

さいたま市氷川参道周辺まちづくりと交通

桑田 仁*

交通まちづくりが進展する中、まちづくりとの連携が課題となってきた。本稿では、さいたま市において氷川参道およびその周辺の整備と保全を目的に活動している住民組織を対象に、まちづくり活動の展開が氷川参道の交通まちづくりに与える影響を考察した。その結果、まちづくり活動への主体的な取り組みが、交通まちづくりに必要な合意形成に資すること、ワークショップを活用した漸進的・継続的な活動を続ける中で、住民が活動の成果を実感することにより、さらなる交通整備の進展に寄与することを明らかにした。

Community Building and Integrated Transportation Planning around Hikawa Sando in Saitama City

Hitoshi KUWATA*

As traffic planning progresses there is a growing need for integration with community-building activities. This paper looks at the impact of community-building activities on transportation planning through the example of a local conservation group's improvements-related activities around Saitama City's Hikawa Sando. We found that the group's proactive community-building efforts made a clear contribution to the further progress of integrated transportation planning by fostering necessary consensus and by the sense of accomplishment felt among residents through the gradual and continuous use of workshops.

1. 「交通まちづくり」の課題

近年、交通の側から見たまちづくり、いわゆる「交通まちづくり」への取り組みはかなり進展している。そのような中、あえてまちづくりの側へ視点の移し、そこから交通がどのように見えているか、交通の論理とまちづくりがどのように折り合えるのかを考えていくことは意義あることであろう。そこで本稿ではまず、「まちづくり」と「交通まちづくり」の違いを考えながら、交通まちづくりの課題を探っていく。

そもそもまちづくりとは何であろうか。佐藤は、まちづくりを「地域社会に存在する資源を基礎として、多様な主体が連携・協力して、身近な居住環境を漸進的に改善し、まちの活力と魅力を高め、『生活の質の向上』を実現するための一連の持続的な活動である」と定義している¹⁾。また西村は、「本来のまちづくりがその地域に実際に住んでいる人たちが中心となって行われるものであるというとき、... (中略)...そのまちづくり活動の目的が、自分たちの住んでいる環境の総体としての保全もしくは改善にあるということである」と述べている²⁾。

これらを参照しつつまちづくりの本質を考えると、「総体性」「主体性」「漸進性・継続性」といったキーワードにまとめられる。そして、交通まちづくりという、いわば「部門別まちづくり」のアプローチ

* 芝浦工業大学システム工学部准教授
Associate Professor, College of Systems Engineering,
Shibaaura Institute of Technology
原稿受理 2008年1月23日



Fig. 1 氷川参道の位置と周辺の用途地域³⁾

を取ることによって、これらの本質が往々にして失われる恐れがある、ということなのではないだろうか。逆説的ではあるが、交通まちづくりとして交通に焦点をあてることそのものが、結果的にまちづくりとしての全体性やバランスを失わせる可能性を孕んでいる。また、こと交通に関しては、ハードやソフトの整備は住民だけでは実現しえず、行政や警察、交通事業者といった多様な主体の連携が必要となるが、これらを市民が主体性を発揮して取りまとめることは大変難しい。そして、新たな交通施策が実施されたとして、その結果や達成感に満足するだけでなく、別の視点からのまちづくりを住民が継続していくには、とても大きなエネルギーを要するだろう。

2. まちづくりと交通まちづくりの連携

一方、まちづくりと交通まちづくりが互いに連携を持ちつつ独立した活動を行い、かつそれぞれに成果を上げている例も存在する。その一つとして、さいたま市氷川参道周辺のまちづくりを取り上げる。

氷川参道はその名が示すように大宮氷川神社の参道である。ほぼ南北におよそ2 km続くケヤキを主体とした並木道 (Fig.1)で、大宮駅からおよそ550m東に、さいたま新都心駅からはおよそ450m北西に位置している。その氷川参道では、これまで2回にわたり、異なる区間において交通社会実験の実施と、その結果を踏まえた歩車道整備を実施した。中野⁴⁾、

椎名他^{5,6)}、五反田他⁷⁾によってその取り組みが紹介され、交通まちづくりとして一定の成果を上げてきたと評価できる。しかしながらこれらの論文では、おもに氷川参道の交通計画について取り扱っており、その成功にあたって大きな役割を担った、まちづくり組織の活動についてはそれほど取り上げられていない。

そこで本稿では氷川参道周辺のまちづくりの側に焦点を当て、その取り組みを評価することを目的とする。

3. 氷川参道周辺のまちづくり

3-1 まちづくり活動の対象範囲

氷川参道は中心の道路部分とその両側の並木敷から構成されており、道路部分の幅員はおおむね6 m、並木敷の幅員は東西それぞれ3 ~ 4 m程度である。ただし中央の道路部分は、区間に応じて5パターンの異なる利用がなされている。すなわち、大宮岩槻線以北で氷川神社境内に至る歩行者専用道路 (Fig.1 区間A)、平成ひろば (公園)として整備されている区間B、北方向への一方通行区間で歩車分離未整備区間C、同じく北方向への一方通行区間で2002年5月に歩車分離工事が完成した区間D、そして以前は相互交通区間であったが、2006年9月に北向き一方通行に変更されるとともに、歩車分離整備がなされた区間Eに分けられる。

このうち、特に歩行者の安全上懸念がある区間C、D、Eを主な対象として、後述する「氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会」が活動している。

3-2 沿道の土地利用と都市計画規制

氷川参道西側の大部分は大宮駅を中心とした商業地域に指定されている。一方東側については、大宮駅前から東に伸びる中央通りを中心として近隣商業地域が指定されているが、そのほかには住居系用途地域が指定されている。つまり、氷川参道は商業系の土地利用と住居系の土地利用の境界に位置している。また、参道の中心より両側17.5mずつ、計35mに対して戦前より風致地区が指定され、建物高さ、建蔽率、壁面の後退、樹木の伐採の制限などが定められている。そのため、参道に面した建物については建物高さがそれなりに抑えられているが、大宮駅から徒歩数分という立地条件の良さ、商業地域として高容積が指定されていること、参道並木が住環境としてのイメージにプラスに働くことなどの条件が重なり、風致地区に隣接する商業地域では、参道のすぐ

脇に高層マンションの建設が活発に進められている。

3-3 道路網と交通状況

氷川参道については1972年に策定された大宮市総合振興計画の中で、すでに歩行者用街路として整備する方向が位置づけられていた。一方参道周辺においては、参道に直行して、北から「大宮岩槻線」「大宮中央通線」「南大通東線」の3本が、また参道と平行した「氷川緑道西通線」といった幹線道路が都市計画道路として決定されている。つまり氷川参道を歩行者用道路として位置づけ、締め出された自動車交通を周辺の都市計画道路が受け持つ方針が当時から示されていたが、周辺の都市計画道路は現在までいずれも完成していない。

このように大宮都心地区の道路網が未整備な状態の中で、交通渋滞が激しい南北方向の幹線道路の抜け道として利用されてきた。1999年7月に行われた交通量調査では、氷川参道の一方通行部で12時間あたり5,100台の交通量が計測され、そのうちの4分の3が通過交通という状況であった。氷川参道と同じく南北方向を結ぶ中山道の交通量は4,300台であり、多くの自動車が氷川参道を利用していたことがわかる⁴⁾。

3-4 まちづくりの組織体制

1) 氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会(1995~)

このように歴史的にも都市交通上も重要な氷川参道であるが、歩車共存部分における歩行者の危険性や、参道並木の健康被害といった問題について、有効な対策を実施できていなかった。特に樹木については、1980年にさいたま市の天然記念物に指定された30本の沿道並木のうち、枯死、倒木等ですでに数本が滅失している。

そのような中、今後の参道並木の維持・保全に対する危機感を持った沿道の地域住民が主体となり、沿線自治会長、学識経験者、地域住民以外の一般市民も参加し、行政の支援も受けながら1995年9月に氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会(以下、氷川協議会)が発足した。2008年1月現在約70名の会員を有し、勉強会の開催・まちづくり事例調査・部会によるワークショップ・樹木調査・シンポジウムの開催・協議会だよりの発行・参道の清掃活動などに取り組みながら、氷川参道周辺を含む将来的なまちづくりの方向性をワークショップを通じてこれまでに4回まとめている。

2) 氷川参道周辺地区まちづくり交通計画検討協議

会(1999~)

旧大宮市にとっても氷川参道における歩行者の安全性の向上、違法駐車への対応、および氷川参道周辺地区における街路網整備という交通施策の展開は大きな課題であった。

そこで旧大宮市は、埼玉大学久保田尚教授を座長とし、市関連部局等が参加する「氷川参道周辺地区まちづくり交通計画検討協議会」(以下、交通協議会)を1999年8月に発足させた。ここで特筆すべきは、市が主催する交通協議会のメンバーとして、氷川協議会の会員が参加していることである。交通計画の検討委員会に、地元のまちづくり組織のメンバーが参加することにより、後述するようにさまざまな連携が容易となった。

3-5 交通まちづくりから見たこれまでの活動成果

氷川協議会および交通協議会の活動と沿道住民の理解、および市の積極的なバックアップがあいまって、2000年3月にFig.1区間D(約450m)において、歩道位置についての交通社会実験を実施した後、2002年に歩車分離工事が実施された⁴⁻⁶⁾。

工事後の利用者の評価は大変高く、続いて2006年3月に、参道最南部(Fig.1区間E)にて相互通行から北方向への一方通行へ変更する交通社会実験が実施され、同じく好評であったことをふまえ、同区間の一方通行化の実施と、それに伴う歩車分離工事が実施された⁷⁾。

4. 氷川協議会におけるまちづくりワークショップと交通まちづくりの展開

氷川協議会発足以来、2回の交通社会実験とそれをふまえた歩車分離等の整備が実現したが、これらの成果は氷川協議会をはじめとする周辺住民の理解と協力に負うところが大きいと考えられる。そこで、おもにまちづくりワークショップ(以下WS)の展開に注目して、氷川協議会の活動を総括する。

4-1 まちづくりWSの時期区分

2回にわたる交通社会実験や整備の実施と並行して、氷川協議会では参道およびその周辺の将来像について、Table 1に示すように主なWSを4回実施してきた。

4-2 第1期WS(1997.10~1998.10)

1) 第1期WSの概要

氷川協議会の中で、具体的にまちづくりの検討を行う「部会」を設置し、氷川参道の将来像の議論と

イメージの取りまとめを目的として、8回のWSが開催された。ブレインストーミングによるよいところ・悪いところの頭出しやタウンウォッチングを行った後、参道の望ましい未来を表現するキーワードをまとめ、イメージ図を作成し、報告書³⁾をまとめた。

2) 第1期WSの到達点

WSのまとめとして、

- (1)参道の整備(歩道整備、舗装整備、照明整備)
- (2)交通規制(時間規制、交通量規制、一部一方通行、駐車違反取締り)
- (3)沿道の整備(代替地の確保、不法投棄取締り、家

- 並みの統一、参道の両側を商店街に、等)
 - (4)賑わいの創出(店舗誘致、風致地区緩和等)
 - (5)並木保全(定期的な管理・根周りの保護)
 - (6)その他(歴史の紹介・パンフレットの作成)
- 等計6項目25の提案を行った。

イメージ図では、住環境優先、賑わい・住環境共存・賑わい重視という3ケースを想定しており、周辺の土地利用、沿道の生垣や樹木整備、および交通規制を一体として意識し、将来像をイメージしていたことがわかる。

4 - 3 第2期WS(1999.3~1999.9)

1) 第2期WSの概要

Table 1 氷川参道とその周辺のまちづくり年表(2007.12まで)

年	月	氷川協議会の活動	交通協議会の活動	関連する出来事
1995	9	氷川協議会発足 勉強会の開催		
1996		先進地視察 氷川神社との意見交換		
1997	2	パネルディスカッション「みんなで語ろう！氷川参道の未来像と周辺のまちづくり」		
	10	部会の設置		
	10	第1期WS開始(1997.10~1998.10:計8回)		
1998	10	第1期WS終了		
	10	部会WS報告書の発行		
	11	協議会だよりの発行(第1号)		
	12	氷川参道清掃活動が始まる		
1999	3	第2期WS開始(1999.3~1999.10:計6回)		
	7			
	8		交通協議会発足	市による交通調査
	9	第2期WS終了		
	9	部会中間報告書の発行	交通シミュレーションの実施	
	12	氷川参道清掃活動の実施		
2000	3	交通実験(区間D協力)	交通実験(区間D)実施	
	3		交通実験アンケート(区間D)	
	3	講演会「氷川参道の歴史を学ぼう」開催		さいたま新都心駅開業
	4	氷川参道清掃活動の実施		さいたま新都心まちびらき
	5			
	7	大宮市長に整備に向けた要望書提出		
	10	第3期WS開始(2000.10~2001.7:計10回)		
	12	氷川参道清掃活動の実施		
2001	3			ほこすぎ橋開通
	4	氷川参道清掃活動の実施		さいたま市発足
	5			
	7	第3期WS終了		
	9	部会WS報告書発行		
	12	シンポジウム「氷川参道の将来像を考える」を開催		
	12	氷川参道清掃活動の実施		
2002	5		歩車分離工事完成(区間D)	
	5	参道の案内板設置		
	6	交通量調査の実施		
	6	まちづくり月間において協議会活動が表彰される		
	7	沿道住民を対象としたミニシンポジウム(参加者約40名)を開催。整備効果についてのアンケート		
	10	参道交通量調査の実施		台風による参道樹木の倒木
	10			
	11	参道樹木調査の実施		大宮駅東口都市再生プラン決定
	12			

区間Dの交通計画の検討

右ページへ続く

第2期WSの目的は、第1期にまとめた25の提案に基づき、短期・中期・長期の課題に整理し、併せて部会としての取り組みと、市などに依頼する項目の整理を行うことであった。WSとしては第1期WSの整理に基づき、協議会員で議論を重ねるグループ討議形式であった。

2) 第2期WSの到達点

行動の緊急性と取り組み主体別に課題を整理し、より踏み込んだ行動計画を作成し、報告書⁹⁾として提出した。その中で、

- 協議会として取り組む内容
- 市等への依頼
- 交通規制への提言
- 並木の保全方策
- PR、市全体の機運づくり

に対して、提言を行っている。特に参道整備についての市等への依頼については、ペンキの再塗装やブロックの補修、照明施設の増設等を含み大変具体的な要望を行っている。

ここで注目すべきは、歩行者天国の実験や車両通行を禁止にした場合の影響を調査するための交通社

会実験の実施を、氷川協議会として提案している点である。報告書は1999年9月に提出されているが、交通協議会はその前月、1999年8月に発足しており、この時期に交通社会実験を検討する体制が整ったことがわかる。また氷川協議会の当初の提案では、交通社会実験の実施案とは大きな差があったことも注目される。提案内容は歩行者にとっての理想案であり、後に実施された実験内容とは隔たりがあった。これが以降交通協議会で検討を重ねる中で、実現可能性を重視した案を氷川協議会も受け入れた結果、交通社会実験に対しても氷川協議会が積極的に支援することにつながっていったのである(次項で詳述)。

4-4 参道一方通行部における歩車分離交通実験の実施(2000.3)

上記のように氷川協議会からも交通社会実験の実施が提案として提出され、交通協議会が立ち上がり検討体制が整えられたが、当初の氷川協議会の考えでは通行禁止や歩行者専用道といった、かなり強い実験を提案していた。しかし交通協議会で議論を重ねる中で、歩行者専用道路として車両交通を排除した交通シミュレーションの結果、周辺交通環境の悪

年	月	氷川協議会の活動	交通協議会の活動	関連する出来事
2003	2 5 7 10 11 11	第2回さいたま市景観協力賞受賞 パンフレット「氷川参道のまちづくり」発行 参道樹木調査の実施 参道交通量調査の実施 中山道歩道デザインWS開始(2003.11~2004.1:計3回) 氷川参道清掃活動の実施		
2004	1 3 4 6 7 10 11 11	中山道歩道デザインWS終了 第1回日本ベストパーキング賞受賞 第4期WS開始(2004.6~2004.7:計3回) ⇕ WS4 第4期WS終了 氷川参道清掃活動の実施	歩車分離工事アンケート(区間C D E) 交通調査 交通調査 交通シミュレーションの実施	区間Eの交通シミュレーションの検討 区間Cの交通シミュレーションの検討 区間Cの交通シミュレーションの検討 区間Cの交通シミュレーションの検討
2005	3 3 3 5 8 11 12	交通実験(区間E)協力 樹木観察会の実施 参道樹木調査の実施 歩車分離整備に関する意見交換会の実施(市と共催) 氷川参道清掃活動の実施 「氷川参道の樹木調査」発行	交通実験(区間E)実施 交通実験アンケート(区間E) 交通調査	
2006	1 6 6 6	まちづくりシンポジウムを開催 第4期WSのまとめを発表 一の鳥居ひろばデザインWS 参道樹木調査の実施	相互交通から北向き一方通行への規制変更(区間E)	
2007	3 3 11 11	一の鳥居ひろばの完成 参道交通量調査の実施 氷川参道清掃活動の実施	歩車分離工事完成(区間E)	

化を引き起こすことが予測された。このような検討の結果、将来的に歩行者専用の道とすることを最終的な目標とし、短期対策としては早期に実行可能でかつ具体的な形として市民に見える内容とすることが共有されていった。このような観点から、すでに一方通行の規制が実施されており、かつ歩車分離が実現していない区間 (Fig.1区間D) が実験範囲として選定され、自動車交通に影響がない範囲で、歩行者環境や路上駐車改善が見込まれる実験を行うことが決定された。

これらの検討をふまえて、交通社会実験が2000年3月に実施された。6mの車道部分内における区分けに関し、2パターン(車道両側に歩道を整備する案と、片側に歩道を整備する案を比較)について実験を行った。交通協議会が中心となって実験が行われたが、氷川協議会としては、活動の紹介と参道の歴史等に関する講演会を主催した。実験以降、交通協議会では交通対策の具体的な検討が継続され、歩車分離工事の完成に至る(4-6に詳述)。

4-5 第3期WS:2000.10~2001.7

1) 第3期WSの概要

この時点から地元出身・在住の都市計画コンサルタントがメインのコーディネータを担当することとなり、筆者も同時期に氷川協議会へ参加し、ファシリテーターとして関わりを開始した。折しも2000年4月、さいたま新都心駅が氷川参道入口近くに開業し、これまでのアクセスの不便さが解消され、歩行者・来訪者の増加も予測された。このような状況をふまえ、第3期の活動方針として下記の三つを目的として運営プログラムを議論した。すなわち、

- (1)短期的な提案についてはほぼ完成していると判断し、空間的にはさいたま新都心・大宮を含む氷川参道周辺へ、時間的には20~30年後といった将来へ視野を広げた検討を行っていく。
 - (2)新しい技術を用いることで、参加者の興味を持続させることも狙いつつ空間イメージの共有を進めるために、都市模型の作成とCCDカメラを用いた景観シミュレーションを行う
 - (3)沿道住民ではない市民の視点を取り入れることで、協議会の活性化を図るために、沿道に住んでいなくても活動に興味を持つ市民の参加を募る
- の3点である。

WSとしては、タウンウォッチングと新たな参加者に対するこれまでの活動の紹介を行った後、参加者による沿道の景観模型作成とCCDカメラによる

景観シミュレーションを行い、3班に分かれ、それぞれ異なる将来像を提案した。なおTable 1に示すように、この時期には交通協議会でも並行して、区間Dの交通計画の検討が進められていた。

2) 第3期WSの到達点

氷川参道およびその周辺の将来土地利用計画と、参道のあるべきまちなみを模型として表現し、報告書としてまとめられた。その中で、氷川参道と沿道のみではなく、さいたま新都心・大宮という周辺拠点との関係に参加者の意識が向いたことにより、特に交通に関して下記のような視点が出てきた。すなわち、

- (1)歩行者の回遊ルートの一部として氷川参道をとらえる視点
 - (2)参道を歩専化した場合に、参道直近に生活を支える道路が必要との視点
- である。

このように将来像のWSにおいて、周辺土地利用の変化や沿道生活者に配慮した、より柔軟な発想に基づいた将来像が出てくるようになったことが成果と言える。

4-6 歩車分離工事の完成(2002.5)

4-4で述べた交通社会実験の実施後、交通協議会では住民参加を前提として交通対策案の作成にあたった。その結果、参道並木の枝おろしの際の高所作業のスペースや、浸透性舗装による並木への水の供給の確保といった配慮、また歩道部分を参道の石畳との連続性を感じさせるデザインなどが実現した。

この歩車分離工事の完成が氷川協議会会員に与えたインパクトは大きかった。実際の現場で新たに整備される空間の使い勝手を実験によって検証し、その結果に基づく工事が実際に行われたことは、まちづくり活動の実現可能性について氷川協議会として大きく自信を深めることとなった。また歩車分離工事の完成後、これまで大きな課題であった路上駐車車両が劇的に減少した。そこで今後、自分たちで整備効果を確認しようという機運が高まり、氷川協議会会員自らが整備区間の交通量・駐車台数の調査に継続的に取り組むこととなった。さらに広く市民の意見を聞くため、2002年7月にミニシンポジウムを開催しアンケートを行った結果、88%がよくなったと答え、工事の延長に79%が賛成した。これにより、氷川協議会の活動が広く市民にも賛同を得た、という感触が共有された。

このような「目に見える成果」が実現したことを

ふまえ、氷川参道の紹介に積極的に取り組む機運が高まり、案内看板の参道入り口付近への設置（2002年5月）、氷川参道の紹介パンフレットの作成³⁾（2003年5月）などを氷川協議会として実施した。

4 - 7 中山道歩道デザインWSの実施と整備の実現(2003.11~2004.1)

このように整備が進む中、氷川参道入口付近の中山道東側の歩道整備に関しても、市は住民参加を図りながら進める意向を持った。そこで沿道住民を対象とした歩道デザインワークショップを実施した。その成果をふまえ、参加者の支持が最も多かった、新都心側からの連続性をより意識したデザインがなされ、街路樹や交差点の舗装デザインについても住民の意向を反映して歩道整備が実施された。

4 - 8 第4期WS(2004.6~2004.7)

1) 第4期WSの概要

4 - 6 で述べた歩車分離工事の完成後、あらためて氷川参道が将来歩専化された場合のイメージを固めていくことを目的として、第4期WSを開催した。第3期WSでは三つのグループがそれぞれ異なる参道の将来像を提案したが、第4期ではそれらの意見の広がり認識しつつ、目指すべき将来像を一つにまとめることを目指した。またこれによって行政の施策の促進を図る効果についても期待した。

WSの内容については、これまで取り組んできた整備方策・土地利用といった計画論的な観点からではなく、利用者・来訪者の立場に立ち、近隣、および広域も含む参道への来訪者がどのような楽しみ方や活動をするかを軸に考えることとした。

用いた手法としては、参道での活動を図化した「イメージカード」をあらかじめ協議会で作成し、「参道の楽しみ方」を3グループに分かれて検討した。それらに基づき、参道の将来像をまとめ、図化作業を行った。WS参加者は協議会会員に一般からの参加者数名を加え、20名程度であった。

2) 第4期WSの到達点

第4期WSによって、

- ・地域の人々の日常の楽しみと、多くの人が集まる非日常の楽しみといった、生活者と来訪者が主体的に参道を楽しむ着眼点が生まれた
- ・参道のまちなみや活動イメージを、よりわかり易くまとめるイメージ図の作成（大縮尺の図面で「おだやかな賑わい」「静けさとにぎわい」を表現）といった成果を上げた。

4 - 9 区間Eにおける交通社会実験の実施

(2005.3)

一方、交通環境の改善については、交通協議会を中心に継続的な取り組みがなされていた。区間Dにおける歩行者環境の改善が高い評価を得たことを受け、次に区間C、区間Eのどちらに取り組むかが交通協議会で議論された。その結果、沿道に商業的な土地利用が多く見られる区間Cでは、商業活動への影響を住民が懸念しており、さらなる調整が必要であるとの認識に至った。そして、それに比べて商業用途が少なく、住民の合意が得やすいと考えられる区間Eを実験対象とすることが確認された。

区間Eは当時相互交通であり、歩道を整備するには同時に一方通行化を行う必要があった。そこで事前に交通シミュレーションを行い、現況(相互通行)・南および北方向の一方通行の計3パターンを自動車交通の面から検討した。その結果、一方通行化を実施しても周辺交通に大きな影響がないと確認され、実験に対する合意形成が進んでいった。

このような検討をふまえて、2005年3月に北向きの方通行化と歩道の確保に関する交通社会実験が実施された。その結果、沿道住民や実験期間中の利用者に対するアンケートでは、全体の93%が賛成・または「我慢できる範囲である」との結果を得た。実施期間中には、氷川協議会としても展示ブースを設置し活動のPRを行った。

4 - 10 区間Eにおける交通環境整備と広場整備

上記のように高い評価を得た実験結果をふまえ、北向きの方通行と、先に整備された区間Dとの連続性に配慮した歩車分離工事が2007年3月に完了した。またこの時期に、参道入口における民有地を市が買い取り、公園として整備することが決定された。そこで沿道住民を主な参加対象者として、広場のデザインについてWSを実施した。その結果、植栽、シンボルツリー、ベンチ等の設置やその位置、また井戸の活用等について、近隣住民の意見を反映した広場(一の鳥居ひろばFig.1参照)の整備が、参道整備と同時に完成した。

5.まとめ

5 - 1 まちづくりワークショップと交通まちづくりの関係について

氷川参道においては、地域のまちづくり団体(氷川協議会)がまちづくり活動に主体的に取り組みながら、その一部として交通まちづくりに携わり、結果的に交通まちづくり推進の役割を果たしている点

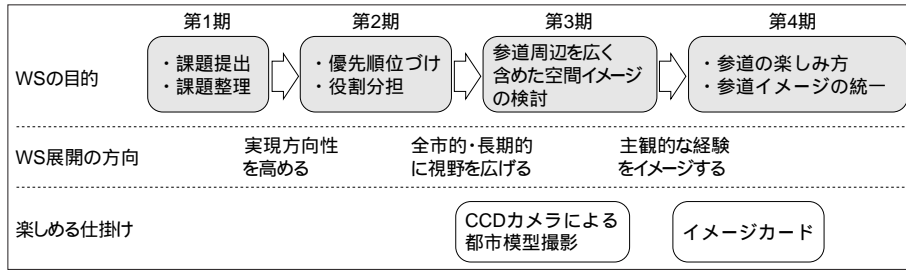


Fig. 2 氷川まちづくりWSにおけるコンセプトの展開

が特徴的である。来外者は歩きやすい参道を求めるのに対し、特に沿道住民は自身の生活の利便性とのバランスを考えなくてはならず、自動車交通の規制はより切実な問題である。そのような中、まずは自動車交通量に対し、直接的な影響を及ぼさない範囲で歩道空間の確保と整備に取り組んだ結果、実際に違法駐車が劇的に減少したことが氷川協議会参加者にとっては大きな自信となった。これがあったからこそ、後に続く自動車交通の規制(一方通行化)を伴う歩行者空間の整備に対して、沿道住民も加わりながら積極的に活動を行うことができたといえる。氷川協議会は、交通社会実験やそれに続く整備に対して、アンケートの配布や整備終了後に整備区間の交通量調査を行うなど、継続的にサポートした。交通対策を地域のまちづくり組織がサポートすることで、計画に対する住民の理解や合意形成を進めることに貢献したといえる。交通まちづくりの検討組織(交通協議会)と、地域の市民まちづくり団体との連携が機能している例であるといえる。

参加型の取り組みについては、機運が高まるまでに時間がかかる面もあるが、途中の過程で段階的に整備の効果を沿道住民が体験し、実感することによって次の整備を受け入れるための合意が形成されていくメリットもあり、それがよい方向に働いていると考えられる。

5-2 継続性を高める工夫

またこのような継続的・漸進的なまちづくりを進めるためには、継続して参加者の関心を引き付けていく必要がある。そのためにはコーディネータ側はWS等の実施にあたり、テーマの変化づけ、参加者が楽しめる工夫、適切なタイミングで、目に見える成果を示す、といった意識が必要である。テーマの変化のさせ方等、WSのコンセプトについてはFig. 2に示すように、それぞれのWSで前回とのつながりを考えつつ、新しい展開の方向性を持たせる

ことを試みた。加えて模型撮影装置やイメージカードといった、それぞれのWSの目的・方向性に合致しつつ、参加者が楽しめる仕掛けを工夫した。目に見える成果については、段階的な交通整備の実現が参加者の動機づけに大きな役割を果たしている。

5-3 キーパーソンの果たした役割

これまでにも指摘されているが、まちづくりにはキーパーソンが必要である。氷川協議会では、地元出身・在住かつまちづくりの経験が豊富な都市計画コンサルタントが、コーディネータとしてキーとなっている。一方行政側にも、参加型まちづくりに理解を持ちながら、氷川および交通の両協議会の設立時より、長期にわたってサポートした職員が存在する。特に交通まちづくりでは、警察や道路管理者など行政側の複数の主体間をまたぐ調整が必要となるため、行政側でのキーパーソンの存在が重要である。[謝辞]

本稿は氷川の杜うるおいのまちづくり推進協議会における活動経験を基に執筆した。協議会会員をはじめとする関係各位に深く感謝します。

なお、本稿は文献(15)の筆者執筆部分に加筆・修正を加えたものです。

参考文献

- 1) 日本建築学会編『まちづくり教科書第1巻 まちづくりの方法』丸善、P.3、2004年
- 2) 西村幸夫編『まちづくり学 アイディアから実現までのプロセス』朝倉書店、P.2、2007年
- 3) 氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会他『氷川参道のまちづくり』2003年
- 4) 中野英明「大宮市歩行空間整備のための社会実験 - 氷川参道における交通実験 -」『交通工学』Vol.35, No.4, pp.29-34、2000年
- 5) 椎名主税、坂本邦宏、久保田尚「住民参加を前提とした地区交通計画手法の検討」『土木計画

- 学研究・講演集23(1)』pp.15-18、2000年
- 6) 椎名主税、中野英明、坂本邦宏、久保田尚「住民参加を前提とした地区交通計画手法の検討」『土木計画学研究・講演集26』2002年
 - 7) 五反田八紘、福田匡宏、椎名主税、中野英明、久保田尚、坂本邦宏「交通シミュレーション・社会実験・本格実施」サイクルに関する事例研究～大宮氷川参道周辺地区まちづくり～、第32回土木計画学研究発表会CD-ROM、2005年
 - 8) 氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会『緑豊かなうるおいのあるまちへ』1998年
 - 9) 氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会『部会中間報告書』1999年
 - 10) 『氷川参道の将来像を考える』氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会・部会ワークショップ報告、2001年
 - 11) 氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会『氷川参道将来像の提案』氷川参道シンポジウム資料、2006年
 - 12) 大宮市『氷川緑道整備に関するワークショップ等運営委託報告書』2001、2002年
 - 13) 氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会他『氷川参道のまちづくり活動記録』2002、2003、2004、2005、2006年
 - 14) 『協議会だより』1号～21号、1998～2007年
 - 15) 社会経済生産性本部『交通政策特別委員会提言報告書 環境時代に求められる「ソフトな交通政策」』pp.42-54、2006年