

第 1 章 ストリートを人中心へと改変（リノベーション）する意義と効果

1.1 人中心のウォークアブルな公共空間の必要性	2
1.2 ストリートを改変することの多面的な効果	5
1.3 これからのストリートのかえ方	10
1.4 ストリートを改変していくプロセス	13

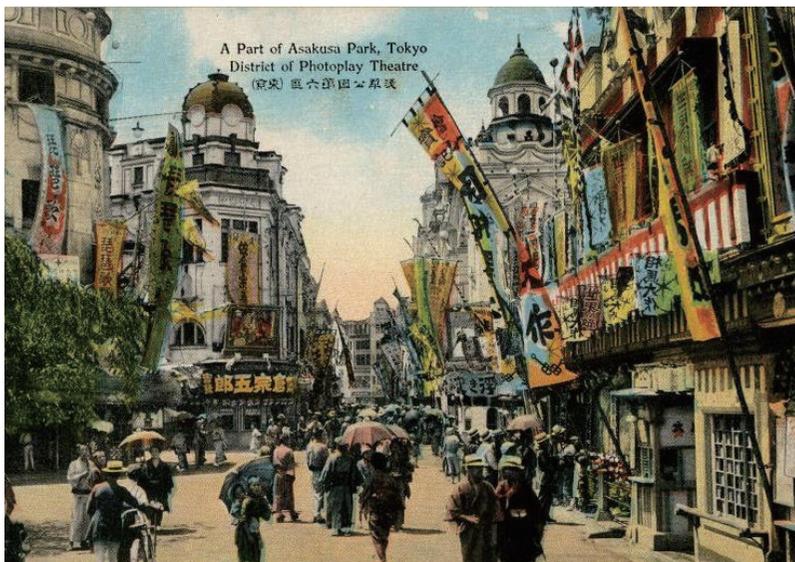
1.1 人中心のウォークブルな公共空間の必要性

■元来、都市は人と人との出会いや交流の場である。中でも、街路は誰もがアクセスできる最も基礎的な公共空間である。我が国においては、中世以降、街路は市が立つ場であり、また大衆文化が花開く場であり、近現代に

においては新たなストリート文化を生み出す場となる等、街路は日常生活を支える人々の交流・活動の場として、西洋の広場文化とは異なる、ユニークな空間を形成してきた。

事例 日常生活を支えるストリート（東京都台東区浅草六区）

戦前より多くの市や劇場が並び立ち、大衆文化の花開く場として大変な賑わいをみせていた。



出典：(一社) 浅草六区エリアマネジメント協会資料

事例 日本におけるストリート活用の取り組み

現在でも、流行の発信や歴史・文化の継承、滞在・交流の場等、ストリートは様々な活用されている。



東京都豊島区・グリーン大通り



東京都府中市・けやき並木通り



宮城県仙台市・定禅寺通り



東京都台東区・浅草ホッピー通り

出典：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集（定禅寺通り）
台東区資料（浅草ホッピー通り）

■一方、環状道路の整備を通じたまちなかの通過交通の迂回等も進む中、まちなかの人とクルマの交通量と、それぞれに要している面積との「アンバランス」が生じていることから、道路と駐車場で区域面積の過半を占め

てしまうような空間利用の現状を、人々のための空間へと転換することが必要であり、国内外で先駆的な取り組みが進められているところである。

事例 自動車のための空間を歩行者空間へ転換

(ニューヨーク・タイムズスクエア)

タイムズスクエアはかつて、街路空間の89%(約17,000㎡)が車道に占められている一方、人々の交通はその82%が歩行でなされているというアンバランスが生じていた。そこで、半年間に渡る社会実験を経て、従来の大量

に自動車の行き交う道路から恒久的に広場化がなされ、歩行者優先のストリートに大胆に転換した。



Before

タイムズ・スクエアの歩行者数は11%増加。

74%の市民がタイムズ・スクエアは劇的に改善されたと回答

3年目の売上増加率が+47%を記録した地域も

After



■高度経済成長を経た現代において、ともすればクルマが優先する通行空間であった街路を、我が国の都市の形成史を踏まえつつ、今日的な我が国ならではのストリートに転換し、人々が行き交い、様々な出会いと交流が生まみ出されることにより、イノベーションの創出やまちの求心力の根源となるような、居心地が良く歩きたくなる「ウォーカブルな」ストリートとすることが、都市に求められている。

■これらを背景として、令和元年6月の「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、“WE DO”～Walkable, Eyelevel, Diversity, Open をキーワードとするこれからのまちづくりの方向性も打ち出されたところ。まちなかにウォーカブルな公共空間を創造することは、新たな都市政策の重要課題である。



Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な
用途、使い方

Open

開かれた空間が
心地よい

1.2 ストリートを改変することの多面的な効果

■ストリートをクルマ中心から人中心の空間に転換していくことは、以下のような、多面的なメリットを有する。

■まず、第一に挙げられるのは、人々が安全・快適に滞在できる空間を確保できることである。特に、車中心の街路空間から転換することにより、車両との接触・衝突による事故の危険性が減少し、歩行者の安心感が生み出されることで、空間の質の評価も高まる。また、車両走行による騒音・振動が解消されることで居心地が良く快適な空間を創出できる。

事例 人中心の空間へ転換したことによる多面的な効果

(ニューヨーク・タイムズスクエア)

歩行者空間化を実施した結果、歩行者数が大きく増えたにも関わらず、歩行者負傷者数は約35%減少した。



出典：ジャネットサディックカーン氏講演会資料

■また、安全のみならず、まちなかにおける人々の出会いや交流を通じたイノベーションの創出等、新たな雇用やビジネスの拡大、沿道商店街の売り上げ上昇、地価の下げ止まりといった、コンパクト・プラス・ネットワーク政策を加速し、都市経営に直接寄与する効果が期待できる。

事例 人中心の空間へ転換したことによる多面的な効果（愛媛県松山市花園町通り）

歩行空間の拡大・沿道と一体となったデザイン整備により、歩行者数が整備前後で約2倍に増加し、地価も上昇に転じた。

～歩行空間の拡大・沿道と一体となったデザイン整備により、街路空間をウォーカブルな空間へと再構築～

片側3車線あった道路を片側1車線に減らし、歩行空間を拡大するとともに、沿道と統一的なデザイン整備を行うことで、街路空間を「居心地がよく歩きたくなる」ウォーカブルな空間へと再構築



事例 人中心の空間へ転換したことによる多面的な効果（兵庫県姫路市姫路駅前）

駅前のトランジットモール化により周辺の商業地の地価が約25%上昇し、商業床面積も増加した。

～車道中心だった駅前をトランジットモール化するとともに、ゆとりある歩行者空間に再整備～

車道中心だった駅前とそれに続く大手前通りの一部について、トランジットモール化するとともに、大手前通りの沿道事業者等が中心となり、くつろぎの場の提供やにぎわいづくりに向けた社会実験を実施。



駅周辺の商業地 地価公示価格

○120万円/㎡ (H30)
⇒ **150万円/㎡** (H31)
※変動率：**25%**上昇
(地方圏商業地で全国7位)

※H31地価公示 鑑定評価員のコメント等
姫路駅周辺では、駅前広場や歩道などが整備され利便性が向上し、姫路城を中心とした観光による賑わいの高まりもあって、店舗・ホテル等の需要が強く、地価が上昇している。

駅周辺の商業床面積

○約83ha (H20)
⇒ **約85ha** (H25)

■さらに、これらクルマから人へと土地利用を転換し、人にやさしい空間を創出することは、例えば子育て世代にとっては、クルマだらけで危ないというまちなかを、子どもが安心して遊び、過ごすことのできる場へと変え、

まちへの愛着の醸成、ひいては持続可能な地域づくりへとつながっていくものである。

事例 まちへの愛着を醸成する取り組み

(千葉県柏市柏駅東口駅前通りストリートパーティ)

毎週日曜・祝祭日に歩行者天国となる駅前通りを利用して、「柏駅東口駅前通りストリートパーティ」を開催し、普段は自動車の通行する道路を子どもや高齢者も安心して過ごし、遊べる空間として開放している。またこの取り組みでは同時に、将来の担い手育成に向け運営への参加者も募集している。



出典：柏アーバンデザインセンター資料

■また、人中心のストリート空間の存在は、災害時の対応の観点からも重要である。車両等の障害物が限定的で空間に余裕があることで、まちなかにおいて人々が普段から滞在できる豊かなオープンスペースになるとともに、災害時の一時避難場所や避難経路として有効に活用することが可能であり、復興の拠点として機能することも想定される。

■加えて、例えば町会・自治会等の地縁組織の脆弱化や、高齢化の進展、不寛容な社会がもたらす「孤独」の増加等が課題となる中、ウォークラブルな空間の創出は、人と人との新たな繋がりや構築、社会的な交流の増大、人々の健康増進等をもたらす、もってインクルーシブな社会（社会的包摂）の実現を通じた、これら社会課題の解決に資すると考えられる。

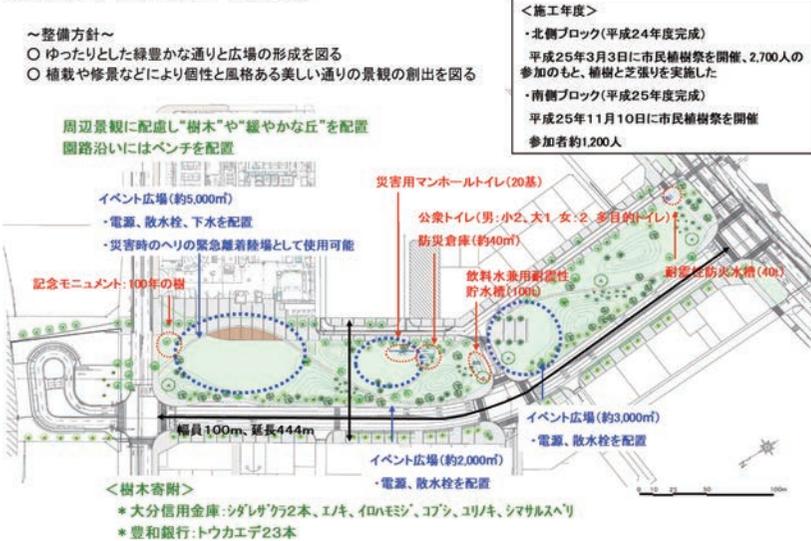
事例 災害時に復興拠点としても機能するストリート（大分県大分市大分いこの道）

広幅員のストリートに災害時を想定したヘリポート等の各種機能や空間が配置されており、非常時の拠点としての活用が想定されている。

事例 災害時に復興拠点としても機能する人中心の空間（熊本県熊本市花畑広場）

平成28年4月に発生した熊本地震では花畑広場にボランティアセンターが設置され、復興活動の拠点として機能した。

● 大分いこの道 説明図



出典：国土技術政策総合研究所・緑化生態研究室資料



出典：熊本市資料

■そして、人中心のストリートに転換する取り組みを通じて達成できる機能として、「人を育てる」機能が挙げられる。ストリートの転換により様々な知見・ノウハウを蓄積したプレイヤーが、地域のまちづくりを支えるプレイヤーとしてストリートから街に出て、より大きな都市活動を支える人材として還流することが期待できる。(プレイヤーについては後述 2. 1. 5)。

■なお、行政においては、これら多面的な効果について、車利用者を含めて市民に広く理解されるような整備の意義・広範な施策効果をわかりやすく示していく必要がある。

事例 人中心の空間へ転換した際のわかりやすい効果説明

(鳥根県出雲市神門通り)

ストリートの改変による多種多様な事業効果をわかりやすく説明するため、全国街路事業促進協議会においては、代表的な数値や見やすいアイコン等を活用し、ビジュアルに説明している。

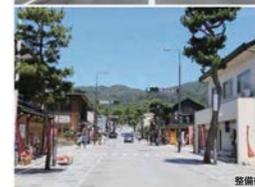
事業効果

歩道も空も広々と♪

出雲大社へつづく道を無電柱化したことで、安心して歩けるようになりました。また、電線も無くなり、すっきりとした景観になりました。



整備前



整備後

歩く人の増加

休日だけでなく平日も、今まで以上に大勢の歩行者で賑わうようになりました。

8.7倍↑

H21とH25の平日の比較
※H25は出雲大社の本殿遷座祭



お店の増加

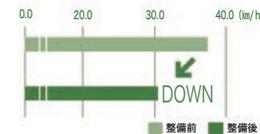
歩行者も増えたことで、店舗も増え脚に活気が戻りました。

約2倍UP

38店舗 (H22)
75店舗 (H25)



車もゆっくり走ります



歩行空間を拡げ、車道を狭くしたことにより、整備後の自動車平均速度が低下することが確認されました。



出典：道をつなげる 人がつながる - 街路事業のストック効果 - (全国街路事業促進協議会)

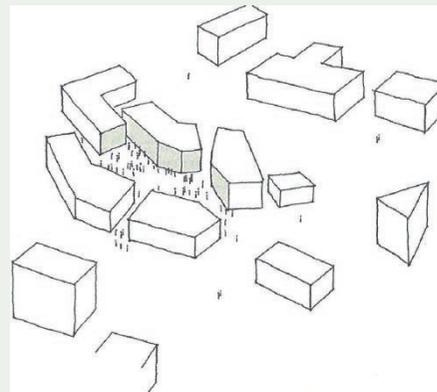
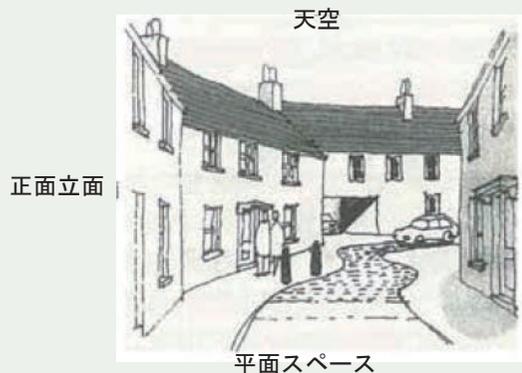
1.3 これからのストリートの考え方

■ストリートの転換にあたっては、都市を構成している「街路」・「建築」と、人や物の流れである「交通」を併せて考えていかなければならない。さらに、人が居心地良く感じるストリートの形成にあたっては、街路を単に路面上だけでなく、沿道等も含め、人の視界に入る空間全体、すなわち「囲み空間（エンクロージャー）」をストリートとして一体的に捉え、デザインを考えていく必要がある。

■さらに、従来からの円滑な歩行者交通のための歩道の拡幅整備等といった、歩きやすい環境整備という文脈のみならず、沿道の民地も含めたトータルなデザインや、歩行のみならず滞在・交流といった、ストリートの価値を考える必要がある。この滞在・交流については、そこにいる人々の「見る・見られる」関係、すなわち「コミュニケーション」が重要なキーワードであり、これに配慮した空間規模や設えを強く意識する必要がある。

解説 ストリートを囲み空間として一体的に捉え、デザインを考えることの必要性

ストリートのデザインは単に路面上だけでなく、沿道の民地や景観、ひいては囲まれ方による居心地等、人の視界に入る空間全体を捉え、検討する必要がある。



図：エンクロージャー（囲み空間）のイメージ

出典：感応する環境（デザイナーのための都市デザインマニュアル）（佐藤圭二訳・解説）（左図）
101 Things I learned in Urban Design School(Matthew Frederick and Vikas Mehta)（右図）



図：ストリートのデザインに関する要素

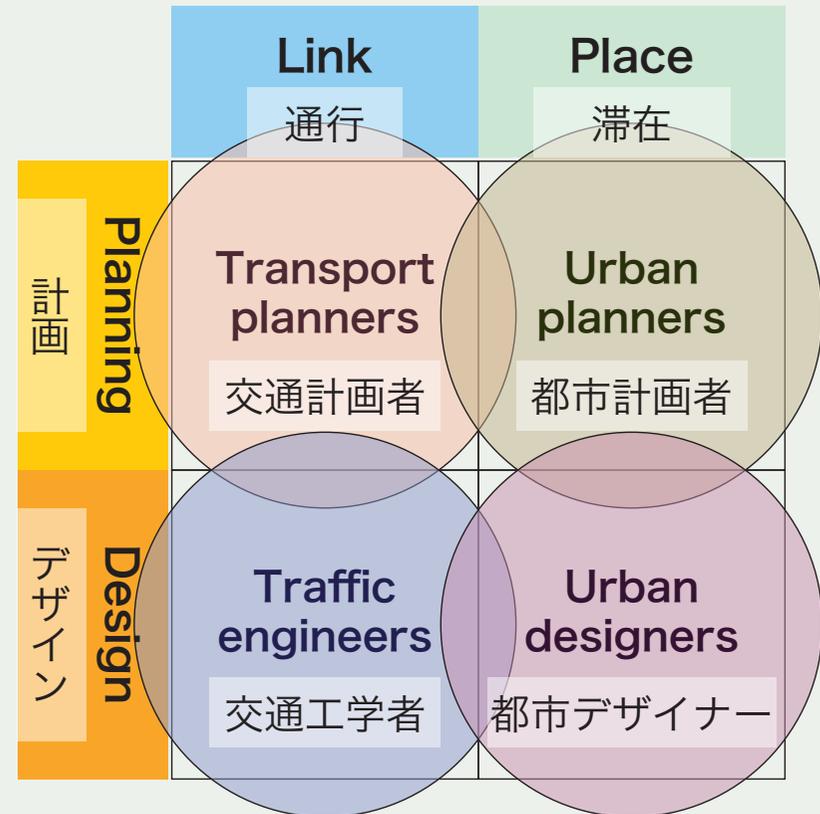
出典：第1回ストリートデザイン懇談会 三浦委員資料

■また、これら「街路」・「建築」・「交通」を総合的に考えるためには、交通工学と都市デザインとが融合された視点からの検討がなされることが重要である。そして、ストリートへの転換が、現在の都市が抱える様々な課題を解決するとともに、都市をさらに進化させてイノベティブな空間へと改変するという、都市政策上の重要性を踏まえた取り組みとして理解されるべきである。

■このためには、建築、交通といった分野を横断的に、ストリートやオープンスペースのデザインから使い方、沿道の利益を統合的に見て、ビジョンや計画、設計ができるような専門家を、ストリートを改変していく一連のプロセスの中で、ともに育んでいくことも重要である。

解説 ストリートの改変に向け多様な専門的知見を結集することの必要性

都市課題の解決に向けてストリート改変を考えていくうえでは、都市デザインや交通工学等、分野をこえて多種の専門的見地から検証・検討を進めることが重要である。



図：Role of Different Professionals

出典：Link And Place A Guide To Street Planning And Design(Peter Jones) に一部加筆

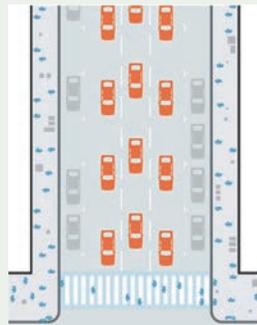
- さらに、交通結節点である駅及び駅前広場とまちの中心部をつなぐ街路は、駅から街へ人を促す機能もあるところ、駅前広場の再整備等に際しても、人中心のストリートの考え方を導入することが重要である。
- また、ストリートは、トランジットモールとして公共交通を収容するような空間をつくる等、交通とまちとの接点としての機能をも提供するものである。従ってストリートを考える際には、例えばLRT/BRTや自転車、さらには新たなモビリティ等も含め、様々な交通機能と一体的に検討することが重要である。

- なお、これらストリートの転換に当たっては、当然に都市内における円滑な自動車交通がなされてこそ生み出されるものであり、適切な交通環境づくりが重要である。（詳細は「3章 人中心のストリートを支える交通環境づくり」を参照）

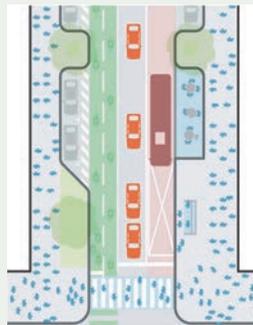
解説

自家用車主体の道路（左）と
多様な交通機能が含まれる道路（右）の通行者許容量の違い

同じ面積を有する道路空間であっても、通行を許容できる人の数はその形態により大きく異なる。その数は自家用車を主体に構成された道路よりも、多様な交通機能やアクティビティを織り込んだストリートの方が大きくなる。



歩行者	9,000人/時
自家用車	3,300人/時
駐車車両	0人/時
総許容量	12,300人/時



歩行者	16,000人/時
自転車	7,000人/時
バス	6,000人/時
自家用車	1,100人/時
駐車車両	0人/時
総許容量	30,100人/時

出典：Global Street Design Guide(NACTO) に一部加筆

事例 様々な交通機能を導入したストリートの一体的な整備イメージ（兵庫県神戸市三宮駅周辺）

三宮駅周辺の再整備基本構想には、ストリートの改変と併せて新たな公共交通の導入や交通結節点の整備等が位置付けられている。



出典：三宮周辺地区の『再整備基本構想』

1.4 ストリートを改変していくプロセス

■都市規模や人口、対象とするストリートの規模等により、公共、民間、それぞれのかかわり方のプロセスは、多様なパターンが考えられ、その都市の状況に応じたプロセスを経ることが適当である。

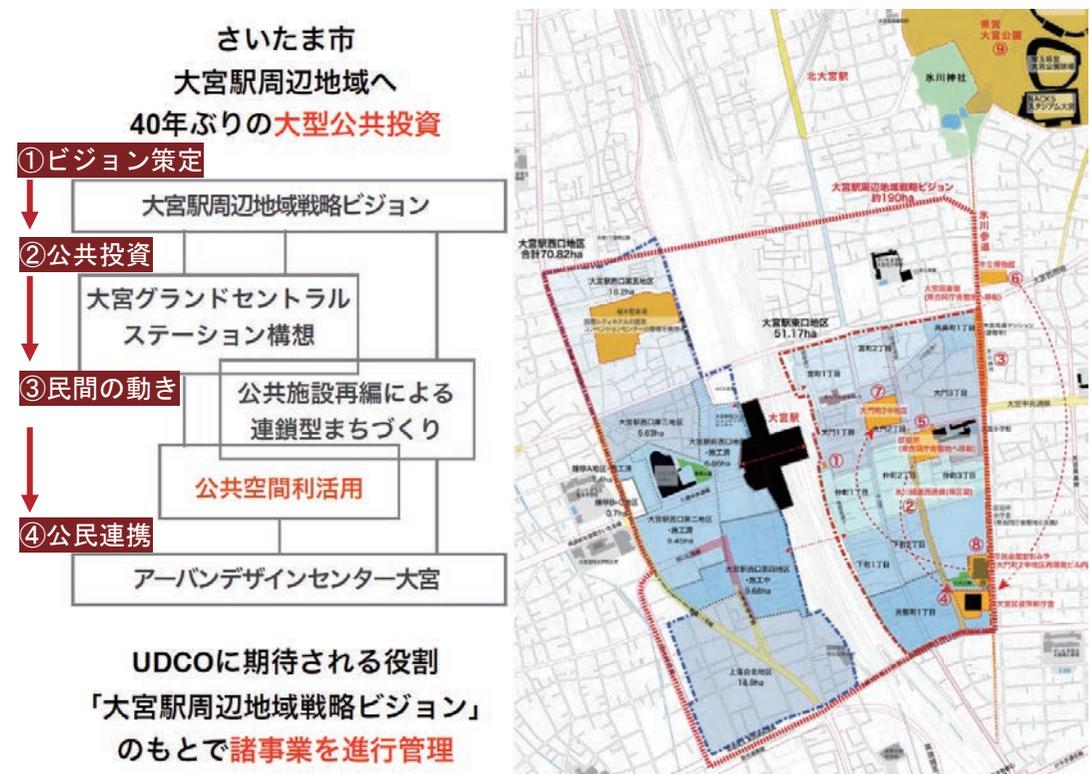
■例えば、初めに都市の中心部で公共事業によるまちづくりが先行し、この取り組みが近隣のストリートの民間を徐々に動かし、最終的には公民連携型に発展するという、公→民→公民連携というプロセスが考えられる。

事例 公共投資を契機とした公民連携プロセス

(埼玉県さいたま市大宮駅周辺地域)

大宮駅周辺地域では、

- ①これからの駅周辺エリアの大きな方向性を取りまとめた「戦略ビジョン」が策定されるとともに、
- ②そのビジョンにも位置付けられた、まちなかの道路拡幅という大規模な公共投資があったところ、当初は公共側で様々な仕組みを地域に対して仕掛けていく中で、
- ③次第に、沿道の方々といったステークホルダーの方々の自発的な動きが芽生え、
- ④現在、アーバンデザインセンターを中心に官民が連携して、具体的なデザインの調整から、人的リソースの発掘・育成といった、公民連携の体制が形づくられてきているところである。



出典：第4回ストリートデザイン懇談会 藤村委員資料に一部加筆

■一方で、初めに民間プレイヤーが、小規模な取り組みから動き始め、次第に都市経営を担う「沿道経営体」的な組織化がなされ、これらの取り組みを契機として公共が公民連携の体制の整備、必要な規制の合理化等を行うといった、民→公→公民連携というプロセスも考えられる。

事例 民間プレイヤーの取り組みを契機とした公民連携プロセス

(福岡県北九州市魚町サンロード商店街)

魚町サンロード商店街では、老朽化したアーケードがあり、また空き店舗率も高くなってきている等、多くの地方都市が抱える問題が生じていたが、
 ①リノベーションまちづくり等民間主導のまちづくりが進んでいく中で、
 ②老朽化したアーケードの撤去の決断をきっかけに地元で商店街の再活性化が議論されるようになり、
 ③行政が制度面やハード面の支援をすることで、
 公民連携によるまちづくりが進められてきた。



出典：街路空間再構築・利活用のプロセス事例集より要約整理

■加えて、公民の関係が重層化する中で、公共施設・公有地は公共が、民間は敷地の中で事業展開する、ということではなく、公民の連携のもと行政が地域の明確な将来ビジョンを示す等、公共が沿道のアイレベルまでの使われ方の手本を示し、その後の民間の動きを引導するようなプロセスも考えられるとともに、これらビジョンの策定等に際しては、中間支援組織等の活用も考えられる。

■なお、民間プレイヤーの持続可能な経営を実現するといった観点を踏まえれば、単に、民間プレイヤーの公共空間における活動だけで収益性を考えるのではなく、民間プレイヤーが公共空間の価値を上げ、そのことにより周辺の民地の価値向上と収益力の増加をもたらし、もって民間プレイヤーの持続可能な経営にも資するといった、地域全体としての環境変化を睨んだ取り組みが求められることに留意すべきである。

事例 公民の空間的連携の必要性も示されたビジョン

(大阪府大阪市「御堂筋将来ビジョン」)

将来目標として「人中心～フルモール化」を打ち出すとともに、公共と民間の具体的な役割分担や連携の体制について掲載している。

