

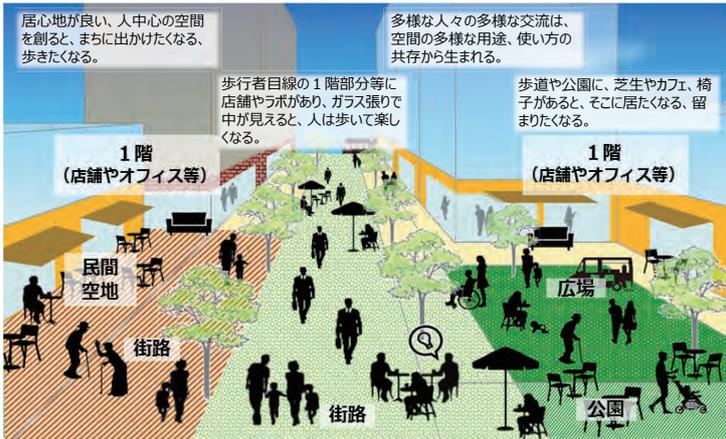
# 実践のポイント (SDガイドライン解説10選)

国土交通省 関東地方整備局  
都市整備課長  
今佐和子



## Walkable Eye level Diversity Open

歩きたくなる まちに開かれた1階 多様な人の多様な用途・使い方 開かれた空間が心地よい



## これからのストリートの在り方を検討する ストリートデザイン懇談会 (R1. 9~)



## 前回 (概念編) のまとめ

- ウォークアブルな「クルマ→人の」「歩きたくなる」まちづくりが始まっている
- 空間整備&活用 + 交通戦略 + 個人のライフスタイル転換
- どんなまちなら歩きたくなるか考えてみよう



栃木県小山市  
(人口16万人)  
※超車社会



大阪市  
(人口270万人)

## 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— R2年3月31日 策定

**ガイドライン策定の背景**

- 官民の公共空間を、ウォークアブルな空間へ → 令和元年「ストリートデザイン懇談会」を設置、ストリートデザインのポイントとなる考え方提示
- 様々なプレイヤーのストリートには変えることができるという意識を育て、広げ、支え、「Act Now!」できることから、やってみよう」の一期になることを期待
- 今後の事例の積み重ねや知見の蓄積を踏まえ、適時、適切に見直しを行っていく。

**【検討体制】** ストリートデザイン懇談会: 令和元年8月~令和2年2月に達し、計7回開催  
 議長: 岸井秀幸氏 (日本大学特任教授) 副議長: 藤村誠志氏 (東京藝術大学准教授)  
 委員: 嵐山昌徳氏 (東京大学助教授)、小嶋文良氏 (埼玉大学准教授)、西村秀彦氏 (国士館大学講師)、三浦謙乃氏 (横浜国立大学助教授)  
 オブザーバー: 東京都、神戸市、那覇市、UIC都市機構、愛知県庁、関係官庁等、国土交通省運輸部 政策局、国土交通省都市局

**1章 ストリートを人中心へと変化(リノベーション)する意義と効果**

- 人中心のウォークアブルな公共空間の必要性
- ストリートを改変することの多面的な効果
- これからのストリートに向けて
- ストリートを改変していくプロセス

**2章 人中心のストリートを実現する要素**

- ストリートの基本的な考え方
- ストリートの空間配分
- ストリートのデザイン・観え
- ストリートにおけるアクセシビリティ
- ストリートにおけるプレイヤー
- 行政手続き・意識すべきこと

**3章 人中心のストリートを支える交通環境づくり**

- 人中心のまちなかに向けた交通環境づくり
- 自転車交通への対応
- 徒歩や自転車等のスローな交通を包含した交通環境づくり
- 荷さばき等の駐車事業への対応
- 関係機関との協議

**4章 人中心のストリートを支える仕組み**

- 人中心のストリートへ改変を進めるための各種法律・予算・税制等

**5章 参考文献・事例**

**【ストリートを実現する2つの観軸】**

- ① 人中心のまちづくり観軸
- ② アクセシビリティ観軸

**【ストリートデザインと観軸】**

物理的な要素+活動+人的資源の企画・構想、計画、設計、運営管理等  
**【ストリートデザインと観軸】**

【ストリートを実現する2つの観軸】

① 人中心のまちづくり観軸  
 ② アクセシビリティ観軸

【ストリートを実現する2つの観軸】

① 人中心のまちづくり観軸  
 ② アクセシビリティ観軸

# ① 街路の機能 リンク & プレイス



海外における「リンク・アンド・プレイス」の考え方  
イギリス、アメリカほか海外においても、「リンク・アンド・プレイス」、すなわち人・モノの通行の場としての「リンク (通行)」と、人々の目的の場としての「プレイス (滞在)」としての役割をベースに、ストリートのあり方が示されている。



# 事例がいっぱい載ってます！リンク & プレイス別に探せます！

**事例タイプ 2-3 さかさ川通り** 【東京都大田区】

**【趣旨】**  
■ さかさ川通りは、蒲田駅周辺の整備と羽田空港の国際化に伴い、地域の回遊を担うストリートとして活性化が望まれていた。

**【説明】**  
■ 2車線に加え歩道等があった道路を一方通行1車線とし、スローホームの形状とすることで、歩行者優先道路として整備された。その後、国家戦略特区道路活用事業を活用し、エリアマネジメント組織がイベントを実施している。  
■ 年に数回、マルシェ等のイベントを開催している。

**再配分による主な空間の変化**

**ストリートタイプを利用した両面による機能変化のイメージ**

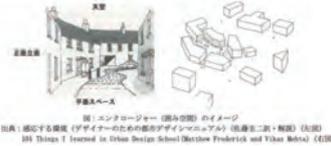
**取り組みのプロセス**

H11	「羽田駅周辺まちづくり協議会」で、通り改善協議を優先課題とする	H24	再開発を交えた「羽田川道線デザイン検討有識者会」設置 大田区に発着型デザイン協議会
H15	「羽田川道線整備基本計画、羽田駅北地区整備計画「KAMATA 美しい街」」が策定	H26	再開発の住居団地「さかさ川通り・美しい街計画」竣工 イベント「美しい街」開催
H22	「東田駅周辺地区ランドデザイン」にて旧道川道線を歩行者優先道路と位置づけして協議づけ	H27	イベント「美しい街」開催 また、事業主体に「さかさ川通り・美しい街計画」が策定
H23	「羽田駅周辺まちづくり協議会」で「羽田川道線整備プロジェクトワーキンググループ」設置		

# ② 「ストリート」の範囲

「本ガイドラインにおいて「ストリート」とは、公共施設としての街路の路面のみならず、沿道の民間敷地、さらには沿道の建築物等土地利用を含めた街路空間全体のことをさす。」

**解説** ストリートを単なる空間として一体的に捉え、デザインを考えることの必要性  
ストリートのデザインは単に路面だけでなく、沿道の民間敷地、ひいては隣街れ方による街並み等、人の視界に入る空間全体を捉え、検討する必要がある。



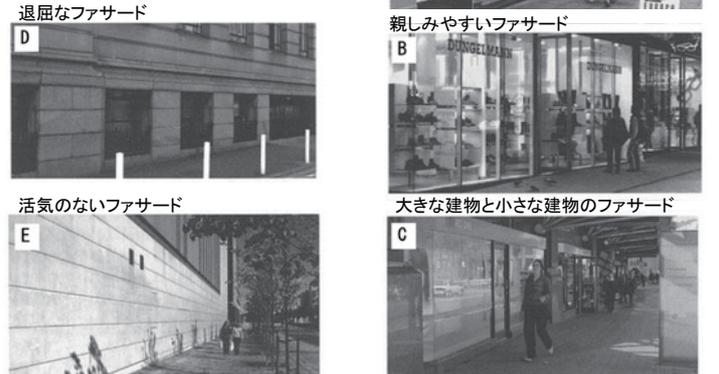
## 3つの層から捉えるストリート空間 (ニューロケーション (ACTIVE DESIGN))

ストリートに沿って一体的に捉えてデザインすることは、国内外でも行われている。例えば、ニューヨーク市における歩道のアクティビティを促進するために作成された「ACTIVE DESIGN」では、路面 (Ground Plane) だけでなく、建物の壁面 (Building Wall) や、天井 (Canopy) までを含めた4つの層からなる空間として捉えデザインを提供している。



# 壁面の表情

出典: パブリックライフ学入門 (ヤン・ゲール)



# ③ プレイヤーやアクティビティに言及

**ストリートデザインガイドライン**  
一層心地が良く歩きやすくなる街路づくりの参考書 (バージョン1.0) 【全体編】  
(令和2年3月30日 策定期・策定版)

**国土交通省**

**ガイドライン策定の背景**

- 官民の公共空間を、ウェルカールな空間へ 令和元年「ストリートデザイン懇話会」を設け、ストリートデザインのポイントとなる考え方を提示。
- 様々なプレイヤーのストリートは変えることができるとの意識を育て、広げ、実へ「Act Now!」ができることから、ひとつの点の一部になることを期待。
- 今後の実例の積み重ねや知見の蓄積を踏まえ、適時、適切に見直しを行っていく。

**【検討体制】** ストリートデザイン懇話会 令和元年1月～令和2年2月に限り、計10回開催  
議長: 岸本隆幸氏 (日本大学特任教授) 副議長: 藤村聡彦氏 (東京理科大学教授)  
委員: 高山直樹氏 (東京大学助教授)、小嶋文彦氏 (埼玉大学助教授)  
資料作成者: 国土交通省 (国土交通省都市計画課)、国土交通省 (国土交通省都市計画課)  
アドバイザー: 東京都、東京都、神奈川、滋賀、山梨、長野、岐阜、愛知、三重、奈良、和歌山、徳島、高松、香川、岡山、広島、山口、福岡、佐賀、熊本、鹿児島、沖縄  
関係機関等: 国土交通省都市計画課 事務局: 国土交通省都市計画課

**1章 ストリートを中心とした家業 (リノベーション) する家業と効果**

- 人中心のウェルカールな公共空間の必要性
- ストリートを改善することの多面的な効果
- これからのストリートに向けて
- ストリートを改造していく

**2章 人中心のストリートを構成する要素**

- ストリートの基本的な考え方
- ストリートの空間配分
- ストリートのデザイン・設計
- ストリートにおけるアクティビティ
- ストリートにおけるプレイヤー
- 行政手続き・意識すべきこと

**3章 人中心のストリートを支える交通環境づくり**

- 人中心のまちなかに向けた交通環境づくり
- 自動車交通への対応
- 自転車や自転車等のスローな交通を包含した交通環境づくり
- 荷さばき等の駐車需要への対応
- 関係機関との協働

**4章 人中心のストリートを支える仕組み**

- 人中心のストリートへ改善を進めるための各種法律・手続・税制等

**5章 参考文献・事例**

## 事例 先進事例を代表する自治体の「はじめの一歩の踏み出し方」

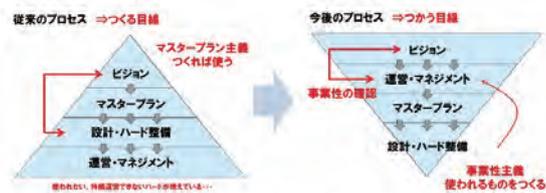
2018年度から始まったマチミチ会議では、先進事例を代表する4名の自治体パネルが自らの体験から得た「はじめの一歩の踏み出し方」を披露した。



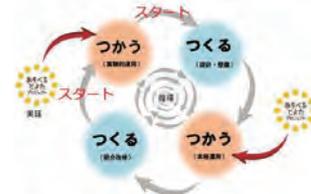
参考：  
プレーヤーに出会うためには・・・



### ④使いながら作っていく



出典：第2回ストリートデザイン懇談会 来ゲスト委員（(有)ハートビートプラシ）資料



懇談会 来ゲスト委員（豊田市）資料

行政は「使う」が苦手



「使う」の主演は市民



### 城山公園の再整備計画 by 小山市



イベント

### 市民として使ってみる

2021.02.04

【城山公園に泊まろう！城跡キャンプ】開催しました！美しい紅葉とともに城跡に想いを馳せる | 小山市 #城山公園キャンプ



市民として使ってみる

## ⑤決め技？

### “軒先1Mの活用”

まちの人が  
ソトを  
使うことに  
慣れていく



出典：第2回ストリートデザイン懇談会 西村ゲスト委員資料

## ⑥社会実験の理想的な進め方

what is TACTICAL URBANISM

長期的変化のための短期的アクション

Short-term Action for Long-term Change

- (1): 大きな目的に役立つ小規模なアクション
- (2): 目標を達成するための巧みな計画や策略



数日 数週間 数ヶ月 年単位

日本大学 泉山豊威先生 提供資料に加筆

## ⑦公共空間を測る指標 例えば笑顔度

事例 歩行者の笑顔度の測定による空間の快適性評価

歩行者の表情やしぐさを利用した空間評価の研究が進められており、埼玉県内の複数の駅前通りで観測調査が実施されている。このような調査では、歩行者自身が評価に協力していることを意識しないことが大切であり、理論的には対象範囲内の全歩行者を評価者とすることが可能であることから、今後の展開が期待されている。

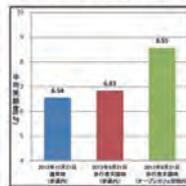
- 目や口の形、顔のしわ等より、笑顔度を数値化
- 被験者実験により、笑顔度と感情の相関を確認
- 歩行空間を撮影した動画から顔を検出し、笑顔度を測定



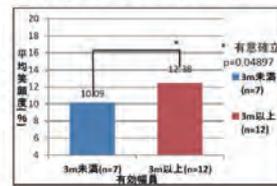
図：笑顔度検出のシステムのイメージ

出典：第5回第ストリートデザイン懇談会 小嶋委員資料

なお当研究によれば、通常時より歩行者天国を実施した際の平均笑顔度の方が高く、また、歩道とオープンカフェ空間内を比較するとオープンカフェ空間内の平均笑顔度の方が高く、さらに、有効幅員が3m以上の歩道上の地点では、3m未満の地点より笑顔度が高くなる傾向が観測された。(土木学会論文集70巻5号 p. I\_889-I\_905)



図：通常時と歩行者天国時における平均笑顔度の比較



図：有効幅員の違いによる平均笑顔度の比較

出典：歩行者の笑顔に着目した歩行空間評価指標に関する研究(佐藤学・星野優希・小嶋文・久保田尚)

## 参考：国交省でも指標例を作りました

「ウォークブル 指標」で検索！

No.	行動	回答欄
1	携帯電話・スマートフォンを見ている	<input type="checkbox"/>
2	電話をしている	<input type="checkbox"/>
3	パンコンを見ている	<input type="checkbox"/>
4	本や雑誌等を見ている	<input type="checkbox"/>
5	建物や景色等を見ている (例：路上アート等含む)	<input type="checkbox"/>
6	何かが来るのを待っている (例：バス、人等)	<input type="checkbox"/>
7	何かの間を待ちをしている	<input type="checkbox"/>
8	何かが見がっている (例：芸、アート等含む)	<input type="checkbox"/>
9	写真・動画を撮っている	<input type="checkbox"/>
10	昼食している	<input type="checkbox"/>
11	買い物している	<input type="checkbox"/>
12	飲食している	<input type="checkbox"/>
13	仕事・ボランティア活動をしている	<input type="checkbox"/>
14	ペットを連れてきている	<input type="checkbox"/>
15	林檎している (例：ストレッチ、ヨガ等)	<input type="checkbox"/>
16	遊んでいる (例：スポーツ等含む)	<input type="checkbox"/>

No.	通行状況	回答欄
1	自転車に乗っている (押している人を含む)	<input type="checkbox"/>
2	スクーター・バイクを運転している	<input type="checkbox"/>
3	ベビーカーを押している	<input type="checkbox"/>
4	杖をついている	<input type="checkbox"/>
5	手押し車を押している	<input type="checkbox"/>
6	車椅子に乗っている	<input type="checkbox"/>
7	キックボードなどに乗っている (例：セグウェイ等含む)	<input type="checkbox"/>
8	その他 (例：歩行者以外が歩道に侵入)	<input type="checkbox"/>

## ⑧街路を改変する意義



■ さらに、これらクルマから人へと土地利用を転換し、人にやさしい空間を創出することは、例えば子育て世代にとっては、クルマだけで危ないというまちなかを、子どもが安心して遊び、過ごすことのできる場へと変え、まちへの愛着の醸成、ひいては持続可能な地域づくりへとつながっていくものである。

**事例** まちへの愛着を醸成する取り組み（千葉県柏市柏駅駅前通りストリートパーティ）  
毎週日曜・祝祭日に歩行者天国となる駅前通りを利用して、「柏駅駅前通りストリートパーティ」を開催し、歩道は自動車の通行する道路を子どもや高齢者も安心して過ごし、遊べる空間として開放している。またこの取り組みでは同時に、従来の扱い手直成に向け運営への参加者も募集している。



出典：柏アーバンデザインセンター資料

# ⑨ デザイナー・プロデューサーに関わってもらう

## 2.6 行政手続き・意識すべきこと

**2.6.1 プロデューサー・プランナー・デザイン監修者の導入**  
■ ストリートの利活用においては、デザインからアクティビティ、プレイヤーの動きまで、全体を総合的にコーディネートし、また具体的取り組みを提示できるような、言わばプロデューサー・プランナーと呼ばれるべき「キーマン」が大事である。地域の課題に応じた有能な監修者を決定するとともに、例えば複数年契約を導入することや、委託先の選定方法にプロデューサーを導入する等、能力と継続的な関与を担保するための予算上の仕組みや発注のあり方について考慮すべきである。

**事例** プロジェクトの推進に必要な能力を担保するための発注の工夫（盛岡県農田市）

この委託業務はプロポーザル方式により発注された。仕様書では「まちなか広場活用の担い手発育成に係るプロジェクトの企画運営」を業務のひとつの柱とし、プロポーザルにおいて提案を求める等、一般的な計画づくりとは異なる仕様が盛り込まれた。

業務名	特記仕様書に示す業務内容
盛岡市まちなか広場基本計画策定業務	(1) まちなか広場機能配置計画・活用計画の策定 (2) まちなか広場活用の担い手発育成に係るプロジェクトの企画運営 (3) 上記業務に基づきまちなか広場基本計画策定

**仕様書の要項抜粋**  
(2) まちなか広場活用の担い手発育成に係るプロジェクトの企画運営  
①プロジェクト設置の企画調整実施  
発注者や事業者の主体的な活動を促進するプロジェクト設置にあたり、継続的な活動展開を可能とするための企画調整実施を行う。  
②名プロジェクトの企画、運営支援  
まちなか広場活用の担い手となる、市民や事業者を積極・巻き込んでいく方法、継続可能な仕組みを立案し運営する。  
2. 公共空間利用社会実験プロジェクト  
まちなか広場において、上記プロジェクトにより育成された市民や事業者が主体的イベントを公共空間で実施する社会実験を行う。  
社会実験は、関係イベント実施者と公共空間利用型をそれぞれ1回以上行う。なお、社会実験に伴う施設利用料は発注者等が負担する。  
3. プロポーザルプロジェクト  
上記取り組みを市内外に広え、プラットフォームを生む仕掛けを構築する。

出典：盛岡県資料

# ⑩（おまけ）歩車共存のデザイン： 美装化はここまで考えればウォークアブル！

**事例タイプ 2-1 混合南 54 号線** 【兵庫県神戸市】

**【課題】** 混合南 54 号線は自動車と歩行者の交通量の比率に対し、構成員構成のミスマッチが課題となっていた。

**【効果】** 実際の交通機能と空間機能のバランスを考慮し、2車線を1車線化するとともに車道をスラロム形状とすることで車の進行速度を抑制している。また、これにより創出された歩行空間にベンチ等が整備された。整備後の利用者アンケートを実施した結果、9割以上が満足という回答が得られた。

**再設計による空間の変化**

ストリートタイプを利用した再設計による機能変化のイメージ

通行レベル ↓ DOWN リンク(通行) 高い

存在レベル ↑ UP

歩車境界の設置を最小限に抑えることでイベント時には歩車道を一体的に活用することができる。

**取り組みのプロセス**

H23	混合南 54 号線の周辺道路のミスマッチに注目	H27	神戸の都心の未来の姿と三宮周辺地区の「再整備基本構想」策定
H24	「三宮南まわりの歩行者と自転車交通の改善」をテーマとした「歩行者と自転車のためのアンケート調査等」	H28	第一工区先行開発「地域とのイベント」開催開始、試行、調整へ工事業開始

資料：兵庫県（社会実験・ワークショップ等） 歩車 歩道可等（都市計画課長、まちづくり推進課）

## 道路空間の再配分（歩車共存化：クラック・スラロム）



懇談会での  
西村先生資料

懇談会での生の資料・議事要旨も熱量があって見応えあります。「ストリートデザイン懇談会」で検索！



- ① 街路の機能はLink&Place
- ② ストリートの範囲
- ③ プレイヤー・アクティビティに言及
- ④ 使いながら作って
- ⑤ 軒先1Mの活用
- ⑥ 社会実験は段階的に
- ⑦ 公共空間を測る指標ex笑顔数
- ⑧ 街路を改変する意義
- ⑨ デザイナー・プロデューサーに関わってもらう
- ⑩ おまけ 歩車共存のデザイン

# まとめ 今日のメッセージ

○ 公務員もまちのユーザー

○ 市民・生活者としての顔が意外と有効。