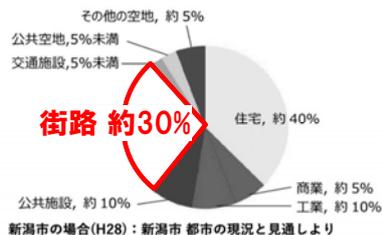


ウォーカブルってなに？ いま都市整備でもとめられるもの

関東地方整備局
都市整備課長
今佐和子



都市空間の構成



「街路が変われば世界が変わる」
By ジャネット・サディク=カーン



戦後、日本の道は、自動車交通量を基準に造られてきた。



環状道路が整備された街では、
中心部の交通量は減少傾向



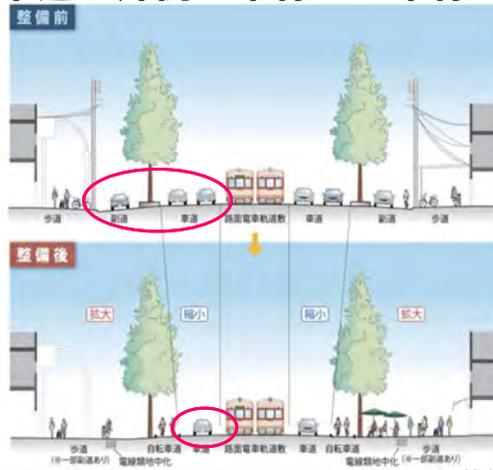
街路空間の再構築・利活用



クルマのみち ⇒ 人のみち



車道を片側3車線⇒1車線



出典：松山市「花蘭町通りリニューアル」



世界の
ワークシフト
(クルマ→人)は
もっと進んでいる



高速道路→人 (パリ)



車→公共交通&人

アンジェ (人口12万)



SolarPunk Park
@SolarPunkPark 3:44 2022/05/30

It's never too late to acknowledge the reality that urban highways are a fixable mistake

ツイートを翻訳

DÜSSELDORF, ALEMANNIA 1990

2019

Twitterより

Emmanuel
@EmmanuelSPV 21:33 2022/06/17

Avant / Après la rue aux écoles Rue Charles Baudelaire dans le 12ème arrondissement de Paris

ツイートを翻訳

Twitterより

Stockholm City Plan

"The Walkable City"

THE WALKABLE CITY
Stockholm City Plan
Adopted by Stockholm City Council on 12 March 2019

Car space

Körbana på Slussen idag

Körbana på Slussen i planförslaget

Plan Volvo - Gothenburg 2070

クルマ大国でも車→人 (ニューヨーク)



NYC Streets Metamorphosis (<https://vimeo.com/83173191>)より

コロナ禍でウォークシフトが加速中

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
2019年12月

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~製
菓地間の自転車・バス交通
インフラ強化)

2022.1.24 マチマチweb講座#06 三菱地所 関谷進吾さん講演資料より

なぜクルマ⇨人??

私見

- ✓ CO2削減
- ✓ 交通安全
- ✓ 地域活性化・賑わいづくり



シアトル ダウンタウン2番街: 国際持続的発展研究所のポスター
<http://labaq.com/archives/51884754.html>

筑波大学初口麻子教授提供資料



シアトル ダウンタウン2番街: 国際持続的発展研究所のポスター
<http://labaq.com/archives/51884754.html>

筑波大学初口麻子教授提供資料



なぜクルマ⇒人??

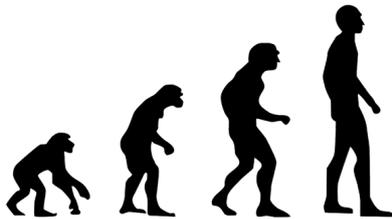
私見

- ✓ CO2削減
- ✓ 交通安全
- ✓ 地域活性化・賑わいづくり
- ✓ 私たちの人間らしい暮らし



さら
私見

そもそも
人類とはどんな生物なのか



日本の都市も

クルマ中心から
ひと中心へ...

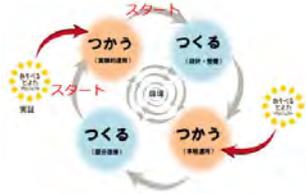
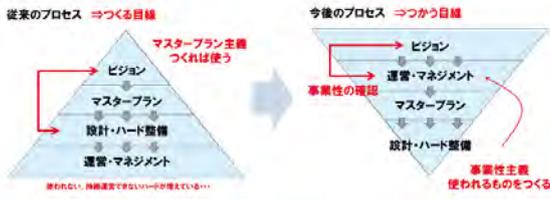
マチミチ会議
Janette Sadik-Khan氏
来日講演会 (R1.5)



Janette Sadik-Khan氏 来日講演会



使いながら作っていく



“軒先1Mの活用”

まちの人が
ソトを
使うことに
慣れていく



都市再生特別措置法 & 道路法 ともにR2 法改正

ウォークアブル推進事業(区域)と歩行者利便増進道路(ほこみち)



多様なニーズに応える道路 ガイドライン



令和4年3月
国土交通省道路局

道路を柔軟に使うためには、従来のように道路構造令に規定されている最低値や標準値をそのまま適用するのではなく、規定値の性格を理解した上で、地域のニーズや道路の特性、種々の制約等を勘案して、弾力的に運用することも含め、道路構造を検討することが重要である。

課せられた制約のなかで
精一杯、いい空間を作ろうとする努力



群馬では
県庁も
当事者として
主導



歩道空間オープンテラス 社会実験

県では、新しい生活様式に対応したまちづくりのあり方を探るため、社会実験に参加する飲食店オーナーや商店街振興組合等を募集します。裏面の社会実験までのステップと応募条件を確認の上、WEBでご応募ください。

実施主体 群馬県 民間連携まちづくりプロジェクトチーム
 問い合わせ先 群馬県 観光振興課まちづくり推進課 027-222-1100

超車社会の栃木県小山市でのとある週末の風景



長野県佐久市 街路の使い方を考えてみる社会実験



出典：DesginMeetingなかごみFacebookページ

常陸大宮ヘルスロード計画

駅と病院を結ぶ道で健康増進に役立つ道になるよう街路再編を検討中



大都市 ⇒ 地方都市 ⇒ 小都市と、

東北・関東管内でも、着実に広まってきている。

でも、西日本を見ると・・・

松山市駅前広場

社会実験を

2021 11/8(月) ~ 21(日)

社会実験期間中 交通の流れが変わりますので ご協力をお願いします



西からウォークシフトの波が
どんどん広まっている！



そうは言っても、
大都市の話。

うちのまちは誰も歩いてないし、
お店も閉まってる…。

小さい街はどうすればいい??

ヒント :

“活動人口”

“コミュニティ”



今日のまとめ

- ウォーカブルな「クルマ→人の」
「歩きたくなる」まちづくりが始まっている。
- “交流”が大切。
ハード整備だけでなく、
ソフト（使い方）のことも考えよう。
- どんな道なら歩きたくなるか考えてみよう！



次回までの宿題

どんなみち（まち）なら歩きたくなるか
考えて、隣の人と会話してみてください。

