

銀座街づくり会議／G2020 連続シンポジウム

新しい銀座ヴィジョン

未来にわたって銀座が個性輝く街でありつづけるために

GINZA
Machidukuri Council



主催 銀座街づくり会議／G2020



連続
シンポジウム

第2回

銀座の公共空間の活用

銀座は銀座の街、歩いて楽しい街。そして商業の街。海外観光客も増加する今、より多くのお客様に銀座を回遊し楽しんでいただき、街全体を活性化するために、重要なのが公共空間の活用です。銀座に公園は少ないですが、道路も公共空間のひとつです。海外では道路活用による街の活性化のさまざまな事例が生まれており、国も規制緩和の方向へと動き出しています。

日時

2016年9月9日（金）
15：30～17：30（15：00開場、受付開始）

場所

銀座フェニックスプラザ3F会議室
（中央区銀座3-9-11）
<http://www.phoenixplaza.co.jp/>

プログラム

基調講演「誰のための公共空間か」

講師 出口 敦（東京大学大学院 新領域創成科学研究科 教授）

報告「銀座歩行者天国について」

講師 三浦 詩乃（横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 助教）

パネルディスカッション「銀座における公共空間活用の可能性」

出口 敦

太田 浩史（建築家、東京ピクニッククラブ）

泉山 壘威（明治大学 理工学部建築学科 助教）

伊藤 明（全銀座会催事委員長、㈱伊東屋）

司会進行 中島 直人（東京大学大学院 工学系研究科 准教授）

――― 講師プロフィール ―――

【基調講演】

□出口 敦（でぐち・あつし）
東京大学大学院 新領域創成科学研究科 教授。

【報告】

□三浦 詩乃（みうら・しの）
横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 助教。

【パネルディスカッション】

□太田 浩史（おおた・ひろし）
建築家、東京ピクニッククラブ。

□泉山 壘威（いずみやま・るい）
明治大学 理工学部建築学科 助教。

□伊藤 明（いとう・あきら）
全銀座会催事委員長、(株)伊東屋。

第2回「銀座の公共空間の活用」

開会挨拶 岡本圭祐（全銀座会街づくり委員長）

竹沢 皆さんこんにちは。これより銀座街づくり会議およびG2020主催・新しい銀座ヴィジョンのための連続シンポジウム第2回「銀座の公共空間の活用」を開催させていただきます。最初に、全銀座会街づくり委員長、銀座街づくり会議評議会副議長、銀座通り連合会副理事長の岡本圭祐より開会のご挨拶を申し上げます。

岡本 ご紹介にあずかりました岡本です。今日は皆さま、連続シンポジウム第1回「銀座の公共空間の活用」にこの暑い中ご参加いただき誠にありがとうございます。

銀座は他の街と同じようにオリンピック・パラリンピックを控えて大きく変貌中です。新築の建物はもちろん、改築の建物、個別の店舗の出入りや改装は枚挙にいとまがありません。大変革が続いています。そういうなかで銀座は、2020年東京オリンピック・パラリンピック時によりよいおもてなしをすると同時に、後になっても繁栄していきたいと考え、G2020というプロジェクトを発足させています。また、この街づくり会議では従来は年に2回ずつシンポジウムを行っていましたが、今の時期に連続して皆様とともに学びながら、銀座の将来について考え、2019年には紙の上でこうありたいというものを残していきたいと思っています。大変革の中で、たとえば中国の方への商いの額は最近一段落しております。交通の要素も、BRT運行はオリンピックには間に合わないですが、やはりどんどん変わりつつあります。銀座には従来公共空間は非常に少ないといわれていたのですが、新しいビルの中には屋上庭園や、フロアの中に公共的な空間を作られたケースも多くあります。地下鉄でも、駅の中にこれから公共的な空間を増やしていこうという新しい動きがあります。われわれもG2020あるいは街づくり会議も含めてオール銀座で知恵を出し合い、明日の銀座像を考え、銀座のブランドイメージを高めていきたい。実売ももちろん上げていきたい。来街者がどんどん増えてほしいと思っています。実際の買い物や飲食という行動のみでなく、街歩き、銀ブラ自体を穏や

かな街で楽しんでいただきたいと考えています。道路行政も大幅に変わりつつあると思います。われわれも銀座通りに高木の街路樹を植えて木陰を作ったりベンチを作ったりして、街歩き自体を楽しむことを考えて、行政の皆様や専門家の皆様と打ち合わせを重ねている最中です。そういった点で、今日は皆様とともに学びながら、銀座は銀座でがんばりますし、逆にこれは銀座だけの問題ではなくオール中央区、オール東京、オールジャパンで考えていかなければならない問題だと思います。最後までお楽しみいただきながら、個店から商店街、商店街から街、そして都市というかたちで、いいものづくりに役立てていきたいと思っています。それでは、よろしくお願いたします。



岡本 圭祐 氏



竹沢 えり子 氏

1. 基調講演「誰のための公共空間か」

出口 敦

竹沢 銀座では1998年に地区計画「銀座ルール」を中央区様とともに策定し、99年に銀座街づくりヴィジョンを発表しています。そこからすでに18年が経とうとしており、今度オリンピック・パラリンピックという大きなイベントを契機に、社会情勢の変化、銀座の変化を踏まえて新しい銀座ヴィジョンをこれから作ろうではないかという時期にきています。その新しい銀座ヴィジョンを作るために、この連続シンポジウムを企画しています。先月その第1回として、「変貌する東京のなかの銀座」と題して、東京工業大学の中井検裕先生にご講演いただき、銀座に関するデベロッパーの方々とのパネルディスカッションを行いました。

本日はその第2回目となります。それでは最初に東京大学大学院新領域創成科学研究科教授の出口敦先生より「誰のための公共空間か」というタイトルでご講演をいただきたいと思います。ではよろしくお願いたします。

出口 出口 東京大学の出口です。本日は銀座街づくり会議／G 2020の連続シンポジウムにお声がけいただきありがとうございます。私は都市計画分野の中でも都市デザインを専門にしています。竹沢さんとは日本都市学会の編集委員会をご一緒に務めており、最近、公共空間をテーマに特集した学会誌を発行し、大変好評を頂きました。恐らく、そのイメージが強かったので、この度の公共空間をテーマとする講演の機会を私に与えて頂いたのだと思っています。

本日はいくつかトピックを用意しています。1つは街のブランドと居心地、居場所から公共空間を考えていただきたいこと。2つ目は、都市戦略としての公共空間のデザイン。どこの街も都市戦略として公共空間をデザインしていますが、果たして銀座はどうか、考えていただきたいと思っています。

歴史をふり返ると、欧州の都市は19世紀後半から都市づくりを進めてきましたが、そこではやはり公共空間が大きな鍵を握っています。そうした都市は当時の遺産で食べています。欧州の都市について触れた後に、東京の話題に戻り、21世紀初頭の東京をふり返って銀座のあり方を考える、という流れで進めさせていただきます。【1】

私は生まれも育ちも渋谷で、今も渋谷に住んでい

ます。【2】銀座は、子どもの頃には、社長をされていたお金持ちの親戚に連れてきてもらい、美味しいものを食べさせて頂ける街という印象がありました。最近では、たまに銀座で友人と飲んだり、昼間は5、6丁目の喫茶店で仕事をし、コーヒーを楽しんだりしています。ただ、私のような年齢層の人間には、銀座は居場所がなくなってきたのが、正直な印象です。



最初のスライドは表参道です。ディベロッパーやゼネコンの方とお話をする、東京に進出しようとする有名ブランド店は、最初に出店する候補地として、2つの地区を挙げるとのことです。1つは銀座、もう1つは表参道です。とにかくこの2つの地区に出店するのが夢だとのこと。東京に出店するならばここを目指したいという訳です。その結果、銀座も表参道もブランド店が並ぶ街になりました。ビルオーナーは、地下・1階・2階にブランド店のスペースをできるだけ多くつくり、高い坪単価で貸せるスペースを多くつくるのが、ビルオーナーの傾向になっていると思います。結果的に、私のようなおじさんは、だんだん居場所がなくなってきてしまった気がします。街の国際的なブランド化と裏腹に街の中で起きている状況ではないかと実感しています。

表参道を見てみましょう。立派なケヤキ並木があり【3】、この通りにブランド店が並んでいます。ただ、表参道は表通りの裏側にかかなり奥行きのある広い後背地があり、そこに小規模な面白い店が多数出店し始めています。そのため、表参道では、どちらかというと表通りではなく、裏側に行って休憩して、ひと息ついているような気がします。表通りは私など

が行ける店はなくなってきている気がしています。そうした街の奥行きは非常に重要で、そこに安いテナント料でちょっとした夢を叶えたい人たちがお店を持ち始めています。表参道はおそらく表通りのブランド店街とその裏にできあがってきた街とが表裏一体となり、回遊性が生まれてきているので、楽しいのだと思います。【4】

さて、銀座はどうでしょうか。銀座通りを中心にして街が発展してきましたが、表参道に比べて、それほど奥行きが深くない気がします。並木通りなどから更に裏の方までお店がぎっしり並んでいます。ただ、銀座は1970年代から週末の歩行者天国を続けてきていますので、週末には歩行者天国の道路空間が我々の居場所になっているように思います。歩行者天国では道路上にパラソルを立てたりしていますが、週末は銀座通りの歩行者天国となった道路を居場所化しているように思います。【5】

表参道と銀座という、ブランド店が最も出店したい2つの東京を代表する街のあり方は、これからの東京の街のブランド化を考える上で非常に重要で、2つの街はそれぞれ既に異なる方向に向かっているかもしれませんが、表参道とは異なる銀座のスタイルを作り上げていただきたいと思えますし、そのためには何を考えて頂くべきか。その点が今日のテーマとっております。

私は長年福岡にある九州大学に勤めていたので、福岡で様々な街づくりに携わってきました。このスライドは10年以上前、2004年に、福岡の西の最大の商業集積地ともいわれている天神地区です。【6】今日もわざわざ天神から参加されている方がいますが、私は2004年に天神で最初の歩行者天国を実施した社会実験の実行委員長をさせていただきました。警察との協議が大変でした。結果的に11月の週末の2日間だけでしたが、歩行者天国を実施し、車をシャットアウトしてカフェを設置し、子どものおもちゃを交換するワークショップなどを道路上で実施しました。これまでも、小学校の低学年ぐらいの子どもたちが天神を遊び場にするのはあまりな



かったと思いますが、こうして子どもたちの居場所をつくる実験をしました。おもちゃのワークショップの開始早々に、子どもたちがウワーと湧き出てくるように集まってきました。いったいどこから集まってきたのだろうかと思うくらい、子どもたちが大勢来てくれましたが、天神にそういう状況が創り出せることも実験してみてもわかりました。

また、2004年の天神の社会実験では道路だけではなく公開空地を持っている百貨店などの地権者の企業とも連携して、いろいろな居場所を創り出しました。私が非常に嬉しかったのは、この社会実験の時は車いすの方々にも結構来ていただけたことです。車いすや身障者の方は、普段、自動車にも配慮しながら人込みの中を移動されるので、大変です。歩行者天国にすることで、楽しみながら移動して頂けたと思います。こうした光景を見て、この社会実験を通じて、街なかの公共空間は果たして誰のための空間なのか、ということを考えさせられました。普段、なかなか来にくいの方々にも来ていただける環境や時間をつくるのが街なかの公共空間には必要なのではないかと思いました。【7】

また、週末の天神で犬の散歩などあまり見かけないと思うのですが、このときはなぜか犬の散歩に来ている人もいました。ご近所の方だと思えますが。【8】

既に12年前の経験ですが、こうした歩行者天国の社会実験を通じて、公共空間を使う人たちの幅が広がってくる。あるいは、それをきっかけにして街にもう一回戻ってきけるような取り組みの必要性を感じ、こうした取り組みをずっと続けられるようにしようということとなり、その結果、We Love 天神協議会というエリアマネジメント協議会を創ることになりました。その協議会が発展的に継承してこうした歩行者天国の取り組みを現在も進めています。

次に、都市戦略としての公共空間についてお話したいと思います。【9】

ここから何枚か様々な都市のスライドをお見せします。【10】ここがどこかおわかりになりますか。(会場から「丸の内」の声)そうです、丸の内の仲通りです。この仲通りが整備されるまで、丸の内のイメージは全く違うものだったと思います。この整備により、丸の内を含む大丸有地区にも来街者の居場所ができました。

この居場所は、大丸有地区で協議会が設置され、道路境界から民地側に7mセットバックさせるルールを導入し、それによって民地のセットバック空間と元々の道路空間を一体的に整備して、こうした来街者の居場所を創ってきたという非常に画期的な取り組みです。また、仲通りは千代田区と大丸有の協議

会とが協定を結び、この道路の管理者になってきました。全国でも大変珍しい事例だと思います。【11】

【12】これはどこだと思いますか。東京ではありません。——（会場から「御堂筋」）このダブル並木でわかると思います。しかも一方通行ですね。そうです。大阪の御堂筋です。大阪の近代都市計画を代表する通りです。たいへんユニークな断面構成をしていて、一方通行で側道もあり、しかも道路の両側ともにダブル並木になっています。【13,14】大阪のシンボル空間です。ただ残念なことに、最近は街並み景観の変化についていろいろ議論されています。銀座にも似たような経緯がありますが、建築の高さ制限が31 mから50 mへ緩和され、いまは更に緩和できるようになり、セットバックすれば100 m近い高さまで建つようになりました。近代の大阪のシンボルだった道路が、いま転換期を迎えています。【15】

これは同じダブル並木ですが、韓国のソウルです。ソウルの江南（カンナム）地区です。広幅員の道路基盤が整っていますが、1988年のソウル・オリンピックを契機にソウル市の漢江（ハンガン）の南側の江南地区の開発が進み、こうしたシンボリックな幹線道路とオフィス街が整備されました。オリンピックを契機に素晴らしい並木道を創り上げました。【16】おそらくこれが江南地区の財産かと思います。最近は江南地区の一部にブランド店街ができたり、女性のプチ整形外科が並んだ通りができたりしています。プチ整形街の喫茶店に行くと包帯をグルグル巻いた術後の女性がいたりして、様相が変わってきています。（笑）格子状の道路網で一見均質な街を創ってきているように見えますが、今では、一部ですが、それぞれのストリートに特徴を持たせる方向になっていると思います。

これは横浜のイセザキ・モールです。【17,18】横浜は、以前より都市戦略として様々なストリートを創り出していく取り組みを進めてきました。1970年代の飛鳥田市長時代で、田村明先生が都市デザインを主導されていた頃です。ただ、商店街内のモールで賑わいと秩序を維持していくことは非常に難しく、この通りを歩くと継続的にストリートをきれいに維持するマネジメントの苦勞が垣間見れます。

これは北海道の旭川です。このあと講演される三浦詩乃さんのスライドにも出てくると思います。横浜市が飛鳥田市長の時代に、旭川市は五十嵐さんという革新派の市長がいらして、1972年に日本で初めて恒常的な歩行者専用道路として「買物公園」を創りました。【19】三浦さんの研究によると、その後、道路空間は2004年に改修され、もともと道路の中央部には子どもの遊具が並んでいましたが、改修

後はイベント対応空間としての道路になりました。【20,21】旭川の駅は鉄道の連続立体化のタイミングに整備後の駅自体の位置も若干変わり、奥行きのある駅前広場になり、駅と買物公園との位置が少し離れてしまいました。さらに道路の延長距離が1.5kmと長く、駅から長く伸びる歩行者専用モールで常に賑わいを創り出していく難しさを体現している通りとも言えるかと思います。【22】

【23】これはどこだかお分かりですね。福岡ですね。福岡といえば屋台、屋台といえば福岡ですが、福岡は道路上で営業する屋台に道路法と道路交通法上の許可を出すようにしています。道路法上の許可はなかなか下りなかったのですが、2000年に福岡市でガイドラインを作り、条件付きで道路法上の許可も出すようにして屋台を維持しています。ただ、3年前に現在の高島市長になり、新たに条例を策定し、厳しく規制されるようになったようです。今では、120店舗程までに減っています。一代限りという条件付きで許可しているの、恐らくこれ以上増えることはないのですが、現在の規模を持続することが条例にも謳い込まれています。この1、2年の間に、新しい屋台オーナーを公募する仕組みも導入しようとしています。

福岡市も道路行政側から見ると、ある意味片腹痛いような政策をとっているのですが、都市戦略としてこの屋台群を持続していく政策をとり、それを条例化しています。言い換えると、屋台が出店する道路は屋台と共にある公共空間であるとも言えます。

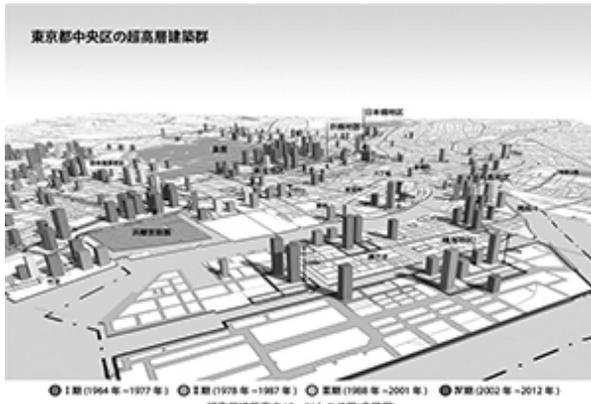
最近の銀座の道路の写真です。【24】おそらく今日のパネルディスカッションのテーマになると思いますが、銀座では、銀座通りを中心とする道路を沿道の街並みを含めて、公共空間として、どのように戦略的に活かしていくのでしょうか。世界の動きの中で考えていただければと思っています。それが私の基調講演の役割だと思っています。

あらためて東京にスポットを移します。【25】

21世紀に入ってからすでに15年経ちますが、私も5年半前に長年いた福岡を引き払って東京に戻っ



【スライド 23】



【スライド 26】

てきました。その時の第一印象は、東京は超高層がととも増えたなという点でした。そこで研究室の学生に超高層ビルの数を数えてもらいました。東京都の基準では高さ 60m 以上の建築が超高層という定義になっています。ですから、高さ 60m 以上のものを確認申請からひろっていくことができます。

実際に数えたものを地図上にプロットしてみました。この図は中央区を東京湾側から見たところです。赤色のビルが 2000 年以降に建った超高層ビルです。とても多いですね。【26】

丸の内周辺はほとんど今世紀に入ってから建った超高層です。【27】

実際に都市計画上のいろいろな制度がありますが、制度適用の敷地と重ね合わせてみるとかなりの部分が重なります。中央区も街並み形成型地区計画などの制度を導入してきましたが、その一方で特区を使った開発も多く、結果的に超高層建築を伴うプロジェクトを誘導してきている地域であることがわかります。【28】

建設年次ごとの超高層の延べ床面積の変遷を見ました。このグラフは霞が関ビルが建った 1960 年代から 2012 年までの建設年次ごとの高さ 60m 以上の超高層ビルの延べ床面積の変遷です。21 世紀に入ってからとても増えています。特に中央区は共同住宅が増えています。【29】

千代田区も 21 世紀に入ってから建設された超高層の延べ床面積がととも増えています。オフィスと店舗を組み合わせたものが多いです。最近ではホテルも増えています。【30】

都心 3 区全体の超高層の変遷を建設された年次別に見たグラフですが、その変遷には、大きく 4 つほどの波があります。そこで 4 期にわけて整理してみました。それぞれの期の初めには、都市計画上の規制緩和がありました。2000 年代の小泉内閣の頃には、都市再生本部の設置や都市再生特別措置法の制定、特区制度、提案制度の改正などがありました。そうした新たな制度を活用して超高層が増えてきて

いるのだと思います。【31】

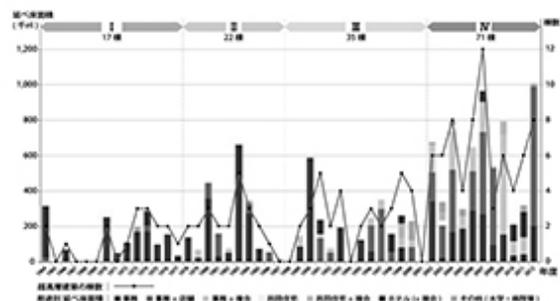
実際に東京都に超高層ビルは何本あると思いますか。——研究室で調べた範囲では 1063 本ありました。ただ、うちの研究室の学生が見つけれなかったものや壊されているものもあるかもしれませんので、実際にはもう少し多いと思います。うちの学生がリスト上はあるけれども地図上で見つからないと言うので、現場に行って探して来いと言ったのですが、「やっぱりありません」というものもありましたが(笑)、たぶん壊されているのだと思います。23 区全体の約半数にあたる約 500 棟が千代田区、中央区、港区の都心部に集中していることもわかりました。

このように東京都心部は超高層の時代に入っています。しかもその超高層が、昔は 1 本スツと建っていたイメージですが、いまは群化しています。その群化した地区を面的につなぐために、エリアマネジメントの協議会などが創設されてきているのだと思います。超高層ビルを建てると、結局人間がビル内を垂直方向に移動するわけですが、人間はビル内に閉じこもってばかりいる訳ではなく、ビルの足元の水平移動への需要も増えていきます。特に最近ではパソコンひとつで仕事ができますから、居心地の良い空間を求めて水平方向に移動する傾向にあります。垂直方向の移動だけでなく、主として地上レベルに魅力的な公共空間を創り出し、そうした空間やカフェなどを繋いで水平方向の移動の活発化を促し、回遊性を高めるために各地でエリアマネジメントの協議会が組織されているのかとも思います。【32】

これは私の研究室出身で、現在、山口大学の助教をしている宋ジュンファンさんが博士論文の中で整理したエリアマネジメントの組織の類型です。【33】1 つのタイプとしては、超高層開発が進んだ地区にエリアマネジメントの協議会が創られていて、超高層の足元を横に繋ぐための活動を展開する役割を果たそうとしています。

都市戦略と公共空間デザインでは、私はよくこの図を使います。【34】東京は超高層の時代ですが、その背景には激化する国際競争があります。端的に

東京都千代田区の超高層建築群



【スライド 30】



【スライド 40】

言う、国際競争のために超高層をどんどん創っている側面があります。その時に、本当に創り出す主対象は超高層だけでよいのかという問題もあります。一方、福岡市は人口約 150 万人ですが、国際競争と地域の歴史や自然を守ることの両方のバランスをとりながら都市デザインを考えていく必要がある都市規模です。横浜市もそうです。横浜市や福岡市ぐらいの規模の都市の都市デザインの対象は、街路や公共空間を重視したものになりますし、更に地方都市になると、国際競争はあまり関係なく、むしろ地域の歴史や自然を守るための都市デザインを進めていくことになります。都市規模によって、都市戦略の目的や都市デザインの対象は異なり、都市デザインの主な対象としての公共空間のタイプも異なります。

福岡は、空港が都心部に近いので航空法の高さ制限で建物の高さが厳しく抑えられています。天神地区で 65～70m くらいですので、東京と違い超高層が創れません。そうすると、ディベロッパはいろいろ工夫して公共空間を創ろうとします。【35】地元ディベロッパとして有名な福岡地所は、キャナルシティで、高度利用地区の適用を受け、敷地の真ん中にこういう人工のキャナルを創っています。一方、これはアクロス福岡という斜面状の緑地を建築の上部に創り出した事例です。これはエルガーラで、道路と有効空地とを一体化してそこに屋根をかけてしまうというすごいことをやっています。その公共空間でクリスマスのイベントなどで楽しんでいます。こうした様々なタイプの公共空間を創り出す工夫があり、その積み重ねによる魅力的な公共空間の集積が魅力的な都市としてのアピールに繋がっています。

少し海外に目を向けます。【36】

これはパリです。【37】パリはシャンゼリゼが 1 つのシンボルになっています。【38】

シャンゼリゼの足元を見てみると、ダブル並木が非常に立派です。オスマンによる 19 世紀後半の

都市改造で創られた街並みが非常に格調高い都市空間を形づくっています。【39】

歩道も広いのでオープンカフェも創出し易いのですが、合理的なルールをつくり、市に届け出をして年間 1 m² くらいというお金を払って沿道の店舗などが道路上にオープンカフェを出しています。それが公共空間に潤いを創り出しています。【40】

ただ、シャンゼリゼのカフェは、私のような者には敷居が高い感じなので、どちらかというと表通りではなく、裏通りの方に興味を覚えますね。パリも、表通りから 1 本裏に入ると裏道があって、そこにおもしろいお店があります。パリの街はシャンゼリゼなどの大通りだけではなく、裏側の街区の隙間のような場所にも奥行きがあり、観光客もそうした場所を好んで街歩きをしていると思います。【41】

これはウィーンです。ウィーンも 19 世紀後半に大改造し、リングシュトラッセという、城壁とその周辺の遊休地だった空間を利用して環状のストリートを創り出しました。【42】

これがリングシュトラッセです。路面電車が内回りと外回りで走っています。【43】

リングシュトラッセに面して、都市の近代化に必要な様々な施設を配置しました。そういった施設とオープンスペースとが一体化してウィーンらしい街並みを形成している通りです。【44】

リングシュトラッセから内側の街に入ると、これはグラーベンというストリートですが、歩行者天国になっていて、沿道には 200 年以上前の建物が並んでいます。内側の街はほぼ凍結状態で、建物は建替えられません。昔ながらの街並みの中にユニークなお店や高級店などが入っていることがウィーンのおもしろさです。リングシュトラッセ内側の街なかの歩行者空間とその街並みとブランド店です。【45】

リングの外側は、ナッシュマルクトというマーケットなどがあり、全く雰囲気異なります。【46】ナッシュマルクトには小さなレストランがいくつもあり、ここで食事もしますが、果物などを買ってその場で食べることもできます。そうした場が都心に隣接しているわけです。【46】単に音楽だけではなく、多様な楽しみ方ができるのもウィーンの都市の魅力だと思います。

次はドイツのミュンヘンですが、旭川と同じく 1972 年のミュンヘン・オリンピックを契機に歩行者天国化を進めてきました。ミュンヘンは、市役所前の仕掛け時計を見るために、皆さんぞろぞろウィンドウショッピングを楽しみながら都心部の歩行者天国を歩いています。これがミュンヘンの街の大きな特徴です。【47】

アメリカの都市に目を向けでみます。【48】

アメリカはニューヨークとポートランドをご紹介します。ここもその時々の方市長さんや市長直轄の組織がいろいろな戦略で街をつくり変えてきていますが、私がここで注目したいのは街区のサイズです。アメリカのほとんどの都市は碁盤の目状の道路網と街区でできていますが、街区のサイズはまちまちです。ニューヨークはアベニューという通りに細い短辺が面していて80mです。そしてストリートという東西の通りが長辺で330mほどあります。奥行きが非常に長いのです。そのため真ん中の辺りがあり上手に利用されていないところがあります。【49】

最近、私はポートランドの設計事務所と仕事をしていますが、ポートランドの人は、ポートランドの都心部の都市基盤は一辺60mの正方形の街区で構成されていて、交差点間の距離が約60mとのことです。このサイズが街を歩く人にとっても、賑わいを創り出す上でもとても良いサイズだと言っています。この点は私も一度検証してみたいと思っています。こうした都市基盤の基本的なサイズが骨格となり、その上に創り出される公共空間のデザインや街のにぎわい創出を規定する根本的な条件になっていて、街の骨格やDNAとも言えるものと思います。

ニューヨークですが、都市戦略上、五番街、フィフスアベニューは沿道の建物を基本的にセットバックをさせず、沿道に公開空地を創らせないようにしています。ウィンドウショッピングを楽しませるために、建築の壁面が連続し、街並みが連続する通りとしています。【50】

そこにいろいろなエアーマネジメント、即ち米国のタウンマネジメントの組織、通称BIDと呼んでいますが、そうした組織が通りの維持管理や、イベントのプロデュース、場合によっては都市開発を誘導したりしています。これはグランドセントラル駅を中心にしたグランドセントラルパートナーシップという、ニューヨークで最大規模のBID組織です。グランドセントラルの街を歩くと、グランドセントラルのBIDのマークが入ったバナーが多数ストリート沿道に下がっていて、広告料収入の1つの大きな財源になっています。【51】

ブルームバーグ前ニューヨーク市長は、プラザプログラムという制度を導入して、ブロードウェイの一部を歩行者天国化し、また車線を絞って歩行者空間を広げました。ニューヨークは基本的に碁盤の目ですが、それに対し、ブロードウェイは斜めに走る道路であるため、ある意味、その道路は冗長性、Redundancyがあります。ですから、ブロードウェイに入る車を制限しても、車は格子状の道路を迂回すればいいのです。ニューヨークは格子状の都市構造だからこういうことができるのかと思います。東京

で同じことをやるためには、まず都市構造から考えないといけないと思います。ブルームバーグ前市長は、ブロードウェイを1つのターゲットにして、ここを止めたとしても車はこのように格子状の道路を迂回していけばいいというリダンダンシーを使って、ブロードウェイを歩行者専用空間にして、真ん中に広場を作りました。【52】

これは42番街にできたブライアント・パークです。再生したことで非常に有名な公園です。プレイス・メイキングという考え方を実現したもので、ブライアント・パーク・コーポレーションによって運営されています。たくさんの方が来ています。もともと公園のまわりを囲っていた植栽の高さを少し低くして、外から視認されるようにして、安全な公園になりました。そして、民間組織が公園をマネジメントするようになりました。【53,54】

今、ニューヨークと言えばハイラインです。1930年代に建設された高架の廃線を利用して、そこをリニアな公園にしています。フレンズ・オブ・ハイラインという組織が、いろいろな企業からの寄付などを原資にして運営しています。衰退し始めていた地域が、ハイラインの事業によって再活性化しました。軌道の公共空間化が街を再生させた事例だと思います。【55,56,57】

ボストンは、Central Artery Project といって、高架だった高速道路を地下に埋設し、その上を公園化しています。いわゆるBig Digとも言われているプロジェクトです。出来上がった公共空間はGreenwayとなっています。【58】ボストンはケネディ家の本拠地だったので、確かケネディのお母さんの名前を付けた公園にしていたと思いますが、このようになっています。【59】私が18年前にボストンに住んでいた時は、沿道はかなり古い街並みのビル群だったのですが、このプロジェクトによって沿道の再開発が促進されています。おそらく周辺の不動産価値が高まり、再開発が促進されたのだと思います。これも、新たな公共空間が街の経済的価値を大きく引き上げた事例だと思いますし、高架道路によって



【スライド 59】

断絶されていたウォーターフロントと都心部が繋が
り、街に奥行きができました。これは、ボストン市
長直轄の通称 BRA という、都市開発専門のハーバ
ード出のエリートがディレクターをやっているよう
な行政組織が主導して進めてきています。【60】

一方、ポートランドは先ほど 60m 角の街区で
できていると言いましたが、Peral District という地区
では、道路上にアート作品を取り入れたり、ピー
ター・ウォーカーが設計した公園を創るなどの手法
を駆使して倉庫群だった地区の再生に成功しまし
た。工場の跡地、倉庫街だったところを再生して
新たなにぎわいを創り出しています。この地区は先
ほど申し上げたように、60m 角の正方形街区の形
状の都市基盤だったので賑わいの創出がし易かつた
のではないかと、実際に担当した設計事務所の方
は言っています。【61～63】

ポートランドの都心部の公共空間に目を向けてみ
ましょう。中央の公園は元裁判所があった場所で
コートヤードという広場ですが、市民参加型で創ら
れています。広場の地面のペーブメントとして敷き
詰められている一つ一つのレンガは、1枚 20 ドル、
約 2 千円の寄附をすることでほど自分の名前を彫る
ことができるという取り組みを通じ、市民の寄付に
よってこの広場のペーブメントの資金を創り出して
います。【64】

このスライドは、ポートランド州立大学の近くに
あり、中央部が公園になっている通りです。毎週末
マーケットが開かれます。周辺の農家の農産物を
売っていたりします。このマーケットで成功した人
が、都心部に店を構えるそうです。先ほど話をした
60m 角の街区内にあるビルにテナントとして入る
訳です。日本の都市の都心部では、全国チェーン店
が主なテナントとして出店している傾向が強いと思
いますが、ポートランドでは地域で育てた店舗が街
の中のテナントになっていき、地域ならではの店舗
が街なかに並ぶこととなります。そうしたメカニズ
ムの一部として、マーケットが運営されていると聞
きました。【65】

さて、東京の話に戻ります。東京の都心部は様々
なサイズの都市基盤と街区でできています。銀座は
50m×110m の長方形の街区構成だったと思いま
すが、銀座大通り側に長辺が面しています。八重洲
は 33m×115m、丸の内は 100m×85m で非常
に大きな街区です。丸の内は 1 つの街区を一つの敷
地として巨大な超高層を建て、敷地の周囲に公開空
地を創り出す再開手法がやり易い都市基盤とも言
えます。八重洲や日本橋室町は、街区のサイズが丸
の内の街区より小さいので、そうはいかないです
から、再開事業でも公共空間を創り出すために丸の

内とは異なる工夫をされています。やはり街区のサ
イズが街のつくり方や公共空間の創出の仕方に大き
く影響していると思います。【66】

では、なぜ様々なサイズの街区が東京に生み出さ
れたのでしょうか。東京の都市基盤は、主に震災復
興、戦災復興を経て出来上がっているのですが、そ
れぞれで街区サイズの基準が異なっていることが分
かりました。【68】

特に震災復興では緊急性から街区サイズの設計基
準がトップダウン的に決定され、その時その時の担
当者の考え方によって基準が決められました。それ
でいろいろなサイズの街区ができあがってきたよう
です。【69】

福岡市の博多地区には太閤町割りという豊臣秀吉
が創り出した町割りが依然として残っていて、その
通りがお祭り空間にもなります。毎年 7 月になると
山笠という大変有名なお祭りが行われますが、こ
うした通りがハレの空間に変容します。【70～74】
都市はお祭りをを行う場所であるといった考え方が福
岡にはあるように思います。道路はお祭り空間とし
て利用され、伝統的なお祭りから新しいイベントを
次々と実施しています。銀座でもこれからそうした
考え方をもっと積極的に取り入れていただきたいと思
います。

様々なサイクルの変化の観点から公共空間を考え
てみると、屋台は夕方 6 時になると出てくる小さい
サイクルで公共空間を変化させます。京都の鴨川で
夏の風物詩になっている飲食空間は夏の間だけ限定
ですが、1 年のサイクルの変化です。また、日曜日
にだけ道路上に出てくる朝市は 1 週間のサイクルの
変化です。1 日、1 週間、1 年のサイクルなどのい
ろいろな変化があり、その変化を演出している屋台
などの仮設的な設えの工夫があります。そうしたサ
イクルの異なる変化が組み合わせられて都市全体の賑
わいを創り出しているとも言えます。サイクルの異
なる変化をどう組み合わせるかでマネジメントしてい
くのが、エリアマネジメントの 1 つの役割ではない
かと思います。【75】

私はいま千葉県柏市の柏の葉に勤務していて、柏
の葉アーバン・デザイン・センター、通称 UDCK の
センター長を務めています。【76】

UDCK は今年の 11 月でちょうど 10 周年になり
ます。つくばエクスプレスという鉄道が開通してか
ら 11 年目になりますが、更地から出発して、今で
は柏の葉キャンパス駅周辺はかなり街らしくなっ
てきました。千葉県、柏市、三井不動産、東京大学、
千葉大学などが協力しながらまちづくりを進めてい
ます。【77】また、スマートシティのコンセプトも
含め、世界のモデルになろうと進めています。【78】

柏の葉キャンパス駅前西口の広場と駅前通りを2年前に再整備した際には、沿道の地権者の負担で高質化をしたいということでケヤキを植えました。このとき柏市の道路維持管理課とはなかなか意見が合いませんでした。落葉樹は維持が大変で、植えられては困ると決裂しかけたのですが、UDCKが間に入り、民間組織としてUDCKが柏市と協定を結び、西口の駅前広場と通りを管理することにしました。今は月に1回週末にマルシェが開かれ、かなりの賑わいになっています。【79】

UDCKは公と民と学が連携したデザインマネジメントの組織、デザインセンターです。【80】

都市再生特別措置法上の都市再生推進法人に指定され、それを背景に柏市と協定を結び駅前西口の広場と通りの管理をしています。ただ、維持費に不足分が出てくるので、維持費の補てんは沿道の地権者である三井不動産がUDCKと協定を結び不足分の費用を負担してもらっています。【81】こうして、つくばエクスプレス沿線でも質の高いデザインの駅前広場が生まれ、地域の方々の活動拠点になっています。社会実験の場としても使っています。【82】

最近のトピックですが、駅から北に行った街区中央に調整池を作る工事が進んでいます。一般に調整池はコンクリート三面張り、雨天時には雨水を溜めないといけないので、レクリエーションや散策の場には使えません。これをなんとか魅力的な公共空間にしたいということで、関係者間でいろいろと難しい調整を粘り強く行い、憩いの場としての整備を進めることとなりました。調整池周囲の地権者の方々に協議会を組織してもらい、調整池を憩いの場として維持するプラスアルファの維持費をこの協議会が負担金と言う形で負担して頂く仕組みがつけられました。憩いの場ともなった調整池の管理はその負担金を使用して、柏市と協定を結んだUDCKが担う仕組みも導入することとなりました。沿道の地権者の方々の負担でUDCKが管理するというスキームで、この調整池の公共空間化が進められることになりました。【83】

今日は「誰のための公共空間か」というタイトルを頂きましたが、1つ申し上げたいのは、公共空間はもともとパブリックスペースの日本語訳です。ところが、日本の場合はかなり行政が厳格に管理しているガバメント・スペースになっているように思います。その代わりに、我々は目をつぶっても安心して歩けるほどの管理が行き届いた道路を日常的に利用できる恩恵を享受しています。その一方で、道路などの公共空間を地域の意思で通常の目的以外に利用するのは、非常に難しい状況になっています。そのために、いま一度、ガバメント・スペースとして定

着した公共空間をガバメント・スペースからパブリックスペースへとどうやって再転換していくのかを考える必要があります。これは銀座だけでなく、どこの地域も同じような課題を持っていると思います。その根底にあるのは近代都市計画の考え方で、道路は交通機能のために造られた空間なので交通機能が優先だという考え方です。ただ、街が活力を失ってしまったら元も子もないので、そこはもっと柔軟に考えてよいと思います。先ほどお話ししたように、1つの機能だけでなく、ある変化のサイクルで時間区切って多様な機能を一つの公共空間内に共存させる方法を我々は潜在的に持っているはず。また、銀座では、多様な空間の創出と共に、銀座通りを中心に、街に奥行きを創ることを是非考えていただきたいと思います。パリもそうですが、表通りだけでなく、奥行きのある街が楽しいし、街に多様性と居場所と魅力を創り出します。もう1点。銀座通りなどは、沿道のまちなみを含めた格調高い秩序を持つ公共空間であってほしい。私はそうした公共空間を交響楽にたとえて「交響空間」と言っています。交響楽は、打楽器や弦楽器、いろいろな楽器を指揮者が束ねて調整してすばらしい協調した音楽を奏でます。まちづくりも同じで、指揮者と奏者の協調、即ち、地権者、オーナー、テナントといった方々の協奏をどう作り出していくのかという問題です。その鍵を握っているのが、公共空間の使い方や作り方だと思っています。

日本の国土はいろいろな法律で合理的に管理されています。こうした合理性をある程度保ちながらも、地域で真のパブリックスペースを創り出し、その地域ならではのスタイルを確立していただきたいと思っています。

ご清聴ありがとうございました。



【スライド 83】

2. 報告

銀座歩行者天国について

三浦 詩乃

竹沢 どうもありがとうございました。公共空間をどう創るか、そしてそれをどう使いこなすかが都市の戦略になっていることを分かり易くご説明いただきました。ガバメント・スペースをパブリック・スペースへ、しかもオーケストラの「交響空間」へと、非常によいお言葉をいただいたと思います。

次に、横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院助教の三浦詩乃さんに銀座歩行者天国についてご報告をいただきます。三浦さんは銀座通連合会にもヒアリングされ、銀座、世界そして日本中の歩行者空間の研究をなさって、ストリートマネジメントという考え方から論文をまとめました。よろしくお願ひします。



三浦 ご紹介いただいた三浦です。出口先生のもとで博士論文を書き、その際に銀座の歩行者天国を対象にさせていただき、そのご縁で呼んでいただきました。銀座の歩行者天国の歴史ということで発表させていただきます。

調べてみますと、歩行者天国自体のピークは80年代90年代で、私は子どもか、生まれていなかったりするので、もしかすると会場の方のほうがその空気感がよくわかっていらっしゃるのかもしれませんが、客観的なまとめ方ができるのが私の強みかと思ひますので、発表させていただきます。

全体の構成は、まず世界の動向を紹介した後に東京都の全体として歩行者天国がどうだったか、そのなかで銀座の特徴をまとめ、最後の締めにしたと思ひます。【1】

まず、2010年代と今後の世界の動向です。2010年代に入ってからかなりいろいろなところで導入されています。特に大都市、ある国の首都レベルのメインストリートで市長発案によって、また大気汚染

を軽減したいという大目標で導入されています。パリでの第1日曜日の歩行者天国や、ロンドンでは最近発表されていますが、2020年に完全な歩行者専用道路化を試みようとしています。【2】

ニューヨークは、パークアベニューというセントラルパークから下町に続いている通りです。サマー・ストリートとって、夏にここの通りをフィットネスグラウンド、運動できる場所として開放しています。ここは自転車に開放していたり、アスレチックの物を仮想的に置いていたりして、この長い距離を苦とせず皆さん楽しんでます。銀座を歩いている中央通りも下町と都心を結ぶ大きな軸だと思ひますので、似ているかなと思ひて紹介しました。【3】

こうしたなかで、東京の歩行者天国はどうか、法的な位置づけ、空間的特徴、全体としての変遷をまとめました。【4】

写真は、銀座の歩行者天国です。特徴的な点は、47年間もこの歩行者天国を地元の協力を得ながら続けてこられたことです。【5】先ほど紹介したニューヨークも五番街で70年代に歩行者天国を試みたのですが、結局は続かず、2010年代に復活しています。

東京の歩行者天国の歴史は、まず契機としては銀座の若手の方々と当時の美濃部都知事が意見交換をして「やってみよう」と新聞発表されたのですが、どのように実現していくのかという具体的なプロセスがなかったので反対されていました。しかしその後ニューヨークの五番街の歩行者天国が実現し、世論として勢いが盛り上がったわけです。すると、警察省が動いて、道路交通法まで改正することになりました。その際に、実験的に行った歩行者天国の初日の様子です。すごい人出で驚きます。【6】

当初の歩行者天国は「盛り場交通規制」と呼ばれていて、かなり高密度の利用状況下でいかに交通公害・事故防止をやっていくか。イベントなどではなく、あくまで、歩く行為だけです。どう最低限の歩行環境を確保できるかを目的としていました。道路交通法上では歩行者天国を行なっている範囲は「特定禁止区域」と呼ばれていますので、催しを行う場合は道路使用許可が原則必要となります。

実際に空間的な広がりや、路上がどう使われていたか。特徴をスライドにまとめました。

これは「盛り場交通規制」のプロットです。オレンジと青色が基本的にこれまで導入されてきたこ

ろです。広域では、エリアごとに特徴があり、池袋・新宿・渋谷といった副都心エリアでは鉄道駅中心でゾーンの規制をしています。原宿と表参道は少し違います。一方で、銀座のある従来の都心エリアでは自然に昔ながらの街道に沿うようなかたちになっています。中央通りプロムナードは当時では世界最長の歩行者天国を実現していました。5km ぐらいです。新宿や上野といった戦災復興の広場や公園があるところは、地元の方々が警察と調整をして実施範囲をオープンスペースと繋げるように調整がなされていたのも特徴です。【7】

当時の中央プロムナードの様子が現在どうなっているのか、次のスライドで紹介します。

上野から銀座線沿いなので公共交通の便もよく、今では再開発が進んでいます。昔はこの通りが歩行者に開放されていました。銀座に到着です。(この部分の写真は資料になし)

次に、路上で何が行なわれていたかに着目しました。いろいろな新聞を調べてみたところ、ユースカルチャー、若者文化との結びつきがあったのが歩行者天国ではないかと思いました。銀座では、戦前から60年代にそうした高まりがあり、たとえばみゆき通りの50～60年代の「みゆき族」、その後歩行者天国が導入される前までには若者だけではなく多世代が利用できる成熟した街になっていたのではないかと思います。一方、新宿・渋谷・秋葉原はそうした成熟がなく、いろいろなパフォーマンスが発生しました。「竹の子族」はその当時のメディアと結びついて全国的に報道されました。若者が広場をとして自由に使うというのは歩行者天国の文化を象徴しますが、地元の人から見てみると混乱する状況だった側面もあります。【9】

最後に変遷をまとめます。都政の動きと歩行者天国路上での活動の変化を整理しました。まず、代表的な盛り場で導入し、警視庁が時間帯や場所の選び方を多様化させ、東京全域に広がります。それまで「銀ブラ」という言葉がしばらく使われなくなって

いましたが、歩行者天国が導入され、「銀ブラの復活」が報道されるなどして「遊歩」の楽しみが東京の都会の中でできるようになったのが、第2期のころまでです。

ユースカルチャーとの結びつきは原宿・表参道で盛んになり、地域の象徴的空間として発展していきました。これが70年代から95年までの状況です。

95年から警視庁が、ユースカルチャーとの結びつきは、本来の歩行者天国が目指していたことかという疑問を呈し、大幅な見直しを行います。こうして96年から実施地区がかなり縮小されました。一方で秋葉原のサブカルチャーのパフォーマンスは続きます。その時に挙げられた理由は、そもそも来街者が減ってきたこと、隣接する道路の渋滞や若者のマナーに地域住民が反発したこと、それが2つの大きな理由です。社会情勢としても、阪神淡路大震災と地下鉄サリン事件が起きたのが1995年で、公共空間に大衆が集まることに疑問が呈された時期でもあります。2000年代には秋葉原では通り魔事件があり、自己表現の場がインターネットにうつり、使われるメディアが変わってきたことも背景にあると思います。そして今の状況に至ります。個人が好き放題に使っていた状態から、ある意味統率がとれ、行政や地域の方々が主催してイベントを行なうようになっています。それは都市再生の動きや、国際間競争で歩行者天国が再評価されたためです。【10】

次に、銀座についてです。【11】

他地域で歩行者天国がなくなるなかで、なぜ銀座は続けられたか。1つは、土地利用、建物利用です。これは96年で、他の地区では廃止や縮小が起きていたときの土地利用の様子です。こちらが銀座・日本橋で、こちらが原宿・表参道で、赤色が商業、紫色が業務系、黄色と緑は住宅系です。沿道の集積がしっかりしているのが銀座です。つまり、来街者の目的地がしっかり集積されているということです。表参道を見てみると、ここに人がワイワイ集まると周辺住民が迷惑に思うことが多かったようです。一方銀座だと、商業が多いので来街者をもてなす意識が高かったと考えられます。土地利用、建物利用として商業集積があり、かつ住宅地とのバッファーがあったことが継続要因の1つだと考えられます。もちろん地元の協力も大きいです。他地域では警察が交通規制しますが、銀座では当初から地元の方がパトロールされていましたし、またバリケードを置かないと車を止められませんが、そこについてもご負担されています。大きな幹線道路にもかかわらず、尊敬に値することです。そうした交通規制だけに満足せずに、「銀ぶら」をキーワードとして沿道の景観整備も要因として大きいと思います。街歩きに適

変遷	
	路上での活動
美濃部	第1期(1969-1971年) 代表的盛り場地区への導入
	「遊歩」の楽しみ▼ → 「銀ぶら」復活
	第2期(1972-1976年) 実施地区の拡大と手法の多様化
	→ 中央通りプロムナード
	マスメディア・ユースカルチャーとの結びつき▼
鈴木	第3期(1977-1995年) 地域の象徴的空間としての発展
	→ 原宿・表参道「竹の子族」
	来街者減少・地域住民反発(渋滞、来街者マナー) 阪神淡路大震災・地下鉄サリン事件
石原	第4期(1996-2010年) 実施地区の縮小・廃止
	→ 秋葉原サブカルパフォーマンス
	通り魔事件 インターネット普及
	自己表現活動の収束▼
加添	第5期(2011年-現在) 歩行者天国の再評価
	→ 行政+地域主催イベント

【スライド 10】

した沿道の規模を維持され、駐車場の位置も銀座街づくり会議やデザイン協議会でしっかり位置付けられています。【13】

最後にまとめます。【14】

まず、東京の歩行者天国が担ってきた役割をふり返ります。これは戦後の道路の設計に関するルールです。構造令などの変遷と乗用車保有台数を重ねています。戦後の法制度はかなりのモータリゼーションが起きていて、これにどう対応していくかがメイントピックでした。その前に街路構造令があり、街路は人がメインの通りという意味に定義され、人が集まれる広場はどうあるべきかが書いてありました。今は駅前広場ばかりが言われますが、当時は商店街や中心地の市役所前の広場のあり方などの設計指針が書かれていました。しかしそれがなくなり、道路構造令に一元化されます。街路上の広場のあり方の指針がないまま、道路交通法の改正があり歩行者天国が導入されます。ハードとして指針はなく、広場的に活用していこうという動き、つまり、歩行者天国が担ってきた役割は、設計指針がないなかで広場的な空間をどう創出するかということにあったのだと思います。さらに、広場的に利用されているのを見て、歩行者にやさしい環境を整備することが街にとってどれだけ大事なのかを地元が実感し、それをハード整備に繋げているのが特徴です。現在は、エリアマネジメントの流れもあり、歩くだけではなく、ゆったり滞在できたり、地域として多様性のあるストリートが目指されています。それは銀座でも取り組まれていると思いますが、歩行者天国だけに頼っていると、歩行の円滑化だけを旨とするような制度なので、どう実現していくかは今後の大きな課題だと思います。【15】

こうしたことをふまえ、今後の銀座の歩行者天国についての示唆です。1点目は座り場の見直しで、「滞在性」です。これはティファニーとブルガリの前です。このように皆さんかなり疲れて座っていま

す。よく見ると、買い物はちゃんとされています。次に動くまで休憩する場所がないという問題です。それをどうすべきか。路上のパラソルが足りないのが現状かと思しますので、仮設的な座り場を作る、あるいはセカンダリー・シーティングという、ちょっと腰かけられるへこみや段差が沿道にあると違います。ただ、ブランド店もありますので、業種によって適切なものと適切でないものがあるかとは思いますが。【18】

2点目です。これが全銀座会の範囲です。この歩行者天国を全銀座の回遊性につなげられないか。歩行者天国では、この1角は車が通れない状況で、これらがゲートとなって南北の個性豊かな銀座の通りに人が流れていきます。ただ、来街者の立場になるとそうした個性ある通りを最初から発見するのは難しく、足を運んでいただくには、銀座エリアを中央通りと晴海通りで4分の1にしたエリアで各々特徴づけるべきです。たとえばここは日比谷にも近いとか、エリアとして特徴があると「こういうエリアだから行ってみよう」となって足を運ばせ、エリア内の多様な通りの個性にも気づいてもらう。隣接するもう少し広い部分での街の特徴を知り、日比谷の緑や築地の水辺など、広く地域を読み取ってエリアとして特徴づけてはどうかと思います。【17】

最後は交通で、中央通りの平日の自動車交通量を80年代からプロットしました。青が国道の平均で、緑が都道の平均、赤は日本橋で測定された交通量です。上下と比較しても中央通りの平日の自動車交通量は減少傾向にあることがわかります。こうした推移からわかる部分と、中央区として臨海部へBRT計画があるなかで公共交通の利用者数はかなり増加するはずで、今こそ休日の歩行者天国だけではなく、平日の歩行者空間をどうするか、大胆なアイデアが必要な時期で、こうしたデータをつけました。【18】

以上で発表を終わります。ありがとうございました。

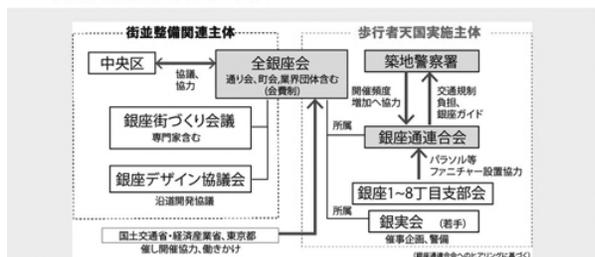
3.銀座の歩行者天国 —継続要因から

警察まかせにしない運営体制

-当初からパトロール、現在交通規制も負担

「銀ぶら」をキーワードとした街並へ

-沿道建物規模、駐車場の位置



【スライド 13】

3. パネルディスカッション 銀座における公共空間活用の可能性

中島 直人
出口 敦
太田 浩史
泉山 壘威
伊藤 明

竹沢 充実したお話をありがとうございました。

続けてパネルディスカッションに入ります。タイトルは「銀座における公共空間の活用」です。いまお話しいただいたような公共空間をどう使っていくかということです。ご登壇いただくのは、建築家で「東京ピクニッククラブ」を主宰されている太田浩史さん。明治大学理工学部助教で一般社団法人パブリック・プレイス・パートナーズ代表理事の泉山壘威さん。ご講演いただいた出口敦先生。銀座からは全銀座会催事委員長、銀座伊東屋代表取締役社長の伊藤明が登壇します。司会進行は東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授で、銀座街づくり会議のアドバイザーをお願いしている中島直人先生です。ではよろしくお祈いします。

中島 すでに出口先生から、コンセプト、キーワードとしてガバメントではなくパブリックの公共空間というお話が出ています。三浦さんからは銀座でどういことをやればコンセプトを実現できるのか、かなり具体的に出されました。

今日お招きした御三方は全国各地で公共空間を調査、実践されている方です。御三方にはまず自己紹介を含めてプレゼンテーションをしていただき、その後銀座の公共空間活用の可能性について5人でディスカッションしたいと思います。では最初に太田さんからお願いします。

太田 今日来ております妻の伊藤香織と、東京ピクニッククラブを2002年に立ち上げました。たまにピクニックが本業だと言われるのですが、これは趣味で、建築と都市再生研究が本業です(笑)【3】

これは東京のあちこちでピクニックをした、という写真です。50カ所は回ったと思います。【4】



活動はいくつかに分けられます、まずは、ピクニックセットの収集。これに関してはライバルがおりませんで、全部で120個を超えるコレクションを持っております。というのも、ピクニックセットのコレクターは数えるほどしかいないんですね。ですので、少なくとも数に関しては世界一です。【5】

ピクニックの歴史についても、50年で研究者が3人ほどしかいない世界です、私がおのうちの1人です。最近では、200年前のイギリスの新聞をネットで検索して読めるようになりましたので、この春はそれを読んでいました。ピクニックがどう生まれたのか、色々と新事実が分かりましたので、今日初披露したいと思います。【6】

まず、語源の語源です。17世紀半ば、パリで「ピクニック」という言葉が生まれました。どうも「君が僕をピクする。僕は君を×××する。それでお相子。」という悪口の応酬が期限なのですが、このニックというのは、伏字にするような悪い言葉です(笑)。その悪口の掛け合いが、やがて割り勘とか持ち寄り食事を意味するようになり、フランス、それからドイツに広まりました。この時代のピクニックは、キャバレーや個人の邸宅など、屋内でやりました。【7】

1802年の3月、ロンドンの上流階級がピクニッククラブを結成しました。フランスかぶれのグレヴィルという人が首謀者なのですが、これが3つの理由で大スキャンダルになります。1つは女性が夜中まで騒いでいたこと。大体当時の社交というのは夜中2時くらいまでやりますから、女性が羽目をはずしているのは墮落だ、と攻撃を受けました。次に、大英帝国の真ん中に、フランスの流行を持ち込んだこと。1802年3月といえば、まさにアミアンの和約によって英仏間の戦争が中断した月ですので、大



きな反発があったようです。最後の理由はちょっと面白くて、アマチュアが演劇をやったこと。当時のロンドンでは、演劇の上演が許されていたのは2つの劇場だけで、演じるのはプロ、台本には検閲が必要という状況でした。ピクニッククラブの演劇は、グレヴィル自身が言っているように、「革命」だったのです。ということで、ピクニッククラブのピクニックは大きな騒ぎを呼び、それがきっかけとなってピクニックという言葉が定着するようになりました。【8】

ピクニッククラブの最初のピクニックは、屋内で行われました。そのピクニックがなぜ屋外の食事を意味するようになったのかは謎に包まれており、私の前の2人の研究者も、良く理由が分からないと結論しています。私としては、公園の前身であるプレジャーガーデンでのアトラクションが、ピクニックの屋外化に繋がったのではないかと睨んでいます。1800年代から1810年代という、ハイパークやリッチモンドヒルなどの王立公園が開放されていった時期でして、行楽地に息抜きに行くことが、イギリスで流行り始めます。リッチモンドヒルといえば、ウィリアム・ターナーが何枚も風景画を描いているのですが、彼の絵を見ますと、1820年代くらいから人々の地面に座り始めています。当時はまだ公立の公園はありませんので、都市での息抜きの場は街路でした。例えば、ハイパークのロットン・ロウ、隣接するセントジェームズ・パークのプロムナードは、貴族達が衣裳を見せびらかしたり、大道芸人が現れたりする、ロンドンでも大人気の散歩道でした。セントジェームスパークを描いた絵を見ますと、ここでも1820年代くらいから人々が草地に座るようになる。この傾向が公園でのピクニックに繋がっていくのですが、大事なのはラウドンやロウバックによる公園設置の運動。それから1830年代の芝刈り機の発明。芝刈り機ができると、動物を飼わなくても芝を維持できます。ニューヨークのセントラルパークには「シープ・メドウ」という草地がありますが、昔は羊やヤギに草を食べさせて、芝を短く保っていた。でもそこは糞だらけなので、座る



【スライド 20】

のには抵抗がある。です。芝刈り機の発明はピクニックの普及にとっては大事な出来事なのです。【9】

19世紀後半になると鉄道が普及し、息苦しい都市を抜け出して郊外でピクニックを楽しむ文化が定着します。レジャーの誕生です。それはイギリスだけではなく、ピクニック発祥の地、フランスでも同様です。1863年のマネの「草上の昼食」はその有名な例ですね。ただ、フランスではピクニックと言えば屋内の社交を意味していたので、この主題にピクニックという言葉当てません。マネに続いてピクニックの風景を描いたモネもルノワールも、「草上の昼食」というタイトルをつけています。こうした新しい娯楽となったピクニックはアメリカに渡り、そこで自動車の発明と結びついて、ピクニックセットが流行し、私たちの知っているピクニックに近づいていきます。日本に渡ってきたのは大正期。言葉として定着したのは戦後のレジャーブーム期のようなようです。【10】

ピクニックの歴史は、都市とレジャー、パブリックスペースと食の文化など、様々な視点を私たちに教えてくれます。特に、公園が生まれるようになった背景には注目が必要でしょう。19世紀のイギリスの公園運動は、囲い込みで農民が農地を奪われたため、集まれる場所が無くなってしまったことに由来します。これはお祭りの伝統が途切れた一因とも言われています。です。公園を勝ち取ることで、基本的に階級闘争、社会運動なのです。そういうなかでピクニックが都市に住む者の権利として成立していきます。です。なぜ公共空間が必要か、それがあつてどのような文化が生まれるのかという視座を、ピクニックは教えてくれるのです。ちなみに行楽の文化については日本のほうが盛んでしたし、野山で食べる料理も、それを運ぶ道具も日本のほうがずっと工夫されていました。日本にはそういう文化があつたのです。【11】

東京ピクニッククラブは研究だけではなく、様々な場所でピクニックを実践しております。なかでも8年前、イギリス北部のニューカッスル・ゲイツヘッドに呼んで頂いたことは忘れられません。ティン川を挟んでニューカッスルとゲイツヘッドが向かい合っている街で、創造都市として大変有名なのですが、そこで10日間ピクニックをやり続け、公共空間の素晴らしさを表現しようとしたのです。【18】

これは街の公園の芝を切り取り、川沿いに移設した様子です。これを私たちは「Grass On Vacation」と呼んでおりますが、あまり使われていない芝が日常に飽きて、人のいるところに飛んで行く、という意味です。【19-24】



街のあちこちの公共空間でひたすらピクニックを呼びかけていくのですが、最終日に、ピクニックコンテストを開きました。【25】私たちがするのは公共空間を快適にすること、それさえすれば、みんながこのように工夫して来てくれます。【26】飛行機のかたちのものを持って行ったら、パイロットの服装で来てくれたり、日本と中国を間違えた人もいます。(笑)【27】イギリス人なのに料理も随分と気合いを入れて作って下さいました。【28】

その後、横浜【34】、シンガポール【35】、大阪【36】、ロンドンでもやりました【37】。これは出口先生が関わられた、福岡のアイランドシティです。【38】日本人がやるとこうなります。絶句するくらい内容が素晴らしく、公共空間に対する日本人のリテラシーに圧倒されます。ただ、これが花見になると缶ビール、唐揚げ、ブルーシートと墮落してしまいます。その質を上げるには、もっともっと公園を身近な存在にしていかなければいけないと思っています。【39-48】

東京ピクニッククラブでの実践が教えてくれるのは、「イベントの作り手ではなく、参加する人の創造性こそが大事である」です。アーティストやイベント主催者は、人が自由に過ごすことができるセットやプラットフォームだけ作ればいいのです。YouTubeやニコニコ動画と同じです。空間をあまり作り込まず、そこから文化がどう生まれるかを、イベントを重ねて長期的に作っていく。そうした長期的な方法と評価が大事だと思います。1980年代の



原宿のホコ天は一種の無法地帯だったかもしれないけれど、あの自由な空間があったから、渋谷・原宿の文化が世界に届くほどの先進性を持つことができた。ですから銀座も、歩行者天国を実験的な場所、文化の実験場ととらえ、新しい都市の価値を作っていく、気長な視点を持った方が良いんじゃないかな、と思います。【49】

中島 どうもありがとうございます。参加する人の創造性など今まで考えたことのない概念で、180度見方を変えられました。次に泉山さんお願いします。

泉山 私は「パブリックスペース活用における苦勞と課題」というお題目をいただきましたので、堅い話もするかもしれません。【1】

私は明大の教員で、パブリックスペースとエリアマネジメントを専門としています。【2】

私が都市計画や建築を学び始めたのと同時に、小泉政権で公民連携や規制緩和が行われたり、エリアマネジメントが行われたり始めて、ちょうど僕がよちよち歩きで都市計画を学び始めてから規制緩和が並行した15年だったと思います。【3】「ソトノバ」というパブリックスペースのウェブマガジンをやっていますので、ご関心がある方は見てください。【4】

規制緩和の15年を見てみると、2003年の東京の「しゃれ街条例」を皮切りに、公開空地、公園、河川、道路などが規制緩和されています。これによりオープンカフェや有料イベントなどができるようになり、民間がパブリックスペースに参入し、そのマネジメントをやっています。【5】

規制緩和が進んで制約が法律ではなく、警察や保健所、自治体の権限になっています。いろんなことができても、ノウハウやおもしろさやアイデアの点でパターン化する。そのレベルを上げていく必要があると思います。【6】

パブリックスペースの空間の特徴、タイプによって当然ながら性能が違います。民間公募ができるとか指定管理ができないとか、いろいろ特徴があり、だれがコミットしているのかが意外と違うと感じています。【7】

道路のお話をすると、現在占用許可の特例制度が3つあります。都市再生特措法の道路占用許可の特例、国家戦略特別区域法の国家戦略道路占用事業、中活（中心市街地活性化法）の3つですが、中活はあまり使われていないようです。【8】その甲斐があって、オープンカフェや国家戦略特区での車道イベントといった事例が増えてきています。【9,10】

国家戦略特区は東京、関西、福岡、沖縄でできるようになっています。【11】これを詳しく見てみる

と、いま 19 件認定を受けています。【12】特定事業団体が道路占用事業を実施できるのですが、任意団体、商店街、一般社団法人などがあります。【13】ほとんどが車道を使ったイベントで、4分の3が車道です。歩道とペDESTリアンデッキなどもあります。【14】国家戦略道路占用事業は内閣総理大臣認定を受けるのが特徴で、その事前に公安委員会と警察の協議をふまえてやっている状況です。【15】

苦労話として、池袋のグリーン大通りの事例を紹介したいと思います。【16】池袋東口のグリーン大通りです。【17】最近区役所が移転した間の通りで、もともと都道が区道に移管された 50 m 道路です。【18】普段はこうしたオフィス街で、チェーン店のコンビニとカフェがたくさんあります。【19】社会実験を 3 回やったあと、今年 4 月に国家戦略特区に認められました。【20】私はこの 3 回の社会実験に関わりましたが、それぞれいくつかポイントがあります。最初は行政主導でオープンカフェを、2 回目は 2 カ月間物販特化型マーケットを毎週土日にやり、その秋に飲食特化型マーケットを 2 日間だけやりました。【21】

こうした店舗にご協力いただき、どうオープンカフェをやるかという議論から始めました。【22,23】実際のオープンカフェの空間は、車道側の 5 m 空間です。【24】最初はオレンジの椅子を基調としました。【25】

オープンカフェもいろいろあり、6 パターンあります。【26】ヨーロッパでよく見られるのは建物側にある地先型。【27】池袋の場合は独立型という車道側にあるもの。【28】歩行者天国だと真ん中にあります。【29】居心地については、特徴的な道路空間を活用するには、囲まれ感、日陰効果、待ち合わせのときには壁や柱に寄りかかるなど、いくつかポイントがあります。いろいろな居心地の特徴を読み取って設計していく必要があります。【30】

これは春のマーケットです。【31】このようなかたちでリヤカーをたくさん使ってやりました。【32】これは飲食のマーケットです。【33】サンフランシスコにパークレットという路上パーキングを公園のように使う空間があり、それを歩道でやってみました。もともとこういう申請をしているわけではなく、いろいろ制約がかかった結果こうなりました。【34】リヤカーを使った出店です。【35】また飲食は、テーブルと椅子だけだとすぐに席が埋まってしまうので、コミュニケーションを増やすためにハイカウンターを設けました。【36】また夜には照明を使いました。【37】デザインにもこだわりました。【38】こうしたことがきっかけで国家戦略特区に認められました。【39】

ここからが、苦労話です。【40】道路空間は基本的に通行空間であることが前提で、警察も行政もそれがベースです。僕たちはその道路空間をどう活用していけるかを考えますが、ポイントはこの 3 カ所です。【41】

両側の歩道に滞留空間ゾーンを置くこと。あるいは車を止めて車道を歩行者天国にする。緊急車両は確保しなくてはいけないのですが、この 3 カ所ができるだろうと思います。【42】

実際に池袋で設計をやらせていただいたときの制約は、空間は広いのですがこれだけ使えない空間があるのです。交差点から 3 m は使えない、電話ボックスの前、ビルの駐車場動線、歩行者通行帯を 3 m 確保しなければいけないとか。それとバリアフリーの点字ブロックが建物側に敷き詰められているのも、制約になります。【43】

道路空間活用では、こんなにやらなくてははいけません。PR や調査は重要ですが、その前にやるのが多くて後回しになってしまうことが多いです。【44】制約リストや突破リストを各地の事例担当者同士が共有していく必要があると思います。道路空間は即日設営・撤収で置きっぱなしにできないことが大きな制約になっていて、そうすると倉庫の確保や運搬などにかかなりお金がかかります。あとは警備などいろいろな制約があります。【45】

今後ですが、私たちの先輩はたくさんハード整備のノウハウを持っていますが、空間活用のノウハウはまだまだ不足していて、活用に関する業界も学会もありません。そもそも市場になっていないので、いろいろなサービスがありません。たとえばファニチャーが必要なときに、イベント会社からレンタルしたり、実際に作ろうとしたときには多領域の人にお願ひしなくてはなりません。人材や資金調達の課題があります。また、道路空間活用と都市交通とセットになっていないことが大きく、警察は道路交通管理者ですが、交通の専門家ではありません。ニューヨーク市の道路空間活用は交通局が進めています。日本とアメリカは違いますが、もっと活用する議論に交通の専門家も入り、代替交通の話などを考える必要があります。

いまの道路占用許可は時限的で、5 年しかできない枠組みになっていますが、道路使用許可には特例がない状況です。警察の方が悪いわけではないですが、立場があって責任範囲で仕事をしているだけなので、彼らの責任範囲を解除していく必要があるのではないかと感じています。たとえば、アメリカにはアクティブゾーンとかフレキシブルゾーンがあります。活用を誘導していくゾーニングなどがこれから必要なのではないかと感じています。【46】

道路空間活用は、既存空間活用と、ハードと整備をセットで活用する話があります。【48】

重要なのは、何のためにパブリックスペースを活用していくのかです。道路を活用するためや、街やエリア価値のためにやっているという人もいます。やはりエリア価値向上のためでないと、道路だけで自立して稼ぐというのは難しい。エリア価値向上のための手段としてパブリックスペースを活用していくということになります。【49】 これからは、にぎわいよりも経済とアクティビティーを重視してパブリックスペースを活用していくことが大事ではないかと思っています。【50】 以上です。

中島 太田さんと泉山さんから示唆的なお話をいただきました。ただ、直接銀座についてのお話はなかったのので、このあと伊藤様のお話を聞いたあとに銀座についてのご意見をいただきたいと思います。では伊藤様よろしくお祈いします。

伊藤 銀座で催事の責任者をしています伊藤です。本業は伊東屋という文房具屋ですが、8年ぐらい前から催事にかかわっています。いまなるほどなどと思うこと、同じような苦勞をされていると思うことがたくさんありました。今日のテーマは公共空間の活用ですが、私は催事の立場でずっとかかわっていますので、実際のコンテンツをやってきたことになります。

なぜイベントをやるのか、根本的に2つあります。ずっと銀座を支えてきた銀実会に聞くと、街の人たちが結束して親しくなるためということがあります。もう1つは、絆を作るためではなく、泉山さんのお話にも出てきたように、経済効果を生みたい。人を街に連れてくるために何かやる。この2つがイベントをやる理由として考えられます。

この2つで結構違うのは、街の人たちの絆を作ろうとしてやるときは、たいていイベントが長期に渡らずに1日で終わります。準備には時間をかけるけれども、「いっせいのせ」で一気に力を出してそこで親しくなって、打ち上げやって解散、今日はよく



伊藤 明氏

がんばったね、これで仲良くなれたねという感じですね。けれども人を呼びたいとなると、ある程度期間をもってやらないと、その1日に人が来てくれない可能性が高いのです。銀座である程度期間をもってやっているのは、1つはイルミネーションです。どこの街でもやっていますが、クリスマスの頃になって光の感じが変わって街がきれいだから行きましようとなります。ほかには銀座レストランウィークやファッションウィークなど、ある程度期間をもって基本的に店舗の中にお客さんが入って来ることをやっています。ただ、イルミネーション以外のものは店舗の中ですので、公共空間の活用とは違うかもしれません。

自分たちが本当は何をやりたいのか。昔から縁日的な、道を使ってそこで何かを食べられるとか、何か楽しいイベントがやれたらいいとずっと思っていますが、現実的には先ほどからお話しされているように、道路は交通のためで、歩行者天国をやっても止まってはだめだと言われます。歩行者天国で毎年やっているイベントがいくつかあります。歩行者天国を始めたことを記念してホリデープロムナードというイベントがあり、いまは浴衣で歩きましょうというものですが、そうしたイベントをやるために警察にお願いに行っここからここまでがイベントでゲートを作りたいというお話をしました。そうしたら、ゲートを作るということはそこからそこは特別な空間で何かをやることをみんなに見せることで、人が歩くスペースでなくなるからやってはだめだと言われたのです。ではゲートがなければやっても大丈夫ですかという、人は歩いていても急に止まることあるからそれは問題ないでしょうみたいな話でした。先ほど、警察は道路の管理はするけれども交通の専門家ではないという話がありましたが、警察の方たちも上から言われるとか、自分が出した許可に対して「そんなことをしてはだめではないか」と言われると大変なので、警察の方は代がどんどん変わるので、ここに警察関係の方がいられると怖いのですが(笑)、敢えて言わせていただくと、お目こぼしをしていただくためには、警察の抜け道を作って話をしてくれと。銀座の人たちがそう言うならしょうがない、それは聞き間違いだった、あいつらうまいことやりやがったなど自分たちが言えるような話し方をしてくださいと、素直に言ってくださった方がいたのです。(笑)ありがたいことで、たいへん勉強になりました。やりたいことが必ずしもできるわけではないなと思いつつも、そういうところを見ながらやっています。

それから、銀座の街でよく話になるのが、安心・安全の街で、先ほどからお話があったように、住民

が住んでいるとなにか大きなイベントをやったときに危険なことがあるとか、秋葉原であったような通り魔の問題とか、サリンの問題とか、いろいろ怖いことがあるので、安心・安全は大事なことでベースにあるとはもちろん思っています。ただわれわれとしては街が盛り上がってくれることが何よりで、楽しいから人が来るようにしたいのです。では安心・安全と言ったときに何が危険だと思われるのかなど考えると、人が集まり過ぎて雑踏警備ができなくなることで、人がたくさんいることではなく、人がたくさんいて無秩序になることがいっばい危険なはず。では何がきっかけで無秩序になってしまうのか。そこまで分析していったら話をしないと、たぶん何も解決しないのだろうなと思います。

先ほど泉山さんが話された池袋の話がおもしろいなど聞いていました。よくあれができると思うのは、道にそれぞれ店舗があるときに自分たちの店の前でだれかが何かをやるとなると、なんで俺の店の前で違うやつらがやるのだよ、そこで商売するのかという話に絶対なります。おかしな話だと自分でも思っているのですが、銀座で商売している人はかなり長い年月商売している人が多いです。そうすると、住んでいるわけでも道を持っているわけでもないのに、なんとなくこの道は自分のものだと思っています。正直なところ、自分でもそう思っています。さっき、ティファニーとブルガリと伊東屋の前で写真を撮っているのに、なぜ伊東屋と言ってくれないのかなと思いました。(笑) ティファニーとブルガリは後から来てうちは100年もいるのにと強く思いました。みんな自分たちのものだと思っています。

だれかが主体的にまとめて話を進めない限り、街全体で何かはできないと思います。そのときに公共が、どうも外から街に来る人たちが公共というイメージがありますが、街で商売をしている人たちに対して公共とはなんだろう、公に等しくできるようなことをするためにはどうしたらよいかをいつも考えて悩みながらイベントをやっている状況です。

中島 ありがとうございます。まず御三方の発表を受けて、出口先生のほうからご質問やコメントがありましたらお願いします。

出口 公共空間には多様な意味があることがつくづくわかりました。限られたスペースの中でそれをどう活かすかが課題であることも再認識しました。1つのヒントとして、一つの公共空間をある時間のサイクルで変化させていくことでそれを実現させる方法が工夫されていることです。皆さんかなり工夫されている印象があります。その一方で、都市の骨格

を整えたり、公共空間をネットワーク化していく発想がまだ足りない気がしています。銀座通りも長い道路空間ですが、これまでの提案は全てスポット的な取組みです。そうした取組みをネットワーク化し、新しい都市の軸を創り出していくといった考え方や、短期的なタクティカルな動きをもっと都市のストラテジーへとつなげて、新しい銀座の軸線を創り出していくといった考え方が都市デザインとしては必要ではないかと思いながら、お聞きしていました。

中島 ありがとうございます。いま出口先生がおっしゃったことと関係していると思うのですが、時間で作り変えていく話はたぶん皆さんがご指摘された道路が単機能であることをどう解決するかというときに、複数の機能を入れていく、混乱するけれども時間でうまく変えていくとか、そういうことで1つの空間が複数の機能になると思います。一方で、この図(どの図かわかりません)は銀座のいわゆる公共空間、比較的人が多数で所有者だけでなくいろいろな人が入れる、お店でもない場所がプロットされています。実は銀座には公共空間がいろいろあります。ただ、これらがネットワーク化されていなくて、逆に無いように見える。銀座は歩行者天国があるけれど公共空間は少ないことがふだん我々が議論している点ですが、この図を見ながら、これがいまのある種の銀座の公共空間だということで、最初に太田さんと泉山さんにご示唆いただいたことをふまえて銀座に対するご意見やアドバイスをいただきたい。銀座ならではのこういう公共空間を活用したらいいのではないかとか、あるいはこういう使い方があるのではないかとか、その辺りのお話をいただけますか。

太田 私の公共空間論はピクニックから始まっています。ピクニックは社交です。もともと夜のパーティーだったのです。ピクニッククラブは社交をやるのだということで、きちんとごはんを作ってみんなで会うわけです。何のためのパブリックスペースかというときに、街のブランドの向上でもいいのですが、やはり社交です。銀座は社交の街です。人が会うことは大事で、当然道路も社交の機能をもっているはず。社交にもいろいろあって、知らない人に会うということもあるし、子どもが大人のふるまいを見るところでもありますし、要は社会の規範を学ぶのも社交の1つだと思います。そのことをちゃんとと言わないと、いつもブランド価値の話ばかりになるのはよくないと思います。商業よりも銀座のもっている社交の文化が表れるのがいいのではないかと。簡単に言うと、バーやクラブが昼間外に出て

きてもいいのではないかと。福岡の天神は社交文化の感じが少しするのですが、そういう機能を抜きにどう活用するのかは、漠然と人間を作るみたいな話でよくないかなと思います。

もう1つは建築の課題だと思いますが、イスタンブールにイスティクル通りという僕の好きな通りがあるのですが、2階部分に道を見渡せるカフェがあります。1階は店舗で、2階から俯瞰で見下ろす街のシュテンバーになっていて、銀座は意外とそれがあるのではないかと。木村屋は3, 4, 5階とあってすごく眺めがよいのです。活用できるかはともかく、下から見てると何かあの辺に人がいるみたいなのがあって、街が街を見ることを社交と結びつけて、それがやっていたら自然に浸み出してくるのかなと思います。なにかよい社交が生まれるといいなと銀座に対して思いました。

泉山 先ほど三浦さんや銀座の方々からいろいろな経緯のお話がありましたが、敢えてそれを忘れて勝手なことを言うと、買い物に來たりごはんを食べに來たりする人はある種の目的をもって銀座に來ると思います。その目的を達成してなにかしようかなというときに、道路の歩道も狭いですし、公園も少ないので、ちょっと休憩する居場所が銀座にはないかなと思っています。魅力は歩行者天国を毎週土日にやっていることだと思いますが、イベントなのか日常なのかいつも議論になります。日常的に歩行者天国をやっているところもありますが、そのときに居場所となるような日陰や座る場所とか、そうした場所がないと、特に高齢の方とか女性は座りにくいかなと思います。ではそこにベンチをたくさん置こうかという話ではなく、時間帯で変わって

るので仮設的に仕掛けていくことが必要だと思います。ソニービルさんが公園にするとか、数寄屋橋公園が新しく整備されたとか、意外に公園もちょこっとあるので、そういった場所をただお弁当を食べたりたばこを吸うだけではなく、居場所になるような空間にしていくことが大事ではないかと思っています。

やはり365日同じ風景だと、ごはんや買い物だけが目的になってしまうので、街として1年に1回でもよいですから、すごくインパクトのあるものをドカンとやるのも重要ではないかと思っています。

中島 キーワードとして出た社交ですが、銀座はなにが普通の盛り場や商店街と違うかと言えば、少し襟を正して行くところもあるというのか、いい意味で緊張感をもちながら人と会話したり交流するみたいなところがあります。それは確かに社交とよばれるものだと思います。一方、泉山さんのほうはたぶん太田さんよりも若くて、銀座をカジュアルにとらえるというのか、基本的に多くの方がそうだと思いますが、通常の買い物で來たという視点から必要なものとおっしゃっていただきました。ここで無理やり伊藤さんに振りますが、1つ目の社交というのが、先ほど伊藤さんがおっしゃったように銀座のお店をやっている人々自体のなかでの、たとえば先ほど交流、仲良くなるためにやるというお話がありましたが、そういう人たちの中にもやる側に社交という感覚があるのか。また、來街者を見たときに他の街とは違うものがあるのか、両方から今のお話を受けてお願いします。

伊藤 銀座はいろいろなイベントをやっています。社交という意味では銀茶会があり、このような会は



なかなかないと思いますが、表千家、裏千家などいろいろな（6つの？）千家がいっぺんにお茶会をやりまします。先ほど話したように銀座通りの歩行者天国は歩いていないといけなないのでお茶会ができません。それで、われわれが縦道と言っている部分を使って、そこにお茶会ができるスペースがあってお茶をする会が年に1回あります。すごい会なのですが、やはり銀座通りに出てこないと見えない。それから先ほど出口先生の話で、いろいろなところで道を止めてオープンカフェになっているところがありました。本当にわれわれはそれをやりたいのですが、銀座通りでは物販ができません。通りに出て物を売ってはいけなないので、カフェができません。歩行者天国のままではだめで、道路使用許可を取って、歩行者天国をキャンセルしてやり直すというやり方ではないとできないのです。それだったらできるのだと思って、それをやらせてくださいと何回かお願いしたことがあるのですが、警察はすべてノーでした。歩行者天国を恒久的にやっている以上、それをやると、デモを通すときに同じことになると。だからやめておきなさいと、道路使用許可を取り直してあそこでイベントをやることを断られました。

それからもう1つ、今たぶん銀座だけではないと思いますが、日本の街づくり、商店街の作り方で海外とすごく違うと思うのが、アメリカに行ってもヨーロッパに行っても、スーパーブランドは別として物販がすごく減っています。物販が減って大通りに面してカフェやレストランがあるのですが、銀座の場合銀座通りの1階部分でカフェをやっているところはほとんどないです。レストランは1軒もないと思います。これから憩う場所という点で、ショッピング、われわれも物販なのでなかなかつらいのですが、物販よりも憩う場所の飲食系が1階に入ってくるかどうかは相当変わってくるのではないかと思います。

中島 ありがとうございます。今の話は出口先生がおっしゃった奥行き、たとえば表参道だと表があって裏側に休憩があるという話がありましたが、現状では確かに銀座通りにはあまり休憩がなくて、裏側に少しカフェがあるということで、確かに銀座通りにカフェがまた出てくることで賑わいが出てくるということがありますが、一方で今の構造をうまく生かせば街の奥行きが逆に役割分担ではないですが、できるということがありますか。

伊藤 銀座の通りは、歩道のある通りと歩道のない通りが銀座通りに平行にあります。それが基本的に1本おきなのです。アメリカの街でよくあるの

が、1本大通りがあると裏がサービス道路になっていて、そこから納品させて、もう1本後ろにまた街があるというリズムがあります。実は銀座もそれができそうなかたちに街の構造上はなっているのです。それをうまく生かせば、1本おきにおもしろいことができる街を創造できるのではないかと勝手に思っています。いつかそれで割り切れればいいと思うのですが、その1本裏のサービス道路になっている通りで店舗をやっているところもあり、うちもやっているのですが、それをやるということそういう店舗から反対が来るかなと思います。

中島 ありがとうございます。本当はもう少しいろいろな議論をしたいところなのですが、時間がありません。今の話も含めて、先ほど出口先生がニューヨークの話がされたときに、ニューヨークの都市構造によってはじめて公共空間ができるという話がありましたが、銀座の都市構造をどうやって読み込むかとか、どういう空間があるかとか、そこをしっかりと押さえたうえでないと、銀座でどういう公共空間の活用があるかという議論はできないというか。むしろそれを生かすことで自然とオリジナルな銀座らしい公共空間ができるのかなと聞いていて思いました。特に通りの構造とか、単なるグリッドではなくて、もっと細やかに見ていく。そういうところからビジョンが生み出されるのだということで、こういう空中戦的な議論だけでは、大きなコンセプトや考え方はいろいろありますが、具体的ところはしっかりと調査というか、もう1回見るというか、ものす



ごく地味な結論ですが。(笑) 本当の結論は今の議論を受け止めて、街づくりの責任者である岡本さんにお話をいただきたいと思います。

岡本 皆さま、ありがとうございました。毎回そうですが、今日も内容が濃くて、皆さまももっと聞きたいと欲求不満の部分や頭の中で消化不良の要素など多々あると思います。ないものねだりをしてもしようがないので、まずはできる範疇の中で銀座も工夫をしながら情報発信していきます。

奥行き要素ではおもしろい路地やいろいろな空間があります。いやあこんな昭和の店が残っているのだという情報です。ただ、来街者の皆さまや街で働いている人間自身が情報を知り得ていない部分がたくさんあります。あるいは今のお話のように、1本おきに歩道があるよ、ここは何メートルの歩道があって楽しく歩けるよ、ここの通りは土日には歩行者専用道路になっているよというような小さい通りもあるのですが、ちゃんとお伝えできていません。フィーが必要などころもあるのですが、公共の空間として使える所がたくさんあります。たとえば、そこでオーナーさんの協力を得て、ピクニックをやりましょうという日があっても結構だと思いますし、社交というのは私も考えていなかったのですが、路上や公共空間で社交ができれば非常におもしろいと思います。

銀座は銀座で知恵をしばりながら、街にいたいことが楽しい街を作っていきたいです。公共空間について考えれば考えるほど、よその街との連携が必要だとつくづく感じます。道路1つでも行政の皆さんといろいろ打ち合わせをしながら、時間帯別の利用を考え進めなくてはなりません。だれも言われませんが、たとえば歩道橋の上は空いているのです。嫌がられている死んだスペースになっています。いろいろな空間が考えようによって出てくる可能性もあります。有効利用はアイデア次第です。皆さまが各街で知恵をしばられて、それをまた銀座のほうに教えていただきながら、われわれも精一杯楽しい街づくりをしたい。安全・安心、伊藤さんには怒られてしまうかもしれませんが、悪意のある人間の、たとえばよからぬビジネスがない、犯罪や悪意がないという意味での安全・安心な街を作りながらやっていきたい。穏やかでいい街で楽しい時を過ごしていきたいと思います。

ぜひ皆さまとは同じネタで何年後かに再度討議ができるのを楽しみにしています。本日はありがとうございました。



スライド 001



スライド 002



スライド 003



スライド 004



スライド 005



スライド 006



スライド 007



スライド 008



スライド 009



スライド 010



スライド 011



スライド 012



スライド 013



スライド 014



スライド 015



スライド 016



スライド 017



スライド 018



スライド 019



スライド 020



スライド 021



スライド 022



スライド 023



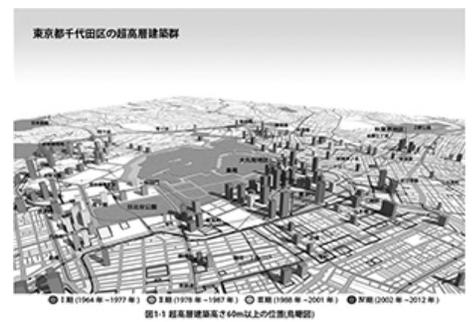
スライド 024



スライド 025



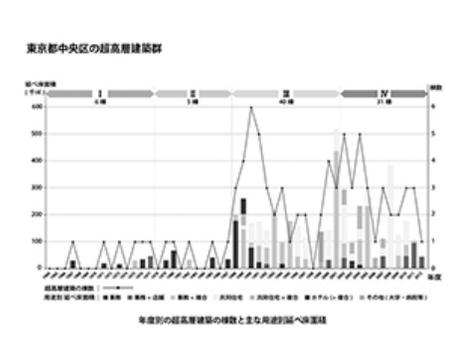
スライド 026



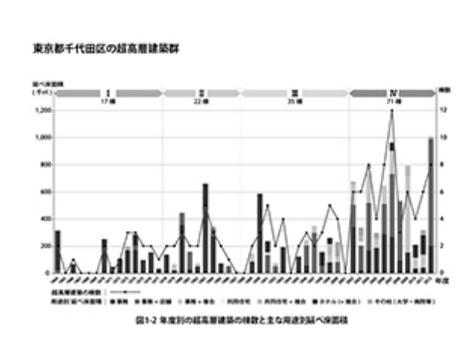
スライド 027



スライド 028



スライド 029

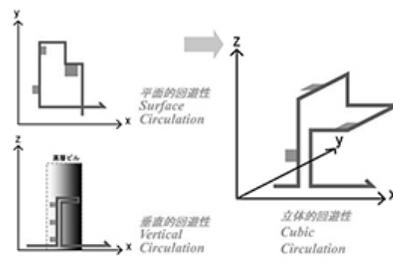


スライド 030



スライド 031

都心地区の回遊性のタイプ



スライド 032



スライド 033

地域を活かす都市戦略と公共空間のデザイン

◆都市デザインマネジメントの賑り所となる戦略の3つの方向性
 巨大都市の方向性：国際化・国際競争への対応
 地方都市の方向性：地域の個性を活かし、伸ばす
 一地方の中核都市の位置づけと戦略の醸し

人口規模	メガ都市 (ex. 東京)	中核都市 (ex. 福岡)	中核都市 (ex. 久米浜)	小都市・町
計画課題	国際競争 地域の文脈・保全			
過去の歴史	都市再生	地域再生		
デザイン 方針	超高層建築だけ？	中核 公共空間	インフラ 建設	自然要素

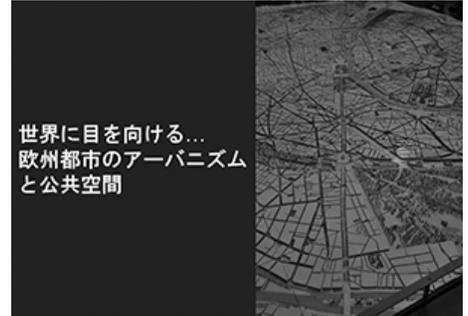
[Hypothetical Understanding]
 Urban liveliness and life styles of high-density and mixed-use environment fitting to the climate and original cultures of each (Asian) city. (Celik, 1994)

This page presented by A. Deguchi and T. Goto in the 3rd Great Asian Streets Symposium 2004

スライド 034



スライド 035



スライド 036



スライド 037



スライド 038



スライド 039



スライド 040



スライド 041



スライド 042



スライド 043



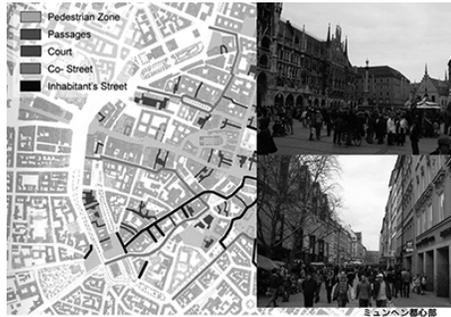
スライド 044



スライド 045



スライド 046



スライド 047



スライド 048



ニューヨーク ポートランド
街区形態比較 (1:100,000)

スライド 049



スライド 050



「Grand Central Partnership」のロゴ
駅が美しく生まれ変わり、前がきれいに保たれ、
緑が豊富になったこのエリアはこの10~20年の
間に不動産価格が驚異的アップ(総獲得
LP)の動きが高まっており、現在2,500~3,000%
の容積率LPが行われている。

スライド 051

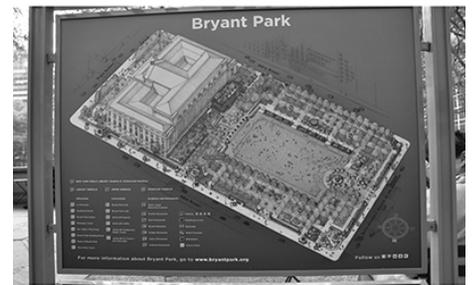


スライド 052

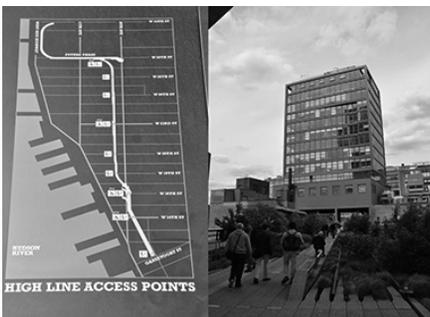


Bryant Park PPS (Project for Public Space) による「Place making」の考え方を実践
Bryant Park Cooperation による運営

スライド 053



スライド 054



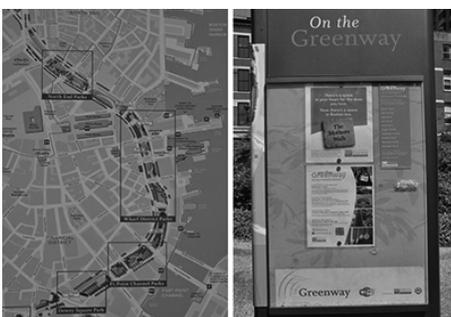
スライド 055



スライド 056



スライド 057



スライド 058



スライド 059



Boston市のBRA(Boston Redevelopment Authority)

スライド 060



スライド 076



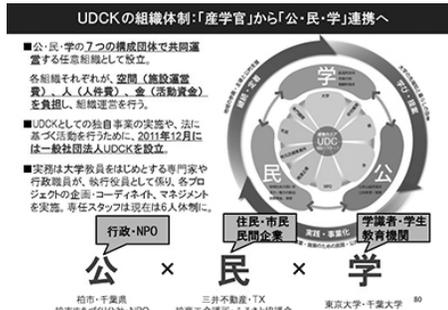
スライド 077



スライド 078



スライド 079



スライド 080



スライド 081



スライド 082



スライド 083

スライド資料 | (三浦 詩乃氏)



スライド 001



スライド 002



スライド 003

2. 東京都心部・歩行者天国

- ① 位置づけ
- ② 空間的特徴 (計画範囲, アクティビティ)
- ③ 変遷

スライド 004



スライド 005

東京の歩行者天国とは？

契機 銀座若手事業主と美濃部都知事の意見交換
 ニューヨーク市5番街の歩行者天国 → 警察省 → 警視庁主導

道路交通法
 '盛り場' = 高密度利用状況下

公安委員会指定による
「特定禁止区域」(1971年)

- 交通公害・事故防止 毎週末実施
- 遊歩・移動円滑化 ※権利: 「道路使用許可」必要



スライド 006



スライド 007



スライド 008



スライド 009

変遷

- | | |
|---|---|
| 第1期(1969-1971年)
美濃部
代表的盛り場地区への導入 | 路上での活動
「遊歩」の楽しみ▼
→ 「銀ぶら」復活
→ 中央通りプロムナード |
| 第2期(1972-1976年)
実施地区の拡大と手法の多様化 | マスメディア・ユースカルチャーとの結びつき▼
→ 原宿・表参道「竹の子族」 |
| 第3期(1977-1995年)
鈴木
地域的象徴的空間としての発展 | 阪神淡路大震災・地下鉄サリン事件
→ 秋葉原サブカルパフォーマンス
通り魔事件 インターネット普及
自己表現活動の収束▼ |
| 第4期(1996-2010年)
石原
実施地区の縮小・廃止 | → 行政+地域主催イベント |
| 第5期(2011年-現在)
河添 | |

スライド 010



スライド 011

3. 銀座の歩行者天国 -継続要因から

沿道への商業集積 / 住宅地とのバッファー
 -歩行者を「もてなす」意識、来街者数維持

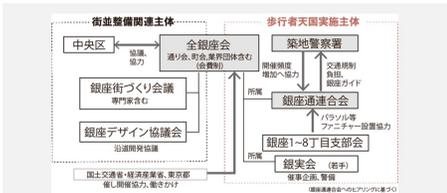


スライド 012

3. 銀座の歩行者天国 -継続要因から

警察まかせにしない運営体制
 当初からパトロール、現在交通規制も負担

「銀ぶら」をキーワードとした街並へ
 沿道建物規模、駐車場の位置



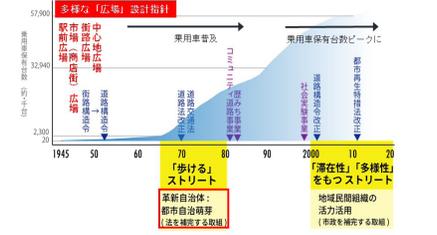
スライド 013



スライド 014

4. おわりに -歩行者天国が担ってきた役割

戦後法制度: 「街路」→ 「道路」への一元化
 指針がない中で『広場的』空間創出



スライド 015

4. おわりに -銀座の歩行者天国のこれから

座り場の見直し
 -沿道: 少しだけ腰かけられる設え (Secondary Seating)
 -路上: 現在のバラッルを補う仮設的座り場



スライド 016

4. おわりに -銀座の歩行者天国のこれから

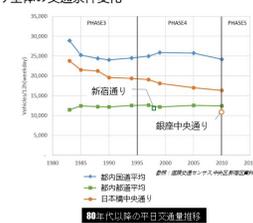
「全銀座」エリアでみた回遊性
 - 周辺地区のオープンスペース考慮、直交する通りの価値



スライド 017

4. おわりに -銀座の歩行者天国のこれから

中央通りの平日自動車交通量減少
 臨海部へのBRT計画
 -中央通り全体の交通条件変化



スライド 018



スライド 001



スライド 002



スライド 003

東京ピクニッククラブの活動

1. 東京のピクニックビリティ調査 (風景、開演時間、売店の質、芝質など)



スライド 004

東京ピクニッククラブの活動

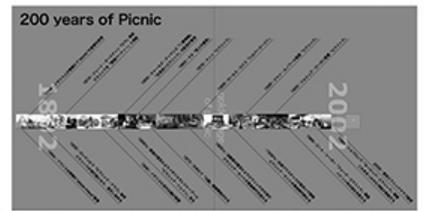
2. ピクニックセットの収集 (120個以上、世界一。)



スライド 005

東京ピクニッククラブの活動

3. ピクニックの歴史研究 (ピクニックは1802年イギリスで発明流行)



スライド 006

知られざるピクニックの歴史

3-1. 起源

1649年、パリ「フロンドの乱」時に発行されたマザリナード文書にPique-Niqueが登場。
「君が僕をピクニックする。僕は君をX Xする。それでお相子」という悪口の意味が起源か。



スライド 007

知られざるピクニックの歴史

3-2. 輸出

1802年3月、社交界の面々がロンドンで「Pic-Nic Club」を結成。寸劇・歌・朗読などを上演。下記の理由で大スキャンダルに。

- ①女性が夜遅くまで騒いでいて閉店している。
- ②フランスの演劇を上演し、メンバーにフランス人がいる
- ③アマチュアが演劇を行うことは違法である

結果、「Pic-Nic」の言葉が流行



スライド 008

知られざるピクニックの歴史

3-3. 転意

屋内の集会だったピクニックは、1802年以降「屋外のレジャー」という意味に転じる。
→1802年6月、公園の前身の「プレジャーガーデン」でのピクニックがきっかけ。
→ワーズワースなど湖沼地方の風景を詠嘆する文化が流行
→王立公園の開放と行楽地化、ラウドンの公立公園運動、菜園の発明などにより公園が公共空間として成立



スライド 009

知られざるピクニックの歴史

3-4. 定着

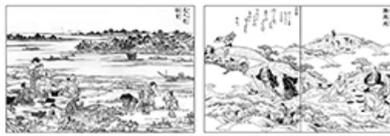
イギリスでは鉄道が発達より、労働者階級も行楽を楽しむ時代。フランスも同様だがピクニックは依然として屋内の社交の意。マネ・モネは「草上の昼食」
アメリカでは①ハドソン川沿いによる大自然の美の礼賛、②WC、プライアントなどの公園運動、③ピクニッククラブの流行。
→自動車普及期の「モーターピクニック」が定着を決定的に。



スライド 010

ピクニックの歴史が教えてくれるもの

- ・公共空間(公園・行楽地)と、それを使いこなす文化が同時に成立するさまを見ることができる
- ・公共空間が都市に住む者の権利として勝ち取られていく様子がよく分かる
- ・社交・食・自然に対するヨーロッパ(+日本)の考え方が分かる



スライド 011

東京ピクニッククラブの活動

4.



スライド 012

ピクニック15の心得



スライド 013

東京ピクニッククラブの活動

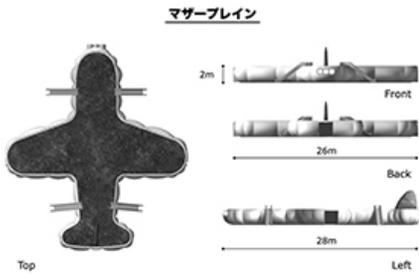
5. ピクニックによるまちづくり (神田、船の葉、ニューカッスルゲイツヘッド)



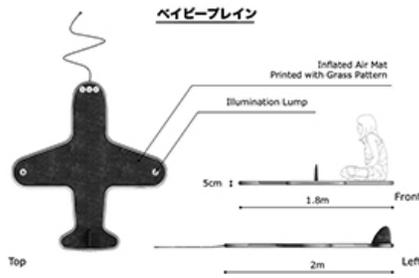
スライド 014



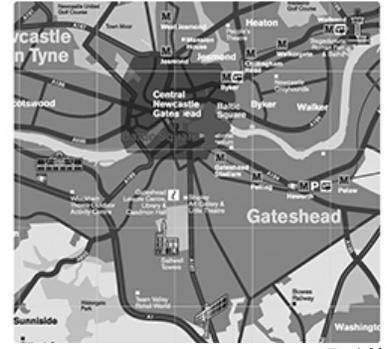
スライド 015



スライド 016



スライド 017



スライド 018



スライド 019



スライド 020



スライド 021



スライド 022



スライド 023



スライド 024

ピクニックコンテスト

最も重要なイベント
参加を募るためにメインコピーも「Bring Your Own Picnic」に



WIN THE "PICNIC OF THE YEAR" CONTEST

TFC plans special events throughout the 31 days of PICNICKERS such as "Soyuz from the Air" and "Japanese Tea Ceremony". On the last day, August 31st (Friday Monday), a limited SALTWELL and MOTHERPLANE will join together at Gateshead Quays to host a picnic contest that will select the "Picnic of the Year". The winning group will be awarded with a heavy granite hanger of fantastic local produce.

Aug 25 BOL

スライド 025



スライド 026



スライド 027



スライド 028

盛りだくさんのワークショップ



スライド 029

メニュー開発



スライド 030

グッズ開発



コースター

缶バッチ

ステッカー

スライド 031



Newspapers

スライド 032

ピクノポリスまとめ

- ・アートには風景を変える力がある
→風景を積極的に「使い」、市民のシビックプライドにつなげる
- ・ワークショップ、教育、地域価値のマッチングがメイン
→ニューカッスルではアートはコミュニケーションツールである
- ・プログラムのデザインを評価する土壌がある
→個性的でなければ他地域に展開できない。だからこそ「プレミア」を。
- ・異人として振る舞うこと
→10日間の特殊な時間。「旅」のテーマを内包し、地域を発見していく。



Royal De Luxe/Sultan's Elephant

スライド 033



ピクノポリスヨコハマ(2009)



スライド 034



ピクノポリスシンガポール(2010)

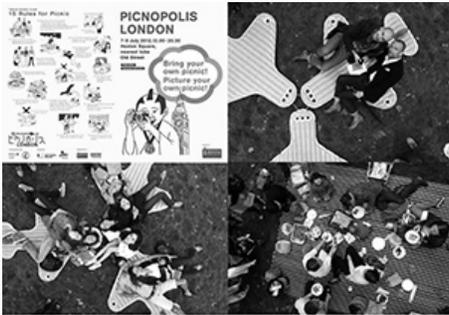


スライド 035



ピクノポリス大阪(2011)

スライド 036



ピクノポリスロンドン(2012)

スライド 037



ピクノポリス福岡＝おそとりピングコンテスト(2013)

スライド 038



スライド 039



スライド 040



スライド 041



スライド 042



スライド 043



スライド 044



スライド 045



スライド 046



スライド 047



スライド 048

ピクニックの実践が教えてくれるもの

- ・重要なのはイベント 設計者/主催者の創造性ではない。重要なのは参加する人々の創造性。
- ・言い換えれば「人々が自由に過ごすことができる」セットづくりに徹するだけでよい
- ・「そこからどんな文化が生まれたか」を長期的な評価軸にするべき



「LOVE TOKYO 青山・原宿」、平野敏人、1982



「銀座サンデー通り」、浅川久蔵、1992

スライド 049

Think your own picnic!



終わり

スライド 050



スライド 016

対象地
池袋駅東口
グリーン大通り



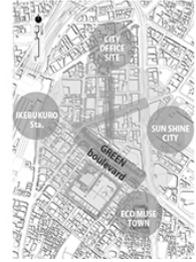
スライド 017

グリーン大通り
(GREEN boulevard)
の概要

道路延長440M

最大幅員50M
・車道20M (最大)
・歩道30M (最大)

通行量
約1万人/日



スライド 018



日常のグリーン大通り (2014年10月)

スライド 019

グリーン大通り周辺のエアーマネジメント経緯

- 2011年3月 現庁会周辺まちづくりを考える会発足
- 2014年3月 現庁会周辺まちづくりビジョン策定
- 2014年7月 現庁会周辺まちづくりビジョン連絡会発足
- 2014年10月 オープンカフェ社会実験実施
- 2015年5-6月 オープンカフェ社会実験・GREEN BLVD MARKET実施
- 2015年10月 オープンカフェ社会実験・GREEN BLVD MARKET実施
- 2015年10月 グリーン大通りエアーマネジメント協議会 (GAM) 設立
- 2016年4月 国家戦略特区・国家戦略道路占用事業 内閣総理大臣認定

スライド 020

- 2014年10月 オープンカフェ社会実験実施
 >>行政主導のオープンカフェ体制構築、店長会
 >>オープンカフェ什器、デザイン、コンセプト
- 2015年5-6月 オープンカフェ社会実験・GREEN BLVD MARKET実施
 >>物販特化型マーケット (野菜、雑貨中心)
 >>アルコール解禁
 >>2ヶ月間、毎週土日にマーケット開催
 >>バンダージ (リアカー) 制作
- 2015年10月 オープンカフェ社会実験・GREEN BLVD MARKET実施
 >>飲食特化型マーケット
 >>夜 (20:00まで) 開催
 >>パークレット、ハイカウンター、照明、飲食設備
 >>出店者はオール池袋
 >>実行委員会 (民間) 主導の体制へ移行

スライド 021



スライド 022



スライド 023



5Mの歩行空間を確保

スライド 024



社会実験実施中 (2014年10月)

スライド 025

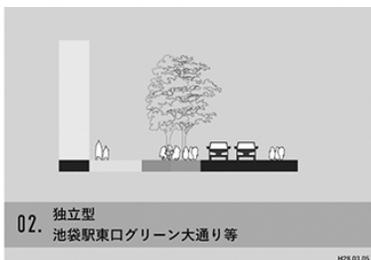


スライド 026



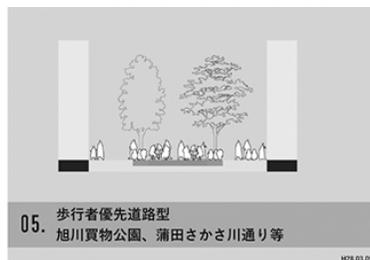
01. 地先型
うめきた、横浜日本大通り等

スライド 027



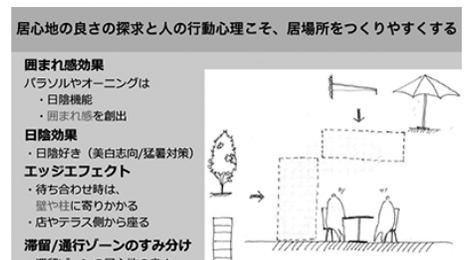
02. 独立型
池袋駅東口グリーン大通り等

スライド 028



05. 歩行者優先道路型
旭川買物公園、蒲田さかさ川通り等

スライド 029



居心地の良さの探求と人の行動心理こそ、居場所をつくりやすくする

囲まれ効果

パノラマやオーニングは
・日陰機能
・囲まれ感を創出

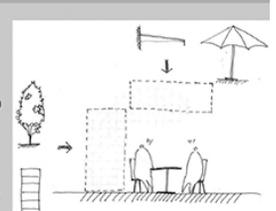
日陰効果

・日陰好き (美白志向/猛暑対策)

エッジエフェクト

・待ち合わせ時は、
壁や柱に寄りかかる
・店やテラス側から座る

滞留/通行ゾーンのすみ分け
・滞留ゾーンの居心地の良さ



スライド 030



スライド 031



スライド 032



スライド 033



スライド 034



スライド 035



スライド 036



スライド 037



スライド 038



スライド 039



スライド 040



スライド 041



スライド 042



- ・交差点から3mの範囲
- ・電話ボックス/バス停前
- ・ビルの駐車場動線 (ビルの前)
- ・歩行者通行帯 (=3m)
- ・バリアフリー点字ブロック
- ・沿道ビル・店舗の意向

スライド 043

道路空間活用やることリスト

- ・企画書作成・コンテンツ整理・コンセプト決定・CIカラー決定・イメージ共有
- ・行政合意形成 (担当課、道路管理者→部課長→市長・副市長)
- ・商店街・町内会合意形成
- ・警察協議・合意形成
- ・保健所許可 (食品衛生許可/住民祭場)・消防届 (飲食の場合)
- ・沿道ビル・地権者合意形成
- ・出店者募集・調整・選定・出店料検討
- ・資金調達・会計

立ち上げ直前期間にやることが多い!

- ・沿道テナント募集
- ・倉庫の確保 (期間中・期間外)
- ・電源・熱源確保
- ・警備員・調査員・アルバイトスタッフ調整
- ・PR (プレスリリース/WEB/FACEBOOK/チラシ/フリーペーパー)
- ・交通量調査・アンケート調査・アクティビティ調査
- ・決算報告
- ・終了報告 (行政/商店街/町内会/警察/出店者...)

スライド 044

道路空間活用の具体的制約

- ・即日設置・撤収 → 置きっぱなしにできない
- ・緊急車両の動線確保
- ・非常時に2人で運べるものでないと難しい → パークレットの具体的制約
- ・倉庫の確保 (地域内にできれば理想) → 地域外だと運搬費発生 (1日単位!)
- ・備品レンタルはチップが質になり、購入には良質になるが倉庫が必要
- ・燃料 (発電機・ガス) に慎重
- ・照明・光源は、自動車の視界に入ってはいけない

制約リスト・突破リストを事例担当者同士が共有を!

- ・沿道店舗とのパッキング (飲食・物販) → キッチンカーだとやりやすい
- ・食品衛生許可の飲食設備 (電源、給排水)
- ・公金単価と活用実費とのギャップ
- ・警察の道路使用許可の責任・許可範囲が不明確 (地域によって異なる)
- ・1日のイベントでは、広告や協賛等資金調達が難しい
- ・天候 (気温、風)

and more...

スライド 045

今後の道路空間活用の発展のために①

- ・ハード整備のノウハウはあるが、空間活用のノウハウ不足
→業界・学会もなく、マーケット（市場）になっていないため、多領域・他分野の組合せで成り立っている。
(EX: 造作・レンタル事業、人材育成、資金調達)
- ・道路空間活用と都市交通がセットになっていない
→道路交通管理者（警察）は交通の専門家ではないが、NYC市は交通局が道路空間活用を主導
- ・道路占用許可は特例があるが、道路使用許可に特例がない。
→道路使用許可（警察）の責任範囲を解除する必要がある
→特例の規制緩和（時限的）から活用を誘導する積極的な都市計画へ
(EX: アクティブゾーン、フレキシブルゾーンの都市計画への実装や広場法の制定など)

スライド 046

今後の道路空間活用の発展のために②

- ・各地が活用実験・活用の実践事例を積み重ねていく
- ・事例担当者が繋がって、実践事例の経験・知見を共有
- ・ムーブメントにし、世論を変えていく
- ・イベントや新しいネタばかりに偏らず、日常的な人々が居場所になるような空間活用を！
- ・かつ大胆に、ダイナミックに、人をひきつける魅力ある活用シーンを！

スライド 047

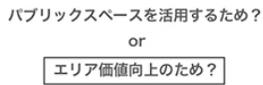
アクティビティデザイン（パブリックスペース活用）の提起

既存空間のパブリックスペース活用	ハード整備セットのパブリックスペース活用
今ある場所をどのように活用するか？	ハード整備と共に、どのようにパブリックスペースを仕込むか
既存組織との合意形成 → チーム構築	使い方や方向性を考えるワークショップ
活用実践による仮説・検証	使い方の練習やマネジメントチームをつくるための活用実験
さらなるアクションやハード整備への喚起	管理・活用体制の構築/組織組成 (広場条例や制度整理)
	活用・実践

スライド 048

アクティビティデザイン（パブリックスペース活用）の提起

何のためにパブリックスペースを活用するのか？



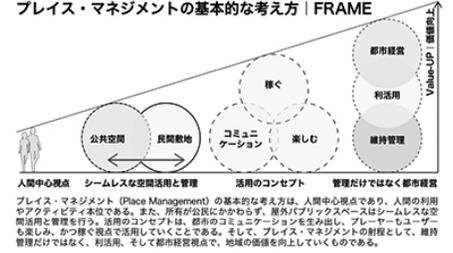
スライド 049

**賑わいから
経済性とアクティビティへ**

空間を居場所に変える
プレイス・マネジメント

スライド 050

プレイス・マネジメントの基本的な考え方 | FRAME



スライド 051