

第6章 まちづくり構想

1 山車まつりが映える景観まちづくり

(1) 伝統的な建物の再生と修復による町方のまち並みの誘導

- 江戸時代に形づくられ、現在も残る町方の町割や昔の面影を伝える風情ある建物を生かしたまち並み景観を誘導するとともに、横須賀の伝統文化である横須賀まつりの山車が引き回される道筋や愛宕神社参道を中心に文化的な雰囲気醸し出す景観づくりを進めます。
- 町方の町割や昔の面影の残る地区を「町方まち並み誘導ゾーン」として、愛宕神社の参道沿道を「愛宕神社参道ゾーン」として位置づけ、誘導すべき建築物の形態、デザインなどの基準やルールづくり（景観ガイドラインの策定）を検討します。
- 「町方まち並み誘導ゾーン」全体では、高さ及び色彩を中心とした緩やかなルールとする一方、そのなかの「愛宕神社参道ゾーン」では、特に、古いまち並みを醸し出す景観の形成を図ることとし、デザインや材料の細部までのルールを設けることが考えられます。

■ガイドラインの適用区域(案)



- また、地域の工務店や建設業界とも連携した伝統的な住宅の再生技術や、伝統工法による住宅建設などの普及促進を図ります。

(2) 歴史的な雰囲気のある“文化と山車のみち”空間づくり

- 愛宕神社参道、横須賀まつりの山車のルートを「文化と山車のみち」として位置づけ、重点的に伝統的景観づくりを進める道として、電線類の地中化や景観に配慮した路面舗装など、歴史的な環境や沿道景観と調和した道路景観の形成を図ります。

■愛宕神社参道の整備イメージ



- 山車蔵とともに、横須賀まつりの山車の道筋やどんでん場などの目印やサイン、案内板・解説板などを整備し、横須賀まつりをより身近なものとしていきます。
- 「文化と山車のみち」については、まちなみ景観との調和や安全面に配慮した舗装面の整備（美装化、カラー舗装化）やコミュニティ道路化などにより、自動車の走行速度を抑制し、歩行者や自転車が安心して通行できる道路空間として整備します。

■歴史的な雰囲気と調和したサインの整備イメージ



◆宿場案内・案内図

参考事例：加納宿（岐阜県各務原市）



◆史跡案内

参考事例：中津川宿（岐阜県中津川市）



◆駐車場案内

参考事例：妻籠宿（長野県木曾郡南木曾町）

（3）かつてのにぎやかな町家文化を継承する常滑街道沿いの景観づくり

- 常滑街道沿いに残る、明治から昭和初期にかけての木造建物の活用や再生を図るため、かつての町家の建物の保存・修復のための技術を育成し、再生や修復の誘導基準を検討します。
- 「町方まち並み誘導ゾーン」及び「愛宕神社参道ゾーン」における景観ガイドラインの検討とあわせ、伝統的な商店街にふさわしい看板や建物の形態など沿道景観形成のためのルールづくりを検討します。
- 国道155号沿道東側における高層マンションと低層の木造家屋が主体のまち並みの調和を図るため、高層マンションが立地できるゾーンや高さの規制の検討、戸建住宅の立地抑制など、土地利用のコントロールを検討します。

2 まちの新たな拠点づくり

(1) 地域の歴史・文化の中心となる拠点機能の充実

- “横須賀のまちにふれる『伝承と再創造の館』”を基本コンセプトに、横須賀まちぐるみ博物館の拠点としていきます。
- 横須賀の地域文化を代表する歴史文化資源である横須賀まつりをより広く発信する拠点として、山車1台を展示できるスペースの整備を検討します。
- 地域にある5台の山車を交代で展示し、外部からも見ることも可能とすることで、横須賀の歴史を象徴する景観形成にも資する構造とするとともに、地域情報機能と連携し、からくりを間近に見るなど、年間を通じて山車を身近に感じる機会を増やすことができます。

■「伝承と再創造の館」の整備イメージ



■地域情報発信機能の整備イメージ



- 図書やパソコンにより、横須賀まつりや横須賀のまちの歴史、まち歩きの情報に関する資料を見ることができる情報スペースの設置を検討します。
- 簡単な飲食ができるスペースも併設し、文化センターを訪れる利用者の休憩や交流の場、小規模なイベントも可能なスペースとすることもできます。

(2) 地域住民の自主的・継続的な生涯学習活動、コミュニティ活動、まちづくり活動の支援

- 生涯学習機能については、東海市の社会教育基本方針による「全ての市民が生涯にわたって自由に主体的に学習する機会を得ること、その成果を発揮することができるよう、幼児期から高齢期までの生涯にわたる学習活動の展開と支援を進めるとともに、学びの成果を生かせる場と機会の提供する」ための機能を備えた、「学舎（まなびや）」として機能の更新を図ります。
- 機能更新にあたっては、祭りや山車の文化を持つ横須賀地区に立地する特性を生かした「**伝承と再創造の館**」をコンセプトに、市民の多様な利用ニーズへの対応やバリアフリー化を図ります。
- 文化創造機能（ホール）については、複合型文化施設の「大ホール」と「多目的ホール」の中間的規模を有する「中ホール」として、舞台機能の充実などを視野に入れた施設の整備を行います。また、ホールで行う文化創造活動や生涯学習活動として、横須賀の伝統文化やそのほかの伝統芸能を中心とした文化・芸術について体験し、学ぶことができるソフトウェアの充実を図るとともに、複合型文化施設公演と連携した利用も行います。

(3) 市民との連携による運営体制の強化

- 複合型文化施設の大ホール、多目的ホールの規模及び機能を踏まえ、市民の多様な利用ニーズに応えるホールとして施設の運営を行うとともに、複合型文化施設のアウトリーチ*の場として連携し、複合型文化施設がめざす芸術・文化の発信機能を補完します。
- 老若男女の居場所づくりのため、次の機能の充実を図ります。
 - ア 担い手の育成の拠点機能として、横須賀のまちの歴史を次世代に継承できる体制づくりや小中高の学校教育と連携した地域文化の共有や伝承を行う。
 - イ 放課後の子どもの居場所としての機能として、学習スペースとしての利用と世代間交流による地域文化継承活動を行う。
 - ウ 子育て世代の居場所としての機能として、子育て支援施策と連携した参加機会の充実、世代間交流を行う。
- 横須賀のまちぐるみで地域文化を発信する拠点として、社会教育施設利用者と地域住民との交流機会の増大（発表の場づくりなど）やまちのにぎわいづくりに向けたまち歩きのスタート地点としての活用（まちの景観・歴史スポットの情報提供など）、大学などと連携したまちづくり・まちおこし活動の拠点機能の充実を図ります。

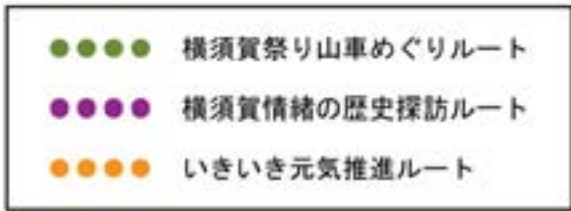
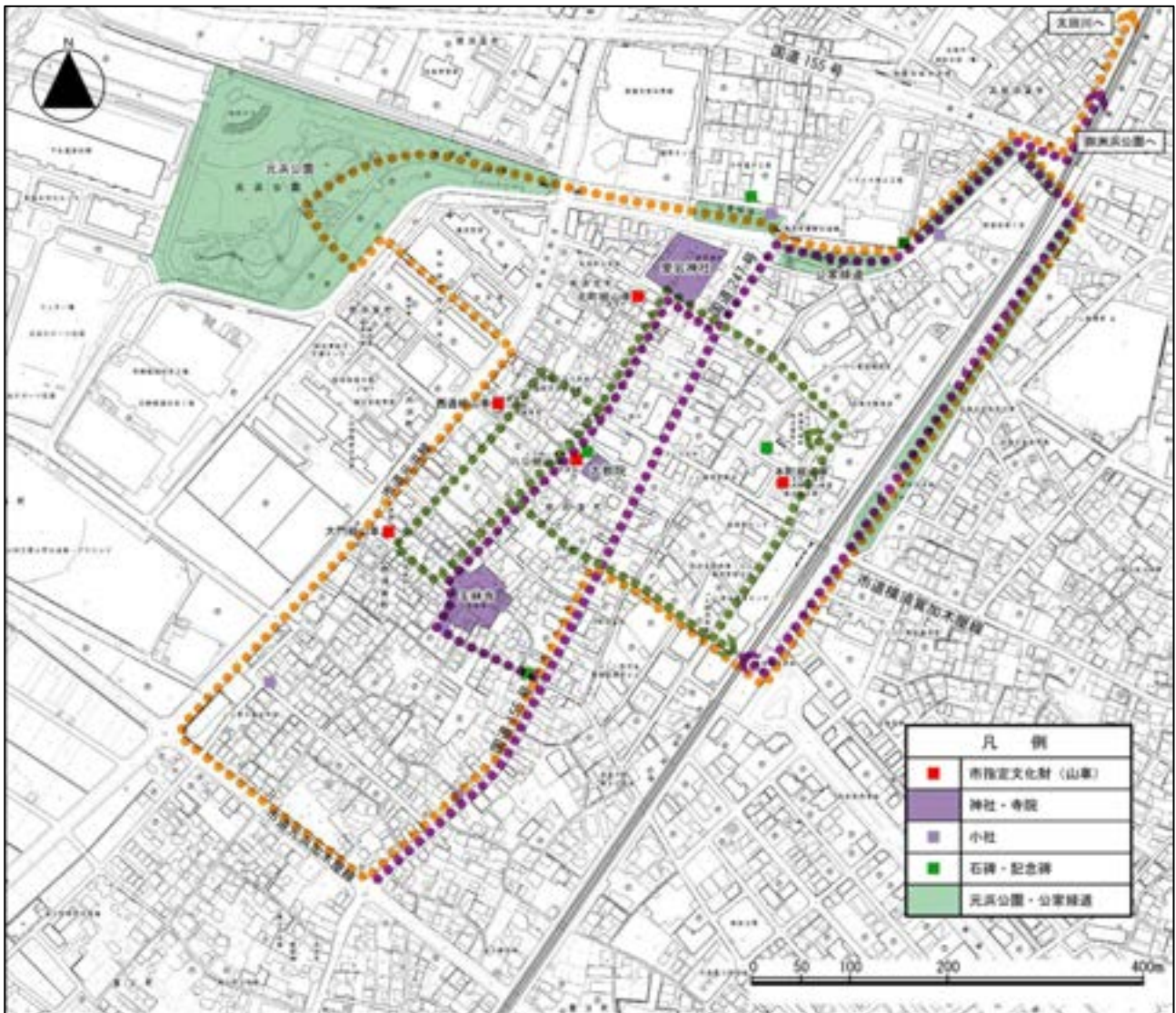
*アウトリーチ：公的機関、公共的文化施設などが行う、地域への出張サービス。

3 地域資源を生かしたにぎわいづくり

(1) 地域住民や外部からの来訪者が出会い、集うことのできる交流やふれあいの場の形成

- 「文化と山車のみち」を中心に、本地区内に点在する山車蔵や愛宕神社、横須賀御殿跡などの歴史文化資源を巡る「横須賀まつり山車蔵めぐりルート」及び本地区の歴史や文化を体感しながら、かつての横須賀御殿の名残でもある御洲濱（現、御洲浜公園）の記憶を辿り、まち歩きを楽しむ「横須賀情緒の歴史探訪ルート」、太田川地区や元浜公園などを結び散歩やウォーキングを楽しめる「いきいき元気推進ルート」などを設定します。

■周遊ルートの設定(案)



- 「横須賀まつり山車蔵めぐりルート」をはじめ、各周遊ルートに位置づけた路線・区間については、歩道が未設置な区間における歩道の新設や舗装面の整備（美装化、カラー舗装化）、コミュニティ道路化などにより、来訪者が安全に安心して歩ける道路空間を確保します。

■「横須賀まつり山車蔵めぐりルート」の整備イメージ



- これら周遊ルート歩く来訪者の玄関口としての役割が期待される尾張横須賀駅については、駅前広場の整備を推進するとともに、横須賀まつりをはじめ地区の歴史や文化を広く情報発信するための場（山車の展示スペースなど）の設置を検討します。また、将来的には尾張横須賀駅を経由する山車の運行ルートやどんでん場の確保についても検討を進めます。

■駅前広場の活用イメージ



参考事例：[左]久喜市、[中]津島市、[右]半田市

- 横須賀を発祥として本店の店舗を構える地元の有力菓子メーカーと連携し、地域活性化（にぎわいづくり）の核となるとともに、周遊ルートの発着拠点となるような空間（路地裏のにぎわいづくり拠点）の整備を検討します。
- 当該拠点については、広場や休憩所、飲食サービスや土産物店など、来訪者や地域住民も集える空間とすることも考えられます。

■「路地裏のにぎわいづくり拠点」の整備イメージ



- 路地空間を積極的に残すとともに歩行空間づくりを進めることで、地域住民のふれあいやコミュニティ形成の場として活用します。
- 周遊コース上のルート案内や施設、歴史資源などの案内情報の充実を図るとともに、市民ボランティアなどによるまち歩きガイドや案内人の養成を進めます。

■市民ボランティアなどによるまち歩きガイドや案内人のイメージ



◆「近江八幡観光ボランティアガイド協会」の市民ボランティアによる観光客等のガイド

参考事例：近江八幡市中心地区（滋賀県近江八幡市）



◆NPO法人夢空間松代のまちと心を育てる会（お庭拝見散策会）

参考事例：松代町（長野県長野市）

(2) 地域の資産を活用したにぎわいの場の創出

- 町方や常滑街道沿いの空き家、空き店舗などの再生と活用を図るため、情報の収集整理を行い活用の基盤を整えます。
- 土地や建物所有者の意向確認、空き家情報バンクなど空家・空き店舗を活用したい主体とのマッチングの仕組みづくりを進めるとともに、空き家を活用したリノベーション※¹やコンバージョン※²のモデルの導入を検討します。

■空き家、空き店舗などの情報バンクのイメージ



- 地域住民や地域で活動するNPOなどが主体となり、高齢者や子育て世帯のための交流や情報交換の場、コミュニティカフェ、地域の農産物の直販店などのにぎわいの場の創出を誘導します。
- 近隣の大学や研究室、企業との連携を図りながら、多様な世代が交流できる場やさまざまな活動（屋台市、ライブパフォーマンスなど）を行える場を誘導します。
- チャレンジショップ※³など起業を考える人の新規参入、空き家のリノベーションによる共同店舗、日替わりシェフのようなシェア店舗などの新たな店舗形態やこれらの事業運営を担う主体の育成、誘導などの条件を整える。

※1 リノベーション：既存の建物に大規模な改修工事を行い、性能を向上させたり価値を高めたりすること。

※2 コンバージョン：建物の用途を転用すること。オフィスビルを改修して居住用に用途を変更することなど。

※3 チャレンジショップ：空き店舗等を活用し、お店や商売を始めたい方に安価な家賃で貸し出しを行うことで、独立までのさまざまなノウハウを積んでもらうための施設・制度。

■ 空き家、空き店舗などの活用イメージ



◆ 空き店舗をまちづくり会社や学生のまちづくり活動の場として活用

参考事例: 豊川稲荷周辺地区(愛知県豊川市)



◆ 空き店舗を子育て支援の場として活用

参考事例: 子育てほっとスペース・すきっぷ(徳島県徳島市)

4 花と緑の健康まちづくり

(1) 花や生け垣などに囲まれた昔ながらの路地空間の形成

- 昔ながらの路地空間については、住民の理解と協力のもと、花や生け垣などに囲まれた地域住民のコミュニティの場として生かし、安心して散策できる環境を形成します。
- 町方内部や既存住宅地の路地空間を花や生け垣に囲まれたコミュニティの場、地域住民の生活空間として再生します。
- 愛宕神社、玉林寺、大教院などの地区内の社寺境内地は、地域の人々や高齢者、子供たちがくつろぎ、遊ぶことのできる空間として、緑の維持保全を促します。
- 文化センターや勤労センターなどの公共施設の緑化を進めます。

■公共施設の緑化イメージ



◆緑のカーテンによる公共施設の緑化

参考事例：日進市役所北庁舎(愛知県日進市)



◆屋上緑化

参考事例：名古屋市役所本庁舎(名古屋市中区)



◆緑のカーテンによる公共施設の緑化

参考事例：今池中学校(名古屋市中種区)

(2) 地区周辺の元浜公園、公家緑道などとネットワークした健康づくりに寄与する散歩みちの形成

- 「文化と山車のみち」における歴史的なまち並み形成やにぎわいの創出と合わせ、地区周辺の元浜公園、公家緑道などをつなぎ、住民の健康づくりにも寄与する日常的な散歩みちづくり（歩行者ネットワークの形成）や休憩スポットづくりを進めます。
- 名鉄常滑線側道2号線や公家緑道を活用し、連続性のある歩行空間を確保します。
- 地区内に点在する既存のちびっこ広場の改善、景観に配慮した修景整備などを進めます。
- 散歩道づくりとあわせ、公共施設の敷地、空き地などの活用により、ポケットパークやベンチなどの休憩施設を整備します。

■ ポケットパークや休憩施設の整備イメージ



- ◆ 千住宿歴史プチテラス(1993年度)
- ・面積: 242.9㎡
- ・江戸時代から続く地産き紙間屋横山家から区に寄贈された土蔵を中心に、純日本風の庭を再現費後の土蔵はギャラリーとして貸し出している。
- ・地元の「千住プチテラス維持会」によって管理されている。



- ◆ 陸原一丁目ほっとプチテラス(2008年度)
- ・住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の一環として主要道路の拡幅整備、行き止まり道路の解消などと共にテラスの整備を実施
- ・防災、交通安全、環境、地域のコミュニティなどについて、まちづくり協議会や敷地近隣の方々と区と一緒に計画
- ・かまどベンチ、雨水集水タンクを設置



- ◆ 青井3丁目いこのプチテラス(2000年度)
- ・面積: 31.2㎡
- ・閑静な住宅地内のプチテラス

出典: 足立区HP、「千葉県21世紀の市街地形成検討調査報告書」H17.3千葉県

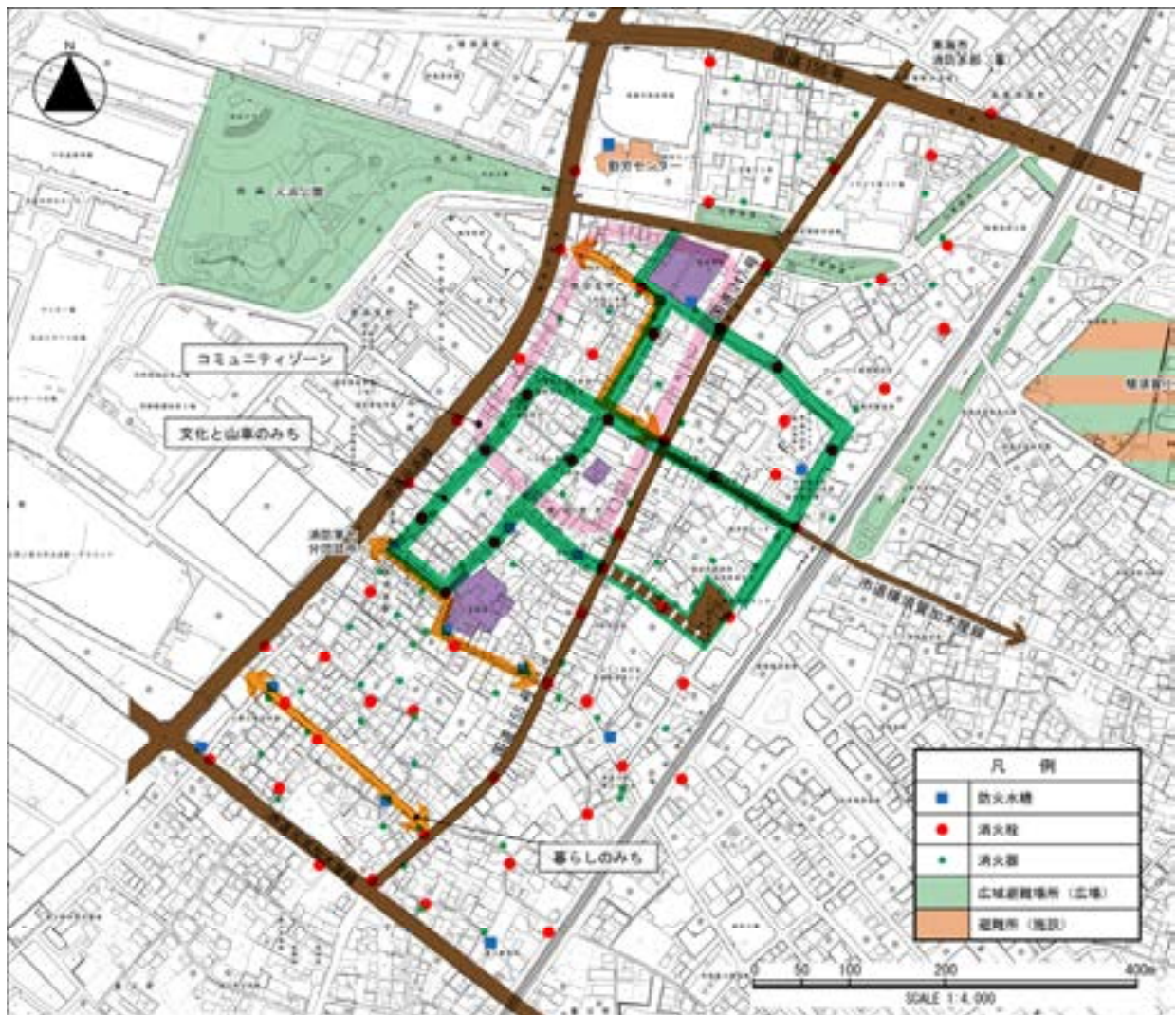
参考事例: プチテラス(東京都足立区)

5 安全・快適なまちづくり

(1) 自動車や歩行者・自転車が共存できる安心して歩ける道路・交通環境の形成

- 尾張横須賀駅の駅前広場や(都)横須賀駅西通線の整備を推進し、自動車交通の骨格となる道路体系を構築します。
- 地区内の道路については、幹線道路とのネットワークや現況の幅員構成、沿道土地利用などの拡幅可能性などを勘案し、地域住民の意向を十分取り込みながら、自動車通行に対応して拡幅整備すべき道路と路地空間として生かす道路の位置づけを検討します。
- 愛宕神社参道をはじめ、地区内において比較的広い幅員を有し自動車交通と歩行者が共存する道路を「暮らしのみち」として位置づけ、歩行者や自転車の安全性を確保し、安心して歩ける歩行者空間を形成します。
- 町方内部はコミュニティゾーンとして、地区の関係車両以外の通過交通を極力排除しつつ、細い路地空間を生かした歩行者や地域住民優先の交通体系を確立します。

■道路体系図




- 特に、「文化と山車のみち」及び「暮らしのみち」であり、愛宕神社と「路地裏のにぎわいづくり拠点」を結ぶ愛宕神社参道（神社～同盟書林間）については、景観形成や歩行者の安全確保、にぎわいづくりといった観点から、優先的に電線類の地中化を進めるとともに、自動車交通と歩行者が共存する歩車共存道路化（コミュニティ道路化）を進めます。

■愛宕神社参道の整備イメージ(再掲)



■「文化と山車のみち」における電線類地中化優先区間の候補路線

(2/1)

	路線名(または起終点)	期待する整備効果	プライオリティ*検討	現地写真
候補路線(1)	尾張横須賀西通り線	<ul style="list-style-type: none"> 尾張横須賀駅に向かうエントランス道路。駅周辺交通を担う幹線道路としての役割をもつ。 ⇒地中化によりエントランス機能の充実を図り、駅周辺の歩行者・自転車交通の安全性向上を図る(歩行者と自転車の共存) ⇒他路線との差別化を図り、地区外の観光客を愛宕神社参道に導流する。(にぎわい拠点の活性化と生活道路への流入防止) ⇒消防自動車が進入できない地区があるため、当該道路の防災機能を高め、消火活動の可能な範囲を広げる効果が期待できる。 	<p>高</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域内の主要鉄道駅に繋がる路線であり、無電柱化の公共性は非常に高い。 歩行者安全性の向上と地域活性化の両面から高い整備効果が期待できることから、優先順位は非常に高い。 国道155号線以西の延伸区間は、地下設備の支障移転が困難なことから、道路延伸時に整備することが妥当である。 	
候補路線(2)	尾張横須賀駅 駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> 尾張横須賀駅のエントランス広場。 ⇒まちづくりを行う上で、「地域の顔」となる駅前広場の景観向上や交通安全性の確保は不可欠。 ⇒「どんてん」の行う場所を155号線の交差点から駅前広場に移動させることができれば、広スペースで行うこととなり、より多くの人々が「どんてん」を見ることができるとともに、山車の視認性向上による観光客の満足度向上が期待できる。 	<p>高</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域内の代表的な交通発生集中地点であり、無電柱化の公共性は非常に高い。 歩行者安全性の向上と地域活性化の両面から高い整備効果が期待できることから、優先順位は非常に高い。 候補路線(1)、(7)の無電柱化路線を連続させることで、地域全体の整備効果上昇が期待できる。 	
候補路線(3)	愛宕神社参道① (愛宕神社⇔同盟書林)	<ul style="list-style-type: none"> 地域文化の拠点である愛宕神社の参道 ⇒従来の拠点(愛宕神社)と新しい拠点(にぎわいづくりゾーン)とを結ぶ区間であり、地域活性化が求められる区間(既存の沿道を活用した街並みづくり) ⇒横須賀まつりの「どんてん」が行われる路線であり、山車の移動円滑性向上によるにぎわい演出に期待できる。(にぎわい拠点の活性化) 狭小な歩道で交通量の多い155号を避けた地域内の自転車・歩行者交通が多い路線 ⇒地中化により見通しを改善し交通安全性の向上を図る(歩行者と自動車の共存：暮らしのみち) 	<p>特高</p> <ul style="list-style-type: none"> 地元要望が最も高い区間。 今後の沿道発展も期待でき、地域活性化の観点から、特に無電柱化の整備効果が期待できる区間。 国道155号を自動車優先、当該路線を歩行者優先と位置付け、無電柱化により当該路線へ歩行者を導くことで歩行者安全性の向上が期待できる。 	
候補路線(4)	愛宕神社参道② (同盟書林⇔玉林寺)	<ul style="list-style-type: none"> 尾張横須賀駅から愛宕神社や玉林寺への歩行者動線 ⇒従来の拠点(玉林寺)と新しい拠点(にぎわいづくりゾーン)とを結ぶ区間であり、地域活性化が求められる区間(既存の沿道を活用した街並みづくり) 歩行者優先の道づくりを目指す路線 ⇒カラー舗装化や車両通行規制らの施策に加えて無電柱化を図ることで「歩行者優先」の整備効果が高まる。 	<p>高</p> <ul style="list-style-type: none"> にぎわい拠点へ歩行者を視覚的に導くことができることや、中長期的な視点では沿道の発展も期待できる路線であり、プライオリティは高い。 無電柱化により当該路線へ155号の歩行者を導くことで歩行者安全性の向上が期待できる。 駅西通り線の延伸区間との交差するため、駅西通り線が延伸する際、支障移転が生じることから、道路延伸時に整備することも考えられる。 	
候補路線(5)	尾張横須賀駅 駅前広場 ⇔文化センター	<ul style="list-style-type: none"> 横須賀駅から文化センターへの歩行者動線。 ⇒文化センターが、「横須賀文化の香るまちづくり拠点」と位置付けられており、文化センター周辺から駅までの歩行者動線は優れた景観性が求められる。(にぎわい拠点の活性化) ⇒文化センターの「改修事業」に、建物改修だけでなく駅からのアクセス改善を加え、改修事業効果の拡大を図ることが望ましい 	<p>中</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅とまちづくり拠点を結ぶ路線であり公共性は高い。 現況道路は片側歩道であり、駅からにぎわい拠点(愛宕神社周辺)への歩行者誘導は、両側歩道の駅前通り線を優先すべきと考え、整備プライオリティは駅前通り線よりも低く設定した。 	

*プライオリティ：優先順位、優先度。

■「文化と山車のみち」における電線類地中化優先区間の候補路線

(2/2)

	路線名(または起終点)	期待する整備効果	プライオリティ検討	現地写真
候補路線(6)	文化センター⇄愛宕神社	<ul style="list-style-type: none"> 文化センターから愛宕神社への歩行者動線。 ⇒候補路線(3)、(4)、(7)と連続させることで、地域の無電柱化ネットワークを形成し、地域の交通安全性向上や地域活力の充実を図る。 	<p>中</p> <ul style="list-style-type: none"> 無電柱化ネットワークの形成は、歩行者安全性や地域活性化の観点から望ましい 現在の沿道状況は駐車場等となっており、「歴史と文化」が感じられる路線ではなく、電力・通信需要も低いことから、整備の緊急性は低い。 	
候補路線(7)	公家緑道	<ul style="list-style-type: none"> 太田川地区から勤労センター・体育館(避難所)への歩行者動線 ⇒太田川地区の市民の避難所へのアクセス向上を図る。 緑道内の植栽が充実しており、現在の優れた景観維持が求められる 	<p>高</p> <ul style="list-style-type: none"> 「花と緑のまちづくり」の視点においては、モデル的な路線であり、基本構想を実現する上でプライオリティは高い。 	
候補路線(8)	常滑街道(国道155号)	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の幹線道路 ⇒交通量が非常に多く(13,800台/日(H22センサス))、既設歩道も狭小なため、交通安全性の向上が求められる。(歩行者と自動車の共存) 基本構想では「常滑街道町屋再生ゾーン」に指定 ⇒「伝統的な商店街にふさわしい景観」との整合性を図ることができる。(既存の沿道を活用した街並みづくり) 	<p>中</p> <ul style="list-style-type: none"> 既設歩道が狭隘な上、通過交通が非常に多いことから、無電柱化ではなく、「自動車優先の路線と位置付け、歩行者を他路線へ誘導する」による交通安全性の向上を図るべき路線と考えられる。 にぎわいづくりのための街並みを整備するためには、歩行者優先の道づくりを進める必要があり、無電柱化は、その機会に再検討することが妥当と考えた。 	
候補路線(9)	旧市街生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者優先の道づくりを目指す路線 ⇒カラー舗装化や車両通行規制らの施策に加えて無電柱化を図ることで「歩行者優先」の整備効果が高まる(歩行者と自動車の共存) 	<p>低</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区性の高い生活道路であり、無電柱化の公共性は低い。 無電柱化を行った場合、道路利用者に「地区内の幹線道路」の印象を与えるため、地区外の歩行者や通過車道増加が懸念されることから、他の路線が無電柱化された後に、当該路線について再検討すべきと考える。 	
候補路線(10)	愛宕神社周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> 勤労センター・体育館の駐車場から愛宕神社までの歩行者動線 ⇒地域拠点へ観光客を効率的に導くことができる(にぎわい拠点の活性化) 歩行者優先の道づくりを目指す路線 ⇒カラー舗装化や車両通行規制らの施策に加えて無電柱化を図ることで「歩行者優先」の整備効果が高まる。 	<p>低</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域拠点へ観光客を効率的に導くことができるものの、路線延長が短く、沿道の発展に対する期待が低いことから整備効果は高いとはいえない。 無電柱化を行った場合、道路利用者に「地区内の幹線道路」の印象を与えるため、地区外の歩行者や通過車道増加が懸念される。 	
候補路線(11)	横須賀加木屋線	<ul style="list-style-type: none"> 横須賀地区と高横須賀地区を結ぶ路線 ⇒交通量が多く、歩行者安全性の観点から無電柱化の整備効果は高い(歩行者と自転車の共存) 	<p>低</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道はマンション等が建設され、「歴史と文化」が感じられる路線ではないことから、まちづくり基本構想との整合性を考慮すると、プライオリティは低くせざるを得ない。 無電柱化ではなく、「自動車優先の路線と位置付け、歩行者を他路線へ誘導する」ことで交通安全性の向上を図るべき路線と考えられる。 	

- 地区内の自動車の集散機能を担うとともに、災害時の緊急車両の通行空間・避難路としての機能を担う「暮らしのみち」については、建築基準法に基づく最低幅員（4 m）の確保に加え、地区計画などによる建物のセットバックなどを行い、有効幅員を確保します。
- コミュニティゾーンにおいては、既存の道路形態・町割りを尊重し、路地空間を維持保全するための手法を研究します。また、ゾーン30の導入のほか、狭さく、クランクやハンプの設置、一方通行規制や道路舗装の工夫などにより自動車交通の速度抑制に向けた取り組みを進めます。

■「暮らしのみち」の整備イメージ



◆街なみ環境整備事業地区および街並み誘導型地区計画の区域図



◆道路境界から50cmセットバックした住宅の敷地部分の植栽。この植栽及び外壁に修景助成(整備費用の2/3)が実施された。



◆細街路整備では、道路中心線の確定を行い、通りごとにオリジナルのプレート設置した上で道路の美化を行っている。

出典：神戸市HP、国土交通省HP(街なみ環境整備事業パンフレット)

参考事例：野田北部地区(兵庫県神戸市)

■「コミュニティゾーン」内における自動車交通の規制イメージ

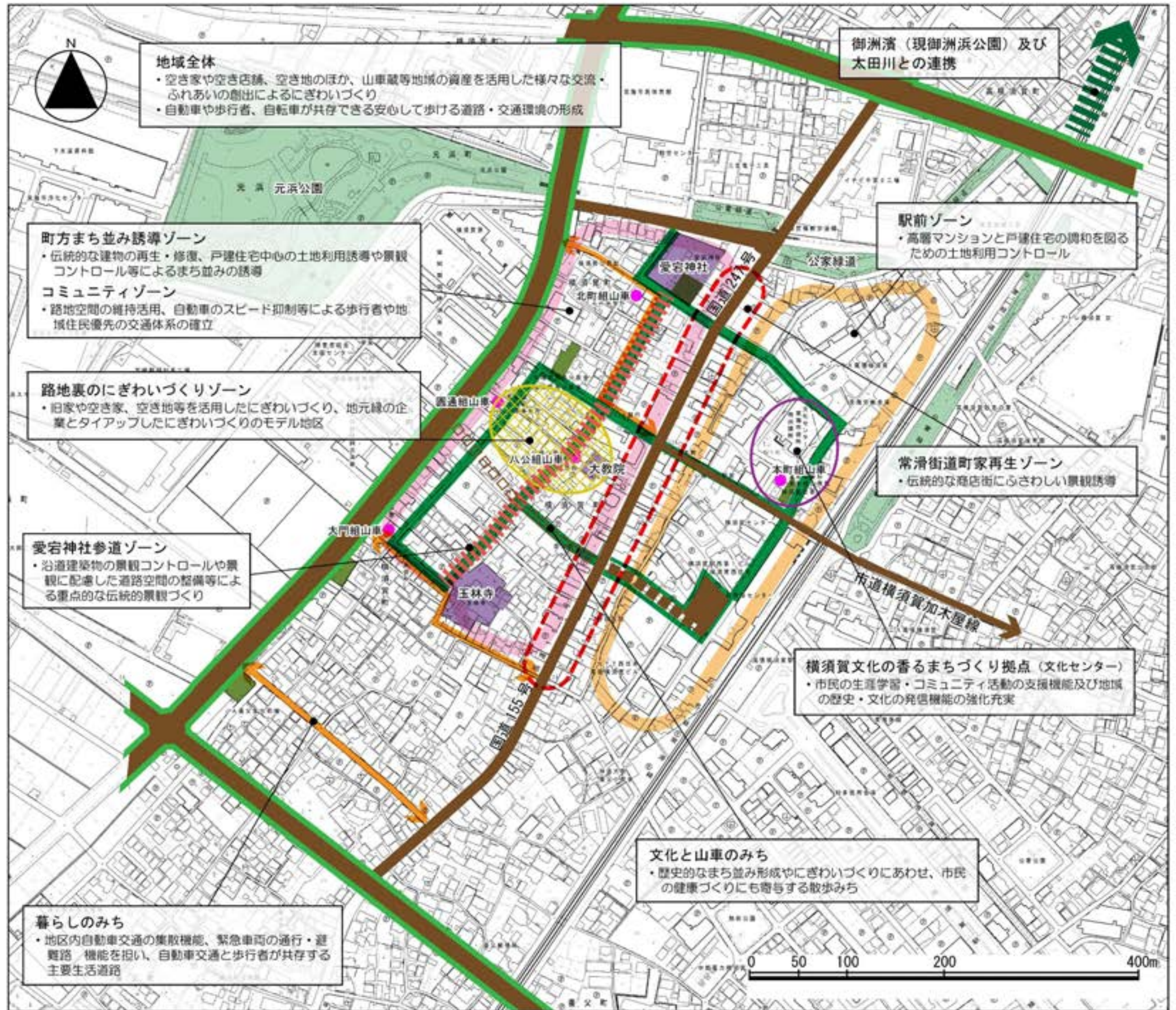


出典：歩行者・自転車優先のみちづくりホームページ

(2) 密集した木造住宅地の防災性を高めるためのコミュニティによる地域防災力の強化

- 地区内の寺社境内地や小広場、公共施設などは、交流・ふれあいの場であると同時に密集市街地の防災性の強化に果たす役割も大きいため、積極的に緑化を促進します。
- 消火栓、防火水槽、消火器などの配置や、使用方法、避難場所、避難路などを住民が認識できるような標識や防災マップを整備します。
- 日常的な防災・防火訓練を通じ、消火機器の使い方や配置場所の周知を徹底し、住民同士の助け合いによる防災行動、避難活動などを体験することで、コミュニティによる地域防災力の強化を図ります。

横須賀文化の香るまちづくり 構想図



横須賀文化の香るまちづくり構想図（将来イメージ図）

