

ウォーカブルなまちづくり(居心地が良く歩きたくなるまちなか)について

県土整備部 都市整備局
都市計画課 副主幹 稲 恒雄
副主査 石橋 佑二
主 事 朝間 玲羽
市街地整備課 副主査 阪辻 恭輔

1 研修期間 令和5年12月6日(水)～12月15日(金)

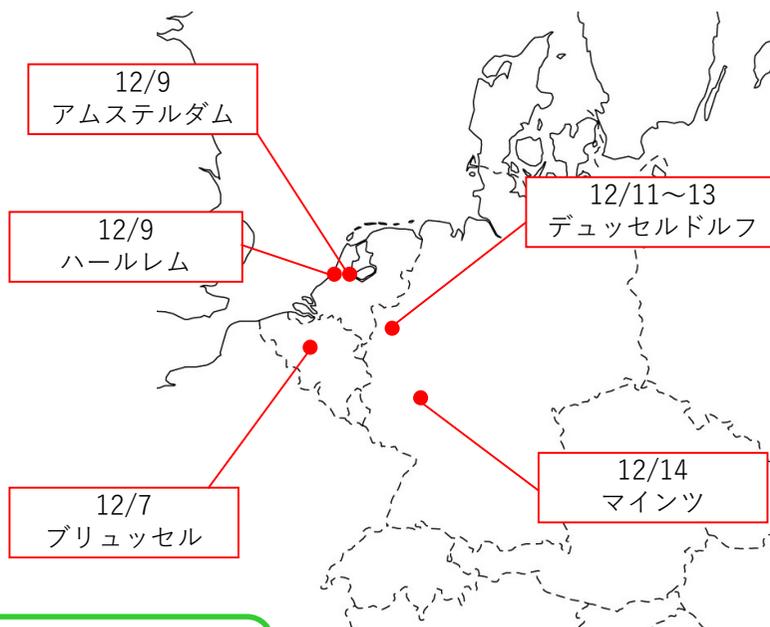
2 研修先

(1) ヒアリング機関

- ①ベルギー・ブリュッセル市役所 都市整備部
- ②ドイツ・デュッセルドルフ市役所 交通管理室

(2) 現地調査(指標計測)

- ①ベルギー・ブリュッセル(グランプラス、ギャリ・サンチュベール)
- ②オランダ・アムステルダム(ダム広場)
- ③オランダ・ハールレム(フローテマルクト広場)
- ④ドイツ・デュッセルドルフ(ライン川プロムナード、ケーニッヒスアレー)
- ⑤ドイツ・マインツ(ロタール通り)



3 背景・課題

- ・今後、本格的な人口減少・少子高齢化の局面を迎え、これまでの拡散した市街地のままで人口が減少し、市街地内が空洞化・低密度化する状況が続くと、一定の人口密度に支えられてきた生活サービス機能の維持が困難になり、地域経済の衰退につながる懸念される。
- ・都市の持続性を維持するためには、居住や都市機能が一定密度で確保されたコンパクトなまちづくりと、これと連携する公共交通のネットワークが形成された「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造への転換が必要となっている。
- ・今後のまちづくりでは、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組だけに留まらず、コンパクトの内側となるまちなかを多様な人々が集い交流する「ウォーカブルな人中心の空間」へ転換し、新たな価値の創造や地域課題の解決を図るための空間形成が必要である。



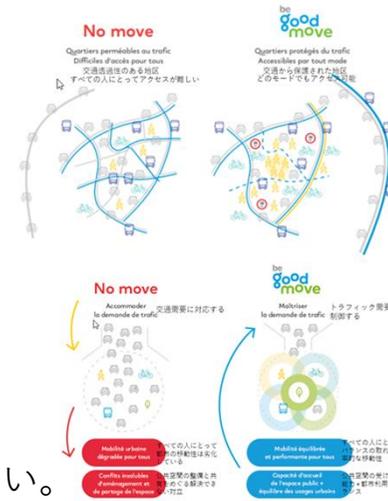
4 目的

国内ではウォーカブル推進事業が制度化されて間もなく、先進事例が不足しているため、いち早く先進的な取組をしている海外の事例を調査研究し、本県における施策立案等の参考とする。

5 研修結果

(1) ブリュッセルにおける Good Moveプロジェクト (2020年～)

- ・担当副技術部長談『歩行者優先のためにあらゆることを行っている。』
 - ・市内全域をほぼ時速30km制限 (中心街では時速20km制限)
 - ・代替手段を提供することで車所有の必要性を減らしている。
 - ・CO2の排出量が一定以下の車しか走ることができないエリアを設定
 - ・通過交通を排除し、必ず交通量の多い通りに出て回り込んで移動しないと、別ブロックに行けないようにしている。
 - ・駐車スペースをなくしたり、一方通行化の取組
 - ・一方で、古い町並みなので地下に駐車場が多く、完全には成功していない。
- ⇒「通れるけれど時間がかかる」というような 嫌がらせのような手法が効果的



(2) デュッセルドルにおけるライン川プロムナード

- ・深刻な渋滞に悩まされていたライン川沿いの 国道の地下化に併せ、地上部分をプロムナードとして整備し、歩行者専用空間を形成 (1990年～1995年)
- ⇒新たな観光スポットの創出や劇場、飲食店の開業など都市的な魅力を向上
- ⇒かつての自動車優先から歩行者優先に戻す取組をしている中、現在は 自転車と歩行者の軋轢がある。自転車道がどこか明確でないため、自転車と歩行者をどう折り合いつけるかが課題



(3) 各地における現地調査

- ・国土交通省作成の「まちなかの居心地の良さを測る指標 (改訂版ver.1.0)」を用いて、各地で指標計測し、居心地の良さを可視化した。



6 考察

公共空間の新設や改変・修復の時期を捉え、歩行者優先で持続可能な賑わいの創出方法の導入可能性を検証・評価することで、イノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現を図る必要がある。