

ストリートデザイン懇談会・第1回「これからのストリートに求められるもの」

ストリートデザイン・マネジメント

「暮らし続けたいくなる」まちづくりへ

横浜国立大学 大学院
都市イノベーション研究院 助教

三浦詩乃

「暮らし続けたいくなる」まち？

目的施設の質/利便性で決まる？

Q 自宅

Q 勤務地 駅

Q 病院、学校

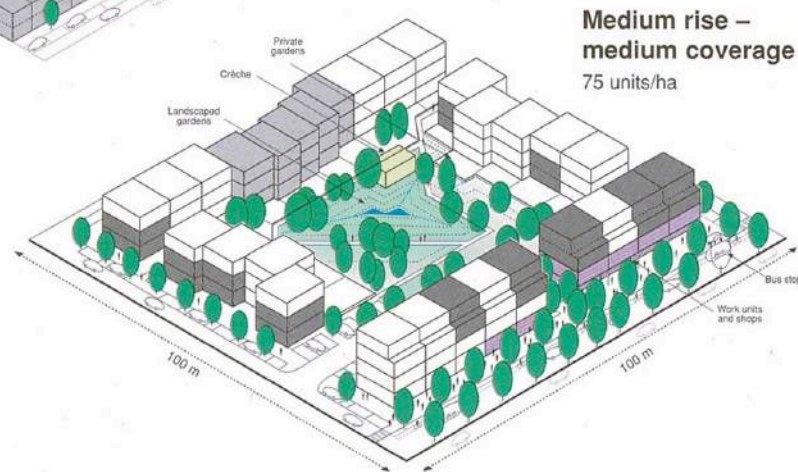
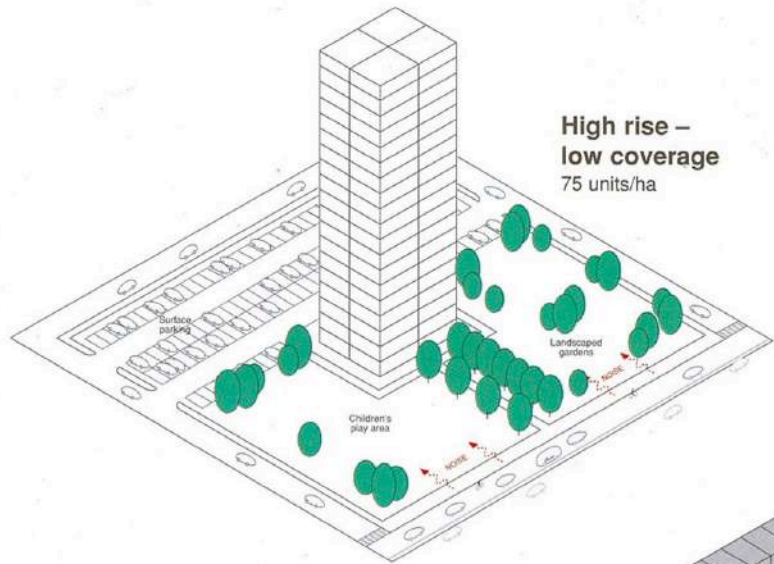
商業施設

文化施設

...

「高層住居とその**社会的疎外**に対する批判の多くは、その**高密度**によるものではなく、**地上レベルでの低密度**によるもの」

(Newman and Hogan 1981)



1ha に 75世帯 :

英国Urban Task Force(1999)より

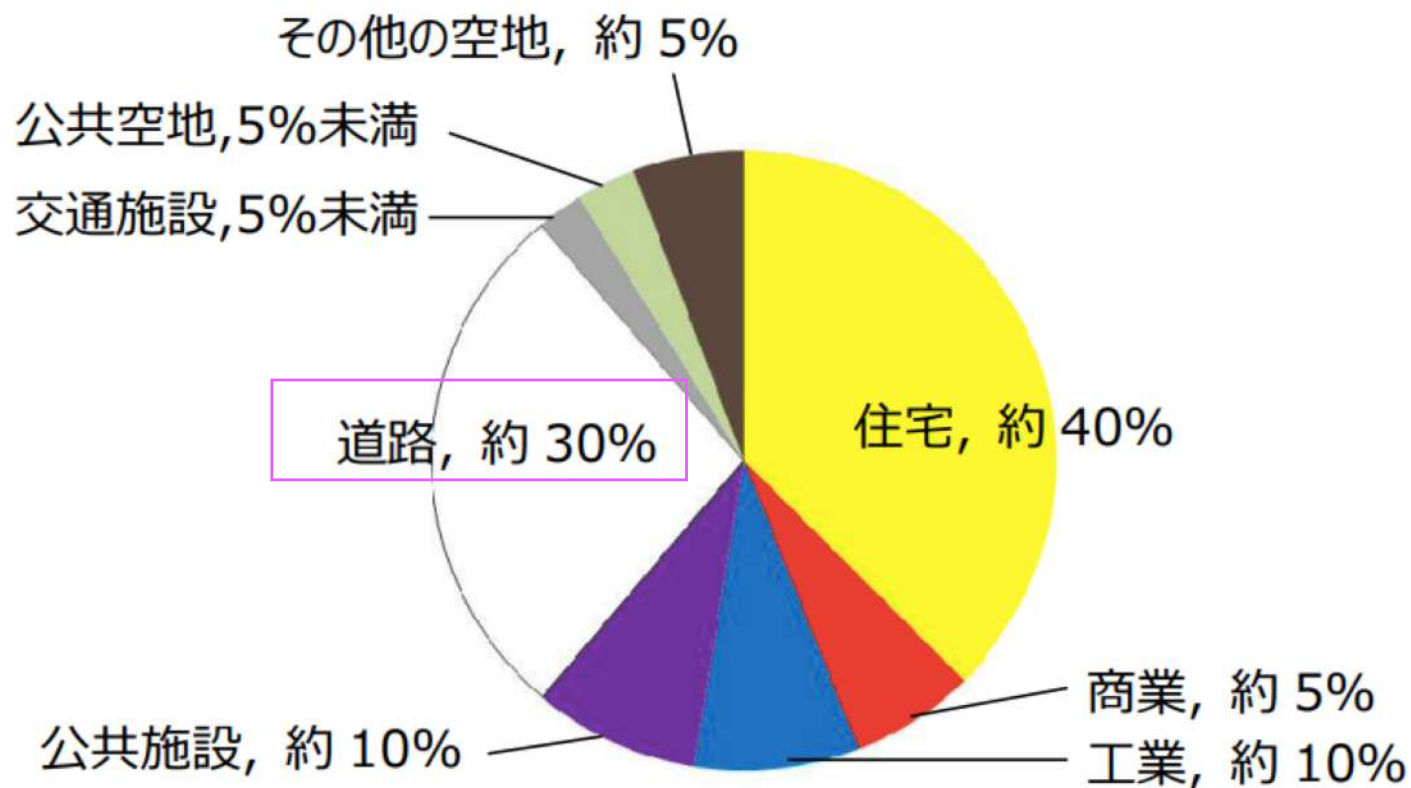
Key

Target a mix of activities
Include a variety of house types

- Community facilities
- Shops and workspaces
- Maisonettes
- Houses
- Apartments

配置の総体
(優先順位)で大きく
住環境が異なる

‘地上レベル’現況（可住地）



新潟市の場合(H28)：新潟市 都市の現況と見通しより

誰もが、1日の生活で必ず使う/目にする

『道』

→まちの健康、優しさ、面白さがあらわれる

UN-HABITAT：公共空間再生への期待



- | | |
|------------------|-----------------------|
| (1)まちの規範を示す旗印 | (6)公共空間どうしの波及効果 |
| (2)人々の共有地 | (7)安全安心 |
| (3)所得及び投資向上、財の創出 | (8)公平性と包摂性の実現 |
| (4)環境の持続可能性 | (9)ジェンダーや年代に配慮した都市づくり |
| (5)効率的な交通 | (10)理想的な市民参加の機会創出 |
| | (11)素晴らしい都市に向けた急進力 |

「暮らし続けられる都市Livable City」戦略

自治体が

- Easier (手軽に)
- Effective (効果的に)
- Equity (公平に)

目的達成

→道路空間に戦略的再投資



「暮らし続けられる都市Livable City」戦略

→ 道路空間に戦略的再投資

車のための 道路による成長

から

人の活動のための 街路/ストリートによる成長へ

> 暮らしに“ストリートを取り戻せ”

CASE 1 公園のような通りで健康に

Healthy Streets for London 「ロンドンのための健康なストリート」
保健衛生（メンタルヘルスなども考慮）の観点から、街路空間に再投資

Oxford Street

(イメージ>現在は歩行者+バスへ)

交通安全、大気汚染緩和、歩けるまちへ



<https://consultations.tfl.gov.uk/roads/oxford-street/> より

CASE 1 公園のような通りで健康に

Healthy Streets for London 「ロンドンのための健康なストリート」

保健衛生（メンタルヘルスなども考慮）の観点から、街路空間に再投資

交通局が設けた指標

- ①様々な生活シーンで歩く歩行者
- ②横断しやすさ
- ③日陰とシェルター
- ④立ち止まれる・休憩できる場所
- ⑤騒々しすぎない環境
- ⑥人々による徒歩、自転車、公共交通の選択
- ⑦安心感
- ⑧見にいきたい・行いたいモノコトの存在
- ⑨リラックスできる環境
- ⑩クリーンな大気環境

歩道自体は歩くことを促すものではない
＞歩道以外にも他の歩行者向け機能について考える



Build a diverse team:

Bzzz Garage

Bzzz Garage's community farm brought together some unlikely allies: a local resident who happened to work for TfL, a bee enthusiast, an art gallery and the green-fingered manager of a bus depot which had some unloved edges towards the street.

Photo credit: Bzzz Garage



Look for local organisations:

Islington Forgotten Corners

Thanks to the support of the local gardening club, a resident had the confidence to approach the land-owner (EDF) and inquire about potential greening of a forgotten corner of land on Rees Street. EDF allowed them to use their land for free to create a garden.



Look for precedents:

Colourful Crossings

Every first project is difficult, but the lessons learned from the first Colourful Crossing, for example what materials were the easiest to maintain, helped the team to fine-tune their proposals for more of these crossings - and keep them in good condition.

CASE2 コミュニティ/子どもを見守る広場へ



<https://www.flickr.com/photos/76709209@N02/page1> より

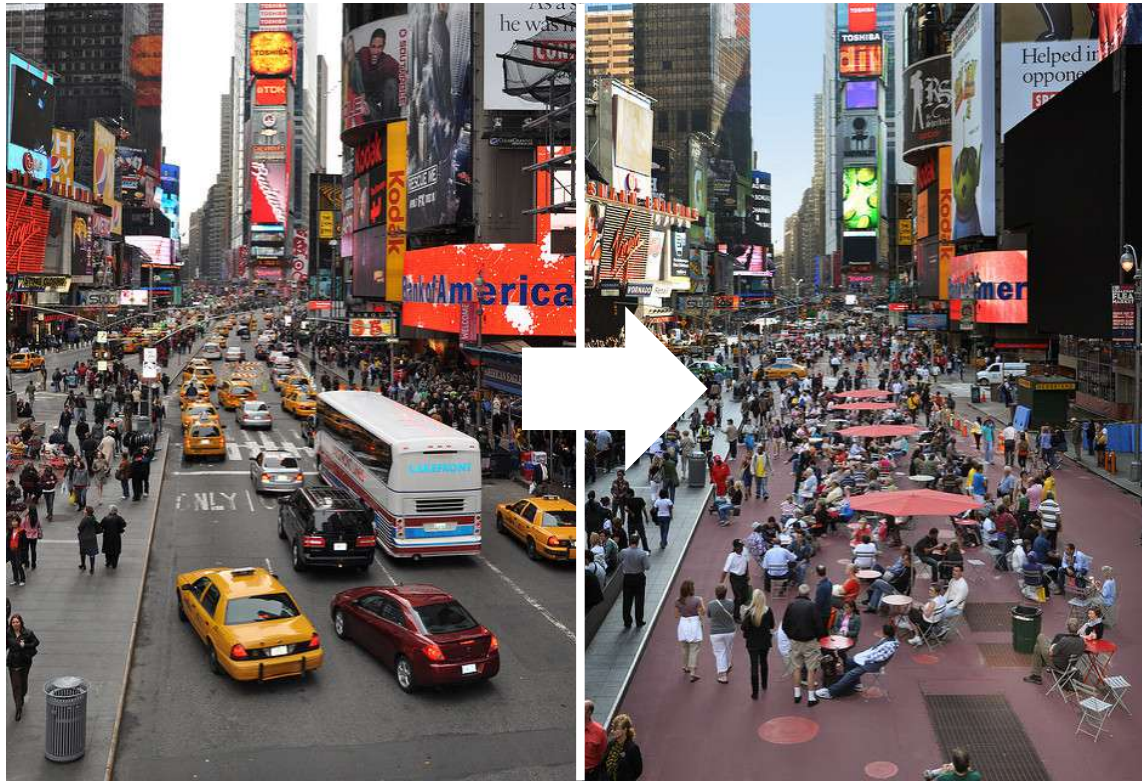
アメリカ/ニューヨーク市・コロナプラザ 次世代の子どもたちの成長の場、沿道小売への経済効果

暮らしている人たちが
まちを誇らしく
思うようになった



CASE2 コミュニティ/子どもを見守る広場へ

都市のシンボル空間の再生



プラザ・プログラム
課題のある複数地区(70か所以上)を再生

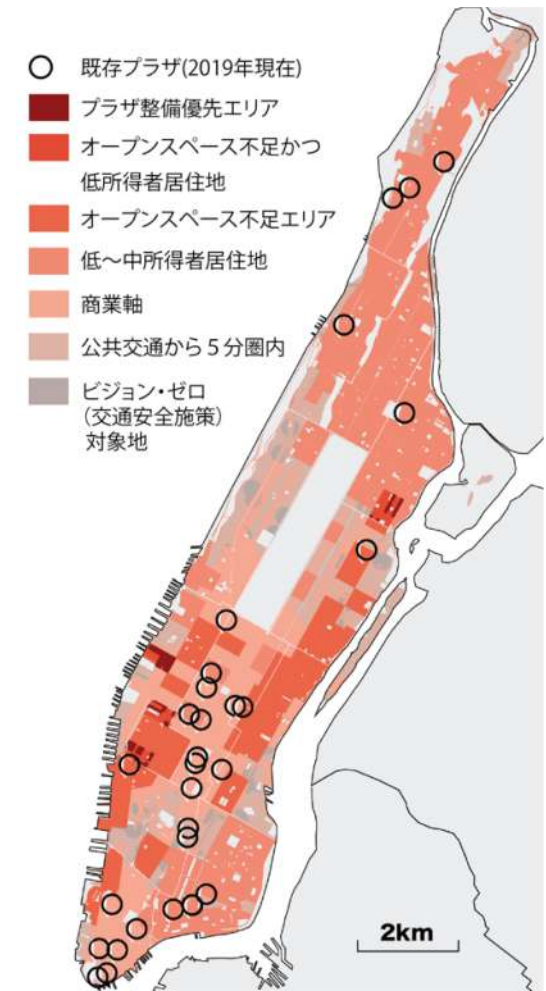


図1:マンハッタンの優先エリア (出典:NYC DOT)



交通計画部門の組織改革

利用できる情報が豊富

コンセンサスがある

単純な問題

倫理的な問題

コンセンサスがない

科学的/専門的な問題

厄介な問題

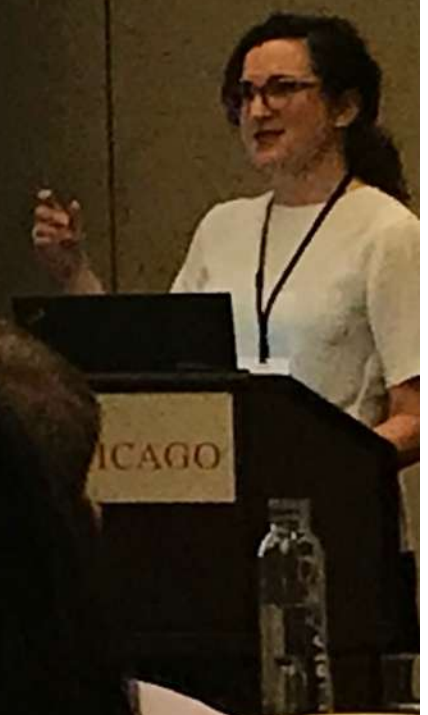
- 取り組むたびに問題が変化
- 多くの人にとって身近
- 単独組織/部門単位で解決できるのは稀
- シンプルな解決策は効果がないか、許容されない

従来方法に
囚われない
変化のための
マネジメント

知識の不足

[社会的課題の4象限]

アメリカ都市交通担当官：交通工学＋都市デザイン融合の視点
ベストプラクティス都市にて会議開催、情報交換、人材育成

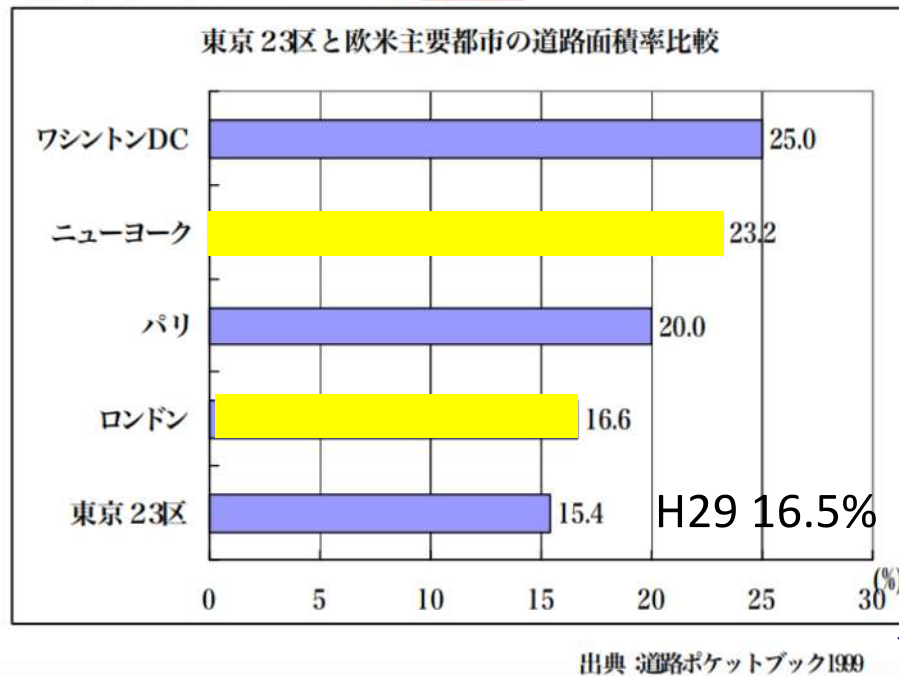


街路、道路 = イノベーション空間

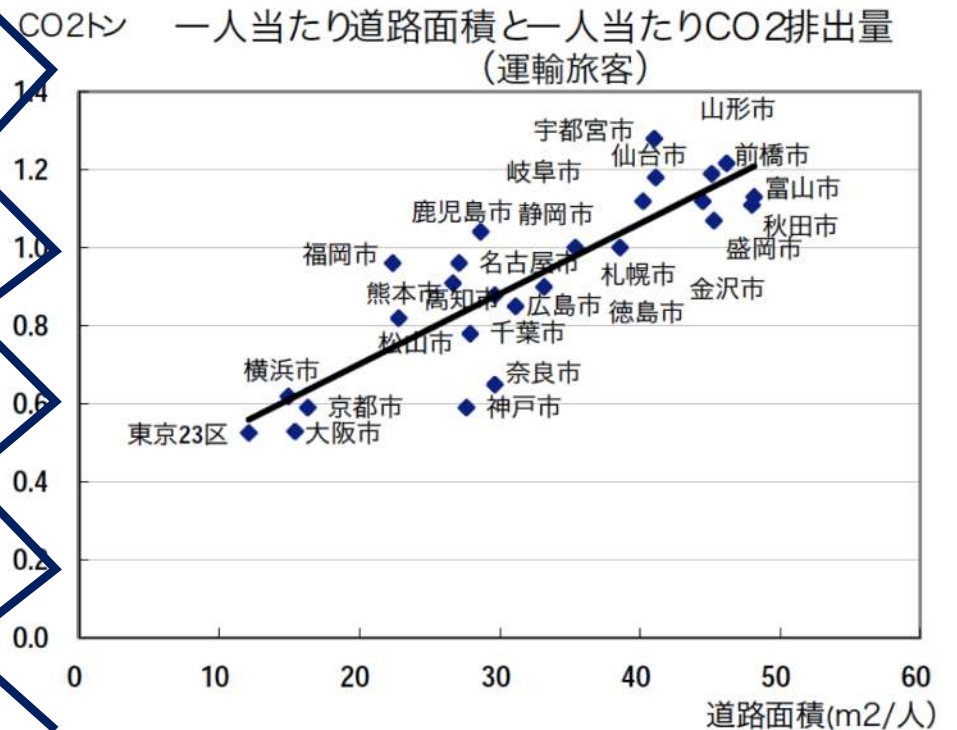
日本の‘街路’は不足？

H13 社会資本整備審議会都市計画分科会 H18 環境省 環境情報科学センター

○海外の諸都市と比較した場合、東京23区の道路、公園の面積率は低く、オープンスペースが不足



道路率 (%) = (道路の面積 / 行政面積) × 100



ネットワークの‘どこ’が充足/不十分か？

国際的には道路/街路ネットワーク区分の解像度を上げようとしている

日本国内：これまでの道路行政、交通管理実務のおかげでバイパス、環状道路など、通過交通を処理するインフラ事業が進捗
⇒議論すべきタイミングでは

上げてきた‘道路率’を何に配分するか？



- ① 街路区分
- ② 区分に従った性能
- (③ 各区分街路の連携に必要なハード整備)
- ④ 性能が発揮できる運用・活用

暮らしに近い道：「ストリート」へ

- ・ 沿道と一体のアーバンデザインによる街路空間 + アクティビティの多様性
- ・ 1日のうちピーク時のためだけ、の設計はやめよう



STREET

市街地内幹線道路：沿道の環境に配慮
一部空間や時間帯シェア



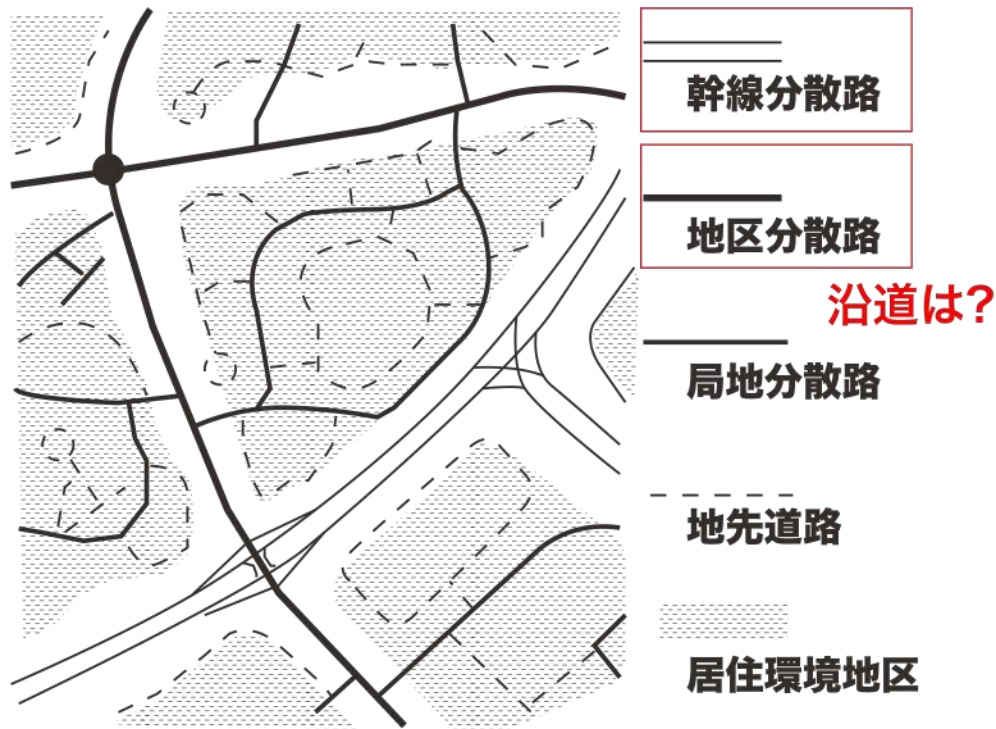
ROAD

<https://www.viajenaviagem.com/2015/08/sao-paulo-passeio-domingo-minhocao/>

英米における議論のきっかけ：90年代

[理論]

ブキャナンレポート：段階構成 → 交通量で決定



[街の現実]

Livability:暮らしやすさに課題

- ① 幹線分散路沿いに暮らし
- ② 明確な段階構成が不十分な地域が多い。
アメリカは
そもそもグリッド街区
- ③ 郊外住宅地のクルドサック
(樹状のネットワーク)
: 計画規模によっては
ウォークブルでないとの
指摘

- ▶ 現状のネットワークを受け入れ、² 多面的対策パッケージで対応
- ▶ 市街地内街路 (ストリート): 「LINKとPLACE共存」を規範に
- ▶ '自動車の問題解決'から'オールユーザーのための速度デザイン'

日本：各時代のメインストリート

Matsue, Shimane Prefecture (population 206,200) >Several Cultural Main Streets

Landscape Preservation



Traditional Residence st

Traffic Calming

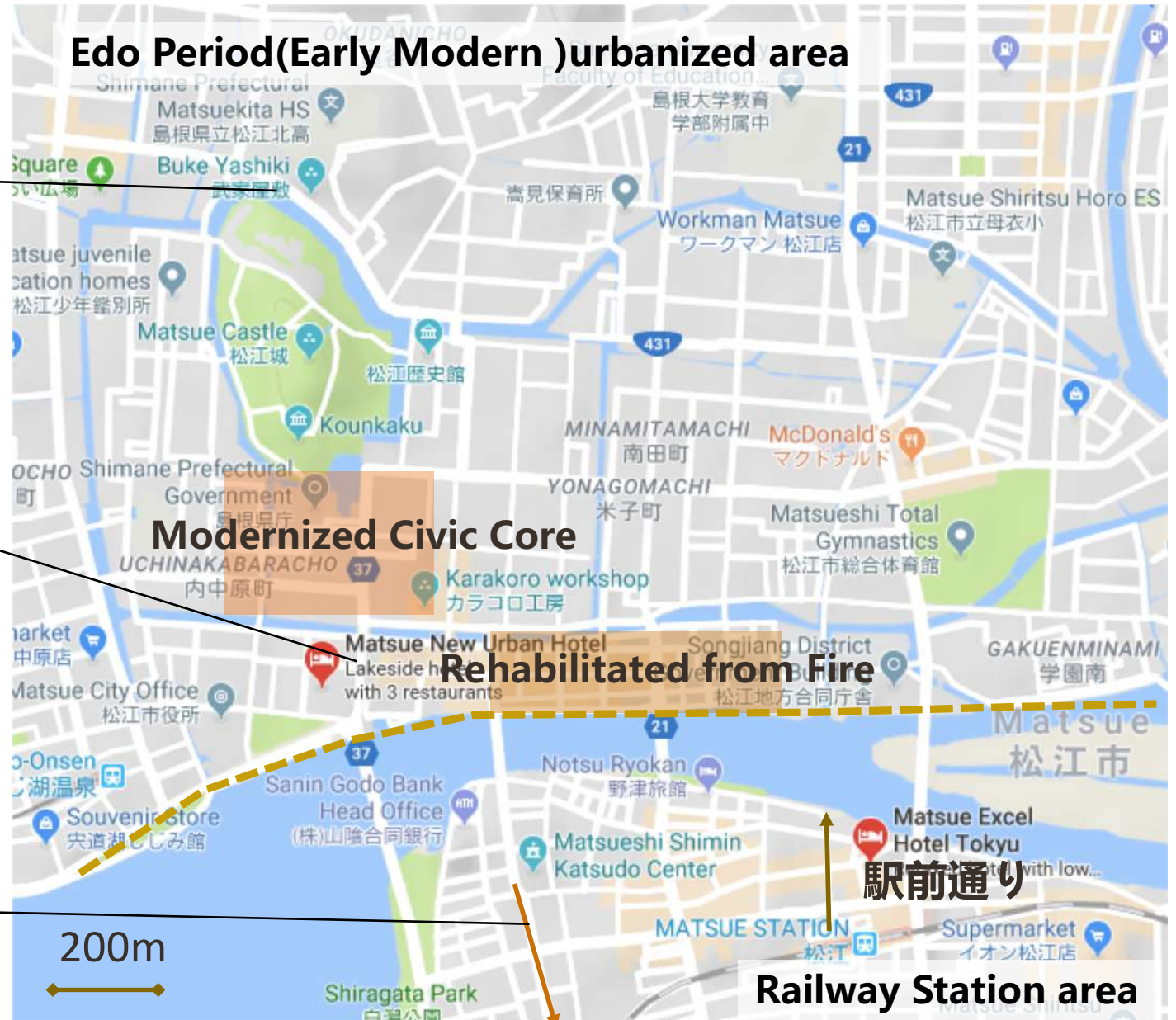


Shopping St

Renovation for Elderly People



Edo Period(Early Modern)urbanized area



200m

Railway Station area

ストリートデザイン+マネジメント

LINK 移動
(派生需要)

PLACE まちの活動/暮らし
(本源需要)

※提言者は英 UCL P.Jones 先生

英米でのパッケージ化

- ①交通ネットワーク区分 (90年代～)
- ②区分に従った性能 (for all users:90年代)
- ③各区分街路の連携に必要なハード整備
- ④性能が発揮できる運用・活用(70年代)

ストリートデザイン+マネジメント

LINK 移動

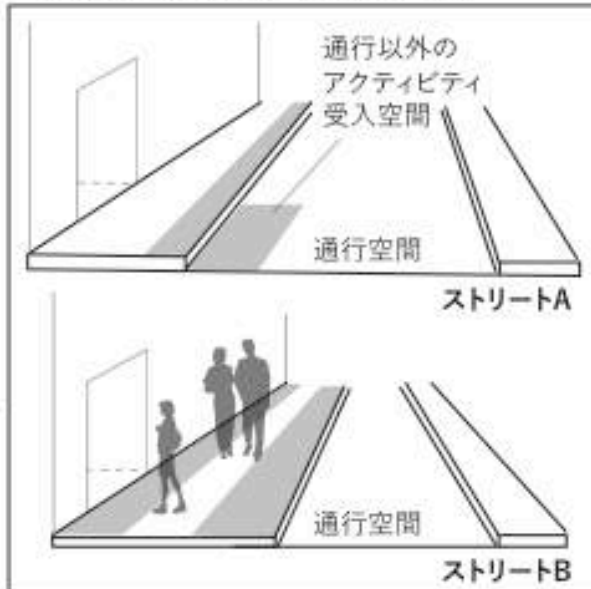
PLACE まちの活動/暮らし

①交通ネットワーク内で
ストリートを位置付け、分類する



交通ネットワーク内で、通行以外の空間
への本源需要を見出し、ゾーニングする。
交通データだけでなく、沿道の建物用途
やアメニティ、市民意見を判断材料とする。
例)「リンク・アンド・プレイス論」など

②位置付けられたストリートの
空間配分とデザインのガイド



沿道の都市活動の活性化に寄与する
通行空間の公共交通・自転車優先の
デザイン、通行以外のアクティビティ受入
空間のデザインのパターンを示唆する。
例)NACTO「アーバンストリートデザインガイド」など

③歩行者空間の設えや
利活用のマネジメント



歩行者のアクティビティを
活性化させる現場のノウハウを示す。
空間の質の診断や、マネジメントの
担い手の人材育成にも対応する。
例)「プレイスメイキング論」など

メインストリートにおいて国内での実績多数

自治体行政の役割

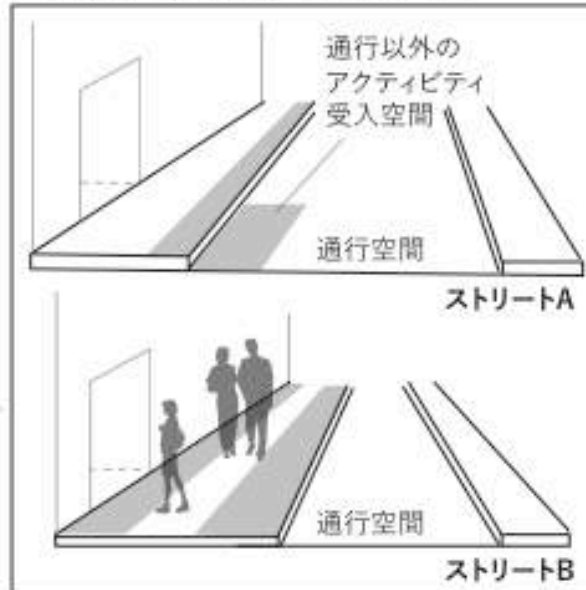
①交通ネットワーク内で
ストリートを位置付け、分類する



交通ネットワーク内で、通行以外の空間
への本源需要を見出し、ゾーニングする。
交通データだけでなく、沿道の建物用途
やアメニティ、市民意見を判断材料とする。

例)「リンク・アンド・プレイス論」など

②位置付けられたストリートの
空間配分とデザインのガイド



沿道の都市活動の活性化に寄与する
通行空間の公共交通・自転車優先の
デザイン、通行以外のアクティビティ受入
空間のデザインのパターンを示唆する。

例)NACTO「アーバンストリートデザインガイド」など

③歩行者空間の設えや
利活用のマネジメント



歩行者のアクティビティを
活性化させる現場のノウハウを示す。
空間の質の診断や、マネジメントの
担い手の人材育成にも対応する。

例)「プレイスメイキング論」など

ガイドライン：

地元を巻き込んだ柔軟なアイデア発案、実践、地域課題へのマッチングを支える



実験：吟味したアイデアを試し、評価修正するプロセス

ガイドラインと社会実験の連携

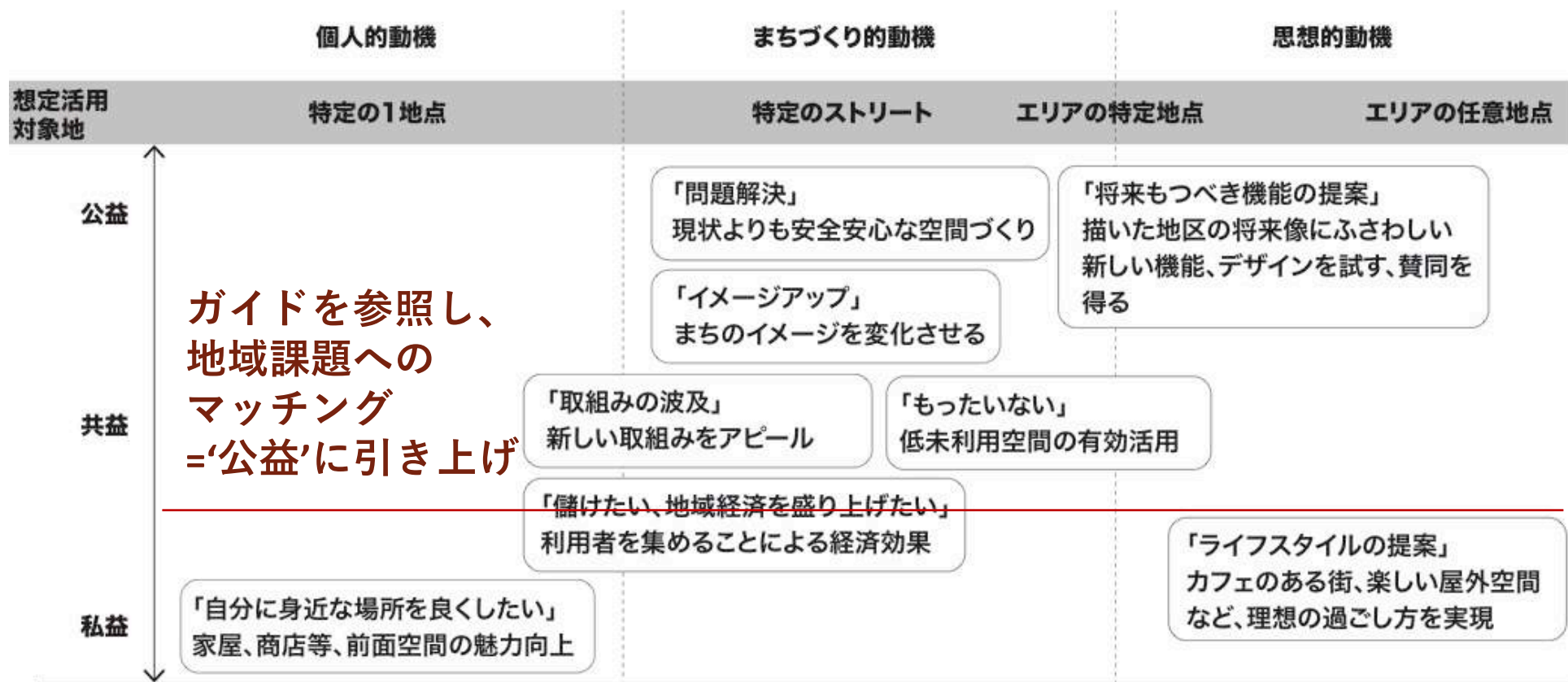
試行段階

【モチベーションアップの必要性】

本格実施を前提とした実験、効果と影響



「本格実施がもたらす結果への期待」の強化



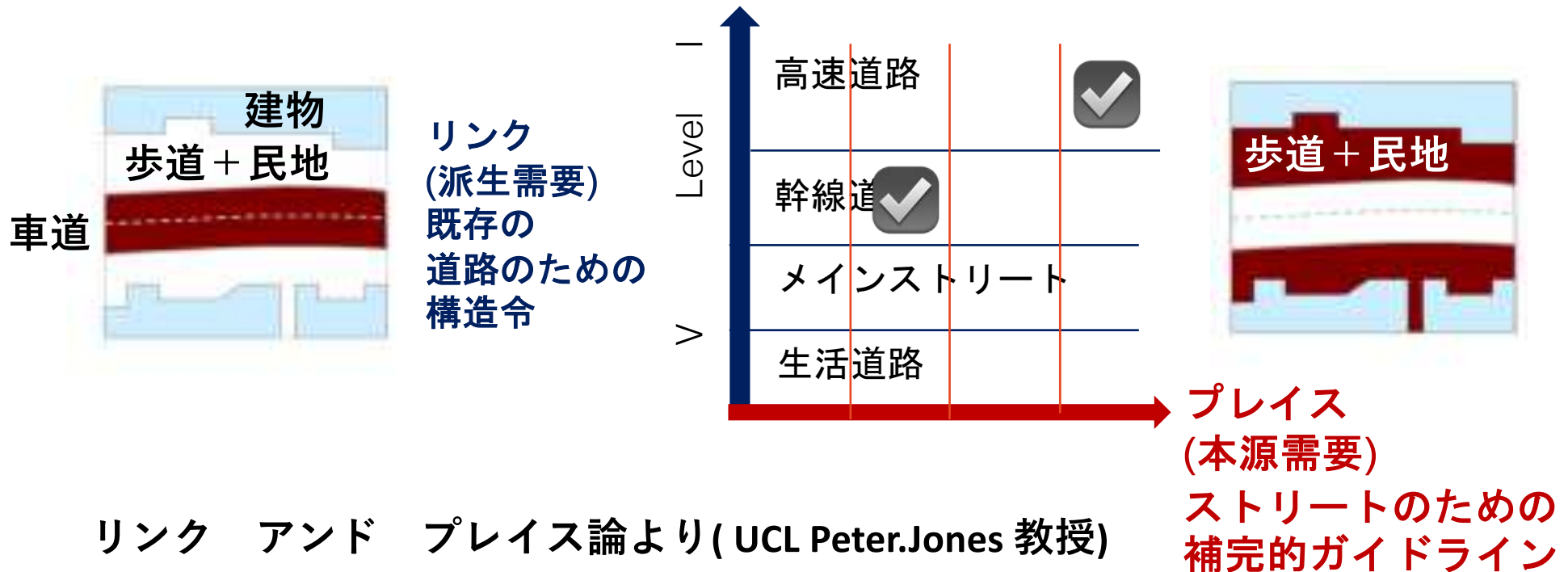
英米でのガイドライン(マニュアル)の 位置付け

ストリート管轄する自治体が各自ガイドラインを持つ

イギリス交通省マニュアル
街路の機能は

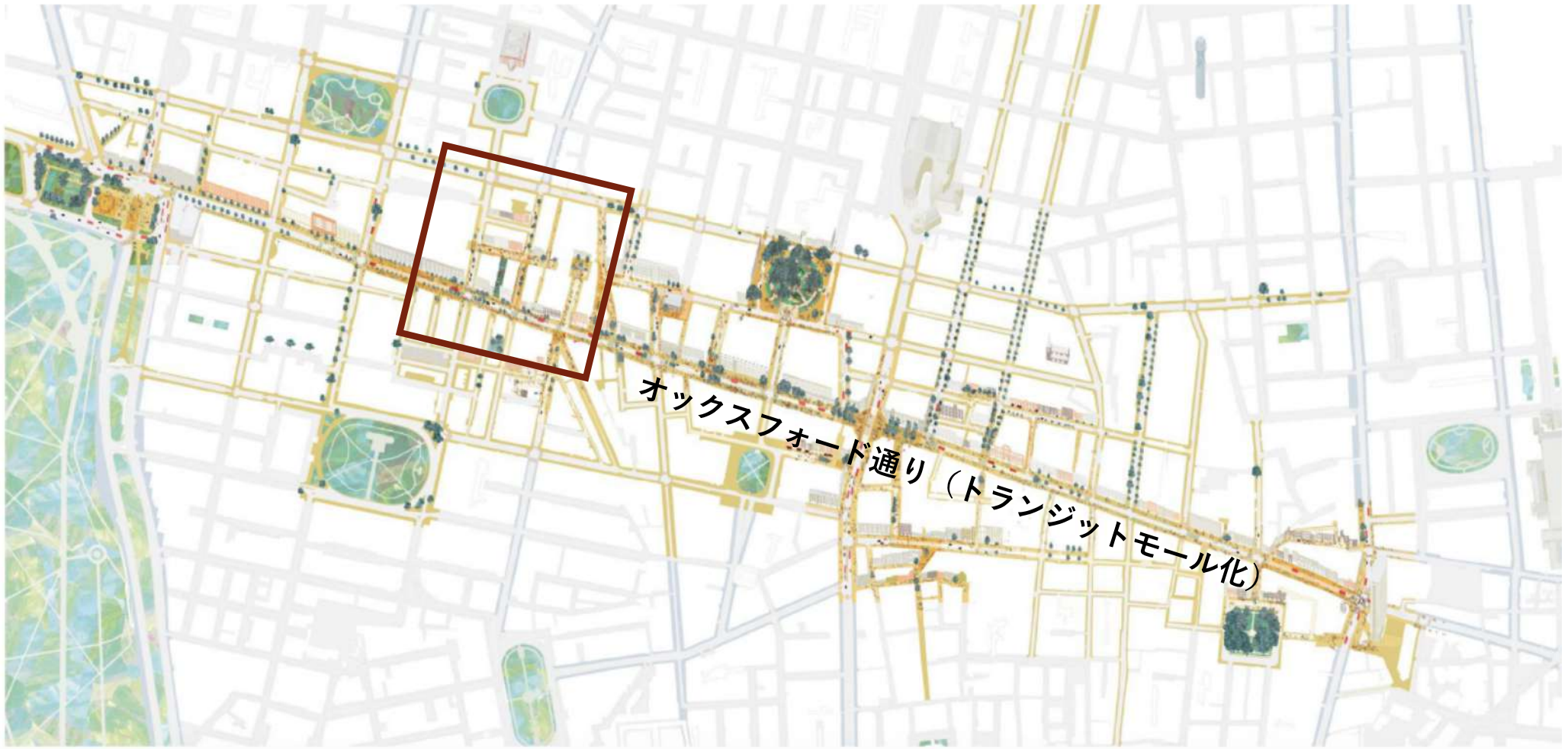
「PLACE：都市の社会的、文化的生活の場と
LINK：人・モノの動きの両輪」

⇒ ロンドン市等マニュアル

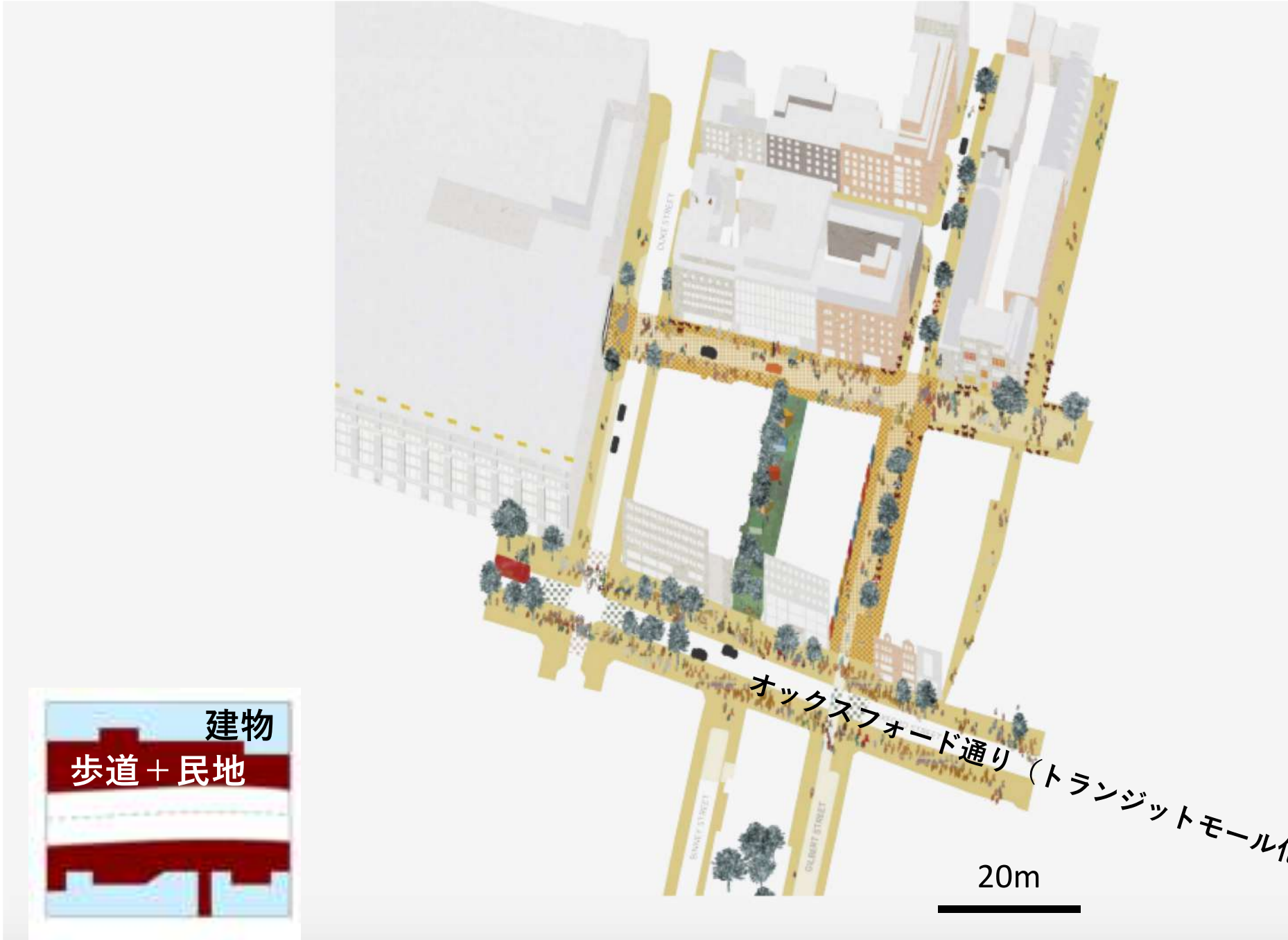


街路事業や再開発の現場でも浸透

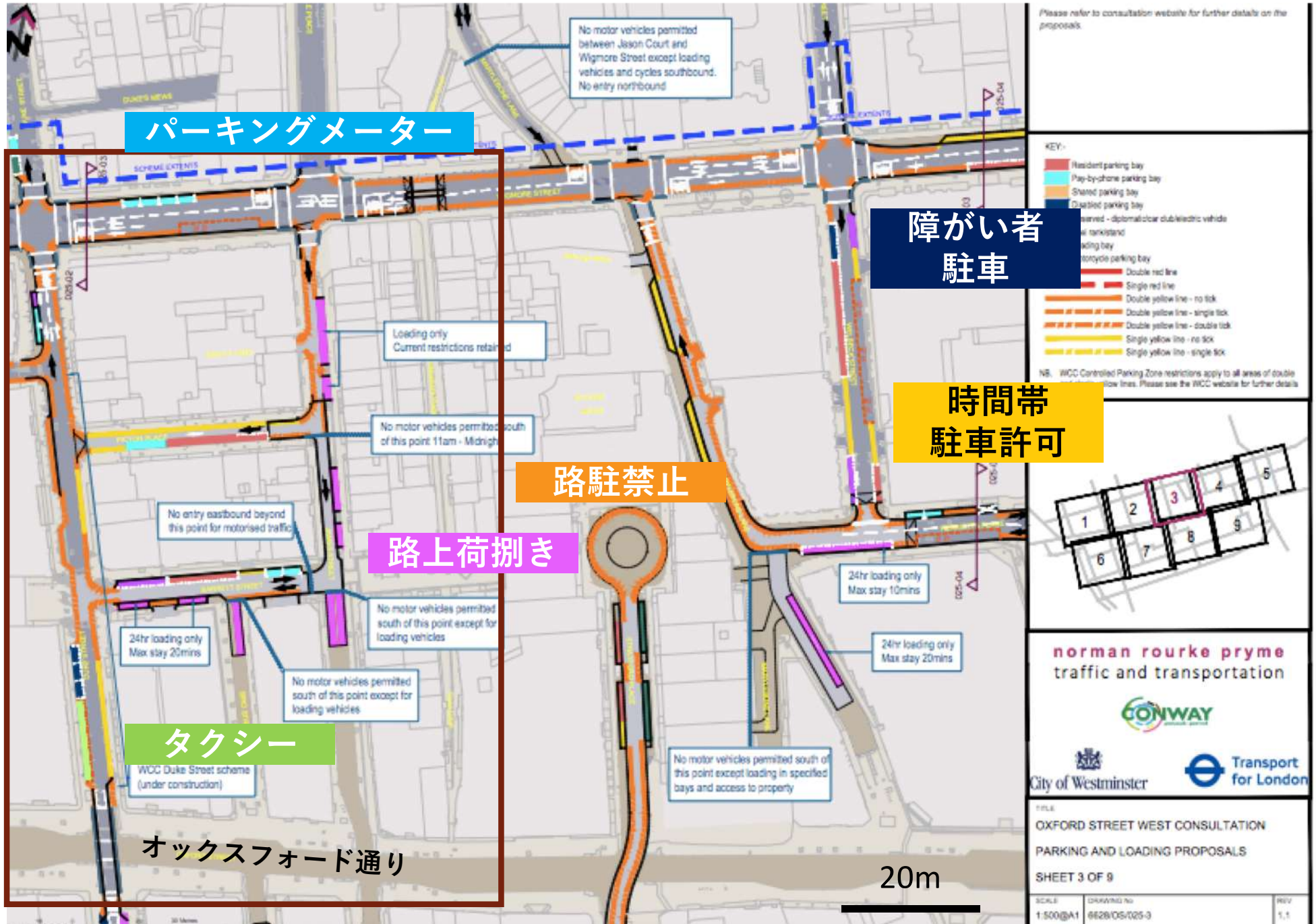
プレイス戦略（イギリスの場合）



Proposed illustration of the Oxford Street District



細やかに第1車線の駐停車時間・通行規制



アメリカでも 2 軸マトリックス 土地利用

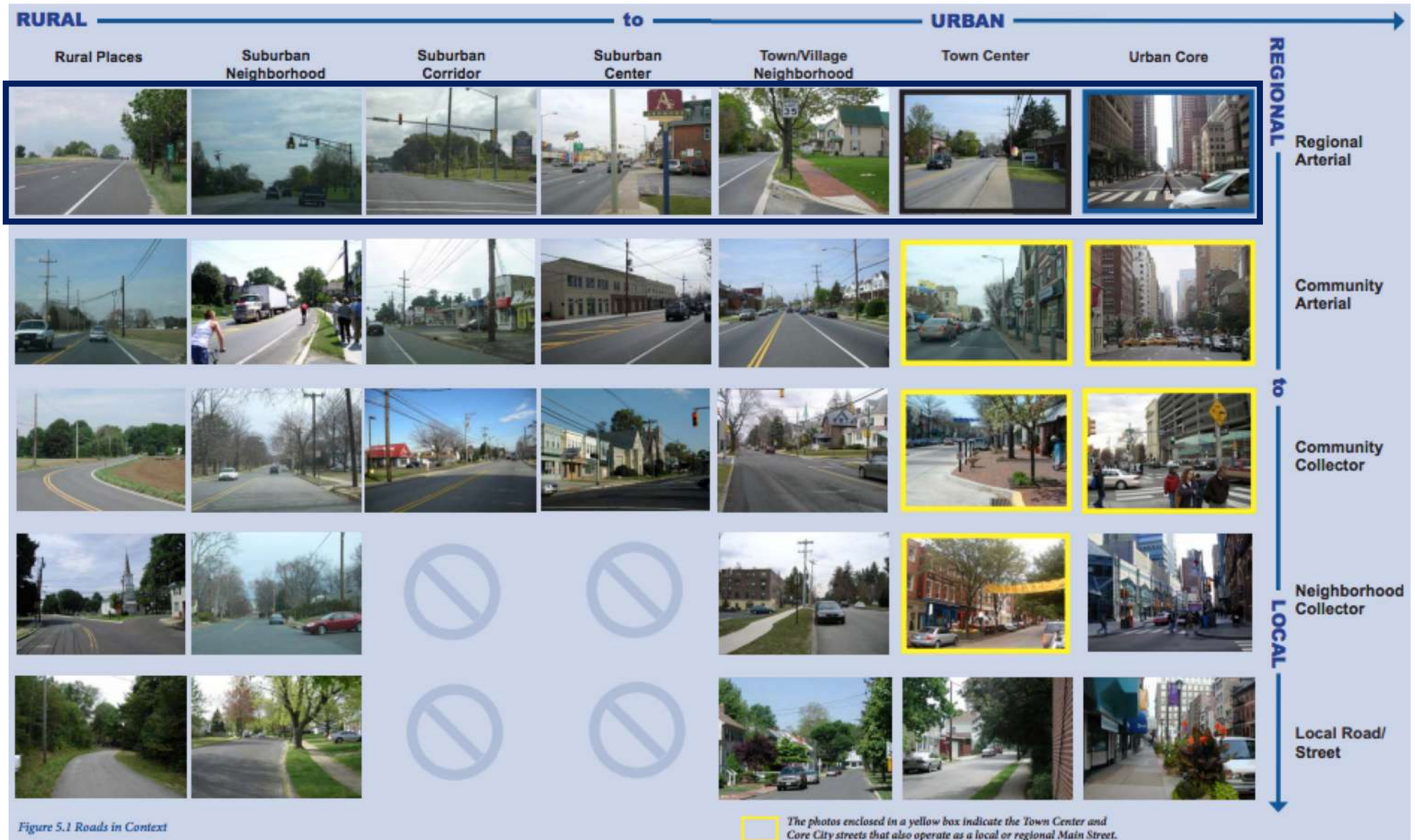


Figure 5.1 Roads in Context

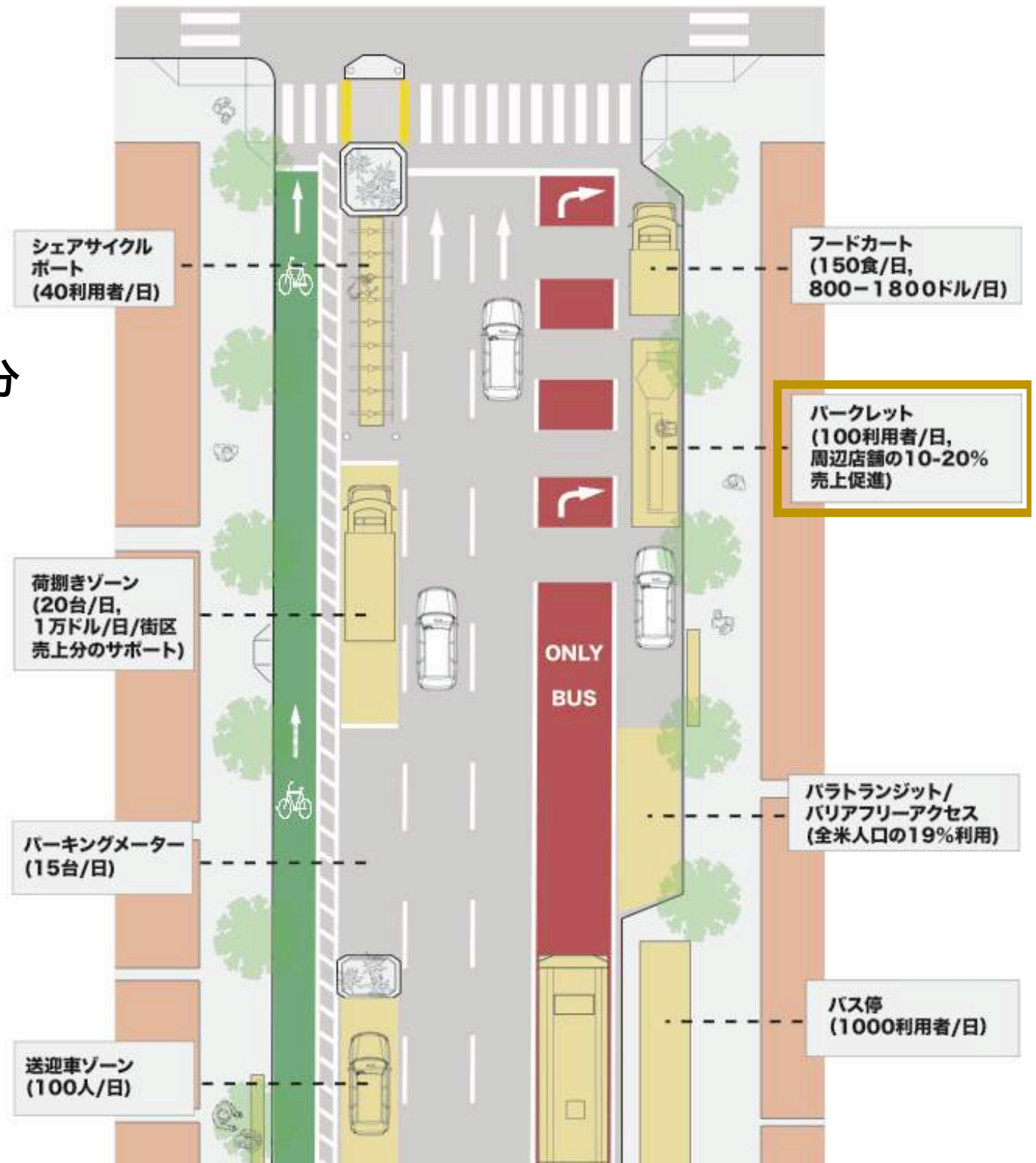
交通量

アメリカの 第1車線活用

多車線街路：
各区間を
ゾーン/時間帯で再配分

路上駐車
→他の機能への移行
による来街層
の多様化
→短時間化する
料金設定

* 日本でも実験中



アメリカ NACTO によるガイドライン

沿道の土地利用を考慮

→ 区分を多様化し設計・運用方針明示

→ 歩行者の横断しやすさ、緑化、沿道 1 階用途/オープン、
滞在空間再生は基本要素

幹線分散路

地区分散路

局地分散路

アクセス道路

1 歩行者専用道路

2 路地

3 パークレット

4 歩行者広場

5,6 商業地、住宅地
シェアドスペース

7 生活道路

8 近隣メインストリート

9,10 都心一方/対面通行

11,12 トランジット
ストリート

13 メインストリート

14,15 高架下道路

16 水路接続路

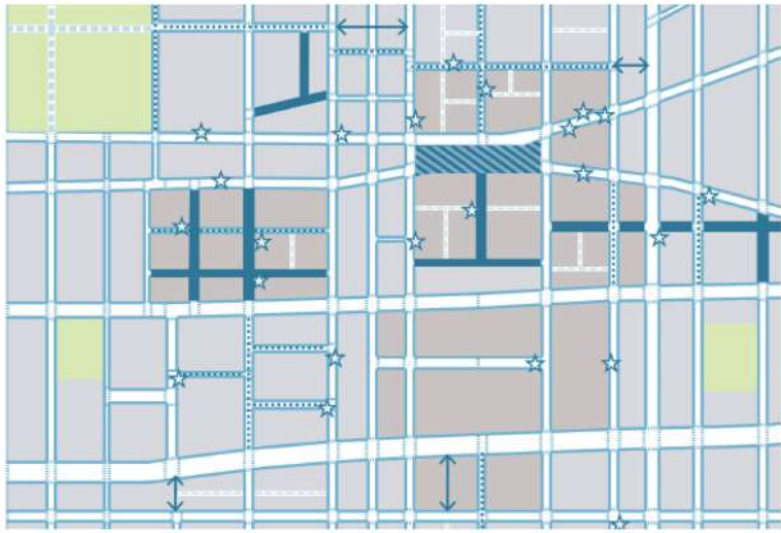
17 時間帯歩行者用道路

18 工業エリア再生

19 水辺/公園
プロムナード

20 歴史地区街路

21 インフォーマルエリア



Pedestrian Networks: Fine-grain pedestrian networks with a variety of pedestrian-priority spaces support a walkable city. Continuous sidewalks that are free of obstructions, frequent at-grade crossings, and small blocks allow pedestrians to conveniently and safely reach their destinations. Interesting and permeable building edges designed with human scale in mind provide an engaging and enjoyable walking experience.

- Pedestrian-only streets
- Plazas
- Shared spaces
- Laneways
- Walkways
- Sidewalks
- Pedestrian links
- Parklets and pocket parks

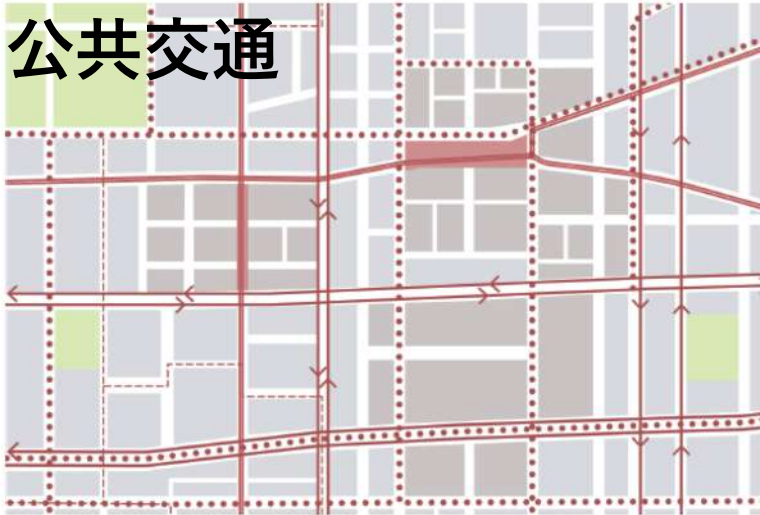
步行者 + 滞在活動



Cycle Networks: Cities should prioritize cycling as a sustainable mode of transportation by ensuring comprehensive cycle networks are planned and implemented. Offering a range of cycle facilities that provide safe, convenient, and connected routes will help cyclists to reach key destinations without the need for motorized travel. Compliant cycle networks with cycle parking spaces, clear wayfinding, cycle share programs, and connections to collective transport infrastructure.

- Cycle street
- Cycle lane
- Contraflow cycle lane
- Buffered cycle track
- One-way cycle lane
- Two-way cycle track
- Cycle share station

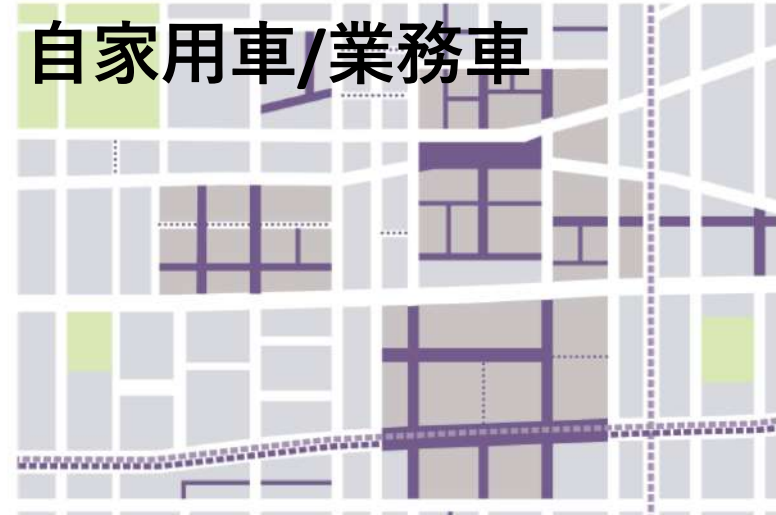
自轉車



Transit Networks: Great transit networks provide a hierarchy of services that facilitate trips both long and short, cross-town and local. Concentrate investments on congested and high-volume corridors, while ensuring that geographic coverage serves all communities equitably. Plan transit networks for legibility, with an understanding of how riders use the system. Collective transport mode is less important than service frequency and destination access.

- Transit street
- Transitways
- Transit lanes
- Transit routes (mixed traffic)
- Local routes or dial-a-ride

公共交通



Freight Networks: Urban streets should provide safe, efficient, and environmentally sustainable networks for moving goods and providing city services. Chosen routes for truck access should minimize impacts to local residents. Street design should reduce conflicts between large vehicles. Restricted delivery times can minimize congestion and balance curb access for loading with other street uses.

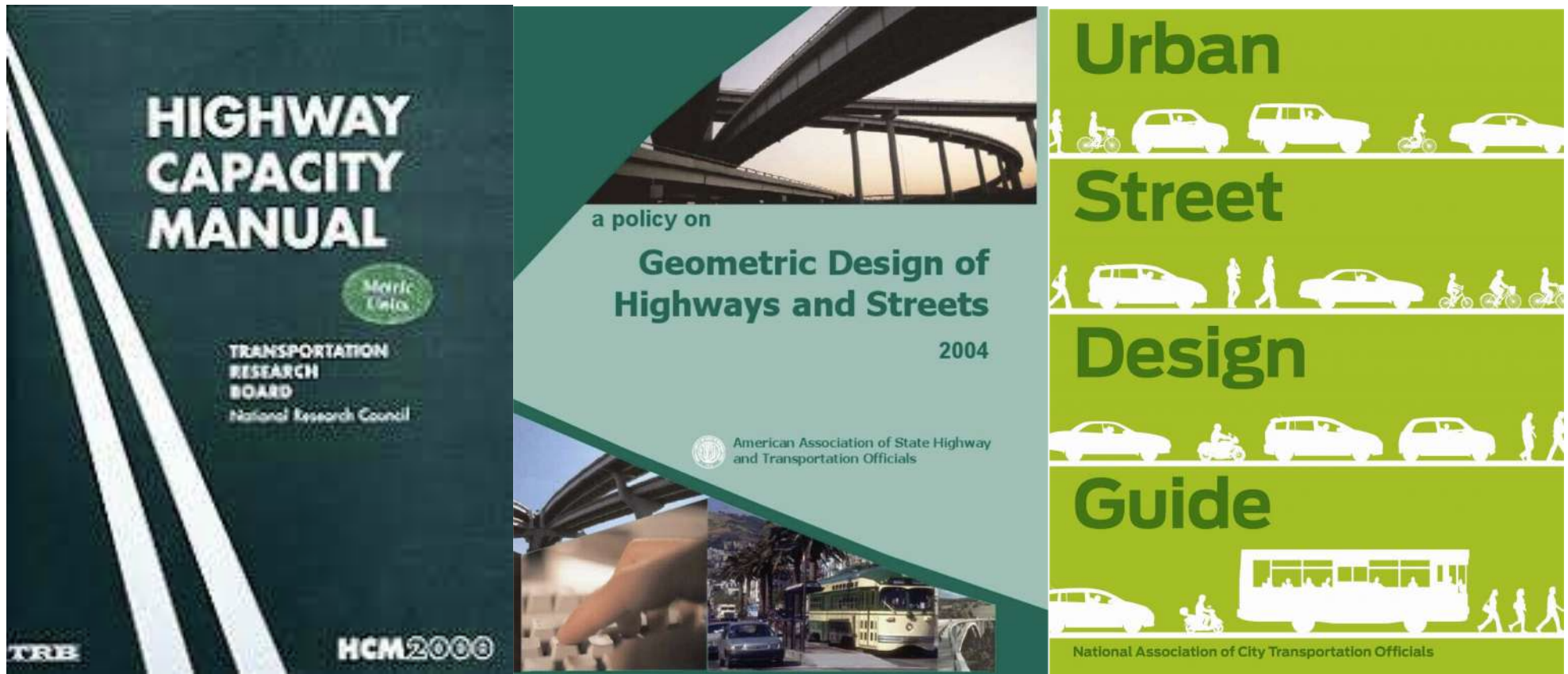
- Limited-access delivery
- Trucks routes
- Oversized lanes
- Service lanes

自家用車/業務車

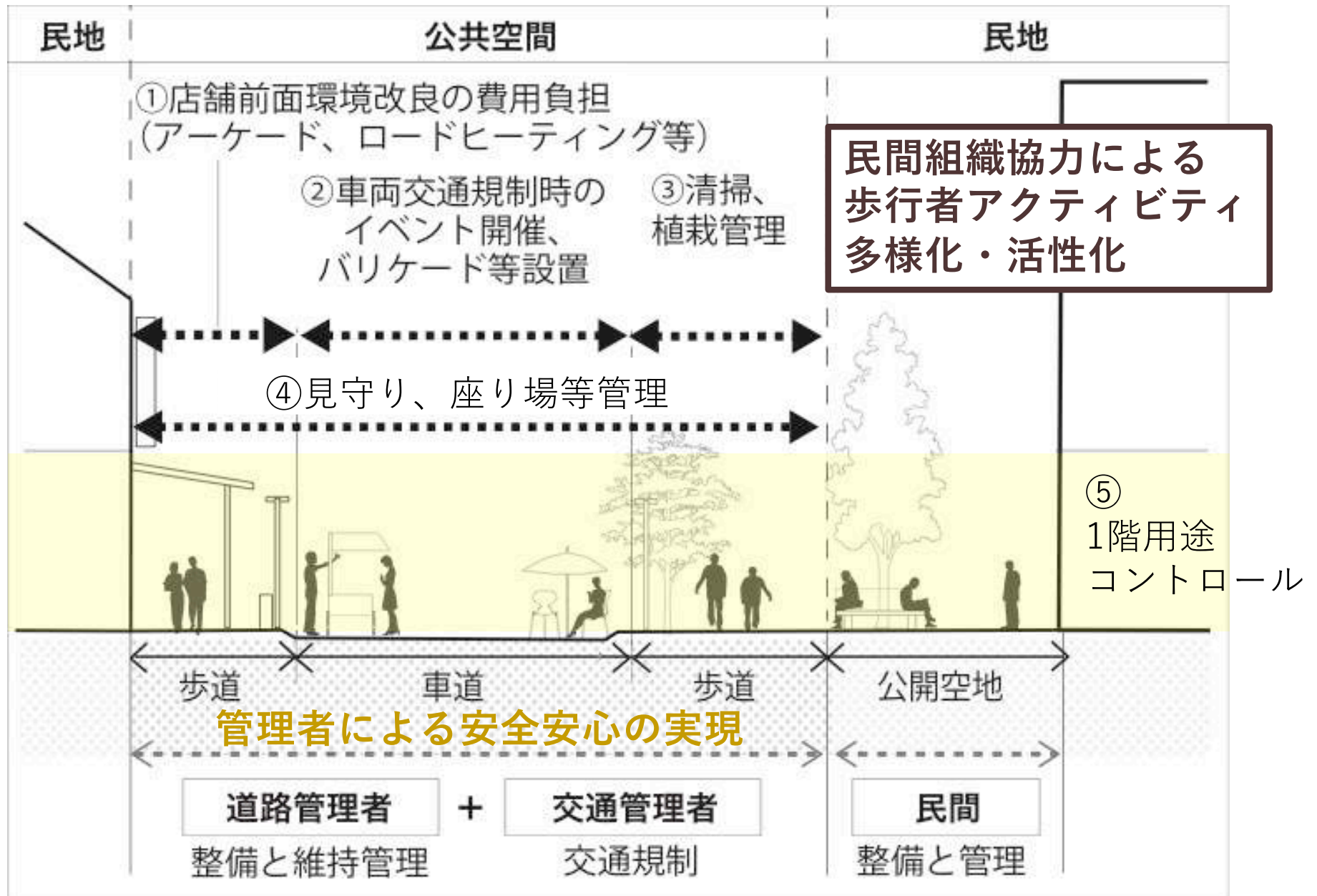
アメリカ NACTO によるガイドライン


2015年 アメリカ陸上交通修復法

(例) アメリカ連邦高速道路局 FHWA
設計基準の1つとして 新規ストリートガイドライン
(NACTO)を認定



PLACEの管理には民間協力必須

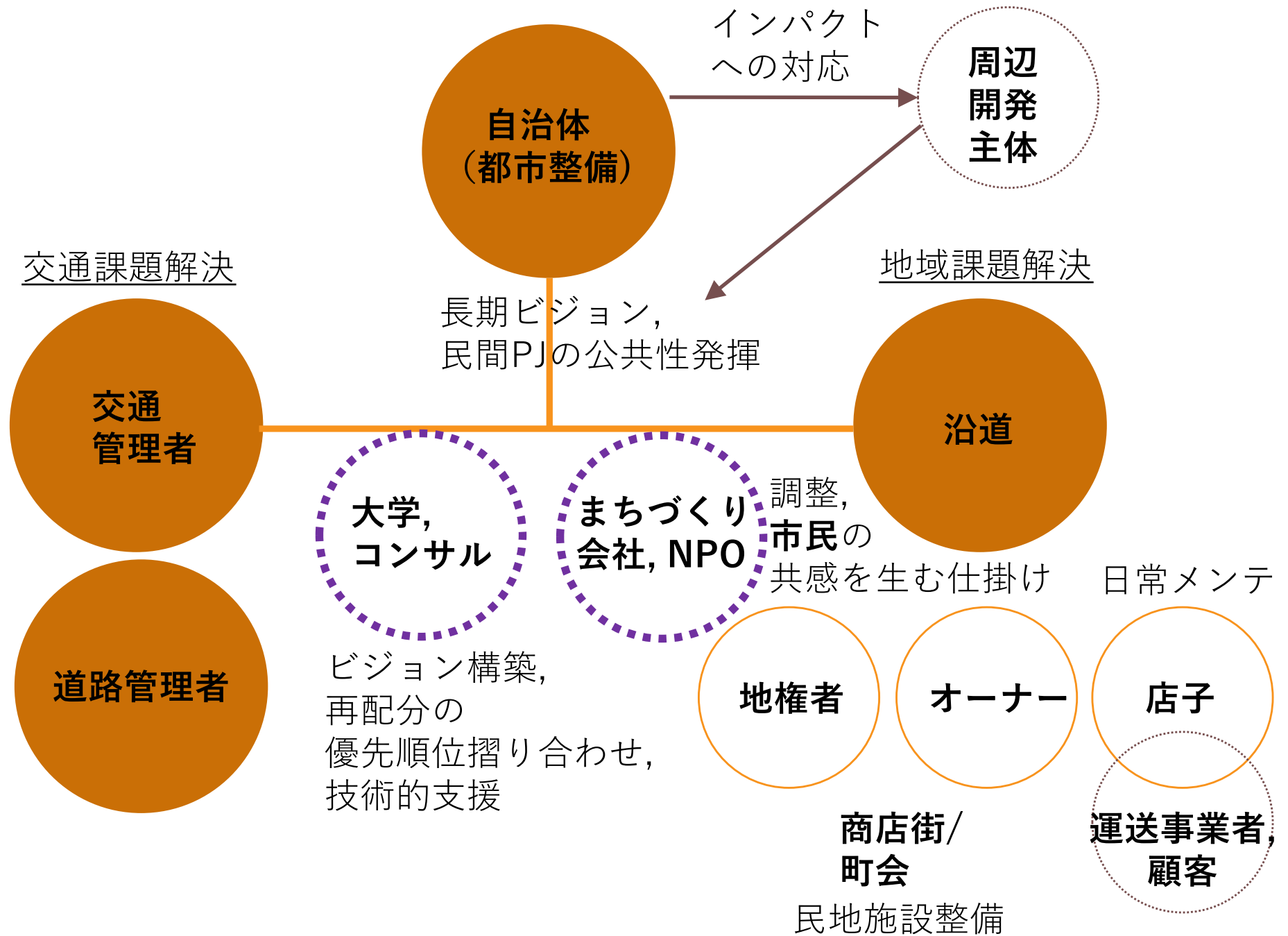




沿道カフェ管理,
地元デザイナー
の活躍

パークレット

様々なステークホルダー



ストリート再生に期待される効果

実験時に測れる***

短期(1か月以内)で測れる**

長期で測るべき*

[直接的]

A(場合による)

安全/交通円滑化：定量的

B*

住環境（減災、緑etc）：定量的

C***

活動活性化：定量＋定性的

[間接的]

D*

地域経済：定量的

E**

コミュニティ形成、満足度：定性的

C 活動活性化：社会的公平性の考え方を整理

歩道上のLOS

+

歩行者
(公共交通ユーザー)
/自転車
と車の公平性



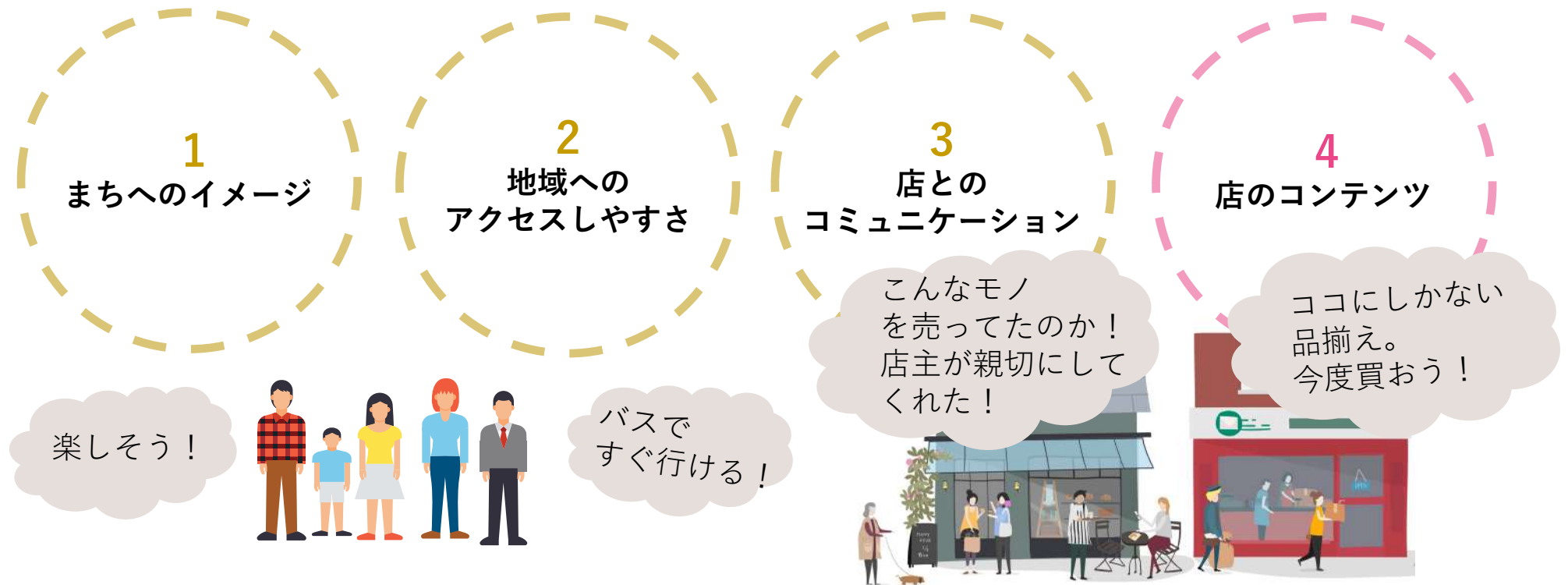
前ニューヨーク市交通局長Janette Sadik-Khan 氏によるスクランブル交差点提案

D 地域経済効果

ストリートは、新しい暮らしや商いへのチャレンジを応援するが特効薬ではない

「 」を「0」に → 「0」を「1」に → 「1」を「10」に
沿道のチャレンジ

公共空間が解決するのは3つのバリアまで



D 地域経済効果 :年間変動 (業種)

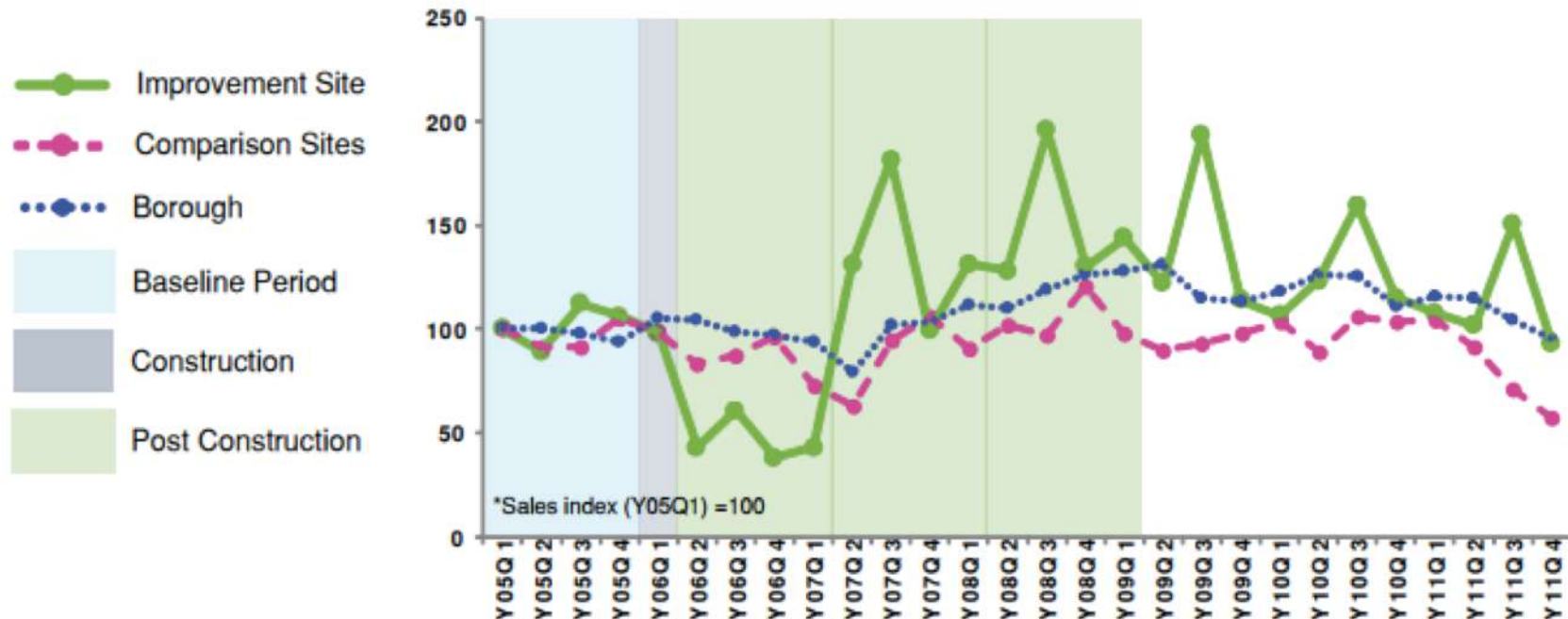
ニューヨーク市の広場整備の場合

【指標】 周辺街路沿いの小売店・飲食店売上

出典：NYCDOT:The Economic Benefits of Sustainable Streets



Combined Sales : Improvement Sites vs. Comparisons Sites - Willoughby Plaza



D 地域経済効果：長期変動

昔と比べるのでなく、現在
同規模や同様の取り組みを実施する他都市とくらべる

(例) 沿道空洞化してきた駅前歩専道プロジェクト
：実は、近年成功事例とされる駅前街路事業と同程度の通行量

問題は経済情勢 + 計画行政施策の不整合(郊外化) + 駅前の支店経済化

問題1 固定資産税評価額→高賃料

問題2 家内型経営→後継のいない老舗撤退

- ・チェーン店増加 > 条件の良いところにそのうち移る
- ・地元起業家活躍による新陳代謝できない

マネジメントサイクルの留意点

(1) 従来の取組みへのモチベーション低下の可能性

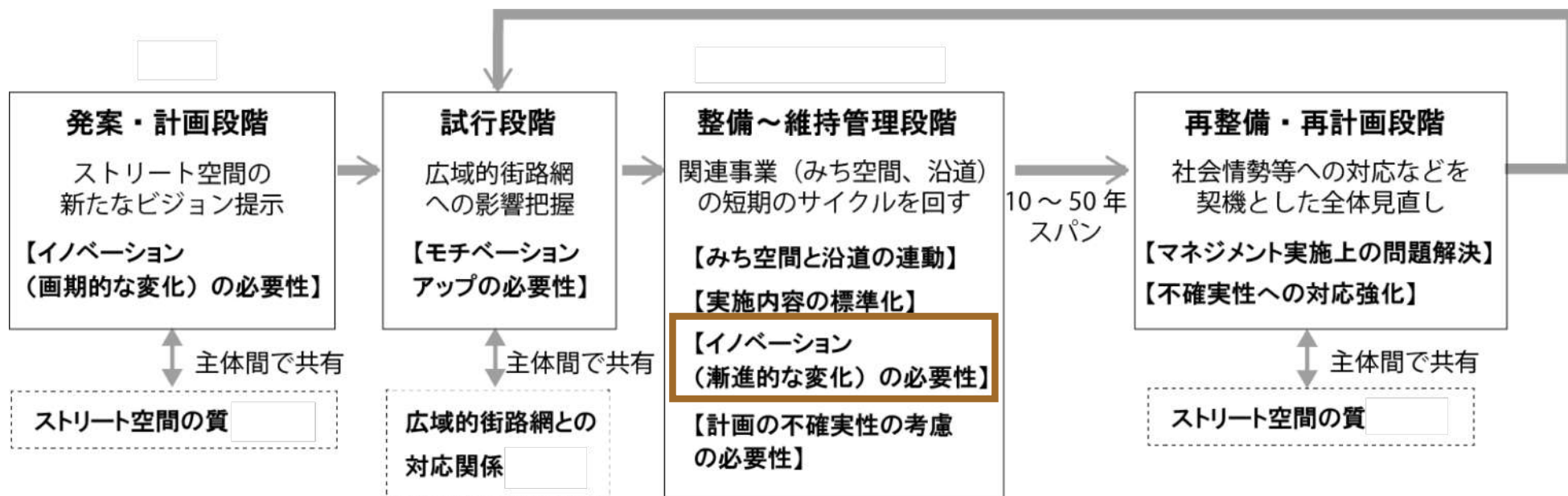
「ユーザー指向から管理の効率化」、「ビジョンの全面転換」に移行しやすい。

(2) 短期的に効果が出やすい取組みに留まる可能性

長期的取組みの必要性：広域的交通網、土地利用との対応関係

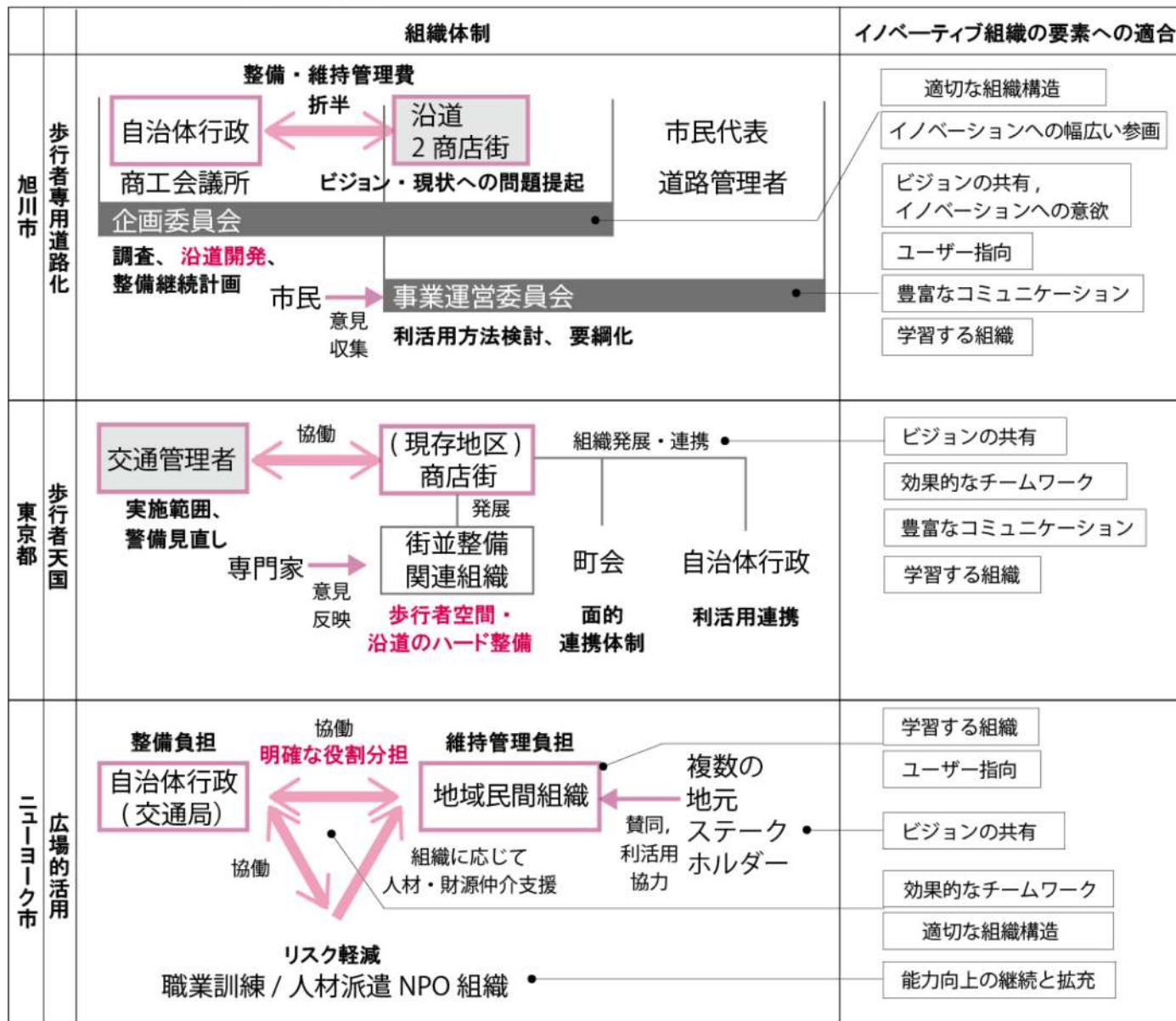
「VUCA」の時代

Volatility (激動) Uncertainty (不確実性) Complexity (複雑性) Ambiguity (不透明性)



整備～維持管理段階

【みち空間と沿道の連動】 【実施内容の標準化】 【イノベーション（漸進的な変化）の必要性】 【計画の不確実性の考慮の必要性】



変化のためのマネジメント

市民巻き込みの場づくり

沿道組織の継続的改革

行政組織改革 + 中間支援組織

再整備・再計画段階

【マネジメント実施上の問題解決】 【不確実性への対応強化】

①ビジョン、②組織体制、③マネジメント内容見直しの機会

本懇談会のアウトプットに対して

- ストリート再生のアウトカムは
沿道居住環境の社会的・環境的・経済的問題の解決
：自動車の社会的費用 (宇沢,1974)をよりシビアに検証
 - L&Pマトリックスの活用方法は日本独自のアレンジが必要
 - ストリートネットワーク再生の事業評価
：従来の対・道路事業のB/Cではうまくいかないだろう
(国際的にも、研究会でも議論の途中)
 - 自動運転含め、ストリートに係るテクノロジーも
日々発展
- ストリートに求められる役割も、本源需要も常に更新
→ ガイドラインは完成形ではなく、更新する予算を
→ 自治体現場の方が早く/創造的なソリューション提示できる
可能性：重点はベストの先例でなく、分野横断型の思考方法