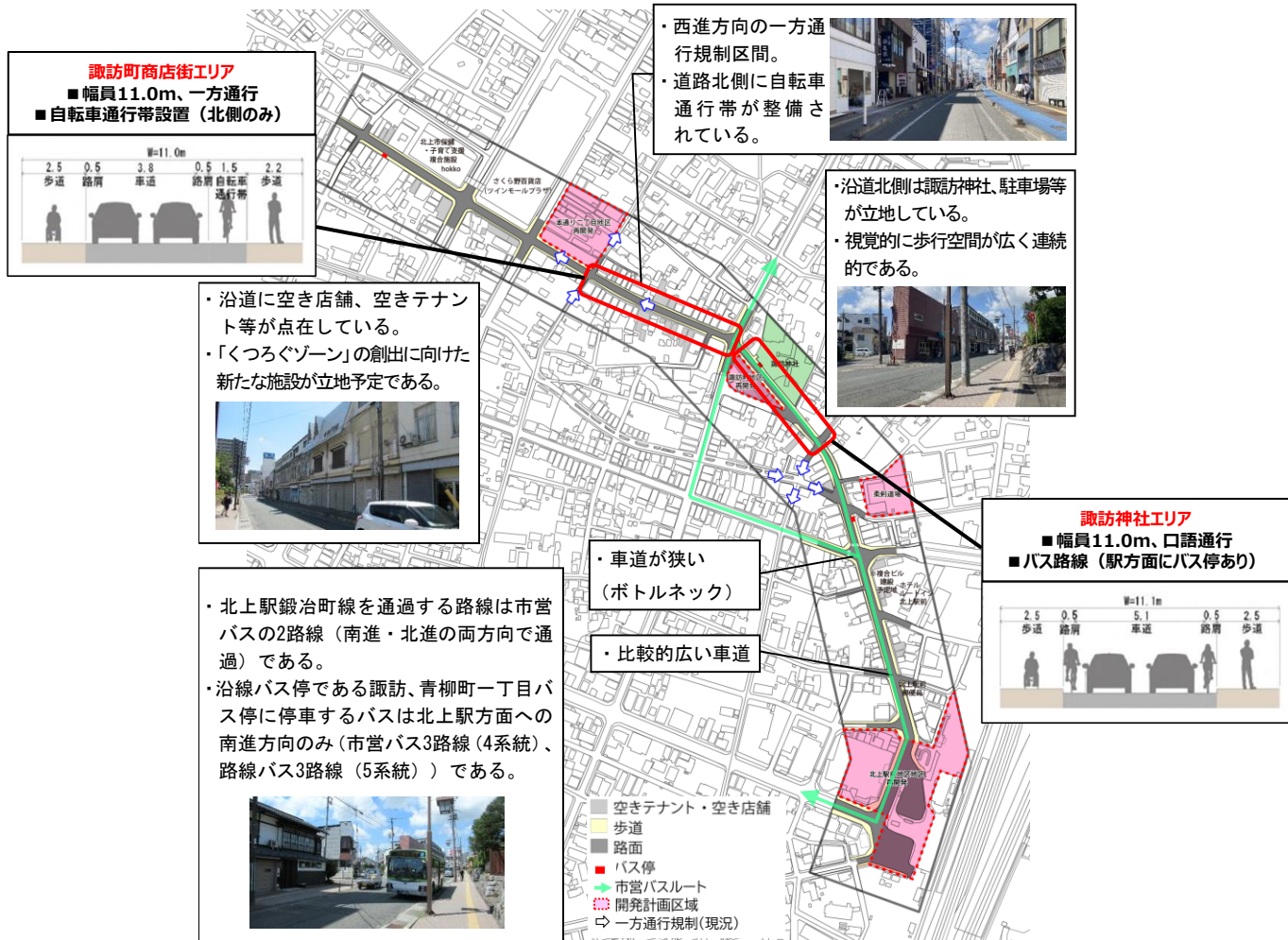
1 道路空間検討部会

前項で整理した課題を踏まえ、道路空間検討部会では、「歩きたくなる道」「休みたくなる道」を検討のテーマとしながらウォーカブル化のターゲットや想定される空間配分について整理しました。

■現状の整理

市道北上駅鍛冶町線は、沿道北側では諏訪神社、駐車場等が立地し、歩行空間は両側に連続して確保されています。沿道では空き店舗、空きテナント等が点在している状況にあります。また、「未来ビジョン」に定める各事業により開発が予定されており、沿道ポテンシャルの向上が期待されています。

また、当該路線の一部区間は、路線バスや市営バス(おに丸号)の運行ルートになっており、南北方向に通ずるバスが2路線、沿線の2箇所のバス停に停車する南進方向のバスが6路線運行しています。



第2章 ウォーカブル化の検討

■ウォーカブル化のターゲット

通勤通学者や通院、買い物等の現在の通行者に加え、散歩などの目的で普段使いとしてウォーカブル空間の活用が想定される子育て世代や参拝者が挙げられました。その上で、中心市街地として「くつろぐゾーン」と「にぎわうゾーン」をつなぐ位置づけから来街者も含めた多様な目的で通行する全ての世代の人々がターゲットとなると考えられました。



⇒多様な用途で通行する全ての世代がウォーカブル化のターゲットとなる

■「歩きたくなる道」、「休みたくなる道」の仕掛け

ターゲットを設定した上で、それぞれアイデア出しを行い、ハード面、ソフト面、沿道との連携の面で整理しました。

- 歩道や路肩に**ロードヒーティング**
- 舗装**で車道、歩道、路肩を区別する（デザイン）
- 可動式のポラード（車止め）や**可変性**のある植栽・スツールなど
- 印象を変える道路空間の創りこみ、道路の**テーマ**を打ち出す
- 外から“人がいる姿”が見える**滞留空間**の創出、**街灯**の増設
- 人から見られることを嫌がる心理を和らげる工夫
- 荷捌き**車両停車（トラックが追い越しできる）空間

ハード対策

- ◆**神社と一体**となった空間、雰囲気の創出
- ◆**ポケットパーク**的なアクセント機能を配置
- ◆道路空間と一体となる**セットバック**への支援
- ◆**やわらかいインフラ**の展開（美味しい珈琲、Wi-Fi、お洒落な店舗etc）

沿道との連携

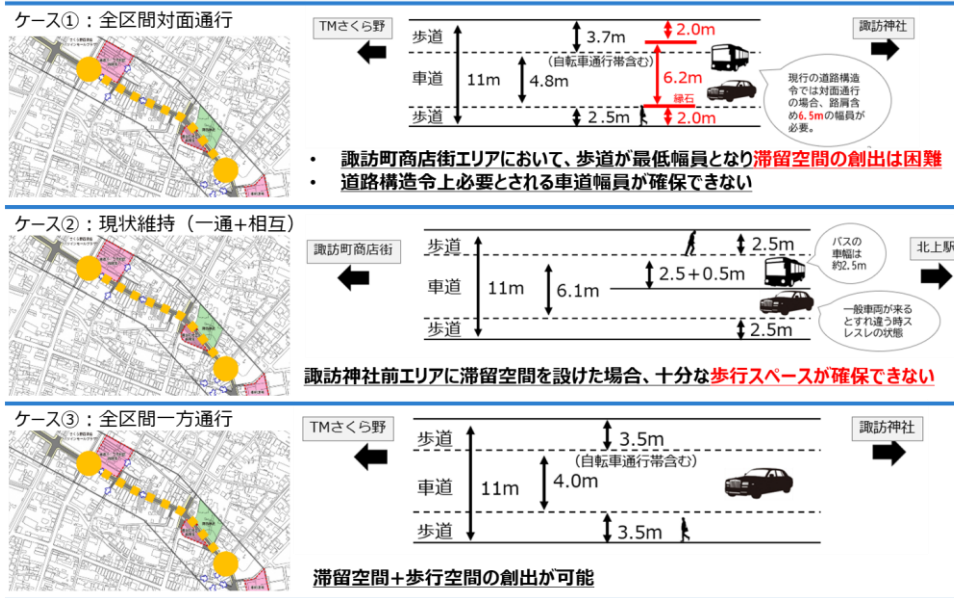
- 時間帯による駐車規制（荷捌きの**運用ルール**）
- ベンチプロジェクト、ベンチ**WS**の開催（間接照明による演出など）
- 沿道の装飾（**イルミネーション**）や暑い夏にどう過ごすのか？の工夫
- 歩行者利便増進道路（ほこみち）などの指定、景観施策・条例との連携

ソフト対策

第2章 ウォーカブル化の検討

■空間配分

現状の幅員(11m)で、ウォーカブル空間に必要な要素である、滞留空間を設けることができるか、滞留空間を設けた上で歩行空間が十分に確保できるかといった2つの視点から比較検討を行いました。ベンチ、テーブルを配置するなど滞留区間を十分に設けたウォーカブルな空間を作る場合はケース③が適している結果となりました。



続いて、仮に上記ケース③で整備を進めた場合の進行方法について整理します。進行方向については交通処理の複雑化、バス路線への影響、諏訪町商店街の一方通行との関係から整理しました。バス路線のルート変更やバス停移設が必要となるものの、交通処理や他路線へのシフト交通量の影響を考慮すると、ケース1が適していると考えられます。

【ケース0】 現状（比較用）	【ケース1】 一部区間の北進一方通行化	【ケース2】 一部区間の南進一方通行化
交通処理の複雑化	○ 既存の規制区間（諏訪町商店街）と連続した規制方向（北進一方通行）となり、交通の流れが整序化する。	<ul style="list-style-type: none"> × 諏訪神社前交差点で北進、南進で一方通行の方向が分かれ、交通が複雑化する。 × 駅から北進した車両はビル間交差点で細街路への迂回を余儀なくされる。
バス路線への影響	△ 6路線（9系統）のルート変更・バス停移設、2路線（2系統）のルート変更が必要。	○ 2路線（2系統）の軽微なルート変更であり、影響が小さい。
諏訪町商店街の一方通行方向	昭和60年に全蓋アーケードが設置されてから約40年近く北進一方通行規制が敷かれており、同方向での規制が市民生活に相当程度浸透していることから、現状と同じ方向での一方通行規制が望ましい。	



第2章 ウォーカブル化の検討

道路構造については、歩道と車道の境界が緩やかな構造である2つのパターンが想定されました。

<パターン1>

シェアドスペース（歩車共存空間）

⇒歩道と車道の分離構造を設けない



(解説)

限られた道路幅員の中で、歩道と車道の分離構造を設けず、視覚的な効果によって、自動車速度を抑制することで、歩行者と自動車とが共存できる環境を創出するためのパターン

<〇メリット/△デメリット>

- 沿道店舗にとって荷下ろしが楽、活用しやすい
- イベント利用しやすい
- 人が多いと事故が少なくなる（クルマ速度抑制）
- 店前イートインスペースの空間活用が可能
- キッチンカーの乗り入れが容易

△滞留空間が作りにくい

△歩行者の安全性が低い

△歩行者が少ない時間帯の速度抑制効果が低い

<パターン2>

スラロームorクランク（狭さく）

⇒屈曲や蛇行等の車道平面



(解説)

屈曲や蛇行等の車道平面線形を物理的・視覚的に採用し、自動車速度を抑制することで、歩行者と自動車とが共存できる環境を創出するためのパターン

<〇メリット/△デメリット>

- 歩行者が安心して歩ける
- 滞留空間が作りやすい
- 場所によりイートインスペースの空間活用可能

△幅員11mではスラロームのメリットが小さい

△歩道の膨らみ（滞留空間）の位置の検討が必要

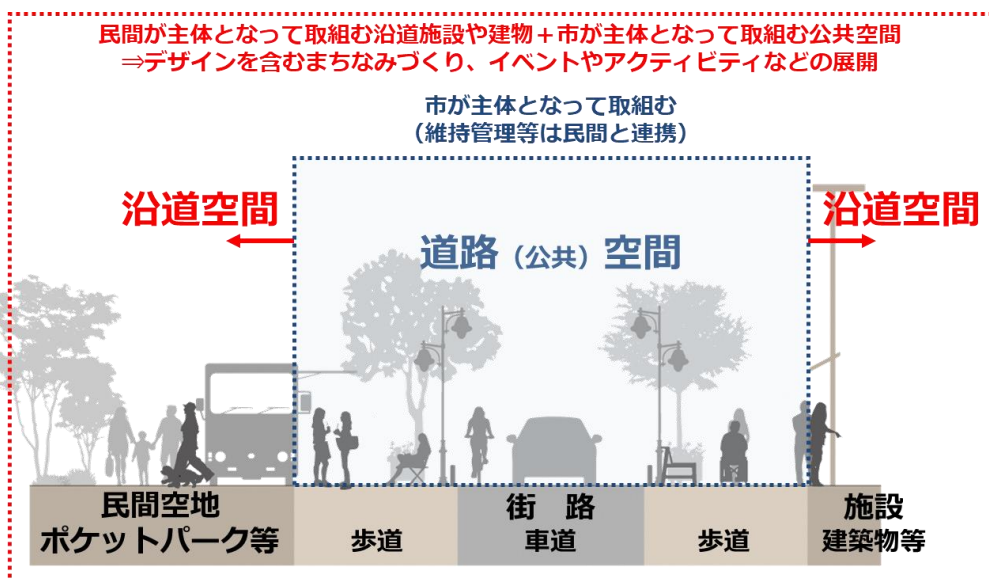
第2章 ウォーカブル化の検討

2 沿道空間検討部会

沿道空間検討部会では、道路空間検討部会の結果を踏まえウォーカブル空間の使い方や主体、役割について整理しました。1つの主体がウォーカブルな空間の創出に向けて取り組むのではなく、多様な主体が協力し合うことが重要であることを確認しました。

視点	使い方・具体案（抜粋）	主体
道路の空間配分	歩車共存道路（シェアスペース、スラローム、狭さく） 無電柱化、縁石の撤去、可動式ボラード ロードヒーティング、日よけ	市
デザイン・設え	和調のデザイン（街灯、外壁など） 景観に配慮した沿道建物（外壁の色の統一感など） 維持管理が容易なベンチ、テーブル、花壇など	市 民間
アクティビティ	車両乗り入れ抑制（指定時間帯の規制） マルシェ、フリーマーケット、学生イベント	市（道路管理者） 民間 学生
プレーヤー・沿道との連携	空き家・空き店舗・民間空地の活用 （リノベーション、ポケットパークなど） 店前の商品陳列、テラス席設置 キッチンカーや露店の出店 まちづくりに関心のある人たちの集える場づくり	市 民間 専門人材

<イメージ>



第3章 基本構想

1 目指すウォーカブルなまちの姿

両部会の結果を踏まえ、北上市ストリートデザイン推進会議において以下の通り整備コンセプトを定めました。

-人の姿が見える空間-

こどもから学生、大人、高齢者まで全ての人々にとって安全で快適な空間の創出



※近隣の建物は除き、将来の機能や使い方を描いています

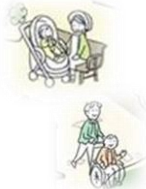
<ウォーカブルなまちの暮らし(例)>

●通勤・通学者



- ・横に並んで歩いても余裕がある
- ・夜間でも明るく安心
- ・寄り道したくなる場所がある
(飲食・広場)

●子育て世代・高齢者



- ・段差がなくベビーカーやカートでも移動しやすい
- ・空間が心地良くお散歩が楽しい
- ・疲れた時にベンチ等で休むことができる
- ・顔なじみができコミュニティが広がる

●沿道の事業者



- ・お店の前を活用できる
(商品の陳列、オープンテラス)
- ・景観に配慮された空間で営業できる

●市民・地域住民・来街者



- ・イベント等で活用しやすい
- ・生活を彩る店舗の出店
- ・ゆっくりまちを回遊できる

第3章 基本構想

2 整備方針

整備方針は以下の通りとします。序論で示した「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのキーワードである「WE DO」な空間を「広場」に見立て、「賑わいと楽しさの広場」、「くつろぎと憩いの広場」、「心はずむまちの広場」の3つの「広場」の要素が感じられる空間の創出を図ります。また、課題から抽出した4つの視点をもとに方針を整理します。

人の姿が見える空間

北上駅鍛冶町線(対象区間)においては、魅力ある**道路空間**(道路構造)、及び道路空間と一体となった**沿道空間**の活用により、人々の交流が活性化され、新たな価値や活動の創出を図る。また、こどもから学生、大人、高齢者まで**全ての人々にとって安全で快適な空間**となることで、地域住民をはじめ、観光、ビジネス、商業等、様々な目的で訪れた**人々の姿が見える空間**の実現を目指す。

賑わいと楽しさの広場
～活かに溢れ
明るいイメージ～

くつろぎと憩いの広場
～居心地が良く
人が繋がり合うイメージ～

心はずむまちの広場
～ワクワク感と
ハレの日のイメージ～

道路の
空間配分

デザイン・
設え

アクティビティ

プレーヤー・
沿道との連携

歩車共存道路

無電柱化

ポラード(脱着式)

和調の街灯・舗装デザイン

景観に配慮した沿道建物

ベンチ、花壇

イベント・フェスタ

夜市・グッズ販売

車両乗入抑制(任意日・時間)

テラス席の設置

キッチンカー

空き家空き店舗の活用

第3章 基本構想

①道路の空間配分

「人中心の空間」の創出に向けた空間配分を目指します。また、市民活動を制限する要因となる道路附属物(縁石等)は撤去または可動式とし、電線の地中化(以下、「無電柱化」)も併せて検討します。さらに、積雪時の歩行空間の確保としてロードヒーティング等の手法を検討します。



➡空間の連続性と歩きやすさを担保する歩きやすい単断面を採用し、無秩序な駐停車を抑制するポードを設置

伊丹市伊丹酒蔵通り(出典:国土技術政策総合研究所)



➡スラロームの導入による車両の速度抑制と併せてアーケードを撤去するとともに、高質な空間をトータルデザイン

松山市ロープウェイ通り(出典:国土技術政策総合研究所)

②デザイン・設え

舗装や外灯などの道路施設は地域の象徴である諏訪神社の雰囲気・景観に配慮し、一体的な空間デザインを図ります。また、人の滞留を誘う仕掛けとなるベンチやスツールなどを設置を検討します。



➡JR平泉駅から中尊寺に至る風情あるまちなみに寄与するよう、自動車の速度抑制を念頭に、車道には石畳を、歩道部にはアスファルト舗装を設置。

平泉町中尊寺通り(出典:国土技術政策総合研究所)



➡地元の強い想いに応えるデザイナーの存在により、デザイン性に配慮したポードや照明を配置。夜間でも魅力ある空間を演出。

松山市ロープウェイ通り
(出典:国土交通省 官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集)

第3章 基本構想

③ アクティビティ

地域住民、市民団体、学生などによる多様な用途での空間活用を図ります。また、交通規制を伴う大きなイベントに限らず日常的にコミュニティ活動が行われる状態を目指します。沿道の事業者においてはテラス席を設けるなど、店前空間を活用した来街者を向かい入れる開放的な景観作りに配慮します。



→一部区間を車両通行止めにし、公園のような緑豊かで居心地がよく滞在できる空間を創出。周辺店舗と連携し、テイクアウト企画や音楽演奏会などにより沿道と一体となった空間を創出。

新潟市旧新潟駅前通 公共空間活用社会実験
(出典:国土交通省北陸地方整備局「ウォーカブルなまちなか」アイデア集
～雪の降る地域における先行的取組み～)



→沿道店舗等が店舗の軒先や歩行者空間にテーブルやイスなどを出し空間を活用。日常的な風景として人の“声”が聞こえる空間を創出。※制度活用

世田谷区(出典:二子玉川メディアHP)

④ プレイヤー・沿道との連携

まちづくり活動を主体的に行い活動の推進力となるプレイヤーや、沿道の地権者と目指すまちの姿を共有し、空き家・空き店舗の活用(リノベーションやポケットパークの整備など)を図ります。さらに、定期的にまちづくりに関心を寄せる者が意見交換を行える場づくりを実施し、持続的な「人の姿が見える空間」の創出を目指します。

第3章 基本構想

3 整備イメージ案

整備イメージ案を以下に示します。

※本イメージは基本構想をもとに参考資料として作成したものであり、具体的な整備内容が決まっているものではありません。

例) 諏訪町商店街エリア



(昼ver.)



(夜ver.)

第4章 今後の展開

1 「ウォーカブルなまち」の実現に向けて

整備方針に定める4つの視点から今後の取組みについて整理します。

①道路の空間配分

【地元・関係機関との調整および合意形成】

ウォーカブル化により歩道の拡幅を行う場合、一部区間において既存の対面通行の維持が困難となります。沿道の施設への出入りや周辺の道路交通を鑑み、市民が納得感を持った整備を進める必要があります。また、無電柱化を行うこととなった場合、電力・通信会社等との綿密な調整が必要です。施工方法や施工時期について共に事業を検討していく必要があります。さらに、沿道の事業者については、荷捌き空間の確保や今後の運用イメージを協議し、道路構造や歩車道の配分を検討する必要があります。

例) 検討委員会の設置、社会実験の実施・分析

②デザイン・設え

【景観に配慮した施設の配置・管理方法の検討】

人々が居心地が良く歩きたくなる・休みたくなる空間においては、商業機能などの訪れる「目的」も重要な要素ではあるものの、感覚的に「座りたくなる」、「寄りたくなる」仕掛け、デザインが必要です。さらに、それぞれが独立していれば空間としての一体感も演出することはできません。諏訪神社という地域の象徴を活かした空間を作るため管理方法も含めて検討を行います。

例) 検討委員会の設置

③アクティビティ

【事業への関心拡大、プレーヤーの発掘・育成】

ウォーカブルな空間は道路整備(つくる)だけでは実現しません。日常的に空間を活用すること(つかう)が重要です。魅力的な空間で多様な活動が行われることで、市民にとって整備方針で示した「広場」としての役割を果たしていきます。そのためには、市民の関心を高め、公共空間を活用する主体を増やしていく必要があります。

例) 事業に関する情報発信、プレーヤー同士が繋がる場づくり、専門人材の活用

第4章 今後の展開

④プレイヤー・沿道との連携

【エリアマネジメントの推進】

ウォーカブルなまちづくりにはゴールは無く、「北上らしい」魅力的な空間を維持、活用し続けることが重要です。エリアマネジメントは魅力的な空間を持続的に維持し続けるための手法であり、地域のルールづくりや施設の管理、賑わいづくりなど地域の価値を高める様々な取り組みが挙げられます。多様な主体同士の連携のもとエリアマネジメントを推進することで持続的に「人の姿が見える空間」の創出を進めます。

例)エリアマネジメント組織(まちづくり会社)の設立

第4章 今後の展開

2 事業の流れ

前項で整理した取組みを踏まえ、今後の事業の流れは以下を予定しています。

* 具体的なスケジュール(年度)は、今後具体的に検討します。

基本構想策定 (本構想)

現状・課題の整理、整備コンセプト・整備方針の策定



地元・関係機関との調整および合意形成
景観に配慮した施設配置・管理方法の検討
事業への関心拡大・プレイヤーの発掘

(取組み例)
・ 検討委員会の設置
・ 社会実験の実施・分析

設計

道路構造 (幅員・デザイン・外灯設備など) の決定



地元・関係機関との最終調整
事業への関心拡大・プレイヤーの拡大

(取組み例)
・ 社会実験の実施・分析
・ プレーヤーが繋がる場づくり

事業実施 (道路整備)

工事の実施



整備空間の情報発信
プレイヤーの拡大

(取組み例)
・ 道路の使用占有に関わる柔軟な制度検討

空間活用

多様なアクティビティの実施



エリアマネジメントの推進

(取組み例)
・ まちづくり会社の設立
・ 活動団体への支援施策の検討

運営・維持管理 (エリアマネジメント)

持続的な管理運営方法の確立、主体同士のつながり拡大 (場づくり)

第5章 参考資料

北上市ストリートデザイン推進会議の経過および構成員について

本構想の策定にあたり、まちづくり及び道路整備を所管する市の関連部局と、対象区間近隣の商店街組合やまちづくり団体等の代表者により構成される「北上市ストリートデザイン推進会議」を設置しました。また、会議では主に道路構造案を検討する「道路空間検討部会」と、主に沿道空間のあり方や使い方を検討する「沿道空間検討部会」の2つの部会を設け、検討を行いました。

■会議の経過

ストリートデザイン 推進会議	日時	場所	テーマ
第1回	令和6年8月9日	生涯学習センター 第1学習室	○北上市ストリートデザイン推進会議設立の経緯 ○会議の進め方について
第2回	令和6年12月5日	生涯学習センター 第1学習室	○道路空間検討部会の報告
第3回	令和7年6月11日	生涯学習センター 第1学習室	○沿道空間検討部会の報告

道路空間 検討部会	日時	場所	テーマ
第1回	令和6年9月4日	北上市役所本庁舎 5階第2会議室	○現状と課題を明らかにする ○歩きたくなる道に向けたアイデア出し
第2回	令和6年9月18日	北上市役所本庁舎 5階第2会議室	○想定される空間構成 ～ターゲット～良い点・悪い点、沿道空間との連携 ○休みたくなる道に向けたアイデア出し
第3回	令和6年10月3日	北上市役所本庁舎 5階第2会議室	○道路空間検討部会のまとめ ○沿道空間検討部会への提言

沿道空間 検討部会	日時	場所	テーマ
意見交換会	令和7年3月5日	生涯学習センター 第1学習室	○道路空間検討部会のまとめについて ○中心市街地のにぎわい(状態・手段)
第1回	令和7年4月22日	生涯学習センター 第1学習室	○適切な場所とステークホルダー:どこで、誰が、どんな内容 ○空間の使い方と改善点
第2回	令和7年5月20日	生涯学習センター 第1学習室	○空間の使い方と主体・役割を考える

第5章 参考資料

■会議の構成員

岩手大学農学部	准教授	杉田 早苗	アドバイザー
都市整備部	技監	渡辺 和行	-
都市再生推進課	課長	高橋 正貴	副議長
都市再生推進課	課長補佐	千葉 謙太	道路空間検討部会・沿道空間検討部会
都市再生推進課	都市再生係長	藤原 一隆	道路空間検討部会・沿道空間検討部会
都市再生推進課	主任	石塚 宏	道路空間検討部会・沿道空間検討部会
都市再生推進課	主任	古川 雄大	道路空間検討部会・沿道空間検討部会
地域づくり課	地域協働係長	高橋 直子	道路空間検討部会・沿道空間検討部会
地域づくり課	主事	本宮 咲樹	道路空間検討部会・沿道空間検討部会
商業観光課	主査	藤原 鈴音	道路空間検討部会・沿道空間検討部会
道路環境課	課長	杉澤 康友	道路空間検討部会
道路環境課	整備係長	高橋 永	道路空間検討部会
都市計画課	主任	滝川 賢人	道路空間検討部会
北上商店街連合会		佐藤 慎吾	沿道空間検討部会
北上市本通り商店街振興組合	副理事長	澤藤 広太	沿道空間検討部会
北上市本通り商店街振興組合	専務理事	佐藤 温子	沿道空間検討部会
北上市新穀町新道会	会長	佐藤 實	沿道空間検討部会
諏訪町管理会		照井 公博	沿道空間検討部会
本通り一丁目商店街振興組合		千葉 貴幸	沿道空間検討部会
黒沢尻西地区自治協議会		佐藤 仁実	沿道空間検討部会
黒沢尻東地区自治協議会	黒沢尻12区区長	八重樫 信一	沿道空間検討部会
黒沢尻東地区自治協議会	幸町町内会長	岩崎 誠	沿道空間検討部会
黒沢尻東地区自治協議会	諏訪町町内会長	平野 一美	沿道空間検討部会
きたかみ朝市制作委員会		立花 唯	沿道空間検討部会
きたかみ朝市制作委員会		菅原 光一	沿道空間検討部会
きたかみ朝市制作委員会		高橋 佳子	沿道空間検討部会
チーム諏訪町	代表	鬼柳 洋	沿道空間検討部会
チーム諏訪町		山影 勝秀	沿道空間検討部会
チーム諏訪町		國井 己有希	沿道空間検討部会
北上商工会議所	専務理事	今野 好孝	議長
北上商工会議所		伊藤 弘宣	沿道空間検討部会
諏訪神社		田村 昌義	沿道空間検討部会
EN-DO企画		遠藤 哲也	沿道空間検討部会
EN-DO企画		遠藤 修子	沿道空間検討部会

第5章 参考資料

ウォークブルに関わる関連制度について

制度	概要
歩行者利便増進道路（ほこみち）制度	<p>街路空間を歩行者がより快適に利用できるようにするための制度です。これにより、カフェのテラス席、ベンチ、植栽、屋外イベントスペースなどを道路上に設置しやすくなります。</p> <p>事業者にとっては、道路を活用したにぎわい創出や集客につながるほか、市民にとっても、くつろげる空間やイベントなどを楽しめる場が増えるメリットがあります。道路占用許可の手続きが緩和されるため、まちづくりに関心のある事業者や地域団体が活用しやすくなります。</p>
道路占用許可の特例	<p>道路敷地において、まちのにぎわい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設について、無余地性の基準を緩和できる制度です。制度を活用することで、道路敷地内で食事施設、購買施設その他これらに類する施設の設置が可能となります。活用するためには、市が策定する都市再生整備計画に位置づけ等が必要となります。</p>
ウォークブル推進税制	<p>市が策定する都市再生整備計画に位置付けられる区域内（滞在快適性等向上区域）において、民間事業者等が一体型ウォークブル事業として、民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化を行った場合、当該一体型ウォークブル事業の実施主体は、固定資産税・都市計画税の軽減措置を受けることができます。</p>
都市再生推進法人	<p>都市再生特別措置法に基づき、地域のまちづくりを担う法人として、市がまちづくりの新たな担い手として行政の補完的機能を担いづる団体を一定要件のもと指定できます。都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域のまちづくりの中核を担う法人として、指定がなされます。</p> <p>まちづくりに関する豊富な情報・ノウハウを有し、運営体制・人材等が整っている優良なまちづくり団体に公的な位置づけを得ることで、様々な支援措置や要件緩和を受けながら、まちづくりに係る活動を実施することができます。</p>

第5章 参考資料

社会実験の実施について(概要)

詳細については別途資料をご確認ください

●実施期間

令和7年9月22日(月)～9月28日(日) 計7日間

●実施範囲

諏訪町名店街入口～ミニストップ交差点まで

●目的

- ・北上市ストリートデザイン推進会議で検討したアイデアが「人の姿が見える空間」の創出に効果があるか確認を行う
- ・ウォーカブル化を実施した場合の周辺道路に与える影響を確認する

●確認事項

- ・平常時と、社会実験実施時の歩行者通行量、滞在時間の変化
- ・自動車交通量及び交通規制実施に伴う迂回路線・当該路線の交通量の変化
- ・沿道及び道路空間の使い方の可能性
- ・沿道のビジネスチャンス確認事項

●実施内容

- ・諏訪神社エリアの北進方向一方通行化(南進方向を規制)
- ・規制区間へのキッチンカー等の出店
- ・歩道空間にベンチ・テーブルの設置
- ・道路空間を活用したアクティビティの実施

●結果

・位置情報データを見る限り、諏訪神社エリアの交通規制に伴う周辺交通への影響はあまり見られなかった。一方、沿道住民等へのアンケート結果によると、交通規制に対し「不便だった」「不便を感じなかった」という意見が拮抗しており、諏訪神社前エリアのウォーカブル化については今後も検討が必要。

- ・キッチンカーで購入した商品の飲食利用でベンチ・テーブルを活用する姿が見られた
- ・道路空間を活用したアクティビティにより歩行者量は増加し、アクティビティを実施していない日も歩行者量は増加した
- ・沿道周辺の事業者同士のつながりが生まれた など



第5章 参考資料

●実験期間中の様子



第5章 参考資料

その他

■SENTANゼミ

専修大学北上高等学校では、総合的な探求の授業で市道北上駅鍛冶町線のウォークブル化について検討を行いました。ゼミの結果の一部を紹介します。

<第1回目>

●検討内容①「対象路線を通行する人はどんな人か」

- (朝・夕) 中高生
- (日 中) 子育て世代・買い物客・参拝者・外国の方など
- (終 日) 就業者・高齢者

●検討内容②「対象路線にどんな印象を持っているか」

- (主な意見) 暗い (明るさ+雰囲気) ⇒ 色が無い
道路がボコボコ・歩道が狭い
- (その他) 沿道のお店が少ない・建物が古いなど



<第2回目>

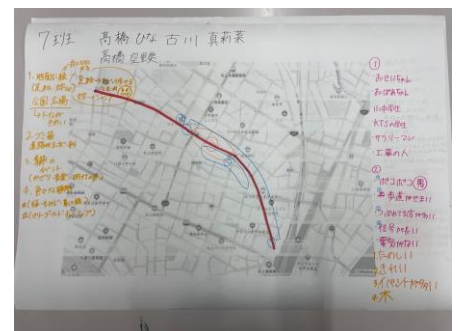
●検討内容「歩いてみたいと思う道の要素は何か」

安全・明るい・綺麗であることが多く挙げられ、その他には飲食店やおしゃれさ・自然も挙げられました

<第3回目>

●検討内容「通行者の生活はどう変化するか」(抜粋)

- ①植栽等で色のある道
 - ・現在の灰色な殺風景な印象が改善され明るい雰囲気になる
 - ・色があれば楽しく、植物があれば穏やかな気持ちで通行できる
- ②外灯が多く明るい道
 - ・夜でも女性や学生でも安心して通行できる
 - ・夜に一人で通行しても寂しくなく怖さも軽減される
- ③段差が少なく歩道が広い道
 - ・幼い子供や高齢者が転倒する恐れがなく安全に通行できる
 - ・日常的にさまざまな使い方で活用できる



市道北上駅鍛冶町線整備 基本構想

発行日 令和8年3月

発行元 北上市都市再整備部都市再生推進課