

公園空間活用事例調査研究(中間報告)

～公共空間の活用は都市を成長させるのか?～

総括主任研究官 田中 和氏
主任研究官 鶴指 眞志
研究官 深沢 瞳
研究官 兼元 雄基

(要旨)

公共空間の活用は各地で行われているが、経済学的にも都市の魅力やアメニティの向上が、都市に人を惹きつけ続け、都市の成長・活性化の観点で重要であることが注目されている。ニューヨークのハイラインは、住民によるボトムアップの保全活動に加えて、優れたデザインや開発権の移転等により、多くの再開発等をもたらし、地域の魅力やエリア価値を大きく高めている。本稿では、我が国の公共空間の活用について、公園に関する法制度や沿革を整理するとともに、豊島区の南池袋公園ととしまみどりの防災公園及び盛岡市の木伏緑地を紹介し、民との連携の加速化が居心地の良い賑わいの場の創出につながっていること、公園と道路や河川の公共空間の一体的な活用がより広域的な賑わいの創出をもたらしていること、まちの将来ビジョンに位置付けることで関連施策との連動が図られ、より大きな人流の変化やまちの魅力創出につながっていることを示した。

1. はじめに

国土交通政策研究所では、2022年度から2023年度の2年間を通じ、「公共空間活用と持続可能な地域経営に関する調査研究」として、道路空間、河川空間及び公園の公共空間が、都市機能やエリアの価値、市民生活等に与える効果の検証や、官民一体による継続的かつ効果的な運営を可能とする手法、持続可能な地域経営に向けた行政支援の在り方について検討している¹。本稿は、2022年度の公園の活用調査について、その内容を中間報告するものである。

2. 公園空間のオープン化の実施状況と意義について

(1) 公園制度および公民連携の沿革

1908年に日比谷公園が最初の近代公園として開園して以来、公園の整備が進められてきた。内務省が1925年に実施した公園調査によれば、1873年から1925年までの間に557公園が新設された²。しかし、国の財源不足もあり、整備された公園の維持管理費は、公園内で営業等をする民間事業者からの土地使用料収入等によってまかなわれていた³。公園の数

¹ 本研究の研究概要の詳細については、深沢・鶴指・酒井・田中(2023)を参照されたい。

² 中越(1926) pp.4-5

³ 佐藤(1977) p.141, 塚田(2020) pp.77-78, 東京府における公園経営の議論については、東京都建設局公園緑地部(1985) pp22-27を参照のこと。

および面積が多い東京市は、特別会計や維持管理費確保のために積立金制度を 1889 年に整備し、大正末期には、水泳場や動物園等の多種多様な有料施設の建設が推進され、公園の高度利用も進められた⁴。道路空間や河川空間については、公民連携の議論が 2000 年代に本格化するのに対し⁵、公園の場合、太平洋戦争が激化するまでの間、特に東京市においては、税財源に頼らない公園運営が行われていた時期があった⁶。

もっとも、戦前の公園に関する法制度は古来の景勝地や名所の中から公園としてふさわしいものについて選定を命ずる 1873 年太政官布達第 16 号や「公共団体ノ管理スル公共用土地物件ノ使用ニ関スル法律」(1911 年制定)、公園を収用権が伴う都市計画施設に位置づけた旧都市計画法 (1919 年)、1933 年の内務次官通達による「公園計画標準」があるのみで、公園の維持管理について包括的に定めた法律の整備は、戦後に入ってからである。

1956 年、都市公園の統一的・体系的な公物管理法制度として、都市公園法が制定された。立法背景には、①戦中・戦後混乱期に発生した公園用地の転用や進駐軍による接収や公園の廃止に伴う都市公園の面積・数の減少⁷、②公園内の新規施設の設置可否を巡って議論が勃発したことにより⁸、公園の維持管理について定めた法制度の必要性が意識されたことがある。

都市公園法は、公園の設置や維持管理について詳細な規定を設けている。具体的には、地方公共団体が公園管理者であること (第 2 条) や設置基準 (第 3 条) について明確に規定するとともに、保存規定を定めた (第 16 条)。公園に設置可能な物件についても、都市公園の効用を全うするための公園施設 (第 2 条 2 項) と公園施設以外の占用物件 (第 6 条) を区別し、占用物件の設置については、管理者による許可が必要であることを明示した (第 6 条)。また、公園施設の建設についても、公園の空間性を確保するために、建ぺい率要件を設けた (第 4 条 1 項)。公園管理者以外の者が、公園施設を設けるときは、設置管理許可が必要であることも明示された (第 5 条)。

さらに、高度経済成長に伴う公害問題や生活環境の悪化によって、緑やオープンスペースの価値の重要性が高まった。このため、1972 年には、都市公園等整備緊急措置法が成立し、同法に基づき都市公園等整備 5 箇年計画が策定された。1972 年からの約 30 年間、公園の量的規模は拡大し、全国において約 7 万 2000 箇所、面積にして 7 万 7000 ヘクタールの公園が整備された⁹。

2003 年に入ると、都市公園等整備 5 箇年計画は、社会資本整備重点計画に引き継がれ、面積の拡大から、公園の質的充実と管理運営が重視されるようになった。とりわけ、2014 年に設置された「新たな時代の都市マネジメントに対応した都市公園等のあり方検討会」による最終報告書 (2016 年 4 月公開) は、今後の公園施策について、緑とオープンスペースの量的整備を急ぐステージから、社会の成熟化や市民の価値観の多様化、都市インフラの一定の整備等を背景として、都市や地域、市民のために、緑とオープンスペースの持つ

⁴ 東京都建設局公園緑地部 (1985) pp.306-307

⁵ 内閣府 (2004) p.4

⁶ 塚田 (2020) pp.77-78

⁷ 日本公園緑地協会「都市公園 150 年のあゆみ」 pp.7-8

URL: https://www.posa.or.jp/wp/wp-content/uploads/2023/01/posa_150th_panel.pdf (最終閲覧日 2023 年 4 月 14 日 閲覧)

⁸ 佐藤 (1977) p.461

⁹ 日本公園緑地協会「都市公園 150 年のあゆみ」 p.9

多機能性を、最大限引き出すことを重視するステージに移行していくことを提言した¹⁰。その上で、同報告書は、①ストック効果をより高めること、②民との連携を加速させること、および③都市公園を一層柔軟に使いこなすことを公園施策の観点として示し、特に②については、民との効果的な連携のための仕組みの充実化を重点的に推進すべきであることを提言する¹¹。

民間事業者との間で、公園の整備や維持管理を連携する法制度として、①設置管理許可制度（都市公園法第5条）、②指定管理者制度（地方自治法第244条の2）、③民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）に基づくPFI事業がある。2017年の都市公園法の改正によって、新たに④「公募設置管理制度（以下、「Park-PFI制度」という。）」が設けられた（第5条の2～第5条の9）。

Park-PFI制度は、従来の設置管理許可制度が、公園施設単体の設置管理であるのに対して、公共部分の整備を収益施設と一体的に行うことを可能とする¹²。この他にも、民間事業者等が制度を活用しやすいよう、特例措置として①設置管理許可の期間を従来の10年から20年に延長を認め（第5条の2第5項）、②建ぺい率の特例として10%の上乗せを可能とし（第5条の9第1項、第4条1項但書、都市公園法施行令第6条第6項）、③利便増進施設（駐輪場や地域における催しに関する情報を提供するための看板、広告塔）の占用を認めている（第5条の9第2項）。

公園の管理者である地方公共団体は、各法制度を単体で活用するのみならず、事業内容に合わせて、組み合わせることもできる。

(2) 公共空間活用の意義 ～ニューヨーク市・ハイラインの事例

深沢他（2023b）では、公共空間活用の取組に関する地方自治体へのアンケート調査を実施したが、公園の活用により、来訪者や観光客の増加といった人流効果や、住民満足度や知名度の向上、維持管理費の減少、治安・安全性の改善などの効果が実感されていることを確認した。一方で、同アンケートでは、公園の活用によって、回遊性の向上だけでなく、周辺の低未利用地の減少や、民間投資の増加等、公園の周辺エリアへのプラスの効果を実感している事例も見られた。このように、道路、河川、公園といった公共空間の活用は、周囲エリアも含めてプラスの効果をもたらす可能性があるものであるが、公共空間の活用は、都市にとってどのような意味を持つのであろうか。

道路、河川、公園などの公共空間について、居心地のよい場所、賑わいのある魅力ある場所へと転換する取組は、世界各国で行われており、このような都市のアメニティや魅力を高めることが都市の成長に与える影響は、経済学的にも注目されている。

清水・武藤（2018）では、「都市の魅力・アメニティが都市で雇用される者や暮らす者を惹きつけ続け、都市の成長そのものを左右するという分析は、教科書的議論ではあまりされてこなかったのが現状である」としつつも、「Glaeserなど経済学者の一部にも多様な都市の魅力・アメニティが「集積」の持続的な力を生み、まちのあり方にも影響するという

¹⁰ 国土交通省（2016）「新たな時代の都市マネジメントに対応した都市公園等のあり方検討会」最終とりまとめの公表について」

URL: https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi10_hh_000225.html（2023年4月14日閲覧）による。

¹¹ 同上

¹² 塚田（2020）p.85

とらえ方がされるようになってきている」こと、「都市住民に実感されやすい魅力・アメニティが提供されるようにすることが、都市に人を惹きつけ続け、都市の成長・活性化を図る上で不可欠であると言える」ことを指摘している¹³。

また、国土交通省の「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の2019年の報告書では、「今後のまちづくりの方向性として、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォークアブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを形成することにより、内外の多様な人材・関係人口の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現する都市を構築していくべき」と提言している¹⁴。

同懇談会の報告書では、公共空間の活用事例として、ニューヨークのタイムズスクエアやブライアント・パーク等の海外事例や、姫路駅北駅前広場や豊島区南池袋公園等の国内事例が紹介されている¹⁵。例えば、ニューヨークのブライアント・パークは、かつては“全米一の麻薬密売スポット”と評されていたが、現在では、カフェ、レストラン、メリーゴーランド、スケートリンク等の多様なアクティビティが24時間オールシーズン行われる場所へと変貌している¹⁶。同様に、ニューヨークの街を大きく変えた公園であるハイラインについて、既往文献と現地調査等の結果に基づき、紹介したい¹⁷。



写真1 ニューヨーク ブライアント・パーク

<出所>いずれも2023年2月筆者撮影



写真2 ハイライン

ハイラインは、ニューヨークのマンハッタン島西部の貨物線の高架廃線を利用した全長約2.3kmの緑道の公園で、500種類以上の植物や樹木が存在する。1934年に高架化された

¹³ 清水・武藤（2018）p.147

¹⁴ 国土交通省報道発表資料「「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生」（2019年6月26日）
URL: <https://www.mlit.go.jp/common/001301644.pdf>（2023年4月13日閲覧）

¹⁵ 国土交通省 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会（2019）「中間とりまとめ報告書（ダイジェスト）」,pp.5-8。
URL: <https://www.mlit.go.jp/common/001301647.pdf>（2023年4月13日閲覧）

¹⁶ 同上 p.6

¹⁷ ハイラインに関する現地調査は、2023年2月6日に米国都市住宅開発省と国土交通省、独立行政法人都市再生機構との第10回日米共同研究会において実施した。

貨物鉄道は、肉や乳製品等の輸送に用いられていたが、トラック輸送の増加等により、1980年代に運行が廃止された。1990年代には鉄道の南部分が、新しい都市開発のため撤去され、地権者らはハイラインの残りの部分の撤去と再開発を望むようになった¹⁸。



図1 ニューヨーク市ハイラインの場所

<出所>HIGH LINE の Web ページをもとに OpenStreetMap を加工し筆者作成

一方、1999年には、ハイラインの保全と公共空間としての再利用を目指し、ジョシュア・デイビッド (Joshua David) とロバート・ハモンド (Robert Hammond) により、NPO 法人「フレンズ・オブ・ザ・ハイライン」(Friends of the High Line) が設立された¹⁹。2002年のブルームバーク市長就任後、保全のための動きが加速化したが、取り壊しを望む地権者もいたことから、ニューヨーク市は、ハイラインの再生が近隣の再生につながるよう、ゾーニングの見直しを検討した²⁰。フレンズ・オブ・ザ・ハイラインは、2003年に活用のためのアイデアコンペを行い、自然遊歩道として利用する案や、全長約 1.6km のプールを作る案など、36 か国から 720 の様々な案が出された²¹。

2005年、ハイラインを公園として整備することが正式決定され、併せて、市のゾーニングの改正により「西チェルシー特別地区」が設定された。同特別地区では、鉄道用地の未利用の容積率を、区域内の都市開発に転用できる「トランスファー・ディベロップメント権 (Transfer Development Right: TDR)」が設定されている²²。図2の鉄道上部や西側のハイライン移転回廊 (Highline Transfer Corridor) 内の未利用容積率について、ゾーニング法第9条第8章第98-30節の規定により、西チェルシー特別地区内の一部区域に容積移転することが可能となっている²³。図3が示すように、ハイラインの眺望や採光等を確保できるよう、容積の移転先は設定されている。西チェルシー特別地区内の、基本容積率

¹⁸ HIGH LINE 「HISTORY」

URL: <https://www.thehighline.org/history/> (2023年5月11日閲覧) による。

¹⁹ 同上

²⁰ Alexandros (2013)p.141

²¹ HIGH LINE 「HISTORY」による。

²² 坂井 (2021) pp.154-158

²³ 西チェルシー特別区域については、ニューヨーク市ゾーニングコード第9条第8章第98節で規定されており、容積率移転に関する規定が第98-30節に、特別区域内の地区毎に、移転可能な容積率や、その他手段による容積緩和も含めた最高容積率が第98-22節で定められている (ニューヨーク市ゾーニング法による)。

は500%~750%だが、容積率の移転により100%~265%上乘せが可能である。さらに、図2のA、B、C、DおよびIの一部区域では、低所得者向けのアフォーダブルな住宅供給を促進する観点から、一定の容積率の移転を行った場合であって、かつ、低所得者向けの住宅を一定割合供給した場合等に、移転された容積率とほぼ同規模の容積緩和を可能とする「包摂的住宅」(Inclusionary Housing)の仕組み等も設けられている。

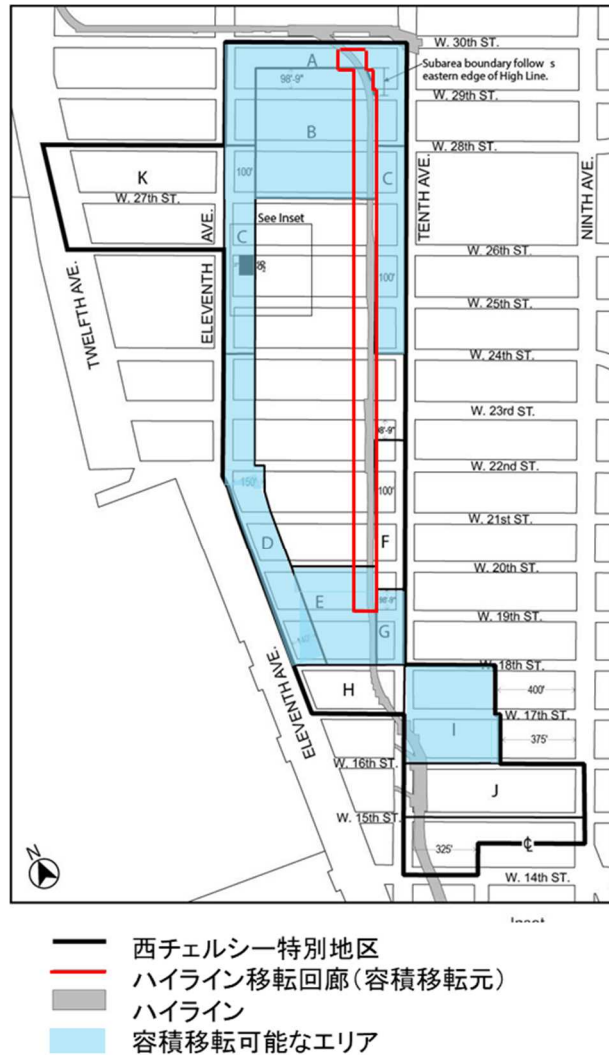


図2 西チェルシー特別地区

<出所>ニューヨーク市ゾーニング法第9条第8章第98-22節、アペンディクスAおよびBより、アペンディクスAの図に筆者が加工して作成

URL : <https://zr.planning.nyc.gov/article-ix/chapter-8> (2023年5月12日閲覧)

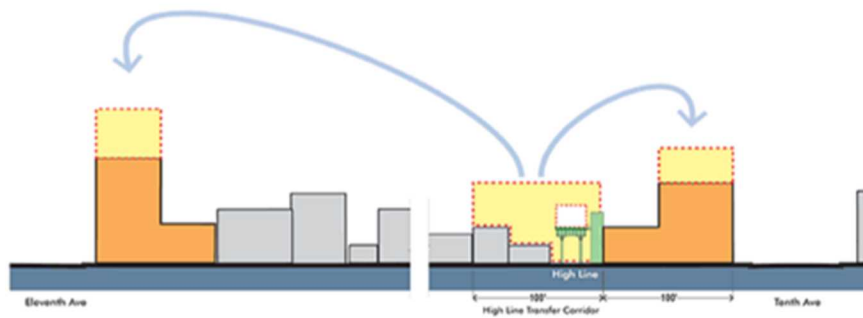


図3 トランスファー・ディベロップメント権(TDR)のイメージ図

<出所>ニューヨーク市 西チェルシー特別地区の提案資料 P.15 図を引用

URL : <https://www.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/west-chelsea/westchelsea.pdf> (2023年5月12日閲覧)

2017年9月には、ハイライン移転回廊内で譲渡可能な容積率の90%以上の移転が確認されたため、ゾーニング法第9条第8章第98-262節の規定により、西チェルシーアフォーダブル住宅基金(The West Chelsea Affordable Housing Fund (WChAHF))に一定額(2023年5月時点で1平方フィート辺り549.45ドル²⁴)を寄付することで、ハイラインからの容積移転なしで、包摂的住宅の仕組みを活用した容積率の緩和が可能となっている²⁵。

なお、2005年に西チェルシー特別地区が設定された際には、近隣の住宅供給等を促進するよう用途地区の見直し等も行われている。また、公園に風等が十分確保されるよう、ハイライン周辺地域の密度や、隣接建物のセットバック等も細かく設定されている²⁶。

ハイラインは、2009年に一部区間の開園後、2011年、2014年に順次供用されている。整備費は、2016年までに、ニューヨーク市が約135億円、連邦政府が約22億円、ニューヨーク州が約0.44億円を負担したほか、フレンズ・オブ・ザ・ハイラインが約48億円を負担している²⁷。ハイラインは、CSX鉄道から市に構造物が寄付されたことから、ニューヨーク市が現在所有している。ハイラインの維持管理は、契約によりフレンズ・オブ・ザ・ハイラインが行っており、その費用の大半は寄付等でまかなわれているが、ハイラインのイベント利用料等も活用されている²⁸。ハイラインには、多くのアート作品が展示されるとともに、休息用のベンチなども設置されている。その他にも、様々な活動が行われており、夏場にはビルの壁を利用して映画が上映されている。

また、ハイラインには、公園の設計に最高水準のデザインが用いられたこともあって、周辺の建物のデザイン水準が大きく引き上げられている²⁹。沿道には世界的に著名な建築家による高級住宅などがいくつも建築されており、例えば、故ザハ・ハディド氏(Zaha Hadid)がマンハッタンで唯一設計した高級住宅や、ニール・ディナーリ氏(Neil Denari)の高級住宅(HL23)等が立地している(写真3,4)。

²⁴ REUTERS「Currencis」の為替レート(米ドル138.22円 2023年5月19日時点)を基に、1平方フィート=0.092304㎡で計算すると、1㎡辺り約82万2770円。

URL: <https://www.reuters.com/markets/currencies/>

²⁵ New York City「Department of City Planning: Mandated & Other Notices」

URL: <https://www.nyc.gov/site/planning/about/mandated-notice.page> (2023年5月11日閲覧)による。

²⁶ Alexandros (2013) p.143

²⁷ 坂井(2021) p.196

²⁸ 坂井(2021) p.197

²⁹ Alexandros (2013) p.145

ハイラインでは、廃線の一部を保全し、自生していた草花の多くをそのまま植栽しており、多くのボランティアの協力によってその手入れが支えられているが、産業構造物としての歴史とありのままの自然を残して、静かにゆっくりと時代の変遷を感じさせるようなデザインが、多くの人を惹きつけているとのことである³⁰。

ハイラインの整備効果であるが、ハイラインの周辺では、2005年のゾーニングの見直しから5年間で、20億ドル近い民間投資が行われており、1万2千人の雇用が創出された³¹。また、ハイラインから徒歩5分圏内の住宅用地の2011年の土地の市場価格は、建設前の2003年から103%上昇している³²。さらに、ハイライン北部では、マンハッタンの最大規模の再開発事業であるハドソン・ヤードがあり、ランドマークであるベッセル（写真4）周辺に、ショッピングモールや、三井不動産株式会社のオフィスビルをはじめとしたオフィスや住宅等の高層ビルが建築されている³³。

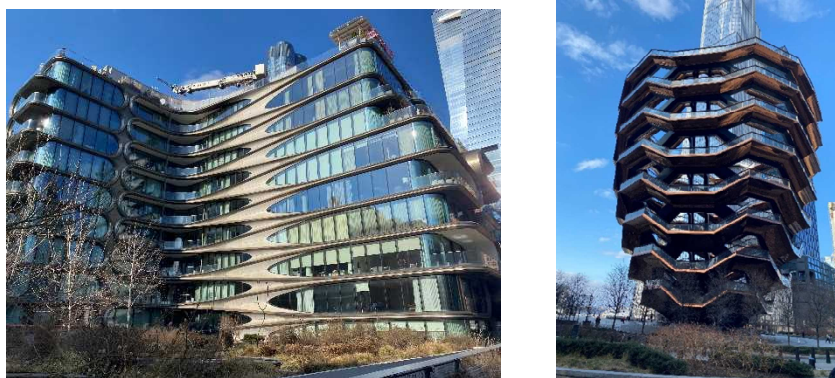


写真3, 4 ハイライン周辺の建築物

(左)ザハ・ハデイド氏(Zaha Hadid)によるハイライン沿いの高級住宅(520 W 28th Street)

(右)ベッセル(ハドソン・ヤード)

<出所>いずれも2023年2月筆者撮影

ハイラインには、開園翌年の2010年には200万人の観光客が訪れ、2012年には約440万人以上が来訪した³⁴。さらに、2015年には約760万人が来訪し、ニューヨークの主な観光名所10か所のうち、最も来訪者が多い場所となっている³⁵。なお、新型コロナウイルスにより、ニューヨーク市全体の観光客は2019年の約6,660万人から65%減少したが、2022年には2019年の85%である5,670万人まで回復している³⁶。

ハイラインは、専門家でもないたった2人の近隣住民が、保存運動に立ち上がったボトムアップの草の根の運動であるが、民間主導だからこそ、多くの支援を得ることができた

³⁰ 鷲岡 (2014) pp.17-18

³¹ Alexandros (2013) p.146

³² 木村 (2016) p.16

³³ 宮本・土屋 (2019)「北米における都市鉄道整備と沿線開発」(講演資料)、一般財団法人運輸総合研究所、第131回運輸政策コロキウム〜ワシントンレポートⅢ〜、2019年7月31日、
URL: https://www.jitri.or.jp/docs/190731_collo-16.pdf (2023年5月12日閲覧)による。

³⁴ Alexandros (2013) p.150

³⁵ Richard and Elizabeth (2017) p.8

³⁶ ニューヨーク市観光局「Annual Report 2022-2023」

URL: <https://nyc tourism-ar23.webflow.io/#cover> (2023年5月11日閲覧)による。

とのことである³⁷。さらに、その優れたデザインと、容積移転が可能となる西チェルシー特別地区の設定やゾーニングの見直し等によって、多くの来園者が訪れる場所になっただけでなく、優れた民間建築の増加や、多くの民間投資を呼び込み、エリア価値を大きく高めた公園であるといえる。

本稿では、我が国の公園の活用事例のうち、特に、民との連携を加速化させるような取組であって、周辺エリアや都市の構造にも大きな影響を与えている事例として、豊島区の南池袋公園ととしまみどりの防災公園の事例と、盛岡市の木伏緑地について、既往文献と現地インタビュー調査等に基づき、紹介することとしたい³⁸。

3. 調査事例:豊島区

池袋は、もともと、「駅袋」といわれるほど、駅の周りの商業施設でほぼ用が足りるため、駅とサンシャインから先に賑わいが広がっていないのが課題であった。豊島区では、2014年に日本創成会議の発表資料において東京23区で唯一「消滅可能性都市」との指摘を受けたことを機に、2015年より持続発展する「国際アート・カルチャー都市」として、“街全体が舞台の誰もが主役になれる劇場都市”を目指すこととしている³⁹。2018年には、池袋駅周辺の4つの公園の整備を契機として、公園と周辺の民間施設の連携により、交流、表現、発信の舞台であり、アート・カルチャーの活動の拠点となるアート・カルチャー・ハブとして育成する方針を示している⁴⁰。4公園については、2016年に「南池袋公園」がリニューアルされ、2019年10月に「中池袋公園」、2019年11月に「池袋西口公園」が相次いでリニューアルされ、2020年12月には「としまみどりの防災公園」が全面オープンしている⁴¹。また、2016年には、池袋駅東口グリーン大通りが国家戦略特別区域法の国家戦略道路占用事業の認定を取得しており、歩道空間を活用したオープンカフェやマルシェが可能となっている⁴²。

以下では、豊島区の池袋周辺の4公園を核としたまちづくりの中で、最初に整備が行われた「南池袋公園」と、Park-PFI制度を活用して整備された「としまみどりの防災公園」について紹介する。

(1)南池袋公園

①概要

南池袋公園は、池袋駅東口から徒歩5分、直線距離で約300mに位置する街区公園で、公園面積は7,811㎡である。戦後の区画整理により1951年に開園した公園で、1975年に地下鉄有楽町線の工事に伴い再整備された⁴³。2016年4月にリニューアルオープンした南池

³⁷ 鷺岡 (2014) pp.17-18

³⁸ 豊島区に関するインタビュー調査と現地調査は、2022年8月30日、9月16日、10月7日、2023年4月25日に実施した。盛岡市に関するインタビュー調査と現地調査は、2023年1月17日に実施した。

³⁹ 豊島区 (2022) p.4, 24

⁴⁰ 豊島区池袋駅周辺地域再生委員会 (2018) p.6,8

⁴¹ 豊島区 (2022) p.28

⁴² 内閣府地方創成推進事務局「第21回国家戦略特別区域諮問会議」、資料1-1「区域計画の認定について」(2016年4月13日開催) p.1

URL: https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc/dai21/shiryou1_1.pdf (2023年4月10日閲覧)

⁴³ 豊島区「南池袋公園 ー南池袋公園のご案内ー」

袋公園は、豊島区で初めて公園内にカフェの設置を認められ、広々とした芝生広場を設けるなど、開放感あふれた空間として整備された。災害時には、防災拠点としての役割も果たすこととなっており、帰宅困難者の一時的な退避空間として活用できるよう、救援物資の備蓄等が行われている。同公園の利用時間は、午前8時から午後10時までで、夜間や年末年始は閉園されている。

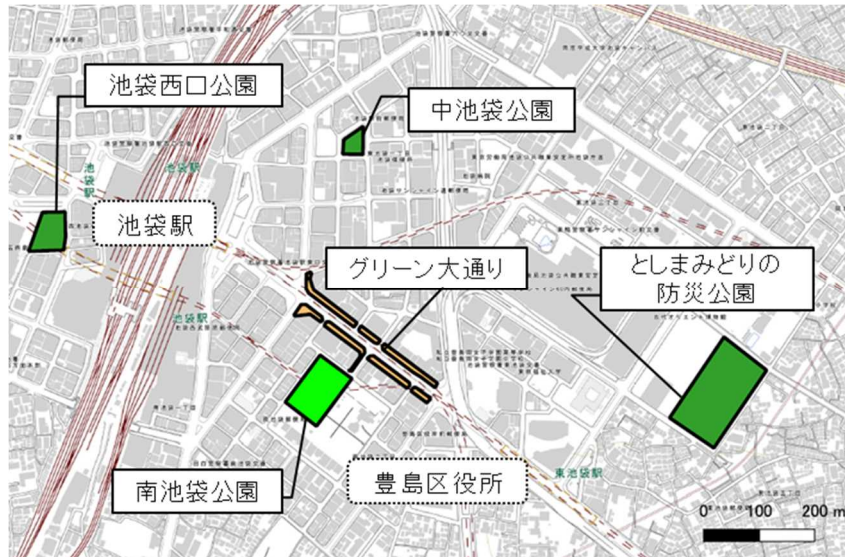


図4 池袋駅周辺における公園とグリーン大通りの地図

<出所> 豊島区及び内閣府等資料をもとに地理院地図を加工し筆者作成



写真5 従前の南池袋公園



写真6 現在の南池袋公園

<出所> 写真5は豊島区提供、写真6は2023年4月筆者撮影

②活用に至る経緯

南池袋公園は、東京電力の変電所の設置を契機として、2009年～2015年まで公園を閉鎖して再整備を行っており、2014年に公園の地下に東京電力の変電所と駐輪場が整備され、2016年にリニューアルオープンしている⁴⁴。豊島区都市整備部担当者へのインタビュー調

URL: https://www.city.toshima.lg.jp/340/shisetsu/koen/documents/160715_minamiikebukuropark_1.pdf (2023年4月10日閲覧) による。

⁴⁴ 豊島区都市整備部公園緑地課「南池袋公園について (R4.4)」による。

査によると、南池袋公園の噴水等の老朽化や木々が多いこと等もあって、雰囲気が悪化していたことも再整備のきっかけになったとのことである。更に、周辺の放置自転車が課題になっていたことから、公園の地下に駐輪場を整備している。

公園の整備費用は、整備費（建物を除く）に約4億円かかり、うち約2億9,000万円は変電所工事に伴う復旧費で、残りは基金でまかなったため、公的負担は少なく済んだとのことである⁴⁵。

また、公園の維持管理経費については、開園当初芝生等の植栽管理、警備などの歳出経費が約2,800万円であったが、地下の変電所や地下鉄の占用料と、固定の建物使用料やカフェの売り上げの歩合による収入で、年間約3,800万円の歳入となり、支出をまかなえていた⁴⁶。豊島区へのインタビュー調査によると、オープン後の盛況でトイレが不足したため、トイレを増設し、管理経費等が4,000万円程度まで増加した。現在は少し支出の方が多い。

南池袋公園のリニューアルについては、当初、地元商店街、町内会等が集まってワークショップを開いて議論したが、地域経済の活性化に期待する商店街側と静かな環境を望む住民側の間で意見がなかなか一致しなかった。このため、学識経験者として豊島区の新庁舎の設計に携わった平賀達也氏が参加し、議論を整理していく中で、公園内に魅力的な店舗を誘致し、質の高い憩いの場と公園周辺の賑わいの創出を図っていくことで話がまとまった。

③活用の状況

南池袋公園の芝生広場は、夏芝と冬芝のローテーションにより、一年中緑の芝生が保たれている。ゴザやラグ等を無料で貸し出しており、周辺のカフェなどで飲食物を購入し、芝生広場で飲食する人も多い。多目的広場では、無料でWi-Fiが利用でき、また園内のキッズテラスには、大きなすべり台や、シーソー等の遊具が設置されている。更に、公衆トイレの壁にはふくろう型の本のポストを設置し、中央図書館の本を職員が入れ替えており、10時から16時まで公園のどこでも図書館のように自由に読めるようにしているが、未だに一冊も盗まれていないとのことである（写真7）。

南池袋公園では、豊島区から民間企業に芝生等の植栽管理を委託しており、また、カフェ部分については地元の飲食企業に対して、豊島区より都市公園法第5条第2項に基づく管理許可を与えている。更に、地域住民の参加による持続可能な公園経営を行うため、地元の運営組織として、商店街、町内会やカフェ事業者等で構成される「南池袋公園をよくする会」が開園時から組織化されている。同会は、月1回ほど集まって活動しており、南池袋公園のイベント開催の可否に関する実質的判断がここで行われている。南池袋公園では、町内会、商店街関係のイベントや、地域のためになると同会が判断したイベントが開催されている。また、カフェの売り上げの0.5%は地域還元費として同会に寄付されており、活動資金となっている⁴⁷。なお、同公園では指定管理者制度は導入されていない。

⁴⁵ 鈴木（2022）p. 67

⁴⁶ 同上 pp. 67-68

⁴⁷ 豊島区都市整備部公園緑地課「南池袋公園について（R4.4）」による。



写真7 南池袋公園 公衆トイレ壁面



写真8 豊島区 グリーン大通り

<出所>いずれも 2022 年 8 月筆者撮影

また、南池袋公園では、近接するグリーン大通りとも一体的にイベントが実施されている。グリーン大通りは、池袋駅東口から南池袋公園や現在の豊島区庁舎につながる大通りで、豊島区によるオープンカフェやマルシェ等の社会実験を経て、国家戦略特別区域法の国家戦略道路占用事業の認定を受けている。グリーン大通りには元々駐輪場があったが、南池袋公園における 2014 年の地下駐輪場整備に併せて路上自転車置き場を撤去し、道路空間の活用を行っている⁴⁸。更に、グリーン大通りでは、2018 年度から、歩道照明及び植栽帯のリニューアルや、電源・給排水設備の設置などの再整備工事を実施している⁴⁹。

グリーン大通りでは、賑わいの創出に向けて、マルシェやオープンカフェ、路上パフォーマンスなどのイベントを定期的実施しており、2017 年度からプロポーザルによりイベントの実施事業者を選定している。民間事業者から南池袋公園との一体的な活性化が提案され、現在は、グリーン大通りのみで開催されるイベント及びグリーン大通りと南池袋公園の両方を活用したスペシャルイベントが、合わせて年 6 日ほど開催されている。

また、グリーン大通りから更に賑わいが広がるよう、“まちなかりビングのある日常”として「Ikebukuro Living Loop」の活動を行っており、歩道にストリートファニーチャーと呼ばれる木製ベンチ等を設置する取組も行っている（写真 8）。

④活用による効果

南池袋公園は、「従前は薄暗く人があまり訪れない空間となっていた」が、現在では、「芝生広場を中心とした居心地の良い空間が実現し、区外の来街者も多く訪れる人気の高い公園となった」とのことである⁵⁰。また、豊島区では「多くの人を訪れる公園への変貌を遂げ、公園の存在が、池袋エリア全体の価値向上に寄与することとなり、大きく注目を浴びることとなった。この公園が都市再生のムーブメントをもたらすことになった。」と評価している⁵¹。

⁴⁸ 内閣府地方創成推進事務局「都市再生の事例 池袋周辺地域」p.4

URL: https://www.chisou.go.jp/tiiki/toshisaisei/jireisyu/pdf/ikebukuroekisyuuhun_jirei.pdf (2023 年 4 月 10 日 閲覧)

⁴⁹ 豊島区都市整備部資料「池袋駅東口 グリーン大通りでの取組み概要」による。

⁵⁰ 内閣府地方創成推進事務局「都市再生の事例 池袋周辺地域」p.13

⁵¹ 豊島区都市整備部（2022）による。

実際に、豊島区において2021年8月から2022年3月にかけて南池袋公園の利用者数等を調査したところ、一日当たりの平均で、平日で約6,000人、休日で約9,000人の利用者が確認されている。また、豊島区へのヒアリング調査によると、公園の周辺では、コンビニの新規出店やおしゃれな店舗なども出来つつある、とのことである。

(2) としまみどりの防災公園

① 概要⁵²

としまみどりの防災公園（愛称：IKE・SUNPARK）は、独立行政法人造幣局東京支局の跡地に整備された区内最大規模の防災公園で、2020年12月に全面オープンしている。池袋駅から1kmの距離に位置しており、公園面積は17,000㎡である。防災公園として、災害時には避難場所や救援物資の搬入・集配拠点、ヘリポートとしての活用が可能であり、平時には、賑わいの拠点となるよう、全国2例目となる都市公園法の公募設置管理制度（Park-PFI制度）を活用してカフェ等の整備が行われている。

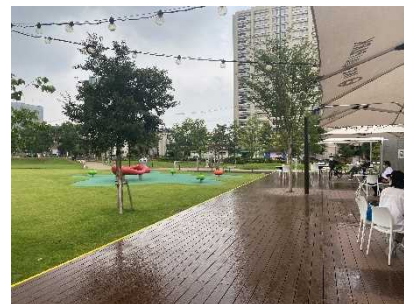


写真9, 10 としまみどりの防災公園(左:カフェを遠望、右:ウッドデッキ)

<出所>いずれも2022年8月筆者撮影

② 活用に至る経緯

公園となる以前、独立行政法人造幣局東京支局が1939年より貨幣や勲章の製造等を行っていたが、豊島区は東京23区の中でも公園や広場が少ない区であり、周囲には木造住宅密集地域が広がっていることもあって、長年にわたり地域の住民から造幣局の土地を防災公園として整備することが望まれていた⁵³。

2013年に造幣局の移転が正式に決定した後、独立行政法人都市再生機構（以下、「UR」という。）と豊島区は2015年に基本協定書を締結し、URの防災公園街区整備事業⁵⁴を活用して、防災公園の整備と周辺市街地の整備改善を一体的に実施することとした。造幣局跡地の3.2haをURがまとめて用地取得し、うち約1.7haを防災公園として整備するとともに、残りの約1.5haについては、文化交流機能として教育機関を公募し、東京国際大学がキャンパス整備を行っている（2023年9月開校予定）ほか、木造住宅密集地域の改善に資する事業が開始されるまでの間、豊島区が池袋保健所及びとしまキッズパークとして暫定

⁵² 豊島区都市整備部資料「公園が街を変える！『池袋駅周辺4つの公園』」による。

⁵³ 独立行政法人都市再生機構「造幣局地区防災公園街区整備事業」パンフレットによる。

⁵⁴ 独立行政法人都市再生機構「防災公園街区整備事業」

URL: <https://www.ur-net.go.jp/produce/business/business05.html>（2023年4月13日閲覧）による。

利用している⁵⁵。ヒアリングによると、URが用地取得し、補助金の活用や申請事務等をURが担当したことで、豊島区側の負担が少なくなっているとのことである。なお、総事業費約196億円のうち、約177億円が用地取得費、残り約19億円が施設整備費等である。

公園の整備にあたっては、目指すべき将来像にふさわしい公園のあり方を反映させるため、設計・施工から、管理運営までを一体にしたコンソーシアム（民間共同事業体）方式を、公募設置管理制度（Park-PFI制度）と同時に募集している。豊島区とURが公募型プロポーザル方式で事業者を選定しており、民間企業4社からなるコンソーシアムが受託した⁵⁶。

としまみどりの防災公園の管理については、コンソーシアムに参加した民間企業4社のうち2社が指定管理者として指定されており、指定管理費として豊島区から毎年約1億円が支払われている。

としまみどりの防災公園では、公園の価値をより高めるため、全国2例目となるPark-PFI制度を活用している。管理棟のカフェ区画を公募対象公園施設としており、前述したコンソーシアムが受託し、カフェの内装や、管理棟周辺の前のウッドデッキ等の特定公園施設の整備を行っている。カフェの運営は、コンソーシアムから飲食企業に業務委託されており、コンソーシアムは、委託企業からの使用料により内装工事やウッドデッキ等の整備費をまかなうこととしている。図5に、これらの事業スキームについてまとめた図を示す。

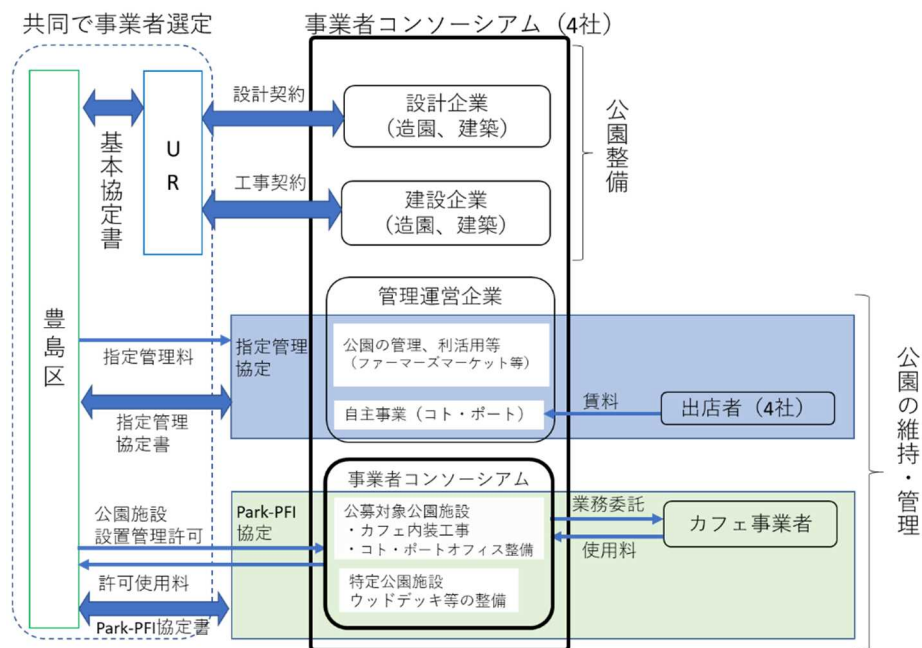


図5 としまみどりの防災公園における事業スキーム

<出所>豊島区資料により筆者作成

⁵⁵ 独立行政法人都市再生機構「特集 URが地域と進める防災+まちづくり IKE・SUNPARK」UR press 2020 vol.63
URL: <https://www.ur-net.go.jp/aboutus/publication/web-urpress63/special1.html> (2023年4月12日閲覧)による。

⁵⁶ 豊島区都市整備部公園緑地課片山祐貴課長「Park-PFI事業ととしまみどりの防災公園」第20回PPPセミナー 公民連携Dチャンネル 首都圏地区(2022年8月23日講演資料)による。

豊島区へのヒアリングによると、Park-PFI 制度は設置管理許可期間の延伸に関する特例（10年→20年）と、建蔽率の緩和に関する特例（2%→12%）の効果が大きく、としまみどりの防災公園については Park-PFI 制度の導入により、スムーズな事業者の選定につながった。

③活用の状況

としまみどりの防災公園は、災害時には、芝生広場が避難場所や救援物資の搬入・集配拠点として機能するほか、ヘリポートとしても活用可能となっている。また、木造住宅密集地域に面した公園の外周部には、火災時に延焼しにくいシラカシを植樹しているほか、非常用水洗トイレや、備蓄倉庫、かまどを格納したベンチ、自家発電装置、応急給水槽、深井戸などが整備されている。平時には憩いの場として、Park-PFI 制度を活用して、民間事業者によるカフェの運営が行われている。

公園の管理自体は、指定管理者である民間事業者が行っているが、指定管理者の自主事業として、スタートアップ企業支援の観点から、「コト・ポート (KOTO-PORT)」というけん引車による移動可能な小型店舗が4台設置されており、指定管理者の公募により飲食店が出店している。また、ファーマーズマーケットを豊島区と共催で原則毎週末に開催しており、区内の事業者や埼玉県の実業家等が出店している。また、コミュニティーガーデンとして近隣住民が、園内で花や野菜、ハーブ等を育て、収穫している。

一方、公園のオープン後、園内の利用ルールについて多数の意見が寄せられたことから、近隣町内会や、周辺のまちづくり協議会、地元企業、隣接小学校等による「としまみどりの防災公園をよくする会」が立ち上げられた。2か月に1回程度、園内の体験学習室や近隣の集会所に集まり、公園でのイベント状況の共有や利用ルールなどについて協議、検討を行っている。

更に、豊島区では、南池袋公園、池袋西口公園、中池袋公園、としまみどりの防災公園の4つの公園を核としたまちづくりを進めており、移動手段の一つとしてこれら4つの公園や池袋駅等を回遊する IKEBUS が2019年11月から運行を開始しており、としまみどりの防災公園の中にも IKEBUS の停留所が設けられている⁵⁷。



写真11 コト・ポート(KOTO-PORT)



写真12 IKEBUS

<出所>いずれも2022年8月筆者撮影

⁵⁷ 豊島区都市整備部「公園が街を変える！『池袋駅周辺4つの公園』」による。

④活用による効果

同公園では、2020年11月から、園内に設置したビーコンを用いて、利用者のスマホ端末から移動状況に関するデータを収集しており、来園者の前後の移動状況などの分析が可能となっている。2020年11月から2022年3月のビーコンによる来園者数調査では、平均来場者数は平日約1,129人、土日約1,898人の方々が来園している。指定管理者へのヒアリングによると、徒歩や自転車といった近隣からのアクセスだけでなく、新宿などの都心部や埼玉県からの来訪者もいるとのことである。

また、来園者に対する利用満足度調査も行っており、2022年11月に実施した調査では、総合的な満足度について、70%が満足、21%がほぼ満足と回答しており、利用者の91%が満足していることが分かる。

(3)豊島区における今後の取り組み

豊島区における4つの公園を核としたまちづくりは、それぞれの公園に対する人流を大きく高めるだけでなく、「駅袋」といわれたまちの状況を大きく変えつつある。

また、豊島区では、ウォーカブル推進都市に賛同しており、都市再生整備計画で池袋地区をウォーカブル区域（都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域）として設定している⁵⁸。更に、2022年1月に、豊島区長は、記者会見において、これまでの4つの公園を核としたまちづくりから、東西のシンボルストリートを中心としたウォーカブルなまちづくりへと、取組を進めていくことを発表している⁵⁹。

2022年11月には、池袋エリアの企業、団体、学校、行政機関などが連携する「池袋エリアプラットフォーム」が設立され、多様な人々を惹きつけるまち、ウォーカブルなまちとして、池袋のまちの魅力や価値の向上を目指すこととしている⁶⁰。同取組は、国土交通省の2022年度官民連携まちなか再生推進事業にも位置付けられている。

更に、2023年3月には、「～池袋東西ウォーカブル社会実験～みらいつなぐいけぶくろDAY」として、将来、駅前広場化が計画されている池袋駅東口のグリーン大通りと西口のアゼリア通りにおいて、同時に道路と沿道を活用して踊りや演奏が披露される等の社会実験が行われている。

4. 調査事例：盛岡市

(1)概要

木伏緑地はJR盛岡駅から見て北東の、直線距離で約200mの位置にある都市公園で、面積は約4,000㎡であり、地下には駐輪場が存在する。また、同公園の横には一級河川である北上川が流れている。元々この公園は、1983年の区画整理事業により、地下駐輪場とと

⁵⁸ 国土交通省「ウォーカブル推進都市一覧（令和4年5月31日時点）」

URL: <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001599033.pdf>（2023年4月12日閲覧）

⁵⁹ 豊島区「池袋東口と西口をつなぐウォーカブルなまちづくり」2022年1月19日豊島区長記者会見資料

URL: <https://www.city.toshima.lg.jp/333/machizukuri/kotsu/bus/documents/24siryou3.pdf>（2023年4月10日閲覧）による。

⁶⁰ 豊島区報道発表資料（2022年11月21日）「池袋エリアの企業・団体・学校・行政機関などが連携する「池袋エリアプラットフォーム」を設立しました」

URL: <https://www.city.toshima.lg.jp/013/kuse/koho/hodo/r0411/2211211438.html>（2023年4月10日閲覧）による。

もに設置され、かつての町名の字をとり、木伏緑地と名付けられた⁶¹。周辺に公衆用トイレが無いこと、また、ラグビーワールドカップ 2019 の開催などを背景として整備が行われることとなった。整備に当たっては、Park-PFI を活用し、2018 年に公衆用トイレを整備することを目的として公募設置等指針を出し、事業者を選定の上、2019 年から工事を行い、同年 9 月にオープンした。公園内では飲食店等が営業しており、さらに、隣接する河川空間と一体的な公共空間となり、年に数回イベント等が開催されている。

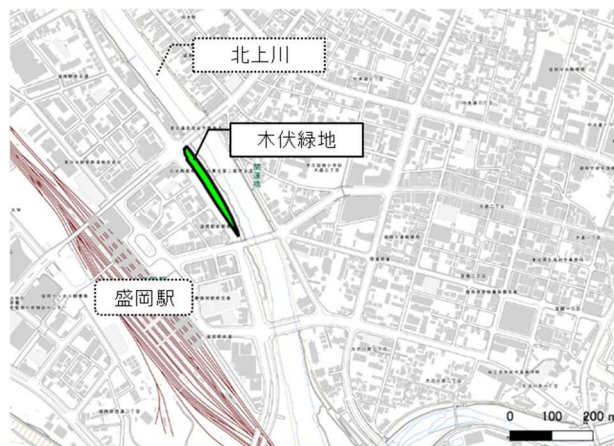


図6 木伏緑地の位置

<出所>地理院地図を加工し筆者作成

(2) 活用に至る経緯

整備前の課題としては、「普段は市民の憩いの場として、また年数回の地元商店街主催のイベント等に活用されてきたが、日常の利用者が少なく、好立地の割に賑わいが不足していること、駅東口周辺や当該緑地に公衆用トイレが無いこと⁶²」があった。加えて、ラグビーワールドカップ 2019 の開催によって、同市への観光客増加が見込まれることなどの背景もあった。

このような背景のもと、木伏緑地を整備することとなり、「2018 年 6 月に公園利用者等の利便性向上に繋がる民間収益施設と公衆用トイレを整備することを目的とした指針を示し⁶³」た上で、公募を行った。この指針において、事業者に対しては、公募対象公園施設の設置（飲食店等）、特定公園施設（公衆用トイレ）の設置及び譲渡業務、利便増進施設の設置、木伏緑地全般に係る管理運営業務を事業範囲として求めた⁶⁴。管理運営に関しては、全ての特定公園施設（公衆用トイレ）の引き渡しを終了した時点において、市は、事業者を公募対象公園施設、特定公園施設（公衆用トイレ）、利便増進施設を含めた木伏緑地全般に係る指定管理者とする、とした⁶⁵。以上の指針により、公募を経て、2018 年 8 月にゼロイ

⁶¹ 宮田 (2021b) p.81

⁶² 森 (2020) p.24

⁶³ 宮田 (2021a) p.51

⁶⁴ 盛岡市「木伏緑地公衆用トイレ整備事業公募設置等指針」p.2

URL: https://www.city.morioka.iwate.jp/res/projects/default_project/page/001/023/491/shishin.pdf (2023 年 4 月 4 日閲覧)

⁶⁵ 同上 p.2

チキウ合同会社を事業者として選定し、2019年4月に工事を開始、同年9月にオープンした⁶⁶。図7には、事業スキームを図にまとめたものを示す。

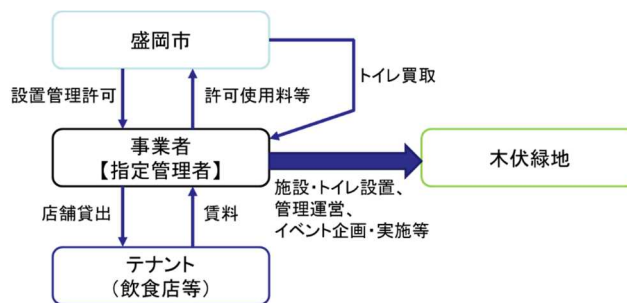


図7 木伏緑地における事業スキーム

<出所>国土交通省 PPP/PFI 推進首長会議（令和3年度）「盛岡市の官民連携の取組について」p.4
 URL: <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/content/001441239.pdf>（2023年4月18日閲覧）をもとに筆者作成

さらに、木伏緑地の特徴としては、木伏緑地である公園と、隣接する北上川の河川と空間が一体的になっていることである。一体的となった経緯としては、盛岡市では木伏緑地に隣接する北上川を含めた河川において、「かわまちづくり」を行っていることがある⁶⁷。そのなかで、これまで特殊堤と木伏緑地の間に管理用通路が存在していたところを、管理用通路に盛土する形で地盤を上げるとともに、河岸（高水敷）に至る階段の整備等が、木伏緑地のオープンまでに実施された（写真13,14）。さらに、木伏緑地オープン後も、親水護岸（船着き場）の整備が行われた。これらについて示したものが図8であるが、別々のスキームではありながら、公園と河川が同時期に整備されることで、一体的な空間が創出されたといえる。

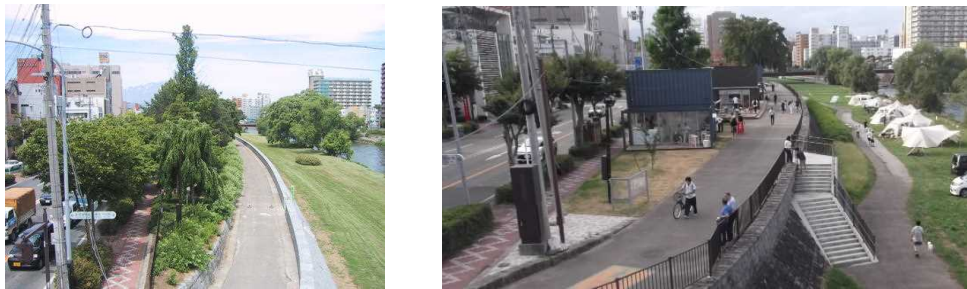


写真13,14 木伏緑地及び隣接する河川空間の様子

整備前(左)、整備後(右)

<出所>いずれも岩手河川国道事務所提供

⁶⁶ 宮田（2021a）p.51

⁶⁷ 盛岡市（2017）「盛岡地区かわまちづくり計画」

URL: https://www.thr.mlit.go.jp/iwate/siryou/report/report/morioka_kawamachi/pdf/12/12-07%20siryou2.pdf（2023年4月5日閲覧）による。

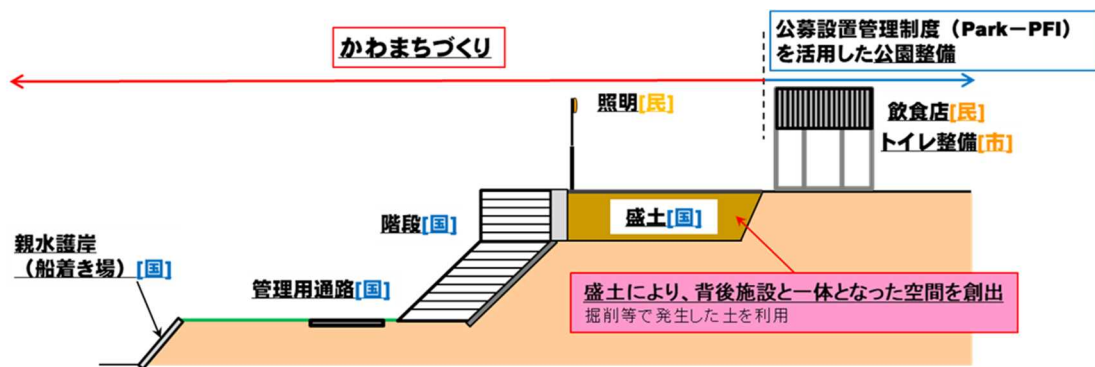


図 8 木伏緑地と河川の整備について

<出所>岩手河川国道事務所提供資料による。

(3) 活用の状況

木伏緑地には、収益施設であるテナコナを利用した飲食店、芝生広場等が存在するスペースがある。設置管理事業者であるゼロイチキュー合同会社の関係者に行ったインタビュー調査によると、飲食店については同事業者が地元資本の店を取り入れている、とのことである。これは、駅前の一等地では地価が高く、地元資本の参入が難しいことが背景にあるため、とのことである。さらに、テナントの選定に当たっては、木伏では夏は儲かるが冬は儲からないため、複数店舗を経営するなどして、木伏で経営し続ける体力があることに注意しており、業態はそれほどこだわっていない、とのことである。また、消費者側が飽きないようにするため、2、3年ごとに店を入れ替えている、とのことである。さらに、そもそも事業を行うに際して、銀行から融資を受ける前に、テナントをある程度決めておいた、とのことである。このように、事前に事業者がある程度テナントを想定しつつ、整備を行った点が特徴である。

また、木伏緑地にとどまらず、隣接する河川敷を活用しつつ、舟運体験学習や、アウトドアメーカーとの共同開催によるキャンプイベント、地元団体による移動式テントサウナ体験イベント、JR東日本の企画による映画の上映会など、年数回程度イベントが開催されている(写真15,16)。また、木伏緑地で購入したものを飲食するなど、河川の階段に腰掛ける人もいるなど、日常的に木伏緑地と河川空間が一体的な空間として活用されており、賑わいが創出されているといえる。



写真15, 16 木伏緑地活用及びイベントの様子

<出所>写真15は盛岡市提供、写真16は岩手河川国道事務所提供

(4)活用による効果

盛岡市ではこれまで木伏緑地利用者アンケートと来園者数調査を実施してきた。まず、前者のアンケート調査については、1回目として開園直後である2019年10月31日(木)と同年11月3日(日)、2回目(特に北上川河川管理通路沿いの照明灯について)として2021年10月28日(木)と同年10月24日(日)にそれぞれ実施している。特に1回目に着目すると、とても満足とやや満足の合計が79%であること、その理由として、オシャレで雰囲気がいよといった意見が見られる⁶⁸。

次に、来園者数調査については、オープン2週間後を第1回として、2023年3月現在で、これまで5回実施した。第1回目調査において、2019年9月26日(木)では1,596人、同年9月28日(土)では2,594人の来園者があった⁶⁹としており、「整備前は来園者の多くが公園内をただ通過するだけであったが、施設オープン後は、店舗で飲食をする方だけでなく、ウッドデッキに腰掛けたり、芝生広場でくつろいだりと、多くの方が滞在するようになった」とあり、さらに、「9月28日(土)の調査では、材木町の「よ市」帰りとみられる方が多く来園し、周辺エリアとの相乗効果が見られた」との記述がある⁷⁰。また、第5回調査においては、2021年10月24日(日)では1,501人、同年10月28日(木)では、830人であった、とのことである。

また、コロナ禍においても、木伏緑地の歩行者量はほぼ横ばいであり⁷¹、整備前と比べて、利用者数が増えていることがうかがえる。

さらに、地域の経済という点では、ゼロイチキュウ合同会社の関係者によると、木伏を出た店の中で、盛岡市内に出店した事例が3件あり、木伏に店を出すことで、知名度が上がっている可能性もある、とのことである。

そして、木伏緑地が繁華街と盛岡駅前の中間に位置し、地域をつなぐハブ機能としての役割を担っており、それぞれのエリアの回遊性が向上し、エリア一帯の賑わいが生まれている⁷²、との見解もある。

5. 考察

本稿では、豊島区の南池袋公園、としまみどりの防災公園、及び盛岡市の木伏緑地について焦点を当てて紹介してきた。これらの公園においては、次の様な共通点が見られる。

第1に、いずれの公園も民との連携を加速し、民のノウハウを活かすことで、公園の魅力が大きく高めている、ということである。いずれの公園においても、公園内に飲食店を設置することで日常的に人々が利用する場を形成するとともに、さらに定期的にイベントを開催することで、人が集まる居心地の良い空間を創出している。

⁶⁸ 盛岡市「木伏緑地利用者アンケート結果について(報告)」

URL: https://www.city.morioka.iwate.jp/_res/projects/default_project/_page_001/029/651/questionnaire1.pdf
(2023年4月10日閲覧)による。

⁶⁹ なお、盛岡市HP「木伏緑地利用者調査について」においては、参考値として整備前の来園状況として、平成30年11月1日(木)653人、平成30年11月4日(日)441人と記載されている。

⁷⁰ 盛岡市Webページ「木伏緑地利用者調査について」

URL: <https://www.city.morioka.iwate.jp/kurashi/midori/koen/1024219/1029651.html> (2023年4月10日閲覧)による。

⁷¹ 盛岡市令和4年3月予算審査特別委員会03月18日-05号p67、都市整備部長答弁による。

⁷² 同上p.53

第2に、他の公共空間と一体的に活用されることで、エリア的により大きな効果を生み出しているという点にも特徴がある。盛岡市の木伏緑地では、日常的に木伏緑地と河川空間が一体的な空間として活用されており、また、河川敷を活用した舟運体験学習やキャンプ等のイベントが行われることで、川を楽しむ人も惹きつけるなど、より大きな賑わいの場と集客を生み出している。更に、池袋のケースでは、南池袋公園と隣接するグリーン大通りにおいては、池袋駅からグリーン大通りを経由した南池袋公園への大きな人の流れが日々生じており、また、一体的となったイベントの定期的な開催や、「Ikebukuro Living Loop」によるグリーン大通りから更に賑わいを広げるための取組によって、街の姿を大きく変えつつあるといえる。さらに、としまみどりの防災公園も含めた池袋駅周辺の4つの公園は、それぞれの特色と魅力を活かして各公園への大きな人の流れを生み出すとともに、4公園が核となって、まちの回遊性を向上させ、拠点の賑わいを街の面的な賑わいへとつなげているといえる。

第3の点として、豊島区の事例は、ニューヨークのハイラインと同様に、公園の整備が都市計画やまちの将来ビジョンの中でしっかりと位置付けられることで、公園の整備と連動した様々な施策が講じられ、都市全体のアメニティや魅力を大きく高めたといえる。ニューヨークについては、地域住民によるボトムアップによる保全活動に加えて、ハイラインの再生を近隣の再生につなげるという考えの下、ハイラインの整備と併せて、西チェルシー特別地区における開発権の移転が可能なトランスファー・ディベロップメント権(TDR)の仕組みや都市計画の見直しが行われたことで、ハイラインの周辺における多くの再開発や地価の上昇をもたらし、ニューヨークで最も観光客が訪問する魅力的な場所を広範囲にわたって創出した事例である。豊島区についても、駅とサンシャインから先に賑わいを広げるという明確なビジョンの下、核となる4つの公園の整備を進めていく中で、IKEBUSの導入やウォーカブルの取組も連動して実施することで、「駅袋」といわれた状況から、街全体のアメニティや魅力を高め、街の人流を大きく変えた事例である。いずれも公園の拠点としての魅力の向上にとどまらず、エリア的な賑わい創出につなげているなど、街のアメニティや魅力を大きく高め、人流や地域経済にも大きな影響を与えるなど、都市の成長という観点でも注目すべき事例であるといえる。

6. おわりに

本稿では、公共空間の活用における調査研究として、公園について焦点を当てた。冒頭で公園制度および公民連携の沿革を整理し、公共空間の活用の意義について、ニューヨークの公園であるハイラインの具体的事例を踏まえ、ハイラインの再生の取組が、地域住民によるボトムアップによる保全活動に加えて、優れたデザインや開発権の移転等により、地域全体の魅力やエリア価値を大きく高めていることを示した。その上で、我が国における事例として、豊島区の池袋公園ととしまみどりの防災公園及び、盛岡市の木伏緑地について紹介した。これら事例は、民との連携の加速化により、居心地のよい賑わいの場を創出するとともに、公園、道路空間、河川空間が一体的に活用されることで、より広域的な賑わいの創出へとつなげている。更に、都市計画などのまちの将来ビジョンに位置付けられた取組については、ウォーカブルなどの関連施策が重ねられていくことで、より大きな

人流の変化やまちの魅力の創出へとつながっており、都市の成長においても注目すべき点であるという考察を行った。

参考文献

- Alexandros Washburn(2013) “The Process and Products of the High Line,” *The Nature of Urban Design: A New York City Perspective on Resilience*, chapter4 , Island Press.
- Richard Plunz and Moskalenko, Elizabeth(2017) “High Line Methods,” *Landscape Performance Series*, Landscape Architecture Foundation,
URL: <https://doi.org/10.31353/csl251> (2023年5月12日閲覧) .
- 木村優介 (2016)「海外におけるみどりの資産価値 ニューヨーク・ハイラインにおけるインフラ再利用を例に」『公園緑地』Vol.77 No.2, p.16.
- 坂井文 (2021)『イギリスとアメリカの公共空間マネジメント 公民連携の手法と事例』学芸出版社.
- 鷺岡恵子 (2014)「廃線を活用した都市公園開発 ～ニューヨーク・ハイライン公園の成
功に学ぶ～」Clair Report No.394 財団法人自治体国際化協会ニューヨーク事務所
- 佐藤昌 (1977)『日本公園緑地発達史 (上)』都市計画研究所.
- 清水晃 (2018)「北上川水系・盛岡地区かわまちづくり」『河川』Vol.74 No.2, pp.74-79.
- 清水千弘・武藤祥郎 (2018)「都市の魅力 何が都市の成長をドライブするのか」, 柳川
範之編著『インフラを科学する 波及効果のエビデンス』中央経済社, 第6章.p.147
- 鈴木文彦 (2022)『スキーム図解 公民連携パークマネジメント 一人を集め都市の価値
を高める仕組み』学芸出版社.
- 内閣府 (2004)「規制改革・民間開放推進3か年計画 分野別各論10 住宅・土地・公共工
事・環境」
URL: <https://www8.cao.go.jp/kisei/siryu/040319/2-2-10.pdf> (2023年4月17日閲覧) .
- 塚田洋 (2020)「都市公園制度の変遷と公民連携の課題」『レファレンス』国立国会図書館
URL: [https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11488860_po_083204.pdf?conte
ntNo=1](https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11488860_po_083204.pdf?contentNo=1) (2023年4月18日閲覧) .
- 東京都建設局公園緑地部 (1985)『東京の公園110年』.
- 豊島区 (2022)「豊島区基本計画2022-2025」
URL:[https://www.city.toshima.lg.jp/001/kuse/shisaku/shisaku/kekaku/032617/doc
uments/masterplan-souron.pdf](https://www.city.toshima.lg.jp/001/kuse/shisaku/shisaku/kekaku/032617/documents/masterplan-souron.pdf) (2023年5月12日閲覧)
- 豊島区池袋駅周辺地域再生委員会 (2018)「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」
URL:https://www.city.toshima.lg.jp/405/documents/kibanseibihosin_honpen.pdf
(2023年5月12日閲覧)

- 豊島区都市整備部（2022）「広場・公園を中心とした都市再生」『都市計画』Vol. 71, No. 5, pp. 48-51.
- 中越延豊（1926）「我が国公園の現状」『庭園』第8巻第11号 pp. 1-7.
- 深沢瞳、鶴指眞志、酒井聡佑、田中和氏（2023a）「公共空間活用と持続可能な地域経営に関する調査研究—調査研究キックオフ—」『国土交通政策研究所紀要81号』
URL: https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2023/81_3.pdf（2023年4月13日閲覧）
- 深沢瞳、鶴指眞志、酒井聡佑、田中和氏（2023b）「地方自治体による公共空間活用の実施状況—アンケート調査結果に基づく報告と分析—」『国土交通政策研究所紀要81号』
URL: https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2023/81_4.pdf（2023年4月13日閲覧）
- 深沢瞳、多田智和、酒井聡佑、兼元雄基、田中和氏（2023）「河川空間活用事例調査研究（中間報告）」『国土交通政策研究所紀要81号』
URL: https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2023/81_3.pdf（2023年4月13日閲覧）
- 宮田大陸（2021a）「木伏緑地の再整備から見た都市の経営」『新都市』Vol. 72 No. 5, pp. 51-55.
- 宮田大陸（2021b）「寒冷地における冬季の屋外空間利活用—盛岡市木伏緑地—」『ゆき』No. 125, pp. 81-83.
- 森勝利（2020）「Park-PFIを活用した公園整備（木伏緑地）：公民連携による公園からはじまるまちづくり」『月刊建設』No. 64 No. 5, pp. 24-26.

<謝辞>

本稿の執筆にあたって、笠原邦子調査員には、ハイラインに関する英語文献資料の収集や翻訳にご協力いただいた。ここに記して感謝申し上げます。

（HP公開日 2023年5月29日）

※本稿は、「国土交通政策研究所紀要第81号2023年」掲載予定論文を刊行前に早期公開するものである。