

都市と交通

通巻135号

巻頭言：「ストリートからまちを変える」世界の取組み

The World Street Congress OSAKA 2024 議長／大阪市 建設局長 寺川 孝 1

特集：世界ストリート会議 「The World Street Congress OSAKA 2024」

1. 開催概要	2
2. 全体セッション 各都市における取組み	
◆大阪市の取組み	4
◆ニューヨーク市の取組み	5
◆パリ市の取組み	6
◆シカゴ市の取組み	7
◆メルボルン市の取組み	8
◆国土交通省 都市局の取組み	9
◆国土交通省 道路局の取組み	10
3. テーマ別セッション(1) 都心部のストリートに求められる役割と機能	11
4. テーマ別セッション(2) 都心部のストリートのあり方	15
5. テーマ別セッション(3) 公民が連携した都心部のストリートの利活用	
◆御堂筋パーク・ストリート推進会議の取組み	19
◆タイムズ・スクエア・アライアンスの取組み	20
◆シャンゼリゼ委員会の取組み	21
◆ザ・マグニフィセント・マイル協会の取組み	22
◆コリンズストリート地区協会の取組み	23
6. 会議の総括	
◆議論まとめ	24
◆会議の成果と今後の取組み	25
7. 各セッションのモデレーターからのコメント	
◆全体セッション／テーマ別セッション(3) ストリートが都市を変える 大阪公立大学大学院 工学研究科 都市系専攻 教授 嘉名 光市	26
◆テーマ別セッション(1) 人、そして環境のためのストリート 大阪公立大学大学院 農学研究科 緑地環境科学専攻 教授 加我 宏之	27
◆テーマ別セッション(2) ストリートの設計の考え方や基準 大阪公立大学大学院 工学研究科 都市系専攻 准教授 吉田 長裕	28
◆テーマ別セッション(2) ストリートデザインの未来：都市体験を変える道路の可能性 京都大学大学院 地球環境学 准教授／工学研究科 社会基盤工学専攻 景観設計学分野 山口 敬太	29
8. おわりに 国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局担当) 服部 卓也	30

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課／大阪市建設局



The World Street Congress OSAKA 2024

December 11 (Wednesday) and 12 (Thursday), 2024



巻頭言

「ストリートからまちを変える」 世界の取組み

The World Street Congress OSAKA 2024 議長
大阪市 建設局長

寺川 孝



■ 都市を取り巻く状況の変化

これまでの都市づくりは、交通や物流の移動量やその速達性を重視し、モータリゼーションの進展とともに、自動車交通ネットワークの充実に大きなウエイトを置き、施策を展開してきた。しかし、今日、都市部における産業構造の変化、グローバル化の進展に伴う都市間競争の激化、環境問題への対応、デジタル社会の到来など、都市に求められる役割、都市を取り巻く社会環境が劇的に変わってきている。さらに、コロナ禍を経て人々の価値観が変化し、豊かさやゆとりが感じられる空間を求める声も大きくなってきている。そのような中、選ばれる都市となるためには、世界中から人・モノ・資金・企業・情報を呼び込み、経済成長のエンジンとなることに加え、都市魅力を高めることが重要とされている。

■ 大阪市のまちづくり

このような中、大阪では、「未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくり」を基本目標に、魅力的な国際都市として成長する「イノベティブな大阪」、健康長寿で誰もが幸せを実感しながら暮らせる「ウェルビーイングな大阪」、未来へつながる安全・安心な「サステナブルな大阪」を将来像に掲げ、まちづくりを推進している。具体的には、都心環状の高速道路や関西国際空港アクセスを強化する鉄道を建設するなど交通ネットワークの強化を行うとともに、高度成長期を経て、これまで、大阪、関西圏の成長、発展を支えてきた新大阪、大阪駅周辺、なんば、天王寺・阿倍野エリアを結ぶ南北軸の拠点更新、再開発に加え、2025年大阪・関西万博の開催地であるベイエリアから中之島地域、大阪城公園・森ノ宮・京橋エリアを結ぶ東西軸上の拠点開発に着手し、都市構造の転換、再編を進め、南北、東西の2つの都市軸で大阪・関西圏の成長・発展を牽引し、世界で存在感を発揮する国際競争力を備えた都市を実現させるため、各エリア開発、プロジェクトを推進している。このような形で都市構造の転換を進めるとともに、まちやエリア単位では、きめ細やかで新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくりを展開している。その象徴が御堂筋エリアにおけるまちづくりである。

■ 御堂筋の道路空間再編

大阪市のメインストリートである御堂筋は、日本有数の業務・商業の集積地区を南北に貫き、これまでの大阪市、関西圏の発展を支えてきた道路である。次世代

においても、沿道地域が大阪の中核機能を果たし、人や企業、モノ、情報を集め、世界から選ばれるエリアとなり、大阪の成長と発展をけん引し続ける拠点となることをめざし、御堂筋が単なるビジネス街や繁華街を貫く道路としてだけでなく、人中心の豊かでゆとりが感じられる空間となるよう道路空間再編に取り組んでいる。現在、その第一ステップとして、御堂筋の道路両側に配した側道を歩行者空間化する取組みを進めており、この再編整備により、道路幅44mのおよそ6割を超える範囲が、歩行者や自転車、植栽のための空間となる。2025年大阪・関西万博開幕までに長堀通からなんば広場付近までの1.1km区間が完了し、本空間において、ゆとりある通行空間を確保するとともに、新たな魅力向上、にぎわい、交流を生み出すことで、その効果をまち側に波及させ、まちの価値をさらに向上させたいと考えている。万博会期中には、これら空間などを利用し、「みちの未来体験EXPO」と称し、大阪の中心地の景色、人、魅力に触れ、楽しんでいただくイベントを開催する予定で、国内外、多くの方々にご参加いただきたい。

■ 世界ストリート会議について

今回、『都市と交通』において誌面をご提供いただき、報告させていただくこととなった世界ストリート会議「The World Street Congress OSAKA 2024」は、2025年大阪・関西万博開催を絶好の機会と捉え、道路やまちづくり分野における「未来社会のデザイン」について、国際社会に提示・発信していく場を設け、万博テーマの推進を図ろうと、大阪府が発案・企画したもので、御堂筋と同様、メインストリートで施策を展開し、会議趣旨に賛同いただいたシカゴ市、メルボルン市、ニューヨーク市、パリ市の行政並びにそれぞれのストリートに隣接するまちで活動を行う民間団体の皆様に参画いただき、令和6年12月に開催した会議である。人が輝く、豊かで、魅力あるまちをめざす、『ストリートからまちを変える』取組みについて、各都市のプロジェクトがめざす姿、それを実現させるプロセス、考え方を共有するとともに、道路やまちづくりのデザインのあり方について議論し、今後の道路整備やまちづくりの指針となるよう開催したものである。

今回の報告については、会議当日のウェブ配信以外で初めて、会議内容を公表させていただくもので、本機会をいただいた関係者の皆様方に感謝を申し上げますとともに、本記事により、豊かで魅力的なまちづくり、まちづくりが広がることを期待したい。

1

開催概要

1. 開催概要

大阪市では、メインストリートである御堂筋の道路空間再編の推進にあたり、2018年3月に姉妹都市であるメルボルン市のスワンストンストリートと、また同年6月には、シカゴ市のザ・マグニフィセント・マイルと姉妹ストリート協定を締結するなど、先進的な取組みが行われている海外都市のメインストリートとの連携の強化を図りながら、情報交換や技術交流を進めてきました。

この取組みをさらに発展させるとともに、道路やまちづくり分野における「未来社会のデザイン」について提示・発信していく場として、シカゴ市、メルボルン市に加え、最先端の取組みを進めるニューヨーク市、パリ市の行政機関並びに沿道で活動する民間団体を招聘し、2025年大阪・関西万博前年、2024年12月11～12日に、大阪梅田のグランフロント大阪にあるコングレコンベンションセンターにおいて、世界ストリート会議「The World Street Congress OSAKA 2024」を、国土交通省のご後援のもと開催しました。

2. プログラム

本会議の開催に向けては、ウェブ会議や姉妹都市周年事業の機会等を捉えた訪問を通じて、各都市と相互の取組みを共有するとともに、会議の議論の進め方やテーマ等について意見交換を重ねてきました。また、各都市の意見を踏まえ、プログラム等の企画内容について、モデレータの有識者の方々と検討してきました。

各都市における取組みは、人が輝く、豊かで、魅力あるまちをめざしたものである一方、その背景や取組みの進め方などが異なることから、議論の進め方については、まず、都心部のストリートにおける人中心のまちづくり、みちづくりの概要とその背景となる都市施策を含め行政機関から報告していただき共有する全体セッションを行い、その後、参加都市間の理解をより深め、質の高い議論を行うためにテーマ別のセッションを実施するプログラム構成としました。

このうち、テーマ別のセッションは、都市に求められる役割や都市を取り巻く社会環境が変化する中、多様化する都心部のストリートに求められる機能と役割に関するセッション(1)を行った上で、都心部のストリートにおける道

路のビジョンやデザイン・設計のあり方を議論するセッション(2)を行い、その後、公民が連携した都心部のストリートの利活用について、沿道で活動する民間団体からご披露いただくセッション(3)を行うこととしました。

最後のクロージングセッションでは、会議の全体総括と確認書の取りまとめを行いました。

表-1 プログラム

12月11日(水)	9:00	開場
	9:30	開会挨拶〈大阪市長 横山 英幸〉
	9:45	開催趣旨説明〈大阪市建設局長 寺川 孝〉
	9:50	全体セッション 一各都市の取組みの紹介― ①大阪市・国土交通省／②ニューヨーク市
	13:00	全体セッション 一各都市の取組みの紹介― ③パリ市／④シカゴ市／⑤メルボルン市
	15:55	テーマ別セッション(1) 「都心部のストリートに求められる役割と機能」
12月12日(木)	17:25	閉会挨拶
	9:00	開場
	9:30	開会挨拶
	9:35	テーマ別セッション(2) 「都心部のストリートのあり方」 (ビジョンのあり方、検討手法、道路設計の考え方等)
	13:00	テーマ別セッション(3) 「公民が連携した都心部のストリートの利活用」
	16:55	クロージングセッション
	17:25	閉会挨拶〈大阪市副市長 高橋 徹〉

3. 出席者（敬称略）

本会議の出席者は次のとおりです。

議長



寺川 孝

大阪市 建設局
局長

副議長



平野 みゆき

大阪市 建設局
理事

シカゴ市



ビクトリア・バレット
Victoria BARRETT

シカゴ都市圏計画庁
シニア交通プランナー



キンバリー・ベアーズ
Kimberly BARES

ザ・マグニフィセント・マイル®協会
代表兼CEO

メルボルン市



フィオナ・フィンレイソン
Fiona FINLAYSON

メルボルン市役所
公共空間計画・グリーン インフラ課長



ルーク・ハリス
Luke HARRIS

コリンズストリート地区協会
代表

ニューヨーク市



ニール・ガリアルディ
Neil GAGLIARDI

ニューヨーク市役所
交通局 都市デザイン部長



カルロ・スタインマン
Carlo STEINMAN

タイムズ・スクエア・アライアンス
計画・特定事業アソシエイト



ノリコ・マエダ
Noriko MAEDA

マッシューズ・ニールセン・ランドスケープ・
アーキテクツ シニアアソシエイト

パリ市



ローズ・シュパイヒ
Rose SPEICH

パリ市役所「Grands Projets」事務局



ティモール・ベイリ
Timour VEYRI

シャンゼリゼ委員会
総代表

大阪市



一ツ町 展也

大阪市 建設局
都心活性化担当部長



桐山 朋子

御堂筋パーク・ストリート推進会議
ミナミまち育てネットワーク
総務委員長

国土交通省



服部 卓也

国土交通省
大臣官房技術審議官（都市局担当）



青柳 太

国土交通省 都市局
街路交通施設課長



留守 洋平

国土交通省 道路局
環境安全・防災課 道路環境調整官

モデレータ



嘉名 光市

大阪公立大学大学院
工学研究科 都市系専攻 教授



加我 宏之

大阪公立大学大学院
農学研究科 緑地環境科学専攻 教授



吉田 長裕

大阪公立大学大学院
工学研究科 都市系専攻 准教授



山口 敬太

京都大学大学院
地球環境学堂 准教授
（併任）工学研究科 社会基盤工学専攻 景観設計学分野

事務局



入谷 琢哉

大阪市 建設局 企画部
道路空間再編担当課長



中上 貴裕

大阪市 建設局 企画部
道路空間再編担当課長代理

2-1 大阪市の取組み

発表者 大阪市 建設局 都心活性化担当部長 一ツ町 展也

大阪市は225km²の面積に275万人が住む都市であり、面積3,000km²、人口1,500万人規模の京阪神都市圏の中心に位置しています。御堂筋は、この大阪の都心部に位置し、南北2大ターミナルである北端の大阪駅から南端のなんば駅までを結ぶ延長4.2kmのメインストリートで、この南北軸が中核機能を担い、経済を発展、成長させてきました。

御堂筋は、道幅6mの狭く短い道を幅44m、南北4kmとする構想のもと、1937年に開通しました。その際、電線を地下に配し、800本のイチョウ並木が植えられました。この100年後を見据えたみちづくりは、大阪の街にイノベーションをもたらしました。

この御堂筋は完成80周年を契機に、御堂筋の果たしてきた役割や功績を振り返り、未来の大阪、関西の成長を見据えた道路の空間再編羅針盤として、2019年に御堂筋将来ビジョンが取りまとめられました。本ビジョンは、車中心から人中心のストリートに転換することで、新たな体験ができる空間を生み出し、その空間を通じて都市資源の交流を促し、これまでの道路の枠にとらわれない新しい機能を導入していく考え方のもと、その取組みの方向性を示したものです。経済界、沿道まちづくり団体、行政などと議論を重ね、広く一般から意見募集をした上で策定されました。

将来ビジョン実現に向けては、都心部全体の交通ネットワークの再編や、技術の進展による多様なモビリティが安全に共存できる空間仕組みづくりなど、時間をかけ段階的に取組みを推進していく必要があります。このビジョン実現に向けたファーストステップとして、道路の両側の側道を歩行者空間化し、段階的に人中心の空間を広げていく取組みを進めています。これにより道路幅の60%を超える範囲が植栽や歩行者、自転車のための空間となります。

この整備を進めるにあたっては、工事の前段で社会実験を実施し、空間再編のイメージを現地で可視化し、地域の方々や交通管理者等と協議し理解を得ながら課題の抽出や対応策の検討を行ってきており、2025年3月には1.1kmの区間の整備が終わり、同年4月の万博開催時には、多くの方々に広がった歩道を歩いていただくことになります。

本市は、この広がった歩道空間を単に通行するだけでなく、まちの魅力向上や活性化につながるように取り組んでおり、道路協力団体制度やほこみち制度などを活用しながら、民間団体と道路管理者が連携して、道路管理の一層の充実や、道路上での通行以外の利用、滞留、にぎわい創出について社会実験を繰り返し行い、現地にふさわしい意匠や内容等を検証してきています。

図－1 御堂筋側道歩行者空間化について



また、御堂筋の南端にある6,000m²の「なんば広場」も、地元組織の発意・構想をもとに官民で連携し、社会実験を繰り返しながら、タクシーや自動車交通の広場から人中心の空間へ再編しました。広場の整備後には、イベントや日常のくつろぎの場として多くの人々に利用されています。

大阪・関西万博が開催される2025年4月13日から10月13日の間に、御堂筋を活用したイベント「みちの未来EXPO」を予定しています。大阪のまちの活気とともに生まれ変わる御堂筋を体験していただけるイベントです。ぜひ万博並びに大阪にお越しいただき楽しんでいただければと思います。

図－2 御堂筋「みちの未来体験EXPO」全体概要



2-2 ニューヨーク市の取組み

発表者 ニューヨーク市役所 交通局 都市デザイン部長 ニール・ガリアルディ氏

ニューヨーク市は、過去15年間で自動車中心の街から人を中心としたまちへと大きな変革を遂げてきました。ニューヨーク市のうち、27%がストリートですが、以前はあまり木がなく、ベンチも公園以外はありませんでした。交通局（DOT）では、ストリートを公共空間と再認識し、公共空間の改善や緑化、歩行者の安全性向上に注力しており、多くのイニシアチブを通じて、緑化やアメニティの充実を図ってきました。シティベンチプログラムやグリーンスペースの整備などがその一例です。

過去15年間で学んだことは、ストリートは復元再生できることです。サステナブルなストリートを作るためには、交通と人々の利用状況を分析し、異なる観点から見直す必要があり、公共空間で街の景観政策を実施し維持するにあたり、Source、Language、Visionが重要です。

公共空間で街の景観政策を実施し維持するにあたり、安全性、バランスと包摂性、活気、全体的なつながり、持続可能性と強靱性、高い費用対効果と維持管理性、公平性の7つの原則を重視しています。

まず、交通や歩行者の安全性を重視しています。安全なまちづくりを目指し事故の減少に努めています。また、バランスのとれた包摂的な街やアクセスしやすい街にしたいと思っています。トランジットシステムや乗り換えシステム、どこから来てもアクセスできるようにし、障害のある人もアクセスできるようにして、にぎわいをもたらしたいと考えてきました。また、持続可能性やレジリエントであることも重要です。さらにコスト効果やメンテナンスしやすいことも重要です。

Languageは、設計する際の言語です。ストリートにある施設は、以前は混沌としていましたが、一貫性を持たせて言語を統一し、包摂的なシステムにしました。

Visionは、より持続可能な将来を打ち出していますが、グリーンであること、公平であることが大切です。

次に、Streetscape Designに関しては、Activation、Process、Stewardshipの3つのキーワードがあります。

Activationは、街路を舞台として活用し、アクティビティを統括して活気ある空間をつくることです。たとえば、一時的に車を禁止し、イベントやパフォーマンスを行うことで、多くのニューヨーカーがやってきてさまざまな経験をするのができ、公共空間としての価値を高めています。大きなプログラムとして、定期的に街全体でオープンス

トリートを行っています。また、パンデミックの間はレストランを閉めざるを得なかったため、緊急プログラムとして、駐車スペースなどをレストランのアクティビティにしましたが、これも大きな成功を収め、今は一時的に行われたプログラムを恒久化しています。

写真－1 Open StreetsやDINING OUTの取組み



Processは、ブロードウェイの一部を歩行者空間とし、現在では恒久的な広場となっているタイムズスクエアの変革が大きな例ですが、この変革でどうなるのかを人々にわかってもらい、他の地域でも同様の取組みを進めていく、というものです。実際に、ブロードウェイや、マンハッタン以外の地区でも同様の取組みが進められています。

写真－2 タイムズ・スクエアの変化



Stewardshipは、メンテナンスと公共空間の維持を意味しますが、BIDが存在しない地域も多く、メンテナンスのプログラムを通じて緑化や公共空間の維持を図っています。これにより、雇用創出も進められています。

カーブサイドの管理やEV充電ステーション、新技術5Gなどを、我々のミッションと矛盾しないようにどう取り込んでいくのかなど、常にチャレンジがあります。公平性と持続可能性を重視し、公平・公正な道路デザインを広げ、常に包摂的で活気のあるまちを目指し、多くの道路で取組みを続けています。

2-3 パリ市の取り組み

発表者 パリ市役所「Grands Projets」事務局 ローズ・シュパイヒ氏

パリ市はセーヌ川を中心に発展してきた街で、20の区があり、面積は105km²と大阪市の半分ですが、世界で最も人口密度が高い都市の一つです。人口は210万人ですが、日中は通勤者や旅行者等で倍増することが大きな課題となっており、パリの生活の質を考えるにあたり、人間中心の空間、特に公共スペースの再編が不可欠となっています。

この都市整備政策の基本となるのが現状把握で、データが重要になります。一つ目の課題として、まずは気候変動があります。パリの温暖化は急速に進んでおり、2050年までに50度に達する可能性があります。セーヌ川の氾濫や自然災害も脅威となっています。二つ目の課題は公衆衛生です。パリの汚染物質濃度は高く300万人が汚染された空気を吸っていると言われています。交通車両が微粒子の55%を排出しており、WHOの目標値から遠い状況です。

こうした課題は他の都市も抱えていると思いますが、パリはノートルダム大聖堂、エッフェル塔などの文化遺産とアイデンティティを保全する使命もあります。これに対応するには公共空間を取り戻すことが必要です。パリは人口密度が高いため、共有しなければならないスペースが多くなってくることから、公共スペースを共有し自宅の延長として快適に過ごせるようにする必要があります。

そのためのプロジェクトについて、まずマクロプランである各都市のローカルアーバンプランに緑地の保護や増加を共通の目標として定め、気候変動から住民を守る、車による汚染を大幅に減らす等のアクションを定めています。2040年に緑地面積を一人当たり10m²以上にする目標としています。自転車専用レーンの設置も進めており自転車利用が2019年から2022年で71%増加しました（図-1）。

次に、自らの地区を美しくする市民参加型のプログラムがあります。市内を44区域に分け、道路において各々で市民発信のアイデアや改良・メンテナンスなどのアクションを統一的に実施しています。特に子どもや家族のための道路整備計画が進行中で、小規模なプロジェクトも広がり、フレッシュで安全なスペースが増え、住民の生活の質が向上しています。

図-1 自転車レーンの整備
及び子どものための街路プログラム



また、主要プロジェクトとして、セーヌ川沿いを遊歩道に整備し、ユネスコの世界遺産となったパリ中心街の美しい景観をより高めるためのプロジェクトがあります。車から人中心の空間とすることで、多くの人々が来て、テラスを出したり、イベントを行ったりしています。さらに、パリを象徴する広場のプロジェクトとして、車が通過する場所ではなく、行って楽しむ場所にしようというものがあり、住民と一緒にデザインを考えました。舗装を緑地化し、公園仕立てにしていくことも行っています（図-2）。

「深呼吸するパリ」プロジェクトも行っています。週末や夏の間、一部の道路を閉鎖し交通を制限することで、道路での活動が増え、大きな工事をせずに快適な生活空間を提供しています。また交通制限について、2021年よりパリ市内の制限速度を30km/hに引き下げ、環状道路の制限速度も70km/hから50km/hに引き下げました。これにより騒音や交通事故が減少し、ゆっくり眠れるなど、快適性が向上しました。一部地域では集荷以外の交通車両を制限し、道路自体が生活の場になっていく取り組みを実施しています。

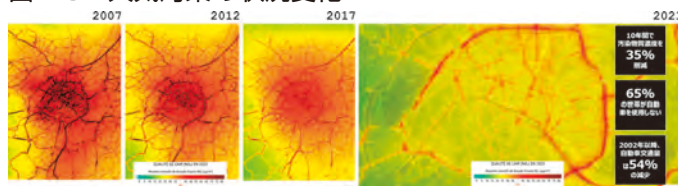
パリの戦略では効果を測定して市民と共有することも大切にしています。コンコルド広場も緑地を進め、雨水が浸透するようにしています。またパリとその周辺には2020年以降11万3千本以上の木が植樹されました。これにより温度が下がり、10年で汚染物質濃度が35%下がりました（図-3）。

将来のプロジェクトとして、ノートルダム地区では、美化や子どもストリートのプログラム等、住民参加型のプロジェクトが進行中です。また、コンコルド広場では、歴史家やランドスケープ専門家が運営プログラムを作成し、歴史を尊重し環境も考慮したプロジェクトを進めています。

図-2 セーヌ河岸遊歩道及び広場のプロジェクト



図-3 大気汚染の状況変化



2-4 シカゴ市の取り組み

発表者 シカゴ都市圏計画庁 シニア交通プランナー ビクトリア・バレット氏

シカゴ都市圏計画庁（CMAP）はシカゴ市を含むイリノイ北東部地域の都市計画を担当する州政府組織で、当該地域の貨物輸送や交通渋滞、通勤ラッシュ、交通事故件数増加のほか、大気汚染や治水分野等の問題に対処しています。

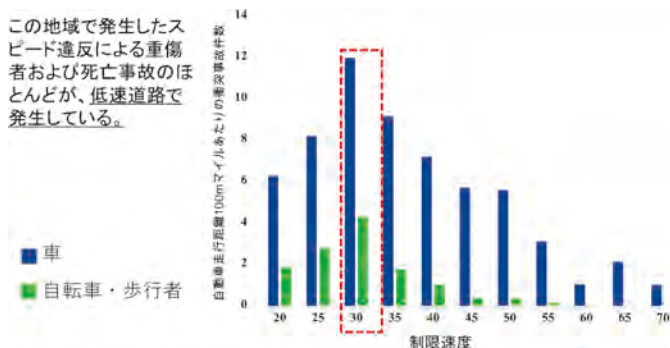
我々は5年約4億ドルの予算で主に3つの交通関連事業に取り組み、「ON TO 2050」という地域計画のもと、包摂的な成長、レジリエンス、多様なニーズの中の優先項目に対して投資をすることを原則としています。

このうち輸送ネットワークに関して、街路のプログラムがあります。街路は安全でレジリエントでアクセスしやすい道路であるべきですが、交通安全に関しては、地域全体で安全性を高めていくSTAR（Safe Travel for All Roadmap）と呼ばれる5年間の取り組みがあります。データを収集・解析し、説得力ある政策勧告を連邦政府に行い、地域のテクニカルな計画をパートナーのコミュニティとともに援助していきます。

この取り組みの中で、コンプリートストリート（Complete Streets）という「歩きやすい、自転車に乗りやすい、交通移動をしやすい、すべてのユーザーにとって通行しやすい道路」を目標とする考え方があります。我々はこのコンプリートストリートの達成に向け、道路デザインの改善による経済的な効果、また、資産価値、建物空室率、建設許可数、バイクシェアの増減、歩道上のカフェテラスの申請数、交通事故傾向の変化等を測るデータツールを整備しており、目標達成後もこれらのデータの経過観察をしています。

この背景には、全米で交通事故死者数が2014年以降増加している状況があり、特にパンデミック時にこの地域は外出する交通量全体が減少したにもかかわらず、当該死者数が格段に増えました。この原因について運転中のスマートフォン使用や車両重量の増加も考えられますが、この地域はスピード違反車が約46%で、交通事故死の4割程度に絡んでおり、特に死亡事故の発生が多いのが都市部の制限速度時速30マイルの道路だと判明しました。都市部の街路は場所によりあらゆる交通モードが混在しており、それらに対し道路デザインを改善し、自転車レーンを設置し、車道を減らしたり歩行空間を拡げたりして、運転手自らが速度を出しにくい道路にし、事故を減らしていく提言をしました。

図－1 制限速度と交通事故件数との関係



出典：2013～2020年のイリノイ州定数郡におけるイリノイ州運輸局とMETRAテクノロジーデータの分析をCMAPが解析

Chicago Metropolitan Agency for Planning

写真－1 時速30マイルの道路の様子



写真－2 コンプリートストリートの取り組み



このプログラム以外に、アクセシビリティ・プログラムがあります。すべての人々が道路や公共交通機関が利用できるか、アクセシビリティ性を調査し改善する取り組みです。「障害を持つアメリカ人法」（ADA）を順守していればアクセシビリティがあると見なせますが、我々の地域は遵守率11%で、この改善に向け計画を立てました。法律遵守だけではなく、道路・交通アクセシビリティを高めることは皆に利益があると我々は強い信念を持っています。

また、交通レジリエント向上のプログラムもあります。これは異常気象等に対し脆弱性のある交通機関を特定し、優先度をつけてレジリエンス向上とリスク軽減に向け施策を展開するものです。当該地域の交通網は洪水が最大のリスクで、地域の34%の道路がこのリスクに直面しています。

こういったデータは地方自治体も入手できるようにしており、今後の対策案の検討には非常に重要となります。データというものが、我々の交通ネットワークのレジリエンスを高める第一歩になるのです。

2-5 メルボルン市の取り組み

発表者 メルボルン市役所 公共空間計画・グリーンインフラ課長 フィオナ・フィンレイソン氏

メルボルンはオーストラリア南部ビクトリア州の州都で、中心部は約37km²、人口約18万人の都市であり、特に多くの人が住む中心部のホドルグリッドには、碁盤の目の道路があり、幅員30mのメインストリートがあります。

その一つがパーク・ストリートで、他にコリンズ・ストリートや、御堂筋の姉妹ストリートであるスワンストン・ストリートもあります。また、地区内には小さな路地（レーンウェイ）もあり、オープンカフェなどの賑わいが創出され、建物の間を南北で通行する歩道のネットワークが形成されています。メルボルン市中心部の交通状況は、94%が徒歩移動です。一方で、41%が自動車で中心部にアクセスし、そこから徒歩で移動しています。

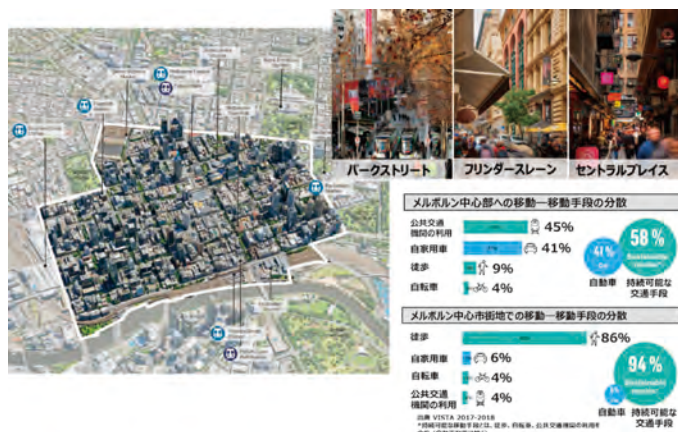
1980年代当時のメルボルンの中心部は空洞化していましたが、1985年以降、多くの魅力向上推進プログラムにより、過去40年間でメルボルンは平凡な都市から世界で最も魅力的な都市の一つに変貌を遂げました。

PLACES FOR PEOPLEという住みやすさ調査を1994年以来10年ごとに実施しており、人々がどう都市の中の空間を活用しているかなどを調査しています。また、市内には交通量測定機器も設置されており、歩行者の動きや活動を調査することもできます。土地利用と雇用に関する国勢調査等も含めて、都市の計画を立てる上でデータを活用します。

さらに、戦略・計画を作成する際には、調査結果を示し専門家や市民から意見を聴くことで、コミュニケーションの促進や合意形成を図ってきました。

こうした計画づくり・まちづくりのプロセスを、数十年にわたって取り組んできています。

図ー1 メルボルンの紹介



スワンストン・ストリートは1990年頃当時、非常に交通量が多く、自動車ばかりの道路でした。夕方になると閑散とした状態になっていたところを、一時的に夕方の自動車の乗入れを禁止する試みを実施し、最初は反対もありましたが、自由に都市空間を利用する人々が反響を呼び、ストリートに歩道や自転車レーン、ベンチといったファニチャーを置くことになりました。自転車レーンの設置にあたっては、トラムのドアが開いた時には自動車と同じように自転車は停まるという新しいルールもつくりました。

図ー2 住みやすいまちづくり戦略



また、2012年に都市緑化や都市内の生物多様性に関わる戦略が策定され、市街地を街路樹の樹冠の日陰で被覆する率を約20%から40%に向上させる目標を掲げ、少しずつ目標に近づきつつあります。

植樹や植栽の拡張を行い、2012年以降で23ha分のオープンスペースを創出しました。

新型コロナウイルス感染症を契機に自転車レーンのプログラムを推進し、州政府とともに27kmの自転車レーンを2年間で整備し、約22%も自転車ユーザーが増えたにもかかわらず、約46%の衝突交通事故が減少しました。女性の自転車利用が増えたこともわかりました。一方、維持管理が課題となっています。管理について検討していかなければいけません。

メルボルンは持続可能な都市を目指し、交通システムや公共空間の改善を続けていますが、気温35度を超える日が現在年間11日で、気候変動により2050年までに16日に増えると予測されており、今後は猛暑や森林火災のリスクの対処が問題になると考えています。

こういった課題について理解することが重要であり、交通やまちづくりに限らず、共通課題に対し、意見交換して互いに学び合いながら、住みやすい都市をめざしていくことに大きな意味があると考えています。

2-6 国土交通省 都市局の取組み

発表者 国土交通省 大臣官房技術審議官（都市局担当） 服部 卓也

日本の人口は2008年をピークに減少傾向にあり、特に地方都市では顕著で、社会保障の仕組みが問われています。1990年には65歳以上の高齢者1人を5人で支えていましたが、2019年には2人で1人支える状況となり、将来的には1人で支える必要が出てくると予測されています。

国土交通省では「コンパクト・プラス・ネットワーク」という概念を提唱しています。人口減少に伴い人口密度が低下し、商業サービスや公共交通の持続性が揺らいでいる状況の中で、密度高く住めば、従来のさまざまな生活サービスが引き続きマーケットの力で提供され则认为、コンパクトな市街地を公共交通でつないでいく、というのがこの概念です。人口増加の時代には、都市への流入による拡大圧力に対し、インフラが整わない無秩序な市街化を防ぐのが我々の仕事でしたが、人口減少局面では、整備したインフラをもう一度どう使えばよいかを考え、まちなかを歩いて居心地のよい空間にしていくのがやはり大事だと考えています。コロナ禍を経て、人が集い、直接交流することの大事さを改めて認識しました。コンパクト部分のコアのまちなか部分を、もっと人が集まる空間にすることが大事なのではないかと今進めているところです。

図-1 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」について

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生
（今後5年をめざす方向性（令和元年6月26日「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」開催より））

- 官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
- 多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・活力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築

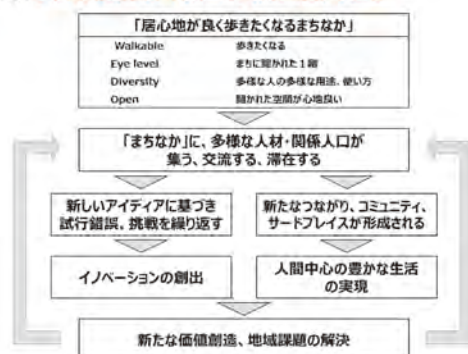


令和5年に日本で開催されたG7都市大臣会合のコミニケでも「安全で快適なウォーカブル空間の総合的な設計、開発管理を強化し、人力による移動を推奨すべきであることを強調する」ということを盛り込んでいただきましたが、我々は、まちなかの空間を人が集まる空間とすることによって、さまざまな人が交流をし、そこで生まれ出すアクティビティがその地域が持っている価値をさらに上げる、もしくは課題を解決する、こういうことが循環するような、すごくいい流れができるような、まさにそういう人々が集い、

憩い、多様な活動を繰り広げられる空間をつくっていくべきだろうと、今取り組んでいるところです。

図-2 コンパクトでゆとりのあるウォーカブルなまちづくり

- 都市の力を最大限引き出すためには、拡散した市街地を集約するとともに、その核となる「まちなか」のゆとりとにぎわいを取り戻すことが重要
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の核となる官民のストックが集積する「まちなか」を、官民連携の取組により、人間中心の空間（ウォーカブルな空間）に改変



これを進めるために都市局としても、法律を改正して、その概念を法律の中に入れ込みました。一つは、まちなかを盛り上げるようなエリアマネジメントの仕組みを法律の中に位置づけ、街路を保有する地方公共団体だけでなく、街路を使うさまざまなステークホルダーを巻き込み、関係者が共通のビジョンを持って、空間をどうつくり、使っていくかをしっかりと共有した上で進めていくのが大事だと考え、計画をつくるための会議体をつくる仕組みも盛り込んでいます。また、街路空間だけでなく、隣接した民地も含めて一体的に人が集まる空間にすることでエリアの価値を上げることが一番の目標だと考えています。

いま全国で380都市が、この考えに賛同するウォーカブル推進都市になっています。大阪はトップランナーと認識しており、御堂筋の全面フルモル化を目指すというのは素晴らしい計画ですし、なんば駅前広場も、鉄道と他の公共交通機関が結節する場所をここまで大胆に人中心の空間に変えたのは、おそらく日本でここだけです。これらを起爆剤に日本全体でこういうことを進めていきたいと思っています。

東京の丸の内仲通りや京都市の四条通、松山市でも人の空間を増やしていくつかの効果が出ていますが、こうした空間をつくることで、さらにその沿道に投資を呼び込んでエリアの価値を上げていきたいと考えています。ぜひ同様の取組みを進めつつ、大阪市にはそのトップランナーとしてさらなる進展を期待しています。

2-7 国土交通省 道路局の取組み

発表者 国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路環境調整官 留守 洋平

国土交通省道路局では今後、人中心の空間として再編した街のメインストリートである道路、また、曜日や時間帯に応じて、道路空間が変わるマネジメントを目指していきたいと考えています（図-1）。

図-1 道路局が目指すみちづくり



人中心の空間として再編した、まちのメインストリート



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わるマネジメント

道路局は令和2年6月に、日本全体の道路が2040年にどうあるべきかという観点で将来のさまざまな道路の景色をまとめたビジョン「2040年、道路の景色が変わる 一人々の幸せにつながる道路」を発表しました。この背景には、社会・経済情勢の変化や新技術の登場に伴う、道路空間に対するニーズの多様化があります。たとえば、通行機能に加えて、にぎわいや安全・安心、新たなモビリティの通行に対応した機能が求められています。また、地域状況やそれぞれの道路の役割を見据えながら、求められる機能を道路ごとに分担して整備をしていくといった手法整理も必要だと考えています。

日本における道路のニーズは時代とともに変化しています。1960年代以降、人口増加と高度経済成長に伴い、道路ネットワークの整備や渋滞・事故対策が進められました。2000年代には電線類の地中化やバリアフリーの推進、安全で快適な自転車交通環境の創出が行われ、2020年以降は人口減少と超高齢化社会に対応するため、道路空間におけるにぎわいの創出やシェアリングサービスの展開、新たなモビリティの登場が求められています。高齢者の方に、どのくらいの間隔で道路にベンチがあったらいいかを聞いたら、

約6割以上の方が「200m間隔で座るベンチが欲しい」と回答しています。また、宅配便の取扱個数が年々増加しており、物流において荷捌きをどう効率的に行うかという観点も必要となってきています。

このような状況下で、道路の主役は誰なのか。従来は通行のための道路と捉えていましたが、近年は、人が滞在して交流する区間、つまり車優先から人中心へという考え方への変化が必要だと考えています。そうした経過で生まれたのが「ほこみち」制度です。

これまでは、道路法令上でにぎわいを目的とした空間の位置づけがなく、関係機関との調整が難しいという課題がありました。そこで、歩行者が安全・快適に通行・滞留できる空間を構築するための道路の指定制度として道路法を改正し、「ほこみち」（歩行者利便増進道路）制度が導入されました。

「ほこみち」に指定された道路では、歩道の中に通行区間とは別に、歩行者の滞留やにぎわいのための空間が設けられます。これにより、ベンチや看板、キッチンカーなどが設置可能となります。また、占用期間が最長20年間となっており、民間事業者が占用しやすくなります。

「ほこみち」を導入する際には、地域やまちづくりの関係者が道路管理者に相談し、道路管理者が「ほこみち」の路線を指定します。その際、地元の市町村や警察の意見を踏まえながら、指定された路線内で占用するエリアを決定し、道路占用許可申請を行って許可を取得します。

神戸市のサンキタ通りは、道路空間がにぎわいと活力のある空間に生まれ変わりました。福井県敦賀市の国道8号でも「ほこみち」が指定され、広々とした歩道や自転車走行空間が整備されました。

写真-1 神戸市「サンキタ通り」の事例



「ほこみち」制度は全国で広がりを見せており、現在139路線が指定されています。大阪市は「ほこみち」のトップランナーだと認識しています。同制度はできて4年目で、今後も進化の余地があると感じています。

1. 各都市からの報告

全体セッションで共有された各都市の「ストリートからまちを変える」取組みをさらに深めるため、テーマ別セッション (1) として、大阪公立大学の加我教授にモデレートしていただきながら、参加都市の社会課題や環境課題に対応するための都心部のまちづくり、みちづくりに関する施策を報告していただいた上で、都心部のストリートに求められる役割と機能について議論を行いました。

以下、各都市の報告内容を紹介します。

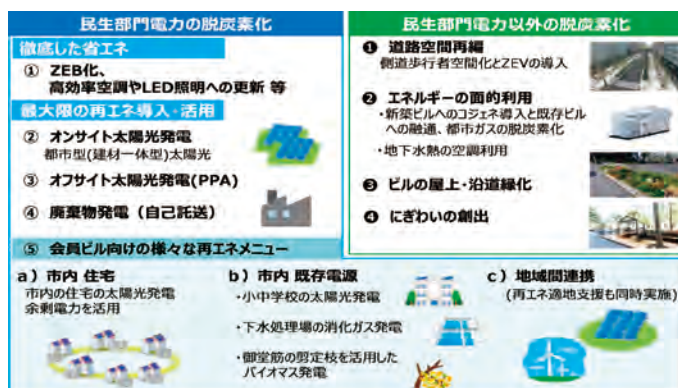
(1) 大阪市の取組み

大阪市より、2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目標に掲げ、2030年度目標として2013年度比で50%削減の取組み例として、御堂筋及び沿道のカーボンニュートラル・緑化の取組みについての報告がありました。

●脱炭素先行地域の指定

2023年11月、環境省より、御堂筋を含む沿道エリアが脱炭素先行地域として指定を受けました。沿道の民間施設における太陽光パネルの設置やコジェネレーション導入など、再生可能エネルギーの活用を推進しています。また、地域間連携による広域的な再生可能エネルギーの調達や、湾岸部に太陽光パネルを設置し電力を供給することも計画しています。

図ー1 御堂筋における脱炭素先行地域の計画



●御堂筋の緑化

御堂筋は緑が少ない都心部に位置し、緑のネットワークとして重要な存在です。効果的に緑を配置し、御堂筋では視野の中の緑の割合が平均36%以上と、緑が多いと感じら

れるような状態を保っています。また、木が健康で生命力が高い状態を維持するため、透水性舗装材を使用するなど、根が広く伸びやすい環境を整えています。

図ー2 御堂筋のイチョウの生育環境について



(2) 国土交通省道路局の取組み

国土交通省道路局より、道路分野におけるカーボンニュートラル推進戦略についての報告がありました。

●背景と目標

日本のCO₂排出量は2022年度約10.4億トンで、そのうち約3分の2がインフラ関連分野から排出されています。道路分野は1.8億トン、全体の17%を占めています。政府の地球温暖化対策計画では、道路分野で241万トンの削減目標が設定されていますが、現状に対して乖離が大きいため、さらなる取組みが必要です。また削減目標の内訳は、自転車の利用促進で28万トン、道路交通流対策で200万トン、LED道路照明の整備促進で13万トンの削減が見込まれています。

●戦略の骨子

自転車の利用促進、道路交通流対策、LED道路照明の整備促進を図るとともに、それ以外にも道路空間での太陽光発電設備の導入や次世代自動車の充電器の設置促進等によりカーボンニュートラルに貢献していくこととしており、基本方針として次の4項目があります。

①道路交通のグリーン化：次世代自動車の開発・普及を促進し、道路空間での発電・送電・給電・蓄電を推進します。具体的な取組みには、太陽光発電設備の導入やペロブスカイト太陽電池の導入可能性の検討、低炭素水素のパイプライン整備などが含まれます。

図-3 4つの基本方針

①道路交通のグリーン化を支える道路案内



②低炭素な人流物流への転換：自動車による輸送を低炭素な移動手段に転換し、公共交通や自転車、徒歩の利用を促進します。具体的には、自転車通行空間の整備やモビリティハブの設置、「ほこみち」の活用、ゾーン30プラスの指定などが挙げられます。

③道路交通の適正化：交通容量が低下しているボトルネック箇所や渋滞箇所での対策を行い、道路交通の適正化を図ります。具体的には、データを活用したパフォーマンスマネジメントや開かずの踏切対策、駐車場予約システムの導入、車の混雑に応じた料金体系の見直しなどが含まれます。

④道路のライフサイクル全体の低炭素化：新技術を取り入れ、道路建設から管理までのライフサイクル全体でCO₂排出量の削減を推進します。具体的には、予防保全による長寿命化、エネルギー効率の良い道路設計、低炭素建設機械の導入、道路照明のLED化、道路緑化の推進などが挙げられます。

(3) パリ市の取組み

パリ市より、緑豊かで涼しく、快適で落ち着きのあるまちをめざし、環境問題をはじめさまざまな課題に対応しながら周辺施設の整備を含めて取り組んでいるノートルダム大聖堂のリニューアルについての報告がありました。

●整備にあたっての課題

ノートルダム大聖堂はパリの中心に位置し、歴史、景観などの面で傑出した遺産であり、都市公園も多くあります。また、ヨハネ23世広場やユダヤ人の強制連行の記念碑などがあります。多くの観光客が訪れる一方、シャンゼリゼ通りと同様、パリ市民があまり訪れない場所になっており、どうやってパリ市民を呼び寄せるかが課題となっていました。また、石造物が集中するためにヒートアイランドが発生する可能性が高く気候変動への対応が不足しています。また、セヌ川やシテ島とのつながりがほとんどありません

でした。

●整備計画

環境に優しく、既存のものを活用する方針としています。自動車の排除や歴史的遺産の活用を重視し、気候変動への対応に取り組んでいます。例えば、自動車を排除し広場の中心にだけ公共交通を入れる形にしたり、森をつくったり、地下駐車場をリニューアルしたりと、それぞれの場所の特徴を活かして整備を行いました。

●セヌ川との結びつき

ノートルダム大聖堂とセヌ川の結びつきを強化するため、教会前広場を整備し、セヌ川沿いの景観を改善し、パリ市民や観光客が快適に過ごせる空間を提供するようにしました。これにより、パリの中心部が、より魅力的で持続可能な都市空間となることが期待されます。

写真-1 ノートルダム大聖堂及び周辺



●広場や道路の緑化

広場や道路に木々を密に植えることで、緑に囲まれる景観を創出しました。また、113,000本の植物を植えることで、気候変動に対する強靭性を高め、水が浸透しやすい環境を整えました。これにより、温室効果を減らし、涼しい都市空間となることが期待されます。

(4) ニューヨーク市の取組み

ニューヨーク市より、スチュワードシップ、持続可能性を念頭に入れたデザインにより、みちを変え、まちを変革した4つの事例について報告がありました。

●ウェストサイド・ハイウェイ

ウェストサイド・ハイウェイは、かつてドラッグディーラーや麻薬の業者がたむろする場所でしたが、劇的に変化しました。人を中心とする場所にするため、道路を地中化し車両を排除する計画もありましたが、コスト面から、自動車との分離帯を設け、自転車レーンを整備しました。また緑化も行い、美しい景観が創出されました。これにより、コミュニティからの関心も強まり、通りをきれいにする活動が行われ、最近では街路灯のデザインにも関心が示されています。

●ジャクソンアベニュー

ロングアイランドシティは、製造業地区からビジネス街へと変わりました。ニューヨーク市の都市計画部門がゾーニングを変更し、シティーコープが50階建ての建物を建設したことがきっかけです。経済開発共同体やDOT、公園・レクリエーション局、MTAが協力し、街の風景が大きく変わりました。ジャクソンアベニューには、低木の植栽や透水性舗装の導入、アートの設置などが行われ、多くのアーティストが住むようになっています。

●ハドソンストリート

ハドソンストリートでは、包摂的なデザインを取り入れ、障害のある人々や高齢者にも配慮したまちづくりが行われています。植栽やベンチの配置など、公共空間での快適な滞在を促進する取組みが進められています。持続的な維持管理に向け、BIDと協働できるよう、透水性の舗装材を使用し、花壇を設けています。また、ラット対策として金属のメッシュを使用し、木の根を保護しています。

●アダムス・ストリート

マンハッタンとブルックリンを繋ぐ重要なストリートで、多くの観光客が訪れる一方、以前はコンクリートばかりで、歩道上を歩行者と自転車車が混在する危険な状況でした。ニューヨーク交通局と協働し、多くの木を植え、また自転車レーンを設けるなどの改善が行い、人中心の環境を整備しました。

写真-2 ティラリー／アダムス・ストリート

Tillary/Adams Streets, Brooklyn



(5) シカゴ市の取組み

シカゴ市より、都心部の道路における、歩行者の安全性向上、移動パターンの変化への対応、公平な意思決定、レジリエンスの強化に向けた取組みについての報告がありました。

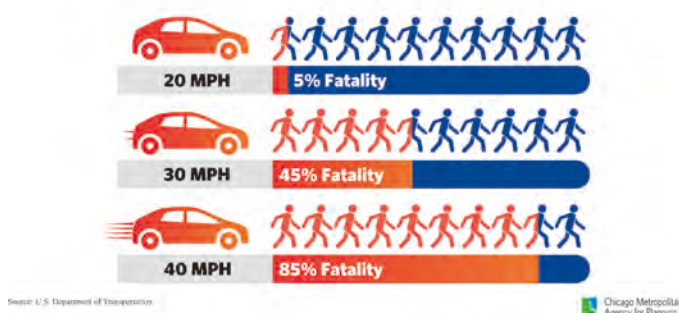
●通行者の安全性向上

シカゴ市では、歩行者の安全性を高めるために車両の速度制限を引き下げる取組みが進めています。現在、都市部の制限は時速30マイルですが、これを25マイルに引き下

げることを検討しています。車両のスピードが速くなるほど歩行者の死亡率が高まるため、速度制限の引き下げは重要です。また、物理的なインフラを追加し、速度を引き下げる対策も行われています。例えば、路面に色を塗ったり、ボラードを設置したりして歩行者スペースを拡大し、ドライバーがスローダウンするよう促しています。

図-4 自動車の速度と歩行者の死亡率リスク

Higher vehicle speeds increase the likelihood of pedestrian fatality



●移動パターンの変化への対応

都市部の道路では、移動の選択肢を広げることが重要であり、気候変動に配慮し、自転車や公共交通機関の利用を推奨しています。コロナ禍によりリモートワークが広がったため、移動のパターンが変わり、特に柔軟性のあるバスサービスの利用が増えています。バスの停留所や駅が、歩行者や自転車の利用者にとって使いやすいものになっているかを確認するとともに、マイクロモビリティの導入も進めています。

●公平性の向上

シカゴ市では、公平性の向上を目指し、コミュニティアライアンスプログラムを実施しています。このプログラムでは、ボランティアがコミュニティの意見を反映した助言を行い、意思決定に貢献しています。ボランティアには四半期ごとに報酬を支払っており、プログラムは大きな成功を収めています。

●レジリエンスの強化

都市の道路では、気候変動に対するレジリエンスを高めることも重要です。シカゴ市では、地理的なリスクを特定し、洪水や熱波に対する対策を進めています。リスク等を指標化し、優先順位をつけて、雨水管理や熱に対する曝露リスクの軽減などの対応を進めています。

(6) メルボルン市の取組み

メルボルン市より、都心部のストリートにおいて取り組んでいる、道路を緑化し、まちの魅力向上を図る取組みについての報告がありました。

●チーフヒートオフィサーの任命

メルボルンは熱に弱い都市であるため、昨年チーフヒートオフィサーを任命しました。緑化により都市の冷却に取り組むとともに、猛暑時の滞在場所を住民や観光客に提供しています。

●Grey to Green プログラム

幅員余裕がある場所等で緑を増やす取組みを進めています。また、地元のコミュニティの緑化、植樹の取組みを支援しています。まちの中心部に小さな三角形の公園「ポケットパーク」を設置し、芝生を植え、コミュニティがバーベキューやピクニックを楽しめる空間を提供しています。車の進入を禁止したり減らしたりする取組みも行い、車の往来が多い地域でも植樹を進めています。

図ー5 Grey to Green プログラム



●アーバンフォレスト

都会の中に緑地を整備し、スポーツイベントや音楽祭などを開催し、観光の促進を図っています。また、交通量が減ったところに植樹を行い、道路下に透水性のある材料を使い、木々が根を張ることができるようにしました。

●クリエイティブな路地

路地において、倉庫にペインティングするなどアートを楽しめるようにすることで、人々を呼び込みます。知識集約型の産業に人材を呼び込み、留まっていただくことをめざしています。

●バスキングと屋外での食事プログラム

バスキング（ストリートパフォーマンス）は年間で1500回以上行われ、ミュージシャンやサーカス、ダンサーが参加しています。オーディションを通じて質を管理し、許可を得たパフォーマーのみが参加できます。また、1990年代から行われている屋外での食事プログラムは、コロナ禍の際に拡大し、都市の中央部での賑わいが増しています。

2. まとめ

各都市等の取組み報告に対する参加者の主なコメント並びにモデレータのまとめは次のとおりでした。

●参加者の主なコメント

- 都心部のストリートにおいては、緑化や賑わいなど、多様な役割と機能が求められている。
- 気候変動やサステナビリティにも対応していく必要がある。
- 社会課題、環境課題に対して、さまざまな社会実験を行い、ソリューションを探っていくことが大切である。
- 各都市における、人の多様性も考慮して取組みを進めていく必要がある。

●加我教授のまとめ

- 各都市の取組みから、都心部のストリートにおいて、多様な役割と機能が求められているということが確認できた。
- また、気候変動に伴う暑熱環境への対策が、各都市共通の課題となっていることが改めてわかった。
- 暑熱環境の対策にあたっては、技術力や人工物での対応も考えることができるが、自然物である植物での対応がレジリエンスやサステナビリティの観点から優れているものとする。
- その上で、都市部の植物は自然に育つものではなく、適切に管理し守っていくことが大切であり、草木の種類や土壌環境を適切なものとする必要があり、御堂筋のイチョウの保全についても苦労しながら取り組んでいるところ。
- 車から人中心の空間になっていくと、車も人もゆっくりと移動するようになり、都市を肌で感じ、滞在も増えていくことから、環境基盤としてのストリート、公共空間の役割が重要になっていく。

最後にモデレータの加我教授より、本セッションの討議を踏まえ、都心部のストリートにおける人中心の空間はどのようにあるべきか、どのように多様なステークホルダーと合意形成を図りながらビジョンを定め、ストリートを設計、デザインしていくのかについて、次のセッションで深めていきたいとお話がありました。

1. 各都市からの報告

本テーマ別セッション (2) では、大阪公立大学吉田准教授並びに京都大学山口准教授にモデレートしていただきながら、参加都市の都心部のストリートにおけるビジョンづくり、設計やデザインに関する取組みを報告していただいた上で、そのあり方等について議論を行いました。

以下、各都市の報告内容を紹介します。

(1) 大阪市の取組み

大阪市より、御堂筋における人中心のストリートデザインを景観との調和を図りながら進めるための「御堂筋道路空間再編整備ガイドライン」についての報告がありました。

●ガイドラインの目的

景観法上、景観重要公共施設に位置付けられている御堂筋の整備及び占用等にあたって、景観上守るべき内容、考え方を定め、整備の一貫性を確保することで、空間の質を向上させ、大阪のシンボルストリートにふさわしい街路景観を創出します。

●空間の質

人中心の空間として、道路上での人の活動にスポットをあてるため、用いる素材は、自然素材の質感を重視し、地上工作物の寸法配置に留意しています。

●空間の構成

市の指定文化財であるイチョウの4列並木の景観を活かし、信号柱、照明柱などの柱の類を極力イチョウの幹のラインに統一し、すっきりとした街路景観が創出されるようにしています。また、イチョウの葉と同色の緑から黄色系統の色彩を避けるようにしています。

●将来のイメージ

御堂筋は沿道環境エリアごとに、繁華街、高級ブランド街、オフィス街と異なっており、エリアに応じた整備イメージを示しています。

●要素ごとのデザイン

構成要素ごとにデザインコードを示し、全体を統一する要素と変化を演出する要素に分類し、たとえば、照明はシンプルなデザインで色彩をダークグレーに統一しています。舗装は無彩色で素材感を感じる仕上げとし、エリアテーマや断面ゾーニング（通行ゾーン、滞留/利活用ゾーンなど）に対応したデザインとして変化をつけています。また植栽も、各エリアの特徴に沿ったものとしています。

図-1 各デザインエレメントのデザインの考え方

●イチョウ

統一感を演出する要素

御堂筋のイチョウ並木は、大阪市指定文化財となっており、御堂筋のアイデンティティを形成している重要な景観要素です。そのため、イチョウを保全してだけでなく、街路景観における機能と役割を明確にし、イチョウの魅力を伸ばすことをめざします。

イチョウの
モデルプラン

(2) 国土交通省の取組み

国土交通省都市局より、ストリートの基準の変遷や最近の取組み等についての報告がありました。

●100年前の基準

日本では1919年に都市計画法と道路法が制定され、ストリートとロードの基準が別々に設けられました。ストリートの設計基準は、交通量ではなく都市にとって必要な空間量に基づき、たとえば大通りの全幅員は44m以上、歩道幅員は全幅員の1/3以上と定められており、御堂筋はこの基準により整備されています。

●戦災復興と基準の活用

戦災復興の中で、ストリートの基準が活かされ、主要都市でシンボルとなる街路が整備されました。1952年にストリートの基準が廃止され道路構造令に一本化されましたが、その空間がレガシーとなり、たとえば姫路市の駅前通りの再編など、近年の人中心のまちづくりに活かされています。

●ストリートデザインガイドライン1.0

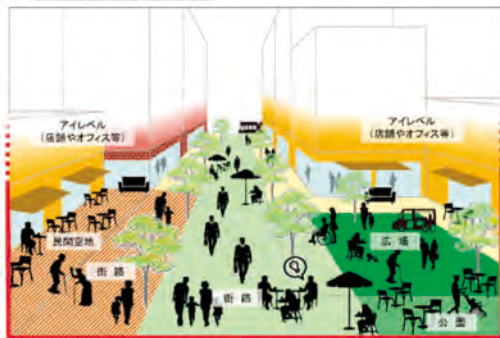
諸外国や日本国内の動向を踏まえ、2020年に「ストリートデザインガイドライン1.0」を策定し、国として人中心のストリートへの転換の方向性を示し、次の内容を盛り込みました。

- ・ストリートを入中心の空間に改変する意義効果、構成要素や空間配分等の考え方、デザインと設えの例示。
- ・空間をどう使い、活動するプレイヤーを育てていくのかなど、ソフト面の考え方。
- ・合意形成の重要性並びにその中での行政の役割として、民間の取組みの芽を摘まずに、民間とともに新たなまちづくりを繰り返すべきという考え方。
- ・環状道路の整備等、周辺の交通環境整備の考え方。

- ・ストリートは道路だけでなく、民間の建物、沿道も含めた空間全体として捉える考え方。
- ・ストリートをまちに開いていく際には、ストリートの分類、空間配分とデザイン、利活用のマネジメントの3つの段階があり、さらに使いながら少しずつリノベーションしていくという取組みの進め方。

図-2 ストリートデザインとは

路面上だけでなく、沿道等も含め、人の視界に入る空間全体
⇒「ストリート」と総称



物理的な姿＋活動＋人的資源の企画・構想、計画、設計、運営管理等
の総称 ⇒ ストリートデザイン

(3) メルボルン市の取組み

メルボルン市より、都心部のストリートに関するビジョンである「交通戦略2030」並びに策定中の「フューチャーストリートフレームワーク」等に関する取組みの報告がありました。

●交通戦略2030

歩行者スペースの拡大、カーブサイドマネジメント、90kmの自転車専用レーンの設置、路地や駅周辺を歩行者優先に変える取組みを進めています。

このうち、カーブサイドマネジメントは非常に重要であり、近隣住民と協議をしながら、需要に応じて、荷捌きやバス停留所等のアクセス空間、一般車両の駐停車場、野外飲食や都市緑化のために運用し、すべての人の便益につながっているのかということを、毎年評価し改善しています。

●フューチャーストリートフレームワーク

フューチャーストリートフレームワークはまだ草案段階ですが、①アボリジニのための道路、②安全かつ公平で健康に資する道路、③経済発展に資する道路、④集水機能を強化する道路、⑤涼しく緑豊かな道路、⑥未来の都市を支える道路の6つの目標を定めることとしています。

●道路の設計と建設の基準

メルボルン市では、道路について設計と建設の基準を統一し、公共の資産として一貫性をもって管理するためのガイドラインを策定しています。これにより、すべての道路

が快適で安全なものとなるようにしています。また、公共空間と接する民間の空間についても、民間事業者のためのさまざまなガイドラインを設け、道路と一体的に良好な空間となるよう誘導しています。

図-3 フューチャーストリートフレームワーク

The Vision

未来に向けた街路フレームワーク（草案）

- 目標1：アボリジニ街のための街路
- 目標2：安全で公平、かつ健全な都市づくりのための街路
- 目標3：経済的繁栄のための街路
- 目標4：レジリエント（回復力）な集水域としての街路
- 目標5：緑豊かで涼しく、多様な生態系のための街路
- 目標6：未来都市の創造に向けた街路

World Street Congress Osaka 2024
Thematic session 2 Models of urban street design



(4) シカゴ市の取組み

シカゴ市より、ストリートにおいて、これまでの車を重視した設計から、賑わいなど人中心の空間を生み出す設計への転換を進めている、ロードダイエットなどの取組みについて報告がありました。

●ロードダイエットの取組み

道路のスペースを改変し、バスや自転車、歩行者を優先する設計を導入し、たとえば、車線を2レーンから1レーンに減らして自転車レーンや歩行者スペースを拡充しています。これにより、バスの乗り換えや歩行者、自転車の利用が促進されています。

●安全性の向上

安全性の向上を目指し、自動車の制限速度の引き下げや交差点の安全性向上に取り組んでいます。また、セーフ・トラベル・フォー・オール（SAFE TRAVEL FOR ALL）プログラムを通じて、交通事故による死亡率の人種別データを分析し、平等性を考慮した政策の策定を行っています。

●大気汚染対策

ロードダイエットは、自動車交通量を減少させるため、大気汚染の影響評価も実施しています。

●トランジットの利用促進

全米の50%の輸送車両・鉄道がシカゴを通過しており、乗り換えの（トランジット）の利用促進に力を入れています。コロナ禍で減少したトランジットの利用は、現在、回復傾向にあります。イリノイ州の政策により、トランジットの運営費用の50%を運賃収入で賄う必要があり、その確保が課題となっています。

写真－１ ロードダイエットの取組み



(5) ニューヨーク市の取組み

ニューヨーク市より、「STREET DESIGN 360°」と題して、ストリートデザインマニュアルを中心に、ストリートデザインに関する取組みに関する報告がありました。

●DOTニューヨークシティの役割

ニューヨーク市のDOT (Department of Transportation) は5000人の職員を抱え、輸送のエンジニアや橋の専門家、パブリックアートの担当者がいます。彼らはデザイン設計を考え、実践し、ガイドラインに反映させる役割を担っています。

●ストリートデザインマニュアル

2009年から作成されているストリートデザインマニュアルは、ニューヨーク市の街路デザインの水準を高めるための重要なツールです。最新の第4版では、歩道や路肩の活用、アウトドアダイニングの導入等も盛り込むことで、街路のデザインの一貫性を保ちつつ、持続可能で安全な都市空間を実現します。

●コミュニティとの協力

すべての取組みはコミュニティに根ざしています。ストリートアンバサダーが路上で活動し、コミュニティと協力してデザインしています。また、会議体でのディスカッションも行い、多くのステークホルダーとエージェンシーが協力しています。

●具体的な事例

マンハッタンのハドソンスクエアでは、透水性舗装や敷石を使用し、持続可能な街路を実現しています。また、高架下の空間の活用にも取り組んでおり、利用を促進しています。ブルックリンやクイーンズのエクスプレスウェイでの取組みも進行中です。

●公平性と包摂性

ニューヨーク市は、公平性と包摂性を重視しています。すべてのユーザーにとって使いやすい街路を目指し、アメリカのバリアフリー法に基づいてアクセシブルなデザインを進め、高齢化に対応するための取組みも行っています。

●持続可能性とレジリエンス

持続可能な街路づくりを推進しています。洪水対策や緑のインフラの導入など、環境保護にも力を入れ、また、パブリックアートを活用し、人々を巻き込みながら、賑わいのある街路を実現しています。

図－４ ストリートデザインマニュアル



(6) パリ市の取組み

パリ市より、人中心の空間づくりにあたってのビジョン、デザインの策定プロセスにおける合意形成、市民参画の取組みについての報告がありました。

●市民参加の重要性

パリ市では、人間中心のまちづくりをテーマに、公的政策の策定にあたり市民が参画する取組みを進めています。ユーザーをプレイヤーに変え、政策策定にどう参加してもらうかが重要です。

●私の地区を美しくするイニシアチブ

2020年に住民の数や政治的優先地区の境界に応じて、44の地区にゾーニングしました。3つのフェーズ（協議、調査、工事）で進められ、協議段階では情報や意見を収集し、プログラムを作成します。現在、17の地区で事業を実施中です。

●子どもたちの街路

安全で子どもに優しい区域をつくるため、子どもや保護

図－５ 子どもたちの街路



5-1 御堂筋パーク・ストリート推進会議の取組み

発表者 ミナミまち育てネットワーク総務委員長 桐山 朋子

「御堂筋パーク・ストリート推進会議」は、大阪の中心部を南北に貫く御堂筋の活性化を目指す4つの団体が構成されています。このうち、ミナミまち育てネットワーク以外の3団体は、道路協力団体として、道路管理者と連携し、道路の利用者ニーズに応じた活動を行っています。

図-1 4つのエリアマネジメント団体の概要



日本有数のビジネス街である北側エリアで活動する「御堂筋まちづくりネットワーク」は、高質なグリーンマネジメント、沿道建物と道路空間の一体活用、景観コントロール、すべての帰宅困難者の受け入れ可能な都心づくりなどの取組みを行っています。特に、ナチュラルスティックガーデン手法で整備した街園など約60ヵ所の緑空間を管理しているほか、地元大阪産の天然木を使用したテラスや脱炭素推進のためのソーラーパネルからの電力供給設備を備えたパークレットの設置・管理を行っています。

「御堂筋・長堀21世紀の会」は、1982年に発足した歴史あるまちづくり団体で、多様な企業、商店など約150社で組織されており、世界的なハイブランドショップが集積するエリアで活動しています。主な事業として、御堂筋チャレンジ、おしゃれな大人の散歩まちトライアル、市の花壇を活用した空間の高質化、清掃・違法駐輪対策があり、滞留空間の利活用を検証するための社会実験を継続的に実施し、地域に合ったにぎわい創出の方法を模索しています。また、約半年間の長期間にわたる社会実験を通じて、持続的な管理運営の実現可能性を検証しています。

「ミナミ御堂筋の会」は、御堂筋沿線の不動産オーナーが連携し、世界の御堂筋を目指して、街のあり方を提案し、実現に向けて働きかける沿道企業体であり、国内外からの観光客が多数訪れる日本有数の繁華街で歩行者が非常に多

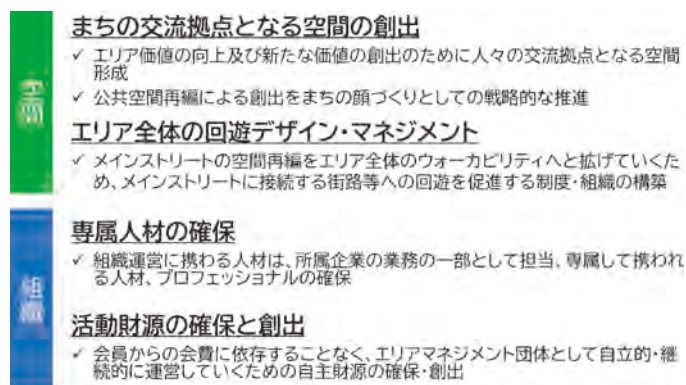
い御堂筋南側エリアで活動しています。主な事業として、毎月の定例会での情報共有、エリアの美化・適正化、賑わい・回遊創出活動、ミナミ御堂筋の将来像の可視化、官民連携のまちづくりがあります。賑わい・回遊創出では、「歩いて楽しいミナミ」をつくるべく、ミナミ回遊性創出研究会を設置し、商店会や企業、大学と連携して人流データを活用し、エリアの面的な回遊性創出を目指しています。

「ミナミまち育てネットワーク」は、なんばを中心に観光集客と文化振興を柱として活動しています。主な事業として、ミナミべっぴんプロジェクト、違法駐輪対策、まちなかミュージックの開催、ミナミのエンターテインメント情報の発信があります。国内外からの観光客に対し、伝統芸術文化の情報を継続的に発信し、ミナミの街の活性化と、エンタメのまちミナミをアピールしていきます。

なんば駅前には、2025年3月に車中心の空間から人中心の空間への再編が完了する予定ですが、このプロジェクトは2008年に地域の商店街の発案でスタートし、半ばから行政の参画を経て官民連携で進められた17年間にわたるプロジェクトであり、現在は社会実験として、清掃、警備、自転車対策といった地域環境保全活動の水準や空間の利活用による財源確保の検証を実施しています。

「御堂筋パーク・ストリート推進会議」は、同じ御堂筋をフィールドとして活動する中でいっそうの連携を深めていくために、2020年に結成されました。御堂筋のパーク・ストリート化に向け、まちの交流拠点となる空間を創出するための公共空間の再編と、エリア全体の回遊性を高めるための制度・組織の構築が必要です。さらに、その空間の運営管理の担い手となるエリアマネジメント団体を安定的に運営するための専属人材や活動財源の確保が不可欠であると考えます。

図-2 私たちのチャレンジ



5-2 タイムズ・スクエア・アライアンスの取組み

発表者 タイムズ・スクエア・アライアンス 計画・特定事業アソシエイト カルロ・スタインマン氏

タイムズ・スクエア・アライアンス（The Times Square Alliance、以下「TSA」という）は、Business Improvement District（BID）で、固定資産税などの税金から資金を得ながら、地元関係者や住民、ビジネスコミュニティと行政がともに商業地区の維持・開発・活性化するための官民パートナーシップとして取組みを実施しています。TSAは1992年に設立されましたが、当該地区は当時、治安が特に悪く、43丁目は全米で最も危険な地区として知られており、最初の10年間は美化と安全対策に費やされていました。

2000年以降、開発が進んだことでタイムズ・スクエアは人々を呼び込むことに成功しました。一方で、逆に人が増えすぎてしまい、2003年の調査では地区で働く人々の68%が、酷い混雑を理由に他所で働きたいと答えるほどでした。

2009年にはブロードウェイの道路閉鎖を当時のニューヨーク市交通局長ジャネット・サディック・カーン氏のもとで取組み、結果的に歩行者空間は73%に増えました。

ニューヨーク市では、広大な公共空間の管理を民間団体が行う場合、公共性の証明のため公開審査プロセスが必要となるため、私たちの管轄はそれ以下の面積とし、さまざまな実験を行ったところ、幸運にも非常にポジティブな反応を得て、周辺にも価値を理解され、広場が常設化されました。交通局が主導するプロジェクトとして、10年間で歩行空間を倍増させ、歩行者の安全性と快適性を向上させることができました。

図ー1 タイムズ・スクエアの状況



広場化の推進

タイムズ・スクエアはテロ犯罪の警戒、安全対策が最優先課題であり、広場や周辺にボラードを設置し、交番を置き、警察がテロ警戒に集中できる体制としています。

BIDとして24時間体制でパトロール、落書き除去やゴミ収集など、舞台裏でもいろいろな活動を行っています。私も実際に仕事をして現場を理解することに努めています。

広場ではコンサート、年80回程のイベント、パブリックアートプログラムなど、多くのアクティビティを提供しており、すべて無料です。無料配布のさまざまなグッズはスポンサーから提供されています。半数以上の参加者がイベント後に周辺で買い物するという調査結果もあり、地域活性化にも繋がっています。

タイムズ・スクエアのサインボードを一斉に使用した世界最大のデジタルアートプログラムや、フードフェス、大晦日イベントもあります。イベントには企業スポンサーがつくことで、商業活動と公共の利益を両立しています。

私たちは行政と協力し、商業活動と公共の利益のバランスを取っていきたいと思っており、単に金儲けの場ではなく、場が陳腐化しないよう、いつも何か新しいことに工夫をしています。道路を利用するなら巨額の費用が必要ですが、私たちと協力すればリーズナブルになり、イベントは私たちが関わることで適切な形でつくっていきます。

この10年間で、タイムズ・スクエアの歩行者数は1日あたり10万人以上増加し、ブロードウェイのチケット売上は過去最高の年間18億ドルを達成、ホテル稼働率も90%に上昇し、不動産価格も3倍になりました。去年は観光客が8億ドル以上を地区周辺で消費し、市全体の消費額も5億ドル増加しています。広場からの収益は200万ドルありますが、実際はそれ以上に周辺地域に大きな利益があり、それが非常に重要です。大晦日イベントは毎年注目を集め、タイムズ・スクエアが常に皆の関心を集める場であり続けること、それが私たちの活動すべてに活力を与えてくれます。タイムズ・スクエアは居住者が少なく、一方で5万人のオフィスワーカーを抱えています。ワーカーも過ごしたいと思える空間を、どうすればつくれるのか、そして有意義なコンテンツを提供していくにはどうすれば良いか。今後の課題と考えています。

図ー2 広場化の効果

数字で見る広場化の効果

- ・ 広場化から10年：
 - 歩行者数：1日当たり **10万人以上増加**
 - ブロードウェイのチケット売上：**年間売上記録18億ドル達成**
 - ホテル稼働率：**82% から 90%に上昇**
 - 小売不動産価値：**3倍増**
- ・ 昨年の観光客消費額は**8億ドル超**、ニューヨーク市住民の消費額は**5億ドル増加**
- ・ ブロードウェイの広場から挙げるアライアンスの収益は**年間200万ドル超**
- ・ NYEは年間**250億回以上のインプレッション**を獲得



5-3 シャンゼリゼ委員会の取組み

発表者 シャンゼリゼ委員会 総代表 ティモール・ベイリ氏

シャンゼリゼ委員会は、1916年に設立されたNPOで、経済団体や文化団体など180機関が参加しています。高級ブランド、不動産業界、レストラン、カフェなど、さまざまなアクターが集まっています。

シャンゼリゼ通りは御堂筋とほぼ同じ長さを持つ通りで、商業的でありながら文化的な地域でもあります。凱旋門やグランパレ、プティパレなどの重要な美術館や劇場があり、観光地としても人気です。また高級ブランドが並び、不動産価値も180億ユーロと非常に高い地域です。シャンゼリゼ通りのビジターは新型コロナ禍では1日1万人以下でしたが、2021年9月以降徐々に1日15万人に戻り、2024年になると月間500万人を迎えるようになっています。全体的にブランドのレベルが上がってきており、スポーツウェアやライフスタイルの店が旗艦店を出すようになりました。

シャンゼリゼ委員会は年2回総会を開き、活性化について、個々の利害ではなく全体の理解を考えながら議論し、さまざまなイベントやプロジェクトを実施しています。たとえばテラスの整備やコンコルド広場の再整備、イルミネーションイベントなどがあります。これらの活動を通じて魅力を高め、訪れる人々を増やすことを目指しています。

シャンゼリゼ通りの未来に関する調査を5年間で500万ユーロの民間投資を受けて行い、183人の専門家が関わり、2024年5月にパリ市に対して「シャンゼリゼ通りの改修計画案」を提案しました。主要な柱は、「シャンゼリゼ通りを皆に取り戻す」「環境問題への挑戦」「美的一貫性の回復」「革新的なシャンゼリゼを築く」の4つです。シャンゼリゼ通りには100人中2人しかパリ市民がおらず、働く人しか来ていないので、パリ市民がもう一度戻ってくるようにしたいと考えています。また将来は車道を6から4車線に減らし、人の空間を13%増やし、涼しい場所を増やし、移動の困難な方のための整備もしていこうと考えています。

このうちパリのテラスは、17世紀から続く文化の一部であり、外で食事をするのが誇りとされてきました。テラスは男女平等を象徴する場所でもあり、民主主義の一環として重視されていました。戦後、シャンゼリゼのテラスには多くの有名人が集まりましたが、各レストランが独自にテラスを設置したため、混乱やセキュリティの問題が発生しました。シラク大統領時代に車道を減らし、歩行者用スペースを増やす計画が進行しました。2023年にはデザイナーのラミー・フィッシューがカウンターテラスをデザインし、統一された景観を実現しました。パリ市と協力し、規則を設けて一貫したデザインのテラスを設置しました。これにより、

全体で統一感のある美しい景観が完成しました（図-1）。

シャンゼリゼ通りはクリスマスシーズンにイルミネーションを行い、毎年15万人が集うイベントになっています（図-2）。

図-1 カウンターテラスの公開



図-2 クリスマスイルミネーションの様子



また、ほとんど毎月民間のイベントを行っています。シャンゼリゼの魅力の世界に発信するためには、定期的にイベントを開催し、インパクトの強いハイライトとなる瞬間が重要だとわかってきました。毎月第1日曜日に「日曜日の映画館」「ドローンフェスティバル」「ディクテ（書き取り・綴り）」「グランピクニック」など大規模で多彩なイベントを行って世界に発信し、国内外にシャンゼリゼの印象を刻み込むことを目指しています。これらのイベントは企業をスポンサーにつけ、無料で参加できるものになっています。イベントは道徳的、倫理的、社会的に完璧であることが求められ、シャンゼリゼの価値を語る内容でなければなりません。

シャンゼリゼはパリの住民が行きたいと思う場所であることが重要です。また、過去からイノベーションを起こす場所であり、アイデンティティやシンボルを保ちつつ、未来に向かって歩いていくことが重要だと考えています。

5-4 ザ・マグニフィセント・マイル協会の取組み

発表者 ザ・マグニフィセント・マイル®協会 代表兼CEO キンバリー・ベアーズ氏

シカゴはアメリカ第3の都市で交通の要所です。ザ・マグニフィセント・マイル（ミシガンアベニュー）は大阪市の御堂筋と姉妹ストリート協定を2023年に更新しました。

当地区は高級エリアで知られ、ハイエンド店舗、飲食店やホテルが立ち並び、観光地でもある地区です。

私たちザ・マグニフィセント・マイル協会は115年の歴史があります。1909年にダニエル・バーナムがシカゴ計画を立てた際、ミシガンアベニューの開発に伴って誕生しました。

図-1 協会の概要



協会予算は年間約500万ドルで、うち100万ドルはイリノイ州の特別サービスエリアというBIDのような組織として得ています。

当地区は市内の労働の5分の1が集積し、シカゴ警察の年間予算に匹敵する20億ドル以上の固定資産税を年間で生み出しています。当地区では2019～2023年の消費支出額が170億ドル以上あり、その背後で60億ドルが投資されています。海外観光客も多いですが、多くの来街者が国内6つの州から来ています。AIでの追跡、携帯電話の動きなどで場所を特定し、どれくらいの時間をアベニューで過ごしているのかなどを調べていますが、それを見ると正しい方向に進んでいると言えると思います。消費者心理も追跡しており、一般の方が自分の街を気に入っているか、サブスクリプションで情報を得て-100から+100までのスコアにします。パンデミック中は、「-80」でしたが、今は「+80」で、これも私たちの取組みの成果だと思っています。

パンデミックの際、一部の店舗の閉店や撤退により店舗空室率が30%でした。年2回不動産評議会を開催し、マーケティングの情報などを意見交換しますが、最近やっと市場が上向きになっているという話でした。

当地区はタイムズ・スクエアのような大型デジタル広告を付けることはできず、広告看板の規制はありますが、商業とのバランスをとるために緩和を行っており、都市計画開発局と連携しながら地区のルールを作っています。

年間100万ドルの予算は主に安全、セキュリティに支出されています。日本では出生率の低下がありますが、アメリカでは銃による暴力犯罪が大きな危機となっています。セキュリティ専門アドバイザーの設置、武装パトロール隊による昼夜の巡回、警察との連携などに予算を充当することで、犯罪も少なくなってきました。

今は少しのお金を楽しいことにも使えるようにしています。安全でないと人は来てくれませんし、楽しんで喜んでもくれる場所でなければならないからです。

そのための取組みとして、ニュースタンドをビジュアセンターとして開放したり、いろいろなインタラクティブなオブジェを設置したりしました。また、ミシガンアベニューはチューリップが有名で、100万本ぐらいのチューリップを行政と民間で植えており、今回初めて公式のザ・マグニフィセント・マイル・チューリップを作りました。また、自然史博物館との協働で、蝶のオブジェをストリートに展示し、このアーティストのストーリーをQRコードで読み取れるようにしています。さらに、通りに設置したインタラクティブな楽器や自転車は誰でも体験でき、夜間は光って楽しいものになっていて、多くの人々が体験してくれました。

図-2 ストリートの魅力を高める取組み



マグニフィセント・マイル・ライツフェスティバルというイルミネーションイベントでは、今年は約92万人の来訪者がありました。1日の消費額4,000万ドル、1万6千室以上のホテル予約数という相当な数字になりました。

私たちは多くの成功事例研究も行っており、国際ダウンタウン協会に所属し、世界中のBID組織とも繋がっています。私たちは2年間のロビー活動を経て、州都に赴き、BIDに移行するための手続きをしてもらいました。年末にはBID化への実現可能性調査の結果を市に提出する予定です。

5-5 コリンズストリート地区協会の取組み

発表者 コリンズストリート地区協会 代表 ルーク・ハリス氏

メルボルン市のコリンズストリート地区協会は、1999年に設立された会員数260団体の地区組織で、小規模店舗から国際的企業まで業種も多岐にわたる企業が含まれています。協会の組織体はBIDではなく、市のビジネス地区プログラムによるものであり、協会は行政と企業の橋渡し役を務めるとともに、資金は主に市から得ています。年間約120万豪ドルの予算で、会員企業へのさまざまな支援に活用しています。ソーシャルメディアを活用した刺激策やマーケティングにより、コリンズ・ストリートへ継続的にビジターをひきつけるようにしています。

コロナ禍の影響が今も残り、人々の行動、滞在場所や消費行動が変化を続けています。その中でコリンズ・ストリートの歩行者量は大きく回復しており、週末のアクティビティも増え家族連れが都市部で週末を過ごすことも増えています。ただ平日は少ない状況です。こういったデータを会員企業と共有し活用することで、より数的情報に基づいた意思決定ができるように支援しています。

消費額データを見ると、来訪者による消費経済は改善しており、この地域に人々が戻ってきていることがわかります。特にレストランなどの飲食業が非常に好調です。

移動データも非常に興味深く、2024年1月から9月には3,100万人の来訪者があり、平均再訪回数は12.7回でした。平均滞在時間は1時間であり、来訪者がすぐに他地域に行ってしまう問題があります。一方で、12%の人々は1時間以上滞在してくれており、コリンズ・ストリートの魅力をより増すためにどうすべきか、考えていく必要があります。

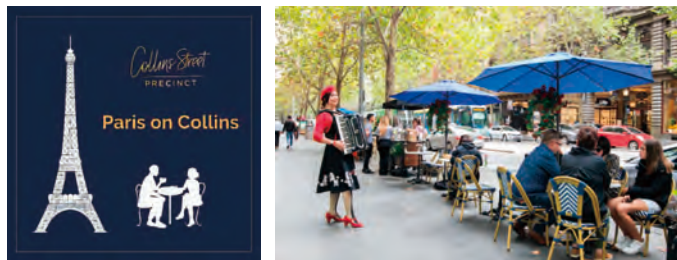
一番の競争相手は郊外のショッピングセンターで、車なら15分で着き、駐車場も無料で、60億豪ドル程度の消費がなされています。そのため、これとは異なる独自の魅力を増していかなければならないと思っています。

ディスティネーション・マーケティングやブランド認知度向上のため、ソーシャルメディアなどで広告会社と協力しながら発信を行っています。また、我々の取組み・戦略をしっかりと発信していくために、会員向けメールマガジンや、隔月での消費者向けニュースレターの配信、国内航空機内雑誌や新聞社の地区特集記事などのメディア記事の活用などを行っています。

ブランド認知度維持のために、メルボルンに来訪者を呼び込む取組みをさまざま実施しており、たとえばパリ・オ

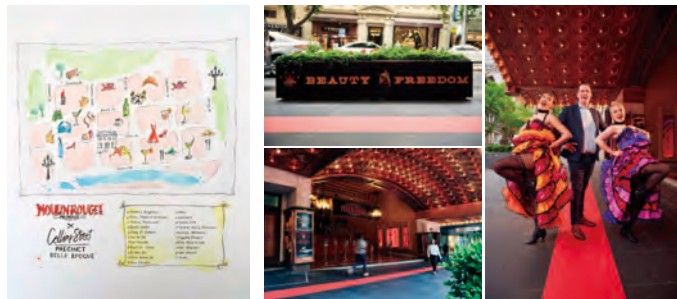
ン・コリンズのプログラムが行いました。数日間にわたりフランスのお菓子を提供するというもので、マカロンメーカーも参加し、いつもと違った体験ができるという取組みでした。

図-1 パリ・オン・コリンズプログラム



また、別の事例として、当地区は劇場などの施設が多く、劇場とのコラボ企画として、ムーラン・ルージュと連携し、長いレッドカーペットをストリートに敷いて歩く体験をしたり、ムーラン・ルージュをテーマにしたサービスを提供してくれる店と連携して地図をつくったりしています。

図-2 ミュージカル「ムーラン・ルージュ！」との連携



その他、期間限定ショップやクリスマスのチャリティーなど、さまざまな地域活性化策を実施しています。電車アナウンスの宣伝もかつてない取組みで、公共交通機関を使った訪問を推奨し、非常に成功しました。

協会はステークホルダーとの関係性づくりにも力を入れており、行政や警察等と協力し、渋滞をモニタリングし、迂回路や縁石の設置などを行い、必要に応じて交通の流れを調整できるよう取り組んでいます。また、安全柵の役割としてプランターボックスも配置しています。こうした官民協働により素晴らしい解決策が生まれ、最終的にまちの安全に結びつけばと考えています。

6-1 議論まとめ

大阪公立大学大学院 工学研究科 都市系専攻 教授 嘉名 光市

2日間の白熱した議論を通じて、私は、ふとある本の一節を思い出しました。"Think of a city and what comes to mind? Its streets. If a city's street look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull."「ある都市を思うとき、最初に心に浮かぶものは何でしょう？それはストリートです。ストリートが面白ければ、都市も面白く、ストリートが退屈なら、都市も退屈なのです。」

Jane Jacobs（ジェーン・ジェイコブス）の『アメリカ大都市の死と生』という本に出てくる一節です。ストリートは都市にとって欠かせない根幹の要素であって、それが魅力的なものでないといけません。そして、そのことがまちの魅力を高め、そのまちでの人々のパブリックライフも豊かになる、ということを改めて痛感しました。

世界ストリート会議の参加都市はもとより、今なぜ世界の都市が、ストリートの再編を進めているのでしょうか。その背景には何があるのでしょうか。会議で出てきたキーワードを挙げてみると、気候変動、レジリエンス、歴史・文化、景観形成、公衆衛生、ビジネスインフラ整備、エリアの再活性化などです。実にバラエティに富んだこの多様な要請、そして地球の持続可能性や都市の再生にまでおよぶ問いかけの深さに対して、ストリートこそが応答することが求められているのです。

また、ストリートをもう一度人々に取り戻そうという流れが起きていることも、すべての都市の取組みに共通していました。そのためにストリートは、人々にとってウォークアブル（Walkable）であり、魅力的であり、滞在時間を伸ばし、安全である必要があります。すべての人に対して移動の権利を保障しながらストリートの楽しみを享受できるインクルーシブ（包摂）であるべきという視点も大切です。

私たちは今、ストリートを取り巻くターニングポイントにいるのだということが再確認できました。かつてモータリゼーションという大きなうねりの中で、ストリートはもっぱら集中・混雑する自動車交通への対処に追われ、それが長らくストリートのプランニング・デザインの基本構造をなし、そのことを疑ってきませんでした。しかし、その枠組みが変わろうとしています。それが今というタイミング

なのです。私たちはストリートを再定義し、そこでイノベーションを起こしていくことを目指さなければなりません。では、どのようなことをするべきでしょうか？会議での議論は6つに集約できたように思います。

1つめは、ストリートに対する徹底したリサーチです。ストリートの自動車交通の負担を減らす広域ネットワークのあり方や混雑税など多様な政策のあり方、パブリックライフのリサーチなどを綿密に実施し、戦略を立てます。それをもとに、交通、人々の滞在に関するプログラムなどを含むまちの将来ビジョンを構築します。そして、ストリートのプランを立てながら、指針となるガイドラインの策定も進めていくという手順があります。

2つめは、パイロットプロジェクトとプロセスの重視です。歩道の大幅な拡張や、パークレットの設置、人中心の広場への転換、自動車の通行規制・歩行者空間化、高質化などを実現していくプロセスに、イベントや社会実験を取り入れて、人々の共感を重視することです。また、これらの経験をもとに、新しいルールや基準というものをストリートに適用していくというようなプログラムも見ることができました。

3つめは、予算、補助金というような資金的な基盤をどうやって確立していくかです。これも各都市さまざまな工夫や努力がありましたが、助成策の充実が課題でした。

4つめは、官民連携、いわゆるパブリック・プライベート・パートナーシップです。特にアメリカ都市はBIDなどその基盤がしっかり確立していますが、日本では制度的にはまだ発展途上であることも確認できました。

5つめは、インタラクティブであることです。住民や地域との合意形成、市民からの意見を受け止める機会をつくり、対話を重ねていくことも共通していました。

6つめは、KPI（Key Performance Indicator）です。変化や成果を可視化するデータをシェアすること、活動を評価する枠組みが不可欠であること、そこにDXというようなテクノロジーの導入も欠かせないことも確認できました。

今回の議論をきっかけに、今後とも各都市との交流や情報交換を進め、新しい道のあり方を模索したいと思います。

6-2 会議の成果と今後の取組み

1. 会議の成果

本会議の最後に、成果を確認する文書として「The World Street Congress OSAKA 2024 確認書」をとりまとめました。

確認書では、冒頭、都市をめぐる社会環境や経済状況が変化し、気候変動の影響が顕在化する中、都市を魅力的なものとするためには中心市街地の活性化や、都市の価値を高めるための都市構造のリノベーションを気候変動の対応を最優先に考えながら進めていく必要性が生じており、車中心の道路空間を、多様な人々やモビリティに開かれた公共空間へと転換していく動きが世界の潮流となっているとの認識を共有しました。

このような中、道路の役割や設計、利活用などの議論を通じて、参加都市間で、ストリートづくりに対する新しい考え方を共有するとともに、実務者間の親密な関係を構築できたことを会議の成果として確認し、その成果をもとに、「人を中心とした豊かなまちづくり」を加速させていくことを確認しました。

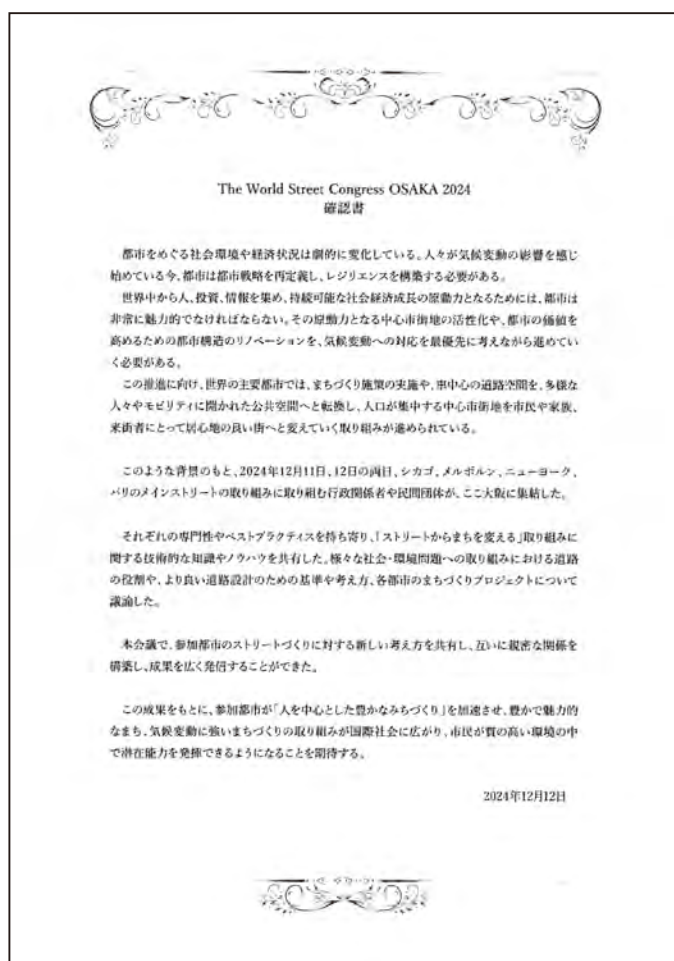
2. 今後の取組み

確認書の合意の前に、参加者から一言ずつ本会議に対する感想を述べて頂き、議論を通じて多くのインスピレーションを得ることができ、引き続き、情報共有や意見交換を続けていきたいとの意見が出されました。

大阪市としても、御堂筋の道路空間再編を進めるにあたり、世界最先端のさまざまな知見を得ることができ、また、将来にわたり情報共有や意見交換を行っていくための実務

者間のネットワークを構築することができました。

今後、本会議の成果を動画などによりとりまとめ、大阪・関西万博の機会も活用しながら広く発信するとともに、各参加都市と知見を深めていく内容を整理した上で技術連携を進め、その中で得た知見も活かし、御堂筋をはじめとした「人中心のまちづくり」を推進します。



7-1

全体セッション～各都市の取組み／テーマ別セッション (3)「公民が連携した都心部のストリートの利活用」
ストリートが都市を変える大阪公立大学大学院 工学研究科 都市系専攻 教授
嘉名 光市

1. 全体セッション

全体セッションでは、各都市の取組みがそれぞれ総括的にプレゼンテーションされました。熱心な質疑応答が行われ、各都市の取組みの共通理解が深まりました。大阪・御堂筋、なんば広場の空間再編の取組みは、ウォークアブル施策やエアーマネジメント、歩行者利便増進道路、道路協力団体などの制度仕組みとリンクして取り組まれています。一つの成功事例を生み出そうとするパイロット型の取組みと言えます。

ニューヨークでは、ブロードウェイ、タイムズ・スクエアの広場化などの取組みや経験を経て、オープン・ストリート、アウトドア・ダイニング（かつてのオープン・レストラン）というような制度をつくり、人中心のストリートづくりをマンハッタンからブルックリン、クイーンズなどへ広げ、ガイドラインの改訂や混雑税の導入を含めて点・線から面への取組みへと展開しています。

パリは、気候変動や大気汚染に代表される公衆衛生の改善、低炭素まちづくりといった観点から、ストリートのあり方を問い直すという考え方が明確でした。そのために樹木や緑の充実をはかり、自動車交通を削減し、自転車レーンを充実させ、人々が暮らしやすい環境をつくることに取り組んでいます。7つの広場やシャンゼリゼなどのパイロットプロジェクトも印象的であるとともに、都心の通過交通規制にも取り組んでいます。

シカゴは、コンプリート・ストリートという制度や速度規制の導入などによって、歩行者の安全性確保、自転車交通、自動車交通との共存、安全性の確保とともに、地域経済に与える評価に取り組んでいる点が特徴的でした。

メルボルンは、1994年からの都心における人々の行動に関するリサーチの継続やセンサーの設置などによって、人々の行動をしっかり把握することに重点を置いていること、レーンウェイと呼ばれる路地を居心地がよく歩きたい通りとしたり、カフェやレストランの客席を配したりするなど、面的な回遊性の向上に取り組んでいること、気候変動に対処するためのアーバンフォレストという施策などに取り組んでいることが紹介さ

れました。特に、ビジョンやプランが充実していました。

各都市の取組みを踏まえると、今後は点や線から面への取組みへと展開すること、ストリートの計画・デザイン、管理運営の仕組みに加え、ガイドラインやプランの充実を図ること、気候変動など、より多様な要請に応答することなどが今後の課題であることが確認できました。

2. テーマ別セッション (3) (公民連携)

第3セッションでは「公民が連携した都心部のストリートの利活用」をテーマに、各都市のストリートの空間管理や地域活性化に取り組んでいるエアーマネジメント団体の活動を中心に議論がなされました。大阪：御堂筋パーク・ストリート推進会議、ニューヨーク：タイムズ・スクエア・アライアンス、パリ：シャンゼリゼ委員会、シカゴ：ザ・マグニフィセント・マイル協会、メルボルン：コリンズストリート地区協会がそれぞれ活動報告し、意見交換が行われました。御堂筋では、数多くの団体が活動し、清掃活動や違法駐輪対策など活動の幅広さが特徴でした。シャンゼリゼでは、道路空間再編を進めていて、デザインコードによる高質化を進めているほか、パリジャンに愛されるストリートになるためのブランディングを進めていました。タイムズ・スクエアでは、BID (Business Improvement District) に基づくエアーマネジメントによって空間管理がされており、広場化によって来訪者数の増加や不動産価格の上昇など経済的な効果について説明がされました。マグニフィセント・マイルもイリノイ州におけるエアーマネジメント制度により運営され、ブランディングやDXによって人々の行動把握に取り組んでいました。コリンズストリート地区協会は、メルボルン市から支援を受けて民間活動を活性化するプログラムで、ネットワーク形成と地域活性化に取り組んでいました。

改めて、ストリートの活性化には民間団体の活動が不可欠であること、財源や体制、支援策の充実、活動の成果指標が重要であることなどが確認されました。

テーマ別セッション (1) 「都心部のストリートに求められる役割と機能」 人、そして環境のためのストリート

大阪公立大学大学院 農学研究科 緑地環境科学専攻 教授
加我 宏之



1. 都市部の“ストリート”は多様で多面的

セッション1では、都心部の「道路」ではなく、「ストリート」、日本語では「街路」に求められる役割と機能について、近代都市として成熟期を迎える大阪、シカゴ、メルボルン、ニューヨーク、パリのメインストリートのベストプラティクスを持ち寄って、意見交換がなされました。共通して、都市をめぐる社会・環境問題は、気候変動への対応であり、また、ストリートへの人の関わりをもっと高めることであることが共有されました。

「ストリート」に求められる役割と機能は、都市活動を支える移動のためだけの単一機能空間ではなく、その役割と機能は、「多様で、多面的である」ことを改めて共有しました。産業革命以降、都心部の道路は、人が「車」など環境が制御された箱の中から、車の速度での移動に応じて、都市を見て、都市環境を傍観するための場となっていました。ウォークブルなまちは、人がゆっくりとまちを歩き、まちを肌で感じるまちです。そこでは、人は、身体感覚でまちを見て、暑さや寒さをはじめとする都市環境の様相を実体験しますので、「ストリート」は、多様で多面的な役割と機能を果たす場として再建することが重要となっています。

2. 植物のための“ストリート”、 人のための“ストリート”へ

都心部の夏は、どこでも等しく暑いようです。都心部の暑熱環境緩和への対策は、待ったなしの状況であることが各都市で示されました。メルボルンのエビデンスに基づくアーバンフォレスト戦略だけでなく、パリのノートルダム寺院の再整備における緑化による公共空間の再生、ニューヨーク、シカゴでもストリートの健全な緑の再生と育成など、ストリートの緑化は、共通の話題でした。会議に参加した人々から御堂筋の4列のイチョウ並木は、賞賛的で

した。御堂筋では、大阪・関西万博に向けて、海外からの訪問者、国内から大阪を訪問する観光者へのおもてなしだけでなく、大阪市民が使いこなすストリートを目指して、道路空間の再編整備が進められています。歩行者と自転車に対応した空間再編とともに、イチョウの健全な育成を図るため、土の中の根系の状況を改善する植栽基盤の整備にも取り組まれています。

植物は、光合成を通じて二酸化炭素を固定し、カーボンニュートラルに微力ながら貢献します。植物は、土の中で呼吸をして、また、土の中から水分を吸収し、生命体としての命を維持しています。そのことで、街路樹は、樹冠を広げ、ストリートの天蓋を覆い、私たちに緑陰を提供し、都心部の暑熱環境の緩和に貢献しています。街路樹は、日光を浴びて、雨水で自然に育つものではありません。街路樹にとっては劣悪な都市環境に植えられた生命体としての植物に対して、植物が呼吸する土環境を整え、植物の生育状況を見守る保育管理は、人間の責任において実施しなければなりません。ウォークブルでサステイナブルなまち、ストリートのレジリエンスの構築においてストリートの緑化が欠かせないこと、また、その保育管理が重要であることが示されました。

審美的な緑化空間では、沿道の企業や住民等の関心が高まり、新たなパフォーマンスが生み出され、植物のお世話をする活動等、新たな人々の関わりが増大し、まちに賑わいと経済成長を産み出すことが示されました。ストリートの緑化は、道路の付属物ではなく、ストリートに必要な不可欠な環境基盤といわれていました。都市をめぐる社会環境や経済状況が劇的に変化し、人類が体験したことのない気候変動に対応して、都心部での憩いと賑わいの復権に向けて、さまざまな取組みの効果を示すデータを蓄積しつつ、データの公開によってさまざまなステークホルダーの確かな関心を導き出すエビデンスデザインが重要であること、さらに、都心部のストリートでは、それぞれの特性に応じた個性豊かなストリートデザインとマネジメントが大事であることが共有されました。

7-3 テーマ別セッション (2)「都心部のストリートのあり方」 ストリートの設計の考え方や基準

大阪公立大学大学院 工学研究科 都市系専攻 准教授
吉田 長裕



1. 設計に関わる道路機能の分類

(1) 米国における道路の機能分類とストリートについて

道路局による道路 (highway) の機能分類では¹⁾、A：地方部 (Rural)／B：都市部 (Urban) 別に、幹線 (Arterial)／集散 (Collector)／域内 (Local) の3種類に分けられている。ストリートと呼ばれる道路は、域内道路に分類されるものの、道路局による機能分類が登場する以前のものであり、この分類が必ずしも現状にそぐわないことが多いとされている。

アイダホ州では、短距離の移動とアクセスをサポートする道路機能を分類する方法として、マルチモーダル機能的道路分類システムを2009年に採用しており、域内道路をフリーウェイ (Freeways)／ブールバード (Boulevards)／アベニュー (Avenues)／ストリート (Streets) の4カテゴリーに分類している。このように、米国では、州・市ごとに道路の機能分類とその名称が異なることがある。その背景には、主に歩行者系道路の分類が十分でなく、道路の立地する環境や性能評価指標に基づく新たな分類への期待がある。

(2) 欧州における幹線街路について

欧州においてもストリートに関する課題が検討されてきた。‘ARTISTS Project: Arterial Streets Towards Sustainability (2004)’によると、従来の道路ガイダンスでは、都市における歴史的な街路を幹線道路か域内アクセス街路のどちらかの道路特性に分類して設計・管理することに課題が生じていた。そこで、幹線機能と街路機能の両立を目指し、人中心の視点から都市のプレイス機能を組み込み、経済的、社会的、環境的なあらゆる側面で持続可能となるように、幹線街路の新しいアプローチが提案された。

この報告書が出された後、英国では道路と街路の設計を分けるために Manual for Streets (2007)、住宅街の街路を街中に拡張した Manual for Streets2 (2010) を策定した。また、フランスでは、2006年にベルギーで実験された都市中心部の街路設計に関する ‘code de la rue’ アプローチに続き、2008年の décret 2008-754 du code de la route により、歩行者や自転車に対する特別に配慮した街路に関わる設計コードを策定することとなった。

2. 街路の設計に関する事例紹介

(1) ニューヨーク市

米・ニューヨーク市では、‘Street Design Manual (2009)’を策定し、2020年の第3版に続き、第4版が2025年5月に公表されている。このマニュアルでは、「公平性 (Equity)」を基本原則に据え、街路設計のプロセスにおいて歩行者に焦点を当て、車中心の広場やあまり利用されていない道路を歩行者中心の目的地に変える方法についても示されている。

(2) シカゴ市

米・シカゴ市には、市の条例に定められた ‘Pedestrian Streets’ と呼ばれるゾーニングコードがある。指定されたストリートでは、自動車利用を前提とした店舗や車寄せ、ドライブスルーは認められておらず、沿道建物1階部分には最低限の透明ガラスが必要とされる。また、街路基準としては、‘Complete Streets Chicago Design Guidelines (2013)’があり、歩行者を最優先に位置付け、利用する必要があるすべての人が安全に街路にアクセスできるような設計アプローチを採用している。

(3) メルボルン市

オーストラリア・メルボルン市では、市中心部を対象に、活気と成功をもたらす街路や場所に貢献するデザイン要素に焦点を当てた ‘Central Melbourne Design Guide (2021)’ を策定している。都市構造からデザイン詳細に至る6段階に分け、民間開発における街路を含むデザイン指針を定め、質の高い歩行者空間を充実しつつ、自動車の沿道アクセスや駐車場の影響の最小化を求めている。

(4) パリ市

パリ市では、地域の美化 ‘Démarche Embellir votre quartier’ や学校までの街路 ‘Rues aux écoles’ プログラムが進められている。地域の美化プログラムでは、緑化や自転車通行路、バリアフリー、交通静音化、歩行者天国などについて、住民参加により進められている。一方、学校までの街路プログラムでは、保育園・小学校の周辺道路を歩行者専用空間として再整備している。また、2024年11月から導入された通過交通禁止ゾーン ‘Limited Traffic Zone (LTZ)’ とあわせ、自動車大気汚染の改善も着実に進めている。

<参考文献> 1) FHWA: Highway Functional Classification Concepts, Criteria and Procedures 2023 Edition

テーマ別セッション (2)「都心部のストリートのあり方」 ストリートデザインの未来： 都市体験を変える道路の可能性

京都大学大学院 地球環境学堂 准教授
(併任) 工学研究科 社会基盤工学専攻 景観設計学分野
山口 敬太



本会議は、「ストリートからまちを変える」という概念の本質を見つめ直す機会となりました。人々がまちを歩くとき、必ず通るのが道路です。道路はまちを体験する重要な「インターフェイス」であり、まちの玄関口であり、多様な人々や活動が交差する場です。この公共資産としての道路の可能性をいかに最大化するかが、現代の大きな都市課題であると強く実感しました。

1. 政策・ビジョン・デザインをつなぐ

会議では、道路をめぐる仕事が増えつつ複雑化していることを共有しました。交通管理、安全確保、人々のアクティビティの促進、気候変動の影響緩和、新モビリティの導入、質の高い緑地管理、経済活性化やエリア価値の向上、文化・芸術発信、そしてデザイン。これらの課題に対して、グローバルな原則と、地域固有の状況やニーズを融合させた新たなチャレンジが求められています。まさに道路の役割は拡大しています。

さらに複雑なのは、これらの達成目標が、対話のプロセスを通じて形成され、決定されていく点です。一つの空間で多様なニーズに応えなければなりません。一貫性も必要とされます。

この中で「ビジョン」が重要な役割を担います。ビジョンはストリートの目標を示し、具体化し、空間のイメージを形づくり、政策目標と具体的な道路デザインをつなぐ橋渡しになるのです。

また、ビジョンは、空間の質の基準も示します。緑地、自転車、滞留空間、交通アクセスやネットワークなどの技術的課題解決が必要であり、そのためには機能と設計基準、デザイン・ガイドラインをアップデートすることが必要となります。

2. 世界の都市からの学び

各都市の先進的取り組みから多くの学びがありました。特に印象的だった事例を紹介します。

ニューヨークは、歩行者空間を増やし、アクティビティを生み出す取組みのトップランナーといえます。治安改善から始まり、文化・アート、パブリックカルチャーの創造へと発展し、繁華街から都市全体へと広がっています。特に印象的だったのは三つの柱です。すなわち、人々のさまざまなアクティビティを促進する「アクティベーション」、十年単位の長期的な調整と人材育成を目指す「プロセス」、道路のメンテナンスや自主管理を前提とした「スチュワードシップ」です。どのように人々を巻き込み、ユーザーからプレイヤーに変えるか。人々と対話を重ね、協働を試行する。その一方で、デザインの力で価値を最大限に引き出すための、全体の一貫性の確保の重要性も強調されました。

パリは、脱炭素、暑熱対策などの気候変動への適応を重視し、大胆な道路緑化を進めています。環境政策に道路を位置づける視点は先進的です。シャンゼリゼでの活動は企業協賛を得て大規模に実施されています。特に印象的だったのは、道路の公共性を重視し、活動は「社会的に意味があるもの」でなければならない、という原則です。

シカゴにおいても、社会的弱者を置き去りにしない公平性を実現する施策が強調され、データやエビデンスに基づいた計画体系・施策システムの高度化が進んでいます。長期的視点で交通と土地利用の関係を再考していくそのアプローチは日本でも検討すべきだと思います。

メルボルンは、小売業とホスピタリティ部門を活性化する経済政策に、道路をしっかりと位置づけて施策が展開されています。都市ならではの「経験」を創出する取組みを次々と実現しており、沿道エリアのどのようなリソースをどう活用するのかという点でも、非常に学ぶべき点が多くありました。企画力、プロモーションの重要性はシャンゼリゼとも共通します。コラボレーションのテーマ設定、コンセプト・メイキングの妙と、これを実現するプロフェッショナルなマネジメント力の重要性を強く認識しました。

道路の利活用マネジメントや設計基準については共通点も多いことがわかり、わが国においても、海外の実務者と交流しながら、大胆で社会的インパクトの大きい道の方を実装していく必要があるということを再認識しました。

国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局担当)
服部 卓也



1. 世界ストリート会議を終えて

The World Street Congress OSAKA 2024が大盛況のうちに終了したこと、心よりお喜び申し上げます。そして、関係者皆さまのご努力に深く敬意を表します。私たちは言語の問題もあって、海外の取組みをリアルタイムで知ることがなかなか難しい面がありますが、このような形でニューヨーク市をはじめ、パリ市、シカゴ市、メルボルン市で先頭に立って取り組んでおられる関係者を集めていただき、各都市の最新の取組みをご紹介いただけたことは、本当に素晴らしいことだと思いますし、このような場にお招きいただきまして誠にありがとうございます。

本格的な人口減少社会を迎えるわが国では、スタートアップの拡大や女性・高齢者等の活躍など、都市経済・社会における「多様性」の進展を踏まえ、これらの集積・交流を通じた「イノベーション」の創出や人間中心の豊かな生活を実現することが必要なことから、これからの「都市再生」のあり方について検討してきました。そのような中、都市の魅力向上させ、まちなかに賑わいを創出するため、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）を人中心の空間へ再構築し、沿道と路上を一体的に活用し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを形成していくこととしており、法律、税制、予算の制度を整え、ウォークアブルなまちなかづくりを全国で進めています。

アメリカをはじめ、ヨーロッパ、オーストラリアとは置かれた状況や直面している課題、都市形成に関する歴史が異なっているとは思いますが、世界ストリート会議での議論を通じて、各都市におけるウォークアブルの取組みには共通する点があると感じました。また、改めてウォークアブルの魅力を確認することができたとともに、非常に多くの刺激を受けることができました。特に、海外各都市においては、自らの取組みがどのような結果を出すのか、それを数値データに基づいて語られており、さまざまなステークホルダーとの調整にも役に立つことが示されていました。データを重視した取組みの必要性について、改めて認識したところです。

都市局では、居心地の良さを計測・把握し、可視化するツールとして「まちなかの居心地の良さを測る指標（改訂

版ver1.1）」を令和6年6月に作成・公表しました。これまではハード整備の状況や滞在者・通行者数により、まちなかの状態を把握していましたが、滞在者・通行者がどのように場を利用しているか【活動】、どのように感じるか【主観】にも着目し、居心地の良さを安心感・寛容性・安らぎ感・期待感という4要素に分類し、指標を整理しています。あわせて、本指標はエリアのビジョン等に応じて指標となる項目を選択・追加しながらエリア独自の指標を設定することとしています。都市機能や人口規模といった各都市各エリアの特性に即した指標を設定し、どのように空間を育てていくのか、どのように空間を使えたらいいかなど、関係者間で意見交換の素材として活用していくことを期待しています。



2. 都市の個性の確立と 質や価値の向上に関する懇談会

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進するにあたっては、地方公共団体、民間事業者、住民の方々など多くの関係者の連携が不可欠です。都市再生特別措置法や関係施策に基づいて、多様な人々が交流・滞在できるゆとりとにぎわいのある空間の創出など、都市の魅力を高めるエリア価値の向上に向けた取組みが各地域で進められるよう、引き続き取り組んでいくとともに、法制度創設から約20年が経過した「都市再生」のこれまでの取組みを振り返り、短期的な収益性や経済合理性だけではなく、中長期的な視点や地域文化を育む観点から、令和6年11月に「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」を設置しました。

シビックプライドを醸成する「個性の確立」や、暮らす人・働く人・訪れる人を惹きつける「質や価値の向上」を図ることが重要だと考えており、ウォークアブル政策を含めた新しい時代の都市再生施策の方向性について検討を進めていくこととしております。

