

「この^{みち}街路から、まちが変わる。」

第2回 マチミチ会議 in 神戸 開催レポート

まちのにぎわいの創出のため、街路空間の主役をクルマから人へ。街路＝「マチミチ」を「ウォーカブル」に——。「居心地の良い歩きたくなる街路づくり」をテーマに全国各地の自治体関係者が一堂に会した「第2回マチミチ会議」が神戸市で開催された。会議の様様を要約し、誌上再現する。

「マチミチ会議」とは

まちのにぎわいを創出するためには、人が安全に、そして快適に歩ける空間の確保が重要。そのためには、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ることが大きなテーマとなる。国土交通省 都市局 街路交通施設課では「この街路（みち）から、まちが変わる。」をテーマに、昨年3月に全国の自治体関係者を対象に「第1回マチミチ会議」を開催。さらに5月には、ニューヨークを人中心のまちに変えた立役者である当時のNY交通

局長ジャネット・サディク＝カーン氏による講演会を開催するなど、さまざまな活動を積極的に展開している。その一環として同年7月に募集を開始した「ウォーカブル推進都市」は今年1月末時点で全国229団体が賛意を示すなど、各地で機運の高まりを見せている。なお、今回の第2回マチミチ会議開催後の2月7日、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」が閣議決定され、「魅力的なまちづくり」の一環として、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出などが盛り込まれるに至った。



魅力あるまちなかをつくるための取り組みを支援したい

開
会
挨
拶

1月17日、私は国土交通省の都市計画課で法制担当の係長として、その日からすぐに復興の準備に取り掛かったことを改めて思い出します。そして現在、神戸市が素晴らしい復興を遂げたことに敬意を表します。



今日は全国各地からお越しいただき、また、第2回マチミチ会議を当市で開催していただき、ありがとうございます。今年の1月17日、阪神・淡路大震災から25年を迎えま

私達が現在、施策のひとつの柱としているのが「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」です。昨年の夏に「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」にて中間とりまとめを行い、方向性を示しました。現在、通常国会の中で、この取り組みを支援する法律を提案すべく準備を進めています。魅力あるまちなかをつくりたいという市町村の皆さんを、

市民、事業者、行政が手を携え復興に取り組んできた

した。神戸は壊滅的な被害を受けましたが、国内外から多くの支援をいただき、市民、事業者、行政が手を携えて非常に困難だった復興を遂げつつあります。その一方、まだできていないのが三宮の再整備で、現在、官民一体となって進めているところです。



行政セッション「ウォーカブルな都市空間の実現に向けて」



この会議に関連する取り組みはニューヨークやパリなど、クルマ中心から人中心の歩ける空間づくりへとシフトしているという世界的な流れの中にあるものです。大阪市やさいたま市、北九州市など、にぎわいを創出する取り組みを勉強する会から始まり、昨年3月に第1回目の「マチミチ会議」を開催しました。以来、様々な自治体から貴重なご意見をいただきました。また、ニューヨークのまちを変えたジャネット・サディク＝カーン氏の講演会を同年5月に開催しています。今年も勉強会を開催します。直近では2月、松山市での開催を予定しています。そんなまちづくりのムーブメントを政



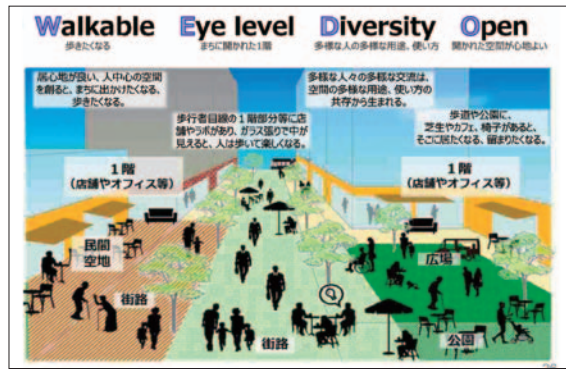
ビジョンを描き、三宮周辺地区の『再整備基本構想』をつくりました。コンセプトは「人が主役のまち」「居心地の良いまち」です。その実現のため、中心部をクルマ優先から人優先に変えていくことを打ち出しています。その象徴が「三宮クロススクエア」で、これは三宮周辺に6つある駅を1つの駅と捉え、官民連携で駅と駅、駅とまちをつなげようというものです。その中心を通る中央幹線道路を調査したところ、そこを通過する約半分以上が都心に用事のない、ただ通過するだけの自動車でした。駅前の大

「ウォーカブル」のイメージは「歩ける」よりも「歩きたくなる」

国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官 奥田 舘夫氏

策的に形づくりたいということで、それをテーマとした懇談会を昨年より実施しています。その結実として、パブリックな空間を人のためのウォーカブルな空間にしていく、そんな居心地の良さが空間には求められているのだ、という方向性を示しました。「ウォーカブル」は「歩ける、歩くことができる」という「可能」を示すものというよりは「歩きたくなる」といった積極的なワクワクするようなイメージです。「ウォーカブル推進都市」として昨年末時点で200を超える自治体に賛同を示していただくことがで

き、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」制度を創設させていただきました。これは予算・税制等の支援により官民連携の取り組みを推進していただくような仕組みです。外の空間ではない民間の建物の中であっても、外の空間とつながりを持たせてパブリック空間としていただくようなところは、本制度の対象として応援させていただきます。

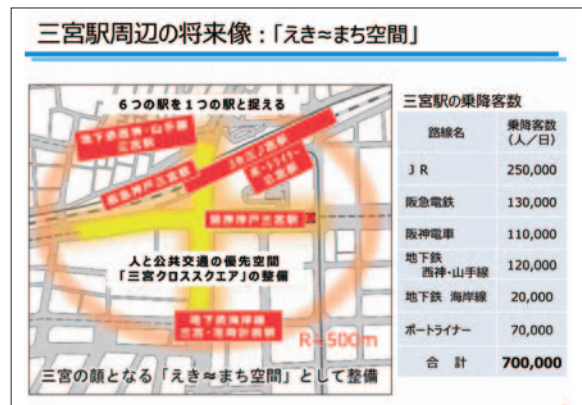


三宮6駅をひとつに、中央幹線をクルマ中心から人中心に

神戸市 都市局 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

当市の都心部における震災からの復興にあたっては、将来三宮周辺地区の『再整備基本構想』をつくりました。コンセプトは「人が主役のまち」「居心地の良いまち」です。その実現のため、中心部をクルマ優先から人優先に変えていくことを打ち出しています。その象徴が「三宮クロススクエア」で、これは三宮周辺に6つある駅を1つの駅と捉え、官民連携で駅と駅、駅とまちをつなげようというものです。その中心を通る中央幹線道路を調査したところ、そこを通過する約半分以上が都心に用事のない、ただ通過するだけの自動車でした。駅前の大

共空間とつながるようにできるだけオープンにしていだくなど、官民一体となって魅力的な空間をつくっていきたくと考えています。こうしたハードの整備とともにソフト面、エリアマネジメント等についても調整会議を立ち上げるなど、体制づくりを進めています。





変化を実現させたまちにはやる気ある行政担当が必ずいる

小野寺康都市設計事務所 取締役代表 小野寺 康氏

いまのまちづくりは、地域の方々の意見を受け、事業主

体である自治体の皆さんの熱意がないとうまくいきません。その前提の上で、それを最終的にどのような形にすれば人の動きや気持ちが変わるのか、が重要です。

まずは松山市、ロープウェイ通りの事例です。以前は歩道が狭く、路上駐車が多く、歩きたいと思わせる通りではありませんでした。全国各地でこういう道路は決して珍しくありません。これを「どうしようもないこと」と思われているなら、それは違います。変わります。これが現在です。何をしたか。車道を縮小して一方通行にしました。歩車道の段差をなくし一体化し、車止めで路上駐車を排除。さらに舗装・照明を一新しました(①)。このとき、実は地元の方は一方通行にすること、そしてとくに車止めを設置することには反対していました。しかし結果としてこのふたつを実行し、人が歩くようになり、「シャッター街」だったまちのシャッターが全て上がりました。

次に出雲大社・神門通りです。整備前は歩行者はほとんどいませんでしたが、センターラインをなくし車道を縮小しただけで人とクルマの流れが変わり、人が歩くようになりました。これが「シェアドスペース(歩車共存空間)」です(②)。このシェアドスペースを強化するため、歩道の舗装を白線の内側に50cmほど「にじみ出し」を行いました(③)。そうすると人もクルマも、このにじみ出し部分まで「人が歩くスペース」と認識するようになるのです。一種のトリックですが、こ



① (松山市 ロープウェイ通り)



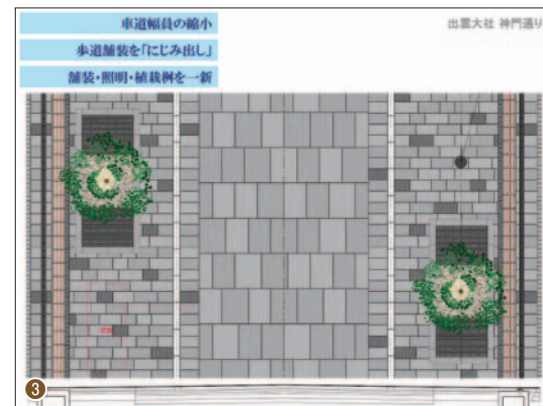
② (出雲大社・神門通り)

れによって歩行者がより歩きやすくなります。

姫路駅については、以前は駅前広場には自動車中心のロータリーがあって、駅から正面に見えるはずの姫路城も、視界が遮られて見えませんでした。そして姫路市の再整備計画でもやはり駅前にロータリーが3つ並ぶというものでしたが、これに対し地元の方が反対の声を上げました。その結果、地元の声が反映され、正面に見える姫路城に駅からフラットにつながり、まっすぐ歩いていける

レイアウトになりました(④)。駅に降り立った人が目で見て直感的に「歩いて行ける」と思えることは重要です。

東京駅前も以前は行幸道路に交通ロータリーがありましたが、今は広い歩行者空間になっています。



このような取り組みには、やる気のある行政担当者が必ず存在しています。逆にいうと、そういった人がいなければこれらの取り組みは実現していなかったでしょう。それくらい行政担当者の存在は大きなものです。



広場に人が集まることで様々な効果生まれる

全国まちなか広場研究会 理事 山下 裕子氏

欧州の教会には必ず広場があり、そこは神様が降り立つ重要な場所とされています。人でにぎわう広場の創出において重要なのは、地域内の経済循環が促進されることだと考えています。広場に隣接する空間や施設の中には、地域に根ざした店舗を誘致することなどが重要です。フィンランド語では「広場」と「市場」は同義語です。マーケットがあり、マーケティングできること。これが広場の価値です。そして「にぎわい」は人がいないと始まりません。また、そこに居たい人が、居たいように居ることができる空間であることも重要です。

神戸市の取り組み「モヨリノ」は、電車やバスに乗らなくても、つまり駅に用事がなくても最寄り駅に行きたくなくなるような場所にするというものです。伊川谷駅は数千人に利用されていますが、現状は通過するだけで、滞留していません。にぎわいが滞留人数と滞留時間の積算だとすれば、その創出のためにはそこに「眺め」があることが効果的です。壁はもち

ろん、開放できない窓も眺めを阻害します。全面開放できると、広場との一体感が高まります(①)。モヨリノでは「眺め」の創出のため、シンボルツリーのライトアップなどに取り組んでいます。さらに地域の活動を生むような準備もしています(②)。ぼんやり見るものがあるというのがポイントで、何もせずにボーっとできるのが広場の魅力です。同時に、広場では見るだけでなく、自分が見られていることにもなります。その結果、行き交う人の服装が変わったり、接する店舗のファサードがどんどん魅力的になったりしていくものです。そういった「ミルミラレル関係性」ができ、お互いにそれを楽しみようになります。話をすることだけがコミュニケーションではありません。お互いを眺めあうことも重要なコミュニケーションなのです。そこにいるだけで地域の今の状況を感じ取ることもできるようになります。それが広場の価値です。



広場があると、そこで活躍する人が現れるようになります。そういった活動が芽生えることで、期待感も醸成されます。まちに出掛ける期待感、楽しみをどう創出するかが重要で、その結果として、そこへの移動が発生し、人が集まる空間が出来上がるのだと思います。



一過性ではなく持続性確保のために必要なことがある

株式会社E-Design 代表取締役 忽那 裕樹氏

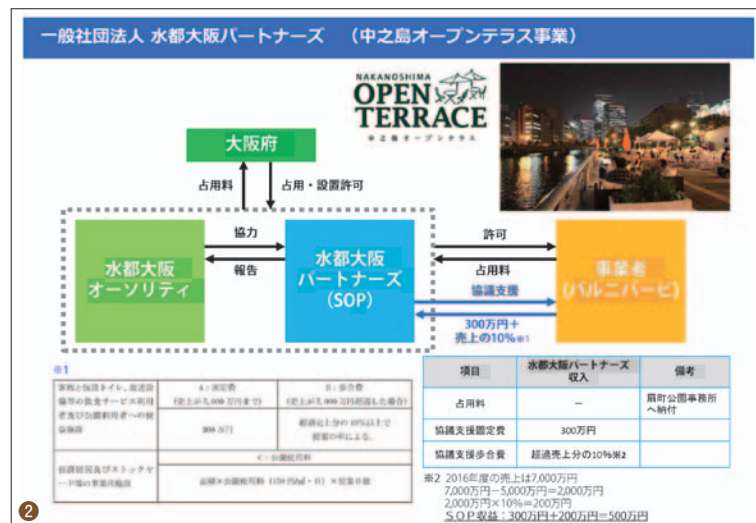
住まい、訪れる人が場所を楽しく使いこなしている状況を生み出し、そ積み重ねていくこと。その連続性がまちを魅力的にし、そしてまちを育てていくのだと思います。そしてそれはライフスタイルを豊かにするものであり、人とのつながりの期待感があるべきで、身近な屋外環境や広場、公園、道、河川など、どこであってもオープンスペースの可能性がありま

す。エンバイロメンタルデザイン(環境デザイン)だけでなく、アクティビティプログラム(使いこなし)をともに開発し、それを支えるサステイナブルシステム(仕組みづくり)を構築する。この3つを、市民や企業、行政といった関係者が集まって、一体となって、ともに行動を起こして議論していく。それをまちの実装、設計、施工につなげていく。こうした仕組みが重要だと考えています。



「水都大阪フェス」(2011年～①)では、歩行者専用道路やマルシェなど、いろいろ

(次ページに続く)



ソリティ」とともに中之島の河川の一部について府から占有・設置許可を得た上で(占有料を収める)、カフェ等の民間事業者に許可及び支援を行い、その事業者は占有料及び売り上げからの歩合費を収める仕組みを作りました(②)。今では多くの人が集まるイベントや出店があり、漁港までもが登場している、そんな場所になりました(③④)。一過性のイベントだけで終わらず、このように次のバリューを生み出し、つなげていく



ことが重要で、その実現のための役割を担うのが中間支援組織です。これを官民共同で機能させることが重要です。

草津川での取り組みではワークショップを数多く実施し、市民の関わりを深めていきました。こういった取り組みは市民と一緒に活動することが重要です。

「御堂筋パークレット社会実験」では道路上にベンチを置きっ放しにすること、(制限付きながら)アルコールを提供すること、広告の権利を得ること。道路での活動を成功させるために必要なこの三要素を実現させることができました。

交わした」(小野寺氏)。大都市ではなく小さな地方都市でもできるのか。空間を活用するプレイヤーが地方にはいないのではないかという疑問には「手を繋いで歩く人の後ろを、クルマがゆっくりついていくことからウォカブルは始まる。歩行者を大切にする意識と態度が重要だ。プレイヤー不在を皆心配するが、必ずいる。自治体担当者こそプレイヤーだ」(山下氏)、「小さな活動が集まることで大きな動きになる。小さな活動が大事。プレイヤーは絶対にいる。自分がプレイヤーだと感じるような声の掛け方が重要」(忽那氏)、「宮崎県日向市、宮城県女川町など、実際に本気で取り組んでいるまちもある。まちの規模は問題ではない」(小野寺氏)、「地方都市は空間に恵まれていると捉えることもでき、実際に大小問わず『ウォカブル推進都市』からそれぞれ具体的展望が届いている。支援していきたい」(奥田氏)と力強い回答、励ましが続いた。

神戸芸術工科大学・長濱伸貴教授をコーディネーターにディスカッション会場からのリアルタイム投稿にも即回答

プレゼンセッションに続いては、神戸芸術工科大学の長濱伸貴教授をコーディネーターに迎えてのパネルディスカッション。はじめに長濱氏が都市空間の現在の構成比率について「クルマのための空間が43%で人のための空間が12%(建物28%、自然

17%)。この比率を変え、人のための空間を増やすことが求められる」と提起。「人それぞれが役割に応じてベストを尽くさないと何も生まれない」(小野寺氏)、「人が減っている今、人がいるストリートに意義がある。とびきりの景色を作ることが大事」(山下氏)、

「地域の人が自らパブリック空間を作るという本来あるべき姿に立ち戻るチャンスが醸成しつつある」(忽那氏)といった指摘を受けて、長濱氏は「まちづくりに携わる『みんな』のなかには市民も行政も含まれる。文字通り皆で取り組むことが重要だ」と強調した。

その後も第1回マチミチ会議でも好評だった会場内でアプリを通じて聴講者からリアルタイムに届く質問や感想をテーマにディスカッションが続く。松山市の取り組みに地元の人はどう参加したかという問いには「ワークショップに中学生も参加し意見を



これからの話



国土交通省 都市局 街路交通施設課長 本田 武志氏

パネルディスカッション後に登壇し、ウォカブルなまちを実現するための取り組みをこれからも推進しくことを力強く宣言し、会議を締めた。

昨年東京銀座で開催された第1回もそうだったが、今回、神戸で開催された第2回マチミチ会議も、全セッションを通して会場内の「熱量」の高さが印象的だった。聴講者の参加意識が非常に高く、会場前方横に設置されたサブスクリーンには常時聴講者からの投稿コメントがリアルタイム表示され、実際にパネルディスカッションではその投稿をテーマに議論が交わされるなど、文字通り双方向感にあふれるものだった。

聴講者自身がまさにまちづくりの当事者でありプレイヤーであることを感じさせ、それぞれの自治体の街路が変わり、まちが変わっていく未来を想像せずにはいられない前向きな印象が残る会議だった。



DATA

開催日：2020年1月24日

会場：神戸ポートオアシス(兵庫県神戸市)

主催：国土交通省 都市局 街路交通施設課 神戸市

ワークショップ(WS)の連続で疲弊するといった声には、WSの役割、意義について「WSは目的ではなく手段。WS参加者の当事者意識を醸成する場に」(山下氏)、「空間の『かたち』の提案ではなく、そこで何をやりたいかを引き出す場に。WSは陳情の場ではないということを徹底する」(忽那氏)。ウォカブルなまちづくりを実際に進めている神戸市の取り組みに対して、警察との連携をどう進めているかについて「将来ビジョンを描いた初期段階か

らコミュニケーションし、以降も社会実験等を1ステップずつ進めているうちに警察サイドからも前向きな提案が出されるようになった」(清水氏)と回答。

最後に長濱氏が「この神戸市は産官学民の信頼感が厚く、連携が非常にうまく進んでいる。この信頼・連携のもとでかたち・仕組み・動きのバランスをアジャストさせることがどの地域でも非常に重要。都市の大小は問題にはならない」とまとめ、ディスカッションは終了となった。

PP