

都市と交通

通巻109号

巻頭言：人間中心の都市空間に求められるもの ～千葉大学 大学院 工学研究科 教授 村木 美貴…………… 1

特集：人間中心の都市空間づくり

1. 人間中心の都市空間づくりへ：海外都市の動向 ～横浜国立大学 都市イノベーション研究院 助教 三浦 詩乃…………… 2
2. 街路空間再構築の取組み
 - ◆人と公共交通優先の「歩くまち・京都」～四条通歩道拡幅事業～…………… 5
 - ◆道路空間の再編による都市魅力の向上について
～人中心の空間づくり：御堂筋およびなんば駅前の取組み～…………… 7
 - ◆市民の自立と協働の成熟「JR姫路駅 北駅前広場」…………… 9
 - ◆長野市中央通り歩行者優先道路化事業…………… 11
3. 街路空間利活用の取組み
 - ◆丸の内仲通りを「道路」から「空間」へ…………… 13
 - ◆新虎通りエリアマネジメント…………… 15
 - ◆街路の新たな取組み KOBEパークレット…………… 17
 - ◆UDCOによる道路予定区域の社会実験 ～おみややストリートテラス～…………… 19
4. 民間主導の公民連携まちづくり
 - ◆スポンジシティを楽しむ未来 ～佐賀市わいわい!! コンテナの狙い～…………… 21
 - ◆魚町サンロードの道路空間再編について…………… 23
 - ◆岡崎市乙川リバーフロント地区のまちづくり 「QRUWA戦略」について…………… 25
5. 賑わいづくりに向けた調査・検討手法と課題…………… 27

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



街路上広場を次々に創出したニューヨーク市プラザ・プログラム



駐車場や遊休地を“原っぱ”に置き換える「わいわい!! コンテナプロジェクト」(佐賀市)



人が中心の空間へと変わった丸の内仲通り (東京)



姫路駅前広場の展望デッキ「キャッスルビュー」から姫路城を望む (姫路市)



道路空間の新たな活用のための社会実験 (岡崎市)



善光寺花回廊 (長野市中央通り)

巻頭言

人間中心の都市空間に 求められるもの



千葉大学 大学院 工学研究科
教授
村木 美貴

近年、都市空間の考え方が大きく変化してきたように感じている。道路空間に限ってみれば、かつての道路空間は、車両の通行がその中心であり、人との関係では安全性の確保が大きく議論されていたように認識している。1929年のラドバーンの歩車分離の考え方は「自動車時代の住宅地」という販売冊子にも見られたように、人とクルマの動線を分けることで両者の「共存」を図っていたが、現代の都市空間では、その主役が「人」に代わってきていると思う。

こうした「人のための都市空間」という考え方が広く見られるようになったのは、いつ頃からだろうか。筆者は、中心市街地のあり方が問われるようになってから強まったように感じている。商業、業務、交通、住宅、学校、文化などの異なる機能が集積する中心市街地では、どこの国や都市でも最も人の出の多いことが一般的である。わが国では、残念ながら空洞化が長く続く中心市街地が多数見受けられるものの、本来であれば、そこには機能集積と密度集積の両方の実現する都市空間が求められる。人の多い都市空間で、なおかつ、そのエリアが限定的だからこそ、もっとも多数となる人間に焦点を合わせた空間づくりが検討される。そして、商業機能の集積する中心市街地では、消費活動の活発化が求められることから、歩行者専用化が理に適うものとして広がってきたのではないだろうか。

90年代後半から英国のタウンセンター・マネジメントの研究を行うために、複数の中心市街地を訪問した。そこでは、商業が集積する英国内のほとんどの街のタウンセンターが歩行者専用化を実施し、商品の搬入は早朝と夕方以降に限定し、一般車両を排除した人のための都市空間を実現していた。筆者は、都市間移動をクルマにして、中心市街地に入らず、人間中心の都市空間を身をもって体験したこともある。クルマが自分の店舗の前に駐車できなければ売り上げが下がるのではないかと、歩行者専用化を心配する商業者のいる街では社会実験を実施し、歩行者専用化がもたらす負の影響のないことを商業者に体感してもらったという。中心市街地は異なる用途の集合体であることから、各自の満足が100%になることは決してない。ただし、商業者にとっては売り上げの上昇が最も大事なことであり、そのためには、どのような都市空間が望ましいのかということを経験し、賛同者を増やしてき

た結果が歩行者専用化の広がりである。つまり、人間中心の都市づくりは、簡単に実現してきたのではなく、社会実験の繰り返しと人々の理解のプロセスを経て、居場所がだんだん拡大してきたのであろう。都市づくりサイドができることは、こうした賑わいのある中心市街地を形成するために、目抜き通りの1階部分の用途を物販に限定するという用途規制であった。都市計画でできるのは賑わいづくりのためのサポートであり、本当に賑わう中心市街地には、人が買いたいと思うものを並べた店舗、サービス、食べたいと思う飲食店を揃える必要があり、異なる専門家の協力がこうした賑わいを創出していた。

もう一つ、英国の中心市街地で見かけるものに、ボラードと案内板がある。商業機能が集積し、多くの資金が集まる大都市ではライジング・ボラードが多数見られる。資金が集まらない小都市では、手動で一般車両の流入を止めるゲートを設けている。ここで着目すべきは、デザイン性ではないかと思う。歩車道分離を行う際に、大事なのは安全性であるが、安全を高めつつ、街に合うデザインを検討することも質の高い都市空間では大事なことである。

さらに、各都市では人の多い中心市街地を中心に街の案内板が多く設置されている。特にロンドンでは、オリンピック前から鉄道、地下鉄、バス、船、路上で統一されたデザインの案内板を設置している。案内板はわかりやすいことが最も大事なことであり、ロンドンでは、そのために方位ではなく向きで案内を行い、ランドマークとなる建物を3Dで描き、5分で到達できる範囲がどの程度かなどの距離のイメージも提示している。スマートフォンが一般化してきているものの、やはり、案内板の前には多くの人が立つ姿を毎回見ることから、都市空間に求められる要素は多い。

人間のための都市空間を創るのは、決して簡単ではない。しかしながら、日本へのリピーターを増やし、暮らしやすい、選ばれる都市を各地に創っていくためには、自分の分野のプライオリティだけを守るのではなく、他の要素やプレイヤーの顔を思い浮かべつつ、都市全体の価値を上げるために、何ができるか、そして何が譲れるかを考えるべきである。アスリートが決してゲームを諦めないように、都市空間に関係する我々も、より高い質を求め、創っていくべきではないだろうか。

1

「人間中心」の都市空間づくりへ ：海外都市の動向

横浜国立大学 都市イノベーション研究院 助教 三浦 詩乃



1. はじめに

近年の国際的な動向に目を向けると、首長が公共空間への再投資を政策的に打ち出す自治体が増えています。なかでも、公共用地の大きな割合を占める街路空間は、暮らしに最も身近にあり、地域生活の質向上、あるいは市民が悩む問題に直接的にアプローチできるため、現在進行形でさまざまな事業が動いています。

ふり返ると60～70年代も、世界各地で街路施策が展開された時代でした。モータリゼーションが進行したまなかに人間らしく生活できる場を取り戻すという社会運動の色も強く、人と自動車との対立構図の中で、「人間中心」の都市空間像が模索されました。この時代に創出した歩行者空間インフラを引き継いできたドイツ、イタリアをはじめとした欧州都市では、時間帯・エリア別の交通運用を従来よりも丁寧に行い、現在も既存空間を最大限に活かしています。ミュンヘン市旧市街の歩行者モールの場合、自転車進入ルールや荷捌き箇所などを都度見直ししながら、1972年の完成から今日まで歩行者専用道路を延伸してきた事例です。商業施設開発の際は、中庭・通り抜け路を設けるようデザインしてもらうなど、民地とも連携することで有機的な歩行者ネットワークとして成熟させています(図-1)。

一方、2000年代以降の施策は、健康福祉、そして社会的公平性の実現を目的としたものが目立ちます。交通静穏化や交通規制によって環境問題や交通問題を緩和した上で、創出された歩行者空間を戦略的に活用し、市民全体の活動の量と質双方の水準を上げていくとする傾向があります。活動の量と質改善には、次に示す3つの観点が運営段階において欠かせません。

- ①街路の利用者層を広げる
- ②利用者の潜在的な活動意欲を刺激する
- ③利用者の活動の選択肢を増やす

これらに取り組むには、年代、所得や民族といった属性の違いに応じて、利用者層の普段の行動パターンやニーズに配慮することが求められます。街路利用に至るまでのバリアを小さくするだけでなく、利用者の心身状況に従った運用を行い、柔軟に対応していくということです。現在の「人

間中心」の都市空間づくりは、人々の多様性と向き合うことを模索していると言えます。これができれば、歩行者空間周辺エリアの魅力も高まり、エリアにおける経済活性化や自治意識向上ももたらされるという、スパイラルアップが期待されています。

2. アメリカで広がるプログラム型街路事業

こうした流れをつくった象徴的事例は、90年代にコロンビア・ボゴタ市ペニャロサ市長が主導したシクロビア(Ciclovía: 幹線道路の交通規制による、自転車を中心としたレクリエーション機会創出)のリニューアルだとみられますが、さらに流れを強めたと言えるのが、2000年代アメ

図-1 70年代歩行者モール代表事例のドイツ・ミュンヘン市旧市街



増加してきた歩行者空間分布(上)と2000年代モール延伸部の写真(下)

リカ都市での施策です。新たにプラザ (Plaza: 街路上広場) やパークレット (Parklet: 駐車帯を暫定的に用いた座り場空間) といった小空間を、市内に次々と整備していく施策が進められているのです (写真-1)。

写真-1 アメリカ各都市のプログラム型事業の申請書

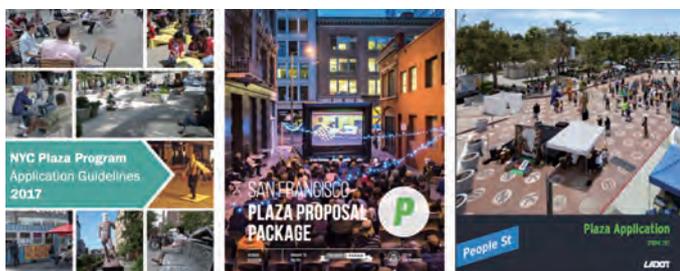


写真-2 ニューヨーク市のプラザの特徴

- ①歩行者空間化：
車道、駐車帯、交通島対象
- ②空間要素：プライアントパーク型可動イス、車止めにもなる植栽鉢や大きな石



Broadway, Manhattan：
ユニオンスクエアに接する1車線をペイント



Fowler Square, Brooklyn：
元々あった公園、沿道のカフェと一体的空間に

- ③維持費用と活用：
地域住民や事業者が主体



Broadway, Manhattan：
市内マーケット運営組織と連携

- ④整備：Quicker, Lighter, Cheaper.
路面はペイント仕上げ、地域の合意が得られてからグレードアップ



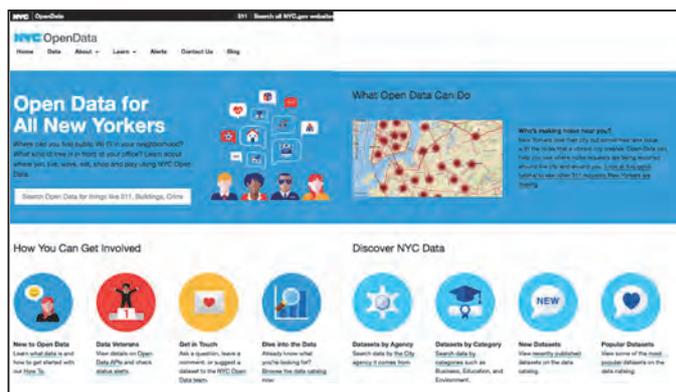
Myrtle Ave Plaza, Brooklyn：民族多様性のあるコミュニティにふさわしい、舗装パターンを採用

その原形は、ニューヨーク市・ブルームバーグ前市政下 (2002～13年) で発案された「プラザ・プログラム」です。2008年以降、市内に70ヵ所以上整備されたプラザは、車の喧騒が支配的だった街のイメージを変えてきました。都市空間を変革したと言われたブルームバーグ時代の一連の都市政策のうちでも、プラザは日常生活に最も寄り添う場所となっています。

3. ニューヨーク市「プラザ・プログラム」

ニューヨーク市で創出されてきたプラザとは、既存の車道や駐車空間、交通島を見直し、街路上で歩行者が滞在できる領域を広げた小広場です。利用者が自由に動かせる可動イス、車止めにもなる植栽鉢や石材が置かれることで、居場所として設え直されます。沿道の公園やカフェなど周

図-2 オープンデータWebサイト



<https://opendata.cityofnewyork.us/>

りの空間資源と一体的に整備される場合もあります。プラザの8割以上は日本の街区公園の大きさよりも小さい規模ですが、大半が500㎡以上で、交流活動を行いやすい寸法が確保されていることも特徴の1つです (写真-2)。

これらは先に示したような市民や地域住民の「活動の量と質改善」を目指したもので、ニューヨーク市の道路管理者・交通管理者でもある交通局管轄の事業です。目的に沿って、1) 整備地域の選定、2) プラザの整備と周辺の交通静穏化、3) 地域の手による維持管理・活用の3点を、パッケージとしたものが「プラザ・プログラム」です。

1) 地域の選定

整備地域選定の段階では、Business Improvement Districts (BIDs)、コミュニティ開発会社、ボランティア団体やその他NPOなどの地域密着型の民間組織が、交通局に申請を行う方式がとられます。申請により明らかになった地域のニーズやポテンシャルと、交通局側として整備を進めたいエリアのマッチングをしていきます。このマッチングでは、交通や道路に関する問題解決と重ねて、ブルームバーグ市長が示した長期計画「PlaNYC」の方針に従い、

- オープンスペースが不足した地域
 - 低所得者居住地域
- を優先しています。身体活動や地域活動の場が不足した地域にプラザを整備し、市内の街路空間を有効活用する意図です。

こうした選定プロセスを支えているのは、直感的に理解しやすい形で公開されたオープンデータです (図-2)。地域地図上に、土地利用、インフラやオープンスペースの充実度、BIDsの分布、コミュニティの所得状況などを重ねあわせて検討・確認できるため、選定地域の妥当性に関するアカウントビリティを果たすことにもつながります。

2) 整備と周辺地域の交通静穏化

地域が選定されると、プラザの計画、そしてその周辺の街路網の交通静穏化の検討がなされます。広域交通への影響やデザインの検討といった、専門家による客観的な意思決定が望ましいこの段階は、地域コミュニティが参加しつつも、行政が中心的な役割を担って進められます。これに

より、申請した地元主体だけが満足するのではなく、地元外から訪れる人々にも開かれた空間づくりを担保します。

プラザの舗装は、はじめから石張りなどの高質化を行うのではなく、“Lighter, Quicker, Cheaper（より簡単、迅速、安価）”に施工できる塗料を用いた整備が行われます。整備後に問題がなく、かつ地元の要望があれば高質化のための再整備が行われます。ファニチャーも含めて、可変性が高い空間に仕上がっています。

3) 地域の手による維持管理・活用

プラザ・プログラムの一番の特徴は、維持管理・活用の段階が組み込まれていることです。この段階は、供用されたプラザで楽しめる日常活動の選択肢に幅を持たせ、持続的に利用されるために大変重要です。ここがうまくいくように制度上においても、コミュニティの運営への積極的参加や、来街者の滞在利用を促進するプラザの意義を明確にする必要がありました。そこで、ニューヨーク市独自の「ストリートデザインマニュアル」が作成されました。

管理活用の責任を持つのは、プログラムに申請した民間組織です。プラザを地元民間組織に委ねることは、地域性を活かした豊かな活用（例：カフェ・キオスク、アートの設置、ヨガなどの運動、マーケット、移動図書館など）をしてほしいというだけでなく、プラザの運営を通じて、地域自治力を高めてもらう狙いもあります。

管理活用を担う人材や財源の確保に課題のある、低所得地域のコミュニティに対しては、彼らが支援を求められる仕組みも用意されています。職業訓練・人材派遣を専門とする非営利組織とパートナーとなることで、ボランティアやスポンサー紹介の面でサポートを受けられます。

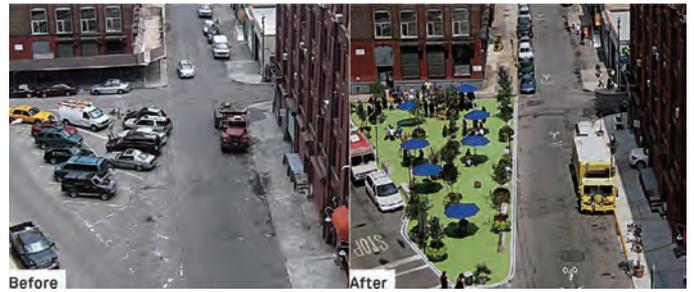
4. 事業への共感を呼ぶプロセス

こうした街路空間の再配分を伴う事業はいざ実現するとなると、沿道、周辺地域の地権者や事業者などの多くの利害関係者が絡み、合意形成に苦労しがちです。特に、交通流の変化による地域経済への影響については、十分に事前調査を行ったとしてもさまざまな憶測が飛び交います。プラザ・プログラムのように、地元から事業への賛同を得て、さらには管理運営・活用にまで参加してもらうことは、大変な道のりに思われます。

『Livable Street』の著者として知られるアプルヤードは80年代の著書の中で、この点に着目した分析を行い、「地元参加型のマネジメントを見据えた交通計画」の成功条件の1つは、「地域にとって明らかに利益があると、即時に可視化するアクションがとられること」であると示しました。そうしたアクションとは具体的に、

①多面的な利益があり、あからさまな敗者がいない、もし

写真-3 ブルックリンでの実験的整備



<https://globaldesigningcities.org/>より抜粋

くは少数で済む

- ②小空間に対する、控えめで柔軟なスキームがとられる。設えには、十分に機能しなければ代替可能な単純な装置が用いられる
- ③地域の状況に応じて異なる形を取り得る、シンプルでわかりやすいコンセプトに基づいている
- ④写真や図面のみでも良さが伝わる、メディアにとって魅力的なスキームであると整理されています。

ニューヨーク市の状況と照らし合わせると、プラザ・プログラムの施策化に先立って、タイムズ・スクエアをはじめとした、各行政区（マンハッタン、ブルックリン、クイーンズ、ブロンクス）の代表的地区において、市民に実際にプラザを体験してもらう実験的整備（写真-3）を行っていました。これが上記①～④を備えたアクションにあたるものであり、市内の他地区からの共感を呼び、プログラム施策化後の申請者増加につながったとみられます。

5. おわりに

施策開始7年目に行われた代表的なプラザに対する調査（2015年）では、プラザの存在が屋外での活動機会を増加させたと、利用者が実感していることが報告されました。アメリカ型「人間中心」の街路づくりは、官民協働のマネジメント高度化により、最小限のハード整備で多面的な課題解決にチャレンジし、一定の成果を出したと言えます。

数年来、より多くの利用者を惹きつけ、満足させようとする「賑わい」創出への取組みが顕著だった、日本の民間活力活用型の街路施策や社会実験の本質を問い直す上で、利用者像の解像度を上げていこうとする海外の動向は示唆に富みます。我が国は、安全かつ高質で、地域色の豊かな街路空間づくりに取り組んできた実績があります。これらのストックが、市民の日常生活場面を彩るために最大限に活用できているか、改めてマネジメント状況をふり返ることで、次に打つべきハード・ソフト両輪の施策のあり方が見えてくるのではないのでしょうか。

2-1 人と公共交通優先の「歩くまち・京都」

～四条通歩道拡幅事業～

京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室

1. はじめに

京都には、美しい自然景観や、社寺や京町家などの歴史的な建物、それらが調和し、風情あるまちなみが息づいています。元来、京都において「通り」とは、人々が立ち止まって立ち話をしたり、子どもたちが辻遊びをしたりと、行きかう人々が触れ合う、賑わいにあふれるコミュニケーションの場でした。

しかし、モータリゼーションが進む中、人々は道端に追いやられ、クルマ中心社会となり、ゆっくり立ち話しをすることも、子どもたちが辻遊びをすることも難しくなっていました。

京都市では、このようなクルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換するため、「歩くまち・京都」を本市の重点政策として掲げ、人と公共交通を優先したまちづくりを進めています。本稿で紹介する四条通歩道拡幅事業(図-1)は、そのシンボルプロジェクトとして実施したものです。

図-1 位置図



(c) Esri Japan, ZENRIN CO.,LTD.

2. 四条通歩道拡幅事業

(1) 整備前の状況

本市のメインストリートである四条通は、市中心部を東西に貫く幹線道路であるとともに、商業施設が集積し、歩

行者の通行が最も多い通りとして知られています。しかし、整備前の四条通は、歩行者数に比べて歩道が狭く、特にバス停付近でバス待ち客と歩行者が交錯する状況にありました。

1時間当たりの交通量を比較すると、幅15mの車道では約2,200人(*)が車で通行する一方、幅7m(片側3.5m)の歩道を約7,000人が利用しており、道路空間配分として極めてアンバランスな状況でした。

一方、片側2車線の車道では、歩道側車線での路上駐停車が常態化しており、バスがバス停に正着できないことから、利用者は車道での乗降を余儀なくされていました(写真-1)。

写真-1 歩道上で交錯する歩行者とバス待ち客



(2) 整備内容

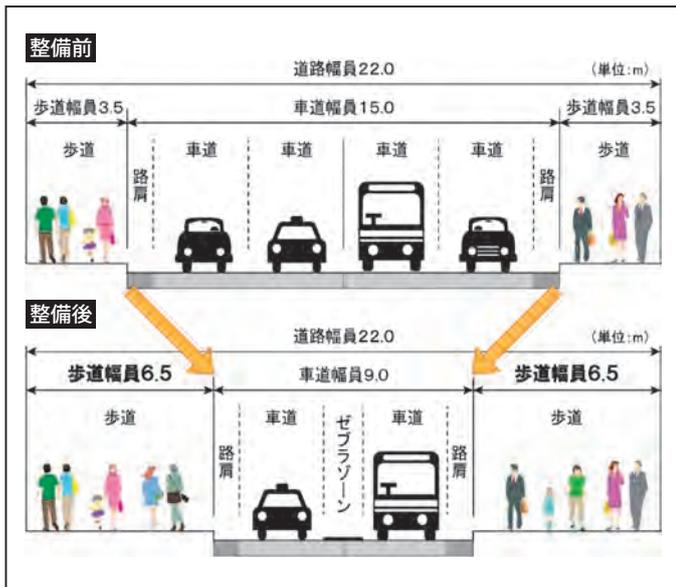
ア 歩道の拡幅

本事業では、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、まちの賑わいを創出することを目的に、車道を片側2車線から1車線に減少させ、歩道を拡幅する整備を行い、誰もが安心・安全で快適に歩ける空間を実現しました(写真-2、図-2)。

写真-2 整備後の四条通



図-2 幅員構成



イ テラス型バス停の導入とバス停の集約

また、16ヵ所に分散していたバス停を、大規模商業施設と鉄道駅出入り口の付近の4ヵ所に集約し、バス・鉄道の相互乗継の利便性を向上させました。さらに、歩道から張り出したテラス型バス停の導入と、T型構造のバス停上屋の設置により、バス待ち環境を改善するとともに、バス待ち客と歩行者との交錯の解消、バスの正着、円滑な乗降と発着を実現しました（写真-3）。

写真-3 テラス型バス停



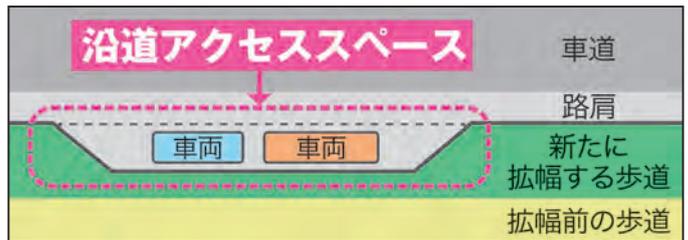
ウ 沿道アクセススペース及びタクシー乗り場の設置

商業地にある四条通の機能にかんがみ、整備に当たっては、荷捌きや乗降のための「沿道アクセススペース」（図-3）を15ヵ所、タクシー乗り場を2箇所配置しました。

学識者、商店街、タクシー事業者、物流事業者、交通事業者及び関係行政機関で構成する「四条通エリアマネジメント会議」において検討や議論を重ね、各種車両の交通挙動や、荷捌きの実態等の調査に基づき、スペースの位置や大きさ、整備後の利用ルール等について、最適化を図りました。

整備完了後の現在も、利用状況の把握、啓発指導に継続して取り組んでいます。

図-3 沿道アクセススペース



(3) 整備後の状況

整備後の四条通の状況を把握するため、歩行者通行量や来街者ヒアリングなどの調査を実施しました。

商店街が設置する歩行者カウンターの数値によると、四条通の歩行者交通量は、整備後2年が経過した平成29年10月末現在、約1割増加しており、その後も増加傾向が継続しています。

また、歩きやすさの指標として歩行形態に着目した調査（平成28年3月）では、横並びで歩くグループが9割以上に増加、来街者へのヒアリング調査（平成28年11月）では、約9割が「歩きやすい」、8割以上が「歩いて楽しめる」と回答するなど、歩道が広がり歩きやすくなったと評価されています。

さらに、バス停利用者へのヒアリング調査によると「快適に待てるようになった」「乗降しやすくなった」など、約7割が改善を評価しています。

なお、整備後（平成27年）と整備前（平成18年）の平日12時間自動車交通量を比較すると、四条通で約4割減、周辺幹線道路で約1割～2割減となっており、周辺道路の新たな混雑など、大きな影響は出ていません。一方、周辺各駅の鉄道利用者の増加傾向は継続しており、「人と公共交通中心のまちづくり」が着実に進んでいると言えます。

3. おわりに

全国的にも例のない道路空間再配分により、車線数を減らして歩道を拡幅する四条通歩道拡幅事業は、各種の社会実験・調査、地元・関係機関との議論等を重ね、平成27年度に完成しました。ゆったり歩ける歩行空間やバス待ち環境空間の充実が、本通りを訪れる人の安心・安全、快適性に、そして、まちの賑わいに繋がっています。今回紹介した取組みが、近年、全国的に広がりを見せている人と公共交通を優先したまちづくりの参考になれば幸いです。

※平成17年度道路交通センサスをもとに算出
 ・休日ピーク時の乗用車交通量 1,154台/時
 ・休日乗用車平均乗車人数（京都市） 1.9人/台
 ・四条通をクルマで通行する人数
 1,154台/時×1.9人=2,193人≒2,200人

2-2 道路空間の再編による都市魅力の向上について

～人中心の空間づくり:御堂筋およびなんば駅前の取組み～

大阪市 建設局 道路部 道路課/都市計画局 開発調整部 開発計画課

1. はじめに

近年、市民ニーズに対応した基盤整備が求められており、全国的にも道路空間の再編による都市の魅力向上に向けた取組みが展開されています。大阪市においても、平成29年5月に、メインストリートである御堂筋が完成して80周年を迎えたことを契機に、公民連携による新しい御堂筋づくりのスタートを切ったところです。さらに、御堂筋の南端に位置するなんば駅前広場についても、人中心の空間づくりに向けた機運が高まっています。

2. 御堂筋における取組みについて

(1) 道路空間再編に向けた取組み

御堂筋は大阪市の中心を南北に貫くメインストリートとして大阪経済の発展に多大な貢献を果たしてきました。一方で現状を見ると、交通量の変化や交通手段の多様化、賑わい施設の進出など沿道の状況が大きく変化しています。また、国内外を含め歩道と車道の空間配分を見直す取組みが進められており、大阪市においても御堂筋の強みを発揮した新たなまちづくりが求められています。

このような中、広く市民や道路利用者の合意を図りながら、今後の御堂筋の道路空間利用のあり方について検討するため、平成21年12月に有識者、地元、経済界等で組織する「御堂筋空間利用検討会」を道路管理者であった国土交通省と本市が共同で設置し、議論をスタートさせました。平成24年3月には「御堂筋の空間利用に係る中間提言」として、側道を活用して“車中心”から“人中心”の道路への転換を目指す方向性が示されましたが、交通への影響等が懸念されており、交通管理者や道路利用者などの関係者と具体的な合意には至っていない状況でした。そこで、平成25年

図-1 御堂筋のエリア図

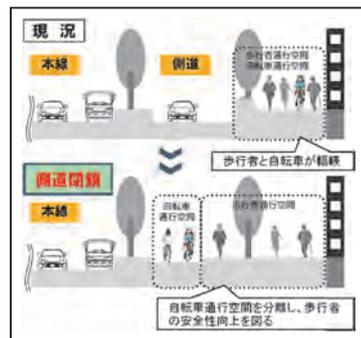


に実際に側道を閉鎖し、交通影響等を確認することを目的とした社会実験を行いました。実験の結果としては、渋滞など本線における過度な交通影響は確認されませんでした。

(2) モデル整備の実施について

御堂筋の道路空間再編を進めるにあたり、喫緊の課題となっている歩道内での歩行者と自転車の輻輳状況の解消を行うとともに、道路空間再編の将来イメージを現地で可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性、賑わい形成等の検証につ

図-2 整備前後の断面図



ながっていくため、まずは比較的交通量の少ない千日前通以南(難波～難波西口交差点)の約200mをモデル整備区間として設定し、平成28年度に図-2のようなモデル整備を実施しました。

整備に際しては、御堂筋沿道を中心とした御堂筋沿道・千日前以南モデル区間整備協議会(以下、モデル区間整備協議会という)が設立され、計画段階から、モデル整備のあり方などについての意見交換を行いました。

供用開始後の検証結果では、歩行者通行部が拡幅されることにより、歩行者と自転車の輻輳が解消されたことで、安全面、快適性の両面から整備による効果を得ることが確認できました。

(3) 御堂筋完成80周年記念事業 可視化社会実験

平成29年5月に御堂筋が完成後80周年を迎えたことを契機に、人中心のみちへと空間再編をめざす今後の御堂筋のあり方や、民間と連携したまちづくりのあり方などを議論することを目的に御堂筋完成80周年記念事業を実施しました。この記念事業の取組みの一環として、モデル整備区

写真-1 社会実験の様子



を可視化する社会実験を実施しました。この社会実験では、マーケットの開催等を行うとともに、写真-1のようにベンチやテーブル等を設置し賑わいとゆったり過ごせる滞留空間を創出しました。

<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000414252.html>

3. なんば駅前における取組みについて

(1) なんば駅前空間再編の取組み

なんば駅前を含むミナミエリアは、関西国際空港に直結する主要交通結節点であるとともに、多様な商業施設や観光資源が集積するなど、世界を惹きつける観光拠点としての役割が期待されています。

一方で、なんば駅前はタクシープールとして利用されており、入庫待ちの車が周辺道路に滞留するなど車中心の利用となっており、待ち合わせや休憩利用など人が憩える空間となっておりません。また、インバウンドを中心とする観光客の増加などに伴う歩行者通行量の増加により、周辺道路の歩行空間が不足していることも課題となっています。

写真-2 現況の駅前



このような中、「大阪のおもてなし玄関口」としてふさわしい空間のあり方について、平成23年6月、地元の町会・商店街・企業等で構成される「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」が発足し、地元中心の検討が進められてきました。

これと並行して、隣接地での都市再生特別地区を適用した民間開発事業という動きもあり、平成27年12月に有識者、地元団体、大阪市、大阪府、大阪商工会議所で構成する「なんば駅前広場空間利用検討会」（以下「検討会」という）を立ち上げ、なんば駅前及びなんさん通りの歩行者空間化に向けた検討を行うこととなりました。

(2) なんば駅周辺道路空間再編社会実験の実施

平成28年11月11日(金)から13日(日)まで、地元・行政・経済界が一体となって、実際に駅前空間を広場化する社会実験を行いました。この社会実験では、期間中3日間にわたり、駅前のタクシー乗降場と待機所を一時移設したうえでウッドデッキ等を設置し、インフォメーションをはじめ、カフェや

休憩スペース等の設置、さらにマーケットやライブ等のイベントを実施しました。また、これに合わせて、タクシープールの入庫動線であったなんば駅前の道路を対面通行から南行き一方通行とし、将来形を見据えた交通量調査を実施しました。なお、費用の大部分は、地元協議会の負担金や周辺企業の協賛金等から供出しました。

結果、3日間での来場者数は約8.7万人にのぼり、約9割が歩行者空間化を「とてもよい」「よい」と評価、「飲食」「休憩」利用のニーズが高いことがわかりました。また、交通再編による周辺交通への大きな乱れがないことも確認できました。

<http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000379014.html>

図-3 社会実験時の交通規制



写真-3 社会実験の様子



(3) 実現に向けた今後の見通し

社会実験の結果を踏まえて、平成29年3月、検討会において「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」を策定しました。

引き続き、自由度の高い利活用手法の検討や、整備・運営段階における官民の役割分担、持続的な運営が可能な仕組みづくりなどの実現に向けた課題について、地元協議会やタクシー関係者、交通管理者等の関係機関との協議を進め、早期実現をめざしてまいります。

4. おわりに

官民協働による車中心から人中心の空間再編や利活用について、安全面や快適性といった都市魅力の向上につながる効果を得ることができました。

今後、継続的・発展的な取組みを進め、さらなる都市魅力の向上をめざし、公民連携の取組みや進め方を具体的に示した御堂筋の将来ビジョンを策定してまいります。

2-3 市民の自立と協働の成熟「JR姫路駅 北駅前広場」 ～＜合意形成＞を通して＜主体の形成＞へ～

NPO法人 スローソサエティ 理事長 こめたに ひろかず 米谷 啓和

2014年7月にグラ
ンドオープンして3
年半、連続立体交差
事業、姫路駅周辺土
地区画整理事業や関
連道路事業、駅ビル
の建て替えなどが合
体したプロジェクト

写真-1 駅前広場を北西より望む



である「JR姫路駅 北駅前広場」は、大勢の市民や観光客
で賑わっている（写真-1）。2015年度グッドデザイン賞
の「地域づくりデザイン賞（日本商工会議所会頭賞）」な
どの受賞や、駅正面から姫路城へと延びる大手前通り南端
が国内最大規模のトランジットモールでもあり、全国各地
から視察に訪れる人の姿も多い。

この姫路駅前広場が、都市交通結節、憩いや交流の場、
まちのシンボル性・景観形成の3つの機能を鼎立するに至っ
た経緯を「市民参画」の観点から個人的な立場で解きほぐ
してみたい。

1. 原点はヨーロッパの鉄道駅前広場

30代の頃、何度かヨーロッパの都市を訪問した際、歴史
ある重厚な建物や街路とともに、ドイツの諸都市で鉄道駅の
すぐ前に広がる芝生広場やホーフガルテンと呼ばれるまちな
かの公園で、多様な市民がくつろいで過ごす姿が心に残った。

10年前に姫路駅周辺整備計画への関わりが始まるにあたり、
まず頭に浮かんだのがゆったりと時が流れる「駅前広
場」の創出と「広場文化」の創造であった。

日本中でよく見かける自家用車とバスとタクシーが我が
もの顔に占領している駅前広場にだけはしたくない。それ
が、駅周辺整備の計画に関わる私の思いであった。

2. 当事者意識に火を付けた1枚の図

一方、以前から駅前のあり方について自主的な勉強会を
行っていた駅周辺の事業者や企業の当事者意識に火を付け
たのは、姫路市が提示した1枚のパーズだった（図-1）。

それは、平成20年1月に発表された駅前広場の都市計画

変更の素案に付され
た参考図だった。交
通結節機能最優先で
駅前商店街と駅ビル
とは新たな道路で分
断されていた。「こ
のままでは駅との動
線を断たれてしま
う」。危機感を抱い
た事業者を中心に、
対案作成に向けた集
中の「姫路駅周辺
整備プラン検討ワー
クショップ」がスロ
ーソサエティのコー
ディネートで毎週開
催され、4月29日の
「姫路の顔づくり」
を考える市民フォー
ラムで市民案として
パーズが発表され
た（図-2）。

交通機能を西側に集約し東側は緑の環境空間と、広場を
東西に振り分け、法的なハードルも踏まえ、さらに大手前
通りのトランジットモール化をも含むこの画期的なパーズ
の完成は、姫路のまちづくりにおける自立・自律した＜市
民＞誕生の瞬間であった。

それは同時に、行政にとっては協働のパートナーシップ
が可能なセクターが生まれたこと、そして法的枠組みでは
必要のない「対話による解決」を図る道筋が開けたことを
意味したのである。

3. 「協働のまちづくり」モデルとしての駅前広場

こうして仲間とともに、市民側の合意形成を担った私が
心掛けたのは、NPO研修・情報センターの世古一穂（せ
こかずほ）氏に学んだ「参加と協働のデザイン」であった。

- ・参加形態（構成）のデザイン —— だれが関係者か
- ・参加のプロセスのデザイン —— 合意形成の過程はどうか
- ・参加のプログラムのデザイン —— 会議やWSの組み立ての3つのデザインに配慮した。

詳しくは『参加と協働のデザイン』（学芸出版社 2009）

図-1 計画変更案（市素案）



出所：姫路市 姫路駅周辺整備室

図-2 姫路市商店街連合会による対案



など世古氏の著作に譲りたいが、具体的には、

●当事者はだれか

駅前広場を計画し、整備し、利用し、運営管理するのはだれか。その当事者がきちんと合意形成に関わっているか。

●関わるタイミングは適切か

プロジェクトがまだ基本構想の段階か。すでに合意形成が進んだものの批判や反対運動に陥っていないか。

●必要な情報は共有できているか

議論や合意形成に当たって必要な情報が、行政や関係者から適切に提供されているか。また上位計画や都市計画上の制限や可能性について周知されているか。

●専門家の存在

都市計画、交通計画、都市デザイン、景観デザインなど、関連する各課題に対して適切な専門家が関わっているか。

●ビジョンの形成と共有

参加者間で、駅前広場の将来像について議論と合意形成、できあがったビジョンについての共有が図られているか。

●コーディネーターやファシリテーターの存在

利害関係をもたず、合意形成のスキルを持って協働のデザインを描くコーディネーターが存在するか。また各プログラムを実行するためのスキルを持ったファシリテーターがいるか。

こうした協働のデザインの考え方をベースに、セミナー・WS・公開専門家会議などを当初はNPO主催で、その効果が認められるに従って行政主催に移行していき、基本レイアウトの決定、基本設計・実施設計への使い手の声の反映、活用・運営・管理に関わる実証社会実験とその成果のマネージがタイムリーに進んでいくことになった。

先の駅前広場の市民案パースが披露された、平成21年4月29日の市民フォーラムでは、参加構成を念入りにデザインし、石見（いわみ）利勝姫路市長、姫路市商店街連合会会長、株式会社姫路駅ビル（現・フェスタ）社長、神姫バス株式会社社長、姫路商工会議所まちづくり委員会委員長、姫路駅西地区まちづくり協議会といった主要なステークホルダーに加え、駅前広場計画の第一人者である小浪博英・帝京平成大学教授（当時）を専門家パネリストとして招き、明治大学の小林正美教授（現・副学長）が全体をコーディネートした。

フォーラムの後も、市商連による「姫路駅周辺整備プラン検討WS」、スローソサエティ主催の「公開専門家WS」での都市計画、交通計画、都市デザイン、景観デザインの専門家による『JR姫路駅北駅前広場整備に関する10の提言』、それを受けた基本レイアウト案の決定において、石見市長が3案ある中から市民による対案に最も近い、人優先の基本レイアウト選択を決断するに至った。

4. 「合意形成」を通じた「主体の形成」へ

スローソサエティでは、平成21年8月の基本レイアウトの決定以降も2年あまりの間に、10回の勉強会・セミナー、19回のヒアリング集会、7回のWSと社会実験、4回のフォーラム、3回の公開専門会議や調整会議などのプロセスを経て、平成23年10月には、活用の担い手となる20の団体および専門家、行政関係部署の参画のもと「姫路駅前広場活用連絡会」を設立した。さらに、連絡会は平成24年5月には「姫路駅前広場活用協議会」へと発展を遂げ、平成26年の9月までに16回の開催を数えた（図－3）。

この協議会は、駅前広場の設計と運営に関するさまざまな課題の検討、議論を官民連携で繰り返す主体となった。交番の位置、ペDESTリアンデッキの形状、大手前通りの道路配置など、重要な課題を専門家を交え官民で丁寧合意形成を図りながら、同時に実証社会実験を実施し解決策を見出ししていく中で、未来の公共空間を活用・管理し、賑わいを創出する主体が育まれていったのである。

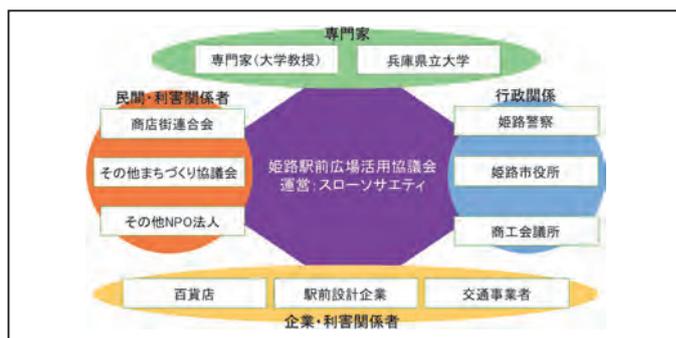
そしてそこで生まれたアイデアを事業にしたり、協議会が開催するイベントを実行したりする実施主体として、平成24年10月10日に「一般社団法人ひとネットワークひめじ」を設立した。

平成25年度からは駅前広場の各施設が順次供用開始されていった。芝生広場のオープニングでは、ひとネットワークひめじの社会実験として姫路市産の杉材を活用して街と山をつなぐ「姫路杉活」プロジェクトと幼稚園児たちによる「ファーストピクニック」などのオープニング・イベントを企画開催した。

そのほかにも活用社会実験の積み重ねによる活用ルールの策定や、高架下の空間を生かした駐輪場設置による放置自転車問題の解決およびバスやタクシーの待機プールの設置など、姫路駅北駅前広場の成果は数多い。

詳細については、小林正美編・著『市民が関わるパブリックスペースのデザイン』（エクスマレッジ 2015）、その後のエリアマネジメントへの道のりは『建築雑誌』2017年6月号をご一読願いたい。

図－3 姫路駅前広場活用協議会



2-4 長野市中央通り歩行者優先道路化事業

長野市 都市整備部 都市政策課 課長補佐 轟 誠

1. はじめに

長野市は、善光寺の門前町・宿場町として栄えてきた歴史を持ち、北国街道の一部で、長野駅から善光寺への参道となる中央通りが中心的な都市軸となっています。

ただ、古くから地方拠点都市の機能は有していたものの、戦災復興都市ではないことから、中心市街地の交通渋滞や古い木造住宅の密集などの課題が生じていました。

そこで、長野商工会議所からの提案を受け、昭和55年、中心市街地の約124ha（図-1：青点線エリア）を対象とし、全国で初めて「交通セル方式」を導入した「長野市総合都市交通施設整備事業基本計画」を策定しました。

その目的は、中心部の通過交通の排除と歩行者優先の交通空間の確保により、渋滞緩和と中心市街地の活性化を図ることです。主な整備内容は、環状線及び補助幹線等の道路整備、約1.6kmの中央通りの歩行者優先道路化、国道19号と中央通りにより4つに分割したセル内に、公園や駐車場などの都市施設の配置、長野駅前広場の整備などを段階的に行うことです。

平成10年の冬季オリンピックまでに約5.3kmの環状道路が完成したものの、市全域の道路網が整備されたことや大型店舗の郊外移転などにより、中心市街地の危機感が高まっていました。そこで、いわゆる中活法による中心市街地活性化基本計画の事業の1つとして、中央通りの歩行者優先道路化事業を位置付けました。

図-1 位置図



2. 事業の経緯

平成11年の計画策定以降の経緯は以下のとおりで、特に地元の関係者との協議には時間をかけて丁寧な説明を行い、社会実験なども実施しながら理解を深める努力をしました。さらには学識経験者の意見も参考にしています。

H11	中央通り歩行者優先道路化を中心施策とした「長野市中心市街地活性化基本計画」策定
H13	「中央通り歩行者優先型交通計画策定検討委員会」により、歩行者優先道路化に向けての行動計画を策定
H14	地元商店主有志による「中央通り活用検討勉強会」が検討を開始
H15	中央通りの一部区間（国道19号交差点～善光寺交差点）が県道から市道に移管
H16	歩行者優先道路化の社会実験を実施（～H20まで全7回）
H18	「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」を設置し、歩行者優先道路の事業化に向けて検討を開始
H19	周辺への影響を検証するため30日間の社会実験を実施 「長野市中心市街地活性化基本計画」が国の認定を得る
H20	事業推進について沿道の商店会の合意を得る 地元の意思決定機関「表参道ふれ愛通り推進委員会」を設立
H21	「表参道ふれ愛通り推進委員会」及び「中央通り活用検討勉強会」において「中央通り歩行者優先道路化への提案」がまとまる（歩道の拡幅、車道の直線化など） 学識経験者をアドバイザーに迎えて、道路空間のデザイン検討を開始
H22	「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」において整備計画承認 「都市再生整備計画（第2期計画）」に位置付け
H23	第一期計画区間（R406～R19）の整備工事着手 景観のルールづくりのため「表参道景観研究会」を設立
H24	景観研究会において表参道景観づくりガイドライン策定
H25	善光寺表参道景観協定締結
H27	第一期計画区間の整備工事完了

3. 事業の内容

「石畳を一本の時間軸として 長野駅から善光寺へ 現代から古の仏都へ誘われる」としたデザインコンセプトにより、表参道から受ける「和」のイメージを大切にし、中央通りを「善光寺に導く一本の道」として捉え、参道の象徴である石畳（歩道は既設に合わせて灰色御影石、車道は桜御影石）による道づくりを行いました。今回の計画区間の整備方針と内容は以下のとおりです。

■広い歩行者空間の確保

安全・安心で回遊性も向上させるため、両側の歩道幅員を1.5m拡幅し6mの歩道幅員としました。その歩道と交差する枝道の車道部分も石畳とすることで歩道の連続性が生まれ、中央通りの歩行者動線の優位性を強調しました。

また、植栽の整理やベンチの設置により歩行者の滞留空間も確保しました。

■通過交通の抑制

歩道拡幅のために車道幅員が3m減ったことに加え、バスベイや路上パーキングの廃止により「中央通りは車から歩行者を優先する道路に変わった」との認識度を高めました。

また、通過車両に迂回してもらうため道路標識の表記変更を行いました。さらに、車道の石畳化は車速を低下させる効果もねらったものです。

■道路の柔軟な活用

様々な道路空間の利活用に対応するため、歩車道をフラット化し、平時の歩行者空間の安全を確保するための車止めは着脱式としました。

既存の灯籠や石碑などの各種モニュメントを、ライトアップすることにより、歴史を感じる空間として演出しています。

また、善光寺が一望できる空間を創出するため、大型の規制標識や案内標識の撤去を行いました。

なお、地元商店会等では積極的な道路の活用を図るため、工事に合わせて電源と音響設備を設置し、その後の維持管理も行っています。

4. おわりに

今回の整備が完了した国道406号から国道19号間（約700m）からは、善光寺の見通しが良く、各種イベントが容易に開催できるようになりました。歩道の一部では道路占用許可の特例制度を活用したオープンカフェが開かれ、

にぎわいづくりにつながっています。また、沿線の事業者や居住者の協力体制も良好で、街路樹管理などにも積極的に参加いただいています。

交通セル方式による整備は、古い街並みや建物が高密度に立地している中心市街地において、必要最小限の改造整備であったものの、逆に街路整備の影響を受けない部分には、古民家や土蔵を多く残す結果となりました。

冬季オリンピック前に歩車道の石畳化を終えていた、国道406号以北の中央通り（約200m）に面する多くの商店では、道路美装化によるにぎわいが創出されていたことから、今回の計画区間沿線の取り壊し予定の土蔵でも同じように活用できるのではないかと感じた地元有志の方々が、まちづくり会社と共同し、平成17年に約3100㎡の土蔵が集中するエリアを再生させました。

その「ばていお大門 蔵楽庭」は、中央通りと国道406号が交差する大門交差点に位置し、中庭（パティオ）を取り巻く15棟ほどの土蔵では、入れ替わりはあるものの、常に18店前後の飲食店や物販店が営業を行っています。

また、善光寺に近いエリアでは、古き良き記憶を刻んできた古民家や土蔵を守り活用したいと感じる多くの人々が集まり、平成15年頃から年1件程度で始まったリノベーションは年々数を増やし、平成28年度までに105件に及んでいます。今後も増えていくことが予想されています。

今回の歩行者優先道路化事業は、市内外の多くの人から高い評価をいただいていること、また、ばていお大門やリノベーションされた店舗への広い歩行者動線が確保されたことで、さらなるまちの活性化も期待されます。残りの長野駅側の約700m区間についても、市道へ移管し補助幹線や駐車場等と共に継続して整備を行い、将来的には中央通り全線のトランジットモール化につなげたいと考えています。

写真-1 整備後の中央通り



3

街路空間利活用の取組み

3-1 丸の内仲通りを「道路」から「空間」へ

NPO法人 大丸有エリアマネジメント協会

1. 丸の内仲通りとは

丸の内仲通りは、東京駅と皇居の間に広がる大手町・丸の内・有楽町地区の中心を貫く幅21m、長さ1.2kmにも及ぶ街路空間です。

写真-1 丸の内仲通り



かつてはビル1階の路面店に銀行店舗が軒

を連れ、夜や休日になると人影がまばらになる、車のための通りであった丸の内仲通り。しかし、今ではビジネスパーソンのみならずショッピングや観光を楽しむ人々で日夜活気に満ち溢れる、人が中心の空間に変貌しました。

この変化は、エリアのアメニティ軸として公民協調のまちづくりの中で空間を改変し、エリアマネジメントの運営によって賑わいを創出してきたことにあります。この取組みが評価され、エリアとして2017年に国土交通省主催「第1回先進的まちづくりシティコンペ」にて国土交通大臣賞を受賞しました。

丸の内仲通りがいかに「道路」からアメニティに満ちた「空間」へと変わっていったのか、その取組みについて紹介します。

2. 大手町・丸の内・有楽町地区のまちづくりの体制

地区全体のまちづくりは、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、千代田区、東京都、JR東日本の4者によって構成される「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会」により策定された「まちづくりガイドライン」に沿って推進されています。1998年の素案（ゆるなかやガイドライン）策定当初より、丸の内仲通りは、憩いの空間や賑わいの創出の場として重要な「アメニティ・賑わい軸」と位置付けられました。この位置付けをもとにした官民連

携の取組みにより、都市空間は一変し、就業者・来街者が快適に憩い・交流できる、活力を生み出す空間として変化しました。

3. 「クルマのための道路」から「人が中心の空間」へ

公民連携による最たる取組みが歩行者環境の再整備です。「クルマのための道路」から「人が中心の空間」へと新しく変わるために、2002年より順次整備を実施し、幅員21m（歩行空間6m、車道9m、歩行空間6m）の中で、車道幅員を当初の9mから7mに狭め、歩行者空間を両側1mずつ拡張し、人が中心の空間を確立しました（歩行空間7m、車道7m、歩行空間7m）。また、歩車道を共通の石貼舗装（アルゼンチン斑岩）とし、公有地、民地の境界にこだわらない一体的な仕様に変更したことや、歩車道間の段差を小さくすることで、空間に恣意的な仕切りを与えない、人々の活動を中心とした空間創りを行いました。

写真-2 丸の内仲通りの変遷



そして、街並に統一感を持たせるために、沿道の建物の軒高を市街地建築物法時代の高さの規制である31m（100尺）のスカイラインを表情線として残し、時代のニーズや、人々の過ごし方の変化に対応し道路上や沿道にさまざまな機能を導入することで、デザインを更新しています。

丸の内仲通りの並木にはケヤキを使用しています。ケヤキは落ち葉が多く清掃が大変なため、街路樹として使用さ

れることは少ないですが、ケヤキの樹冠の広がりにより、路面への涼しげな緑陰、木漏れ日の天蓋を創出しています。さらに、街区に応じてカツラやアメリカフウ等を加えることで、単調にならないようリズム感も演出しています。落葉樹によって構成された並木は、道を行き交う人々が季節を楽しむことのできる空間を創出しているのです。

4. 道路空間の活用

まちづくりの方針に基づいて、道路空間活用にも積極的に取り組んでいました。2004年に実施した道路でのオープンカフェ実験等を通じて、官民の協力のもと、活用の幅を広げてきました。この取組みをさらに加速させたのが、2015年3月に東京圏で初となる国家戦略特区における「国家戦略道路占用事業」の適用地区に認定されたことです。当協会を中心に、道路空間を活用した各種イベント等の開催に取り組んでいます（認定対象は丸の内仲通りに加え、行幸通り、行幸通り地下通路、千代田歩行者専用道第5号線（地下）、大手町川端緑道）。また、2015年7月には、丸の内仲通りの車両通行規制時間が拡大され、道路上に移動可能な椅子や机を置くことで日常の憩いの空間を人々に提供し、国際的な都市空間を創出しています。

エリアの「賑わいの軸」として位置づけられた丸の内仲通りは、毎日歩行者に開放され、アーバンテラスとして木漏れ日のもと机や椅子で素敵なひと時を過ごしているエリア就業者や来街者の方で毎日溢れています。

近年では、街の広場空間として、ラジオ体操や企業対抗綱引き大会なども実施。多くの就業者に参加していただき、ランチタイムにちょっとしたリフレッシュができ、健康意識の高揚にも一役買っています。

また、イベントでの活用としては、毎年夏には「大手町・丸の内・有楽町夏祭り」、冬には約200本の街路樹に約100万球のLEDが

写真-3 丸の内仲通りでラジオ体操を行っている様子



写真-4 丸の内イルミネーション



きらめく「丸の内イルミネーション」など、訪れた人を楽しんでもらえる多彩なイベントを開催しています。そのほかにも、行政とともに企画運営している農水省主催の「ジャパンハーベスト」や東京都主催の「東京味わいフェスタ」などの食のマルシェも開催され、都市と地方を結ぶ場としても活用されています。エリアのテナント企業からの提案で、ロンドンをはじめとする世界各都市で行われているチャリティランイベント「スクエア・マイル・リレー」なども開催され、丸の内仲通りがランニングコースとしても利用されました。

このように道路空間は、街を活性化する上で大きなポテンシャルを秘めている、と言えます。

世界各国で盛んなMICE[※]においても、コンベンションホールでの会議だけでなく、街に飛び出し道路や民地上の空地でのイベントやパーティーを通じて「来街者に特別感を与え、街の特性を演出することができる場」が求められ、活用され始めています。あえて道路上でイベントを行うことが国際競争力の向上につながる可能性が生まれています。

このように、さまざまな主体にとっての活動の舞台となるべき道路空間ですが、その活用には複雑な手続きと行政協議があります。道路空間の望ましい使い方をエリアとして設定し、活動の主体に寄り添って空間を活用する役割を当協会は担っています。

こういった活用のルールを、上述のまちづくり懇談会でまとめ、2017年には、丸の内仲通り等の使用方法をまとめた「大手町・丸の内・有楽町地区道路空間活用のご案内（以下、道路空間活用のご案内）」を整備しました。『道路空間活用のご案内』を発行したことにより、丸の内仲通り等のイベント実施の申請手続きがより明確化し、実施件数も増加することで、街に新たな賑わいを創出することが可能となりました。

5. 最後に

丸の内仲通りは、街づくりにおける賑わい形成の代表例として、各所で進む東京都心再生の先導役を担ってきました。美しい景観を背景としたショッピングや憩いの空間、さらには、就業者・来訪者を楽しませ、刺激を与える場へと変化を遂げ、今やさまざまな活動の情報発信を通じ、街のブランド価値向上に欠かせない空間となっています。

街に集う人々を輝かせ、そこで活動する企業の発展に寄与する、東京活性化の中心軸としての益々の進化が期待されます。

※ MICE: 企業等の会議 (Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行 (インセンティブ旅行) (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) それぞれの頭文字をとった造語であり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。MICE 推進により国内外からの交流人口を増加させ、地域の情報発信、消費拡大やビジネスチャンス・イノベーション創出等に効果があるとされている。
(出典: 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014 (大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会))

3-2 新虎通りエリアマネジメント

一般社団法人 新虎通りエリアマネジメント

1. 新虎通りについて

「マッカーサー道路」とも呼ばれていた環状第二号線は、昭和21年に都市計画決定されたものの、長らく地元住民らの強い反対意向により整備が進まない状況にありました。しかし、平成元年6月に「立体道路制度」が創設されたこと、地元住民らの計画容認への方針転換により、その整備実現に向け大きく動き出すこととなりました。道路計画の策定に当たっては、環境やまちの分断を懸念する地域の要望を踏まえ、平成19年に地元住民らにより設立された現在のエリアマネジメント組織の前身となる「環状2号線新橋地区環境・まちづくり協議会」と、環状第二号線の整備主体である東京都との話し合いにより、広幅員歩道を持つ地上道路と通過交通を誘導するトンネルによる計画にまとまりました。環状2号線新橋地区環境・まちづくり協議会では、道路計画と並行して、道路完成後の沿道のまちづくりに関しても積極的な意見交換が行われました。

平成25年5月には、地域の方々を中心とした「環状2号線（新橋～虎ノ門）地上部道路愛称名選考委員会」により、環状第二号線（新橋～虎ノ門）地上部道路の愛称名は「新虎通り（しんとらどおり）」と名付けられました。

2. 新虎通りエリアマネジメント組織体制について

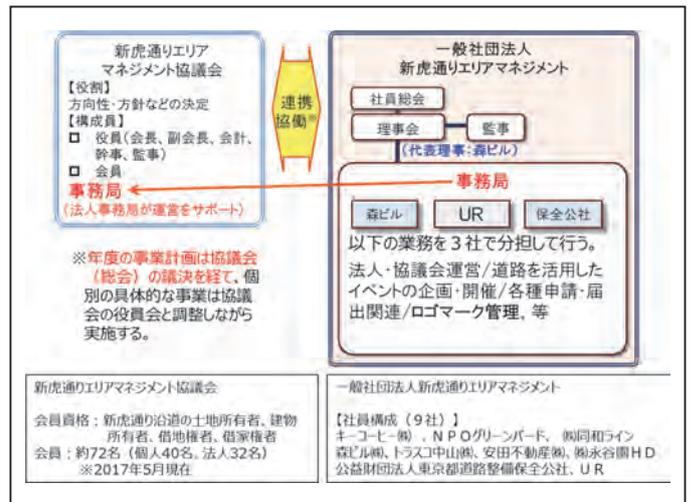
平成26年3月、環状第二号線（新橋～虎ノ門）開通を契機に、地域のエリアマネジメント活動を担う団体として「新虎通りエリアマネジメント協議会（以下、協議会という）」（図-1）が設立されました。協議会は、新虎通り及びその沿道を魅力的で持続可能なまちへ導き、道路空間等を良好な状態に保持し、その空間を用いてまちの価値の向上を目指すエリアマネジメント等について、企画・検討・活動を行うことを目的としています。地元住民により醸成されてきた沿道まちづくりの思いは、協議会へと引き継がれることとなりました。

平成27年10月、新虎通りの歩道部工事完了を見据え、法人格を持たない任意の組織である協議会の活動を支援し、積極的かつ活発な活動を実施するため、沿道企業9社で構成される「一般社団法人新虎通りエリアマネジメント（以下、

一社法人という）」（図-1）が設立されました。

両組織において、森ビル株、(公財)東京都道路整備保全公社とUR都市機構の三者が事務局を務め、円滑にまちづくり活動が実施できるよう協力して取り組んでいるところです。

図-1 新虎通りエリアマネジメント組織



3. エリアマネジメント活動について

(1) 新虎通りエリアビジョンの策定

エリアマネジメント協議会は、その趣旨、方向性を協議会の内外で共有するため、「新虎通りエリアビジョン」を策定しました。策定に当たっては、都、区、有識者等の支援を受けながらワークショップ方式により取りまとめました。

同エリアビジョンでは、新虎通りが目指す方向性、将来像として、「新しいアイデアや多彩な文化・経済活動が創造される街『国際新都心』を形成する」こととし、新虎通りのエリアマネジメントの考え方としては、「ヒト・モノ・コトを集め、交流により新しい価値を創造し、発信することでさらなる集積を進める。またそれを支える持続可能な仕組みを構築することで、スパイラルアップの循環を作り出し地域価値を向上させる。」と定義しました。

(2) オープンカフェについて

都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画に特例範囲・内容等を位置付けることで、新虎通りの一部(愛宕通り～変電所通り)の歩道にイス・テーブル等の設置が可能となりました。平成26年6月、沿道の店舗運営者によるオープンカフェ(写真-1)が2ヵ所設置されて以降、平

成30年2月現在では8ヵ所となり、にぎわいの創出に貢献しています。占用に係る手続きや占用料の支払等は、道路管理者等に対して一社法人が一括して行うとともに、各オープンカフェ事業者から占用料相当額を徴収する仕組みを導入しています。

写真-1 歩道上のオープンカフェ



(3) 道路内建築物について

平成29年2月、新虎通り（愛宕通り～変電所通り）の歩道上4ヵ所に、安心して楽しく歩ける空間の創出に資するテナントを誘致するための店舗（建築物）を設置しました。店舗は同年2月24日に「2020年東京オリンピック・パラリンピックを活用した地域活性化推進首長連合」主催の「旅する新虎マーケット」という企画の一環で「旅するスタンド」（写真-2）としてオープンしました。また、沿道には「旅するストア」、「旅するカフェ」も同時にオープンし、3ヵ月ごとに変わる出展自治体とテーマに合わせて地域の特産品を活かした体験を提供しています。

写真-2 道路内建築物「旅するスタンド」



(4) イベント事業について

地域の皆様と連携して広幅員歩道・車道を活用したイベントを実施し、来街者の増加を目指しています。主なイベントとして以下のものが挙げられます。

- ・平成28年7月「新虎通り打ち水大作戦」：地元の企業の

方や住民の方など約350人が参加し、歩道上で打ち水を実施しました。

- ・平成28年11月「TOKYO SHINTORA MATSURI」（写真-3）：「東北×東京」と「伝統×革新」をテーマにし、愛宕通り～変電所通りまで約300mの歩車道を規制し、東北の祭りを誘致しました。述べ観賞者数は30,000人。
- ・平成29年3月・11月「四季の花in新虎通り」：地域の方々と中央分離帯に設置するフラワーポットに植栽をしました。
- ・平成29年11月～12月ニットを使ったアートプロジェクト「ニット・イルミネーションin新虎通り」：沿道の方々に協力いただき、ニットで新虎通りを彩りました。

写真-3 TOKYO SHINTORA MATSURI



(5) その他

沿道のにぎわい、交流の創出や来街者の利便増進に寄与するために、新虎通りの維持管理について東京都と「都道外濠環状線の良好な環境創出に向けた維持管理等に関する協定書」を締結し、日常的な清掃（歩道・植栽帯の紙屑、空き缶、吸い殻、ガム等の付着物、落ち葉等の除去・清掃、植栽への水やり等）を実施することで、地域の付加価値向上を目指しています。

4. 今後のエリアマネジメント活動について

新虎通りの一部（愛宕通り～変電所通り）にとどまっていた道路内建築物やオープンカフェなどの活動をより広域な範囲で展開するため、一社法人は平成29年10月に都市再生推進法人の指定を受け、平成30年度以降特例道路占用範囲の拡大に向け都市再生整備計画を提案しています。

今後はエリアマネジメント活動をより積極的に展開し、さまざまな人たちの交流の場としていくための計画、制度活用を行っていきたいと考えています。併せて、道路空間の高質な維持管理、活用を実現するため、公民連携の地域ルール作りに向けた検討を行うことで、まちの活性化、まちのにぎわいの創出に取り組んでいく予定です。

3-3 街路の新たな取組み KOBEパークレット

神戸市 建設局 道路部 計画課

1. はじめに

神戸市は、阪神・淡路大震災から20年以上にわたり、市民と行政が協力して、復興を成し遂げてきました。財政状況についても、震災による危機的な状況から回復してきたため、これまで取り組むことのできなかつた都心・三宮の再整備を現在進めているところです。再整備イメージを描いた『神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン](H27.9策定)』の中では、“歩く人が中心のまち”をひとつの軸として位置づけています。

また、本市の道路整備においては、市民ニーズや地域課題に対応するために、道路の利用環境や周辺の土地利用状況を十分に分析し、道路から「暮らしの豊かさ」を感じられる公共空間の整備を目指す共通理念として“道路のリデザイン”の思想を掲げています。

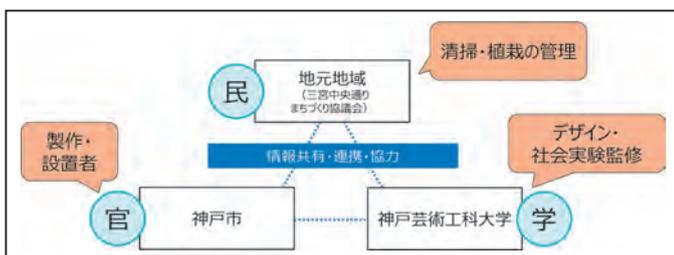
これらの具現化に向けた都心街路での新たな取組みとして、サンフランシスコ発祥で世界に拡がりつつある“パークレット”により回遊性や賑わい・憩い機能の向上を目指しました。

2. KOBEパークレット導入にあたり

KOBEパークレットを設置した三宮中央通りは、三宮駅と元町駅を結び歩行者の回遊にとって重要な路線であり、また、平成18年度から地元まちづくり協議会によりオープンカフェが継続実施されているなど、まちづくり活動が盛んな地域でした。

設置にあたっては、車道の一部（停車帯）を利用したことから、日本初の取組みと謳い、日常管理を担う地元まちづくり協議会や、「デザイン都市・神戸」として沿道の景観にあった設えとなるように神戸芸術工科大学の協力をいただきながら民学官の連携体制による検討の上で、平成28年10月から、社会実験として3基設置しました（図-1）。

図-1 民学官の連携体制

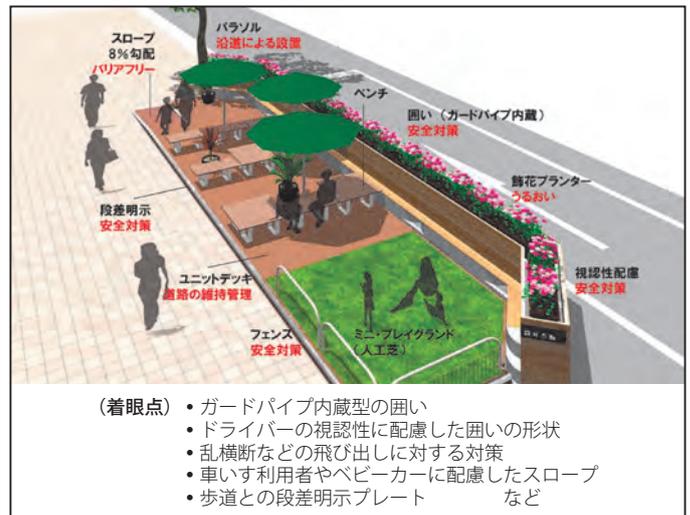


設置後、約半年間の社会実験の中で行った効果検証により、利用者や沿道店舗から一定の評価を得たことや、周辺交通に与える影響が小さいことが把握できたため、関係者との調整の上で、平成29年4月以降も道路付属物として継続設置しています。

3. 配置・構造

歩道は、これまで歩行者の通行機能を重視して整備してきたため、今回新たに、人が溜まる空間としてのあるべき姿や課題が浮き彫りになりました。地元まちづくり協議会や交通管理者との調整の中では、歩行者や自動車の通行時の安全性とともに、滞留時の安全性、荷捌き車両の停車帯利用状況、ユニバーサルデザイン等に関して議論し、本体施設の配置・構造に十分配慮しました（図-2）。

図-2 構造



また、居心地のよい空間を創出するために、沿道状況や利用用途を想定し、3基それぞれでベンチの配置やツールにも工夫しました（表-1）。

表-1 タイプ

A)	グループ利用 ローテーブルとそれを囲うベンチ	
----	---------------------------	--

B)	少人数やファミリー 対面ベンチや芝生広場 (※移設・改修によりDタイプとして使用)	
C)	個人利用 カウンターテーブルとスツール	
D)	テイクアウト利用 テーブル併設 (※移設・改修後)	

4. 利用・活用状況

子育て世代の家族連れ・ご年配の夫婦・学生・サラリーマンなどのさまざまな方々の利用が見られました。アンケートでは「こうした道路上の休憩施設が神戸の街にもっとあればいい」という回答が多数から得られるなど、利用者を中心に大変好評でした。その他、設置した区間では、前面歩道の歩行者交通量が増加するなど、さまざまな効果が確認できました。

また、休憩施設としての「憩い」機能だけでなく、「賑わい」機能として、神戸マラソンにおける応援ジャズ演奏のステージや、「神戸ティーフェスティバル supported by Sir Thomas Lipton」における紅茶の無料配布スタンドとして、2ヵ年に渡り活用され、盛況を得ました(写真-1)。

写真-1 活用の様子



5. 課題認識と今後の展開

一方で、継続設置を見据えた課題も出てきました。清掃や花の水やり等の日常管理については、地元まちづくり協議会の協力がある成り立っているところですが、社会実験を通して、持続可能な日常管理方法や利用者マナーに関する課題も確認できました。

これらの課題解決のために、引き続き地元まちづくり協議会と協働で取り組んでいます。たとえば、KOBEパークレットの歩道側壁面を活用して、企業等から協賛金をいただいた上で広告を掲出し、協賛金を地域における公共的な取組みに要する費用へ充当するスキームの検討を進めています。さらに、協賛企業が希望する場合は、商品の無料提供等の市民サービスを行うことで、沿道にも賑わいが生まれ、win-winの形で活用が可能となります。平成29年秋に試行したところ、多くの方に利用していただき、本格運用に向けて調整しています(図-3)。

図-3 広告事業を取り入れた新たな取組み



引き続き、KOBEパークレットをはじめとする賑わい・憩い拠点と地域及び民間活力が相乗効果を発揮できるように、街路などの公共空間の活用を場を広げつつ、街全体の賑わいにつなげていきたいと考えています(図-4)。

図-4 回遊性向上に向けた賑わい・憩い拠点 (H30.2)



3-4 UDCOによる道路予定区域の社会実験 ～おおみやストリートテラス～

一般社団法人 アーバンデザインセンター大宮

1. おおみやストリートテラス

アーバンデザインセンター大宮は、複数の都市更新事業が沿道で進行している都市計画道路で、遊休化している道路拡幅予定地（道路予定区域）を道路占用の枠組みで利活用し、広場・休憩・簡易店舗・駐輪場等の機能を持つ場を創出する社会実験としておおみやストリートテラスを実施しました。

表-1 社会実験の概要

名称	おおみやストリートテラス (Omiya Street Terrace)
開催日時	2017年9月15日(金)～24日(日)午前11時～午後8時
場所	都市計画道路、市道3・4・114号氷川緑道西通線内の道路予定区域 (約260㎡) 大宮区役所前 (埼玉県さいたま市大宮区大門町三丁目1番地)
所管	道路管理者：さいたま市、交通管理者：なし
主催	一般社団法人 アーバンデザインセンター大宮
協力	さいたま市都市局都心整備部大宮駅東口まちづくり事務所
出店者募集	公募形式、 近隣事業者や大宮への進出を希望する事業者から選定

写真-1 社会実験の実施前(左)と実施中(右)の状況



図-1 西通線沿線の都市更新



図-2 社会実験平面図



既設の工事仮設用H鋼ガードレールを利用したカウンター等の家具や、随時設置式の雨除け屋根（工作物）を設置し、舗装面のペイントによる目盛表示により道路整備完了後の沿道利活用を想定した6つの利活用断面を架構スパンごとに展開し、将来の街路空間の利活用イメージを喚起できる設えとしました。キッチンカーを含め、性質の異なるいくつかの出店空間とともに、イベントや休憩スペースなど、行き交う人々が留まることができるスペースを設けました。

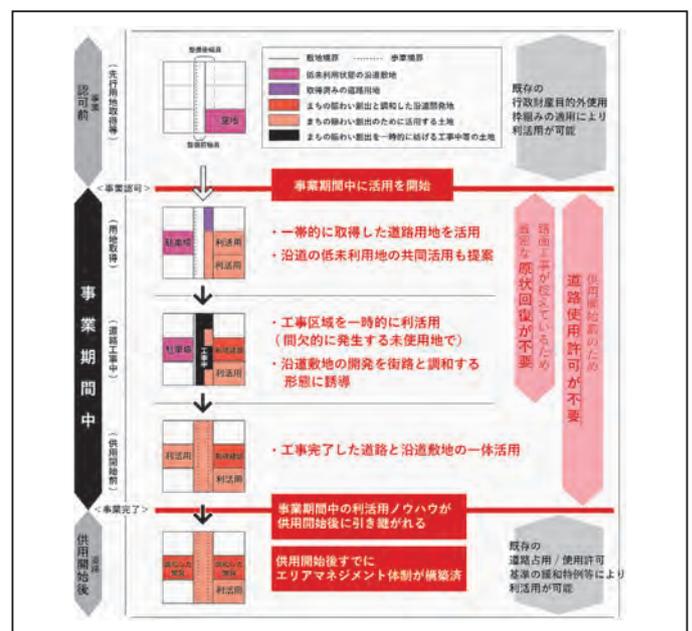
2. 都市街路文化の創出 「ストリート・インキュベーション」

(1) 街路と沿道建物を一体的に利活用するモデル作り

道路拡幅事業等の大きな都市更新事業において工事期間の長期化は避けられませんが、工事期間中に市街地で連続的・一帯的に低未利用地が増加すると、事業完了後まで長らくまちの賑わいは遠のいてしまいます。そこで、供用開始前の道路事業期間中に道路予定区域を利活用し、現状あるいは今後できる沿道建物と一体的に利活用できる可能性を社会実験により先んじて示すものとなりました（図-3）。

道路の利活用において一般的に協議が難航する道路交通法に係る警察協議について、供用開始前である今回の用地は、供用開始後のそれに比べ、比較的配慮内容が簡便で利

図-3 道路事業中の利活用



活用を促進しやすく、同様な位置づけの拡幅用地は近隣に多く存在することから、この社会実験を通して沿道や周辺の事業者をはじめ、日常的に西通線を利用される市民の方々に認知していただくことができました。沿道建物（今回は区役所）と連携し、区役所内のストックスペースや電力引込み柱、便所や廃棄物置場など、運営上重要となる施設の一部を利用させていただくことでスペースやコストの面で効率的な運用ができました。

(2) 沿道地権者、沿道事業者の街路活用意欲の喚起

大宮駅東口地域では周辺でさまざまな開発事業の計画があることや、今後のまちづくりとしての商業エリアの持続性を踏まえ、新たな事業者やコンテンツを探し出していくことが求められる中で、公共空間利活用がその1つの役割を担い、仮設的・時限的な場を通じた新規事業者支援の取組みを社会実験により実践しました。

大宮駅東口地域に出店実績のない地元事業者を中心に県内外の事業者に出店いただき、事業者が収益率・集客数等の情報を収集することで、一定の意欲喚起とインキュベーションを達成することができました。

(3) 街路空間を利活用できるライフスタイルの実体験

街路空間を日常的に楽しむライフスタイルを喚起し、多様な客層・時間帯に即したコンテンツの設定を意識し、無料でも時間を過ごすことができる場づくりを試みました。イベントの実施時間や、出店数の多い時間について、特に賑わいを感じられる場面を創出することができ、用地全体としての利活用イメージが印象付けられ、継続的にやってほしい等の意見を数多くいただきました。

歩行者経路に対して休憩スペースを介して店舗がある場合に比べ、歩行者経路に対して店舗が前面し、休憩スペースが別途設けられている場合の方が、比較的集客効果が高

い傾向にありました。一方で、店舗が前面に出ることで、奥のスペースがバックヤードとして認識されやすい点が見受けられるなど、街路における簡易店舗の構え方については、今後の検証材料を収集することができました（図-4）。

子ども連れの方や犬の散歩途中の方、自転車を停めて立ち寄りなど、気軽に立ち寄り長時間過ごす場面が見受けられ、こうした日常的な利用は積極的に醸成していきたいと思います。

また、夏季の開催においては屋根の設置は、利用者・運営者にとって、雨除け・日除けに必要な設備と感じられたが、継続的な雨除け屋根の設置が建築物と解釈し得る点については、今後の検討に活かしたいと考えます。

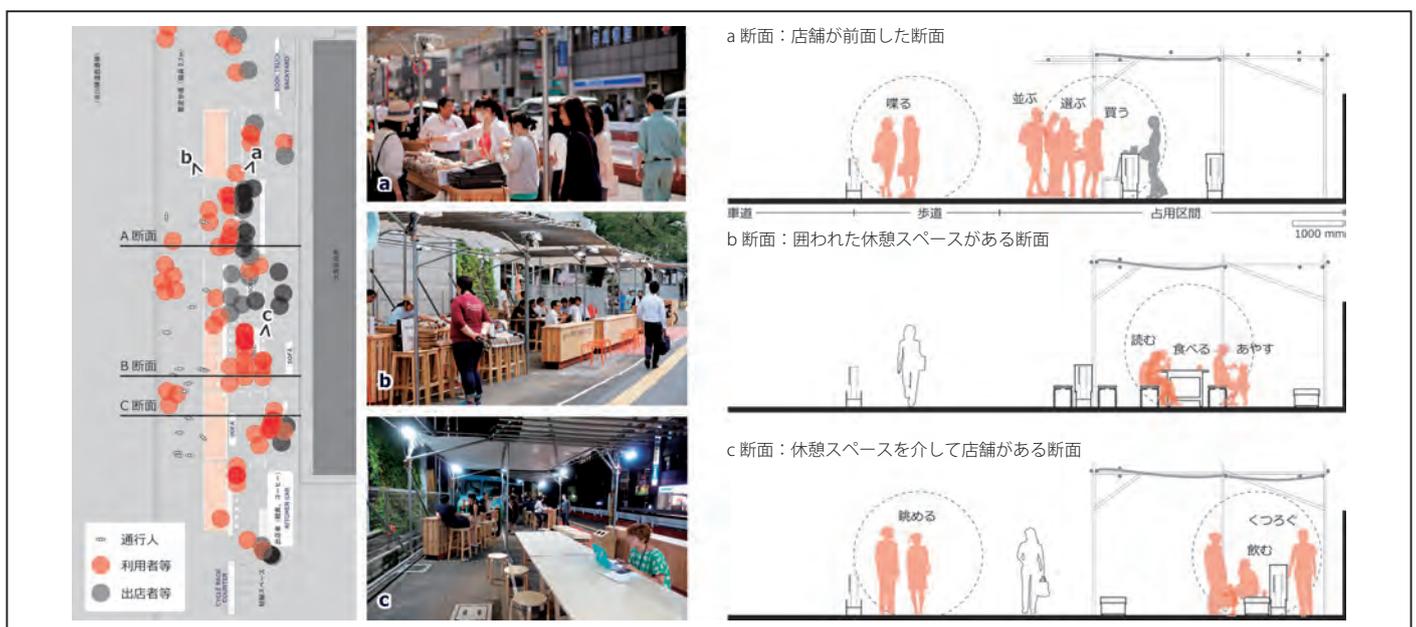
3. 今後の展望

大宮駅東口地域では、公共施設を含む都市更新事業が連鎖的に行われようとしており、市街地における道路事業中あるいは沿道街区の更新事業中においても街の活力を保ち、今後の豊かな街路まちづくりに向けて賑わいを継続させていく必要があります。官民連携のもと積極的に街路を活用し、地域らしく魅力的な都市環境を形成するとともに、地域の新たなライフスタイルを醸成していくことが望まれます。

写真-2 社会実験実施中の状況



図-4 アクティビティ調査とその代表的なシーン及び断面



4-1 スポンジシティを楽しむ未来

～佐賀市わいわい!! コンテナの狙い～

株式会社ワークヴィジョンズ 代表取締役 西村 浩

1. コンパクトシティに向かう過渡期をどう過ごすか

人口は減少局面に突入し、高齢化と共に生産年齢人口も減少、経済成長の勢いも衰える中で、もう都市を拡大する時代ではありません。国も改正都市再生特別措置法において、全国市町村に立地適正化計画策定を求め、地域公共交通網の形成による多極ネットワーク型のコンパクトシティを目指しています。今後も都市インフラや市民サービス水準を持続的に維持できるような効率的な都市運営を考えれば、都市をコンパクトに誘導し、都市の密度を維持していくことが理想なのですが、話はそう簡単ではありません。

コンパクトシティの目標の一つとして、街なか居住を促進し、再び職住商近接の街へと転換していくことが挙げられますが、多くの住民が郊外に一旦所有した不動産を手放して、家賃や不動産価格が高い上に子育てに適した環境や安全が担保されていない街なかに、そう簡単に移り住むとは思えません。また、撤退する郊外の“たたみ方”も見えていませんし、そもそも、“集まる地域”と“たたむ地域”を積極的に宣言する、すなわち、市町村による立地適正化計画策定において“コンパクト”に線引きをすることは、政治的には極めて困難だと思います。

それでも、コンパクトなまちづくりを着実に実行していかなければならないことは間違いないのですが、その理想像実現には、百年単位で相当の時間がかかります。今や、日本の空き家は820万戸、空き家率は13.5%にも達する中で、さらに空き家は解体されて空き地となり、地方都市の中心市街地は虫食い状の青空駐車場だらけの土地利用に固着する傾向が見られますが、これがコンパクトシティへと移行していく過程で都市に現れる過渡期的様相＝“スポンジシティ”なのです。今後は、縮退を前提に、空き地や空き家といった膨大な量の有り余る既存のストックを活かしながら、遠い未来の理想像であるコンパクトシティ実現に向かうための豊かなプロセスを編集する時代だと思います。

2. スポンジシティの幸せを探る都市の暫定利用

私の故郷、佐賀県佐賀市は、人口は23.4万人（平成29年12月現在）、県庁所在地としてはそれほど大きくない規模の都市です。それでも1970年代、私が小学生だった頃は、佐賀市の街なかは、商店が軒を連ねて多くの市民で日常的に賑わっていたものです。しかし、大学や仕事でしばらく佐賀を離れ、仕事で再び佐賀に戻ってきたときには、私の記憶にある街の姿は完全にはなくなってしまいました。市民や行政もなんとか街の衰退を食い止めようと努力してきましたが、残念ながらその努力を超えて、社会状況の変化の方が圧倒してしまったのです。

街なかは、本来、商業集積地です。右肩上がりの時代であれば、区画整理や再開発といった手法で、再び高密度な商業地再生を目論むところですが、急激な人口減少や高齢化とそれに伴う経済の縮小を考えると、それは無謀な試みです。ですから、まずは街なかの“空き”を受け入れることが肝要で、その“空き”の価値を再考し、“空き”の配置や有り様をマネジメントしていくことの方が現実的だと思います。新たな価値を持つ“空き”の力で、その周囲の土地利用の代謝を活発化させるのが狙いです。

都市がコンパクトに変化していく時代の過渡期とは言え、スポンジシティで暮らす時間は一世代分にも及ぶわけですから、さまざまな実験を通じて、スポンジのようにポーラスな都市での幸せな暮らし方を探ることが、現在のまちづくりの当面の目指すべきところだと思います。将来的理想像がコンパクトなまちづくりであるならば、スポンジシティでのさまざまなチャレンジは、都市の暫定利用なのです。ここでは、右肩上がり時代に実践されてきた既成手法のトレースではまったく役に立ちません。ここには発明的な発想が必要で、政治・行政・地域住民が一体となって、その発明を実践する覚悟が不可欠だと考えています。

3. “原っぱ”によるエリア価値向上が 動機の連鎖を生む

佐賀の「わいわい!!コンテナプロジェクト」は、中心市街地の“空き”を受け入れ、“空き”の価値を再考するための社会実験です（写真-1）。その先にあるまち再生の戦略は、街なかに増殖する青空駐車場や遊休地を“原っぱ”に置き換えることです。“原っぱ”は公園とは違います。市民自らが決めたルール以外、利用制限はなく、市民の自己責任で活用されます。ドラえもんに出てくる、ドカンが山積みにした空き地のイメージです。子どもたちが自由に遊び、それを周囲の大人たちが温かく見守っていて、マナーさえ守れば商売も可能で、イベントも自由に行える。ここには、行政頼りだった市民の意識を変え、地域住民の自由な発想や行動意欲を引き出す力があります。加えて、“原っぱ”には中古コンテナを使った雑誌図書館や交流スペースを設置し、来街や回遊を促すプログラムや持続可能な維持管理・運営の仕組みの検証を行ってきました。

写真-1 わいわい!!コンテナ2の様子

撮影：イクマサトシ



佐賀の街なか再生に関わりはじめて約9年、通りの様子は随分変わりました。2012年に佐賀市呉服元町にわいわい!!コンテナ2がオープンして以降、この通りは今や子どもたちの声が聞こえる明るい雰囲気になり、空いている土地に芝生を貼り樹木を植えてきた成果もあって、見た目にも心地よい潤いのある風景が生まれました。2013年には、通りの北端角地に、弊社ワークヴィジョンズが民間事業として、弊社佐賀オフィスと併設してコワーキングスペースとカフェ（COTOCO215）を開業したことで、さらに人と人のつながりが広がっていきました（写真-2）。以降、次々と人が人を呼び、さまざまなジャンルの新規出店が続き、2017年には、長らくシャッターを閉じていた、地上4階建、約400坪のビルをリノベーションし、これからの街再生を担うクリエイターが集まる拠点「オン・ザ・ルーフビルディング」として再生することができました（写真-3）。

延長たった200mの通りですが、わいわい!!コンテナ2から始まった取組みは、まちの雰囲気とユーザーの質を変え、

写真-2 COTOCO215 写真-3 オン・ザ・ルーフ



まちの新しい使い方を提示することで、エリアの価値をぐんと向上させ、次々と来街や出店の動機の連鎖を作り出してきました。

4. 公共空間の民間運営へ

結論から言うと、わいわい!!コンテナ2という場所は、いずれなくなってもいいとは思っています。社会実験を続けてきた結果、周辺に街に必要なプレイヤーとコンテンツが集まり、暮らしを持続するための“基礎体力”が回復してきたのであれば、空き地の暫定利用を通じて触媒的な役割を果たしてきたわいわい!!コンテナという空間を、本来あるべき民間による稼ぐ土地利用に譲ることも選択肢のひとつだと思います。

また、そもそもこの取組みは本来1年限りの社会実験です。市民の圧倒的な好評によってもう6年も続いています。一方、その運営維持管理には税金が使われていることも事実です。今後の人口減少社会における自治体の財政傾向を考えれば、都市経営的には少しでも民間事業による公共空間の運営維持管理、いわゆる“稼ぐ公共”を目指すべきなのです。わいわい!!コンテナ2は、2018年3月から始まる10ヵ月間のイベントを通じて、コンテナの一つをカフェにリノベーションする予定ですが、イベント以降も継続して運営されるような仕掛けを目論んでいます。いわば、公的に開催されるイベントをコンテンツの検証実験として捉え、イベント以降の民間事業につなげ、賃料と収益の一部をわいわい!!コンテナ2の運営費に還元することで、公共空間の民間運営というフェーズに移行していければと考えています。

また、わいわい!!コンテナという公共空間の存在によって、地域の居住環境が向上し商売にとってもメリットがあるのであれば、エリアのブランド力を高める存在として、地域全体でこの場をシェアし運営する仕組みが重なるとなるといいと思います。たとえば、目の前の車が通らない通りを活用したエリアマネジメントによって地域が収益を上げ、その一部をわいわい!!コンテナ2や通りの運営維持費に還元するような仕組みにさらに展開できれば、公金を使って始まったわいわい!!コンテナプロジェクトの本来の意義がようやく達成できたと言えるのではないのでしょうか。

4-2 魚町サンロードの道路空間再編について

北九州市 建設局 道路計画課

1. はじめに

北九州市では、平成22年に道路整備の課題や新たなニーズを踏まえた今後10年間の道路整備の方向性を示した「北九州市道路整備中長期計画」を策定しました。

平成27年に当該計画を見直し、これまでの「造るみちづくり」に加え「活かすみちづくり」を道路政策のコンセプトに掲げ、道路空間を活用したまちのにぎわいづくりに取り組んでいます。

本稿では、道路空間の再編が地域によるまちのにぎわいづくり・活かすみちづくりにつながった「魚町サンロード」の取組みについて紹介します。

2. 取組みの背景

魚町サンロードは、小倉都心の商業エリアに位置する延長108m、幅員5.5mのアーケードがある道路です（図-1）。

当該地区は、リノベーションスクール発祥の地として多くのリノベーション物件が建ち並ぶ全国注目のエリアで、「リノベーションの風を建物に留まらず、まち全体に起こそう」という気運が高まっていました。

図-1 魚町サンロード周辺図



〔c〕Esri Japan〕

一方で、沿道の商店街組合は老朽化したアーケードについて悩みを抱えていました。通りは昼間でも薄暗く、通行者は減少し、空店舗が目立っていました（写真-1）。また、アーケードの維持管理費が負担となり、将来の大規模補修費の捻出が難しくなっていました。

写真-1 アーケード撤去前の魚町サンロード



3. アーケード撤去の決断

平成25年に商店街組合はアーケードの撤去を決断し、商店街の再生に向けて動き出しました。

アーケードの撤去には、総額約3,000万円が必要となり、約2,000万円を国と市からの補助金で賄い、残りの約1,000万円を銀行借入で補わなければなりません。

そこで、商店街組合は、借入金返済のため、有志でまちづくり会社「株式会社鳥町ストリートアライアンス」を設立し、商店街の空き地でコンテナカフェを運営し、その家賃収入をアーケード撤去費用の一部に充てることを決断しました。

これにより、道路に隣接するオープンスペースの活用が始まり、道路との連続性が生まれ、道路活用の意識が芽生えることとなります。

4. 道路空間再編に向けた動き

アーケードの撤去にあたり、アーケード下の道路はタイル舗装で排水施設もなく、雨天時に危険であったため、道路の改良も必要となりました。市は道路整備計画の策定にあたり、商店街の将来ビジョンと道路空間再編、活用イメージのすり合わせを図るため、地域住民・商店街とのワークショップを開催しました。

ワークショップでは、将来の商店街について、「歩いて楽しい公園のような通り」を目指すことや、植栽の手入れや日頃の清掃、地域主催のイベント開催など、地域で空間全体を運営していく仕組みについて検討しました（図-2）。

その後、北九州市がデザイン舗装（インターロッキング、植栽ブロック）や排水側溝等の道路整備に着手し、ワークショップで描いた道路が完成しました（写真-2）。

図-2 ワークショップで描いたイメージ図



写真-2 道路空間再編前後

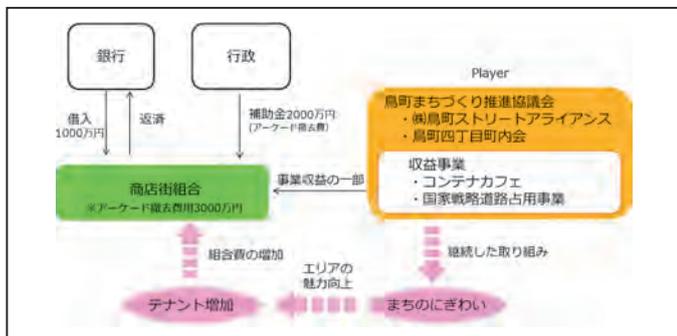


5. 国家戦略道路占用事業への挑戦

道路空間の再編の検討を進める中で、平成28年1月に北九州市が国家戦略特区の認定を受けたことから、市は「歩いて楽しい公園のような通り」という通りのコンセプトの具体化を地域に働きかけました。そして、(株)鳥町ストリートアライアンスが地元町内会とともに地域団体「鳥町まちづくり推進会議」を立ち上げ、国家戦略特区を活用した道路上のにぎわいづくり「魚町サンロードカルチャータン計画」に取り組むことになりました(図-3)。

魚町サンロードカルチャータン計画は、道路上でオープンカフェやマルシェを日常的に実施し、パリのカルチャータンのようなオープンカフェ等が立ち並ぶ、若者の集うアカデミックでポップな商店街を目指すものです。

図-3 事業スキームのイメージ



6. 道路空間の活用

平成28年5月から道路空間を活用したにぎわい創出の取り組みが始まりました。幅員5.5mのうち1.5m幅にイスやテー

ブル等を設置し、夜はオープンカフェ (Bar)、昼はマルシェを実施しています(写真-3)。

夜のオープンカフェでは、飲み物のみを提供し、食べ物は沿道の飲食店から届けてもらう仕組みをとっており、出会いや交流を楽しみながら沿道店舗の魅力を知ってもらう場となっています。また、昼のマルシェでは、大学生による古本市の開催等、スタートアップの場として活用されています。これらの運営はすべて地域団体がっており、定期的な道路の清掃等の維持管理も実施しています。

写真-3 事業の開催状況(夜のBar・昼のマルシェ)



7. 道路空間活用の効果

平成28年度は365日中195日開催することができ、継続した取り組みにより、通りのイメージが変わりました。「あの通りに行けば何かある」「いつも何かやっているおもしろい通り」というイメージが広がり、通りを訪れる人が増えてきました。

交通量は以前の3割増しになり、沿道の店舗からは「女性が安心して歩きやすくなった」「若者が増えた」「売上が上がった」との声が挙がっています。

道路の魅力が高まってきたことから、沿道に新規出店する店舗も増え、沿道の店舗数はアーケード撤去前の35店から45店まで増加しました。さらに、沿道の2階建ての美容室が1階をBarに改装する等、スタートアップの場にもなっています。

8. おわりに

商店街は道路空間を活用したまちのにぎわいづくりに手応えを感じており、平成29年度には、道路で結婚式を開催するなど、今後もさまざまな企画に挑戦しながら取り組みを継続していく予定です。

市としては事業を円滑に継続できるよう、関係機関との調整等で支援していくとともに、周辺の道路での展開を働きかけるなど、エリア全体の魅力向上につなげていきたいと考えています。

4-3 岡崎市乙川リバーフロント地区のまちづくり「QURUWA戦略」について

岡崎市 都市整備部 乙川リバーフロント推進課

1. はじめに

本市の中心、岡崎城の南側を東西に流れる乙川から、これとつながる中心市街地一帯の乙川リバーフロント地区では、“これからの100年を暮らすまち、夢ある新しい岡崎”をテーマに、コンパクトシティと公民連携による新たな交流・にぎわいの創造を目指しています。

そして、乙川リバーフロント地区整備計画（約157ha）として、乙川河川敷の遊歩道、堤防道路、都市計画道路など公共空間再整備等を進め、これらを含めた地区内の公共空間を活かす公民連携まちづくりに取り組んでいます。

2. 乙川リバーフロント地区 (RF地区) の状況

RF地区は、戦災復興事業や市街地再開発事業により整備されており、地区の約半分が公共資産となっています（図-1）。

図-1 RF地区の公共資産状況



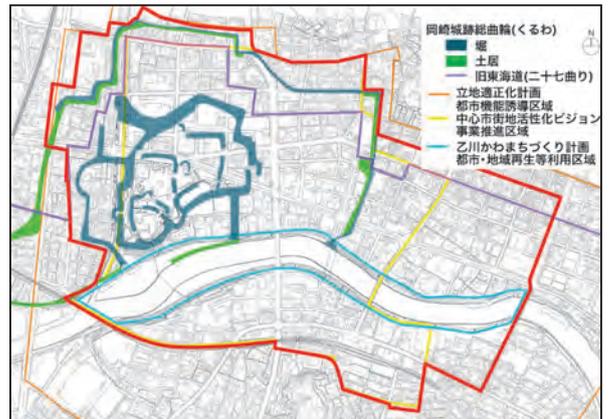
地区の半分を占める公園、道路、河川などの「公共資産」（赤色部）をまちづくりに活かす。

当地区は、高度成長期には周辺市町から多くの人が集まる商業地となっていました。しかし、郊外への店舗進出、人口拡散により、この数十年間で、地区内人口、就業者数、事業所数は約2/3に、商店は約1/4にそれぞれ減少し、求心力が大きく低下しています。

しかしながら、地区の位置づけは、歴史文化遺産岡崎城跡、中心市街地活性化ビジョン事業推進区域、かわまちづくり計画の都市・地域再生等利用区域を含み、また、本市の都市

計画マスタープランの都心ゾーンや立地適正化計画の都市機能誘導区域に含まれる重要なものとなっています（図-2）。

図-2 RF地区に位置づけた関係計画等

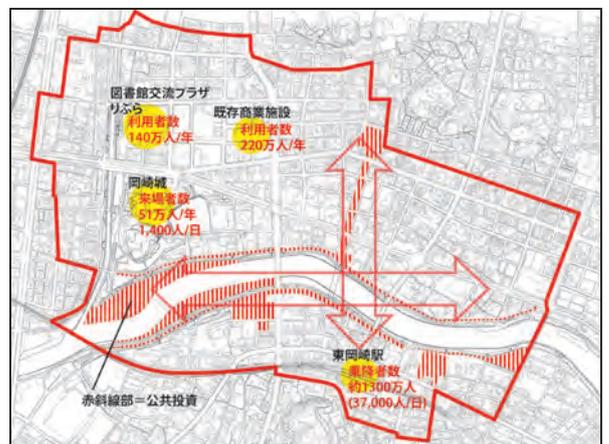


当地区は、歴史遺産岡崎城跡（総曲輪（青線＝堀、緑線＝土居）、紫線＝旧東海道）、中心市街地（黄線）、都市機能誘導区域（橙線）、水色＝都市・地域再生等利用区域に含まれる。

3. 主要回遊動線「QURUWA（くるわ）」とは

RF地区整備計画では、乙川河川緑地から籠田公園等再整備や市道籠田町線の道路空間再構築等、地区の東西・南北軸への公共投資と、既存の集客施設（図書館交流プラザリふら、岡崎城、商業施設）、そして交通結節点である名古屋鉄道東岡崎駅をつなぐことで、まちへの新たな交流やにぎわいの創造を図っています（図-3）。

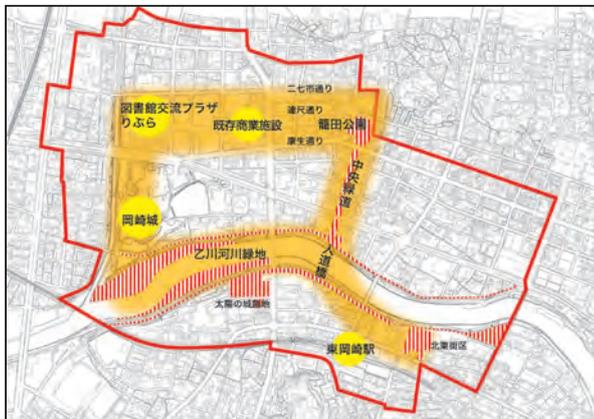
図-3 既存集客施設につなげる公共投資



地区の東西・南北軸への公共投資を行い、既存の集客拠点及び交通結節点をつなぐ。

そして、これらを繋げる地区の主要回遊動線は、かつての岡崎城城郭の堀や土居などで築かれた「総曲輪(くるわ)」外縁と重なること、また、動線が「Q」の字を描くことから「QRUWA」と名付けています(図-4)。

図-4 主要回遊動線「QRUWA」



QRUWA(くるわ)とは、東岡崎駅、乙川河川緑地、中央緑道、籠田公園、りぶら、岡崎城など公共空間拠点を結ぶ約3kmの主要回遊動線。岡崎城跡の「総曲輪(くるわ)」と重なることから動線が「Q」の字に見えることから命名。

5. 社会実験の実施

平成29年10月28日(土)には雨天の中、QRUWA上の公園、公共駐車場、商店街の前面道路などを拠点と軸線に見立て、これら公共空間を公募で集まった民間事業で活用する社会実験を実施しました。

このQRUWAプロジェクトを見据えた実験を行うことで、新たな公共空間の使い方等を運営に携わった民間事業者や参加者が体感できた一日となり、主要回遊動線QRUWA上での約3000人の参加者により、まちでの人の流れを改めて確認することができるものとなりました。

写真-1 連尺通りの道路活用



写真-2 乙川堤防テラス(通称:殿橋テラス)



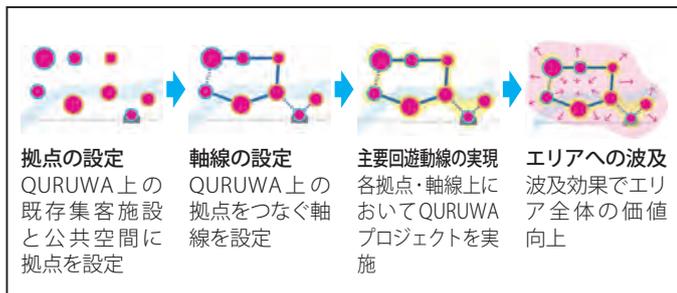
4. 「QRUWA」実現に向けた活性化プロセス

「QRUWA」上のエリアは、歴史性、自然環境、土地利用、人口動態等をもとに7つに区分し、「これからの100年を暮らすまち—新しい住み方・働き方・遊び方を楽しむ—」と定義し、将来像として、「歩いて楽しく、自転車で回れて、車でも来やすいまち等」を考えています。

主要回遊動線「QRUWA」実現に向けたプロセスは、これらエリアのビジョンに基づき、QRUWA上での集客ポイントとなるべき公共施設または公共空間等を拠点として設定するとともに、この拠点をつなぐ動線を軸線として設定しています。また、これら拠点と軸線は、回遊動線をつなぐため、徒歩5分圏ごとになるよう考慮しています。

そして、この拠点と軸線上にて、公民連携事業(QURUWAプロジェクト)を実施していくことで、拠点周辺及び軸線沿道からの波及効果により、エリアの価値向上につながり「QRUWA」の実現を図ることとしています。

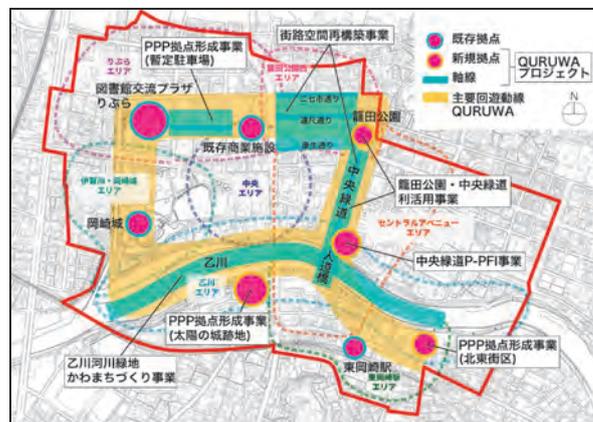
図-5 拠点・軸線の設定と活性化プロセス



6. 今後の展開

QRUWA上での公的不動産を活用したPPP拠点形成事業や公園でのP-PFI事業、乙川での民間主体のかわまちづくり事業など、良質な公共空間を活用し、優良な民間企業を引き込むQRUWAプロジェクトを順番に実施していくことで、まちなかの回遊を実現させ、その波及効果として、まちの活性化、暮らしの質の向上を図る乙川リバーフロント地区のまちづくりを「QRUWA戦略」(図-6)と題して、庁内の関係部署横断体制による連携と、公共サービスの受益を最大化する公民の連携により、実現に向けて取り組んでいきたいと考えています。

図-6 RF地区公民連携まちづくり「QRUWA戦略」



QRUWA戦略とは、既存拠点を東西・南北軸への公共投資に接続させ、良質な公共空間を活かし優良な民間企業を引き込むプロジェクト(公民連携事業)により回遊を実現する戦略。

1. はじめに

下の写真は、マカオ旧市街地のとある街角の秋の一風景です(写真-1)。迷路のように入り組んだ幾つもの魅力的な路地から、絵葉書にも見られる今は正面ファサードだけとなった丘の上の教会跡へと導く大階段に面した経路上にあるたまり空間ですが、その立地ゆえ、このように多様な人種や世代で賑わい、たまたま異国を訪れた観光客の非日常と生活者の日常とが交錯し、さまざまな場面が同時に織りなす、アクティビティ豊かな「広場」となっています。

街における歩行者空間は、多様な要素の連続で成り立っています。K.リンチ¹⁾が、ノードやパス、ランドマーク等の要素によって都市の理解・認知のされ方を明快に示したように、人の移動行動と視覚認知とが現実の都市空間形成にとっての基本的な枠組みとなります。B.ルドフスキー²⁾は、さらに街路空間について視覚のほか聴覚・嗅覚等との関係性にも言及し、移動により出会う多様で「豊かな空間」に関する多くの示唆を与えてくれています。一方でJ.ゲール³⁾は、人間の日常行動を「必要活動」「任意活動」「社会活動」の三段階に規定し、必要に迫られていない行動でかつ会話等の他者との関わりのある「社会活動」を生じさせる空間に豊かさを見いだし、「豊かな空間」と人間行動との関係性についての視点を示してくれています。このように考えていくと、まちの「豊かさ」「賑わい」は都市に魅力要素があることとそれらが経路等でうまくつながっていることで引き出され、さらに要素と経路はともに、つながることによる相乗効果でいっそう魅力が増すと言えます。

本号でも紹介されたように、わが国においても、まちか

写真-1 賑わいのある広場の例(マカオ旧市街地)



ど広場といったスケールから通りや駅前広場などにおいて多くの優れた先進事例があります。一方で、それらはまちの「素材」と「関係者」等との幸運な組み合わせから実現した固有解でもあります。まだわが国においては、そのような豊かな空間が全国にあまねく行き渡っているとは言えません。「賑わい」のある豊かな空間、ひいては「人間中心の都市空間」の裾野を広げるためには、空間づくりの方法論について多くの人が共通認識を持つことが有効です。その基本は、「調べる」「分析・評価する」です。

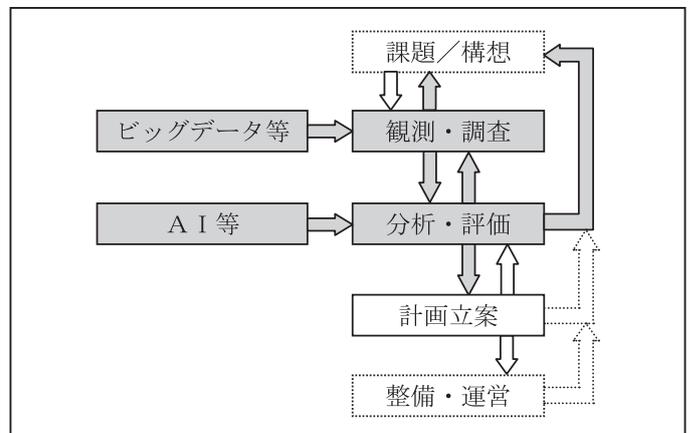
まず、現地や計画対象範囲を「調べる」「観測する」、すなわち客観的事実を把握することにより、課題や問題点のはっきり見えてきます。そしてこれは証拠(evidence)に基づくことになるため、対外的な説得力も増します。その際、ビッグデータも活用できれば観測の厚みが増します。

次に、客観的データを持つことで分析による的確な「評価」ができるようになります。このときAI等の技術も活用できれば、より深く理解できるでしょう。そして課題に見合った解を見つけやすくなります。

このようにして、地域の特性にあった最適な計画(スマート・プランニング)ができるようになります。また、調査・計画段階から「見える化」により関係者間の認識共有を図っていけば、その後の整備・運営もスムーズにつながっていくようになります(図-1)。

このような流れのうち、本稿では「観測・調査」と「分析・評価」の手法を中心に最近のトピックも紹介していきます。

図-1 新技術も踏まえた調査・計画の流れ(イメージ)



1) ケヴィン・リンチ：都市のイメージ，岩波書店，1968

2) バーナード・ルドフスキー：人間のための街路，鹿島出版会，1973

3) ヤン・ゲール：屋外空間の生活とデザイン，鹿島出版会，1987

2. 客観的事実の「観測」

計画に先立って、その計画対象に関わる人やモノの動きを観測することが出発点となりますが、まずは人を対象に最小単位の一つである「広場」(ノード)に着目してみます。

観測する項目は大きくは2つ、「量」と「個人の行動」です。ビデオカメラを設置できる場合にはデータ取得は確実ですが、カメラ設置が人の自然な行動に影響を与えてしまう場合等には調査員の目視による手法が必要となります。

「量」については「ゲートカウント」すなわち出入口や交差部でのカウントが有効です。調査員が少なくても、巡回(サンプリング)により広範囲でも傾向は十分観測可能です。対象が面なら「スナップショット」すなわち短時間でスキャンするように「分布」状態も観測します。

「個人の行動」は、「軌跡」と「行為」に分けられます。「軌跡」は文字通り人の通過経路を「トレース」します。ターゲットとなる人が何らかの滞留行動(立ち止まり、飲食、読書、会話等)を開始したら「スタティック・ログ」すなわち「行為」の記録を行います(表-1、図-2)。

表-1 広場空間に関する観測手法の例

観測手法	対象	観測項目
1) 滞留行動(広場内)の定点観測	広場利用者のすべての滞留行動	滞留発生地点、発生・終了時刻、年齢層・性別、滞留中の行動
2) 移動軌跡(広場内)の観察	入場者の一部、席を立った滞留者全員	移動軌跡・立ち止まり行動、年齢層・性別
3) 移動軌跡(街なか)の観察	滞留後に広場から退出する利用者	街なかの移動軌跡、立ち止まり行動等
4) 歩行者交通量(広場周辺)計測	出入口等の周辺歩行者	歩行者交通量(サンプリング)
5) 歩行者交通量(街なか)計測	街なかの数十地点における人通り	歩行者交通量(サンプリング)
6) 滞留者分布・行動(街なか)の観察	街なかの小規模な滞留空間の利用者	滞留行動の分布状況、属性、行動(サンプリング)
7) 店舗立地状況の踏査	周辺店舗	立地状況、出入口分布、店舗用途(飲食、サービス、物販等)

■ スタティック・ログ ■ トレース ■ ゲートカウント
■ スナップショット

図-2 目視による観測データ例(横浜 開港広場北)

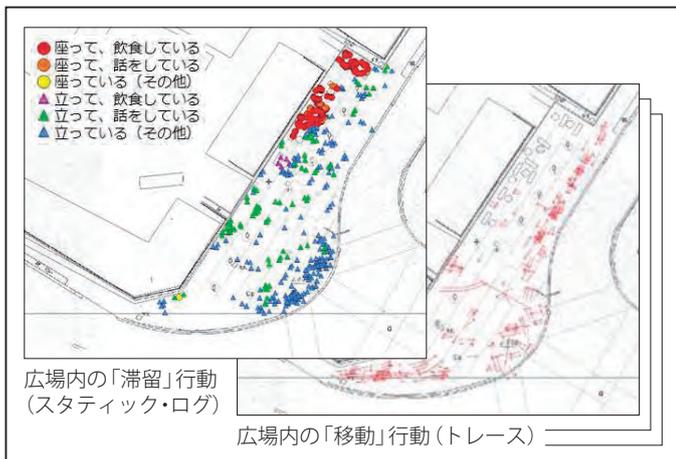
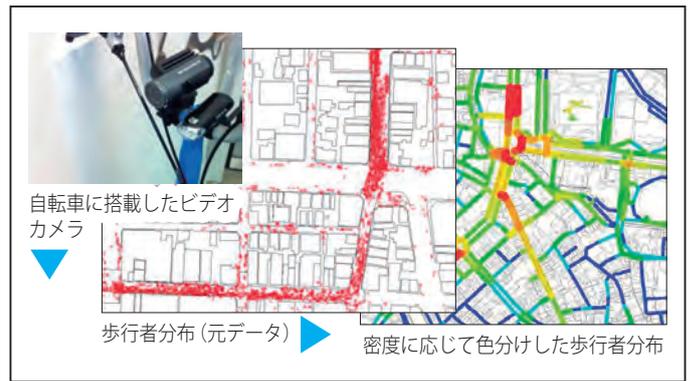


図-3 ビデオによる歩行者分布データ例(松山ほか)



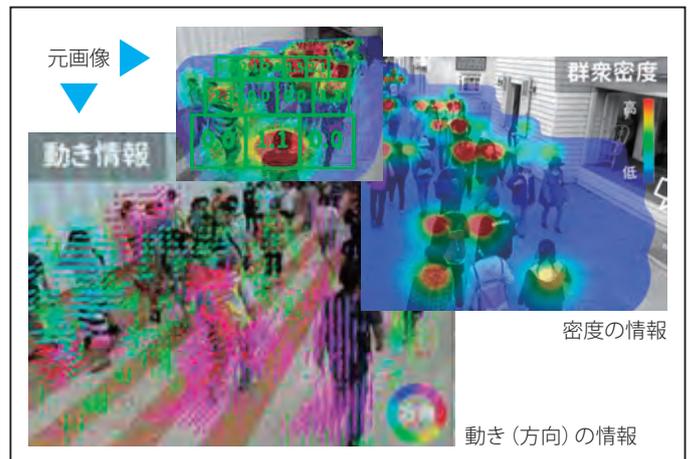
次に、「経路」(パス)が対象となる場合には観測項目において流動の方向性ととも集団性がやや強くなります。

この場合、「量」は線上の「分布」あるいは「断面交通量」となります。また、「行動」は個人の「軌跡」だけでなく経路内での集団の「流動状態」の把握が必要となってきます。特に「流動状態」では、歩行者の速度や密度のほか、自然な歩行の阻害の有無も把握することが考えられます。

複数の経路において「分布状態」を把握するためには、たとえば自転車にビデオカメラを搭載して歩行者より早く走行して撮影することにより分布量を取得する手法も有効です(図-3)。「断面交通量」や「流動状態」は固定カメラが最も典型的な手法となります。特に、既設の複数のカメラを活用できる場合には効果的です。ただし、歩行空間において画像を取得する際には『カメラ画像利活用ガイドブック』(総務省)等にもとづくプライバシーへの配慮が欠かせません。

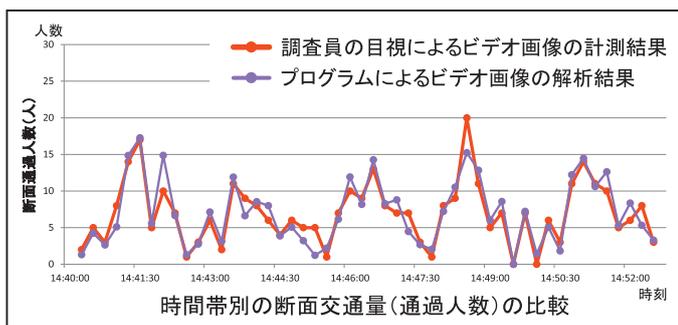
このような歩行データは、これまでは目視によるカウンタ調査により取得する手法が主流でしたが、最近はAIを含めたICTによる解析によって量・速度のほか移動方向や属性(性別・年代)等も同時に算出する手法が確立されつつあります(図-4、5)。今後はこれらの技術のさらなる進化に伴い、解析スピードや取得データの精度のいっそうの向上も期待されるところです。

図-4 プログラムによるビデオ画像解析(イメージ)



解析画像提供: NEC

図-5 プログラムと目視との解析結果の比較 (新宿)



出典 (図-4,5) : 「画像解析技術を用いた歩行者流動把握手法に関する研究」, 交通工学研究発表会論文集, vol.37, 2017

さらに視点をより広域な範囲 (市街地あるいは都市) に広げると、集団としての「分布」や「流動」状態をビッグデータ等で把握する手法も確立されつつあります (表-2)。

GPSを活用した個人ベースの正確な軌跡把握手法のほか、Wi-Fi運用データに基づくサービスエリア内での比較的正確な流動把握手法もあります。これらは現時点ではサンプルが相対的に少なく (承諾者に限定され) 拡大係数が示されない場合が多く、実態の「量」を測るには課題がありますが、「分布」「流動」傾向の把握には適しています。

また、基地局側で得られる携帯電話網の運用データをもとに都市内での中距離以上の「分布」「流動」が把握可能な統計も改良されてきています。この統計は携帯電話契約者がベースのため母数が極めて大きく (拡大係数が小さく) 「量」を測ることが可能です。近年では空間解像度の向上とともに「移動目的」の推定も可能になってきています。

それぞれに特長をもったこのようなビッグデータ等どうしを組み合わせることにより、大きなスケールから都心の回遊行動等の小さなスケールまで、継続的にきめ細かく「人の動き」を把握することが可能となってきています。

表-2 スケールに応じた活用データの例 (概要)

データ特性	情報種類	ビッグデータ				従来型手法		
		(A) 携帯電話基地局の運用データ	(B) GPSデータ	(C) Wi-Fi等データ	(D) 自動計測装置によるデータ	(E) 観察的手法によるデータ	(F) アンケート/ヒアリングによるデータ	
スケール	広域	●	△	—	—	—	△	
	市街地	エリア間の流動 (OD)	△	●	△	△	△	×
		周辺施設立寄り状況	—	△	●	○	△	△
経路・広場	人数 (利用者数)	—	△	△	●	○	×	
	時間 (滞留時間)	—	○	○	●	○	○	
	行動	—	—	—	△	●	○	
属性	属性 (年齢・性別)	●	△	△	×	○	●	
	居住地 (観光客か)	○	○	△	×	×	○	
データの性質	データ取得の容易性	○	△	△	△	○	×	
	データの精度・代表性	○	△	△	○	○	△	

●特に有効 ○有効 △やや難あり ×困難 —取得不能

3. 観測された事実の「評価」

さて、「観測」により多角的で正確なデータが得られたら、計画対象をより詳細に「分析」「評価」することが可能となります。今度は、順にスケールを小さくしていきながら具体的なイメージとともに考えてみます。

まず、広域な範囲での取得データについては次のようなケースが考えられます。たとえば都市圏域外からどのような観光客等の訪問者が、どこから圏域内に入ってきてどの辺りに滞留するか、あるいは足を伸ばそうとしているかがわかれば、そのようなゲートでの的確なPRや誘導、回遊範囲を広げてもらうための環境整備等のアイデアに結び付けることが可能となります。またたとえば高齢者等について居住エリア別の移動先・移動状況がわかれば、公共交通の運用実態と照らし合わせて移動需要との適合状況等のチェックが可能となり、移動サービスの改善や効率化の方向性を見いだすことができるようになります。

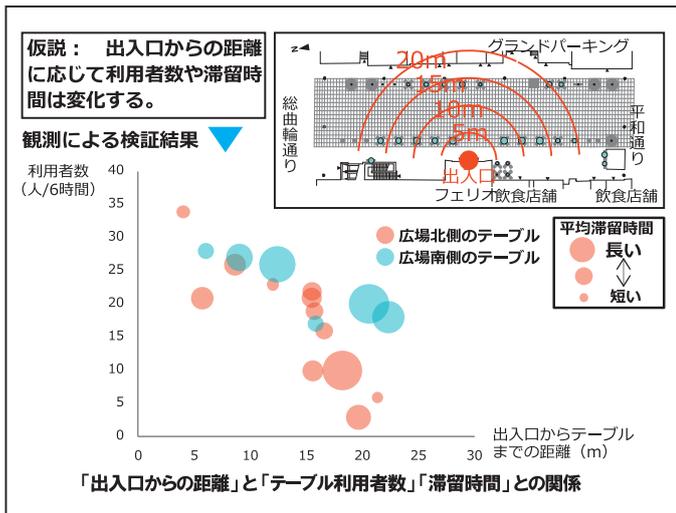
次に、ターゲットを絞りつつ市街地・経路レベルでの分析と評価について考えてみます。たとえば中心市街地のエリアにおける人の分布状況や移動軌跡の集積度合いがわかることで、人通りのあるエリア間の「途切れた状況」や、魅力的な店舗があるなど土地利用ポテンシャルのある経路と実際に人通りの多い経路との「ズレ」が視覚化できます。これにより、そのようなエリアや経路間の物理的つながり (連続性) や、街路の性格と歩行者属性とのマッチングを強化する必要性を明示することができるようになります。特に、街路網について大小の街路の接続状況や階層性等によって、どれが主要な経路であるか、従属的な経路であるかの分析手法は確立されているので (図-6)、そのような空間分析と移動実態とを重ね合わせることで、市街地レベルでのよりの確かな分析・評価も可能となります。

図-6 Space Syntax理論による空間分析の例 (金沢)



出典：賑わい施策発見マニュアル (国総研)

図-7 広場空間の質に関する仮説と検証の例（富山）



出典：広場づくりの手引き（案）（国総研）

さらに、広場・たまり空間（ノード）レベルでの分析と評価についても具体例を示しつつ考えてみます。

ある空間が街のなかでどのような場所にあるか（位置）あるいはどのような街路や周辺施設につながっているか（接続状況）といった「立地特性」や、その外周が建物等に囲まれているか（囲み度）あるいは周囲に店舗などのアクティビティを生む建物・開口部があるか（アクティブ度）といった「空間特性」によって、その空間の性格や魅力付けの方向性は違ってきます。たとえば、人々の往来がすでに多く、自由な行き来のほか意外な出会い・アクションを引き出したい場所では、必ずしもベンチや腰壁で囲うことがベストではない場合があります。一方で、飲食店等とあいまって憩いや落ちついた会話などを引き出したいときには、植栽も用いつつゆるやかに囲われた空間をつくっていくことも考えられます。富山市中心部にある半屋外広場において、テーブル・イス・植栽等のレイアウトをさまざまに変化させて人の移動・滞留行動の観測・分析を行った結果においても、出入口からの距離に応じて利用者数と滞留時間とが変化する傾向にあることなどがわかっており（図-7）、条件に応じた空間の性質の違いが示唆されています。

図-8 広場の波及効果に関する仮説と検証の例（町田）

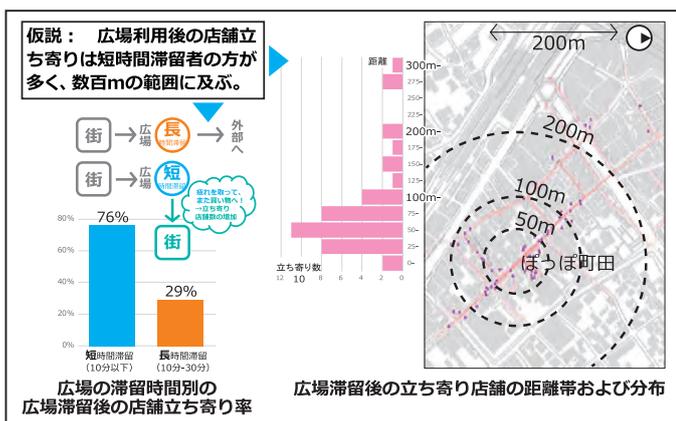
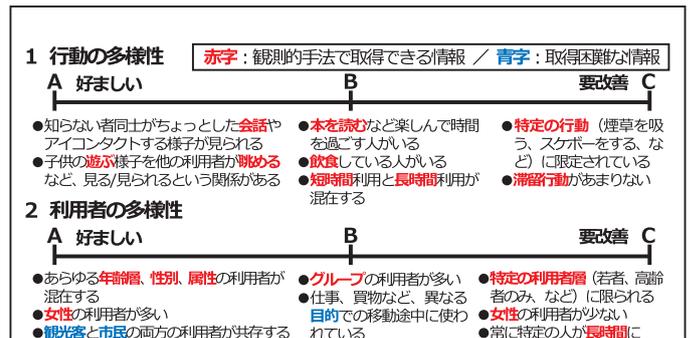


図-9 人のための空間に関する評価軸（イメージ）



また、周囲とつながることで質の高い空間は周辺にも波及効果をもたらすと考えられますが、町田で行った、広場利用者のその後の立ち寄り店舗分布等の観測・分析の結果からは、広場での滞留時間とその後の店舗立ち寄りの有無との意外な関連性や立ち寄り範囲の傾向等も明らかになっています（図-8）。これは、直感に頼るだけではなく、現状を正しく把握・分析することが街づくりの方向性にあった空間づくりに結びついていく可能性を示しています。

このように、さまざまな観測手法によって得られたデータから計画対象を多角的に分析していくことを通じて、都市空間の質に関する評価軸すなわち空間づくりの「物指し」についても客観的な記述が可能となり（図-9）、地域にあった空間づくりの考え方についての関係者間の認識共有もさらに進むと思われます。

4. 人間中心の都市空間づくりに向けて

本稿では、賑わいづくりの観点から主に「人の分布や移動」に関する大小スケールでの客観的データの観測・分析手法やそれらの現在の動向について紹介してきました。

現時点では、人の分布や断面交通量、OD交通量等、いわば「ある時点の状態」のデータの取得手法については確立されつつあります。しかし、人々の行動の意図や、ある行動と次の行動とのつながりすなわち連続的な歩行者流動（トリップチェーン）の把握手法については、広く利用可能なものとしてはまだ十分とは言えません。さらには、テーマ性すなわち観光や日常生活、高齢者・子育て世代対応など「どのような人のため」という観点に応じた観測・分析も重要です。要は「人とまちとのつながりをどのように把握し、創出するか」ということですが、そのための観測手法あるいはデータの最適な組み合わせ方、分析手法については現在も各方面において模索が続けられています。

わが国の人口減少や超高齢化社会の状況、一方でAIや自動運転等の新たな技術の進展も踏まえると、「人間中心の都市空間づくり、賑わいづくり」に関する調査・検討手法もよりいっそう進化していく必要があります。



ドイツ・ミュンヘン市の歩行者専用道路Kaufinger通り



道路予定区域の社会実験「おみやastreetテラス」(大宮駅東口地域)



魚町サンロードの夜のオープンカフェ(北九州市)



新虎通り(新橋～虎ノ門)全景



AIを活用した歩行者流動解析<画像提供:NEC>



御堂筋のモデル整備区間における賑わい創出社会実験(大阪市)



三宮中央通りに設置されたKOBEパークレット(神戸市)



姫路駅前広場の芝生広場オープニング
(市長・議長はじめ関係者が黄色の花びらを手に園児らを囲む)



四条通のテラス型バス停(京都市)