

第3回 都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会 議事概要

日時：令和7年1月15日（水）14：00～16：30

場所：中央合同庁舎3号館6階都市局議室

※事務局、日下田ゲスト委員（前橋デザインコミッション）、飯田ゲスト委員（カフェ文化、パブリック・ライフ研究家）、井上ゲスト委員（三菱地所・東京芸術大学）からそれぞれ資料に基づき説明がなされた後、委員はじめ出席者間において、主に以下の意見交換がなされた。

【これまでのウォークブルの成果と課題・全般的な方向性】

- 都心やまちなかでは、ウォークブルに取り組む主体となり得る担い手があり、ウォークブルなまちを実現してきた事例も多くある。一方で、一部の地方都市などでは、ウォークブルの本来の趣旨から離れて、単なる道路整備や歩道整備、美装化といった用途に補助制度が使われているような事例も見受けられる。整った空間は実現されたものの、人が歩いておらず閑散としているようなエリアもある。本来のウォークブルなまちを実現するためには、道路や歩道を整備するのみの「空間づくり」ではなく人と人が交流できるような「場づくり」が必要である。
- これまでのウォークブル政策の事例では、賑わいを創出したい道路付近の空間整備に意識が集中しがちだったように思われる。そのような局所的な空間整備も重要だが、そのときに市街地全体での交通や人の流れをどのように処理するのか、表の通りを整備するのであれば裏の通りや路地はどのようにすべきかなど、市街地全体で総合的に環境を向上するという観点が重要で、そういったことをきちんと考えている取組を支援するといったことが必要なのではないだろうか。
- 車ではなく人のための空間づくりというテーマについて、都市局と道路局で同じテーマの政策を展開してきたことは、これまでの成果と言える。他方で、都市機能が充実しているエリアでは取組が進捗してきたものの、居住がメインのエリアでは担い手がおらず、取組が行われづらかったように思われる。エリアプラットフォームの構築のような人材面での支援を、まちなか以外のエリアでも実施できるようにしていく必要があるのではないか。
- 現在ウォークブル政策に成功している地域は、明治期の基盤整備や戦災復興時の区画整理、直近ではシンボルロード事業など、過去のまちづくり施策で整備された空間を活用しながら、リニューアルに成功している。そうした長年の公共空間の創出に関する取組について、もっと評価されてよいのではないか。
- ウォークブル政策は、単に歩きやすい街路空間を整備するというだけでなく、グラウンドレベルを開放し、多様な人々が交流する場を作るという、より広い目的とともにスタートした。歩行空間の整備に偏ってしまっていることは課題である。

【ウォークブル政策の目的の考え方】

- ウォークブルという言葉は、単に歩行者にとって歩きやすい空間をどう作るかという狭い戦術として誤解されがちである。日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）の空間をどう再興するか、その中のコモンズを見出して、それをどうガバナンスするかといった、まちづくりの大きな戦略や構想があって、その視点で地域を捉えたうえで、個々の戦術を練ることが重要。
- ウォークブルの目的と手段の再整理が必要ではないか。ウォークブルを実現することは目的の一つであり、公共空間の再生には、賑わいの創出や商業の活性化などの経済面、暑熱対策・雨水のマネジメントなどの環境面、人と人との交流やウェルビーイングの実現等の社会的側面などがある。国としてもこれら多様な目的を例示し、地域ごとに目的を検討した上で、それを実現できる制度を提供していくべきではないか。
- まちに人が滞在するときに、そのまちで働いていたり、住んでいたりして、毎日そのまちに滞在するというケースもあれば、具体的な目的地をもって外部から訪れるケースもある。滞在する目的というのはそれぞれ異なるので、それらを踏まえた政策展開を考えるべきではないか。

【目指すべきエリアのあり方】

- 現在のまちなかと呼ばれる新市街地やメインストリートだけでなく、都市の個性の源である歴史的形成過程を踏まえて、例えば旧市街や旧街道などにも着目して、戦略的にエリアを設定して進めていくことが今後一層必要なのではないか。まちの歴史的文脈と現在の課題とを踏まえて「なぜこの場所でやるのか」ということを明確にした上でウォークブルの取組を考えることによって、地域の人々からの理解や支援を得やすくなり、地域ならではのポテンシャルを活かした進め方ができるようになるのではないだろうか。
- まちづくりにおいて、前向きな取組を進めていくためには、その地域が持つポテンシャルを引き出すことが重要。前橋のケースでは、土地所有者の多くが地元住民であり、歴史的にも地域でまちのあり方を議論する土壌があったことが地権者間の協定締結や合意形成が図られた要因。また、他のまちでは建物等の歴史的資源が残っており、それが地域のポテンシャルとして機能するのと同じように、前橋では個人が公に対して寄付等の貢献をするような文化が残っており、それがポテンシャルとして機能したと考えている。
- 我が国には、上越の雁木や黒石のこみせ通りのような、雨や雪、日差しに対応した歩行者空間が民有地を活用して歴史的に形成され、変容はありながらも今日なお活用されている事例もある。我が国ならではの土地所有や公共性の考え方がある中で、どのような展開がありうるかといった観点から学べる部分も少なくないのではないか。

- 首都圏では、沿線開発されてから 100 年経っているような郊外住宅地があり、高齢世帯が多いが、現下の都心の開発集中等を受けた住宅価格高騰の状況や都市圏全体の多様性を考慮すると、郊外エリアの再整備も必要となるだろう。そのときに、生活圈レベルのウォークアブル施策がどうあるべきかについても考えるべきではないか。
- これまでのウォークアブルの実績は都心やまちなか中心であったが、郊外の駅の周辺や、密集市街地、宅地と農地が混在するスプロール地区、高齢化が進む古い計画住宅地等のエリアでも公共空間は重要であり、その再整備や利活用も検討すべき。
- 都市計画道路の新規整備などにより、従来主に使われていた街道等の交通量が減るケースがあるが、そのような道路において車道の一方通行化や歩道の拡幅を進めることで、都心やまちなか以外においてもウォークアブルな空間の創出を進めていくことが出来るのではないか。

【交通施策との連携のあり方】

- ウォークアブルは徒歩の話が中心になりがちだが、安全な歩行空間や滞留空間を作るためには、他の交通手段の制御をセットで考える必要がある。車や自転車、電動キックボード、電動車椅子等の様々なモビリティのことを考えながら、街路や広場の再整備をしていく視点が重要。
- 車中心の社会では、安い駐車場がなければ、そもそもまちなかに来ることすらせず、駐車場が無料であるショッピングモールに行ってしまうのではないか。車中心の社会において、まちなかの活性化を図るには、交通政策を本気で考える必要がある。生活圈にウォークアブルな空間が存在せず、ショッピングモールしか行く場所がないという状況があるので、これを変えなければならない。
- ウォークアブルエリアには、駐車場は整備しないに越したことはないが、そのエリアまでの交通手段として公共交通を充実するなど、訪れる人の一連の行動を考慮して、交通政策を総合的に考える必要がある。
- ウォークアブルエリアの駐車場は、一般車専用の駐車場にすべきではない。エリアの価値が向上して商業活動が活発になれば、荷さばき駐車場の需要が増え、また、バリアフリー用の駐車場も整備する必要があるが出てくる。小規模な青空駐車場が生まれてしまうこともあり、このようなものまで含めたトータルな規制を考える必要がある。
- 他の活用法が成立する可能性があるのに、都心部の空き地が軒並みコインパーキングに変わってしまうことは深刻な問題である。都心に駐車が増えても活動は生まれない。これを解決するためには、空き地の暫定利用をしっかりと位置づけて、駐車場以外の土地利用を促していく政策が必要だと思う。

【「歩きやすい空間」だけでなく「滞在できる空間」へ】

- ウォークアブルなまちづくりにおいて、単に歩きたくなるだけでなく、人々の滞在を促す視点をより一層重視すべき。ヤン・ゲールの『人間の街』内の「時を過ごすのに適した街」という節では、よい街には歩いていない人がたくさんいる、人を引き止める誘惑がたくさんある都市空間で移動しつづけるのは難しいと書かれている。そのような都市空間は、自ずと経済効果につながり、地域のポテンシャルが発揮され、人と人との出会いやイノベーションに繋がるのではないか。また、こういったことをふまえて、滞在時間、満足度、再来訪意向、紹介意向、期待していた以上の出会いがあったかなどをみるような評価の仕方も考えていく必要があるようだ。
- ウォークアブルなだけでなく、人が滞在することに価値がある。まちに滞在してもらおうという点では、アーティストインレジデンスのような取組もあるが、そのまちに住む人だけではなく、外部から様々なバックグラウンドの人が集まってくるような環境を整えなければならない。その上で、多様な人々の交流から化学反応が生まれて、そのまち独自のムーブメントが生まれていくとよい。そのような取組を応援していくべき。
- ウォークアブルな場づくりを進めるにあたって、経済的な意味でも人を惹きつけられるような価値を生み出せるかという点が肝要。イノベティブなビジネス等の取組が行われているようなエリアにおいてウォークアブルの取組を進めるなど、面的なまちづくりとも併せて戦略的に取り組んでいく必要がある。
- 滞在のしやすさや回遊性、その地域での消費を促すという観点では、ピンポイントだが、近年若い世代に人気の「食べ歩き」の許容性が、地域の滞在のしやすさに正負の影響を及ぼしている地域も結構ある。特に、観光に力を入れている地域では、「食べ歩き」人気の裏で、ごみ問題やマナー問題などが深刻である。まちづくりの課題として考えると面白いかもしれない。
- 滞在時間の向上のために必要な要素は、オープンカフェなど人々に開かれた場の存在だろう。パリやウィーンは芸術のまちとして知られているが、まちに開かれたカフェが非常に多い。そのような場があるから、人と人とのつながりが生まれ、文化が育まれる側面がある。日本でも、街路空間を活用したオープンカフェのような取組は行われているが、社会実験のような一過性の取組だと、人と人とのつながりなどのウェットな部分は生まれない。場づくりを行うには、長期間にわたってその場所が当たり前存在していることが重要な前提になる。
- 公共空間の利活用にあたって、地域文化はまちのコンテンツであり大切なcommonsだが、イベントを通じて新たなcommonsを発見して育てていくプロセスも大切である。都市マーケティングを行い、イベントや社会実験といった仕掛けにより、こういったプロセスを戦略的に作っていく視点も重要。

- ウォークアブル施策においては、空間創出の取組が進み、人々の活動量の向上を受け止める空間は多く整備されつつあるが、パーソントリップ調査によると、この20年弱で東京圏の人の移動（トリップ）の量は大きく減っている。活動量の向上を図るために、まちに出なければ得られない情報や体験があるということを発信することも必要。
- 最近では夏の暑さなどもあり、まちの中で子どもを安心して遊ばせることができる環境が乏しいことも課題。一方でショッピングモールなどは、子どもに対してきめ細やかな対応を準備しているため、子育て世代が滞在しがちである。こうした需要をどうすれば都市空間側で受け止められるのか、大きな課題である。ハード面でのバリアフリーはかなり進んできている一方、心のバリアフリーの視点からも、優しい気持ちになれるような都市空間を作る仕掛けができないか。

【イノベーションを産み出す仕掛け】

- 近年の海外を含めた成功事例を観察すると、イノベーターを惹きつけるまちは、象徴的な「ストーリー」と、質の高い「ストリート」の2つの側面を兼ね備えている。「ストーリー」の側面では、都市の歴史文化の蓄積（ストーリー）を可視化して、エリアの象徴的な価値を高めることで、イノベーターに選ばれるまちにすること。都市の機能性を向上させるだけでは十分な優位性は創出できず、文化・歴史資源を活用して象徴性を作り出すことが肝要。シビックプライドの一種としてのワーカールの地域愛着を高めることは長期的なエリア価値を高めていくことにつながり、グローバルな人材の確保という観点でも効果的である。
- 「ストリート」の側面では、偶然の出会いを作り出すセレンディピティの場を作る、あるいは、働きたくなるワークアブルな場にするとということ。具体的には、ワーカールのインスピレーションを刺激するため、アートを活用したまちづくりや、オープンスペースの充実、文化施設等の整備を行うことなどが考えられる。
- イノベーションといっても様々な領域での事業があり、局所的な地域でイノベーションのエコシステムが完結する分野もあれば、ある程度広い地域でそのようなエコシステムが形成される場合もあるので、規模に応じて、分野別にイノベーションを捉えることも有効である。
- 厳格にイベントや社会実験をして人を集めるのではなく、訪れるといつも安心して座れる場をつくり、緩く繋がる形でひとつのゴールを見出した点がアイデアを生むことに繋がったと考えている。

【パブリックスペースの活用のあり方】

- 将来的に交通需要が減少していく道路における滞在機能への特化や、100年単位での洪水に備えて設計している河川空間のレクリエーション機能など、日常的には本来の用途以外の活用が可能な空間において、公共施設が持っている機能を柔軟に捉えて、長期的な視点に立って空間のシェアリングを行うべきではないか。

- パブリックスペースの活用は成功例もあるが、苦勞している話も多い。空間デザイン上、民間公開空地と道路や公園といったパブリックスペースはシームレスに繋がっている場合でも、管理者が分かれているので、自治体等にノウハウや知識がないと、全体を繋げて有効活用することは難しい。上手くいっている自治体においては、地元組織だけでなく、公共セクター内においても従来縦割りである管理者間が部局横断的に調整している例も多いと聞く。地元の組織と行政双方が頑張らなければいけない。
- 空間上はシームレスだが、管理が縦割りになっている点は、エリアマネジメント団体が非常に苦勞しているところ。一体で活用できる制度はあっても、現場レベルでは壁を突破することが難しい。先進事例と呼ばれる地域においても制度的裏付けだけでなく、現場の努力によって成功に至っていることが多い。各現場で担当者の見解に相違があったりもするので、その継続や横展開に難がある。
- 都市計画道路を整備する際などに、用地が行政によって買収された後、フェンスなどで囲われて長期未利用になっていることがある。賑わい創出という観点では、そのような土地を暫定利用し、菜園や商業活動の場として使うようにすることも考えられるのではないか。

【ウォークアブルなまちを実現する人材のあり方】

- 公共空間を活用するには、その目的をどう定めるかが重要。単にイベントをやるだけでなく、イノベーションや社会課題解決に資するといった、公共空間を使うことの目的を、施設管理者とエリアマネジメント団体の間で共有しなければいけない。エリアマネジメントには様々な目的があって、その担い手として都市再生推進法人がいるという位置づけを改めて明確にすべき。
- 地域のプレーヤーが集まって都市再生推進法人になったとしても、財源の問題、あるいは、データの取扱などのノウハウの課題に直面する。普通の地方都市で、大都市で行っているようなエリアマネジメントをどう実現すべきか検討してほしい。
- 都市再生推進法人になったとしても、許認可がスムーズになるわけではない場合も多く、メリットが少ないと感じている。自治体や警察等の関係機関との調整がスムーズになるような改善や、機能強化が必要である。
- 欧州文化都市の事例では、文化的なプログラムを行うタイミングで、都市のあり方について向き合うことにより成果を上げているものもある。今後ウォークアブルの取組を持続させていくためには、文化振興の関係者など幅広い人々を巻き込んでいく必要がある。
- 現場では、子育てや福祉の関係者が中心となって居場所づくりを進めていることも多いが、彼らとまちづくりの専門家との関わりは少なかったりする。そうした居場所の閉鎖性の解消や、子育てや福祉に携わる方々の孤独等の防止のためにも、そして人材発掘の観点からも、多分野のプレーヤーとの連携が進むとよい。これは能登

のような復興の現場でも同様に、災害を専門とせず、公共空間の活用を専門とする学識経験者は、現地に呼ばれにくい状況もある。復旧から生業の復興に移行する段階からは、公共空間の専門家の視点からも、地域のプレーヤーと繋がり、地域に関わるきっかけとすることは重要である。

- 地域で先進的な取組を促進するには、地域の人だけではなく、よく言われる「よそ者」「若者」に加えて、「バカもの」「回し者」が必要である。「若者」「バカ者」が斬新な投げ込みをした時に、地元を巻き込みながら、それを上手くまとめるコーディネート役が「回し者」である。地域おこし協力隊のように、一時的によそ者が地域に滞在してコーディネートするような取組が参考になる。

(以上)