

令和元年度 街路基盤整備事業推進大会 特別講演

ストリートイノベーション

～ 公共空間からモビリティを考える ～



2019/11/21

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

「みち」空間を考える。

「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。

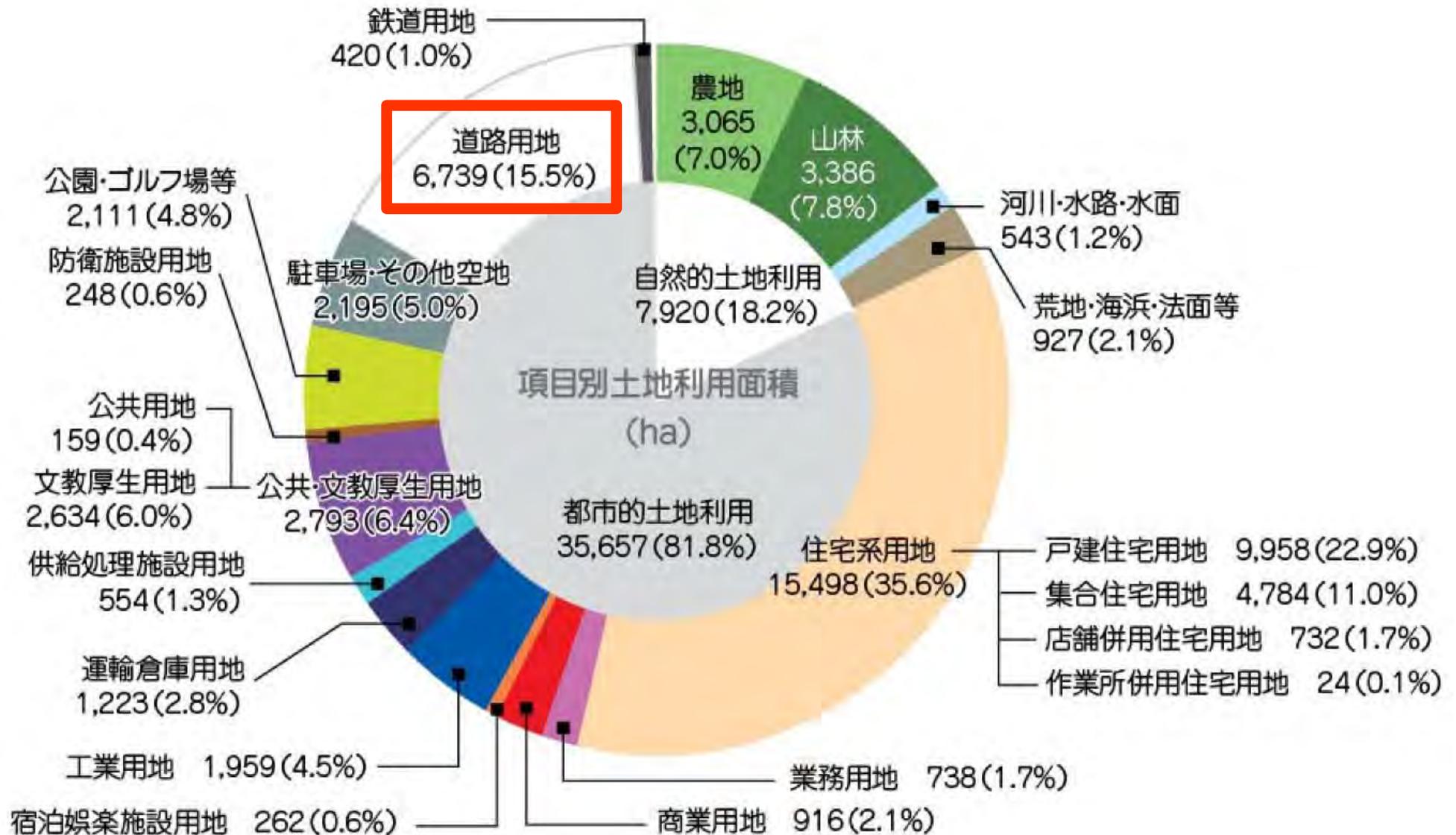
ストリートは、まちを表す「窓」である。



まちのアイデンティティを感じる空間づくり
【姫路駅前広場と大手前通り（姫路市）】

都市の1/5は、道路。

都市的土地利用の19%



「道路構造令」と「街路構造令」

【1919~】

【1919~1952】

旧道路法下では、みちに、「道路」と「街路」の二つの概念が共存していた。



街路構造令 における主要な規定

- ※幅の広い「広路(24間以上)」と「大路(6間以上)」は車道と歩道を区別し、各側の歩道幅は全幅の1/6を下回ってはならない。
- ※遊歩道には並木を植栽すること（交通上問題なければ歩道にも）
広幅員街路には植樹帯を設けること
- ※交差点には、必要のある場合は、「広場」を設けること
- ※街路に必要となる構成要素の構造・寸法・素材（街路路面の舗装）の規定
- ※横断勾配・縁石・街渠の規定



1952年の（新）道路法施行の際に街路構造令は廃止。
滞留（活動）空間の位置づけが道路上にない。

「移動」(交通)のあり方が変わってきた。

社会的な変化

インフラ網の充実

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

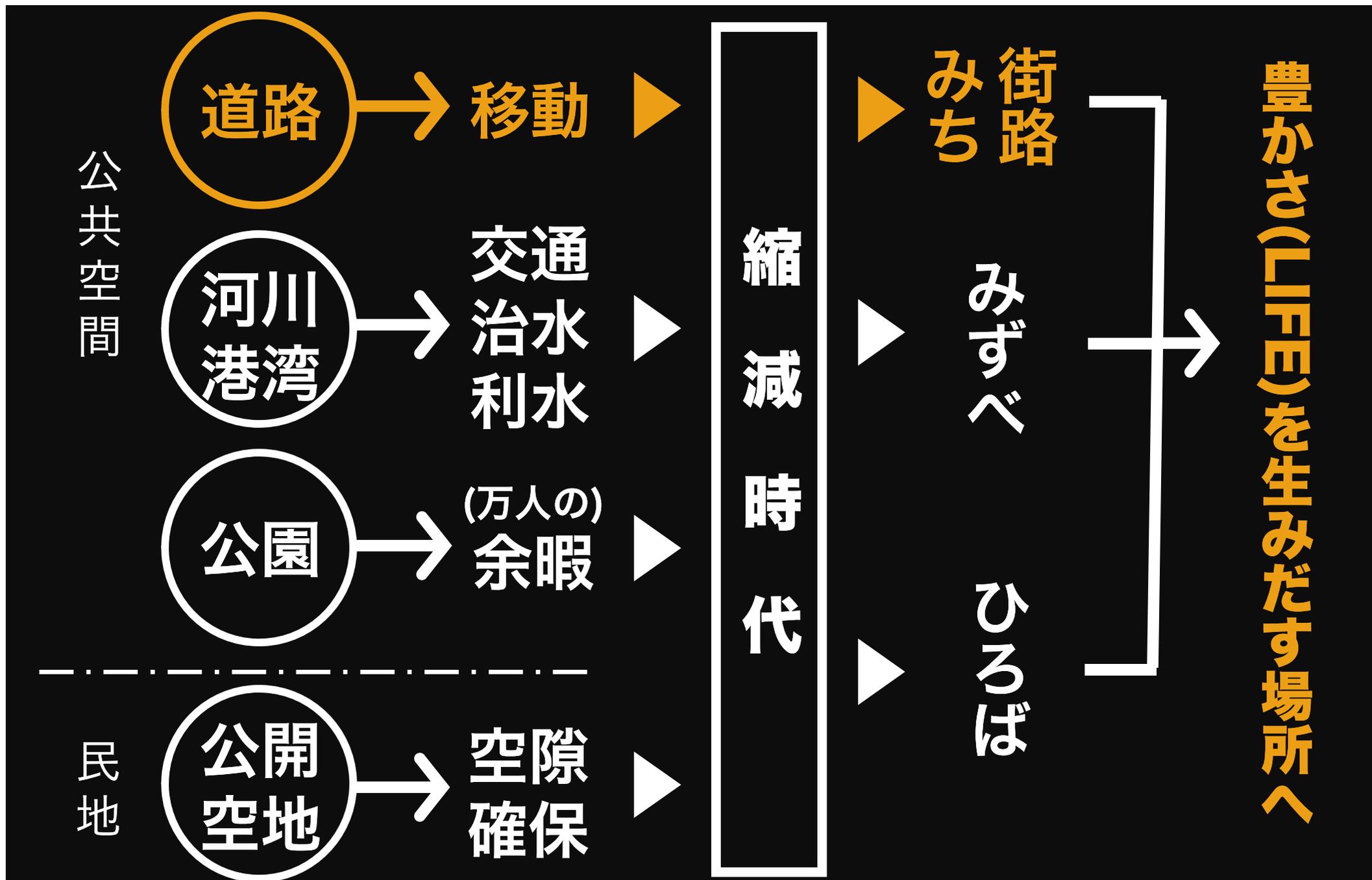
IoT/自動運転/MaaS
動かずに活動できる時代

TOD/TDM/MM

WALKABLE CITY
歩行者空間の充実

活動できる
公共空間

公共（的）空間のあり方も変わってきた。

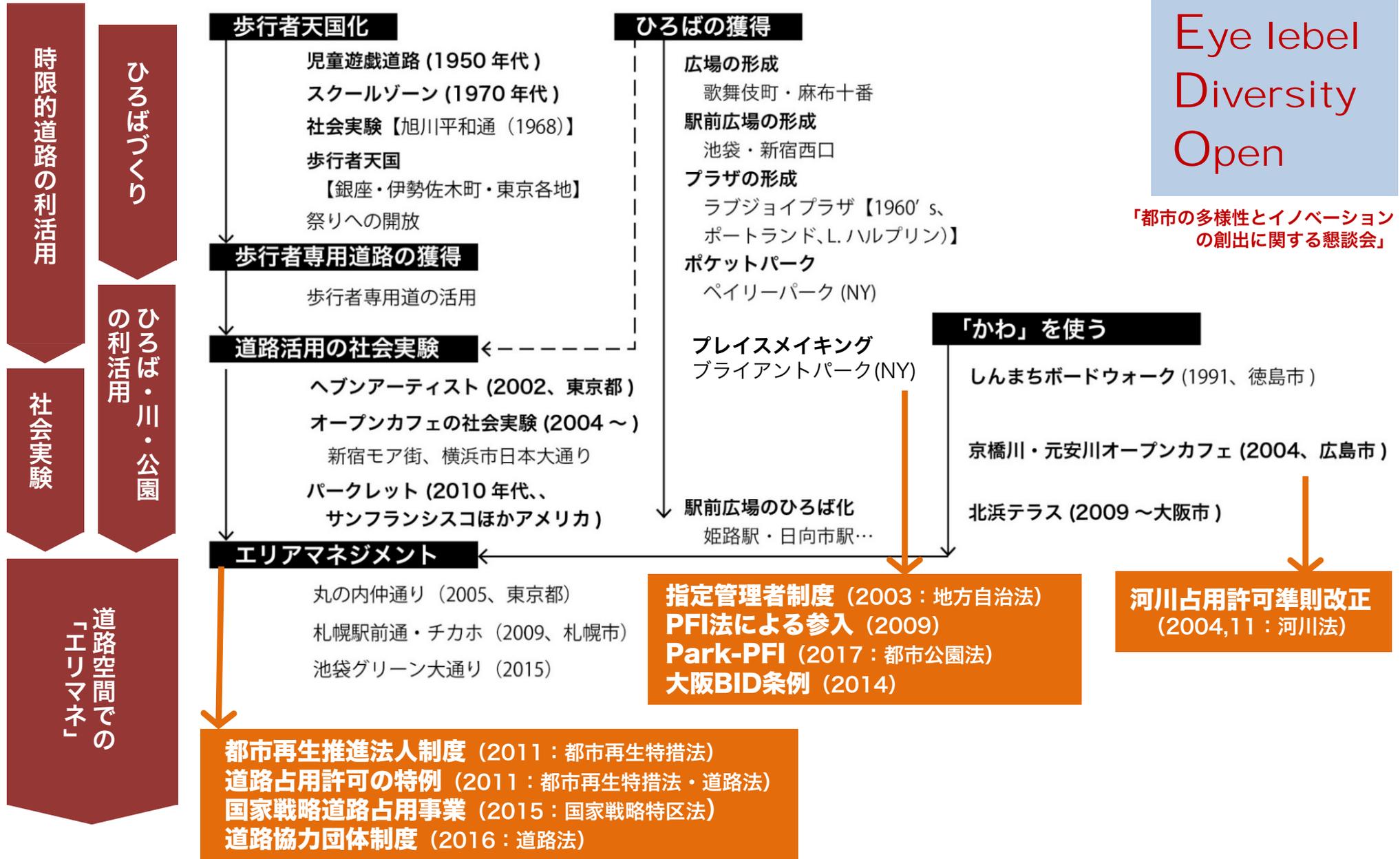


公共空間を「使う」ための仕組み。

⇒ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」 WEDOへ (国土交通省)

Walkable
Eye level
Diversity
Open

「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」



みちをアップデートするための小さな活動



神田警察通り賑わい社会実験 (千代田区)



SHINJUKU STREET SEATS (新宿区)



12チームによる面的なエリアをまとめたパブリックスペース利活用実験(10/23-29)



運営主体：新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会 (地域・国・警察・東京都・新宿区他)

道路空間を活用した賑わい創出実験
荷さばき集約化+駐車場所・時間の適正化実験

時限的・実験的な段階にとどまっている。



おおみやストリートテラス (さいたま市)
都市計画道路予定地を暫定的に用いた社会実験



中央一大通り まちびらき (石巻市)
拡幅した都市計画道路を使いこなすプロジェクト

ストリートのあり方を「アップデート」(更新)する。

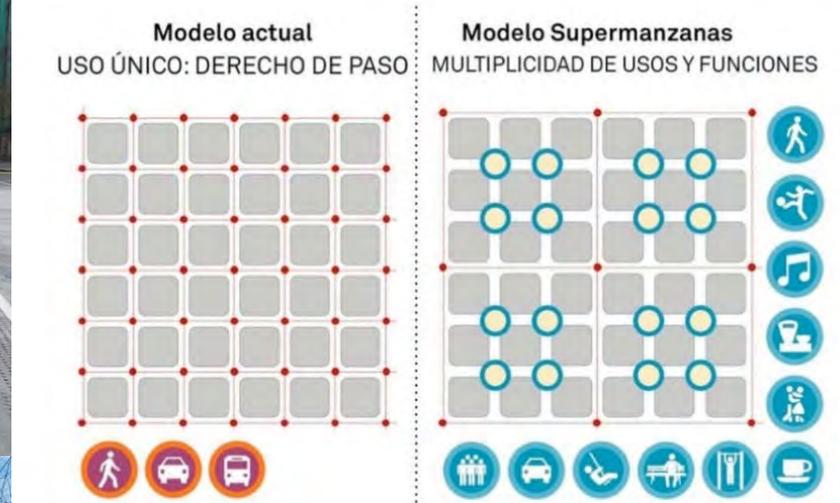
プラザプログラム (ニューヨーク市)



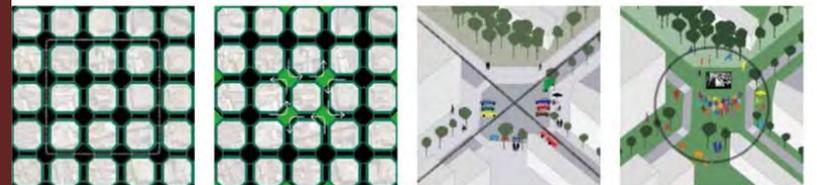
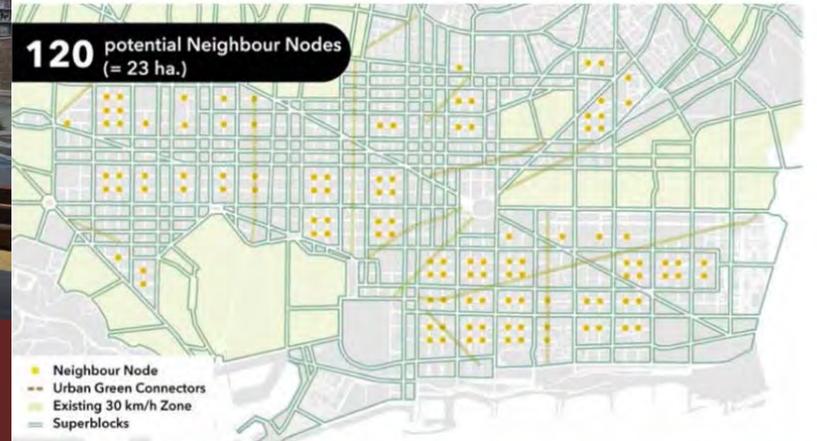
- **タイムズスクエア広場**：自動車に埋め尽くされてしまった道路空間を人間のために取り戻すために、一夜にして舗装を変え、にぎわいのための空間に仕立て直す。
- **プラザプログラム**：**ブルームバーグ元市長**による公共空間の再編政策と、**建築家ヤン・ゲール**による詳細なアクティビティ調査を基にしつつ、**元交通局長ジャネット・サディク=カーン**の戦略と調整、尽力により、お金をかけずに公共空間を実現。

ストリートのあり方を「アップデート」(更新)する。

スーパーストリック プログラム (バルセロナ)



資料提供：阿部大輔氏



■スーパーストリック計画：1850年代、イルデフオンソ・セルダの都市計画で生まれたグリッド都市は、**133m×3街区=400mごと**に設計されていた。改めて400mで自動車交通を捉えなおし、**内部を歩行者のための空間**に創り替える。

ストリートのあり方を「アップデート」（更新）する。

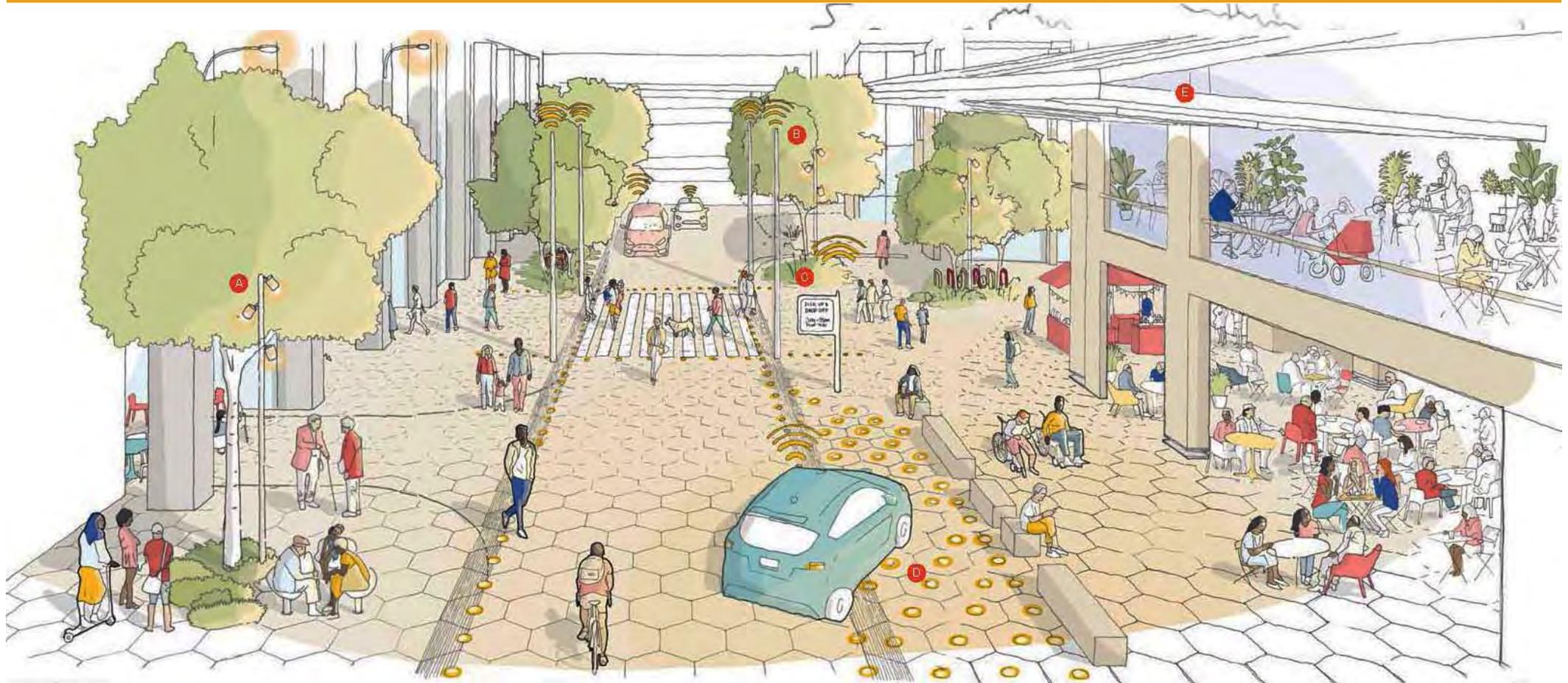
シェアドスペース（ロンドン・エキシビションロード）



- **シェアドスペース**：あえて各交通手段の空間を区切らず（境界を曖昧にして）、共存させることで交通静穏化と多様な使い方を導く。
- **エキシビションロード**：ロンドンの自然史博物館前にあるシェアドスペースを実現したストリート

ストリークのあり方を「アップデート」（更新）する。

SIDEWALK TORONTO (トロント)



The Quayside Plan

出典：“Toronto Tomorrow” by SIDEWALKLABS

- Google社SIDE WALK LABSによる新たなセンシング社会の都市提案
- 都市のセンシングに基づき、時間帯や状況に応じて街路空間が変化する。
- トロント市におけるSIDE WALK TRONTにて実装に向けて計画。

ストリートはまちとの「接点」である



Mobility as a Service

MaaSから生まれるその先の価値とは？

Homme de Fer 駅(ストラスブールのLRT駅)

「小さな交通」 (スモールシェアモビリティ) を活かす

「速い交通」のためにつくられた空間を、いかに、「遅い交通」のための空間に変換することができるか？

【速度(D/T)】

高速



シェアカー
チョイモビ

折りたたみ
電動バイク

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。

中速

オンデマンドバス

アシスト付自転車



セグウェイ

電動キックボード



シニアカー

低速

手押し車
ベビーカー



短距離



中距離

長距離

【距離(D)】

バッテリー充電型三輪スクーター

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)

近年盛んなスローモビリティ社会実験

ストリートのあり方を「アップデート」（更新）する。

Better Market Street (サンフランシスコ市)

歩道を分割して、豊かな歩行ー滞留空間を生み出す。



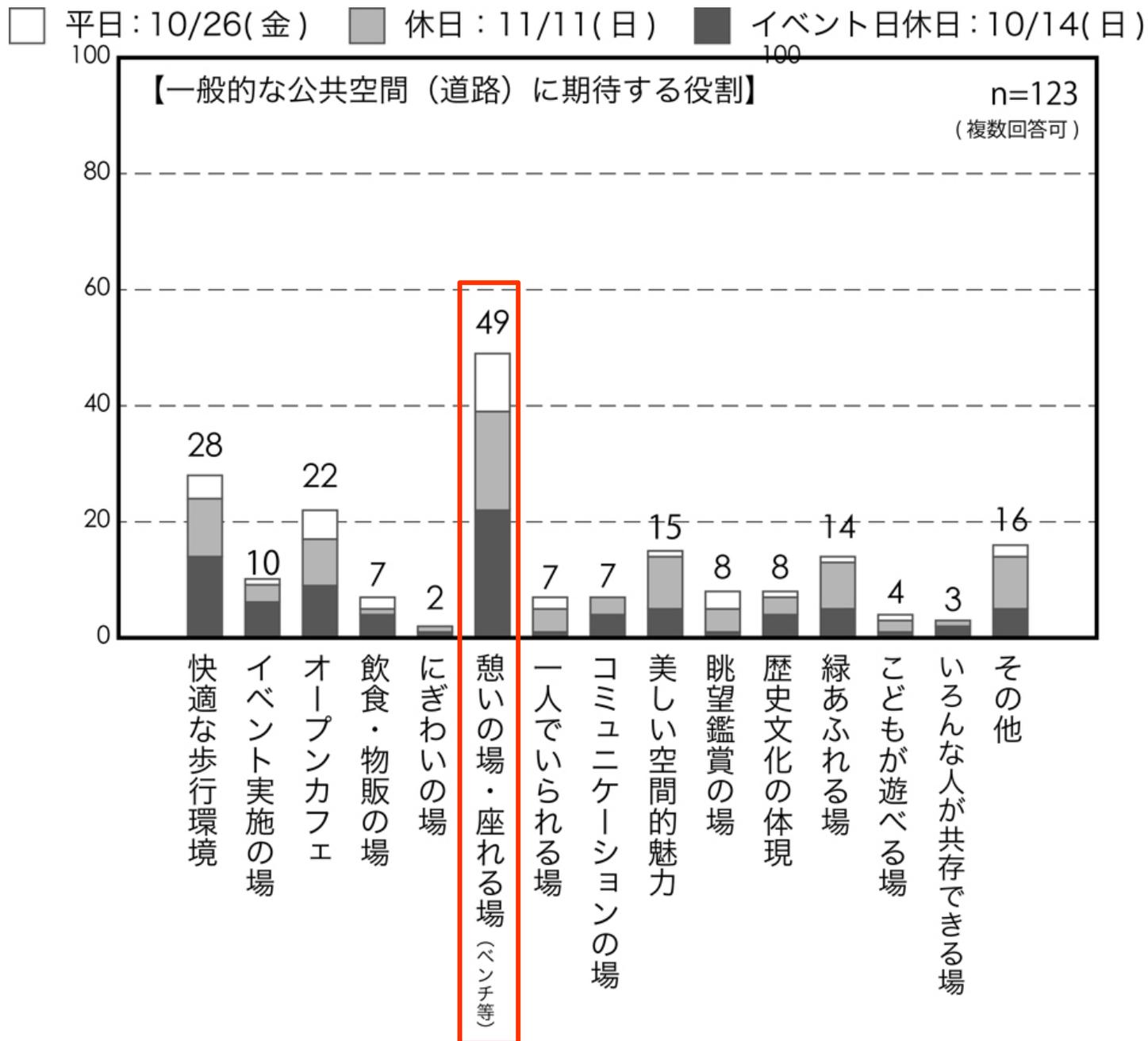
出典：“BETTER MARKET STREET” by SFMTA Board of Directors Meeting

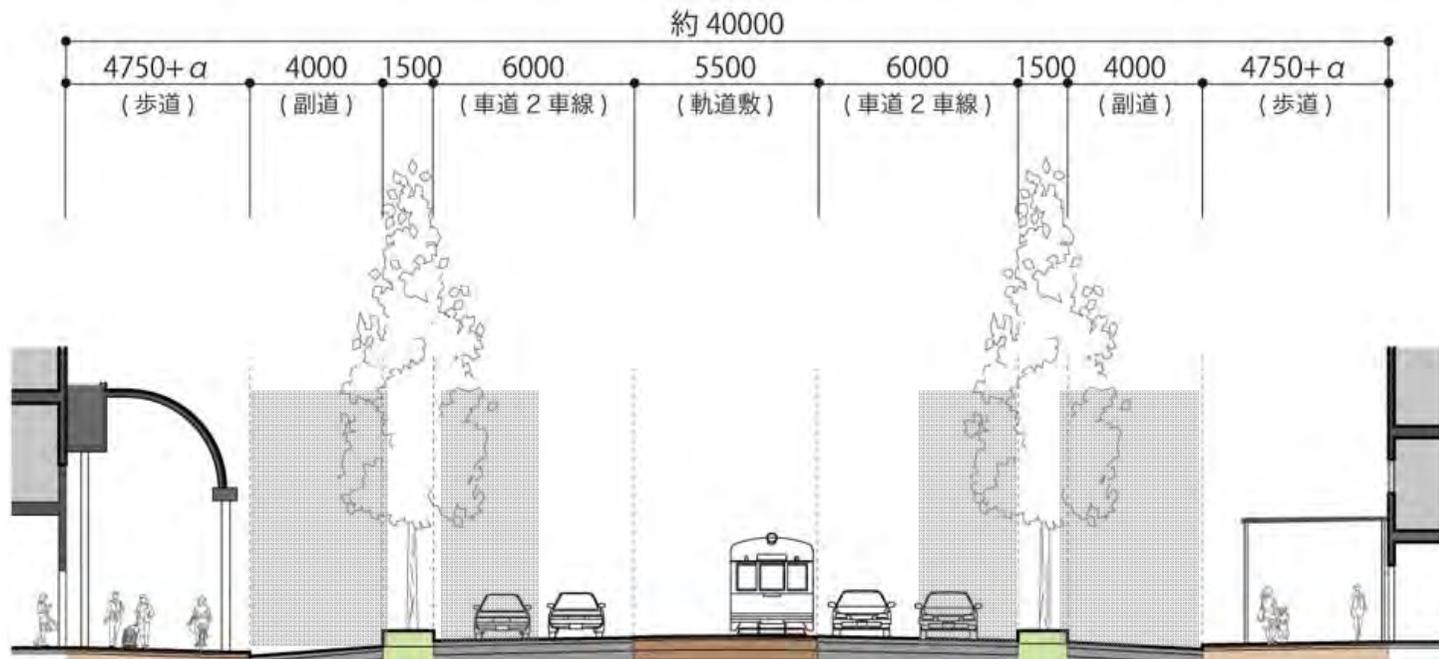
■ サイドウォーク（歩道）を役割ごとにわけ、効率的に移動と滞留ができるように工夫している。

■ フロンテージ（店舗前）・ファニッシングゾーン（滞留）・バッファゾーン

ストリートに「憩いの場」が求められている。

「公共空間（道路）に期待する役割」調査の結果





花園町通り道路再配分と滞留ゾーン (松山市)

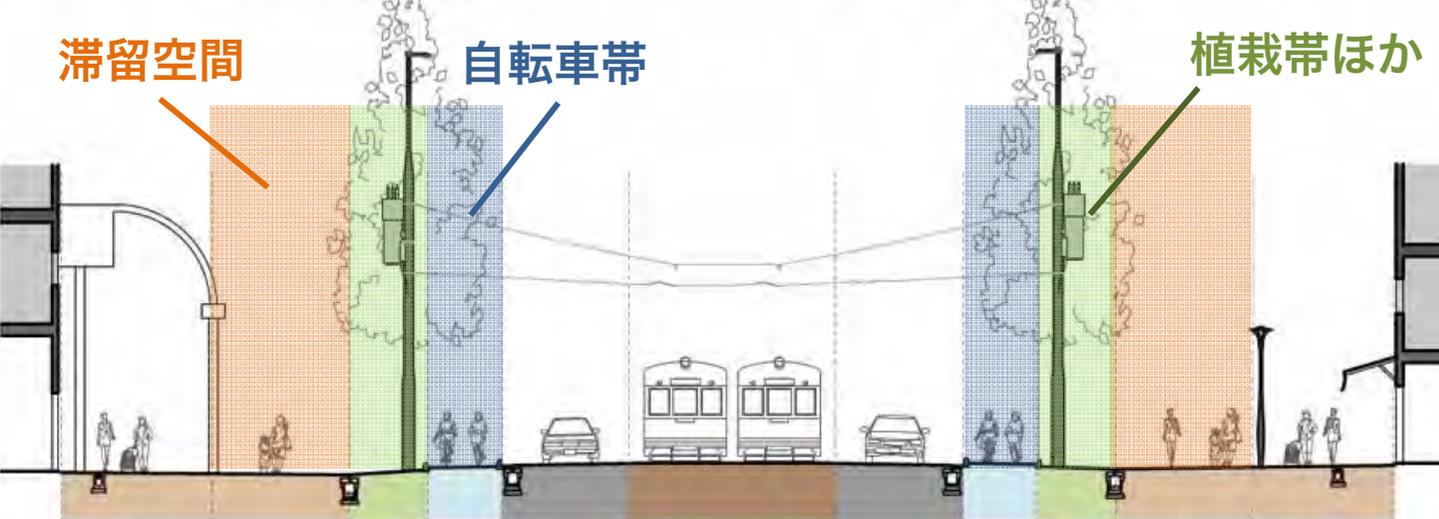
側道空間を歩行者系空間として再配分、車線を減少させて自転車道を確保。



滞留空間

自転車帯

植栽帯ほか





花園町通り道路再配分と滞留ゾーン（松山市）



側道空間を歩行者系空間として再配分、
車線を減少させて自転車道を確保。

ストリートは、出会いの場である。



柏ストリートパーティ【柏市】

場所：柏市中心市街地（東口ハウディモール）
運営：UDC2（一般社団法人柏アーバンデザインセンター）
共催：柏駅前通り商店街振興組合

柏の街に一日限定のパーティ・ストリート。準備や撤収も参加者や住民とともに実施。

ストリートは、公共的な空間である



出典：朝日新聞フォトアーカイブ

豊島区南池袋の「**遊戯道路**」1971年（朝日新聞フォトアーカイブ）
⇒高度成長期(60年代～)に供給が不足するあそび場空間に対して
時限的・多機能的・柔軟に道路を広場的に活用を実施。

整備 × 管理 × 利活用 によるスパイラルアップサイクル

ハード × ソフト × 人

Space

Place

Activity

整備

定着化／見直し

安定化

整備した状態が常に維持されるためには、管理による安定化が必要

街路空間の
スパイラル
アップ
サイクル

使われ方により空間を見直し、その状態を定着化するために整備が必要

管理

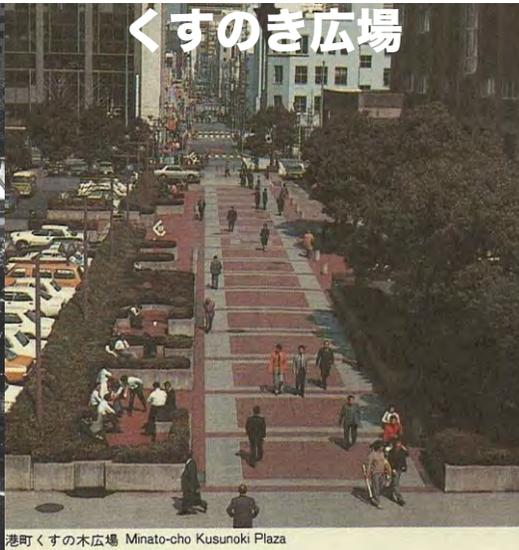
利活用

豊かな空間の使い方を目指して活性化・実験を通じた利活用が必要

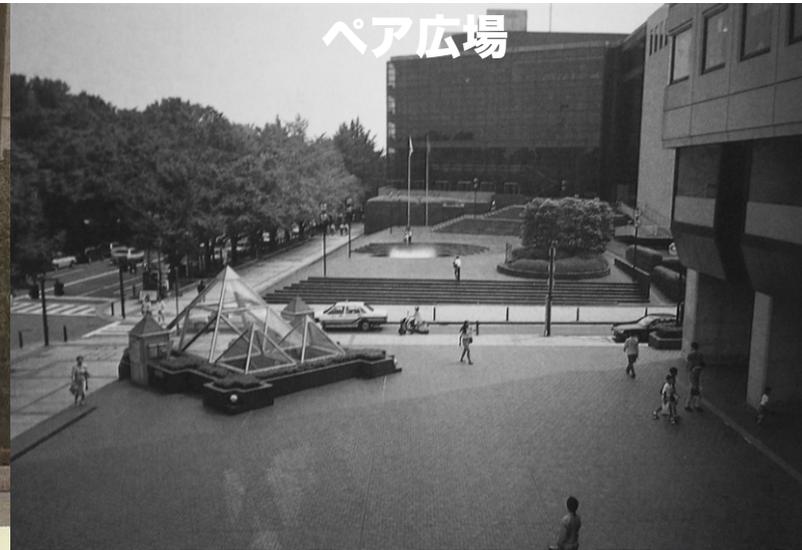
活性化・実験



開港広場



くすのき広場



ペア広場

港町くすの木広場 Minato-cho Kusunoki Plaza



象の鼻パーク



太さん橋



大通り公園



グランモール公園



都市デザインのレガシー・ヨコハマ

都心部のストリート：大きなミッション（構造上の位置づけ）をもつ。

緑の軸線構想の実現

みなととまちをつないで、人にやさしい都市空間を創る。



日本大通り ハード-ソフト一体型マネジメント



1870頃：R.H.ブラントン設計
【歩道12m】



1923-：震災復興による再整備
【歩道7m】

2002-
魅力ある都市空間として再整備 【歩道13.5m】

ハード整備における質の確保と、ソフト運営による利活用を合わせて組織的にマネジメントしてゆく。

日本大通りの公共空間マネジメントシステム

日本大通り活性化委員会 と オープンカフェ の取組み

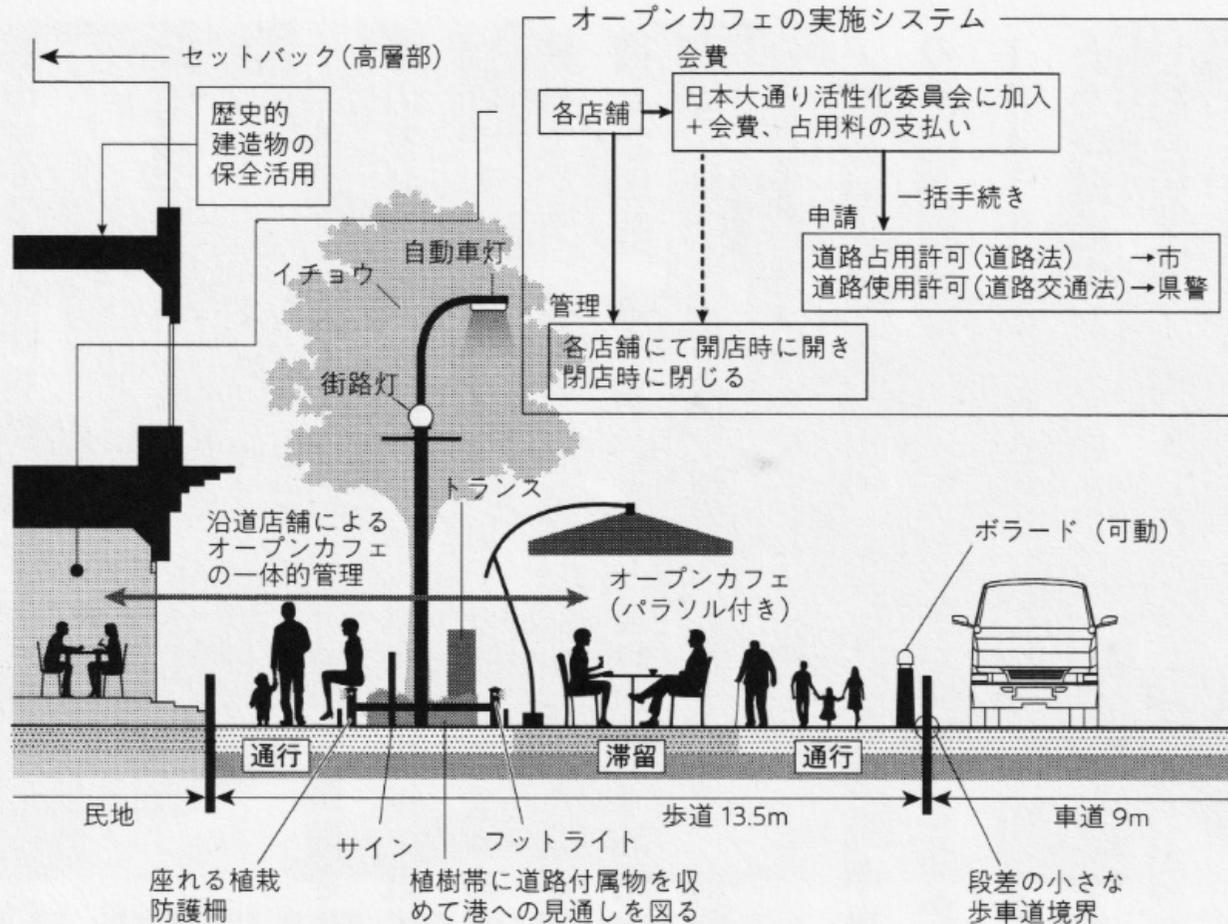


図2 日本大通りの街路整備とマネジメント



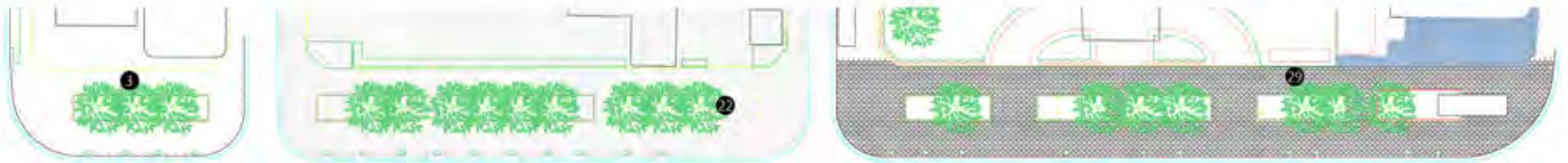
—日本大通りでイベントをお考えの方へ—
近年、地域の賑わい創出のためのイベントの場やオープンカフェとしての道路の利用など、道路空間の活用への期待が高まっています。日本大通りでは、年間を通してさまざまなイベントが開催されており、来場者が10万人を上回るイベントも実施され、日本大通りのポテンシャルの高さを示しています。日本大通りの景観や利便性などを活かしてのイベントをご検討ください。
本イベント実施ガイドは、日本大通りでのイベントを円滑に実施する手法をとりまとめました。ぜひご利用ください。

緑の軸線構想(1970年代)を下敷きにしながら、2002年の整備で、歩行者と滞留者両方にとって快適な場所(=ひろばみち)として整備し、オープンカフェの設置も可能となっている。日本大通り活性化委員会という沿道組織がイベント・カフェ・活動をマネジメント。

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

ストリートアクティビティにおける **沿道と環境** の影響

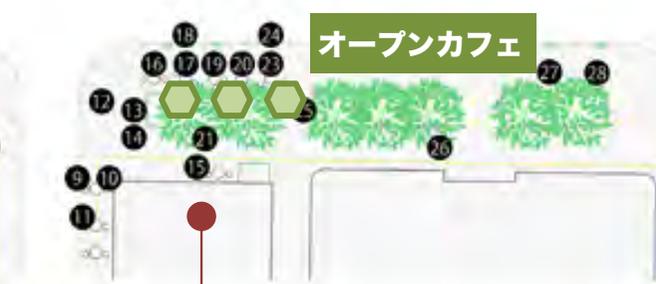
← 関内駅 **データドリブン (データ駆動型)** で マネジメント を考える。 象の鼻パーク →



オープンカフェ

THE BAYS

(旧関東財務局, DeNAベイ)



オープンカフェ

Gooz

(開放型コンビニエンスストア)



オープンカフェ

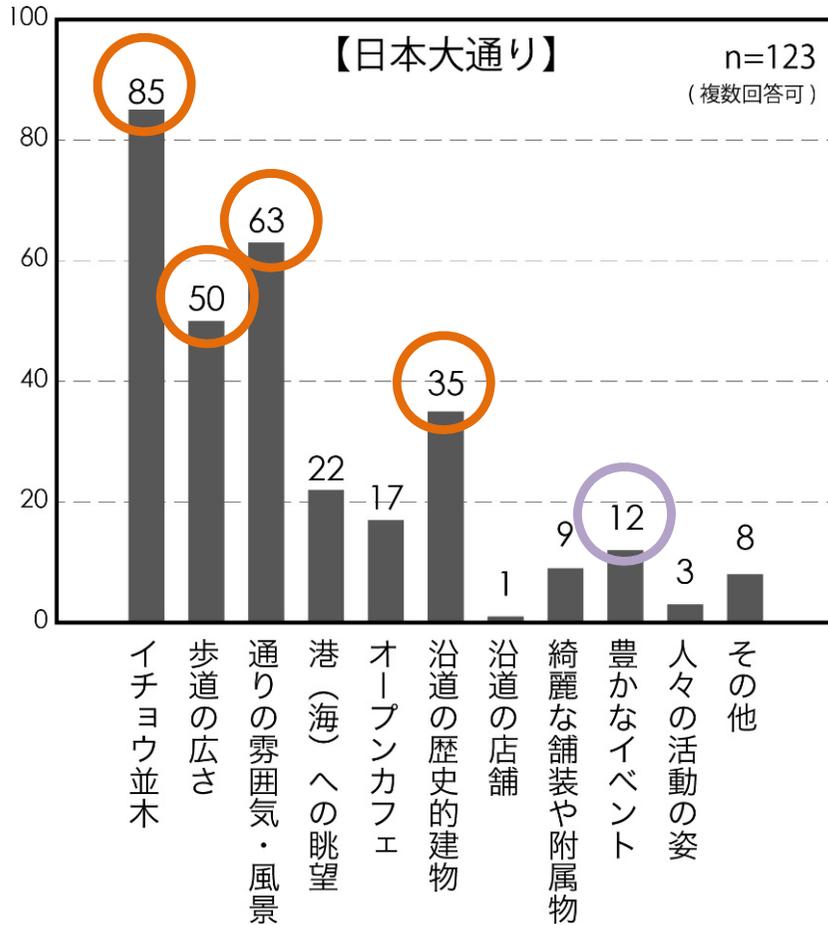
アルテリーベ

(レストラン)



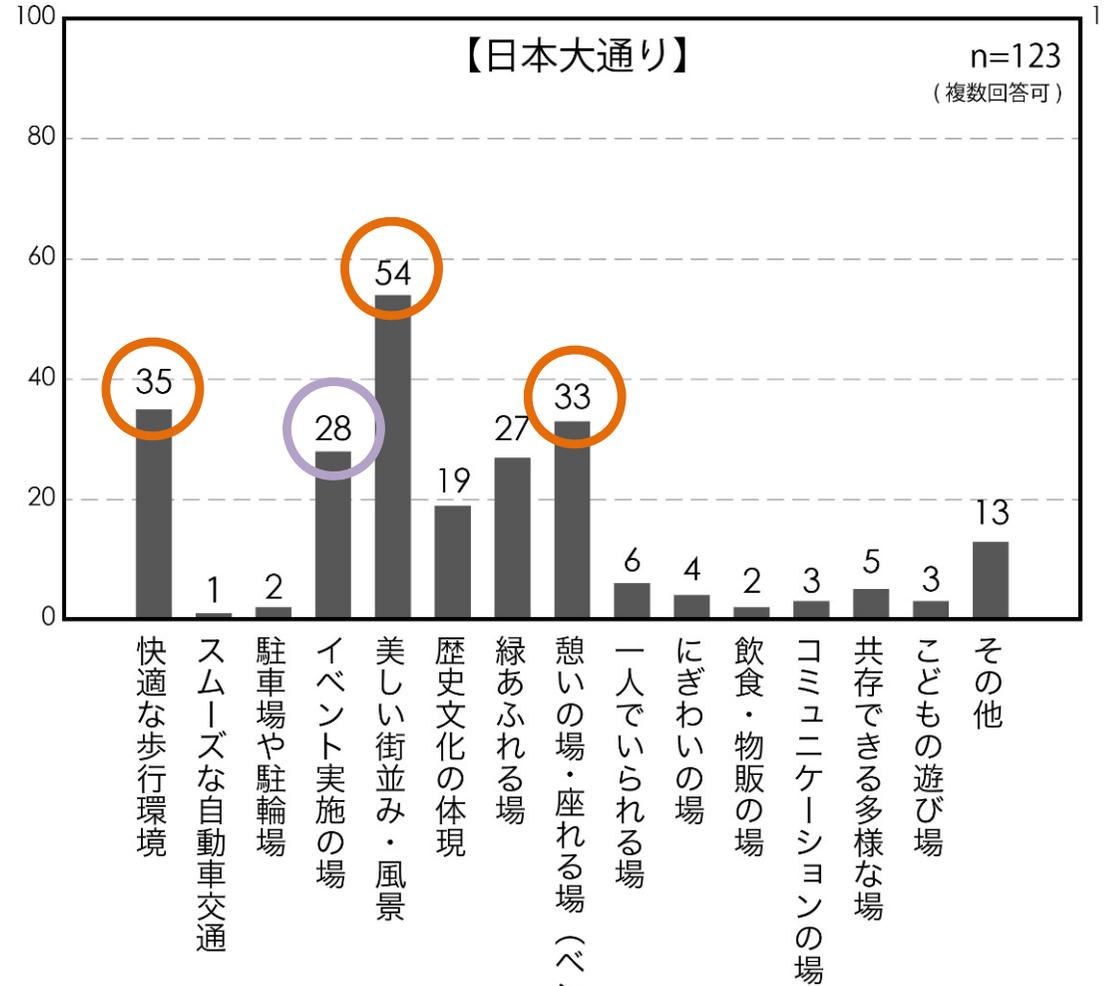
期待されるストリートの個性と風景

【日本大通りに感じる魅力】



⇒ イチヨウ並木/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

みちを「使いこなす」まち、横浜



面的連動展開型

11月3日（祝）の関内外の取組み [図は2017年]

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





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。



OPEN WEDDING!

STREETPEDIA で検索ができる。



STREETPEDIA

SIZE

総延長
100 m ~ 1560 m

最大幅員
12 m ~ 50 m

都市規模
6,334 人 ~ 514,865 人

夏場の平均気温
20.2° ~ 26.9°

GENRE

ジャンル

- その他
- その他
- 復興
- 歩行者専用化
- 歩行者専用化
- 歩行者天国

シンボルロード整備事業

観光歩廊

重要拠点地区（しゃれ街集約）

災害復興

所在地

利活用等

国際観光地立地活用事業

道路活用許可の特例

ストリートの特性

アーランド

公共交通優先化

歩行者天国

歩行者専用

滞在空間整備

立地の特性

重要地区

地区計画

建築規制あり

沿道用途地域

商業地域



松山ロープウェー通り
愛媛県 松山市



中央一大通り
宮城県 石巻市



松山ロープウェー通り

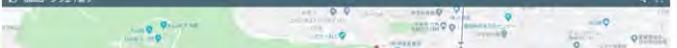
愛媛県 松山市 商店街 民間マネジメント

かつては幅員12m、両側2車線で歩道空間の狭かな道路であったが、1999年に電線共同溝整備事業に指定されたことを契機として、整備に向けた意見交換・検討が開始された。賑わい形成に向けて歩行者空間の拡幅が検討されるも、意欲を削減することで東街者の減少が危惧されたことから、2003年に東通を一歩路にする社会実験を実施してその効果・課題の検証が行われた。実験の結果、東街者が増加することが確認されたことで取り組みが深まり、2006年に整備を完了した。整備に基るプロセスを通じて沿道の自主的なまちづくり体制の確立が進み、「ロープウェー街まちづくり協定書」「ロープウェー街まちづくりデザインガイドライン」の締結（2003年8月）や歩道のレンガ舗装の修復に向けたストック保管、休日の歩行者天国実施実験など、地域主導の取組みも進んでいる。なお、整備後にロープウェー街沿道の地価上昇率は全国トップクラス、空室率も著しく低減するなど、目に見えない形で効果が確認される点も特徴である。

STREET INFO

所在地	愛媛県 松山市 大広通	整備年代	2006年
都市規模	514,345 (2015年人口)	幅員	500m
種別	歩道	最大幅員	12m
夏場の平均気温	26.3°C		
冬の平均気温	6.6°C		
都市計画	商業地域		
その他	都市景観大賞		
マネジメント組織	松山ロープウェー商店街		

MAP



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使いこなし：多様な役割を挿入し、シェアする

⇒ 多様な活動を受け入れ、共有しながら豊かさを育む。

②小さな実行と個性：動きながら個性を見つける

⇒ 小さくても実験・実行を繰り返し、通りの個性につなげる。

③オープンエンド：出会いと関与の枠を広げる

⇒ まちと人と情報が出会うオープンイノベーションの場に。

④スマートストリート：環境と情報、モビリティの進化

⇒ 居心地のよいストリートを生みだすための技術支援