

[イオアニナ市 - 一宮市]

International Urban Cooperation (IUC)

都市間協力プロジェクト

IUC-JAPAN

アクションプラン

*国際都市間協力をベースとした
持続可能な都市実現のためのロードマップ*



連絡先リスト:	3
1. 都市の概要：背景と持続可能な都市開発において直面している課題	4
1.1 都市の概要－イオアニナ市	4
1.2 IUC プログラムにおいて取り組もうとしている持続可能な都市開発の課題	6
1.3 都市の概要－一宮市	8
1.4 IUC プログラムにおいて取り組もうとしている持続可能な都市開発の課題	10
2. 協力分野:	11
2.1 協力分野:	11
2.2 重点分野:	11
2.3 EUアーバンアジェンダとの関係:	12
2.4 具体的な実行計画（イオアニナ市）:	14
2.5 具体的な実行計画（一宮市）:	16
3. 具体的な活動目的	22
3.1 目的 1:	22
3.2 目的 2:	23
3.3 目的 3:	24
4. 活動計画	25
4.1 活動計画 目的 1:	25
4.2 活動計画 目的 2:	26
4.3 活動計画 目的 3:	27
5. 行程表:	28
6. 協力を通じて学んだことや課題:	29
7. 今後の取組み:	31
参考資料:	32

連絡先リスト:

IUCの主連絡先 1 (プロジェクトコーディネーター)	
名前:	井村秀文
所属	IUC-Japan プロジェクトコーディネーター, 名古屋大学教授
Email:	imura@m02.itscom.net , iuc@iuc-japan.iuc.eu
電話:	+81(0)90-3100-7341

IUCの主連絡先 2 (ペアリングコーディネーター)	
Name:	迫口貞充
Title & Department	ペアリングコーディネーター, IGES 研究員
Email:	sakoguchi@iges.or.jp
Phone:	+81(0)46-855-3865

EU City:	イオアニナ市
Project manager:	Georgios Antoniou
Title & Department:	Special Advisor to the Mayor of Ioannina
Email:	mayor@ioannina.gr
Phone:	0030 6932538670
Japan City:	一宮市
Main contact name:	仁敷和義
Title & Department:	都市計画課課長補佐
Email:	tokei@city.ichinomiya.lg.jp
Phone:	+81(0) 586-28-8981

1.都市の概要：背景と持続可能な都市開発において直面している課題

EU 都市:	イオアニナ市 (ギリシャ)
--------	---------------

1.1 都市の概要 (イオアニナ市)

イオアニナ市は、ギリシャ北西部の行政地域であるイピルス広域行政地域の首都であり、都市圏人口 112,486 人 (2011 年国勢調査) で地域最大の都市です。パンヴォティサ湖の西岸標高約 500m 地点にあり、ギリシャの首都であるアテネの北西 450km、ギリシャ第 2 の都市テッサロニキの南西 290km に位置しています。文化、教育に力を入れている都市です。

ギリシャの北西部に位置するイオアニナ市は、アルバニアとギリシャとの国境地域にあり、EU (欧州連合) 域内として見ると、イタリアの東側に位置します。

イオアニナ市は、オドス高速道路の建設後にギリシャ北部の交通の要衝となっています。オドス高速道路と E65 高速道路の交差するイオアニナ市は、ギリシャの国際的な玄関口であるイグメニツァの港に近く、運輸・交通の戦略的な要衝でもあります。

また、イピルス地域には数多くの食品や天然資源があり、エコツーリズムなどを通して成長する可能性を秘めており、これらの資源は地域のニーズとも合致しています。

農業や食品加工技術は、他のギリシャの地域と比べ技術レベルが高く、多くの専門拠点があります。



図：イオアニナの位置

イオアニナ市は、イピルス地方の自治体の中では第 1 位の人口規模であり、ギリシャでは 10 番目に人口の多い都市です。2011 年に実施されたギリシャ統計局の国勢調査では、イオアニナ市の人口は 111,737 人であり、人口密度は 278.90 人/km² でした。2001 年の国勢調査では、人口は 97,657 人、人口密度は 242 人/km² となっています。

Year	Town	Municipal unit	Municipality
1981	44,829	—	—
1991	56,699	63,725	—
2001	61,629	70,203	—
2011	65,574	80,371	111,737

国勢調査, 1981-2011

年齢構成については、60歳以上の人口が全人口の中で最も低く（22%）、20-39歳の人口は31%を保持しており、生産年齢人口が高い年齢構成となっています。女性人口は男性人口よりも多く、イピルス地域全体においても同様の傾向があります。男性が人口の48%（イピルス地域49.2%）、女性が52%（イピルス地域50.8%）となっています。

2008年から2011年のイピルス地域の統計によれば、雇用は貿易、科学、技術の分野で著しく増加しました。さらに、ホテル、レストラン、製造業などの部門も増加しています。逆に、過去に盛んだった建設業と農業は減少傾向にあります。運輸、芸術、娯楽、鉱業、採石業の分野でも減少が見られました。

イオアニナ市は都市の持続可能性、生活の質、レジャーといった点において、投資を続ける価値のある、自然の景観や水辺環境に恵まれた地域といえます。



イオアニナとパンヴォティサ湖

1.2 IUCプログラムにおいて取り組もうとしている持続可能な都市開発の課題（イオアニナ市）

イオアニナ市は環境、社会、経済において様々な課題を抱えています。極度の貧困、気候変動や大気汚染、脆弱なインフラ等です。多くの課題を抱えていますが、市の中心部にある湖に着目し、課題に対して強靭性を高めることが最も重要となっています。

主要課題:

市街地の水辺環境の主な課題:

- より多くの人々が利用できる公共の水辺空間の整備
- 既存の護岸で制限されている湖へのアクセスルートの確保
- 持続可能な交通施策と自然環境との調和を考慮した地域全体の土地利用計画
- 都市内の湖沿岸地域における土地利用計画を策定し、土地利用の課題を解決する
- 自然の生態系の維持と、環境が悪化している地域の改善
- 市民と観光客のための新規レジャー開発
- 湖畔において健康的に安全に活動するために必要な舗装の整備と自転車の活用
- 重要インフラに対する洪水リスクの軽減
- 湖畔を活用した地域経済の発展
- 都市部の湖畔における文化、観光、社会、環境に貢献する新しいビジネスの開発
- 計画策定、実施段階におけるオープンで参加型のアプローチ手法の導入

SDGs に対する戦略:

戦略の原則:

- 水辺環境、自然環境の大幅な回復
- 歩行者優先の考えに基づく、安全で快適な歩行者空間の創出とスポーツ用の十分なスペースの確保
- グリーンベルトによって適切な出入りが確保された、安全で快適な自転車専用道の整備
- 自動車交通量の少ない街路の形成






持続可能な交通施策は 2030 年のアジェンダにおいて単独の SDGs とはなっていませんが、SDGs の多く（特に安全な食料、健康、エネルギー、インフラ、都市および居住に関

連するもの)に直接的または間接的に関わっています。気候変動、運輸、インフラ整備関連は、SDGsを達成していく上で必要不可欠な要素となっています。

2030年のアジェンダでは、適正価格、信頼性、持続可能性、新しいエネルギーの導入を確保した交通施策は、高品質で柔軟性のあるインフラや生産基盤の整備を促進し、強固な経済基盤を築くことに繋がるとしています。

以上のことを踏まえ、イオアニナ市が取り組もうとしている持続可能な開発の目標に関連する項目は以下のとおりとなります。

	<p>街中の移動手段について、より健康的な手法を導入することにより、あらゆる年齢層が健康的な生活を送ることができるようになり、全ての人々の幸福を促進させます。</p>
	<p>都市の住環境を安全・安心で持続可能なものにします。革新的な交通手段は、持続可能でスマートな、環境にやさしい旅行プランを提言できます。</p>
	<p>持続可能なインフラの構築は、持続可能な産業を育成し、革新を促します。イオアニナ市では、2030年までに公共交通機関の利用を促進することによって、安全に適正価格で利用できる交通システムの実現を目指しています。</p>

計画における戦略:

イオアニナ市の開発計画は、イピルス地域の地域戦略計画とも関連しています。例えば、the relevant Regional Innovation Smart Specialization Strategy (RIS3)には、持続可能な都市開発と投資を促進するための活動計画が記載されています。

イオアニナ市では、2014-2020年の期間において「持続可能な都市開発のための戦略計画」と、「自転車マスタープラン」(2011)が策定されており、技術的なプログラムとして、新たな道路インフラといったプロジェクトも含まれています。現在策定中の「都市交通計画」では、経済発展、生活の質の向上、環境、革新というテーマの下に、交通システムと駐車場管理について記載しています。これは、インフラ整備や公共交通機関の機能強化を主としたもので、既存のバス交通はもちろんのこと、13.4キロの路面電車ネットワークの実現可能性についても検討しています。さらに、特定された課題を考慮し、在宅勤務に関する研究も行われています。この研究では、人々の行動特性をより理解する必要があるため、多くの市民が参加しています。

また、イオアニナ市は、「持続可能なエネルギーに関する戦略」を策定しています。この計画では、交通パターンやエネルギー効率の良い交通手段が検討されています。

日本都市:

一宮市 (日本)

1.3 都市の概要 (一宮市)

一宮市は愛知県にある都市です (図 1.3.1)。市のほぼ全域が平坦で、高低差はわずか 13.3m 程、総面積は 113.8k m²で、東西約 15.3km、南北約 13.3km です。2019 年 5 月時点での人口は 385,101 人で、近い将来減少すると予測されています。高齢化の進展と人口密度の低下が懸念されています。

一宮市は平坦な地形にあることから、自転車の利用に適しています。自動車から自転車へのモビリティ転換を目指すことによって、環境負荷の低減を図ることができるため、市は自転車の利用を促進する施策に力を入れています。

一宮市における自転車の交通分担率は約 12% ですが、自転車の利用が多い反面、市内では自転車に関連した交通事故が多く、安全で安心な自転車利用環境の整備が急務となっています。

市内の自転車関連事故の死傷者数は 1.18 (人/1,000 人・年) で全国平均を大きく上回っており、過去 10 年間の自転車利用者の交通事故死者数は自動車利用者の交通事故死者数を大きく上回っています (表 1.3.2)。このような状況の中、一宮市では現在、自転車を安全・安心に利用できるようにするために「一宮市自転車道ネットワーク計画」を策定しています。

この計画には、ハード整備だけでなく、自転車の利用ルールの普及、マナーの向上に関する事項も記載されており、自転車レーンの整備によるハード面とソフト面の両方の観点から、自転車の利活用を促すものとなっています。

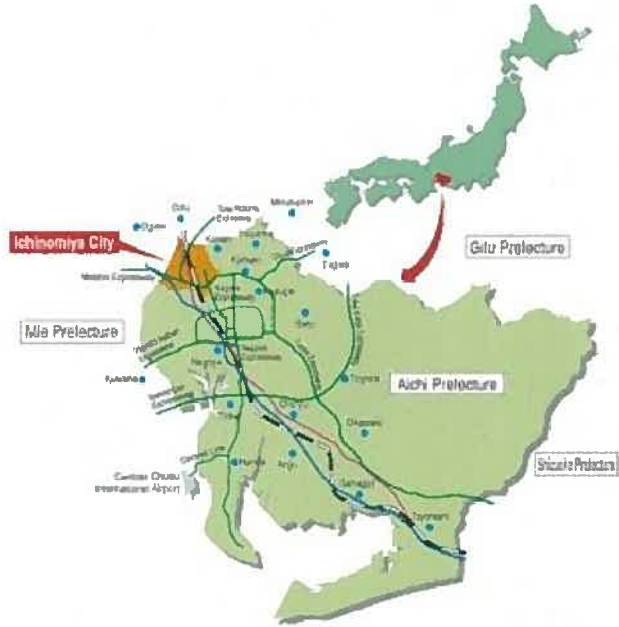


図 1.3.1: 一宮市の位置

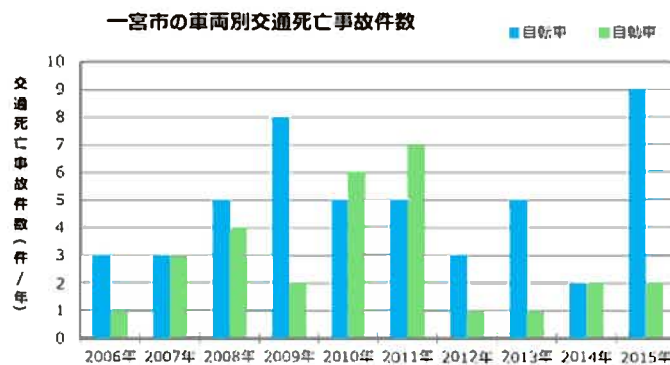


表 1.3.2: 一宮市の車両別交通死亡事故件数

一宮市では、水辺空間を市民にとって身近なものにするための施策も計画中です（写真 1.3.3）。

一宮市のシンボルである木曽川は、市の北西部を流れており、木曽川の水辺空間を活用する事業に力を入れています。例えば、前段落で述べた自転車ネットワーク計画に関連して、木曽川沿いのサイクリングロードの整備を行っています。

現在、サイクリングロードは約 18km を整備済みとなっています。（一部未整備あり。）

また、木曽川の自然環境の魅力を高め、市民を水辺空間に集め、にぎわいを生み出すために、「ミズベリング 138」というプロジェクトを行っています。木曽川の水辺に様々な人々の関心が向けられることによって、新しいビジネスの機会や活動のアイデアが生まれています。

また、現状では木曽川沿いに設置された護岸は、人や自転車が川に近づくことを困難にしていますが（画像 1.3.4）、木曽川沿いの自然豊かな水辺環境を活かすため、水辺空間を活かすことに重点を置いた公園の再整備計画を検討中です。



写真 1.3.3: 木曽川と 138 タワーパーク



画像 1.3.4: 木曽川沿いの護岸

1.4 IUCプログラムにおいて取り組もうとしている持続可能な都市開発の課題（一宮市）

一宮市は「持続可能な交通施策」のテーマの下、イオアニナ市との協力を通じて、「1. 安全で安心な自転車利用環境の整備」、「2. 水辺環境の利活用」という2つの課題に取り組もうとしています。これらは、以下のSDGsに関連しています。



すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する

関連ターゲット：

- 6.6) 2020年までに、山、森林、湿地、河川、帯水層、湖沼などの水に関連する生態系を保護し修復する。
- 6.B) 水と衛生管理状態の改善について地域社会の参加を支援し、活動を強化していく。



強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る

関連ターゲット：

- 9.4) 2030年までに、資源利用効率の向上、クリーンで環境にやさしい技術や産業プロセスの採用を拡大しながら、全ての国がそれぞれの能力に応じて行動を起こし、インフラ産業を持続可能なものにする。



包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

関連ターゲット：

- 11.2) 2030年までに公共交通機関を強化し、安全・適正価格で利用できる交通システムを構築し、特に弱い立場にある女性、子供、障害者や高齢者のニーズに対応する。
- 11.3) 2030年までに、包括的で持続可能な都市化を推進し、全ての国で持続可能な住居環境の計画と管理を向上させる。
- 11.7) 2030年までに、特に女性と子供、高齢者と障害者のための、安全な公共空間へのアクセスを確保する。



持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

関連ターゲット：

- 17.16) 持続可能な開発について、世界的なパートナーシップ体制を強化し、専門知識・技術、資金を動員して、関係者のパートナーシップによって、全ての国（特に開発途上国）が持続可能な開発の目標を達成できるように支援する。
- 17.17) 行政と市民のパートナーシップをより促進させるための戦略を立てることによって、より効果的なパートナーシップ体制を築けるようにする。

2.協力分野

IUCプログラムにおいて、両都市が合意した協力分野について簡潔に記載してください。

合意したパートナーシップ名	IUC 都市間協力プロジェクト
合意日:	2018年9月28日
合意した都市名:	EU 都市: イオアニナ市 日本都市: 一宮市

2.1 協力分野:

イオアニナ市と一宮市の共通課題は「持続可能な交通施策」です。両市が共同で取り組んでいる活動は、「1.安全で安心な自転車利用環境の整備」、「2.水辺環境の利活用」であり、以下の項目と密接に関連しています。

- 持続可能なエネルギー
- 自然環境に配慮した都市計画
- 都市の継続性
- 持続可能な水資源管理
- 観光と交流
- 文化振興
- スマートシティ、スマートガバナンス
- オープンで参加型の計画策定手法

2.2 重点分野:

両都市とも交通手段としての自転車に着目しています。

イオアニナ市では、レジャー目的の自転車利用を促進するため、パンヴォティサ湖沿いのサイクリングロードを延伸する予定があります。また、まだ検討段階ではありますが、市中心部と湖のウォーターフロントを結ぶアクセス路線に、自転車レーンを整備する計画もあります。

一宮市では、ハードとソフトの両面から自転車利用を促進させるための計画を策定しています。計画では、木曽川沿いのサイクリングロードを継続的に整備してだけでなく、市中心部から木曽川までのアクセスとして自転車レーンの整備を計画しています。

両都市とも、市内にポテンシャルのある水辺環境を有しています。

イオアニナ市にとって、都市部と都市周辺部に囲まれたパンヴォティサ湖は良好な都市環境を形成していく上で重要であり、一宮市にとって木曽川は、都市の自然と文化を育んでいく上で重要です。この両市に共通してある水辺空間を、持続的に利活用していくことが目標になります。

今回のプロジェクトを通じ、両市は成功例や失敗例といった知識や経験を共有し、様々な意見を交換することによって、さらなる協力関係を築いていきます。

2.3 EU アーバンアジェンダとの関係

EUアーバンアジェンダとの関係（イオアニナ市）

優先課題			
 URBAN MOBILITY	都市交通		
関連課題			
 AIR QUALITY	良好な大気	 CLIMATE ADAPTATION	気候変動への対応
 DIGITAL TRANSITION	デジタル化	 SUSTAINABLE USE OF LAND AND NATURE-BASED SOLUTIONS	自然環境に配慮した持続可能な土地利用の方策
 ENERGY TRANSITION	エネルギーの転換		

プロジェクトは都市開発に焦点を当てており、都市部における歩行者や自転車に配慮したインフラの整備は、以下の項目とも密接に関連しています。



なぜ水辺環境が重要なのか?

両都市とも「水辺環境」が都市の重要な資産となっています。

「水辺環境」へのアクセスは複数の都市機能に関連しているため、非常に重要です。

文化的イベント、スポーツ、観光、経済活動やレジャーを通じて、市民や観光客が交流し、その空間を訪れる人々の健康増進にもつながります。

自然環境の悪化

都市の水辺空間と市街地の間には、過去の急激な都市部の人口増加と無秩序な都市部の土地利用によって自然の景観や環境が大きく変化・破壊されたため、強い緊張関係があります。

実行計画の重要性

アクションプランの中心には水辺空間と都市の関係性を見直すことがあります。

都市における水辺空間の再生は、この関係性を見直すための効果的な「ツール」であり、最終的には都市計画においても有効な「ツール」となります。

様々な人々と水辺空間についてオープンに議論することは、都市の再生、発展へとつながります。

2.4 IUC プログラムで取り組む各都市の具体的な実行計画（イオアニナ市）：

概要：

湖沿岸に 5km を超えるサイクリングロードと遊歩道を整備し、同時に全区間に渡って自然環境を保全することが最終目標となります。（図 2.4.1）。



図 2.4.1: 自転車の整備優先エリア

課題：

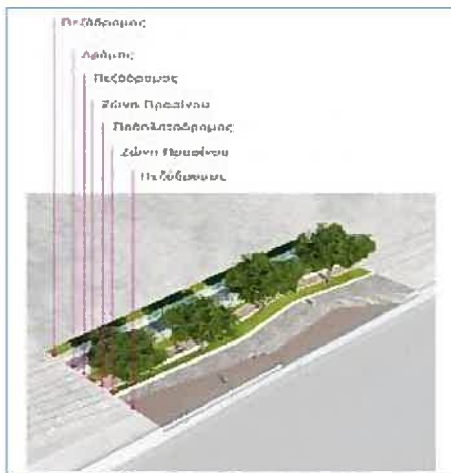
- 水辺空間と都市の新しい関係の再構築
- 文化的施設、歴史的遺産の保存（城、建物、古い港、自然の砂浜など）
- 環境に優しい材料の使用や適切な管理による自然環境と生態系の改善
- 新しい使い方や活動の機会の提供
- 地域以外の国内外の観光客の誘致
- 都市と湖沿岸部における持続可能な移動手段の確保と歩行者、ランナー、自転車のためのアクセスの確保
- 市街地の面積を減らしても成り立つ経済モデルの構築
- 環境関連の雇用の創出
- 環境が良くない地区への投資の促進
- 都市のイメージの向上

湖沿岸部は、都市のコミュニティや文化、歴史を次世代につなぐ存在です。湖沿岸部は、公共空間の中心軸になれるポテンシャルを有しています。

都市において、水辺空間は人々に憩いを提供する役割が必要とされているとの研究があります。人々が水辺空間を見て楽しみ、実際にそこに行って楽しむことが重要です。

人々が都市の水辺空間に求めているものは1つではありません。仕事や生活の場、そして遊びの場でもあることを望みます。言い換えれば、水辺空間は経済的、社会的、文化的に貢献することを求められているのです。

計画の手法:



市民や観光客の水辺空間への視覚的、物理的な接触を妨げるような障害物や建造物を取り除き、オープンな水辺環境となることが望まれています。

そのためには徒歩で湖周辺を移動できる必要があります。

また、街の歴史と文化を感じることが出来、都市の経済にも貢献できるようになることが重要です。

イオアニナは、市民の憩いの場として湖の水辺空間を再整備する予定です。再整備は歩行者と自転車の視点に立ったものである必要があります。

計画の構成要素

大規模な整備プロジェクトを進めるに当たり、ワークショップや研究機関から指摘された以下の事項について、市民、研究機関、行政の間で積極的に意見交換が行われています。

1. 連続的に湖とウォーターフロントを接続
2. 高品質な緑と水の空間の整備
3. 既存の文化的建造物と歴史的建造物を統合し、文化活動のための新しい空間を提供することによって、都市と水辺空間を密接につなげる
4. 都市計画に基づく環境の健全な管理
5. 歩行者と自転車の水辺空間へのアクセスを容易に
 - a. 市街地中心部へのアクセスの整備
 - b. 車から自転車と歩行者を守るルートの整備
6. 継続的な対話を通じて「水辺空間は共通の財産」という感覚を生み出すことにより、課題をコミュニティで共有
7. 過度に商業的、観光目的な計画の抑制

2.5 IUCプログラムで取り組む各都市の具体的な実行計画（一宮市）：

一宮市では、自転車のネットワークの連続性を高め、水辺空間の開発を活性化するために、次のような計画を進めています。

自転車ネットワーク計画:

計画では、自転車事故の発生率が高いエリアを優先的に整備するエリアとして設定しています（図 2.5.1）。また、図 2.5.1 のように自転車のネットワークを整備していくこととし、合計で 70.7 km の路線の整備が計画されています。（図 2.5.2）



図 2.5.1: 自転車の整備優先エリア



図 2.5.2: 自転車の整備路線

車の速度と交通量に基づいて、路線の整備形態が決まります。

	A. 自動車の速度が高い道路	B. A、C以外の道路	C. 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自動車と自転車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50km/h を超える	A、C以外の道路	速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を車道で混在）

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
<p>緑石等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間。 幅員2.0m以上 (やむを得ない場合1.5m以上)</p> <p>■ 整備イメージ</p>	<p>交通規制により指定された、自転車専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離。 幅員1.5m以上 (やむを得ない場合1.0m以上)</p> <p>■ 整備イメージ</p>	<p>自転車と自動車が車道で混在。 自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置</p> <p>■ 整備イメージ</p>

図 2.5.3: 整備形態

整備形態は、自転車道として整備する区間はなく、車道混在での整備は約 1.3 km、自転車専用通行帯での整備は約 47.0km となります。

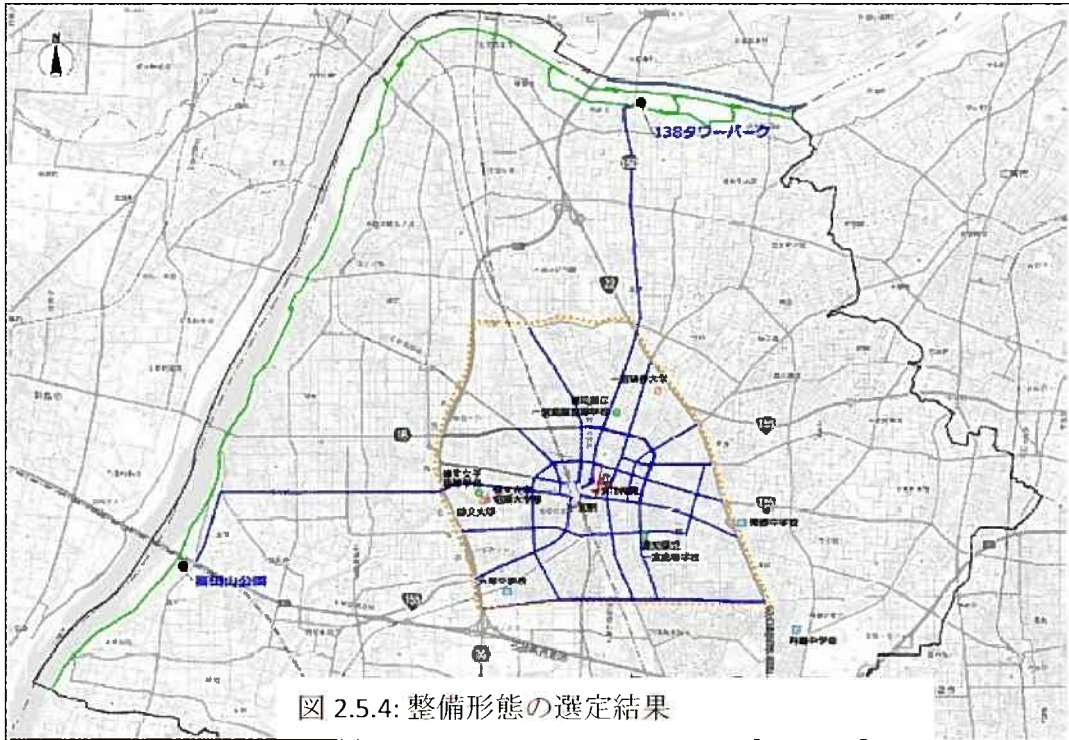


図 2.5.4: 整備形態の選定結果

ネットワーク計画路線約 70.7km のうち、整備優先区間は約 10.3km です。なお、整備優先区間の整備期間は、2020 年度～2024 年度の 5 年間で。

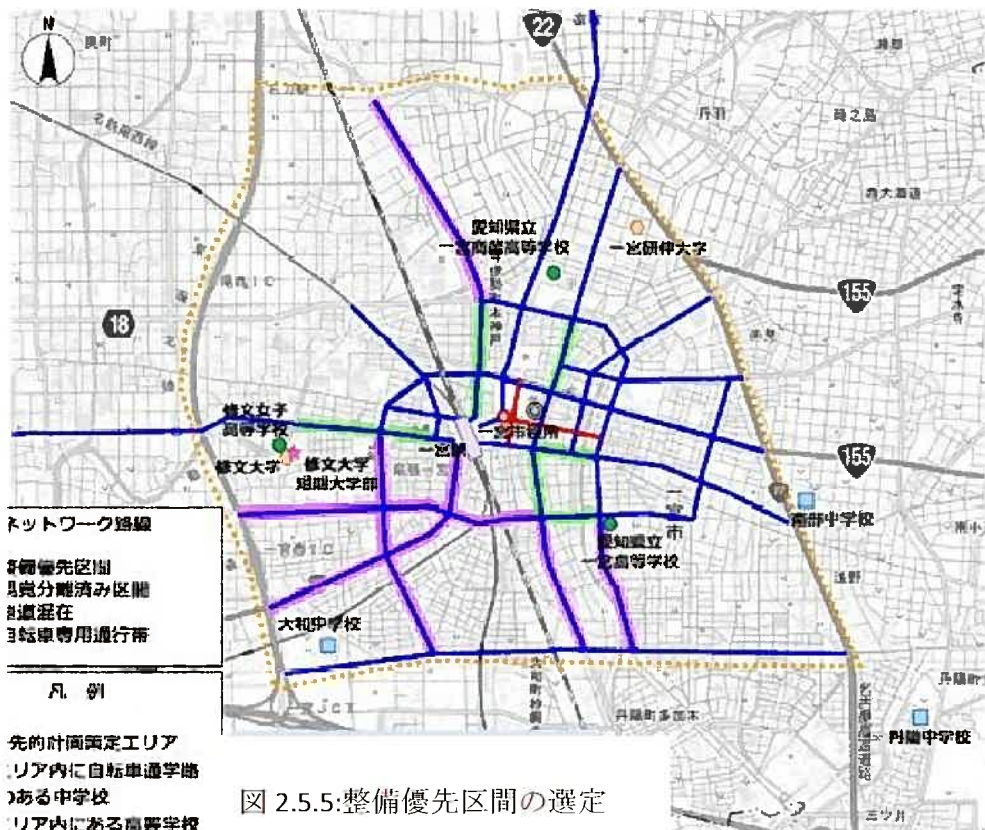


図 2.5.5: 整備優先区間の選定

木曾川沿いのサイクリングロード:

一宮市北西部の木曾川沿いにサイクリングロードを整備しています (図 2.5.8)。 自然豊かなこのエリアは歴史的、文化的遺産にも恵まれ、138 タワーパークなどのランドマークが



画像 2.5.6: サイクリングロード



画像 2.5.7: サイクリングロード

点在しています (画像 1.3.3、画像 2.5.7)。サイクリングロードの大部分は平坦で走りやすく、また、道にはたくさんのベンチがあり、サイクリングロードを走ることによってこの地方の自然や風景を楽しむことができます (画像 2.5.6)。

木曾川沿いの 22.8 km のサイクリングロードのうち、18.6 km (82%) が整備済みです。2019 年度末までに、未整備の区間 0.35km (図 2.5.8 の赤い区間) を整備する予定です。

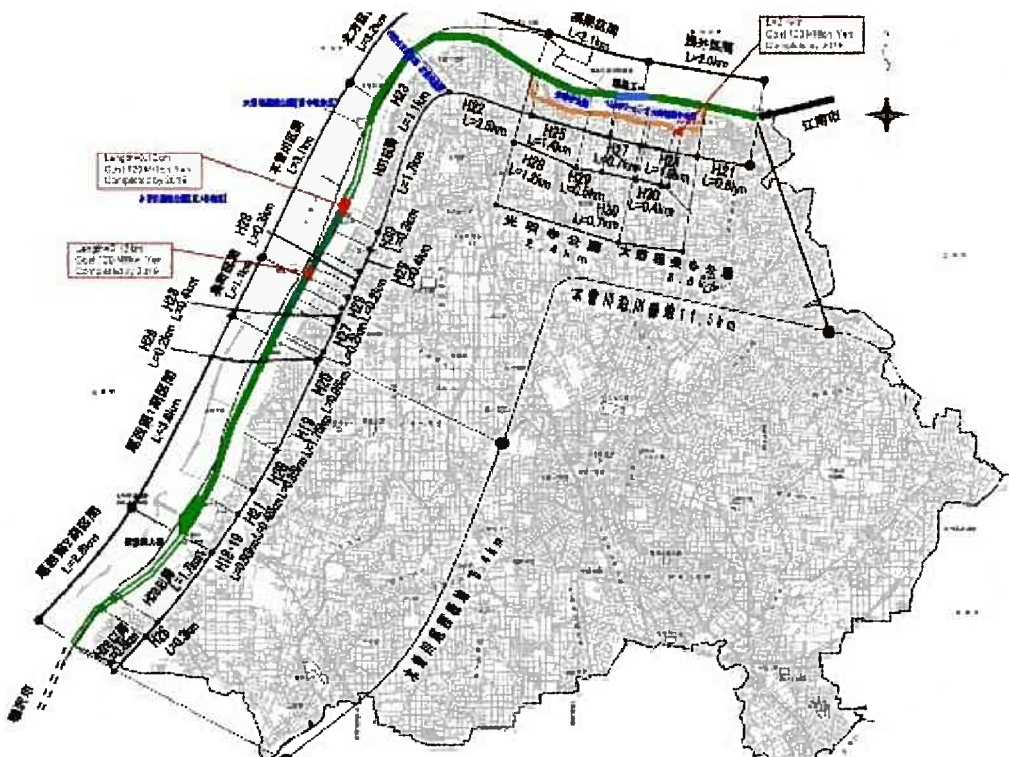


図 2.5.8: 木曾川沿いのサイクリングロード

富田山公園の再整備:

木曾川の水辺空間の活性化を図るために、富田山公園の再整備計画（図 2.5.9）を現在検討中です。

一宮市の南西、木曾川沿いに位置する富田山公園（約 10 ヘクタール）に自転車、ウォータースポーツ施設等の整備を検討しています。整備に当たっては、民間活力の導入も検討されています。

このエリアの潜在的なニーズ等を探るために、2018年10月にフィールドワークを実施しました。

フィールドワークでは、SUP やラフテイング、サイクリング、熱気球、ボクササイズやグランピング、屋外カフェが実施され、参加者からのフィードバックを通じて下記のように多くの課題、可能性が特定されました。

- 飲食店・売店の設置
- トイレの増設
- 木曾川への入水場所の整備
- 景観の改善
- 遊具等の子供の遊び場の設置
- 広い駐車場の確保
- 目玉イベントの創出
- 公園全体のレイアウトの変更
- 広報活動の充実



画像 2.5.9: 富田山公園

プロジェクトを通して期待していることは？

一宮市は木曽沿いのサイクリングロード、富田山公園の再整備、自転車ネットワーク計画が相乗効果を産み出すことを期待しています（図 2.5.11）。

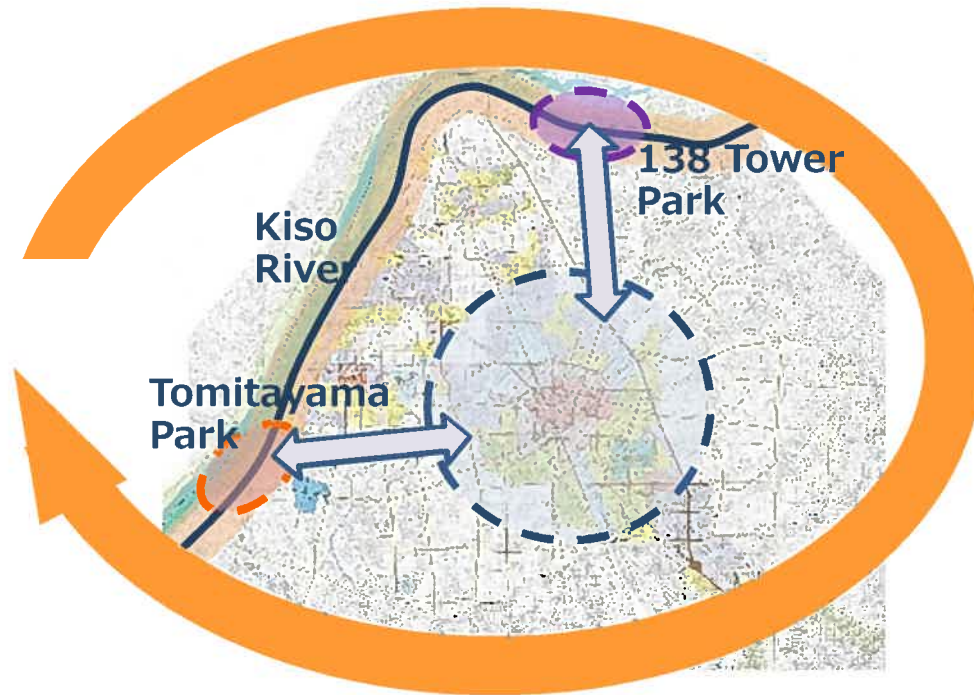


図 2.5.11: 各プロジェクトの相乗効果

3.具体的な活動目的

本パートナーシップを通じて両市が達成しようとしている共通目標は、持続可能な都市モビリティです。

3.1 目的 1	持続可能なモビリティの下での両市の関係強化
SDGs への貢献	<p>プロジェクトを通して以下のSDGsに貢献することが出来ます。</p> <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 10px;"> <div data-bbox="405 568 523 678">  <p>街中の移動手段について、より健康的な手法を導入することにより、あらゆる年齢層が健康的な生活を送れるようになり、全ての人々の幸福を促進させます。</p> </div> <div data-bbox="405 719 523 828">  <p>都市の住環境を安全・安心で持続可能なものにします。革新的な交通手段は、持続可能でスマートな、環境にやさしい旅行プランを提言できます。</p> </div> <div data-bbox="405 869 523 981">  <p>効果的な官民連携、および市民とのパートナーシップに関する戦略の立案。</p> </div> </div>
説明	<p>情報共有は、新たなインスピレーションや知識を得られる情報源であり、都市のスマートシティ化や市民のニーズの充実を促す革新的な施策を生み出すことができます。</p> <p>アイデアを共有し協働することで、新たなアイデアといった相互利益を生み出すことができます。ワークショップや共同研究は、情報、展望、知識を交換するのに適した手法です。</p>
期待される成果	<p>有用な情報や知識の交換と、都市間で連携を強めることは、相互学習を高めるだけでなく、市民の生活の質の向上につながり得る、人的交流や社会的包摂にも寄与します。</p> <p>イオアニア市と一宮市は、本プロジェクト終了後も協力関係を継続していく予定です。また、両都市は共通課題を特定しており、さらに、IUCのプラットフォームを通じて、プログラムに参加している他のEUおよび日本の都市からも学びを得ています。</p>
成果指標	<p>協力によって期待される主な効果は、モビリティ関連施策を共有することです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 情報交換の回数（例：シンポジウム、ウェビナーなど） ● 両都市で採用される計画、政策フレームワーク
対象グループ	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の政策決定者または部署 ● 市の技術部門、都市計画部門 ● 大学(建築学部, 都市計画学部) ● 研究機関 ● 市民

3.2 目的 2	<p>施策および技術的な知識と情報の交換</p>
SDGs への貢献	<p>持続可能な交通施策は 2030 年のアジェンダにおいて単独の SDGs とはなっていませんが、SDGs の多く（特に安全な食料、健康、エネルギー、インフラ、都市および居住に関連するもの）に直接的または間接的に関わってきます。気候変動、運輸、インフラ整備関係は、SDGs を達成していく上で不可欠な要素となっています。</p> <p>2030 年のアジェンダでは、適正で、信頼性が高く、持続可能で、かつ新しいエネルギーの導入、高品質で強靱なインフラ、および生産力を向上させる政策と共に、持続可能な交通システムが、全ての国の強い経済基盤を為すとしています。</p> <p>交通は、SDGs の以下の 5 つのターゲットに直接的に寄与しています。— 交通安全（目標 3.6）、エネルギー効率（目標 7.3）、持続可能なインフラ（目標 9.1）、都市へのアクセス（目標 11.2）、化石燃料補助金（目標 12.c）。これは、持続可能な交通が単体で重要というのではなく、SDGs 全体の達成において不可欠であることを示しています。交通は、挙げたターゲット以外の多くにも間接的に寄与しています。</p>
説明	<p>日本の都市は、非常に多様な都市生態系を持ち、交通、エネルギー、及び技術革新に重点を置いた、都市再生の大規模プロジェクトを促しています。これらは、イオアニナ市にとって参考となり、意見交換を通じて多くの知見を得ることができます。</p> <p>また、イオアニナ市は、日本への現地訪問を通じて、子供たちや高齢者などの交通弱者の人々に対する交通インフラの施策を学びました。</p> <p>両市の課題は、自転車と水辺空間をより魅力的で、より市民に親しみのあるものにするものであり、都市から水辺、さらにその周辺へのより持続可能な交通手段の構築を目指さなければなりません。</p>
期待される成果	<p>両市の議論と情報交換により、より効果的な計画立案につながる</p>
成果指標	<ul style="list-style-type: none"> ● インフラ計画における優れたアイデアの数 ● 日本、EU の都市で実施されているグッドプラクティスの数 ● 取組のエンドユーザーの数
対象グループ	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の都市計画部門 ● 大学 ● 研究機関 ● 技術機関 ● 市民 ● 警察 ● 市民団体 (NGO、自転車・歩行者関連市民団体等)

3.3 目的 3	観光産業及び経済活性化を促す革新的ビジネスモデルについての情報交換	
SDGs への貢献	  	<p>観光産業は再生可能エネルギーへのシフト等、エネルギー関連部門で貢献することができます。</p> <p>観光産業の発達は、都市インフラのアクセス性を向上させて都市の好循環を促進し、文化・自然遺産の保護につながります。また、新しいビジネスモデルの開発は、優れた公共および民間インフラの整備に貢献します。</p> <p>観光ビジネスは、民間と公共のパートナーシップを強化します。</p>
説明	<p>両都市ともより一層の民間部門の関与を必要としており、さまざまな方法で民間企業の参入を促そうとしています。現状や課題についての意見交換を行うことが効果的です。</p>	
期待される成果	<p>プロジェクトを実行するためのアプローチの手法や、参加型の取り組みは、都市がどのような課題について議論する必要があるのかや、どのような解決策があるのかを探るのに役立ちます。相互に学びあうことによって、進行中の水辺空間の開発プロジェクトで民間セクターの関与を深めることにつながります。</p>	
成果指標	<p>指標となるのは、セミナーの数、専門家の参加、IUC 情報プラットフォームに提供する報告などです。具体的には以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 打ち合わせを行った企業の数 ● 採用されたビジネスモデルの数 	
対象グループ	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間部門 ● 商工会議所 ● 経済団体 ● スタートアップ企業 	

4.活動計画

4.1 活動計画: 目的 1:	持続可能なモビリティのテーマ下の両市の関係強化
活動名:	定期的な対面や電話での会議の開催
活動推進母体	市の機関 イオアニナ市: Sustainable Development Division 一宮市: 都市計画課
活動リーダー:	イオアニナ市: Giorgos Antoniou 一宮市: 仁敷和義
概要:	
活動内容の説明 サブ活動 1.1.1 - シンポジウムを開催し、計画について意見交換を行う。(2019年5月実施済) サブ活動 1.1.2 - ウェビナーでの定期的な情報交換 サブ活動 1.1.3 - IUCプラットフォームへの計画等のアップロード	
成果(可能であれば定量的な指標):	<ul style="list-style-type: none"> - 一宮市で開催されるシンポジウム ※2019年5月に開催済み - 年2回のウェビナー - IUCプラットフォームへの情報のアップロード数 - アンケートと評価
目標年月次:	次回ウェビナー: 2019年9月(予定)
必要予算:	予算の必要なし
EU側関係機関	役割
イオアニナ市	ウェビナーのまとめ役
交通施策の研究機関	両都市の課題に対する施策の紹介
日本側関係機関	役割
一宮市	シンポジウムの実施(2019年5月実施済)
一宮市	IUCプラットフォームへのアップロード

4.2 活動計画: 目的 2:	施策および技術的な知識と情報の交換
活動名:	自転車レーンとウォーターフロントの活用：共通の活動の策定
活動推進母体	市の機関 イオアニナ市: Sustainable Development Division 一宮市: 都市計画課
活動リーダー:	イオアニナ市: Giorgos Antoniou 一宮市: 仁敷和義
概要:	
<p>活動内容の説明</p> <p>サブ活動 1.1.1</p> <ul style="list-style-type: none"> - 自転車レーンと水辺空間の利用状況を分析し、結果を共有する。 <p>サブ活動 1.1.2</p> <ul style="list-style-type: none"> - ユーザーへの調査の実施とニーズの分析 <p>サブ活動 1.1.3</p> <ul style="list-style-type: none"> - EU および日本の都市におけるインフラ計画やグッドプラクティスのデータベースの作成 	
成果 (可能であれば定量的な指標):	<ul style="list-style-type: none"> - 分析報告書または評価報告書 (少なくとも1本) - データベースで共有されているグッドプラクティス (インフラ計画やEUおよび日本の都市におけるグッドプラクティス) (少なくとも2回)
目標年月次:	<ul style="list-style-type: none"> - IUC 全体会議 (2020年2月) - グッドプラクティスのデータベース (インフラ計画やEUおよび日本の都市におけるグッドプラクティス) (2020年3月)
必要予算:	必要に応じて
EU 側関係機関	役割
都市計画部署	統合アクションプランのコーディネーター
技術担当部署	グッドプラクティスのモニタリング
市民	積極的な参加
日本側関係機関	役割
一宮市	分析を行い結果を共有。提案された場合、プラットフォームに結果をアップロード

4.2 活動計画: 目的 3:	観光産業及び経済活性化における革新的なビジネスモデルについての情報交換
活動名:	革新的なビジネスモデルの構築
活動推進母体	市の機関 イオアニナ市: Sustainable Development Division 一宮市: 都市計画課
活動リーダー:	イオアニナ市: Giorgos Antoniou 一宮市: 仁敷和義
概要:	
活動内容の説明 サブ活動 1.1.1 - 革新的なビジネスモデルの特定 サブ活動 1.1.2 - 導入方法の検討 サブ活動 1.1.3 - 関係者（スポンサー、企業、起業家など）へのプレゼン	
成果(可能であれば定量的な指標):	- 成功したビジネスモデルの共有（1つ以上） - 特定のビジネス関係者に向けて作成したプレゼンといった成功ビジネスモデルの共有（少なくとも1つ）
目標年月次:	2020年2月まで
必要予算:	必要に応じて
EU側関係機関	役割
観光関係部門	新しい観光のビジネスモデルについてプロモーション活動を行い、観光客にPRする。
商工会議所 経済団体	新しいビジネスモデルについて、新規参入業者やスポンサーにPRする。
スタートアップ企業	新しいニッチなビジネスについて提案する。
日本側関係機関	役割
一宮市	プラットフォームを通じてグッドプラクティスを共有する。

5.行程表

覚書が調印された日、プランの簡易版が完成する日、相互のスタディーツアーの日程を含む、協力の全期間における重要な出来事等を記載

月/年	イベント等	備考
2017-10-27	プロジェクト開始承認	
2017-10-9	全体会議（1回目）（ブリュッセル）	
2018-4-28	EU都市と日本都市との全体会議（2回目）	日本でのスタディーツアーの開催
2018-9-28	両市のパートナーシップ協定締結	
2018-10-2-6	イオアニナ市への一宮市のスタディーツアー開始	イオアニナ市開催
2018-10-10-11	全体会議（3回目）（ブリュッセル）	プレゼンテーションと意見交換会
2019-5-17	全体会議（4回目）（東京）	共同プレゼンテーション
2019-5-19	シンポジウム開催（一宮）	イオアニナ市と一宮市の意見交換、共同発表
2019-6-30	アクションプラン完了予定	

6.協力を通じて学んだことや課題

EU 都市:

イオアニナ市

IUC プログラムは、2 都市間で協力して持続可能な都市交通の課題を洗い出し、解決のための方策を導き出すためのものです。

都市間の相互協力は、課題に対する解決策を都市レベルで、そして可能な場合には国、ヨーロッパまたは世界レベルで展開できるようにするために、技術的な課題や、プロセスおよび政策の枠組みを提供することができます。

イオアニナ市が学んだこと:

- 増加する自転車関連事故に対処するために、自転車を車から守るための方策が必要とされています。
- 一宮市もイオアニナ市も、自動車のための道路や高速道路と比較して、自転車専用のスペースがほとんどありません。イオアニナ市では必要なインフラがないことが、市内で自転車を使用しない主な理由の1つとなっています。したがって、新しいインフラ整備を考えるにあたっては、自転車専用のスペースを考える必要があります。自転車ネットワーク計画の策定は両市にとって有用となり得ます。
- 両都市とも、移動手段に対する教育が重要であり、特に若い世代に対する教育が重要です。
- 現在、イオアニナ市には湖の周りに途切れ途切れですがサイクリングロードがあります。木曽川のサイクリングロードはイオアニナ市にとって、非常に参考になります。
- 両都市とも、市街地から水辺空間へのアクセスを確保する必要があります。
- イオアニナ市にとって参考となったのは、将来的に自転車を活用していくためには、自転車道のネットワークを構築する必要があり、それには平坦な場所を利用する必要があるということです。
- 自然環境の保護や、持続可能な移動手段の促進のためには、イベントや宣伝活動を年間を通して行う必要があります。（ミズベリング 138 プロジェクト、パドルボード市民コンテスト、夏休み！集まれ水辺の勇者たち等）
- イオアニナ市にとって特に興味深かったのは、公共交通機関の利用を促進するために、高齢者のバス停までの移動に、市が資金を提供するタクシーを使う施策です（i-タクシー）。

日本都市:

一宮市

一宮市とイオアニナ市の共通点は、木曽川とパンヴォティサ湖という両市にとって象徴となる水辺空間が存在し、各々の水辺沿いにサイクリングロードを整備中だということです。しかしながら、その水辺空間の活用の方向性は大きく異なっています。一宮市では、木曽川の洪水被害を防ぐために高い堤防を築いており、この堤防によって水害は減っていますが、木曽川の自然豊かな水辺環境と市街地を隔離してしまうことにもなっています。

一方で、イオアニナ市では元々ある自然資源をうまく活かした整備で、水辺の賑わいが生まれる環境を創り出しています。イオアニナ市では、湖岸の直近にサイクリングロードや公園、広場、レストランがあり、市民と水辺の距離感が非常に近く、市民の水辺環境に対する意識の向上にもつながっています。

一宮市においても、イオアニナ市のように木曽川の水辺空間と市街地をつなぎ、水辺をより身近なものにする必要があります。それを実現する手段の一つとして、環境にやさしい移動手段である自転車を活用する施策を考えていく必要があります。

今回、プロジェクトを通じて得られた知見を基に、市で作成している自転車関連の施策に「市街地から木曽川の水辺へのアクセス道の整備」を盛り込み、また、公園の整備計画には「木曽川の水辺環境と自転車を活用した整備」を盛り込むことを検討しています。

7.今後の取組み

EU 都市:

イオアニナ市

EUの進める持続可能な社会の実現にとって都市は重要な役割を果たします。世界的にも人口動態の変化、経済の停滞、所得格差の拡大、社会の偏り・分離、および都市の拡大といった問題に対処するうえでも、都市は重要です。

持続可能な都市開発を進める上で、都市開発の総合的なモデルの採用、部門横断的な協力、および都市間の協力などの課題に対応するために、新しい試みが必要とされています。

新しい試みは、市民をはじめとした全ての関係者の参加と全ての社会的資産の活用の下に行う必要があります。イオアニナ市はこの取組みを継続的に行っていく予定です。

- 行動計画の進捗状況を議論するために、2019年にウェビナーを実施します。
- 一宮市と知識、手法、方針を交換し、IUCプラットフォームに資料をアップロードします。
- 2020年にウェビナーを実施し、両都市間でグッドプラクティスと施策に関する進捗状況を意見交換します。
- 両都市のパートナーシップについて模索します。

日本都市

一宮市

一宮市は、自転車関連や水辺環境の整備に関する計画を引き続き作成していきたいと考えており、このテーマにおいて両市間の関係が今後も継続していくためには、行政だけでなく民間部門や市民の参加が不可欠です。

今回、プロジェクトの市民参加の第1歩として、「欧州の都市と学びあうまちづくり」をテーマに2019年5月19日にシンポジウムと交流イベントを開催しました。

このシンポジウムをきっかけに、プロジェクトを民間部門や市民の間に広げていきたいと考えています。

また、プロジェクトがスムーズに進展していくためには、IUC-JAPANやIGESのようなサポート機関の協力も重要です。

地方都市は海外都市との連携の経験が少ないことが多く、海外とのやりとりの経験が豊富な上記のような機関からのサポートがなければ、プロジェクトを進めていくことは難しいと思われます。

参考資料：

- (1) イオアニナ市の都市のウォーターフロントに関するアンケート調査
- (2) イオアニナ市の計画策定に関する優先事項の考え方
- (3) 一宮市で開催されたシンポジウム

参考資料1：イオアニナ市の都市のウォーターフロントに関するアンケート

都市の継続性に対する進捗状況をモニタリング、評価するためには、市民が都市のどのように感じているかを理解することが必要です。プロセス、結果を評価し、都市が正しい道を進んでいるかどうかをチェックする必要があります。

現在の状況を評価し、水辺空間に対する市民の認識を理解するために行ったアンケートの結果を示します。

調査に参加した人の属性

回答者の属性 - 回答者数= 20

年齢	18-25	26-40	41-60	60+	不明	
	7	5	6	1	1	
	35,00%	25,00%	30,00%	5,00%	5,00%	
職業	公務員	個人従業員	自営業者	退職者	学生	不明
	2	2	7	1	7	1
	10,00%	10,00%	35,00%	5,00%	35,00%	5,00%

回答者の年齢層に関しては、90%が60歳未満であることがわかります。これは、回答者が活動的な市民であることを意味します。参加者の60%が40歳未満でした。

上記のカテゴリの中で最も多かったのは自営業者と学生でサンプルの35%を占めています。

都市のウォーターフロントに対する人々の評価

1) ウォーターフロントの全体像

都市部のウォーターフロントの全体像について

設問	はい	いいえ	部分的に
あなたは都市のウォーターフロントの全体像に満足していますか	0	12	8
	0%	60%	40%

都市のウォーターフロントの全体像に誰も完全に満足していないことは明らかです。このことは、ウォーターフロントの整備が必要であることを意味しています。

2) 目的地としてのウォーターフロント

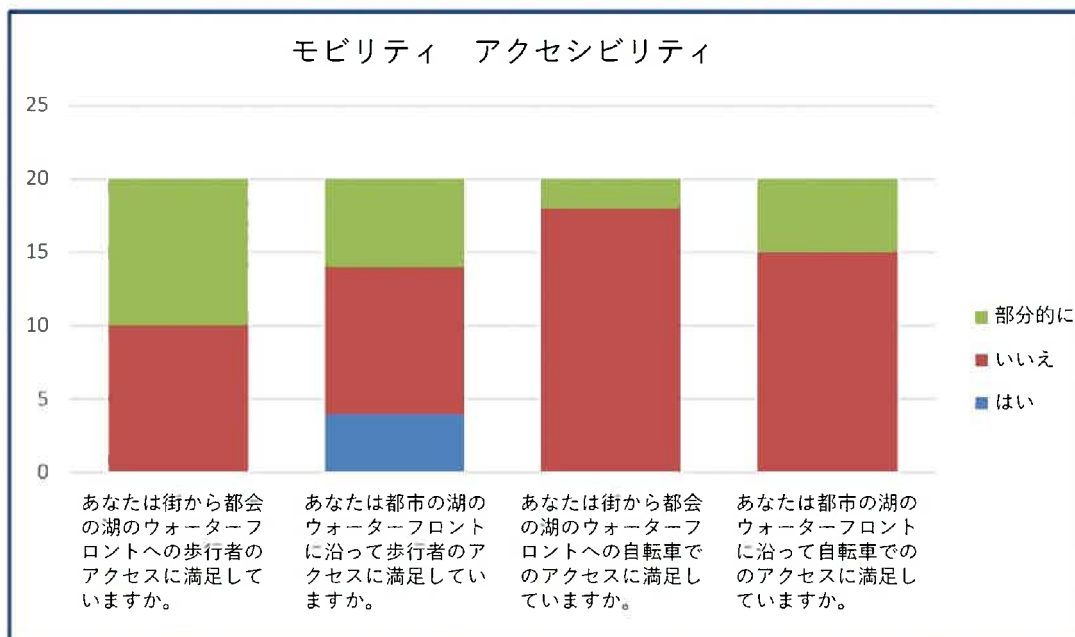
都市のウォーターフロントの利用についてです。ほぼ全ての回答者が目的地としてウォーターフロントを利用すると回答しました。

設問	はい	いいえ	部分的に
都市のウォーターフロントはあなたにとって「目的地」ですか	18	0	2
	90,00%	0,00%	10,00%

3) 都市部の湖沿岸部におけるモビリティとアクセシビリティ

次の4つの質問は、主に都市部の湖沿岸部を利用する歩行者と自転車利用者のモビリティとアクセシビリティについての質問です。

設問	はい	いいえ	部分的に
あなたは都市部から湖のウォーターフロントへの歩行者アクセスに満足していますか	0	10	10
	0,00%	50,00%	50,00%
あなたは都市部の湖沿岸部に沿う歩行者ルートに満足していますか	4	10	6
	20,00%	50,00%	30,00%
あなたは街から湖のウォーターフロントへの自転車アクセスに満足していますか	0	18	2
	0,00%	90,00%	10,00%
あなたは都市部の湖沿岸部に沿う自転車ルートに満足していますか	0	15	5
	0,00%	75,00%	25,00%



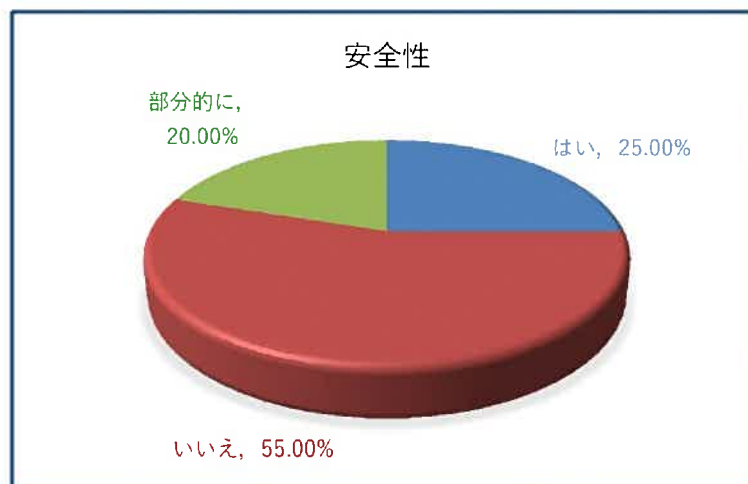
歩行者に関しては、回答者は市街地から湖のウォーターフロントへのアクセスに誰も満足していないことが分かります。さらに、湖沿岸部のルートに満足していると答えたのはわずか20%でした。

自転車に乗る人は、湖畔にアクセスできないと回答しています。具体的には、市街地から湖へのアクセスは10%の人が部分的に満足しているだけであり、沿岸部沿いのルートについても満足しているのは25%だけでした。したがって、アクセシビリティには大きな問題があると言えます。

設問	はい	いいえ	部分的に	参加者からのコメント
あなたはウォーターフロントに徒歩で簡単に近づくことができますか？	10 50,00%	4 20,00%	6 30,00%	・特に赤ちゃんやベビーカーと一緒に移動する人にとって、移動は困難です。
あなたは簡単に自転車でウォーターフロントに近づくことができますか？	1 5,00%	16 80,00%	3 15,00%	・ウォーターフロントから市街地へのアクセスはありません。したがって、市街地から湖への移動は非常に困難を伴います。
公共交通機関を利用して簡単に地域にアクセスできますか。	1 5,00%	16 80,00%	3 15,00%	-
市街地から湖へ、そして湖畔に沿って移動するのに障害はありますか？ 障害があるとすれば、それはどのようなものですか？	17 85,00%	3 15,00%	0 0,00%	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の文化的拠点であるお城までの公共交通機関がありません。 ・舗装が損傷しています。 ・自転車道が損傷を受け、途切れ途切れになっています。 ・訪問者のための駐車場がありません。 ・照明が大幅に不足しています。 ・自動車が大量に走行しているのは、歩行者や自転車にとって問題です。
障害者は湖から湖へ自由に移動できますか？ もしそうでないなら、その理由を述べてください。	0 0,00%	17 85,00%	3 15,00%	・舗装や傾斜した道について、障害者に対する配慮がありません。配慮があるのは、特定のエリアに限定されています。

4) 目的地としての都市部のウォーターフロントの安全性

特に夜間に関しては、回答した人の 55%が、安全ではないと答えています。



5) 満足度

次の3つの質問は、必要な整備、既存のインフラ、そして都市のウォーターフロントのアイデンティティに関してです。回答者はいずれもこの3つの質問に対して肯定的な意見を持っていません。

設問	はい	いいえ	部分的に
あなたは湖畔で行われている再生整備に満足していますか？	0	9	11
	0.00%	45.00%	55.00%
あなたは湖畔のインフラに満足していますか？	0	13	7
	0.00%	65.00%	35.00%
あなたは湖畔のアイデンティティに満足していますか？	0	10	10
	0.00%	50.00%	50.00%

6) 市民の関与の度合い

ウォーターフロントの課題に対する解決策の検討や意思決定過程における情報公開、市民参加についての質問を行いました。結果は、ある程度満足感があることを示しています。しかし、50%がより多くの情報開示と市民の積極的な参加が必要であると答えています。

設問	はい	いいえ	部分的に
あなたは湖畔の整備計画における情報開示のレベルと意思決定プロセスへの参加機会に満足していますか？	5	10	5
	25.00%	50.00%	25.00%

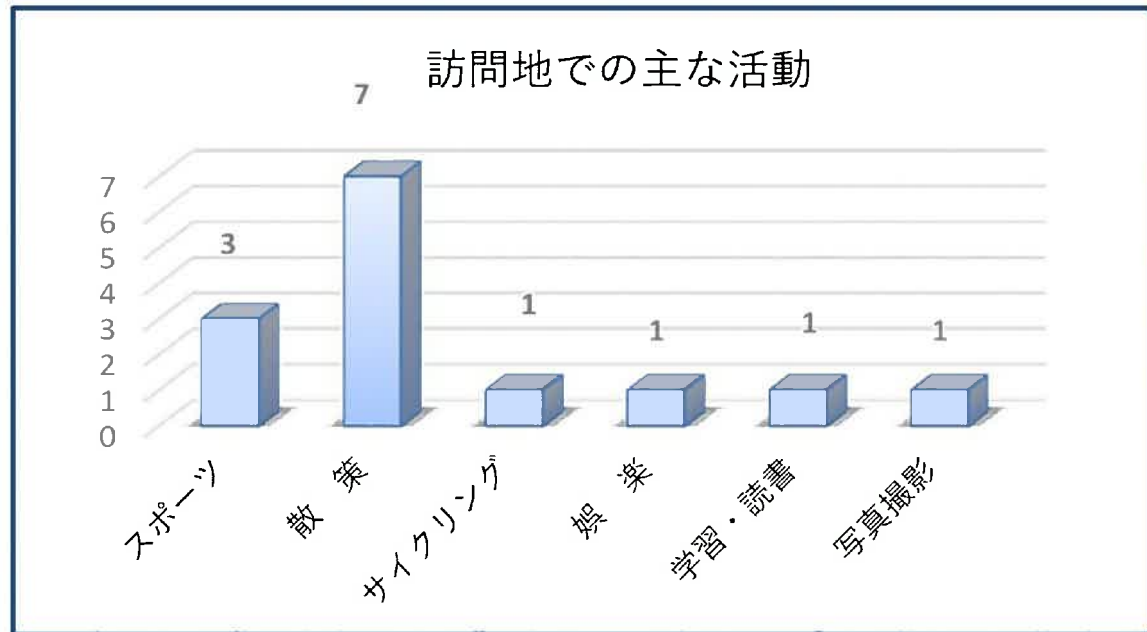
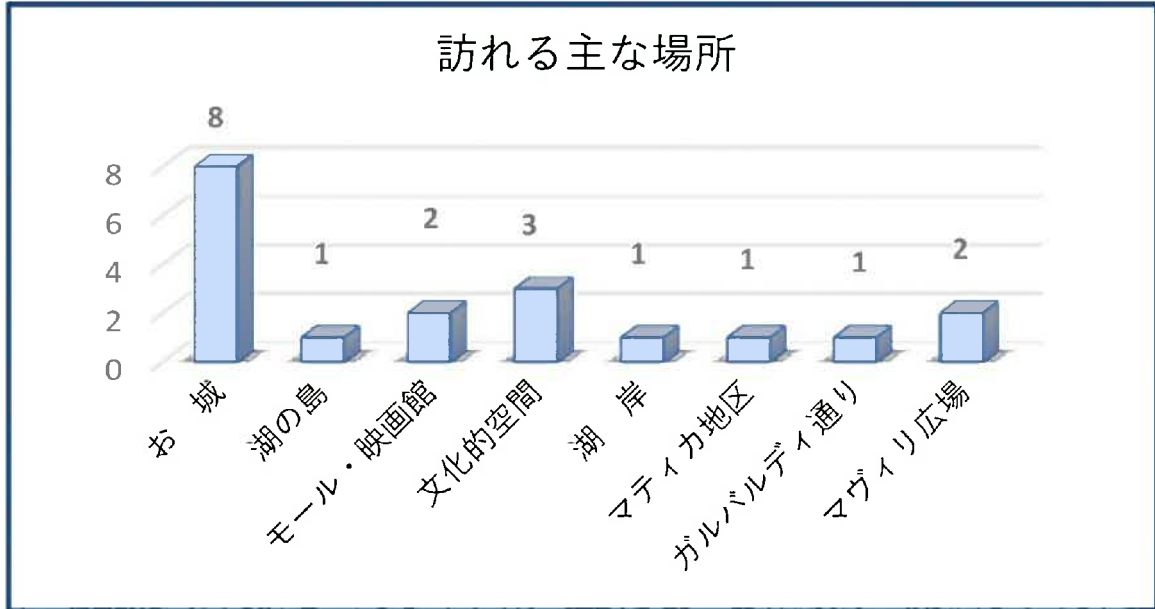
7) ウォーターフロントの快適さ

座って楽しむための十分なスペースがあるのかや、新しいスペースが必要かどうかを尋ねました。エリアの快適性を確保するための意見が述べられています。

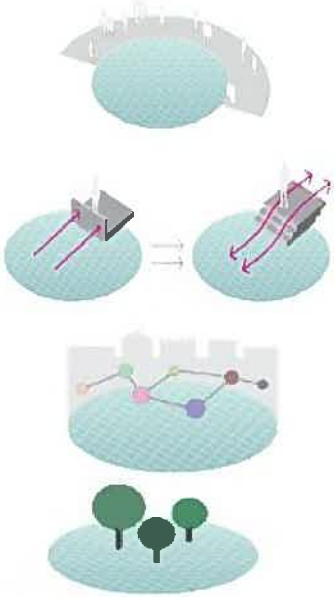
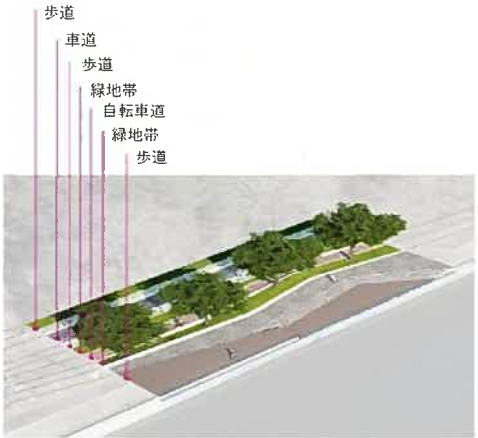
設問	はい	いいえ	部分的に	コメント
人々が座って楽しむ場所がありますか？新しい場所がまだ必要だと思いますか？	10	5	5	<ul style="list-style-type: none"> 座って楽しめる場所はほとんどなく、あっても壊れていることが多いです。新しいイスが必要です。 現代的な洗練された空間にするために、新しいデザインを取り入れ、多目的に利用できる空間を整備すべきです。
	50,00%	25,00%	25,00%	
夏に日よけはありますか？	13	2	5	
	65,00%	10,00%	25,00%	
湖のウォーターフロントはきれいですか？	0	15	5	
	0,00%	75,00%	25,00%	
ウォーターフロントは静かな空間ですか？	9	4	7	観光客が少ない場所や冬の間は静かです。車による騒音があります。
	45,00%	20,00%	35,00%	

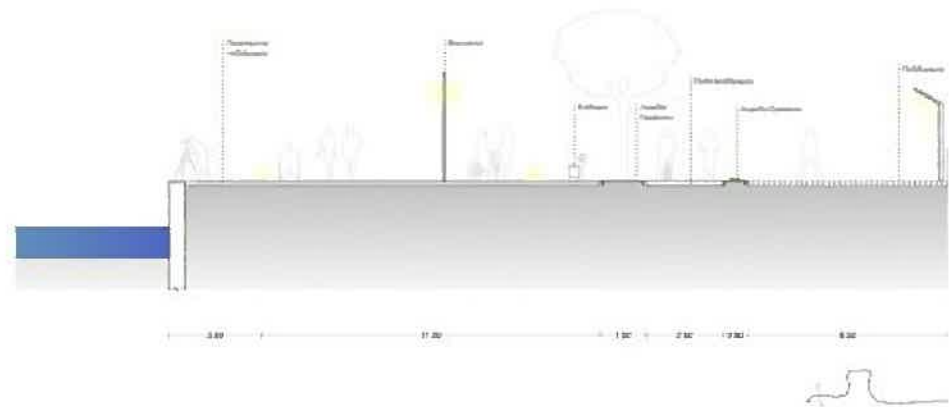
8) ウォーターフロントを訪れる目的と訪れる場所

市民に主に訪れる場所と、訪れる場所はどこかを尋ねました。



参考資料 2 : イオアニナ市の計画策定に関する優先事項の考え方

<p>主な設計目標</p>	 <p>イオアニナ市民および全ての訪問者のために 活気に満ちたウォーターフロントの創造</p> <p>市民が湖と良いつながりを持ち、 市民に憩いを提供する</p> <p>再び市街地と湖をつなぐ</p> <p>環境保全の観点からのアプローチ</p>
<p>デザインの原則と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> さまざまな既存資産（インフラ、自然）と交通（車、歩行者、自転車）の統合。 さまざまな用途やニーズへの対応 都市のアクセス <p>デザイン戦略は、次の原則に基づいています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 水と自然の視覚的な回復 歩行者優先の考え方。安全で快適な歩行者の移動を確保し、スポーツ活動のための十分なスペースを確保 安全で快適な自転車専用道 車の少ない道路の整備 <p>都市のウォーターフロントの設計に関する課題と原則</p> 
<p>より広い地域への開発提案</p>	<p>Matsikas から Mavili 公園まで</p> <p>主な課題と設計方針：</p> <ul style="list-style-type: none"> より広い湖岸地域における歩行者や自転車の利用をやすく 道路の撤去（または移転）による、憩いのエリアの再配置 地域開発 休憩所や座席スポットの整備

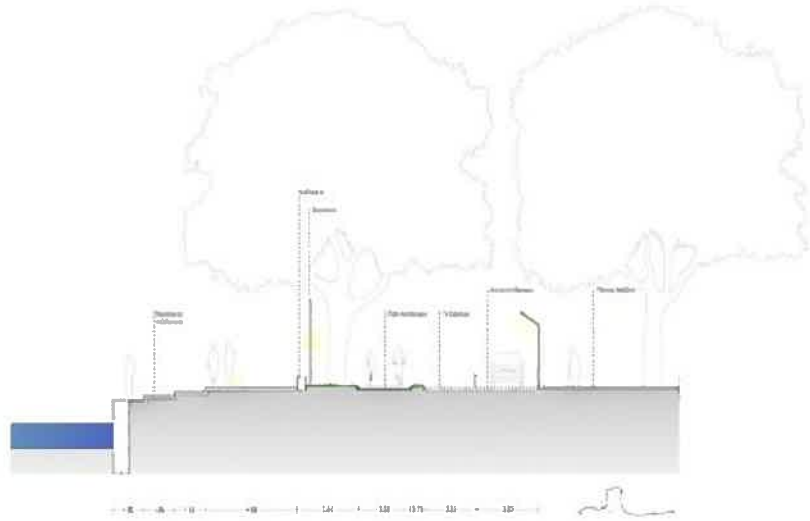


Mavili 公園から Karamanli アベニューまで

主な課題と設計方針：

- Mavili 広場と湖の一体化
- Mavili 広場の整備
- スポーツ活動（セーリング）とレクリエーションのための小さな港の整備
- 植生の強化
- 座って湖を眺めることが出来るエリアの整備



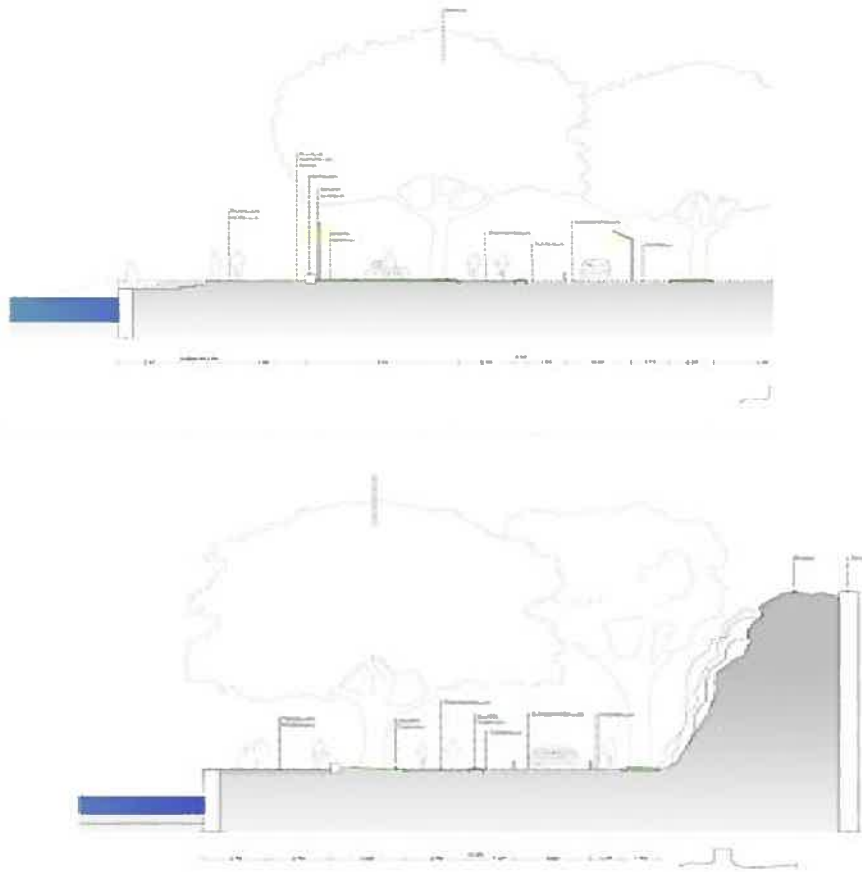


Karamanli Av./Dion

主な課題と設計思想：

- 城壁の横に座席エリアを整備
- 城の入り口のファサードを強調
- 観光客用の駐車場の整備
- 湖と地域の関係の復元

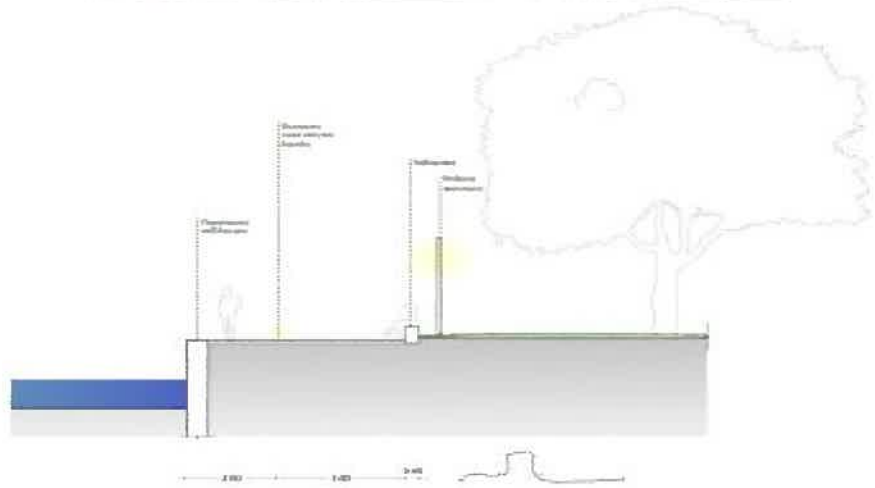




城の南口から Miaouli 湖岸まで

主な課題と設計思想：

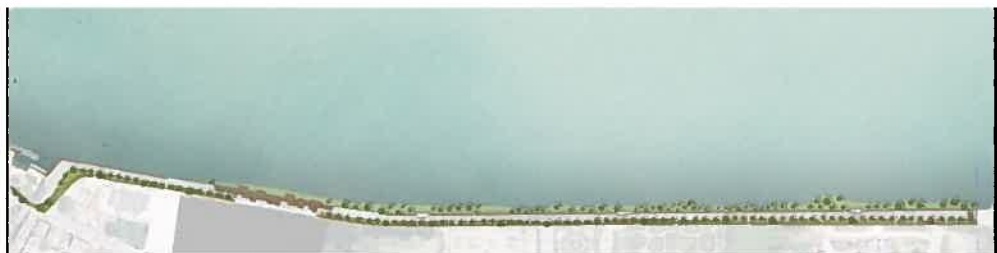
- 城の正面玄関を強調するための動線の整備
- 既存の駐車場の再設計
- 大型の観光客用の乗り物のための駐車場の整備
- タンパキカ公園とのアクセスの確保
- スポーツ（パドリング）のための小さな港の再整備

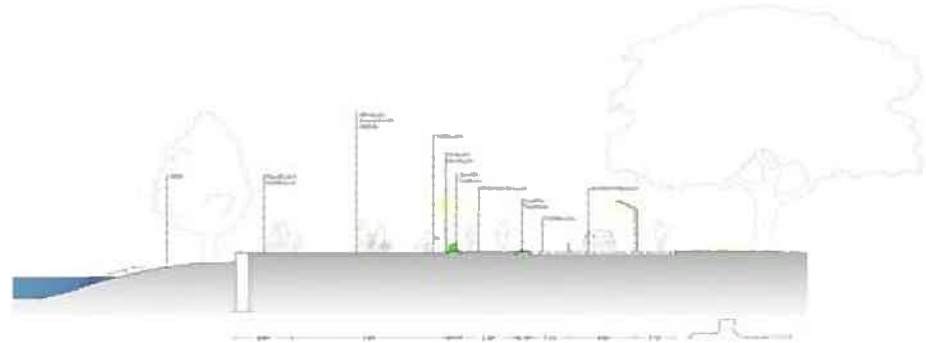


Miaouli 湖岸のから Vogianou 通りまで

主な課題と設計思想：

- 埋め立てを行わずに湖岸を元の状態に復元
- 湖岸の水処理と全体的な景観の改善
- 広く快適な歩行者用通路と自転車専用道路
- 景観の変化に富んだルート of 整備
- 都市とエリアの使用用途の調整

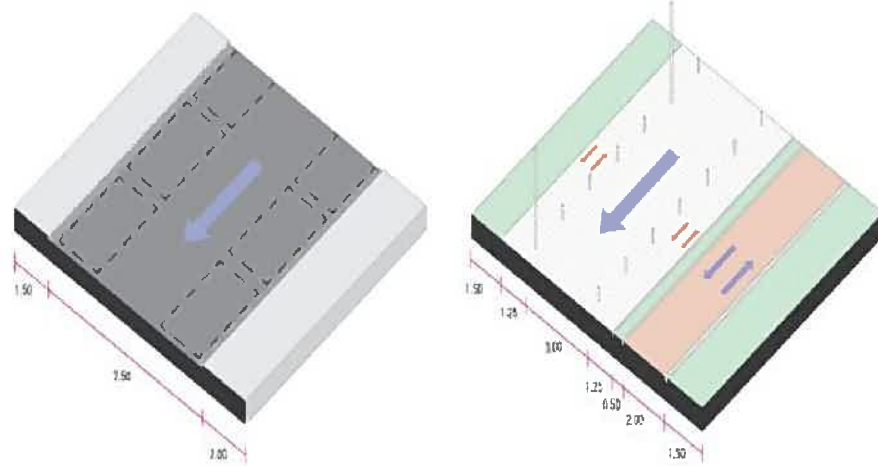




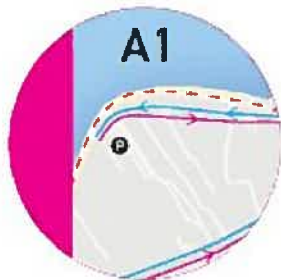
交通システムに関する施策案

主な課題と設計思想

- 路上の駐車スペースの最小化
- 湖沿岸地域を歩行者、自転車が利用しやすいものに
- 既存駐車場の再編
- 新しい駐車場の整備および小型バスの利用



エリア別に提案された交通施策



代替案 1

- 道路の撤去
- 車の再配置 Papagou 通りへ
- 新しい駐車場の整備

代替案 2

- 湖畔に新しい道路を整備
- コンクリート平板ブロックの使用



- 二車線道路
- 幅 5.50m
- 広場と同じコンクリート平板ブロックの使用



- 一方通行
- 幅 3.20m
- 駐車禁止
- 広場と同じコンクリート平板ブロックの使用



現状維持



- 一方通行の道路の整備
- 駐車禁止
- 広場と同じコンクリート平板ブロックの使用

提案された整備のイメージ





参考資料 3：一宮市で開催されたシンポジウム

日時：2019年5月19日、10時 - 12時

一宮市のオリナス一宮でシンポジウムが開催されました。このイベントは一般に公開され、さまざまな年齢層の市民約 60 人が集まりました。シンポジウムは中野一宮市長による開会の辞から始まり、名古屋大学の杉山准教授による基調講演、イオアニナ市の Georgios Antoniou 氏による発表、パネルディスカッションが行われました。杉山氏は IUC プログラムの詳細を説明し、Antoniou 氏はイオアニナと一宮が共同で取り組んでいるアクションプランに関する最新情報を説明しました。ファシリテーターに杉山氏、イオアニナの Antoniou 氏と Tsouris 氏、そして一宮市の中野市長と山田氏がパネルディスカッションに参加しました。彼らは、各都市でのウォーターフロント開発と自転車利用に関するトピックについて議論し、現在の状況、課題、そして実行されている計画を発表しました。活発な議論が行われ、議論の終わりには観客から多くの質問が寄せられました。シンポジウムの後、記念コンサートが開催されました。



写真 1：一宮市長による開会の辞



写真 2：杉山先生による基調講演



写真 3：Antoniou 氏によるプレゼンテーション



写真 4：パネルディスカッション