

令和元年度

身体活動を促進する都市空間の構築
に関する基礎調査業務

報告書

令和2年3月

株式会社 日建設計総合研究所

NIKKEN

1. 本業務の概要

- 1-1. 背景及び目的
- 1-2. 業務期間
- 1-3. 業務内容
- 1-4. 検討のフロー

2. 国内外事例調査

- 2-1. 調査対象の整理
- 2-2. 国内事例の整理
- 2-3. 国外事例の整理
- 2-4. 寒冷地における事例の整理
- 2-5. 国が進めるウォークブル政策の展開
- 2-6. 既往事例における取組のまとめ

3. 身体活動と都市空間との関連性に係る研究等の調査

- 3-1. 調査対象の整理
- 3-2. 健康活動に関する既往研究
- 3-3. 都市全体の構造と身体活動の関係についての既往研究
- 3-4. 歩行空間と身体活動の関係についての既往研究
- 3-5. 寒冷地における屋外空間デザインについての既往研究
- 3-5. 既往研究における指摘事項のまとめ

4. 札幌市の現況調査に基づく課題分析

- 4-1. 検討フローの整理
- 4-2. 分析指標の抽出
- 4-3. 札幌市全域を対象とした分析
- 4-4. 地域交流拠点を対象とした分析
- 4-5. 検討のまとめ

5. 目標像とその実現に向けた効果的な手法の検討

- 5-1. 検討フローの整理
- 5-2. 目標像の検討
- 5-3. 目標像にあわせた手法の検討

1. 本業務の概要

1-1. 背景及び目的

1-2. 業務期間

1-3. 業務内容

1. 本業務の概要

1-1. 背景及び目的

札幌市では、「健康さっぽろ21（第二次）」（平成26年3月策定）において、全体目標の一つとして「健康寿命の延伸」を掲げ、食生活の改善や運動の習慣化等に向けて、啓発活動等のソフト施策を中心とした取組を進めているところである。

しかし、平成30年度に実施した中間評価では、高齢者に比べ若い世代の運動習慣割合が低く、その理由は時間的余裕のなさや健康への関心度の低さであると指摘されており、現状とは異なるアプローチの検討が求められている。

また、千葉大学の研究において、歩道が多い地域に住む高齢者の閉じこもりを1とした場合、歩道が少ない地域に住む高齢者の閉じこもりは約1.5倍であることが明らかにされるなど、国内外の研究機関等において健康と都市空間との関連性に係る研究が進められている。

新潟県三条市などの他都市では、にぎわい・交流空間の整備による外出機会の創出や公共交通ネットワークの充実による公共交通利便性の向上などの都市空間の構築により、歩行を中心とした身体活動を高める取組を実践し始めている。上記のことから、本市において健康寿命延伸をさらに推進するためには、歩行を中心とした身体活動を促進する都市空間の構築が重要な視点であると考えられる。

そこで、本業務では、歩行を中心とした身体活動を促進する都市空間に着目し、他都市事例や既往研究、本市の現況を踏まえ、まちの目標像やその実現に向けた効果的な手法等を考察する。

1-2. 業務期間

令和元年12月20日～令和2年3月24日

1. 本業務の概要

1-3. 業務内容

(1) 国内外事例調査

歩行を中心とした身体活動の促進に向けた都市空間の構築に関する取組を推進している国内外の他都市事例を調査し、まちの目標像やその実現に向けた手法、課題等について整理・分析する。

(2) 身体活動と都市空間との関連性に係る研究等の調査

既往の研究等を収集し、歩行を中心とした身体活動と都市空間との関連性について整理・分析する。

(3) 札幌市の現況調査に基づく課題分析

第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて示されている17箇所の地域交流拠点（以下、「拠点」という。）を対象として、歩行を中心とした身体活動を促進するまちという観点から、評価指標を設定の上、必要となる情報を収集し、評価を実施することにより、それぞれの拠点の課題・特性を明らかにする。なお、評価の対象範囲は、拠点の中心から歩ける範囲として、おおむね半径800mの範囲とする。

(4) 目標像とその実現に向けた効果的な手法の検討

上記(1)～(3)及び第2次札幌市都市計画マスタープランなどの本市の各種計画を踏まえ、拠点における歩行を中心とした身体活動を促進するまちの目標像を考察したうえで、その実現に向けた効果的な手法と課題について検討する。なお、目標像は各拠点共通のものとする。

1. 本業務の概要

1-4. 検討フロー

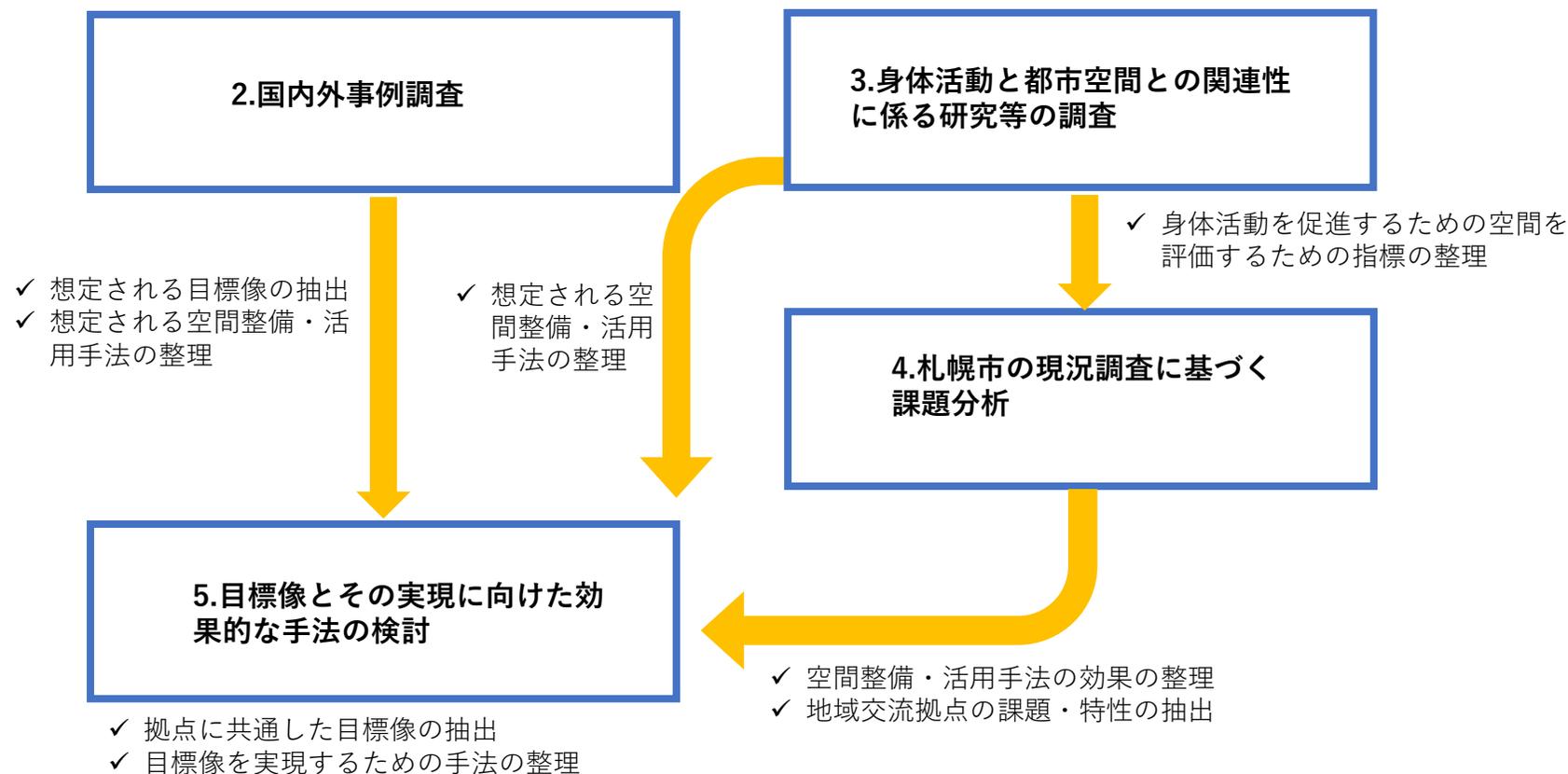
本業務においては、前述した業務内容の各項目に沿い、以下の手順で検討を進める。

第2章では、事例調査をもとに活用が想定される目標像や手法の抽出・整理を行う。

第3章では、既往研究の調査をもとに身体活動促進のための有効な手法および評価指標の抽出・整理を行う。

第4章では、札幌市の現況調査をもとに都市空間の整備による効果および各拠点の特性について検討する。

第5章では、上記の検討をもとに、拠点に共通した目標像の抽出と、目標像実現のための手法について検討する。



2. 国内外事例調査

- 2-1. 調査対象の整理
- 2-2. 国内事例の整理
- 2-3. 国外事例の整理
- 2-4. 寒冷地における事例の整理
- 2-5. 国が進めるウォークブル政策の展開
- 2-6. 既往事例における取組のまとめ

2. 国内外事例調査

2-1. 調査対象の整理

2-2および2-3では、歩行および健康活動（歩行以外の運動等）を促進するための都市計画・都市空間整備・空間活用に関する取組を行っている国内外の都市を抽出し、各取組の内容について検討した。

2-4では、寒冷地都市における屋外空間のデザイン手法について検討を行った。

2-5では、国および国際組織において進められているウォークブル政策に関する検討を行った。

本章における調査対象の一覧 ※2-5における調査対象は一覧から除外した

国	都市・地域名	本章で検討対象とする取組内容				
		都市政策・計画	公共交通	施設計画	歩行者空間 屋外空間	寒冷地都市デザイン
日本	見附市	●	●	●	●	
	岐阜市	●			●	
	松山市	●		●	●	
	福岡市	●				
	上山市	●		●		
	松本市	●			●	
	大和高田市			●		
	柏の葉	●	●	●	●	
フランス	ストラスブール	●	●		●	
	ナント	●	●		●	
イギリス	レディング	●	●		●	
	ロンドン		●		●	
アメリカ	ニューヨーク	●			●	
カナダ	エドモントン	●			●	●
デンマーク	コペンハーゲン				●	●

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

1) 新潟県見附市

■都市政策・計画

見附市では、「市民が生涯にわたり健やかで幸せに暮らすことができる」ことを目標とし「見附市健幸基本条例」等の条例・計画を制定・策定している

⇒独自の条例、計画の策定により、健康を軸にした分野横断的（まちづくり、産業・観光、防災、環境等）な施策の推進を行っている事例として注目できる（次頁以降では、本市における各取組を整理する）

見附市における健幸まちづくりに関する条例・計画

【健幸に関する条例の制定】	【健幸に関する計画の策定】
<p>①『見附市健幸基本条例』（平成24年3月）</p> <ul style="list-style-type: none">○市民一人ひとりの健幸の実現を目指す市の決意表明 <p>②『見附市歩こう条例』（平成24年3月）</p> <ul style="list-style-type: none">○歩くことを基本としたまちづくりの基本理念全国でも先進的条例 <p>③『見附市道の構造の技術的基準を定める条例』（平成24年12月）</p> <ul style="list-style-type: none">○街区内道路は歩行者・自転車優先の道路構造へ	<p>①歩いて暮らせる都市実現のために都市のスプロール化を抑制する計画（平成26年2月）</p> <ul style="list-style-type: none">○超高齢・人口減少社会の先駆的なモデル都市構築を目指す <p>②健幸づくり推進計画（平成26年3月）</p> <ul style="list-style-type: none">○健幸なまちづくりを体系的に推進

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

1) 新潟県見附市

■公共交通

- ・見附市は、日本海側気候のため降雨量も多く、冬季には降雪の影響により、自転車や徒歩での交通環境が著しく悪化するため、冬季の市内移動では、バスが重要な役割を担っている。
 - ・広域を結ぶ路線バスに加え、市内を循環するコミュニティバスや、タクシー車両を利用したデマンドタクシー、周辺地域と市街地をつなぐコミュニティワゴンを運行し、市民の移動手段を確保
- ⇒複数の公共交通網の整備および最適化により、自家用車に依存せず、公共交通と徒歩で目的地を往来できるようなネットワークを整備

路線バス（広域）



コミュニティバス（市街地）



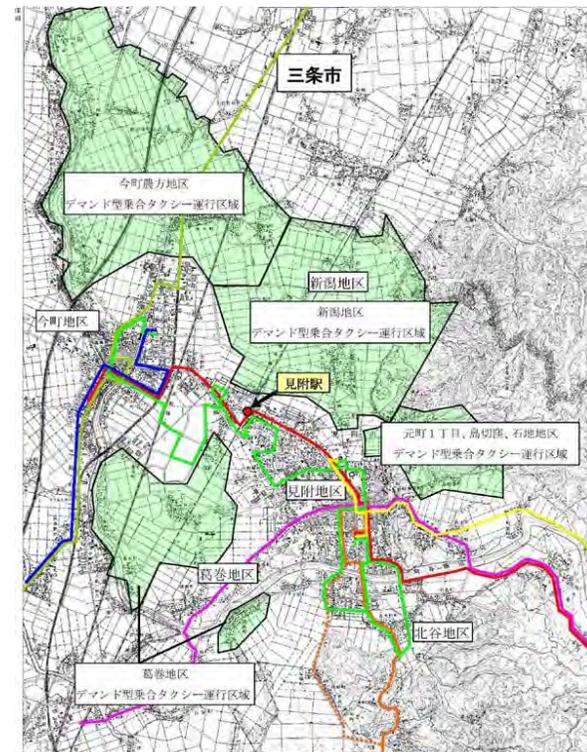
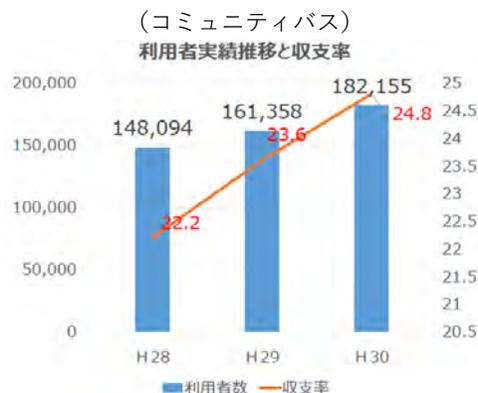
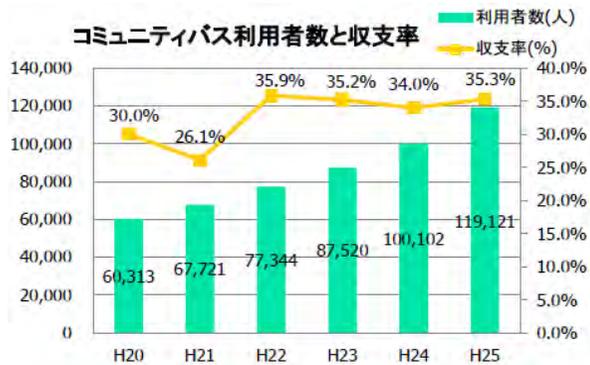
デマンドタクシー（郊外）



コミュニティワゴン
（周辺4地域⇄市街地）



コミュニティバスの利用者は年々増加し、平成30年度は18万人を超え、生活の足となっている



出典：見附市HP、「平成27年度 見附市のまちづくり」、見附市地域公共交通活性化協議会資料より

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

1) 新潟県見附市

■ 歩行者空間・屋外空間

- ・安全安心な歩行者空間の確保のため、歩行者を優先した道路空間へと転換。
- ・さらに、歩行者の歩く楽しみを演出するために、景観に配慮した街路樹や、公共緑地、植樹の整備。
- ・ウォーキングマップの作成や、ウォーキングコースや散策路への案内板の設置や、路面表示を設置し、快適な歩行空間を確保した。
- ・コミュニティバスのバス停や公共空間に健幸ベンチを設置し、安心して外出できる環境を整備したり、拠点に健康器具を設置するなど、歩く楽しみの演出も行う。
- ・加えて、自転車の利用にも配慮し、レンタサイクルの整備や自転車通行帯を設置。

⇒安全性の確保に加え、ウォーキングコースや多数のベンチの設置により、魅力的で快適な歩行空間となることで、自然に歩きたくなる空間を整備している。

歩行者優先への転換



歩行者と自転車の優先



この先
交差点あり
横断者に注意
ドライバーへの注意喚起



歩行者への路面表示

ウォーキング・サイクリングコースの整備

広域ルート : 5ルート
ウェルネスコース : 18ルート
わくわくコース : 25ルート



レンタサイクル

公共施設等の7カ所で貸出
開始時 (H22) 358回 ⇒ H30年度 : 1,351回

歩く楽しみの演出



←健康遊具
6カ所、12遊具

健幸ベンチ→
456基
(H28年度末)



市民協働による植栽活動



出典：見附市HP掲載資料「健やかで幸せに暮らせるまちづくり」、より

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

1) 新潟県見附市

■施設計画

- ・外出できる場づくりとして、既存施設の魅力化やPRに加え、コミュニティ施設の新規整備や拠点での事業創出など、市内に各種拠点が存在している。
 - ・加えて、市民が中心となったソフト事業やプログラムを展開し、多様な外出機会を創出している。
- ⇒交流拠点など、外出できる場をハードとして整備し、様々なソフト的取組みを実施することで、多様な外出機会を創出している。

ハード



ネーブルみつげ

49万人
(H28年度)



イングリッシュ
ガーデン

14万人
(H28年度)



ふるさとセンター

10か所



道の駅
パティオにいがた

112万人
(H28年度)



ギャラリー
みつげ

5万人
自主事業：71事業
(H28年度)



みつげ健幸の湯
ほっとびあ

12万人
(オープンから7か月で)

ソフト施策

- ・退職者が楽しみながら活躍できる場づくり
- ・公園の日常管理
- ・地域コミュニティ組織の設立
- ・地域教育コーディネーター
- ・健康サポートクラブ

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

2) 岐阜県岐阜市

- ・岐阜市は、平成23年12月に、同様の施策を展開している、見附市、伊達市、新潟市、三条市、高石市、豊岡市と連携し、内閣府から健康長寿社会を創造する「スマートウェルネスシティ総合特区」の指定を受けた。
- ・「健康寿命を延ばすために歩く」という取り組みを各部署が個別に進めていたが、特区指定を契機に「スマートウェルネスぎふ推進本部」を組織し、関係部が連携して、取り組みを推進。
- ・2つの重点整備区域を設定し、①歩行環境の改善、②公共交通ネットワークの確立、③自転車利用環境の改善を推進している。
⇒スマートウェルネスシティ総合特区の指定を契機に、ウェルネスエリア（重点区域）の設定と歩行環境の整備を推進

①柳ヶ瀬ウェルネスエリア

- ・JR岐阜駅から長良川に向かう歩道が広い幹線道路を中心に設定
- ・通勤・通学や買い物で、多くの人を訪れる地区のため、「もう少し歩いてみよう」と思える「ついで歩き」を推進

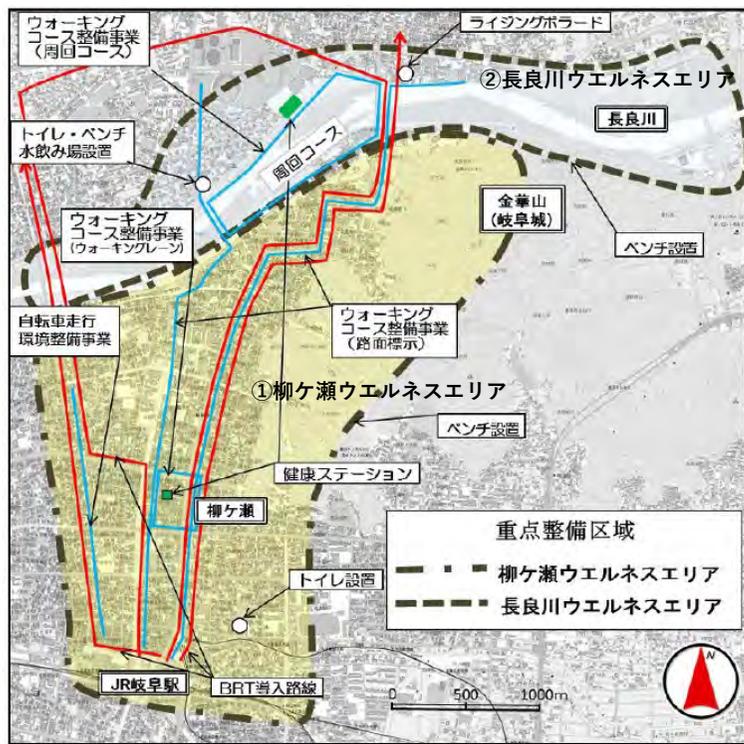
⇒ウォーキングコースの整備、休憩施設の設置など

②長良川ウェルネスエリア

- ・金華山や長良川を望みながら歩くことができる河川敷が整備されているため、兩岸を橋でつなぎ、安全で安心して歩ける信号交差点のない連続した1周約3kmのウォーキングコースを設定。

- ・健康増進に関心があり、ウォーキングに積極的に取り組みたい人を対象に「しっかり歩き」を推進

⇒ウォーキングコースの整備、ライジングボラードの設置による歩行者専用道路化、休憩施設の設置、BRTやレンタサイクル事業の実施（非特区事業）など



重点整備区域と計画事業位置図

出典：岐阜市作成資料より



ウォーキングコースの路面標示



ウォーキングコース内のトイレ・水飲み場・ベンチ



自転車道の整備



BRT導入路線

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

3) 愛媛県松山市

■歩行者空間・屋外空間

松山市では、コンパクトで質の高い都市を目指しており、都心の質を高めることや、都市機能を集積させること、市街地の拡散を抑えること、公共交通の利便性を高めることを課題とし、「歩いて暮らせるまちづくり」を掲げて様々な取り組みを行っている。特に街路では歩行者軸が連続した回遊性のある歩道や、自動車と分離された安心安全な歩行環境、まち歩きを促す景観や休憩施設を備える街路、街路と一体となって賑わいをもたらす沿道の土地利用などを主眼に、取り組みが実施されている。特に都心の2つの主要な通り（商店街）では、道路の再編とあわせて街路空間の再整備により、大きな効果を生み出している。

⇒道路再編とあわせた街路空間の魅力化および沿道の景観整備により、回遊性の向上や賑わいの創出、エリアの価値向上を図っている。

【都心拠点における歩いて暮らせるまちづくりの取り組み事例】



【目指すべきまちの姿（地域生活拠点）】



2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

3) 愛媛県松山市

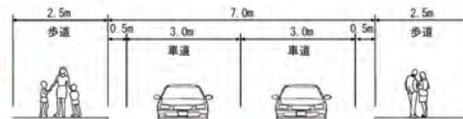
事例① ロープウェイ街：街路空間再構築

- ・ 道路空間の再編
(安全な歩行空間の確保、車の速度抑制)
- ・ 無電柱化
- ・ 石や鉄などの素材を使用した街路整備
- ・ 沿道建物のファサード整備

⇒効果：歩行者数の増加 (3.5倍)
地価の上昇

(2006.4完成)

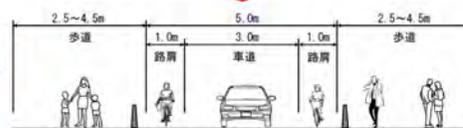
整備前



社会実験中
2005.10~11



整備後



事例② 花園町通り：街路空間再構築

- ・ 道路空間の再編
(副道を歩行者道化、自転車道の確保)
- ・ 電線の地中化
- ・ 歩道沿いに、芝生広場やウッドデッキ、ベンチなどを整備
- ・ 毎月1回のマルシェの開催

⇒効果：歩行者数の増加 (約2倍)
地価が上昇傾向に転じる

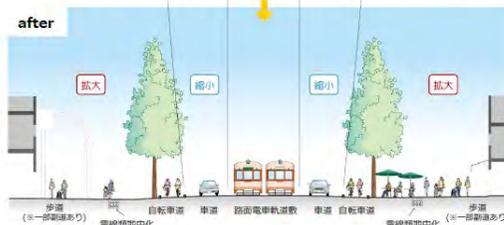
(2017.9完成)

(車道)

片側2車線
+
副道



片側1車線



2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

4) 福岡県福岡市

■都市政策・計画

持続可能な「健寿社会」づくりに向けて、誰もが100歳まで健康で自分らしく生き続けられる持続可能な社会システムの構築を実現すべく「**福岡100－人生100年時代の健寿社会モデルをつくる100のアクション**」というアクションプランを掲げ、2025年までに100のアクションを実施することを目標に、様々な事業を展開している。

⇒特にICTやIoTを活用した新たな仕組みづくり、新たな技術の活用、健康・福祉に関するオープンイノベーションなどを中心に、Society5.0の社会に向けた新しい方向性で取組みを行うことで、保健医療分野を中心とし、分野横断的な取組みの推進が可能となっている。

【戦略】

3つの視点

- ①「経験」から「根拠（エビデンス）」へ
- ②一律の「ルール」から「多様性」の尊重へ
- ③「分立」から「統合」へ

7つの柱

- ①すべての市民がケアに参加するまち
- ②制度やサービスの垣根を超えるまち
ケアする人／される人の情報が統合されたインフラ整備
- ③デジタル時代の医療サービスが実現されるまち
ICTを活用した「かかりつけ医」機能の強化
- ④誰もが楽しみながら健康になれるまち
健康を支える新たなサービスを生み出す仕組み（ヘルス・ラボ）づくり
- ⑤多世代がつながり合い活躍するまち
コミュニティでの多世代交流・共働ネットワークづくり
- ⑥ケア・テック・ベンチャーの拠点となるまち
健康・医療・介護とテクノロジーの融合・イノベーション促進
- ⑦ケアの国際化を進めるまち
外国人ケア人材養成と交流をサポートする枠組み整備



2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

5) 山形県上山市

豊富な温泉等の地域資源を活かした滞在型の新たな健康保養地を目指し、「上山型温泉クアオルト（健康保養地）事業」を展開。医科学的根拠に基づく健康ウォーキングの通年開催や、温泉健康施設の整備、医療機関と連携した健康増進事業、ヘルスツーリズム等の推進により、官民一体となったまちづくりを展開

⇒官民一体となった事業の展開により、市民の健康増進に加え、交流人口の拡大による地域活性化を推進

■都市政策

一上山型温泉クアオルト事業の実施

官民連携組織「上山市温泉クアオルト協議会」を設立（H20年）。クアオルト事業を担当する「クアオルト推進室」を市庁内に設置し、専任職員・保健師による推進体制を構築（H23年）。

一クアオルト健康ウォーキングの通年開催

・ドイツの気候性地形療法を参考に、地域の山間を利用し、ミュンヘン大学の専門家の認定を受けたウォーキングコースを8ヶ所設置（H20年）。その後医学的効果を検証、各種団体・企業と連携したウォーキング等を通年開催（H27年度参加者約1万4,000人）。

・市民や旅行者が気軽に参加でき、史跡・名所を散策できる「まちなかウォーキング」や、首都圏の中高年及び民間企業向け「クアオルトツーリズム」（概ね1泊2日）を実施し、市内の温泉旅館への宿泊誘導や、まちなか回遊性向上に貢献。

ウォーキング効果検証事業

実施期間:

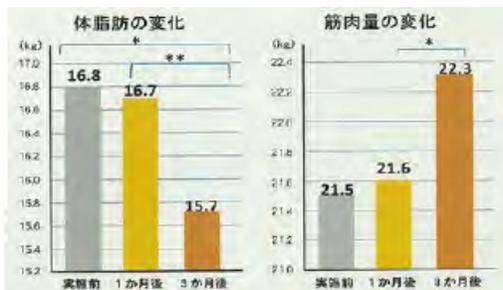
H26年8月～12月

参加者数:

12人(平均年齢61.8歳)

平均ウォーキング回数:

月14回、週3.5日実施



■歩行者空間・屋外空間

一温泉健康施設プロジェクトの推進

市民や来訪者の健康増進を図るため、温泉活用型健康施設を整備し、上山型温泉クアオルトの発信や医療機関と連携した運動療法等の健康療養サービスの提供等を目指す。

一ワクワク温泉城下町

プロジェクトの推進・歴史的建造物の活用等、温泉城下町の魅力を高め、クアオルトウォーキング等の地域資源を結び、滞在時間の長期化を促す。

・地元出身の歌人齋藤茂吉の実弟が経営していた古旅館「山城屋」（登録文化財）の閉鎖に伴い、地元旅館が取得し、飲食施設として再整備。クアオルト事業等と連携したイベント等を開催。

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

6) 長野県松本市

- ・50年先を見据え「健康寿命延伸都市・松本」を将来の都市像として掲げ、だれもが健康でいきいきと暮らせるまちを目指し、松本城を中心とした歩いて暮らせるまちづくりを進めている。
 - ・「健康価値」の共創を軸に、市民と産官学の連携により、松本地域健康産業推進協議会を中心とした「松本ヘルス・ラボ」事業を推進し、市民と企業向けの健康産業の創出によるまちの活性化を目指している。
- ⇒都市政策の推進とあわせて、松本城を中心とした城下町の街路空間の景観整備によって行うことで、歩いて暮らせるまちづくりの実現を推進している。

■都市政策・計画

一松本ヘルス・ラボ事業の展開

- ・市や企業、商工会、金融機関、大学等の計256団体が会員となり、健康産業創出のための産学官連携プラットフォームとして、「松本地域健康産業推進協議会」を形成（H23）
- ・協議会が中心となり、市民と企業が連携して健康価値を創造する「松本ヘルス・ラボ」事業に着手。中心市街地に事務所を開設（H29）し、健康づくり、産業創出の拠点として、市民・企業の賑わい創出を目指す。
- ・健康増進プログラム等の市民向けサービスや、健康関連製品・サービスの実用化検証の場の提供等の企業向けサービスを、賛同企業からの出資金や市の負担金等により運営。



街なみ整備前



街なみ整備後

■歩行者空間・屋外空間

一松本城を中心とした歩いて暮らせるまちづくり

- ・健康寿命延伸を目指し、「歩いて暮らせる松本型の集約型都市構造」による持続可能なまちづくりを推進。松本城、松本駅、あがたの森を結ぶトライアングルの回遊動線を骨格に、その中の商店街が相互に連携した回遊空間の再生を目指す。

一歩いてみたい城下町整備事業

- ・中心市街地の街なみ環境整備事業により、一体的な面的整備を行い、安全安心な歩行空間や自転車の走行空間の確保、生活環境の向上、地域の活性化を目指す。
- ・旧善光寺街道筋の間屋街として発展した中町地区では、蔵のあるまちづくりを目指し、造り酒屋の蔵を活用した「蔵の会館」を拠点に街なみを整備。

一まちなみ修景事業

- ・まちづくり協定に基づいて個人宅のファサード修景を行う場合に費用の一部を補助

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

7) 奈良県大和高田市

市全体で高齢者が安心して外出できる居場所づくりが進められる中、まちなかの片塩商店街において、「お年寄りに優しく、元気になる商店街」を目指し、ハード事業を担う片塩まちづくり(株)とソフト事業を担う片塩振興協議会が協働。健康維持と交流の拠点施設を整備・運営するほか、空き店舗オーナーと出店希望者の出店交渉支援による空き店舗対策を推進し、高齢者を始めとする来街者が増加し、賑わいが再生。
⇒都市の課題である遊休不動産を「健康」を基軸に解決を図ることで、商業的な賑わいではなく、高齢者の居場所づくり、コミュニティ拠点の形成という視点でエリア再生を図っている。

■施設計画（外出機会の創出）

一地域の居場所づくり事業

- ・高齢者が安心して出かけられる居場所、お互いに声をかけ合える関係をつくるきっかけになるよう、市が中心となって平成23年度から取組を開始。
- ・居場所づくりの必要性についての啓発・周知から始め、公共施設内や地域でつくる居場所マップの作成、人材発掘・養成、先進地の視察からの試験的な居場所づくりの実行を通じ、高齢者の外出機会の増大に寄与。
- ・公民館等の改修（手すり設置・段差解消等）、ベンチ設置、防犯カメラ増設、街路灯LED化、等を行うことで、高齢者の居場所への外出を促し、賑わいの創出につなげている。



一商店街の空き店舗対策と高齢者の居場所づくりによる賑わいの再生

- ・大型店の撤退により通行量が減少し、空き店舗が増加した高田市駅前の片塩商店街において、「お年寄りに優しく、元気になる商店街」を目指し、空き店舗対策を担う片塩まちづくり株式会社」とソフト事業を実施する片塩振興協議会が協働。
- ・平成24年に設立された片塩まちづくり(株)は出資者がすべて商店街の土地所有者のため、店舗オーナーと出店希望者の家賃交渉を手助けし、空き店舗解消（20以上の空き店舗が半減）に貢献。
- ・その一環として、高齢者の居場所づくりのため、空き店舗を活用し、高齢者に健康維持や交流の場を提供する施設「片塩わかがえりーな」を平成26年に開設。まちづくり会社と地元店主らでつくる片塩振興協議会により、スポーツや文化教室等を運営。商店街にコミュニティの場を設けたことで賑わいが再生された。



片塩商店街の空き店舗数		
以前	平成24年度	平成28年度
21	13	8

2. 国内外事例調査

2-2. 国内事例の整理

8) 柏の葉キャンパス：柏の葉ウォークアブルデザインガイドライン

健康向上のためにまち歩きを楽しむことができる手法を、柏の葉キャンパスが本来有している都市の方向性や特性をベースにして、土地利用から情報の発信など、多岐に渡る項目についての実現化手法を提示している。

⇒詳細で具体的な実現化手法の提示により、関係者間での意識共有や取組みの推進を図っている

<p>目標</p>	<p>日常生活の中でのまち歩きを楽しむことで、身体活動を高め、健康寿命を延ばす 基本方針：スケール感の適正化／目的意識の付与と多様なアクティビティへの派生／回遊性と選択性の向上 安全と安心の確保／歩行空間の維持管理とコミュニティ意識の醸成／モーダルミックスの実現 自然・文化との接点／情報の収集とフィードバック</p>	
<p>評価手法</p>	<p>—</p>	
<p>チェックリスト (実現化手法)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. まちをミクストユースにする（土地利用の多様性を高める） 2. 公共交通のネットワークを充実する 3. 大きい街区内には街路を設ける 4. ヒューマンスケールの歩行空間ネットワークをつくる 5. 歩行空間ネットワークに階段を組み込む 6. わくわくする風景やシークエンスをつくる 7. 利用者の多い施設には近隣に運動施設や散策路を設ける 8. オープンスペースを設置する 9. まちあるきのきっかけをつくる 10. コミュニティ活動の活性化を図る 11. 健康意識を高めるためのプロモーションを展開する 12. 利用者の多い施設のソフト面の接続性を高める 13. 利用者の多い施設の物理的な接続性を高める 14. まちのアクティビティを見える化する 15. まちのネットワークや資源を見える化する 16. まちのネットワークや資源を共有・発信できるような拠点をつくる 17. 自然へのアクセスを高める 18. 自然を都市環境・建造環境に組み込む 19. 街路への開放性を高める 20. 立体・壁面サインの活用 21. 歩道・床面サインの活用 	<ol style="list-style-type: none"> 22. 雨に濡れずに歩き回れること 23. アートなど人をひきつける仕掛け 24. 季節の変化で人をひきつける仕掛け 25. 街路樹の設置 26. カフェ・レストランなどによる屋外空間の利用 27. 歩行・活動をサポートするウェアラブルデバイスの活用 28. ストリートファニチャーの設置 29. 歩道の設置 30. 歩道の幅の確保 31. 歩道の障害の除去 32. 歩行者と自動車との緩衝帯の設置 33. 利用者のニーズにあう横断歩道 34. 歩行者最優先の横断歩道へ 35. 光環境のデザイン 36. オープンスペース・公園へのアクセスを高める 37. オープンスペース・公園には身体活動を促す設備や機能を設ける 38. オープンスペース・公園には子ども用プレイエリアの設置する 39. 自転車通行空間のネットワーク 40. 自転車と自動車の分離

2. 国内外事例調査

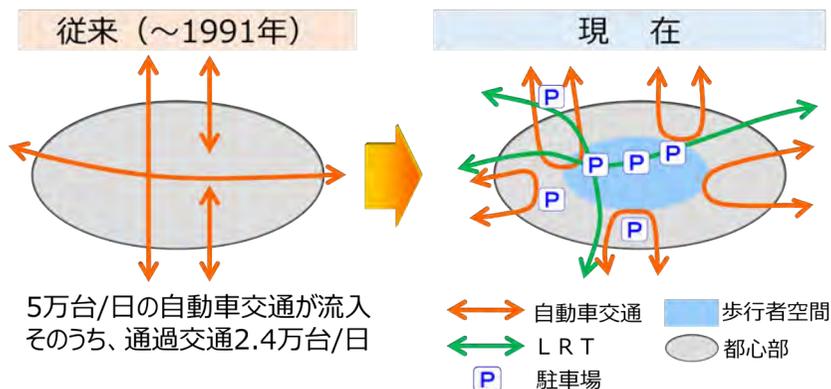
2-3. 国外事例の整理

1) ストラスブール (フランス)

- ・ 都心部から自動車交通を排除して、LRTを導入し面的歩行者空間を形成し都市再生を図った。
 - ・ 自動車は都心から排除するが、トラムやバス等の公共交通機関と自動車を組み合わせたパークアンドライドの取り組みを実施し、流入量を抑制するとともに、歩行者ゾーンの設置によりトランジットモール化を図り、賑わいや安全性の確保を行っている。
- ⇒ 都市政策によって都心部への自動車流入量を抑制することで、歩行者空間の安全性の確保、賑わいの創出を推進している

■ 都市政策・都市計画

- ・ 高速道路及び幹線道路の放射環状道路網形成
- ・ 公共交通のネットワーク形成(国鉄、LRT5路線、多様なバス網)
- ・ 公共交通の利用促進策(乗継の円滑化、統一料金、乗継抵抗の低減、運行時間帯の拡大等)
- ・ 駐車施策の徹底(郊外料金<都心料金、無料P&R、都心フリッジ駐車場、他)
- ・ 自転車利用促進(自転車道、P&R駐輪場、国鉄・LRT車内への自転車の持ち込み可)
- ・ 中心市街地の面的歩行者空間化
(自動車の通過禁止、歩行者道路化、フリッジ駐車場、ライジングボラード、ゾーン30他)



2. 国内外事例調査

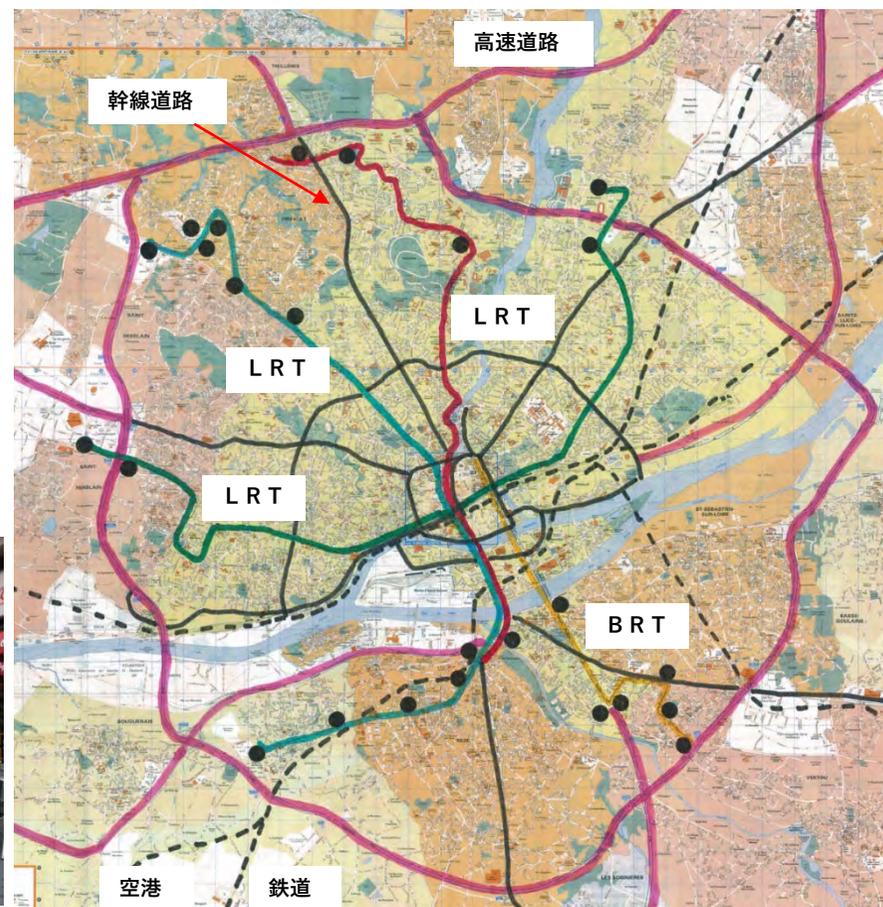
2-3. 国外事例の整理

2) ナント (フランス)

- ・トラムを復活と、鉄道やBRTなど、地域特性にあわせた多様なバス網などと連携し、一体的な公共交通ネットワークを形成
 - ・中心市街地はLRTとBRTのトランジットモール、郊外には、無料のパークアンドライドを整備し、公共交通へのシフトを図った
- ⇒公共交通を中心とした都市構造とすることで、公共交通への転換を図るとともに、中心市街地には歩行者中心の都市空間を実現

■都市政策・都市計画

- ・高速道路と一般道路による放射環状道路の形成
- ・公共交通（鉄道、LRT 3 路線、BRT 1 路線、水上バス (NAVIBUS))
- ・多様なバス網（急行、LRT・BRTの端末バス、デマンドバス他）
- ・一体的な料金体系
- ・無料P & R 駐車場
- ・中心市街地の面的歩行者空間化
(ライジングボラードによる自動車流入の抑制、歩道上のカフェ等)



2. 国内外事例調査

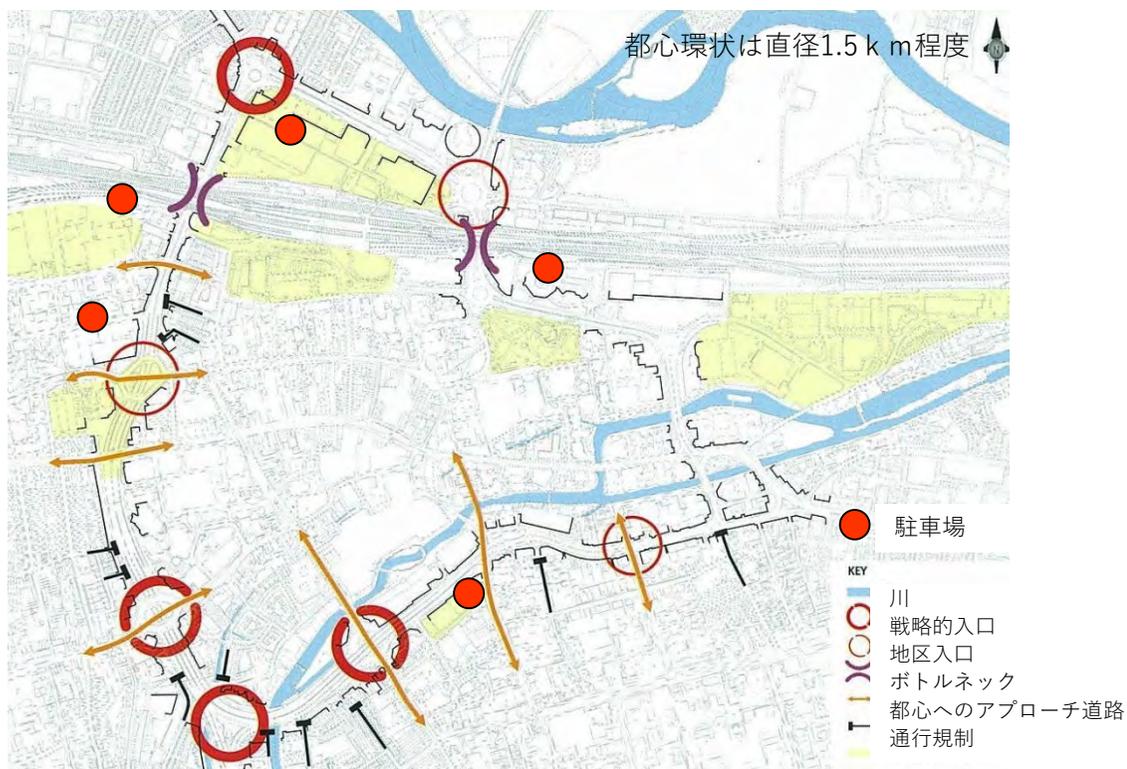
2-3. 国外事例の整理

3) レディング（イギリス）

- ・ 都心環状道路改変による歩行者空間の拡張に加え、バスの充実を図り、都心への流入交通を規制している
- ・ 市が交通規制や信号のコントロールを行い、交通情報をWEB配信して、都心部の交通量の適正化を図ってる。
⇒ 都心の道路構造の改変に加えて、徹底した交通規制と情報展開により、公共交通でも自動車でも利用しやすい交通網の整備と、歩行者中心の空間創出を実現している。

■ 都市政策・都市計画

- ・ 都心環状道路の改変（往復4車線⇒一方通行3車線+停車帯+緑地帯）
- ・ 都心への流入規制（交差点を限定）
- ・ バスの充実（バス専用レーン、P&R駐車場、バス車体の方面別カラーリング）
- ・ 都心部内での歩行者空間とフリンジ駐車場の整備
- ・ 自転車道（都心部、郊外部）の整備
- ・ 交通規制、管理、情報提供（手段別の所要時間提供、渋滞情報提供、交通の監視、交通違反者への課金）



2. 国内外事例調査

2-3. 国外事例の整理

4) ニューヨーク

■都市政策・都市計画

『全てのニューヨーク市民（コミュニティ）が徒歩10分圏内に公園を持つ』

- ・ 2030年までに人口が100万人増え、インフラが老朽化し、気候変動が加速すると予測されるなか、経済の活性化と住民の生活の質を高めるために、市長は「ニューヨークをよりグリーンで素晴らしい都市にすること」を目標に掲げた。
- ・ この目標達成ために、2007年、ニューヨーク市の長期計画「PlaNYC」が立ち上がった。
- ・ 2007年以降、公園と公共スペースへのアクセス改善を行い、25万人以上の市民が10分以内で公園に行けるようにした。単に公園を利用できるというだけでなく、公園や公共空間の種類と質を重要と考え、多様性や持続可能性のあるパブリックスペースを目指した。また、公園が不足している地域では、校庭を遊び場化したり、コミュニティガーデンの創出を促進するなど、適切にパブリックスペースを創出する計画を推進し、実現化施策を推進している。

⇒実行計画において、狙いと戦略を明確化にし、その有効性と評価軸を明示することで、計画の推進を図っている。

PlaNYC | 2007.4 ニューヨーク市総合的長期計画（ブルームバーグ市長）

【公園と公共スペースの計画における15の戦略】

- 公園が不足する住宅地域における効果的な事業に狙いを定める
 1. 公園と公共スペースの整備の優先度の高い地域を特定するためのツールを作成する
 2. 遊休地を遊び場または臨時的公共スペースとして開放する
 3. 都市農園とコミュニティ・ガーデンの創出を促進する
 4. 既存スペースの利用可能時間を拡大する
- あらゆる種類のレクリエーションが楽しめる大規模なスペースを創出する
 5. 主要公園を創設・改良する
 6. 旧埋立処分場を公共スペース・パークランドに転換する
 7. 水上レクリエーションの機会を増やす
- 公共の範囲を見直す
 8. 街並みを活性化する
 9. 市、州、連邦間の協力関係を強化する
 10. 歩行者・自転車道ネットワークを構築する
- 自然を育み保護する
 11. 100万本の樹木を植える
 12. 自然地域を保護する
 13. 生態系の連続性を確保する
- 公園と公共スペースの長期的健全性を確保する
 14. スチュワードシップ*を支援・促進する
 15. 全ての公共スペースの設計と維持管理に持続可能性を導入する

*スチュワードシップ…NY市公園局のプログラム。BIDやNPOなど様々な組織が参加し、市全体を対象に公民連携で公園の管理運営を行っている。

2. 国内外事例調査

2-3. 国外事例の整理

4) ニューヨーク

■歩行者空間・屋外空間

ブロードウェイの歩行者専用化（社会実験：2008～2009年、本格運用：2010年～）

- ・PlaNYCを受けて、ジャネット・サディク・カーンが交通局長となり、街路に関わる計画（持続可能な街路）やコンセプトを打ち出す。
 - ・加えて、ブロードウェイにおいて、道路を転用した広場の整備や自転車専用レーン、歩行者空間帯などへ転用する実験を段階的に行い、プレイスメイキングの先駆者である専門家による歩行者空間の調査を行い、実験の成果を定量的に評価し、恒久化へとつなげた。
- ⇒総合計画であるPlaNYCを足がかりにし、交通課題のあった都心部において積極的な道路の利活用を図り、成果の評価を適切に行うことで歩行者中心の空間の実現につなげた

○ジャネット・サディク・カーンが交通局長となり、計画を推進

「持続可能な街路（Sustainable Streets：2008 and Beyond）」を策定し、「街路を社会・経済的活動を涵養する生き生きとした公共空間と考えるアプローチ」が世界の先進都市の標準であるとし、「世界水準の街路」というコンセプトを打ち出す

○ヤン・ゲール氏による歩行者空間の調査により成果を定量的に評価し、歩行者空間が恒久化

⇒交通局発行 調査報告「世界水準の街路 ニューヨークの公共領域をつくりかえる」

・2008年：ブロードウェイ全体に、「一夜広場」を整備

35～42番街の車線を減らし、自転車専用レーンと2,000㎡超の歩行者空間帯へと転用

・2009年：グリーンライト・フォー・ミッドタウン

タイムズスクエア（42～47番街）、ヘラルドスクエア（33～35番街）において、自動車を実験的に排除し、市民の支持を得る

・2010年：交通局が社会実験の評価レポートを公表

交通への影響、歩行者の安全性への影響を中心に、指標に基づき、実験の成果を定量的に評価。⇒自動車空間から歩行者への空間への転用を永続的に

・ブロードウェイの成功により、ユニオンスクエア周辺地域までの歩行者空間化を拡張



2. 国内外事例調査

2-3. 国外事例の整理

4) ニューヨーク

- ・近年のニューヨークでは、食事や運動不足等により慢性疾患を招いている。肥満は健康だけではなく社会的なコストとなり経済にも悪影響を与えるため、肥満や慢性疾患の防止に対して身体活動の促進が重要と考えられている。
- ・交通インフラや公共空間などの都市施設のデザインによって、日常生活の中で運動する機会を創出するため、身体活動を促す都市デザインについてのガイドラインを策定している。
- ・このガイドラインは、「都市デザイン」と「建物デザイン」の2つの側面から、ウォーキングや自転車等の“移動”を促進する実現化手法を提示している

⇒都市デザインでは、特に歩行者空間や自転車道路のデザイン、アクセス性（広場や店舗、道路等）などが、建物デザインについては歩行や活動を促す階段や建物形状について具体的な実現化手法が示されていることで、チェックリストとして活用することが可能となっている。

ACTIVE DESIGN GUIDELINES | 2010年

目標	都市空間と建築デザインによって、ウォーキングや自転車などの活動的な移動や余暇活動を促し、健康向上（肥満度の低下）を図る	
評価手法	—	
チェックリスト (実現化手法)	【都市デザイン URBAN DESIGN】 <ol style="list-style-type: none">1. ミクストユース（土地利用）2. 公共交通と駐車場3. 公園、オープンスペース、レクリエーション施設4. 子どもの遊び場5. 公共広場（Public Plazas）6. 食料品店や生鮮食品へのアクセス7. 道路の接続性8. 交通の静穏化9. 歩行者道路のデザイン10. 街路景観のプログラム11. 自転車のネットワークと接続性12. 自転車道路13. 自転車インフラ	【建物デザイン BUILDING DESIGN】 <ol style="list-style-type: none">1. 日常的に利用される階段の指定2. 階段の位置と見えやすさ3. 階段の寸法4. 魅力的な階段の設え5. 階段の使いやすさ6. エレベーターとエスカレーター7. 建築プログラム8. 魅力的かつ支援的な歩行ルート9. 運動を支援する建築施設10. 建物の外観と形状

2. 国内外事例調査

2-3. 国外事例の整理

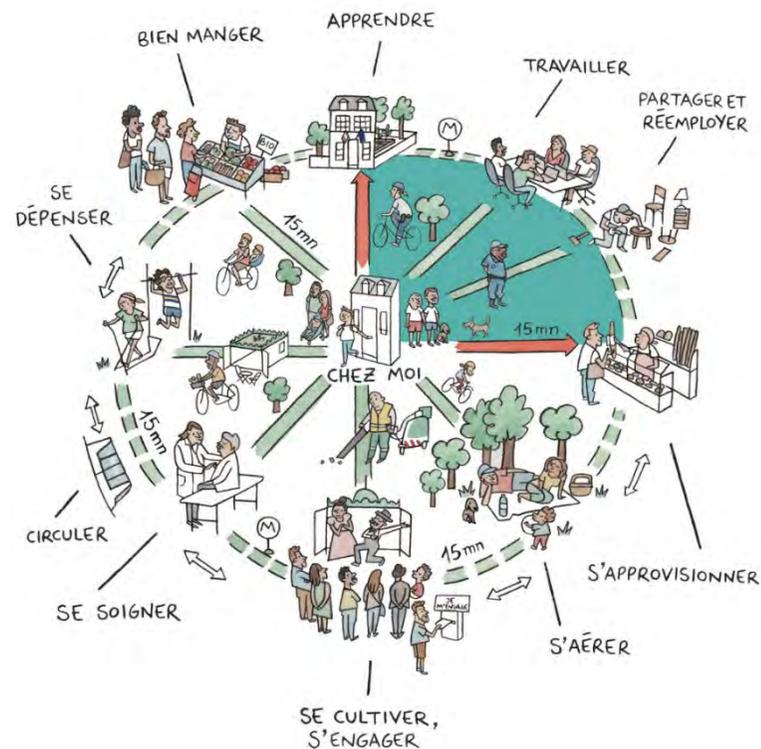
5) パリ

2024年までに誰もが車なしで職場にも買い物にも「15分でいける街」

- ・人口密集地であるパリでは、自動車に起因する大気汚染で年間約3,000人が死亡しているため、大気汚染や気候変動への対策として提案。
- ・公共交通が発達しているものの、ストライキや老朽化システムで電車で遅れが生じやすく、多くの人が自動車通勤であり、半数以上が通勤時間に45分を要している状況も加わり、都心へのアクセシビリティの確保が求められている。
- ・また、2007年に自転車シェアリングサービス「ヴェリブ」が開始し、ステーションが街中に設置されており、サイクリストが増加中であることも背景になり、交通の転換を図る契機となっている。
- ・15分圏内に都市機能を集積させることに加え、道路空間を歩行者空間やパブリックスペースへと転用する取組みの実現を目指す
⇒都市計画とあわせて街路空間を再編することで、より豊かな都市空間の創出を推進している。

LE PARIS DU 1/4HEURE | 2020, パリ市長 アンヌ・イダルゴ氏

- ・大通りの中でも、渋滞しがちな交差点を歩行者天国に変える
- ・8.3万カ所の路上駐車スペースのうち、6万箇所を撤去し、公園や緑地、畑に変える
- ・学校の近くの通りも、登下校時には車両通行禁止にし、“子どもの通り”をつくる
- ・公共サービスも受けられるコミュニティスペースを設置する



2. 国内外事例調査

2-3. 国外事例の整理

6) ロンドン

- ・ ロンドン市民の40%以上が週に150分の身体活動を達成しておらず、28%は週に30分未満となっている。身体活動の不足は健康にリスクが高く、慢性疾患のリスクを高めているため、日常生活レベルで身体活動を促す設計を行う必要がある。
 - ・ 全てのロンドン市民が1日20分以上のウォーキングやサイクリングをして活動的になりその効果を楽しむことを目的としている。
- ⇒ 「10の視点」から都市を分かりやすく評価し施策につなげることで、徒歩、自転車、公共交通を利用する人を増やし、ロンドンに住み、働き、訪れる全ての人の生活を向上させる。

Healthy Streets for London | 2017,2 ロンドン市長

目標	自動車利用を減らし、徒歩・自転車・公共交通の利用促進によって健康都市を目指す
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> • どこでも歩いて暮らせる Pedestrians from all walks of life • 徒歩・自転車・公共交通の選択ができる People choose to walk, cycle and use public transport • きれいな大気 Clean air • 安全で快適な街 People feel safe • 静穏な街 Not too noisy • 歩いて横断しやすい Easy to cross • 滞留し休むことができる Place to stop and rest • 風雨や日照でも快適 Shade and Shelter • リラックスできる People feel relaxed • 路上で多様なことができる Things to see and do <div data-bbox="1135 735 1943 1235" style="text-align: right;"> <p>The 10 Indicators:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Pedestrians from all walks of life ▶ Easy to cross ▶ Shade and shelter ▶ Places to stop and rest ▶ Not too noisy ▶ People choose to walk, cycle and use public transport ▶ People feel safe ▶ Things to see and do ▶ People feel relaxed ▶ Clean air </div>  <p>Source: Lucy Saunders</p>
チェックリスト (実現化手法)	—

2. 国内外事例調査

2-4.寒冷地における事例の整理

1) エドモントン (カナダ)

- ・エドモントン市では、2012年に「冬の都市戦略 Winter City Strategy」が策定され、「市民自身がエドモンターの冬を好きになる」という考えに基づいたビジョンを掲げた。都市戦略を実行するためにシンクタンクを設置し、地域のコミュニティリーダーたちを中心に具体施策を検討。4つのテーマを掲げ、64の実現化手法を提示した。
 - ・積雪地域である都市のため、冬のアクティビティを促す都市のデザインについて、通りと沿道建物の景観づくりと、オープンスペースのデザインについての実現化手法を提示している。
- ⇒特徴的である点としては、市民が中心となって戦略を検討したことで、冬の生活の質や文化の重要性に関する市民の意識向上がみられ、市民主体のもと施策の推進が図られていることが挙げられる。

Winter Design Guidelines |

目標	冬の生活 Winter Life	<ul style="list-style-type: none">・屋外活動をしやすくする：より多くの屋外活動ができる機会を提供する・歩行者、サイクリスト、公共交通機関の利用者の冬の交通手段を改善する
	冬のデザイン Winter Design	<ul style="list-style-type: none">・冬の楽しみやアクティビティ、美しさ、興味のための都市デザインの要素を組み込む・冬の安全性と快適性のためにコミュニティを設計する
	冬の経済 Winter Economy	<ul style="list-style-type: none">・エドモンターの冬のフェスティバルの発展可能性と持続可能性を向上させる・四季折々のパティオ文化※を発展させる・冬に関連する革新的なビジネス・産業の世界的な先駆者となる
	我々の冬のストーリー Our Winter Story	<ul style="list-style-type: none">・寒い気候の中で、その季節を祝い、日常生活を受け入れる・エドモンターの雄大な北の物語を国内外にPRする・エドモンターの冬の都市戦略の始動と先導
評価手法	—	
チェックリスト (実現化手法)	次頁	

※パティオ文化…オープンカフェのように飲食店の外にテーブルやいすを並べて飲食をすること

2. 国内外事例調査

2-4.寒冷地における事例の整理

1) エドモントン (カナダ)

チェックリスト
(実現化手法)

【街並み】

○ビルの形状と公共領域との境界

- ・隣接階と大規模な平面プラン
- ・壁の高さと形状、方向
- ・屋根のデザイン
- ・建築のデザイン、素材、色
- ・公共領域と通りの接点
- ・建物の入口
- ・日除け、キャノピー、アーケード
- ・建物の照明
- ・建物の看板・サイン
- ・ランドスケープと植栽
- ・歩行者専用路 (地下道、空中歩道)

○街並みの要素と連鎖

- ・歩道と大通り／除雪の重要性
- ・交差点／歩行者、自転車優先の信号制御
- ・通りの照明
- ・ストリートファニチャ／ヒーターの設置
- ・街並みのパブリックアート
- ・道標／除雪ルートを表示
- ・バス停／ヒーターの設置
- ・LRTの停留所と乗継拠点／屋根付きの通路・ヒーターの設置
- ・自転車ルートと駐輪場／リアルタイムな積雪情報の提供
- ・橋／歩行者用の照明・サインの設置
- ・駐車場に関する配慮／除雪のしやすい設計

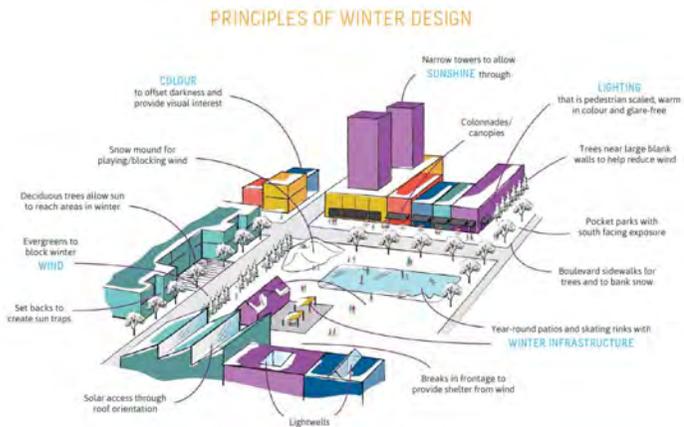
【オープンスペース：屋外環境を受け入れる】

○敷地のデザイン

- ・敷地の設計とデザイン
- ・ランドスケープデザイン、植栽、植生
- ・経路とアクセス
- ・レクリエーション

○冬のインフラ

- ・共用の遊歩道とオープンスペースの接続性
- ・シェルターや構造物
- ・看板
- ・什器
- ・その他のインフラ
(屋外リンク、パティオや屋外の広場、照明、屋外の電源、暖房等)
- ・パブリックスペースにおけるパブリックアート



2. 国内外事例調査

2-4.寒冷地における事例の整理

2) コペンハーゲン（デンマーク）

- ・冬季の都市生活を楽しむための都市デザインについて、コペンハーゲンを分析対象とした記事を基にポイントを抽出し下記に示す。
 - ・ここでは冬を楽しむアクティビティの展開や、都市の管理の重要性が示されている。
- ⇒冬のアクティビティを高めるためには、屋内外をうまく利用したプログラムの展開や都市の管理が不可欠であるが、冬にしかない都市生活の魅力を見出すことができる。

Six Lessons for Making Great Winter Cities | <https://www.pps.org/article/winter-cities>

1) 継続できるイベントを実施する

冬のイベントはできれば1週間以上継続する。ライトアップ以上のアクティビティの提供が必要で、スケートリンクのような継続できるイベントが冬のアクティビティには最適

2) イベントとアクティビティは重複させ過ぎず継続して長期間行う

イベントとアクティビティは重複させつつも離して開催するのが良い。一連で継続的に行うことで、冬の期間に応じて3か月以上続くように展開することができる。

3) イベントとアクティビティを組合せる

異なるタイプのアクティビティとイベントを組み合わせ、うまく展開できるようにする必要がある。例えば、スケートリンク、オープンカフェ、屋外図書館、子供用の遊び場、フードマーケット、ホリデーマーケットを組み合わせると、外が寒く暗い時でも、数時間の滞在が促される。

4) 地域の個性を活かす

特定の都市を例にすると、ドイツ、オーストリア、フランスでは、ウルスト、グリュウワイン、カキなどの地元の名物が、冬の屋外イベントで地元のアイデンティティを育てている。その場所の個性を際立たせ、寒い日に暖かい飲食物を提供している。地元でつくられた商品やギフトも同様である。

5) 照明は重要

クリエイティブな照明は、市内中心部全体の雰囲気をつくりだすのに重要である。照明は、冬のアクティビティやイベントをより魅力的に演出する。

6) 都市空間の管理は不可欠

管理は不可欠である。都市空間の管理をしなければ、冬のアクティビティは生まれない。徹底した管理は素晴らしい結果につながる。

A vision for a livable Winter City | <https://medium.com/we-research-and-experiment-with-how-the-sharing/a-vision-for-a-livable-winter-city-929064aeadf6>

- 一年中利用できる公共スペースの設計（および管理）：オープンスペースにおける半屋内のパビリオンの設置等
- 冬期間を楽しむプログラム：屋外空間を活用したスパ・サウナ等のプログラム等（例：コペンハーゲン港におけるCopenHot）
- 屋内と屋外のつながり：建物の1階・2階部分と屋外空間を一体的に活用可能とする
- 非商業的な屋内公共スペースを活用する：非商業施設（公共施設等）の屋内空間を誰でも楽しく使える用途として提供する

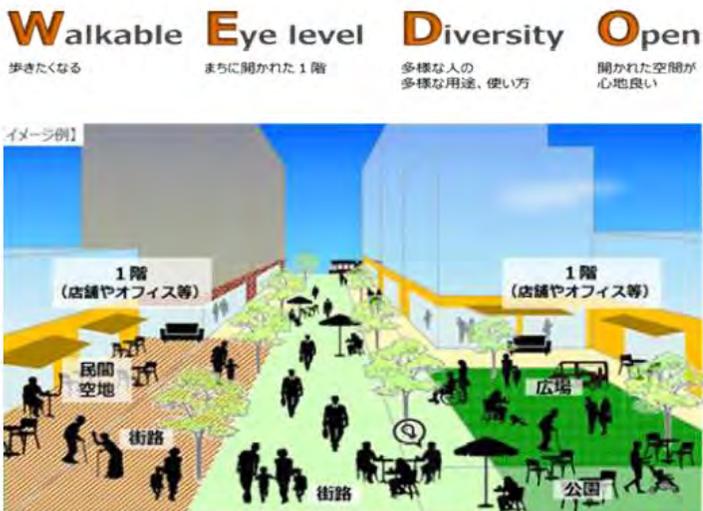
2. 国内外事例調査

2-5.国が進めるウォーカブル政策の展開

1) 国交省：「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指す

- ・令和元年6月26日、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言として、『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』がとりまとめられた
- ・今回の提言に共鳴し、ともに取組を進める「ウォーカブル推進都市」に、202団体の賛同（12月13日現在）があり、ウォーカブル推進都市をパートナーとして、強力に施策を推進

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりのキーワード



官民の連携により「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を実現

予算・税制等のパッケージ支援により、公共空間の拡大・改変・利活用を推進



(参考) 官民連携のモデル事例

(品川区 天王洲アイル)

- 行政が整備した護岸と連続する民地上に、地権者が一体的な仕様のウッドデッキを設置。
- デッキに面する建物1階部分をオープン化 (ガラス張り化) し、用途を事務所から誰もが利用できるスペースに転換。



(松山市 花巻町通り)

- 片側3車線あった道路を片側1車線に減らし、歩行空間を拡大するとともに、沿道施設と一体となった整備及び利活用等を行うことで、街路空間をウォーカブルな空間へと再構築。



2. 国内外事例調査

2-5.国が進めるウォークブル政策の展開

2) WHO : Towards More Physical Activity in Cities

- ・身体活動とそれを支える都市環境に焦点を当てている。
- ・ヨーロッパのケーススタディ都市として、イスタンブール、モスクワ、リュブリャナ、バルセロナ、コペンハーゲンを対象に、調査分析を実施している
- ・デンマークを事例に、都市の質的評価としては、ヤン・ゲールの12の質的基準を提示

キーワード表：歩行者景観に関する12の質的基準

<例>コペンハーゲン

■自転車と人のための都市

- ・ **Modal splits**
近年は、交通は自動車だけではなく、自転車交通や歩行者交通も重要な要素となってきた
- ・ **Bicycle accounts**
特に、自転車文化は大きく、自転車ネットワークや自転車文化を考慮した都市づくりが必要
- ・ **Economic benefits**
経済利益は都市構造として大きなインパクトを持つ。自転車や歩行者を増やすことで小売業の売り上げ増加や、自転車にあわせた周辺環境の整備など、健康を基軸にした経済効果が見込める
- ・ **Cycling and walking to school**
自転車や徒歩で学校に通うことは、早期からの健康習慣をつくる良い機会である

<手法>

- ・ エリアに限定したパイロットプロジェクトを実施し、市民の意識を徐々に変えていくことが重要

保護	交通と事故からの保護 —安全— ・歩行者の保護 ・交通不安の除去	犯罪と暴力からの保護 —治安— ・活気ある公共領域 ・街路に注がれる眼差し ・昼夜を通じて展開する機能 ・適切な照明	不快な感覚体験からの保護 ・風 ・雨/雪 ・寒さ/暑さ ・汚染 ・埃、騒音、照り返し
	歩く機会 ・歩くためのスペース ・障害物の除去 ・良好な路面 ・万人への開放 ・興味深いファサード	たたずみ/滞留する機会 ・エッジ効果/ たたずみ/滞留する ための魅力的な ゾーン ・たたずむための掘り所	座る機会 ・着座のための ゾーン ・利点の活用：眺望、日照、人 びとの存在 ・座るのに適した場所 ・休憩のためのベンチ
	眺める機会 ・適度な観察距離 ・遮断されない視線 ・興味深い眺め ・照明（夜間）	会話の機会 ・低い騒音レベル ・「会話景観」を つくりだす ストリートファニチュア	遊びと運動の機会 ・創造性、身体活動、 運動、遊びの促進 ・昼も夜も ・夏も冬も
快適性	スケール ・人間のスケール で設計された建 物と空間	良好な気候を楽しむ機会 ・日向/日陰 ・暖かさ/涼しさ ・そよ風	良好な感覚体験 ・良質なデザインと デイテール ・良質な素材 ・すばらしい眺め ・樹木、植物、水
	喜び		

2. 国内外事例調査

2-6. 既往事例における取組のまとめ

本章において調査した各事例における取組の内容を、目標像と手法（具体的な整備・計画方法等）の観点から整理した。さらに、各目標像および手法の実現・実施により期待される効果を整理し、その結果を以下に示す。

対象事例から抽出された目標像・手法・効果のまとめ

目標像	手法	期待される効果
多様で密度の高い都市空間	ミクストユース	歩行量や活動の増加
徒歩や自転車で暮らせるまち	バス等の公共交通の最適化（公共交通へのアクセス性を高める）	自動車依存からの脱却 流入交通量の抑制 歩行者空間の拡大 身体活動の増加
	レンタサイクルの展開	
	連続した徒歩や自転車のネットワーク整備	
	歩行者・自転車優先の信号制御	
駐車場の適切な配置（フリッジ駐車場等）	歩行者・自転車優先の信号制御	歩行者空間の拡大 身体活動の増加
	駐車場の適切な配置（フリッジ駐車場等）	
外出機会や居場所づくり	交流拠点やコミュニティ拠点の整備	身体活動の増加 コミュニティの形成
オープンスペースへのアクセスが容易	公園やオープンスペース等へのアクセス性を高める	身体活動の増加
日常的な運動を促す空間・機会がある	身体活動を促す装置の設置（階段やウォーキングコースの整備等）	健康の維持、向上
安全で歩きやすい歩行者空間	歩道幅員を広げる	通行者数増加 事故の減少
	歩道と車道の上に中間帯（駐車帯等）を配置する	
	沿道にベンチ等の滞留空間を設置	
	歩行者専用道路の整備（道路の転用）	
	舗装等の街路整備	
年中快適で楽しい屋外空間	冬場の除雪等（歩行ルートの確保）／除雪ルートの表示	満足度の向上 滞留時間の増加
	目で楽しめる景観（植栽や照明）	
	建物と屋外空間の一体化／街路への開放性を高める	
	屋外の体験を豊かにする仕掛け（季節感を楽しむイベントやプログラム、店舗、ストリートファニチャーなど）	
	年中利用可能なパブリックスペースの配置・管理	
半屋外空間の配置（屋根・庇・アーケード等）の設置		