

# 「つくる」から「使う」へシフト 大きな転換点を迎えたまちづくり

国土交通省

大臣官房技術審議官(都市局担当)

## 渡邊 浩司

### 【プロフィール】

渡邊浩司(わたなべ ひろし)

1985年3月東京大学工学部都市工学科卒業、同年4月建設省(現・国土交通省)入省、2010年都市局 都市計画調査室長、2012年東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部ターミナル計画部担当部長、2014年豊島区 副区長、2016年国土交通省 都市局 街路交通施設課長、2018年都市局 市街地整備課長(2020年7月より現職)  
博士(工学)、日本大学客員教授

現在、世間の耳目のほとんどは、東京オリンピック・パラリンピック開催の是非や、新型コロナウイルス感染対策に集まっている。しかし、アフターコロナの時代を見据えることも忘れてはならない。すなわち、ニューノーマルを採り入れつつ、今後どのようなまちづくりや都市・地域整備を進めるべきかという議論だ。

そこで本号対談へのご登場をお願いしたのが、国土交通省大臣官房技術審議官(都市局担当) 渡邊浩司氏である。入省以来、街路事業、区画整理や再開発に加え、JR東日本への官民交流派遣や、豊島区出向など民間企業や現場に近い自治体でのまちづくりも経験されている。

コロナ禍によって、都市のあり方が大きく変わろうとしている今、国土交通省はどのような施策を打ち出しているのか。そして、その取り組みにおいて、駐車場、駐輪場、シェアサイクルはどんな役割を果たせるか。弊誌読者の今後に直結する、重要なお話を多くいただくことができた。(対談収録:2021年5月11日 リモート形式で実施)

## 昨年の法改正で加速した「居心地の良い空間」づくり

**森井** これからのまちづくりとして、国土交通省が打ち出している最新の施策を教えてくださいませんか。

**渡邊** まずは「ウォークラブルなまちづくり」です。昨年、都市再生特別措置法の改正が行われまして、柱のひとつとして、居心地が良く、歩きたくなるまちなか、ウォークラブルなまちなかを作っていく、という施策を打ち出しました。これによって日本は、都市政策の大きな転換点を迎えたかと私は考えています。まちづくりの価値観が、これまでの時代のものから、新しい時代のそれによって変わっていくということですね。

**森井** 何か先行事例はありますか？

**渡邊** 海外ではニューヨークのブライ

アントパーク、タイムズスクエアなどが挙げられます。前者はかつて一般の人が近寄りたがった荒廃した公園でしたが、公園周辺の企業とニューヨーク市の協働によるエリアマネジメントによって、世界的にも知られる公園再生の事例となりました。また、タイムズスクエアは、以前は慢性的に車の渋滞が起きていました。そこで車でなく、歩行者が安全にまち歩きできる空間にリニューアルされ、現在は恒久的な歩行者空間となっています。持続可能な、人間中心のまちに変えていくことが世界の潮流となっているんです。

**森井** 海外に比べると日本のそうした取り組みは遅れているのでしょうか。

**渡邊** 人口が増えていた成長期の日本は、圧倒的に都市基盤が不足しており、道路、駐車場などを作っていくことで一杯だったと言えます。しかし、これからはそれらをどう使っていくか、そこで人間がどう活動していくか、その活動がどんな価値を創造するかが大切です。これまでの都市再生というと、特区を設けて、その内部に大規模な高層建築物を次々に建てて…といったイメージでした。そこから次のステージに進むにあたり、一昨年、多様性=ダイバーシティを重視しようと「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」、通称「ダイバ懇」を開催したのです。そこで、これからのまちづくりは、やはり「居心地の良いまち」であることが大切だという方向性を打ち出したんですね。

**森井** なるほど。

**渡邊** 日本国内でこれを実現している事例としては、姫路駅の駅前広場や、姫路城に続く大手前通りなどをトランジットモールにして歩行者空間を大きく広げたケース、東京・豊島区の南池袋公園など

が挙げられました。南池袋公園は、かつて薄暗く近寄りづらい雰囲気強く、憩いの場としての機能を果たせていなかったのですが、豊島区が中心となって青々とした芝生が広がる気持ちのいい公園へとリニューアルしたのです。その後は、お子さん連れのご家族やカップルなどが集う場所に再生しました。

**森井** ニューヨークのブライアントパークのような事例ですね。

**渡邊** そうですね。そうした事例を取り上げながら、これからのまちづくりはそうした方向に進めていくべきだという提言をいただきました。それを踏まえて、全国で「ウォークラブル推進都市」に賛同する自治体を公募したところ、308都市(2021年4月30日時点)が集まりました。また、まちなかでも街路と沿道を一体的に整備していく、居心地の良い空間をつくることに対して支援していく予算制度を設けました。

**森井** 「居心地の良い空間」とは、具体的にどんな空間なのでしょう。

**渡邊** それを示したのが「ストリートデザインガイドライン」です。昨年3月にバージョン1.0を、今年5月にバージョン2.0を公表しました。さらに、道路局のほうでも同様の動きがあります。昨年11月25日に道路法の改正を行い、新たに「歩行者利便増進道路」(通称:ほこ



ニューヨーク市マンハッタン区にあるブライアントパーク。かつては犯罪の巣窟ともいわれていたが、1990年代に再生。遊歩道、木々、花壇などを整備したほか、ベンチではなくイスを置いたことも成功のポイントといわれている

みち)制度を創設しました。道路占用をできるだけ緩やかにして、多様な使い方ができるようにしていくことに合わせて、都市局のウォークアブル推進事業等の関連施策も使い、沿道の建物、土地も含めて一体的に居心地の良い空間を作っていく。そうした取り組みが進んでいます。

## 新しいまちづくりと 駐車場は深く連携する

**森井** そうした新しいまちづくりが進んでいく中で、駐車場はどのような役割を果たしていけるのかが気になるところです。以前に出された「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」が指針となることは変わらないのでしょうか。

**渡邊** ご存じのとおり、元々はコンパクト+ネットワークのまちづくりが進んでおりまして、その中で公共交通は重要な移動手段に位置づけられています。ただ、もちろん公共交通だけではだめで、車の移動も変わらず重要です。公共交通では、まちと人の結節点はバス停やバスターミナル、駅などですが、車の場合は駐車場であり、今後も変わらず重要な場所であることは変わりありません。

**森井** そう言っていただけるとパーキング業界としては非常に心強いです。

**渡邊** 以前ですと「駐車場は不足している」という認識が根強く残っていました。よく聞いた事例では、地方都市の駅から離れたエリアに郊外型の大規模ショッピングモールが完成し、買い物客を奪われて、駅周辺の中心市街地が寂れてしまった。原因は車で来る人のための駐車場が不足していたからだ、という判断から中心市街地に駐車場を増設したのですが、結局人は戻らず、中心市街地がさらに寂れて閉店が相次ぎ、シャッター通り化したり、駐車場だらけになってしまった、といったケースです。人を戻すためには、やはり商店街自体に魅力が必要であり、その目的地向かうための駐車場整備、という順番で考えなければなりません。

**森井** そうした状況を打破するためには、どんな支援が必要でしょうか。

**渡邊** 我々が提言しているのはフリンジパーキングです。中心部は歩行者優先のウォークアブルなまちにして、その周辺に駐車場を配置します。「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」には、このフリンジパーキングも含まれており、ウォークアブル推進事業と組み合わせることで進めていただければと考えています。

**森井** ウォークアブルでにぎわいのあるまちづくりの観点からコインパーキングをフリンジ化するの理解できるのですが、ただ、駅から離れ過ぎると利用者が減り、採算が取れなくなるケースもあります。また、中心市街地にコインパーキングが増えた結果、料金の値引き競争が起きるなどの事象もあります。さらに、ビルを建てる際、附置義務で駐車場をつくっても、車の出し入れのしやすさなどから使い勝手の良いコインパーキングに流れてしまうこともあります。現状は山あり谷ありといったところでしょうか。

**渡邊** 確かに市場原理、利用者の利便性を考えると、すぐフリンジパーキングに一本化することは難しいですね。その土地の特性に合った最適な配置を追究し、最終形をどうするか、さらに附置義務駐車場の設置基準を見直し、特定のビルに集約化するなど、トータルに考えていく必要があると思います。

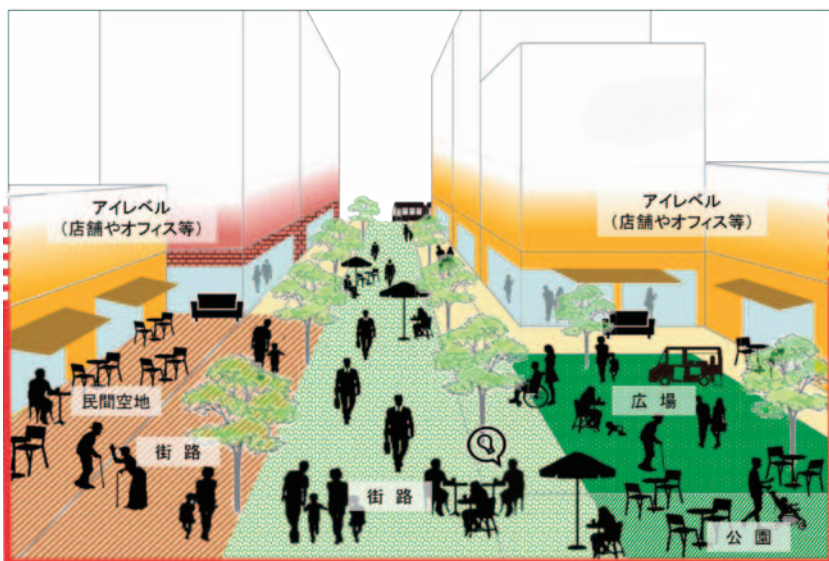
**森井** 附置義務駐車場で思い出したのが、3年前に視察したオーストラリアのシドニーです。市の担当者と附置義務駐車場について話したところ、彼らの提示している附置義務台数は「そのビルで設置が許される上限の駐車場台数」でした。一方、日本は「最低限ここまでの台数は義務として設置してください」です。設置基準を見直すにあたり、オーストラリアの考え方も参考になるかもしれません。

**渡邊** そうですね。「量をつくる」から「上手に使う」へシフトしていくこれからの時代、附置義務駐車場も含めて、大きく転換させていくことが必要ですね。

## “心の壁”を下げて運用を見直し 居心地の良い空間を増やす

**森井** コロナ禍を契機としたまちづくりの見直しにも着手されているとうかがっています。どんな取り組みでしょうか。

**渡邊** 昨年春以降、私たちがそれまで良



「ストリートデザインガイドライン～居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書～(バージョン2.0)  
国土交通省 都市局・道路局」より抜粋した「ストリートの範囲」

いとしてきた「人が集まって、にぎわいがあること」という価値観は180度転換を迫られました。密になってはいけなくなり、都市のあり方そのものが問われることになったわけです。そこで「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」を設置して、昨年10月から今年3月までに計6回の会合を終え、4月6日に中間とりまとめを公表しました。今回のコロナ禍はもちろん、2011年の東日本大震災でも言われたことですが、大きな災害が起きるとそれまでの課題が急速に深刻化したり、新たな意識、価値観が生まれたりします。例えば東日本大震災では、発生前から懸念されていた人口減少の問題が被災地で加速しました。

**森井** そうですね。今年発生から10年を迎えましたが、人口減少も含めて復興はまだ道半ばだと感じます。

**渡邊** コロナ禍では、デジタル化の遅れが明らかになりましたが、昨今では、一気に進展しています。

**森井** 今日のリモート対談もそうですし、テレワークや時差出勤の普及によってワーケーションだったり、満員電車を避けやすくなったことも、コロナ禍がもたらした「進化」だと思います。

**渡邊** 働き方の多様化に伴い、市民目線に基づいた選択肢を増やすことが必要になりました。かつてはマスタープランに沿って粛々と物事を進めていましたが、先行きが見通せない現代～将来において、そうした考え方はもはや通用しません。

**森井** もっと柔軟に進める必要があると。

**渡邊** はい。例えば、社会実験をして結果が良かったらさらに進める、良くなければ終了して新たな実験を行うなど仮設的、機動的な実践が求められると思います。あるいは昼間と夜間で行うことを変えてみる、同じ場所をシェアして効率的に使うなどの手法もあります。これらは「タクティカル・アーバニズム」と総称される取り組みです。また、これまでに作



「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会 中間とりまとめ (概要)」より抜粋。目指すべきまちづくりの方向性に向けた具体的な取組のイメージ

られた地域資源である都市アセットを市民目線で利活用することも大切です。例えば、旧温泉宿を活用したコワーキングスペースの設置や、街路空間を再構築してウォークアブル空間をつくる、などがこれに相当します。

**森井** 元々は観光や車道など、単一の目的で利用されていたものを、使い手目線で違う目的に使うと。

**渡邊** はい。職住遊学の融合などのため、都市アセットを「使いたおす」、公園などまちなかでの社会実験の実施などスピーディに「動く」、さらに効果検証や新たなサービスの提供などデジタル技術・データを「使いこなす」ことがポイントです。デジタル技術を活用すれば、人々の志向がリアルタイムに把握でき、フィードバックもすぐできますしね。

**森井** 法規制の壁がさらに低くなってもらえれば、この動きがより加速するのではないのでしょうか。

**渡邊** おっしゃるとおりです。日本には良くも悪くもかっちとした制度設計があるため、都市アセットを従来と違う目的で利活用するのは、言うほど簡単ではありません。ただ、冒頭申し上げたとおり、都市再生特別措置法の改正や、道路法の

改正など少しずつ法制度は柔軟になってきていますので、うまく活用しながら取り組んでいきたいと考えています。

**森井** そうですね。より一層の加速に期待しています。

**渡邊** ただ、法規制の緩和も大切な一方、「運用」を変えられれば、実は、これまでできなかったことが、実現可能になるケースもあります。例えば、道路の利活用です。制度上は認められているので何らかのイベントを実行しようとする、結局は警察、道路管理者などに止められてしまう。制度上はOKでも、何故実現できないのか。ありがちなのが「万が一事故が起きた場合、どう責任を取るのか」と唱える人が一人でもいると、無難な線を選んで見送りましょう、というパターンです。「キャッチボール×」「サッカー×」「ペット×」「自転車×」「一輪車×」等々、禁止事項がやたらに多く、結果的に子どもが遊べなくなる都市部の“公園”などと同じですね。しかしあの禁止事項は法で決められているわけではなく、あのように禁止事項を多く設けた運用方法の結果なのです。

**森井** あの禁止事項看板のボリュームは、私の子ども時代には考えられません

でした。公園近くのごく一部の住人から「子どもの声がうるさい」というクレームが寄せられた結果なのでしょうね。

**渡邊** そういった“心の壁”を皆が少しずつ低くするような取り組みが必要です。それが進んでいけば、警察や道路管理者の許容度も広がりますし、かつてできなかったことができるようになって、皆が居心地良く過ごせる場所が少しずつ増えていくと思います。

## 業界のさらなる追い風に「第2次自転車活用推進計画」

**森井** スマートシティ、MaaSに関する取り組みはどのような状況ですか。

**渡邊** およそ10年前から注目されてきたスマートシティは、かつて個別の技術先行型だったと思います。象徴的なのが「スマートメーター」です。これを使うと節電、省エネ、CO2削減などが可能になる、だからこのメーターを設置した家やオフィスなどが集積すれば、それがす

なわちスマートシティです、といった考え方でした。しかし、これでは単一目的でひとつのシステムをつくり、それで完結してしまっています。個別の技術は素晴らしいとしても、その間が連動していません。いわゆるサイロ型、タコつぼ型と呼ばれていた所以です。

**森井** しかし今ではそれぞれの技術がしっかり連動している。

**渡邊** はい。現在、まちづくりとしてのスマートシティで目指すのは、市民が幸福になるため まちづくりの課題を解決するための技術活用です。コンピュータのOS(オペレーティングシステム)に似た「都市OS」といって、まちづくりの活動のベースとなるシステムがあり、そこに省エネのためのアプリや、防犯アプリ、防災アプリのように、スマートシティに住む・働く人の安全・安心、快適な暮らしを支援する機能がぶらさがっている状態を指します。柏の葉キャンパスなどは、現状、都市OSを活用した代表的な場所と言えますね。

**森井** 日本のMaaSについては、現在ど

のような段階にあるとお考えですか。

**渡邊** 個別の鉄道事業者やIT企業などの取り組みが点在して個別に進んでいる状態だと思います。いずれは、特定の鉄道や公共交通に限らず、シェアサイクル、駐車場の空きはどこにあるか、バス路線はどれが良いかなど、あらゆる交通手段を組み合わせ、どう使うのが最適か、車を持ってなくても快適に移動できる組み合わせは何なのかなどを提供できれば理想的ですね。私の考えとしては、事業者単位ではなく、自治体、都道府県単位などで最適な移動手段を提供できるようになると、かなり利便性は高まるのではと思っています。

**森井** MaaSのラストワンマイルを担うシェアサイクルは、現在、約160都市以上に本格導入されており、渡邊さんがおっしゃった、将来の都道府県単位のMaaSでも有効に機能しそうです。課題を挙げるなら、さらなるポートの確保、採算性の向上といったところです。

**渡邊** 令和3年度から「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充し、シェアサイクル

設備の設置について支援が可能となりました。シェアサイクルはICT技術の進展で、予約・決済システムの多様化、経路検索機能、各都市のシステムの共同化など多様な仕組みが研究・導入されています。我々としても支援を続けていければと考えています。

## スマートシティモデル事業箇所図(R1~R2)



◆先行モデルプロジェクト		◆重点事業化促進プロジェクト	
No.	プロジェクト実施地区 / 対象区域	No.	プロジェクト実施地区 / 対象区域
1	北海道 札幌市 市の中心部および郊外	1	宮城県 仙台市 県パークタウン
2	静岡県 名古屋市 市全域	2	茨城県 守谷市 市全域
3	茨城県 つば市 市全域	3	群馬県 前橋市 市全域
4	栃木県 宇都宮市 市全域	4	神奈川県 横浜市 みなとみらいV21地区
5	埼玉県 毛呂山町 町全域	5	神奈川県 川崎市 新百合ヶ丘駅周辺地区
6	千葉県 柏市 柏の葉キャンパス駅周辺	6	神奈川県 横浜市中区 市全域
7	東京都 千代田区 大手町・丸の内・有楽町エリア	7	福井県 永平寺町 町全域
8	東京都 江東区 豊洲エリア	8	岐阜県 岐阜市 市全域
9	静岡県 静岡市 静岡市市街地 下田市市街地	9	岡山県 倉敷市 中心市街地
10	静岡県 藤枝市 市全域	10	広島県 呉市 市全域
11	愛知県 春日井市 工業系ニュータウン	11	広島県 福山市 市全域
12	兵庫県 姫路市 けいはん心学研都市(精華・西条津地区)	12	徳島県 美波町 町全域
13	鳥取県 倉吉市 市全域	13	香川県 高松市 市全域
14	広島県 三次市 川西地区	14	愛媛県 新居浜市 市全域
15	愛媛県 松山市 中心市街地西部	15	福岡県 福岡市 九州大学総研キャンパス跡地等及び周辺地区
16	埼玉県 さいたま市 大宮駅・さいたま新都心周辺地区	16	長崎県 高崎市 高原半島
17	東京都 大田区 羽田空港跡地第1ゾーン	17	福島県 南相馬市 市全域
18	新潟県 新潟市 中心市街地	18	茨城県 水戸市 市全域
19	愛知県 岡崎市 乙川リバーフロントOURUWA地区	19	埼玉県 熊谷市 市全域
20	大阪府 大阪市 ゆめきた2期地区、夢洲地区	20	東京都 真川市 市全域
21	兵庫県 加古川市 市全域	21	石川県 加賀市 市全域
22	熊本県 熊本市 南新地区		

※赤着色はR2年度に追加選定された地区



「スマートシティモデル事業箇所図令和1~2年度」より抜粋。柏の葉キャンパスも含まれている



緊急事態宣言下につき、リモート形式で対談。「災害に強く、安全性が常に確保されていて、誰でも安心して利用できる駐車場の提供という社会的要請に対して、関係団体が鋭意、様々な取組に注力されていることに敬意を表します」との評価をいただいた

**森井** 平成30年6月に閣議決定された自転車活用推進計画の計画期間は2020年までです。近々「第2次自転車活用推進計画」が策定されると聞いておりますが、どこまで進展しているのでしょうか。  
**渡邊** 4/28～5/11までパブリックコメントをいただいているところで、近いうちに計画の内容をお示しできると思います。  
**森井** 最後に私から少し要望を述べさせていただきますでしょうか。自転車走行空間の確保が大切との持論がありまし

て、できれば専用道路と専用信号を作っていたいただければと考えています。  
**渡邊** 近年、矢羽根マークが普及し、自転車が車道を走る軽車両であるという認識は浸透してきたと思います。海外ではwithコロナの時代に、リスクを避けるため皆に車で移動されると大渋滞が起きると懸念し、コロナ禍を契機に自転車道を増やす潮流が生まれています。例えばパリでは、車を使わず、徒歩、公共交通、あるいは自転車ですら15分移動すれば、仕事や

学校、商業施設、公園などにアクセスできるまちづくりを提案しています。  
**森井** おお、それは興味深いですね。  
**渡邊** 日本では、これから新しく自転車道を整備していただくだけではなく、先程申しあげた都市アセットの活用がカギになると思います。  
**森井** 承知しました。本日は非常に幅広い話題についてお話をいただくことができ、大変参考になりました。今後とも引き続きよろしくお願ひ致します。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】 **森井 博** のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モーリスコーポレーション(株) 夫々会長

**【略歴】** 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ82歳。  
 1957年(昭和32年)石川県立金沢泉丘高校卒  
 1961年(昭和36年)東京商船大学(現東京海洋大学)卒  
 1961～1979年 石川島播磨重工業(現: IHI)  
 1979～1991年 東芝  
 1991年～ 現職

**【趣味】** 現在: ゴルフ・車・自転車・合唱  
 過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス  
**【遍歴】** ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1～2回練習場通い。エージシュートを毎年1回が目標。  
 車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。  
 自転車: 数台保有するも年齢を考え余り乗らない。  
 歌: 六本木男声合唱団で毎週1回練習に励む。年1～2回サントリーホール等で公演。2018年6月にはNY・カーネギーホールでも公演。  
 仕事: 健康のため平日は毎日9:00～17:00出勤。(コロナ禍の期間は在宅テレワーク+週3日出勤)  
 水泳: 小学校に入る前から泳ぎは得意。  
 野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。  
 陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。  
 テニス: 元デ杯選手のコーチでかなりの腕前(?)になるも、45歳時アキレス腱断裂でウインブルドンを断念。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

