

JSCE COMPETITION

前橋クリエイティブシティ 県庁～前橋駅 都市空間デザイン 国際コンペ

Maebashi Creative City

Urban Space Design International Competition

Gunma Prefectural Office - Maebashi Station

募集要項

●公式ウェブサイト

(<https://creative-city.pref.gunma.jp>)



群馬県



©Gunma pref. GUNMACHAN

目次

1. 開催趣旨	3
2. デザインコンペの内容	4
3. 応募資格	10
4. 提案内容、提出書類	11
5. 前提条件	16
6. 要求事項	22
7. スケジュール	26
8. 応募方法	27
9. 質問事項の取扱い	29
10. 審査及び発表	30
11. 失格事項	35
12. 注意事項	36
13. 紛争の解決方法	39
14. 参考情報	40
15. 様式集	
16. 資料集	

1. 開催趣旨

群馬県前橋市の中心市街地は、社会経済状況の変化とともに、人通りが疎らで閑散としているなど、賑わいの少ない状況となっている。

この現状を改善するため、前橋市は文化芸術交流の促進、職住近接性の向上、経済活力の強化、デザイン力を高めることを基本方針とし、官民連携による持続可能なまちづくりを推進している。

また、日本のまちづくりでは行政主導が多い中、民間主導の創造的なまちづくりによって、老舗旅館のリノベーションやクリエイティブな拠点の建設、小河川の改修による賑わい空間の創出など、中心市街地は徐々に活気を取り戻している。

しかしながら、県庁から前橋駅に至るメインストリートは、人通りが少なく、賑わいに欠ける、その理由の一つでもある変則五差路の本町二丁目五差路交差点では通行者にとって利用しづらいなどの課題が残ったままである。

また、このメインストリートでは、自動運転レベル4に向けた取り組みが進行中であり、県内では新たなモビリティサービス「GunMaaS」がスタートしており、交通環境の変化にも対応していく必要がある。

今後、これらの課題に個々に対処すると、統一感が失われ、魅力に欠ける都市空間が形成される可能性があることから、一体的な課題解決を図るための「トータルデザイン」が重要である。

このため、現在進行中の民間主導の中心市街地活性化の取組を活かし、これを、行政の力強い後押しによって、さらに強化することを目的として、本デザインコンペでは未来を指向する都市空間デザインの提案を求める。

この都市空間デザインでは、メインストリートを公共交通と人中心のウォークアブルな道路空間に変貌させ、賑わいとふれあいを創出し、将来に向けて住民や訪問者が夢や希望を抱き続けることができるよう、群馬県らしい独自の価値を創造することを目指す。

策定された都市空間デザインを、道路を管理する国、県、市が、地域の皆さまと連携し、磨きをかけ、実現することで、世界に誇れる持続的な県都の発展につなげるものである。

2. デザインコンペの内容

(1) 競技名称 前橋クリエイティブシティ

県庁～前橋駅 都市空間デザイン 国際コンペ

(以下「本デザインコンペ」という。)

(2) 主催者 群馬県 (以下「主催者」という。)

(3) まちづくりのテーマと方針

本デザインコンペの対象となるまちづくりの「テーマ」と「方針」は以下のとおりである。

テーマ

『世界に誇れる持続的な県都の発展を目指し、

革新的な都市機能の充実を図る未来のまちづくり』

【方針】

- ① 地域資源を活用し、文化芸術の振興と交流を促進することで、前橋独自の文化が反映された魅力的な空間を創造する。
- ② 公共交通及びインフラの改善を通じて、アクセシビリティを向上させる。
- ③ 商業と業務機能を集約し、新規事業の創出を支援することで、市街地のブランド価値と経済活力を向上させる。
- ④ クリエイティブ人材を集め、市民と協力して、魅力的な都市景観を創造する。
- ⑤ 環境に優しい交通システムを整備し、市民が参画しやすいまちづくりを進めることで、安全で快適な生活環境を実現する。

(4) 提案を求める内容

上記のまちづくりの「テーマ」と「方針」を踏まえ、本デザインコンペでは、以下の提案を求める。

- ・ 県庁～前橋駅の道路の空間デザイン
- ・ 県庁前の県民広場の空間デザイン

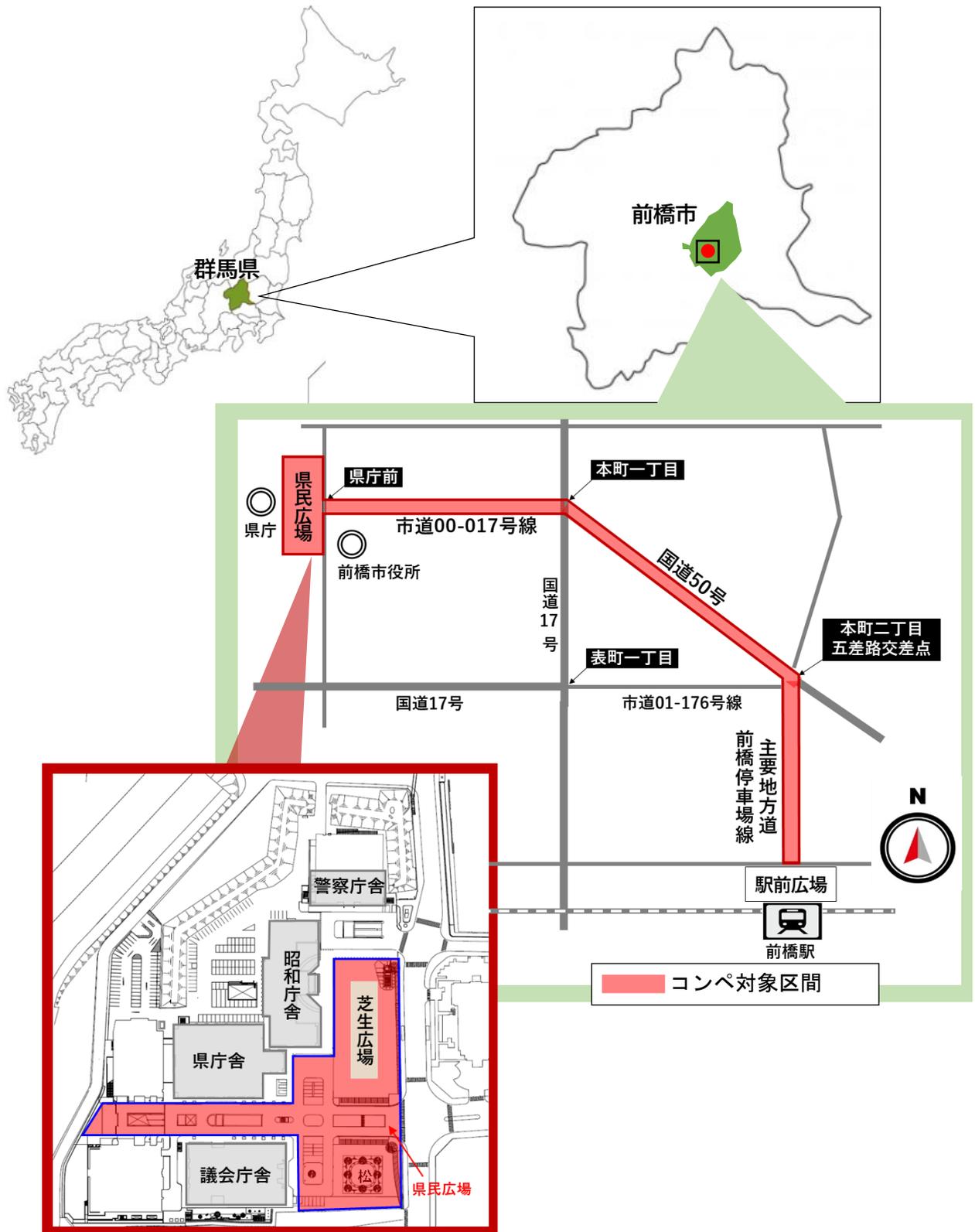


図1：コンペ対象区間の位置図及び平面図

(5) 本デザインコンペの仕組み

①実施方法

- ・本デザインコンペは、審査委員会において、1次審査及び2次審査の2段階で実施する。ただし、1次審査通過者は5者以内とする。
- ・1次審査は書類審査、2次審査は書類審査とプレゼンテーション審査を実施する。書類及びプレゼンテーションで使用する言語は日本語とする。
- ・1次審査を通過した提案について、その提案物を用いて主催者が公開展示を行い、各提案に関する地域の意見を聴取する。聴取した意見は、提案者と審査委員に提供し、2次審査に向けた検討に活用する。
- ・2次審査は対面による公開プレゼンテーションを行う。なお、プレゼンテーションで使用する言語は日本語とする。
- ・2次審査については、審査委員会で最優秀作品、次点、入選を決定する。

②最優秀提案者との本デザインコンペ後の関わり方

- ・最優秀提案者には、プロジェクトを推進していくための十分な技術力を前提とした実施体制の構築が図られていることを条件に、以下のとおり、随意契約交渉権を付与することを想定している。

【随意契約交渉権を付与することとなった場合】

- (i) 「県庁～前橋駅の道路空間」と「県庁前の県民広場」の基本設計に係る契約（以下「本件基本設計契約」という。）締結に向けた交渉を行う。
 - (ii) 本件基本設計契約の契約金額は、本デザインコンペ後、最優秀提案者と協議の上、決定することを想定しているが、2次審査において提案のあった基本設計費を基本とする。
 - (iii) 本デザインコンペ後の業務で使用する言語は日本語とする。
 - (iv) 本件基本設計契約にあたり、何らかの理由で最優秀提案者との契約が実現不可能となった場合は、次点となった者に本件基本設計契約の随意契約交渉権の付与を想定している。
- ・本件基本設計契約の契約金額は50,000千円を上限とする。
 - ・群馬県は、本件基本設計契約後の業務として、「県道前橋停車場線」、「県民広場」の実施設計に係る契約、工事デザイン監修に係る契約を継続して予定している。ただし、それらの契約の締結時期

は、本件基本設計契約の業務遂行状況や全体の整備スケジュールなどの状況に照らして検討する。

- ・また、「県庁前通り」、「国道 50 号」、「本町二丁目五差路交差点」の実施設計に係る契約、工事デザイン監修に係る契約については、各道路管理者で契約に関する規定が異なるため、必ずしもこれらを締結することを確約することはできない。

③本件基本設計契約の随意契約を行う者の条件

- ・最優秀提案者は、本件基本設計契約を締結するまでに、以下の条件を満たすこととする。また、本デザインコンペにグループで応募し最優秀提案者となった場合は、本件基本設計契約締結時までに以下条件を満たした上で、共同企業体を結成し、「群馬県建設工事に係る調査・測量・建設コンサルタント等委託業務共同企業体取扱要綱」により、入札参加資格者名簿に登録されること。

(i) 群馬県の令和 6・7 年度建設工事に係る調査・測量・コンサルタント等入札参加資格者名簿において、「土木関係－建設コンサルタント業務」の業種に登録されている者であること。なお、共同企業体を結成する場合は次のとおりとする。

(ア) 共同履行方式で結成する場合

共同企業体の全ての構成員が「土木関係－建設コンサルタント業務」の業種に登録されていること。

(イ) 分担履行方式で結成する場合

共同企業体の各構成員が、各々の担当する業務に必要な業種に登録されていること。

※本方式による場合、分担した業務を複数の構成員が共同して実施することは認めない。

(ii) 業務に必要な技術を有する実施体制を構築するにあたり、(ア)から(エ)の条件を全て満たすこと。なお、必要に応じて共同企業体を結成する場合には、構成員のいずれかにより(ア)から(エ)の条件を全て満たすこと。なお、本デザインコンペにグループで応募し最優秀提案者となった場合は、提案書に記されたのと同様の体制とすること。

(ア) 建設コンサルタント登録規定の「都市計画及び地方計画部門」又は「道路部門」の登録を受けている事務所であること。

- (イ) 技術者は、技術士として「都市及び地方計画」、「道路」の分野の資格を有する者をそれぞれ必ず1名以上配置すること。(同一人物が複数の分野を兼ねることは可能)
 - (ウ) 「デザイン監理者」を1名配置すること。(イ)の技術者との兼務は可)
 - (エ) 業務実施にあたり、新たに必要な技術が判明した場合は、迅速にその技術を補完できる体制を構築すること。
- (iii) 地方自治法施行令(昭和22年政令第16号)第167条の4の規定に該当しない者であること。
 - (iv) 群馬県財務規則(平成3年3月25日規則第18号)第170条第2項に規定する入札の参加制限を受けていない者であること^{*1}。
 - (v) 群馬県建設工事請負業者等指名措置要綱第2条第1項及び第2項に規定する指名停止を受けていない者であること^{*2}。
 - (vi) 国税及び地方税を滞納していない者であること。
 - (vii) 民事再生法(平成11年法律第225号)に基づく再生手続き開始の申立て、会社更生法(平成14年法律第154号)に基づく更生手続き開始の申立て、破産法(平成16年法律第75号)に基づく破産手続き開始の申立て若しくは会社法(平成17年法律第86号)に基づく特別清算開始の申立てがなされていない者又は再生手続き開始の申立て若しくは更生手続き開始の申立てがなされた後、再生手続き若しくは更生手続きの終結の決定を受けた者であること。
 - (viii) 手形交換所又は電子債権記録機関が電子記録債権法第59条に規定する業務規程において定める支払不能処分制度等における取引停止処分、主要取引先からの取引停止等の事実があり、経営状況が著しく不健全であると認められる者でないこと。
 - (ix) 民事執行法(昭和54年法律第4号)による差押等金銭債権に対する強制執行若しくは国税、地方税その他の公課について滞納処分の執行を受け支払いが不可能になった者でないこと、又は第三者の債権保全の請求が常態となったと認められる者でないこと。
 - (x) 健康保険法(大正11年法律第70号)第48条、厚生年金保険法(昭和29年法律第115号)第27条及び雇用保険法(昭和49年法律第116号)第7条の規定による届出の義務を履行している者であること。(当該届出の義務がない者を除く。)

(xi) 最終提案者又はその役員等が、暴力団（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第2号に掲げる暴力団をいう。以下同じ。）、暴力団員（同条第6号に規定する暴力団員をいう。以下同じ。）又は暴力団員と社会的に非難されるべき関係を有している者でないこと。

※1 有資格者から入札参加停止を受ける原因となった部門を事業又は営業の譲渡、会社の合併、分割により承継した者は、当該有資格者に対する措置を引き継ぐものとして本要件の充足いかんを判断する。

※2 前掲脚注1に同じ。

3. 応募資格

本件デザインコンペに応募できる者は、次に定める内容を全て満たす者又はグループとする。

(i) 本デザインコンペの対象は道路を含む都市空間デザインであることから、以下の技術者を配置すること。技術者は、技術士として以下の該当分野の資格を有する者をそれぞれ必ず1名以上配置すること。

(同一人物が複数の分野を兼ねることは可能)

- ① 都市及び地方計画
- ② 道路

(ii) デザインに関する一貫した監理を行うため、「デザイン監理者」を1名配置すること。デザイン監理者は本プロジェクトに長期的に関わることができる者が望ましい。

(iii) 地方自治法施行令第167条の4の規定に該当しないこと。

(iv) 応募者又はその役員等が暴力団、暴力団員又は暴力団員と社会的に非難されるべき関係を有している者でないこと。

(v) グループを構成する場合は、構成員は、他構成のグループ又は単体で本デザインコンペに応募することはできない。

(vi) 2つ以上の事業者がグループを結成して応募する場合は、グループとして上記(i)から(v)の条件を満たし、かつ以下の要件を満たすこと。

- ① 構成員は、グループの代表者となる事業者を決め、代表者は、全体の意思決定、管理運営等に全ての責任を持つこと。
なお、代表者は、業務の遂行に責任を持つことができる事業者とすること。
- ② 「応募予定登録書」の受理以降における、代表者の変更は原則認めない。
- ③ 「参加表明兼誓約書」の受理以降における、構成員の変更は原則認めない。
- ④ 代表者とならない構成員にあっては、主催者に、グループの構成員であることを示す誓約書を提出すること。

前記の規定にかかわらず、次に掲げる者は、本デザインコンペに応募することができない。

(i) 審査委員会の委員

- (ii) 前記(i)に掲げる者と同居している親族又はこの者が自ら主宰し若しくは役員、顧問等として関係する組織に所属する者

4. 提案内容、提出書類

(1) 応募予定登録書類

① 応募予定登録書

- ・ 様式 1-1-1 応募予定登録書(単独法人企業用)
- ・ 様式 1-1-2 応募予定登録書(グループ用)
- ・ 様式 1-2 グループ構成員応募予定登録書

(2) 参加表明・1次審査提出書類

① 参加表明兼誓約書

- ・ 様式 3-1-1 参加表明兼誓約書(単独法人企業用)
- ・ 様式 3-1-2 参加表明兼誓約書(グループ用)
- ・ 様式 3-2 グループ構成員参加表明兼誓約書
- ・ 様式 3-3 グループ構成員応募予定登録変更申請書

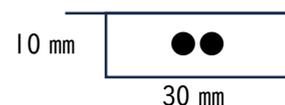
② 1次審査提出書類

- ・ 様式 4-1 業務実績及び技術者の配置体制
日本国内外を問わず公共機関が発注する公共空間に関する設計業務等の実績(道路、公園、広場等)、技術者の配置体制
- ・ 様式 4-2 技術者の経歴等
様式 4-1 「技術者の配置体制」で記載の技術者の経歴等
- ・ 提出物
「5.前提条件」、「6.要求事項」を満たす提案を、A2サイズ縦・2枚で作成し、PDFデータを提出すること。

※縦長方向

※右上に必ず登録番号を記載すること。(下図参照)

フォント：MSゴシック・12pt



なお、次表に示す事項については、必ず記載・表現すること。

表1：1次審査提案内容

求める項目・記載内容	枚数 (A2)
①デザインコンセプト	2枚
<ul style="list-style-type: none"> ・デザイン全体を統括する基本的な考え方など、デザインの方向性や目的を示すこと。 	
②実現可能性	
<ul style="list-style-type: none"> ・提案の道路空間と県民広場の空間デザイン実現に向けたプロセスとプログラムを示すこと。 ・持続的なエリアマネジメントを展開するための公共空間の活用・運営方針を示すこと。 ・メインストリート及びそれらと交差する道路との交通処理について、その考え方・方針を示すこと。 	
③平面図、断面図、イメージパース	
<ul style="list-style-type: none"> ・平面図 文化や歴史等の地域固有資源を活かし、地域独自の魅力や価値を生み出すための考え方やストーリーなどを表現する全体平面図を作成すること。 ・断面図 国道50号、県道前橋停車場線、市道00-017号線 各1断面の代表幅員における道路空間の断面図をそれぞれ作成すること。 ・イメージパース(道路空間と県民広場の2カット以上) 道路空間と県民広場のレイアウト、沿道の建築物を含めた街並み、歩行者、自転車、公共交通、一般車両、道路構造物、ストリートファニチャー、細街路へのモビリティサービス活用など、人々の活動状況がイメージできるものとし、位置は提案者にて選定すること。 ※平面図は、別添資料-7を参考とすること。 ※平面図、断面図は、縮尺は問わないが、主要な寸法は記入すること。 	

※提案書類には、2次元コードなどの記載は不可とする。

※提案書類には、提案者が特定できる記述(氏名、会社名、記号など)をしないこと。

(3) 2次審査提出書類

①提出物

- ・「5.前提条件」、「6.要求事項」を満たす提案をA3サイズ(横向き、片面のみ使用)で作成し、PDFデータを提出すること。記載内容などについては、次表のとおりとする。

表 2：2次審査提案内容

求める項目・記載内容	枚数 (A3)
<p>① デザインコンセプト・実施方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デザイン全体を統括する基本的な考え方など、デザインの方向性や目的を示すこと。 ・地域の意見聴取の結果や、対象範囲における課題を分析した結果から、課題解決のために、当該デザインコンセプトに至ったプロセスやストーリーを示すこと。 	1枚
<p>② 交通処理計画</p> <p><u>道路空間の幅員構成や交通規制の方法</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間については、歩行者、自動車の動きを考慮した幅員構成や、交差する道路(細街路)を含む面的な交通規制の方法を検討し、平面図や断面図等を用いて示すこと。(時間帯別の運用について、提案することも可) ※平面図と断面図は下記③で作成したものを活用する。 <p><u>道路空間の交差点交通処理</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・県庁前、本町一丁目、本町二丁目、前橋駅前の4つの交差点において、自動車、歩行者、自転車の動線を考慮し、安全且つ円滑な交通処理方法を示すこと。 	3枚以内
<p>③ 平面図、断面図、イメージパース</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平面図(全体) 文化や歴史等の地域固有資源を活かし、地域独自の魅力や価値を生み出すための考え方やストーリーを表現する対象区間全体の平面図を作成すること。(1/5000程度) ・平面図(個別) 国道50号、県道前橋停車場線、市道00-017号線、県民広場など各箇所を個別に表現する平面図を作成すること。(1/500程度) ・断面図 国道50号、県道前橋停車場線、市道00-017号線 各1断面の代表幅員における道路空間の断面図をそれぞれ作成すること。 ・主要エリアのイメージパース(5カット以上) カット割りは、道路空間として国道50号、県道前橋停車場線、市道00-017号線の3カット、本町二丁目五差路交差点を1カット、県民広場を1カットの計5カットは必須とする。なお、位置は提案者にて選定すること。イメージパースには、沿道の建築物を含めた街並み、歩行者、自転車公共交通、一般車両、道路構造物、ストリートファニチャー、細街路へのモビリティサービスの活用など、人々の活動状況がイメージできるものとする。 ※平面図、断面図は、主要な寸法を記入すること。 	8枚以内

④ 実現可能性	4枚以内
<p><u>道路空間や県民広場の賑わいを創出するための空間活用方針</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 道路空間や沿道空間、県民広場の使い方などの空間活用方針が実現可能であることを示すこと。 <p><u>概算事業費</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 基本設計費、実施設計費、道路工事費(改良、付属物など)、県民広場工事費などの工事が完了するまでに要する全ての費用を積み上げにより算出し、示すこと。 基本設計費は別添資料-2により算出すること。 <p><u>実現プロセス</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 市民との合意形成プロセス、段階的な整備プログラムなど、事業実施にあたっての実現可能性を示すこと。 社会情勢等の変化により、プロセスの修正が必要な場合の修正の考え方や具体的な方法を提案すること。 一次提案で示した交通処理の考え方・方針について、具体的な内容を検討し、その実現可能性を示すこと。 	<p>概算事業費は、内訳表を使用(様式6-1~6-3)</p> <p>※様式6-1~6-3は上記枚数から除く</p>

※提案書類には、2次元コードなどの記載は不可とする。

※提案書類には、提案者が特定できる記述(氏名、会社名、記号など)をしないこと。

5. 前提条件

(1) 共通事項

①使用言語

日本語

②使用寸法

メートル法

③ターゲットイヤー(技術革新などの想定年度)

2040年を見据えたデザイン提案とする。

④準拠基準

準拠すべき法令、基準は「日本の関連法令、設計基準」とし、以下に基づくものとする。

道路法、都市計画法、景観法、環境基本法、文化財保護法、バリアフリー新法、その他関係する法令・基準等

⑤事業費

概算事業費の上限は70億円(税込み)とする。

※概算事業費とは、基本設計費、実施設計費、道路工事費、県民広場工事費などに要する全ての費用(諸経費など含む)であり、道路工事費には、道路空間再編のための道路改良費(用地補償費は除く)、交差点整備費、道路付属物設置・撤去費などを含めている。なお、「5. 前提条件(2) 県庁～前橋駅の道路空間②前提条件【本町二丁目五差路交差点】」に記載の(*)に関する費用(本町二丁目五差路交差点の平面4差路化の改良費)、及び市道01-176号線4車線化の費用は除くものとする。

⑥参考図

・提案範囲図、道路台帳附図、横断歩道橋図

(2) 県庁～前橋駅の道路空間

①提案の範囲

- ・ 区間：県庁～前橋駅までの約 1.5km
- 道路区域(官民境界～歩道～車道)、沿道
- ※別添資料-1「提案範囲図」を参照

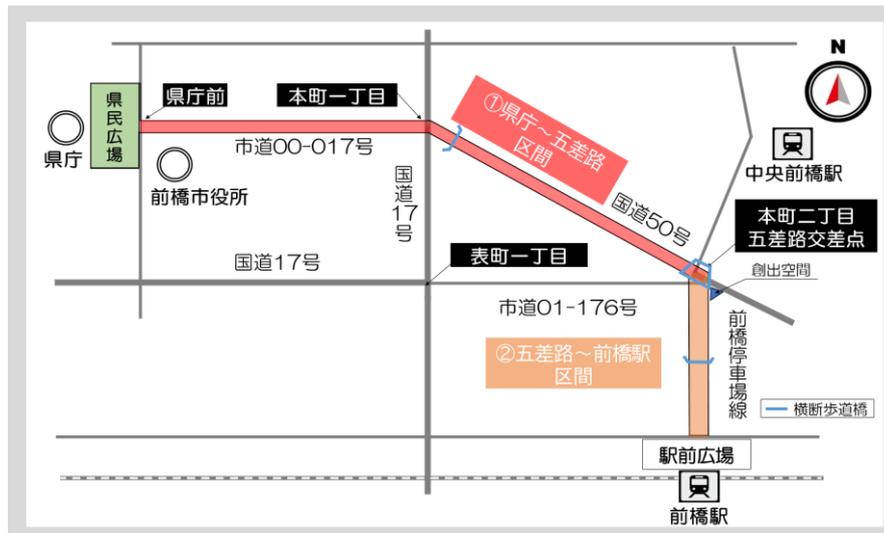


図 2：区間割り図

②前提条件

- (i) 県庁～本町二丁目五差路交差点 (市道 00-017 号線、国道 50 号)
- ・ 公共交通 (路線バス(自動運転バス含む)、タクシー) 及び、許可車両 (緊急車両、荷捌き車両等) 以外の進入を制限した「トランジットモデル」とする。
 - ・ 公共交通専用の通行空間として、3.0m以上の幅員を両方向確保する。
 - ・ 歩行者の通行空間として、3.5m以上の幅員を両方向確保する。
 - ・ 自転車の通行空間として、3.0m以上(1.5m/方向以上)の幅員を確保する。
 - ・ 歩車の分離構造を設けないシェアスペースとしての運用も可能とする。
 - ・ 曜日・時間帯による可変的な交通空間のマネジメント提案も可能とする。
 - ・ 次世代モビリティなど、新たな車輛の通行が想定されるため、これを考慮する。

- ・中央分離帯は撤去することも可能とし、低中木の植栽などは撤去または移植させることも可能とする。
- ・緊急車両や荷捌き車両等の許可車両が停車でき、公共交通とすれ違いが可能な空間を確保する。(半路肩、滞留スペースなど)
- ・道路空間再編により生み出される車両及び歩行者のための空間以外の幅員は賑わいやふれあいなどを創出する空間とする。
- ・けやき並木は文化的風景維持のため、残すことを原則とするが、間引くことや移植させることは可能とする。
- ・道路空間の再編は、現況の道路空間内(道路区域内)で行うものとする。
- ・既存の道路施設(照明、標識、消火栓等)は撤去することも可能であるが、道路機能として必要な施設は確保する。
- ・無電柱化に伴う既存の地上機器などは、提案者のコンセプトにより、やむを得ず支障となる場合は移設可能とし、概算事業費に移設に伴う費用を積み上げ計上する。

(ii) 本町二丁目五差路交差点～前橋駅(県道前橋停車場線)

- ・公共交通(路線バス(自動運転バス含む)、タクシーの専用レーン等)と一般交通が融合したウォークアブルな道路空間とする。
- ・公共交通専用の通行空間として、3.0m以上の幅員を両方向確保する。
- ・公共交通専用の通行空間とは別に、一般交通の通行空間として、3.0m以上の幅員を両方向確保する。
- ・歩行者の通行空間として、3.5m以上の幅員を両方向確保する。
- ・自転車の通行空間として、3.0m以上(1.5m/方向以上)の幅員を確保する。
- ・歩車の分離構造を設けないシェアスペースとしての運用も可能とする。
- ・曜日・時間帯による可変的な交通空間のマネジメント提案も可能とする。
- ・次世代モビリティなど、新たな車輛の通行が想定されるため、これを考慮する。
- ・中央分離帯は撤去することも可能とし、低中木の植栽などは撤去または移植させることも可能とする。
- ・緊急車両や荷捌き車両等が停車できる空間を確保する。(滞留スペース)

スなど自動運転車両通行に支障とならない構造)

- ・道路空間再編により生み出される車両及び歩行者のための空間以外の幅員は賑わいやふれあいなどを創出する空間とする。
- ・けやき並木は文化的風景維持のため、残すことを原則とするが、間引くことや移植させることは可能とする。
- ・道路空間の再編は、現況の道路空間内(道路区域内)で行うものとする。
- ・既存の道路施設(照明、標識、消火栓等)は撤去することも可能であるが、道路機能として必要な施設は確保する。
- ・無電柱化に伴う既存の地上機器などは、提案者のコンセプトにより、やむを得ず支障となる場合は移設可能とし、概算事業費に移設に伴う費用を積み上げ計上する。

(iii) 県庁前、本町一丁目、前橋駅前交差点

- ・平面交差形状を想定している。
- ・歩行者自転車の動線を考慮し、歩行者自転車が安全に横断するための機能を確保する。公共交通及び一般交通が混在するため、安全に十分配慮した動線とする。

(iv) 本町二丁目五差路交差点

- ・「ウォークブル」な道路空間の創出による一般車両の通行制限を踏まえ、平面交差形状への改良及び、市道01-176号線の4車線化を想定している。(*)
- ・交差点は、次項に示す【図3：本町二丁目五差路交差点改良及び市道拡幅イメージ】を想定している。(*)
- ・既存横断歩道橋(本町二丁目歩道橋)は撤去することを想定している。(*)
- ・交差点内は、歩行者自転車の動線を考慮し、歩行者自転車が安全に横断するための機能を確保する。(立体横断施設も可)
- ・図3で示す創出空間(A=約1,500m²)については、沿道民地の接道に配慮しつつ、公共に供するものを提案すること。(例：モビリティハブやポケットパークなど)ただし、前橋赤城線を南下する交通などが抜け道として利用する可能性があるため、安全面には十分配慮すること。

(*)は、「5.前提条件(1)共通事項⑤事業費」における、概算事業費算定の対象外となる項目。(本町二丁目五差路交差点の平面4差路化の改良、及び市道01-176号線4車線化に関する項目)

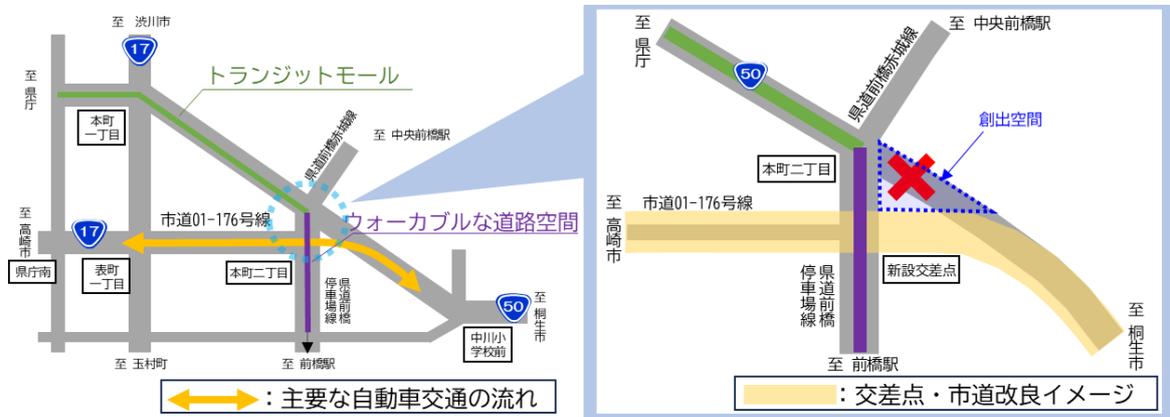


図3：本町二丁目五差路交差点改良及び市道改良イメージ

(v) 横断歩道橋（本町横断歩道橋、表町横断歩道橋）

- ・既存横断歩道橋について、高齢者や障害者の安全かつ円滑な通行が困難となっている状況を踏まえ、撤去することを想定している。
- ・ただし、提案者のコンセプトに沿って、既存施設を活かすのか、リニューアルするのか、別の方策を講じるのか、歩行者自転車の動線などを考慮した上で、デザインすることも可能とする。

(vi) 交通条件

- ・トランジットモールや、ウォークブルな道路空間の創出により、一般車両の通行が制限され、既存の交通は周辺道路に大きく転換することが想定されるが、その対応策として、周辺道路や広域道路ネットワークの機能を拡充することで、本空間デザイン実現後の交通渋滞などの影響は小さいものと想定している。

(vii) 沿道と街並み

沿道と街並みは、前橋市アーバンデザインガイドラインを基に、道路空間と併せて、沿道の建築物、公開空地やオープンスペースの利活用などが進むものと想定している。

(3) 県民広場（詳細は別添資料－４を参照）

①提案の範囲

- ・ 範囲：芝生広場、議会庁舎前広場及び県庁内通路

$$A = 15,000 \text{ m}^2$$

※ 別添資料－１を参照

②前提条件

- ・ 県民広場で１日の来場者数 15,000 人規模のイベントなどが開催できるものとする。
- ・ バス停が県庁前交差点の四方に散在しており、不便な利用形態となっているため、これを解決するような提案とすること。
- ・ 芝生広場については、既存の芝生面積以上を確保すること。なお、地下には埋蔵文化財などがあることから掘削は不可とし、地上部における恒久的な施設の設置は不可とする。
- ・ 議会庁舎前は、芝生広場と一体的なイベントスペースや公共交通の結節点など様々な用途に活用可能とする。
- ・ 一般車両(バイク含む)、歩行者自転車、公用車両、県民駐車場への入出庫の出入口は現状のままとし、その動線に配慮する。
- ・ 現状、県庁裏の出入口は封鎖しているが、県庁利用者と近接道路利用者相互の交通の安全等に配慮した上で、開放することは可能とする。
- ・ 県民広場における概算事業費の上限は、１０億円とする。
- ・ 昭和庁舎の文化財的価値を残すため、正面からの景観を阻害しないようにする。
- ・ 県民広場にある既存施設の撤去は可能とするが、広場内の植栽(高木、中低木)と議会庁舎前の黒松が支障となる場合は、移植を前提とする。

6. 要求事項

(1) 共通事項

- ・まちづくりのテーマと方針を踏まえた提案とすること。
- ・前橋市の文化や歴史等の地域固有資源を活かすとともに、諸課題の解決に向けた、地域の独自性のある提案をすること。
- ・道路空間については、歩行者、自動車の動きを考慮した幅員構成や交通規制の方法を検討すること。(曜日や時間帯別の交通規制について、提案することも可とする。)
- ・県庁から前橋駅までの道路空間に賑わいが創出されるよう、道路空間や沿道空間、県民広場の使い方などの空間活用方針を提案すること。
- ・一次審査通過者にあっては、公開展示による地元意見に配慮すること。

(2) 県庁～前橋駅の道路空間

(i) 県庁～本町二丁目五差路交差点(市道00-017号線、国道50号)

- ・官公庁や中央商店街などに面しており、時間帯によっては人通りもあるが、閑散とした印象である。これを払拭するため、道路とその沿道と街並みが一体となった空間に再編し、多様な人が集い、憩い、活動する「公共交通と人中心」のウォークラブルな道路空間となる提案をすること。
- ・前橋市アーバンデザインの「文化・健康軸」に位置付けられていることから、健康的かつ文化的で環境負荷の少ない持続可能な空間を創出する提案とすること。
- ・本路線は第一次緊急輸送道路に指定されているため、災害時における道路の使い方について考慮すること。

(ii) 本町二丁目五差路交差点～前橋駅(県道前橋停車場線)

- ・現状で十分な歩行空間が確保され、休憩スペースなどもあるが、人通りが疎らで通行するためだけの空間となっている。この既存ストックを有効活用しつつ、「公共交通と一般交通が融合」したウォークラブルな道路空間となる提案をすること。
- ・沿道にはビジネスホテルや業務ビルなど商業施設があることから、前橋市アーバンデザインでは「商業軸」に位置付けられている。これらの特徴を活かし、多様な人が賑わいを楽しみながら歩ける店舗や路上空間を創出する提案とすること。

(iii) 上記 (i)、(ii) 共通

- ・道路空間は、自動運転バスなどの公共交通サービスの定時性の確保や歩行者や自転車、マイクロモビリティの通行空間のほか、移動だけでなく、多様な人々が集い、憩う、賑わいの場としての機能を発揮できるものとする。
- ・自動運転バスや GunMaaS などの新たなモビリティサービスを活用し、多様な人々にとって移動しやすい道路空間となる提案をすること。
- ・自動運転バスが安全且つ効率的に運行するための安全対策(飛び出し防止など)に配慮した提案とすること。
- ・多様な人々が安全で歩きやすい動線や滞在できる道路空間となる提案とすること。
- ・幹線道路と周辺道路を含む都市空間全体で、公共交通の機能性や、交差する道路(細街路)の利便性、歩行者の回遊性に配慮した提案とすること。
- ・道路空間と沿道や、沿道の建築物を含む街並みが一体となった賑わいを創出する都市空間デザインを提案すること。
- ・道路空間としての役割(移動の効率性、安全性、環境負荷など)を踏まえるとともに、近年の目覚ましいデジタル技術の進展などによる技術革新を考慮し、人、モノ、サービスの移動の効率性、安全性、環境性、快適性などを極限まで高めた道路空間を提案すること。
- ・前橋市アーバンデザインガイドラインを空間形成の基本理念とするとともに、前橋市のまちづくりにおける各種ビジョンや計画に配慮すること。
- ・前橋市歴史的風致維持向上計画の歴史的風致の維持及び向上に関する方針に配慮した提案とすること。

(iv) 県庁前、本町一丁目、前橋駅前交差点

- ・公共交通と一般交通が混在するため、公共交通、一般交通、歩行者、自転車が安全且つ円滑に通行できる動線及び交通処理を提案すること。
- ・上記(i)(ii) 区間内の結節点であるため、本交差点についても、ウォークアブルな道路空間を提案すること。

(v) 本町二丁目五差路交差点

- ・新たにできる四差路交差点及び既存の交差点部は、公共交通と一般交通が混在するため、公共交通、一般交通、歩行者、自転車が安全且つ

円滑に通行できる動線及び交通処理を提案すること。

- ・上記(i)(ii) 区間内の結節点であるため、創出空間を含む本交差点についても、ウォークアブルな道路空間を提案すること。

(3) 県民広場

- ・自動運転バスや GunMaaS などの新たなモビリティサービスを活用し、多様な人々にとって移動しやすい公共交通拠点となる提案とすること。
- ・「(2) 本線の道路空間」と一体的に活用されることを想定した提案とすること。
- ・来庁者が県民広場に入出入りする際の動きや、正面に位置する市道 00-017 号線からの県民広場の見え方について考慮した提案をすること。
- ・県庁舎、議会庁舎等の利用者、県民広場イベント参加者等が安全で快適に通行できる動線、滞在できる空間となる提案をすること。
- ・各種車両の動線に配慮した提案をすること。
- ・公共交通拠点としての機能を備えることで誰もが集える又は集いたくなる、賑わいあふれる広場となる提案とすること。
- ・群馬県庁舎、議会庁舎や周辺建築物等のデザインと調和し、景観に配慮した提案をすること。
- ・日常的な居心地の良さや落ち着き、親しみや愛着の持てる空間となる提案とすること。

(4) 実現可能性

- ・道路空間や沿道空間、県民広場の使い方などの空間活用方針が実現可能であることを示すこと。
- ・メインストリートと細街路を含む、面的な交通処理に配慮した提案とすること。
- ・概算事業費は、1 次提案では、面積当たりの単価などから概ねの事業費を算定し、概算事業費が上限額に収まることを提案者側で確認すること。2 次提案では、基本設計費、実施設計費、道路工事費(改良、付属物等)、県民広場工事費などを概算数量からの積み上げにより算定し、その内訳表を作成すること。
- ・建設及び維持管理の技術面から実現可能なものを提案すること。
- ・費用対効果に配慮した提案とすること。
- ・社会情勢等の変化により、当初想定していた提案やプロセスの修正が

適当であると判断する場合の修正の考え方や具体的な方法を提案すること。

7. スケジュール

スケジュールは以下のとおり。(※本スケジュールは、変更の可能性がある)

表3：コンペスケジュール

内 容	実 施 期 間
募集要項等の公表（公募開始）	令和6年10月24日(木)
募集要項に関する質問書の受付期限	令和6年11月15日(金)
質問に対する回答 (公式ウェブサイトですぐ回答予定)	令和6年11月上旬～中旬
応募予定登録書提出締切	令和6年11月22日(金)
参加表明書兼誓約書・1次提案書提出締切	令和6年12月13日(金)
1次審査	令和6年12月下旬
1次審査結果通知	令和6年12月下旬
公開展示（地域の意見聴取）	令和7年1月中旬
2次提案書提出締切	令和7年3月上旬
2次審査(公開プレゼンテーション)	令和7年3月中旬
最優秀作品の決定・発表	令和7年3月下旬

※日程はすべて日本時間による

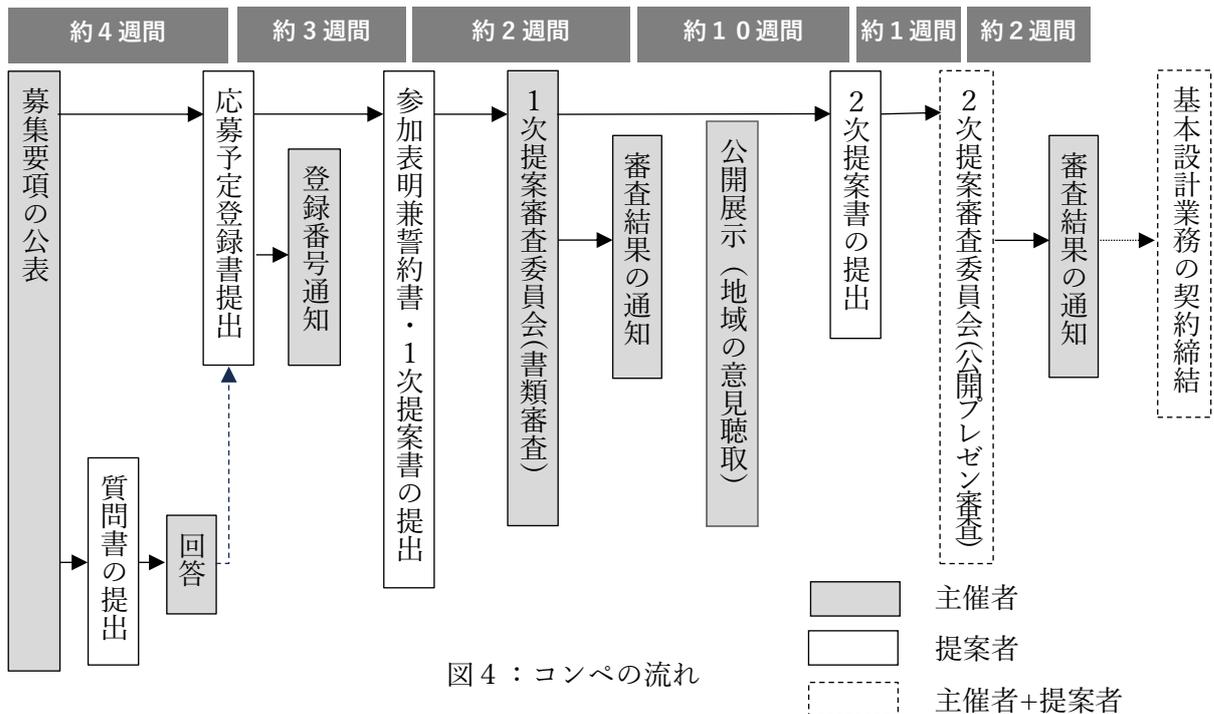


図4：コンペの流れ

- ・各 PDF データのファイル名は、「登録番号_【求める項目・記載内容の名称及びデータまとめ】」とすること。

(3) 提出先

- ・公式ウェブサイトの各種提出書類フォームから提出すること。

(4) 提出物

- ・「4. 提案内容、提出書類」に記載の書類を提出すること。提出物は日本語を使用すること。

(5) 応募に必要な経費等

- ・応募に係る一切の費用は、応募者の負担とする。

9. 質問事項の取扱い

(1) 受付方法

- ・公式ウェブサイトアクセスし、質問フォームにより質問すること。(令和6年11月15日(金)午後5時まで)
- ・質問事項は日本語を使用すること。

(2) 公式ウェブサイト URL

<https://creative-city.pref.gunma.jp>



(3) 質問受付期間

- ・令和6年10月24日(木)～令和6年11月15日(金)

(4) 質問の回答方法

- ・受付けた質問の内容及び質問に対する回答は、令和6年11月上旬から随時、公式ウェブサイトで公開する。
- ・公開は、質問者を特定できないよう実施する。
- ・なお、次のような質問に対しては回答しない。
 - (i) 質問者の個人的な意見や、質問者の提案しようとする内容についての是非を問うもの。
 - (ii) 公平な競争を阻害し得るとと思われるもの。

10. 審査及び発表

(1) 審査方法

【1次審査】

- ・提出された応募者の実績や1次提案書をもとに審査委員会委員により審査を行う。
- ・提出書類において、「2次元コードなどにより格納されたデータ」については、審査の対象外とする。
- ・審査委員会の会議は原則公開とするが、審査の具体的内容に関わる部分については非公開とする。

【2次審査】

- ・1次審査通過者（5者以内）による2次審査提出書類及び公開プレゼンテーション（質疑応答含む）にて審査委員会委員により審査を行う。プレゼンテーションの詳細や審査日時等については1次審査通過者に個別に通知する。
- ・提出書類において、「2次元コードなどにより格納されたデータ」については、審査の対象外とする。
- ・公開プレゼンテーションにおいて、補足説明資料（動画、模型、その他データなど）の活用は可能とする。
- ・審査委員会の会議は原則公開とするが、審査の具体的内容に関わる部分については非公開とする。

(2) 審査基準

表4：1次審査評価項目

評価項目	評価の視点	配点
■事業者に関する項目（事務局にて審査実施）		10
応募資格	・応募資格を満たしているか。	-
体制・実績	・道路空間及び都市空間における設計業務実績が豊富にあるか。 ・受賞歴など優れた実績を有しているか。 ・課題解決に向けた体制を構築しているか。	10

■提案内容に関する項目		90
事業理解度・デザインコンセプト		30
事業目的や関連計画等への理解度	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の目的を理解しているか。 ・前橋市アーバンデザインなどの関連計画を踏まえた内容となっているか。 	10
デザインコンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・コンセプトが明確に示されているか。 ・本事業の目的を理解し、テーマに沿ったコンセプトを提案しているか。 	20
空間デザイン提案		60
実現可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・空間デザイン実現に向けたプロセスとプログラムが明確に示されているか。 ・実現性の高いものとなっているか。 	20
デザインの具体化	<ul style="list-style-type: none"> ・前橋市の文化や歴史等を活かした独自性があるか。 ・沿道の街並みと調和したデザインとなっているか。 ・提案されたデザインコンセプトに基づき、計画が提案されているか。 	40
合 計		100
*評価項目に加えて、提案全体として、独創性、地域性、将来性、実現可能性などがあるか、審査委員会で合議し、総合的に評価する。		

表5：2次審査評価項目

評価項目	評価の視点	配点	
■提案内容に関する項目		100	
デザインコンセプト・プロセス		10	
デザイン コンセプト プロセス	<ul style="list-style-type: none"> ・コンセプトが明確に示されているか。 ・本事業の目的を理解し、テーマに沿ったコンセプトを提案しているか。 ・課題解決に向けたプロセスやストーリーが明確か。 ・地域の意見などを適切に反映しているか。 	10	
空間デザイン提案		90	
交通処理 計画	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車、歩行者、自転車等の動きを考慮した面的な処理計画となっているか。 ・各交差点において、安全かつ円滑な交通処理方法となっているか。 	20	
デザイン	全体	<ul style="list-style-type: none"> ・前橋市の文化や歴史等の地域固有資源を活かした独自性があるか。 ・県庁から前橋駅、及び中心市街地の賑わいにつながる動線・空間レイアウトとなっているか。 ・多様な人が集い、憩い、活動する「公共交通と人中心」のウォーカブルな道路空間となっているか。 	30
	道路 空間	<ul style="list-style-type: none"> ・「6. 要求事項（2）道路空間」を踏まえているか。 	10
	県民 広場	<ul style="list-style-type: none"> ・「6. 要求事項（3）県民広場」を踏まえているか。 	10
実現可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・「6.（5）実現可能性」を踏まえているか。 	20	
合 計		100	
*評価項目に加えて、提案全体として、独創性、地域性、将来性、実現可能性などがあるか、審査委員会で合議し、総合的に評価する。			

(3) 審査委員

表6：審査委員一覧

	氏名	役職等	備考
1	石田 東生	筑波大学 名誉教授	前橋市まちづくり、交通計画
2	伊藤 香織	東京理科大学 創域理工学部 建築学科 教授	都市デザイン・都市計画
3	佐々木 葉	早稲田大学 理工学術院 創造理工学部 教授	土木・景観デザイン
4	谷川 じゅんじ	ジェイ・ティー・キュー(株) 代表取締役	前橋市まちづくり
5	西村 亮彦	国土舘大学 理工学部 准教授	まちづくり、ウォークアブル
6	橋本 薫	株式会社まちの開発舎 代表取締役	前橋市まちづくり
7	杉崎 光広	国土交通省 高崎河川国道事務所長	道路管理者
8	宮前 勝美	群馬県県土整備部長	道路管理者
9	細谷 精一	前橋市副市長	道路管理者

(4) 賞金等

賞金等総額：2,900万円（税込み）以内

- ・提案者が1次審査までに要した一切の経費については、当該提案者の負担とする。
- ・2次審査においてプレゼンテーションを行う場合に限り、詳細な検討、資料作成等の対価として、プレゼンテーションを実施した提案者（提案者グループ）に各々100万円（税込み）を支払う。
- ・最優秀提案者には、上記の2次審査準備費用100万円（税込み）に最優秀提案賞金2,400万円（税込み）を加算した合計2,500万円（税込み）を支払う。
- ・賞金等は税込額で、日本円により対象者に直接支払う。
- ・賞金等にかかる税金は、対象者が負担するものとする。
- ・参加者が失格事項に該当する場合は、賞金等の支払後であっても賞金等の返還を求める。

(5) 審査の結果、ふさわしい提案がない場合の取扱い

- ・審査委員会において、1次、2次審査でふさわしい提案がないと判断した場合には、1次審査においては「1次評価通過に該当するものなし」、2次審査においては「最優秀作品に該当するものなし」とする場合がある。

(6) 発表の時期と方法

【1次審査】

- ①審査後、速やかに1次審査を通過した応募者に通知し、以下の内容を公表する。

- ・1次審査を通過した提案作品のみ
※2次審査の影響を鑑み、応募者名は公開しない

- ②公表については公式ウェブサイトに掲載する。

(URL: <https://creative-city.pref.gunma.jp>)

【2次審査】

- ①審査後、速やかに応募者ごとに通知し、以下の内容を公表する。

- ・最優秀者の提案作品と応募者名および採点結果
- ・次点の提案作品と応募者名および採点結果
- ・他の入選作品と応募者名
- ・講評

- ②公表については公式ウェブサイトに掲載する。

(URL: <https://creative-city.pref.gunma.jp>)

11. 失格事項

応募者が次のいずれか1つに該当する場合は失格とする。最優秀作品を決定した後に、次のいずれか1つに該当した場合も同様に失格とする。

- ①提出方法、提出先、提出期限に適合しないもの
- ②応募資格を満たさなくなった場合又は応募資格を満たさないことが明らかになった場合
- ③書類に虚偽の記載をした場合
- ④審査の公平性に影響のある行為を行ったと認められる場合
- ⑤第三者の知的財産権を侵害する行為があった場合
- ⑥生成系 AI を活用したにも関わらず、提案作品のどの部分にどのように活用したかを応募作品提出書類に具体的に明記しなかった場合
- ⑦本件基本設計契約にあたり、随意契約を行う者の条件を満たさないことが明らかになった場合
- ⑧その他審査委員会で失格事項に値すると判断された場合

12. 注意事項

(1) 提出物等

- ①応募提案は未発表かつ自作のものに限り、1応募者につき1つとする。
- ②応募（提案）に伴う提出物（1次審査提出書類及び2次審査提出書類を含むがこれに限られない。以下「本提出物」という。）の返却は行わない。
- ③最優秀提案者は以下の目的のために、主催者に対して、本提出物を複製、改変（広報・展示等におけるレイアウトの変更等）、その他利用する権利を期間の制限無く無償で許諾するものとする。また、以下の目的を実施するために必要な範囲で、主催者は第三者に対して当該権利を再許諾することができるものとする。なお、最優秀提案者は、主催者又は第三者による当該利用について著作権人格権を行使しないものとする。また、最優秀提案者は、本提出物に係る著作権（著作権法（昭和45年5月6日法律第48号）第21条から第28条までに規定する権利をいう。以下同じ。）を第三者に譲渡し、又は承継させてはならないものとする。

ア：主催者又は主催者が指定する第三者が行う広報活動

イ：基本設計

ウ：実施設計

エ：工事施工

オ：主催者が開催する関係者説明会

カ：その他上記に関連する行為

- ④応募資格を確認するため応募者に証明書等の提出を求める場合がある。
- ⑤応募者は、本デザインコンペに応募することによって、この募集要項に記した規定に同意したものとみなす。また、審査委員会が判断した審査結果を承諾し、異論・異議を申し立てないことに同意したものとみなす。
- ⑥生成系AIを活用した場合は、提案作品のどの部分にどのように活用したかを応募作品提出書類に具体的に明記するものとする。

(2) 著作権及び知的財産権

- ①本提出物に係る著作権は、応募者に帰属するものとする。ただし、本提出物を主催者が無償で使用することに対し、応募者はこれを許諾することとする。なお、本提出物の内容を一部抜粋して使用する場合がある。その後、最優秀提案者により基本設計などを行う場合の本提出物の取扱いについては、『公共建築設計業務標準委託契約約款』（国土交通省：2020）の「条文（A）」に倣うものとする。

- ②本提出物が、第三者の知的財産権を侵す場合、その他この募集要項の規定に違反していることが判明した場合は、決定後であっても、決定を取り消す。また、本提出物が第三者の知的財産権に類似していると認められる場合も取り消す場合がある。なお、これに伴い発生した紛争、損害等については、全て応募者が責任を負うものとし、主催者は一切の責任を負わない。

(3) デザインコンペ終了後の取扱い

- ①本デザインコンペ終了後、可及的速やかに基本設計を実施する。ただし、実施にあたっては本件基本設計契約の締結を要する。本件基本設計契約の締結は、本業務に係る群馬県の予算が成立し、その予算の執行が可能になった後に行うものとする。
- ②主催者は、基本設計段階で、事業費、施工性、交通工学的な知見や交通処理における関係者協議などの要因によりデザインの変更等が必要となった場合に、最優秀提案者と協議の上、作品の一部について合理的に変更することを要請することができ、当該最優秀提案者は不合理にこれを拒絶しないものとする。
- ③提案されたデザインが、この募集要項で示した条件に合致した形では実現できないことが明らかになった場合、又は提案書に記された内容から費用の増大や質の低下が生じることが明らかになった場合には、それらが当該デザインの提案者の責によらないときや軽微なものであるときを除き、以降の実施設計に係る契約を当該提案者と行わない場合がある。
- ④最優秀提案者が辞退、その他の理由で本件基本設計契約の締結に至らなかった場合は、他の応募提案のうちで、審査での評価の高かった提案者から順に契約交渉の相手方とすることがある。
- ⑤最優秀提案者と本デザインコンペ後の業務を遂行していく中で、主催者が業務遂行に支障があると認められた場合は、契約解除を行う可能性がある。
- ⑥群馬県が本デザインコンペの報告、説明、公表等のために提出された応募作品を使用する場合は、無償で使用できるものとする。なお、公表する場合は、応募者名も併せて公表する。
- ⑦1次審査提出書類で記載した技術者の配置体制は、天災その他応募者の責めに帰すことできない事由でない限り、変更を認めないものとする。また、同一の者を本件基本設計契約段階で配置できないことが判明した場合には、業務に必要な技術を有する実施体制を構築できないことから、

契約を締結しない又は契約を解除する場合がある。

- ⑧ 1次審査提出書類で記載したデザイン監理者は、天災その他応募者の責めに帰すことできない事由でない限り、変更を認めないものとする。また、デザインコンペで配置したデザイン監理者と同一の者を本件基本設計契約段階で配置できないことが判明した場合には、統一したデザイン監理ができなくなることから、契約を締結しない又は契約を解除する場合がある。

13. 紛争の解決方法

本デザインコンペから生じる、又はこれらに関連する一切の紛争については、提案者及び主催者の間で信義に則して誠実に協議することにより、その解決に努めるものとする。協議が調わない場合は裁判により解決するものとし、応募者は、本デザインコンペから生じる、又はこれらに関連する一切の紛争（裁判所の調停手続き含む。）は、前橋地方裁判所を第一審の専属的合意管轄裁判所とすることに合意するものとする。

14. 参考情報

(1) 関連計画等

【本デザインコンペ対象区間周辺における主な関連計画等】

- ・前橋ビジョン「めぶく。」(前橋市)
(URL：[前橋ビジョン「めぶく。」／前橋市](http://city.maebashi.gunma.jp) (city.maebashi.gunma.jp))
- ・「前橋市アーバンデザイン」(前橋市)
(URL：[前橋市アーバンデザインを策定しました／前橋市](http://city.maebashi.gunma.jp) (city.maebashi.gunma.jp))
- ・「GREEN&RELAX 構想」(前橋商工会議所)
(URL：[前橋商工会議所概要 - 前橋商工会議所](http://maebashi-cci.or.jp) (maebashi-cci.or.jp))
- ・景観形成モデル地区【けやき通り地区-本町二丁目-】(前橋市)
(URL：[景観形成モデル地区【けやき通り地区-本町二丁目-】／前橋市](http://city.maebashi.gunma.jp) (city.maebashi.gunma.jp))
- ・「前橋市歴史的風致維持向上計画」(前橋市)
(URL：[前橋市歴史的風致維持向上計画／前橋市](http://city.maebashi.gunma.jp) (city.maebashi.gunma.jp))
- ・「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(国土交通省)
(URL：[道路：ビジョン：意義・目的 - 国土交通省](http://mlit.go.jp) (mlit.go.jp))

(2) 提案区間における歴史や資源

①前橋市の歴史

- ・前橋市の中心市街地は江戸時代に利根川と広瀬川を外堀とする前橋城(現在の群馬県庁)を藩庁とした前橋藩の城下町として発展した。明治、大正時代には蚕糸業を中心に発展し、養蚕・生糸の生産等の絹産業が前橋を代表する産業となった。前橋市内にはレンガ造りの倉庫など、絹産業の遺産が散見される。



(写真1：旧安田銀行担保倉庫)



(写真2：上毛倉庫)

②固有資源

【自然：赤城山、広瀬川、利根川】

- ・前橋市は群馬県中央部、東京から約 100 k m の地点にある。市の北部には上毛三山の一つである赤城山があり、北から南にかけゆるやかな山麓地をなしている。市の中央部から南部にかけては関東平野の平坦地が広がり、市を横切るように広瀬川、利根川等の川が流れている。



(写真 3：市街地から見た赤城山)

【けやき並木】

- ・前橋駅から県庁までは、前橋市の市木である「けやき」の並木道が続いており、中でも駅前通りのけやきは、1950 年に戦後復興特別区画整理事業にて植えられたものである。



(写真 4：けやき並木通り)

【その他周辺施設】

- ・前橋公園：明治時代に建設された市内最初の都市公園で、榛名山・浅間山・妙義山の山並みを望む絶景から市内屈指の観光名所となっている。
- ・臨江閣：明治時代に迎賓館として建てられた国指定の重要文化財で、眼下に利根川が流れることから、この名称が付けられた。
- ・るなぱあく：開園から 65 年を超える歴史を持ち、親子 3 代から愛される遊園地である。
- ・前橋文学館（萩原朔太郎記念館）：近代の父と称される詩人 萩原朔太郎の名を冠し、従来の文学館のイメージにとどまらない前衛的な企画

展が開催されている。



(写真5：前橋公園)



(写真6：臨江閣（本館）)



(写真7：るなぱあく)



(写真8：前橋文学館)

(3) 提案区間の道路情報

【国道50号】

- ・延長 L=約 500m
- ・幅員道路部 W=27.0m (車道部 W=15.0m・4車線、歩道 W=6.0m・両側)
- ・自動車類交通量 25,735 台/日 (R3 交通センサス)
- ・第一次緊急輸送道路

【県道前橋停車場線】

- ・延長 L=約 500m
- ・幅員道路部 W=36.0m (車道部 W=19.6m・6車線、歩道 W=8.2m・両側)
- ・自動車類交通量 9,133 台/日 (R3 交通センサス)
- ・歩行者交通量 2,174 人/昼間 12 時間 (R3 交通センサス)
- ・自転車交通量 790 台/昼間 12 時間 (R3 交通センサス)

【市道 00-017 号線】

- ・延長 L=約 500m
- ・幅員道路部 W=27.0m (車道 W=18.0m・4車線、歩道 W=4.5m・両側)
- ・自動車類交通量 7,125 台/昼間 12 時間 (R3 交通センサス)
- ・歩行者交通量 943 人/昼間 12 時間 (R3 交通センサス)
- ・自転車交通量 754 台/昼間 12 時間 (R3 交通センサス)
- ・第一次緊急輸送道路

【横断歩道橋】

- ・N=3 橋

※ 詳細は、別添「道路台帳図、横断歩道橋図(国道 50 号除く)」参照
道路空間等の現況写真は、「別添資料-3」参照

(参考) 各道路の周辺情報などは以下サイトで公開

さーちずまえばし：<https://searchizu-maebashi.geocloud.jp/webgis/?p=1>

(4) 提案区間における現状と課題

【道路構造】

- ・本町二丁目五差路交差点は、交差点形状が複雑であり、高齢者や障害者の安全かつ円滑な通行が困難となっている。
- ・賑わいがなく、閑散としており、通行するためだけの道路空間となっている。
- ・沿道に休憩する空間(カフェやレストランなど)がない。

【まちづくり】

- ・けやき並木がまちづくりに活用されていない。
- ・拠点施設間や鉄道駅、中心市街地が本町二丁目五差路交差点により分断されている。
- ・ストーリー性のある道路空間、まちづくりがされていない。

【公共交通】

- ・群馬県庁前のバス停は、交差点の四方に分散しており、利便性が悪い。
- ・公共交通による拠点施設へのアクセスが悪い。
- ・路線バスの定時性が確保されていない。
- ・前橋市内のバス路線は前橋駅を中心に郊外部へ放射線状に運行しており、利便性が悪い。
- ・前橋駅から中央前橋駅間の路線バスにおいて、前橋市は都市型のレベル4自動運転バスの社会実装（令和7年度）を目指し、現在運転手が同乗して緊急時に操作するレベル2自動運転バスの実証実験を実施中である。
- ・前橋駅から群馬県庁間においても、都市型のレベル4自動運転バスの社会実装を目指す取組が令和5年度から着手された。

【歩行者動線】

- ・現状の歩行者動線については、人流分析結果（別添資料－5）を参考とする。

【沿道環境】

- ・前橋市中心市街地は郊外の拡大に伴う大型商業施設の移転を主な理由として、店舗数の減少等、衰退が進んでいる。特に提案区間の道路沿道においては以下の問題点が挙げられる。

- (ア) 老朽化した建築物が多く更新が図られていない。
- (イ) オフィスビルなどの空室率が高い。
- (ウ) 平面駐車場など有効な土地利用が図られていない。
- (エ) 基幹道路及び沿道店舗に魅力がない。
- (オ) 沿道に開かれた建物がなく、中と外につながりがない。

【街路樹】

- ・提案区間内のケヤキ並木は前橋市の戦後の復興の象徴であり、「新・日本街路樹 100 景」に選定されている。しかし、老木化が進行していることもあり、安全対策の観点から、やむを得ず市道区間の一部で伐採を行っている。なお、市道区間以外も同時期に植栽したものであることから、老木化が懸念されている。

【県民広場】

- ・県民広場は、全日本実業団対抗駅伝競走大会(ニューイヤー駅伝(毎年1月1日開催))の発着地になっている。

【群馬県庁舎】

- ・救助・救急、医療及び消火活動等の応急対策を行うための第1次防災拠点に位置付けられている。
- ・群馬県地域防災計画では、災害時に県庁舎7階の「群馬県危機管理センター本部室」に災害対策本部を設置し、県民の生命や財産を守るための情報収集と伝達の活動拠点としている。
- ・県民駐車場の駐車可能総台数は屋内 777 台、屋外 95 台の計 872 台あり、モビリティハブとしての機能を備えている。

【議会庁舎】

- ・災害対策基本法に基づく政府現地対策本部設置場所に位置付けられ、被害状況、被災地の対応状況、広域的支援状況の把握、並びにこれらに関する情報の関係機関・本部等への連絡等の拠点となっている。



図5：前橋市中心市街地の状況

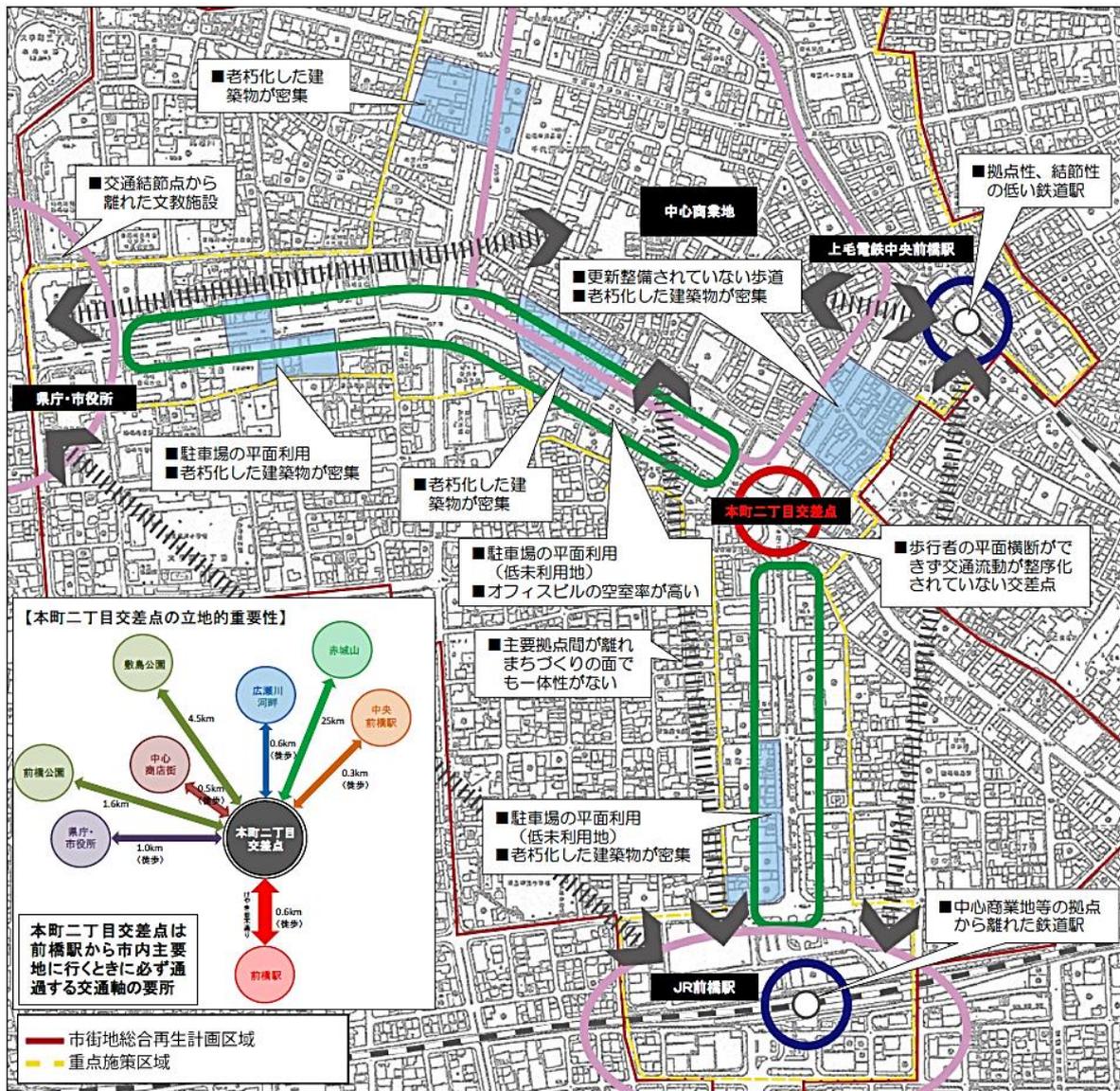


図6：地域の課題マップ

(5) 民間主体のまちづくり指針

【前橋市アーバンデザイン：前橋市】

- ・都市の便利さと自然と暮らす居心地の良さを備えたまちづくり「エコ・ディストリクト」、住・職・商・学といった複数用途の混在したまちづくり「ミクストユース」、地域固有の資源を最大限に活用したまちづくり「ローカルファースト」を方向性として、民間主体のまちづくりを推進している。

【GREEN&RELAX：前橋商工会議所】

- ・「世界一美しい水と緑につつまれたデザイン都市まえばし」を目指すために、前橋のまちづくりに関わる人々があるべき姿を共有するための方向性を示したものである。

(6) 民間主体の取組状況

【白井屋ホテル】

- ・江戸時代に創業し約300年の歴史を持ちながら、中心市街地の衰退と共に2008年に廃業した白井屋旅館を、2014年に前橋市の活性化活動「前橋モデル」を主導する田中仁財団の活動の一環として、再生プロジェクトがスタートし、同場所に新たにアートホテルの白井屋ホテルが2020年に開業した。
- ・全ての部屋に異なる作品が展示されており、デザイナーが内装設計を一から手がけたスペシャルルームがある。

【まえばしギャラリー】

- ・2023年5月にオープン。
- ・1階はギャラリーとレストラン、2～4階は住居エリアとなっている複合施設であり、ギャラリーは一般公開されており、定期的にアート展を開催している。
- ・「一本の樹の下に人々が集まるように、人々の自由な活動で満ちた場所をつくりたい」との考えから、大きな樹冠のように緑化された住居を浮かべ、屋外の空間と入り混じるユニークなひろばが生まれた。



(写真9：白井屋ホテル)



(写真10：まえばしギャラリー)

【馬場川通りアーバンデザインプロジェクト】

- ・2024年4月に完成
- ・この計画は群馬県前橋市の都市再生プラン「前橋市アーバンデザイン」の牽引プロジェクトと位置付けられ、通常の公共工事と違い住民や市民が参加してまちの将来像を作っていくもの。このプロジェクトは、単なるハードの改修工事ではなく、市民が参加して完成後の遊歩道公園をどう楽しむかを皆で作りに上げていくもので、シンボリックでありながら、みんなのアイデアに合わせて柔軟に展開できるものが求められた。
- ・「馬場川通り」は、前橋城があった時代に馬場であった場所が名前の由来であり、1980年代にはDCブランドショップが並ぶ洒落た通りだった。今ではドーナツ化現象で人はまばらになったが、通り沿いの新規出店など活気が戻る兆しが見えてきた。地元では「ばばかわ」ではなく「ばばっかわ」と呼ばれ、永く市民に愛されている。
- ・シンボル化する際には「馬」をモチーフに選んだ。地名はもちろん、馬の躍動感を活かしつつ、「川」の要素と融合する事を考えた。

(7) 前橋駅前広場の検討状況

- ・前橋駅舎及び駅前広場は、前橋市の「前橋市歴史的風致維持向上計画」に基づき整備を検討している。
- ・上記計画では、「前橋駅周辺は、都市的景観と歴史的景観が混在する『History×Urban』が具現化された地点となっており、歴史的景観を補強するための事業を立案する」としている。

(8) 道路管理者（国、県、市）の連携

- ・本デザインコンペの対象の道路空間の道路については、国道は国土交通省（高崎河川国道事務所）、県道は群馬県、市道は前橋市が道路管理者となっている。
- ・空間デザイン策定後は、これに基づいた道路空間の実現を目指し、国、県、市が連携し進めていく。

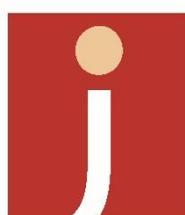
(9) プロジェクトを進めていくに当たっての実施体制

- ・国、県、市、地元代表者、関係者、学識経験者で構成する「前橋市中心地区クリエイティブシティ推進協議会」を設置し、この協議会などを通じて、地元との合意形成を図っていくこととしている。

- ・また、地元まちづくり会議と称して、アンケート等を実施しており、それらを集約した地域の意見については、別添資料－６のとおりである。

前橋クリエイティブシティ
県庁～前橋駅都市空間デザイン 国際コンペ
募 集 要 項

- 発 行：令和6年（2024年）10月
- 主催者：群馬県
- 事務局：群馬県 県土整備部 都市整備課



JSCE COMPETITION

このロゴマークは、土木学会建設マネジメント委員会が発行する『土木設計競技ガイドライン・同解説+資料集』に本デザインコンペが準拠していることを表すものです。