



# 政務活動報告書

令和4年1月11日

[会派名：心風会 ]

代表者氏名	幸松 孝太郎 	記録者氏名	幸松 孝太郎 
研修者氏名	幸松 孝太郎		
研 修 日	令和3年12月27日(水)参加不可のため、CD資料の送付		
研 修 先	東京都：剛堂会館(東京都千代田区紀尾井町3-27) 主催：地域科学研究会 コロナ禍のためメディア参加		
目 的	ウォークアブルシティ形成の計画と実践について理論と実践などを学び、 当市に反映することが目的である。		
<p><b>【研修概要】</b>                  地域科学研究会主催の12月開催のまちづくりセミナー</p> <p><b>【1】研修内容</b></p> <p>■ウォークアブルシティ形成の計画と実践                  ～ニューノーマル対応と公共空間イノベーションの推進～                  ～人中心の街路・公園・水辺の再構築と利活用                  ーウォークアブルまちなかづくりの推進～</p> <p><b>【2】主な講義の概要</b></p> <p>(1)「人中心」の街路空間のための人とモビリティの計画論                  講師：久保田 尚氏/埼玉大学大学院理工学研究科 環境科学・社会基盤部門教授                  久保田講師のプロフィールですが、現在の研究課題は、地区交通計画や生活道路対策で、キーワードとして、社会実験、ハンブ、ライジング・ボラード、シミュレーション、合意形成を得意としている。そのため、地区交通計画における住民参加の問題に着目し、社会実験というアプローチを提唱し、そして実際に、住宅団地へのボンエルフ導入に先立って実験を実施・成功させるとともに、実験的アプローチに関する論点を整理した(日本都市計画学会学術研究論文集、1988)。その後、住宅地や商店街などにおける事例に携わるとともに、行政の交通計画・都市計画に参画して、実践的な取り組みを広げており、鎌倉における交通需要管理計画など、交通まちづくりの理論と実践に携わっている。また、大規模都市施設の交通インパクトシミュレーション、自動車運転者の認知と行動の特性、などについても研究を行っている。</p> <p>1996年にスタートしたコミュニティゾーン形成事業(警察庁、建設省)には企画段階から関与し、マニュアル編集委員会の委員長を務めた。その後、ハンブやライジングボラードなどの生活道路対策手法の研究を継続するとともに、特に、通学路を対象とする交通安全対策「通学路Vision Zero」を提唱している。</p> <p>講演では、道路空間と人・モビリティを巡る直近の動きについて、説明した後、次のような項目を講義した。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. わが国の道路空間の特徴～日本の道路の特徴と課題</li> <li>2. 「人中心」の街路空間に向けての課題                     <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)最近の動向 (2)計画論の必要性</li> </ol> </li> <li>3. 「人中心」実現のためのツール                     <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)ライジングボラード (2)ゾーン30プラスとの親和性</li> </ol> </li> <li>4. 新しいモビリティと街路空間</li> </ol>			



(1)登場してきた新モビリティ (2)理想の街路空間に向けて

5. 講師が考える原則

I. 日本の道路交通全体の視点から考えること

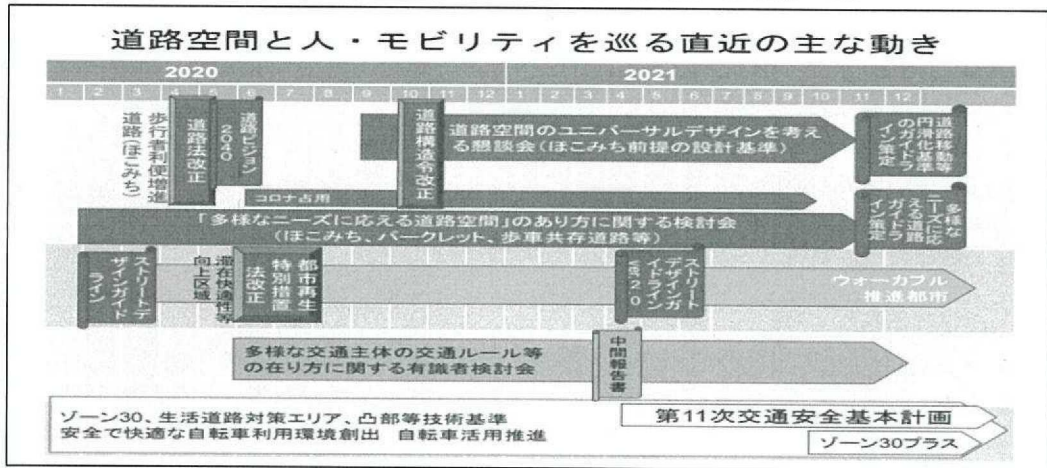
- 一般的に道路が狭い状況は簡単には変えられない
- ある国で流行しているモビリティでも、日本での導入可能性を常に検討する必要
- 歩行者、自転車、自動車などの既存の交通手段との関係 整理も必須

II. 歩行者の安全・安心感が最優先

- 歩道は、車椅子及び歩行補助車を含む「歩行者」に則として限定すべき
- 無人自律モビリティは別枠。ただしこれについても原則厳守 が必須
- モビリティ・ファーストではなく、「安全な道路空間ファースト」

III. 法律上の整理だけではなく実態を重視

- 性善説に基づく法的整合性だけでは不十分
- 「自転車は車道が原則、歩道では徐行」の歴史(実 態)を直視すべき
- 「教育」も政策のひとつ。エビデンスに基づいて実施・評価すべき



特に、新時代の道路空間と人・モビリティを巡る 人中心の実現を目指し、道路空間とりわけ歩行空間に大きな変革が行われつつあると。また、数年前には想像もできなかった新たなモビリティがわが国にも登場してきた。これらを踏まえ、われわれには、変えるべきものと変えるべきでないものの両方が存在する。そのための原則や計画論について考えていくことが求められていると。

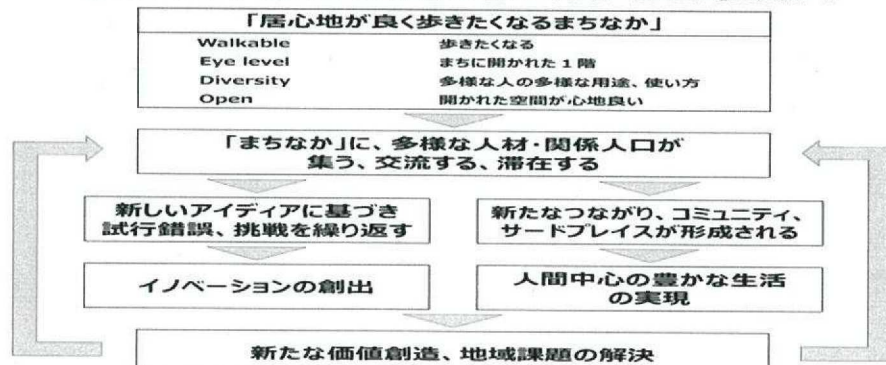
(2) みどりとウォークアブルからはじまる都市の再生

講師：秋田 典子氏／千葉大学大学院園芸学研究院教授

1. 都市のイノベーションからはじまったウォークアブル

- 都市の多様性とイノベーション懇談会、偶然の出会い、対面の価値、世帯構造の変化

なぜ、人中心の「まちなか」づくりが必要なのか？



(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」提言より)



### (3) ストリートイノベーション

～ストリートからまちのあり方について考える～

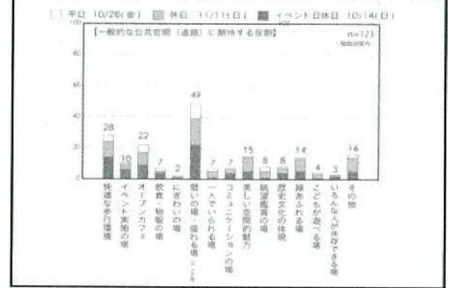
講師：野原 卓氏／横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院准教授

#### 1. ストリートとは

ストリートが有する3つの意義

- ① 近くて遠い公共空間である。
- ② 「公共」空間の役割がある。
- ③ まちなかのみちである。

みちに「憩いの場」が求められている。



### 2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

◆ 意義・目的

- 災害や気候変動 インフラ老朽化
- 人口減少社会
- デジタルトランスフォーメーション (DX)
- ポストコロナの新しい生活様式

◆ 基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
- 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
- デジタル技術を活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
- 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回復」

道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆ 道路の景色が変わる ～5つの将来像～

- ① 通勤・帰宅ラッシュが削減**
  - テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が削減
  - 居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加
- ② 公園のような道路に人が溢れる**
  - 旅行、散策など楽しむ移動や滞在が増加
  - 道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮
- ③ 人・モノの移動が自動化・無人化**
  - 自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
  - eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及
- ④ 店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化**
  - 飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
  - 中山間地では、道の駅と移動小売店舗が住民に生活サービスを提供
- ⑤ 「被災する道路」から「救援する道路」に変化**
  - 災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援

#### 2. ストリートを取り巻く状況の変化

～ ストリートとウォークブル ～

ウォークブルとは？

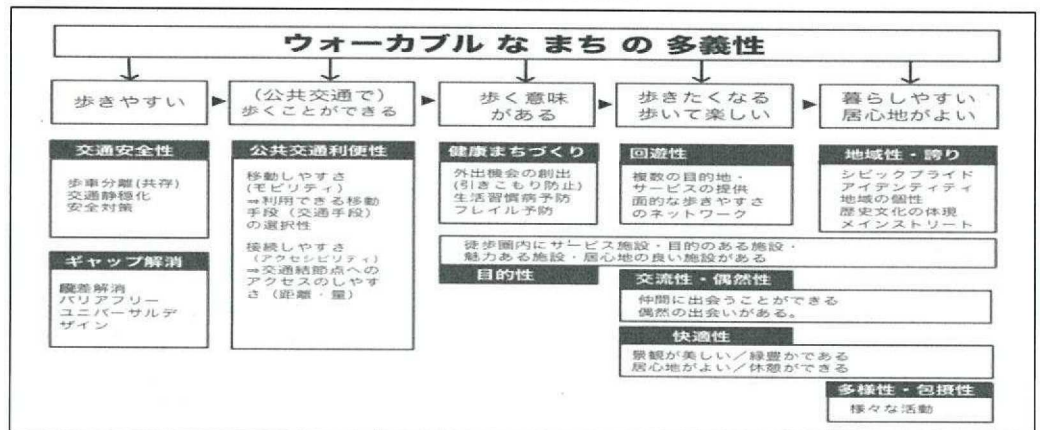
歩きやすい、歩行に適した、歩いて行ける

+

公共交通で歩く(動く)ことができる。

+

暮らしやすい、過ごしやすい、居心地がよい



### 3. ストリートイノベーション

豊かな ストリート にむけての4つの展開

- (1) リンク と プレイス について考える
- (2) 「つくる」から「つかう」へ
- (3) 「触媒」(都市資産)としてのストリート 多様な都市の活力を導き出す空間としてのストリート
- (4) みちに「かかわる」をつくる。

### 4. 近年のストリート事例

#### 5. ストリートデザイン・マネジメント

ストリートイノベーションを通じたウォークアブルシティ

##### ①触媒としてのストリート：豊かさを広げる。

- ⇒単なる歩きやすさを越えた様々なストリアートの役割
- ⇒通りに多様な場を創出する
- ⇒ ストリートを通して、豊かさをまちに波及させてゆく

##### ②オープンエンド：愛着と関わりを創る。

- ⇒ 誰がストリートに関わるのかを明確にする。
- ⇒ ストリートへの愛着と関わりの場を設けてゆく

##### ③面的な公共空間戦略：まちに相乗効果を生み出す。

- ⇒ストリートを通してまち全体を「かいいい」にする

### (4) 以上の3 講師の講義をまとめると

#### 1. ウォークアブルなストリート

「ウォークアブルなストリート」とは、“人”中心にデザインされ、居心地が良く、つい歩きたくなる街路のことです。このようなストリアートのあり方が注目されるようになった背景には、従来の街づくりに対する反省がある。

もともと「ストリート=道」は、古くから人々が行き交い・出会う、交流の場であった。日本では中世以降、道に市場が並び、劇場が建ち、経済や文化を生み出す場として機能してきた。しかし、その風景は自動車を中心とした交通手段の発達とともに一変した。高度経済成長期、公共交通機関の普及に合わせて車道の本格的な整備がはじまった。そして、今日まで進められてきたのは、この流れを汲んだ車両等の通行を優先した街づくりである。

一方で、街中の車道が人の生活空間を分断し、快適性を低下させているのではないかという指摘もあった。交通機関優先の街づくりが都市の生産性や価値を損なっているという。

「ストリート=道」を“人”中心に見直し、居心地良く、歩きたくなるような道にすれば、人々の往来と滞在時間が増える。ストリートがにぎわうようになれば、街の価値が高まる。さらに、人々の往来が多くなることで、地域経済や住民同士のコミュニケーションの活性化にもつながり、イノベーションが生まれやすくなるという効果も期待できる。

こうした取り組みは、すでにニューヨークやライブツィヒ、ソウルといった世界の都

市で始まっており、成果も明らかになっている。例えば、ニューヨークではタイムズスクエア周辺を広場として開放し、交通機関のための空間を歩行者空間へ転換したところ、歩行者が増え、市民の満足度も向上したという。それだけでなく、店舗の売り上げが50%近く増えた地域もあった。

## 2. 魅力的な街の実現を政府が支援

日本でもウォークブルなストリートを実現するため、各地でさまざまな試みがはじまっている。政府もそうした取り組みを推進、支援するため施策を講じており、2020年9月には、「都市再生特別措置法」が改正された。これにより、所有している土地を公共空間として開放したり、街の魅力に貢献するような建物の改修を行った場合、税金が軽減されるようになった。同法の改正は、安全で魅力的な街の実現に、国と民間が一体となって取り組みやすくするという目的のもとで行われた。さらに掘り下げると、少子高齢化や地域の過疎化が進む中で、シャッター通りといった問題が顕在化しており、今後、ますますの活力低下が懸念されており、そうした課題を解決するために、ウォークブルなストリートによって街なかのにぎわいを生み出したいという狙いがある。

同年には、国交省が「まちなかウォークブル推進プログラム」を開始し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に取り組む自治体を募集した。同事業には、名張市も含み、北は北海道から南は沖縄まで、315の自治体が参画している（2021年9月30日時点）。また、同省では、ストリートデザインのポイントとなる考え方を、さまざまな例とともに示した「ストリートデザインガイドライン」を発表、人を中心としたストリートへの転換を支援しています。こうした施策や資料の準備が進むことで、人を中心としたストリートへの転換がさらに加速していくものと考えられている。

”人”中心という街づくりの方向性によって、ストリート＝街路はどのように変わるのか。それを読み解く上でキーワードとなるのが、「WE DO」である。

「WE DO」は、Walkable、Eyelevel、Diversity、Openの頭文字をとったもので、2019年6月に「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」で、これからのまちづくりの方向性を示すフレーズとして打ち出された。

Walkable（ウォークブル）は「居心地の良い、“人”中心の空間をつくると、街に出かけたくなる、歩きたくなる」という意味が込められている。Eyelevelは「歩行者目線」という意味で、歩行者の目に入る一階部分に、ガラス張りで中が見えるようになっている店舗があれば、歩いている人の目を楽しませることができる。Diversityは「多様な人々が交流するためには、空間の自由な使い方が必要」という意味がある。例えば、駅前に広場を設け、そこでイベントを開催すれば、人が集まり、留まるようになって交流の機会が生まれる。Openは「開かれた空間」という意味で、人がそこで時間を過ごしたくなるように、歩道や公園を開放して椅子を置いたり、カフェを設けて心地良い空間をつくり出す。4つの視点からストリートをデザインすることにより、人を中心とした街の実現が可能になる。国内では「WE DO」を体現するような事例も登場している。

ある地域では、車線を減らして歩行空間を拡大するとともに、沿道と一体となったデザインで道を整備したところ、歩行者数が倍増し、地価も上昇した。

別の地域では、駅前の自家用車通行を制限してトランジットモールと呼ばれる歩車共存道路を整備した。これは、公共交通機関と歩行者だけが優先的に通行できる道路で、駅前のトランジットモール化により人通りが活性化し、地価が約25%上昇したといわれている。

このように、ウォークアブルにストリートをデザインすることで多くの成果が生まれている。“人”中心の街づくりは、人々の生活の満足度を高めるだけでなく、地域への経済的な効果も生み出します。そこで生活する地域住民として、またビジネスパーソンとして、これからのストリートのあり方に注目していくことが今研修の収穫であった。

## (5) 〔自治体の実践報告〕

ウォークアブルシティ推進事業にみるまちなか再生プロジェクトへの取り組み

小山市（居心地が良く歩きたくなるまちなか再生プロジェクト）とさいたま市（公民連携によるウォークアブルまちづくりの推進）の事例を講義を受けたが、特にさいたま市のおおみやストリートテラス（2017～3年間と2020年）事例について一部を報告したい。

### ①. ストリートテラスの日常化に向けて

4年間「おおみやストリートテラス」を行ってきたわけだが、いずれも一定の期間内で行うことであり、歩いて楽しいまちづくりの実現のためには、時限的な道路空間活用だけではなく、日常的な楽しさを演出する必要がある。2017年～2019年のストリートテラスの試みは、その後「ストリートランチ」という形で、ストリートテラスを行った道路沿いの私有地や空地における日常のランチのテイクアウト販売につながっている。また、2019年にストリートテラスで植栽を置いたところ好評であったため、まちに緑を寄付できる仕組みとして「ストリートプランツ」という仕組みをつくり、緑の存在でまちの魅力を高める活動の日常化も進めてきた。

また、2020年の一番街商店街のテラスの設置は、新型コロナウイルスの影響下による特例期間が終わってもできれば続けていきたいという声も店舗から聞かれる。緩和措置が終了したあと、どのような形でそういった意欲を継続していくかが日常化における課題である。屋外でのこういった利用は、密集を避けられることだけでなく、歩いて楽しいを日常的に演出することにつながっていくと考え、after コロナのまちのあり方を根本的に変えていくかもしれない。

### ②. これからのまちづくりについて

with/after コロナを考える際に鍵となる移動圏域の「意思」をつくる要素として独自で色あせない「ほんもの」のまちの魅力と、歩いて楽しいまちづくりの二つを取り上げた。

「ほんもの」のまちの魅力についてとりあげたのは、パンデミックをまちの魅力の本質を考える契機とするべきであると考えたからである。そこでは with/after コロナの時間軸を連続で考え、普遍的価値としての「ほんもの」のまちの魅力とは何かということ問う必要がある。これまでの議論から、「ほんもの」とは、歴史的なものだけでなく、個人的な解釈の蓄積によってもつくられていくと考えられる。本稿では金沢を事例として取り上げ、実際にまちをつくる人たちがどのように個人的に「ほんもの」を解釈

しているかを調査した。そこから、事前確定的に定型化をすることだけで「ほんもの」のまちの魅力ができるのではなく、個人的解釈に基づいた創意工夫や相互作用が起きることで、「ほんもの」のまちの魅力が重ねられていくと考えられる。このことは説明として漠然としているかもしれないが、個人的な解釈を許容しながら、三つに分類される「ほんものさ」を同時並行的に構築していくイメージを持つことで、色あせないまちの魅力が形成されていくのである。

次に、歩いて楽しいまちづくりについて、大宮駅周辺の実践を通して見えてきたことについて示した。2017年から社会実験としての公共空間活用を行ってきたが、2020年は特に感染症対策としての規制緩和で商店街による道路空間占用が許容されたことで、歩いて楽しいという文脈から道路空間と沿道が一体となった使い方を実験的に体験する機会となった。そして、この社会実験は道路空間を共有する主体間の関係性もつないだことで、空間の使い方だけでなく、今後の空間活用を行う人的基盤も構築したのではないだろうか。このような空間体験と人的基盤は、after コロナのまちづくりにもつながっていくと考える。

徐々に常態に近づいていく中では、危機に対応した創意工夫と、どんなときも変わらない普遍的価値観を共存させながらまちづくりを考えていかななくてはならない。そして感染症の危機がある程度落ち着いたあと、まちには何が残るのか。ディストピア的な議論には与しないが、結局のところ本質的なことは変わらない中で、大切なのに考えてこなかった、動かなかったことを今だからこそ地域が取り組む機会とするべきではないだろうか。

## (6) まとめ

今回の研修では、「ウォーカブル推進都市」がキーワードであった。令和元年8月28日、国土交通省は「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、市町村や民間事業者等による取組や、産学官等の多様な主体が連携する取組を支援していくために、関連する令和2年度予算概算要求や税制改正要望等を「まちなかウォーカブル推進プログラム（予算概算要求時点版）」としてとりまとめことがきっかけであった。

ウォーカブル推進都市の概要であるが、三重県では、令和3年時点で駅周辺整備等に対する気運が高まりつつある中、国交省が募集する「ウォーカブル推進都市」に三重県と名張市を含む県内10市町が応募したところ、全てが登録されている。このウォーカブル推進都市とは、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」から始まる都市の再生の提言の趣旨に賛同し、ともに取組を進める政策実施のパートナーとして、各種政策と国内外の先進事例などの情報共有や政策づくりに向けた国と地方のプラットフォームへ参加する地方公共団体のこと。経緯は、産官学からなる「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」から「WE DO」をキーワードとする「居心地が良く歩きたくなるまちなか」から始まる都市の再生が国土交通大臣に対し提言され、この提言に賛同する「ウォーカブル推進都市」の募集が令和元年7月から開始されたもので、県では今後の取組方向として、ウォーカブルに関係する国の施策の動向や先進事例等について、当該プラットフォームを通じて情報収集を行い、登録市町と連携を密にし、まちなかにおける回遊性



を高めるための具体的な検討を進めると伺っている。応募要件の1つは、人口規模の大小等に関わらず、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに、首長はじめ団体として賛同する地方公共団体であること。2つに何らかの取組を実施中あるいは構想等を持っている地方公共団体であること。この募集した「ウォーカブル推進都市」は、直近で321団体の賛同（2021.12.31現在）となっている。

因みに、四日市市では、元年に登録済みで、都市再生整備計画事業は、地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とする事業です。令和2年度の制度再編等により、都市再生整備計画に位置付けられた事業のうち立地適正化計画に基づく事業に対して総合的・集中的な支援を行う個別補助として「都市構造再編集中支援事業」が創設されました。また、ウォーカブル都市の構築に向けた街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用に対して重点的・一体的な支援を行う「まちなかウォーカブル推進事業」が創設されました。市町村が社会資本整備総合交付金により都市再生整備計画事業を実施しようとする場合には、都市再生整備計画を作成し、国土交通大臣に提出することとなっています。

（都市再生特別措置法第46条第1項及び第47条第1項）また、都市再生整備計画を作成したときは、公表することとなっています。（都市再生特別措置法第46条第28項）本市では、中心市街地の都市機能高次化を図るため、以下の計画を作成し、国土交通大臣に提出している。

そして、国交省では、街路空間の再構築・利活用に向けた取組として、～居心地が良く歩きたくなる街路づくり～をテーマに、世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められている。これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっている。

近年、国内でも、このような街路空間の再構築・利活用の先進的な取組が見られるようになってきたが、名張市をはじめ多くの自治体では、将来ビジョンの描き方や具体的な進め方など、どう動き出せば良いのか模索しているのが現状である。

このような背景のもと、国土交通省では街路空間の再構築・利活用に関する様々な取り組みを推進している。

例えば、1つは、まちなかウォーカブル推進事業（社会資本整備総合交付金・補助金）は、令和2年度より「まちなかウォーカブル推進事業」を新たに創設している。

2つに、ストリートデザインガイドラインでは、ウォーカブルなまちなかを支えるこれからの時代のストリートの在り方を検討するため、有識者からなる「ストリートデザイン懇談会」を設置し、ストリートデザインのポイントとなる考え方を提示したストリートデザインガイドラインの策定しており、○ストリートデザインガイドライン、○懇談会立ち上げについての詳細○懇談会開催状況及び会議資料がある。

3つに、全国街路空間再構築・利活用推進会議（愛称：マチミチ会議）では、街路空間再構築・利活用に向けた取組の機運を高め全国に広げることが目的に、全国の街路・まちづくり担当者等が一堂に会する初めての全国会議「全国街路空間再構築・利活用推進会

議」(愛称：マチミチ会議)を立ち上げ、担当者間の知見・ノウハウの共有等を図っている。(第1回を平成31年3月13日、第2回を令和2年1月24日に開催。令和元年5月20日には、元ニューヨーク市交通局長シャネット・サディク=カーン氏による特別講演も実施)

4 つに、官民連携による街路空間再構築・利活用に関する現地勉強会(愛称：マチミチ study 現地勉強会)は、街路空間再構築・利活用に関する全国各地の取り組みを現場で共有し、全国的なムーブメントへと育てていくため、平成30年度より各自治体参加のもと、現地勉強会を開催している。

5 つに、2018.3 官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集

歩行者中心の街路を目指した街路空間の再構築や、官民連携による沿道や地域と一体となった街路空間の利活用等の具体的な事例集を作成し公開しました。

このように国がウォークアブルシティの取組を積極的に主導しており、それに都道府県や全国の市町村で取り組み始めていることが理解できた。国内だけでなく海外も含めた先進的な市の活動も把握できたことで今後は、当市に反映できるように一般質問等で取り組んでいきたい。