

クルマで溢れたNYのまちを“人”中心に変えた最重要パーソン
ジャネット・サディク=カーン氏
来日記念講演

集まれまちづくり担当者！ NYに学ぼう街路からの都市の変革 レポート（前編）



ジャネット・サディク=カーン氏
2007年～2013年、マイケル・ブルームバーグ前NY市長のもとでNY市交通局長を務める。退任後、ブルームバーグ氏と都市デザインの会社を立ち上げ、現在、米都市交通担当官協議会代表、ブルームバーグアソシエイツ取締役などを兼務（プロフィールは国土交通省パンフレットより抜粋）

街路空間の主役を「クルマ」から「人」へ。国土交通省 都市局 街路交通施設が主催する、街路＝「マチミチ」のあり方を考える全国会議の特別編が去る5月20日に開催された。街路をクルマで「占領」されていたニューヨークのまちを大胆に改革し、人が楽しむ空間へと変貌させた立役者である当時のNY交通局長、ジャネット・サディク=カーン氏が初来日したのを機に執り行われた講演会。会場は自治体のまちづくり担当者で埋め尽くされた。世界で最も著名な成功事例と称されるタイムズ・スクエアのパブリックスペースはいかにして生まれたのか。講演の様子を2回に分けて誌上再現レポートする。

今日は街路＝ストリートと、ストリートファイトの話をしようと思います。
私がニューヨーク市の交通局長(2007年～2013年)として責任を持っていたのは約9700kmの街路、信号機が設置された1万2000の交差点、おおよそ800の橋梁、利用者が米国最大のフェリーシステム、北米最大のバイクシェアシステムです。これからの話の本当の主役は、日々

このために働いてくれた交通局の4500人のスタッフであり、彼女らこそが本当のヒーローです。
ではまず始めに皆さんに質問です。街路＝ストリートという、何が思い浮かびますか？（会場からは「クルマ」の声）そうですね。そのとおりです。ではクルマの話から始めましょう。道というと皆さんクルマを思い浮かべますが、実

際には、NY市では35%のみが自動車で移動していて、62%が歩行者であり自転車利用者であり、公共の乗り物を利用している人たちだったのですが、都市の設計上、そのことは無視されてきたのです。
それに対し、最初に「ストリートファイト」を始めたのは、この女性です(1)。この人が誰か分かる人には賞品を差し上げましょう。(会場からの「ジェイン・ジェ



イコブズ」の声に)賞品はあなたに！
ジェイン・ジェイコブズは『アメリカ大都市の死と生』という有名な著作によってNY市を変えました。これは映画化もされていますが、物事を変える起爆剤になったのです。

2008年のタイムズ・スクエアは90%がクルマによって占められていました。実際の人数の割合は歩行者が90%だったのに、歩行者のスペースは10%でした。この傾向は世界中の都市で見られることで、もちろん東京も、です。人は道のスペースの大半を失ってしまったのです。東京という都市では16%のみが自動車あるいは自動二輪車を使用していて、それ以外の84%の人が公共交通、徒歩、自転車を利用しているのです。でも、東京の道はこの現実を反映していませんね。

**「Move fast.
Use what you have.」**
—素早く動き、今あるものを活用する

20世紀はほとんどの都市がクルマを中心に開発されてきました。アメリカの都市の街路で起きている問題は偶然ではなく、その設計によって生じた必然なのです。街路のルールが500ページにも亘って記されたガイドブックは、運転する人達によって書かれ、道幅、交通標識の規定などが細かく規定されています。同じようなものが日本にもありますね。それらにはひとつ、共通点があります。何百万人もの人が利用する道に関して書かれているものなのに、それは人のためではなく、クルマのために書かれ

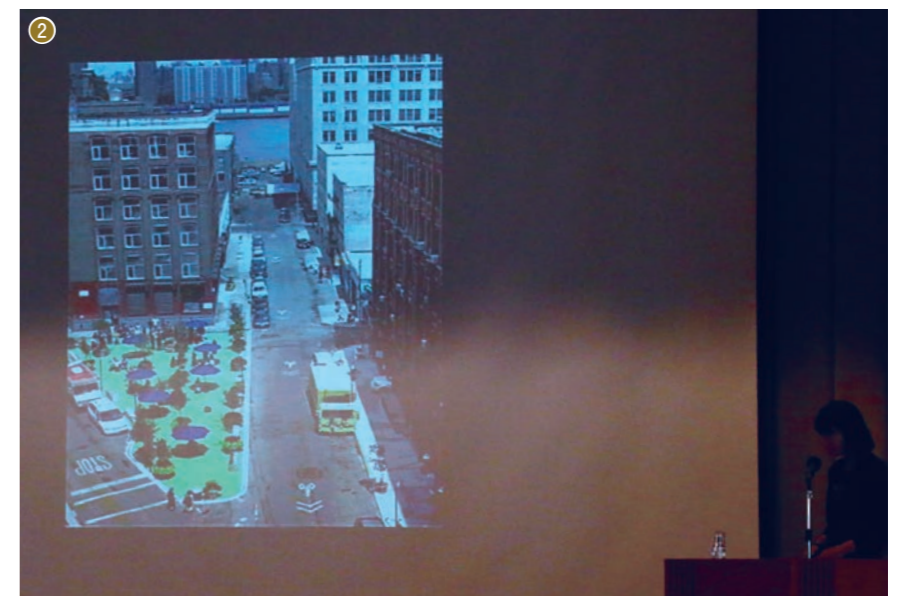
ている、ということです。私たちは街路をアップデートする必要があります。安全な道、ベンチ、自転車道、バスレーン。各地の都市を巡る度に、スマートフォンアプリのようにボタン一つでこれらがある道へとアップデートできたら、と考えてしまいます。

そんなアップデートボタンに一番近いものといえるのがマイケル・ブルームバーグ前NY市長の長期計画「PlaNYC」でした。「長期」というのが重要な点で、政治家は都市を4年の任期、期間で考えるものですが、「PlaNYC」は2030年にNYの人口がさらに100万人増えるという予測に基づき、今いる人にも、そしてこれから来る人達にとってもいい場所にするためにはどうすべきか、そのための計画だったのです。これには深い意味がありました。人口が100万人増えるからといって街路を二重三重に階層を重ねても問題は解決できません。今あるスペースをもっと効率よく使う必要があるのです。バスを使い、自転車を使い、そして歩きやすい道にする。ブルームバーグ市長が掲げた大きなビジョンを、NY市の交通局として実際のプロジェクト、プラン、ベンチマークに「翻訳」する必要がありました。850万人が暮らすNY市で、どのようにそれを落としこむのか。交通

局としては、そんな作業をこれまでしたことはありませんでした。それでも、それをする必要がありました。それはつまり73ヘクタールの土地をNY市の人たちのために取り戻す作業です。

その作業は、多くの学びをもたらしました。それは「Move fast」素早く動くということです。そして望んだようにまちを「塗り替える」ことが本当にできるのだ、ということです。手持ちのものを活用し、通りを望んだ形にペンキで塗ることで時間やお金をかけずに、それを見せることができます。私が交通局長に就任してすぐ、あまり利用されていなかった駐車場を週末はミニ公園に変え、テーブルや椅子を置きました(2)。

これは簡単な作業ですし、うまくいかなければ戻せばいいだけです。こうした取り組みを通じ、市民に、実際に何ができるかを見せることができます。これをNY市内のいろいろなところで行いました。これはマジソン・スクエアです。3つの通りがここでぶつかり、大渋滞などの混乱が生じる場所であり、市内で最も長い横断歩道があるところでした。プロジェクトの最初に、(街路へのクルマの流入を規制するため)オレンジ色のコーンを置きました。すると、2時間と待たずに美術学生が座り込み、絵を描き始め



私のプランを聞いたNY市長から返ってきた答えは

たった2語だけでした —— 「You're crazy」



ました(3)。市民は広場に飢えていたのです。一瞬で人が集まりました。このスペースはNYで最も成功している広場のひとつとなりました。すぐ隣には美しい公園があるのですが、その公園ではなく、通りに作った広場の真ん中に座りたがるのです。それは都市の鼓動を肌で感じたいからです。

こうして実際にNYの人に何ができるかを示すことができた私たちは、タイムズ・スクエアに向かいました。ちなみにNYに行ったことがある方はいますか？(会場内の多数が手を挙げ)ウォ、NYのツーリズムはうまく行っているようですね！タイムズ・スクエアでは毎日35万人が往来していますが、その90%は歩行者です。ところが、その歩行者のために割かれていたスペースは10%に過ぎませんでした。混雑し、危険で、周囲のビジネスにもよくありません。NYの人たちもこれには頭を抱えていました。NYの人はとてもせっかちなのです。NYを訪れる観光客の方々は並んで手をつなぎ、上を見上げながらゆっくり歩きます。その後ろでせっかちなニュー Yorker たちはストレスを溜め、追い抜かすために車道に出てしまったりしていたのです。これはとても危険です。これを解決するために信号のアルゴリズムを変えるなど様々なことをしましたが、どれもうまくいきませんでした。

そこでブルームバーグ市長に話をしに



行きました。42丁目から47丁目まで、クルマを通行止めにし、そこを人のために開放しようという提案したのです。90%を占める人に割り当てられているスペースが10%。これを逆にしようということです。この提案を聞いたブルームバーグ市長の答えはたった2語だけでした。「You're crazy」。それでも私は提案を続けました。パイロット的に試してみましよう、と。その結果を計測し、うまく行っていればキープし、そうでなければやめましよう、と。このようにまずは一時的なプログラムとして試してみる、というのは非常に大切なことです。そのプランに対し不安に思う人や近隣の住民に対し「これ



はトライアルなのだ」と思ってもらえるからです。そして結果はこのとおりです(4)。

クルマが追い出されたことよりも、ビーチチェアの色の方が重要だ

このようなプロジェクトに関わったことのある人ならご存じの通り、どんなプロジェクトも完璧に進むということはありません。私たちはやれることをやり、うまく行ったと思ったのですが、広場を見てふと気が付きました。そこには何も置かれていないではないか、と。そこで大急ぎでディスカウントショップに行き、ビーチチェアを買ってきたのです(5)。そして

翌日の新聞に書かれていたのは「クルマを(街路から)追い出した」といったことではなく、ビーチチェアについてどう思ったか、でした。「色は気に入ったか、デザインはどうか」と。もし今進めているプロジェクトに問題を抱えていたら、ビーチチェアを買ってくることをおすすめします！

このプロジェクトがNYのイメージを変えました。始まりはクルマを規制するコーンとビーチチェアでした。結果、歩行者が35%増え、歩行者の負傷者は35%減り、車両の移動速度が最大17%向上し、41%二酸化炭素が減少し、環境にも非常に良くなりました。タイムズ・スクエアにおける商業面の効果もあり、世界の商業地区トップ10にランクインしました。来週、タイムズ・スクエアがこのように変化してからちょうど10年を迎えます。10年前には、これが10年も続くとは思われていませんでしたし、それどころか10日も無理だと思われていたのです(6)。

このタイムズ・スクエアの話は、渋谷の状況と非常に近いと考えられます。1950年代といま現在の渋谷を比べると、



ビルの形は変わっていても、道路の形はほぼ変わっていないことがわかります。現在、毎日50万人がここを歩き来ていることを考えると、秩序が保たれていることを称賛したいと思います。この状況はタイムズ・スクエアと同じように私達に語りかけています。

渋谷の道路もかつては「人」が主役だったはず

上空から渋谷を見ると、クルマが2,000平方メートル近くの空間を占有しています。それほど多くクルマの交通があるわけでもないのに、です。90%を占める歩行者は、40%の空間に押しやられています。こんなふうに変えてみてはいかがでしょう(7)。この図はエンジニアによってきちんと計算されたものでは

ありませんが、このようなビジュアルを示すことで、何が可能なかを見て、感じることができるのです。人がそこにいるなら、そこには新たな可能性があるのです。そしてそれを実現させるためには、皆さん自身がエンジニアにならなければなりません。

私はデータによって突き動かされている市長のもとで仕事をしていました。その彼はよくこう言っていました。「我々は神を信じるが、神でないならデータを示してこそだ」と。ですから私達はたくさんのデータを計測しました。私たちが計測したのは交通の流れだけでなく、経済面や安全面などにも及びました。その結果得られた経済面のデータは、49%が小売売上が増加したというものでした。安全面も大きく向上したデータが得られました。そして同じような効果がその他のプロジェクトでも得られました。これらのデータはとても重要でした。なぜなら、これらの取り組みに一番反対していた小売業の人たちが、このデータによって一番のサポーターに変わったからです。

(次号「後編」に続く) PP

DATA

日時：2019年5月20日 14時～
会場：三田共用会議所 講堂
(東京都港区)
主催：国土交通省 都市局
街路交通施設課