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

国土交通省「マチミチ会議」特別編

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（後編）

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。退局後、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（NACTO）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）

街路空間の主役を「車」から「人」へ。国土交通省 都市局 街路交通施設課が主催する、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。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＝カーン氏の来日記念講演会を誌上再現。前号に続き、後編をお届けする。

街路＝ストリートにとって最も重要な「安全性」、つまり人の命を守る、という視点で見てみましょう。私がニューヨーク市交通局で仕事を始めた際、7000人の死者がどのような状況で事故に遭ったのか、非常に細かく分析しました。どこで、いつ、どのような状況だったのか。そのデータに基づき、どのように安全性を高めるかについて優先順位を定めました。その結果、現在はより安全な状況を確保できるようになりました（❶）。日本は安全性の面では世界で最も成功している事例と言われています。皆さんの交通安全への取り組みに、大きな称賛を送りたいと思います。そして皆さんが目標として掲げた「年間交通事故死者2500人以下」を達成するには、人々にとって、もっと優しい道をつくることが重要です。

良いアイデアはいたるところからやってくるものです。それぞれの都市にはそれぞれ独自の特徴があるものですが、多くの共通項もあります。

私が交通局で仕事を始めた頃、中国、コロンビア、ブラジルでバスに関する素晴らしい取り組みを知りました。かつて何時間も要していたルートが、数分で行けるように変わった、といった取り組みです。NYは北米で最もバスが多いのですが、同時にその速度は最も遅いのです。「NYを端から端まで行きたいなら、NYで生まれ育たないと無理だ」とチーフエンジニアは言っていたものです。毎年、徒歩とバスとでどちらが早いかを競うコンテストがあり、毎回バスが負けていました。

そこで、別の国の成功例をNYに持ち込みました。それは、バス専用レーンを設け、カメラで監視し、専用レーンに入り込んだ車両に違反チケットを切り、乗客がバスに乗る前に料金を支払うシステムです。NYの5つの地区に7路線を導入したところ、早い移動が可能になりました。これはとても歓迎され、ビジネス面でも効果がありました。

「Good Ideas Come from Everywhere」

―― 良いアイデアはいたるところからやってくる

東京でも、2020年のオリンピック・パラリンピック開催までに中心部と湾岸部をつなぐ交通プロジェクトが進行中と聞きました。素晴らしいことです。NYは優れた地下鉄網を持っていると思っていますが、年間95億人に利用されている東京の地下鉄網を見てしまうと、NYのそれは色褪せて感じてしまいますね！

交通面への投資は都市の生活者のために、そして将来のために重要です。私の良き友人であるコロンビア・ボゴタ市のエンリケ・ペニャロサ市長はこう言っています。「進歩した都市とは、貧しい人々でも自動車を運転できるところではなく、裕福な人々でも公共交通を用いるまちのことだ」。都市の未来にとって、交通インフラの整備はとても重要なのです。

道を変えるためにそれほどのお金を使う必要はありません。私はコペンハーゲンに行き、（そこで実践されていた）考えを「輸入」しました。その第1号が、歩道の隣に自転車専用レーンを設け、駐車車両がそこを保護する、という通りです。保護された自転車レーンは世界中に広まっています。東京では16%の人が自転車を利用していますが、自転車レーンは200kmしかありません。その状況ですら自転車利用が16%もあるのなら、レーンを整備すればアムステルダムやコペンハーゲンに匹敵する自転車都市になることでしょう。

NYでは、市内に自転車レーンを張り巡らせてから、バイクシェアを導入しました。これは税金を用いず投資によって実現し、6000台の自転車、490のステーションで2013年にスタートしました。現在は自転車1万2000台で、これまでに4400万回利用されています。

自動運転車が、運転席ばかりでなく道をも「無人」にしてはならない

昨今、新たな技術が都市に革新をもたらすと言われています。そういった変化はすぐそこまで来ています。自動車どうしをコネクトすることで、毎年発生する130万人もの交通事故死者をなくすことができるかもしれません。だとすれば、私たちは無人の自動運転車を恐れるのではなく、今まさに道の上で起きていることを恐れるべきです。

それよりも、将来の自動運転化社会で示されるビジョンで問題なのは、自動運転車が走る場所＝道が無人だということです。人はクルマの中にいるだけです。これでは、無人運転車が普及すると、運転席から人がいなくなるばかりでなく街路からも人がいなくなってしまいます。私たちは、前世紀で犯した失敗を繰り返してはいけません。ドライバーがいようがいまいが、クルマはクルマなのです。

これは60人の人を移動させるのに必要なスペースを、（左から）クルマ、バス、自転車で示したものです（❷）。クルマを自分の所有車ではなくUberや自動運転車に置き換えたところで、街路を占めるスペースの大きさは何も変わりません。クルマの「種類」が変わるだけです。シェアモビリティの効果は、クルマではなく道にもたらされることが重要です。目新しさに心を奪われてはいけません。

National Association of Transportation Officials（米都市交通担当官協議会：NACTO）が発行する『Global Street Design Guide』では、これまでトラックやクルマが最優先とされてきた街路を、人を最優先にし、その次に公共交通を、というようにヒエラルキーを変える必要があることを示しました。これを世界の46都市と45団体が推

青木局長：街路を変える取り組みについて、まずは「実験から」とは言っても、実際に始めること自体が困難だ、という声があります。

サディク=カーン氏：私達が実験を始める際は、それが求められていると感じたエリアを選定しました。変化を起こそうと頑張っているところです。そして重要なのは素早く行動することでした。なぜなら、NYの人たちはそれが可能だとは思っていなかったからです。その頃は、どんな計画であっても、何年も費やして工学的側面とか技術的側面とか「あの側面この側面」と調査を積み重ねるばかりで、実際には何もしようとしないと思われていたからです。素早く動き、変化を実際に見せること自体がすでにイノベーションだったのです。

青木局長：「調査に次ぐ調査」という指摘は耳が痛い（笑）。

サディク=カーン氏：「タクティカル・アーバニズム」と称される取り組みがあります。実際にあるものを使い、素早く行う。ペンキでストリートを塗る。これなら素早く、安く、そして一気にできます。50年、60年、70年経っても変化が起きないままの街路はたくさんありますね。ではビジネスはどうでしょう。資産面で50年以上何も変化なし。それでビジネスが継続できるでしょうか。とにかくトライしてみる。それを好きになる。そんな一歩をまずは踏み出してみるのです。

【第２部】
青木由行都市局長とのトークセッション
現状の街路がクルマ優先でも変化を起こすことはできるのです

第２部では、国土交通省 青木由行都市局長（写真右）を交えてのトークセッションが行われ、聴講者から寄せられた質問を青木局長が取り上げ、サディク=カーン氏がその場で応えるかたちで進んだ。

ひとつ伝えたいことがあります。私達が取り組んだこれらプロジェクトに掛かった費用は、私達が担っていた予算の1%未満です。

青木局長：データが重要であることは理解できますが、反対する人にどのようなデータを示しても、あの手この手で反対してくる。そんな場合はどう対処すべきでしょうか。

サディク=カーン氏：“決して納得しない人”が一部には必ず存在するものです。NYには840万人の市民がいますが、それは840万人の交通工学者がいるようなもので、それぞれが独自の考えを持っています。データは物事を進めるカギとなります。最も声が大きな人の話に基づくのではなく、データに基づいているのだということを伝えるのです。

青木局長：日本は狭い道路が多く、総じてクルマの交通量も多い。実際に訪れて感じた日本の街路に対して何かアドバイスを。

サディク=カーン氏：実際の状況を正確に把握せずにアドバイスはできません（笑）。NYについて話すと、NYの道も実は非常に多様です。ミッドタウンのタイムズスクエアのようなとても広い道がある一方で、ブロンクス、クイーンズ、スタテンアイランドのような細い路地で形成された地区もあります。通勤者がそのような細街路を「近道」として使うことも多くあるのです。そこで私たちはプロジェクトを始めました。近隣の人を安全に保つため、地域から要望のあった道について、クルマの走行速度を下げるための取り組みです。

青木局長：地域の人からの要望を取り入れる仕組みづくり、これは日本ではまだ足りない部分といえるかもしれません。

サディク=カーン氏：これは重要なことですが、私達が取り組んだひとつひとつのプロジェクトについて、同様の取り組みを希望する地域があれば、市に要求・申請できる仕組みを作りました。こうすることで、地域の人達はそれらの施策を市から押し付けられるのではなく、自ら求めていると認識するようになります。これにより、地域の人にとって市が行う施策の位置づけが変化することになったのです。

青木局長：住民が求めていることに（行政が）応える。そのためには素早く動いて実例を見てもらうことが重要なのですね。インフラの整備水準が上がった現在、我々は「老朽化対策」としてそれらのメンテナンスに気を取られがちですが、アップデートすべきか、するなら何をするのか。この捉え方が大事なのですね。その際も調査のみに終始せず、現場の方々と一緒になって、小さなことでもやってみる。そう考えると、まだまだできることはあるのだと気づきます。今回勇気づけられたことは、今ある街路がクルマ優先で、人に優しくない空間だったとしても、それは失敗や過ちではなく、この状態を経て次のフェーズへ進むのが世界共通であり、まさに今、それを皆で進めているところなのだという指摘です。想像できないものは実現できないということ、そして挑戦することの大切さを教えていただき、非常に勇気づけられました。今日はありがとうございました。

サディク=カーン氏：あなたもストリートファイターですね！

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

ダイジェスト動画公開中！
「マチミチ会議」公式のショートムービーが公開中とのこと。ぜひチェックを！

奨しています。ここに東京も加わってくれることを期待しています。

このガイドでは、ブエノスアイレス、ソウル、ミラノ、ボゴタ、サンパウロ、フォルタレザなどでの、街路を人のための広場に変えた取り組みの実例が示されています（❸）。

「より安全な道」という言葉は世界共通のものです。それを皆さんは東京という都市で「翻訳」しているのです。「より安全な道」は世界の共通言語であり、日本も例外ではありません。知らない言葉ではないのです。そしてその可能性を、例えば東京で、渋谷の道玄坂で見出すことだってできるのです（❹）。人のための道に変える、ということです。目にしたい未来を、いまの街路の上に実現することができるのです。これは工学的・技術的問題ではありません。これは想像力の問題です。

私たちはわかっているのです。街路に人のためのスペースを作るためには、ストリートファイトが避けられないということを。それは必要な戦いであり、そして必ず勝利しなければならない戦いです。そうして道を変えることが、世界を変えることになるのです。（了）PP

写真提供：国土交通省