



2022年1月24日12:40-13:20
国土交通省関東地方整備局
マチミチweb講座

欧米都市の街路の パンデミック 対応と復興

三菱地所株式会社
ソリューション営業二部
公益・社会基盤ユニット
主幹
関谷進吾
shingo_sekiya@mec.co.jp

略歴

- 2006年3月 慶應義塾大学環境情報学部卒
- 2012年4月 東京大学大学院工学系研究科都市持続再生研究センター技術補佐員
- 2014年4月 (株) 建設技術研究所女川復興推進事務所技術補佐員
- 2014年10月 (株) 地域計画連合研究員
- 2017年7月 ユニオンスクエア・パートナーシップ (B I D組織) デザインスペシャリスト
- 2018年6月 プラット・インスティテュート建築スクール大学院計画・環境センター
アーバンプレイスメイキング・マネジメント修士卒
- 2018年6月 WXY建築・都市デザイン事務所
- 2019年3月 プレイス・ソリューションズ・グループ合同会社代表社員
- 2021年1月 三菱地所 (株) 主幹

**ジェイコブズでもありモーゼスでもある
ニューヨークの街路を変えた交通局長の闘い**

タイムズスクエアの広場化など、ここ数年で最も激しい変革を遂げた
ニューヨーク市の公共空間。ストリートの主役は、自動車から歩行者
や自転車へと移り変わった。いかにしてストリートも人間の手に取り
戻したのか？ その闘いの記録を、元ニューヨーク市交通局長ジェネ
ット・サディクワーンが実情を交えて記述するドキュメント。

2019年9月
発行予定
予定：3500円＋税

ストリートからの都市改革 (仮)
Streetfight: Handbook for an Urban Revolution

著：ジェネット・サディクワーン 訳：石田地也 (株式会社エヌ・ピー・エス (民間企業家業)
渋谷区 (プレイス・ソリューションズ・グループ合同会社代表)
三浦雅乃 (株式会社エヌ・ピー・エス)
監訳：中島直人 (東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授)

●目次

- はじめに 新たな都市のコードづくりー道は果敢から歩むべき
- 1章 街路をめぐる闘い
- 2章 都市の発展を支える道
- 3章 交通路を変える都市デザイン
- 4章 街路の読み解き方
- 5章 歩行者の視点から
- 6章 生まれ変わったタイムズスクエアー歩行者空間の闘い
- 7章 歩行者空間の拡大と歩行者、自転車、電動スクーターの歩
- 8章 自転車レーンと歩行者空間
- 9章 自転車シェアリングと自転車シェアリングの課題
- 10章 都市空間の再編成
- 11章 歩行者空間の拡大
- 12章 「アース」が変える歩行者空間
- 13章 「ストリート」を再構築しよう
- 14章 闘いは終わらない

ジェネット・サディクワーン Janet Sadikwan
ニューヨーク市交通局長 (現職) (2015年～2019年) マイケル・ブルームバーグ
市長のもとで、ニューヨーク市の街路の再生を主導した。現在、ブルーム
バーグ・インスティテュートの代表。また、NYC (米国都市計画局) の
議長として、世界の都市計画に貢献している。著書に『Streetfight:
Handbook for an Urban Revolution』。

学芸出版社

**ストリート
ファイト**

人間の街路を取り戻した
ニューヨーク市交通局長の闘い

ジェネット・サディクワーン
著
三浦雅乃
訳

「彼女がスーパーヒーローだ。ヒューマン
スケールの街路づくりは不可能なでは
なく、誰もやらなかっただけなのだ」
——マイケル・ブルームバーグ
市長

「ジェネット・サディクワーンは、モーゼス
とジェイコブズの間にできた子供のような」
——ヤン・ゲル
市長

街路から始まる都市改革の手引き

事前予約受付中！
QRコードを読み取り、
リンク先のフォームに
ご記入ください。

学芸出版社

1. 社会的交歓を促進する速度規制と共存道路
2. ニューヨーク市のパンデミック対応と復興
3. ポストコロナのまちづくりを支え得る理論
「プロキシミクス：近接学」

ストリートスペース・フォー・ロンドン事業（2020年5月6日以降）の取り組み

1. 戦略的な自転車網の緊急整備：

簡易資材を用いて、地下鉄や電車、バスの混雑を緩和

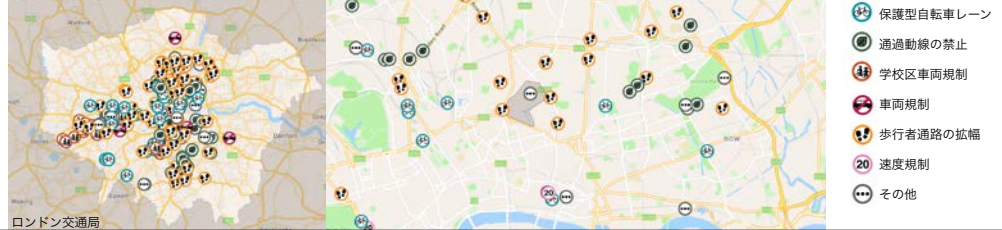


ロンドン交通局

2. ロンドン中心部での地域内交通について、より安全歩行、自転車利用を促進するために完全に変容（超低炭素排出ゾーン設定）：

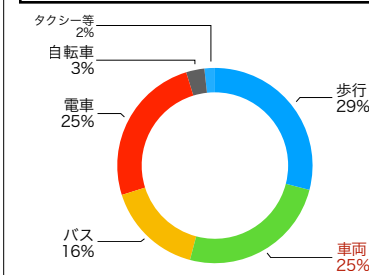


3. 生活道路の交通量を減らし、より多くの人々が日常的に歩き、自転車に乗るよう促進



ストリートスペース・フォー・ロンドン事業（2020年5月6日以降）の主な意図

プレコロナ： ロンドン交通局による分担率統計 (2019年度)

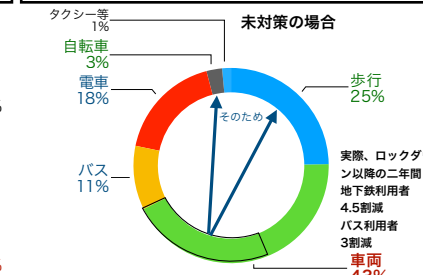


歩行	車両	バス	鉄道	地下鉄	自転車	タクシー等
6,700,000	5,800,000	3,700,000	3,000,000	2,800,000	700,000	400,000

出典：Transport for London, Travel in London Report 12, PT調査, 2019

- ・コロナ前の車両利用は、450万台／日（2019年度の車両移動は、590万台／日）
- ・車両利用の移動距離の内、6割は4km以下、4割は2km以下

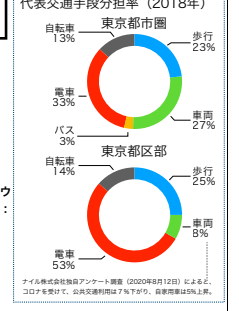
ポストコロナ： ロンドン交通局によるモデリング調査 (2020年度コロナ禍)



- ・地下鉄利用15%-20%、バス利用20%-25%の利用減を見込む。
・9月までの公共交通利用維持のためにロンドン交通局は、2200億円の緊急救済措置。
- ・公共交通分担率の低下により、ロンドン中心部の車両が倍加する可能性
・（混雑課金対象が、10万台／日→20万台／日になる可能性）
・英国自動車協会の調査によると、2割は自宅勤務

2020年：結果、歩行・自転車利用が1割増
しかし歩行者、自転車、公共交通利用全体5%減

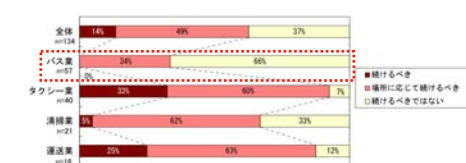
東京都市圏PT調査 代表交通手段分担率（2018年）



都心部の更なる混雑要因となる車両利用の倍加を避けるため、車両利用の6割にあたる4km以下の移動を主な対象に、自転車利用を10倍、歩行者利用を5倍とする施策

旧玉川水道道路における自転車レーンの整備効果

平成20年7月14日から8月15日、東京都



パリ市域100%自転車レーン整備（322億円相当） ミラノ市750kmの構造分離型自転車道整備

パリ市プランヴェロの自転車網計画図



公共交通の代替手段としての自転車インフラ

- ・2024年までに市内全ての15分圏域内、生活必需品およびサービスを受受できる15分圏域都市を実現するための「自転車計画：プランヴェロ」を前倒しで展開
- ・市内全ての道路に自転車レーン、全ての橋に保護型自転車レーンを整備
- ・既存の1000kmの自転車インフラ（300km構造分離型、52kmの「コロナ自転車レーン」と呼ばれる仮設仕様のポップアップレーン）に加えて、180km（130kmの自転車道、52kmのポップアップレーンの恒常化）



- ・市内8割の住居地域が、1km以内に構造分離型自転車道に接続
- ・PM10・亜酸化窒素による空気汚染の半数が交通（ミラノ市）
- ・36のオープンスクエア事業：35km区間を車道を広場に転用

WHO（世界保健機関）によるコロナ対策指針（2020年4月21日時点）では、移動手段として、自転車と歩行移動は、過密が避けられるだけでなく、テレワークによって懸念される運動不足の解消にもなるとして推奨

CITY LIMITS

Setting Safe Speed Limits on Urban Streets

1. 市域レベルの速度規制（幹線道路、生活道路）
2. 面的な速度規制（ゾーン30）
3. 特定区間における速度規制（ホコ天）

低炭素化
移動手段の多様化
社会的活動の増加

全米都市交通担当官協会



ミラノ市オープンプラザ事業（スポットベニーニ）

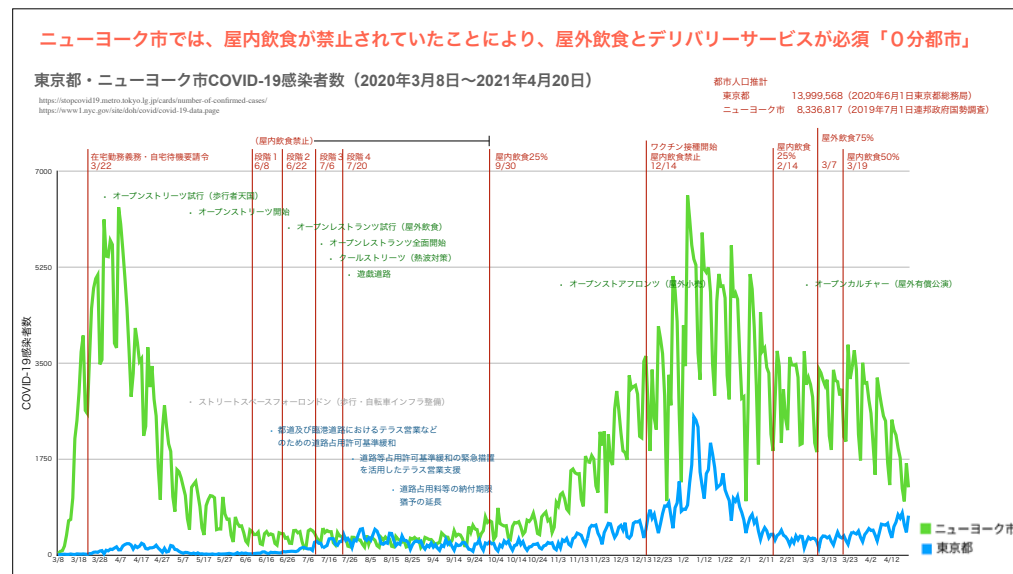
社会的活動の維持や
豊かな交歓を育む

1. 小規模事業者を支援する「ひらかれた街路」
2. 学校に隣接する区間における過剰な車道の仮設広場化
3. 多様な交通手段が共存する「仮設緑道」（住宅地〜就業地間の自転車・バス交通インフラ強化）

1. 社会的交歓を促進する速度規制と共存道路

2. ニューヨーク市のパンデミック対応と復興

3. ポストコロナのまちづくりを支え得る理論 「プロキシミクス：近接学」



道路占用を緩和し、①各近隣に休息空間を提供し、②公共空間の民営化を臨時的に促し、小規模事業者を支援				
ニューヨーク市の産業別経済活動の再開と関連街路政策				
再開	要請・制約	経済活動を再開する産業	屋内飲食(%)	関連する街路政策
2020 3/22	0	在宅勤務義務・自宅待機要請	0	3/27~4/5 オープンストリート試行 (歩行者天国)
2021 6/8	1	・建設業 ・農業、林業、漁業、狩猟 ・小売 (路肩・店内での受取、引取に限る) ・製造業 (製造業)	0	
6/22	2	・ショッピングモールの店内共用部 ・飲食店・バーの店内 ・大規模集会・イベント会場 ・ジム、フィットネス等 (リモートは可) ・カジノ、ゲーム施設 ・映画館 (ドライブインは可) ・アミューズメント施設	0	オープンレストランツ** (屋外飲食) **歩道、パティオ等敷地内、BIDに認定された広場に限定
7/6	3	・飲食店の屋外利用 ・美容等の接客業 (業種により屋内利用は、1/3から5割まで)	0	~10/31 オープンレストランツ全面展開 7/7 クールストリート (熱波対策)
7/20	4	・集会は、50名まで(11/13以降は10名まで) ・宗教目的の室内利用は、収容人数の1/3まで ・飲食店の屋内利用は、9月末まで認めず ・美術館や博物館、ショッピングセンターの再開は9月以降 ・ (ブロードウェイ劇場は2021年1月迄閉鎖と自主発表)	0	7/27~9/4 プレイストリート (遊戯道路) 10/30~12/31 オープンレストランツ (屋外小売)
9/30			25	
10/30		小売業による屋外営業の許可	25	10/30~9/31 オープンストアフロンツ
11/13		飲食店: 深夜10時まで営業可	25	
12/14		ワクチン接種開始	0	
2/14		飲食店: 深夜11時まで営業可	25	
3/1		屋外における有償公演の許可	25	3/1~10/31 オープンカルチャー
			50	
4/19		飲食店: 深夜0時まで営業可	50	

160kmの車道を歩行化するニューヨーク市オープンストリートプログラム 2020/5/4~

- ・既存の公園や歩道幅員では、密集が生じてしまうため、公園周辺や各地の車道を歩行化する施策
(*通過動線の規制、速度規制時速8kmによるデリバリー等可)
- ・通年化
- ・歩行者と自転車利用者のために5/4より段階的に車線を解放
- ・原則、午前8時から午後8時の間に実施
- ・総延長160kmを標榜
 - 95km: 公園に隣接する街路
 - 32km: 警察協議によって特定された街路
 - 16km: BID等と提携管理される街路
 - 4km: 歩道拡幅
 - 16km: 保護型自転車レーン



ニューヨーク市交通局

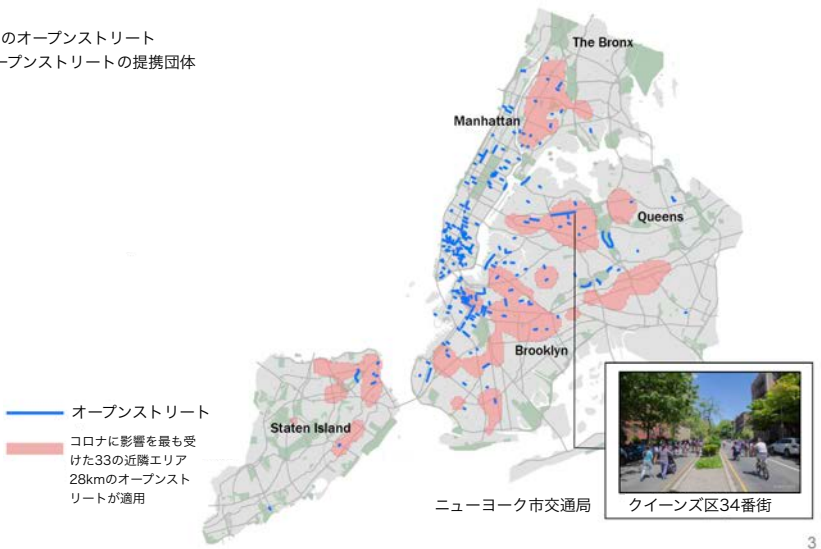


オープンストリート

© NYC DOT

オープンストリート

- ・2年間で約175kmのオープンストリート
- ・約100の学校がオープンストリートの提携団体

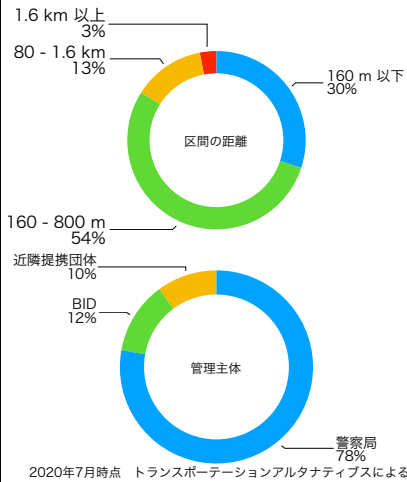


ニューヨーク市交通局

クイーンズ区34番街

オープンストリート

- ・ 2年間で約175kmのオープンストリート
- ・ 約100の学校がオープンストリートの提携団体



通過交通の規制

- 時速8km以下。以下が必須の車両に限定
- ・ 駐車、乗り降り、配達、緊急車両、サービス車両他



ニューヨーク市交通局

交通規制

- 屋外飲食、屋外学習、コミュニティプログラム等の活動推奨区間

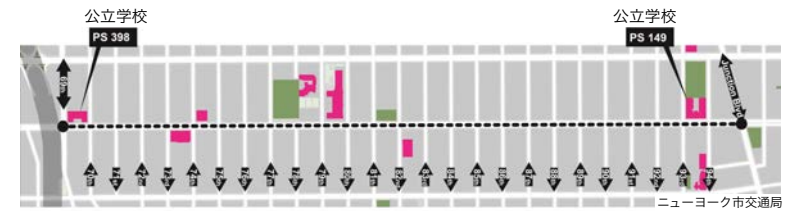
学校隣接部の交通規制

2021年7月ウェブ調査（トランスポーテーションアルタナティブス）

- ・ 実際、活発に機能したのは39km
- ・ 10万人の飲食業の就労人口が、オープンストリートによる恩恵を受けている
- ・ 63%のニューヨーク市民がオープンストリートを支援

クイーンズ区34番街オープンストリート

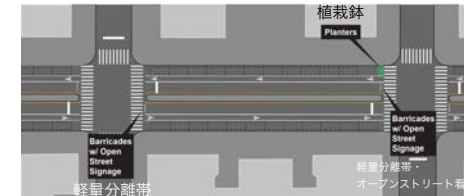
26街区、2.1km



ニューヨーク市交通局

車両規制（通過動線不可） 午前7時～午後8時

車両規制（仮設的に歩行者専用） 月曜～金曜 公立学校

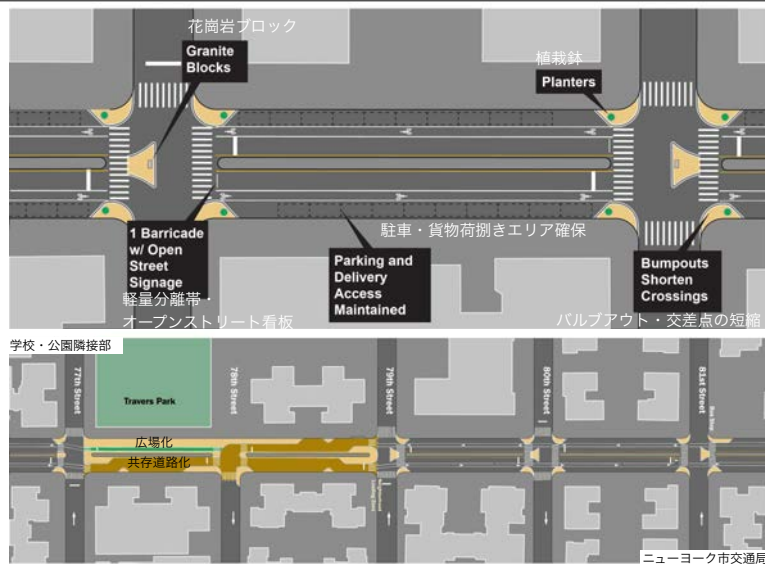


ニューヨーク市交通局

非営利団体と
道路管理主体が連携

- ・ 軽量分離帯の出し入れ
- ・ ゴミ箱管理
- ・ 植栽管理
- ・ 排水溝清掃

今後の計画案



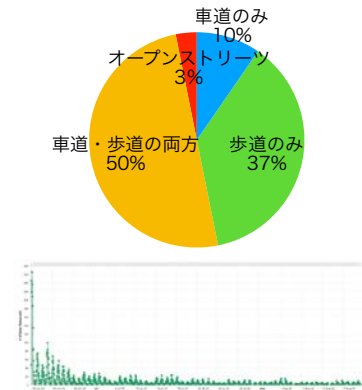
ニューヨーク市交通局



ニューヨーク市交通局

ニューヨーク市オープンレストランズ

2021/4/25時点 11,395店舗 市内飲食店4割



•手続きを簡略化するために、ニューヨーク市は、飲食店・バーに、プログラム要件の確認手続きにつき、自己承認を容認



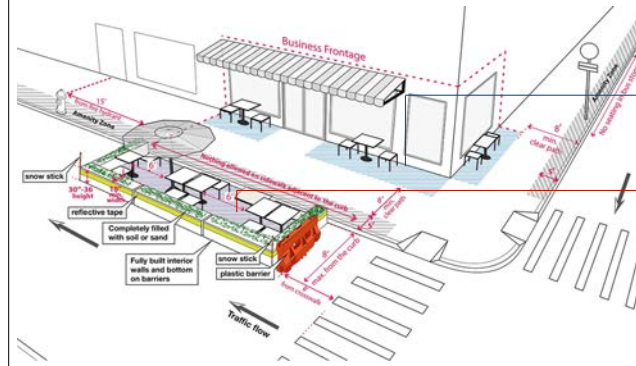
ニューヨーク市オープンレストランズ 通年

20/6/22 歩道、パティオ等敷地内、BIDに認定されたプラザに限定

20/7/6 車道含む

平日：午後5時～11時 週末：昼12時～午後11時

・市内に2万6千ある飲食店のうち、既に歩道を活用している 1,300店舗（全体の5%）は2021年まで道路占用料免除



ニューヨーク市交通局オープンレストランズ申請サイト

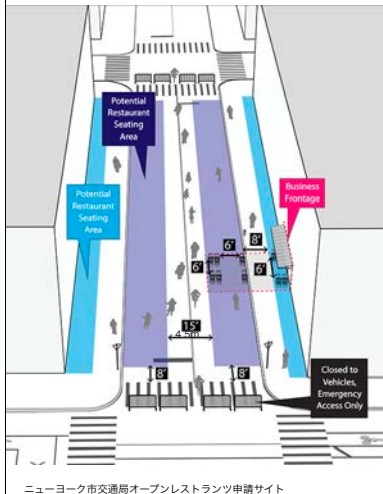
歩道座席

- 歩道座席の幅は、店舗の間口を超えてはなりません。
- 歩道座席は、建物の間に隣接して展開されなければなりません。
- 緑石と座席の間に2.4mの通路、0.9mの間隔を両端に設ける必要があります。
- 歩道座席は、バス停に設置することができません。
- 歩道座席は、建物の出入り口、スタンドパイプ、連結送水管を妨いではいけません。
- テーブル・椅子は申請者が手配します。

車道座席

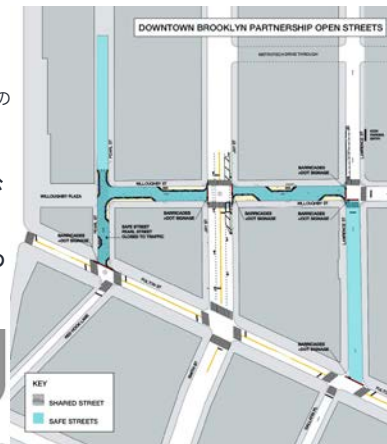
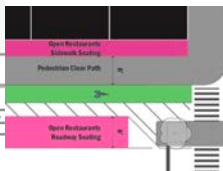
- 車道座席の奥行きは2.4m以内とし、幅は、店舗の間口を超えてはいけません。
- 車道座席は、バス停に設置することができません。
- 車道座席は、消火栓から4.6m、交差点から2.4mの間隔をそれぞれ確保する必要があります。
- 車道座席は、路肩規制が、乗降・停車禁止の場合、設置することができません。
- 車道座席は、路肩規制に制限時間がある場合、規制時間外の使用は認められますが、規制時間内は、全ての設置要素を撤去する必要があります。
- 車道座席は、走行車線とバリアの設置が求められます。
 - 走行車線が3車線以上の場合、バリアは、奥行き50-60cm必要とし、プランターなどによって、最大1.2mの間隔で設置されます。
 - 走行車線が2車線以下の場合、バリアは、垂直要素である支柱、バリアード、プランターなどによって、最大1.5mの間隔で設置されます。
 - バリアの高さは、プランターを除いて、90cmを超えてはなりません。
- テーブル・椅子は申請者が手配します。

ニューヨーク市オープンレストランズ（オープンストリート：団体申請）



ニューヨーク市交通局オープンレストランズ申請サイト

- 個別の申請あるいは団体による申請も可能。
- 車道を閉鎖して間口以外のエリアにも展開可能。
- 申請者は以下のいずれか
 - 地域団体（地域開発公社、非営利団体等）
 - BID
 - 1街区内の3店舗以上の団体による申請



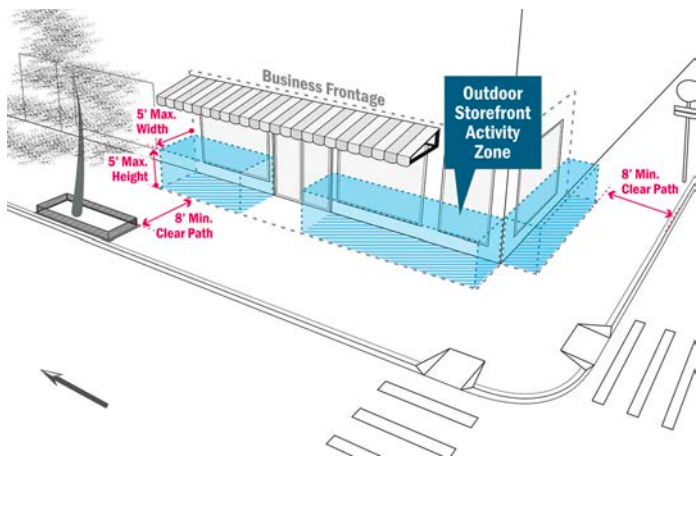
ダウントウンブルックリンBIDの場合



コミュニティボード2地区（ウェストビレッジ）市議会独自調査推薦

- 車道を使用する場合は、道路復員が最低9.4メートル
- 歩道上の屋外飲食は、歩道復員が3.6メートル以上
- 消火栓から4.6メートル距離を設ける
- 現状
 - 2.4メートルの通路の確保ができているのは、2割のみ
 - 4割が段差解消ができていない

ニューヨーク市オープンストアフロント (小売業による屋外利用) 2020年10月30日～2021年9月末



- 敷地境界から1.5mの奥行き、1.5mの高さ (2.4mの歩行者経路確保)
 - ウェブ上で個々の事業者による自己承認式の申請可
 - 地階の店舗のみ
- 4/29日時点 768箇所
歩道が9割以上



ニューヨーク市オープンカルチャー (有償の公演の許可) 2021年3月1日～2022年3月末

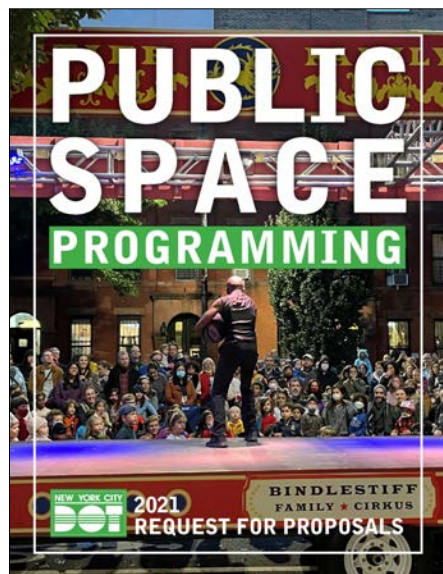
疲弊する文化芸術団体・非営利団体を対象とした屋外における有償公演会の許可

申請によって実施可能な敷地



- 公園
- ブルックリンブリッジパークコーポレーション
- 道路
- ハドソンリバーパークトラスト

費用：申請費20ドルのみ
イベント実施15日前に申請
申請許可期間5営業日
市認定済みの文化団体
配置図および演目、要提出
最大200名の収容人数
毎月最大四回



非営利団体による、全年齢、何かしらの障害持ちの人々にもひらかれた芸術、文化、健康、教育、クラフト・デザインに関する取り組み申請型で、無償で占用可能



ニューヨーク市街路計画 (2021年)

ニューヨーク市交通局五か年計画

公共空間へのアクセスが不足している近隣エリアにおいて、公正性、安全基準に留意しながら、**新たな恒常的・仮設的な公共空間の創出に優先的に取り組む**

オープンストリート：

- 地元のコミュニティ組織や近隣住民と協力して、市域全体でオープンストリートを継続実行

オープンレストラン：

- 市議会との協力の下、恒久的なオープンレストランプログラムを構築し、飲食店が店舗前の歩道と緑石脇の道路空間で屋外食事を使用可とする

歩行化：

- 歩行者専用区間と歩行者優先区間を拡大。多様な地域で、公正に分散された歩行化やその他の交通量削減機会を模索

パブリックアート：

- 街路改良事業の一環として、コミュニティ団体と提携し、市内の創造的な芸術セクターに有償の機会とリソースを提供する方法を模索

公共空間創出優先エリア

- 公共空間創出優先エリア (大)
- 公共空間創出優先エリア (中)

2022年事業箇所

- PRIORITY INVESTMENT AREA TIER 1
- PRIORITY INVESTMENT AREA TIER 2
- PRIORITY INVESTMENT AREA TIER 3

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

2022年事業箇所

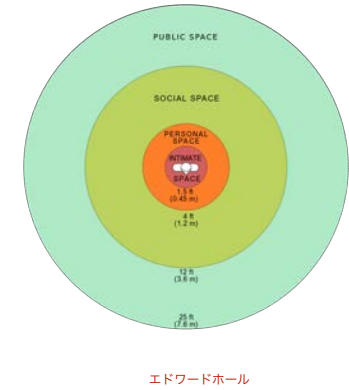
2022年事業箇所

1. 社会的交歓を促進する速度規制と共存道路
2. ニューヨーク市のパンデミック対応と復興
3. ポストコロナのまちづくりを支え得る理論
「プロキシミクス：近接学」

移動：
サービス水準



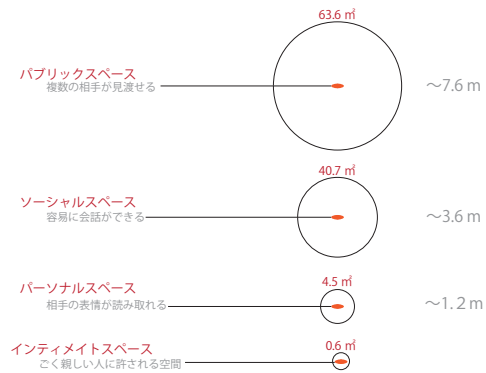
滞留：
プロキシミクス（近接学）



移動：
サービス水準



滞留：
プロキシミクス（近接学）



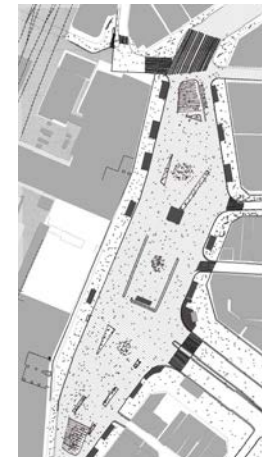
試してみる：東口広場の社会実験を通じて、人の使い方を把握する

試行イメージ

既存



バイパス開通・車両封鎖後に改修計画



令和元年度東京圏ターミナル駅周辺における公的空間の基本計画検討業務報告書

初期の社会実験の例



駅前広場セイムスケール比較（車両・歩行者車・滞留）

[illegible]

池袋駅東口前広場の滞留機能

用途	面積	人口規模 (人)	滞在時間 (分)	滞在人数 (人)	想定される機能
A	751	18	327	5,958	バス利用、乗降客の待合スペースとして活用。乗降客が待ち時間を短縮し、乗車・降車をスムーズに行うための空間。
B	1,368	34	595	20,220	歩行者の待合空間、乗降客の待合空間、乗降客の移動空間、乗降客の待ち時間の短縮のための空間。
C	280	7	123	861	案内所、観光解説
d'	300	7	130	910	飲食、グッズ販売
e'	706	17	307	5,220	飲食、文化施設機能
c'	1,429	35	621	21,735	乗降客の待合空間、乗降客の移動空間、乗降客の待ち時間の短縮のための空間
計	4,837	119	2,103	33,604	

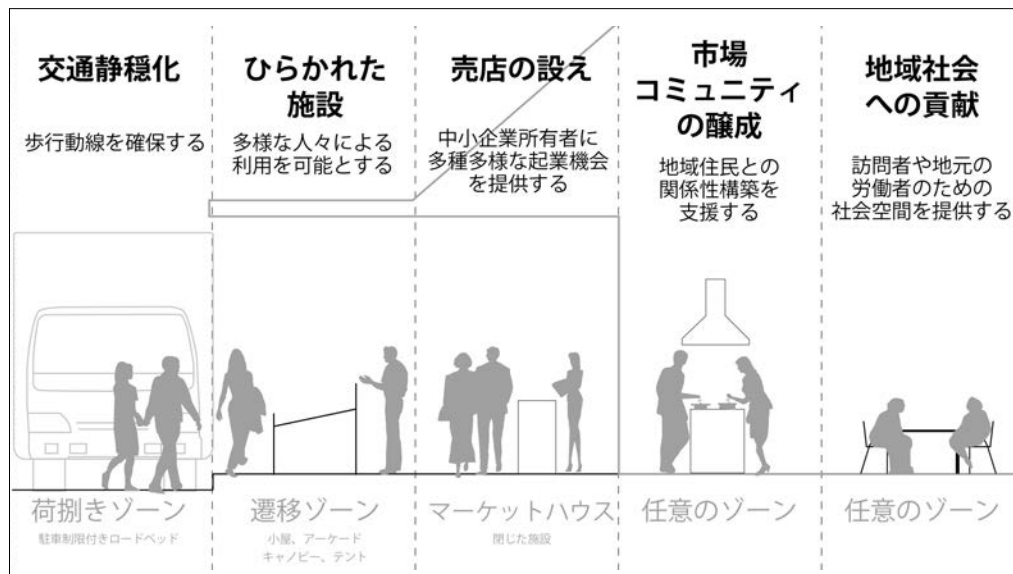
グリーン大通りのゾーニング（地下通路有り）

ストアフロントゾーン | 歩行ゾーン | ストリートライフゾーン | 他交通機能

グリーン大通りのゾーニング（地下通路無し）

他交通機能 | ストリートライフゾーン | 歩行ゾーン | ストアフロントゾーン

令和元年度東京ターミナル駅周辺における公的空間の基本計画検討業務報告書



歴史的市場地区の街路の構成要素

1 交通静穏化

歩行動線を確保する

- ・ 可動式フェンス等
- ・ 舗装パタンの変更、横断歩道の舗装化
- ・ 歩道の張り出し(バルブアウト)
- ・ 一方通行化、駐車規制
- ・ 周囲との歩行者ネットワーク構築
- ・ 共有道路
- ・ 歩道拡幅
- ・ 次世代モビリティへの対応

一方通行、駐車規制、ランカスター中央市場



特定アクティビティーゾーン制定（緑塗装），タイムズスクエア



歴史的市場地区の街路の構成要素

2 ひらかれた施設

多様な人々による利用を可能とする

- ・ 自転車レーン、駐輪施設
- ・ エレベーター、バリアフリー
- ・ フードバンク
- ・ ガイドマップ、外国語対応の地図
- ・ 多数の出入口
- ・ 室内・屋外時計
- ・ トイレ



歴史的市場地区の街路の構成要素

3 売店の設え

中小企業所有者に多種多様な起業機会を提供する

- ・ パビリオン
- ・ 庇空間
- ・ 搬出入車両の許容
- ・ 事業者の看板
- ・ テント
- ・ ゴミ回収、リサイクル施設

ハイレインに隣接するウィットニー美術館やギャラリー



マーケットフロント、バイクプレイス
市場のデッキ上の庇空間



歴史的市場地区の街路の構成要素

4 コミュニティの醸成

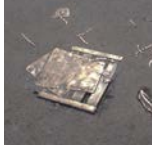
地域住民・事業者との関係性構築を支援する

- ・アート・文化施設
- ・保育施設
- ・ワークショップ
- ・コミュニティが運営するポップアップ図書館
- ・メディカルクリニック、シニアセンタ
- ・多目的ホール

舗装に寄付者の氏名が刻印, バイクプレイス市場



地元アーティストの作品を舗装化、ボストン青空市場



寄付活動の視覚化, バイクプレイス市場



年間160万円
バイクプレイス
財団の財源に

歴史的市場地区の街路の構成要素

5 地域社会への貢献

訪問者や地元の労働者のための 社会空間を提供する

- ・低廉住宅
- ・バー・カフェ
- ・無償の公共イベント
- ・屋内座席エリア
- ・屋外パフォーマンス
- ・メリーゴーランド

展望施設, シアトルバイクプレイス市場



周囲の小規模事業者による屋外座席エリア



屋外座席エリア, ワシントンDC東市場



「スマートシティ」から「まぬけなまち」

	用途	重点	意図	原則	時	寄付	手法
プレコロナ	火除地、 辻空間、 防災拠点、 賑わい（祭り）	移動と消費	一時避難所	公平	非常	大災害時	管理
ポストコロナ	憩い 雑多からの解放 表現 恒常共存	滞留と生産	社会空間	公正	日常	平常時	マネジメント

- ・あるきやすさ＝ローカリティの充実化（住宅街）
- ・佇まいやすさ、生産活動のしやすさ、程よい距離の確保
- ・0分都市（効率性・損得）ではなく、子供のための街路＝次世代への投資

ご清聴ありがとうございました！！
パンデミック対応・復旧のための街路
実践集とりまとめ



全米都市交通担当官協会 (NACTO)

<https://globaldesigningcities.org/2020/09/16/press-release-sprp-translations-japanese/>

