

山口市まちなかウォークブル推進ビジョン

令和7年(2025年)10月 山口市



0 目次

1 推進ビジョンの位置付け(P2～)

(1)背景

①世界の動向 ②国の動向 ③本市の動向

(2)まちなかウォーカブル推進ビジョンとは

(3)目的

(4)位置付け

(5)対象エリア

(6)推進ビジョンの検討体制

(7)推進ビジョンの検討の流れ

2 ウォーカブルエリアの基本情報(P9～)

(1)まちづくりの基本方針

(2)関連する行政プロジェクト

(3)エリアの現況の整理

①ゾーニング ②土地利用

③交通ネットワーク ④山口駅通りの現況

3 基本的な考え方(P18～)

(1)検討に当たってのポイント整理

(2)事業の基本的な方向性と進め方

(3)中心市街地の今後のあり方

(4)エリアにおける課題と解決に向けた方針

①課題整理 ②解決に向けた方針

4 エリア全体の将来像(P24～)

(1)エリアのコンセプト

(2)エリアの目指す姿

5 スモールエリアの選定と取組の方向性(P26～)

(1)スモールエリアの選定

(2)重点エリアにおける取組の方向性

①山口駅通り ②山口駅前広場

③市役所広場 ④中心商店街

⑤どうもん広場 ⑥新天街

⑦一の坂川交通交流広場 ⑧竪小路沿い(大殿エリア)

6 エリア交通計画の考え方(P35～)

(1)検討の方向性

(2)策定に向けたポイント整理

(3)検討の視点

①魅力的な細街路のネットワーク化と歩ける環境づくり

②公共交通網の再編と、新たなモビリティの強化・充実

③駐車場の戦略的な再配置・集約化

7 今後の推進体制(P40)



1 推進ビジョンの位置付け

(1)背景

①世界の動向

近年、世界中の多くの都市において、車中心であった街路空間を「人中心」の空間へと再構築していく取組が進められている。その背景として、環境面での配慮はもちろんのこと、車中心のまちづくりによって都市が郊外化し、それに伴い、中心部が衰退していることや、歩きにくいまちなかになっていることにより、街を回遊する人が減り、結果としてまちなかの賑わいや交流が減少していることなどが挙げられる。

また、人中心の歩きやすく、使いやすい空間にすることによって、歩行者通行量の増加につながり、同時に、沿道店舗の売り上げ拡大にも効果があることが近年の研究などでも明らかになっており、加えて、まちの活力の向上をはじめ、そこに暮らす人の身体的・精神的な健康の増進や、観光などで訪れる人に対するホスピタリティの向上などの改善にもつながるとも言われている。

このように、ウォークブルの取組が、都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながることから、その取組が多くの都市で進められている。

事例① ニューヨーク

ニューヨークでは、2009年から多様なアクティビティを可能にするための街路空間のデザインマニュアルである”Street Design Manual”を策定。

中心部にあるタイムズスクエアでは車に埋め尽くされていた空間を広場空間にすることによって多くの人で賑わい、周辺の不動産価値も向上した。



事例② パリ

パリでは、かつては交通渋滞とそれが引き起こす大気汚染や騒音が問題となっていたが、セヌ川沿いの幹線道路を歩行者天国にするなど、中心部の街路空間を人中心の空間にする整備を進めてきた。

現在は、都市計画の政策に必要な社会的な機能に15分でアクセスできる”15分都市”を推進している。



事例③ コペンハーゲン

コペンハーゲンでの取組は古く、1962年には中心部から車を排除する取組が始まり、1965年にはメインストリートであるストロイエ通りを歩行者空間化し、そこから周辺に歩行者空間を拡大していった。

また、自転車のインフラ整備も進んでおり、現在では通勤・通学の交通手段の50%が自転車を占めている。



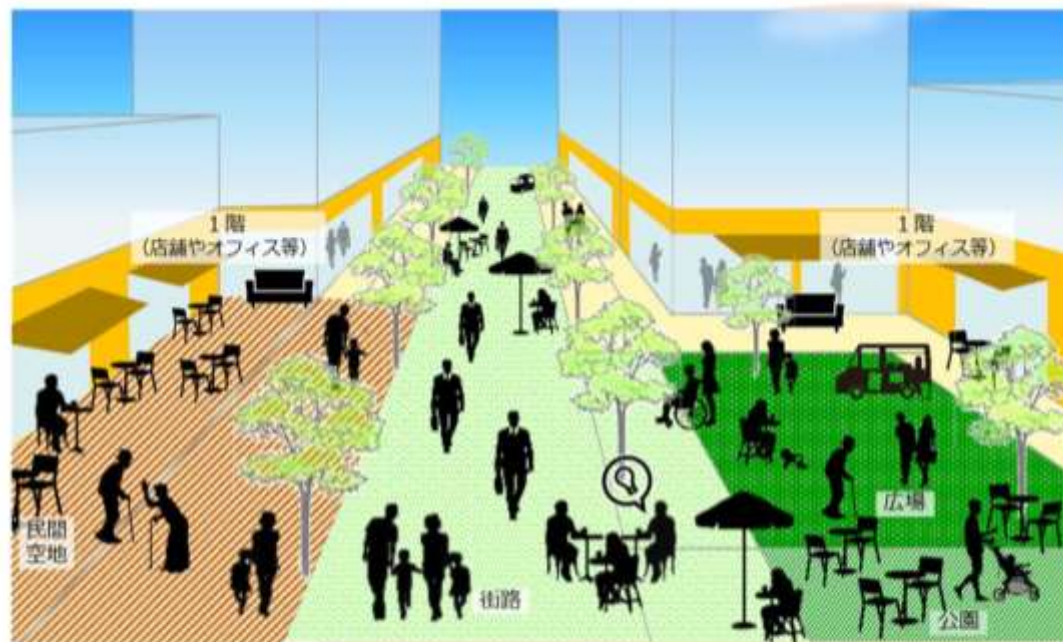


1 推進ビジョンの位置付け

②国の動向

日本では、令和元年6月に、産学官のまちづくり関係者からなる「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、新たな時代のまちづくりの方向性が議論された。その結果、今後のまちづくりの方向性として、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、内外の多様な人材・関係人口の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現する都市を構築していくべきと提言された。

それを受けて国土交通省ではウォーカブルなまちづくりを推進する制度や補助メニューなどを策定し、人中心の街路空間への取組を推進している。



- W**alkable 歩きたくなる
- E**ye Level まちに開かれた1階
- D**iversity 多様な人の多様な用途、使い方
- O**pen 開かれた空間が心地よい



駅前の中継点と広場創出
(姫路市)



道路を占用了な夜間オープンカフェ
(北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生
(東京都豊島区)



1階をガラス張り店舗にリノベ
(日南市)



2つの開発の調整により一体整備
された神社と森(東京都中央区)

出典:国土交通省「ウォーカブルなまちづくり」資料



1 推進ビジョンの位置付け

③本市の動向

本市では、国の取組に賛同するかたちで、国土交通省が募集をした「まちなかウォーカブル推進都市」に令和元年8月から参加(初回募集から参加)。

また、令和3年7月に策定した「第3期山口市中心市街地活性化基本計画」において、基本方針の1つに「居心地が良く歩きたくなるまち」を掲げ、新本庁舎の整備を進める亀山周辺ゾーン及び中心市街地の活性化を進めている中心商店街ゾーン、そして、すでに歩行空間の整備を進めている大内文化ゾーンをウォーカブル区域に位置付け、車中心から人中心の空間への転換を図ることで、各ゾーン間の回遊性を高め、人の流れを波及させる取組を進めることとしている。





1 推進ビジョンの位置付け

(2) まちなかウォーカブル推進ビジョンとは

まちなかウォーカブル推進ビジョンとは、中心市街地及びその周辺エリアにおいて、「歩いて楽しいまちなか」を形成するため、官民連携の下でエリアの目指すまちの姿を検討し、その実現に向けた課題の整理と取組の方向性等を位置付けるもの。

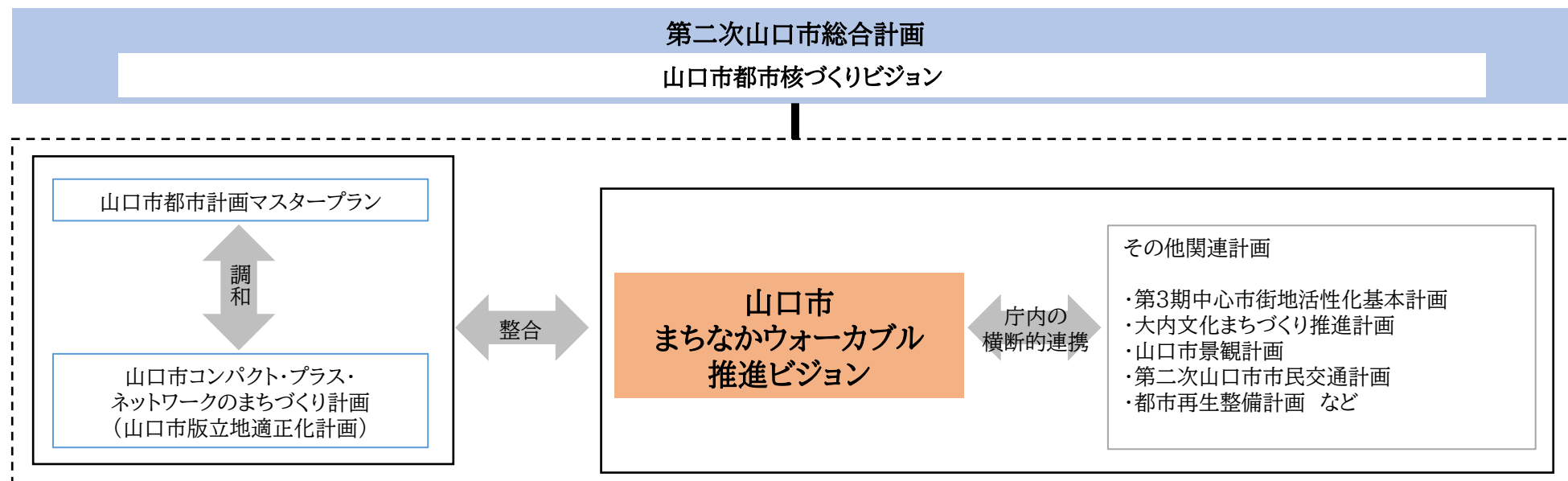
(3) 目的

目指すまちの姿や短中長期的な視点での取組の方向性等を位置付けたビジョンを広く共有することで、まちづくりに関わる市民や事業者間でプロジェクトの推進にあたっての合意形成を図り、多様な主体が参画するまちづくりを効果的に進めることを目的とする。

(4) 位置付け

本ビジョンは、「第二次山口市総合計画」を上位計画とし、「山口市都市計画マスタープラン」や「山口市コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり計画」と整合を図り、他分野の関連計画との連携を図ったかたちで策定する。

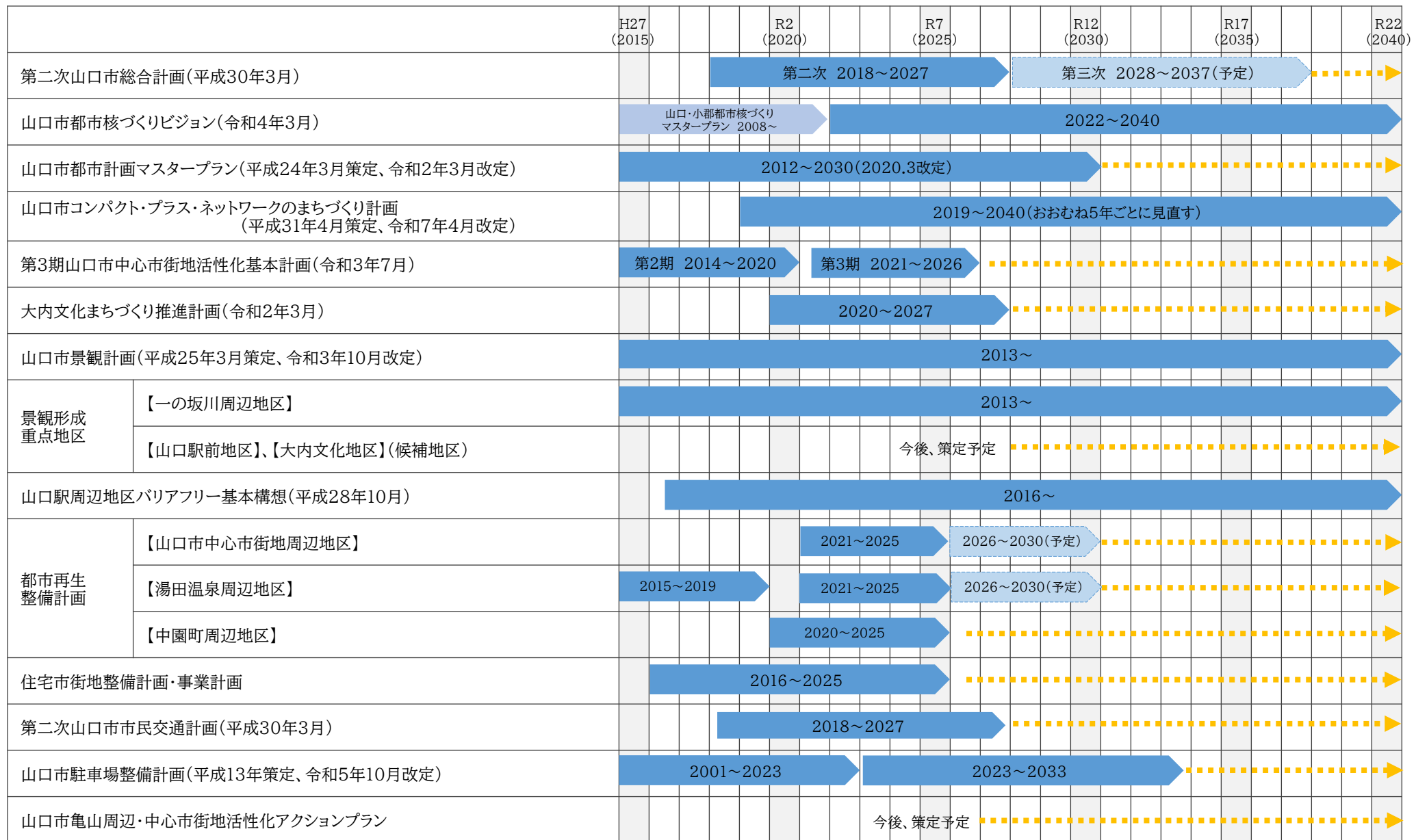
なお、本ビジョンはエリアにおける目指すべきまちの姿や取組の方向性を明らかにすることに主眼を置いていることから、事業の検討を進めていく中で、必要に応じて、総合計画の実行計画や関連する部門計画等に位置付け、事業を推進する。





1 推進ビジョンの位置付け

【参考：整合・連携を図る計画等】



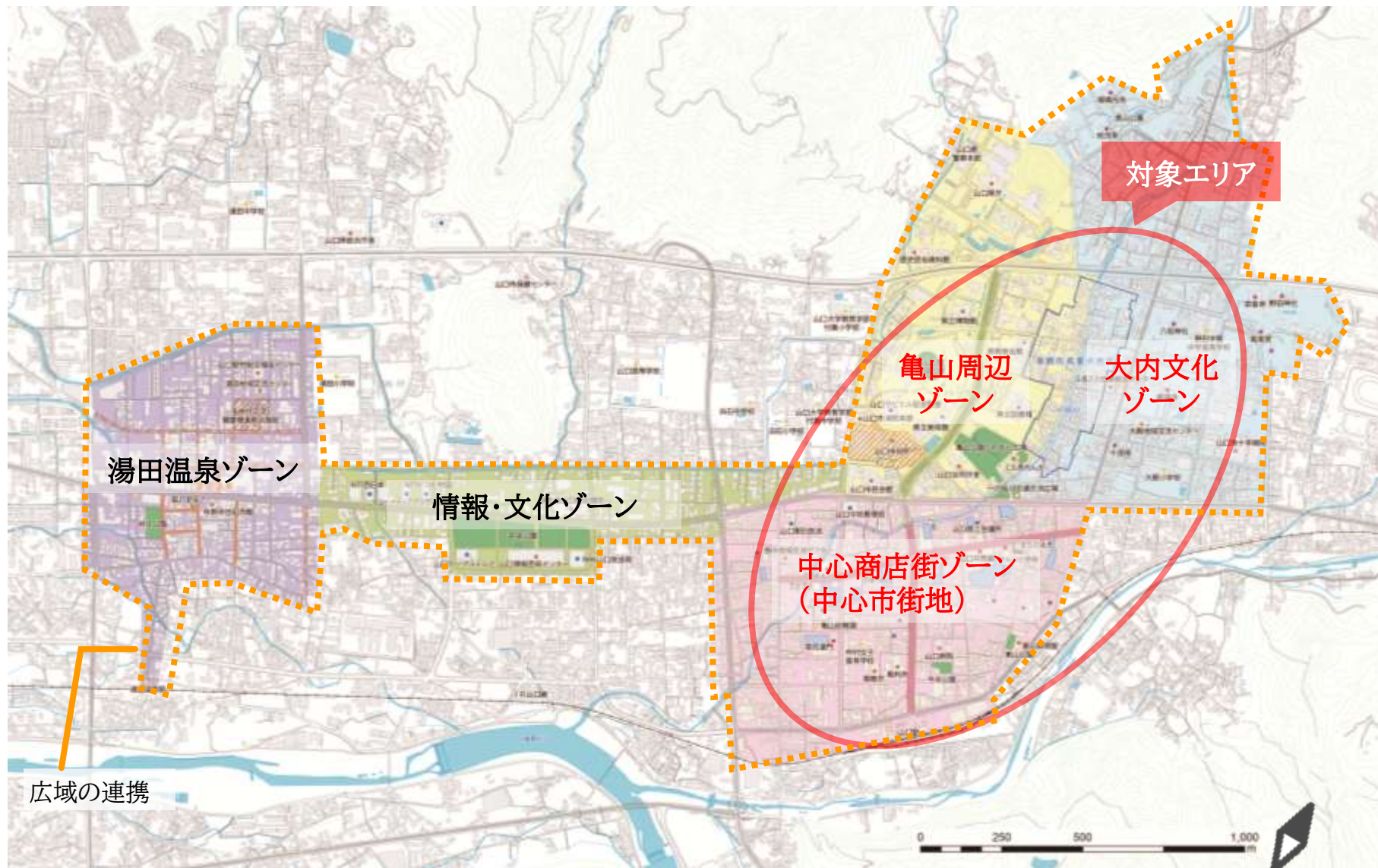


1 推進ビジョンの位置付け

(5)対象エリア

中心市街地の周辺には魅力を持った場所が複数存在していることから、対象エリアは、「山口駅通りと中心商店街を軸とした中心市街地とその周辺」とし、エリア内の魅力的なスポットを結ぶ回遊動線の設定などによってエリア全体での回遊性を生み出す。

また、取組を推進していく中で、湯田温泉ゾーンや情報・文化ゾーンとの広域連携を図る。

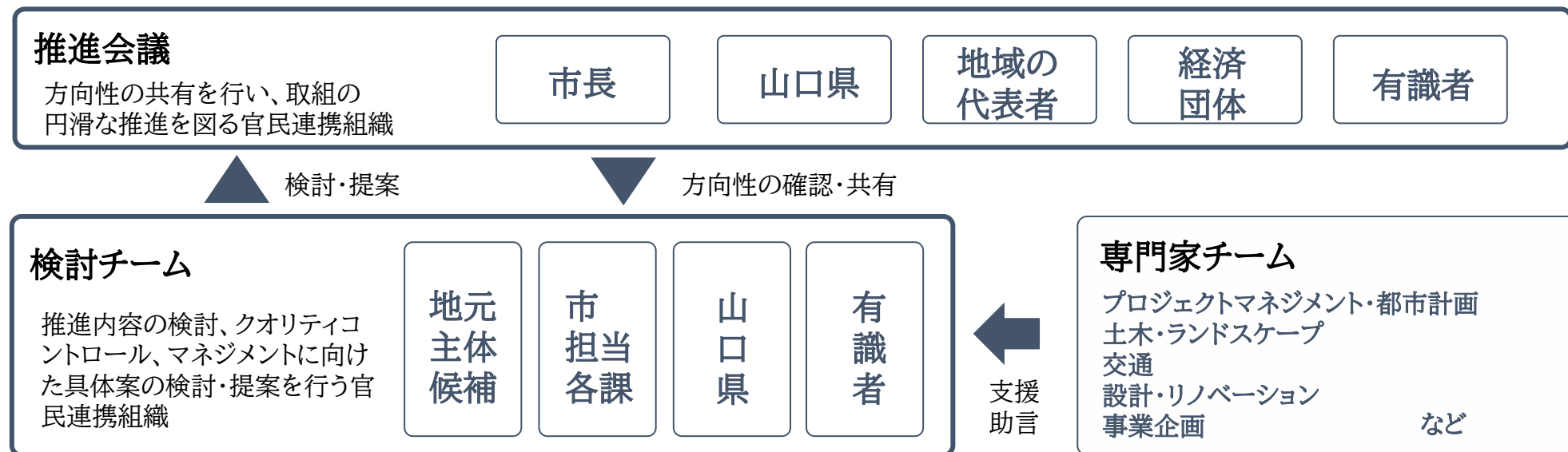




1 推進ビジョンの位置付け

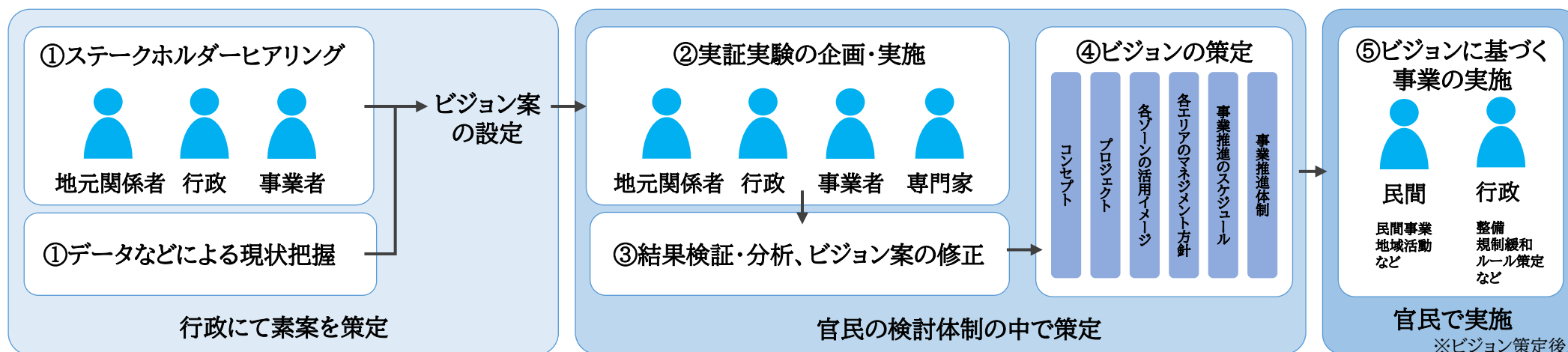
(6) 推進ビジョンの検討体制

官民連携の検討チームが、専門家チームから支援や助言を受けながらウォークアブル推進に向けた取組内容等について検討を行い、その内容を推進会議に提案し、推進会議での意見を踏まえ策定する。



(7) 推進ビジョンの検討の流れ

推進ビジョンの検討は下記の流れで行うものとする。





2 ウォーカブルエリアの基本情報

(1) まちづくりの基本方針

●市全域 豊かな暮らし 交流と創造のまち 山口 ～これが私のふるさとだ～

第二次山口市総合計画において、本市の将来都市像として「豊かな暮らし 交流と創造のまち 山口 ～これが私のふるさとだ～」を掲げ、その実現に向けて、都市政策の柱である「広域県央中核都市づくり」と「個性と安心の21地域づくり」のもと、多様な個性を有する各地域が主体的に連携し、多様な「人・モノ・資金・情報」が活発に交流することで、さらなる価値創造や経済循環を図るまちづくりを推進することとしている。

●山口都市核 文化創造・広域観光拠点づくり ～歴史と暮らしが調和した賑わいあふれるまち～

山口都市核づくりビジョンにおいて、山口都市核の基本方向として「文化創造・広域観光拠点づくり」を掲げ、その実現に向けて、「歴史・文化を大切にはぐくむ都市空間の形成」、「質の高い時間の消費を促す都市機能の強化」、「多様な暮らし方や働き方の選択が可能な都市空間の形成」に取り組むこととしている。

とりわけ、亀山周辺・中心商店街ゾーンにおいては、「やまぐちの暮らしと賑わいを支える都心形成」を目指す姿に掲げ、「まち歩きを楽しめる回遊性の強化(ウォーカブルなまちなかの形成)」、「まちなかの賑わいを創出する交流・滞留機能等の集積・強化」、「既存ストックを活用した質の高い都市空間の形成」に取り組むこととしている。

また、大内文化ゾーンにおいては、「歴史や文化を未来へつむぐ都市空間の形成」を目指す姿に掲げ、「歴史文化と調和した都市・生活空間の形成」、「歴史文化資源の保存・活用」、「歴史散策を楽しめる回遊性の強化」に取り組むこととしている。

●中心市街地 『まちを、楽しむ。』～日常を豊かにするまちづくり～

第3期山口市中心市街地活性化基本計画において、中心市街地の全体のテーマとして『「まちを、楽しむ。」～日常を豊かにするまちづくり』を掲げ、その実現に向けて、「居心地がよく歩きたくなるまち」、「多様な人々の心が弾むまち」に取り組むこととしている。

●大内文化特定地域 大内文化に息づく「進取の気風」を受け継いだ新たな価値と出会いが生まれるまちづくり

大内文化まちづくり推進計画において、大内文化特定地域の基本理念として『大内文化に息づく「進取の気風」を受け継いだ新たな価値と出会いが生まれるまちづくり』を掲げ、その実現に向けて、「ふるさとの地域資源の掘り起こしと継承、活用」、「歴史文化を生かしたまちづくりの意識醸成とひとづくり」、「伝統産業の振興」に取り組むこととしている。



2 ウォーカブルエリアの基本情報

(2) 関連する行政プロジェクト

(「山口市都市核づくりビジョン(令和4年3月)」に位置付けている取組の方向性)

山口駅通り

- 山口駅通りの改良、修景整備促進
- 歩者共存型道路(シェアスペース)の整備促進や空間の使い方等の検討
- 賑わい交流軸を中心に空き店舗等を活用した様々な都市機能の集積促進



【山口駅通り周辺のイメージ図】

山口駅通りにおける歩行者が快適に回遊できる歩行空間の確保や賑わいに資する沿道空間の活用、沿道の統一されたスカイラインの形成

市庁舎

- 新本庁舎整備の推進
- 市民会館の機能更新に併せた市民会館街区と新本庁舎街区の一体感のある整備
- 市民会館の機能維持、機能強化や建て替え等の検討



【新本庁舎街区と市民会館街区周辺のイメージ図(休日)】

新本庁舎と市民会館の一体感のある整備による回遊性や連続性、一体性の確保

早間田交差点

- 早間田交差点、市民会館前交差点改良等による平面交差点化



【早間田交差点周辺のイメージ図】

早間田交差点の改良による県道204号を挟んだ南北間の連続性・一体性の確保、山口駅通り沿道の統一されたスカイラインの形成

縦小路

- 縦小路の修景整備、電線地中化
- 通過交通や車両速度の抑制
- 縦小路から大市商店街における一体的な修景整備



【縦小路周辺のイメージ図】

縦小路周辺の歩行空間の整備による安全で快適な歩行空間の確保

(各プロジェクトの現況)



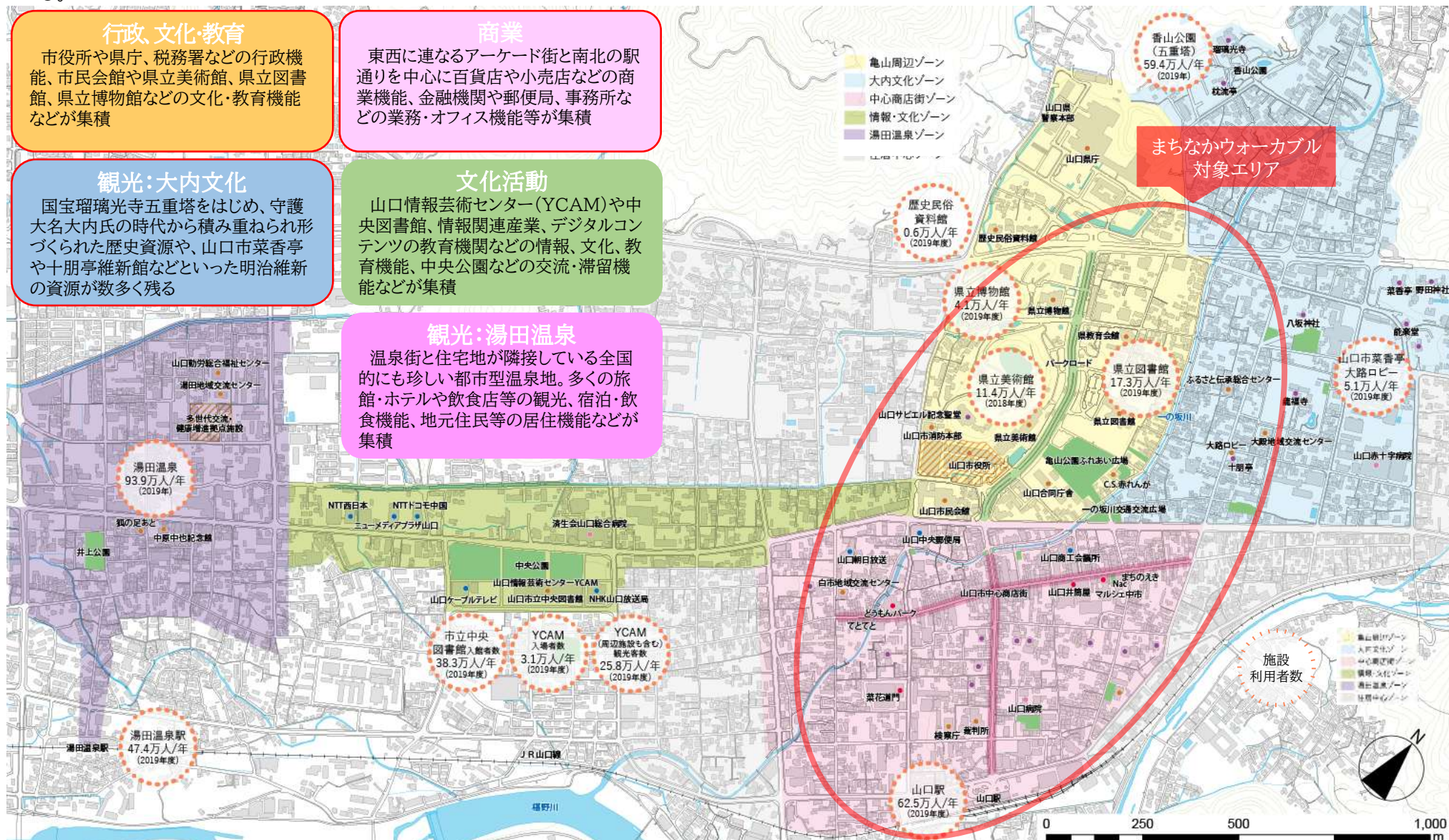


2 ウォーカブルエリアの基本情報

(3) エリアの現況の整理

① ゾーニング

山口都市核は、本市の中心エリアとして、行政機能をはじめ文化、教育、商業、観光、医療、情報、人材育成等の様々な都市機能が集積しており、高いポテンシャルを有している。





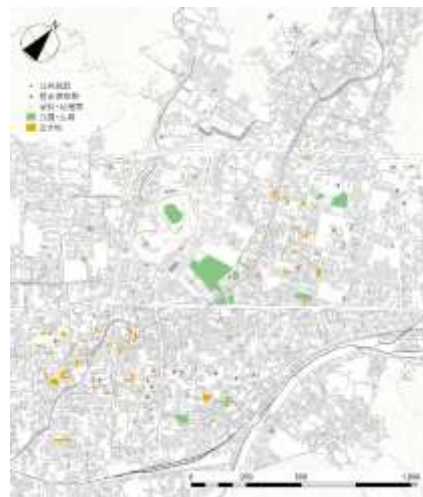
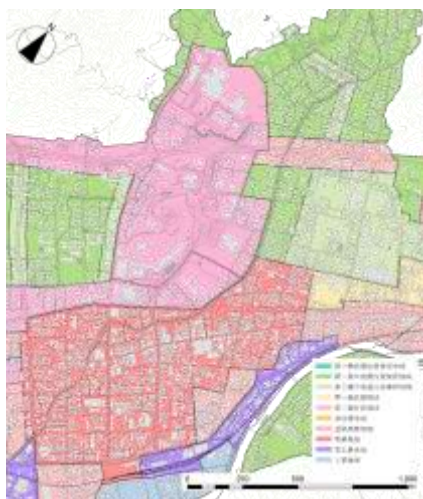
2 ウォーカブルエリアの基本情報

②土地利用

■用途地域 エリアの大半は商業地域もしくは近隣商業地域となっている。

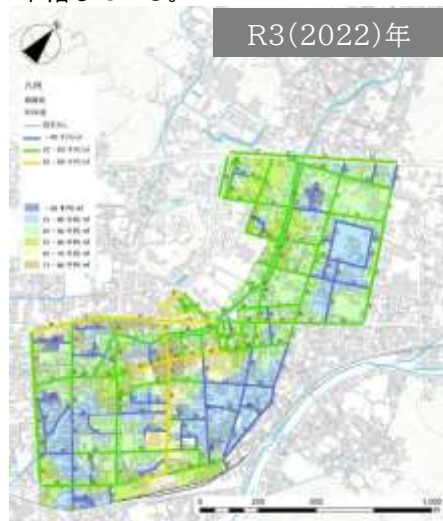
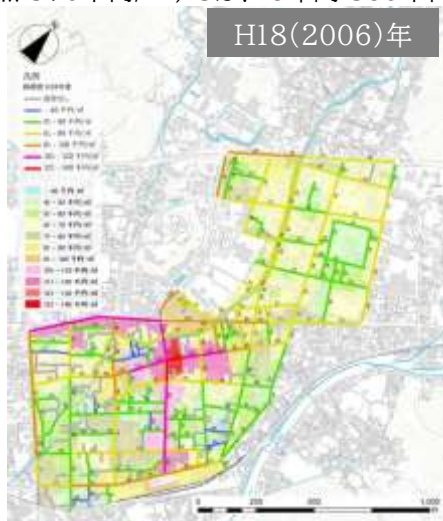
■公共空間／民間公共的空間

エリア内には公園や広場が多く点在しており、これらの役割分担やそれぞれに必要な機能などの検討が必要である。また、商店街の西側周辺や縦小路沿いに空地が点在しており、これらをエリア全体で活用する仕組みづくりも必要である。



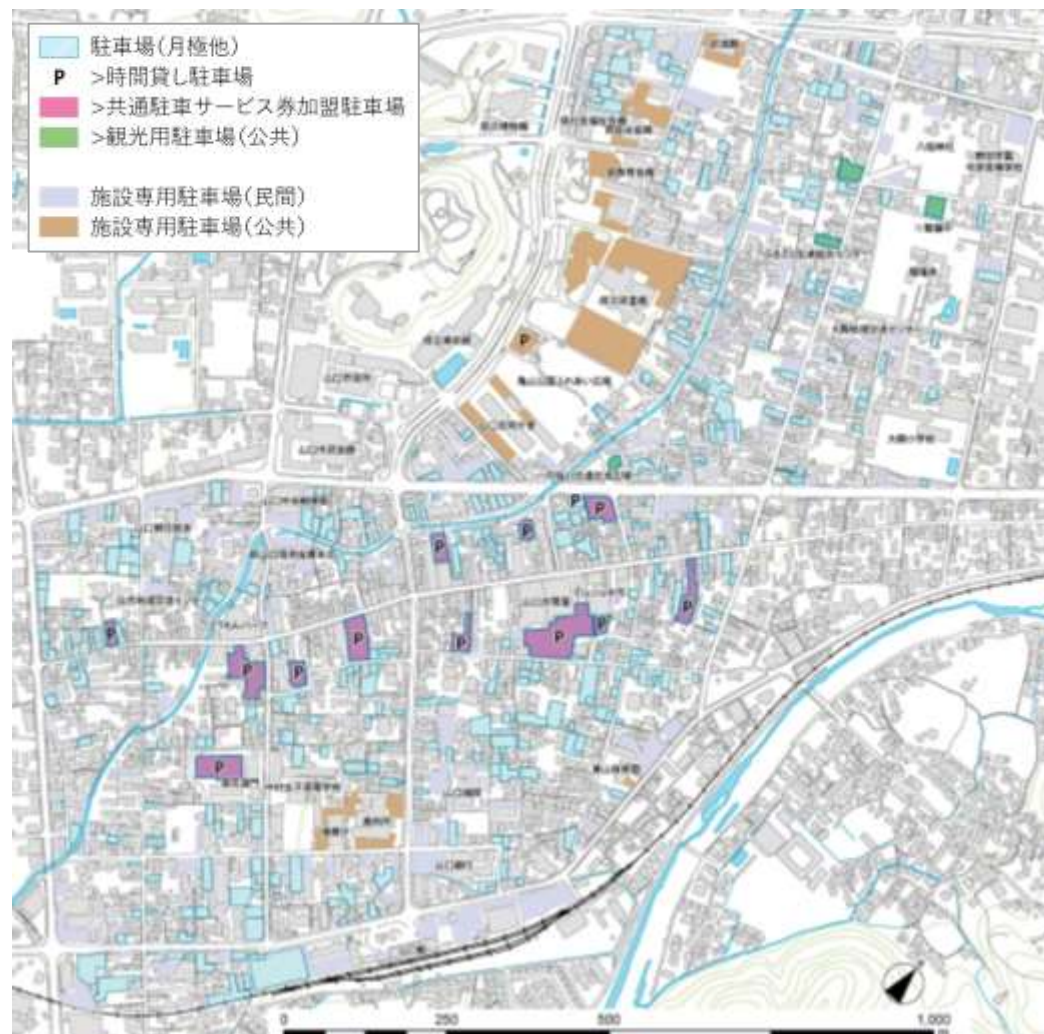
■路線価の変化

エリア全体で下落傾向にあり、最も路線価が高い米屋町商店街の西側(令和3年時点で76千円/㎡)では、15年間で59千円/㎡下落している。



■駐車場の分布

時間貸し駐車場は商店街周辺のみ、月極駐車場はエリア全体に分布している。またエリア北側の大内文化ゾーンでは空き家が駐車場になるようなケースも見受けられる。駐車場整備計画のもと、エリア内において歩行者動線を考慮した駐車場の適正配置や、駐車場へのアクセス性や施設の立地を考慮した駐車場の適正配置の検討が必要である。



※中心市街地周辺の駐車場を、月極駐車場、時間貸し駐車場(中心商店街の共通駐車サービス券加盟駐車場を含む)、観光用駐車場(公共)、施設専用駐車場に分類(調査時点:令和3年度)



2 ウォーカブルエリアの基本情報

③交通ネットワーク

■道路ネットワーク 山口駅～山口市役所～山口県庁をつなぐ幅員15m以上の幹線道路(駅通り(スカイロード)、パークロード)を背骨として、東西には幅員8～15m未満の補助幹線的な並行路線があるが、市街地内はほとんどが幅員8m未満の細街路(歩車区分なし)となっており、そこに大小の駐車場が虫食い状に点在している(中心市街地周辺地区内では、歩道がなく歩行者・自転車・クルマが混在する道路が多い)。

中心市街地周辺地区の道路幅員図



駅通り(スカイロード)

山口駅～中心商店街の間は通過車両や荷捌き車両が多く、駐車場へアクセスする右左折車両も多い。



駐車場へのアクセス道路

駅通りから井筒屋駐車場につながる道路は一方通行で、幅員が狭く歩車分離されていない。



市街地内の細街路

市街地内の多くの道路が幅員8m未満の細街路であり、歩行者・自転車・クルマが混在している。



大殿地域(ゾーン30)

龍福寺周辺をはじめとした大殿地域はゾーン30に指定され、クルマの速度抑制を実施している。





2 ウォーカブルエリアの基本情報

■主要公共交通網

中心市街地周辺地区～湯田温泉地区～新山口駅周辺地区を結ぶ路線バス網が形成されており、JR山口線とあわせて東西方向の人流を支えている。山口県庁前にバスターミナルが設けられていることから、ほとんどのバス路線が県庁前を経由するルートとなっている。また、山口駅から中心市街地周辺地区内の移動は、山口市コミュニティバス(大内ルート、吉敷・湯田ルート)がカバーしている。

中心市街地周辺地区の公共交通網図



出典：山口市総合時刻表

▼防長交通



▼JRバス 中国



▼山口市コミュニティバス



▼山口市コミュニティバス (大内のお殿様号)





2 ウォーカブルエリアの基本情報

■シェアサイクル「エコバイク」の実証事業

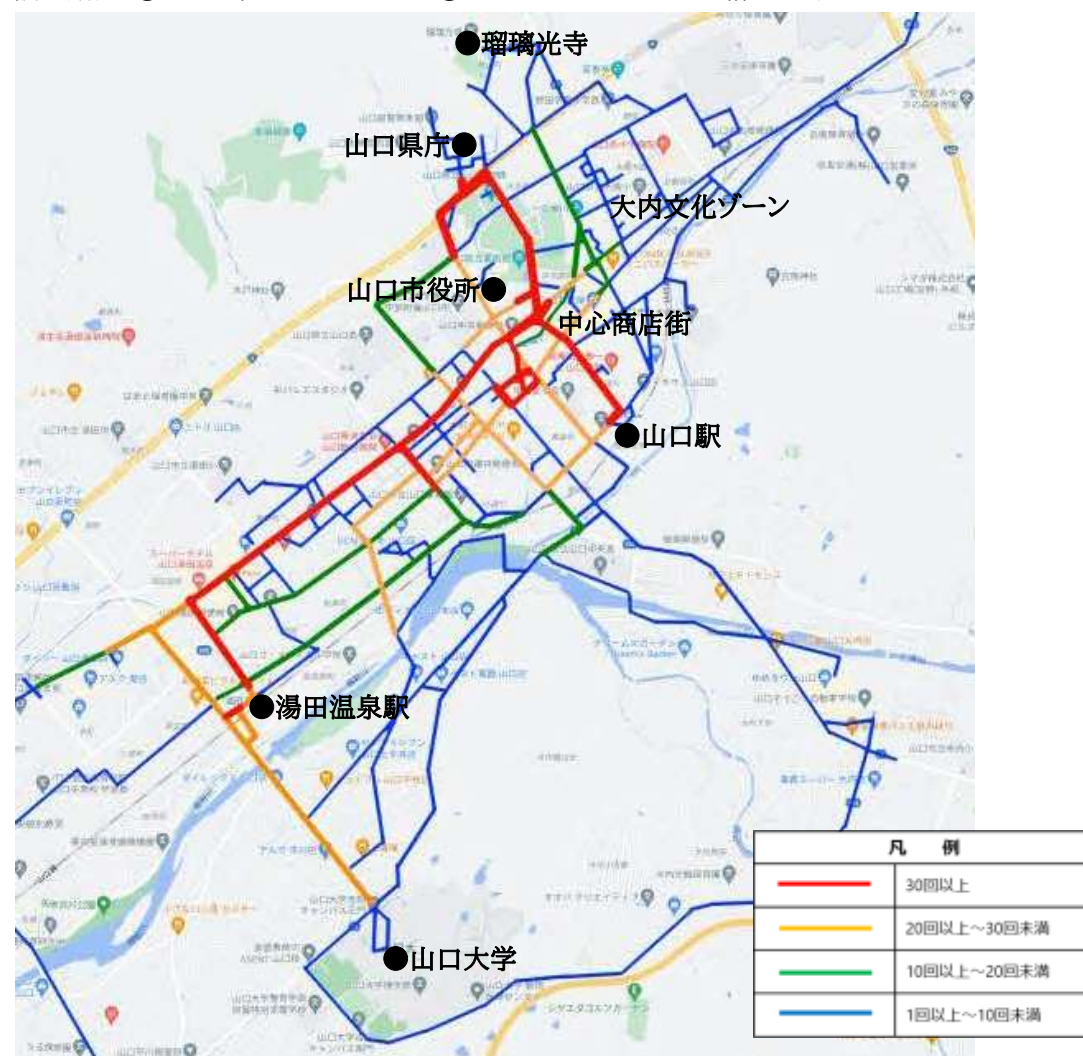
市民の日常の交通手段として、また、観光客やビジネスで本市を訪れた人の二次交通手段として、市内の周遊を促すことを目的に、2020年9月からシェアサイクル「エコバイク」の実証事業が行われている（ポート44箇所、普通自転車120台、電動アシスト付自転車20台 R6.4時点）。

【主な利用状況】

GPSロガーによるシェアサイクル利用者の移動経路分析結果（山口市提供資料）をみると、山口駅～湯田温泉駅～山口県庁間の幹線道路での移動が多くなっている。また、中心市街地内の移動や山口大学方面への移動も比較的多い。さらに、一の坂川沿いや大内文化ゾーン、瑠璃光寺への移動手段としても利用されている。

シェアサイクル利用者の移動経路（中心市街地周辺地区・湯田温泉地区拡大図）

調査概要：30台の自転車にGPSロガーを設置し、位置情報を取得することで移動経路を分析
調査期間：①2021年7月13～26日、②7月30日～8月10日の計26日間



出典：山口市シェアサイクルパンフレット(R6.4時点)



2 ウォーカブルエリアの基本情報

■中心市街地における歩行者通行量

【休日】

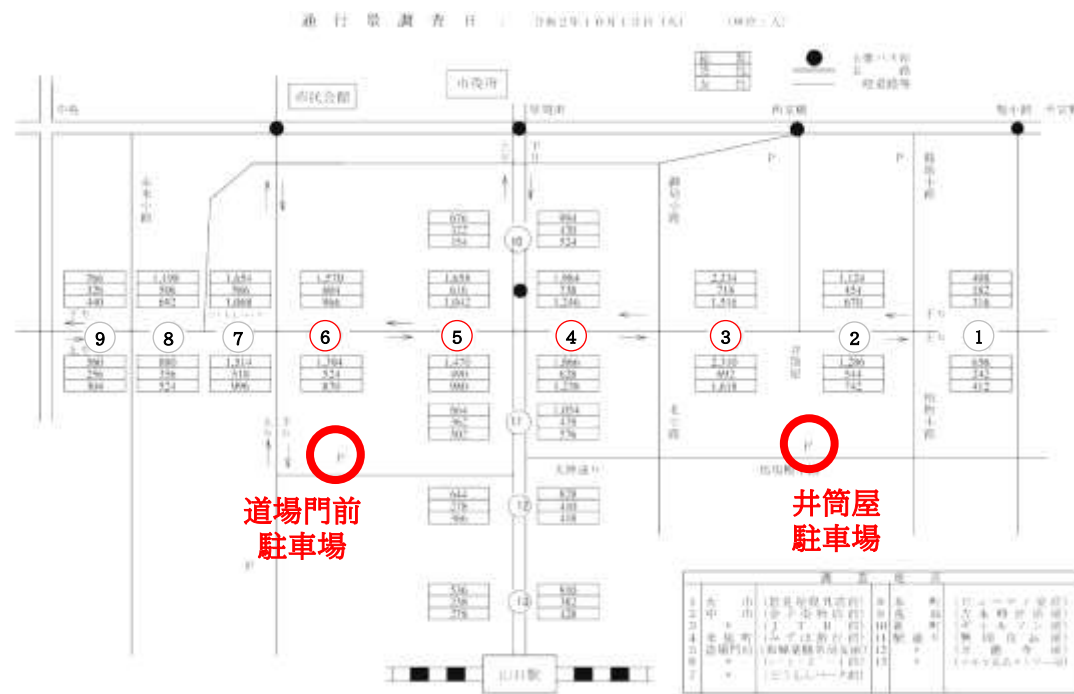
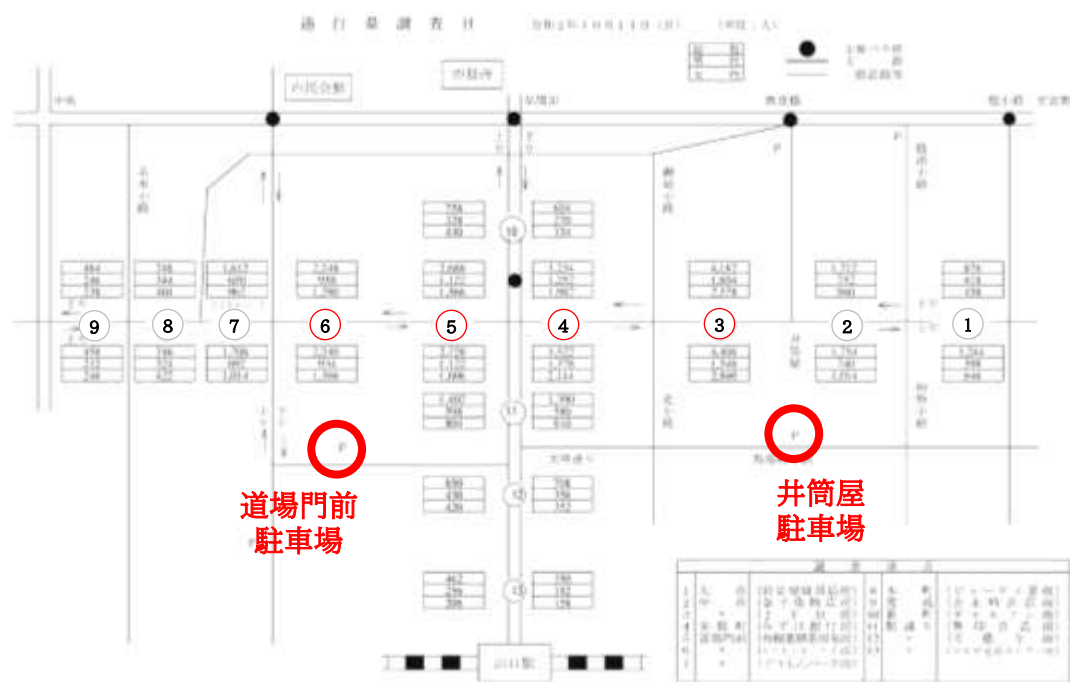
休日の歩行者通行量は、調査箇所③④⑤⑥で比較的多く、中市商店街～米屋町商店街～道場門前商店街間の往来が中心となっていることから、収容台数が多い井筒屋駐車場や道場門前駐車場からのアクセスが多いと想定される。

また、性別では男性よりも女性が多く、買い物需要の高さがうかがえる。

【平日】

平日の歩行者通行量は、休日と同様に調査箇所③④⑤⑥で比較的多く、特に井筒屋界隈の③が多い。

また、女性が男性の2倍以上となっており、日常的な買い物需要の高さがうかがえる。なお、平日は休日の6割程度の人流となっている。



出典: 令和2年度山口市商店街通行量調査報告書(山口商工会議所)



2 ウォーカブルエリアの基本情報

④山口駅通りの現況

名称: 山口駅通り(一般県道194号 山口秋穂線)
 延長: 約700m(早間田交差点～山口駅前交差点)
 交通量: 7,466台/日(H27道路交通センサス)
 昼夜率: 1.26、大型車混入率: 6.7%
 区分: 第4種・第2級
 規制: 最高速度40km/h、駐車禁止

①早間田～一の坂川



②一の坂川～アーケード



③アーケード～山口駅前



視点	区間①: 早間田～一の坂(L≒100m)	区間②: 一の坂川～アーケード(L≒100m)	区間③: アーケード～山口駅(L≒500m)
歩行者	- 早間田交差点が大きく、地下道があり、西側・北側は平面での横断ができない - 歩道上に地下道出入口があり幅員が狭い - 歩道上で自転車と錯綜する	- 道路施設帯のベンチやプランターが老朽化しており、使用しにくい - 千歳橋の憩いの広場が老朽化しており、滞留しにくい(活用しにくい) - 一の坂川沿いから山口駅方面への左折車が多く、横断時に注意が必要 - 歩道上で自転車と錯綜する	- 道路施設帯のベンチやプランターが老朽化しており、使用しにくい - 街路樹の根上がりにより、歩道の舗装が一部凸凹している - 舗装や点字ブロックが老朽化している - 歩道上で自転車と錯綜する - 山口駅前交差点が大きく、駅通りに横断しにくい(駅前広場の交通動線や環境空間の見直しが必要)
自転車	- 早間田交差点が大きく、横断時には東側・南側の自転車横断帯を通行する必要がある - 右折禁止の車線により路肩が狭く、車道上を左側通行しにくい - 車道左側通行の基本ルールがわからない	- 幅1m程度の路肩があるが、目の粗い側溝の蓋があり、自転車で通行しにくい - 車道左側通行の基本ルールがわからない	- 幅1m程度の路肩があるが、目の粗い側溝の蓋があり、自転車で通行しにくい - 車道左側通行の基本ルールがわからない
自動車	早間田交差点が大きく、歩行者や自転車の横断に対する巻き込み等の事故が懸念される	沿道店舗等への荷捌き需要があり、路上での停車が目立っている	- 沿道店舗等への荷捌き需要があり、路上での停車が目立っている - 沿道施設や大型駐車場へのアクセス動線となっている(特に井筒屋駐車場や道場門前駐車場へのアクセスが多く時間帯によっては混雑の要因となっている)
沿道	歩行者が早間田交差点で4方向全てに平面交差できないことから、グランドレベルの店舗等の賑わいを創出しにくい	アーケードと街路樹が共存し、道路施設帯にテーブルや椅子・ベンチ・プランター等を置くなどの空間活用がされており、ヒューマンスケールな賑わいを形成している	道路施設帯や民地側のセットバック部分にテーブルや椅子・ベンチ・プランター等を置くなどの空間活用がされており、ヒューマンスケールな賑わいを形成している



3 基本的な考え方

(1)検討に当たってのポイント整理

【写真はイメージです】

方針

1

ストリートからエリアへ

ウォーカブルの検討にあたっては、「通り(ストリート)」の整備を中心とした検討になりがちであるが、メインストリートのみには注力するのではなく、路地空間や溜まりとなる公共空間や民有地なども含め、エリアの中でポイントとなる場所を起点とした、エリア全体の回遊性向上を目的に据えた検討を行うことが重要。



方針

2

車中心から人中心へ

計画の推進にあたっては、従来の車中心から脱却し、歩行者が歩きやすいハード整備や、車が歩行者に配慮して通行するようなルール作り、車が中心部に入りにくくなるような工夫などにより、自転車も含めた、歩行者環境を向上させ、車中心から人中心の空間へと再編していくことが重要。



方針

3

商業から文化・教育へ

公共空間の活用にあたっては、商業視点だけでなく、文化施設や教育機関等との連携による文化、芸術、教育視点での活用も検討し、文化的・歴史的資源や背景を持つ、山口市ならではの公共空間の活用を目指す。一方で、こうした実現にあたっては民間活力による財政負担減と行政によるエリアのホスピタリティへの投資のバランスを図ることも重要。



方針

4

ハード中心の発想からソフト中心の発想へ

ハード整備ありきの発想と、整備後に空間活用を考える従来型のプロセスではなく、実際に活用する主体の存在や、柔軟な活用のための規制緩和、ルールの策定、スキームの構築などソフト的なアウトプットから整備の内容を考え、社会実験などで検証を行い、必要に応じたハードの投資を行うことが重要。



方針

5

行政主導から官民連携へ

行政が計画を策定し、それを基に整備を進め、同時に、活用する民間主体を探すという従来型のステップではなく、まちづくりを担っている民間と連携のもと、官民一体となって街の将来ビジョンを検討・策定し、その上で、民間が主体となって事業を担う場所やコトに対して、行政が投資を行っていくステップへと変換を図ることが重要。



方針

6

ジェネラルからローカルへ

適切な公共空間の活用と、それと連動したこれまでにない事業の創出により、中心市街地エリアを、従来のなんでも揃う場所から、ここにしかないもの・ここでしか出来ない体験が集まる場所に変化させることで、ショッピングモールや周辺他都市と競合しない、新しい中心市街地の魅力を作り出すことが重要。





3 基本的な考え方

(2)事業の基本的な方向性と進め方

道路空間の整備だけでは「歩きたくなるまちなか」にはならないことから、まずは、エリア内に目的地や居場所となるような空間を整備し、それぞれの空間を結ぶ歩行者動線において、安全で快適に歩くことができるハード整備と自然に行きたくなるソフト的な環境整備を行う。

空間や歩行者動線については、民間事業者とともに「つくる目線」から「つかう目線」で取組を検討し、官民で役割分担して実現する。

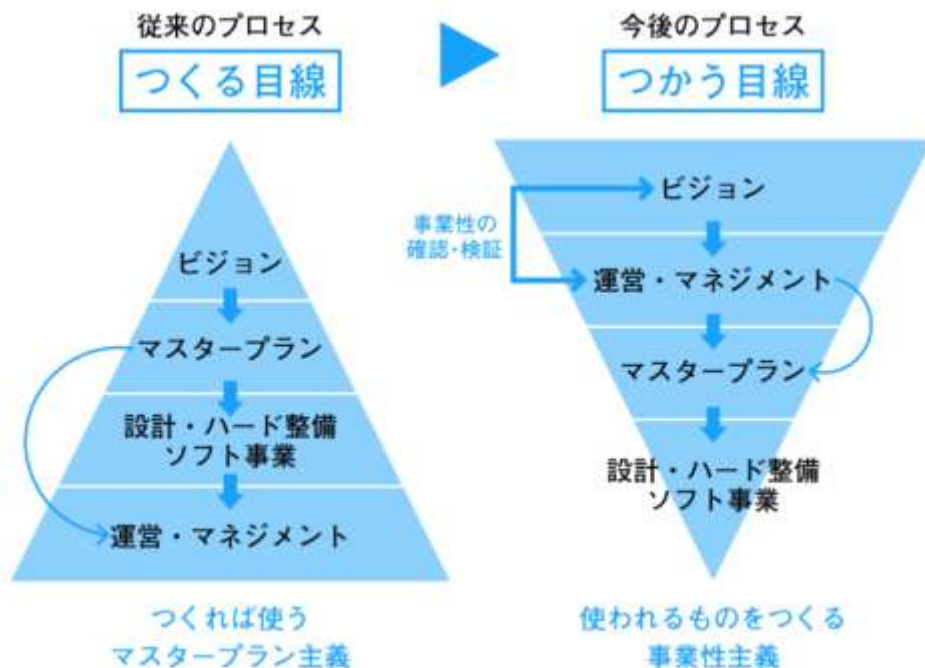
目的地・居場所となるような空間

ハード整備から始めるのではなく、まちづくりの主体である市民や地域団体、民間事業者等と共に、本当に必要な事業(取組)は何かから考え、官民で役割分担して実現する

歩きたくなるような歩行者動線の整備

安全で快適に歩くことができる歩行者動線の確保と、次の目的地や行き先が発見でき、また、自然と行ってみたくくなるようなソフト面の環境整備を行う

【写真はイメージです】



無断転載禁止 ©HeartBeatPlan Inc. All Rights Reserved.

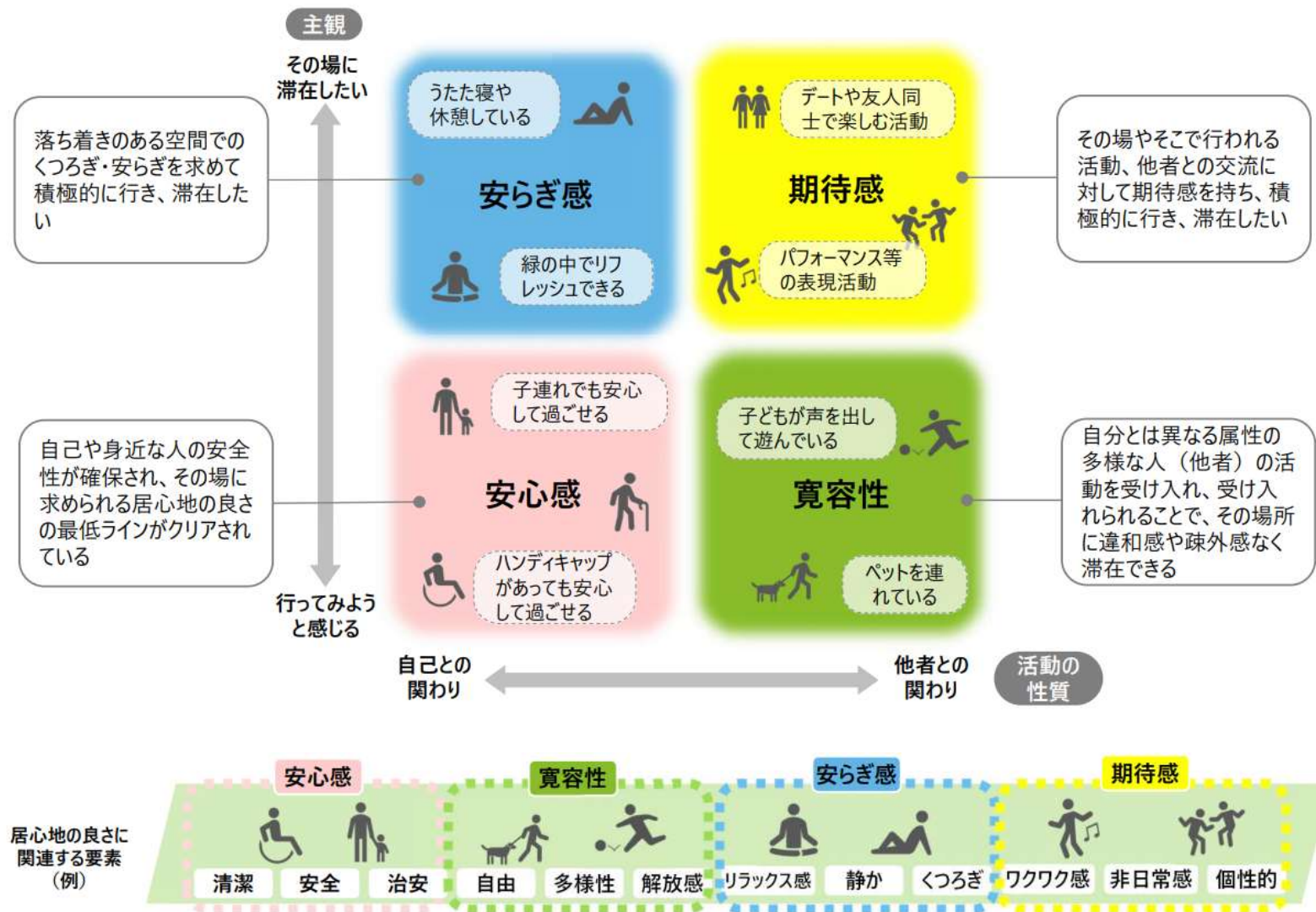


3 基本的な考え方

【参考】

国(国土交通省)においては、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成に取り組む地方公共団体や民間まちづくり団体等を支援するため、居心地の良い空間が形成されているかどうかを、より人間らしい視点から把握し、改善点を発掘するツールとして「まちなかの居心地の良さを測る指標」を作成していることから、本市においても、以下の4つの要素を参考にしつつ検討を進める。

■ 居心地の良さの4要素





3 基本的な考え方

(3) 中心市街地の今後のあり方

郊外型のショッピングセンターの立地やEコマース(ネットショッピング)の利便性の向上などにより、これまで中心市街地が担ってきた消費活動の場としての機能や、コミュニティ機能の低下が進んでいる。

こうしたことから、これまでの機能はもちろんのこと、中心市街地が消費以外の活動を行う場所、あるいは特定の目的や理由がなくても行きたくなる、ふらりと立ち寄りたくなる場所になることによって、人の往来の増加と滞在時間の延長を促していく。そのためのベース(土台)として、山口の歴史・文化・芸術などの背景や、様々な活動を展開している地域団体や民間事業者等のポテンシャルを生かしていくことで、ここだけの魅力をつくり出していく。

これからの中心市街地のあり方

消費の目的地としての中心市街地から、**多様な居場所**としての中心市街地へ

従来の中心市街地

購買や食事、あるいは施設に訪れるなど
特定の目的を持った人が訪れる中心市街地



ライフスタイルの
多様化

ショッピングセン
ターやEコマース等
による商店街での
購買の減少

これからの中心市街地

多様な居場所として、**特定の目的や理由がなくても行きた
くなる中心市街地**



山口の歴史・文化・芸術などの背景や、地域団体や民間事業者等のポテンシャルをベース(土台)として活かす



3 基本的な考え方

(4) エリアにおける課題と解決に向けた方針

①課題整理

課題①

日常的に活用されるまちなか空間の転換

中心市街地には、公有地、民有地問わず、多数の広場や空地等が存在しているが、**日常的に活用されているとは言い難い**。また、運営主体の顔が見えにくいいため、使って良いのか分らず、開けたスペースがあるという状態である。

さらに、中心商店街にはベンチやトイレなどの来街者を迎え入れるためのホスピタリティ機能が少なく、結果として特定の購買目的のある人のみが利用する場所となってしまうと、**多様な人の居場所となっていない**。



課題②

歩行者中心の道路空間と、快適な歩行者環境の形成

中心市街地はアーケード内をのぞき、総じて車中心の空間となっており、**快適に歩ける歩行者環境となっていない**。また、自転車の走行環境も整備されていないため、シェアサイクルが利用しやすい環境とは言い難い状況である。

さらに、アーケード内は、19時までの車両交通規制となっており、車両の通行によって、夜の飲食などのナイトタイムエコノミーの創出や、明るく安心して歩ける商店街の環境が整っていない。



課題③

周辺エリアとの連続性や一体感の醸成

中心市街地の周辺には、市役所や県庁をはじめとした行政施設や、美術館や博物館、図書館等の文化施設のほか、歴史文化資源なども多く集積し、高いポテンシャルを有しているが、隣接するエリア同士の連続性や、連携した取組などが少なく、**エリア間の回遊が生まれにくい**状況である。

また、来街者は、目的とした施設や場所を利用して帰る、という動線になっており、エリア全体のポテンシャルを活かした**一体感が生まれていない**。



課題④

業務の効率化と相乗効果を生む他部局との連携

中心市街地及びその周辺エリアにおいて、行政が中心となって様々な事業を展開しているが、**各事業を俯瞰的・横断的に整理したり、連携するための体制や仕組みが整っていないと言**い難い。また、市民やまちづくりの関係者が、市のどの部局がどの事業を担っているのか理解していない部分も少なくない。

さらに、**連携不足による業務の重複や非効率化、相乗効果が生まれにくい**状況となっている。





3 基本的な考え方

②解決に向けた方針

解決方針①

課題①

課題③

公共空間を活用した個性的なスポットの連続

中心市街地が多様な居場所空間となるよう、まちなかにある空地や広場をはじめ、道路、河川などといった公共空間を、商店街関係者による飲食や物販などによる活用はもちろんのこと、例えば、山口情報芸術センター(YCAM)と連動したアートサテライトや、レノファ山口FCと連携したスポーツイベントの実施など、**官民連携の下、多様な活用を行う。**

また、エリア内にある**個性的で魅力のあるスポット(スモールエリア)を連続させることで、エリア全体で大きな回遊線を生み出す。**

そのために、社会実験などで試行を繰り返し、各スポットに合った活用方策や運営主体の発掘を行い、その結果に基づく個別のスキームや運用ルールを策定を通じて、それぞれの運営者や場所の個性が際立つ、特徴的な空間を創出する。



出典：姫路市ウォーカブル推進計画

解決方針②

課題②

課題③

回遊ルートの設定と、歩行者環境・自転車ネットワークの充実

個性的なスポットをつないでいく回遊ルートの設定を行い、そのスポット間を徒歩や自転車で回遊したくなるよう、歩道の幅員の確保や、自動車の通行制限など、整備と規制の両面から歩行者環境の充実を図る。

また、山口駅〜県庁までを回遊ルートのメインストリートに位置付け、沿道のバリアフリー化や車両交通規制等の検討を通じた、**快適な歩行者空間の形成と、居心地が良い沿道空間の創出**を図る。

さらに、より広域での回遊も可能となるよう、自転車通行帯の整備の検討やシェアサイクルの更なる活用を通じた**自転車ネットワークの充実を図る**とともに、グリーンスローモビリティなどを活用した新たな移動手段のほか、ウォーカブルの視点を踏まえたバス停の再配置等の検討を行う。

そのために、必要な調査や交通社会実験、シミュレーションなどを行い、その結果に基づく規制緩和やハード整備、エリア交通計画の策定などを通じて実現する。



出典：岡崎市「QURUWA」戦略イメージ図

解決方針③

課題④

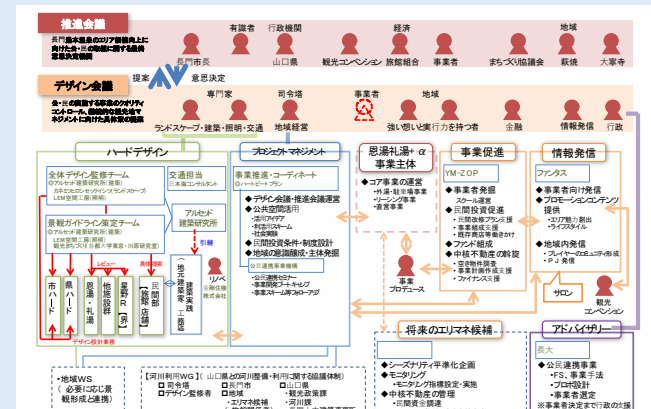
庁内横断的な検討体制と官民での推進

事業の円滑化や効率化により、相乗効果が得られるよう、行政内において**これまで以上に関係各課を横断するような検討体制の構築を図る。**

また、行政主導ではなく、市民やまちづくりの関係者、関係団体、行政等が一体となって事業を推進していくよう、**官民での推進体制の構築も図る**とともに、ビジョンの策定にあたっては、専門家による検討や提案のほか、公共空間の活用主体となる民間事業者等の意見を反映する。

さらに、ビジョンの実現に向けて、行政内及び地域内での合意形成を図るための仕組み作りなども構築していく。

そのために、市民、地域、民間事業者など様々なステークホルダーとの連携を図るとともに、丁寧な調整を行う。



出典：長門湯本温泉観光まちづくり計画(長門市)



4 エリア全体の将来像

(1) エリアのコンセプト

魅力あるスモールエリアの連続と
快適な歩行者空間が生み出す
歩きたくなる「やまぐちのまちなか」



①

居心地が良く歩きやすい
歩行者中心の街路空間



②

回遊性を生み出す
魅力あるスモールエリア



エリア全体の回遊性を生み出し、中心市街地の価値を高める





4 エリア全体の将来像

(2) エリアの目指す姿

「魅力的なスモールエリアの創出を通じた、中心市街地の価値向上」

中心市街地及びその周辺エリアにおいて、人々が行き交い、様々な出会いと交流が生み出される魅力あるエリアとなるよう、メインストリートである山口駅通りを再編するとともに、エリア内において、魅力的なスモールエリアを複数作りこみ、それらをつなぐ快適な回遊動線を生み出すことで、エリア全体に人の流れを創出する。

同時に、スモールエリアのごとの魅力を中心市街地にフィードバック(還元)し、中心市街地の活性化と、更なる価値向上を図る。

【エリア全体での回遊イメージ】





5 スモールエリアの選定と取組の方向性

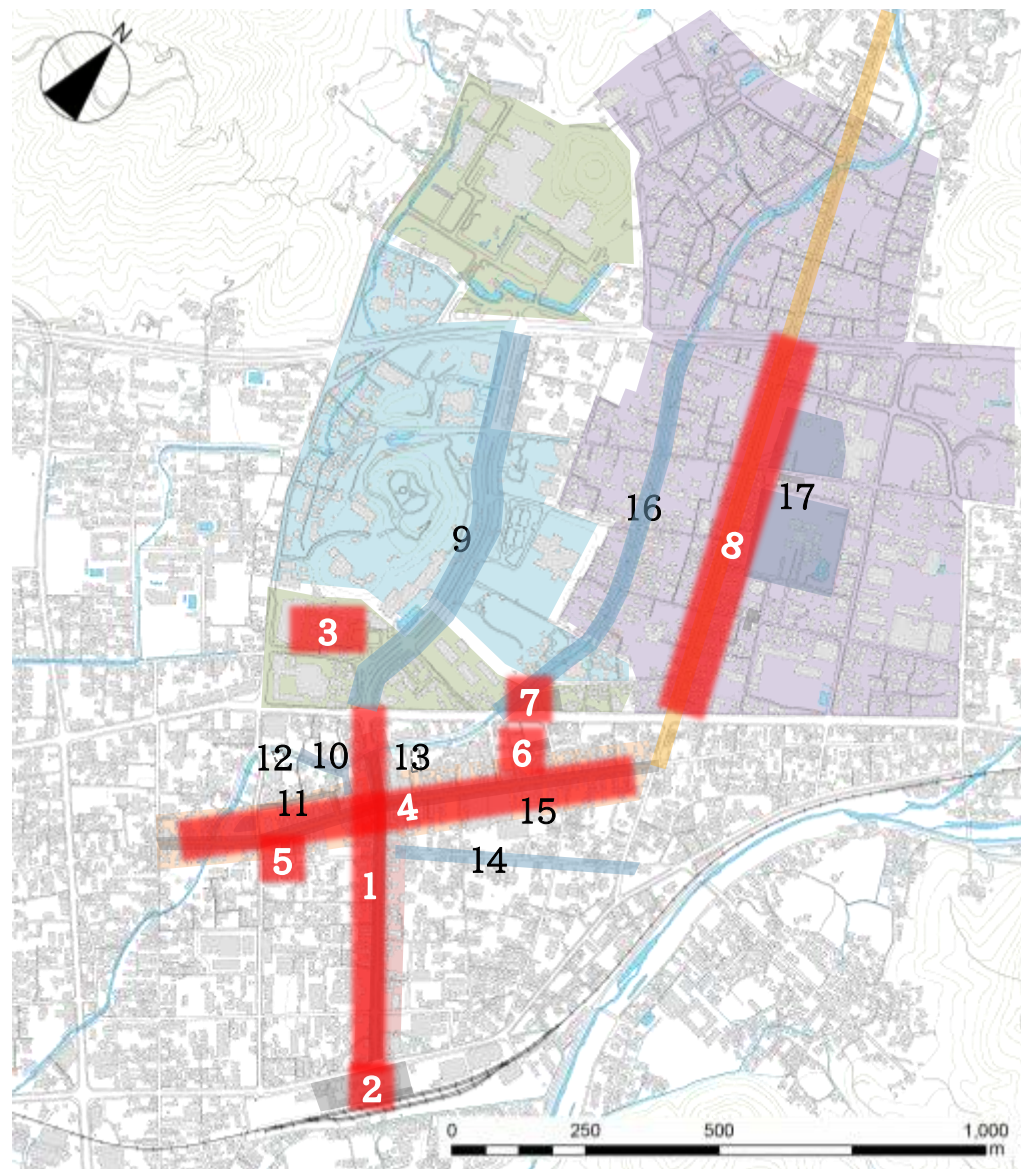
(1) スモールエリアの選定

ウォーカブルネットワークの骨格となる山口駅通りに加えて、中心市街地及びその周辺エリアにおいて、賑わいを創出することのできるポテンシャルのある17のエリアを「スモールエリア」に選定し、そのエリアごとに民間主体による活用に向けた取組を進めていく。

また、隣接するスモールエリア同士で相乗効果が図られるよう、エリア間で連携を図りながら取組を進めていく。

1. 山口駅通り
2. 山口駅前広場
3. 市役所広場
4. 中心商店街
5. どうもん広場
6. 新天街
7. 一の坂川交通交流広場
8. 豎小路沿い(大殿エリア)
9. パークロード沿い
10. 一の坂川沿い(商店街周辺エリア)
11. さぼらんで跡地
12. スペースパンプローナ(時計広場)
13. ほたる広場
14. 天神通り
15. Nac/なかぴあ
16. 一の坂川沿い(大殿エリア)
17. 八坂神社/龍福寺周辺

- 上記のエリアのうち、まずは、**1～8までのエリアを重点エリアに位置付け**、取組等の検討を進める。
- 9～17までのエリアにおいては、関連する計画等の進捗状況に応じて、適宜重点エリアへの位置付けを行い、具体的な取組等の検討を進める。





(2)重点エリアにおける取組の方向性 ①山口駅通り

①エリアの目指す姿

「居心地が良く歩きやすい、歩行者中心の山口駅通り」

■エリアのポテンシャル

- 山口駅から中心商店街～市役所～県庁まで続くメインストリートの一角で、中心市街地の骨格を担っている
- 沿道には飲食、物販、オフィス等が並び、個性的な店舗も多い
- 飲食店は、アーケード商店街と比較して夜間営業の店舗も多い
- イチヨウ並木によって沿道の景観が形成されており、メインストリートとしての質や雰囲気形成している

■エリアの目指す姿

- 歩行者が安全安心に歩くことのできるよう、快適な環境が整備されている
- 歩道空間の一部が地先事業者によって活用され、日常的に賑わいが創出されている
- 木陰やベンチ等を活用した休憩施設が設置され、滞在環境が創出されている
- デザイン性が高く、高質な設えの道路空間によって、山口市のメインストリートとしてふさわしい景観が形成されている

■目指す姿を実現する上での課題

- 街路樹が大きくなりすぎており、落ち葉等の清掃も含め、維持管理が困難になっている
- 樹木の根上がりによって、歩道の通行環境が悪化している
- 既存ベンチや植栽枡が劣化しており、活用が難しく、景観にも悪影響を与えている
- 荷捌きスペースがないため、円滑な自動車通行の阻害となっている
- 歩道空間の幅員が狭く、地先空間も活用しにくい状況となっている

■検討すべき項目

- 安全安心な歩行者空間の形成
- 街路樹の有無を含む持続可能な維持管理の方法
- 賑わいを創出するための、地先空間の活用スキームの構築
- メインストリートにふさわしい街路空間及び道路空間の形成
- 荷捌き需要に対応した道路空間

②今後の検討項目の整理

■検討項目

①安全安心な歩行者空間の確保(県・市)

- 街路樹による根上がりの解消や、夜間の照度の確保
- 歩行者と自転車が交錯しないようにするための、自転車の通行レーンの明確化

②メインストリートとしての質の担保(県・市・沿道関係者)

- ベンチや照明柱、看板などの設置物のデザイン性の担保
- 素材感のある材料の使用などによる、道路空間の高質化
- 本市の歴史や文化を伝えるための、案内板の設置や、通りを印象付けるための、モニュメントなどの設置
- 道路空間の継続的な質を担保するための、維持管理方法の検討

③駅通り両端の交差点の改良(県・市)

- 山口駅前から駅通りへのより円滑なアクセス性の確保のための、山口駅前交差点の形状のコンパクト化や、横断歩道位置、信号現示などの検討
- パークロードへの円滑な接続と、県道204号北側エリアとの回遊性を向上させるための、早間田交差点の平面交差を可能とする形状及び、撤去を含む地下道の取扱いの検討

④荷捌き等停車需要への対応(県・市・沿道関係者)

- 駅通りの円滑な車両通行及び、沿道事業の活性化のための、道路空間における荷捌きスペース確保の検討

⑤歩いて楽しい沿道空間の実現(県・市・沿道関係者)

- 沿道事業者による地先空間の活用(オーニング、座席、什器などの設置)を可能とする、道路空間の活用スキームの検討
- ベンチの設置などによる、休憩スペースの確保
- デジタルサイネージやペナントの設置などによる、賑わいの創出
- 照明柱への電源の設置や水道の確保など、イベントなどで活用しやすいインフラ設備と運用方法の検討



(2)重点エリアにおける取組の方向性 ②山口駅前広場

①エリアの目指す姿

「人が行き交い滞留する、玄関口としての駅前広場」

■エリアのポテンシャル

- 山口都市核の陸の玄関として、鉄道やバス、タクシーなどをつなぐ交通結節点である
- 比較的広い駅前空間が存在しており、賑わいや交流の拠点となる環境が整っている
- 既存駅舎の建物が良好で、様々な活用方法を検討することができる

■エリアの目指す姿

- 歩行者中心の広場空間と歩道空間が整備され、ウォーカブルエリアの始点となっている
- 魅力的なコンテンツなどの滞留・休憩機能や交流機能が整備されている
- 交通結節点として、様々な交通手段が分かりやすく配置されている
- 観光情報をはじめとした様々な情報発信の拠点となっている
- 広場空間の機能強化等により、誘客促進につながっている

■目指す姿を実現する上での課題

- 自家用車やバス、タクシーなどの車両が使用するスペースが広く、広場全体が車優先の空間となっている
- 駅構内や駅前広場に滞留や休憩ができるような場所が少なく、周辺にも魅力的なコンテンツが不足している
- 駅から駅通りまでの歩行者動線が長く、駅前の交差点の規模も大きいため、歩行者にとって横断しにくい環境となっている
- バス乗り場、駐車場、駐輪場などが、観光客などの来街者にとって分かりにくい配置となっている
- 駅舎と広場の所有者が分かれている

■検討すべき項目

- 歩行者優先の広場空間のデザイン
- 現状の利用状況に即したかたちでの公共交通等の再配置
- 滞在時間の延長を図るための滞留・交流機能等の導入
- 駅舎や広場の利活用方策や、活用を担う事業者の誘致

②今後の検討項目の整理

■検討項目

①駅前広場の将来像の設定(市・JR・交通事業者(・県))

- 駅前広場再編の方向性や将来のあり方、活用方法などの検討
- 駅前広場の再整備などのイメージの共有

②駅前広場の交通再編の検討(市・JR・交通事業者(・県))

- 歩行者優先(「車中心」から「人中心」)の動線計画の検討
- バスやタクシー、自家用車の待機場や駐車場の再配置と、バスロータリーの再整備の検討
- 駅前交差点のコンパクト化や、駅前広場への進入口の再編の検討

③駅前広場の整備案の検討(市・JR)

- 広場活用を視野に入れた、ランドスケープの検討
- 観光客など来街者向けのサイン計画の検討
- 滞在環境向上のための滞留・休憩機能や交流機能等の整備の検討

④駅舎や広場の活用の検討(市・JR)

- 駅舎内の空き店舗スペース等の活用や、事業者誘致の方法の検討
- 広場活用のスキームや、活用主体の発掘に向けた仕組みづくりの検討
- 観光情報をはじめとした様々な情報発信の拠点としてのあり方の検討



(2)重点エリアにおける取組の方向性 ③市役所広場

①エリアの目指す姿

「まちなか回遊のハブとなる、市民による多様な活用に溢れる広場」

■エリアのポテンシャル

- ・ 平日、休日問わず、多くの人を訪れる好立地である
- ・ ウォークブルの対象エリアの結節点に位置しており、周辺の施設(図書館、美術館、博物館、市民会館など)との連携を図りやすい
- ・ 駐車場が併設され、また、近くにはバス停もあり、アクセスしやすい環境が整っている
- ・ イベントなどで活用するための広さが、十分に確保されている

■エリアの目指す姿

- ・ まちのシンボリックな空間として、あらゆる世代の市民が気軽に滞在できる空間となっている
- ・ 民間事業者による、事業の実施と広場運営が展開されている
- ・ 日常的な広場活用による、賑わいと事業が創出されている
- ・ 中心市街地とパークロード及び美術館・博物館等を繋げる(県道204号を挟んで南北間を繋げる)ハブとなっている
- ・ 山口市の情報・文化を発信する場となっている

■目指す姿を実現する上での課題

- ・ 広場や市民交流棟の機能、活用方法、主体、運営スキームが未定である
- ・ パークロード側の道路面と広場に高低差があり、パークロードとの一体的なランドスケープとなっていない
- ・ 民間事業者による事業可能性(イベント・施設運営)が未定である

■検討すべき項目

- ・ 広場とパークロードが一体的につながるランドスケープ
- ・ 広場の賑わい創出や活用を促進するための拠点機能
- ・ 民間事業者による維持管理・運営の可能性
- ・ 日常的に利用される広場となるための機能導入
- ・ イベントなど定期的に活用されるためのスキームや運用ルール

②今後の検討項目の整理

■検討項目

①活用イメージと機能の検討(市)

- ・ 市民交流棟を含む広場が、日常・イベント問わず活用されるためのイメージの検討及び共有と、活用主体となる団体や事業者等の検討
- ・ 様々な活用シーンに対応するための、機能やインフラ設備等の検討
- ・ より具体的な事業内容の想定やスキームを検討するための、サウンディング調査等の実施の検討

②周辺と一体的な活用を促すランドスケープデザイン(市)

- ・ 広場と沿道(パークロード側)の一体的な活用と、アクセス性を向上させるための、高低差の解消方策の検討
- ・ 広場と沿道の一体的な活用を可能とするための、機能やインフラ設備等の検討
- ・ 広場の活用促進と、周辺施設等との連携を可能とするための、配置や機能等の検討

③活用ルールと活用主体の発掘(事業者・市)

- ・ 広場の適切な活用を促すための、ルールの策定や活用スキームの構築
- ・ 広場の活用主体となる団体や事業者等の発掘と、育成体制の構築

④事業スキームの検討(市)

- ・ 市民交流棟と駐車場を含む、広場全体における官民の役割分担等の検討
- ・ 運営主体を民間とした場合における、その手法や運営スキーム、公募条件等の検討



(2)重点エリアにおける取組の方向性 ④中心商店街

①エリアの目指す姿

「魅力的な店舗と滞留空間の連続による、歩いて楽しい中心商店街」

■エリアのポテンシャル

- ・ 商店街全体としては活気があり、(賃貸可能な)空き店舗も少ない
- ・ 出店需要も高く、市内外の事業者から出店の引き合いが多くある
- ・ 十分な幅員が確保されており、地先の活用が可能となっている
- ・ 公共、民間問わず、活用可能な広場空間が点在している
- ・ 午前10時～午後19時まで車両規制がされており、日中はウォーカブルな環境が確保されている

■エリアの目指す姿

- ・ 単に消費目的だけではなく、「ここに来ると面白いモノやコトに出会える」と思える場所となっている
- ・ 休憩施設や滞留空間の設置により、滞在時間の延長が実現している
- ・ 店舗の地先空間の活用により、アーケード内の賑わいが創出されている
- ・ 商店街のナイトタイムエコノミーが創出されている

■目指す姿を実現する上での課題

- ・ 未利用空間や空き店舗による、商店街の賑わいやファサードの連続性の喪失
- ・ 貸し出し可能店舗の不足
- ・ 飲食店など夜の賑わいを創出する店舗等の不足と、19時以降の車両乗り入れによる、歩行者の回遊性の低下
- ・ 来街者の滞在時間延長を促す、休憩施設や魅力的な滞留空間の不足

■検討すべき項目

- ・ 商店街の回遊性向上のための休憩施設や滞留空間の確保
- ・ 賑わいの連続性や消費以外の目的をつくるための未利用地の活用
- ・ ナイトタイムエコノミーの創出のための車両通行規制時間の変更
- ・ 店舗魅力の表出による、賑わいの創出のための地先空間の活用
- ・ 貸し出し不可物件の改善のための、リノベーションスキームの構築

②今後の検討項目の整理

■検討項目

①賑わいを創出する地先空間の活用(商店街・市)

- ・ 地先空間の活用を可能とするための、ルール of 策定やスキームの構築(例:利用可能エリアの設定、運用ルール、デザインルールなど)
- ・ 来街者と店舗との新たな関係構築及び、新規顧客を獲得するための、地先空間の活用や、各スモールエリアと連携したイベント等の実施

②ナイトタイムエコノミーの創出(商店街・市)

- ・ 19時以降における歩行者の通行環境の向上と、回遊性を創出するための、車両通行規制時間の変更の検討
- ・ 夜間においても地先空間の活用を可能とするための、ルール of 策定やスキームの構築

③未利用・低利用地の利活用による新たな魅力の創出(商店街・市)

- ・ 空き店舗や未利用地の活用を促すための、ポップアップショップやチャレンジショップ等の実施
- ・ 商店街における新たなコンテンツづくりのための、イベントなどの社会実験による未利用地の活用
- ・ アーケード内の賑わいやファサードの連続性をつくるための、デザインや設置物等の検討

④休憩施設や滞留空間の創出による滞在時間の延長(商店街・市)

- ・ 中心商店街における回遊性向上や滞在時間延長のための、アーケード内への休憩機能や滞留機能の設置と、その運用体制の構築
- ・ 消費以外の目的で滞在をしてもらうための、未利用地の活用(③と連動した取組の実施)

⑤賃貸可能物件の増加のためのリノベーションスキーム(未定)

- ・ 空き物件の貸し出しを可能とするための、耐震改修やリノベーションプランの依頼や、その提案の仕組みづくりの検討
- ・ 老朽化店舗の解体と、新規活用のための、支援スキームの構築



(2)重点エリアにおける取組の方向性 ⑤どうもん広場

①エリアの目指す姿

「商店街に快適な滞在環境を生み出す」

■エリアのポテンシャル

- ・ 商店街のイベント時には、広場が一体的に活用されている
- ・ 既存店舗によって、地先空間が活用されている
- ・ 商店街に面して開けた空間となっており、広場と商店街との相乗効果を生みやすい
- ・ 広場内に商店街の事務所(山口道場門前商店街振興組合)があるため、維持管理体制を構築しやすい
- ・ 駐車場(どうもんパーキング)の出入り口となっており、来街者の動線上に位置している
- ・ 左右2つの広場が分断されていないため、一体的に活用しやすい

■エリアの目指す姿

- ・ 広場が一体的に活用され、来街者の居場所となっている
- ・ 飲食などの提供により、賑わいが創出されている
- ・ 休憩機能や遊び場機能など滞在環境の整備により、商店街全体の滞在時間向上に寄与している
- ・ 夜間演出により、ナイトタイムエコノミーの創出と、防犯性の向上が図られている

■目指す姿を実現する上での課題

- ・ 左右2つの広場の所有者・管理者が異なっており、一体的な運用がしにくい
- ・ イベント時以外の日常的な利用が少ない
- ・ 照明が十分に整備されておらず、夜間は寂しい空間となっている
- ・ 一体的なランドスケープデザインではないため、分断感が生まれている

■検討すべき項目

- ・ 広場の一体的な活用とスキームの構築
- ・ 活用の定着に向けた運営体制やルール of 構築
- ・ 多様な来街者に対応した機能の導入
- ・ 一体的な整備に向けた体制構築や財源の確保
- ・ 広場全体の空間のデザイン(壁の撤去や隣接建物の改修含む)

②今後の検討項目の整理

■検討項目

①日常的な広場活用の継続(商店街)

- ・ 広場が日常的に継続して活用されるための、仕組みづくりと、より柔軟な活用スキームの構築(例:広場活用の企画検討や、出店事業者募集の認知向上など)
- ・ 継続的な事業者募集による、担い手拡大の検討
- ・ 広場のナイトタイムエコノミー創出のための、実験的な活用

②多様な来街者に対応した滞在環境の整備(商店街・隣接事業者・市)

- ・ 商店街全体の滞在時間向上に寄与するための、休憩機能や飲食機能などの環境整備
- ・ 遊び場機能など、子ども連れが過ごしやすい環境整備
- ・ 車いす、ベビーカー、wifiなどのサービス機能の充実
- ・ 夜間における滞在環境や防犯面向上のための、照明などの環境整備

③一体的な広場活用に向けた仕組みの検討(商店街・隣接事業者)

- ・ 左右2つの広場を一体的に使用するための、ルールの策定や仕組みづくりの構築
- ・ 一体的な広場として認知してもらうための、周知方法の検討や、什器や装飾などのデザインの検討

④一体的な空間整備に向けた検討(商店街・隣接事業者・市)

- ・ 一体的な空間整備を検討するための、組織体制の構築
- ・ 広場の将来像や、整備イメージの共有
- ・ 壁の撤去や隣接地のリノベーションなどの検討
- ・ 整備に向けた財源の確保や検討、活用制度の検討



(2)重点エリアにおける取組の方向性 ⑥新天街

①エリアの目指す姿

「個性的な店の滲み出しがつくりだす、ここにしかない魅力的な路地空間」

■エリアのポテンシャル

- ・ ヒューマンスケールな路地空間が形成されている
- ・ 個性的な店舗の集積が魅力となっている
- ・ 荷捌き車両の進入はあるものの、通過交通は少なく、すでにある程度、人中心の道路空間が形成されている
- ・ 中心商店街や中市第2駐車場から近く、アクセスがしやすい

■エリアの目指す姿

- ・ 個性的で魅力的な店舗の連続により、沿道のファサードが形成されている
- ・ 道路空間の活用により、店舗の賑わいが外部空間へ表出している
- ・ 既存建物がリノベーションされ、積極的に活用されている
- ・ 店舗の滲み出しや一体感のある空間演出により、個性的な魅力が創出されている
- ・ 中心市街地のナイトタイムエコノミーが創出されている

■目指す姿を実現する上での課題

- ・ 北東側の物件の活用可否が不明(耐震性などの問題も想定される)
- ・ 既存店舗が地先空間を活用をしにくい設えとなっている
- ・ エリア全体(沿道店舗)を束ねる組織体がなく、一体的な活用等を検討する体制が整っていない
- ・ 荷捌き車両に加え、一定量の通過交通がある

■検討すべき項目

- ・ 北東側の建物の活用方策
- ・ 個性的な魅力創出のための路地空間の形成
- ・ 店舗や地先空間を活用するためのスキームや体制構築
- ・ 荷捌き車両にも対応する交通規制のあり方

②今後の検討項目の整理

■検討項目

①実験的な活用による北東建物の活用方法の検討(市)

- ・ 現況調査の実施(既存建物の活用可否と、活用できる場合はどこまで活用が可能か等の判断を行う)
- ・ (既存建物の活用が可能な場合、)建物の活用方法を検討するための、社会実験等の実施
- ・ (既存建物の活用が難しい場合、)建物を除却し、空地としての活用方法の検討
- ・ 活用方法決定後、事業者の募集を含む、中期的な活用方法の検討

②沿道店舗の賑わいの表出(沿道店舗)

- ・ 北東建物の実験的な活用と合わせた、沿道店舗事業者による地先活用を通じた、道路空間への賑わいの表出
- ・ 継続的な地先空間の活用のための、活用スキームや体制構築の検討

③道路空間の活用を実現するための交通規制(市沿道店舗)

- ・ 現状の通過交通や荷捌き車両の状況把握と、実現可能な交通規制のあり方の検討
- ・ 道路・交通管理者との協議及び、沿道店舗事業者との合意形成

④北東駐車場(中市第2駐車場)と連携した建物の活用や、建物整備の検討(市・事業者)

- ・ 北東駐車場を含む、エリア全体(街区全体)の将来的な機能やコンテンツ、活用方法のほか、路地空間を維持するためのファサード面のあり方の検討(駐車場と連携した、整備・改修方法とその内容の検討)



(2)重点エリアにおける取組の方向性 ⑦一の坂川交通交流広場

①エリアの目指す姿

「交通交流広場を、水と緑と人の結節点に」

■エリアのポテンシャル

- ・ 亀山周辺ゾーン、中心商店街ゾーン及び大内文化ゾーンの間に位置しており、各ゾーンをつなぐハブ機能となることが期待できる
- ・ 対岸の亀山公園及び噴水周辺は平日・休日問わず家族連れで賑わっており、桜や蛍の時期など、季節の良い時期は事業環境として見込みがある
- ・ トイレ等が完備された施設が整備されており、拠点として活用することができる
- ・ 一の坂川に隣接しており、親水性の高い空間になることが期待できる
- ・ バス停や駐車場からも近く、来街環境が整っている

■エリアの目指す姿

- ・ 拠点機能が形成され、エリアのハブとしての役割を果たしている
- ・ 既存施設が民間事業者を活用され、広場の滞在環境が向上している
- ・ 親水性が高い魅力的な水辺空間が形成されている
- ・ 既存施設と広場・水辺空間が一体的に整備され、民間事業者により管理運営が行われている
- ・ イベント時を中心に亀山公園や噴水広場等と連携した取組が行われている

■目指す姿を実現する上での課題

- ・ エリアのハブとなるような拠点機能が無く、滞在環境も整っていない
- ・ 既存施設が活用されておらず、ほとんどがトイレの利用のみとなっている
- ・ 川沿いに植栽帯が配置されており、親水性の低い空間となっている
- ・ 車道が広場を分断するように通っており、一体的な活用が出来ていない
- ・ 広場を一体的に活用した際に交通規制が必要である

■検討すべき項目

- ・ 広場空間の一体的な活用と、そのための交通再編(交通規制等)
- ・ 既存施設を含むエリア全体での事業の可能性
- ・ 管理運営等を担う民間事業者の発掘
- ・ 活用や事業の状況に合わせた段階的な整備プロセス
- ・ 親水性の高い河川空間の形成

②今後の検討項目の整理

■検討項目

①既存施設の実験的な活用による事業性の検討(市)

- ・ 既存施設の短期～中期の実験的な活用プロセスの検討
- ・ 既存施設の活用内容に合わせた、設備の更新や改修内容の検討
- ・ 既存施設の実験的な活用に向けた、事業者公募の条件設定と、公募及び事業者選定の検討
- ・ 定期的なイベントの実施などを通じた広場の活用による、広場の認知向上や魅力の形成

②水辺空間の活用(市)

- ・ 将来的な水辺空間の整備や活用に向けた、暫定的な空間整備や社会実験の実施
- ・ 親水性の高い水辺空間とするための、デザインや設置物等の検討

③広場の一体整備に向けた検討(市)

- ・ 将来的な一体整備に向けたプロセスの検討
- ・ 一体的なランドスケープデザインの検討
- ・ 社会実験などのイベントにおける一体的な活用及び、交通規制の実施による、将来的な広場の活用イメージの共有

④広場の一体化に向けた交通規制(市)

- ・ 広場活用に合わせた週末の交通規制の実施など、部分的かつ継続的な交通規制の検討
- ・ 周辺住民や事業者との合意形成



(2)重点エリアにおける取組の方向性 ⑧ 豎小路沿い(大殿エリア)

① エリアの目指す姿

「空き家活用によるエリア価値の維持と、歴史・文化の発信」

■ エリアのポテンシャル

- ・ 歴史ある町家や古民家、路地などが点在し、風情あるまちなみ景観が形成されている
- ・ 観光資源となる歴史的建築物や寺社仏閣が多く点在している
- ・ 町屋をリノベーションした店舗など、周囲の街並みや景観と調和した個性的かつ魅力的な店舗が多く立地している
- ・ 一の坂川沿いは沿道含め、魅力的な景観や雰囲気が形成され、歩きたくなる空間となっている

■ エリアの目指す姿

- ・ 風情ある街並みと調和するかたちで空き家や空き地が利活用され、歴史的な景観が維持されている
- ・ 歴史散策を楽しめる歩行者空間が形成されている
- ・ 魅力的な店舗等が集積するエリアとなっている
- ・ 継続的にエリアのリノベーションに取組む体制や組織が構築されている
- ・ 山口ならではの文化・芸術・ものづくりなどのテーマの拠点となっており、職人やアーティストなどの表現の場となっている

■ 目指す姿を実現する上での課題

- ・ エリア内に空き地や空き家、駐車場が点在しており、歴史ある建物や風情あるまちなみの連続性が欠けている
- ・ 中心市街地からの回遊動線ができていない
- ・ 自動車、自転車、歩行者が錯綜しており、安全で快適な歩行者空間が形成されていない
- ・ エリアのリノベーションを進めていく主体や財源がない

■ 検討すべき項目

- ・ エリアのリノベーションを行う組織や体制の構築
- ・ 活用できる空き家や空き地、駐車場の把握と、その地権者へのアプローチ
- ・ ものづくりや文化・芸術などこの場所ならではの魅力創出
- ・ 回遊性を向上させる歩行者空間の形成や機能の導入

② 今後の検討項目の整理

■ 検討項目

① 空家のリノベーション及び利活用の促進(地元組織・市)

- ・ エリアリノベーションを推進するための、地域や民間を中心とした組織や体制構築の検討
- ・ エリアリノベーションを支援するための、市の体制づくりや、スキームの検討
- ・ 空き家や空き土地の活用方策やコンテンツの検討と、そのための実験的な活用の実施

② 観光・文化・芸術活動などとの連携(地元組織・市・関連団体)

- ・ 観光・文化・芸術など、それぞれの活動に対応した既存家屋や空き家等の改修・整備や、それらを活用したコンテンツの検討
- ・ 歴史文化資源を生かした新たなコンテンツを創出するための、アーティスト(芸術家)等との連携による、歴史・文化施設や、空き家等を活用した取組の検討
- ・ ものづくり事業者の新たな拠点(ここならではの拠点)となるよう、地域の理解醸成と、事業者の誘致方策等の検討

③ 回遊性を向上する改修・整備の検討(地元組織・市)

- ・ 回遊性を向上させるための、安全で快適な歩行者空間の整備の検討
- ・ 滞在環境を向上させるための、公共空間の活用と、休憩機能の充実・強化の検討
- ・ 歴史的な景観の連続性をつくる什器やサイン等のデザイン統一や、導入の検討
- ・ 歴史文化と調和したファサードデザインや、地先空間の活用方策の検討



6 エリア交通計画の考え方

(1) 検討の方向性

エリア内において、「車中心」の空間から「人中心」となる空間へと転換し、多様な交流や賑わいを創出し、安全で快適に回遊できる空間の形成を図るための方策の1つとして、公共交通の利便性向上や自動車の過度な流入抑制等に向けた指針等が必要となる場合には、エリア内における交通計画(仮称:エリア交通計画)の策定の検討が必要となる。



- 市街地内における狭隘な道路構造等を踏まえ、**歩車分離区間**(歩行者専用又は道路整備済み)と**歩車共存区間**(歩行者と車両の物理的な分離無し)を**組合せ、歩いて楽しいウォークブル・ネットワークの構築**を図る。
- 歩車分離区間では、歩道上の快適な通行や利活用に資する整備を行うとともに、**「ほこみち」(歩行者利便増進道路)の活用等により、沿道(地先空間)において継続的な賑わいの創出**を図る。
- 「スモールエリア」が広範囲に点在することから、**徒歩での回遊に加え、シェアサイクルでの移動も可能**となるよう検討するとともに、これまで以上に、シェアサイクルポートの見える化(分かりやすく利便性の高い場所への配置)を図る。
- エリア内に駐車場が多く点在していることから、県道204号線沿い(外周道路沿い)や、シェアサイクルポートの近隣に**駐車場を再配置・集約化**を検討し、徒歩や自転車での回遊(パーク&ウォーク、パーク&サイクルライド)の促進を図る。

凡 例	
	ウォークブル・ネットワーク (歩車分離・歩行者専用)
	ウォークブル・ネットワーク (歩車共存・川沿い)
	ウォークブル・ネットワーク (歩車共存)
	主要駐車場 (多くの収容台数を確保できる駐車場)
	シェアサイクルポート (新規)
	シェアサイクルポート (既存)
	シェアサイクルポート利用圏域 (新規) 半径250m圏
	シェアサイクルポート利用圏域 (既存) 半径250m圏



6 エリア交通計画の考え方

(2)策定に向けたポイント整理

今後、以下の5つのポイントについて整理を行うとともに、項目ごとに課題や目指す姿の検討を深める中で、エリア交通計画の策定が必要となった場合には、官民連携のもと策定に取り組む。

- 主軸となる「山口駅通り」の道路空間の再編
- 一の坂川交通交流広場及び山口駅前広場の再整備
- 魅力的な細街路のネットワーク化と歩ける環境づくり
- 公共交通網の再編と、新たなモビリティの強化・充実
- 駐車場の戦略的な再配置・集約化



検討の結果、ウォークブルを推進する上で、別途、エリア交通計画の策定の必要性が出てきた段階で、官民連携のもと策定に取り組む。



6 エリア交通計画の考え方

(3) 検討の視点

① 魅力的な細街路のネットワーク化と歩ける環境づくり

※検討の視点のうち、「山口駅通りの道路空間の再編」及び、「一の坂川交通交流広場及び山口駅前広場の再整備」については、本ビジョン「5-(2)」に方向性を記載

▼一の坂川沿い



▼萩往還



▼ヒューマンスケールな路地



▼歩行者専用化の例(ドイツ・ライプツィヒ)



歩行者専用化とライジングボラードによる車両の抑制により、道路空間の活用が可能。また、舗装もシンプルかつ高質。

▼ゾーン20の例(ドイツ・ライプツィヒ)



歩行者や自転車と車の共存を図るには30km/hでは速いため、20km/h以下の規制を実施。

■ 検討の視点

- 山口市の歴史・文化・自然を感じることが出来る細街路をピックアップし、それらをいかに、ネットワークとして繋いでいくか。
- 歩行者優先に向けて、ボラードや交通規制による歩行者の専用化をはじめ、舗装の高質化、サインの整備、自転車通行空間の明示など、どの対応が適切か。また、何に優先して取り組むべきか。



6 エリア交通計画の考え方

②公共交通網の再編と、新たなモビリティの強化・充実

▼中心市街地周辺のバス路線図



出典：山口市総合時刻表

▼中心市街地周辺のシェアサイクルポートマップ



出典：山口市シェアサイクルパンフレット(R6.4時点)

■検討の視点

- ・ 山口駅通りの道路空間の再編を進める中で、山口駅通りを主要バス路線として維持・充実させるべきか。
- ・ 山口駅前広場の交通結節機能を強化・充実を図るか、又は、早間田交差点付近に交通結節機能をつくるべきか。
- ・ 徒歩での回遊に加え、シェアサイクルでの回遊も可能となるよう、各スモールエリアにシェアサイクルポートを設置すべきか。
- ・ 電動キックボードやグリーンスローモビリティなどの新たなモビリティを導入すべきか。
- ・ 自転車の通行環境はどのようにすべきか(自転車専用レーンは必要か)。



6 エリア交通計画の考え方

③駐車場の戦略的な再配置・集約化

▼中心市街地周辺の駐車場マップ



出典：街づくり山口HP

▼中市・井筒屋駐車場 (左図P9)



▼中市第2駐車場 (左図P13)



▼左図P7~P10の駐車場へ向かう 車両の渋滞(山口駅通り)



▼長門湯本温泉の例(山口県長門市)



温泉街の再整備にあわせて駐車場を整備。駐車場代の売上を、長門湯本温泉まち㈱がエリアマネジメントの各種施策・事業に還元。

▼バルセロナの例(スペイン・バルセロナ)



駐車場内にシェアサイクルポートを併設し、パーク&サイクルライドを推進。駐車場代の売上をシェアサイクルの売上に還元。

■検討の視点

- ・ウォーカブルなまちづくりの推進と駐車場施策をいかに連携して取り組んでいくか。
- ・どこに駐車場を再配置・集約化するのが良いか。また、誰が主体となって行うのか。
- ・まちづくりの関係者等が駐車場の運営主体となった場合、その収益をどのようにしてまちづくりに還元していくか(例：シェアサイクルの運営、道路空間・公共空間の維持管理等)。



7 今後の推進体制

今後は、各スモールエリアにおける取組を推進していく段階に入ることから、スモールエリアごとに専門家や実施主体等が連携して取組を推進するチーム（「推進チーム」）を立ち上げるとともに、これまでの検討チーム会議を「プロジェクト会議」へと移行し、プロジェクト全体の統括・調整を図る。
また、推進会議については、引き続き継続し、プロジェクトの確認・共有等を図る。

推進会議

方向性の共有を行い、取組の円滑な推進を図る、官民連携の会議体

市長

山口県

地域の
代表者

経済
団体

有識者

▲ 検討・提案・報告

▼ 方向性の確認・共有

プロジェクト会議 （旧検討チーム会議）

各スモールエリアでの取組を横断的に調整・推進する会議体

【想定する推進チーム】

スモールエリアごとに専門家や実施主体等が連携して取組を推進

