

第2章

人中心のストリートを構成する要素

2.1 ストリートの基本的な考え方 17

- 2.1.1 ストリートを歩行者にひらく方法論 17
- 2.1.2 ストリートの空間配分の考え方 21
- 2.1.3 ストリートのデザイン・設えの考え方 22
- 2.1.4 ストリートにおけるアクティビティの考え方 25
- 2.1.5 ストリートにおけるプレイヤーの考え方 28

2.2 ストリートの空間配分 30

- 2.2.1 リンク（通行）とプレイス（滞在）から考える空間配分 30
- 2.2.2 国内外事例における空間配分のパターン 33
- 2.2.3 ストリート再編の事例集 35
- 2.2.4 交通ネットワーク内での道路の階層化 46
- 2.2.5 プレイス（滞在）機能を高める街路の選定 47
- 2.2.6 ストリートの“居心地の良さ”に必要な幅員・参考寸法 49
- 2.2.7 ストリートにおける活動や再編効果の可視化 53

2.3 ストリートのデザイン・設え 55

- 2.3.1 ストリートを構成するパーツ 55
- 2.3.2 沿道環境の設え 56
- 2.3.3 歩車道境界の設え 58
- 2.3.4 歩行・滞留空間の設え 61

2.4 ストリートにおけるアクティビティ 65

- 2.4.1 アクティビティのタイプ 65
- 2.4.2 アクティビティの想定 66
- 2.4.3 社会実験を通じたアクティビティから
空間構成や設えを考える 68
- 2.4.4 日常のアクティビティを豊かにする 73

- 2.4.5 ストリートを活用したイベントそのものが
目的化しないために 75

2.5 ストリートにおけるプレイヤー 78

- 2.5.1 当事者を増やす 78
- 2.5.2 市民の合意形成 80
- 2.5.3 プレイヤーの発掘方法 83
- 2.5.4 行政・民間のプレイヤーの人材育成、役割 85

2.6 行政手続き・意識すべきこと 86

- 2.6.1 プロデューサー・プランナー・デザイン監修者の導入 86
- 2.6.2 行政の姿勢 88
- 2.6.3 持続的なデザイン行政の仕組み 92
- 2.6.4 管理者の考え方 96

2.1 ストリートの基本的な考え方

2.1.1 ストリートを歩行者にひらく方法論

■ ストリートを歩行者にひらき、居心地が良く歩きたくなる空間としていくためには、大きく3段階、

- ① 交通ネットワーク内でのストリートの位置付け・分類
- ② 空間配分とデザイン・設え
- ③ アクティビティや利活用のマネジメント

に分けて考えていくことが考えられる。

解説

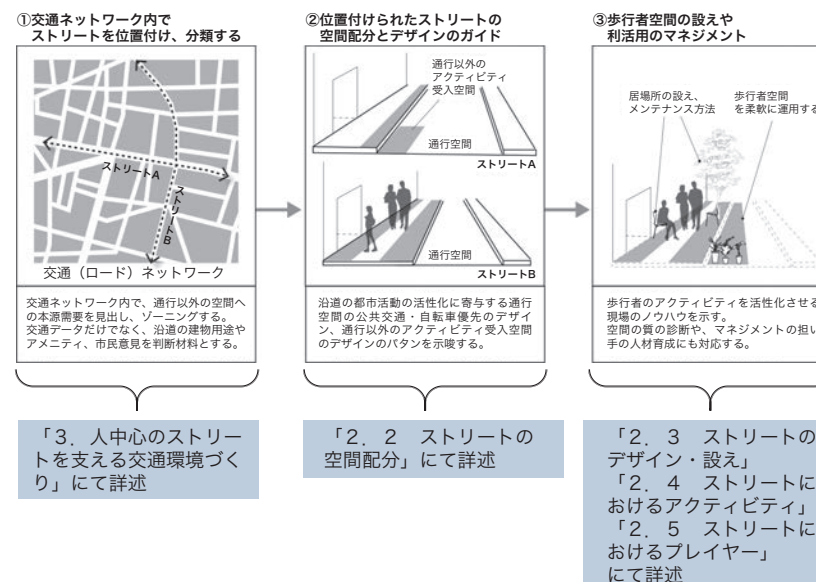
ストリートを歩行者にひらくための3つの段階と本ガイドラインの対応

本ガイドラインではストリートを歩行者にひらく方法論を以下の3つの段階に整理している。

- ① 交通ネットワークの中でストリートを位置づけ、分類する……第3章にて詳述
- ② 位置づけたストリートの空間配分を設定する……第2章 2.2にて詳述
- ③ 配分した空間の利活用を考えながら設える……第2章 2.3～2.5にて詳述
それぞれ該当する章にて論述している。

参考 | ストリートを歩行者にひらくための3つの段階の体系化

ストリートを歩行者にひらくにあたっては、交通ネットワークから、ストリートのデザイン・アクティビティ等、様々な観点からのアプローチが考えられるが、これらについては、例えば以下のような、交通ネットワーク～利活用のマネジメントに至る、一連の流れで体系化することが考えられる。



出典：ストリートデザイン・マネジメント
(出口敦・三浦詩乃・中野卓 編著) に一部加筆

■また、これらの検討や取り組みを継続的に進めていくにあたっては、地域の方々や関係者と将来の絵姿の共有や対話のためのビジョンを提示していくことも重要である。そのためには大別して2つのアプローチが考えられる。

■第一に、まずは、コンセプチュアルなイメージとして将来的なビジョンを示し、それに向かったの短期的～長期的な取り組みをわかりやすい時間軸で説明する等、バックキャスト型でストリートを考えるアプローチである。

事例 バックキャスト型でストリートを考えるアプローチ

(大阪府大阪市「御堂筋将来ビジョン」)

御堂筋完成100周年（令和19年）をターゲットイヤーとして、人中心の「フルモール化」を打ち出し、コンセプチュアルでわかりやすいイメージを掲載している。



出典：御堂筋将来ビジョン

■第二には、まずはデザインや設えの変化や、ストリートの使われ方を想像し、体験してもらうことを目的に、実際に「使ってみる」試行を繰り返しながら、次第に将来的なビジョンを定めていくという、試行型のアプローチ

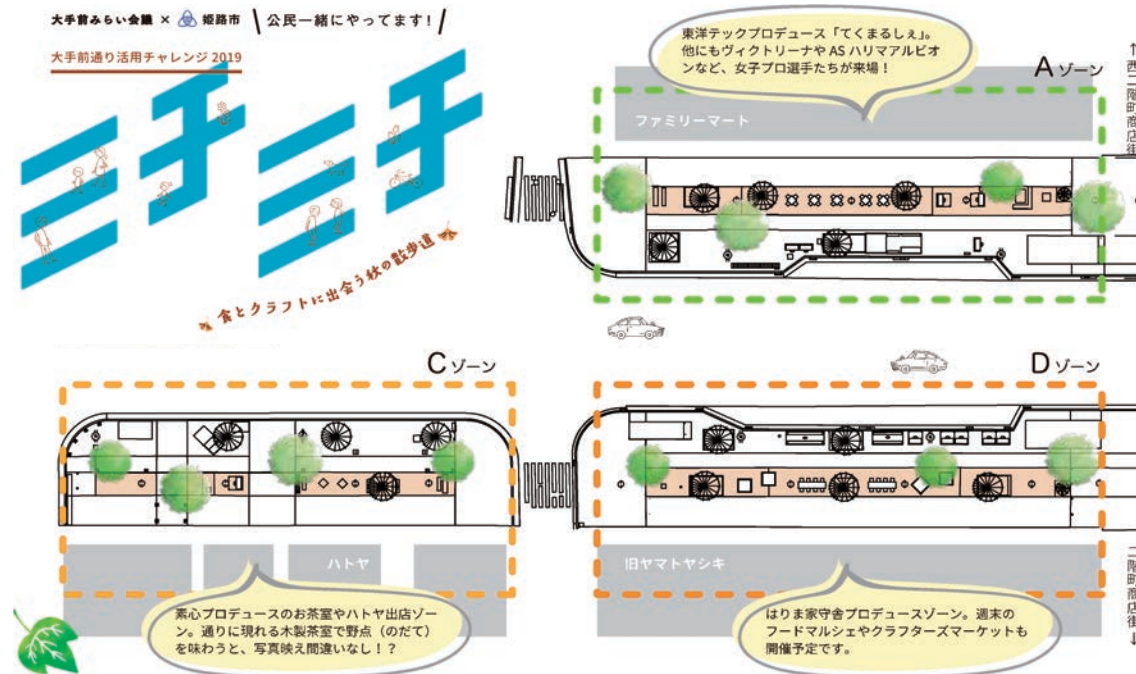
チである。ストリートの形成史や地域性を踏まえ、取り組みの段階に応じて、適切なアプローチをとりながら人間中心のまちなかづくりの目的を達成していくことが考えられる。

事例 実際に「使ってみる」を繰り返す試行型のアプローチ

(兵庫県姫路市「大手前通り活用チャレンジ」)

「大手前通り自体が楽しくなれば、もっと姫路が楽しくなるはず！」という思いのもと、大手前通りにゆかりのある事業者たちが中心となり、今後5年にわたって実際に大手前通りを活用していくものとしている。

トライアンドエラーを重ねながら、「いつ歩いても、いつも楽しい大手前通り」の実現を模索すべく、トライアルの第1弾は「ミチミチ」と題し、大手前通りの歩道を活用して姫路の「うまいもん」を楽しむマルシェ等を開催した。



出典：大手前通り活用チャレンジ2019「ミチミチ」資料



- その際のデザイン・設えにおいては、整備後の使われ方を想像し、体験してもらうことを目的に、実際に「使ってみる」試行を繰り返しながら決めていくことが大切である。

事例 整備後の使われ方の試行を繰り返しながらデザイン・設えを検討するアプローチ（長野県長野市中央通り（善光寺表参道））

「使ってみる」の試行として全7回もの社会実験を実施。地元住民や商店街の合意を得ながら、段階的に歩行者優先の道路整備を推進した。

歩行幅員を拡大する道路空間の再配分のみならず、社会実験時におけるイベント等の試行結果をハード整備にフィードバックすることで、歩車道境界のフラット化、可動式ボラードの設置等、道路空間の活用に柔軟な対応ができる設えを確保している。また、沿道4商店会で構成される「表参道ふれ愛通り推進委員会」による積極的な活用を図るため、電源等の設備を設置し、その後の維持管理も行っている。



写真：整備前の道路空間



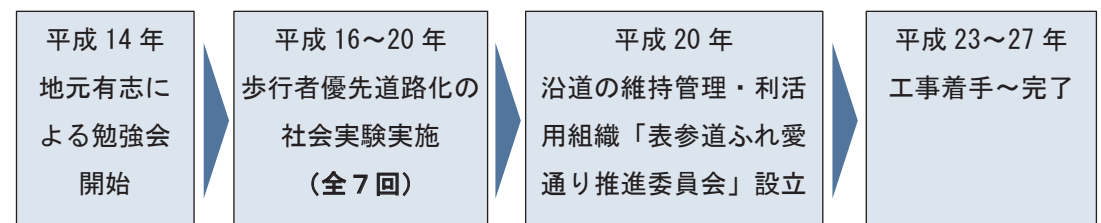
写真：整備後の道路空間



写真：善光寺花回廊と連携した社会実験



写真：整備後の善光寺花回廊



出典：国土技術政策総合研究所・緑化生態研究室資料

2.1.2 ストリートの空間配分の考え方

■ストリートの役割には2つの側面があり、通行のための「リンク（通行）」機能と滞在のための「プレイス（滞在）」機能がある。ストリートを活用・再構築する際には、この2つの機能双方を考慮しながら空間構成を検討していくことが大切である。

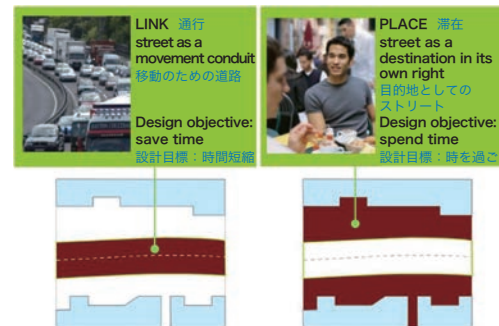
■また、欧米と比べると我が国では道路幅員が狭いという事情や自転車等の低速モビリティ等交通手段の多様化等を踏まえ、自動車対歩行者という対立した構図のもので検討を行うのではなく、歩行者・自動車、加えて自転車や新たなモビリティとの上手な共存・協調や沿道も含めた一体的な空間配分等も考慮し、デザインを考えるべきである。（詳細は「2.2 ストリートの空間配分」参照）

解説 ストリートを考える際に重要な2つの機能と、これらを支えるアクセス環境整備

ストリートの2つの機能は、①自家用車や公共交通機関、自転車等を利用して人やモノが通行するための空間、あるいは、歩行者が通行するための空間としての、「リンク（通行）」としての機能と、②人々が滞在し、交流し、様々な活動を繰り広げられる空間としての「プレイス（滞在）」としての機能に、概念的に大別される。ストリートの空間配分を考える上では、これら2つの機能の双方を総合的に捉えつつ、その構成を検討していくことが大切である。なお、これら2つの機能とともに、ストリートは様々な都市活動を支える上で不可欠な、貨物の荷さばきや、人々の乗降といった、車両の駐停車が行われる場でもあるところ、ストリートの空間配分を考える際には、3.3以降を参考に、これらの「アクセス環境整備」についても適切に検討することが重要である。

参考 | 諸外国における「リンク・アンド・プレイス」の考え方

イギリス、アメリカほか諸外国においても、「リンク・アンド・プレイス」、すなわち人・モノの通行の場としての「リンク（通行）」と、人々の目的地・滞在の場としての「プレイス（滞在）」としての役割をベースに、ストリートのあり方が示されている。



図：リンク（通行）とプレイス（滞在）の概念図
出典：'LINK' AND 'PLACE': A NEW APPROACH TO STREET PLANNING AND DESIGN (Peter Jones, Natalya Boujenko) に一部加筆



図：ストリートの性格による通行（Movement）と滞在（Place）のバランスの関係
出典：Manual for Streets 2 (the Chartered Institution of Highways & Transportation, 2010) に一部加筆

2.1.3 ストリートのデザイン・設えの考え方

■ストリートのデザイン・設えを考える際には、公共施設としての街路の路面のみならず、周辺の広場空間や公開空地、沿道建物等も含め、一体的な空間として捉えて検討する必要がある。

解説 ストリートのデザイン・設えを考える際に一体的に検討する範囲

ストリートという空間のデザインや設え、そしてストリートで行われる様々なアクティビティ等を考える際には、公共施設としての街路の路面のあり方等を考えることは当然に重要であるが、一方で、居心地が良い都市空間を提供するという、ストリートの都市における役割を踏まえれば、沿道における広場空間や、民間の公開空地、さらには沿道の建物の用途、修景といったことも含めて、一体的に捉えて検討することが重要である。

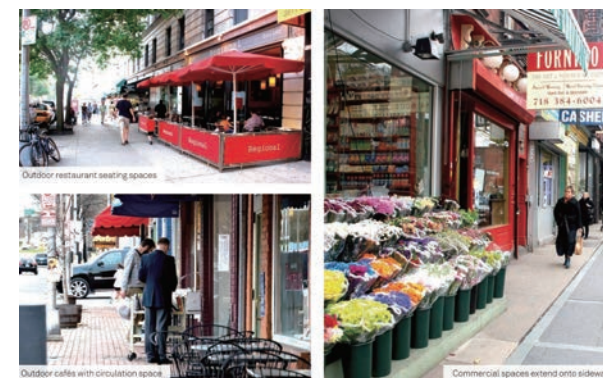
参考 | 4つの面から捉えるストリート空間

(ニューヨーク市「ACTIVE DESIGN」)

ストリートを沿道も含めて一体的に捉えてデザインすることは、国内外でも行われているところ、例えば、ニューヨーク市における歩道のアクティビティを促進するために作成された「ACTIVE DESIGN」では、路面（Ground Plane）だけでなく、建物の壁面（Building Wall）や、天井（Canopy）までも含めた4つの面からなる空間として捉えたデザインを提供している。



図：ACTIVE DESIGN における、歩道を構成する4つの面



写真：ACTIVE DESIGN に掲載された多様な建物壁面（Building Wall）の一例

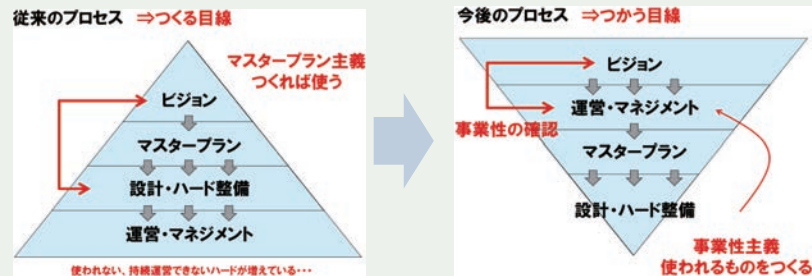
出典：ACTIVE DESIGN - SHAPING THE SIDEWALK EXPERIENCE-(2013 ニューヨーク市、アメリカ)

- ストリートのデザイン・設えはアクティビティを踏まえながら考えていかなければならない。特に、試行や社会実験等で実際に使いながらデザインを決めていくことが重要である。
- さらに、現在では公共空間の運営つまり“マネジメント”の観点の考慮も求められるようになってきている。公共空間を運営する人にとって使いや

解説

将来の維持運営の主体候補が取り組みの当初段階から関わるプロセス

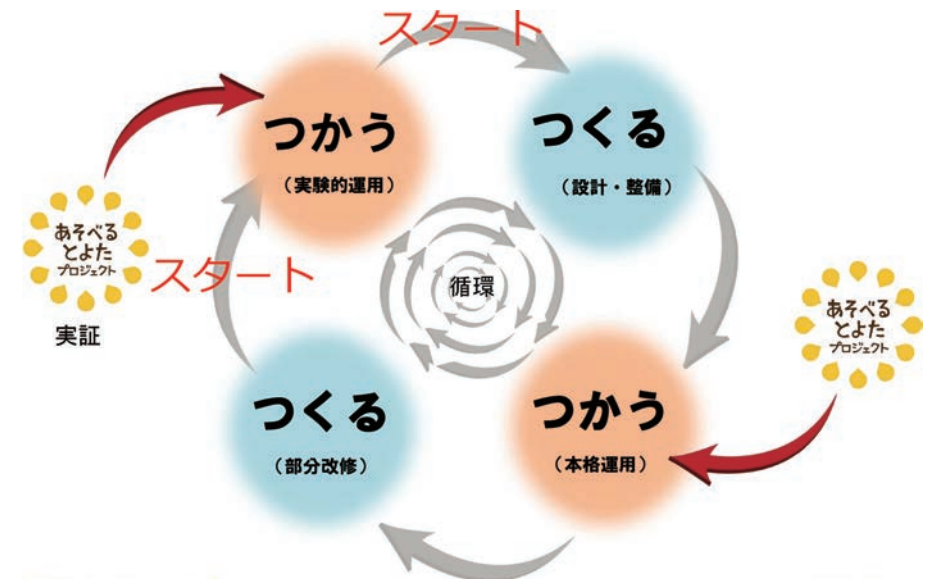
これまでのマスタープラン主義的なプロセス（つくれば自ずと使う、という時代背景）ではなく、今後は運営やマネジメントに関わる人や組織がビジョンの策定に主体的に関わる、あるいは事業性を実証実験で確認したうえで実施する、といった「つかう」目線からプロセスを構築することが重要である。なお、このプロセスはあくまでもビジョン達成のためのものであり、事業性、実効性等の観点からビジョンの理念そのものを安易に変えるためのものではないことに留意すべきである。



出典：第2回ストリートデザイン懇談会 泉ゲスト委員（(有)ハートビートプラン）資料

事例 社会実験をしながらストリートの将来ビジョンを共有（愛知県豊田市「あそべるとよたプロジェクト」）

実証実験をトリガー（きっかけ）として「つかう」（実験的運用）→「つくる」（設計・整備）→「つかう」（本格運用）→「つくる」（部分改修）→「つかう」…というサイクルを意識した取り組みを進めるなかでビジョンを共有している。



出典：第3回ストリートデザイン懇談会 栗本ゲスト委員（豊田市）資料

■公共空間のデザインは、心地よさや使いやすさ、景観、維持管理の難易等、様々な観点がある中、最大の制約は整備や維持管理に要する「コスト」である。様々な制約の中で、メリハリを付け、地域に応じたデザインを取り入れつつ、ベストを目指していく。心地よさや使われ方、維持管理の難易

等をトータルに検討し、その地域にとって全体最適となるデザインを追求することが重要である。

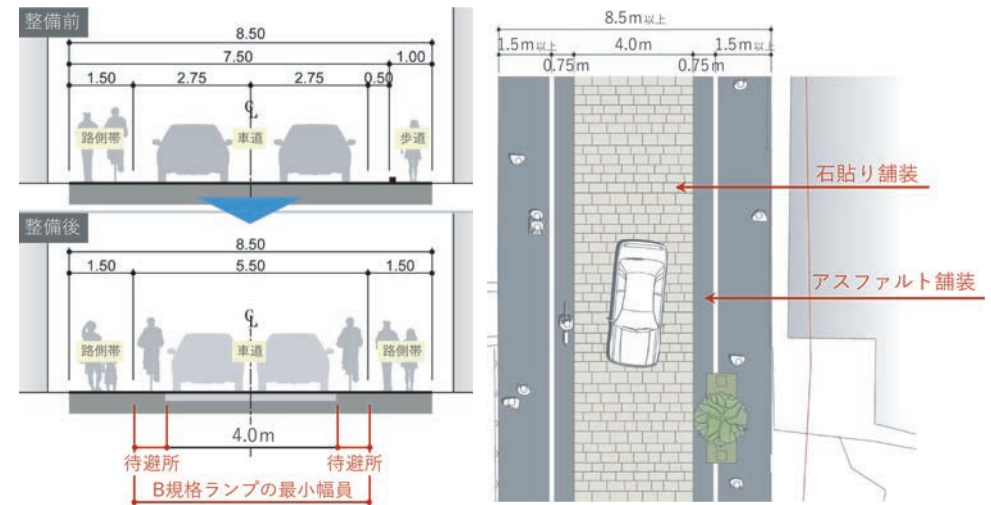
(詳細は「2.3 ストリートのデザイン・設え」参照)

事例 整備コストや管理段階の美観維持を考慮したデザイン

(岩手県平泉町中尊寺通り)

中尊寺通りは、平泉駅から「無量光院跡」を経て「中尊寺」に至る延長約1.4km、幅員約8mの補助幹線道路である。自動車を主体とした道路から地域の生活道路、および駅から観光拠点に至る徒歩ルートを兼ねた歩車共存道路として幅員の再構成と無電柱化が行われた。

整備にあたっては道路規格の許す範囲で車道を狭め、景観形成及びイメージ狭さくによる速度抑制のために中央部に石張りを採用、路側帯部は通常のアスファルト舗装にすることでコストを抑えるとともに、埋設管の掘り返しによる美観劣化を未然に防止する等、様々な制約の下で全体最適となるデザインが追及された。



出典：国土技術政策総合研究所・緑化生態研究室資料

2.1.4 ストリートにおけるアクティビティの考え方

■都市空間における活動は、

- ①必要に迫られて行う活動はすべての条件のもとで行われる「必要活動」、
 - ②余暇的な性格の「任意活動」、
 - ③コミュニケーションを含む「社会活動」
- の3分類があるとされている。

解説 都市空間におけるアクティビティの3分類

都市空間における活動のうち、例えば移動や運送といった「必要活動」は日常生活の一部に組み込まれており、任意に行う活動ではない。

その一方で、例えば休息や散策といった「任意活動」は娯楽の面を持っており、楽しさを与えてくれる。このグループに属する活動は都市の質に左右される。

さらに、市民どうしの交流や対話といった「社会活動」は、あらゆる種類の人と人とのふれあいを含んでおり、人のいる都市空間であれば、どこにおいても発生する一方、都市の質が高いほど、社会活動の質もより高くなるといわれている。

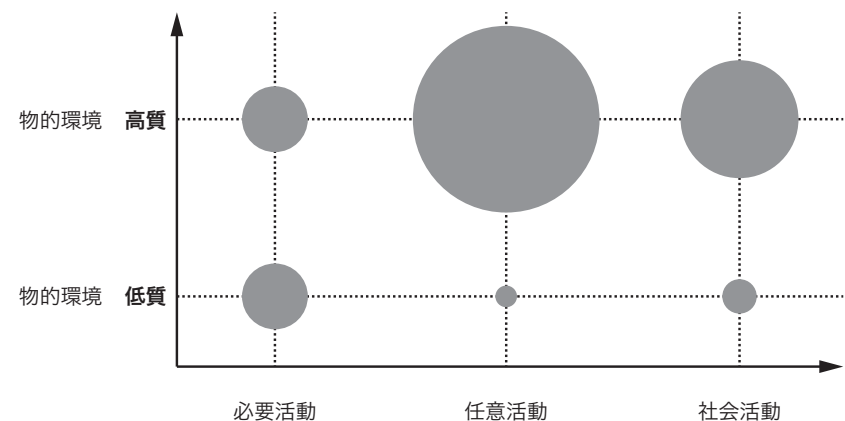


出典：西村亮彦都市研究所（Humanscape Urbanism）資料

■一方で、②や③は、居心地が良い良質な空間といった、恵まれた条件下でしか起こらず、このような任意活動や社会活動が豊かに繰り広げられているかどうか「居心地が良く歩きたくなる」ストリートであるかどうかの指標となる。

参考 | 必要活動・任意活動・社会活動と物的環境の関係

任意活動や社会活動は、物的環境が低質だと発生しにくいと解釈されている。



出典：人間の街 公共空間のデザイン（ヤン・ゲール）

■ストリート上で上記のような活動が、一過性のイベントでなく、日常として取り組まれていることを目指すべきである。そのためには、日常性の獲得、つまり、ストリートの利活用が習慣化するための繰り返しの「練習」

とでもいうべき、反復した取り組みが必要で、ハード整備をするだけでなく、アクティビティ面からの取り組みが重要である。

事例 ストリートの使い方を「練習」する取り組み

(埼玉県さいたま市「おおみやストリートテラス」)

氷川緑道西通線沿道では、今後整備される道路の拡幅予定地を活用して店舗や休憩スペース等を設え、沿道に経済効果と賑わいを創出することを目的とした「おおみやストリートテラス」という社会実験を行い、ストリートの使い方を「練習」する場を提供している。

この中で、さらに日常の習慣となるさわやかなランチ風景を創っていくプロジェクト「ストリートランチ」が令和2年2月より毎週月曜日11:00-14:00に開催されており、まずは2ヶ月程度を試行期間として氷川参道で店舗を営むベーグル店に出店いただき、4月頃からは複数の出店者、曜日での開催を検討している。

ストリートランチ カレンダー February 2020 2							
Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	
初日 27	28	29	30	31	1	2	
ストリートランチ! 3 出店者 Bagel Lapin	4	5	6	7	8	9	
ストリートランチ! 10 出店者 Bagel Lapin	11	12	13	14	15	16	
ストリートランチ! 17 出店者 Bagel Lapin	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28	29	1	

【ストリートランチ開催概要】

- 日時
2月3日より、毎週月曜日 11:00-14:00 ※ 祝日休
- 場所
逸見ビル 1 階オープンスペース (氷川緑道西通線沿道)
埼玉県さいたま市大宮区大門町 3 丁目 88
- 主催
アーバンデザインセンター大宮 [UDCO]
- 協力
大宮ガレージ (株)、さいたま市



出典：アーバンデザインセンター大宮資料

■習慣化のためには「無理しない日常」となることを意識しなければならない。これを支える仕組みが行政側には求められている。たとえば、ストリート全体の利活用の検討に先立って、まずはそれぞれの敷地の軒先部分を

使ってみることで路上を使うことに市民が「慣れていく」ようなプロセスも考えられる。

(詳細は「2.4 ストリートにおけるアクティビティ」参照)

事例 軒先 1m の無理しない日常から習慣化を目指す取り組み

日常のなかで沿道の商業者等が無理せず使える空間として歩道のうち軒先 1m 程度の空間に着目し、沿道の店舗等が自由に使えるようにして沿道の活動が歩道に滲み出すことでにぎわいを創出する試行的な取り組みを行っている。これらの取り組みのポイントは、イベントではなく日常をブランディングすることで、無理せずに続けられる仕組みと使い方を模索していくことである。

(岡山県岡山市県庁通り、愛知県岡崎市康生通り・連尺通り)



上段：岡山市 下段：岡崎市

出典：第2回ストリートデザイン懇談会 西村ゲスト委員 ((株) ワークヴィジョンズ) 資料

2.1.5 ストリートにおけるプレイヤーの考え方

■ストリートの改変には、単に物理的に設えを整えるだけでなく、その空間を担う「プレイヤー」、すなわち、主体的にストリートに自ら関わり活用する当事者意識を持つ人々が必要不可欠である。そのような、ストリートを自ら居心地良く使うような、当事者としてのプレイヤーを増やし、育成していくことが重要である。

■そのためには、ストリートが地域にとって必要とされる空間となるような

場とすることが重要であり、これにより多様な人々が実際にストリートに足を運び、当事者が増えてプレイヤーとなっていくことが期待される。

■その際、まちなかで育った子どもは、その空間に愛着を持ち、将来的にそのまちづくりの当事者になっていく。まちづくりの持続性のためには、例えば子どもと保護者をターゲットとしたストリートを提供していくことで、将来の地域を支える人材となることが期待される。

事例 当事者を増やし、プレイヤーとして育成していく取り組み

(佐賀県佐賀市「呉服元町ストリートマーケット」)

呉服元町ストリートマーケットは平成30年11月に誕生し、まず同じ呉服元町のハンドメイド雑貨店「SUSIE」がテナントとして移転オープン。続いて令和2年1月には横浜の「白楽ベーグル」が監修する、佐賀の食材をふんだんに使ったベーグル専門店「MOMs'Bagel」がオープン。いずれも地元のママたちが子育てをしながら働く場所となっている。

佐賀のまちづくりに深く関わってきたワークヴィジョンズの代表である西村浩氏は、呉服元町ストリートマーケットとMOMs'Bagelの事業主でもあり、インタビュー（街なかかわらばん さがweb）のなかで「まずはこのエリアだけでも、自分たちでできることをやった上で、一緒にやりたいという人がいれば是非やっていきたいと思います」というスタンスです。何かを『やらなきゃいけない』ではなく、『やりたい人がいつでもやれる状況』を街でつくるといいんじゃないかと、『無理しない日常』が大事だと思います」と語っている。



子どもたちとママたちが日常的に集まる場所があるからこそ、車が通らない、ウォーカブルな通りの価値が生かされる

出典：西村浩（(株)ワークヴィジョンズ）資料



MOMs'Bagelで働くママたちが、子育てしながら楽しく働ける環境を当事者となって自分たちでつくりあげていく

■さらに、ストリートが「人を育てる」インキュベーターとしての役割を果たすことが期待される。比較的、参加の障壁も低く、費用も低廉で、多くの人々の目に触れることができるようなストリートにおけるアクティビティを積み重ね、様々な知見・ノウハウを蓄積したプレイヤーは、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。

(詳細は「2.5 ストリートにおけるプレイヤー」参照)

事例 「人を育てる」インキュベーターとしてのストリート

(埼玉県さいたま市「おおみやストリートテラス」)

UDCO ではストリート・インキュベーションの考え方を以下のように定義している。

「街路上で、新たな事業者・都市活動・街への関与をインキュベートする器を設け、都市街路文化を創出すること。」(出典：UDCO REPORT #002 2018)
街路空間の使い方を試す社会実験「おおみやストリートテラス」の出店要領にもストリート・インキュベーションの考え方が盛り込まれている。

表：おおみやストリートテラス出店要領に記載されたコンセプトや推奨する出店者

コンセプト／社会実験開催の狙い	おおみやストリートテラスは、低未利用地を活用した「ストリート・インキュベーション」による大宮らしい都市街路文化の創出を目指し、下記の3つを目的としています。 ①ストリートデザインによる経済効果の創出 ・まちへ人が出てくる仕掛け作り ②沿道経営体の醸成 ・沿道事業者と連携し、相乗効果の創出 ・沿道型の商業ポテンシャルの開発 ・道路拡幅予定地／沿道敷地を一体的に活用するモデル作り ③街路空間での新たな活動の創出 ・街路空間の利活用イメージ・体験の提示	 写真：おおみやストリートテラス 2019 の様子 出典：アーバンデザインセンター大宮資料
実施内容	氷川緑道西通線北区間（中央通り - 旧 16 号間）のガードレール等で囲まれている低未利用地や空地を活用して、広場・休憩・店舗・駐輪等の機能を持つ場を仮設的に創出し、そこでカフェ等の出店やイベントを行います。	
推奨する出店者	・社会実験の開催目的やコンセプトに賛同する 店舗／事業者 ・大宮での出店をチャレンジしたい 店舗／事業者 ・大宮エリア内で既に出店されている 店舗／事業者	

出典：おおみやストリートテラス 2019 出店要項（抜粋）

2.2 ストリートの空間配分

2.2.1 リンク（通行）とプレイス（滞在）から考える空間配分

- ストリートの機能としては、交通の場としての「リンク（通行）」機能と、まちの活動・暮らしといった滞在のための「プレイス（滞在）」機能という2つの側面がある。
- 「リンク（通行）」機能は、人やモノが、トラックやバス、乗用車といった車両により、あるいは、徒歩や自転車等様々なモードにより移動するた

めの機能である一方、「プレイス（滞在）」機能は、様々なアクティビティが行われる場としての機能であり、人々が単に「歩行者」として通過するのみならず、「滞在者」として、多様な活動を繰り広げる場としての機能と捉えることができる。

解説

ストリートを構成するリンク（通行）機能とプレイス（滞在）機能

本ガイドラインでは、ストリートの機能を「リンク（通行）」機能と「プレイス（滞在）」機能、そして、これらを支える「アクセス環境整備」に区分している。

- ・ リンク（通行）機能は、人やモノが、公共交通、乗用車、貨物車、自転車、徒歩等の様々なモードを通じて目的地へ移動する機能である。
- ・ プレイス（滞在）機能は、滞在・休憩や買い物、パフォーマンス等人々が多様な活動を繰り広げる場としての機能である。

なお、ストリートにおいては、沿道建物へアクセスするための車両の駐停車等が行われるが、これらの「アクセス環境整備」面については3.3を参照されたい。

リンク（通行）機能

人やモノが移動するための機能



公共交通・乗用車・貨物車・自転車・徒歩等で目的地までの移動が行われる

プレイス（滞在）機能

多様な活動を繰り広げる場としての機能



立ち止まる・座る・食べる・遊ぶ・買い物をする・パフォーマンスを行う等の活動が行われる

アクセス環境整備：人々の乗降や荷さばきのための駐停車等

- そこで、これら2つの機能を2軸のマトリクスを用いて、ストリートの機能や性格付けをわかりやすく「見える化」することが考えられる。
- なお、リンク（通行）軸に関しては、自動車や歩行者の交通量が多く、もしくは公共交通が多く輸送を担っており、あるいは、より広域的な交通を担っているストリートである等、何らか「通行」の役割をより多く担っ

ているほど、レベルが高いと評価される一方、プレイス（滞在）軸に関しては、都市の中でより重要な場所に位置し、様々な活動が繰り広げられる可能性が高いといった、「滞在」の役割をより多く担っているほど、レベルが高いと評価することが考えられる。（活動の種類については「2.4.2 アクティビティの想定」参照）

解説

リンク（通行）機能とプレイス（滞在）機能による ストリートタイプの分類

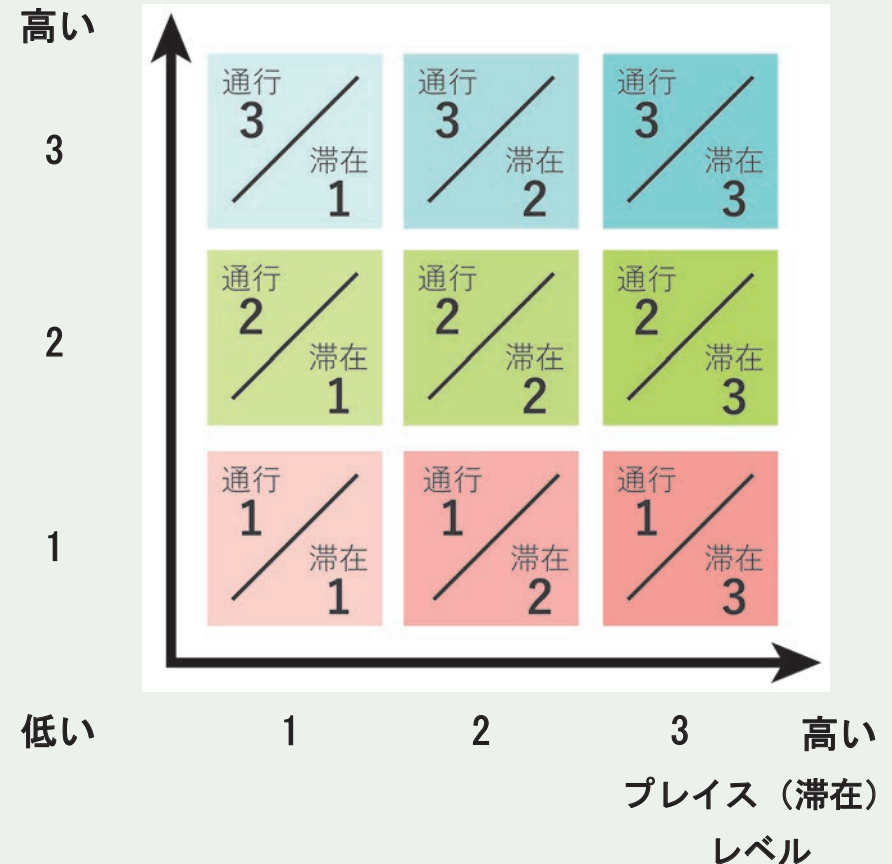
都市内のストリートのタイプを分類する際は、リンク（通行）機能とプレイス（滞在）機能の2軸で表現する方法が、わかりやすい表現方法の一つとして捉えられている。

そのうち、リンク（通行）軸に関しては、交通量が多く広域交通を担う幹線道路や、一度に大量の人やモノを運べる公共交通を担う道路は、相対的にレベルが高いと評価することができる。

一方で、プレイス（滞在）軸に関しては、散策や座るといった行動等に加えて、例えばマルシェやパフォーマンス等、より様々な幅広い活動が繰り広げられるストリートは、レベルが高いと評価することができる。

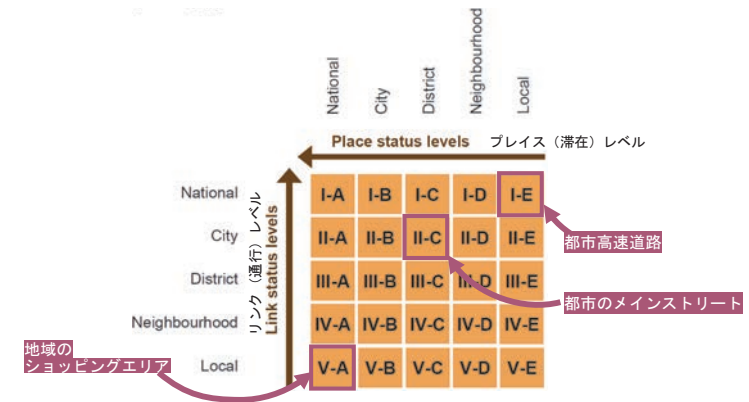
なお、リンク（通行）レベル・プレイス（滞在）レベルについては、わかりやすく「見える化」することを目的に概念的または相対的に定められるところ、例えば3段階や5段階で評価する等、都市の特性等により使いやすい段階で区分することが考えられる。

リンク（通行）レベル



参考 | 「Link and Place」論文におけるストリートタイプの分類

ピーター・ジョーンズ (University College London, UCL) とステファン・マーシャル (Strategic Transportation Consultant, Adelaide, SA) は街路計画と設計の手段として「Link」と「Place」の2つの概念より、道路分類を2次元の表で示している。

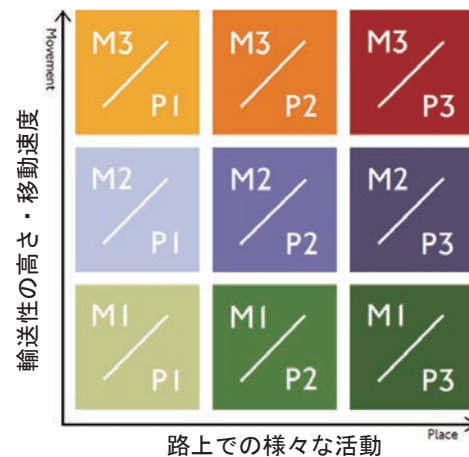


図：Street Types matrix

出典：'LINK'AND'PLACE': A NEW APPROACH TO STREET PLANNING AND DESIGN

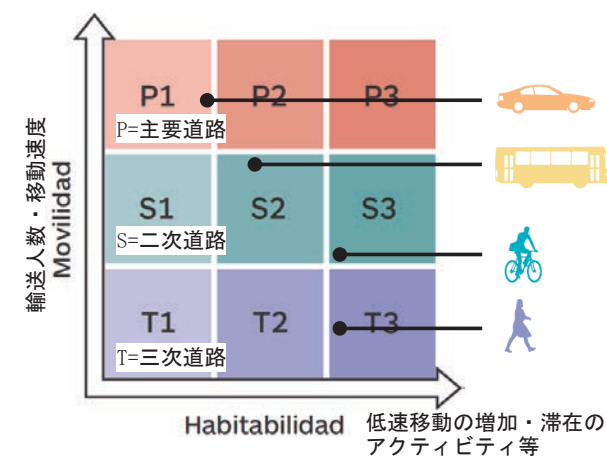
参考 | 諸外国のガイドラインにおけるストリートタイプの分類

ロンドン交通局やメキシコ政府ではストリートをそれぞれ「Movement×Place」と「Movilidad×Habitabilidad」の3×3のマトリクスにより分類しており、それぞれをストリートに当てはめ、ストリートの特性を把握することができるようにしている。メキシコ政府においては、ストリートタイプ毎の主なモビリティのイメージが併せて示されている。



図：Street Types matrix

出典：Street Scene Guidance (Transport for London) に一部加筆



図：Relación entre la función, forma y uso de una vía urbana (街路の機能とたち、利用の関係)

出典：Manual de calles (Gobierno de México) に一部加筆

2.2.2 国内外事例における空間配分のパターン

■路面にまちの活動や暮らしのプレイス（滞在）機能を、いかに組み込んでいくかが、暮らし続けられる都市を実現するための鍵となる。諸外国でも、歩行空間の中に積極的にストリートファニチャー等を導入する等、ストリートの利活用を進める取り組みがなされている。

事例 諸外国におけるストリート改変の取り組み

諸外国では、ストリートの中の様々な場所を利用し、豊かなプレイス（滞在）空間を生み出している。



サンフランシスコ（アメリカ）
ストリート上でくつろげる場所をつくるため、車道部分や駐車マスに張り出して座席を設けるパークレットという取り組みが行われている。

出典：第1回ストリートデザイン懇談会 泉山委員資料



ベオグラード（セルビア）
緑陰を提供する街路樹の周囲に植栽マスと一体となったファニチャーを整備することで、プレイス（滞在）空間を提供している。



メキシコシティ（メキシコ）
学生やアーティストを引き付ける文化地区を目標とし、アーティストの作品展示の場の設置や、飲食店のテラス設置を許可する等の取り組みを実施している。

出典：西村亮彦都市研究所（Humanscape Urbanism）資料



バルセロナ（スペイン）
碁盤の目状の街区9つを一つの大きなブロックと捉え、ブロック内の車両の通行禁止、最高速度を制限することで、車道から、歩道や広場に転換し、市民が暮らしやすい空間をつくる取り組み（スーパーブロックプロジェクト）を実施している。

■空間配分を考える上では、まちの活動や暮らしのためのプレイス（滞在）機能を、現在のリンク（通行）機能の余剰空間に入れるのみならず、リンク（通行）機能の広域的な再配分を通じて生まれた空間に、新たなプレイス（滞在）機能を導入する等、これらをそれぞれ同等に取り扱う中で、地域の事情に応じた最適な配分を検討することが重要である。

■さらに、車両のリンク（通行）機能が強く明確に歩車分離されているような場合を除き、リンク（通行）とプレイス（滞在）は必ずしも空間的に明

確に線引きできるとは限らない。シェアドスペース型の歩車共存道路のように、リンク（通行）とプレイス（滞在）が（部分的または全体的に、あるいは時間別に）混合するようなデザインのあり方も検討することが重要である。

■なお、検討にあたっては、本節に記載する国内の空間再編事例や、「2. 2. 6 ストリートの“居心地の良さ”に必要な幅員・参考寸法」を参考にされたい。

事例 日本におけるストリート改変の取り組み

愛媛県松山市の花園町通りではリンク（通行）機能とプレイス（滞在）機能の再配分により、日常的なプレイス（滞在）空間を生み出している。

Before



After



出典：道路空間再編・利用事例集

大分県別府市の鉄輪温泉では、区画線は明示せず、排水側溝や舗装パターンによるイメージ狭さくによって自動車走行速度の抑制を図り、歩車共存を実現している。

Before



After



出典：第3回ストリートデザイン懇談会 西村委員資料

2.2.3 ストリート再編の事例集

■ストリートの再編は、地域におけるストリートの位置づけや、現在のストリートの規模及び沿道の土地利用状況等によって、様々なパターンが考えられるところ、次ページ以降に国内におけるストリートの改変の実例について、主として規模をタイプ分けして掲げるので、参考にされたい。

解説 ストリートの規模ごとの再編パターン事例

国内のストリート再編の事例をストリートの規模及び沿道の土地利用状況等を踏まえ、以下の3つのタイプに分けて紹介する。

タイプ①：幹線道路や目抜き通りのような広幅員の道路空間を再編した事例

タイプ
1

大手前通り（兵庫県姫路市） トランジットモール化、歩行者空間の拡充

花園町通り（愛媛県松山市） 歩行者空間の拡充、常設の休憩施設設置

北3条広場（北海道札幌市） 道路を広場化（広場として都市計画決定）

タイプ②：まちなかのアクセスに主に使われるような一般的な幅員の道路空間を再編した事例

タイプ
2

葺合南54号線（兵庫県神戸市） 歩行者空間を拡充し、ベンチ設置

松山ロープウェイ通り（愛媛県松山市） 歩行者空間の拡充、デザイン

さかさ川通り（東京都大田区） 一方通行・スラローム化し歩行者空間の拡充

タイプ③：まちなかの路地や観光地等限られた幅員の道路空間を再編した事例

タイプ
3

鉄輪温泉（大分県別府市） 舗装パターンによるイメージ狭さく

旧山陽道（山口県防府市） 都市計画変更を行い、歩車共存化

魚町サンロード（福岡県北九州市） 道路法特例活用しオープンカフェ等実施

富山グランドプラザ（富山県富山市） 開発と連携し市道を集約し広場化

事例タイプ 1-1

大手前通り

【兵庫県姫路市】

【整備前】

- 大手前通りは商業・業務の中心的役割であるが、昨今の社会・経済情勢を受け、回遊性の向上やにぎわい創出のための施策が求められていた。

【整備後】

- 交通の円滑化を図る環状道路網を整備することで、環状道路内は6車線

から2車線のトランジットモールに再編し、合わせて地下駐輪場等を整備することで、バス路線の増強や放置自転車削減による歩行者優先の空間創出がされている。

- 姫路市民満足度調査では、「都心部の賑わいづくり」の項目が事業の進捗と合わせ向上している。また、従前は開催されていなかった市民参加型イベントが多く開催されている。

再配分による主な空間の変化



出典：姫路市資料に一部加筆

：歩道や広場等



出典：道路空間再編・利用事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ

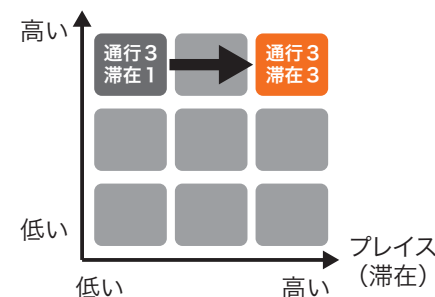
通行レベル → KEEP

- ・車線を6車線から2車線に減少
- ・トランジットモール化により、公共交通を強化

滞在レベル → UP

- ・歩道の他に、ストリートファニチャーやウッドデッキ等の滞在できる空間を整備

リンク(通行)



車線は減少したが、トランジットモール化され、バスの路線が増える等公共交通が強化された

滞留空間では休憩施設が設けられたほか、イベント等も実施されている

取り組みのプロセス

H18	「姫路市都心部まちづくり構想」策定 「キャスト21 整備プログラム」策定	H22	大手前パレードの実施 ワークショップ・フォーラム・推進会議を多数開催
H19	姫路駅北駅前広場 計画素案 策定	H23	「姫路駅北駅前広場活用連絡会」開催 工事着工
H20	駅前広場 都市計画変更 「姫路駅北駅前広場整備推進会議」開催 「シャレットワークショップ」実施	H24	社会実験：トランジットモール
H21	「姫路の顔づくり」を勉強するセミナー、市民フォーラム、専門家ワークショップ等の開催	H27	「姫路駅北にぎわい交流広場条例」施行 供用開始

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等）赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 1-2

花園町通り

【愛媛県松山市】

【整備前】

■花園町通り周辺は、市内で最も幅員の広い通りでありながら、施設の郊外化等により、まちなかの衰退が加速しており、来街者の減少や、大量の放置自転車やアーケードの劣化による暗い景観、空き店舗の増加が問題であった。

【整備後】

■車線数を6車線から2車線に減らすことで、歩道を拡幅し、芝生広場やウッドデッキ、ベンチの設置等活動の場の整備を行った。また自転車走行空間、駐輪スペース、荷さばき専用駐車場等の整備も実施している。

■歩行者交通量が約2倍に増加した。また地元主催のマルシェイベントが月に1回実施されている。

再配分による主な空間の変化

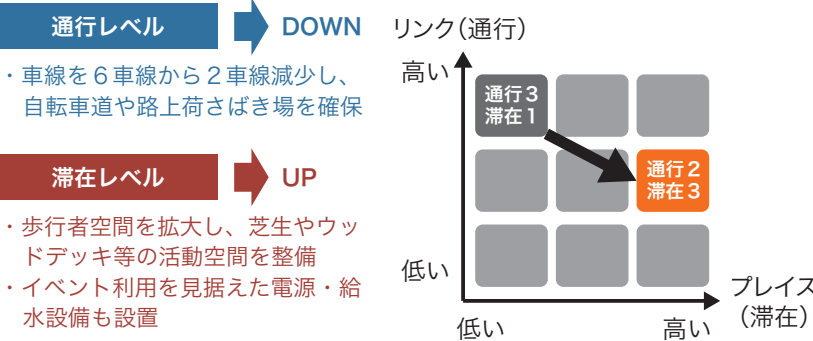


：歩道や広場等



出典：道路空間再編・利用事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ



車線を大幅に減少したが、路面電車の走行空間を維持し、自転車走行空間や路上荷さばき場が整備された

月に1回、定期的なマーケットが開催されている

取り組みのプロセス

H23	「松山市都市計画マスタープラン」策定 地元協議の開催	H26 H27	アーケード撤去後の沿道デザインについて地元で協議を重ね、デザインガイドラインを策定 ワークショップの開催
H24	「花園町通り松山市駅前空間改変事業相談会」開催 地元協議の開催 社会実験：交通・にぎわい憩い空間づくり	H29	供用開始
H25	地元協議の開催		

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等） 赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 1-3

北3条広場

【北海道札幌市】

【整備前】

- 北3条通りは、北海道庁赤レンガ庁舎に面し、土木遺産に指定された木塊舗装やイチョウ並木が現存する等、札幌の歴史や文化が感じられる通りであり、さっぽろ都心まちづくり戦略の中で、うけつぎの軸として定められ、札幌の都市形成を支えた歴史的価値の継承・みどりのある美しい景観の形成が求められていた。

【整備後】

- 隣接地の新規ビル建設における公共貢献の一環として、道路（札幌市道北3条線）を広場との兼用工作物として再整備することで空間を創出した。管理・運営及び費用負担については兼用工作物管理協定を締結し管理を行っている。
- 年間を通してマルシェやスポーツのパブリックビューイング等、様々なイベントが開催されている。

再配分による主な空間の変化

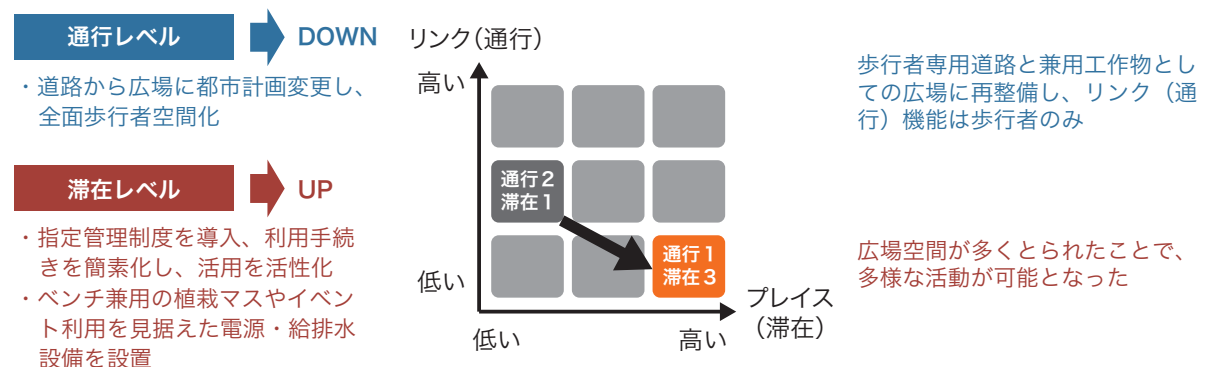


■：歩道や広場等



出典：道路空間再編・利用事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ



取り組みのプロセス

H12	「第4次 札幌市長期総合計画」策定	H23	社会実験： 雪を利用した冬期の空間活用を検証
H16	社会実験：公共空間を有効に活用した、市民参加型の「にぎわいづくり」について検証	H24	社会実験：日常的な滞在・回遊拠点としての広場空間での過ごし方を検証
H19	民間開発事業者からの都市計画提案を受け、「広場」として都市計画決定 ※道路と広場の兼用工作物とした	H25	「札幌市北3条広場条例」制定 指定管理者選定し、兼用工作物協定を結ぶ
H20	「北3条広場委員会」を設置し、「北3条広場の整備に関する提言書」をとりまとめ	H26	供用開始

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等） 赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 2-1

葺合南 54 号線

【兵庫県神戸市】

【整備前】

■葺合南 54 号線は自動車と歩行者の交通量の比率に対し、幅員構成のミスマッチが課題となっていた。

【整備後】

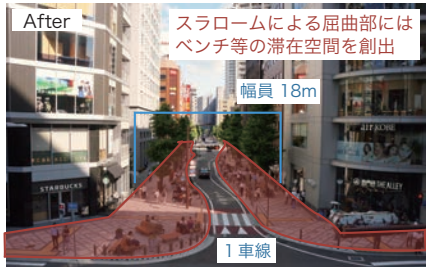
■実際の交通機能と空間機能のバランスを考慮し、2 車線を 1 車線化するとともに車道をスラローム形状とすることで車の走行速度を抑制している。また、これにより創出された歩行空間にベンチ等が整備された。

■整備後の利用者アンケートを実施した結果、9 割以上が満足という回答が得られた。

再配分による主な空間の変化

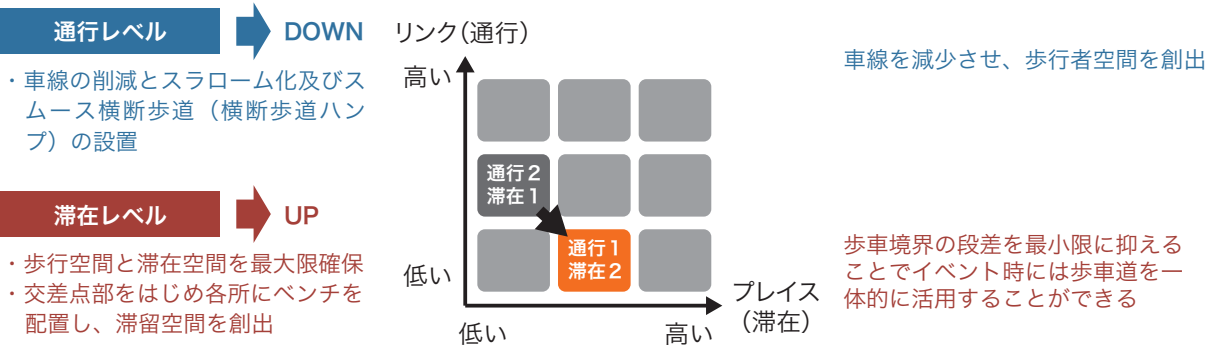


：歩道や広場等



出典：神戸市資料に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ



取り組みのプロセス

H23	葺合南 54 号線の現況道路のミスマッチに注目	H27	神戸の都心の未来の姿と三宮周辺地区の「再整備基本構想」策定
H24	「三宮南まちづくり協議会」と意見交換や沿道地権者へのアンケート調査等	H28	第一工区先行解放（地域とのイベント）供用開始 随時、南側へ工事実施中

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等） 赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 2-2

松山ロープウェイ通り

【愛媛県松山市】

【整備前】

■松山ロープウェイ通りは、松山城へのメインエントランスを担う路線であるが、自動車や自転車の通過交通が多く、地元商店街では歩きにくい通りとなっていることに危機感があった。

【整備後】

■車道を2車線から1車線化することで歩行者空間を創出するとともに、スラロームの形状とすることで車の走行速度を抑制している。また、地元協議会によりガイドラインが策定され、まちなみ景観のデザイン統一が進められている。

■整備前と比べ、歩行者交通量は約3.5倍、商業店舗数は1.5倍、地価上昇率は12.6%と増加している。

再配分による主な空間の変化

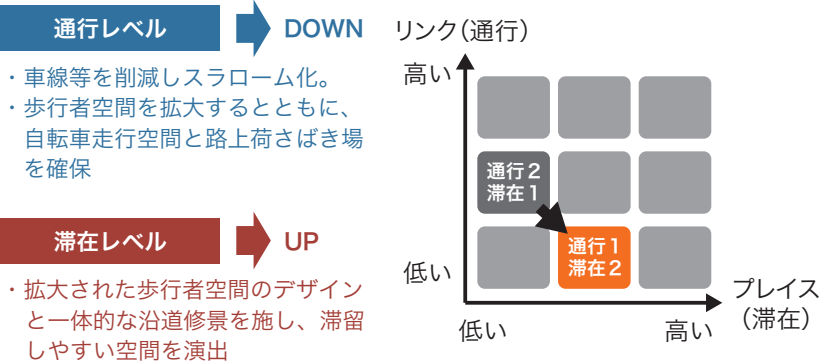


：歩道や広場等



出典：道路空間再編・利用事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ



車線の減少と無電柱化により、歩行者空間を創出

歩車境界の段差を最小限に抑えることでイベント時には歩車道を一体的に活用することができる

取り組みのプロセス

H10	「ロープウェイ街道路路景観基本計画」策定	H15	ロープウェイ街まちづくり協定書（デザインガイドライン）の締結 社会実験：トランジットモール化 地元協議の開催
H11	電線共同溝整備道路に指定	H16	「ロープウェイ街 道路景観整備協議会」開催 地元協議の開催
H12	地元協議の開催	H17	地元協議の開催 「松山市総合まちづくり計画」策定 工事着工

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等） 赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 2-3

さかさ川通り

【東京都大田区】

【整備前】

- さかさ川通りは、蒲田駅周辺の整備と羽田空港の国際化に伴い、地域の回遊を担うストリートとして活性化が望まれていた。

【整備後】

- 2車線に加え植栽帯があった道路を一方通行1車線とし、スラロームの形状とすることで、歩行者優先道路として整備された。その後、国家戦略特区道路占用事業を活用し、エリアマネジメント組織がイベントを実施している。
- 年に数回、マルシェ等のイベントを開催している。

再配分による主な空間の変化

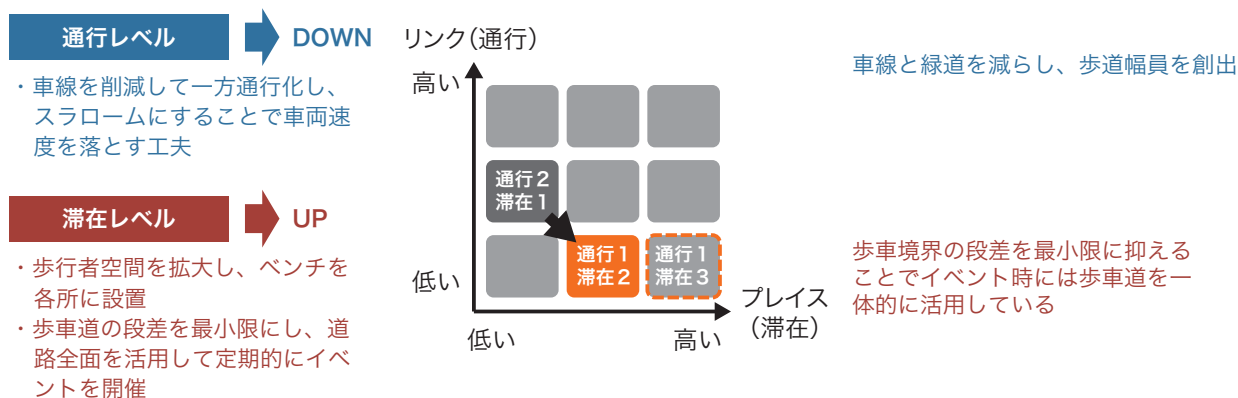


■ : 歩道や広場等



出典：道路空間再編・利用事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ



取り組みのプロセス

H11	「蒲田東口地区まちづくり協議会」で、逆川沿道整備を優先課題とする	H24	専門家を交えた「旧逆川道路デザイン検討専門部会」設置 大田区に最終的なデザイン提案
H15	「旧逆川道路整備基本計画」が策定 社会実験：「KAMATA おいしい道」が開催	H26	供用開始 官民学の任意団体「さかさ川通り - おいしい道計画 -」設立 イベント「おいしい1週間」が開催
H22	「蒲田駅周辺地区ランドデザイン」にて旧逆川道路を東西の既存動線を結ぶ回遊路として位置づけ	H27	国家戦略道路占用事業に指定 また、事業主体に「さかさ川通り - おいしい道計画 -」が認定
H23	地域団体が構成される「旧逆川緑道整備プロジェクトワーキンググループ」設置		

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等） 赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 3-1

鉄輪温泉いでゆ坂等地区内街路

【大分県別府市】

【整備前】

- 鉄輪温泉は、別府を代表とする湯治場であったが、交通事情の変化や住民の高齢化、街の魅力の衰えから観光客数が減少し、危機感が高まっていた。
- 地区内の道路は温泉管の維持管理に伴う道路採掘のために路面舗装の破損やいびつな状態が目立ち、観光地に相応しい状況ではなかった。

【整備後】

- 地区内の道路の石張り舗装等、面的な整備を通じて散策が楽しめる温泉街への再生が図られている。
- 観光客数、歩行者数が増加している。

再配分による主な空間の変化

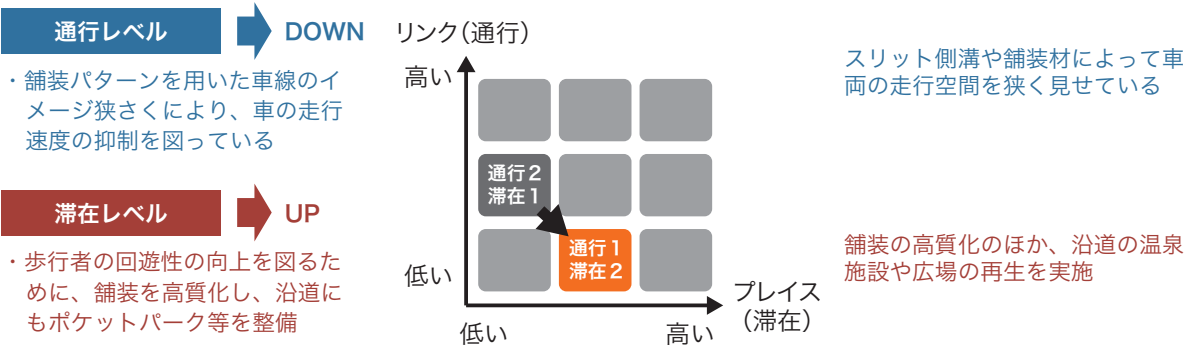


：歩道や広場等



出典：道路空間再編・利用事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ



取り組みのプロセス

H16	「鉄輪温泉地区まちづくり整備事業受け入協議会」設立
H17	協会内での各種委員会 開催 「都市再生整備計画」策定
H22	都市再生整備計画 事業 完了 供用開始

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等） 赤字：許可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 3-2

旧山陽道（宮市・国衙地区）

【山口県防府市】

【整備前】

■旧山陽道は、防府天満宮の門前町であり、現在も数多くの文化財や、歴史的町並みが残っているなかではあるが、当初の都市計画では幹線道路として拡幅整備される予定であった。

【整備後】

■基盤施設整備と歴史的な街並みとの調和について検討が進められた結果、都市計画における位置づけが幹線道路から区画道路へ変更され現道維持となった。舗装パターンや照明設置等の工夫がなされている。

■主要観光施設への観光客の入り込数や周辺の観光交流センター付近の自転車・歩行者数が増加している。

再配分による主な空間の変化



：歩道や広場等



出典：道路空間再編・利用事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ

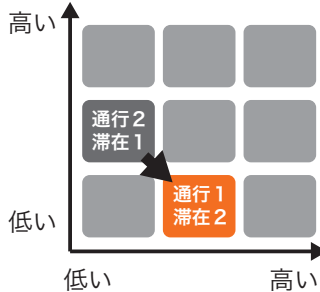
通行レベル → DOWN

・現行幅員のまま中央線をなくし、舗装デザインにより車道空間を狭め、イメージハンプを配置

滞在レベル → UP

・路側帯を拡げ、歩行者のスペースを確保しながら、一部溜り空間を設置

リンク（通行）



都市計画道路の変更により道路幅員は変わらずに路側帯を拡幅し、ゾーン30も導入

舗装パターンによる歩行者の安全確保とともに、案内サインや照明等景観デザインに配慮

プレイス（滞在）

取り組みのプロセス

H9	「豊富市歴史美遊感計画」策定 歴史的遺産を活かした整備構想	H20	「都市再生整備計画（宮市・国衙地区）」策定
H12	「防府市都市景観形成基本計画」策定	H21	都市計画道路の変更 幹線道路を区画道路へ変更
H13	住民アンケートやワークショップ開催	H24	供用開始
H18	「第三次防府市総合計画（後期基本計画）」策定		

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等）赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 3-3

魚町サンロード

【福岡県北九州市】

【整備前】

- 魚町サンロードは、小倉駅から近く広域型の商店街であるが、アーケードの老朽化が著しく、空き店舗の増加や店主、顧客の高齢化が課題であった。
- アーケードは改修の経費が賦課金に組み込まれておらず、改修できない状況であった。

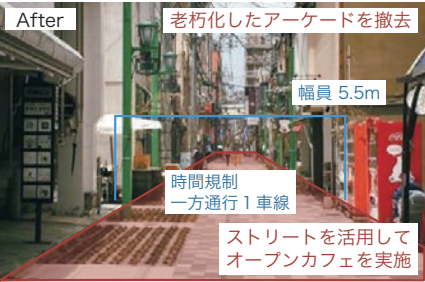
【整備後】

- 官民連携による遊休不動産の活用の提案をきっかけに、アーケード撤去や舗装のデザイン改良等が行われた。現在では国家戦略特区道路占用事業を活用したオープンカフェ等が実施され、にぎわうストリートとなっている。
- 歩行者数や沿道の店舗数が約 3 割増加している。

再配分による主な空間の変化

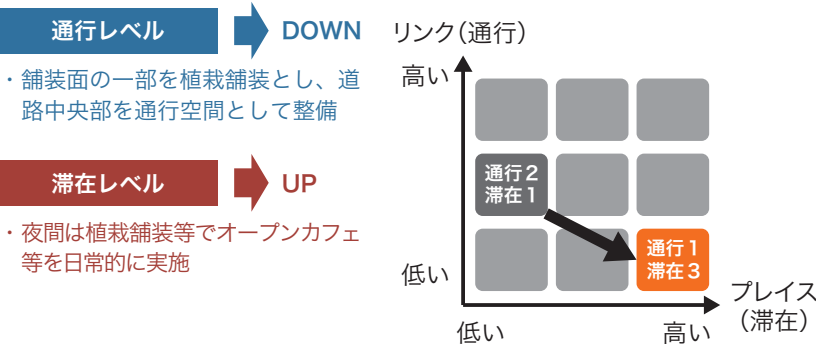


：歩道や広場等



出典：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ



通行規制に変更はないが、舗装に緑が取り入れられる等滞在スペースを可視化

オープンカフェを日常的に設置し、飲食物を提供することで出会いや交流の場を創出、来訪者や観光客のおもてなしを展開

取り組みのプロセス

H22	「小倉家守構想」の検討開始（北九州市のリノベーションまちづくり）	H26	市と地元とのワークショップの開催 「歩いて楽しい公園のような通り」道路整備の方針決定
H23	「小倉家守構想」策定 リノベーションリーディングプロジェクト「メルカート三番街」完成	H27	アーケードの撤去 まちづくり会社「鳥町ストリートアライアンス」設立
H24	北九州リノベーションまちづくり推進協議会設立 リノベーションスクール@北九州の開催	H28	北九州市が国家戦略特区の指定を受け、関係機関との協議の上、特区の事業認定を受ける 国家戦略道路占用事業開始 道路整備完了
H25	商店街がアーケードの撤去を決断		

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等） 赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

事例タイプ 3-4

富山グランドプラザ

【富山県富山市】

【整備前】

■富山グランドプラザは、富山市最大の繁華街に位置していたが、市街地の郊外化により、大型店の撤退等が相次ぎ、歩行者数、店舗数、売上額が減少し地域の活性化が課題であった。

【整備後】

■民間の市街地再開発事業に合わせ、街区内の廃道した市道と開発のセットバック部分を集約し、条例によって管理される広場として整備された。公共用地と民有地が一体となった広場は、民有地（セットバック部分）を富山市が無償で借用し整備・管理・運営を実施している。

■周辺商店街の歩行者数は総曲輪通りで約 2.2 倍、平和通り北で 4.7 倍に増加している。

再配分による主な空間の変化

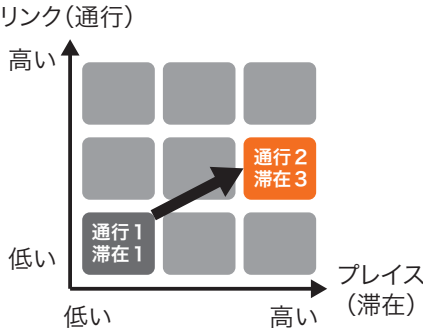
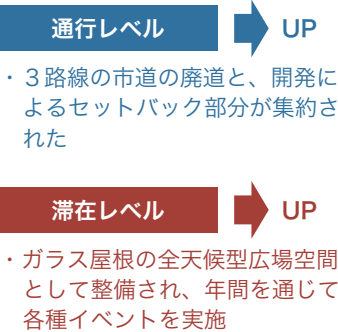


■：歩道や広場等



出典：道路空間再編・利用事例集に一部加筆

ストリートタイプを利用した再編による機能変化のイメージ



廃道による集約、付け替えとセットバックにより大規模な歩行者空間を創出

全天候型の広場空間では、まちづくり会社により多様なイベントが展開されている

取り組みのプロセス

H4	総曲輪通り南地区で再開発準備組合設立	H16	総曲輪通り地区 組合設立 両地区の事業化と連動した「グランドプラザ活用委員会発足」
H7	西町・総曲輪地区における再開発協議会設立	H17	西町・総曲輪地区の市街地再開発事業が竣工
H13	市街地再開発事業が都市計画決定	H18	グランドプラザ着工
H15	「街なか活用懇談会」設立	H19	供用開始 「富山市まちなか賑わい広場条例」の施行

青字：市民参加（社会実験・ワークショップ等） 赤字：許認可等（都市計画決定・条例の制定等）

2.2.4 交通ネットワーク内での道路の階層化

■都市部において交通ネットワークは一般に、幹線道路、補助幹線道路、区画道路と階層化されている。そこで、環状道路の整備等を通じて、通過交通を適切に誘導するとともに、同じ階層の道路であっても、リンク（通行）・プレイス（滞在）の考え方等を踏まえ、よりきめ細かい階層へと分類する。これにより、まちなかの街路をプレイス（滞在）機能の高いものとして性格付けるとともに、人中心のストリートと転換していくことが可能となる。

■一方で、道路の階層構造そのものは、年数が経つと周辺状況の変化により役割も変化している場合がある。エリア特性も踏まえて、現状に合わせた見直しを行い、リンク（通行）機能の高い道路とプレイス（滞在）機能の高い道路の位置づけも併せて見直すことも重要である。

■なお、交通ネットワーク面での詳細は「3章 人中心のストリートを支える交通環境づくり」を参照されたい。

事例 道路の階層化に基づくストリートの計画

長門湯本温泉ではリンク（通行）機能の高い道路と、プレイス（滞在）機能の高いストリートに性格付けることでストリートごとの役割分担による計画が行われている。ストリートの考え方としては下記の通りである。

- ・国道316号は、リンク（通行）機能の高い道路としてバイパスの役割を担い、かつ沿道に駐車場を設置することで、人中心のストリートを計画する温泉街への通過交通の進入を抑制している。
- ・温泉街の道路を、プレイス（滞在）機能の高いストリートとして歩行者専用や歩車共存とし、利活用箇所を設けることで、人中心のストリートへの改変を目指す。

(山口県長門市長門湯本温泉)



出典：第2回ストリートデザイン懇談会 泉ゲスト委員 ((有)ハートビートプラン) 資料

2.2.5 プレイス（滞在）機能を高める街路の選定

■道路の階層構造や道路ネットワークの状況、及び都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえたうえで、滞在機能を高めるべき街路を選定することになる。なお、社会経済情勢の変化や、まちなかのストリートにおける滞在機能の重要性等を鑑み、必要に応じて、上位計画を適切に見直すべきである。

■また、自動車交通量のみならず、その地域の人々の通行・流動の状況をしっかりと把握し、人々の流動を丁寧に整えることが重要である。また、地域の形成史や歴史性を読み込んだうえで、地域資産を生かしたまちのあり方を踏まえたプレイス（滞在）機能の選定を行うことが重要である。

事例 総合交通戦略に位置づけられたストリートの改変

（愛媛県松山市）

松山市総合交通戦略では、花園町通りが、「道路空間の再配分・無電柱化」の対象路線として、また松山ロープウェイ通りが「歩行者軸」として位置づ

けられている。このような上位計画での位置づけや選定を踏まえ、両道路では、実際に歩行者を優先とする整備が行われた。



出典：松山市総合交通戦略に一部加筆

整備後



写真：整備後の花園町通り



写真：整備後の松山ロープウェイ通り

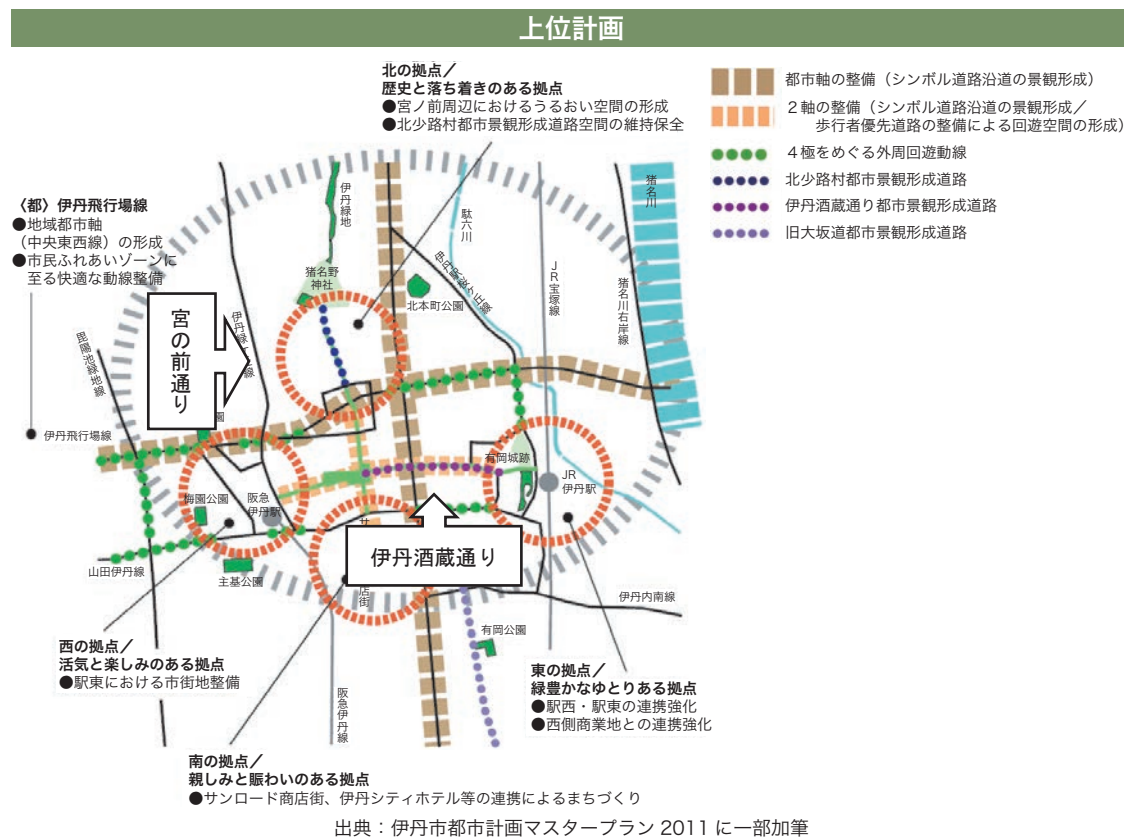
出典：道路空間再編・利用事例集

事例 都市計画マスタープランに位置づけられたストリートの改変

(兵庫県伊丹市)

伊丹市都市計画マスタープラン 2011 によって、「都市景観形成道路」を定めており、対象である伊丹酒蔵通りと宮ノ前通りは、歴史を伝える貴重な旧

街道として、伝統的な町家景観の継承を軸としたまちなみの誘導が行われている。



写真：整備後の伊丹酒蔵通りの様子



写真：整備後の宮ノ前通りの様子

出典：道路空間再編・利用事例集

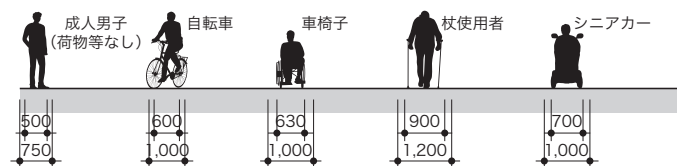
2.2.6 ストリートの“居心地の良さ”に必要な幅員・参考寸法

■歩道等の幅員については、道路構造令で定められている最低値をそのまま用いるのではなく、歩行者の交通量や多様な利用形態を踏まえて設定されるべきである。

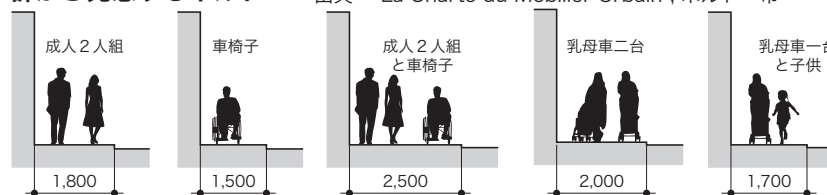
事例 居心地の良いストリートを計画するための基本寸法の考え方

日本では基本寸法を個人の足し算で考えているが、海外では「成人2人組」や「乳母車1台と子ども」というような組み合わせで基本寸法を考えている事例もある。

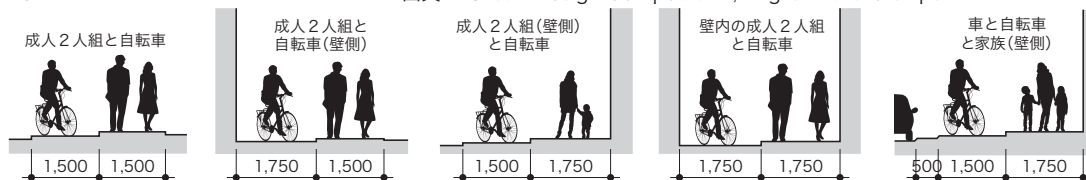
□個人の足し算から考える日本



□群から発想するボルドー 出典：“La Charte du Mobilier Urbain”, ボルドー市



□組み合わせから考えるイギリス 出典：“Urban Design Compendium”, English Partnerships



□街路寸法のヴァリエーションのあるドイツ 出典：“Stadtbau”, Dieter Prinz



出典：SUR, Special issue 01,p.16, 東京大学・都市持続再生研究センター 2010 に一部加筆

- そこで、プレイス（滞在）機能を高める街路では、「通る人」だけでなく、むしろストリートに滞在する「留まる人」のための空間を積極的に設けることが重要である。

事例 ストリートにプレイス（滞在）機能を取り入れるゾーニング手法 (サンフランシスコ・ストリートマーケット)

全体的なデザインやストリート断面は統一しつつ、徒歩 10 分圏内に、地域性を表現するプレイス（滞在）空間を設定し、利活用（アクティビティ）を促進するゾーニングを実施している。



図：地域性を表現するゾーニング
出典：Better Market Street Project(SFMTA) に一部加筆

道路断面においては、交通機能の他にバッファゾーンを設けることで距離を保ち安全を確保している。また、オープンカフェ等の地先の利用や商店のはみ出し等を積極的に認め、さらには歩道と車道の間にファニチャーを置く等留まる人のための空間を取り入れている。

- ・ 通行空間
 - ： 歩行者の通行 (Pedestrian Throughway)
 - ： 自転車の通行 (Bikeway)
- ・ 滞在空間
 - ： 地先の活用 (Frontage)
 - ： 歩道と車道の間の活用 (Furnishing Zone)
 - ※オープンカフェやベンチ、地域のリビング空間
- ・ バッファ
 - ： 植栽等 (Buffer)



出典：Better Market Street Project(SFMTA) に一部加筆

■さらに、「通る人」についても、単に目的地に向かって歩く人のみならず、沿道を覗きながらそぞろ歩きする人や自転車等の低速モビリティでゆっくりと沿道の風景を楽しむ人、通行人や風景を眺めながら休む人、と様々な

歩行の形態、目的、動作等が存在する。そこで「通る人」のための空間をデザインするにあたって、これら歩行の際の様々な行動を踏まえながら、それぞれの歩行空間が緩やかに区分されているようなデザインを心掛ける。

事例 多様な行動パターンを踏まえて計画したストリート

女川レンガ道では、並木と照明を一直線に配置、ストリートファニチャーを並木の軸線上にコンパクトに配置することで、「通る人」と「溜まる人」のそれぞれのための空間をゆるやかに区分している。また、並木によって空間を3分割し、並木に挟まれた中央部分を視線軸及び主導線のための空間として、両サイドの並木と建物の間はそぞろ歩きや滞在するための空間として構成されている。

(宮城県女川町女川レンガ道)



- ① 目的地に向かって歩く人のための空間
- ② 沿道建物を覗きながらそぞろ歩きする人のための空間
- ③ 通行人や風景を眺めながら休む人のための空間

出典：第3回ストリートデザイン懇談会 西村委員資料

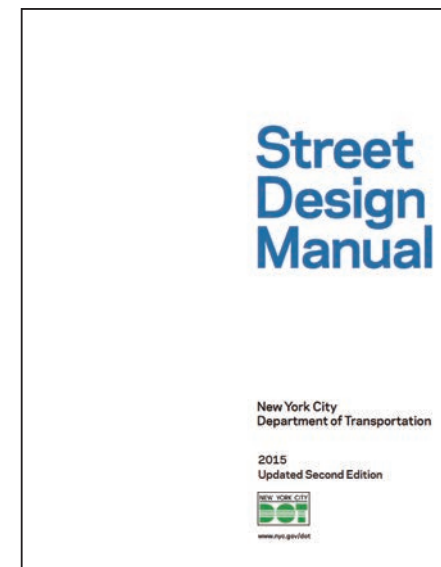
■街路を整備する際には、その他に、以下に示す居心地の良い街路空間を実現している諸外国の事例や国内外の既往研究等も参考にして幅員構成を検討することが考えられる。

事例 諸外国におけるストリートの幅員構成に関するガイドライン

ロンドン交通局（Transport for London）の PCGL (Pedestrian Comfort Guidance for London) やニューヨーク市運輸局 (New York City Department of Transportation) の Street Design Manual (2015 Updated Second Edition)、ボリス・S・ブシュカレフとジェフリー・M・ジュパンの「歩行者のための都市空間」、日本建築学会編の「建築設計資料集成〔人間〕」等では、滞在空間を構成する要素である、滞在空間内の設置物やクリアランスの寸法等を示している(国土技術政策総合研究所都市研究部による)。なお、右記の詳細については巻末資料を参照されたい。



Pedestrian Comfort Guidance for London
制作：Transport for London
初版：2010 年
第2版：2019 年



Street Design Manual
制作：New York City Department of Transportation
初版：2009 年
第2版：2015 年

参考 日本におけるストリートの幅員構成に関する研究

通行帯の幅員に関しては、通行量に応じた数値設定の基本的な考え方が『交通工学ハンドブック』（交通工学研究会）にまとめられているほか、観光地等の多様なアクティビティ（食べ歩き、写真撮影等）が行われる環境下においては、同じ通行量を処理する場合でもビジネス街等より広い幅員が求められる（交通工学論文集 5 巻 4 号 p.A_8-A_17）等に留意することが考えられる。

2.2.7 ストリートにおける活動や再編効果の可視化

■ ICT 等の最新技術を活用することで、個人単位の行動データをもとに、人の動きをシミュレーションし、施策実施の効果を予測した上で、施設配置や空間形成、交通施策を検討できる手法がある。

■ このような手法を活用することは、ウォークブルな空間を作る上でも、個人の通行特性の把握や、施設配置や道路空間の配分の変化による「歩行距離」や「立ち寄り箇所数」、「滞在時間の変化を踏まえた最適な施設の立地検討」等に有効である。

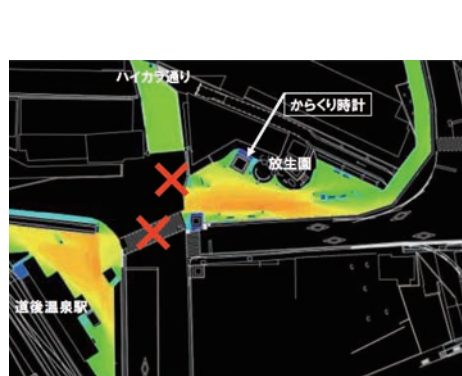
事例 歩行者の動線解析によるストリート再編効果の可視化

(愛媛県松山市道後温泉駅前)

道後温泉駅前では、アンケート調査やビデオ調査等による歩行者の回遊特性の把握を行っており、整備前と整備後の動線解析により整備の効果を確認している。

【整備前】

道後温泉駅前からの主動線であるからくり時計までの動線、からくり時計からハイカラ通りの動線が駐車車両等によって寸断されており、回遊空間の自由度が確保されていないかった。



図：動線解析（整備前）

【整備後】

自動車と歩行者の主動線（溜まり空間）を分離することにより、安全な回遊動線や滞留空間（ゆとりとにぎわいの空間）を確保した。

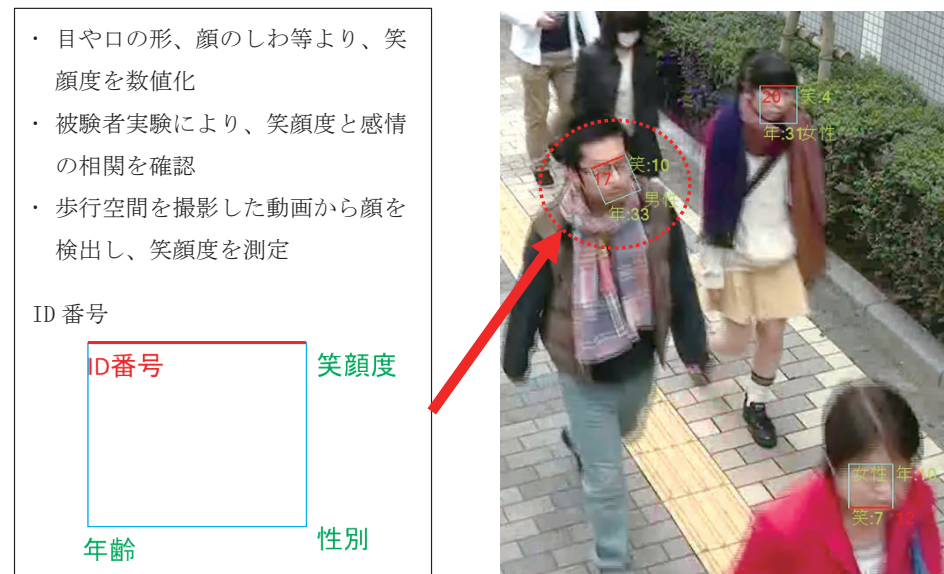


図：動線解析（整備後）

出典：松山市資料

事例 歩行者の笑顔度の測定による空間の快適性評価

歩行者の表情やしぐさを利用した空間評価の研究が進められており、埼玉県内の複数の駅前通りで観測調査が実施されている。このような調査では、歩行者自身が評価に協力していることを意識しないことが大切であり、理論的には対象範囲内の全歩行者を評価者とすることが可能であることから、今後の展開が期待されている。

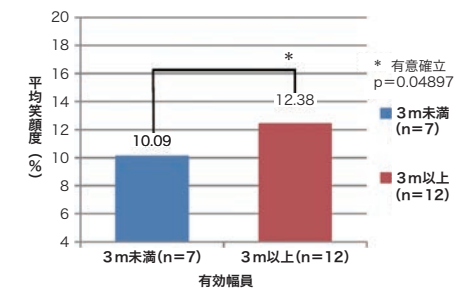


図：笑顔度検出のシステムのイメージ
出典：第5回ストリートデザイン懇談会 小嶋委員資料

なお当研究によれば、通常時より歩行者天国を実施した際の平均笑顔度の方が高く、また、歩道とオープンカフェ空間内を比較するとオープンカフェ空間内の平均笑顔度の方が高く、さらに、有効幅員が3m以上の歩道上の地点では、3m未満の地点より笑顔度が高くなることが観測された。（土木学会論文集 70 巻 5 号 p.I_889-I_905）



図：通常時と歩行者天国時における平均笑顔度の比較



図：有効幅員の違いによる平均笑顔度の比較

出典：歩行者の笑顔に着目した歩行空間評価指標に関する研究（佐藤学・星野優希・小嶋文・久保田尚）

2.3 ストリートのデザイン・設え

2.3.1 ストリートを構成するパーツ

- ストリートを構成するパーツは、リンク（通行）機能を確保・向上するためのものとプレイス（滞在）機能を確保・向上するためのものの2つに大別できる。
- リンク（通行）機能としてのパーツは、主に歩行者の快適・安全な通行といった、通行のためのものであり、言わばこれまでの一般的な街路そのものに代表されるものである。

- 一方、プレイス（滞在）機能としてのパーツは、まちの活動・暮らしを支え、空間に佇む居心地の良さを高めたり、あるいは人々の交流を活性化させ、にぎわいを創出したりするためのものであり、例えばベンチやテーブル・ムーバブルチェアといったストリートファニチャーから、車道の一部を転用して歩行者空間として開放するパークレット、様々な活動を支えるための給電・給排水設備等様々なものが考えられる。

解説

ストリートを構成する パーツの機能と分類

ストリートを構成する設えをリンク（通行）機能・プレイス（滞在）機能に区分すると、右表のように考えられる。
これらのパーツにより構成される設えのうち、人間本位のストリートとするために特に留意する設えとして「沿道環境の設え」「歩車道境界の設え」「歩行・滞留空間の設え」がある。以降ではこの3つの設えの留意点を説明する。

機能	設えの例示			
	道路本体を構成するもの	安全性を確保するもの	通行の快適性、居心地の良さ 交流機会を高めるもの	沿道の設え
主にリンク（通行）機能	・歩車道縁石 ・車道舗装	・横断防止柵、ガードレール		
リンク（通行）・プレイス（滞在）どちらにもなるもの	・歩道舗装 ・街路樹、植樹帯	・車止め	・ベンチ ・街灯、照明 ・散水栓 ・案内サイン	
主にプレイス（滞在）機能	・芝生等地被 ・ウッドデッキ等の小広場や舞台 ・水路や池		・碑、時計台、彫刻等 ・テーブル、チェア、パラソル（可動物を含む） ・パーゴラ、あずまや ・花壇やフラワーポット（可動物を含む） ・給排水、電源等設備（占有者やイベント用） ・ゴミ箱、電話ボックス ・Wi-fi	・セットバック空間 ・建物高さ ・前庭、植栽 ・区画・間口長さ ・入口・ゲート ・透明度 ・キャノピー、上屋、日よけ ・照明 ・バルコニー

2.3.2 沿道環境の設え

■歩いて楽しい、回遊性が生み出されるような、魅力的なストリートのためには、ファサード（沿道建築物の壁面部分）が開放的で透過性が高く、多くの戸口があり、多彩な用途が提供されているとともに、街路と建築物とが相互に関係しつつ、多彩で魅力的な姿を醸し出しているような姿が求められる。すなわち、冷たい、硬い表情を示さず、店と商品が並ぶような、

柔らかい“エッジ”が感じられる空間を創り出していくことが求められる。

■上記のためには、沿道側の路上が利活用されていることも有効であり、沿道側からの利活用が促進されるようなデザインや設えを心がけることが考えられる。

解説 活気を感じられるストリートのファサード

活気を感じられるストリートに面したファサードは間口が小さくたくさんの窓やドアが並び、店内が見渡せる透過性の高いものになっていることが多い。一方で活気を感じられないストリートに面したファサードは、間口が大きく単調で、窓やドアが少なく（もしくはまったく無く）、均一で見るものがないようなものになっていることが多い。

参考 | ストリートの雰囲気を変化させるファサード

ストリートの持つ雰囲気は沿道建物のファサードの設えによっても大きく変化すると考えられている。



A. 活気のあるファサード
小さな建物、たくさんのドア（100 mにつき 15-20 個のドア）
バリエーション豊富な施設
店内が見渡せ、ほとんどが活気ある建物
たくさんの個性あるファサードのレリーフ
おもに垂直なファサードの連結、センスの良いディテールや素材



B. 親しみやすいファサード
建物が小さい傾向（100 mにつき 10-14 個のドア）
いくつかのバリエーションがある施設
なかが見えず活気のない建物が少しある
ファサードのレリーフ たくさんのディテール



C. 大きな建物と小さな建物のファサード
100 mにつき 6-10 個のドア
いくつかのなかが見えず活気のない建物
地味なファサードのレリーフ ディテールが少ない



D. 退屈なファサード
大きな建物、少ないドア（100 mにつき 2-5 個のドア）
ほとんどバリエーションがなく面白味のない建物
ディテールが少ないもしくはまったくない



E. 活気のないファサード
大きな建物、ドアが少ないもしくはまったくない
（100 mにつき 0-2 個のドア）
施設の視覚的なバリエーションがない
中がまったく見えず活気のない建物
均一なファサード、ディテールなし、見るものがない

出典：パブリックライフ学入門（ヤン・ゲール）

■日本は道路が狭いといった欧米とは異なる事情があるため、沿道の民地・施設と合わせて検討することも重要となる。ストリートとセットバック空間の一体的なデザイン等、沿道民有地も含めて一体的な整備を行うことが

理想的である。その際にも、敷地境界を視覚的に曖昧にして、オープンカフェ等のまちづくり活動を通じた沿道空間の活用につなげる。

事例 ストリートとセットバック空間の一体的なデザイン

官民の境界部にはテーブルやベンチを設置したり、雪国の伝統的な歩行者空間である雁木を設けたりすることで官民の空間が一体となった景観を創出している。



神門通り（出雲市）

事業主と沿道店舗がワークショップによる協議を重ねた結果、道路空間と民地の一体的な整備が実現した
民有地のセットバック部を歩道と同じく石畳でフラットに整備し、官民境界を曖昧にさせた上で、テーブルやベンチを設置している

（島根県出雲市神門通り、新潟県南魚沼市牧之通り）



牧之通り（南魚沼市）

地元組合が「まちなみ形成協定」・「デザインルール」を締結し、旧三国街道の宿場町として栄えた雪国特有のまちなみを復元した民地のセットバック部に雁木を整備し、夏の日差しや冬の降雪から歩行者を守るとともに、一体的な景観・空間を創出している



出典：第3回ストリートデザイン懇談会 西村委員資料

事例 敷地境界を視覚的に曖昧にした沿道空間の活用

地区計画で民地をセットバックしたうえで境界を曖昧にし、沿道のグラウンドレベルでは積極的に開放的なつくりとなるように関係者間で調整して人々の来訪を促す店舗等を誘致することにより、豊かでにぎわいある歩行者空間を形成している。



写真：丸の内仲通りの官民境界位置



写真：沿道の開放的な店舗とオープンカフェ

出典：国土技術政策総合研究所・緑化生態研究室資料

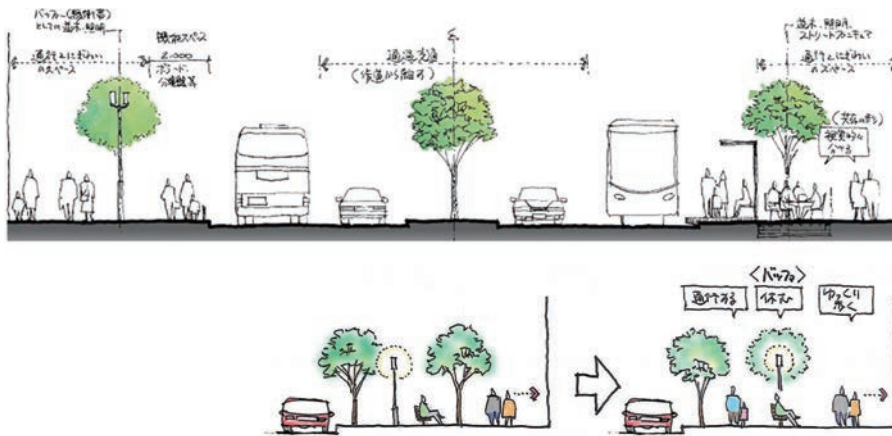
2.3.3 歩車道境界の設え

■歩行空間と車道の間、いわゆる「カーブサイド」の設えについては、この箇所に街路樹といった緩衝帯（バッファ）を設け、歩行者を囲い込み心理的に守ることで、安心感と居心地の良さが提供できると考えられる。

事例 安心感と居心地の良さを提供するカーブサイドの設え

（ポートランド、パリ）

街路樹は都市景観を形成したり都市の微気象を快適にするだけでなく、車道と歩道とのバッファとなったり歩行空間を囲み一体感を持たせる等、通行・滞留する歩行者の心理的な快適性にも大きな役割を果たしている。



ポートランド（アメリカ）

街路樹によるバッファを設けるとともに、歩道部全体をボードデッキとすることで、歩行空間と滞留空間が一体となった心地よい道路空間を創出している



パリ（フランス）

歩道空間に複数の並木を配列するとともに、並木と同一線上に照明柱やストリートファニチュアを配置することで一種のバッファを形成している



出典：第3回ストリートデザイン懇談会 西村委員資料

■一方で、車よりも歩行者の交通が卓越している等、道路の幅員や周辺環境によって、車道と歩道が一体となった利用が想定される場合もある。また、明確に歩車分離されておらず、よりシームレスな空間を形成するような、一体的なシェアドスペースを提供することも考えられる。

■なお、何らの物理的な区分もされない、純粋なシェアドスペースのデザインが難しい場合は、例えば舗装パターンによるイメージ狭さくや、側溝のグレーチングで疑似的に区画線を設けるといった、デザイン上の創意工夫を図ることも考えられる。

事例 シェアドスペースの思想によるストリートの再生

(島根県出雲市神門通り)

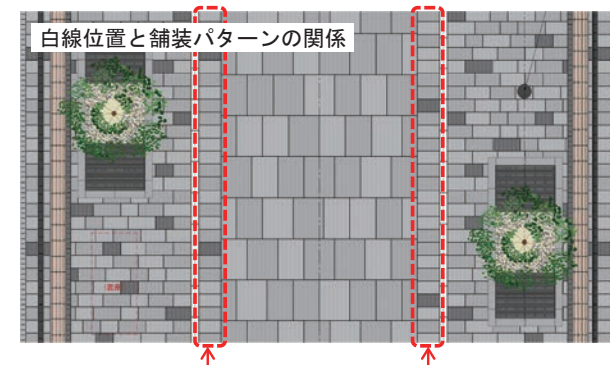
神門通りは出雲大社への表参道であるが、以前は歩く人の姿はまばらであり、その原因の一つは貧弱な歩行者空間であった。

白線を移設し車道を縮小する社会実験によって歩行者の行動が変わったことを踏まえ、さらなる歩行者優先の参道にするためデザインによってシェアドスペースを強化することとした。

社会実験と同様に車道幅員を縮小するとともに、歩道舗装をあえて車道側に「にじみ出させることによって、歩行者が歩車道の境界を意識せずに歩けるようになり、車はそのような歩行者に注意して通行するようになった。



表参道として生まれ変わった神門通り



歩道舗装があえて白線よりも車道側に「にじみ出し」

出典：マチミチ会議 in 神戸 小野寺康氏発表資料

事例 シームレスな空間を形成するデザイン上の創意工夫

(東京都大田区ほか)

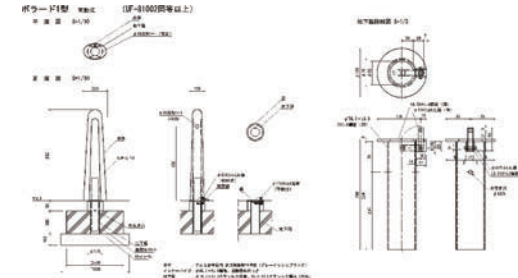
さかさ川通り（東京都大田区）では、舗装の材質やパターンを歩車道で統一する工夫や、イベント時の使い勝手を考慮し、セミフラット形式やボラードによる歩車道境界の表示を採用している。また、長野中央通り（長野県長野

市）や酒蔵通り（兵庫県伊丹市）では、脱着可能なボラードとすることで必要に応じて歩車道境界の構造物を除去できる設えにする等の工夫がみられる。



さかさ川通り（東京都大田区）

- ・歩車道で舗装の材質とパターンを統一している
- ・イベント時の使い勝手も考慮し、歩車道境界はセミフラットとし、ボラードで緩やかに分節している



長野中央通り（長野県長野市）

- ・フラットな歩車道境界の歩道側に着脱可能なボラードを設置している



酒蔵通り（兵庫県伊丹市）

- ・フラットな歩車道境界の歩道側に着脱可能なボラードを設置している

出典：第3回ストリートデザイン懇談会 西村委員資料

2.3.4 歩行・滞留空間の設え

■人が自然と集まり交流できる場となるよう、木陰や屋根等による日陰を創出するとともに、休憩のためのベンチや、トイレ等の利便施設、様々なアクティビティを支えるための給電・給排水設備等を適宜整えることが考えられる。

事例 沿道店主等のニーズを踏まえて植栽や散水設備を設置（広島県福山市本通・船町商店街）

沿道商店主とともに植栽を検討したことにより、市と商店街が植栽の管理に関する協定を結んで地域が主体となって植栽を管理している。



福山市本通・船町商店街（福山市）

沿道店主の意向を踏まえながら樹種や植栽の大きさ・形状を検討
市と協定を結んだ商店街による管理のための散水設備を設置

出典：第3回ストリートデザイン懇談会 西村委員資料

■また、地域の自主的な維持管理を取り入れることを目指して、例えば緑陰空間について、沿道の方々ははじめ地域住民のニーズを踏まえた樹種・配置の植栽を採用すること等が考えられる。

事例 人が自然と集まり交流できる場となる設えの工夫（ボルドー、オアハカ）

街路樹の木陰で休めるようにしたり、小さな段差によって歩道内の領域を自然に区分する等、設えの小さな工夫を積み重ねて人々に心地よい空間を提供している。



オアハカ（メキシコ）

木陰を提供する街路樹の周囲に、座面として利用できる植栽マスを整備することで、通行人に憩いの場を提供している

出典：第3回ストリートデザイン懇談会 西村委員資料



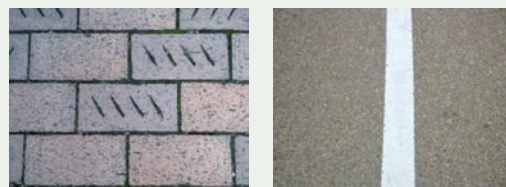
ボルドー（フランス）

歩道上に段差を設け、浮島のような形でオープンカフェを設置するための領域を確保している

- 舗装材は、機能性、耐久性、地域性、経済性を考慮したうえで、コスト制約と管理条件が許す範囲において、良質なデザイン形成に資するような適切な舗装材を採用することが考えられる。

解説 歩道舗装を選定する際の観点と留意事項

歩道舗装はストリートの表情を大きく左右する重要なパーツである。当該地域ならではの舗装材を選定することが望まれるが、同時に維持管理面を考慮しなければ補修時等に適切な補修がなされずに時間の経過とともにパッチワーク的な補修跡が目立つ舗装になる可能性がある。



松山ローブウェイ通り（松山市）
歩道舗装は煉瓦材、車道舗装は脱色アスファルトを採用



旧山陽道 松崎地区（防府市）
歩道舗装は石張り、車道舗装は半たわみ性を採用



新開地・聚楽横丁（神戸市）
敷地の際だけアスファルト舗装にして路地の雰囲気を出した舗装



横浜中華街大通り（横浜市）
中国福建省産の御影石による石張り舗装



おび通り（島田市）
修景・滞留ゾーンで「木都 島田」にふさわしい木材を使用したデッキ

出典：第3回ストリートデザイン懇談会 西村委員資料

■また、ストリートデザインを考えるうえでユニバーサルデザインは極めて重要な要素である。高齢者や障害を持つ方々、子ども連れ、外国人来訪者

等を含む全ての人が使いやすい配慮がなされたストリートデザインとすべきである。

解説 ユニバーサルデザイン・バリアフリーに関する近年の動向

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からのソフトの対策の強化等、ユニバーサルデザインの取り組みがなされている。

事例 柔軟な考え方によるバリアフリーへの配慮

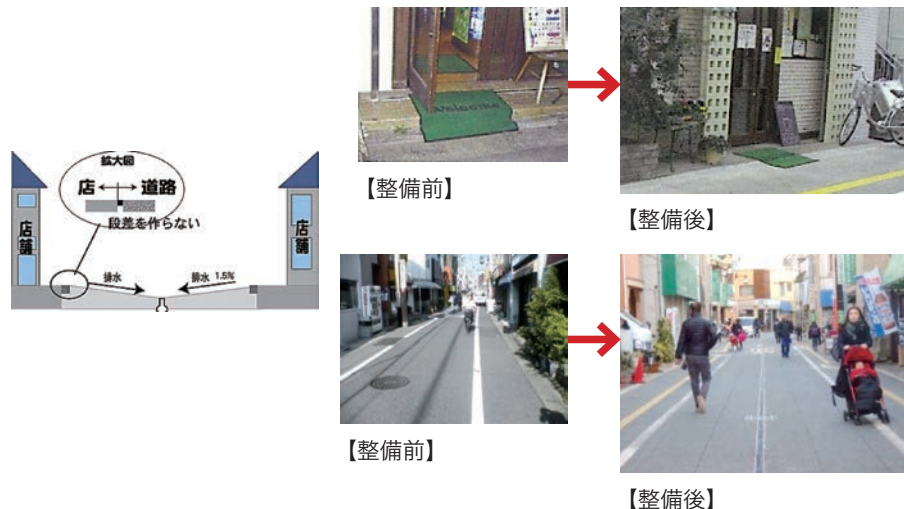
(東京都世田谷区松陰神社通り)

松陰神社通りでは以下のように柔軟な考え方でバリアフリーに配慮されたストリートデザインを実現している。

○道路と店舗との間に段差を設けないう、センター排水構造としている。

○また、狭く歩道のない道路断面でもできる視覚障害者の方への配慮として、JIS規格よりも幅の狭い視覚障害者誘導用ブロック（リーディング・ライン）を設置している。

【センター排水の整備事例】



出典：道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集

【リーディング・ラインの整備事例】



出典：松陰神社通り 松栄会商店街振興組合 HP

出典：松陰神社通り 松栄会商店街振興組合 HP

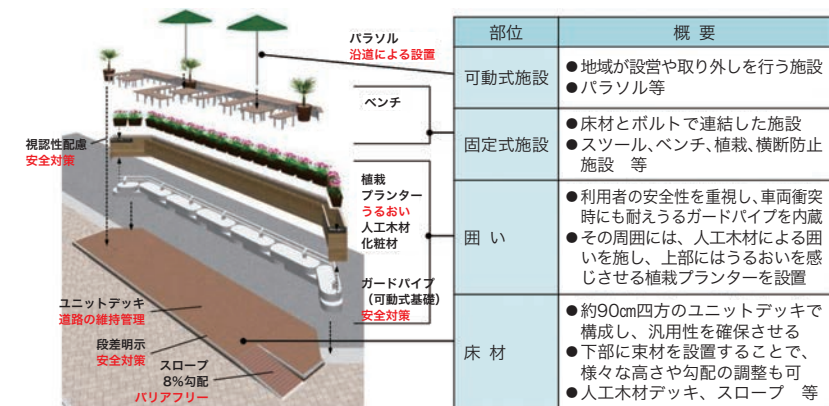
■なお、これらの設えについては、プロジェクトの当初から必要以上に作りこみすぎてしまわず、様々なアクティビティが受け止められるよう、まずはムーバブルチェアや仮設のファニチャー等を活用する等、フレキシブル

な「作りこみすぎない」設えをすることにより、将来的な空間利用の可能性を広げ、ひいては利活用の促進にも資するものと考えられる。

事例 仮設のファニチャーを活用したフレキシブルな設え

(兵庫県神戸市 KOBE パークレット)

KOBE パークレットは可動式基礎のガードパイプやユニット式になっているデッキ等、移動や分解が可能な構造により製作されている。



出典：神戸市資料

事例 将来的な空間利用の可能性を広げる社会実験

(東京都千代田区仲通り「丸の内ストリートパーク」)

5 日間の社会実験において車道上に本物の芝を張り、その上に可動式のイスやテーブル、特設遊具、ヒュッテ（小屋）等が設置された。
普段は車道となっている場所でピクニックをしたり子ども達がごろ寝で遊んだり、「丸の内仲通りが 100 時間限定の公園に」というキャッチフレーズのとおり、歩行者は普段とは全く異なる仲通りの使い方を体験した。



出典：NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会資料