

第1回「全国街路空間再構築・利活用推進会議」 開催レポート

「街路に人を、にぎわいを」 “マチミチ会議”で街路活用の機運高まる



まちのにぎわいの創出の必要性は認めながらも「では何をすればいいのか」と、踏み出すべき一歩が踏み出せずにいる地域も多いのではないだろうか。街路空間の主役を「車」から「人」へ。街路＝「マチミチ」のあり方を考える全国会議が国土交通省 都市局 街路交通施設課主催のもと東京銀座で開催された。各地の自治体関係者が多数訪れた会議の様態をレポートする。

まちづくりの重要性、とりわけ、まちにおけるにぎわいの創出の重要性が指摘されるようになり、自治体あるいは地域ごとにまちづくりに関する大小様々な取り組みが計画され、また、実行されている。にぎわいの創出に欠かせないのは、人が安全に、そして快適に行き来できる、人を中心に据えた空間の確保だ。人が行き来する空間はつまり「道」「道路」と言い換えることもできるが、端的に言えば、この道路の主役を（事実上現在の主役である）「自動車」から「人」へと変えていこうというのが「にぎわい創出」の大きな要点となる。

国土交通省 都市局 街路交通施設課は「世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使用して、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取り組みがすすまられています。これらの取り組みは都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力につながっています」とし、「近年、国内でも、このような街路空間の再構築・利活用の先進的な取り組みが見られるようになりました」と機運の高まりを捉えた上で「しかし、多くの自治体では、将来ビジョンの描き方や具体的な

進め方など、どう動き出せばいいのか模索しているのが現状」という日本における「まちづくり」の状況を踏まえ、「全国の街路・まちづくり担当者等が一堂に会し、有識者の講演や先進的に取り組んでいる自治体担当者らのパネルディスカッションを通じて、街路空間再構築・利活用に関する知見を深め、新たなまちづくりを全国に展開していくことを目指します」として、去る3月13日に「第1回全国街路空間再構築・利活用推進会議」を東京都銀座にて開催。全国から地方公共団体職員をはじめとする関係者が集まった。

DATA 日時：平成31年3月13日
会場：銀座フェニックスホール（東京都中央区） 主催：国土交通省 都市局 街路交通施設課

基調講演 「これからの街路空間への期待」

東京藝術大学 准教授／アーバンデザインセンター大宮 副センター長 藤村龍至氏

会議は東京藝術大学 准教授でアーバンデザインセンター大宮 副センター長である藤村龍至氏の基調講演からスタート。「これからの街路空間への期待」と題し、街路空間を活用する取り組みをどのように進めるか、そして地域の人をどのように運動に取り込んでいくべきかをテーマに、具体的な取り組み例を交えながら講演を行った。

まずはニューヨークの事例を取り上げ、「都市戦略に『公共空間』が位置づけられている。ニューヨークの大きな転機は2005年。2012年オリンピックの開催地に立候補していたものの同年の選考においてロンドンに敗北。その招致活動で提案していた都市計画、まちづくりをそのまま活かすことで、まちの課題



解決への機運が高まった」と指摘（図A）。街路空間の課題について『ストリート』とは、都市としての視点では『空地（くうち）』であるが、道路としての視点では『通行機能』であり、この考え方の違いを踏まえ、『都市の空地としての価値を交通から取り戻す』という認識が必要だ。本来、住居と沿道と街路は一体的に形成され、それがストリートとして成立する。ヨーロッパ等で見られる、長い時間を掛けて卓抜した都市形成と建築類型が結びついて成立する『タイポ・モルフォロジー』的空間例は、街路を空間として捉えようという考え方の説明として成立する。『街路+空間+沿道建築物』は一体的に形成されるべきで、日本でも京都のまちはその一例といえる」とした。

しかしながら、日本では多くの地域で「近代化の流れの中で、『住宅は住宅、街路は街路』と分断的な開発整備が進み、一体感がなくなってしまった」ものの、今では『ストリートデザイン』といった呼ばれ方で、街路の一体感を取り戻す試みが各地で行われるようになって

きている」とし、その一例として、氏が実際に携わった埼玉県さいたま市大宮地区の例を取り上げた。同エリアでは、2013年頃から公共空間の形成に関する取り組みが始まり、まちづくりの機運が高まっていったという。大宮駅東口エリアではシェアサイクルのポートと公衆トイレの建屋の屋上に広場を設けるなどし、その後、氏が副センター長を務めるアーバンデザインセンター大宮が設立、大宮区役所前の道路予定区域を人が集う広場として活用する取り組みなどを行っている。「簡易店舗の出店などにより、街路空間における新しいプレイヤーが可視化されるのは大きな利点」であり、実際に区内外から様々な事業者が参画、出店したとのこと。

また、このような公共空間としての道路空間を使ってまちの新しいプレイヤーを育てる方法論＝「ストリート・インキュベーション」として街路空間の活用からさらに商業振興、産業振興へと発展させる取り組みも行われていて、「道路はいろいろな人が目にする場所であるという点に注目すれば、街路の活用の可能性も広がると考えている」。2018年10月には「おおみやストリートテラス2018」と称し、駅のそばの駐車場（コインパーキング）を活用して店舗ブースを設け、イベントの開催などを実現。「『通り沿いのコミュニティ』創出の試みと位置づけ、発展させていきたい」（次ページ図B、C）。

次の事例として取り上げたのは愛知県岡崎市。中心部全体が公共空間で、まち全体の活性化を目的に「乙川リバーフロント地区整備計画」を策定。この流れの中、殿橋周辺河川区域では公有地の有効活用として地域の店舗の出店などが行われ、そこで店舗を知った新規客の実

開会挨拶

都市空間のリノベーションが始まっている

国土交通省 都市局長 青木由行氏



「戦後、都心部に人口が集中していた時代では宅地整備が急務であり、同様に道路の整備も求められ、それぞれがそれぞれの分野で進んでいました。そんな中、平成の時代になり、広島太田川の河川でカフェをオープンするという取り組みがあり、それを契機に道路でも同様のことができないか、という機運が高まり、特区での対応なども始まりました。人口減少、長寿命化の流れの中、いろいろなことへの取り組みが始まっています。まちでの商機、投資、雇用がまわる仕組みづくり、あるいは健康寿命を重視し、出かけたくなるような環境づくりなどが進められています。これは、いくなれば都市空間のリノベーションです。

このように街路空間を交通ネットワークとしてのみ捉えず、街路に隣接、近接する公園や施設など他の空間と一緒に捉える。訪れる人の視点で捉える。そのような動きが始まっています。今後もそのような取り組みのプラットフォームづくりを進めていきたいと考えています」

店舗への誘致効果などがあった(図⑩)。連尺通り生活社会実験では、沿道建物からテーブルや椅子が出され、くつろぎ空間として利用するなどした(図⑨)。これら取り組みを今後繋げる「将来像

についてワークショップ開催なども行われている」とし、埼玉県川越市のストリートデザインを例に、「景観デザインを含め、50年後の将来像を見据えることも重要」と指摘した。

これら「ストリートデザインから仕掛けるまちづくりプロジェクトからの学び」として「道路予定区域に着目」「ストリートと商業地域の間に動きをつくるストリート・インキュベーション」「道路・河川・講演・商店街を一体化し構想」「生活社会実験を通じて『新しい日常』をつくる」といった点を挙げた。

講演の最後に、「公共空間マネジメントの担い手像」は「自治会、老人会等の『地縁組織型』、団塊の世代を中心としてNPO法人等を設立するような『穏やかな連帯型』、団塊ジュニア世代でソーシャル・ネットワークを形成し、マルシェで交流するような『小さな交換経済(スモールビジネス)型』の3つの世代それぞれの役割分担を意識し、シェアすることが必要」と強調した。



るようにするなど、エリア全体が潤う構造に。店舗数も増え、道路上で結婚式が行われたことも。なお、補助金に頼らない取り組みとして成立している(図⑫)。

渋谷区は「道路空間再構築の取り組み」として「誰もがめぐる歩いて魅力ある街の基盤整備」を基本構想に据え策定中。荷捌きスペースの整備などで歩行空間を確保、宮益坂社会実験ではパーキングメーターの台数を減らし、かつ、利用時



パネルディスカッション「はじめの一歩の踏み出し方」

続いて行われたパネルディスカッションは藤村氏をコーディネーターに、大阪市、さいたま市、北九州市、渋谷区、そして国土交通省の各担当者がパネリストとして登壇(図A、B)。テーマは「はじめの一歩の踏み出し方」で、街路空間の「利活用」をどうスタートさせるべきか、前例のない取り組みの始め方について、それらを先行して実施している自治体の事例を参考にしようというもの。

パネリストが紹介した各自治体の取り組み事例は、大阪市は「御堂筋の道路空間再編」。平成29年に建設80周年を迎えたのをきっかけにした記念事業として、車中心から人中心へというコンセプトのもと、100周年時のフルモール化を将来ビジョンとして掲げ、平成29年度からはにぎわい創出社会実験等、道路活用の社会実験を実施(図C)。

さいたま市は「おおみやストリートテラス」に関する取り組み。

アーバンデザインセンター大宮を主体とすることで産官学民の連携をスムーズ化するための新たなプラットフォームの創出を図り、道路予定区域やコインパーキング等を社会実験に活用(図D)。

北九州市は商店街のアーケード撤去に合わせた道路の再編が民間による道路空間の活用繋がった例について、「歩いて楽しい公園のような通り」をイメージし、国家戦略特区の道路使用許可(境界から1.5m)を活用し、道路上にバーが出店、料理は商店街からテイクアウトでき



(写真向かって右から)渋谷区 都市整備部 渋谷駅周辺整備課 事業推進主査 叶卓二氏、国土交通省 都市局 街路交通施設課 主査 今佐和子氏、(コーディネーター)藤村龍至氏



(写真向かって右から)大阪市 建設局 道路部 道路課 課長代理 小松靖朋氏、さいたま市 都市局 都心整備部 大宮駅東口まちづくり事務所 主査 小林功氏、北九州市 建設局 道路部 道路計画課 柿野高弘氏

間を短く設定するなどし、路上駐車減の明らかな効果が得られた(図F)。

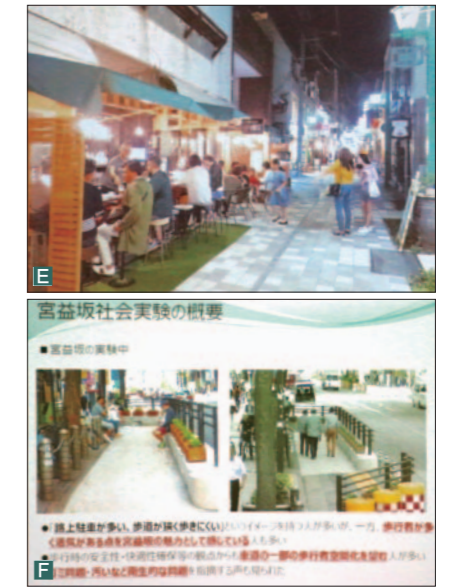
国土交通省では高速道路を歩行者空間化したパリなどウォークシフトの先進的事例、また、日本における各地の取り組み事例の現地勉強会について説明した上で、関係各所と連携しながら「居心地の良い歩きたくなる街路づくり」に取り組んでいきたいとした。

「はじめの一歩」をどう踏み出すかについて、大阪市の小松氏は「臆さずに地域の懐に飛び込むこと。率直に思いを伝えること」、さいたま市の小林氏は「流れに身を委ね、その一部になる」として、あまり突出せずに街路活用のムーブメントに乗ることが肝要と指摘。北九州市の柿野氏は経験から得た実感として「まちに飛び込んでみたら、思った以上にまちは開かれていた」とし、渋谷区の叶氏は幾度となく重ねてきた地域の人との協議を

得て得た知見として、まちに対する地域の人の思いを受け取ることの重要性について指摘した。

聴講者からは道路部局や警察署など、他部署との連携の必要性を指摘する声

上がるなど、来場者を含めた熱心な議論が展開された。国土交通省の今氏は「道路部局の関係者も『歩きたくなるまちづくり』を目指す思いは同じ。これからはもっと連携して取り組んでいきたい」と述べた。PP



次年度に向けて

現地勉強会は3都市で、次回“マチミチ会議”は神戸市で開催



来年度も現地勉強会、および第2回会議の開催が決定。現地勉強会は松山、仙台、岡崎で、第2回会議は神戸市でそれぞれ開催されること、そして、会議に通称を設け、『マチミチ会議』とすることが、国土交通省 都市局 街路交通施設課長 本田武志氏より発表された。「『このミチからマチが変わる』をテーマに、人の生活に役立つような道を増やしていきたい、との思いを込めました。『街路』の訓読みは『まちみち』です。これまでの街路のいいところは継承しつつ、新たなステージに進みたいと考えています。今後も街路活用の支援を続けてまいります」



次回開催都市挨拶 神戸市 都心再整備本部 都心再整備部 都心三宮再整備課 課長 清水 陽氏

「街路をまちのため、人のために使っていくためのノウハウを、自治体が連携して共有することで、取り組みが全国に広がっていくことを願っています。今後のいいムーブメントを作っていけるような会議とするため準備を進めてまいります。神戸でお会いできることを楽しみにしています」



国土交通省 都市局 街路交通施設課長 本田武志氏

スマホで会議に「参加」!

聴講者とリアルタイム・双方向通信も実施

今回の会議では、携帯端末(ウェブサイト「Spark up」)を通じて聴講者がリアルタイムでコメントをUPし、またアンケートに回答するなど、登壇者とコミュニケーションできる試みも行われた。匿名投稿が担保されているため、文字通り忌憚のない意見もあり、パネルディスカッ

ションではコーディネーター役の藤村氏がコメントを読み上げ、パネリストが応えるなど(本文中で取り上げた「道路部局等との連携の必要性」もその一例)、文字通りリアルなやり取りが行われた。

