


<p>第235回 都市懇サロン レポート</p>	<p>ウォーカブルなまちづくり ～居心地の良い歩きたくなる街路づくりに向けて～</p>		
<p>講師</p>	<p>国交省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官 奥田 謁夫 氏</p>	<p>開催日</p>	<p>令和元年 10月8日(火) 18:00～20:00</p>
<p>講師 プロフィール</p>	<p>平成10年：東京大学都市工学科卒業・建設省入省。 国土交通省都市局、在タイ日本大使館、埼玉県本庄市役所副市長等を経て、平成30年4月より現職（国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官）。</p>		
<p>お話の概要</p>	<p>日本の街路は、戦後より、車を主体とした「交通」機能に重点を置く考え方が主流となったが、近年では人を中心とした「空間」としての機能を求められることも多くなっている（例：丸の内仲通り）。この背景を踏まえ同課では、H30年度より「居心地が良く歩きたくなるまちなか」をテーマとして、事例の取りまとめ（成功要因やプロセス等の知見をHP公開）やマチミチ会議の開催（自治体間での意見交換・情報共有、現地勉強会）に取り組んで来た。 今年度は「まちなかウォーカブル推進プログラム」を取りまとめ、R2年度予算要望（新規事業含む）、税制改正要望、検討会等開催、事例集作成、ガイドラインの作成等に取り組んで行く。</p>		
<p>意見交換 の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●歩きやすさの指標を検討するとのことだが、どのような定義を考えているか。 →空間としての評価に近いものを想定しており、人の滞在・滞留、購買行動等を測るものとしたと考えている。海外では空間を評価する指標がある程度あるが、それをそのまま輸入するのか、日本版として検討するのか、まだ検討している。 ●昭和初期に都決された都計道で、現在は周辺交通量が減っていることから車線数を減らして良いのでは？という議論もあるようで、ウォーカブルという概念が発展し、将来的に都計道等の位置付けを柔軟に見直して良いという形になる可能性があるか。 →今回の概念はどちらかというと既存ストックの活かし方の話であり、都計道の必要性が低くなった場合には、都決変更の話になると思う。今日は空間機能としての街路というテーマだが、交通機能を求められる街路についてもきちんと整備すべきと考えている。 ●人中心の空間としての街路を考える上では、エリマネ同様に、管理主体や資金等の課題についても並行的に議論していく必要があると思う。 ●地方都市では既に車中心の社会ができあがっている所もあり、中々人の滞留が見込みにくい都市もある。今後事例の情報共有を行うのであれば、都心部のわかりやすい事例だけでなく、活動の規模・金額が小さい地方都市の成功事例についても取り上げた方が大きな意義があると思う。 		
<p>記録者の ひとこと</p>	<p>今回のお話を拝聴し、ウォーカブルなまちづくりのためには、人が歩きたくなる街路のデザインだけでなく、人を呼び込むための仕掛けを整える必要があり、官民連携の取り組みが基本になるものと感じた。また、“指定管理による公園機能の向上”のような議論が道路分野でも起こっているのは興味深いと思った。 ≪都市懇サロン運営部会 委員 安 政翔≫</p>		