

Aruite Tanoshii Michidukuri

歩いて楽しいみちづくり鎌ヶ谷

ATM鎌ヶ谷ワークショップが考える整備構想



みちづくりのコンセプト

～歩いて楽しいみちづくり～

デザインキーワード

～自然の^{なご}和み感～

平成18年1月
ATM鎌ヶ谷ワークショップ

目次

歩いて楽しいみちづくり鎌ヶ谷（ATM鎌ヶ谷）について	1
みちづくりの基本的な考え方	1
対象路線の問題点	2
みちづくりの方策案	3
対象街路の整備構想・・・全体図	5
対象街路の整備構想・・・駅前広場及びペアロード一部の拡大図	6
対象街路の整備構想・・・(仮称)なかよし通り、及び(仮称)花のみちの拡大図	7
駅前広場の拡張案について	8
これまでの活動・検討経緯	9
今後検討していかなくてはならないポイント	10
“みち”の有効活用について	11

歩いて楽しいみちづくり鎌ケ谷(ATM鎌ケ谷)について

「歩いて楽しいみちづくり鎌ケ谷」(以下、「ATM鎌ケ谷」)は、国土交通省の施策である「暮らしのみちゾーン」に取り組む地区として登録した「東武鎌ケ谷駅西口地区」(下図対象エリア図参照)の生活道路について、車中心から“歩行者・自転車を優先する空間”にしていくために、地域住民と鎌ケ谷市が協働して計画を検討する施策です。平成15年度から活動を開始した地元組織のワークショップ：ATM鎌ケ谷ワークショップにおいて、これまで多くの議論を重ねて参りました。

本書は、東武鎌ケ谷駅西口地区のみちづくりについて、ATM鎌ケ谷ワークショップとして考えた構想案を整理したものです。今後、関係者の皆様のご意見をいただきながら、この地区の住民が将来に渡って「誇り」とできるような、より素晴らしい計画へと発展させていきたいと思っております。

何卒、ご協力のほどを、よろしくお願いいたします。

ATM鎌ケ谷ワークショップ一同

事務局：鎌ケ谷駅前自治会・東武鎌ケ谷駅前商店街振興組合・NPO法人KAOの会・鎌ケ谷市都市部都市整備課

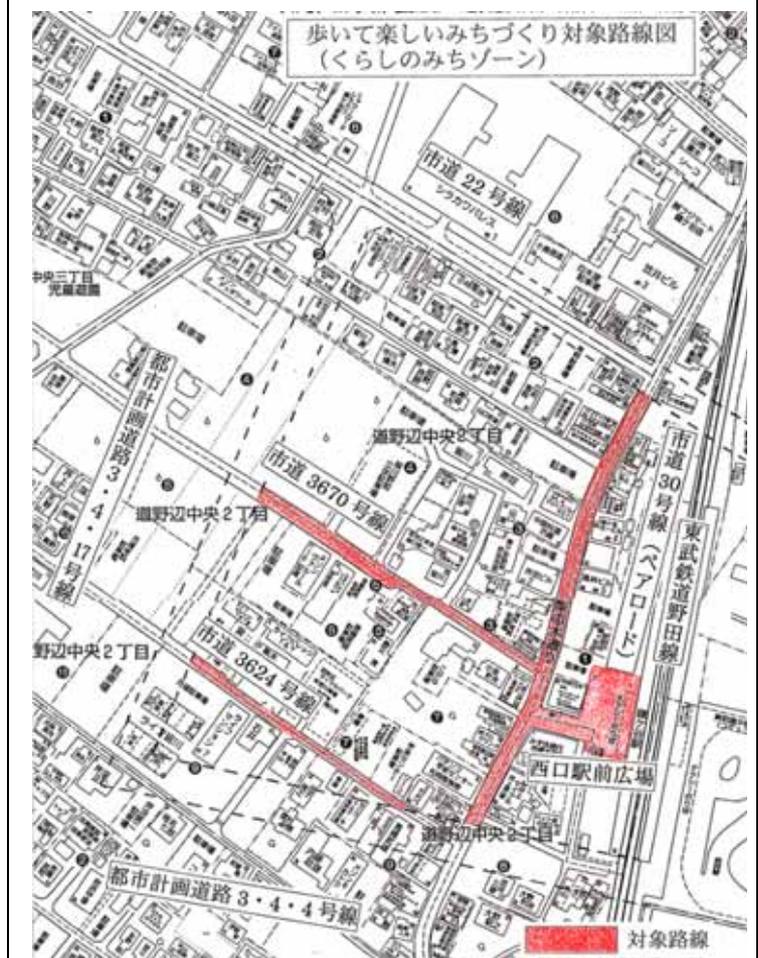
ATM鎌ケ谷ワークショップが考える

みちづくりの基本的な考え方

ATM鎌ケ谷ワークショップでは、本計画における「みちづくり」について、以下のような基本的考え方にもとづき、計画して参ります。

1. 対象路線の整備に際しては、あくまで現道の範囲内での整備・活用を図るものとし、一般地権者所有の民地を含めた拡幅計画は行わない。
2. ただし駅前広場については、現駅前広場及び周辺地を所有する鉄道事業者への提案等を行い、その拡張の可能性について検討する。
3. 管理しやすい計画ではなく、「めざすべき理想の計画」を施し、整備後の良好な管理・有効な道路空間の活用について、十分に検討する。
4. 対象路線のひとつである「ペアロード」と同様、残る二本の対象路線及び駅前広場の愛称を定める方針とする。現段階では、市道3670号線を「(仮称)なかよし通り」と呼び、市道3624号線を「(仮称)花のみち」と呼ぶこととする。

対象路線マップ(下図中の赤い路線が対象路線です。)



対象路線の問題点

ATM鎌ヶ谷ワークショップでは、対象路線の問題点について、フィールド調査をもとに、以下のよう整理しました。

(仮)花のみち、(仮)なかよし通りの問題

人にやさしい道へ

- ◆ 歩行者と車が混在しており危険
- ◆ 自動車の走行速度が速い
- ◆ 夜道が暗くて危険
- ◆ 電柱が邪魔で歩行に支障がある

美しい景観を

- ◆ ゴミステーション問題(カラス害、美観、及び衛生面の対策を)

賑わいがあふれる道へ

- ◆ コミュニケーションをとる場所やイベントがない(ベンチ、朝市・夕市など)



ペアロード・駅前広場の問題点

人にやさしい道へ

- ◆ 自動車交通量が多い
- ◆ 自動車の走行速度が速い
- ◆ 街灯が足りない
- ◆ 歩道と車道とに段差がある
- ◆ 電柱が邪魔
- ◆ 雨水排水・浸透力が低い
- ◆ 駅前広場は車の切り返しが必要な手狭な空間のため危険である

美しい景観を

- ◆ ゴミステーションが不足している
- ◆ 電柱が邪魔(再掲)
- ◆ 草花の飾りつけが少ない
- ◆ 水飲み場がない

賑わいがあふれる道へ

- ◆ 立ち話ができる場所がない
- ◆ みちを使ったイベントが少ない

まとめ

ATM鎌ヶ谷 地区の現状を踏まえると

1. 歩行者の安全を確保しなくてはならない！

～ 自動車が危険、夜道が危険 といった問題点の解決を

2. 美しい景観をつくらなくてはならない！

～ ゴミステーション問題、植栽・花の不足 といった問題点の解決を

3. 賑わいあふれる空間をつくらなくてはならない！

～ たまり場や憩いの場の不足、イベントの不足 といった問題点の解決を

みちづくりの方策案

ATM鎌ヶ谷ワークショップでは、対象路線の問題点を解決する、みちづくりの方策案について、多くの議論を重ね、以下のように整理しました。

ペアロード・駅前広場に関して出された みちづくりに関する方策意見

◆ 歩行者の安全確保のために

- 歩行者に優しい交通環境の形成をめざして「一方通行」の交通規制を導入しよう！
現況交通量調査(平成16年10月実施)によれば、現況の12時間合計交通量は「北南」が約2800台、「南北」が約4000台である。将来、都市計画道路完成後に、ペアロードが“ショートカット・ルート”として利用されないように、一方通行化は「北南」が良いと考える。なお、朝方の交通量は、逆に「北南」の交通量が多いことから、「北南」方向の一方通行化により、通勤通学時間帯の住民利便性は阻害しないと考える。
- 原則として「1.5m + 3.0m + 1.5m」の道路構造としよう！
ペアロードは商店街であり、両側に歩道空間が必要である。一方通行化によって車道部分を狭くすることが可能なため、歩行者に優しい歩道空間が形成可能と考える。
- 駅前空間を拡張し、自動車の切り返しが不要な良質な駅前広場を形成しよう！
現在の駅前広場は手狭のため、駅前を利用する自動車は切り返しをする必要がある。歩行者の安全性確保のためには、駅前広場の拡張が望ましい。鉄道事業者の協力を得て、駅前広場の拡張をめざし、検討を深めるべきと考える。

◆ 美しい景観をつくるために

- 歩車道の段差をなくそう！
ペアロードの歩道と車道との段差は原則として無くし、舗装の色分けやパターンの違いによって歩道と車道との差を明確にする手法が望ましいと考える。一方、歩行者の安全性を確保するために、必要に応じてポラード(車止め)の設置を検討すべきと考える。
- 季節感を感じる街路樹の配置やプランター、ベンチの設置をめざそう！
街路樹は季節感を感じる樹木が望ましい。また、プランターやベンチの設置を可能な限り行い、美しい景観を形成すると共に、憩いの空間づくりを目指すべきと考える。
- 電線類の地中化を検討しよう！
美しい景観づくりには電線類の地中化が望ましい。地中化に際しては、ペアロードが商店街であることを勘案し、トランスボックスが地上歩道部分に発生しない「ソフト地中化」(トランスボックスを街路灯の上部に設置する整備手法)を念頭におくべきと考える。
- 車道部分も「アスファルト」ではなく“歩道のような仕上げ”としよう！
車道部分も歩道のような仕上げを施し、歩行者優先の雰囲気をもった、美しい景観づくりをめざすべきと考える。これにより、自動車の速度抑制効果も期待できる。

◆ 賑わいあふれる空間をつくるために

- 駅前広場に接するペアロードや駅前広場をイベントに活用できるようにしよう！
一方通行化と道路整備により、ペアロードと駅前広場は優れた公共空間となる。夏祭りなどのイベント時には、地域及び警察の協力のもと、道路の一部空間をイベント空間として活用できるように工夫すべきと考える。

(仮)なかよし通り、(仮)花のみちに関して出された みちづくりに関する方策案

◆ 歩行者の安全確保のために

- ペアロードと同様に「一方通行」の交通規制を導入しよう！

(仮)なかよし通りについては、「ペアロード側(東側) 都市計画道路側(西側)」への一方通行が望ましいと考える。これは都市計画道路から駅方向や駅東口方向へのショートカット・ルートとして(仮)なかよし通りが利用されることを防ぐためである。また(仮)花のみちについても、同様に「西側 東側」への一方通行が望ましいと考える。

◆ 美しい景観をつくるために

- 歩車道の段差をなくし、全体的に歩道のような雰囲気をつくらう！

(仮)なかよし通りと(仮)花のみちについても、ペアロードと同様に、歩車道の境の段差をなくすべきと考える。また、(仮)なかよし通りと(仮)花のみちについては、自動車が通行する部分を含め、ペアロードの歩道部分に準拠したデザインを施し、道路全体が歩道のような雰囲気になるよう整備することが望ましいと考える。

- シンボルとなるポイント(空間)を整備しよう！

(仮)なかよし通りと(仮)花のみちについては、比較的歩道幅の広い部分を活用して、居住地のみちに相応しい、憩いの空間を整備し、両道路のシンボルポイントづくりをめざすべきと考える。

- 沿道地権者との協力体制をつくり、可能な限り花壇の設置をめざそう！

(仮)なかよし通りと(仮)花のみちの沿道地権者の協力を仰ぎ、道路境界側の各地権者の敷地内(道路際)に花壇を設置していく活動を展開していきたい。ポット苗が並んでいるだけでも、その道に対する多くの人々の気持ちが利用者に伝わってくるのではないかと考える。

以上の方策案をもとに、A T M鎌ヶ谷ワークショップでは、次頁に示す整備構想を作成いたしました。

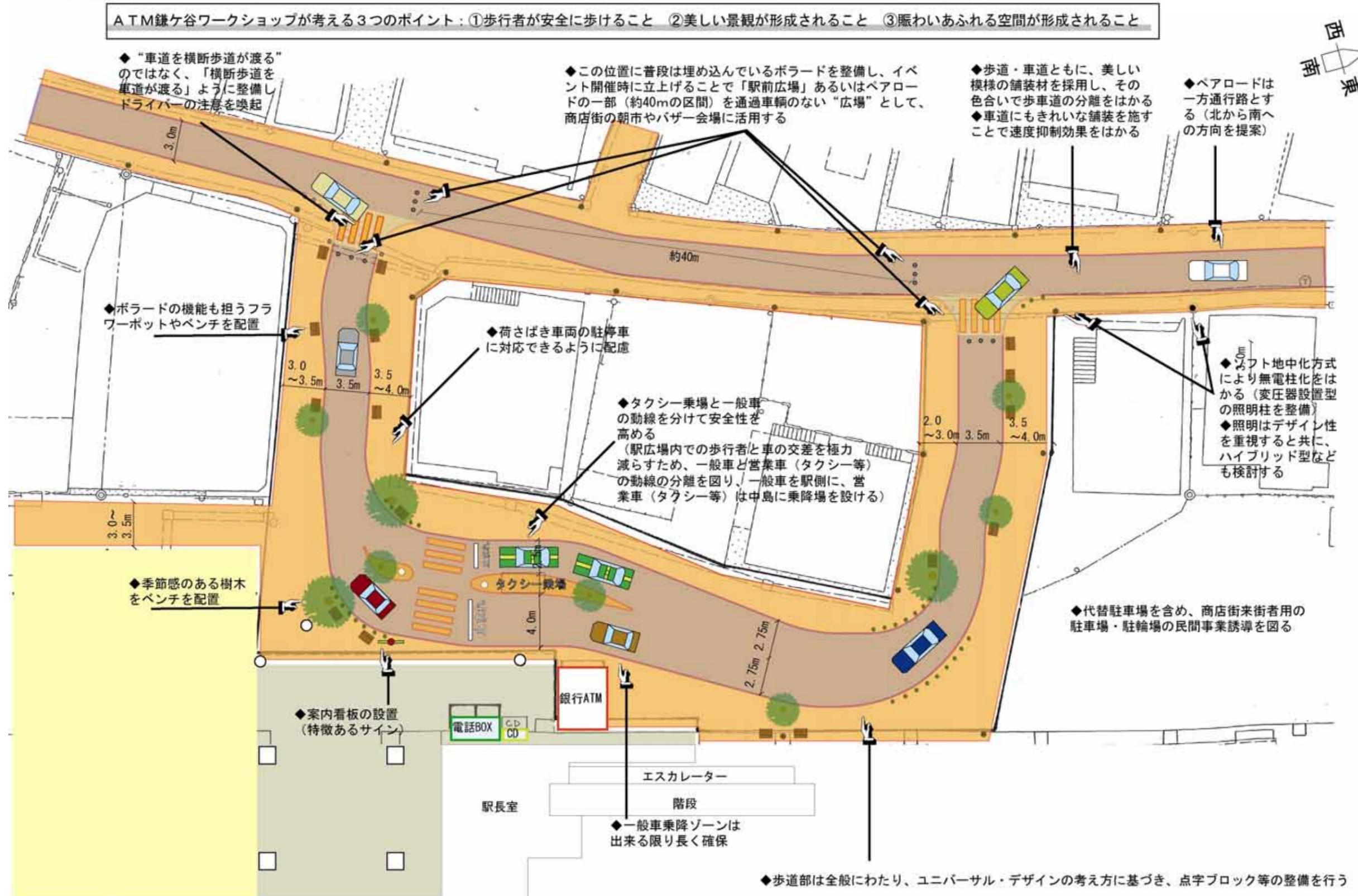
ATM鎌ヶ谷ワークショップが考える3つのポイント：①歩行者が安全に歩けること ②美しい景観が形成されること ③賑わいあふれる空間が形成されること

※管理について

平成16年度ATM鎌ヶ谷WSでは、「整備後の管理」についても議論を重ねた。結論として導き出されたことは、「管理しやすい整備」を行うのではなく、「めざす姿を実現し、それをより良い形で管理するために必要な体制をつくる」という考え方である。本構想(案)のように、植栽や花壇を整備した場合、日々その管理にあたっていく必要がある。そのための組織を「(仮称)ATM道並み保存会」とし、その組織内容や体制、活動方針・計画については、平成17年度ATM鎌ヶ谷WSにて検討を重ねるものとする。

※下図はワークショップで平成18年度のATM鎌ヶ谷WS(ワークショップ)で話し合われた内容を記載したイメージ図です。歩車道部分の幅員や位置、樹木・植栽・ベンチの位置などは今後関係者と協議の上、詳細な設計検討を行う必要があります。



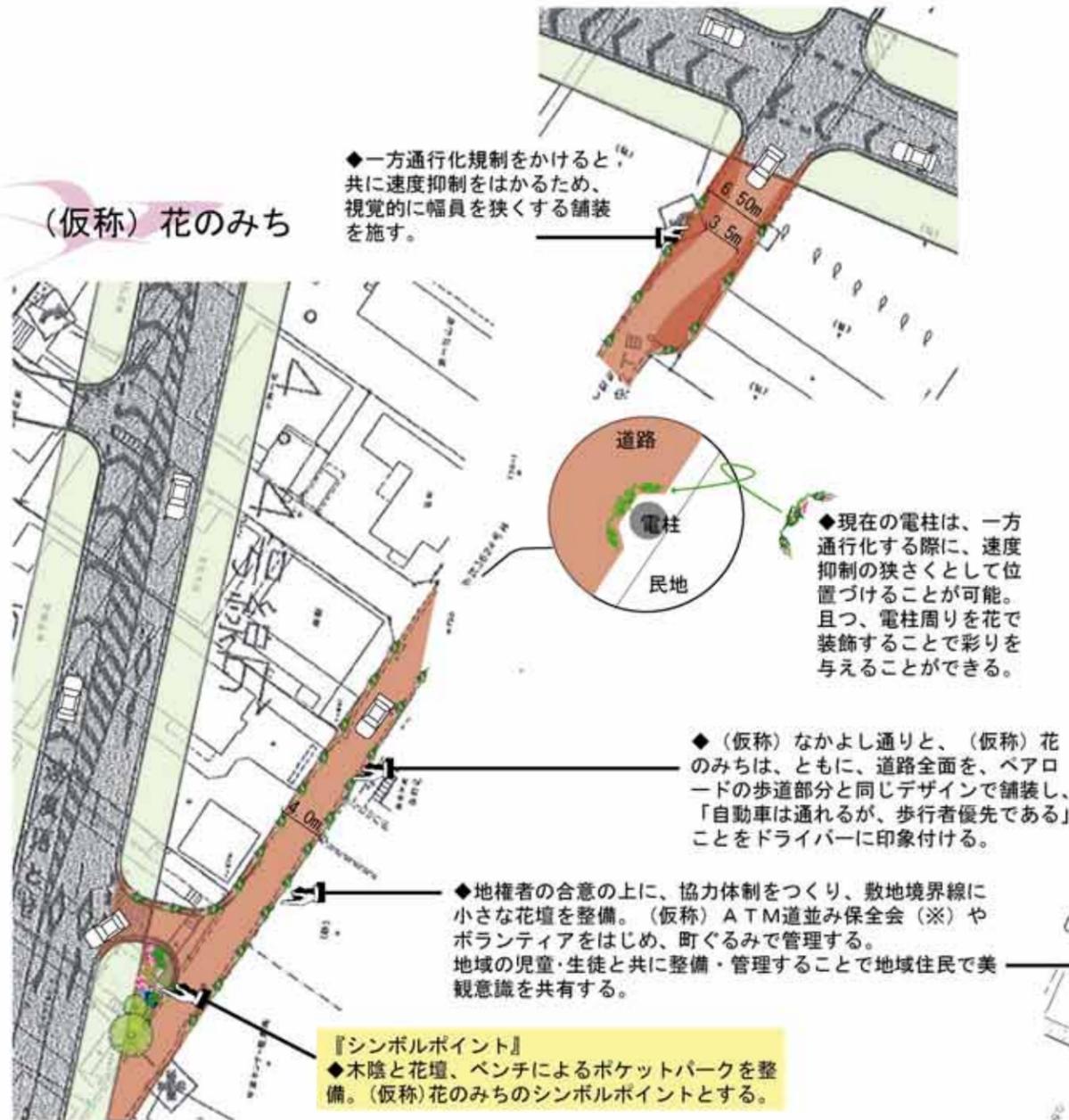


ATM鎌ヶ谷ワークショップ (仮称)花のみち、及び(仮称)なかよし通り に関する整備構想

ATM鎌ヶ谷ワークショップが考える3つのポイント：①歩行者が安全に歩けること ②美しい景観が形成されること ③賑わいあふれる空間が形成されること

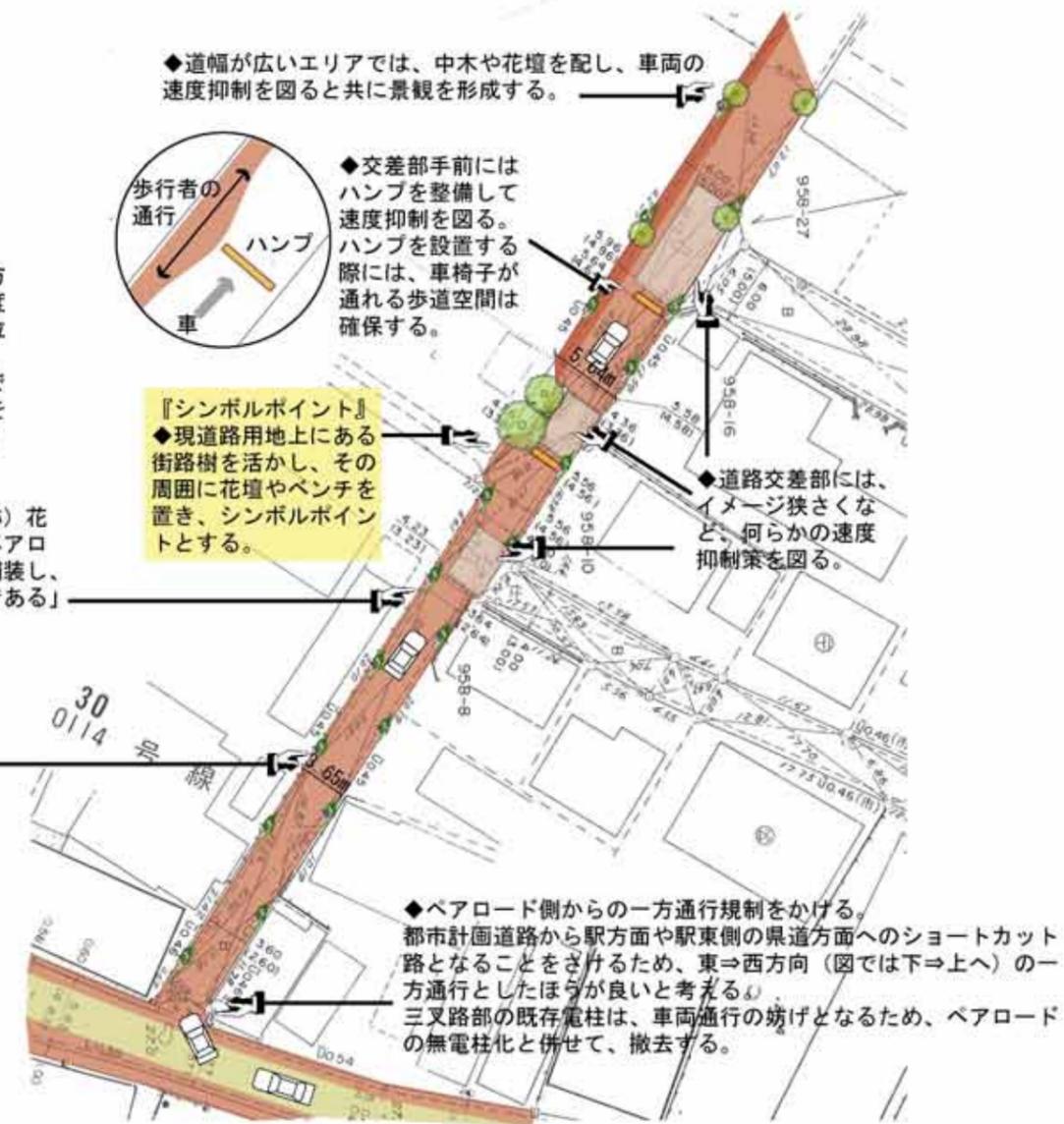
※下図はワークショップで平成16年度のATM鎌ヶ谷WS（ワークショップ）で話し合われた内容を記載したイメージ図です。歩道部分の幅員や位置、樹木・植栽・ベンチの位置などは今後関係者と協議の上、詳細な設計検討を行う必要があります。

(仮称)花のみち



※管理について
平成16年度ATM鎌ヶ谷WSでは、「整備後の管理」についても議論を重ねた。結論として導き出されたことは、「管理しやすい整備」を行うのではなく、「めざす姿を実現し、それをより良い形で管理するために必要な体制をつくる」という考え方である。上記構想(案)のように、植栽や花壇を整備した場合、日々その管理にあたっていく必要がある。そのための組織を「(仮称)ATM道並み保存会」とし、その組織内容や体制、活動方針・計画については、平成17年度ATM鎌ヶ谷WSにて検討を重ねるものとする。

(仮称)なかよし通り



ATM鎌ヶ谷ワークショップが考える

駅前広場の拡張案について

前述したように、ATM鎌ヶ谷ワークショップでは、西口の駅前広場について、現在の状況を拡張する案を整備構想としております。議論のなかでは、下図の通り「現状の空間のなかで、いかにして改善するか」という議論も行いました。この改善案には、横断歩道や歩行者空間の整備・明確化が盛り込まれており、歩行者が安全に利用できる駅前空間として、一定の効果が期待できます。しかしながら、現状の空間における改善には、次のような「限界」があると考えております。

【現状の駅前広場空間の範囲における改善案の限界】

- ・ 自動車がスイッチバックしなくてはならない状況は改善されない
- ・ タクシーと一般車両との共存を図りながら歩行者空間を安全に確保することが難しい
- ・ 緑化など景観の改善は、物理的な空間の限度から難しい。

現在の駅前広場空間の範囲における改善案 ~ 一定の効果が期待されるが限界も



拡張案の考え方 ~ 現在の駅前広場に隣接したゾーンを新たに組み入れる考え方



そこで、先に示したように、駅前広場を拡張する案を整備構想とさせて頂きました。この拡張案には、駅前広場に隣接した土地を新たに駅前広場用地として活用することを前提としたものであり、今後土地権利者をはじめとする関係者のみなさまのご意見を伺いつつ検討を深める必要があります。

A T M鎌ヶ谷ワークショップの これまでの活動・検討経緯

わたくしどもA T M鎌ヶ谷ワークショップは、これまで以下のような活動・検討を行ってまいりました。これからも、地域の皆様、関係各機関の皆様のご意見をいただきながら、この地区の住民が将来に渡って「誇り」とできるような、より素晴らしい計画へと発展させていきたいと思っております。

（平成 15 年度の開催経緯）

平成 15 年	11 月	15 日(土)	ワークショップ立上げの説明会	
平成 16 年	1 月	17 日(土)	ワークショップ発足式	
平成 16 年	2 月	10 日(火)	第 1 回ワークショップ	<くらしのみちゾーンの勉強>
平成 16 年	3 月	10 日(水)	第 2 回ワークショップ	<くらしのみちゾーンの勉強>
平成 16 年	4 月	11 日(日)	第 3 回ワークショップ	<くらしのみちゾーンの勉強>

（平成 16 年度の開催経緯）

平成 16 年	5 月	22 日(土)	第 4 回ワークショップ	<地区の問題点の検討>
平成 16 年	6 月	19 日(土)	第 5 回ワークショップ	<地区の問題点の検討>
平成 16 年	7 月	3 日(土)	第 6 回ワークショップ	<事例視察会 : 川口市・世田谷区>
平成 16 年	7 月	17 日(土)	第 7 回ワークショップ	<地区の問題点のまとめ>
平成 16 年	8 月	28 日(土)	第 8 回ワークショップ	<講演会 : 歩行者優先のみちづくり>
平成 16 年	9 月	18 日(土)	第 9 回ワークショップ	<講演会 : 道路構造のあり方>
平成 16 年	10 月	13 日(水)	第 10 回ワークショップ	<事例視察会 : 浦和区・平井駅前>
平成 16 年	10 月	26 日(火)		<現況交通量調査>
平成 16 年	11 月	20 日(土)	第 11 回ワークショップ	<方策案の検討 > ~ 交通規制について
平成 16 年	12 月	4 日(土)	第 12 回ワークショップ	<方策案の検討 > ~ 景観・賑わい・車の速度抑制について
平成 17 年	1 月	29 日(土)	第 13 回ワークショップ	<整備案の作成 > ~ 駅前広場・ペアロードについて
平成 17 年	2 月	19 日(土)	第 14 回ワークショップ	<整備案の作成 > ~ なかよし通り・花のみちについて
平成 17 年	3 月	23 日(水)	第 15 回ワークショップ	<整備案の作成 > ~ 全体・コンセプト・今後の課題について

（平成 17 年度の開催経緯）

平成 17 年	4 月	23 日(土)	第 16 回ワークショップ	<基本構想のとりまとめ> ~ 整備構想(案)等の確認
平成 17 年	6 月	18 日(土)	第 17 回ワークショップ	<基本構想(案)の確認>
平成 17 年	9 月	17 日(土)	第 18 回ワークショップ	<基本構想の確認>
平成 17 年	10 月	26 日(水)	第 19 回ワークショップ	<事例視察会 : 川越市・クラメル蔵造りゾーン>
平成 17 年	12 月	17 日(土)	第 20 回ワークショップ	<事例視察会結果報告等>



今後検討していかなくてはならないポイント

わたくしどもATM鎌ヶ谷ワークショップは、本地区の外周部に整備される都市計画道路等の完成にあわせ、対象路線のみちづくりをすべく、今後も活動を重ねてまいります。

現段階で、以下のような点が、今後検討していかなくてはならないポイントであると考えております。

◆ 沿道地権者や関係機関との協力体制、合意・賛同を得る活動

ATM鎌ヶ谷ワークショップとして対象路線の整備構想を作成いたしました。この構想を沿道地権者や関係機関の皆様にご覧いただき、ご意見をいただきたいと考えております。

そして協力体制をとらせていただくと共に、合意・賛同をいただきたいと考えております。

◆ しっかりとした管理体制・組織づくり

ATM鎌ヶ谷ワークショップとしては、本整備構想にあるような整備をめざすだけでなく、整備後に良質な管理・有効な活用を図ることこそ、重要と考えております。そのためには、対象路線の管理・活用を図る組織として『(仮称)ATM道並み保存会』の設立をイメージしております。同組織は対象路線の整備が完了するまでに設立することを想定しており、その組織内容、活動方針、実施計画などについては、平成17年度から検討を重ねて参りたいと考えております。

◆ 中心市街地活性化、まちづくりへと発展させていくために

対象路線は駅前空間や商店街を中心とした地区です。また、東武野田線鎌ヶ谷駅は、鎌ヶ谷市の中心市街地の核のひとつとして、市の活性化を担う重要な地区です。

対象路線の良質な管理・有効な活用は、必ずや、鎌ヶ谷駅周辺エリアの活性化、西口の駅前商店街の活性化に寄与すると考えております。

みちづくりを、まちづくりへと発展させていくために、関係する計画や団体との連携を図ってまいりたいと考えております。

また、本計画は、前述の対象路線におけるみちづくりを推進するものですが、今般の都市計画道路等の整備によって、対象路線に限らず、東武野田線鎌ヶ谷駅西口地区において、歩行者優先のみちづくり・まちづくりが可能となるものと考えます。

ATM鎌ヶ谷で検討してきた活動を契機として、対象路線以外にも、みちづくり・まちづくりに関する考え方が波及し、より良いまちづくりへと発展していくことを期待しております。

(平成17年6月10日 追記 : 私達ATM鎌ヶ谷ワークショップが考える“みち”の活用に追い風!)

ATM鎌ヶ谷ワークショップが考える
“みち”の有効活用について

前述したように、私どもATM鎌ヶ谷ワークショップでは、“みち”という公共空間を、街活性化のために活かすことを考えております。この考えにとって「追い風」と言える国のガイドラインが示されましたので、ご紹介させていただきます。右の記事は、平成17年6月10日付けの「日経M」(旧日経流通新聞)に掲載されたものです。

私どもATM鎌ヶ谷ワークショップでは、下図の通り、通過交通に影響を与えずに、ペアロードの一部、あるいは駅間広場をイベント時に開放することができるのではないかと考えております。

2005年(平成17年)6月10日(金曜日) 日経M.J

街活性化へ道を開放

国交省がガイドライン

青空カフェや歩行者天国…

国土交通省は歩行者天国やカフェ設置など道路を利用する場合のガイドラインを策定した。交通以外への活用を厳しく制限してきた道路の使用を、公共性への配慮などを条件に認める内容で、中心市街地や商店街のにぎわい再生につながる期待された。

国交省は道路法などに基づき、例外を除いて路上の物販施設の開設などを規制してきたが、政府の「地域再生計画」などに沿う形でこの方針を見直し、道路や河川を地域の活性化に生かす方策を探っている。昨年は鹿児島・天文館や神戸・三宮など全国二十カ所でオープンカフェやパネル展示などの実験をした。

自治体参加など条件

ガイドラインは基本的考え方として「公共性・公益性への配慮」や「地域の合意形成」を強調。そのうえで道路占有許可(都道府県、市町村や国道事務所が所管)や道路使用許可(警察署が所管)を申請するに当たって、

1、公共性・公益性への配慮
2、地域における合意形成などに留意した取り組みが必要

①地方公共団体が主体として取り組むか、T.M(街づくり機関)など営利法人が主体の場合も、後援や共催などで地方公共団体が参加する道路構造や道路交差に著しい支障を及ぼさないなどの条件を掲げた。

道路を活用する地域(都道府県、市町村や国道事務所が所管)や道路使用許可(警察署が所管)を申請するに当たって、

交通以外への道路の利用制限を緩和した(2004年)

た。ガイドラインは四月から運用を開始、都道府県などに通知している。

国交省が二〇〇四年十一月に兵庫県神戸市で実施した実証実験では、三宮中央通りの八カ

