

本町・中央まちづくり計画書

平成20年3月

本町・中央まちづくり協議会



まちづくり計画書 07年度 目次

はじめに

1. 計画対象地の概要と課題
 - (1) 長井市中心市街地の現状
 - (2) 長井市中心市街地のこれまでの計画経緯
 - (3) 2段構えの計画対象地区
 - (4) 都市計画等の現状と課題

2. 都市計画道路事業を核とした市街地環境整備計画
 - (1) 都市計画道路事業の仕組みと実現事例から得られる課題
 - (2) 都市計画道路事業初期の計画およびマネジメント
 - (3) 都市計画道路事業完成後のマネジメント
 - (4) 市街地環境整備計画と実現化方策

3. 都市計画道路事業に伴う整備計画
 - (1) 道路・インフラ計画
 - (2) 駐車場および広場の計画
 - (3) 個店の建て替えデザインガイド

4. 都市計画道路および沿道の整備事業
 - (1) 計画実施における検討事項
 - (2) 道路・インフラ整備事業
 - (3) 駐車場整備事業
 - (4) 個店の建て替え整備事業
 - (5) デザインワークショップから建て替え委員会までの運営

5. 心市街地活性化に向けて今後の展望
 - (1) 全国的に見た中心市街地活性化とマネジメント
 - (2) 長井市中心市街地まちづくりと都市計画道路整備の意義
 - (3) まちづくりのテーマ
 - (4) 人の集まる場所づくり
 - (5) 今後への展望

資料編

1. まちづくり組織
2. まちづくり協議会視察・研修
3. 本町・中央まちづくり協定
4. まちづくり基本理念

はじめに

このたび、約1年3カ月に及ぶ計9回にわたる会議を経て、まちづくり計画書が完成した。本計画書は『本町・中央まちづくり協議会』内に組織された『本町・中央まちづくり計画策定委員会』によってまとめられた。『本町・中央まちづくり協議会』設立の意義や本計画書作成の目的、委員の構成などについては後に詳述されているのでここでは省くが、計画書の完成は委員の皆様、事務局の方々の長期間にわたるご苦勞の賜物であり、ここに深謝し厚く御礼申し上げる。特に委員長の相羽先生をはじめとする4人の設計士の皆さんには、会議と会議の間ごとの打ち合わせや資料の作成などをお願いし、おかげで会議がスムーズにそして有意義に運び、素晴らしい計画書が出来上がったことに重ねて御礼申し上げたい。

さて、長井市の今後の存続、発展のために必要なのは“広域合併”若しくは“コンパクトシティ”化であり、そのいずれの場合においても当市の中心市街地の活性化が重要なことは論を待たない。そして“まち”の活性化にはそこに住む住民、そこを利用する人たちの意識や意欲が最も大切だが、この肝心の中心市街地の、交通量が多い上に歩道のない道路が、高齢者の買い物や児童生徒の通学にとって危険極まりないという現実を目の当たりにすると、その意欲さえそがれかねない。市民の安全、安心なくしては“まち”の活性化、ひいては長井市の発展は望めないと思う。一刻も早い当該道路の拡幅が望まれる。昨今は市、県、国ともに厳しい経済情勢の中にあるが、本計画書が街路事業の採択、道路拡幅の早期実現の確かな礎となることを期待したい。

「本町・中央まちづくり協議会」はたくさんの方々のご協力を得ながら長井市の発展のために、街路事業の採択に向けてこれからも根気強く活動が続けていかねばならないだろう。会員の皆様の更なるご理解とご協力をお願い申し上げます次第である。

本町・中央まちづくり協議会
会長 桑島 一郎

本報告書作成の目的

本町・中央通りの都市計画道路事業は長年待望されてきた経緯を持ち、これまで何回も事業の実施のために地域で話し合いが行われ検討が加えられてきた。今回まとめられた本報告書の目的は、これまでの長年にわたる協議の成果をとりまとめ、中心市街地活性化の核心として、周辺状況を勘案しながら計画内容を整理し、さらに今後、話し合いで計画内容を実行に移せるように備えておくことにある。

そして何より重要なことは、都市計画事業として他に優先して実際に事業が実行される必要のある理由を、広く外部に理解して頂くことである。

まちづくり計画策定委員会の位置づけ

本町・中央まちづくり協議会は「本町・中央区域が明るく住みよく、活力に満ちた街に発展するためのまちづくり活動を推進し、中心市街地並びに長井市の

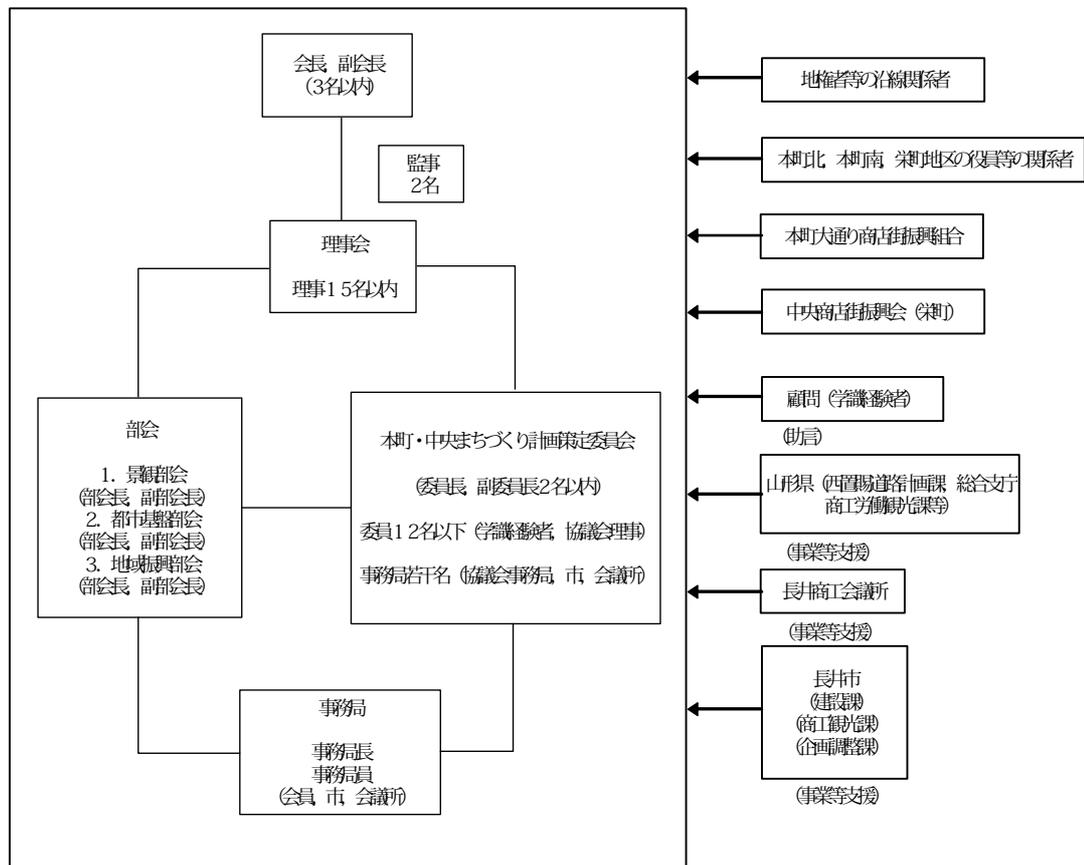
発展に寄与することを目的」に平成 16 年 11 月組織され、これまでの間、山形県が主体となって実施する街路事業に採択されるべく要望を行うとともに本町・中央区域の課題解決に向けて取り組んできた。

協議会の具体的な取り組みとして、設立の翌年度に景観部会、都市基盤部会、地域振興部会の三部会を設け、「本町・中央まちづくり協定」及び、まちづくりの基本理念である『「お母さんと子どもにやさしいまち」をめざして』の策定を行ってきた。

しかし、これらは直接大通りに面したまちづくりが中心となっていることから、本町・中央区域全体あるいは中心市街地全体における街路事業を含めたまちづくりをどうしていくかが求められていた。このため、協議会では「本町・中央まちづくり計画策定委員会」を組織し、この地域に暮らす私達住民にとってのより良いまちづくりはどうあるべきかという観点からこの計画書を策定したところである。

まちづくり計画策定委員会でまとめあげたこの計画書は、目指すべきまちづくりの指針として今後参照される位置づけにある。自分達のまちは自分達で創り上げるという強い意志を持ってこの計画をしっかりと受け止め、さらに計画を練り上げて実現に至るよう、関係各位の主体的な取り組みが求められている。

本町・中央まちづくり協議会 組織体制



1. 計画対象地の概要と課題

(1) 長井市中心市街地の現状

1) 人口、産業

基礎的なデータによって長井市の現状を把握する。長井市の中心市街地の範囲は未確定なので、DID(人口集中地区)より少し大きめの中央地区の範囲を使って、中心市街地の動向を把握する。

○ 長井市の人口は、平成17年(2005)で約3.1万人、DID人口は約1.1万人中央地区人口は1.4万人である。

○ 長井市中央地区の人口は、ここ30年で9%の減少であり、長井市全体の同時期の減少率6%よりも減少率が少し大きい。一方中央地区の世帯数はここ30年で約15%の増加となっている。

○ 中央地区の年齢構成を見ると、ここ20年で、65才以上の比率が13%から26%へ倍増し、15才未満が20%から15%へ、15~64才が67%から59%へと変化している。

○ 長井市全体での品目別購買依存率をみると、日用雑貨と食品ではここ20年間9割前後を推移している。しかし日用衣料が9割から6割強へ、紳士服・婦人服・子供服・用品と家族連れ飲食は8割から4割へ、レジャー・娯楽は5割から1割へ減少している。最寄品(食料品、日用雑貨)が健闘しているため、商品総合では20年前の9割から10年前に7割の後、2003年でも7割を維持している。

○ 中心部と中心部以外で分けると、中心部では1994年に最寄品(食料品、日用雑貨)75%、買回り品50%だったが、2003年には4割、2割となり、中心部以外の依存率とほぼ同等となっている。これは郊外に地方大手スーパーなどの出店があったことにより、中心部と限

はできない)

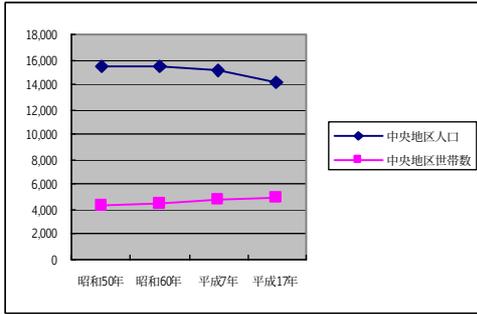


図1 中央地区人口の推移

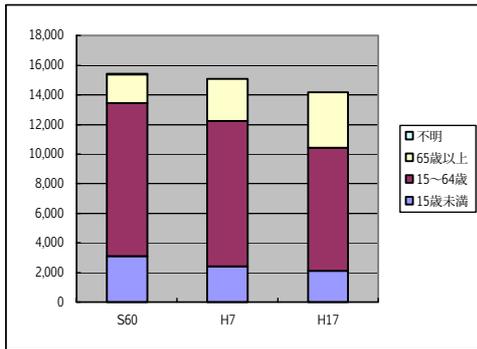


図2 中央地区年齢構成の推移

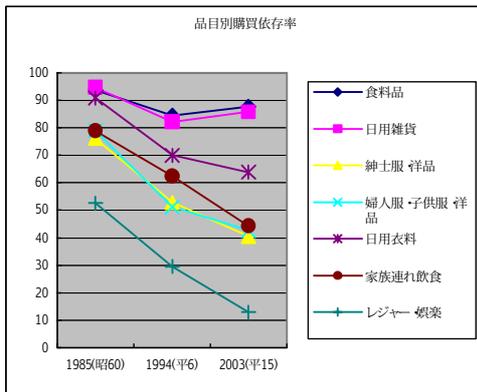


図3 長井市品目別購買依存率の推移

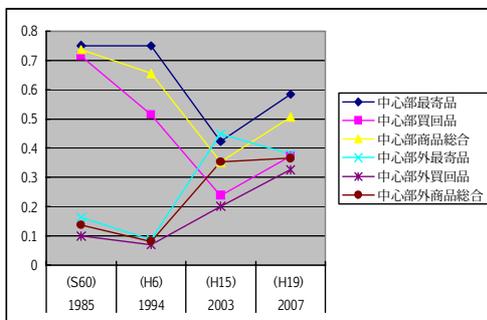


図4 中心部と中心部以外の購買依存率推移 (ただし2007は集計方法が異なり単純に比較はできない)

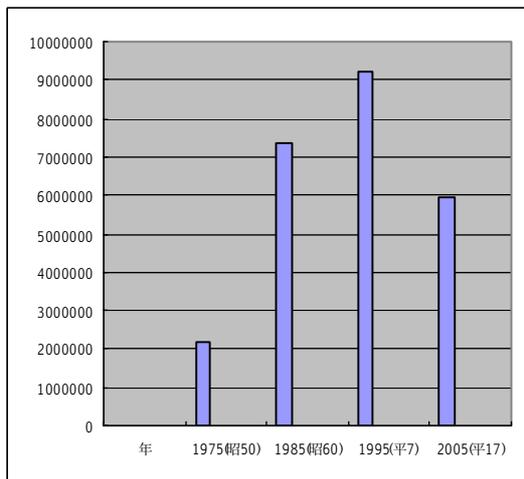


図5 長井市年間製造品出荷額(万円)

られたパイを分け合っていることを示している。集計方法が異なるもののその後 2007 には中心部が盛り返した。

○ 製造品出荷額は、1975 年の 200 億円から 1985 年の 700 億円、1995 年の 900 億円と急増し、2005 年には 600 億円に減少している。これは駅南東の工場などが閉鎖されたことによると考えられる。

2) 道路交通

長井市中心市街地の東側を流れる最上川に沿って、その手前を南北に国道 287 号線が走り、これと並行する長井市の中心である県

道 9 号線（本町通り）との間を、東西につなぐ道路があり、梯子状の道路構成になっている。

○ 国道 287 号線は、中心市街地の北側で東側に折れて、長井橋を渡り、ほぼ北東に進み、隣の白鷹町荒砥で国道 384 号線に接続して山形市に至る。長井市中心部からほぼ 1 時間で山形市内に至る。

○ 国道 287 号線を南に進むと、市内今泉で国道 113 号線に接続し、これを東に進むと南陽市赤湯に至り、さらに国道 13 号線につながる。長井市中心部からほぼ 30 分で赤湯に至る。

3) 公共交通

長井市内を山形鉄道フラワー長井線が通り、北の終点が白鷹町の荒砥駅、南の終点が南陽市の赤湯駅である。長井駅から本町・中央通りまでは約 250m ある。フラワー長井線は 1 日上下とも 12 本が運転され、赤湯駅を発着する上下の新幹線と接続する時刻表となっている。新幹線接続により長井駅から東京駅まではほぼ 3 時間～3 時間半、山形駅まではほぼ 1 時間～1 時間 20 分で到着できる。

○ 長井駅から南に 3 つ目の今泉駅で、JR 米坂線と接続する。ここで乗り換えて米沢駅に出て新幹線で東京に行くことが、長井駅 6:45 発のフラワー長井線により可能で、米沢発 7:45 の新幹線に接続し、9:44 には東京駅到着となる。

○ 都市間バスとしては山交バスが山形ー長井を運行しており、長井市役所前、長井病院前のバス停に停まる。上下 1 日 8 本運行されており、長井市役所前ー山形市役所前が約 70 分、料金は 1080 円ないし 1110 円である。

○ 市営バスが中心部から北側を、フラワー長井線の東側と西側の 2 本の路線で運行している。南の終着停留所は、公立置賜総合病院前で同じであるが、北の終着停留所は、東側路線（致芳・平野・公立置賜総合病院線）で白兔西集会所前、西側路線（長井・蔵京線）では蔵京となっている。両終着停留所は 500m 程度の距離にある。いずれの路線も中心市街地を通り、長井駅前、市役所前、撞木橋、長井病院前は共通の停留所となっている。本町・中央通り本計画対象

地区内のバス停は、東側路線バスでは本町、西側路線バスではヨークベニマル前で、両バス停はごく近い距離にある。

○ 両路線とも市内を南北に運行し、1日上下それぞれ4本の運行で、路線距離は東側路線で24km、西側路線で22km、所要時間約50分、運賃は始発から終着まで全部乗ると800円である。西側路線バスでは4本とも終着停留所まで運行しているが、東側路線バスでは2本が駅南の八幡神社前発着となっており、残り2本が公立置賜総合病院前の発着である。

4) 本町・中央通り周辺の交通量経年変化

○ 中心市街地を対象とし、南北4つのゾーンに分けた17地点(9時~19時：歩行者の小学生を除く)、平成12年から平成18年までの3年ごとの調査数値によると、17地点合計で、平日が休日より多めだが平成12年よりも平成15年、平成18年と差が小さくなっている。歩行者は平成18年に休日が平日を上回った。3時点とも交通量の多いのは自動車、自転車・バイク、歩行者の順で、平成18年では自動車平日100とすると、自転車・バイク平日9、歩行者平日2となる。また平成12年に比べて平成18年は自動車が平日1割減、休日微増、自転車・バイクが平日4割減、休日3割増、歩行者が平日6割減、休日2割減となっており、自動車と自転車・バイクでは休日の交通量が平日に近づき、歩行者では休日のほうが上回った。

○ 平成6年から平成18年までの3年ごとの17地点調査数値によると、歩行者は中心部全国スーパー付近が多かった(平成14年閉店の旧ダイエー前休日には平成6年3000名、平成12年800名、平成9年殖産銀行前(ヨークベニマル向かい)休日も平日も約600名)が、平成18年は殖産銀行前の300名が同年の地点の中で最大であった。

○ 同じ17地点調査によると自動車交通量は、南部のツルハドラッグ前(本町通りと並行する1本西側の南北通りの地点で平成18年平日6200台)と、八文字屋前(東西通りで平成18年平日4400台)が方向別の地点最大交通量であったが、ツルハドラッグ以北の南北通りでは本町通りの3地点(殖産銀行前、丸一薬局前、しあわせ銀行前)がいずれも平成18年平日4000~4500台と交通量が大きい。

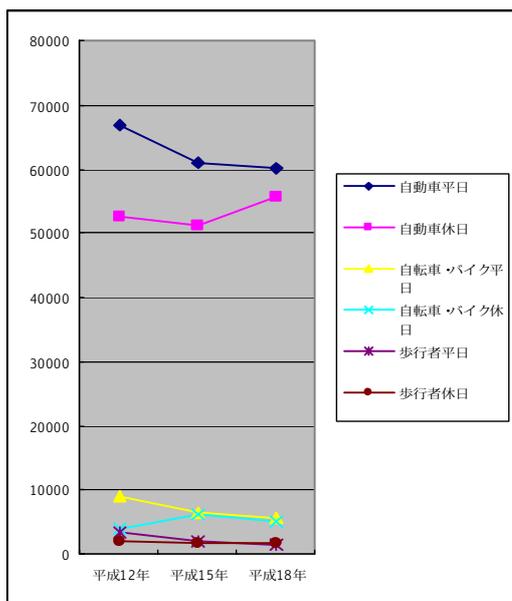


図6 中心部の交通量推移

5) 歴史、水環境、施設などの資源

長井市は、古くは最上川舟運の陣屋があった「舟場」から次第に派生した。西の朝日連峰の山々から流れる大小の水路がまちなかを通り、最上川に注ぐ地勢にあり、まちなかにも水路が縦横に走っている。中心

市街地にはすでに整備をした歴史的建造物の他にも十指にあまる、由緒ある歴史的建造物が残存しており、近年保存へ向けた取り組み、利活用の方策が市民の間でも話題になってきている。

○ 昭和57年に当時の建設省が打ち出した「地域住宅計画」通称HOPE計画の事業を通して、まちなかにある歴史的建造物の利活用を少しずつ進展させ、まちなかの歴史的建造物が中心市街地活性化の拠点になってきている。

○ 平成3年には中心市街地南部の小出地区で豪商山清の屋敷全体を再生した「やませ蔵美術館」が開館、平成7年には本町大通りに面して昭和2年より威容を誇っていた洋館「旧桑島眼科医院」を「桑島記念館」として保存再生、平成9年中心市街地北部の十日町地区の豪商丸大扇屋の家財、屋敷一式が市に寄贈されたのを機に明治商家の歴史資料展示館「文教の杜」開館、平成15年隣接する明治11年建設の「旧西置賜郡役所」を改修、「小桜館」として蘇らせた。

○ 平成17年には、国土交通省の事業として、最上川の河川敷とまちなかへのルートづくり、サイン等の整備へとシフトしてきている。

○ 平成18年より、中心市街地の周辺部エリアの都市下水道の恩恵に与れない地域を対象に、国の構造改革特区を利用した「水循環・合併浄化槽」事業がスタートした。市が「合併浄化槽」を敷設し利用者に使用料金を支払ってもらう。都市下水道のない地域でこの事業が進めば、現在の雑排水がきれいな水となってまちなか、最上川へと注ぎ、「水のまち・ながい」に意味のある事業である。

○ 明治期よりまちなかの南に「つつじ公園」、北に「あやめ公園」があり、市民や観光客に親しまれている。これら大きなふたつの公園の間に前述の歴史的建造物、水路やフットパスが存在しており、これらの有機的なネットワークによって、十分に魅力のある中心市街地の現出が可能になる。

○ 病院、医院、金融機関が多く集中し全国大手スーパーもあり、高齢者にも安心して生活できる環境である。長井小学校が昔の風情のまま使用され生徒数も多く、公共施設も充実し徒歩圏で生活できる可能性の高い中心市街地である。

(1) 長井市中心市街地のこれまでの計画経緯

過去の関連する計画の中から特に関係のある部分を太字で示している。

1) 本町大通り商店街活性化基本構想策定事業報告書 (H12)

①桑島記念館(H7に120mの曳き家移転)の活用:「旧桑島眼科医院保存の会」、本町商店街振興組合による実現の経緯。

②個店の活力アップ:1店逸品事業

③街路事業の進展:姉妹都市であるドイツのバードゼッキンゲンをイメージした「ドイツ風の通り」が良いのではとの意見

④交流事業(マチムラ交流、市民参加ショップ等)

⑤レインボープランとの連携事業

⑥IT化戦略事業

2) 長井市都市計画マスタープラン (H12)

①基本目標：基本方針「活力」「ゆとり」「生きがい」の各主要3項目で関連

「活力」：中心市街地の再生・活性化／「活力づくり」を支援・誘導する幹線道路網の整備

「ゆとり」：まちなみ景観などの空間的「ゆとり」づくり

「生きがい」：リサイクル等、活発な市民活動による「生きがい」づくり

②部門別計画：1.土地利用計画；「中心商業地の整備内容」(大規模店舗を核に、歩いて安全な回遊性の高い商業地形成／歴史的建造物を資源とした検討と将来的に、長井駅南東の工場敷地の有効利用・高度利用の検討)；2.市街地・集落整備計画；「中心市街地整備の基本方針」(土地高度利用、居住環境改善、歴史資源活用、土地利用転換)と具体的な整備手法の列挙；3.交通施設計画に幹線道路網の階層的な整備で、都市計画道路を位置付け

③地域別構想：市街地内東部地域「地域整備の方針」；中心市街地の活性化(既存商店街の振興・活性化／安全で快適な買物歩行者ネットワークの整備／土地有効利用・高度利用等の検討(大規模工場用地を対象))；居住環境の維持・改善・整備；幹線道路網の整備(商業軸の都市計画道路整備。地域整備方針図で本町地区など5箇所が強調)；その他

④計画の実現に向けて：H17までの事業が都市整備プログラムとして位置付け

3) 第四次長井市総合計画 (H16)

○ 基本構想で6つの基本目標ごとに主要施策の方向の記述がある。基本目標2.新しい価値を創り出す活力あるまちには、4.まちなかの賑わいづくりと長井独自の素材を活かした商業と観光のまちづくり、基本目標6.快適で住みよいまちには1.生活と産業を支える交通基盤づくり、2.うるおいのある都市基盤づくり(フットパス、まちなか散策ルート、親水空間等を整備し、「水と緑と花のまちづくり」にふさわしい景観に配慮した都市づくり)とある。

○ 基本計画で主要施策の方向ごとに基本施策と計画が記述されている。目標2の4.で、①市民との協働による中心市街地の活性化 ②個店の機能強化と独自性の開発支援 ③地域資源を活かした観光情報の発信と誘客 ④観光資源のネットワーク化と受け入れ態勢の整備 ⑤リピーターの獲得。目標6の1.で、①幹線道路都市内道路の総合的ネットワークの構築として都市計画道路3路線の整備。そのうちひとつが本町通り(糴町成田線)。

4) ながいのあらし (H19)

○ レインボープラン実現の経緯の記述がある。：レインボープラン調査委員会(H3年6月)→レインボープラン推進委員会；数百回の市民会合→コンポストセンター(H8年11月)、NPO法人レインボープラン市民農場(H16)、レインボープラン市民市場「虹の駅」(H17)

○ 長井のあゆみとしてできごと年表があり、H18はレインボープラン、不伐の杜の受賞、ロボワン全国大会開催、オペラ「ゼッキンゲンのトランペット吹き」

の日本初演など華やかであった。

(2) 2段構えの計画対象地区

長井市中心市街地はまだ定義されていないけれども、長井駅東の商業地域と準工業地域を含む、幹線道路に囲まれた範囲とみなせば、大きくは中心市街地を計画の対象とすること、および、都市計画道路（桐町成田線）の駅前通り交差点から、神明町花作線（松ヶ池公園角から東西方向の都市計画道路）交差点までの区間でこれに面する敷地の範囲を、都市計画道路事業関連範囲として、主たる計画の対象とする2段構えで計画する必要がある。

(3) 都市計画等の現状と課題

桐町成田線（本町通り）は、フラワー長井線の羽前成田駅の駅前都市計画道路から神明町花作線までの計画であり、最南部の200m程度と北部のあやめ公園東部分が事業化されただけの現状である。狭隘なままの中心部街路は、主要な通学路でもあり、買物だけでなく通学の安全も脅かしている。

水の豊富な長井市内にあって、駅西の水路整備が予定され、また、堰の整備がまちづくり交付金を活用して予定されている。これらを中心市街地全体の計画に位置づけて、次世代に向けた水環境づくりが課題とされる。

さらには都市計画マスタープランにある駅東の工場敷地の有効活用や、その他の開発計画を今後、本町・中央通りのまちづくりと連携して、中心市街地活性化に資する全体計画へ誘導することが大きな課題である。次ページに中心市街地の施設立地、その次のページに都市計画の現状と整備計画をA3サイズの折込図面でそれぞれまとめて表示している。

別紙図面のとおり

図7 計画の範囲(本町・中央まちづくりエリアとその周辺中心市街地)

S=1:25,000



計画対象地区と関連する中心市街地



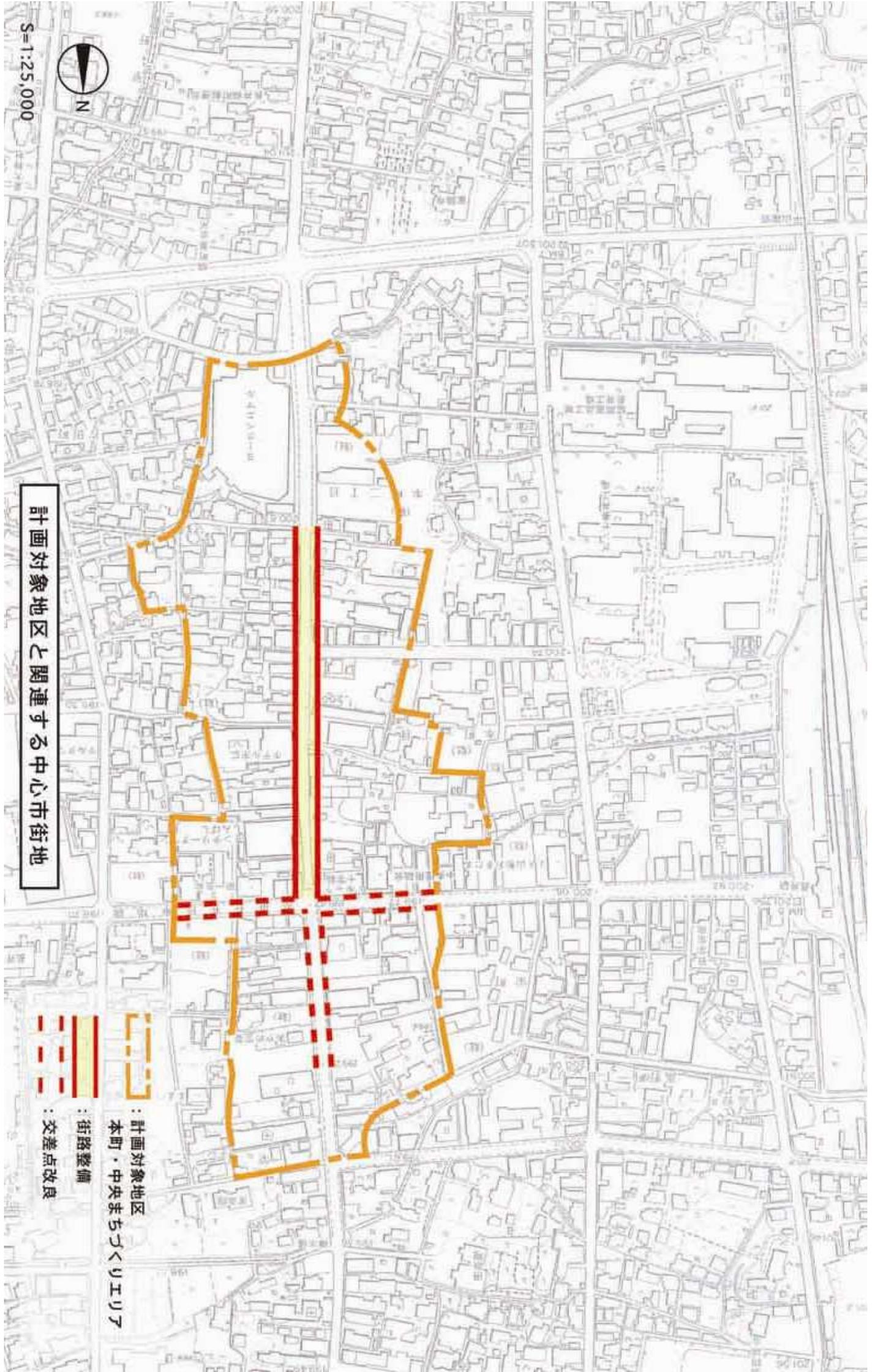
: 計画対象地区
本町・中央まちなづくりエリア



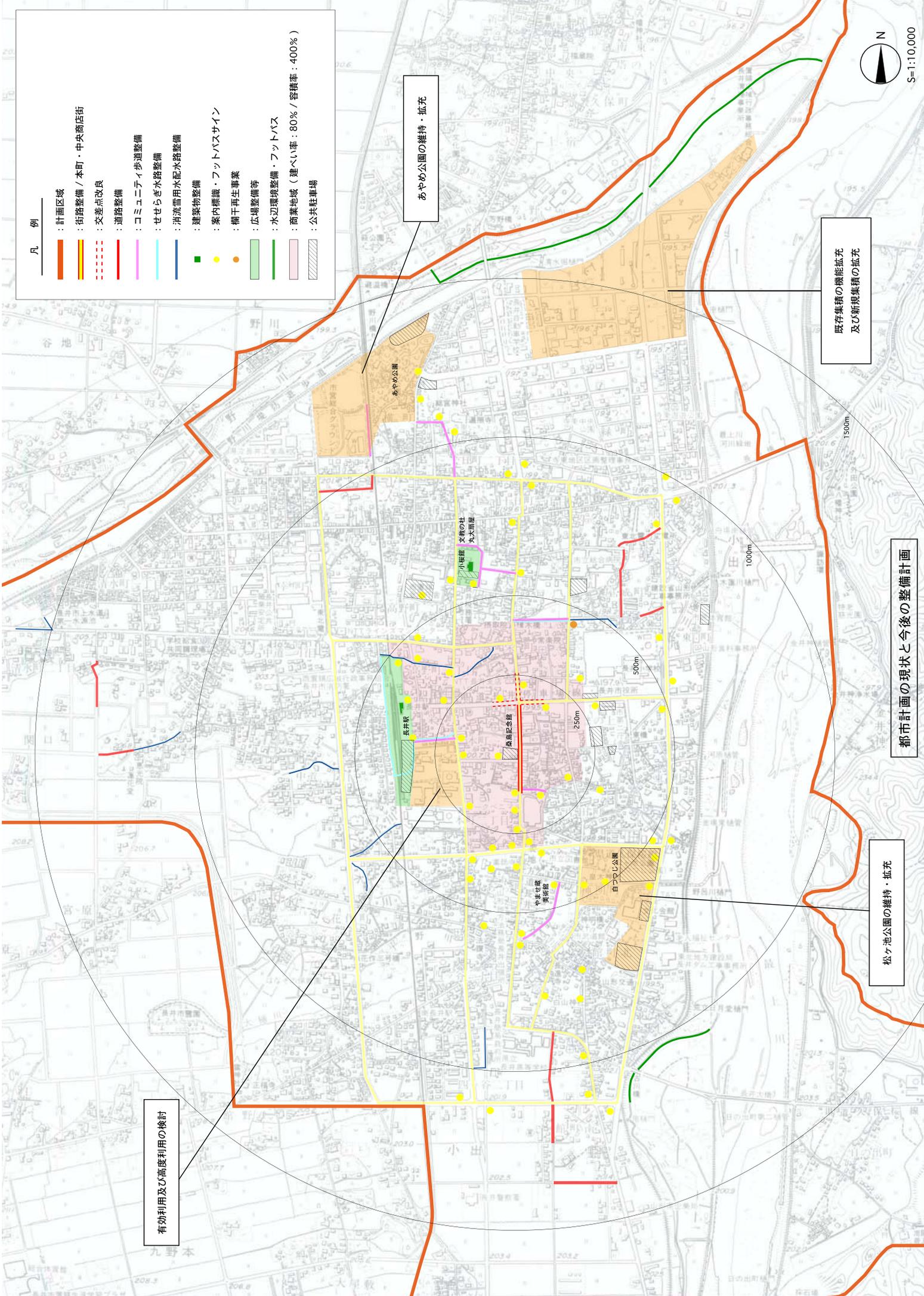
: 街路整備



: 交差点改良



- 凡 例
- : 計画区域
 - : 街路整備 / 本町・中央商店街
 - : 交差点改良
 - : 道路整備
 - : コミュニティ歩道整備
 - : セセラギ水路整備
 - : 消流雪用配水路整備
 - : 建築物整備
 - : 案内標識・フットパスサイン
 - : 欄干再生事業
 - : 広場整備等
 - : 水辺環境整備・フットパス
 - : 商業地域 (建ぺい率: 80% / 容積率: 400%)
 - : 公共駐車場



都市計画の現状と今後の整備計画

有効利用及び高度利用の検討

あやめ公園の維持・拡充

既存集積の機能拡充
及び新規集積の拡充

松ヶ池公園の維持・拡充

2. 都市計画道路事業を核とした市街地環境整備計画

長年の懸案事項である都市計画道路事業の実施によって得られる効果を確認する意味で、都市計画道路事業について都市基盤整備部会、景観部会を中心に検討を行ってきた。また、道路事業を契機として中心市街地の再生を図るためには、ハードな計画を実現し、より快適な中心市街地の空間を創出すると同時に、ソフトなマネジメントを今後構築していく必要がある。地域振興部会ではこれらの検討も行ってきた。さらに、まちづくり計画策定委員会のなかで、中心市街地の環境整備計画の検討を行った。以下にこれらを取りまとめている。

(1) 都市計画道路事業の仕組みと実現事例から得られる課題

1) 道路事業と店舗環境

- 都市計画道路事業本来の目的は、交通問題解消。まちづくりの目的と摺り合わせるにはまちづくりと道路事業との緊密な調整が必要不可欠。
- 郊外の交通量の多い沿道に中心商店街の小規模な個店は適合しない。交通量の多い沿道に適した業種とそうでない業種がある。車はワンストップ型（スーパー、複合タウン、多品種1業種、レストラン等）。中心商店街の通りはそぞろ歩き型。
- 通り全体で行きたくなる雰囲気のあること、駐車スペースが大きく分かりやすく確保されていて、そこから楽しく歩けることが重要。
- 都市計画道路事業を実施している間、商売ができないので顧客が逃げ出してしまう可能性があるため、対応策が必要。
- 土地の交渉の過程で店舗が消滅してしまわないように対応策が必要。道路事業をまちづくりのきっかけととらえ、業種、業態の変更を実行する。
- 上記について、勉強会、情報交換などを積極的に推進する。

2) 補償の仕組み

- 移転補償という概念のなかに、現地移転（建て替え）がある。
- 道路分を提供した残地に営業可能な敷地があれば現地移転。
- 分割できない一体の構造物について、取り壊される現有建物の床面積と同一の床面積建築費を補償（現建物建築年数による減価がある）。
- 補償額の算定は個別に実施され、厳密な基準や事例に基づく。
- 現建物建築年数による減価は一定の年数以上はほとんど減価しない（ほぼ7割相当で留まる）。

3) 道路の計画

- 道路構造令によって道路の基準が定められているが、十分な協議ができれば地元の要請を反映した道路ができる。
- 道路の交差点から交差点までの区間で、敷地側セットバック空間、歩道、路

側帯を一体的にデザインすることも検討する。

○ 交差点以外の照明を、民間で店舗照明と併せて計画し、植樹も道路と敷地を全体的に計画する。

(2) 都市計画道路事業初期の計画およびマネジメント

○ 中心市街地計画との調整的事業計画進行：当面ヨークベニマルの現地存続を前提に、本町・中央区域の中における大規模駐車場を伴う核店舗中心のまちづくりの可能性および連携を検討する。また駅前工場敷地の将来計画の進展を把握しながら、連携した総合的な計画（ヨークベニマルと駅前をつなぐ歩行路や沿道の施設、水路や緑）についての検討・調査を行う。

○ 沿道景観・町並みおよび通りの雰囲気の合意(歩道を格好よく人が歩く・自転車が通る、お茶の飲める台・オープンカフェ等)。

○ 商業・サービス機能を維持し沿道空間を活性化するための機能誘致：医院・病院、デイケアセンター、ペットショップ等。

○ 業種・業態の転換：訪問者が気軽に集える場を店舗内にも確保する：空き店舗やチャレンジショップなども活用して、飲食、小物、みやげ、資料、お宝、名物(ロボット、レインボー関連、花、水など)を取り入れた業種・業態を導入。

○ 共用スペースの確保方策（桑島記念館前広場のリデザイン、共同駐車場・駐輪場の溜まり場、ミニ図書館・ミニ情報センター・ネットカフェ、託児所、デイケアセンター等）。

1) 土地のコーディネート

○ 信頼できる機関・個人に情報を集約させる（守秘義務・情報のパイプの太さなどが要求される）：特に大規模建築の敷地交換、駐車場や広場の確保に応じた土地交換や一部買収など（土地の専門家による合理的な判断や提案も必要；特に課税関係）。

○ 最終判断は当事者にあることを明確にすることが重要である。ただし公平で一貫したサポート体制を確保し、重要な判断に役立つことが求められる。

2) 店舗計画の協同的推進

○ カート利用、店頭おもてなし、照明、サインなどに関する取り決め。

○ 各店舗の新しいアイデンティティ確立のため、店舗ごとに事業計画を作成。

○ 店舗づくりに市民モニターを活用した方式の推進。

3) 中心商店街の再生を加速する街並み演出のための体制づくり

○ 協定に盛り込まれた街並み計画基準の要諦の情報周知。

○ 建築確認申請事前調整の場の設置。

○ 初期の建て替え案件を、街並みのモデルとなる事例として実現。

○ 道路・駐車場・広場のデザインを実現するための官民協力体制作り。

(3) 都市計画道路事業完成後のマネジメント

- 中心市街地整備計画の改訂・進化：ヨークベニマルと、本町・中央区域の中における大規模駐車場を伴う核店舗中心のまちづくりの可能性との調整。工場跡地の開発にあたっての地元要望の合意と開発主体との調整。居住施設・デイケアセンター・医院等の立地誘導とガイド。図書館等の公共施設建設の要望および合意形成。250m 徒歩圏の歩行ネットワークの整備（カートがスムーズに運べる日当たりの良い街路）等。
- 業種・業態の進化に向けた研修。
- 連携事業（タスホテル、新しい核施設との業務提携など）。
- 共同駐車場事業および駐輪場事業。
- イベント（ジャズフェスティバル、みちのく歌謡祭、アートイベント、花祭、ドイツビール祭り、等々）。

(4) 中心市街地環境整備の計画と実現化方策

- ヨークベニマルの現地継続と本町・中央区域の中における大規模駐車場を伴う核店舗中心のまちづくりの可能性と駅前工場跡地の将来像について、地元要望を合意する：開発事業者への要望事項を公的な位置付けにする（例えば、全市公園化構想の継承、歴史的建造物の保存と転用・活用による機能転換、一連の街路・外部空間のモール化、共同駐車場としての整備など）。
- 駅周辺の整備：水路などのランドスケープデザインについて、計画案の公募や設計提案コンペなどによる策定も考える。
- 広域的な公共駐車場の整備：無料で駐車できる公共駐車場とそこからの歩行環境の整備（松ヶ池公園からヨークベニマル東側の道路・水路沿い、市役所、市立総合病院等の休日利用）。
- 銀行等商業施設との組み合わせによる共同駐車場の実現。
- カートの使える歩道作り：歩道仕上げ方法の工夫。
- 土地情報の集約化と計画的マッチングおよび需給情報を活用した営業ないし特区などを活用した誘致・誘導：医院やデイケアセンターの集積による中層共同住宅（中高齢者世帯主体、定期借地権方式の活用、本町・中央通り沿いの1階は商業機能とするなど）の誘致。