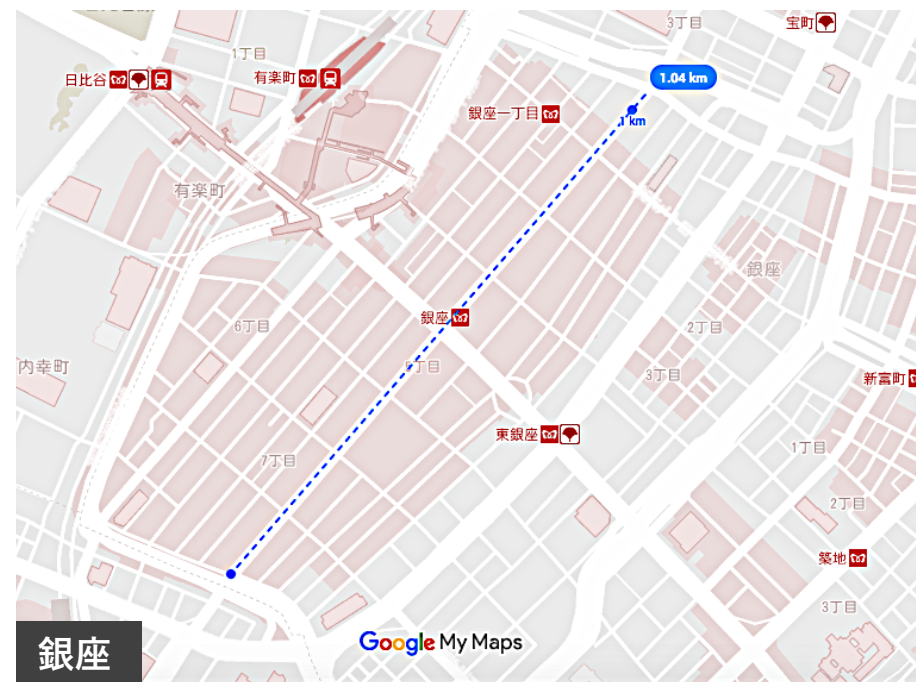


人間中心の街路へ

利活用の意義と過渡期にあるマネジメント

横浜国立大学

三浦詩乃



0.はじめに



歩きやすさ、歩く楽しみ

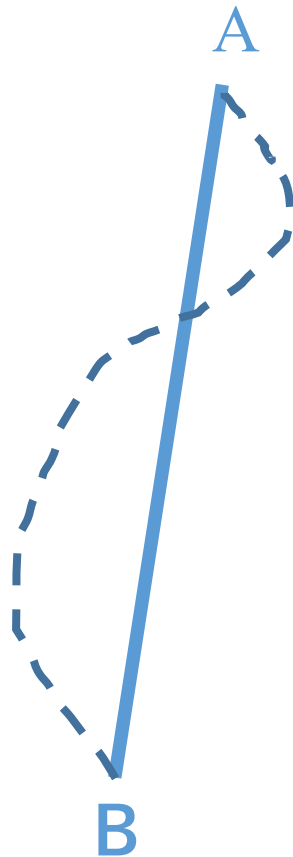
東京
ミュンヘン > ニューヨーク > バンコク

ゆっくり時間を過ごしたいか

東京
ミュンヘン
ニューヨーク
バンコク

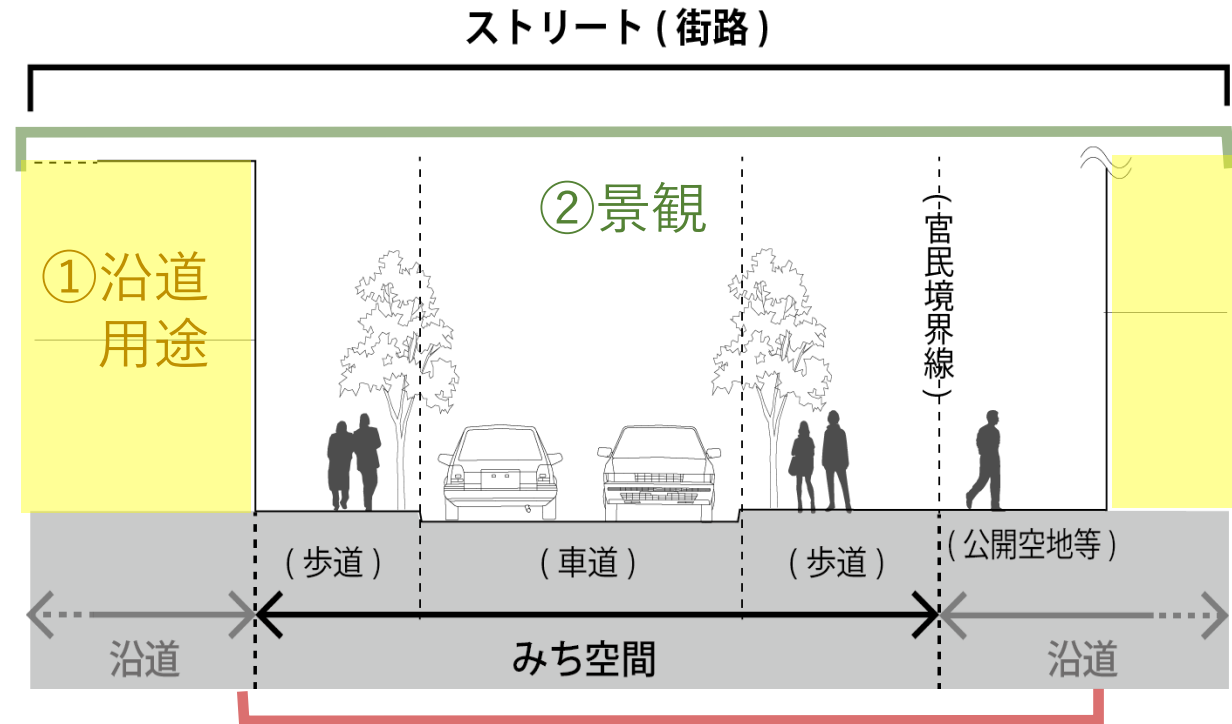
双方をバランスをとりながら、改善していく
＝街路(Street)のデザイン

街路デザインとマネジメントの対象



安全性
円滑性

ROAD



③利活用・再配分

人間活動(アクティビティ)
+ 地域の暮らし

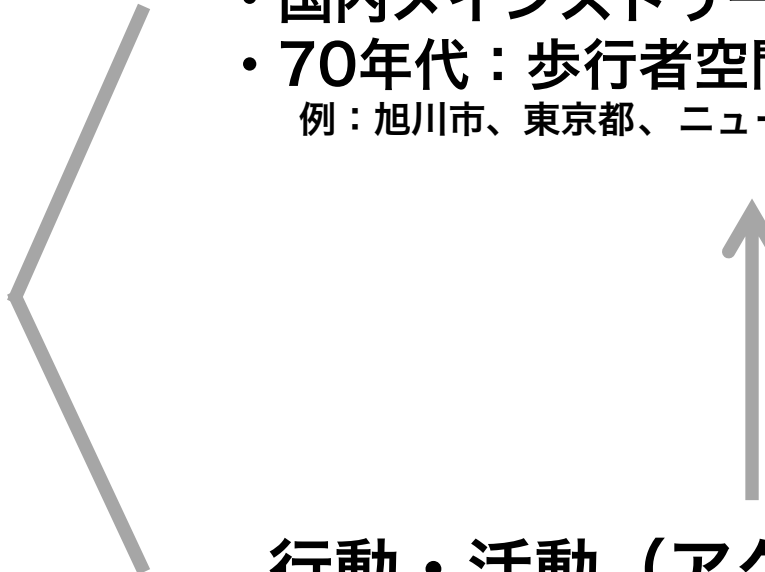
STREET

アクティビティ
1. 必要活動
2. 任意活動 (散策, 運動など)
3. 社会活動

空間づくりのプロセスと管理＝マネジメント

- ・戦後の道路関連法令・国際比較
- ・国内メインストリートの空間類型
- ・70年代：歩行者空間創出事例の実績と現況
例：旭川市、東京都、ニューヨーク市

街路
デザイン



考慮できているか？

行動・活動（アクティビティ）に関する発見

欧米での研究蓄積（60年代～）

- ・人間行動のユニバーサルな共通点
- ・「利活用」の社会的価値

1. 最新のベストプラクティス： 交通行政が本気を出したニューヨークの広場

PlaNYC : Ensure all New Yorkers live within a 10-minute walk of a park

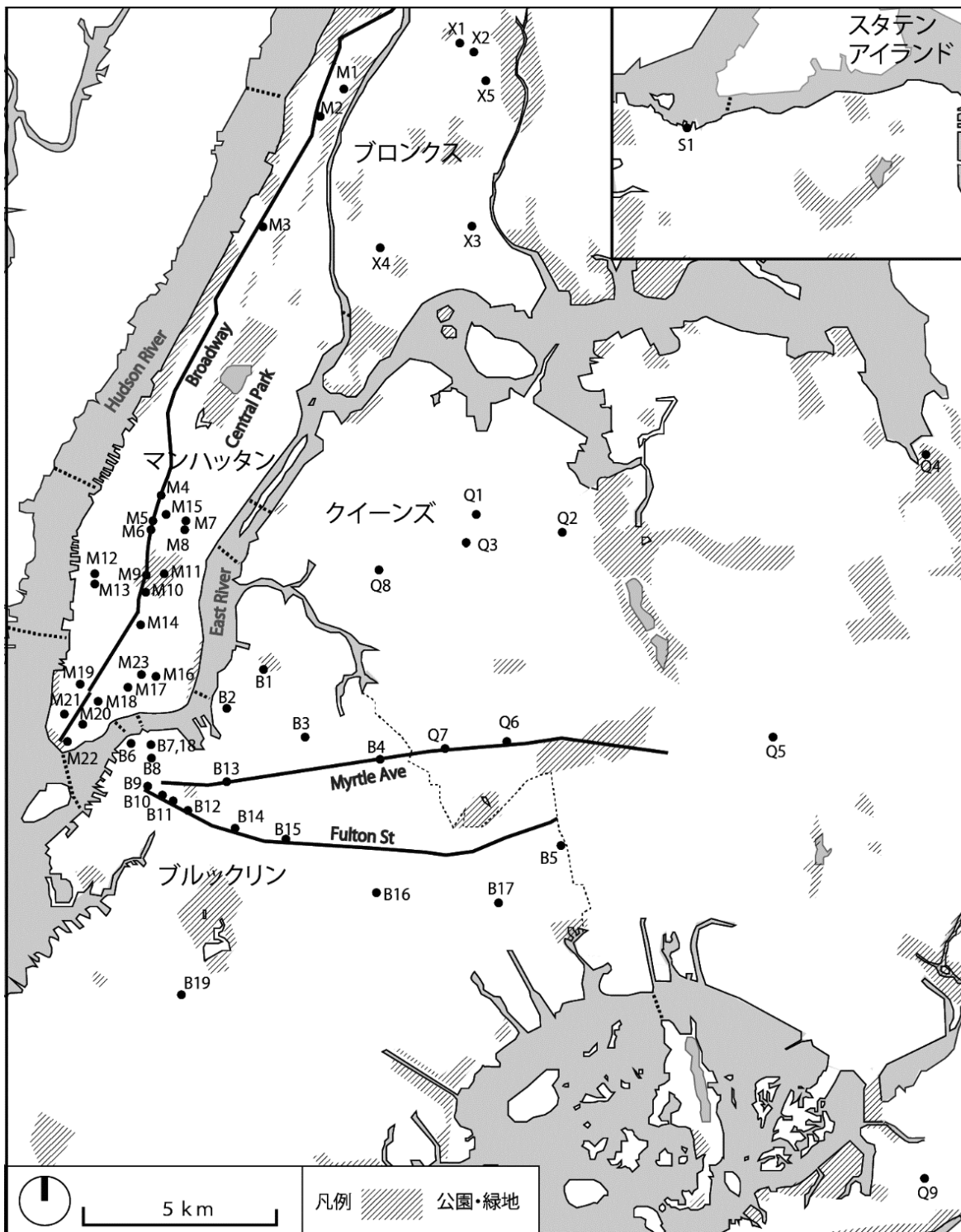
PLAZA PROGRAM (2008~)



NEW YORK
Times Square



10年以内に70カ所以上で実現、経済的・社会的価値を生む



Times Squareなど
パイロットPJの成功



地元申請式の「プログラム」化
数を増やす

メンテナンス・利活用は
全て地元の手で

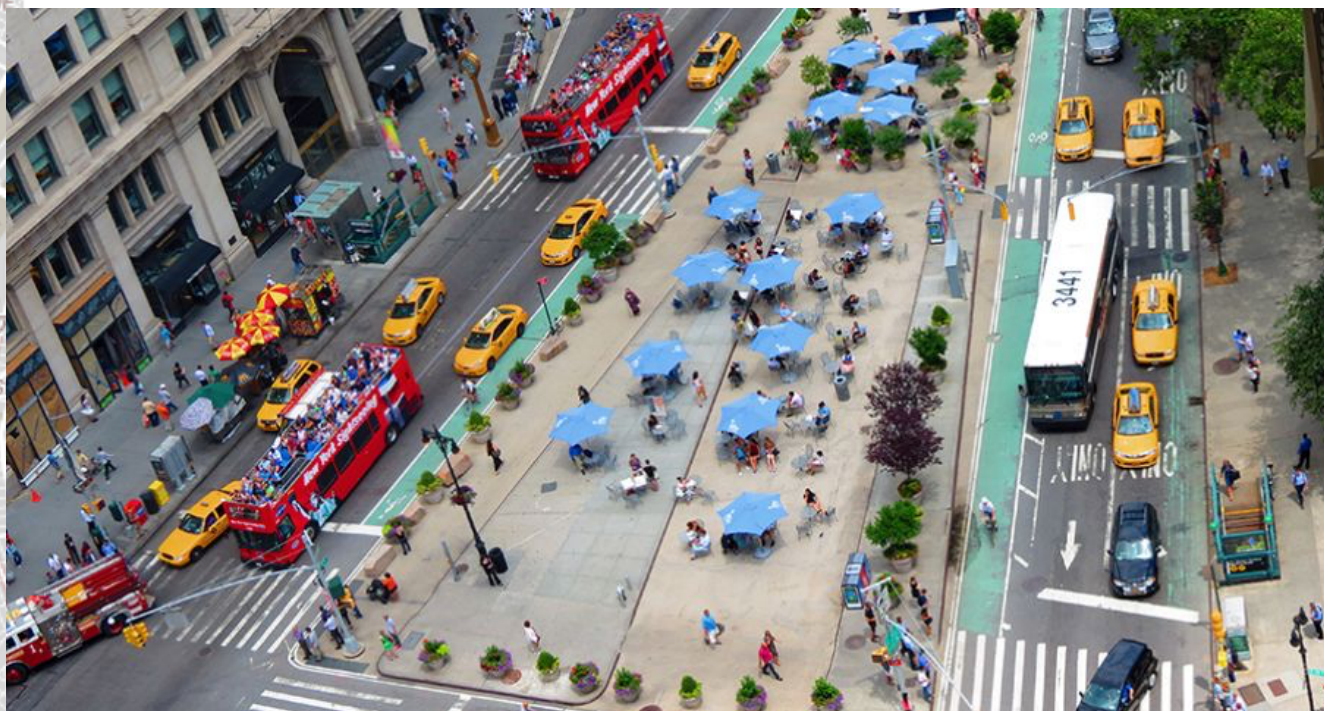
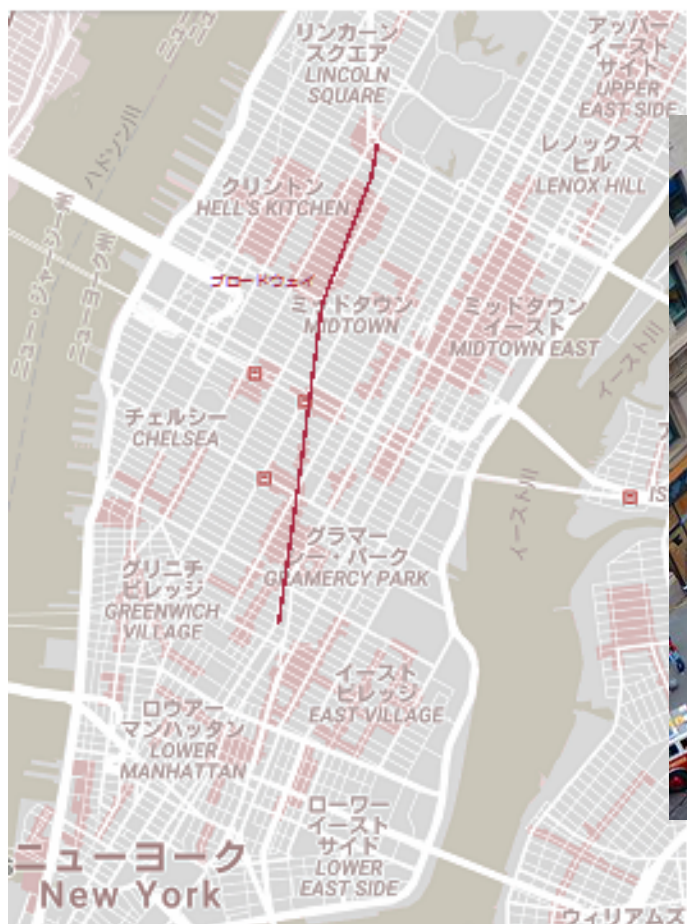


ニューヨーク市の
イメージを変えることに！

1.エリア設定①：立地

交通問題緩和 × 歩行者利用のポテンシャル

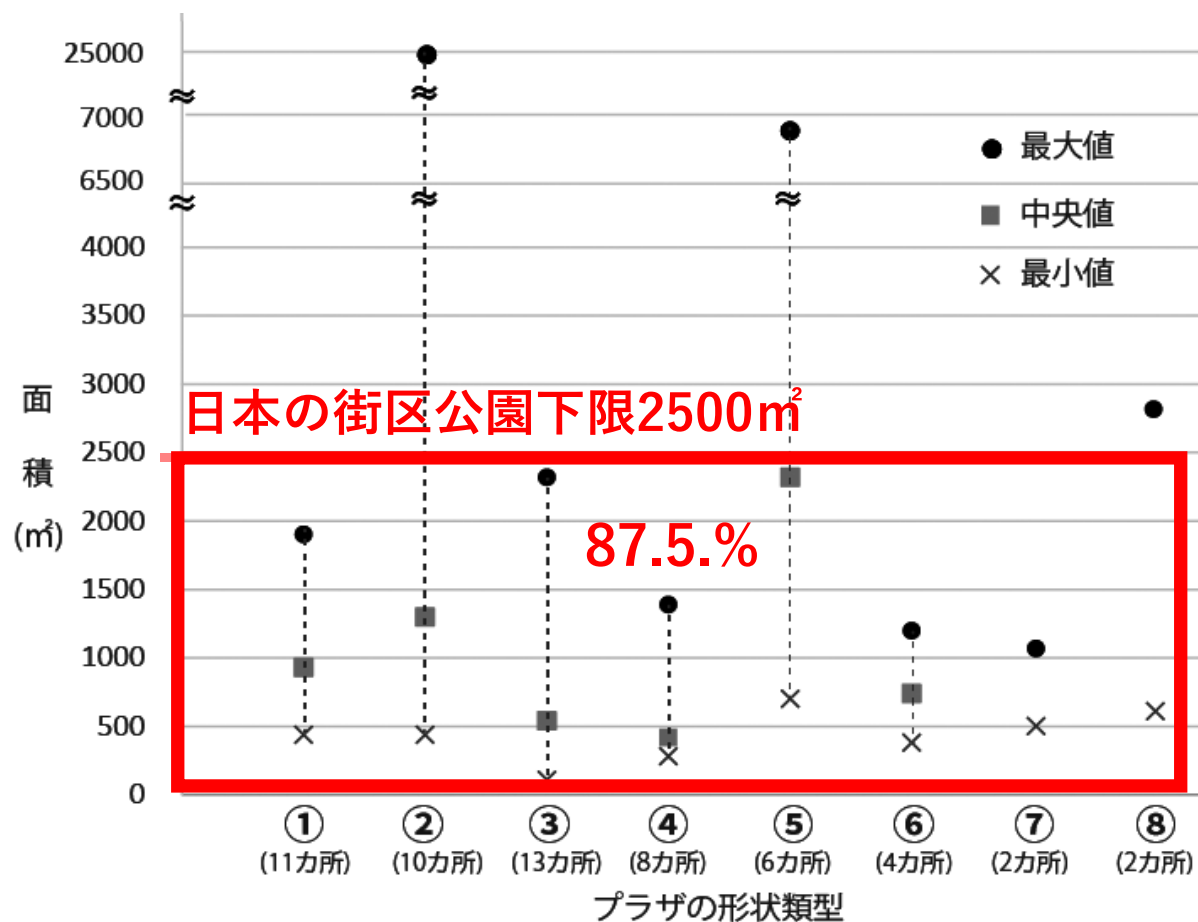
- ・ 三角形の敷地の有効活用→交差点の形状シンプルに
- ・ 前面施設(9割が商業施設か飲食店前)、交通結節点



1.エリア設定②：規模

1 街区分：通常の地域イベントで交通規制する規模

BlockParty/Play Street



2. 「居場所」としての質：広場での滞在が基本



2. 「居場所」としての質：地域のための利活用



PLACE MAKINGの知見

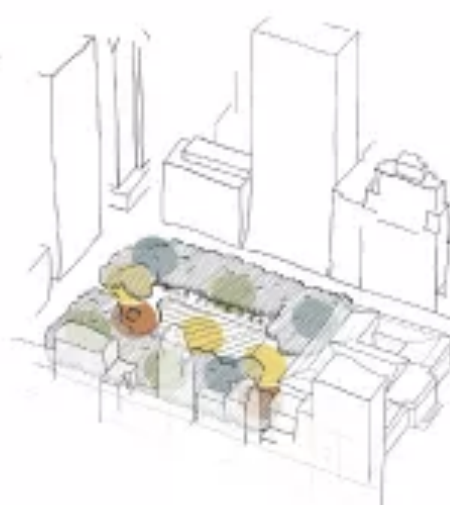
PLACEMAKING

ただの空間SPACEではなく、
人が過ごしたくなる場所PLACEへ

- ・ 人間行動・コミュニケーション観察調査から得られた知見
 - ・ ユーザー志向の公共空間デザイン
合意形成
- のノウハウ体系化



City/Region
10+ MAJOR DESTINATIONS



Destination
10+ PLACES IN EACH



Place **Triangulation**
10+ THINGS TO DO,
LAYERED TO CREATE SYNERGY

3.地域との関わりの仕組み：①利活用を裏付けるガイドライン

交通局：街路の概念を「人間中心」に変える理念

市独自のルール

全国道路構造基準を補完

プラザ
＝プライオリティNo1は
コミュニティ活動の活性化

「ストリートデザインマニュアル」

市民にもわかりやすいビジュアルデザイン

Lighter, Quicker, Cheaper

路面はペイントで簡単に仕上げ。地域の合意が得られたらグレードアップ。

2.1.4b Interim Plaza

GEOMETRY: ROADWAYS & LANES

PLAZA

Interim Plaza

A plaza built with interim materials by DOT personnel and on-call contractors. The interim condition often precedes a permanent plaza. This type of plaza can be built quickly, allowing people to use it sooner.

Usage: Wide



ABOVE: Putnam Plaza, Brooklyn
LEFT: Plazas host multiple special events throughout the year: Corona Plaza, Queens

Benefits

See benefits of PLAZA (2.1.4)

Catalyzes community support for the space

DOT can study the interim plaza and incorporate its observations and feedback into the eventual capital design of the space

Test maintenance partner's capacity to maintain and program the plaza

Epoxy gravel or paint creates a more reflective surface, making the space feel safer at night

Cheaper and faster to design and install than a PERMANENT PLAZA

Considerations

See considerations for PLAZA (2.1.4)

Maintenance partner replaces elements over time as needed

Attention should be given to accommodation of and navigation by people with vision disabilities

Application

See application guidance for PLAZA (2.1.4)

Typically the phase prior to a PERMANENT PLAZA (2.1.4a), delivering community benefits quickly, and generating feedback for permanent design

As requested by a community and/or where a safety project provides a public-space opportunity

Design

See design guidance for PLAZA (2.1.4)

Geometry is engineered by DOT and is typically delineated with roadway markings and flexible reflective bollards

Detectable warning strips are required at pedestrian access routes or crossings where the transition from pedestrian space to roadway is flush, and should include high color contrast from the plaza surface

In the absence of a curb, granite blocks are to be placed next to crosswalks when feasible to provide directional guidance for pedestrians with vision disabilities

DOT places edge objects, such as planters, granite blocks and flexible delineators in and around the space to create a consistent boundary and sense of enclosure, and to buffer it from motor vehicle traffic. DOT also applies epoxy gravel or paint to distinguish it visually from the adjacent roadway

DOT and/or Partners provide publicly accessible furniture, such as moveable chairs and tables

Incorporate temporary public art where feasible. See guidance for temporary art in PERMANENT PLAZA (2.1.4a)

3.地域との関わりの仕組み：②中間支援組織、多様な民間の活躍

中間支援組織（メンテナンス人材育成・派遣）のサポート、
教育/福祉系のNPOによるイベント支援

→都心、移民地区も同一プログラムで対応

BIDだけでなく、
CDC（コミュニティ開発法人）
Conservancy（公園管理団体）
住民ボランティア

活躍



データ実証型の計画プロセス

ブルームバーグ市長、サディク=カーン交通局長

①実現しなかった70年代のモール化計画時 データをレビュー

タクシー業、デパートの反対

＞タクシーにGPSを搭載させ、移動時間短縮を証明

②入念な調査・シミュレーション

→最適なエリア選定 →実験・検証 →情報公開

③交通局にプレイスメイキング専門家を登用

PLAZA PROGRAM 型再編の可能性

- これからの10年で
前提条件（技術/ライフスタイル）
が大きく変わるはず
- 再配分モデルを試す実験空間の必要性
- 部分から都市全体へ
「人間/歩行者中心」の空間を広げていく

空間のコピーではなく、理念と戦術を学ぶ



<https://placesjournal.org/article/john-lindsay-a-dventure-playground-new-york/>

Madison Ave. 1971年実験

ニューヨークならではの空間模索

欧州型モールの失敗

コミュニティ参加の文脈から
「小さい」オープンスペース
の発明・研究
(ポケットパーク、公開空地)

ペイリーパーク 1967年





PARKLET
San Francisco

2.日本の先進事例が示す課題

✓ポケットパーク

✓モール

ポケットパーク(1980年代)

江戸川区

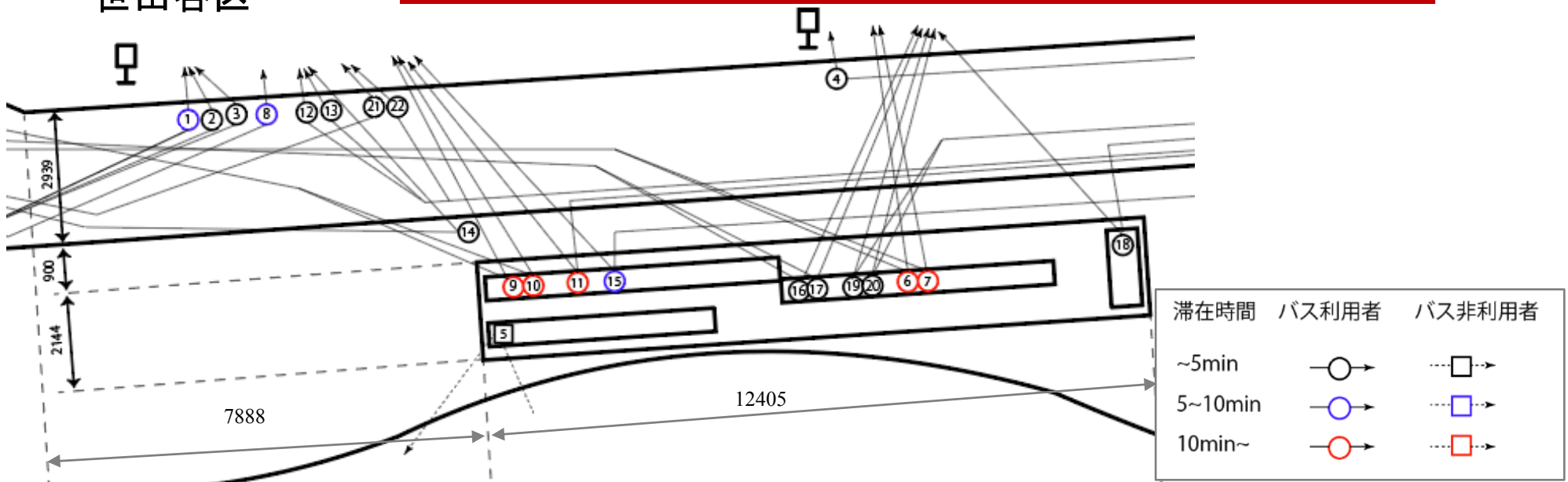
滞在可能平均6.6名(平均面積54㎡)



世田谷区



極小のオープンスペース：居場所になりにくい



モール：旭川市平和通（1972年～）

五十嵐市長（**要綱化**）：
「市民の広場」として位置づけ

日本初の社会実験

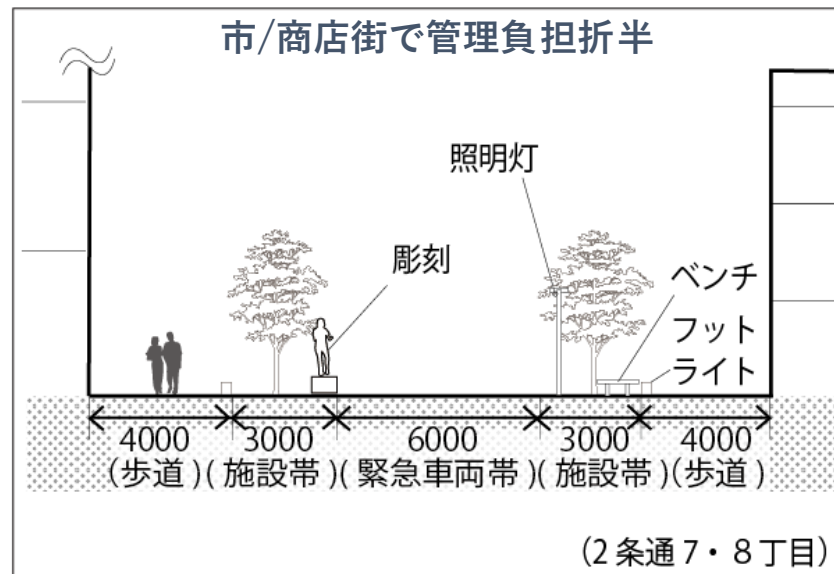
70年代： 市長立案,商店街協力

↓ **活用に関する要綱まとめ**

80～90年代：商店街主導の再整備立案

↓ **国のガイドラインに沿う活用
断面変更**

2000年代： 大規模イベント運営強化



70～90年代：公園型
市民による自治的運営重視

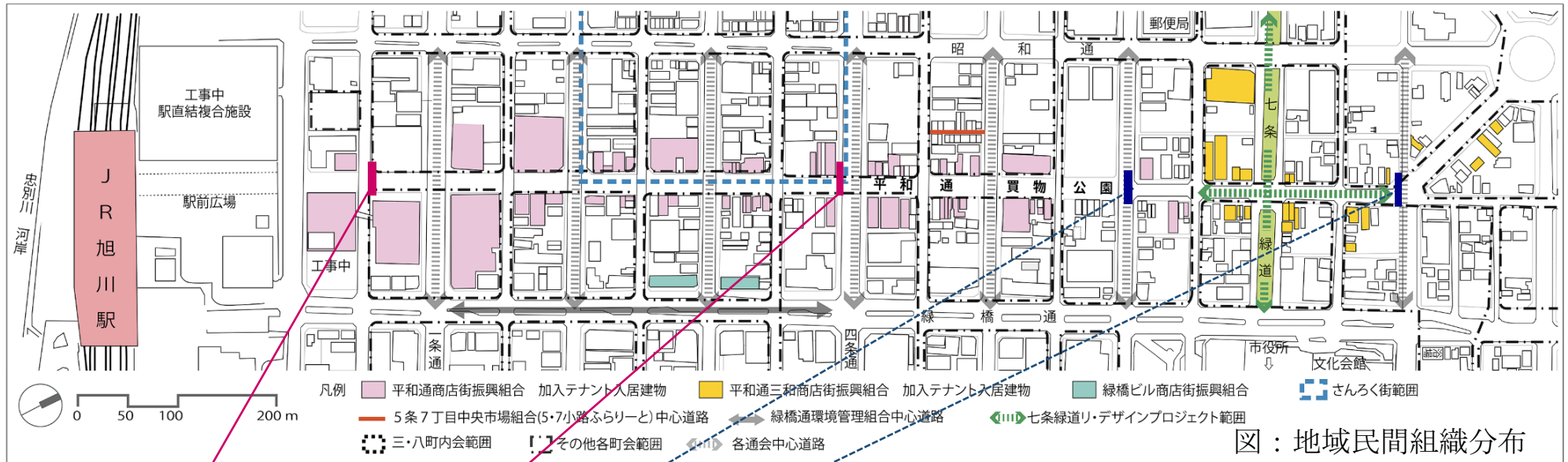


2000年代：イベント空間型
多数の来街者呼びこみ重視

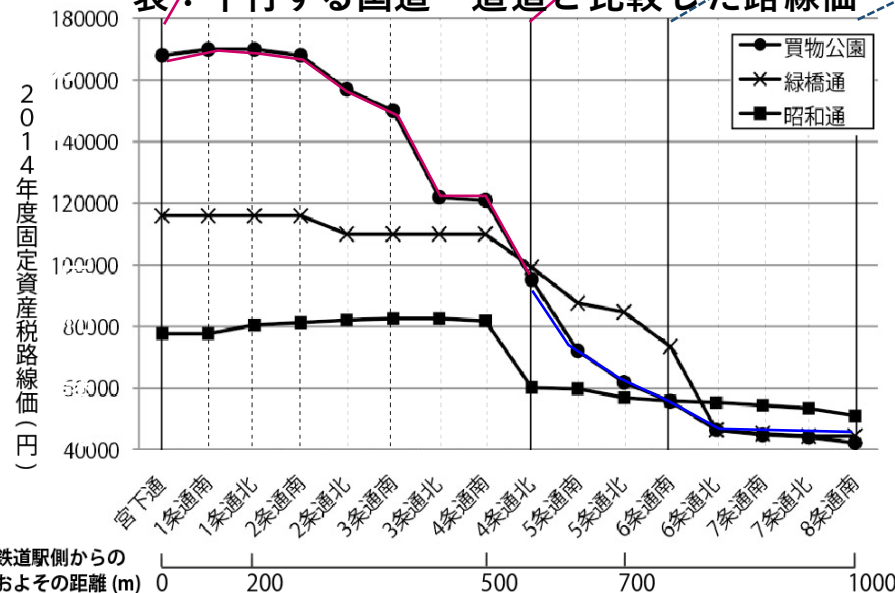


モール：旭川市平和通（1972年～）

長い延長距離（1,050m×幅員20m）



表：平行する国道・道道と比較した路線価



課題

1

街区ごとの1階用途の違い

→ 利活用内容の業務とのマッチ、
管理者の許可要件

→ 全延長距離での合意形成厳しい

2

民間多主体・面的連携のハードル

→ ① 組織規模の違い

② 適正な負担分担設定が難しい

日本の街路デザイン・マネジメントの課題

①利用/管理を考慮した立地・規模設定

パークレットでは○:アクティビティ研究知見生かされている



②社会実験の検証・完成後の継続的データ不足

③管理者協議：利活用（占用）の公共性が不明確 →内容の幅が狭くなる

市民が運営に参加できること？ 不特定多数の利用？

3. 道路法を読みなおす

- 制度の国際比較から問う、利活用の意義**

公共空間を「利活用」する意義

日本

都市の競争力

賑わい Vibrancy

不特定多数の市民のため

行政負担を抑えるため

ヨーロッパ

文化発信・環境啓蒙

地域経済活性化

教育・保健サービス機会の公平性

来街者の多さ → × 目的

アメリカ・アジア

住民の誇り

住みやすさ Livability

弱者・マイノリティのため

Civic Engagement

○質を保つ手段

道路法の目的：交通の発達,公共の福祉の増進

小幡（2010）

①古典的な公物管理法の典型

②「不特定多数の公衆による利用が阻害されることがないように保全する」消極的目的設定

「公共の福祉」の属人的な法解釈

>道路交通法についても同様

道路使用は「公益上又は社会の慣習上やむを得ないもの」と第七十七条にあり、ポジティブに位置付けていない。

③計画策定に関する規定が含まれていない

日本の戦後街路史

第1期 [1945-52年] : 戦前の『街路』概念に沿った基盤復興期

継承されず、車道化・路上駐車増加＞2000年代再整備

『街路計画標準(1946年)』（能率、保健、防災、美観）

＞新しい都市軸としての広幅員街路

石川栄耀

＞盛り場広場の計画

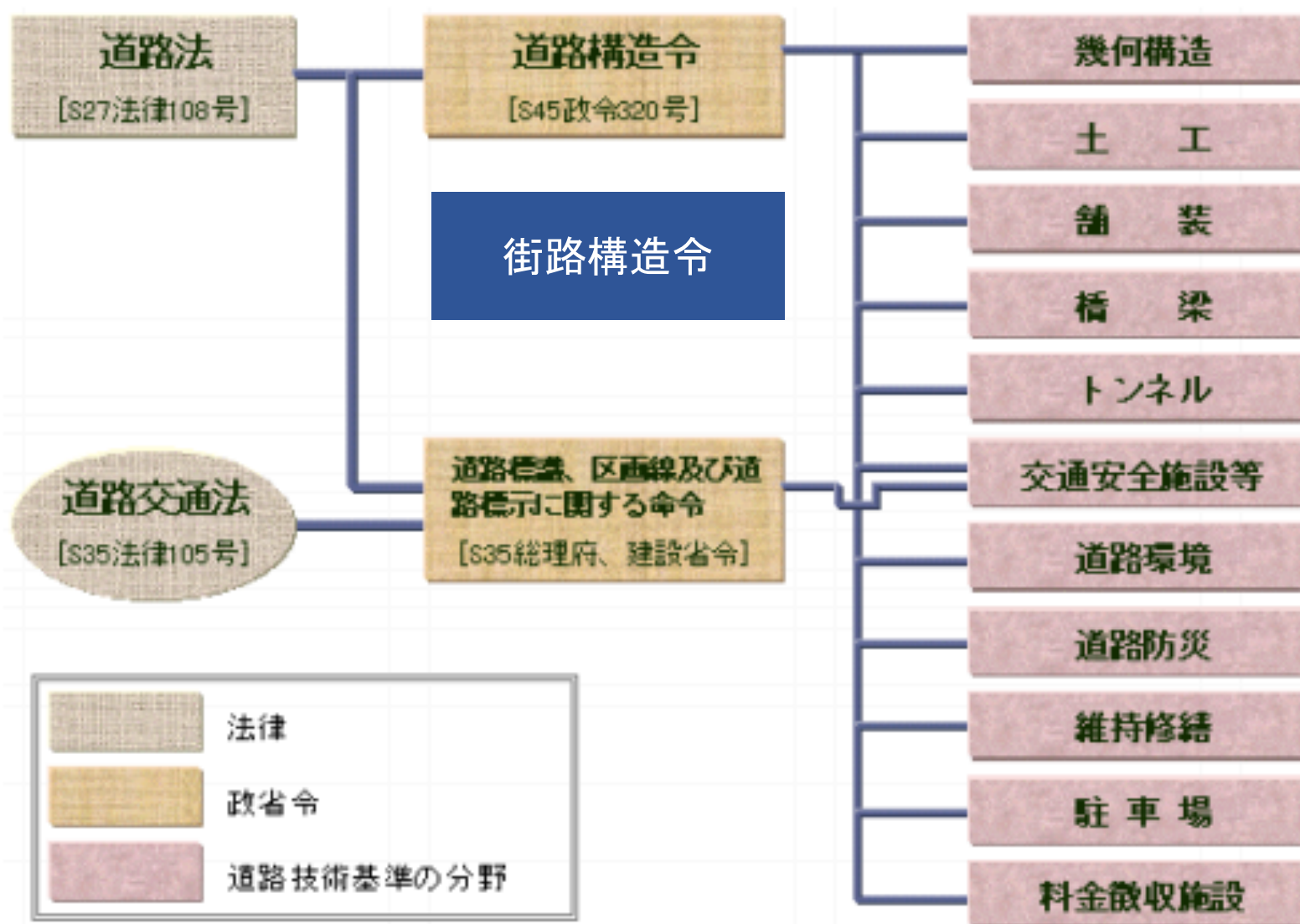
闇市の移転・店舗建設による界隈性のある通り

第2期 [1953-61年] : 新道路法制定と歩車分離試行期

「街路」の語が道路関連法令から消える

急激な都市化とモータリゼーション

- ・地下利用への関心 ＞地下街建設
- ・造園分野の遊び場研究＞住民管理による「遊戯道路」交通規制



戦前の「街路」と「広場（廣場）」

道路構造令と別に街路構造令・都市計画法上で道路と区分

→ 歩行者・美観等の観点から技術者・管理者が設計及び管理上の違いを意識していた

『道路職員必携(1937)』

- ・ 13種の街路の種類のご概念
- ・ 第10章：廣場
街路廣場（交差点）、驛前廣場、駐車広場
中心地広場（公共建築・商店街）

▶ 立地、“市民集合の場所ともなる”ことに言及



震災復興街路広場

2010年代

自治体による道路構造令の弾力的運用（条例化）が進んでいる

独自規定＞ 政令市 68% その他市町村 37%

例）歩道の幅員条件の柔軟化：規定値未満での設置 等

高齢者等の円滑な移動のための舗装

気候条件を反映した構造

- ・積極的な歩行者空間創出への取組み少ない
- ・関係図書のとりのまとめ全体の2割にとどまる

全米街路構造令体系：都市ごとに‘街路’空間像提示可

国 :National,Federal

標識等の交通運用関連装置※1

FHWA 連邦道路庁：
Manual on
Uniform Traffic Control Devices
[1935年-]

道路 / 街路構造※2

AASHTO 米国全州道路交通運輸行政官協会：
A Policy on Geometric Design
of Highways and Streets
[通称 Green Book, 1950年-]

交通容量

TRB 米国交通工学会：
Highway Capacity Manual
[1950年-]

歩行者用施設

AASHTO：
Guide for
the Planning, Design, and Operation
of Pedestrian Facilities
[2004年-]

大都市街路構造

NACTO 全国都市交通局協会：
Urban Street
Design Guide
[2010年-]

など

道路と街路は用語として使い分け

直接適用,または参照しつつ独自基準作成※3

州 : State

独自基準 NYS DOT ニューヨーク州交通局 :Highway Design Manual

直接適用,
または参照しつつ
独自基準作成※3

市 :Local

独自基準 NYC DOT ニューヨーク市交通局 :Street Design Manual
街路デザインマニュアル
[2009年-]

先進事例
として参照

COMPLETE STREET プログラム連携 *FAST法

※1 全国共通 ※2 全国的に普及 ※3 上位のガイドやマニュアルを直接適用し,基準とする自治体が多い

(SMART GROWTH AMERICA 交通専門家による政策提言団体)

	国レベルの代表的基準：Green Book	ニューヨーク市街路デザインマニュアル
【目的 / 目標】	安全性と輸送効率性を満たす幾何構成基準, 定量的な値, その他参照すべき基準書を示す補修, 復旧以外の新規建設, 再建設への適用。	街路 (Street) を, 公衆衛生, 住民の QOL に大きな影響を与える地域の「公共空間」として捉え, 市内の地域の文脈やニーズに配慮した空間とする。 ①安全性, ②アクセスと移動手段のバランス, 文脈, ④公共空間としての街路, ⑤持続性, ⑥経済性の実現をデザインの目標とする。
【想定する利用者】	幹線道路設計者及びエンジニア, 自治体職員	設計者, 市職員, 地域民間組織, ディベロッパーなど
【章構成】	1. 幹線道路の機能 2. 規格の制限と基準 3. 構成要素の規格 4. 断面の構成要素 5. 生活道路及び街路 <小項目> 交通容量, 速度, 視界, 舗装等級, 直線部設計, 横断勾配, 片勾配, 車線数, 幅員, 駐車帯, 中央分離帯, カーブ設計, 排水, クルドサック, 袋小路, 歩道, 歩道部カーブランプ, 私設車道, 橋梁車道幅員, クリアランス, 境界部, 街路上施設, 交差点, 踏切, 照明, 標識等, 土壌浸食コントロール, 植栽, 自転車用施設 6. 補助幹線道路及び街路 7. 地方部と都市部の幹線道路 8. 高速道路 9. 交差点 10. 立体交差とインターチェンジ	導入部 街路デザインの理念 1. プロジェクト別の運用プロセス 2. 断面構成 <小項目> 車線及び専用道 (プラザ含む), 歩道及び中央分離帯, 交通静穏化 3. 舗装素材 4. 照明 5. ファニチャー 6. 植栽
【上位行政機関基準の扱い】		上位行政機関のガイドライン, 基準の代替ではなく, 補完する内容とする。

4. これからのマネジメント

- アクティビティデータの活用

＝ 多くの人を集める
＝ 不特定多数の利用（平均化）

公共空間

人と出会う
＝ 街に来にくい人々を迎える
まちの問題に向き合う

アクティビティデータの活用

気持ちを動かす
アクション

＋

次の世代につなぐ
データとマネジメント

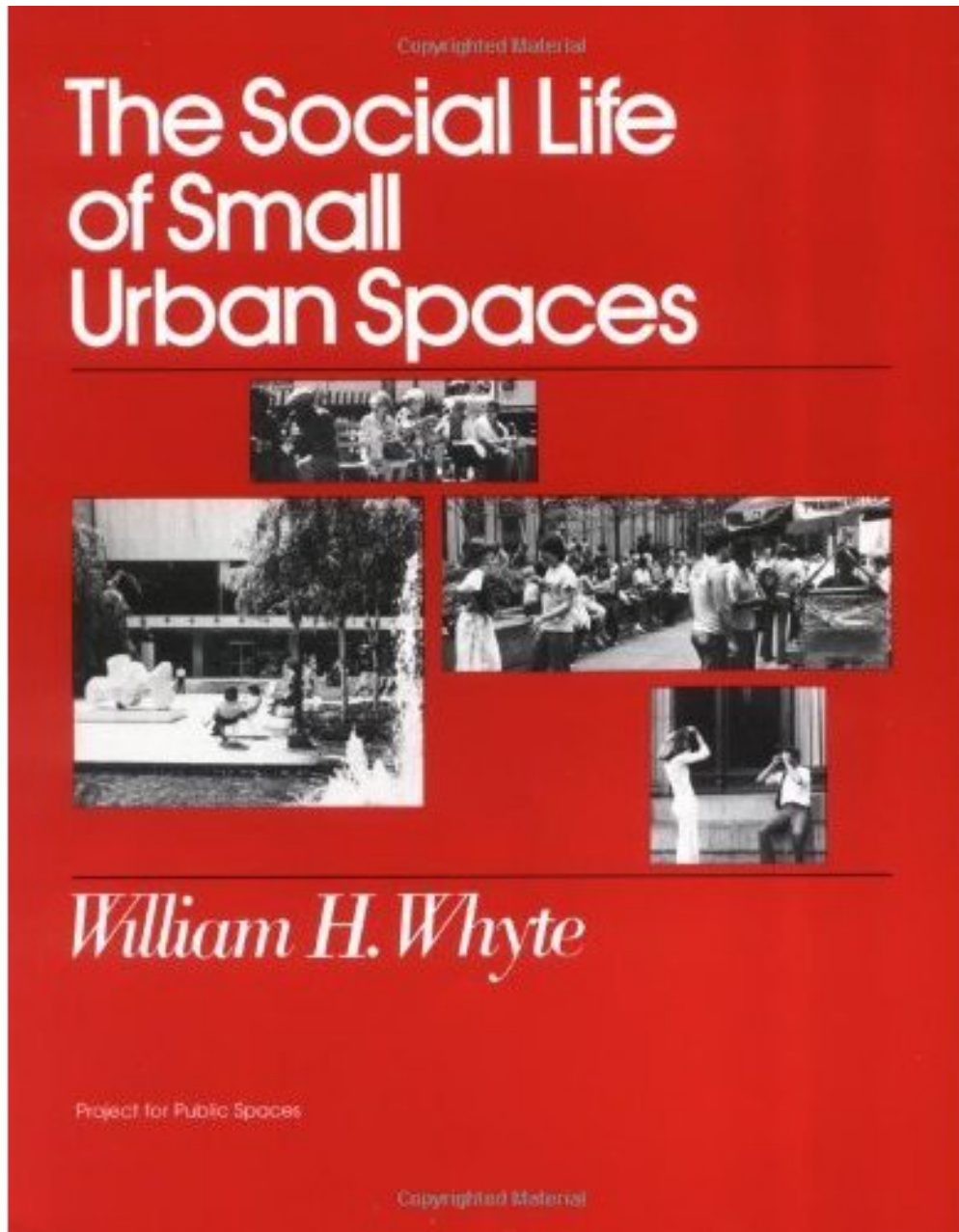
うまくいくところから

俯瞰して分析

これまでの方法

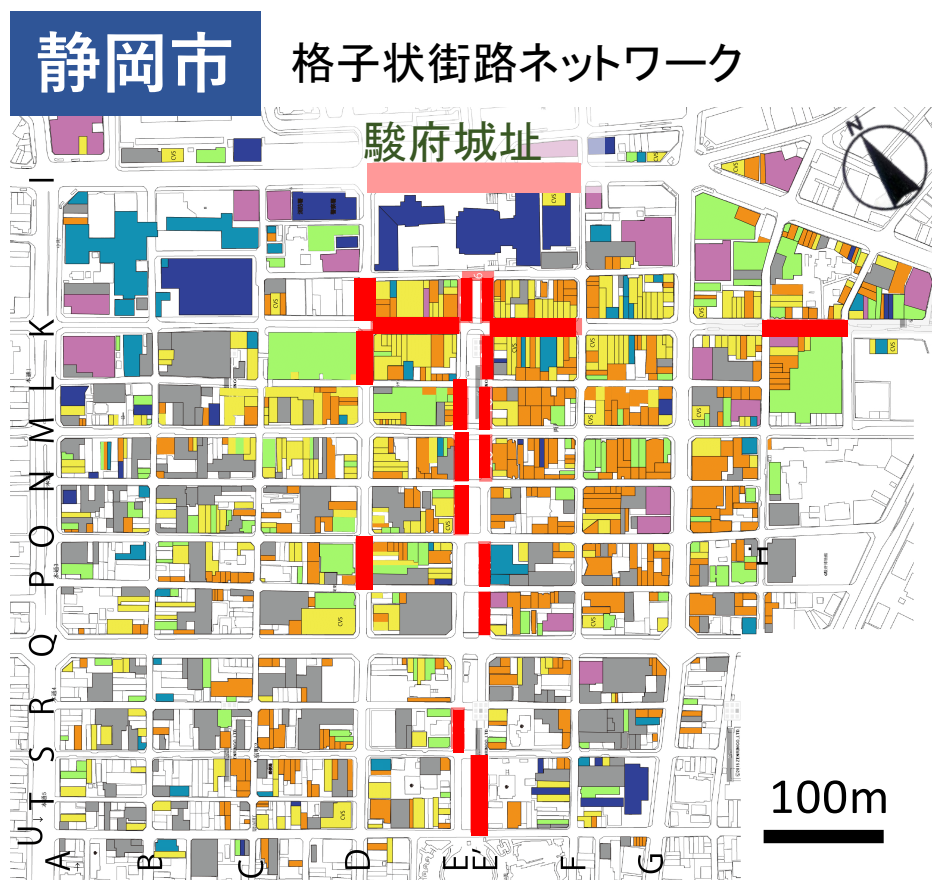
観察

対象がスモール



中心市街地スケールへの拡張

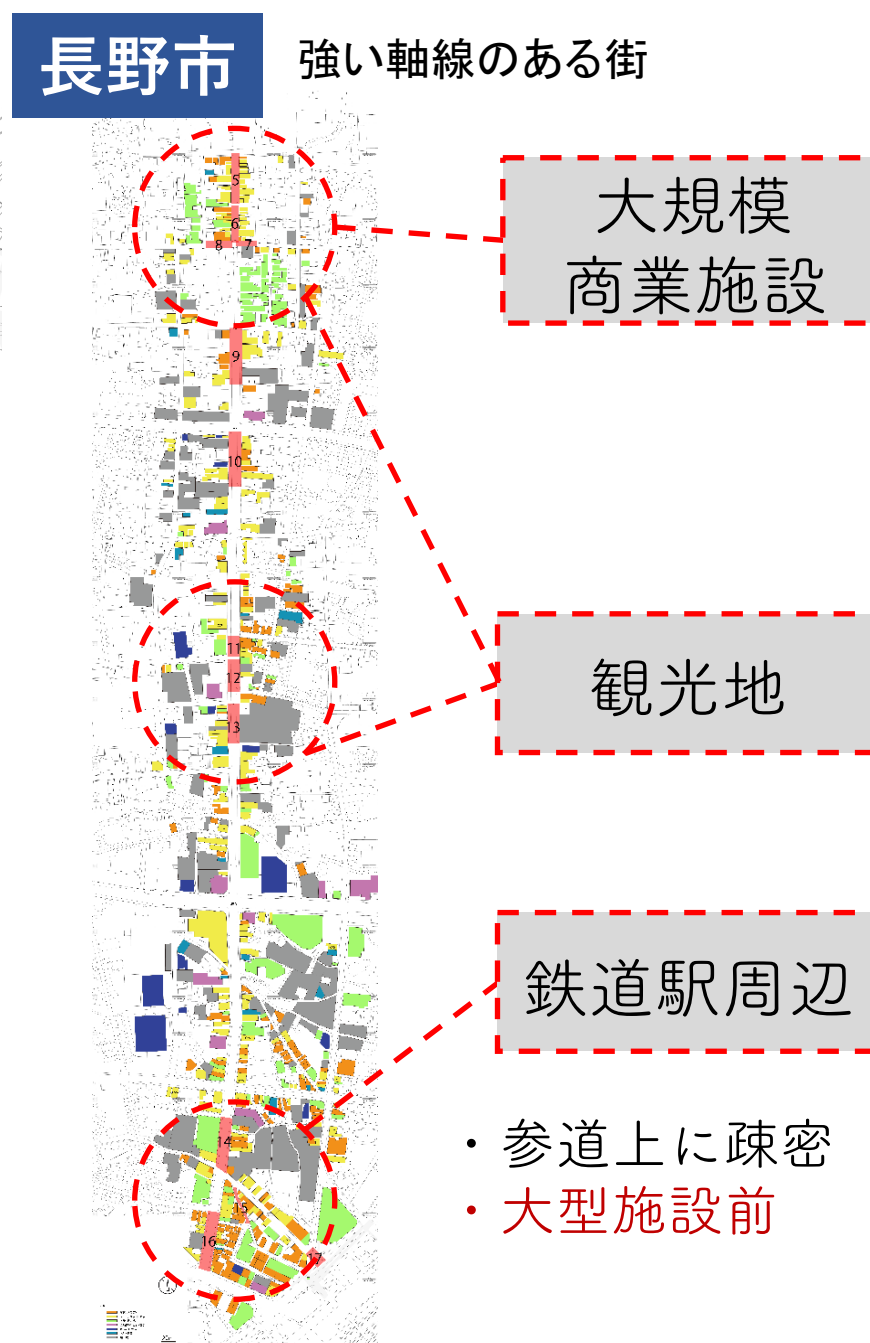
利活用ポテンシャルのある場を探る



歩行者滞留行動調査

- ・ 間口の狭い店舗集積
- ・ 商店街の沿道とオープンスペース
- ・ 街区の角

※幅員の変化点や街路の分節点



現場指向に

ビックデータ

＞膨大な構造的・非構造的データの
コンビネーション

3Vs: the volume of data
the variety of types of data
the velocity
at which it is processed

隠れたユーザー行動パターン探索

スモールデータ（ローカル志向）

データのアクセス・理解しやすさ
ステークホルダー自身が
効率的に分析できる
→日常のアクションに移せる

安価に、シンプルに、少ない労力で

- ⇔ ・数100m²スケールでの些細な行動、
変化の読み取りが必要
・どう、既存の統計メッシュデータ
(数m～100m単位) と重ね合わせるか

通りの空間資源の考慮

歴史・自然資源



店舗の魅力



国内メインストリート類型化(310事例)

駅前商店街の硬直化が問題

おわりに

「街路のマネジメント」の方向性
＝再配分を戦略的にエリアとして広げていく

○道路法・道路交通法令 「公共の福祉」の解釈

○自治体（政令市・中核市）の街路デザインルール策定支援

※国によるガイドライン⇒管理者側が自治体側の要綱より優先（ex.旭川市）

- ・ 国道や都道府県道管理者がルールを尊重するか？
- ・ 街路上広場の在り方
- ・ 公共交通軸のり・デザイン
（地区内回遊ルート、港湾等他事業との協働など）

○プログラム型事業

- ・ ‘普通’のまちなみへの愛着醸成、外での活動量を増やす: 10の目的地づくり
- ・ スモールスタート支援：ツール（ペイント、ファニチャー）
- ・ 中活と異なる評価指標

○身の丈にあったマネジメントをサポートする民間組織育成

- ・ エリマネ組織、まちづくり団体、福祉/環境保護系NPO：財源・知識に差
- ・ 大学等学術機関：自治体次第で土木/都市計画/建築系がない。