

クリエイティブなまちづくりと都市政策の連携 ～アフターコロナの公共空間デザインと利活用～

日本都市センターでは、2020年10月2日に第23回都市政策研究交流会を標記のタイトルにて開催した。新型コロナウイルス感染拡大防止のため、対面形式での講演・ディスカッションを、オンライン（Zoom）で同時配信し、会場では8名、オンラインでは約100名が参加した。本稿は、同交流会の講演・ディスカッションの概要をまとめたものである。

プログラム

基調講演	東京大学大学院工学系研究科 都市工学専攻准教授 村山顕人氏	クリエイティブなまちづくりと都市政策の連携
話題提供①	国土館大学理工学部 まちづくり学系講師 西村亮彦氏	ポストコロナの都市と道路空間の再編・利用
話題提供②	スペースシンタックス・ジャパン株式会社 代表取締役 高松誠治氏	「人」と「空間」の関係に着目した、分析的デザイン検討
話題提供③	一般財団法人おやまちプロジェクト 代表理事 高野雄太氏	「おやまちプロジェクト」
話題提供④	日本大学理工学部 建築学科助教 泉山壘威氏	コロナ後のパブリックスペース
パネルディスカッション		

1 基調講演「クリエイティブなまちづくりと都市政策の連携」 村山顕人氏

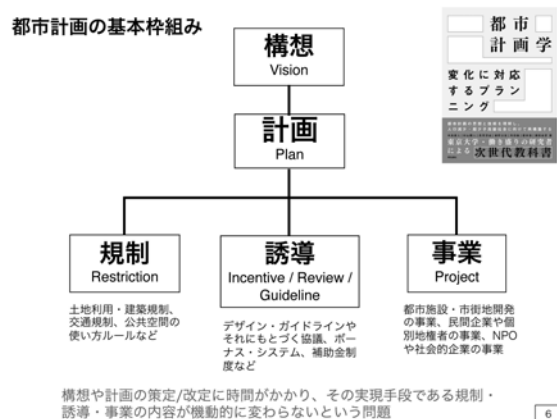
(1) はじめに：「クリエイティブなまちづくり」と「都市計画」

今回の交流会の全体のテーマは「クリエイティブなまちづくりと都市政策の連携」であるが、「クリエイティブな」は「まちづくり」だけでなく「都市政策」と「連携」にも掛かることも考えられ、むしろ「連携」の仕方をクリエイティブにしていくことも重要なのではないだろうか。本講演では一見かけ離れたもののように見える、まちづくりと都市

政策の連携について考えてみたい。

私は東京大学の都市工学専攻で都市計画研

図 1 都市計画の基本枠組み



究室を主宰しているが、都市計画の基本的枠組みを教科書的に表すと図1のようになる。一番上に「構想」があり、その次に「計画」、それを実現する手段として「規制」、「誘導」、「事業」が位置付けられる。時代の変化に対応して実現手段である「規制」・「誘導」・「事業」のあり方は変わっていかねばならないが、まず全体の「構想」・「計画」をつくってから部分を変えていこうとすると時間がかかり、機動的に変化させていくことができない。そのため、最近では地区スケールの実験的な取組みからボトムアップ的に変えていくアプローチが世界中に広がりつつある。

まず地区スケールで様々な実験的な取組みを行い、成功した部分についてはそれを全体のルールに反映していく。こうしたアプローチは都市の実験室、プラットフォーム、低炭素地区、実験室としての生活空間、イノベーションゾーン、実証基盤など様々な呼び方がある。このようなアプローチを意識しながら、草の根的な地区スケールのまちづくり活動と、自治体の公式なプランニングを緩やかに連携させることにチャレンジしてきた事例として、名古屋市錦二丁目のまちづくりについて紹介したい。

(2) 名古屋市錦二丁目の事例

錦二丁目は名古屋市の都心、名古屋駅と栄地区の中間に位置しており、かつては繊維問屋街として栄えていたが、繊維問屋という産業が大きく転換し、街自体も衰退してしまった。繊維問屋街とは別の価値を持った町として再生させたいという地元の事業者や地権者

の思いから、まちづくり協議会が作られ、ビルのリノベーションや、まちづくり憲章の策定といった活動が行われていた。

こうした活動が盛んになるにつれ、地区全体としてのビジョン、まちづくり構想が必要になり、私はこのまちづくり構想をつくる段階から関わるようになった。それまで抽象的な議論が続いていたが、畳二畳分の地区の模型を作りそれを目の前にして議論を始めると、具体的な場所をどうしようという議論になり、約3年間かけて2030年を見据えた長期的な構想をつくった。この構想はまちづくり協議会が独自に作ったもので、行政の位置づけは全くないものであり、作った当初は意味がないのではないかと言われたこともあったが、活動を通じて徐々に実現するという展開をしていることが、特徴的である。

具体的な取組みの例として、名古屋大学のプロジェクトと連携した「都市の木質化プロジェクト」を紹介したい。現在の日本の森林は人工林が増えすぎてしまい、健全な状態を保全するためには木材を切り出して活用していかなければならないが、建築のインテリアや家具だけでは十分でないので、公共空間で活用できないかという森林学の専門家の要望に対して、まちづくり活動の中で活用法を検討し、錦二丁目の空間において実践した。

海外ではパークレットという道路にデッキのようなものを置いて人間のための空間にする取組みが盛んで、これを錦二丁目でも真似したかったが、当時は道路占用に対して行政や警察の理解を得るのが難しかったため、民間敷地にウッドデッキを設置した。またウッドデッキによる歩道拡幅は道路空間再編

の社会実験として実施した。

このように地区独自の取組みとして始まったまちづくりは、最近では市の低炭素都市戦略に連動する形で、地区スケールでエコなまちをつくっていくことをめざして活動している。また再開発やエリアマネジメントが周辺で行われるようになり、まちづくり協議会とは別に「錦二丁目エリアプラットフォーム」が設立された。従来は地権者や事業者が主導する協議会を専門家がサポートする形であったが、「プラットフォーム」ではこの街をよりオープンにし、様々な企業や研究機関が新しい技術やサービスを試しながら、イノベーションを起こしていく場としていくことをめざしている。

一方で名古屋市の公式の計画をみると、「都市計画マスタープラン」では『駅そば生活圏』というビジョンが掲げられていたり、「低炭素都市なごや戦略」では市全体としてのCO₂排出量削減の目標のため、政策の一つとして地区の環境性能を向上させるモデル地区を指定し、その地区の取組みをサポートすることが示されていたりする。また「交通まちづくりプラン」では、名古屋市の都心部

は幅員が広い道路が多いが、車道を狭くして歩行者や自転車のための空間にする道路空間再編のプランがいち早く示されている。そのビジョンでは拡幅する歩道をウッドデッキにするような図が示されているが、これは錦二丁目の取組みを受けて私から提案して反映されたものである。

あくまでモデルとしての図であり、錦二丁目で適用すると明言されているわけではないが、大きな方針が自治体の公式な計画に位置づけられることは、地区のまちづくりを進めるうえで強力なサポートとなる。

(3) EcoDistricts の取組み

錦二丁目のまちづくりでは、アメリカのポートランドで生まれたEcoDistrictsという方法論を参考にしている。一般的にスマートシティやスマートコミュニティと言われる取組みの多くは、大規模再開発の地区において最先端の技術を導入しているものであるのに対して、EcoDistrictsは普通の既成市街地においてエコなまちを作る事を目標としたものであり、地区スケールから取り組むというコンセプトは日本の参加型まちづくりの考え方と相性が良いと感じ、研究を進めている。

「地区スケール」とは具体的にどのくらいの大きさかという点、「素早くイノベーションを起こすのに十分な小ささ」であり、「意味のある影響をもたらすのに十分な大きさ」である。錦二丁目は16ヘクタールであるが、他の事例ではこれより大きいところも、小さいところもあるようだ。EcoDistrictsの取組み（ロードマップの概略）は、関係者を集めて「組織化」することから始め、まちを

図2 錦二丁目における取組み



エコにしていくための「手法・戦術」を検討し、「資金を確保」し、ハードやソフトのプロジェクトに移る。

EcoDistricts の取り組みの経験が蓄積され、一般化された成果として、エコなまちをつくるための共通言語として「EcoDistricts プロトコル」というものが2016年に作られ、それに基づいた認証が行われるようになっていく。「プロトコル」で示されている「エコ」として重要視する項目としては、環境的な持続可能性だけでなく、社会的・経済的な持続可能性、公正、レジリエンス、気候といったことも意識されている。

具体的な事例として、アメリカ・ペンシルベニア州のミルベールという地区のMILLVALE ECODISTRICT PIVOT2.0という計画を紹介したい。この計画では、重要なテーマとして人間の生存に必要なエネルギー・水・食料を最初に掲げている点が、現代的であり、ユニークである。行政の計画であれば、土地利用、景観、住宅といった要素から考えるのがオーソドックスな方法であるが、ここでは人間として重要な要素をテーマとして設定し、そしてテーマごとのプロジェクトが空間に示された図面が作られている。

例えばエネルギーでは、できるだけ地域で発電し、地域で使うことが謳われている。アメリカの場合、広域的な電力システムが脆弱で停電になることがしばしばあり、非常時に対応する必要があること、また環境面からは再生可能エネルギーを地域でつくることも重要であり、町はずれに比較的大きなソーラーファームをつくったり、建物の屋上にソーラーパネルを設置したりして、これらをス

図3 EcoDistricts の共通言語と認証制度

EcoDistricts の共通言語と認証制度



マートグリッドを構築して地域で使えるようにしている。

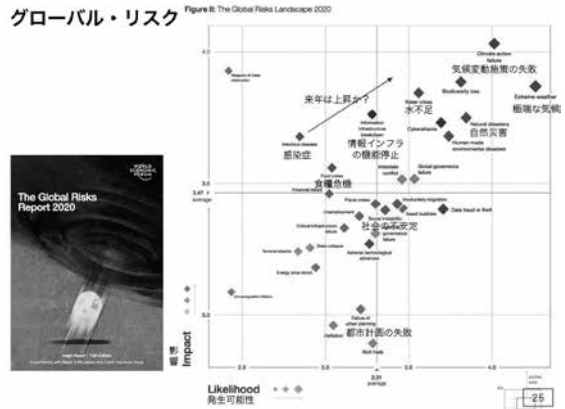
食料については、地域に隣接した果樹園や、地域内の空き地を畑にして取れた作物を、地域内のレストランで使うとされているが、単に空き地の活用だけが目的ではなく、経済的に豊かでない家庭の子供たちが、ファーストフードやお菓子ばかりを食べていて新鮮な野菜をほとんど食べられていないという問題に対して、野菜を育てたり、レストランで調理して食べさせるといった、社会的包摂の側面も持ったテーマである。

この他にも水、大気汚染、モビリティなど様々なテーマで環境的な性能を高めるプロジェクトが行われているが、いずれも環境だけでなく、社会的、経済的な持続可能性を意識したものである。更にこうした取り組みで地区の価値が上がることはよいことであるが、一方で家賃が高騰してこれまで住んでいた人たちが住み続けられなくなってしまうことは問題であるので、アフォーダブル（適正な家賃の）住宅など多様な価格帯の住宅を供給し、社会的公正を担保することも、社会的格差が顕在化しているアメリカにおいては特に

図4 MILLVALE ECODISTRICT PIVOT2.0



図5 グローバル・リスク



重要なことである。

(4) 都市が直面するリスクと COVID-19

ここまで地区スケールのまちづくりを中心に話をしてきたが、ここからは大きなスケールの都市政策における、これからの目標と、リスクへの対応について議論したい。

2015年に国連で持続可能な開発目標(SDGs)が採択され、2030年に向けた国際的な共通目標として17の目標が掲げられた。この中では11番の「都市と人間の居住地を包括的で安全、レジリエントで持続可能にする」が私の専門分野にもっとも関連が深いところであるが、他にも関わってくるところは多い。

めざすべき目標が示される一方、世界の都市がどのようなリスクにさらされているのかということも、世界経済フォーラムから「グローバル・リスク」として示されている。リスクの発生可能性と、発生した場合の影響の大きさとで分類すると、極端な気候と自然災害、気候変動政策の失敗といった項目は発生可能性も高く、影響も大きいものとして位置づけられている。また情報インフラの機能停

止といった突発的な事象は、発生可能性は低いけれども影響は大きいものである。感染症については、コロナ禍以前に作られたレポートでは発生可能性が低いものとして位置づけられているが、今現在このレポートをつくる場合は大きなインパクトがあるものとして位置づけられることになるだろう。

こういったリスクに対して、都市はレジリエントであるべきだが、「レジリエント」という言葉は日本語に訳しづらい。ロックフェラー財団の定義によれば、「都市がレジリエントであるという事は、いかなる進行性のストレスや突発性のショックがあっても、都市内の個人、コミュニティ、組織、事業者、システムが生き残り、適応し、成長する能力である」とされている。進行性のストレスは、じわじわと長期にわたって影響してくるストレスで、社会的つながりの欠如や不平等、大気汚染、食料セキュリティ、住宅のアフォーダビリティと質、インフラの老朽化、健康と幸福の低さなどがある。突発性のショックは、災害やテロ、サイバー攻撃などが挙げられ、この中にCOVID-19のようなパンデミックの事例も含まれる。

図6 都市の「密度」の考え方

COVID-19の流行と都市の「密度」の問題



図7 コペンハーゲンの計画

気候変動に適応するコペンハーゲンの計画



COVID-19の流行と都市の密度の関係について、一言述べておきたい。東京のような大都市で感染が拡大しているため、高密度の都市はダメなのではないか、コンパクトシティ政策は見直すべきではないか、といった意見があるが、都市における密度には様々な側面があり、丁寧に捉える必要があるだろう。

ニューヨークのCHPCという組織が出したレポートによれば、都市の密度には以下の4つの側面がある。1つ目は居住人口密度で、1ヘクタール当たり何人居住しているということで、都市計画の基本的な指標である。東京などは当然ながらこの密度が高いわけだが、これだけで感染症が広がるかと言えばそれほど短絡的でもない。2つ目は内部居住密度といって、住宅・住居ごとの密度である。シェアハウジングなどで定員を超過して高密度で暮らしている場合、感染が広がりやすいだろう。3つ目は老人ホームや刑務所、ホームレス・シェルターといった施設の居住密度である。こういった施設は狭いところに多くの人々が居て、かつ3密状態になりやすい。4つ目は不特定多数の人が集まる公共空間や職場の密度である。居住人口密度が低い

田舎であっても、会議室やエレベーターの中の密度は都会と同じであるので、単純に居住人口密度だけで議論するのは適当ではないだろう。

(5) まとめ

このようなグローバル・リスクや世界共通の目標にはどのように対応していけばよいだろうか？結論としては、本セミナーのテーマでもある街区や地区スケールのクリエイティブなまちづくりを通じて、大きな課題に対応していくしかないと考えている。

事例をいくつか紹介する。気候変動の影響で局所的な大雨が降るようになり、都市の土地が低いところに水が溜まる、内水氾濫がおきやすくなっているが、東京では例えば環状七号線の地下に巨大な貯水タンクを作って対応する事業が行われており、これもまた重要なことであるが、デンマークのコペンハーゲンでは、街区内の道路に植栽帯を作って雨水を吸収させたり、氾濫時には道路の中央部分が水路のように機能するような構造が提案されている。雨水マネジメントのための機能であるが、平常時は歩行者にとって豊かな空間

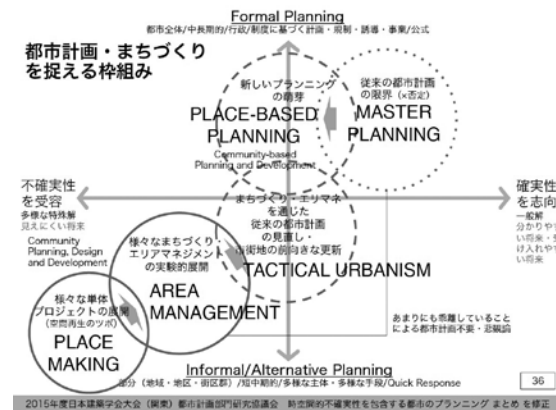
が作られている。

このほかにも、パリ市長が提唱している「15分生活圏」など、地区の単位で生活の機能を整えるとともに、環境への配慮、社会的包摂など様々な課題を複合的に解決していく方法が、特に COVID-19 の流行後の世界では特に重要になっていくのではないだろうか。

最後に、都市計画・まちづくりの制度のイノベーションについて、お話ししたい。図8は数年前に建築学会の都市計画部門の研究協議会での議論をまとめたものになる。横軸は確実性 - 不確実性に関する軸で、右側は確実性を志向するもの、例えば10年後には人口が何人増えるので住宅用地がこれくらい必要だから、ニュータウンを作りましょう、といったわかりやすい一般解を示すことができるものである。左側は不確実性を受容するもので、まさに現在の都市は将来どうなるかわからず、一般解を示すことができないので、特殊解を探していくという状態にあると考えられる。

縦軸は Formal - Informal という軸で、上側は、行政が都市全体を対象に中長期的な視点で計画を作って事業を展開するという、冒頭に述べたオーソドックスな都市計画の領域である。下側は、多様な主体が都市の一部を対象に短期的な視野で様々な手段を使いながら機動的に活動するという領域である。従来の都市計画は右上に位置付けられ、本セミナーでこれから話題になるプレイスメイキングやエリアマネジメントといった取組みは左下に位置付けられるだろう。後者の取組みが最近では盛んにおこなわれていて、都市の活性化のために期待されている部分が多い

図8 都市計画・まちづくりを捉える枠組み



が、従来の都市計画が全く不要になったかというとはそうではないだろう。この図の左下と右上のように、最近活発な活動と従来の都市計画があまりに乖離してしまっていることが問題であり、従来の都市計画 (Master Planning) は少し左側 (不確実性を受容) に寄せて、Place Based Planning といった形の計画の作り方を模索しなければならない。また実験的なまちづくりの取組みも、いつまでも実験をしているのではなく、制度の改正や計画への反映に対する意識付けを持つことが求められるだろう。このような枠組みで都市計画に関わる制度をイノベーションし、「クリエイティブなまちづくり」と「都市政策」を結びつけることができるのではないだろうか。

2 話題提供①「ポストコロナの都市と道路空間の再編・利用」 西村亮彦氏

(1) ウォークラブルなまちづくりと道路空間再編

近年、都市計画行政の分野では「ウォークラブルなまちづくり」が注目を集めており、並行して道路行政の分野でも歩行者中心の道路

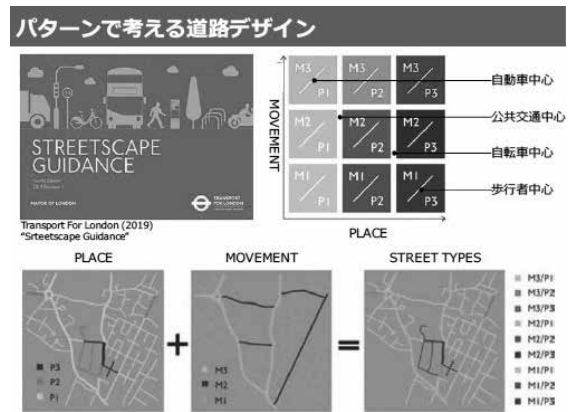
構造を可能にする道路法の改正が行われ、人間本位の道路空間のデザイン・マネジメントがますます重要になりつつある。そこにコロナウイルスの感染拡大によって、道路占用許可の特例が出るなど、ウォークラブルなまちづくりや道路空間の利活用はより推進される環境にあると感じられる。

私は、前職（国土技術政策総合研究所）では各地の道路空間再編の事例を集め、事業を進める上での課題やデザインのポイントなどを技術資料としてまとめたり、研究では世界各国、特に欧州や中南米における道路空間再編の事例を調査したりしており、本日はその事例を中心にお話をしたい。

そもそも道路空間再編とは何かというと、歩行者、公共交通、自転車、自動車の優先順位を決めて、それに即した道路空間の再配分、リデザインをしていくことになるが、これは道路の交通のための機能（リンク）と場所としての機能（プレイス）の再配分と捉えることができる。

リンクとプレイスというコンセプトは、イギリスのピータージョーンズという人が提唱したものである。例えばリンク機能、プレイス機能をそれぞれ三段階に設定し、この街路はリンク機能3、プレイス機能1の自動車中心の空間構成、この街路はリンク機能1、プレイス機能3の歩行者中心の空間構成といった具合に、機能に基づいた設計・デザインの考え方が、実際に各国のデザインガイドラインに採り入れられている。また、具体的な設計においては、歩行者の安全を確保することが課題となり、そのためには歩車共存／分離の設えと車両通行速度の抑制が重要である。

図9 パターンで考える道路デザイン



歩行者と自動車が共存する（歩車共存）ときのコンセプトとして、シェアド・スペースが欧州を中心に注目を浴びている。

(2) 欧州におけるシェアド・スペースの潮流

シェアド・スペースはオランダで生まれたコンセプトであり、自動車の走行空間と歩行者の滞留する空間の境目を設けない舗装パターンや、信号機や交通標識といったデバイスが一切ないような空間に象徴されるように、歩行者と自動車の分離（セグリゲーション）から統合（インテグレーション）に大きく設計の考え方を転換したものである。

シェアド・スペースを日本で導入しようとすると、道路構造令などの制約の中で安全性を担保する工夫が求められ、ハードルが高い。安全性に対する議論は欧州でも同様にあり、初期に導入した事例の中には事故件数の減少が認められるものもあるが、特に視覚障害者の安全性の確保に対する議論などから、試行錯誤の中で様々なデザインが模索されている状況である。デザインの中で重要な要素である舗装のパターンも、全面を同じ舗装パターンで統一するもの、両側と中央で異なる

図 10 多様なシェアド・スペースのデザイン



パターンとするものなど、様々である。

イギリス・ロンドンでは交差点すべてを広場化してしまうような事例や、自転車の走行レーンに対応した変形の交差点などもある。オランダでは、歩車道空間が一体化した中に無防備にオープンカフェが設置されている例もある。これが良いか悪いかは別として、コロナ禍の中で屋外空間の利用が進む中で、道路空間における場所の機能と交通の機能を見直した実験的なデザインを考えなければならないのではないだろうか。

(3) 中南米の都市における道路空間再編事例

ここからは、私が調査してきた中南米の都市における事例を紹介したい。

・ブエノスアイレス

ブエノスアイレスはアルゼンチンの首都で、人口は約 306 万人、2009 年にサステナブルモビリティプランを都市戦略として打ち立て、地下鉄や BRT、シェアバイクなどの整備に力を入れている。2012～2015 年に旧市街のマスタープランが作られ、公共交通の戦略と連携しながら、都市再生が行われてきた。

図 11 ブエノスアイレスの計画エリア



マイクロセントロと呼ばれる旧市街の再生プランでは、道路空間の再配分が中心的な事業に位置付けられている。従来の車中心で路上駐車が多かった街路を、シェアド・スペース型の歩行者空間へと転換させるにあたり、デザインマニュアルを策定し、各街路の改修に適用されている。

各街路のデザインは多様であるが、自動車の速度を時速 10km 以下に制限したり、許可車両以外は 11 時から 16 時の間は通行できなくするなど、大胆な自動車の締め出しを行っている。そうしたことを可能にしているのは、広域的・面的な交通戦略・プランニングと連携しているためであると感じられる。

ブエノスアイレスでは、いくつかユニークな事例もある。Av. Corrientes という、メインストリートは、もともと 4 車線の一方通行の道路で、周辺には劇場が集積しており、夜間の歩行者通行量が多い道路である。これまでも年に一回イベントとして歩行者専用化がなされてきたが、その経験を基に、中央分離帯を設け、夜間に限って半分の 2 車線を歩行者専用化するという取組みがされている。

図12 ミクロセントロの道路空間再編事例



図13 Av. Corrientes の歩行者空間化



・メキシコシティ

メキシコの首都、メキシコシティは東京に次ぎ世界第2位の巨大都市であるが、中南米の都市に共通する課題として自家用車の依存率が高く、過去3代の市長にわたって、新たな公共交通システムの導入、モビリティのシフトを都市戦略として取り組んできた。メキシコシティにおける行政体制の特徴は、そのためにモビリティやパブリックスペース、旧市街の再生を取り扱う特別の部局が立ち上げられ、短期的、場合によっては急進的に事業が展開されてきた点である。日本と異なり、市長が交代すれば役所のスタッフも入れ替わり、民間の設計事務所の経験のある専門家がインハウスで事業を推進している。

具体的な空間整備の内容は、旧市街に点在

図14 メキシコシティの計画エリア



図15 メキシコシティの道路空間再編事例



する広場を整備したり、それらをつなぐように歩車共存型の道路や歩行者専用の道路を整備するというものである。この整備の過程では、村山先生の講演にもあったが、仮設の設備で社会実験を行い、道路空間の再配分における交通の機能のコントロール、場所の機能としてのアクティビティの配置などを試行錯誤しながら、本格的な整備が行われてきた。

ブエノスアイレス、メキシコシティに共通するのは、第一に市全体の交通・モビリティに対する戦略・計画があり、その中に歩行者が最優先であることが明記されていることである。これによって総合的な交通政策と連携して、個別の道路空間における歩行者のための空間整備が可能になる。第二に、旧市街の地区再生のマスタープランに基づいて、点・

線・面を組み合わせることで事業が展開されることである。第三に、特にメキシコの大規模な自治体では、自治体内部の専門部局（インハウス）に専門家がおかれ、事業が展開されていることである。今後ウォークアブルなまちづくりを推進していくうえで、歩行者のための道路空間を整備していくためには、いずれも重要な要素といえるだろう。

3 話題提供② 「人」と「空間」の関係に着目した、分析的デザイン検討

高松誠治氏

(1) 空間の認知と人の行動の関係

私は交通や都市計画を専門とする研究室や、先ほど話題提供された西村さんと同じ景観の研究室などに所属した後に、イギリス・ロンドンに留学してスペースシンタックスという理論を学んだ。そのまま現地のスペースシンタックス社に就職し、5年ほどロンドンで過ごしたあと、2006年に日本に戻ってスペースシンタックス・ジャパンを立ち上げ、空間認知・行動と空間のレイアウトに関する分析的な都市デザインの仕事をしてきた。本日はその仕事を紹介しつつ、人と空間の関係性についてお話をしたい。

まず、空間を変えると人の動きが変わること、つまり、空間配置による人の認知・行動の違いをよく理解しなければならない。図16は、分棟形式の商業施設である。人は棟を行き来して買い物をするため、出入り口から出入り口へと移動する。その間には道路があり、低木植栽があつて横断しないようにしているが、人はそれを乗り越えて、道路を横断している。少し離れたところに横断

歩道はあり、計画としてはそこを横断してほしいわけであるが、迂回しなければならないため横断歩道を渡る人は少ない。皮肉なことに、この経路は、地区で最も人通りが多い場所になってしまっている。これが人の行動の欲求であるが、スマートとは言えないだろう。

他にもこのような場所はたくさんある。例えば銀行の前の空間では、人は自転車を停めたいが、管理者は停めてほしくないため植栽を置く。全く使われない空間が生まれる一方で、歩道は人で混雑している。あるいは看板を置かないと気づかれないようなところに店舗が立地しているところもある。

オープンスペース・パブリックスペースの事例がこれまで多く紹介されてきたが、ベンチを置けば人が座るようになるかという必ずしもそうではない。図17は高松市の中心部の瓦町駅に隣接した場所であるが、人が一人もいない。これはこの先に行っても何もないために、人が座る必然性がないためである。逆に人が座りたいと思う場所に座るための場所が無い、ということもある。

このような場所に象徴されるように、施設単体では機能的に作られていたとしても、そ

図16 車道を横断する人々



の間のつながりや関係性が機能していない場所が日本には多くあるのではないかと。中村良夫先生はこうした現状の日本の都市空間を評して、「やたらと単語を並べ立てるだけで意味不明の文章を書いたようなものだ」と書かれている。

(2) デザインと場所の価値

デザインというと、一般的には美しい、格好いいといった美的なものだと考えている方も多いかと思われるが、それだけではなく、関係性、つながり、ストーリーをデザインするというのも重要である。そうしたデザインの質は、その場所や空間の価値を大きく変えるものでもある。場所や空間の価値には、不動産価値だけではなく、使いやすいかどうかという利用価値、イメージの良し悪しという意味でのイメージ価値、文化的価値、環境的価値、社会的価値など、様々な価値があり、それらを高めていくためにも都市空間のデザインは重要である。

場所の特性に応じたデザインとして、例えば座るといった行為とそのためのベンチのしつらえも、場所の特性によって変わってくる。

図17 人が座っていないベンチ



一つは駅前のように人が多く行き交う場所であれば、短時間待つために少しもたれる、といった行動が多く、もう一つは商店街の奥まったところにある広場で、わざわざそこに行き行って休憩しようとするような場所である。それぞれの場所に求められる空間の作り方、ベンチなどのしつらえは異なるものになる。

(3) スペースシンタクスの考え方

こういった場所の特性の違いを、人の動きを観察調査することと、スペースシンタクスという理論を用いて空間特性を分析することで、特に「関係」という観点から指標化し、客観的な情報を基にデザインを検討していく。

人の動きの観察調査は、一般的に行われているような、一つの場所で一日中通行量を測定するという方法ではなく、より簡便で効率よく、それぞれの場所の使われ方、特性が理解できる方法を取り入れている。多くの地点の通過交通量を少ないサンプルで測定したり、人の移動軌跡を追跡調査したり、滞留空間で人がどこで何をしているかをプロットしたり、様々な手法があるが、これらはデン

図18 デザインの持つ多様な価値

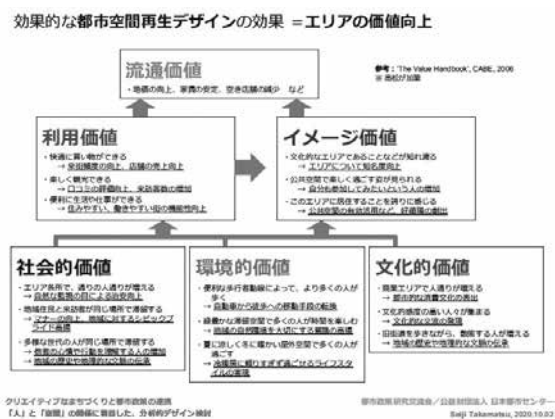


図 19 観察的手法による情報収集の例

観察的手法による情報収集の例

・広場での多様な活動を把握するための代表的な観察的手法をご紹介します。本手法は統計的な結論を得るためではなく、広場で発生する様々な現象を詳細に捉え、それらをわかりやすく可視化することを主な目的とします。

スタディック・ログ：滞留行動の定点観測調査
 広場内で見られる滞留行動の発生状況・行動の様子を、継続的に観察・記録し、一定時間内の滞留者数、滞留時間や活動の発生量を明らかにします。

- 行動の多様性に関して
 - ・長時間滞留している人はどういった活動をしているか？
 - 利用者の多様性に関して
 - ・時刻帯に応じて利用者の属性はどのように変化するか？
- 利用者の多様性に関して
 - ・広場内ではどの場所(座席)の利用が多いか？少ないか？
 - 用途との関係に関して
 - ・近隣の店舗で買ったものを広場で飲食・利用しているか？

スナップショット：滞留者分布の観察調査
 どの場所で、どんな属性の人が、どんな行動をしているのか、瞬間的な滞留行動の分布状況を図面上に詳細に記録します。

- 行動の多様性に関して
 - ・どんな行動が広場のどこで起こっているか？
 - 利用者の多様性に関して
 - ・子供から高齢者まで多様な年齢の人が訪れているか？
- 利用者の多様性に関して
 - ・広場の形状と滞留者の行動パターンは関係が利用されているか？
 - 用途との関係に関して
 - ・広場利用に合わせた店舗の立ち寄っているか？

トレース：移動軌跡の観察調査
 広場内や広場までの歩行者行動の観察調査を行うことにより、歩行者の歩行軌跡・立ち止まり行動を記録します。

- 行動の多様性に関して
 - ・広場を通過する人は、広場内に立ち寄り、逗留しているか？
 - 利用者の多様性に関して
 - ・広場利用にはどのような属性(年齢・性別)の人が訪れているか？
- 利用者の多様性に関して
 - ・広場内にはほとんどの人通りがあるか？
 - 用途との関係に関して
 - ・広場内は他のエリアと比較して人通りが多いエリアか？

ゲートカウント：歩行者通行量のサンプリング調査
 数分間のサンプリング的な人通り量のゲートによって、周辺の多地点において人通り量のデータを収集し、局所的な歩行者の密度を可視化します。

- 利用者の多様性に関して
 - ・広場内にはほとんどの人通りがあるか？
 - 用途との関係に関して
 - ・広場内は他のエリアと比較して人通りが多いエリアか？

出典：国総研「賑わいづくり施策発見」調査 / スペースシンタックス・ジャパン株式会社 2015 国土交通省

マークの建築家・Jan Gehlの著書（日本語訳版「パブリックライフ学入門」）にも紹介されている。

日本では数値の正確さや統計的な有意性などが重要視されることも多いが、それよりもそれぞれの場所がどのような使われ方をしているかを理解すること、また調査したデータを図面上に可視化し、デザインの検討に活かすことが大切であろう。

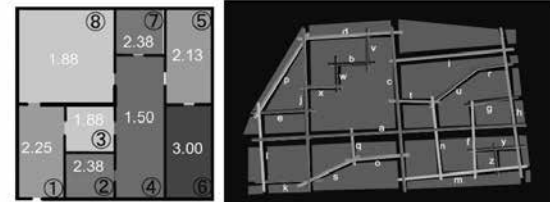
空間の特性の解析手法として、弊社の名前でもあるスペースシンタックスがある。「シンタックス」とは、先ほどの中村先生の言葉で指摘されていた文章の脈絡やつながりといった概念であり、それが空間（スペース）にも必要ではないか、という理論・手法である。スペースシンタックスの基本的な考え方

図 20 スペースシンタックスによる分析

見えていない場所の特性を指標化する。

空間のつながり方
→空間の質・特性

街なかの空間も同じ
→人通りや行動



クリエティブなまちづくりと都市政策の推進
 「人」と「空間」の関係に着目した、分析的デザイン調査
 都市政策研究交流センター/公益財団法人 日本都市センター
 Sapp Takamatsu, 2020.10.02

は、空間と空間のつながり方を数値化しようとするもので、例えば建物の中の各部屋同士のつながり方や、都市空間の中の街路同士のつながり方を、数値化する。ほかの多くの空間（部屋や街路）と近くでつながっている空間は中心性が高く、逆に奥まった空間は中心性が低いといった具合に、指標のグラデーションができる。

中心性の高い空間には人が集まりやすく、逆に中心性の低い空間は頻繁には使われにくい、というように、スペースシンタックスで計算された指標は、実際の人通りや使われ方と関係性があり、これをもとに建築や都市空間の計画・デザインのプロジェクトに活用することができる。

(4) 事例：豊田市における取組み

最後に、愛知県豊田市におけるプロジェクトでの活用例を紹介したい。豊田市駅の駅前ロータリー、バスターミナルの上にはペDESTリアンデッキがあるが、このデッキや駅周辺の公共空間があまり利用されていなかったため、再生するためのデザインのプロジェクトが始まった。デザインを検討するだけでな

図21 豊田市における調査・分析の例



く、空間の活用方法を検討することも同時に行い、スペースシンタックス・ジャパンは空間の使われ方の測定、空間構造の解析の立場から参画した。人通りの分布や移動軌跡、滞留行動の分布を可視化すると、ほとんど使われていない場所や、逆に混雑している場所があることが明らかになった。こうした調査データと空間指標を活用して、デザインや空間の使い方の方向性を議論した。その成果は豊田市のウェブサイト「デザインブック」として公開されている。

全国各地で、公共空間の再生、地区におけるクリエイティブなまちづくりのプロジェクトがあるが、それぞれ多様な関係主体の思惑があり、エリアの価値を高めるために悩んでいることが多いだろう。その議論の中で、今回紹介したような分析的なアプローチによるデザインの考え方は有効なのでないだろうか。

4 話題提供③「おやまちプロジェクト」

高野雄太氏

(1) はじめに：「おやまちプロジェクト」と尾山台について

はじめに、私は世田谷区の尾山台という街

の商店街で商店を営んでいる者で、他の先生方と違って専門家ではないが、尾山台のコミュニティの中で地区スケールのまちづくりの活動を行っている。

まちづくり活動の主体である「おやまちプロジェクト」の特徴は、このように言うと誤解を招くかもしれないが、「地域の課題解決を目的としない」、「明確な目的を持たない」ことである。尾山台における暮らしをもっと豊かにしていきたいという思いを持った仲間が自然と集まって、まちでやりたいことをやっていくというチームである。課題解決を軽視しているわけではないが、街における豊かさや幸せは課題解決をするだけで成り立つのではなく、日々の小さな幸せの積み重ねによって暮らしが豊かになるという側面もあり、そのようなアプローチの活動があっても良いのではないかと考えている。

尾山台は、玉川全圃耕地整理という事業で宅地開発がはじまり、約90年前の昭和5年(1930年)に東急線の尾山台駅が開業してきた、新しいまちである。都心側を見れば渋谷や新宿、品川まで20~30分程度でアクセスでき、また郊外側を見れば高速道路も利用しやすい、非常に便利な立地である。尾山台駅から半径500m程度がまちとしての「尾山台」と認識しており、そこには4つの商店街があり、周りには住宅街が広がっている。商店街は30年ほど前に石畳の舗装で整備され、商店街の景観が地域のアイデンティティとなっている。

より具体的な地域資源としては、一定の人口流入があり、新しく若い世代が多く暮らしている一方、長く暮らしている人たちも活発

図 22 尾山台商店街の景観



で、町会や商店会、PTA といった既存の組織も健全に残っている。自然の資源としては等々力渓谷や多摩川のような緑、水が豊かで、周辺には農地・農家も多い。こうした地域資源を背景として、尾山台では豊かな暮らしがある。

「自分たちがやりたいことをやっていく」ということは、先人たちが積み重ねてきた地域資源によって豊かな暮らしができていくことを、持続可能にしていくということでもある。よりよいまちにするために、これまでの時代はお金をかけて新しいものをつくり、非日常をつくってきたと捉えると、これからの時代は、今そこにある地域資源をいかして日常の小さな幸せを丁寧に作り上げる時代だろうと考えている。この考え方をもとにして、おやまちプロジェクトの取組みは始まっており、これが本日のテーマである「クリエイティブなまちづくり」だと考えている。

(2) クリエイティブなまちづくりの取組み

「おやまちプロジェクト」の取組みは、地元にある東京都市大学、その大学でコミュニティマネジメントを専門としている坂倉杏介

先生と連携して行っている。地元にある大学があるという事も、若い人たちが毎日やってくるという意味で尾山台の地域資源である。

具体的な取組みとして、商店街の歩行者天国の活用がある。現在の商店街は、飲食店やサービスのお店が多くなってしまったが、かつては生鮮品などを対面で売り買いする店が多く、また専業主婦が多かったことから商店街は地域コミュニティの場であった。50年ほど前の写真をみると、歩行者天国の時間は賑やかで、いたるところで井戸端会議が起き、その周りで子供たちが遊んでいるような風景で、これは東京中で見られた風景ではなかっただろうか。自分が子供のころ、歩行者天国は遊び場であったが、いまは歩行者や自転車がただ通行するだけの場所になってしまっている。

このような現状を「もったいない」と坂倉先生と話をして、何か場所を使うことは出来ないかと考えて最初に取り組んだのが、歩行者天国の空間で坂倉先生の研究室のゼミをやったことだった。日本で初めて、歩行者天国で大学のゼミが開かれた瞬間ではないだろうか。その後も坂倉先生に町の人に向けて授業をしてもらったり、毎週水曜日に大学生が

図 23 歩行者天国で行われたゼミの風景



やってきて、歩行者天国の路上に人工芝を敷いてお茶会を開いたり、夏にはプールを出したりして、コミュニティが作られる場に作り替えている。

地域資源が豊富にあるのに、それらがうまくつながっておらず、歩行者天国のようにうまく活用されていない状態であったので、資源同士をつなぎ合わせて、新しい暮らしを生み出していくことが大事だと感じられた。

路上での活動は歩行者天国の活用のみであるが、それ以外にも「おやまちプロジェクト」では様々な活動がある。「デザインプロジェクト」では、小学校の図書室に80人程度の地域のステークホルダーが集まり、まちの歴史を学び、まちを歩いて、未来を構想するワークショップを行っている。ワークショップを通じてこれまでつながっていなかった資源をつなぎなおすことで、何か良いことが起きるきっかけになればと考えている。

商店街にあるワインの専門店に集まって、ワインをコミュニケーションツールに、大人同士の緩やかなつながりをつくる取り組みもある。ただ楽しくお酒を飲んでいるだけに見えるかもしれないが、ここでできたつながりをきっかけに、いくつか新たなプロジェクトが立ち上がったこともある。

徐々につながりが広がってくると、子ども食堂をやりたいという人が現れた。子ども食堂を実施する場所がなければできないので、商店街のネットワークからカフェに声をかけ、月に一回の定休日の日であれば使ってくださいと、快く協力いただくことができた。食堂で使う食材は、周辺に農家の方がたくさんいらっしゃるので、規格外で販売できない

大根などの野菜を提供いただく事ができた。季節ごとに異なる野菜を提供してもらい、カレーを作っている。子ども食堂と言うと小さい子供だけが対象であるようにイメージされるので、だれでも来てもらえるように「カレー食堂」と名付けている。

(3) 「計画的偶然」

いくつか取組みを紹介してきたが、私たちが大事にしているのは、「とにかくやってみよう」ということである。何か新しいプロジェクト、取組みを始めるとき、必ず「ゼロ回目」というものをやる。試しに「ゼロ回目」としてやっているから、上手くいかなくてもごめんなさい、というマインドで集まった人たちが始めてみる、という事が重要である。こうした取組みを通じて、人と人が出会ってつながる場をつくる。これを「計画的偶然」と呼んでいるが、出会いの場は計画的につくり、そこから先に何が起きるかは偶然に身を委ねる。ただし、偶然起きたことを見逃さないという事が大事で、そこから様々なプロジェクトが生まれることがある。

最初は私と坂倉先生の二人で始まったプロジェクトであるが、今では中心に関わるメンバーも増え、組織の枠を飛び越えた幅広いネットワークができてきた。こうした活動が広がっていくことで、まちでの暮らしがより豊かになっていくのではないかと感じている。

5 話題提供④「コロナ後のパブリックスペース」

泉山壘威氏

(1) はじめに

私の専門は、エリアマネジメントやパブ

リックスペースを中心とした都市計画である。都市・エリア・プレイスの3つのスケールで捉えており、都市全体のスケールからトップダウン的に考えていくアプローチ、パブリックスペースやエリアのスケールからボトムアップ的に考えていくアプローチ、両面が重要であると考えている。日本大学建築学科で助教をしているほか、ソトノバやエリアマネジメントラボといった団体で共同代表理事を務め、ソトノバの活動としてパブリックスペースの利活用に関する情報発信などの活動を中心的に行っている。

(2) パブリックライフ

パブリックライフとは、「都市生活」とも訳されるが、都市でくつろぐ日常の場所とライフスタイルのことであり、にぎわいや、一時的なイベントとは違うものと考えている。実際にイベントは盛り上がり・熱量を生むものであるが、イベントがあるのは一年のうち数日で、その次の日は何もないという状況になってしまう。むしろイベントのない日常の約360日を豊かにしていくことが都市を変えていくことにつながるのだと考えられる。

パブリックライフを構成する要素は以下の3種類がある。1つ目は樹木や芝生など、固定的な空間の要素、2つ目は可動の椅子やテーブル、ピクニックシートなど、調整可能な場を構成する要素、3つ目は人の活動そのものであり、人の活動の種類、あるいはその場にいる人の属性（世代や性別など）の多様性が重要であると考えている。

池袋のグリーン大通りで行った社会実験で歩行者交通量とアクティビティ調査を行っ

た。今までの価値観では何万人集客できたかということが重視されていたが、パブリックライフの価値観では、そこに来た人がどのように過ごし、滞在しているかというアクティビティの質を高めていくことが重要であり、そのためには個別の活動の場所、種類、姿勢など詳細なデータの調査が必要となる。またテーブルや椅子の置き方、沿道のお店や歩行者ネットワークとの関係性など、様々な要素との関係性から分析することで、次の段階につなげることができる。

Jan Gehl が述べているように、人の行動には必要行動、任意行動、社会行動の3種類があり、任意行動、社会行動の比重を大きくしていくことが、豊かなパブリックライフのためには重要であろう。

(3) ウォークブルシティと住みやすい都市

そういった豊かな都市の空間を実現するための政策として、現在国交省が推進している「ウォークブルシティ」がある。日本だけでなく、世界各国でも車中心の都市から、人が歩きやすい、歩いて楽しい都市づくりをめざす動きが指向されつつある。日本では、この20年ほどで道路や河川、公園などの公共空間の活用に対する規制緩和が進み、特に2011年以降は制度や協定が整えられ、社会実験や日常的な公共空間の活用に取り組みやすい状況になっている。

重要なのは、制度や予算を使うことを目的にするのではなく、どのような都市をめざすのかという議論の中で、ウォークブル・歩きたくなる街をめざす、ということである。その事例として、オーストラリアのメルボルン

を紹介したい。

メルボルンは、世界で最も住みやすい都市（リバブルシティ）のランキングで常に最上位にある都市であるが、住みやすい都市をつくる一つの要素として、ウォークブルであることが都市の政策・計画で位置付けられてきた。ヴィクトリア州が策定したビジョンである「プランメルボルン」に示された政策のひとつに、「20分圏ネイバーフッド」というものがある。自宅から徒歩で20分、約800mの圏域に公共サービスや住民生活に必要なものを整えていこうという政策で、ウォークブルであることの効果として、健康、経済性、社会性、環境といった項目が挙げられている。

メルボルン市内の計画においては、歩行者ネットワークが持つ効果として、雇用の密度に代表されるような経済効果との因果関係があることが示されている。歩きやすい街を作ることは、経済や雇用につながるということである。

日本でウォークブルな街を作るといったとき、歩きやすいということだけでなく、どのようなまちを作りたいのか、政策の方向性を明確にして、住みやすい、生活しやすいまちをめざす、あるいは商業や都市機能を高めていくために、手段として「ウォークブル」が位置付けられるのではないだろうか。

(4) コロナ禍における道路占有許可

コロナ禍の影響で飲食店が店内で営業できなかつたり、席数が減ってしまうことに対して、世界各地で道路上にレストランの客席を設置する動きがみられる。日本でも、従来は

道路占有許可を得るのに国家戦略特区や、特例の申請に時間がかかっていたところを、コロナ禍の特例として手続きを省略して実施できるようになった。

ソトノバでは、各地でコロナ道路占有許可などの実践が行われているのをマップやリストにまとめている。全国約30自治体で取り組まれているが、商店街が窓口になって申請しているところが多いのは当然であるが、自治体が窓口になっている事例もあり、自治体としてもコロナ禍を災害のようにとらえ、緊急的な対応をしていることがわかった。

実際の道路空間の利用方法としては、歩道の幅員が十分にあるところであれば、特例の期間中は日常的に路上客席を出すことが可能であるが、車道を歩行者天国にしなければならぬところは、毎回の警察との協議が煩雑であるし、車を通行止めにする時間も限られるため、イベント的な実施にならざるを得ない。

(5) ストリート

ここまで話をしてきた都市における活動や、コロナ化における路上客席などの事例はいずれも道路（ストリート）で展開される。海外の事例を紹介すると、道路が狭い日本ではどうすればよいのか、という議論になるが、メルボルンなどでも狭い路地を活用している例もある。歩行者中心の道路空間を実現するためには、都市としての交通戦略が非常に重要なものになる。メルボルンの交通戦略では自動車の速度を落とすこと、また歩行者中心の優先順位の高いストリートを、戦略の中で指定している。

一口に歩行者優先の道路といっても、歩いて通るためのストリートと、オープンカフェなどでたたずんだり、パフォーマーがいたりする場所（プレイス）としてのストリートなど、性格は様々である。性格に応じたストリートの機能・デザインが必要になるだろう。

6 ディスカッション

コーディネーター：村山顕人氏

パネリスト：話題提供者4名（以下敬称略）

●空間の利活用とデザイン

村山：泉山さんへの質問から始めていきたい。「パブリックライフはにぎわいだけではない」ということが印象に残っているが、一方で実際に行われている公共空間活用の社会実験を見ると、どこも「にぎわいの創出」を目標に掲げていて、これはおかしいと感じている。コロナ禍の影響で人が集まってにぎわうということが難しくなっているが、今後どのように変わっていくだろうか。

泉山：以前から、にぎわい至上主義はやめるべきだと考えていた。たくさんの方が都市に集まれば経済が盛り上がるというのはまやかしのようなものだと感じる。コロナ禍で公共空間で行っていたマーケットのようなイベントが中止になってしまったが、日本におけるマーケットはほとんど趣味のためのマーケットで、それがなくなっても生活ができないということはなく、生活に全く関係ないものであったことを露呈してしまった。都市生活を楽しむ、健康や日常的な幸せにつながり、リバブルシティのための公共空間の活用のあり方を、考えなければならぬと感じている。

西村：コロナ道路占用許可特例など、新たに制度ができるとそれを使うことが目的化してしまい、運用の中身は問われないということがありがちであるが、泉山さんが調べられた事例ごとに差があるのだろうか。

泉山：事例ごとの差を詳細に調べられてはいないが、現時点では取組みをできるところとできないところの差が大きい。先ほども紹介した歩道の幅員という空間的な要素と、また道路占用主体となる商店街における合意形成や会員・非会員の店舗の関係など組織的な要素がある。また、コロナにおける道路占用許可の事例が従来の公共空間活用と異なる点は、10～20万人規模の都市での取組みが多いことである。規模が小さい分、行政と商店会、店舗の人間関係、組織的なつながりがあることが、その要因であると考えられる。

●エリアのビジョン

村山：高松さんが冒頭に紹介された事例のように、建物と道路が全く関係性を考慮せずに設計されていると矛盾が起きてしまうため、エリアのスケールで一体的な計画・デザインが必要であろう。新規の再開発などであれば基本計画を立ててから個別の設計をするというプロセスが比較的容易であるが、私が紹介した錦二丁目のような既成市街地で部分ごとに改善していくような場合は難しい。西村さんに伺いたいが、中南米の都市の事例ではマスタープランや地区ごとのプランがあり、その中で街路や広場の再整備が位置付けられているとのことだったが、補足説明を頂きたい。

西村：メキシコシティもブエノスアイレスも、市の公式な計画として旧市街の再生プラ

ンが位置付けられている。特にメキシコでは、地区レベルのプランが、国の都市計画制度として確立している点、計画の中に具体的な事業がリストアップされており、事業が強力に推進される点である。中南米の都市では治安の問題などを解決するためにも、公共空間の整備が戦略的に行われているという印象だ。

村山：日本の都市計画制度にある地区計画では、デザインの要素が弱いため、「クリエイティブなまちづくり」のためにはそのような制度的な議論も必要になるだろう。高野さんに伺いたい、尾山台のまちづくりでは何か公的な計画はあるのだろうか。

高野：基本的にはすべて民間の任意の取組みで、行政の計画への位置づけはない。商店街を石畳で整備した約30年前に任意の中長期的なプランを作ったこともあったが、そのプランの期間は終わり、今はない。おやまちプロジェクトが出来たので、これから計画をつくればと考えている。

村山：泉山さんがプレイスメイキングからアプローチするうえで、エリアの計画・デザインやマネジメントのあり方に対する課題や可能性は何だと考えるか。

泉山：村山先生が紹介された錦二丁目などのように、エリアのビジョンをどのように形作り、関係主体の間で共有していくかが重要だろう。個別の道路や公園の単体で議論していると賛否両論が出てくるが、エリアのビジョンを共有して、個別の空間を手段として活用していくというストーリーが必要である。

高松：豊田市の事例は、市が主導的にかかわったものである。自動車を中心とした街

で、自動車で行きやすい駅前空間になっていたところを、人を中心とした空間にするために、様々な専門家が集められ、プロジェクトが動いているという状況だ。

●総括：コロナ後に向けて

泉山：ウォークブルや公共空間活用という政策が進められる中で、コロナ禍という状況になってしまい、不景気になって経済に余裕が無くなってしまうと、「稼ぐ公共空間」といったものはやりにくくなってしまいかもしれないが、歩行者中心のまちづくりの方向性は大きく変わるものではないだろう。これまで取組みたくても出来なかったものが、これを契機に一步踏み出すことができればと思う。

高野：現在尾山台では、自分の店をリノベーションしてリビングラボを作ろうと考えている。エリアのビジョンを誰がどのようにつくっていくか、という議論があり、これまでであれば行政や、商店会といった組織が主導して計画やビジョンを作ってきたが、リビングラボを設置することで、まちの人たちが困りごとややりたいことを持ち込んで、実験や議論をしながら結果としてビジョンができているというようなことができればと考えている。みんなで楽しみながらまちをつくっていくことが求められていて、それはコロナ禍を通じてより強くなったのではないだろうか。

高松：泉山さんが言う通り、歩行者中心のまちづくりの方向性はコロナ禍を受けても大きく変わることはないだろう。むしろ、これまで当たり前だった満員の通勤電車や、高密度で集まって賑わうといったことに対して、もう少しリラックスして日常を快適に過ごせる

ような方向性に向かうのではないだろうか。

西村：私も、コロナ禍については悲観的になる必要はなく、将来来るべき変化が前倒しで来ただけではないかと考えている。今回のセミナーでは、全体的にボトムアップ的な取り組みの事例が多かったが、私が紹介した中南米の事例は行政がマスタープランを作り、トップダウン的に推進されている。行政のリーダーシップや制度のあり方など、国や地域によって適した方法があると考えている。

村山：私が冒頭に実験的なアプローチについて紹介し、泉山さんや高野さんからもそういった取り組みの紹介があったが、西村さんと高松さんからは実験をするからには評価、分析をしてそれを次につなげていくことが重要だと指摘があった。今後はスマートシティが政策として推進され、データの取得や活用が容易になると、データやエビデンスに基づいたデザインや計画が、クリエイティブなまちづくり、公共空間の活用にも適用されてくるだろう。本日は「クリエイティブなまちづくり」に関する議論が中心になり、「都市政策」の視点から見た議論があまりできなかったので、別の機会に出来ればこの分野の議論がより進むだろう。

本日はどうもありがとうございました。

(了)

※本稿中の図表は講演者の発表資料より抜粋したものである。