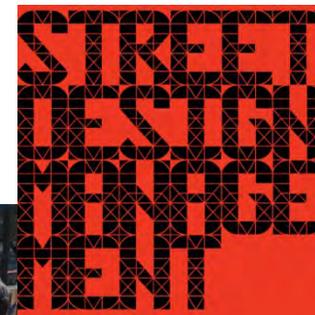


# 第3回 マチミチ会議



ストリートデザイン・  
マネジメント

—  
ストリートから起こす  
都市のイノベーション

歩行者天国、オープンカフェ、屋台、パークレット  
トランジットモール等で都市を使いこなす  
エリアマネジメントの進化、歩行者に開く空間デザイン  
公民連携の組織運営、社会実験~本格実施のプロセス



## ストリートイノベーション

- ミチからマチを変革する -

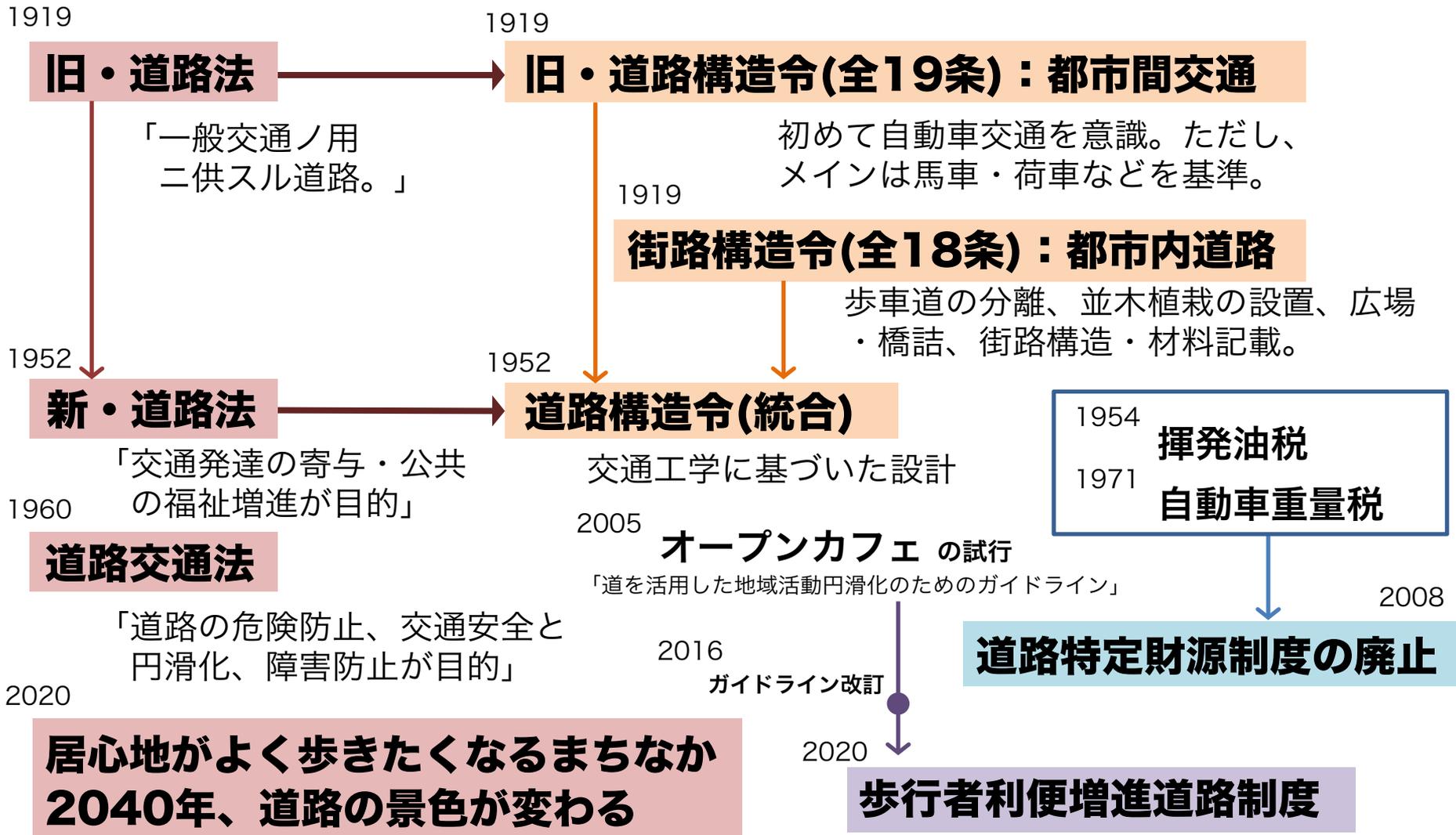


2021.03.04

## 野原 卓

横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 准教授  
(一社) UDC イニシアティブ 理事

# これまでの道路を巡る闘い。



100年続く、都市における自動車との格闘の歴史  
⇒人間にとって道路はどうあるべきか？へ

# 「移動」(交通)のあり方が変わってきた

## 社会的な変化

インフラの充実

高度情報化社会  
の到来

公共交通への転換

高齢化・福祉社会  
健康(フレイル対応)・未病

人口減少時代の  
活性化策

## 移動(交通)の変化

量から質へ

IT/自動運転/MaaS  
動かずに活動できる時代

車から電車バスへ

WALKABLE CITY  
歩きたくなるまち

「活動」できる  
公共空間

# ウォーカーブルでイノベーションな道路への希求



「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ 概要③

## 「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 ～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進  
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能

**居心地が良く歩きたくなるまちなか**

**Walkable** 歩きたくなる  
居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけやすくなる、歩きたくなる。

**Eye level** まちに開かれた1階  
歩行者目線の1階部分等に店舗やラオがあり、ガラス張りで見えやすく、人は歩いて楽しくなる。

**Diversity** 多様な人の多様な用途、使い方  
多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

**Open** 開かれた空間が心地良い  
歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子がある、そこに居たくなる、留まりたくなる。

**都市構造の改変等**

- 都市構造の改変（通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備（人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等

## 2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

### ◆意義・目的

災害や気候変動  
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス  
フォーメーション  
(DX)

ポストコロナの  
新しい生活様式

道路政策を通して実現を目指す2040年の日本社会の姿と  
政策の方向性を提案するビジョンを策定

### ◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

#### 1 通勤・帰宅ラッシュが 消滅

・テレワークの普及により通勤等の意義的な移動が激減  
・居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

#### 2 公園のような道路に 人が溢れる

・旅行、散歩など楽しむ移動や滞在が増加  
・道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

#### 3 人・モノの移動が 自動化・無人化

・自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものとしてポテンシャルを喪失

#### 4 店舗(サービス)の移動 でまちが時々刻々と 変化

・飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の障害や障害  
・中心部では、道の駅と移動小売店舗が住民に生活サービスを提供

#### 5 「被災する道路」から 「救済する道路」に 変化

・災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を遮断することなく確立し、人命救助と被災地復旧を支援



## ◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

### 1 国土をフル稼働し、国土の恵みを受 全回を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動

【国土をフル稼働し、国土の恵みを受】

### 2 マイカーなしでも便利に移動 マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供

【マイカーなしでも便利に移動】

### 3 交通事故ゼロ 人とモノが空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成

【交通事故ゼロ】

### 4 行きたくなる、居たくなる道路 まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、誰にも愛されるコミュニティ空間を創出

【行きたくなる、居たくなる道路】

### 5 世界に選ばれる都市へ 卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上

【世界に選ばれる都市へ】

### 6 持続可能な物流システム 自動運転トラックによる幹線物流、ラストマイルにおけるロボット配達等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能

【持続可能な物流システム】

### 7 世界の観光客を魅了 日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人旅行者の利便性・満足度を向上

【世界の観光客を魅了】

### 8 災害から人と暮らしを守る道路 激甚化・広域化する災害に対し、防災性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物資を遮断することなく確保し、人命や経済の損失を最小化

【災害から人と暮らしを守る道路】

### 9 道路交通の低炭素化 電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制

【道路交通の低炭素化】

### 10 道路ネットワークの長寿命化 新技術の導入により効率化・高度化された予防保全メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能

【道路ネットワークの長寿命化】



# みちがみちであるために。

～ ストリートを考える起点 (Stand Point) ～

- ① 人生で最も多く使う外部公共空間
- ② 「公共」空間の一つであること
- ③ 道路＋沿道/地域の融合体
- ④ 移動と滞留(活動)の両立する場

道路の意義① = 人生で最も多く使う外部公共空間

## 最も接する公共空間 = 「みち」

「みち」は、誰もが毎日一度はつかい、  
毎朝はじめに出会う公共空間である。

「みち」を使ったことのない人はいない。

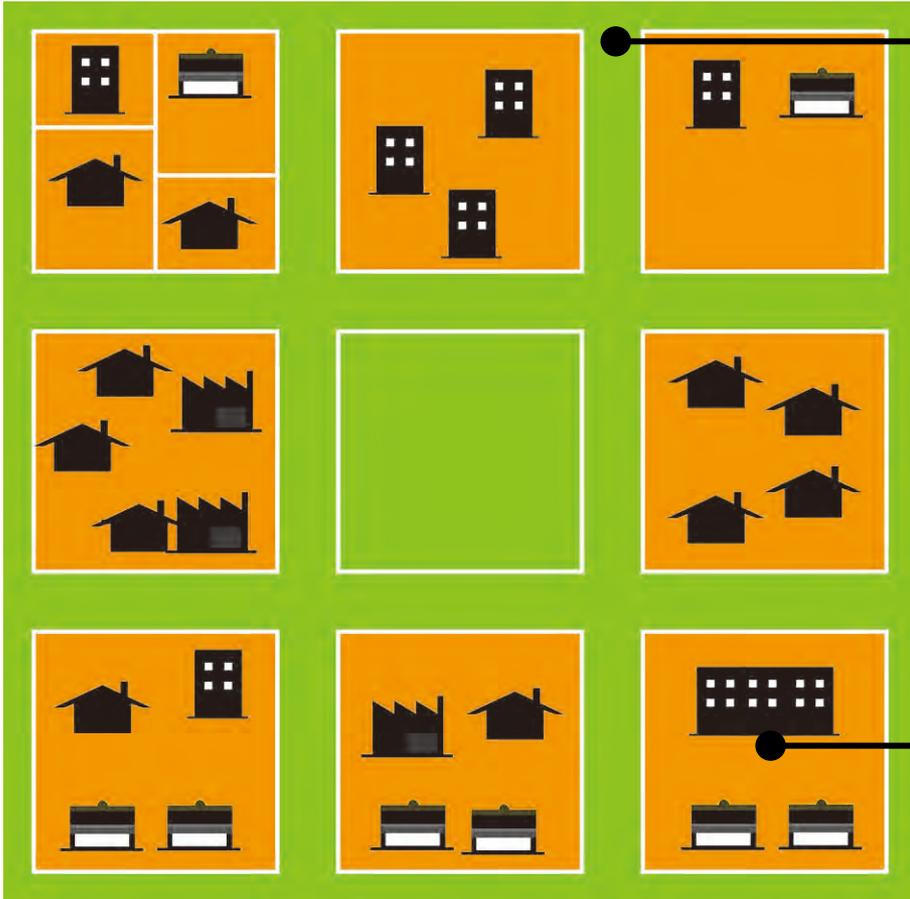
ストリートは豊かなライフ（生活）の場である。

# 道路の意義② = 「公共」空間が果たすべき役割

## 都市 = 都 + 市

人類の生存戦略としての集団生活を円滑に進めるための装置

マクロの最適解

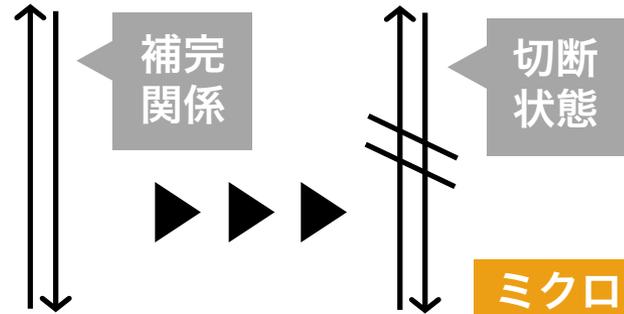


### 都

宮処：公共的な配分・再配分と統御の象徴

### 公共空間

都市機能の再配分がなされた空間  
(税金により整備されている)



ミクロの最適解

### 市

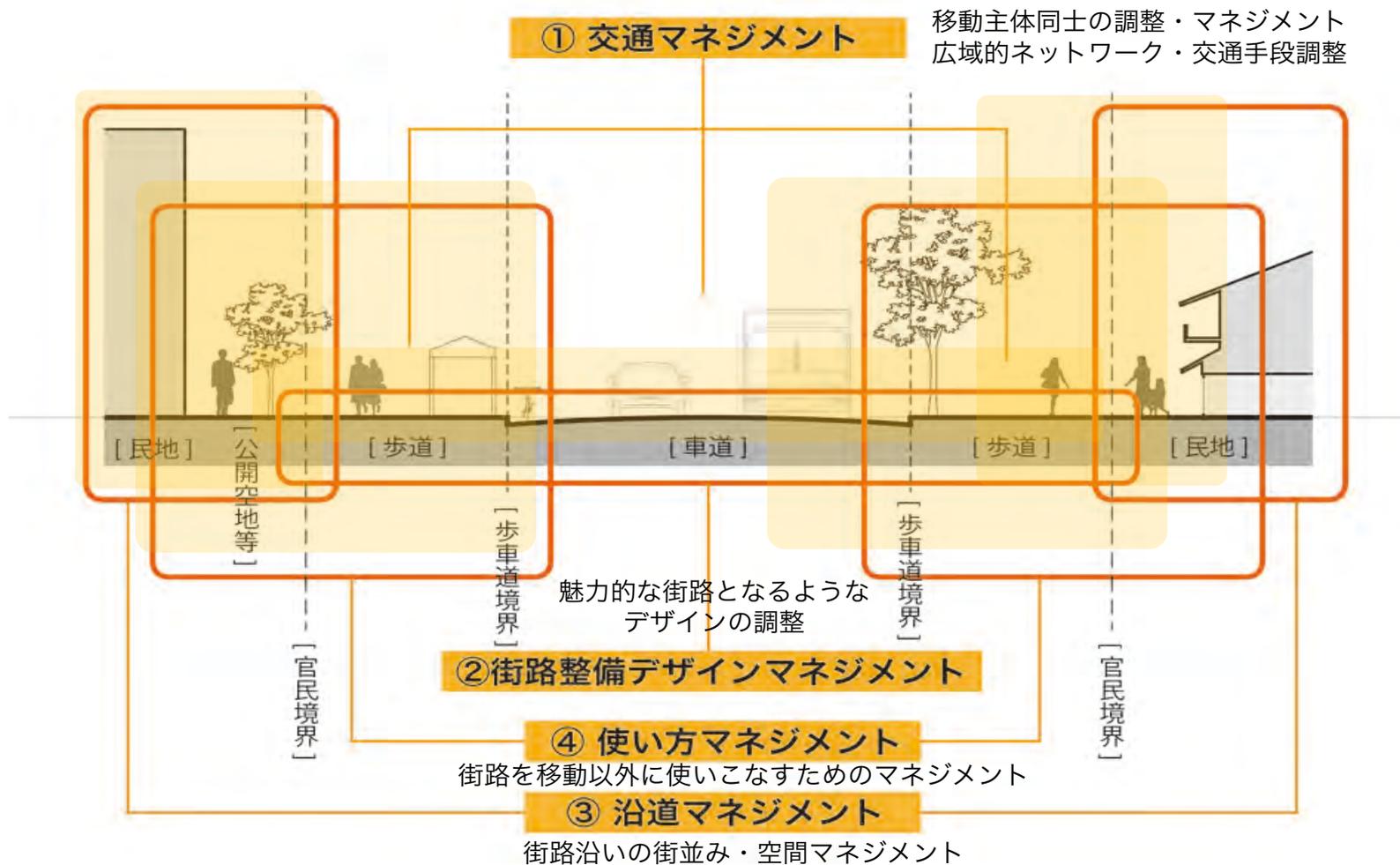
市場：民と民によるフラットな価値交換の場

### 私的・民的空間

都市における交換がなされる、  
もしくは、なされた空間  
(空間自身も交換・所有されている)

# 道路の意義③ = 道路 + 沿道/地域の融合体

## 道路 と 沿道(民地・建物) 合わせた「ストリート」

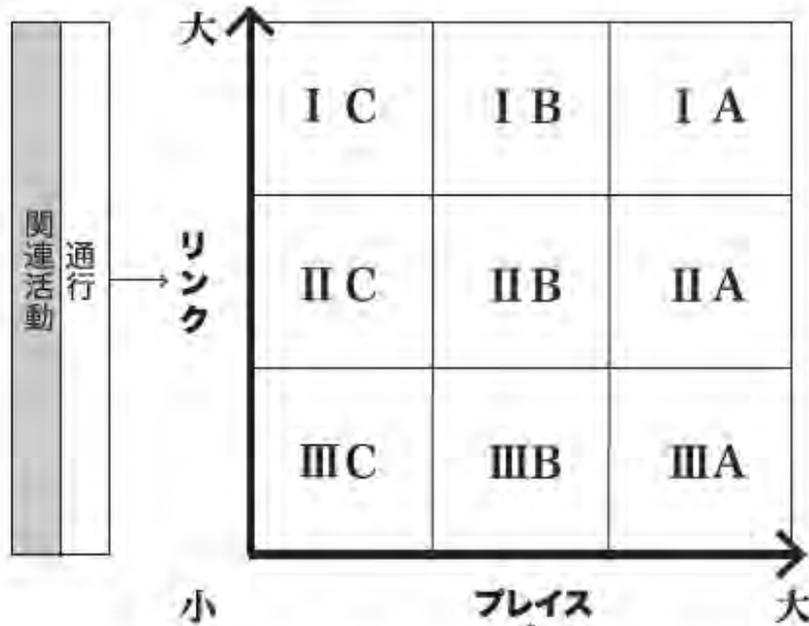


ストリート空間を「凹」の字でとらえる。道路・民地内空地・両側の建物により  
囲まれた空間全体で（敷地境界を越えて）連携して、一体の空間としてとらえる

# 道路の意義④ = 交わり通う空間としての意義

## リンクアンドプレイス(Link and place) 理論

一つのストリートを、人・モノを動かす「リンク」と、都市の社会的・文化的生活の場である「プレイス」の両輪で考える。(UCL: P.Jones教授)



出典：三浦ほか (2020)  
「Link and Place 理論の  
街路交通マネジメントへの  
適用に関する基礎的研究」  
国際交通安全学会誌  
Vol.45, No.2, pp72-81

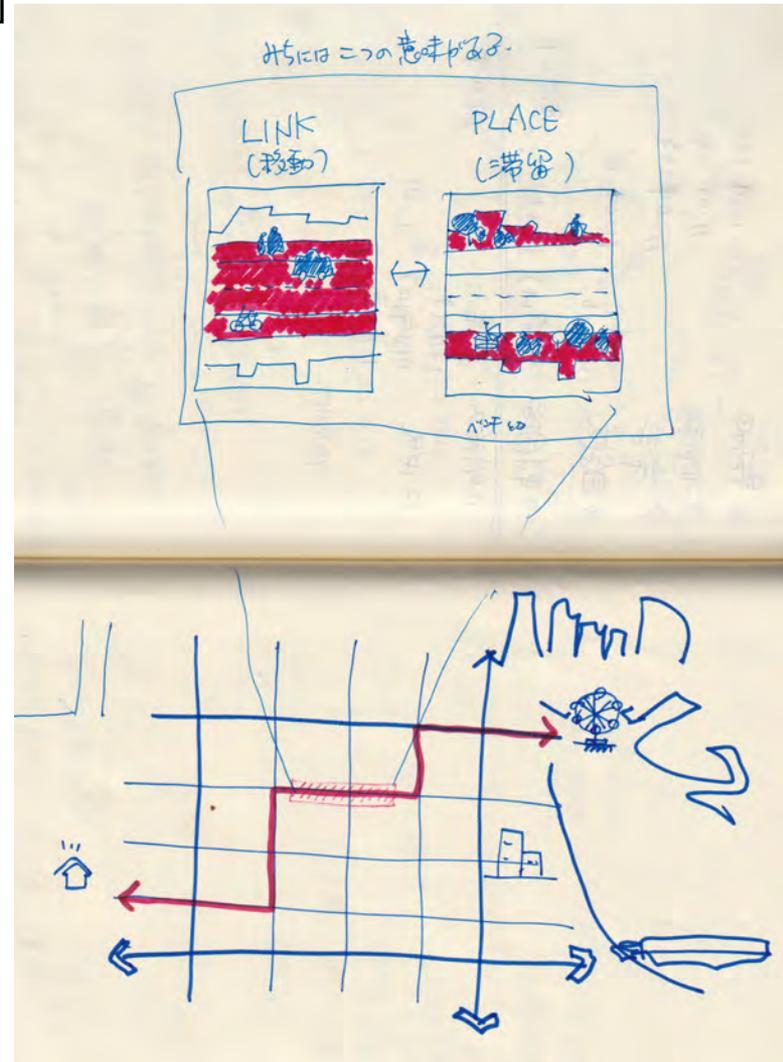


Fig.2 Link and Place理論で用いるマトリックス(3×3の場合)

# これからのマチミチ、5つの視点

**1. 整備-管理-利活用のスパイラルアップサイクル**

**2. 遅い交通との共存**

**3. 日常空間の質とローカルファースト**

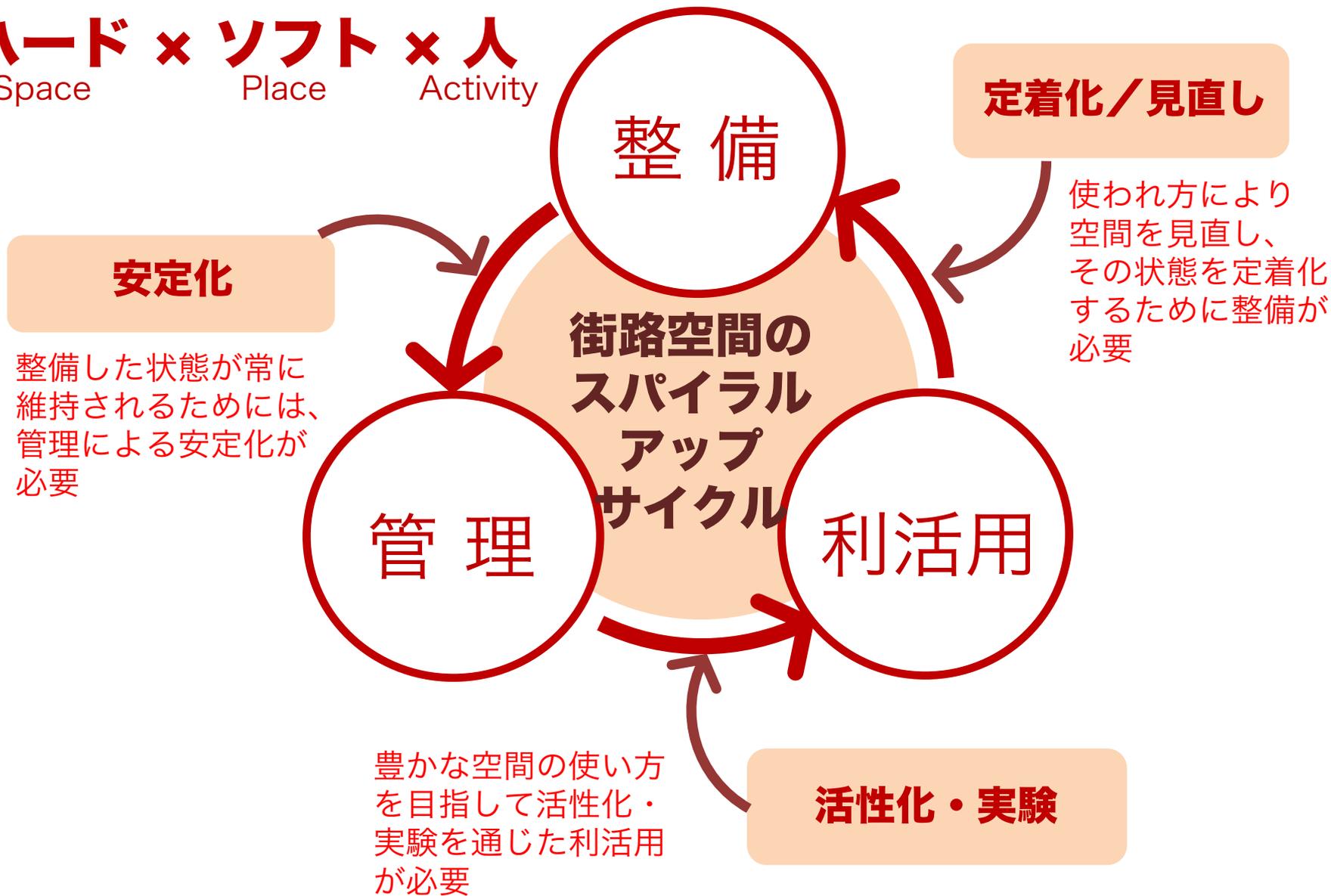
**4. マネジメント主体を創出する**

**5. ストリートは誰が使うのか？**

# 1. 整備 × 管理 × 利活用 のスパイラルアップサイクル

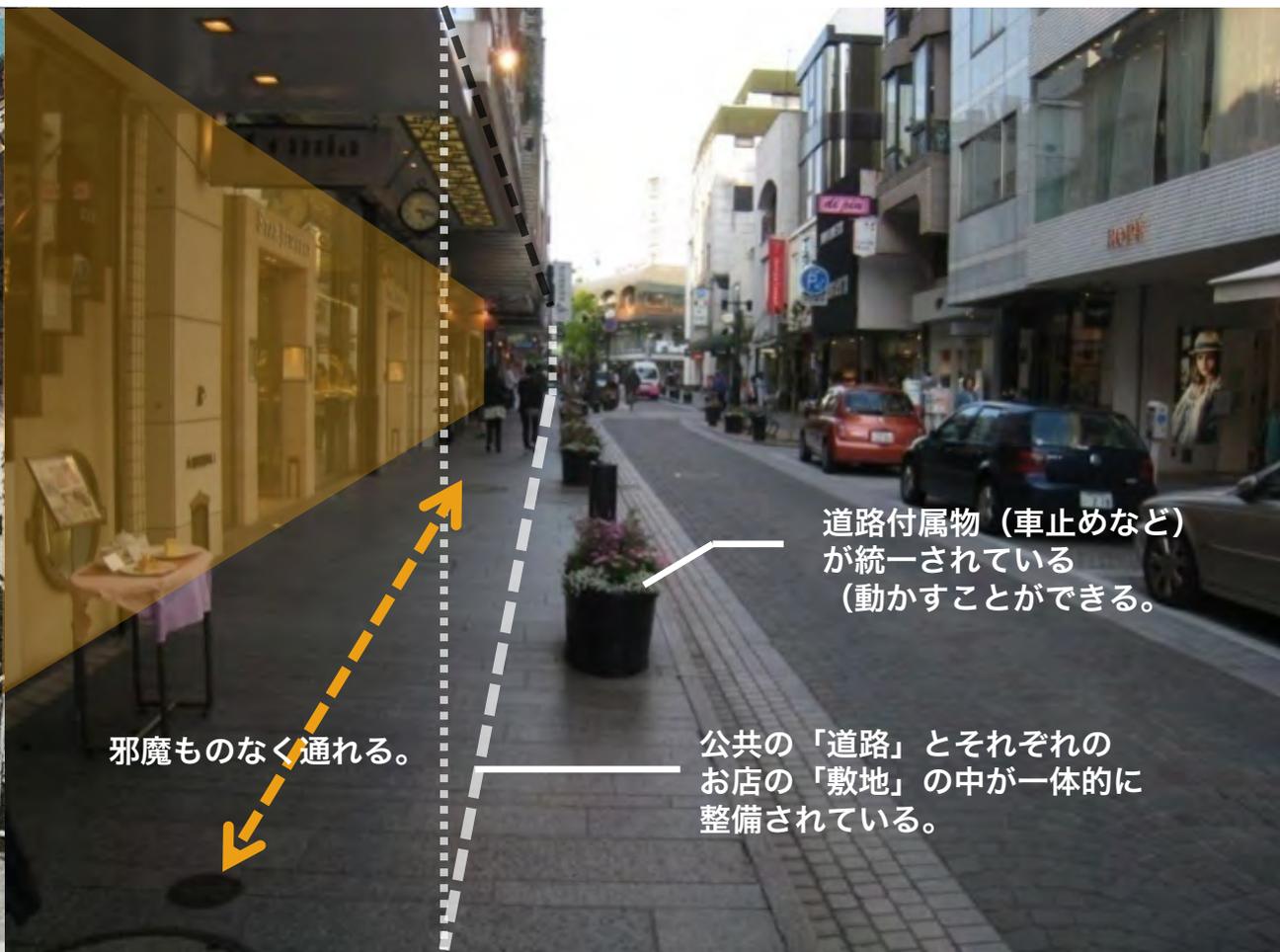
ハード整備、維持管理、利活用を一体的にとらえ、価値向上のサイクルを創ってゆく必要がある。

**ハード × ソフト × 人**  
Space Place Activity



# ■ 元町商店街（横浜市）における整備・管理・利活用サイクル

約70年にわたる、整備⇒管理⇒利活用におけるサイクルを商店街中心に持続させる。



道路付属物（車止めなど）  
が統一されている  
（動かすことができる。）

公共の「道路」とそれぞれのお店の「敷地」の中が一体的に整備されている。

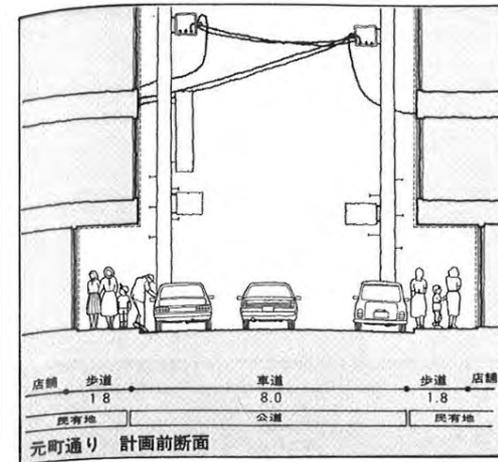
邪魔ものなく通れる。

居留地下に生まれた外国人とともに発展した商店街。戦後の自動車交通による課題を経て、1947年設立の地元商店街（元町SS会）を中心とした、20～30年に1度の整備サイクルにより空間のカスタマイズが行われ、「整備-利活用」のスパイラルアップが進む。

# 元町のみち空間整備の変遷

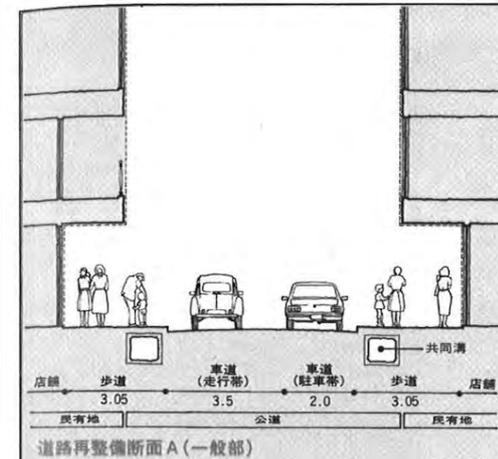
## 第一期 (1955-)

- 1階部分の**1.8m後退**及び壁面線指定による歩行者空間（**10年間以上**で貫通）。商店街組織（SS会）の団結



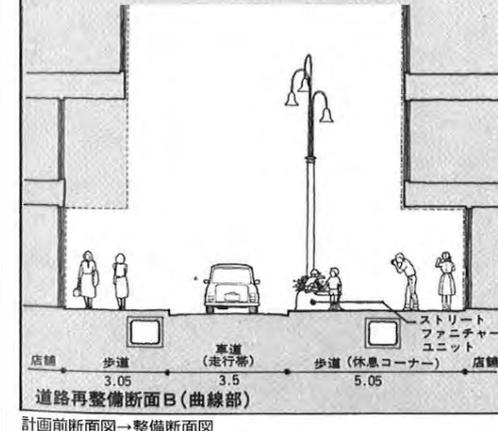
## 第二期 (1985-)

- 車道を**一方通行**（+駐車帯・休憩空間）化で歩道増加・敷地との連続・電線埋設まちづくり協定締結



## 第三期 (2004-)

- ライブタウン事業
- **お店の敷地**と歩道・車道を官民**一体的な舗装**にする。
- ストリートファニチュアのデザイン・色等を**統一**する。



## 第四期 (2020-)

- **パークレット**事業
- 20~30年に1度のカスタマイズリサイクルの展開

計画前断面図→整備断面図

# 常に工夫した元町における多様なストリーートの利活用

【チャームセール(1961-)/F1イベント(2011)/ストリートミュージカル(2017・2019)】



【元町 STREET THE MUSICAL (2019)】

# 元町商店街第四期計画：パークレットの設置



イベント時に滞留空間（ベンチ）が不足していること、回遊性が低下していることなどを契機に、パーキングメーター部分の数か所を環境豊かなベンチ空間へと改編。あえてイベント空間ではなく、日常的な憩いの場として整備。

# 2. 「遅い交通」 (スローモビリティツール) との共存

「速い交通」のための空間を、いかに「遅い交通」のための空間に変換し、多様な移動が共存できるか？

【速度(D/T)】

高速

中速

低速



移動・交通を「コミュニケーション」  
として捉えなおしてみる。

クルマが変わる。  
ヨコハマが変わる。  
チョイモビ  
ヨコハマ



シェアカー  
チョイモビ

折りたたみ  
e-bike

スマート  
スクーター



Gororo

オンデマンドバス

WHILL



電動アシスト付自転車

セグウェイ

グリーンスローモビリティ

電動キックボード



IKEBUS

WHILL

シニアカー

手押し車  
ベビーカー



WA-MO



e-Palette

短距離

LUUP

中距離

長距離

【距離(D)】

近年盛んなスローモビリティ社会実験



# 交 わる 通 行

移動・交通を、  
「コミュニケーション」  
として捉えなおしてみる。



セグウェイはコミュニケーションツール

## バッテリー充電型三輪スクーター

出典：S.ブライネス, W.J.ディーン著・岡並木ら訳  
「歩行者革命」SD選書(1979)



# 健康みちづくりとしての可能性

## Heart Foundationの取組み (Australia/Sedney)

ウォーカブル（バイカブル）であることが肥満や健康リスクに対して効果的であることから、ウォーカブルなまちづくりを健康まちづくりの文脈で行う。



ウォーカブルなまちが  
経済的にも潤うことを示す  
報告書



## Good for Busine\$\$

The benefits of making streets more  
walking and cycling friendly

Discussion paper



貨物鉄道線路跡をウォーカブルにした GOODS LINE



健康みちづくりの緑道Path である GREEN WAY

通学路に関するガイドラインもある。

# 3. 日常空間の質 と ローカル・ファースト

イベント時だけでなく、日常時から魅力豊かな場を創出するストリートへ  
⇒そのためには、場の「定着化」のためのストリート空間の質（デザイン）が必要。  
⇒また、地域に愛される「ローカルファースト」なあり方が必要となる

## 横浜市日本大通り

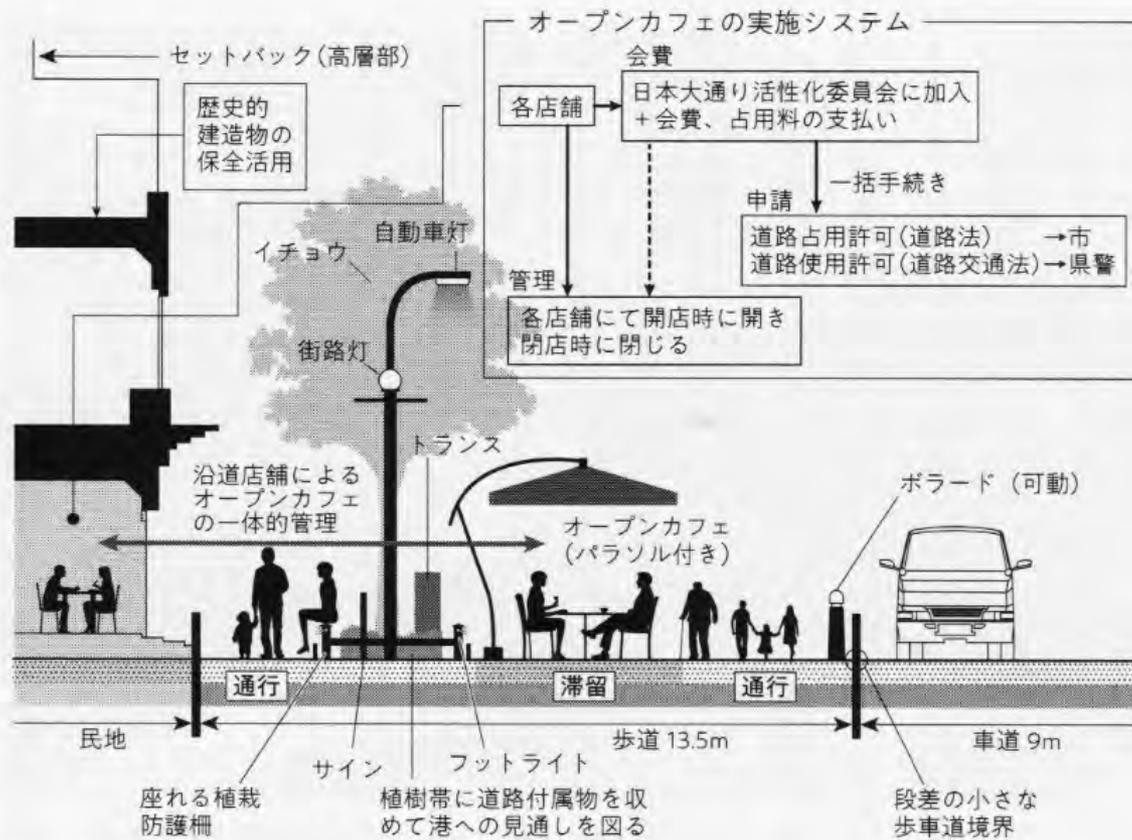


図2 日本大通りの街路整備とマネジメント

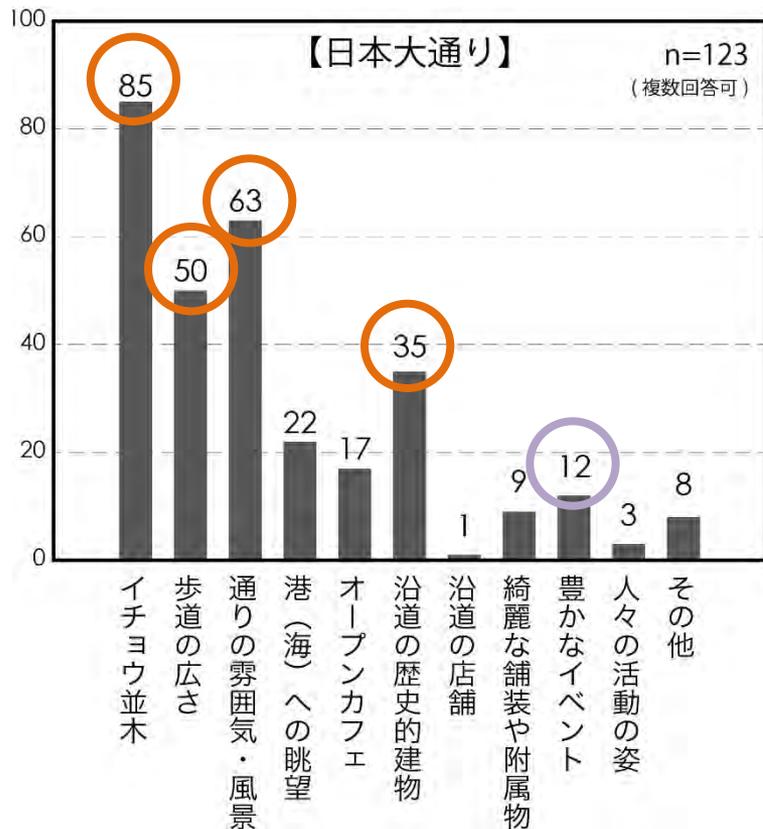


# 日本大通り(横浜市)のアクティビティリサーチから見る沿道性

## 期待されるストリーートの **個性 と 風景**

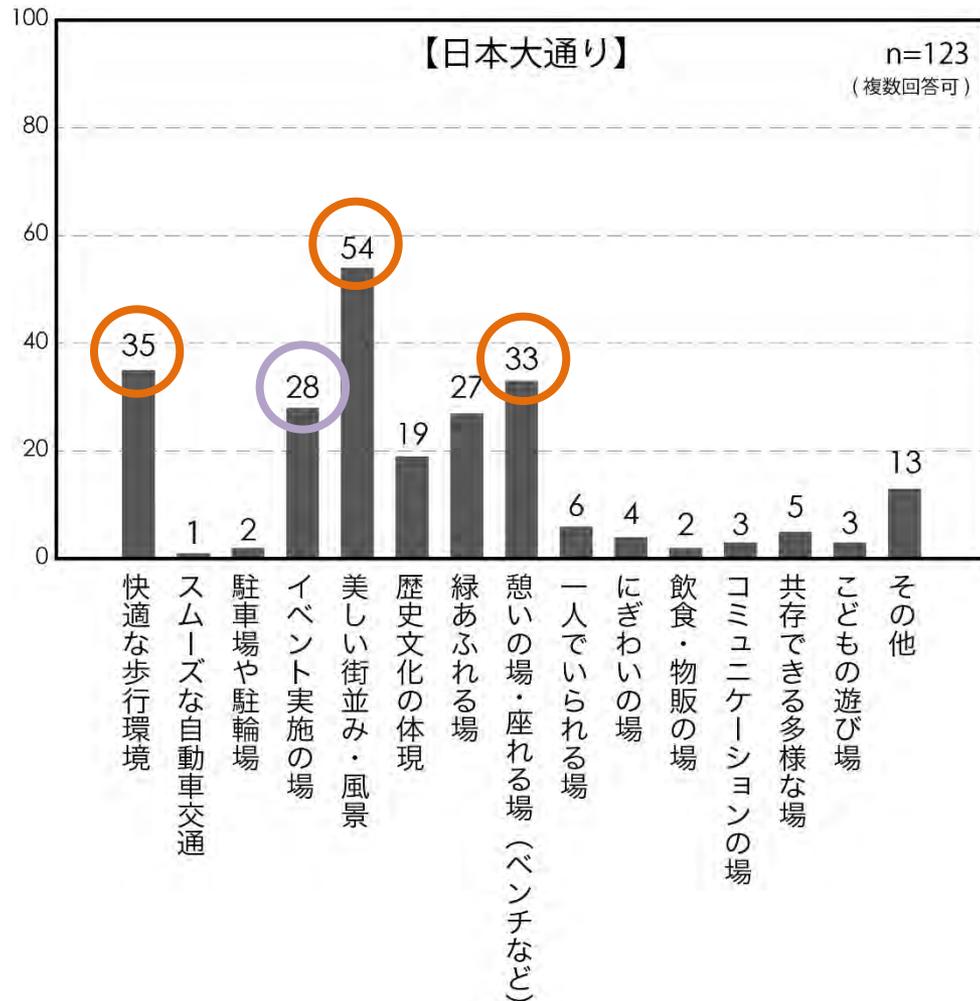
### 【日本大通りに感じる魅力】

⇒ イチョウ並木/通りの雰囲気



### 【日本大通りに期待する役割】

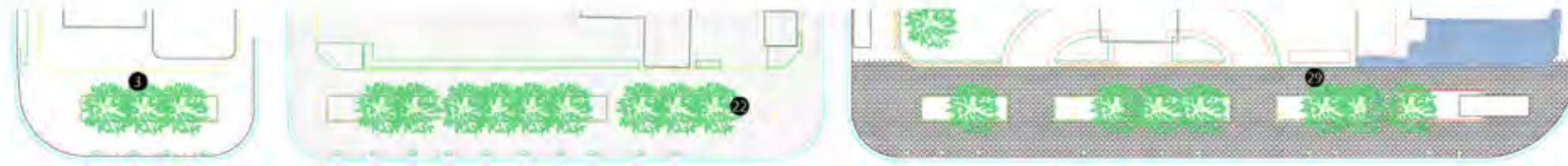
⇒ 美しい街並み・風景



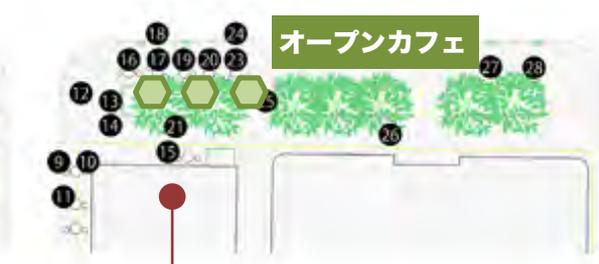
# 日本大通り(横浜市)のアクティビティリサーチから見る沿道性

## ストリートアクティビティにおける **沿道と環境** の影響

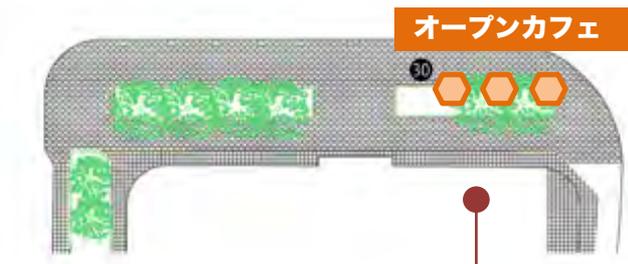
← 関内駅 **データドリブン (データ駆動型)** で マネジメント を考える。 象の鼻パーク →



**THE BAYS**  
(旧関東財務局, DeNAベイ)



**Gooz**  
(開放型コンビニエンスストア)



**アルテリーベ**  
(レストラン)



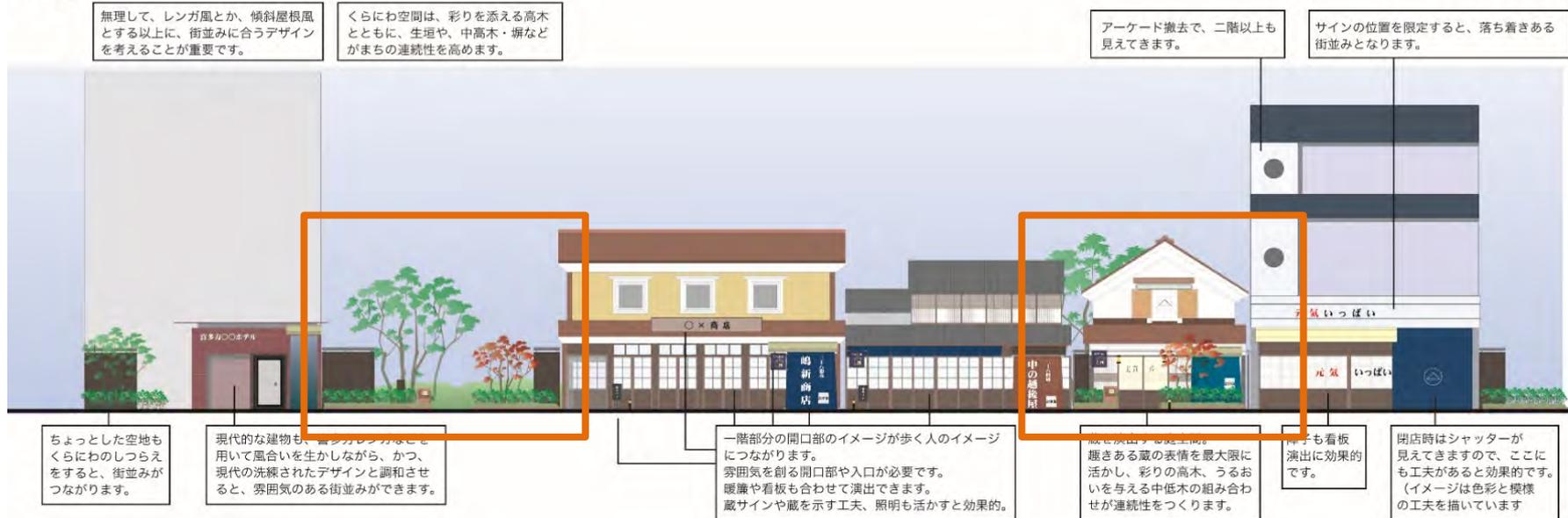
# ふれあい通りくらにわ事業（喜多方市）



## くらにわ（蔵庭）事業：沿道ポケットパーク

無電柱化に伴うトランス設置とポケットパーク挿入を民地側購入で実施  
⇒ランドスケープを用いて街並みを創る方法論

### 蔵等が連続する街並み部分のイメージ



### 空地等が連続する街並み部分のイメージ

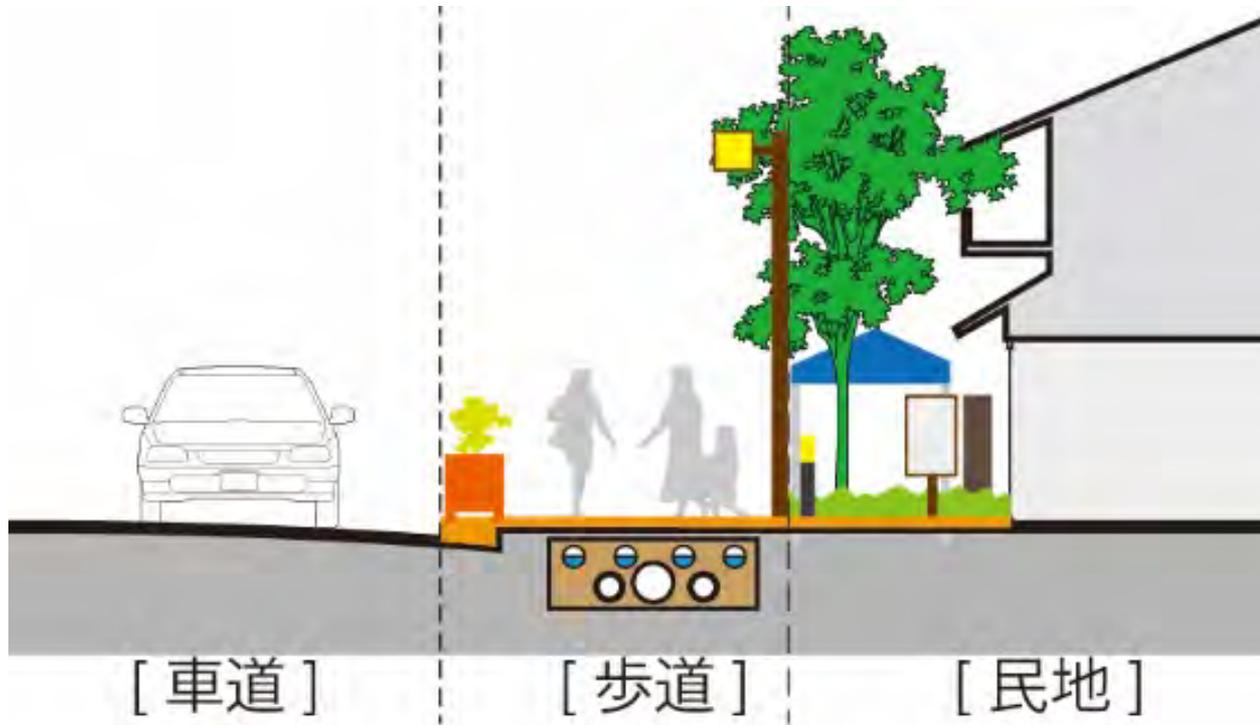


## 整備段階

# くらにわ（蔵庭）事業：沿道ポケットパーク

無電柱化に伴うトランス設置とポケットパーク挿入を民地側購入で実施  
⇒ランドスケープを用いて街並みを創る方法論

## ストリートと沿道の関係づくりをしかける



アーケード撤去

無散水消雪事業  
+ 無電柱化事業

道路空間再配分  
+ 段差解消 + 附属物

街路灯整備事業

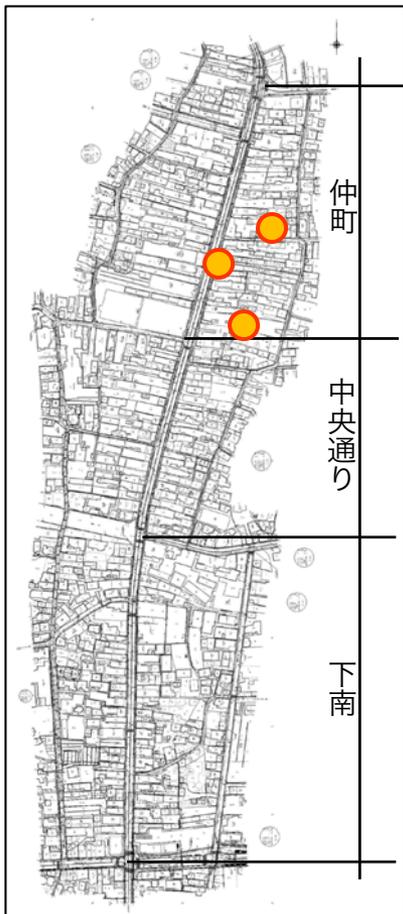
くらにわ整備

サイン計画事業

街路事業（無散水消雪＋無電中化・道路再配分・くらにわ）、サイン計画と沿道事業（アーケード撤去・街路灯整備・段差解消）の相互貫入とそれを調整するための細やかな勉強会・ワークショップの立付けの実施



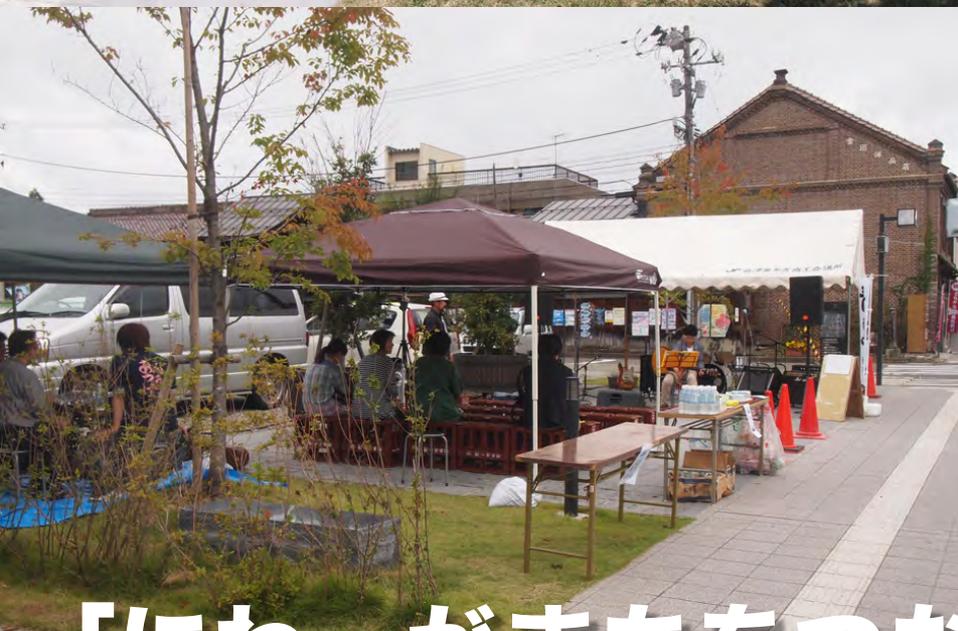
## くらにわ（蔵庭）を地域で管理する。



表：くらにわ（蔵庭）の活用実績（2015年）

No.	日程	イベント名	組織	関与
1	2015/1/12	初市	初市実行委員会	メンバー一部共通
2	2015/2/14-3/3	ひなの蔵巡り	蔵のまちなかギャラリー 実行委員会	メンバー一部共通
3	2015/5/5	中央通り歩行者天国	中央通り商店街振興組合	主催
4	2015/7/18-19	レトロ横丁	レトロ横丁実行委員会	メンバー一部共通
5	2015/8/2-3	北宮諏訪神社祭礼	3商店街	主催
6	2015/9/20-21	音CON	音CON実行委員会	共催
7	2015/11/3	喝采喜多方	喝采喜多方	共催

- 2015年現在、3カ所整備済。その他、民地を借りてトランス設置箇所有り。
- 「くらにわ」管理：商店街に管理委託契約締結を予定。  
光水熱費は商店街が負担（2015年現在、暫定的な社会実験的位置づけ）
- 商店街が団体に貸与。2015年時点、7イベント（計26日）で活用・貸出



「にわ」がまちをつなぐ。

# 花園町通り(松山市)の道路空間再配分事業



## 花園町通りの地域性を育むデザイン (松山市)

デッキや芝生、植栽を設けて緑豊かな「しきのみち」

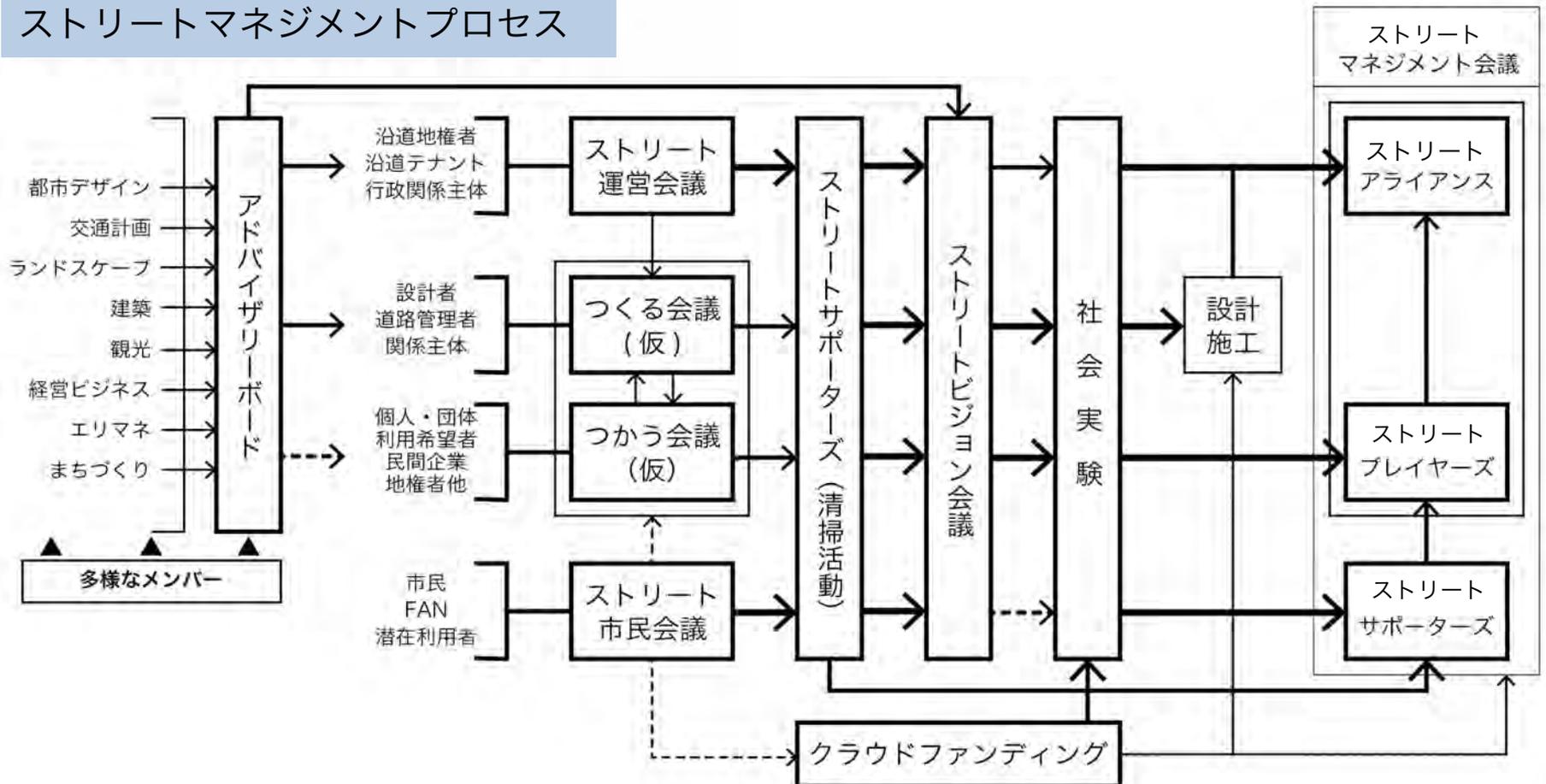
正岡子規の生家と俳句を背景としたデザイン / 地域の積極性に配慮した柔軟な調整



# 4. マネジメントする主体を創出する

- イベント時だけでなく、日常時から魅力豊かな場を創出するストリートへ
- ⇒そのためには、場の「定着化」のためのストリート空間の質（デザイン）が必要。
- ⇒また、地域に愛される「ローカルファースト」なあり方が必要となる
- ⇒様々なチャンネルで関与できる人を増やし、仲間をつくる「ゆるいプラットフォーム」

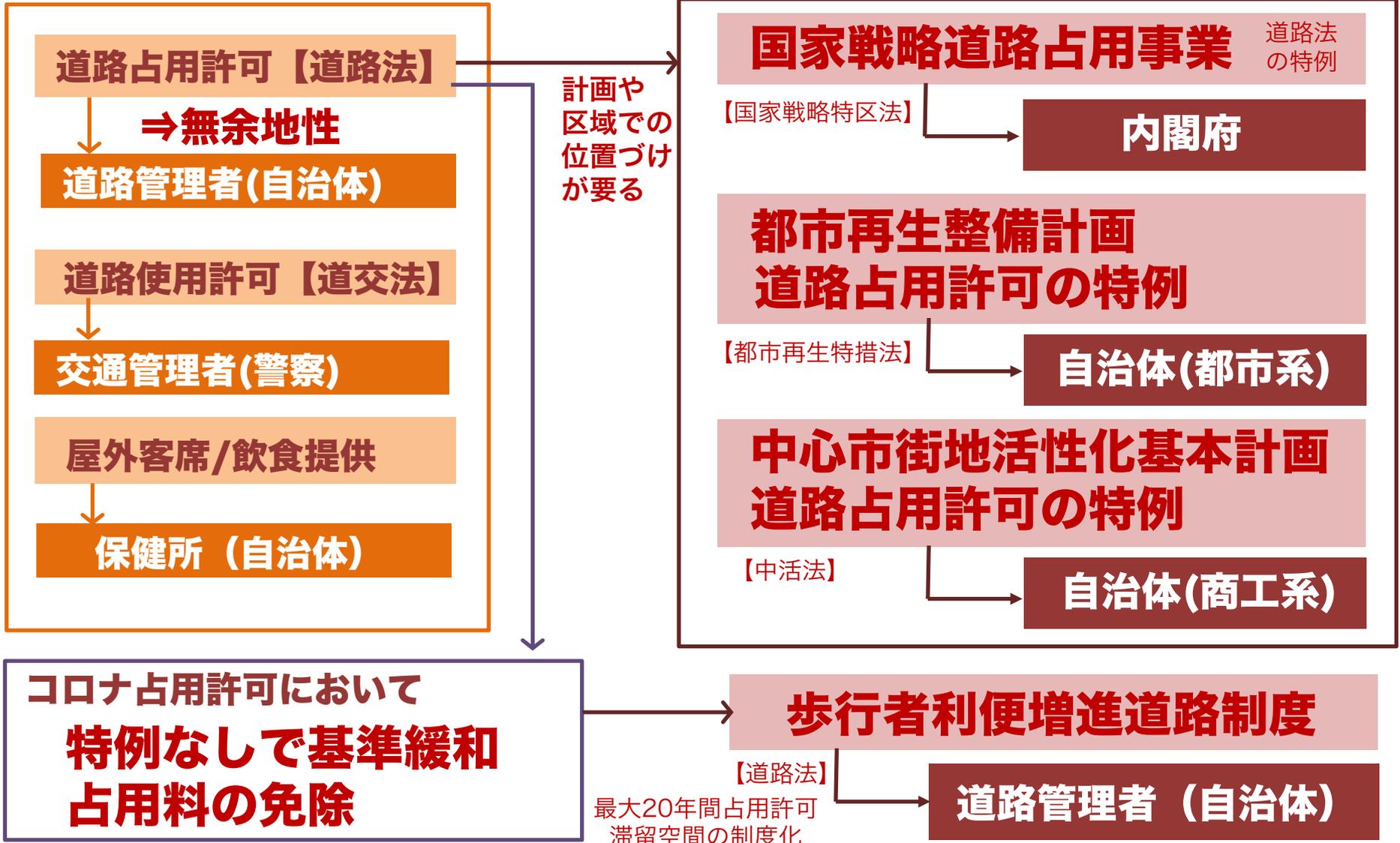
## ストリートマネジメントプロセス



# 占用許可 誰が道路空間のマネジメントを許可するのか？

## 道路占用許可のあり方

## これまでの特例許可



# 占用主体 誰が道路空間のマネジメントを行うのか？

## コロナ占用許可の占用主体(2020.06)

新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用許可基準

イ 地方自治体  
道路協力団体

ロ 地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会等

ハ 都市再生推進法人又は  
地域再生推進法人等

ニ 地方公共団体が支援する沿道飲食店等の路上利用の実施主体  
(商店街振興組合・商工会含む)

行政

地域主体

町内会・自治会  
商工会・商工会議所

道路運営主体

道路協力団体他

公益法人主体

都市再生推進法人等

中間組織

NPO法人・一社他  
まちづくり会社

沿道主体

商店街振興組合等

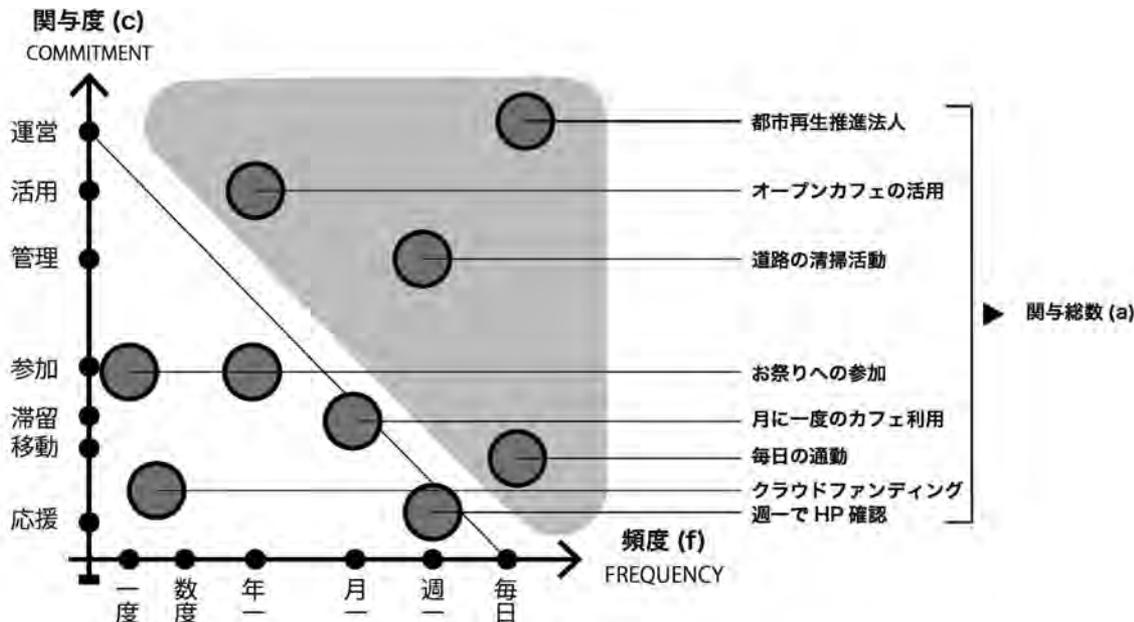
⇒何らかの形で「主体」(組織)がないと道路は利活用(占用)できない。

# 多様な関わり方の集積でストリートを評価する

都心部のメインストリートでは沿道コミュニティが未成熟なことも多い。

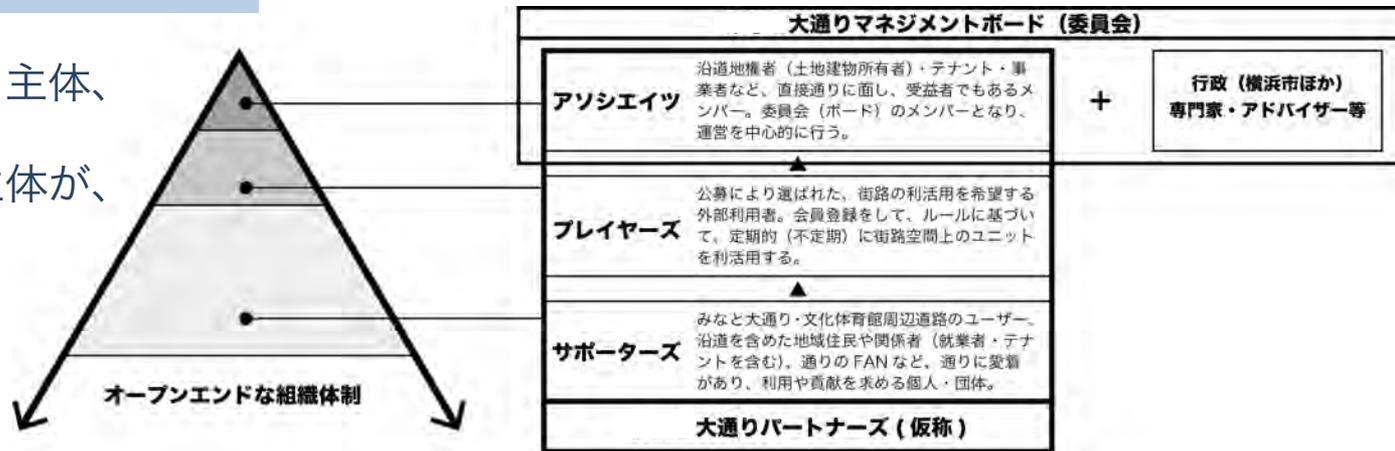
**[頻度(frequency) × 関与度  
(commitment)](×人数)  
の積分値**

関わり方には、様々な距離感がある。がっつり関わって活動する人もいれば、見つめるだけだが毎日通う人もいる。そんな小さな弱い関与も広い大きな集合体を創る可能性。



## オープンエンドな関わり

マネジメントの核となる主体、活発に活動する主体、弱いながらも応援する主体が、オープンに広がりながら作用する方法。





# お城下マルシェ at 花園町通り (松山市)



花園まちづくりプロジェクト協議会  
花園町東通り商店街組合、花園町西通り商店街振興組合

# 花園町通りにおける整備・利活用の体制 (松山市)

- ① 空間改変懇談会での広範な関係主体（警察・交通事業者等）を含む合意形成の体制
- ② ストリート整備・利活用を契機とした主体育成（商店街の誕生）
- ③ 専門家・中間組織（UDCM）の丁寧な調整支援

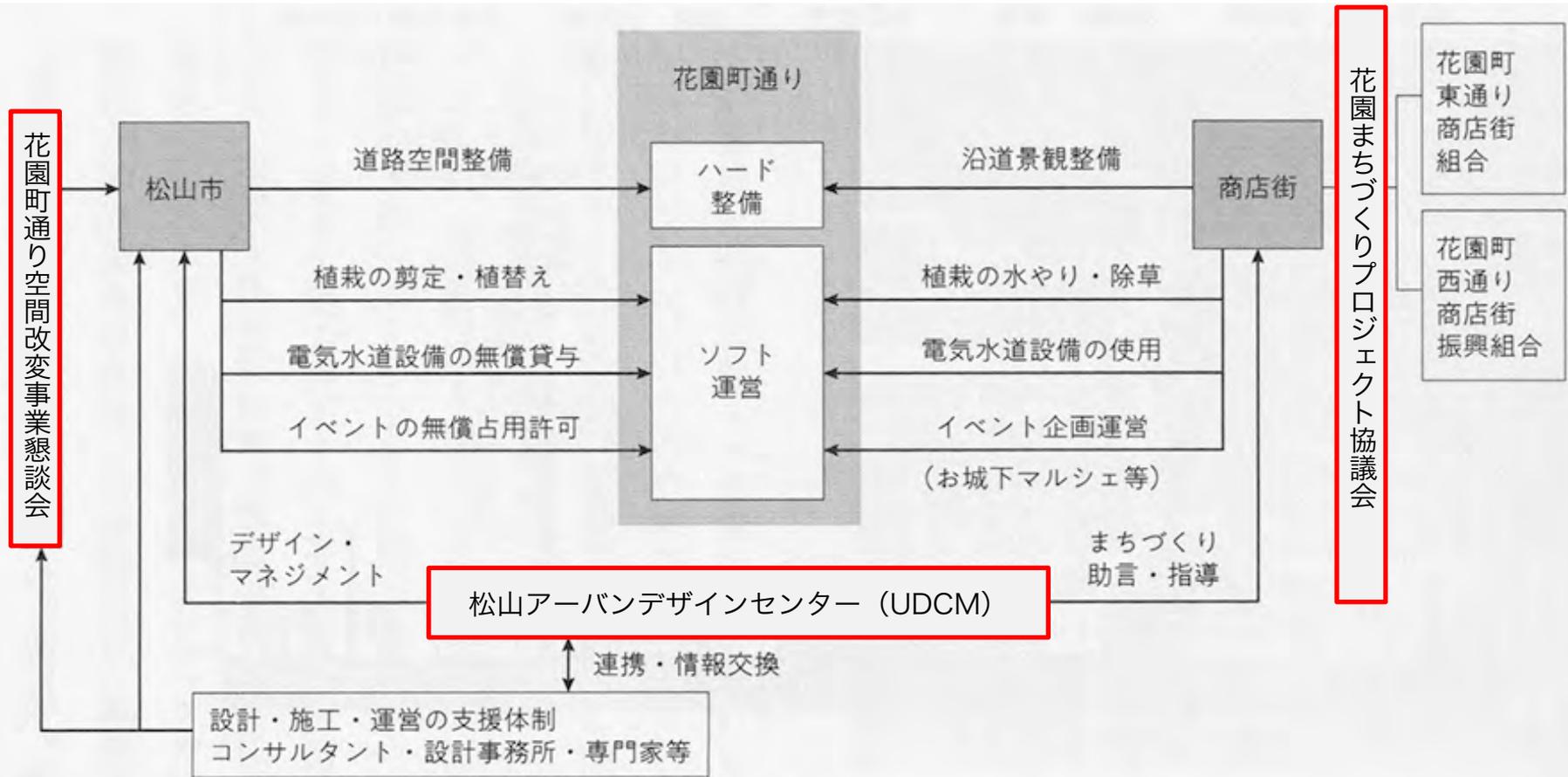
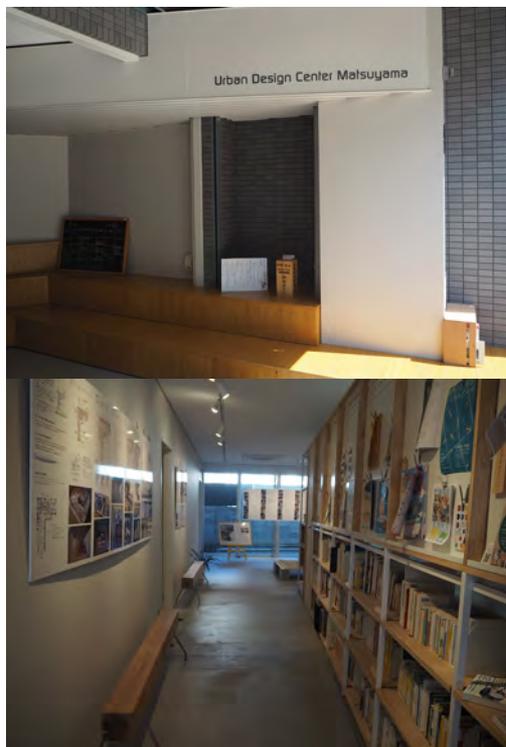


図3 花園町通りのマネジメント体制

# UDCM (松山アーバンデザインセンター)

アーバンデザインセンター (UDC) の理念に基づき、「公・民・学」が連携するまちづくり組織として、中心市街地に拠点施設を構え、将来ビジョンの検討や都市空間のデザインマネジメント等のハード面、まちづくりの担い手育成や地域デザインプログラム等のソフト面、双方のアプローチから、総合的なまちづくりに取り組む。

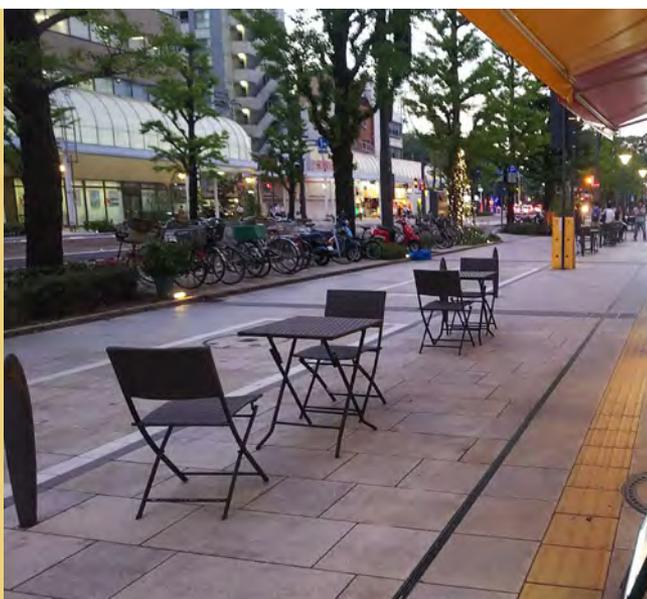


## 仕組み



# UDCM (松山アーバンデザインセンター)

機動力高く周辺状況をとらえて動きを創ってゆく組織体制の重要性



## ■花園町オープンテラス(コロナ占用許可を受けての新たな路上利用) 2020-

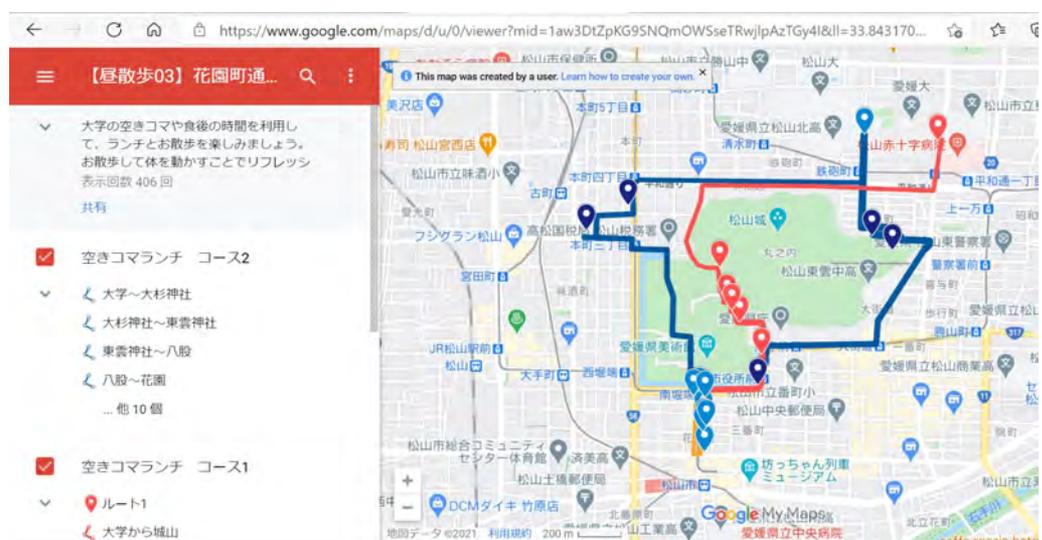
### 移動する建築 (屋台) の展開の仕方



**注意点**

- 必ず2人以上で展開する
- 屋台移動の際は2人以上(できれば4人)で移動する
- 手や足をつめないように気をつける

2020年10月18日作成  
松山アーバンデザインセンター



## ■移動する建築 2017-

## ■お散歩コース提案 2020-

出典：松山アーバンデザインセンターHP

# #カミハチキテル (広島市)

場所：広島市相生通り（幅員50m）

主体：紙屋町・八丁堀公共空間活用社会実験実行委員会

期間：2020年3月～4月末（延長が予定されたのち、  
新型コロナウイルスのため途中で終了）

路面電車の走る相生通りは、幅員は広いものの、他のメインストリートに比べてあまり活動が行われていなかったが、都心の二つの核（広島駅と旧広島市民球場）をつなぐ重要な道路であり、将来のトランジットモール化も視野に入れながら、道路空間の再配分などを行う第一ステップとして、道路空間及び沿道駐車場空間を滞留空間や木質の乗り換え空間とすべく行われた社会実験。

デッキに使用する木材・植栽などの現物支給や、照明デザイン・サインなどの施工デザインなどの労働力で協力するという地域企業参画の形。



# みちをアップデートするための小さな活動

時限的・実験的段階から実践段階へ

## KOSUGI 3E OPEN TERRACE(川崎市武蔵小杉)



まずは、とにかく、すぐにでも具体的な場を生み出してみる ⇒ 定着化に「空間」は重要。

## Lighter, Quicker, Cheaper / タクティカル・アーバニズム



# 5. ストリートは誰が使うのか？

## 道路のパークフェス（横浜市関内桜通り）





# ストリートを使いたおし、使い方のデータを採る

道路のパークフェス（横浜市関内さくら通り）

⇒ディープラーニング型の利活用マネジメントへ。

# 複数のストリートの面的連動展開

[2017年]

11月3日（祝）の関内外の取組み

多様な取組みが連動的に展開する。

① 馬車道祭り@馬車道



② 関内フード&ハイカラフェスタ@弁天通り



③ 入船通り秋祭り@住吉町



⑤ 有効活用社会実験 @大通り公園



④ 道路のパークフェス (関内外OPEN!9) + ナイトピクニック @関内桜通り



# 複数のストリートの面的連動展開 [2017年] 11月3日（祝）の関内外の取組み

- (1) 一体的なマネジメントではないながらも、それぞれの特性を生かした多様な活動で役割分担されていた（飲食・物販・滞留・体験ほか）。
- (2) 異なる主体の取組みが同時に実施されていた。  
（商店街・町内会・クリエイター・まちづくり団体・行政）
- (3) 警備安全などは別個に行われていた。交通オペレーションも難しい。

## 2017年11月3日（祝）の関内外公共空間利活用概要一覧

	イベント名	場所	属性	主催	概要
1	馬車道祭り(第32回:1978-)	馬車道通り	関内たてみち	<b>馬車道商店街協同組合</b>	マルシェ(物販)・馬車試乗会・ライブ・ラリー・展示・その他イベント
2	関内フード&ハイカラフェスタ(第6回:2015-)	弁天通	関内よこみち	<b>関内まちづくり振興会(実行委員会)</b>	主に飲食店舗の露店
3	道路のパークフェス(第2回:2016-)(関内外OPEN!9)	関内桜通り	関内たてみち	<b>横浜市文化芸術振興財団 横浜市内のクリエイター</b>	様々なイベント。30以上のアクティビティを各主体が責任もって実施。
4	住吉町入船通り秋祭り(2014-)	入船通り	関内よこみち	<b>住吉町町内会</b>	主に沿道飲食店舗の露店
5	社会実験 -大通り公園によりみちしよう-	大通り公園 第一区・二区	関外	<b>横浜市都市整備局</b>	清掃・オープンカフェ(キッチンカー) ・体験イベント

# 「みっけるみなぶん」社会実験 (2020年11月9日～30日)

みっけるみなぶんMAP

MINABUN MAP



**みなぶんでつき 1 "LIVING"**

コンビニで何か買ってこようか?

近くにコンビニや公園があります。デッキにイスとテーブルをご用意しました。

**みなぶんでつき 2 "DINING"**

仕事帰りにここで一杯!

テイクアウトしてこよう!

居酒屋やバルの目の前。デッキ、イス、テーブルやカウンターでお待ちしております。

**みなぶんでつき 3 "RELAXING"**

今日は芝生の上でランチもアリだね

ちよつとここで一息

カフェでテイクアウトしてこよう!

カフェが集まる立地に、人工芝やデッキ、木の格子の壁、様々な家具で、3つの選べるスペースをつくりました。

**みなぶんでつき 4 "MEETING"**

ここで待ち合わせしよう!

歴史的な建物がたくさんあるね

開港記念会館や岡倉天心生誕碑を眺めてゆったりできる、歴史を感じるスペースです。

Discover your place! あなたの場所を見つけよう!

「みなぶんでつき」を使ってみよう!  
「みっけるみなぶん」はみちの新しい使い方を見つける実験のこと。  
さあ、みなぶんであなたも自分の場所を見つけよう!

-  すわる・やすむ
  -  飲食する
  -  待ち合わせする
  -  お話する
  -  散歩する
  -  テイクアウト / デリバリーする
- AND MORE!

山下公園

# 想定していない使われ方を発見・発掘・開発してゆく。



交流する。



自転車で立ち寄る



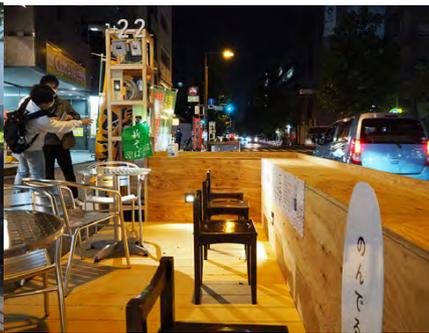
ボディビルを待つ。



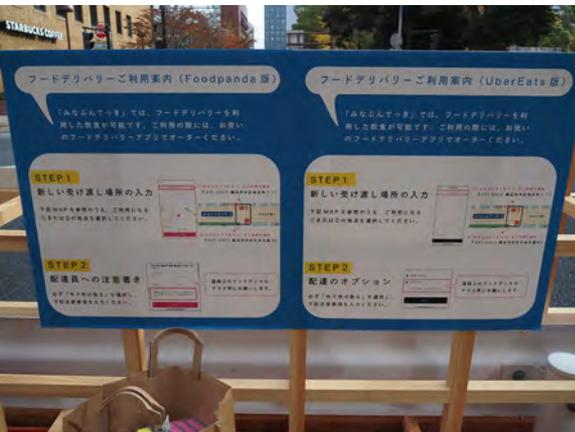
靴を脱ぐ。



ガードレールカバーがカウンターに。

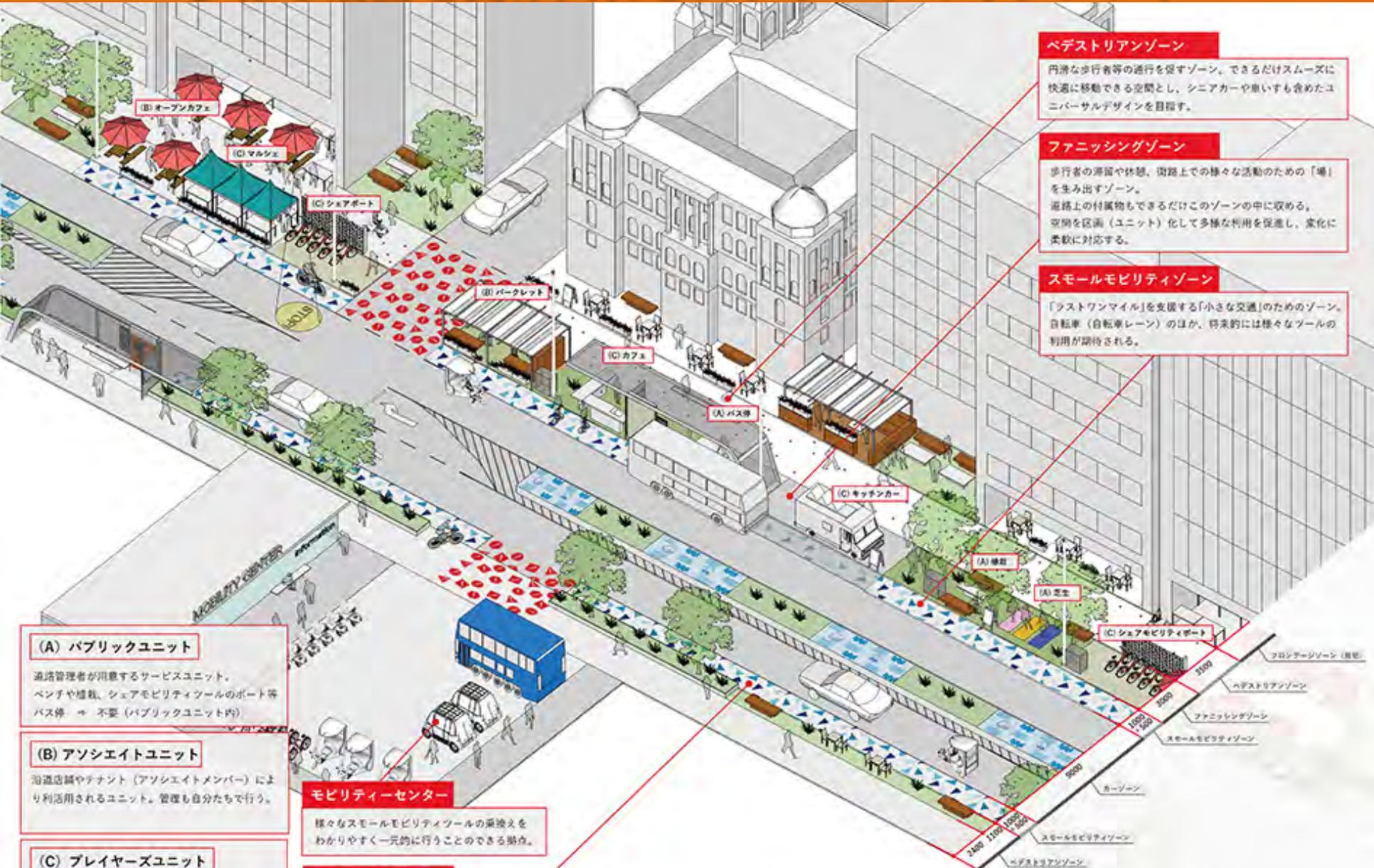


沿道のお店が自然と使いだした。



周辺店舗のテイクアウト・宅配MAPを用意。通りが中華街になる。

# 多様な活動を受け入れるストリートマネジメント



**ペDESTリアンゾーン**  
円滑な歩行者等の通行を促すゾーン。できるだけスムーズに快適に移動できる空間とし、シニアカーや車いすも含めたユニバーサルデザインを目指す。

**ファニッシングゾーン**  
歩行者の滞留や休憩、街路上での様々な活動のための「場」を生み出すゾーン。  
道路上の付属物もできるだけこのゾーンの中に収める。  
空間を区画（ユニット）化して多様な利用を促進し、変化に柔軟に対応する。

**スモールモビリティゾーン**  
「ラストワンマイル」を支援する「小さな交通」のためのゾーン。自転車（自転車レーン）のほか、将来的には様々なツールの利用が期待される。

**(A) パブリックユニット**  
道路管理者が用意するサービスユニット。  
ベンチや植栽、シェアモビリティツールのポート等  
バス停 ⇨ 不要（パブリックユニット内）

**(B) アソシエイトユニット**  
沿道店舗やテナント（アソシエイトメンバー）により活用されるユニット。管理も自分たちで行う。

**(C) プレイヤーズユニット**  
外部からの利用希望者により活用されるユニット。  
例えば一日・一か月ごとに申請してルールに沿って活用する。

**モビリティセンター**  
様々なスモールモビリティツールの乗換えをわかりやすく一元的に行うことのできる拠点。

**アスファルトアート**  
クリエイターや市民と協働して、道路上の表記（ペイント等）をデザインとしても工夫する。

フロンテージゾーン（植栽）  
ペDESTリアンゾーン  
ファニッシングゾーン  
スモールモビリティゾーン  
カーブゾーン  
スモールモビリティゾーン  
ペDESTリアンゾーン

# 魅力あるストリートライフへのオープンイノベーション

## ①リンク & プレイスの豊かさを考える

⇒ 通行空間と滞留空間が両方存在していることの価値と意義

## ②アクティブ & スマート ストリートへ

⇒ 状況に応じた使われ方に柔軟に対応できるみち空間へ

## ③地域のためのオープンスペースと関与の方法

⇒ 多くの地域主体が関わることのできる方法論の展開

## ④公 × 民 × 学 のフラットな連携

⇒ 整備・管理・利活用をマネジメントできる体制づくり