

## 多様な地域主体によるストリートデザイン・マネジメントに関する研究

その他のタイトル	Street Design Management Promoted with Collaboration of Local Governments and Communities
著者	三浦 詩乃
学位授与年月日	2015-09-25
URL	<a href="http://doi.org/10.15083/00073102">http://doi.org/10.15083/00073102</a>

## 論文の内容の要旨

論文題目 多様な地域主体によるストリートデザイン・マネジメントに関する研究  
(Street Design Management  
Promoted with Collaboration of Local Governments and Communities)

氏 名 三浦 詩乃

近年世界的に、都市の持続可能性の観点から歩行者や公共交通・自転車を中心としたストリート(街路)空間整備の重要性が再認識されている。それに従い、歩行者のアクティビティを活性化・多様化するような計画を策定する都市が増加している。我が国でもこうした取組みが中心市街地活性化や高齢社会への対応などの目的も伴い、注目を浴びている。

整備後のストリーートの管理は一般に、ハードウェアの維持管理を担う道路管理者及び交通・通行の円滑化を担う交通管理者により全国一律の法制度に則った手法で行われ、交通機能や安全性が確保されてきた。しかし、こうした体制においては上述したような多様なアクティビティを柔軟に受け入れることに力点を置いた方策がとられることはあまりない。

以上の交通行政とは対照的に、民間組織はストリート空間の質をコミュニティの活動の場として向上させることを重視し、デザインの発案、環境維持や利活用推進などに参加してきた。これまでの民間組織の取組みにより、一定のアクティビティの活性化が実現してきたことを背景として、民間組織がストリーートのマネジメントにおいて担う役割を拡大し、独自の取組みを実現していくことに期待が寄せられつつある。

このように、民間セクターの果たす役割が脚光を浴びる中、自治体行政が今後負うべき役割の再規定や、関連事業における公共性の担保、地域の多主体間の合意形成といった課題に対応する、包括的な観点のストリートデザインに関するマネジメントの方法論構築が十分ではない。

本研究では以上の問題意識の下、ストリートについて、移動・交通に限らず市民や地域組織が主体的に導入する多様なアクティビティを受け入れる公共空間としての質を維持向上させていくための、多様な地域主体によるマネジメントの方法論を構築することを目的とする。

まず、第1章では序論として、研究の背景、目的を整理するとともに、本研究で新たに提示する概念である「ストリートデザイン・マネジメント」の概念及びストリート論としての研究の位置づけを提示した。

本研究では、物理的空間としてのストリートを、「みち空間」と「沿道空間」が一体的に歩行者の利用に開かれているものとして位置づけた。特に「みち空間」については、特定の個人に属さないことで利用者による様々な用途に開かれ、共有され得る公共性の高い「公共空間」である一方で、その用途が事実上、専ら交通・移動に供している場合もあり、この場合は「交通空間」として機能的概念を区分して用いることとした。

本研究における「地域主体のストリートデザイン・マネジメント」の本来的な目的は、「ストリート空間に対して地域組織が主体的に導入する、移動・交通以外の多様なアクティビティが十分に保証されるような公共空間としての価値・質を高めること」であるとした。

そのためには、ストリート空間に対する継続的なデザイン・マネジメントにより、アクティビティが創出、維持されるべきであるという観点から、既往研究ではあまり注視されていなかった計画・整備—管理運営—再計画・再整備の長期的なサイクルに着目することとした。

次に第 2 章では、国内のストリート空間のデザイン及びマネジメントに関連する政策、法制度、及び先駆的事例を整理することで、各時代のストリート空間に対する計画思想と、社会情勢との対応関係について変遷を示した。さらに、法制度上の「街路」「広場」「道路」の概念の変容と、先駆的事例の現況から、各期の計画思想の理念の実現度を整理した。

その結果、近年のマネジメントの特徴として、(1)民活により管理運営に関わる組織の種類が多様化している点、(2)成長期型の、全国レベルの質に向上させるという方法から、自治体財政や商圈等について地域間格差が大きくなる中で、都市の課題に応じて方策を組み合わせる方向性に転換している点、(3)沿道オープンスペース増加や歩行者空間改善に寄与する技術的発展による利活用の幅が広がる可能性、を提示した。また、現況のマネジメントの課題として(1)制度と利用者ニーズのギャップ、(2)交通空間再配分実現への継続的取り組み、(3)不明瞭な長期的マネジメント効果、を明らかにした。さらに、今後のストリートデザイン・マネジメントが満たすべき条件として、沿道オープンスペース増加が予測される中での、(1)ストリートの地域活動に対する意義の再定義、自治体にとって都市の集約化の必要性が高まる中での、(2)自治体行政による交通空間再配分の方針提示、そして(3)長期的にみたマネジメントの評価指標の多様化、の 3 点を導いた。

第 3 章では、メインストリートを、従来の計画的視点から定義される(1)都市軸・都市幹線街路としての位置付けや機能を持つことに限らず、(2)都市の他のストリートと比べて頻度・密度の高い空間利用、もしくは(3)都市を代表する催し等の空間活用により、来街者及び住民の持つ、地域の「イメージ」を形成していると言える象徴的なストリートとして定義した。その上で当てはまる事例について空間的特徴に従い、類型化した。

その結果として、11 類型 (A. 特産品生産拠点型、B. 世界遺産・文化的景観型、C. 文化施設・文化財隣接、D. 温泉まちなみ型、E. 自然・地形資源影響型、F. 歴史的イメージ形

成型、G.市場型、H.専門店街型、I.自然・地形資源及び寺社隣接型商店街、J.商店街・ショッピングストリート型、K.地域イベントイメージ型)別に共通したマネジメント内容を実施する傾向があることを明らかにし、メインストリートの空間の多様性と、マネジメント参加組織がストリートの空間的特徴に応じて適正な内容を選択する必要性が高いことを提示した。さらに、類型間の共通項を整理することで、マネジメント内容を3つの大分類(線的・景観統一性、線的・商業集積、面的・協調)に区分した。そのうち、近世～戦災復興期にメインストリート化し、継続的に空間の質を維持している事例が多く含まれる線的・統一性、線的・集積グループのマネジメントで実施される傾向が大きい交通空間再配分を、焦点をあてるべき取組みとして明確化した。

第4章では、日本初の歩行者専用道路である旭川市平和通買物公園における取組みを、歩行者専用空間化を伴うストリートデザイン・マネジメントの代表事例として位置づけた。買物公園を対象に、計画、整備、管理運営及び再整備段階を踏んだ一連のマネジメントの変遷を整理し、マネジメントの特徴、効果及び課題を明らかにした。

次に買物公園のマネジメントから得られた知見を総括し、歩行者専用空間化の長期的効果として、空間活用による賑わい創出、都心のイメージ向上、交通結節点に近い地区における沿道の開発促進、沿道民間組織がマネジメントを継続する過程での街路景観改善への意識醸成を提示した。さらに、マネジメントにおいて(1)計画系行政が果たす役割として、広域的な土地利用計画や交通計画における位置づけと、整備費用負担による民間セクターの硬直化防止、(2)沿道民間組織については、店舗の見直し等の沿道空間の既存の課題へ取り組む、体制の組織化や具体的な活動を開始した上で計画段階に進むべきである点を明らかにした。また特に留意すべき点として(3)自治体による活用目的の「公共性」概念の定義、(4)長い延長距離への対応、(5)民間組織間の面的な協力関係構築を提示した。

第5章では、週末等の定期的交通規制を伴うストリートデザイン・マネジメントの代表事例である、東京都心部における歩行者天国を対象とした。計画期及び広域的な歩行者空間拡大を実現したその後の運営方法の特徴、長年継続した地区における地域活動への影響を明らかにした。

運営方法の特徴としては、(1)道路管理者主導で、ストリートの「みち空間」を地域の「公共空間」として価値づけるより、「交通空間」として重視した運営を行ったこと、(2)そのため、実施中は交通・休憩以外のアクティビティが制限されたことが挙げられる。地域活動への影響については、(1)地域民間組織が運営に参加し、来街者をもてなす意図をもって交通規制を長年継続してきたことで、歩行者中心の地域のイメージが形成されたこと、(2)そのイメージを反映した沿道建物のデザインルール共有、みち空間整備事業について自治体行政(計画系・建設系)からの協力獲得につながったことが挙げられる。

以上の東京都心部の事例から得られた知見に基づき、地域民間組織による定期的な歩行

者天国実施を継続するとともに、実施時における空間利活用を促進するための条件として、(1)交通管理者の負担を踏まえた対象地選定及びマネジメント体制、(2)自治体による利活用の意義提示、(3)来街者アクティビティの制限要因への対策を提示した。

第 6 章では、広場的活用を伴うストリートデザイン・マネジメントの代表事例として、ニューヨーク市の交通政策の一環であるプラザプログラムを研究の対象とし、プラザプログラムの制度化の背景として、ニューヨーク市のストリート施策を明らかにした。次に、プラザプログラムの運用方法を整理し、制度の特徴を提示した。さらに、プラザの空間計画及び立地条件、空間利活用について実態と課題を提示した。

これらを総括した結果、プラザプログラム方式のストリートの広場的活用によって、(1)渋滞や交通問題の緩和に加えて、(2)地域のオープンスペース確保、(3)社会的課題の解決寄与、もしくは(4)地域価値を高めるような活動の活発化、都市景観の魅力向上等がもたらされていることを提示した。また、国内都市への応用可能性の観点から、導入に向く都市の特徴、導入可能性のある立地の特徴、空間計画の留意点を明らかにした。また、課題として(1)自治体・道路管理者・交通管理者間の部門横断型組織化及び(2)専門家型中間支援組織の存在を提示した。

第 7 章では、地域主体がマネジメントを継続的に行う際に、設定したストリート空間の質に関する理念の達成度の確認やマネジメントの方向修正のために利用することができる規範・具体的目的の構築を行い、指標例を提示した。

その結果、3つの評価軸(1)「ストリート空間の質」(評価対象：マネジメント対象のストリート)に対して、①交通・交流機能、②生活貢献性、③社会貢献性、④地域性、⑤多様性、⑥創造性の6つの規範と16の具体的目的、(2)「組織体制の持続性」(評価対象：対象のストリートを含むコミュニティなど面的街区)に対応する、①対象範囲の規模適正化、②民間主体の面的連携度、③みち空間と沿道の事業の連動性の3つの規範と8の具体的目的、(3)「広域計画及びネットワーク」(評価対象：対象のストリートを含むコミュニティ～市民の生活圏)に対応する①広域的にみた交通結節点及び商業施設集積度、②コミュニティ内での建物用途の混合度、の2つの規範と6の具体的目的を導いた。さらに、これらを含む評価方法の提案と、指標の設定・用い方に関する留意点を示した。

最後に、第 8 章では、上記第 1～7 章の結果を総括し、(1)マネジメント方策、(2)地域主体間の役割分担、(3)交通関連技術の発展を踏まえた今後のマネジメントの展望、(4)政策的課題の観点から、今後の各都市における多様な地域主体による取組みの鍵となるストリートデザイン・マネジメントの方法論を提示して、本研究の結論とした。