

## 第2回 ストリートデザイン懇談会 議事概要

日時：令和元年10月1日（火）13:00～15:00

場所：中央合同庁舎3号館6階都市局局議室

※事務局及びゲスト委員である泉氏（有限会社ハートビートプラン 代表取締役）、西村氏（株式会社ワークヴィジョンズ 代表取締役）から資料に基づき説明がなされた。その後、委員はじめ出席者間において、以下の意見交換がなされた。

### [アクティビティを高めるストリートデザイン]

- 公共空間で積極的にアクティビティを生むデザインが大切。ニューヨーク市では、アクティブデザインというガイドラインにより、歩道・沿道・空中(緑陰など)・車道と、歩行者を中心に四面で空間をとらえる全面的・総合的なデザインの考え方を導入している。日本の場合、歩道面(場合によっては第1車線含む)と沿道面は、民間主体で日常的に活用できるように実験を行いやすくすること、残りの車道面と空中面では行政と連携しながらのマネジメントが今後もしばらく必要だろう。
- 公共空間としてのストリートデザインにおいては、非日常的な目的地をつくるだけでなく、目的のない人々による日常的なアクティビティの受け皿をつくることも重要である。まちの持続的な発展を考えると、特定の時期や日にちだけに集中して大勢の人々が訪れる場所よりも、継続的に一定の人々が利用する場所のあり方を目指すことが重要。
- デザインや景観の考え方も転換期を迎えている。来街者のための美しいデザインというだけでなく、公共空間を運営する人にとって使いやすいか、魅力的な運営に対応したデザインになっているか、という点が大事。
- 姫路の大手前通りなどの広い歩道では、まずは建物側の歩道部分を活用することが大事。沿道店舗の人たちにとって、歩道部の車道側はたちまちには活用しにくいのが、建物側の歩道部“軒先1m”を店舗の延長として活用することで、その先の歩道部車道側の活用に繋がっていく。
- 点字ブロックにも留意する必要がある。現状は点字ブロックの敷設がバリアフリーガイドラインによって建物側に誘導するような配置になっていることが多く、既存道路において沿道（特に地先）を活用する場合は、誘導ブロックの位置との調整が必要。

### [ストリートデザインに関わるキーパーソンの位置付け]

- 泉氏、西村氏のような役目を担う方々の職能を指す呼称が必要。呼称を通じて、かかる職能の重要性が認知されてこそ、こういう方々の各地域での採用・活躍に繋がる。
- （上記に対して、プロデューサー・プランナーとの自称があり、）地域の課題に応じた有能なプロデューサー・デザイン監修者を選定するとともに、その継続的な関与を担保するための予算上の仕組みや発注制度があると良い。

### [民間・行政が意識すべきこと]

- 社会実験が単発の実施に留まり、将来の政策に繋がらないことも多い。長期的な目線に立った社会実験等の取組が大事。

- 民間側も、行政に対するプロポーザルにおいて、長期的には何を指しそのために何を実施するのかを宣言した上で、2~3年かけて行政と民間の信頼関係をつくるようにしてきた。民主導で実際に汗をかき投資する主体が動きやすい枠組みをつくる。行政はいい民間を見つけて信じるのが大切。プロジェクトが始まってから様々な問題が生じるときに、民間に丸投げするのではなく一緒に解決する姿勢が、次のいい事業者の投資につながる。
- 市民主導の政策立案が重要。自ら行動する市民により、市民主導で政策がまとまれば、市民側は自ずと自ら動く。一方で、かかる活動には行政の関与が必要な部分もある。これについては、全ての部署が参加する行政会議を設け、かかる活動を担当する部署を決めてやれば、縦割りの行政といえども、プロジェクトは動く。
- 自治体の厳しい財政状況を自治体職員に説明する等、行政職員自らが自らの自治体の危機を自覚することも必要。
- 公共空間だけで稼ぐのは難しいが、プレーヤーが公共空間の価値を上げることにより、その周りの民地で稼ぐようにするのが自然な姿。
- 岡崎市では、河川事業という大きな施策が動く中で、ウォークアブルの考え方をこの施策に「乗っけて」導入した。大宮駅も、駅周辺開発という施策に乗った。何か大きな施策が動く中で、ウォークアブルの概念をそこに付与すると、スムーズに事業が進む場合も多いのではないかと。
- 世代による価値観の違い等は、違う世代を同じ場で議論をさせるのではなく、あえて世代毎にグループ分けして議論していただくことで円滑化することもある。実践する組織と、その活動を承認する組織をそれぞれ設けたことで、実践を伴う合意形成がスムーズに成立する良好な運営ができるのではないかと。

#### [管理の仕組みや考え方について]

- 公共空間によって、各公物管理法が示唆する公共性の定義が異なる。例えば道路交通面では、他に迷惑をかけないよう、行動を規制する消極的公共性。一方、河川管理面では、河川に人を呼び込み、楽しんでもらうことを良しとする積極的公共性。後者のような考え方を街路の公益性として位置付けて、今後のばすようにするなど、公共性と公益性それぞれの考え方を整理すべきではないかと。
- 車道と歩道の管理の考え方を分けるべき。車道は交通の論理で考えるべきである一方、歩道は沿道の民地との関係性が求められるなど、役割が違う。
- アメリカでオープンカフェが多いのは、歩道は自治体、車道は交通管理者と、管理権限が分けられていることも一因である。
- 道路空間の使用許可を、使用する個人ではなく、商店街やエリマネ団体が介在して取得しているのは日本のみ。海外では行政と個人や民間が直接許可取得をやりとりしている。それも前回説明したようにオープンカフェやパークレットなど目的別許可になっているからルールや基準が明確になっている。
- 歩行者と車が共存するシェアードスペースは、日本の現在の法制度での実現は難しいが、これらを許容する仕組みがあってもよいのではないかと。歩行者と車の関係をどうデザインするかと、これらを支える仕組みとは、セットで考えないといけない。
- 道路上の責任の所在も変えていくことが必要。道路の概念に人の滞留空間、歩車共存空間を加えてほ

しい。その新しい概念を持つ空間、交通に供する部分ではない位置づけとする空間は、責任の所在を道路管理者主導に変えて柔軟な運用やプランニングができることが考えられる。判例や保険の検証、自己責任の文化も含めて考えていく。

○自由と責任をセットで考えることが重要である。空間を民間が自由に使えるようにするなら、その部分についての責任を民間に委譲できると良い。

○折角の賑やかな公共空間において、悲惨な事故の発生は絶対に避けなければいけないという観点から、交通の安全と円滑のために議論することが必要ではないか。

#### [まとめ]

○本日の懇談会のポイントを、

①デザインは「利用する立場から」、「運営を意識して」考えるべき、

②プロデューサーやプランナーと呼ばれる「キーマン」が大事、

③公共空間の活用については、住民主導で、また、行政と一体となって取り組むべき、

④こうした活動を推進するためには、行政サイドに危機意識を強く持ってもらうことが必要、とまとめたい。

以上