

# 「歩いて楽しい街」 銀座とモビリティの調和

2024年10月3日（木） 14：00～16：00（開場13：30）

紙パルプ会館

中央区銀座3-9-11 2階 フェニックスホール

銀座では2015年に「歩いて楽しい街」の実現に向けて交通のあり方を議論し、「銀座モビリティ・デザイン案」を発表しました。

その後、長年の課題であった附置義務駐車場に対する独自の地域ルール、『駐車場「銀座ルール」』の改定を目指して中央区とともに検討を重ねた結果、2023年10月に銀座駐車場協議会が発足し、新しいルールの運用が始まりました。

今銀座では、これまで以上に歩行者中心の街への意識が高まっています。歩行者中心といっても、人流・物流のための自動車と駐車場、公共交通との関係も重要かつ、欠かすことはできません。

あらためて、これからの銀座における歩行者と自動車・その他のモビリティツール・公共交通との共存について考えます。

〈主催〉銀座街づくり会議 駐車場協議会

〈協力〉紙パルプ会館

Copyright (C) 2024 銀座街づくり会議 All Rights Reserved.

## ■プロフィール■

### □吉村 有司

東京大学先端科学技術研究センター特任准教授。建築家。ポンペウ・ファブラ大学情報通信工学部博士課程修了。バルセロナ都市生態学庁、マサチューセッツ工科大学研究員などを経て2019年より現職。ルーヴル美術館、バルセロナ市役所情報局アドバイザー。バルセロナ市グラシア地区歩行者計画など、ビッグデータやAIを用いた建築・まちづくりの分野に従事。

### □中村 文彦

東京大学大学院新領域創成科学研究科サステイナブル社会デザインセンター特任教授。東京大学工学部都市工学科卒業。大学院を経て東京大学工学部都市工学科助手。工学博士を取得の後、アジア工科大学院助教授、横浜国立大学助教授、横浜国立大学教授を経て、2021年より現職。2013年から2018年まで銀座モビリティ・デザイン提案に関わる。専門は都市交通計画、公共交通計画、モビリティ・デザイン他

### □宮下 貴裕

武蔵野大学工学部建築デザイン学科助教。慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科修士課程修了後、東京大学大学院工学系研究科博士課程修了。博士(工学)。同大学大学院特任研究員を経て2020年より現職。専門は都市計画で、長年にわたり銀座の都市形成史に関する研究を展開。



## 〈開会の挨拶〉

竹沢：本日はご多用のところ、銀座街づくり会議駐車場協議会シンポジウムにお越しくださいます。本日司会進行を務めさせていただきます全銀座会、銀座街づくり会議の竹沢と申します。銀座では数年にわたる中央区との協議、また調査を踏まえた新しい地域ルールとして、駐車場銀座ルールが昨年10月より運用開始となりました。それに伴い、それらの運用を銀座街づくり会議内の銀座駐車場協議会が行っています。発足から1年が経ち、まだよちよち歩きではありますが、銀座内の様々な交通問題が、駐車場という観点から明らかになりつつあります。そのような状況のなかで、「歩いて楽しい街」銀座とモビリティの調和というタイトルでシンポジウムを開催いたします。

最初に、全銀座会副代表幹事、銀座通連合会副理事長、そして銀座ヴィジョン会議のリーダーを務めさせていただきます伊藤明よりご挨拶を申し上げます。

### 伊藤 明

(銀座通連合会副理事長、  
銀座ヴィジョン会議リーダー)

伊藤：皆様こんにちは。ただいまご紹介いただきました全銀座会副代表幹事を務めております伊藤と申します。本来であれば、ここで挨拶するのはデザイン協議会と銀座街づくり委員会のトップをされている東條さんや全銀座会代表幹事の齋藤さんですが、新しいヴィジョン検討に関わる立場でもあるので、今日は私が挨拶することになりました。

今お話がありましたように、昨年10月に駐車場「銀座ルール」が新しくなりました。そして、銀座の周りを見てみますと、東京駅と臨海部を結ぶ新しい地下鉄ができることや、築地市場跡地開発の絵も徐々に見えてきました。銀座を三方で囲んでいるKK線という高速道路が歩行者空間化される計画も、少しずつ具体的な形になってきています。

銀座は商業地として発展してきました。しかし昨今ECがずいぶん定着してきたこと、またコロナ禍で銀座の街からお客様がまったくいなくなったことから、銀座だけではなく、商業地としての意味合いや、これからの商いのあり方をどうすべきかを考え、「新しい銀座ヴィジョン」は2040年をターゲットとしてまとめています。東京の多くの街は、大体その中心になるディベロッパーがいて、そのディベロッパーがリーダーシップをとって新しい街の形を作っていくことが多いと思います。しかしながら銀座の場合、業種も違えば、銀座の街とどのくらい一緒に歩いて来たかという歴史も違いますし、会社の規模も全然違う様々な方が集まって銀座を作っていますので、銀座ヴィジョンの位置づけとして、まず皆が同じ方向を向いて銀座ヴィジョンという絵を見ながら、そこに向かって歩いて行こうと考えまし



## 〈解説〉

# 『銀座の交通検討プロセスと銀座モビリティ・デザイン案について』

中村 文彦

(東京大学大学院  
新領域創成科学研究科特任教授)

中村：いまご紹介にありましたように、9年前にお手伝いさせていただきました。その時は横浜国立大学にいましたが、今は東京大学で働いております。

2015年に銀座モビリティ・デザインを出しました。いろいろな議論をさせていただき、当時の横浜国大の学生さん達にも手伝ってもらって出しました。これがどのようなものかをお話しするのが、今日の僕の10分間の役割です。

### ■準備作業① 現況診断と解決策

【slide N-001】当時僕が言っていたのは、検討にあたって、目標を設定して今何が起きているかきちんと診断し、今あるものをきちんと理解して使いましょうということです。たとえば、物流の問題、今日の話題の駐車の問題、あるいは自転車の問題、バス、その他ありますが、それぞれの論点をきちんと洗い出し、そのうえで折り合いを付けていく時に、どういう場面でどこに優先順位をつけるのか。空間の処理能力のことを容量と言いますが、それらをどのようにマネジメントするのか、そもそもの人々あるいは物の動きをどう調整するのか。総合交通管

た。自分たちの足で自分たちがやっている事業に磨きをかけて進んでいくのが良いのではないか。そのように進むことで、我々の共有資産である銀座の街をもっと大きな価値創造ができる場所に育てていきたいと思います。

ビジョンの中心になるのは人です。それはお客様であっても銀座に勤めている人であっても、どちらも同じですが、人が中心、ヒューマンスケールに配慮されていて、歩いて楽しい街、歩行者中心の街、ここにいて心が潤うような街にしたいと思っています。我々は、ここに勤めている者として、来街者に寄り添い、希望をもって未来へ向かい、商売を磨き続けられるようなところにしたいというのが、銀座ビジョンで考えている方向です。

本日のシンポジウムは、『「歩いて楽しい街」銀座とモビリティの調和』ですが、歩行者の街というビジョンを持ちながら、そこで交通はどのようにデザインされ機能することが、人にとって心地がよいのかを学ぶ会にしたいと思います。

今回のテーマは交通、12月には都市デザインについてのシンポジウムを行う計画があり、2月には本日の交通と都市デザインを掛け合わせたらどうなるのか、いずれも歩行者やヒューマンスケールを軸に必要な要素を様々な切り口で話し合い、理解を深めていくことを願っています。皆様からご意見いただきながら、銀座街づくり会議の幅を広げたいと考えていますので、ぜひご協力をお願いいたします。

それでは長時間になりますが、どうぞ一緒に勉強してください。よろしく申し上げます。

竹沢：ありがとうございます。次に、中村文彦先生より、銀座の交通検討プロセスと「銀座モビリティ・デザイン案」(以下;銀座モビリティ・デザイン)についてお話しいたします。中村文彦先生は東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授であります。2015年に発表した銀座モビリティ・デザインを、銀座の方々と綿密に協議するプロセスを経て、まとめてくださった先生です。今日はその考え方と内容、また今後の課題についてお話をいただきます。では先生、よろしく申し上げます。

理の下に CTM と書いてあります。これは 90 年代にイギリスで言われていた Comprehensive Traffic Management のことで、Comprehensive という単語を総合と仮に訳せば総合交通管理になりますが、3つの優先順位、容量、需要を見ていくことが大事だという話です。右側にあるように、ロードマップを作ってモニタリングしながらフレキシブルに運用していった目標を達成する。このような議論から始まりました。

【slide N-002】銀座の銀座憲章では、「銀座は創造性ひかる伝統の街」「品位と感性のたかい文化の街」「銀座は国際性あふれる楽しい街」とされていて、日本政府がウォーカブルなどと言うよりも少し前に、我々は歩いていて楽しい、誰にとっても訪れやすい、世界に誇れることをキーワードにした交通の考え方を整理しようとなりました。

【slide N-003】現況診断を行った当時も駐輪と駐車場の議論をしていました。違法駐輪がある、道路上の駐停車が多い、荷捌き、お店の方やお客様の車、パーキングメーターの使われ方にもいろいろ課題がある。もちろん道路は混んでいる、バスは遅れている。これを何とかしなくてはいけない。一方で、歩きやすい場所がいくつもある、通りごとに個性がある、大規模な歩行者天国を行っている。自家用車で買い物をする方を決して排除はしない、アクセスを保ちつつ、手を入れる部分もある。こんな議論があったので、良いところを伸ばしつつ、技術的なところも含めてマネジメントで問題点を解決しようと議論をしました。

【slide N-004】当時は自転車の問題が大きく、どこに誰にどう停めてもらうかを議論をしました。道路上の車に関しては、パーキングメーターをどうするのか、残すものはどう使ってもらうのか、時間帯で規制する荷捌きの場所や今ある駐車場をどう使うのか。そういう議論が必要だという話をしました。バスは、道路が若干空けば流れるだろうということでしたが、いずれにしても、需要のコントロールは人々の車の使い方、物流業者の車の使い方に関して、時間帯、場所、きめ細かく動かすことで変わるのではないかという議論をしました。

## ■準備作業② それぞれの通りごとのイメージ戦略の確認 【slides N-005, 006】

それぞれの通りごとの基本イメージを、皆さんに書いていただいたものです。関係者の方がいらっしやるかもしれませんが、今日の議論の中心ではないので報告だけにします。

### ■全体構成

【slide N-007】いろいろ議論していくなかで、とにかく荷捌きの駐車を何とかしなくてはならない。歩行者空間はきちんとしたボリュームと質がいる。当時は LRT (Light Rail Transit) が来る話があったのですが、その後 BRT (Bus Rapid Transit) になりました。

公共交通や自転車をどうにかして、歩行者のための空間を作ろうと。実験的に規制を行っていく。その時に、たとえば、平日の昼間、休日の午後をどうするのか。地区内の道路を荷捌きや車椅子の方などの福祉車両を優先するような場所と、それも少し遠慮してもらうような場所を分けていく。実際には歩行者の規制は順番に実験をしていく話でした。

【slide N-008】当時の議論ではオレンジ色のパーキングメーターはいらぬ。ただ、なくていいのかどうかは1個1個判断しようという叩き台を作りました。

【slide N-009】歩行者空間は、先程の各通りのイメージ戦略を尊重しつつ、歩行者の空間を面的に広げる。終日は厳しいが、時間帯で実験を繰り返していこうと申し上げました。

【slide N-010】ももとの案です。銀座通りの真ん中はもちろんのこと、晴海通りのある部分から取り組んでいくイメージです。

【slides N011, 012】移動に制約や困難のある方々、銀座の周辺地区まで行きたい方々、それからたとえば新橋から来て1丁目まで行きたいとか、そういう方々に向けて何らかの移動の支援をすべきだという議論がありました。当時は小型バスや小型路面電車と書きましたが、おそらく今の日本の政府ではグリーンスローモビリティと言います。ゴルフカートやそれに類するものを用意して、この青いルートを回るのがよいのではないかという提案です。

【slide N-013】シェアバイクが間違いなく今後日本で増えるという前提のもと、ステーションの位置を少し工夫しようとなりました。それから個人で使う自転車もやはり使い方を少し遠慮してもらう。歩行

者専用区域では自転車は、押し歩きしてもらおうと書きました。

【slide N-014】 これらを重ねるとこのような図になります。歩行者の空間に対して、この水色の部分ではゴルフカートのような何らかのものが回るだろう。自転車は黒い点線の中側には停めないようにしてもらい、その代わりふちの茶ページュ色の所に停める。そして、BRTが仮に上の部分を走った場合で、縦に走った場合とかいくつか絵はあるのですが、こうした絵を描きながら議論しました。BRTが赤い線の位置を走った想定を原案として、黒の点線や水



色や黄色とか、これを仕掛けていくために順番に取り組んでいくのがいい。歩行者に優しい街の実現は、具体の空間でこのように落とし込んでいく。すでに銀座通りで歩行者天国をやっていますから、その実績を生かしながら少しずつ取り組んでいくのが良いです。

環状2号等もでき、晴海通りを実際に見ていますと課題は多いと認識はするものの、特定の時間帯だけ歩行者空間にできるかどうかはかなりチャレンジングですが、ゴールとして置いておくのがいいだろうと言いました。

【slide N-015】 下から軸が上に行くのですが、銀座のエリアにあるポテンシャルを生かしつつ、歩行者天国を少しずつ、1ブロックずつでも広げる実験が必要です。駐車の話をとにかく次にやらなければいけない。同時に路上駐車をどうするのか、荷物捌きの運用、そして駐車場、駐輪場も同じタイミングで取り組む必要があります。そうしているうちに、BRTが東京駅の八重洲まで延びると期待していますが、その時に、あの乗り物自体がどうなるのか。その先に今度は地下鉄ができますから、それまでの暫定だという理解でもいい。そういう順番で取り組

むことを当時提案しました。

【slide N-016】 今になって振り返るといくつか課題があります。やはり想定からいくつかずれている。来るはずのLRTが来なかった。また、新しい駐車場ルールの運用が始まりましたので、今まで考えてきた話とどうつなげるのか。KK線が歩行者空間に変わった時にどうつなげていくのか。それからシェアリングも何年かでもっと違うものが出てきそうな気がします。良さとまずさがある。新しい地下鉄の駅の出入口と、そもそも地下鉄をどうするのか。暫定になるのかもしれませんが、お台場から来て八重洲に乗り入れるBRTに関してどうするのか。こういうことに1個1個取り組んでいかななくてはなりません。議論はこの先もありますが、駐車場はいろいろな課題が出てきたので、それをきっかけに歩行者のこととセットにしなが、地区の全体を見直していく、そして先程お話にあったヴィジョンを具現化していく、そういう流れの中に我々はいらるのだという認識です。

私の解説は以上です。ありがとうございました。

竹沢:ありがとうございます。この銀座モビリティ・デザインを作って10年近く経ちますが、この考え方は銀座の中でかなり自然に共有されています。その時から変わらない課題、そして変わらない思いも続いている一方、今銀座は大きくインフラが変わろうとしています。それから技術の進歩、新しいモビリティツールもこれから次々出てくると思います。そういうこと含めてこれから考えていかなければならないとあらためて感じました。

次に、本日の基調講演を吉村有司先生にお願いいたします。吉村先生は東京大学先端科学技術研究センター特任准教授です。街づくり会議では数年前にオンラインでご講演をお願いして、先生が長年お仕事をされたバルセロナの歩行者中心の街づくりについてお話をいただきました。本日は「バルセロナから学ぶ歩行者中心の街づくりとモビリティの共存」というタイトルでお話をいただきます。以前のテーマをさらに深掘りしていただくとともに、駐車場や新しいモビリティについてもお話しいたします。よろしく申し上げます。

# 〈基調講演〉 『バルセロナから学ぶ歩行者 中心の街づくりとモビリティ の共存』

## 吉村 有司

(東京大学先端科学技術研究センター  
特任准教授、建築家)

吉村：皆さん、こんにちは。東京大学の吉村有司と申します。今日はよろしくお願いします。僕のほうからは「バルセロナから学ぶ歩行者中心の街づくりとモビリティの共存」ということで、インプットトークとしてお話しさせていただこうと思います。

【slide Y -001】まず僕の自己紹介から始めさせてください。僕は日本人の建築家です。建築家ですが、Ph. D をコンピューターサイエンスで取得していますので、AI とかビッグデータといったものをいかに建築デザイン、もしくは都市計画、街づくり、都市デザインに活用していくかを得意な分野としています。先程ご紹介いただいたように、2001 年からスペインのバルセロナに移住しており、そのあいだ、バルセロナ都市生態学庁や、カタルーニャ先進交通センターといった、主にパブリックインスティテューションをずっと渡り歩いてきました。2017 年からはアメリカ東海岸のほうに行き、MIT で研究員をしていたのですが、今から約 5 年前コロナの直前に 20 年ぶりに日本に帰ることができました。以上が僕のざっくりとしたバックグラウンドです。

今日はこのビデオから始めようと思います。

【slide Y -002】これは 1908 年にバルセロナのパッセオ・デ・グラシアという目抜き通りに初めて蒸気機関車が導入された時の動画です。蒸気機関車は 19 世紀に発明されたので、当時バルセロナにとっても新しい技術でした。このような新しい技術が都市に導入された時は、信号もなければルールは何もないわけです。ただ、この動画を見ていると、新しい技術を何とか自分たちの生活の中に溶け込ませているように感じています。つまりは轢かれないように、歩行者や自転車など既存のモビリティとボトムアップ的に共存している姿が見て取れます。もう少し格好よく言うと、ボトムアップ的に自己組織化してきたということですが、20 世紀初頭のバルセロナにはこんな姿がありました。

【slide Y -003】これがボトムアップ的な技術、もしくはスマートシティというか、テクノロジーを用いた都市の作り方だとしたら、一方ではトップダウンでスマートシティというか、都市を作っていく考え方もあります。それがこちらです。

これは僕が MIT にいる時に少し関わっていたプロジェクトですが、おそらくあと少しで自動運転が我々の都市に入ってきます。そうすると自動車 1 台をセンサーと見なすことができるので、そういうものをトップダウンで信号もなしに一方的に制御してしまうことができる。そうすれば、駐車場などのスペースもなくしてしまっ、もっと効率的に都市を作れるのではないかという観点でやっていたプロジェクトがこちらの動画です。

【slide Y -004】繰り返しになりますが、こちらは MIT でやっていたプロジェクトで、トップダウンで都市を作っていくアプローチです。今見ていただいた 2 つのプロジェクトは、1 つは市民がボトムアップ的にルールを作りながら都市を作っていくやり方。もう 1 つはトップダウンで都市をスマートに作っていく。どちらがスマートなのかという問いかけをしたいと思います。どちらが良い悪いではなく、別々の見方がある、もしくはアプローチの仕方があるという意味で考えていただきたいと思っているのが 1 点目です。

【slides Y -005~007】これが我々人間の知恵であり、我々の人間としての想像力、イマジネーションとしての想像力と、クリエイティビティという意味での創造力、こういうものを使いながら、今後我々の街を作っていけばよいのではないかと。皆で街を

作っていく、育てていくという観点が重要なのではないかと思います。

【slide Y -008】もう1点、今日の議論のために、もしかしたら後々のディスカッションのためにと言ってもよいかもしれませんが、紹介したい言葉があります。こちらはオルテガ・イ・ガセットさんという20世紀初頭に活躍したスペインの哲学者の言葉ですが、「人はなぜ家をつくるのか。そのなかに住むためである。人はなぜ都市をつくるのか。家から外へ出るため、そしてそうした人たちが互いに出会うためである」と言っています。【slide Y -009】都市を考えることは公共空間を考えることだと言っています。我々が都市に住むこと、もしくは都市で働くことは、公共空間を大切にしながらもその周りで営み、生活や、デザインしていくことが大切なのではないかと言っていて、都市の本質を突いているのではないかと思います。ここまでが僕のイントロダクションです。

【slide Y -010】今日は歩行者中心の街づくり、モビリティということを考えるために3つほどお題を用意しました。

### 『バルセロナのスーパーブロック』

【slides Y -011, 012】1つ目は都市のヴィジョンで、バルセロナが行っているスーパーブロック、歩行者空間化についてお話しします。いろいろな都市を見てきたなかで今後我々の都市が進んでいく方向性は、歩行者中心の街づくり、歩いて楽しい街づくりではないかと思っています。この観点から、世界のトップ2を走っているのは、明らかにニューヨークとバルセロナだと思います。

【slides Y-013~016】なぜニューヨークかと言うと、ニューヨークはハイラインという非常に有名なプロジェクトがあります。いろいろなメディアでも取り上げられているので、目にされた方も多いかと思っています。もともと貨物列車のための高架鉄道が都市の中に残っていて、それをいざ撤去するとなった時に市民の間から「いや、これを撤去するのではなく、そこを空中庭園に変えてくれないか」という要望が出ました。それだったらということで、自治体とNPOがここを空中庭園に変えたのがハイラインです。

僕もボストンにいる時はニューヨークによく遊び

に行きました。ボストンとニューヨークは飛行機で1時間程度なので、週末にニューヨークに行ってハイラインを見ました。ここにはザ・公共空間と言わんばかりのすばらしい公共空間が広がっています。ぜひ皆さんも機会があったら行かれるとよいと思います。本当に気持ちのいい空間がひろがっています。

ただ、ニューヨークがなぜこのハイラインを作ったのか。僕はニューヨーク市役所で働いていないので、あくまでも外から見た感想ですが、ニューヨークの場合はアートとの融合、もしくは芸術的な街づくりを目指しているのではないかという感触はあります。

【slide Y-017】これに対して、今日ご紹介するバルセロナのスーパーブロックの目指すのは、明らかにデータを用いた街づくりです。バルセロナ市役所は何十年も前からあらゆるところからデータを集積し、さらにそのデータをきちんと分析して、その分析結果を次のプロジェクトにフィードバックするというフィードバック・ループをずっとやり続けてきた自治体です。このようなデータを用いた街づくりで先進的なバルセロナが決定打として打ち出したのが、今日ご紹介する歩行者空間化、スーパーブロックプロジェクトです。

【slide Y-018】このスーパーブロックプロジェクトがどのようなプロジェクトかということ、こちらも動画がありますので見ていただこうと思います。

スーパーブロックは基本的には9つのブロックを集めて、その内側を歩行者空間化し、その中側には



基本的には通過交通は入れないようにするというのが基本的な考え方です。もちろん、パトカーや救急車などの緊急車両は通ることができますが、基本的には外側を通ってくださいというのが、バルセロナの歩行者空間化、スーパーブロックの概要です。

ただこのように9つのブロックを単に集めておいてその内側を歩行者空間にするだけであつたら、こんなにも今専門家の熱い視線を集めることはなかったと思います。たとえば日本でも銀座エリアでは週末に大規模に歩行者空間化をやられていますし、僕が住んでいる神楽坂の辺りも週末は歩行者空間化していますから、それだけでは熱い視線を集めることはなかったと思います。では、なぜバルセロナがこれほど注目されているのかと言うと、1つには規模感があります。

【slide Y-019】どれぐらいの規模でバルセロナ市役所がこのスーパーブロックを考えているかと言うと、赤い所が今ふつうに車が走れる所です。ここが、数年後スーパーブロックを当てはめると、こうなります【slide Y-020】。今白く変わった所がすべて歩行者空間化されます。市内全街路のうち60%以上をすべて歩行者空間化するのがバルセロナの大規模歩行者空間化、スーパーブロックで、このようなスーパーブロックを実行する具体的な効果が3つくらい試算されています。

【slides Y-021~024】1つ目は、市内のパブリックスペースが劇的に増えるということです。これが現状のバルセロナにおけるパブリックスペースの分布ですが、数年後スーパーブロックを当てはめるとこの地図がこうなります。表面積にして270%増を見込んでいます。

【slides Y-025~027】2つ目は、空気汚染が減ります。バルセロナはコンパクトシティとして知られていて、都市の形態の性質上、真ん中に汚い空気が溜まりやすいことが何年も前から指摘されています。この地図の真ん中のエリア、赤い所と青い所、ここがとても空気が汚いエリアだとさんざんEUから言われているエリアです。これが、スーパーブロックを当てはめるとこうなります。今グリーンに変わったところ、ここがすべてEUの基準値以上に空気がきれいになると試算されています。これがBeforeでこれがAfter。Beforeは56%くらいの市民しかきれいな空気にアクセスできませんが、スーパーブロックによって94%くらいの市民、ほぼす

べての市民がきれいな空気が吸える住環境になるのではないかとされています。

【slides Y-028~030】3つ目は、騒音のレベルの低下です。バルセロナは非常にうるさい都市です。それが、スーパーブロックを当てはめると、静かな都市に戻るのではないかと試算されています。【slide Y-031】このスーパーブロックは市内全街路のうち60%以上をすべて歩行者空間にし、その結果きれいな空気が戻ったり、公共空間が劇的に増えたりすることが試算されています。

【slides Y-032~035】ただ、このスーパーブロックは今見ていただいたように、かなり劇的な変化、過激な提案であり、いかに気楽なラテン系のバルセロナ市役所といえども、このような過激な提案をおいそれとするわけではないのです。ここまで来るのにいくつかパイロットプロジェクトをやっています。最初のパイロットプロジェクトは2005年から2007年にかけて行われたグラシア地区歩行者計画です。実は、このプロジェクトは僕がやりました。2005年にバルセロナ都市生態学庁に入った時に長官に呼ばれて、明日からこれをやりなさいと無茶ぶりされてやらされたプロジェクトです。今から20年ぐらい前に始めて、今ようやく歩行者空間化の真価が現れてきたと思います。もともと17世紀ぐらいに作られた、つまり車の発明以前に作られた都市であるために交通渋滞が起これ大気汚染にまみれたりして、車や近代化に対応できていない地区でした。歩行者空間化によって今では本当におしゃれな地区に生まれ変わりました。今では市民が最も住みたいエリアNo.1に輝いていたり、アーティストが最もおしゃれだと思えるNo.1に輝いていたり、さまざまな賞をいただいて、欧州でもすごく有名な地区になっています。

【slides Y-036~041】現在バルセロナはこのように感じで歩行者空間化を進めています。街路にペインティングしてみたり、子供たちがサッカー場でサッカーを楽しんでいたたり、地中海の人は街路を使うことが非常にうまいと思います。次に先々月夏にバルセロナに視察に行った時のビデオを見ていただきたいと思います。

昨年バルセロナ市役所がコンセル・デ・セント通りという3kmにわたる通りの歩行者空間化を完了しました。これは結構な規模の歩行者空間化が完了したことになります。ここの歩行者空間化の雰囲気

を比べるために、もう1つ上のバレンシア通りと比べたビデオを見ていただこうと思います。

【slides Y-042, 043】実はバルセロナは133 mのグリッドが敷き詰められた都市になっています。どこの街路を取っても形がほぼ同じなのです。道幅が同じ、歩道も同じ、樹が植わっている位置も同じ。今から見ていただく動画は、バレンシア通りはまだ歩行者空間化がされていなくて、コンセル・デ・セント通りは歩行者空間化がされているという予備知識をもって見ていただくとわかりやすいです。

【slide Y-044】まず見ていただきたいのですが、この両方とも建物の形はほぼ一緒です。道の幅も一緒、樹が植わっている位置もほぼ一緒だと思います。ただ1点だけ違うのが、バレンシア通りは車がまだビュンビュン走っていて、コンセル・デ・セント通りは歩行者空間化という介入が行われた、その1点だけです。その1点が違うだけで、これほど街路の雰囲気、街の雰囲気が変わるところを見ていただきたいと思います。

もうひとつ、コンセル・デ・セント通りのほうは歩行者空間化されて歩行者の方がいるのはもちろんですが、ここを自転車やUberの配達の人、ベビーカーを押すお母さんが通っていたり、つまり様々な交通モードがここにスローな感じで速度を落としながらも共存している空間がここにできていることも注目していただきたいと思います。

これは中村先生も「余韻都市」ということでずっと前からおっしゃられていると思います。この空間は様々な交通モードが速度を落としながらもみんな共存できている。我々が目指すべき都市像はこういう空間ではないかと思います。

ここまでがバルセロナのスーパーブロックのご紹介でした。

## 『バルセロナの公共交通ネットワーク』

【slide Y-045】ここからは公共交通ネットワークのお話です。バルセロナの歩行者空間化の裏には、公共交通機関の質を担保したことがあります。これは、なかなか日本ではお話しする機会がなかったのですが、今日は歩行者空間とモビリティがテーマですので、このお話も入れてみました。

【slide Y-046】バルセロナは実は大規模歩行者空間化、スーパーブロックをやる前に、バルセロナバ

ス路線変更計画に取り組んでいます。これは、実はこれも僕が担当していたのですが、カリフォルニアのカルロス・ダガンゾ先生と一緒に行いました。

【slides Y-047, 048】バスは都市の拡張と共に発展してきました。つまり、ここが中心市街地だとしたら、こちらに新しい地区ができると、それならこちらにバスを延ばそうかとか。もしくはこちらに新しい地区ができたら、こちらに延ばそうかというように、バスは継ぎ足してできてしまっていて、世界中どの都市でもこの問題を抱えています。そうするといろいろな問題が出てきます。たとえば無駄が多い。都市全体で見た時にエネルギーの効率が最悪だったり、いろいろな所で同じ路線が走っていたり、いろいろな問題が起きてきます。

【slides Y-049~053】それで、変えることはできないかと始まったのが、バルセロナバス路線変更計画、最適格化プロジェクトです。基本的に、今バルセロナのバス路線は2つの方向にしか走っていません。1つは山から海へという縦の方向、バーティカルラインと我々は呼んでいます。もう1つは右から左、もしくは左から右というホライズンの方向にしか走っていません。バルセロナのバスは縦と横の2つの方向にしか走っていないのです。なぜかという、バルセロナの都市の形態がグリッドだからです。これは、イルデフォンソ・セルダさんという方が1859年にバルセロナにグリッドを敷き詰めてグリッド都市にしたのです。そのグリッドに沿うようにバス路線を走らせています。そうすると、A点からB点まで行く時に、C点で乗り換えが必要になりますが、移動にかかる距離は最短です。つまり、全体で見ると排気ガスや電力を最小化できる利点があります。最後には、都市の形態に合っている、つまり合理的なのです。

【slide Y-054】これは、2006年ぐらいに僕たちが公共交通機関の質を上げるためにデータを取っていた時の写真です。当時はまだセンサーなどが発達していなかったので、これは自前で作りました。自前で作ってバスに載せていろいろなデータを取ったのですが、下の3つの写真の左側を見てください。我々は夜間にこういう実験をよく行いました。というのも、昼はバスを使っているので、こうした実験はできなかったのです。樽みたいな物が見えますが、あれは1個50kgぐらいあって、1個が1人という換算をしてバスをビュンビュン走らせて、いろいろな

データを取りました。

【slide Y-055】データを取って、それをこのバスのシミュレーション、これもなかなか外に出すことはできないと思いますが、真ん中辺りにある大きめの青いのがバスで、プライベートカーいわゆるヴィークルとバスがどうインタラクションするか。その辺をきちんとシミュレーションして問題がないことを確認しながら、計画を進めました。

【slides Y-056, 057】もうひとつバスに関して知っておいていただきたいことがあります。これは実際のバスのデザインです。バルセロナはデザインが優れている都市で、グラフィックデザインや都市のデザイン、もしくはこうした工業デザインという、デザインの質を通して市民生活の質をいかに上げるかということにとっても一生懸命になっている都市です。ここはもしかして銀座の皆さんと通底するところ



ろではないかと思っています。このバスのデザインは左側にはH12とあります。HはHorizonの意味です。つまり、バス停でバスを待っていて、Hのマークが付いたバスが来るとこれは水平方向に走るバスなのだとなんとすぐにわかるのです。VはVerticalです。このようにデザインをうまく使って市民生活や都市の質を向上させていくのはすばらしいアイデアです。バルセロナがそこに熱量をかけている都市であることを知っていただきたいと思います。

【slides Y-058~064】これはおまけで入れたのですが、電気バスの実証実験も行っています。これは電力を無線でチャージするもので、起点と終点に置くことによって、バスが停まっている間にエネルギーをチャージできるシステムです。2016年に、EU Commission（欧州委員会）と一緒にこのような実験をしました。

ここまでが公共交通機関のお話です。

## 『歩行者空間化をこれからどう進めていくのか』

【slide Y-065】残りの時間を使って最後のテーマ、歩行者空間化をこれからどう進めていくのか、もしくはもう少し科学的なアプローチでデータを使ってどうやって合意を形成したり、このような歩行者空間化を進めていくのかをお話して、僕のインプットトークを終わろうと思います。

【slides Y-066~069】我々の都市は歩行者中心の街づくり、「歩いて楽しい街づくり」の方へ向かっています。このような観点から、今日ご紹介したバルセロナやニューヨーク、パリ、ロンドン、ミラノなど世界中の都市が歩行者空間化を進めています。

その一方で、「なぜ歩行者空間にするのか」を、そこのチーフアーキテクトやアーバンプランナーにぜひ問いかけてみてください。大概是「いや何か気持ちよさそうだから」、もしくは「私は歩行者空間が好きだから」、といったフワッとした回答しか返ってこないと思います。その理由の1つには、我々建築家やプランナーがデータを扱うことに慣れていないからだだと思います。

【slide Y-070】これまではそれでよかったかもしれませんが、今我々の都市は多様な都市になっています。いろいろな考え方の人が住んでいて、そういう方々と共存している都市、それが我々の現代の都市です。そうすると、何かしらの開発をしたいのだったら本当にその開発がそこに住んでいる人にとって幸せだったのか、良かったのかをきちんとデータを取って、そのデータをきちんと分析して検証して次のプロジェクトにフィードバックをするべきだと僕は考えています。

もう少し具体的に言うと、本当に生活の質が上がったのか、住んでいる人は幸せになったのかをいかに計量化して分析して、それを次のプロジェクトにどのように活かすのかという分析の枠組み、考え方をきちんとしていくべきです。しかし、これがなかなか難しい。あまり行われていないのが現状です。

【slide Y-071】2022年、今から2年ぐらい前に、僕はこちらの論文を発表しました。街路の歩行者空間化はそこに立地している小売店、飲食店の売り上げを果たして上げるのか下げるのかという問題です。この問題にビッグデータを用いて答えを出したのが、こちらの研究です。うれしいことにこの研究

は今世界中でバズっていて、いろいろな都市から、歩行者空間にするエビデンスとして使わせてほしいという問い合わせをいただいています。

【slide Y-072】それほど難しいことではなく、分析の枠組みとしてはとてもシンプルなことしか行っていません。基本的には、そこに立地する小売店、飲食店の売り上げを歩行者空間化される前後で比較するだけです。ただ、僕たちは1つの通りや地区だけではなく、スペインのすべての都市のあらゆる街路を対象にして行なったことが、先行研究とまったく違うところです。

【slide Y-073】つまりはビッグデータを使ったのです。この研究のために、我々は2つのデータを使いました。1つ目は、プライバシーの問題や個人情報の問題をきちんと留意したうえで、スペイン国内のクレジットカードの決済データ3年分にアクセスすることができました。

2つ目は、実はこちらのほうが重要なのですが、「Open Street Map」(以下; OSM) といわれるものから、歩行者空間データの収集技術を開発しました。20年ぐらい様々な自治体と一緒にデータを収集しているといろいろな問題点が見えてきます。

【slide Y-074】たとえば、「そもそもデジタル化されていない問題」が一番大きいです。「紙でしか持っていない問題」と僕たちは言っていますが、たとえば、バルセロナのような大都市はデータ化が進んでいますが、その隣の少し小さな都市に行くと特に、データ化されていない、「紙でしか持っていない問題」にぶつかります。もし持っていたとしても、自治体間でフォーマットが違うのもあるあるで、我々データサイエンティスト泣かせです。フォーマットが違うとどうしても分析しにくいので、最終的にデータサイエンティストが延々とエクセルに手入力していくことが、本当にあるあるです。もしくは、自治体によってはこのようなデータをPDFで配布している。PDFで配布するということは、機械が判別できないのです。ですので、これもデータサイエンティストが手入力するという問題があります。

我々有識者は、いろいろな自治体になるべくデータは規格が統一された形で、オープンデータにしてくださいと、重要性を訴えかけています。ただ、このようなオープンデータ化には時間がかかると認識していますので、そのあいだ何もやらないのではなく、短期的な戦略として自治体や企業に頼らずに

我々のほうで整備できる技術がないか。そういう枠組みの中でOSMから歩行者空間データの収集技術を開発しました。

【slide Y-075】OSMとは、わかりやすく言うと、ウィキペディアの地図版だと思ってください。ウィキペディアは市民が辞書を作っていく動きで、これの地図版が出始めています。それを我々はOSMと呼んでいます。つまりは市民が皆の力でいろいろな所の地図を作っていくという動きです。銀座もたぶんあると思います。このOSMは、1つ1つの街路に属性情報が付いていることが一番大きな特徴です。つまりこの道の幅や長さは何mなのか、もしくは用途は何か、用途はいつ変わったのか。そういう属性情報を市民の皆が作ってくれて、さらにそれをオープンにしてくれているとしたら、そこからいかに公益性の高い有益な情報を取ってくるかが、有識者あるいはアカデミックな人間の役割だと思います。その一環で作ったのが、この「OSMから歩行者空間データの収集技術の開発」です。

ちなみに、スペインで開発したこの技術を東京に当てはめたらどうなるのか。【slide Y-076】これは2013年から2020年のあいだに東京のどのエリア、どの街路がいつのタイミングで歩行者空間化されたのかというマッピングです。つまり、東京中の1つ1つの街路を東京全域で調べたことになります。こうしたことを手作業でやっていけば何年もかかります。それを今日ご紹介したようなAPI (Application Programming Interface) という、コンピューターのネットワークを通じてビッグデータとして取っていき、それをAIなどに解析させると、このようなデータでも3日間ほどで解析できてしまいます。こういうものこそ、今後の我々の都市分析もしくは都市計画、街づくり、さらには今日のテーマにあるような歩行者中心の街づくりを作っていく時の社会的な基礎技術になるので、僕は今後こういうものをどんどん開発していこうと思っています。

【slide Y-077】このような技術を使うと、スペイン中のどの街路がいつ歩行者空間化されたのかというマッピングができます。このマッピングの上に、先程お話ししたようなグリッド単位での小売店、飲食店の売り上げを重ねるのです。そうすると歩行者空間化による売り上げの問題に統計的に答えることができます。

【slides Y-078~080】今日は時間の関係で結果だ

# 『パネルディスカッションの前に』 銀座の駐車場の実態について

けをお伝えしますと、いい結果が生まれて、やはり我々の目論見通りというか、歩行者空間化するとそこに立地している小売店、飲食店の売り上げは上がるという結果が生まれました。これは今後ウォークアブルを推進したい自治体の皆さん、もしくは私企業の皆さんや団体さんへの我々サイエンス側からの最大限のバックアップだと思っていますし、こういうことをやっていくと今までの都市の作り方、街の作り方が根本的に変わる可能性があると思います。これくらい我々は風呂敷を広げてもいいと思いますし、今後の歩行者空間化もしくはウォークアブルな街づくりは、このようなデータを用いて、皆さんで合意形成をしながらやっていくのがいい方法だと思っています。

そろそろ時間になりますので、今日のまとめに入りたいと思います。

【slide Y-081】今日はバルセロナの歩行者中心の街づくりにモビリティがどう役立っているのか。歩行者空間化を行う前にどう公共交通機関の質を上げていくのか。そして、直感ではなくデータを用いてエビデンスを示す歩行者空間化の可能性についてお話しさせていただきました。後々のディカッションにつなげていければと思っています。

どうもご清聴ありがとうございました。

竹沢：吉村先生ありがとうございました。商売の街銀座にとってやはり、歩行者中心の街を目指すことが商売、小売店の売り上げにつながるということは非常に勇気づけられました。また、バルセロナも車が入る以前の街だと聞きましたが、銀座もまさにそのようなのです。徳川家康の町割りによってできた街なので、その辺も共通点を感じましたし、そこに最先端の技術を入れていくことの重要性も本当に参考になりました。どうも先生ありがとうございました。

これからパネルディスカッションに入りますが、その前に宮下貴裕先生から銀座の駐車場の実態についてお話をいただきたいと思っています。宮下先生は武蔵野大学建築デザイン学科助教でられるのですが、銀座の街をくまなく歩いて駐車場の実態を調べていただきました。また、銀座の歴史にも大変詳しく、銀座をフィールドに様々な論文を書かれています。では、先生お願いいたします。

## 宮下 貴裕

(武蔵野大学工学部建築デザイン学科助教)

宮下：ありがとうございます。武蔵野大学の宮下と申します。本日はよろしくお願ひいたします。この後行われますパネルディスカッションの話題提供として、私のテーマである現在の銀座における駐車場の実態について簡単にご説明したいと思っています。今回のシンポジウムは交通問題全般として広いテーマでとらえていますが、その中でも特に最近銀座において議論が蓄積されている駐車場のあり方が非常に重要なテーマだと思います。

【slide M-001】ここでは中央区様に提供いただいたデータを用いてご説明させていただきます。銀座では2003年に附置義務駐車場に関する地域ルールが生まれました。ルールができてから今日に至るまでかなり時間が経っていますが、2021年までのデータを見てみますと、これまで附置義務駐車場の地域ルールを適用する建築物がたくさん生み出されてきました。そのなかには、参加建築物と集約建築物とよばれる建築があります。簡単にいいますと、一定の敷地面積よりも狭い建物の場合には自分のビル



が本来持つべき附置義務駐車場の台数を、近隣にある大きい建物の駐車場に隔地して設置することができる。逆に、一定の面積よりも大きい建物に関しては本来自分たちが設けるべき附置義務台数よりも多くの台数を自分たちのビルの中に設けることによって、まわりにある小さなビルから駐車場の隔地を受ける。それによって効率的な駐車場整備が行われています。

これまでにこの参加建築物という小さな建物の敷地内に 63 台分、集約建築物という大きな建築物の敷地内に 3423 台分の駐車場が整備されてきています。それを年度別に整理したものが右の表です。参加建築物から集約建築物へ駐車場を隔地するわけですから、集約建築物に駐車容量の余裕がないと継続的に隔地を受けていくことはできません。集約建築物が、これまでまわりの小さな参加建築物から隔地を受け入れてきた台数は 351 台で、現在集約建築物に 137 台分の余裕があるということは、この地域ルールが一定の効果を生み出していて、非常に効率的に駐車場を整備することが可能になっていることがわかります。

【slide M-002】この地図は、これまでに附置義務駐車場がどういう場所に設けられているのかを示しています。オレンジ色で示されているのが集約建築物で、まわりの小さな建物から駐車場を受け入れている側の建物です。一方、水色は参加建築物で、自分たちが本来持つべき駐車台数分を集約建築物に送っている側の建物です。こういうものが銀座全域に比較的分散して万遍なく設けられていることがわかります。

【slide M-003】もう少し詳しく見てみます。今見た地図の右上の部分ですが、これに駐車場の位置だけではなく、三角のマークが付いた部分があります。

これはいろいろなタイプが分かれていて、黒三角▲は、通りに面した 1 階部分に駐車区画が設けられている個所を示しています。白三角△は、道路に面してその建物の中の機械式駐車場の回転テーブルや駐車場への出入口関係が設けられている個所を示しています。

このように見ますと、現在銀座において駐車場を効率的に配置することを行っていますが、一方で、今までは、例えば参加建築物の敷地内に身障者用駐車場を設けなくてはいけないルールがありました。そういった事情もあり、現在いろいろな通りに駐車場がたくさん設けられている状況がありますが、銀座通りという表通りに面して駐車場は設けないことが決まっていますので、自然と反対側のガス灯通りに駐車場が集積する状況になっています。また並木通りなども非常に表性が強い通りなので、その反対側のレンガ通りにも駐車場が集積しています。こういう通りが駐車場通り化してしまうことを銀座の皆様は問題視されています。

そういうなかで、昨年駐車場の地域ルールが改正され、今後建てられる参加建築物に関しては身障者用駐車場も条件によっては近隣の集約建築物に隔地することができるようになりました。非常に柔軟に運用できるようになってきているのですが、一方で現在までに建てられた建物に対しては依然としてこのような駐車場が残り続けることとなります。

今後こうした駐車場のあり方を街のにぎわいと両立して考えていくためにはどのような議論が必要なのか。喫緊の課題だと感じていますので、本日のパネルディスカッションでも、駐車場整備と街のにぎわいをどのように両立していくべきか、モビリティとの調和ということを議論の話題にさせていただきたいと思います。話題提供は以上になります。ありがとうございます。

竹沢：ありがとうございました。駐車場の実態と新しい銀座地域ルール、それによる変化をふまえて、これから銀座がますます歩行者中心の街を目指すこととの関係を、ぜひパネルディスカッションでお願いしたいと思います。

パネルディスカッションにご登壇いただくのは、改めまして吉村有司先生と中村文彦先生、銀座からは伊藤明さん、司会進行は宮下先生にお願いいたします。

# 『パネルディスカッション 銀座とモビリティの 調和に向けた課題と可能性』

吉村 有司

中村 文彦

伊藤 明

司会進行：宮下 貴裕

**宮下：**パネルディスカッションを始めさせていただきます。まず始めに、銀座の現在の交通環境についてどのような問題意識を感じていらっしゃるか、具体的な駐車場の問題にも触れながら、現在の課題とこれらに向けての可能性、鍵を見出すところまでお話を進められたらと考えています。

まず、吉村先生は、長年時間をかけて歩行者空間化を実現しているバルセロナをつぶさに観察されています。実務を担当されてきたことと照らし合わせて、都市デザインの観点から、銀座の現在の交通環境についてどのような印象をお持ちでしょうか。

**吉村：**銀座は、地図で見ているとグリッドですね。なので、バルセロナにそっくりだなということ。あとは、週末に歩行者空間化を大規模にやられているのが外から見た第一印象ですので、そこに関しては特にモビリティの問題点がすごくある印象は持って

いません。その一方で、やはり歩道が狭いので、そこで自転車とのコンフリクトが出てきているのは、歩いていてもわかることが僕の印象です。

**宮下：**銀座もバルセロナも道幅自体は以前の道幅が継承されていて、そのなかの使い方をどのように変えていくかが、歩行者空間化の重要なテーマだと思います。現在の道路の使い方や路上の風景、そこでの活動風景などにはどのような印象をお持ちですか。

**吉村：**観察していると、とかく地中海の人は街路の使い方が本当に上手です。それはやはり伝統的にパブリックスペースが重要視されてきていて、街路もちろん、重要なパブリックスペースの1つとしていかに使っていくかを永遠に考えてきた民族です。ですので、昨日まで車が走っていたところを公共空間にしますよ、パブリックスペースにしますよ、歩行者空間化しますよと言った途端に、明日からでもベンチを出してうまく使っていこうとするのが、たぶん地中海の人々のDNAではないかと思います。それと比べると、日本人は奥ゆかしいというか、なかなか一步踏み出せない。恥ずかしさもあると思いますので、実は歩行者空間化をルールや社会実験で進めていくのと同時に、街路はこう使うのですよという教育というカリテラシーも一緒に進めるのがよいのではないかと思います。

**宮下：**ヨーロッパのような物理的な環境としての広場が存在しなかった日本においては、道の文化が醸成されて、道空間におけるアクティビティがもともとはあったのだとよく言われています。ただ実際に使うとなると、交通的な観点から見て、好きに使うことは道路法や道路交通法の問題などからなかなか難しいところがあると思います。ヨーロッパ、バルセロナなどではどれくらい道の活用の自由な余地が認められているのでしょうか。

**吉村：**システムとして違うというルールとして全然違って、たとえば、スペインには2種類の警察があって、いわゆるテロなどに対抗する警察と、日常生活の管理を行う警察とがあります。道路空間などを扱う警察は、どちらかという日常生活を管理する警察で、市長の下にいます。なので、市長が

歩行者空間化しますよと言えば、「はい、やります」と言って進むのです。そのような仕組みとルールの違いはあると思います。ただ、日本にも日本の文化、社会があって、道の使い方はもともと日本人にもDNAとして刻まれていると思います。近代化によって少し忘れられてしまっていることもあると思いますが、兎にも角にも、銀座はすごく良い例です。市民の皆さんの声と力が強いと思いますので、こうしたい、こういう街を作りたいのだというビジョンを持って、皆さんでボトムアップ的に進めていくのが正しい、良い道ではないかと思います。

**宮下：**ありがとうございます。そういう意味でいま銀座が向かっていく方向性に勇気づけられる点があると思います。

次に、中村先生に伺いたいのですが、先程2015年の銀座モビリティ・デザインのお話をいただきましたが、吉村先生のお話をふまえると、まさにその2015年から現在に至るまで、公共空間の議論がどんどん前に進んで、いろいろな状況が変化しています。中村先生が取りまとめられた銀座モビリティ・デザインから10年経って、銀座の交通環境や空間の使い方など、現在の風景がどう変化しているのでしょうか。

**中村：**銀座モビリティ・デザインの発表から、間にコロナがあったので、10年と言いつつ、なかなか10年という感じがしないのですが、コロナ渦の数年を除いて最近では職場も都内にあることもあって、平日はそれなりの頻度でこの界限に出たりします。銀座モビリティ・デザインで思ったようにいかないこともいくつかあります。当時は、今と言うとインバウンドですが、すごい勢いで買い物をする方々が貸し切りバスでやって来るような状況が同時にいくつもあり複雑な状況でした。そこが少し変わったこともあります。今、平日の通りを見ると、メインの通りでも、先程宮下さんが話された裏側の通りにしても、少し穏やかな感じがします。一方で、荷捌きが相変わらずいろいろ起きているなとも思いました。決して歩きにくくはないし、平日でも歩くことができ、以前のような大騒ぎのような感じはないのですが、その分荷捌きが目立つ。それから、タクシーは足りていないと言われていますが、それなりの数が走っているように見えます。ただ、

初心者のタクシードライバーが増えているようで、走り方がプロっぽくないという様子は垣間見えます。当時、どんどん社会実験をやって歩行者空間を増やそうという話がありましたが、何せオリンピックは1年ずれ、環状2号や東京BRTの話など、いろいろ想定と違うことが起きているので、当事者の私としてはつらいですが、当時の絵のまま進んでいないことが多々あるものの、銀座のよい部分はきちんと保たれているというのが大枠の印象です。

**宮下：**10年前の段階では予期できなかったことや、近年急に出てきた問題はありますか。

**中村：**銀座ではまだたくさんは見かけていませんが、電動キックボードのシェアリングがあります。まず電動キックボードの問題は、車両と使う人の問題がクローズアップされていますが、同時に道路の問題も投げかけているはずです。自転車は銀座でも中央区でも、どこを走ったらよいのかという問題は相変わらずすっきりしません。自転車走行レーンはたくさんできたけれど、そこに堂々と荷捌きの車が停まっていた場合、その時自転車はどうすればいいの



か。幸せなことに昨年、吉村先生にバルセロナの街を案内してもらいました。バルセロナでは、乗り物ごとどこを走行すればいいかが明確です。もちろん、危険なところもありますが、あの種の乗り物自体の使い勝手の良さは必ずあります。そうした便利なものが道路に入ることを、道路側でどのように受け止めていけばよいのが日本では曖昧で、それが少し脅威です。同じように、自転車のシェアリングの利用は都区部で非常に順調です。銀座の場合は、臨海部から来るたくさん自転車の走行をどのように受け止めるかが課題です。それから荷捌きに関して

どうするのか。荷捌きの車もドライバーの技術レベルの問題も含めて議論が必要だと感じています。

**宮下：**ありがとうございます。伊藤さんは地元の銀座で日ごろ商売をされているお立場から、日常生活の中で特に危機感を抱く、空間の使い方やマナー的な点も様々あると思いますが、問題として感じられるような状況はどのようなものがありますか。

**伊藤：**危機感を感じるというと大げさな感じがしていますが、中村先生が言われた電動キックボードと、道路が問題という話はとても大きいと思います。生身の人間が歩く時のスピードや周りに対する感覚は、みんな大体同じようにある。車に乗っている人たちは、全員免許を持っているのでどういう交通ルールのもとで運転しなくてはいけなかがわかっている。ところが、自転車や電動キックボードは、免許を持たずに車のように道路を使い、車のようなスピードが出る大変困った乗り物です。ですので、今先生が言われたような車両と人と道路の問題は、教育の問題が結構大きいと思います。それから、荷捌きも人を運んできた車も、人を歩道に上げるためにはどうしても車道上の歩道に一番近い所に付けなくてはいけないのに、そこに青い線を引いていて、他とは違うスピードのものが通るのを妨げている。歩行者、自転車や電動キックボード、自動車の大きくわけると3つのものを道路に入れるのはとても無理なのではないかという気がしています。

それからもう1つ、私は数年前まで、銀座のイベント・催事を10年以上、担当していました。お祭りですりを通りを使いたいことがたくさんありましたが、規則的になかなか使えないのです。もっとオープンに、人のスピードで使えるようになったらよいのには思っていました。荷捌きでも人を運んでいる車でも、時間を区切れればきちんと道路が使えるのにと。銀座モビリティ・デザインをまとめたときから十分考えられていたと思うのですが、今回銀座ビジョンをまとめるために、街の大勢の人にアンケートを取って出てきた結果を見てみても、まずは車がない環境をどんと作った時にどうしても必要な車は何なのだろうか、それは時間や自動運転で解決できないのかなと思いました。

**宮下：**限られた空間の中にあまりにも多くの要素が

入り込んでくることによる混乱が非常にある一方で、自分たちが実際に活用したい時にうまく使えないことがあると思いました。

中村先生に伺いたいのですが、銀座の路上環境は、今出てきているシェアサイクルや、電動キックボードなどと相性が良くないというか、問題がある路上環境なのでしょうか。

**中村：**「銀座の」と限定されるといろいろ答えにくいところがあるのですが、一般的に、先程伊藤さんが言われたように、人々の乗り降り、荷捌き、そして自転車、電動キックボードを同じ空間に入れることは、ほぼ無理です。それこそバスレーンは広がったのですが、実際には歩道があって自転車があって少し乗り降りのためスペースに車がある、あるいは路上駐車のためのスペースが最初からオーソライズされてある。そうすると、銀座に限らず、全部を埋め込んで皆が好き勝手に使うことには間違いなく無理がある。だから、たとえば自転車に関しても、この通りとこの通りは走ってもよいが、この通りはちょっと我慢してねと言わなくてはいけないし、時間と空間で使いわけなくてはならないという課題が出てきます。僕は、銀座とほとんど同時ぐらいに池袋の東口とずっと関わってきて、この10年間で歩行者空間を増やしました。池袋に比べれば、銀座は間違いなく道が良いのです。だとしても、本当に全部を埋め込んでいくのは、そうそう簡単なことではない。そうすると、やはり少しずつ我慢しながら時間帯や空間を使いわけて折り合いをつけていくしかない。うまくいく可能性はありますが、全部自由にはならない。

**宮下：**ありがとうございます。ここで駐車場に絞りながら次の話題に移りたいと思います。

バルセロナでは、単純に住宅地だけではなく市全域を対象にスーパーブロックプロジェクトが行われています。当然、銀座のような商業地も歩行者空間化の対象になっているわけです。住宅の場合はそこに住む人たちは通れるようにするとか、ある程度合意形成はできるのではないかと思います。一方で不特定多数のいろいろな方が入り混ざる繁華街のような場所においては合意形成が非常に難しく、時間がかかる問題なのではないか。あるいは、今の東京の附置義務駐車場のようにある程度駐車場を設けな

ければならないような状況があったとすれば、それに対してどのようなアプローチをすることで歩行者空間化の方向に進めるのか。歩行者空間化は駐車場環境とどのように折り合いをつけたのか、吉村先生に伺いたいです。

**吉村：**ありがとうございます。僕が歩行者空間化を行ったのは、今日のプレゼンテーションにあったように2005年です。2005年の時点で、バルセロナ市役所でスーパーブロックのパイロットプロジェクトを行いたいと言った時に、僕は現場の声としてとても驚きました。というのも、僕は建築家ですので歩行者空間化は絶対的な正義だと思っていました。誰にも文句は言われないうらうと。でも実際は、やはり小売店飲食店の方々がすごく心配されたという状況がバルセロナではありました。つまり、自分の店の前まで車が来なくなったら売り上げが下がるだろうとおっしゃられる方がすごく多くて、グラシア地区でもとても苦労しました。ただその時、歩行者空間にしたら売り上げは上がるだろうと直感的に思っていたので僕は楽観的でした。だからこそ、長い目で見た時に都市の質としては絶対に歩行者空間の方がいいという思いで行いました。都市計画の長い歴史のなかで、それぐらいの研究はされているのだろうなと楽観的に思っていました。調べてみたらありませんでした。だから自分でデータを取り、エビデンスを示しながら、こんないいことがあるのです、だからやりませんかとちゃんと合意を形成していきました。もしくはバルセロナの場合はグラシア地区を皆に見てもらって、こんなにいい地区になったのですよ、だから全域でやっていきましょうという流れとストーリーを作ったのが大きいのではないかと思います。

**宮下：**大きなストーリーに地元の方々が賛同して、そこに夢を見て、うまく価値を共有できたということでしょうか。

**吉村：**その空間を皆に見てもらったのは大きいと思います。それまでは市役所でも「歩行者空間、歩行者空間」と言っていたのですが、やはり言うだけではだめなので、実際に取り組んでみました。誰もがこの空間だったらうちの地区でも行いましょうという空気感ができたのがすごく大きかった

です。逆に言うと、それがなかったらバルセロナ全域での歩行者空間化はできていないと思います。とにかくやってみることが大事なのではないかと思います。

**宮下：**なかなか日本ではフットワーク軽くできない部分があると思います。中村先生は、池袋の例も挙げていただきましたが、東京のいろいろな地域の歩行者空間化あるいは駐車場問題の解決に向けた議論にずっと取り組まれているなかで、銀座の駐車場環境、荷捌き等も含めてこの街固有の課題や特徴はあるのでしょうか。

**中村：**この10年間で有名な所では姫路、京都の四条も、いろいろな場所で歩行者空間を広げるという具体例が出てきました。一番新しい地域だと難波とか。日本でもやればできるのです。

池袋は、週末だけの歩行者空間をゴールにしている、そのためには実験をしなくてはいけない。歩行者空間の社会実験をする時の一番の課題はまさに荷捌きです。荷捌きの車をどうするかという問題で、受け止めるところと、週末午後だけ行うのであればなるべく午前中に荷捌きしてほしいという話とか、個別にいろいろ対応をします。対象区域に来客用の駐車場が2か所あったのですが、そこをどうするのかとか。車の動き方の調整をしなければならないのです。幸いに、池袋はもともとのお店はほとんどなく、しかもある程度駐車場がまとまっていて、コインパーキングとして受け皿になる場所もいくつかあって、実施しやすかった、という背景があります。それを今思い出したのですが、わりといろいろなロットが小さい、先程のプレゼンの最後の資料【slide N-016】でもそうですが、小さいビルにそれぞれ入口があって、それぞれ一桁台の駐車場を置かなくてはならない。その辺りが池袋の事例と銀座では少し違う苦労があると思います。一方で、2017年に銀座の方と議論させていただいた時のことも思い出しますが、皆さん意識はとても高い。いい意味でプライドをお持ちの方々がいるので、もちろんいろいろな意見は出てくると思います。だけど、むしろ調整しやすいと思います。敷地も駐車場の議論も制度上は細かくわかれているので、それをやりくりしていく議論は大変だろうとは思いますが。ただ、宮下先生がデータベースを作っていたらっしゃるので、これから

パズルっぽいアプローチをするのだろうなと思っています。

**宮下：**銀座の一番の魅力である間口の狭い小さな建物が連続する風景は、銀座の個性だと思いますし、そのなかで風景がどんどん移り変わっていく。歩いて楽しいのは、もともとの銀座の歴史的な都市環境や町割り、敷地割りがもたらす効果だと思います。単に歴史的な建物があるだけではなく、その上に建っているいろいろなお店が個性豊かで面白くて、そのなかで歴史が紡がれていくのが、銀座の重要な都市文化だと言えるでしょう。ただその裏返しとして生まれている、小さなビルそれぞれに駐車場をたくさん設けなくてはならない問題は、魅力が課題につながってしまっている部分であると感じます。

次に、伊藤さんに伺いたいのですが、伊藤さんは全銀座会で街づくりに携わる立場でもありつつ、一方でビルのオーナーとして附置義務駐車場を自分のビルの中に抱えているという、2つのお立場をお持ちだと思います。そういうお立場に立って見た時に銀座の駐車場の問題に対してどういうことをお考えになっているか、ぜひ伺ってみたいのですがいかがでしょうか。

**伊藤：**そもそも駐車場の問題というのは車が停められる場所ということです。誰が銀座で車を停めるのかと思うのです。来街者や銀座にお買い物に来る人たちはほとんど車では来ないです。次に、宿泊者の人たちが移動して銀座に来たり、そこから出るために車は必要ですが、自分の車ではない人が多いので、車を停めておく必要もないです。荷捌きの話でも、商品を届けて帰るなら車を置いておく必要はない。となると、そんなに駐車場っているの？というのが一番思うことです。うちが駐車場を借りているところの使用率はとても低いです。また、お客様が来る時間は、基本的には店舗が開店してから閉まるまでです。ということは皆さんがとても心配している荷捌きの問題は、住宅街なら運べないような夜の時間でも物を持っていけるのです。通りの使い方を時間でわけるのは、他の街よりも合理的にできるはずだと思います。

銀座の一番の不満は、我々銀座人はルールを守っているのに、ルールを守らない人たちがルールを守らないでもいられるような環境があることです。銀

座の人たちは基本的に自転車に乗って歩道を走り回ることではない。変なところに車を停めたままにする人もたぶんいない。でもそれができる環境があって、タクシーのような、最近はずか白いナンバーのタクシーのようなものも見かけますが、そういうものは、いつまでたっても停めていられる。中に人が乗ってれば、監視員に捕まえられることもない。それから、自転車の人たちはダーツと通り過ぎて行って、我々が止めようとしても「うるさい！」と言って怒っていなくなってしまう。銀座の外にいる人たちは、銀座の中を無法地帯のように使うことができます。銀座の人たちがまじめに守っているから、余計に無法地帯にする場所が残っているのだとも思うのです。そうすると、先程吉村先生が言われたみたいに、もともとそういうものが入って来られないようになっていけば、我々もそんなに嫌な思いはしないでしょう。でも、必要な人、障害がある人用の車両とか、そういうものが通れるようにする、荷捌きの時には荷捌きが来られるようにする。切り口さえ変えれば、銀座は日本のどこの街よりもきちんと区切れるような気がしています。

**宮下：**地元の方々ががんばってルールを決めたにもかかわらず、それを外部の人間が簡単に侵したり踏みにじったりする。自分たちが決めたことに対して自分たちが苦労してしまう。「自分たちは守っているのに」という状況が生まれてしまうのが非常に大きな問題で、リテラシーの問題があるというお話がありました。そもそもしてはいけないのだという前提から始まればできることがあるのかもしれない。銀座では車を停めてはいけないというところから始まって、そのなかで必要な方々が必要な時に駐車できるような方向性であればいいのではないかと。吉村先生はバルセロナのご経験から、教訓やヒント



はありますか。

**吉村：**ありがとうございます。非常に重要な視点を伊藤さんが指摘されたと思います。専門的な用語になってしまいますが、「都市コモنزの悲劇」という言葉があり、公共空間とか都市はいわゆるコモنز、皆のものであるという考え方があります。そこに住んでいる人たちはそこを大事に思って、思えば思うほど環境はよくなるのですが、よくした環境を外の人が荒らしてしまう。そういう循環がぐるぐる回っていつてしまうのが、「都市コモنزの悲劇」といわれるものです。非常に難しい問題だと思います。

バルセロナの場合は、スーパーブロックの中で通行を禁止するのではなく、最近は「なるべく入って来ないでください」というお願いベースの試みもあります。そこでよい雰囲気というか、子供が遊んでいたりと、この地区を皆が楽しくよくしていこうと雰囲気を醸成していくなかで、外の人たちがそういう雰囲気を見たいがために、一緒になって守っていくシビックプライドをベースにしたボトムアップ的取り組みが始まっています。もしかしたらそういうものも参考になるのではないかと思います。というのも、今日のパネルディスカッションで度々プライドという言葉が出てきたと思いますし、それがキーワードではないかと思います。シビックプライド、いわゆる銀座の方々がこの街を本当に良くしようという思い、その思いこそが街を育てていくものだと思いますので、それをぜひ大切に街をマネジメントしていけたらいいのではないかと思います。

**宮下：**銀座では、銀座憲章でも「国際性ゆたかな街」がフレーズとして掲げられていて、様々な国の方々が銀座を訪れます。近年はいわゆるオーバーツーリズムの課題でよく言われるような問題があります。自分たちが大事にしてきたものが踏みにじられてしまうことが、いろいろな都市で起きているわけです。一方で、共通言語というか共通の振る舞いを見出しにくい状況になっているなかでも、銀座の方々が、自分たちが大事にしてきたものをいかに形にして、実際に空間づくりを体現するか。それを見てもらって、守るべきだと思ってもらえるようにするのは、非常に難しいとは思いますが、本当に重要なことだと思います。ありがとうございます。

セッションは最後のほうに差しかかっています。最後のテーマとして可能性につなげられることを議論できたらと思います。問題山積の状況のなかでも、銀座だからこそこできるのではないかと、銀座だからこそこ見つけられるヒントがあるのではないかと。そのきっかけになるようなものを今日のセッションの最後に共有できたらと思います。

まず、伊藤さんから、今銀座で語られているヴィジョン作りでは、銀座がどういう方向に向かうべきかを盛んに議論されていますが、これは交通だけに限らず、歩いて楽しい街を体現するための議論だと思います。それを踏まえて、今銀座の皆様が求められている将来像、生活の空間像をどう考えられているか、ご紹介いただければと思います。

**伊藤：**ヴィジョンというのは大きく掲げて皆でそこを見て、それに対して、では自分たちには何ができるのかなと考え、皆で同じ方向に向かっていくことが一番大事だと思っています。誰かがルールを決めてこうしなさいというのではないと言っていますが、そう言いながら、ベースのルールは作りたい、ベースの方向は決めたい。たとえば、日数やエリアはまだ明確ではないですが、銀座通りの歩行者天国を毎日実施してみたら何ができるのだろうかとか。それを銀座通りだけではなく、もっと銀座の広いエリアに広げたらいろいろ変わるのではないかと、というようなことを考える。歩行者天国になっていれば、そこには車が入ってきませんし、自転車も入って来ない。入って来なければ人と自転車と車との事故も駐車場の問題も起こらない。でも、そこでどうしても入って来なければならない人や物があつた時にどうするか。2015年に話していた時よりも技術が進んでいて、テクノロジーが解決する部分が多いのではないかと思います。ラッキーなことに僕は7月にアメリカで自動運転のタクシーに乗りましたが、思っていたよりもずっと安全でした。本当に必要な人のところに車が来るような自動運転のタクシーができたら、バスも個人の運転も物流もかなり解決すると思います。車が必要以上の時間停まっていることもないし、タクシーがそこで待っている必要もない。結構いろいろなことが解決すると思うので、2040年になれば、今ここで悩んでいることが、なんであんなことで悩んでいたのかということが多くなっていると思います。

テクノロジーが進んだ時に最後に残るのはやはり人です。そこにいる人たちが気持ちよく、人のペースで歩いて、人のペースで買い物ができる場所を取っておきたい。たぶん東京でも世界でも買い物が楽しいと思える場所はどんどん減ると思います。必要な買い物はネットでもできるので、買い物が楽しい場所を絶対にとっておきたい。来るのが楽しい街にしておきたいというのが一番の願いです。銀座の人たちにインタビューしたなかで一番出てくるのはそこです。銀座は我々の共有資産で、それを壊すようなことをしてはいけないよねという話になることが多いのです。

**宮下：**ありがとうございます。まさに、世の中が便利になればなるほど人と人との関係性、人がそこにいるからこそ経験できる体験が核になってくるのだろうと感じました。

中村先生には、これまで長らく銀座の交通問題の議論に携われ、これからも議論をリードしていただくことになると思いますが、それを踏まえて、今見られる可能性や新しい萌芽など今後に向けた鍵があれば、ぜひお願いします。

**中村：**2015年に作った銀座モビリティ・デザインは、見る人は見えています。例をあげると、札幌で2018年か19年くらいに、路面電車の切れている場所をつないで路側帯を走らせるということをやって、当時とても叩かれました。それをどのように乗り切ったのかヒアリングに行ったら、市役所の人が、中村がやっていた銀座モビリティ・デザインを見て議論の仕方を学んだと。札幌市役所の方は銀座に感謝しています。あの時書いたレポートはそれくらい歩行者を考えたことだったと、今日絶対に言わなくてはと思っていました。

それから吉村先生のお話で、「お願いベースで」ということがありましたが、そうは言いながらバルセロナは、やはり舗装はきれいだし、生き生きしているし、そこを走ろうとは思えないです。それは、デザインの力が大きいと思います。また、お願いベースでの話と、合意形成のなかでのいろいろなご苦労とか、それが全部あるところがすごく大事です。車道があって十何センチの縁石があって歩道があってガードレールがあるという、このデザインは、いつか変えなくていけないだろうと思います。今、伊

藤さんの話を聞いていて、実は元気が出てきて、そうかこういうふうにやろうという気持ちになりました。ゴールは吉村先生のご研究ともつながりますが、来て楽しくて、お金も落として、時間も費やしていく。それこそ今の時代はデータで取れるので、歩行者天国を試しに拡張してみて何が起きたのかをデータですぐ評価ができる。今の時代だからこそ、実験の評価ができると思いました。

一方で、伊藤さんがご乗車になられた自動運転のタクシーですが、ちゃんと計算できていませんが、過去にどれくらいの技術投資をしたうえあそこに至ったか計算すると、たぶん1分乗ってウン千万円くらいのコストがかかっています。そういうふうにして進んでいくので、2040年には、日本で最初に動くのはたぶん端末の物流だと僕は思います。幹線道路を走るトラックが自動化するとはとても思いませんが、デリバリー車の自動化は問題なくできる。そうすると、コンピューター上でコントロールできるわけですから、それぞれのトラックのドライバー→荷主→受け手だった今までから、その流れが自動化され、非効率な部分が効率化されていく時代は遠からず来る。それを描きながら進もうと思いました。ですから、歩行者空間を少しずつ増やしていくなかで新しい技術を取り入れるお話は、本当にそうだなと思いましたし、そのためにできることはまだまだたくさんあります。

**宮下：**最後に吉村先生からエールをいただきたいのと、銀座にもいろいろなデータを活用した街づくりが今後必要になってくるのではないかと思います。その辺りも含めて、最後にメッセージをいただければと思います。

**吉村：**お二人がおっしゃられたことがすべてではないかと思います。都市デザインの重要性は本当にそのとおり、今までなかなかデザインが重視されていなかった。バルセロナは都市のデザインをうまく使って、入りにくくするためのデザインに取り組んでいますので、銀座はそういうものと相性がよいのではないかと思います。また、伊藤さんがおっしゃられた、時間帯によってわけるといいう考え方も本当にそのとおりです。実際にバルセロナでもデータを使っていますので、その辺りもすごく参考になるのと思います。

しかし、一番大事なのは、今後 AI とかデータとかテクノロジーの時代だと思っていますし、そういうものなしでは今後の都市計画、都市デザイン、街づくりはできないと思います。街は人が住むところですので、人が住むことを前提に生身の我々が五感を使いながら都市を作っていくことを中心に考えて、そこから必要などころだけテクノロジーをピンポイントで入れていく。そういう考え方をして、街全体をよくして、育てていくという考え方にしていけば、この銀座はもっとよくなるのではないかと思います。

**宮下：**ありがとうございます。最後に未来に向けてヒントになるようなものが得られたのではないかと思います。最後に会場の皆様からご質問等ありましたら、ぜひコメントいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

**質問者：**慶應義塾大学の小林です。今日は大変貴重なお話をありがとうございます。

銀座でどういうふうにも人のための通りを作っていたらよいかを教えてくださいました。吉村先生のお話の中で、通りが決して人のためだけでも車のためだけでもなく、共存するという事例が示されたと思います。伊藤さんのお話のなかにも時間をわけて場所を共有する、その考え方が皆に共有されると、通りという場がもう少し柔軟に使われていくのではないかと。銀座通りは、平日は車、土日は人と、時間でわけてはいますが、完全に人のための場所にはなっていない。共存の方向性をもう少し求めるようにすると、何を工夫したらよいか。1つは、今お話にあったようにデザインがあります。たとえば車が速く走らないような空間を作る。街の方々ができる動きだとか、あるいは法律でももう少しこういう解釈をしたらできるのではないかとか、何か手がかりのようなお考えがあれば教えてくださいたいと思います。

**吉村：**ご質問ありがとうございます。本質的、エッセンシャルなことだと思います。僕は技術と共に、教育がかなり重要ではないかと考えています。つまりは、なぜ例えばバルセロナをはじめとして地中海の都市であるような共存が育ってきたかということ、その根底には都市は皆のものであるという考え方が

すごく浸透していると思うのです。つまり、公共空間とは何かということ。そして公共空間とは私ひとりのものでなく、皆のものであるという考え方が、小さい頃からサッカーボールを蹴ったりして身に付いているからこそ、車や自転車、歩行者と共存しようという考え方が素直に皆に受け入れられているのではないかと思います。今日は、宮下先生からもお話がありましたが、もともと日本人は道をうまく使いながらも、向こう三軒両隣みたいな考え方もありますし、そういう DNA は刻まれていると思います。それが近代化によって少し切断されてしまった。それをもう一度思い出すような教育を進めていくのは重要なことかなと思います。

**宮下：**今日の議論は、吉村先生という実務的にバルセロナのことを研究実践されてきた先生をお招きすることによって、非常に具体的かつ未来に向けて明るい情報を得ることができたのではないかと思います。私もこれまで銀座の歴史について研究してきましたが、銀座の皆様は戦前からずっと自分たちの街はこうありたいとか、まさにシビックプライドとして、どういうものを大事にしているかといったことを常に確認しながら現代にいたっていることが、歴史的な点を見ても特徴的だと思います。ルールや教育、モラルみたいなものを外から訪れた方々といかに共有できるかが、今後の重要なテーマになるのではないかと思います。そこにデザインを含めた技術的な解決を並行して進めていくことがおそらく重要なだろうと今日の話を受けて感じたところです。本日はどうもありがとうございました。

**竹沢：**本当に深い議論をありがとうございました。最後に、全銀座会銀座街づくり副委員長より閉会のご挨拶を申し上げます。

## 〈閉会の挨拶〉

### 堀田 峰明

(全銀座会街づくり副委員長)

**堀田：**皆様、本日はお忙しいところ、銀座街づくり会議・銀座駐車場協議会のシンポジウムにお集まりいただき、誠にありがとうございました。全銀座会銀座街づくり委員会の副委員長を仰せつかっています堀田峰明と申します。本日は委員長の東條さんがご欠席ということで、閉会のご挨拶をさせていただきます。

本日は、中村先生、吉村先生、宮下先生、伊藤社長にご講演とパネルディスカッションを通じて未来への示唆に富むお話を本当にありがとうございました。たまたまなのですが、私は先月バルセロナに行く機会がありまして、隙間時間にスーパーブロックを含めていろいろ街歩きをしてきました。歩行者が一番大切であるという哲学が、歩いていて感じられました。それが今日、実はデータにも裏付けられて構築されてきたことを伺って、大変勉強になりました。本日のお話から、改めて交通も街並みも銀座にお越しいただく歩行者の皆様の居心地をもっとも大切にするべきだ、という思いを新たにしました。

銀座はシビックプライドにあふれる方がたくさんいらっしゃる街ですので、トップダウンではなくボトムアップ型で、銀座らしく成長していきたいと思っています。それをより進めていくために、冒頭伊藤さんからもお話がありました。これからはシンポジウムを予定しています。次回12月13日金曜日14時から16時、銀座デザイン協議会デザインレビュー「都市デザインの視点からのヒューマンスケール」というテーマで開催します。また来年2月17日月曜日の午後、銀座のヒューマンスケール、

モビリティと都市デザインを掛け合わせたテーマで開催予定です。皆さんと学び合うことでより魅力ある銀座を作っていきたいと思いますので、今後ともどうぞよろしくお願い致します。本日はどうもありがとうございました。

**竹沢：**ありがとうございました。コロナ中にも何回かオンラインで開催させていただきましたが、こうしたリアルなかたちでのシンポジウムは本当に久しぶりです。今日はこのように皆様にお集まりいただき、直にお話をして、お話を聞いていただいて、とても元気が出る会になりました。実は今日ここにお集まりの方々プラス、オンラインで50名ぐらいの方に聞いていただいています。今日質疑のほうはオンラインの方は特にお聞きしなかったのですが、このあとメールでもファックスでもなんでも構いませんので意見をいただければと思いますし、皆様にはお手元にアンケートを配ってありますので、そちらのほうにもぜひご記入くださって、ご質問やご意見を書いていただければありがたいです。

それでは、本日はこれで終わりにしたいと思います。最後に先生方にもう一度拍手をお願い致します。本日はどうもありがとうございました。

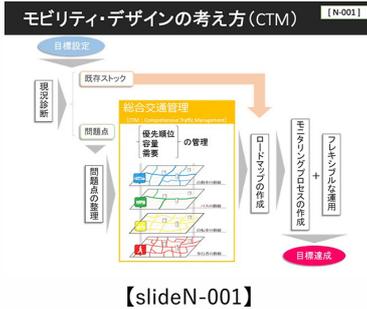
(以上)



〈解説〉

銀座の交通検討プロセスと銀座モビリティ・デザイン案について

2024.10.3  
 東京大学 中村文彦



【slideN-001】

### 目標設定

**銀座憲章**  
 銀座は創造性ひかる伝統の街  
 銀座は品位と感性たか文化の街  
 銀座は国際性あふれる楽しい街

上記をふまえて、交通の目標として以下を掲げます。

- 歩いていて楽しい  
 = 快適な歩行空間と個性豊かな通りの存在
- 誰にとっても訪れやすい  
 = 自動車がアクセスしやすい、公共交通の充実
- 世界に誇れる街「銀座」へ

【slideN-002】

### 現況診断結果

問題点	良い所
<ul style="list-style-type: none"> <li>違法駐輪</li> <li>道路上の駐車車の多さ(荷捌き、一般車、パーキングメーター)</li> <li>道路混雑</li> <li>バスの遅れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>銀座通りの歩きやすさ</li> <li>通りごとの個性</li> <li>大規模な歩行者天国</li> <li>自家用車で買い物する際のアクセスのしやすさ</li> </ul>

容量・需要の管理による解決 → 残す&さらに伸ばす

【slideN-003】

### 駐輪と駐車の問題点の解決方法

違法駐輪 → 容量コントロール(増量と適正配置) + 需要と優先順位のコントロール = 駐輪場増設 + 自転車利用抑制 + 基幹交通への転換

道路上の駐輪車  
 パーキングメーター利用率 → 容量のコントロール + 需要のコントロール = パーキングメーターの削減 + 適正利用

(地区内)荷捌き車 → 需要のコントロール = 時間帯規制、荷捌きスペースの設置

違法駐車 → 需要のコントロール = 既存駐車場の適正利用

道路混雑  
 バスの遅れ → 需要のコントロール = 通過交通の移行 + 基幹交通への転換

【slideN-004】

### 通りごとのイメージ戦略と交通手段(東西方向) - 各通りの方向性

通り名	基本イメージ
板橋通り	緑木があり、華やかな街。東京車道通と板橋通りの合流部で「ワンストップ」あり、オープンスペースにない。道路、コナリが緑豊かな。歩行者天国のイメージ。商業は通過交通を出るイメージ。人の流れ、にぎわいを創出する商業の入り口となる通り。
砂通	緑地があり、通りが静かな。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
マロニエ通り	道路の両側には多くの建物が建ち並び、緑豊かな通りとなる。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
松通	銀座の中心部に入るとのアクセス交通が多い。王子ホールや銀座ビルなど、人が多く集まる場所がある。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
精進通り	有楽町線と丸の内線との交差点。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
みゆき通り	銀座通りと西側は緑地が広がり、緑豊かな通りとなる。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
文楽通り	文楽通りの両側には多くの建物が建ち並び、緑豊かな通りとなる。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
花通	花通の両側には多くの建物が建ち並び、緑豊かな通りとなる。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
御門通り	タワーマンションが並び、歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。

【slideN-005】

### 通りごとのイメージ戦略と交通手段(南北方向) - 各通りの方向性

通り名	基本イメージ
西銀座通り	有楽町線から銀座への入り口であり、銀座駅西口がランドマークとなっている。交差点は歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
ソニー通り	有楽町線と丸の内線との交差点。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。
丸の内通り	丸の内線と丸の内線との交差点。歩行者天国のイメージ。歩行者天国のイメージ。

【slideN-006】

### 荷捌きと路上駐車

歩行者専用規制時間帯での需要管理  
 ・平日11時~14時及び休日11時~17時  
 ・地区内道路を以下の2種類に区分  
 ・荷捌き及び福祉車両専用区間  
 ・歩行者専用規制の社会実験と同時に社会実験を実施する(合意がとれそうな場所から少しずつ)

【slideN-007】



【slideN-008】

### 歩行者空間・歩行者天国

- 各通りのイメージ戦略(別紙)を尊重
  - 歩行者天国案(=一部道路通行規制)作成
- 時間帯規制を前提
  - 平日11時~14時、休日11時~17時
- 社会実験を繰り返し、実施場所と時間帯を見直す。

【slideN-009】



【slideN-010】

### 銀座エリア内の周遊交通について

**目的**  
 ・銀座地区内の移動において少し離れた箇所への移動  
 ・提案したルートへのアクセス時間の短縮

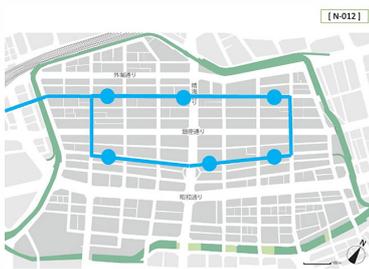
**誰に使ってもらいたいのか?**  
 ・移動制約者(高齢者、身体障害者)  
 ・銀座地区周辺にアクセスしたい人  
 ・銀座へ公共交通を使ってきた、買い物客

**周遊する交通手段**  
 ・小型バス(コミュニティバス)  
 ・小型路面電車

**考慮しないといけない事項**  
 ・周遊ルートの規模  
 ・提案したルートとの接続ポイント  
 ・運行するのは平日? 休日?

**想定されるデメリット**  
 ・細路通行により歩行者の危険性が增大  
 ・現状に加えて、周遊交通により混雑が予想  
 ・継続利用者に限られた交通ではない

【slideN-011】



【slideN-012】

### 自転車の扱い

- シェアバイク(自転車共同利用)のステーションは地区外に設ける。
- 個人利用自転車の駐輪施設を昭和通り歩道に設ける。
- 歩行者専用規制時間帯の規制区間では自転車は押して歩いても可。
- 地区内には駐輪施設以外は駐輪禁止とする。

歩行者専用規制の社会実験と同時に社会実験としてはじめてでも、駐輪施設がある程度できたら、即座に本格実施でよいかもしれない。

【slideN-013】



【slideN-014】



【slideN-015】

### 今後の交通検討プロセスでの課題

- 当初想定からのズレの見直し
  - 駐車場条例の運用方法との整合
  - KK線の動き含め、歩行者空間構成再確認
  - 電動キックボード等新種乗り物(個人所有とシェア)対応
  - 地下鉄新線新駅出入口との調整
  - BRT八重洲乗り入れ連携への対応
- 等

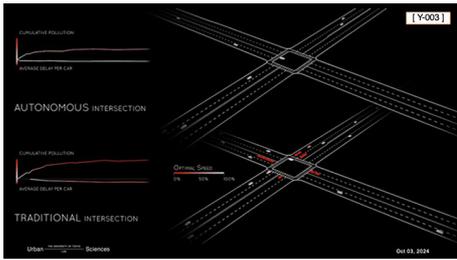
【slideN-016】



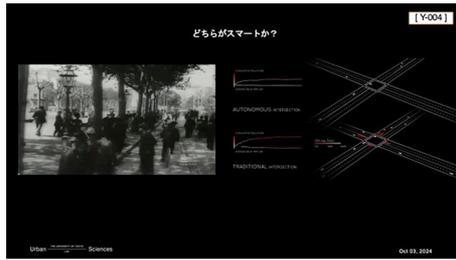
【slideY-001】



【slideY-002】



【slideY-003】



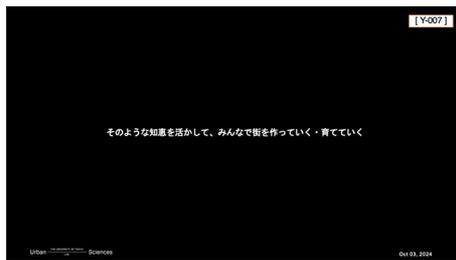
【slideY-004】



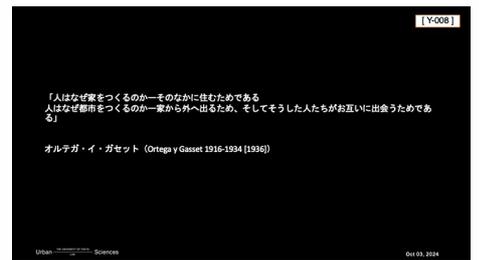
【slideY-005】



【slideY-006】



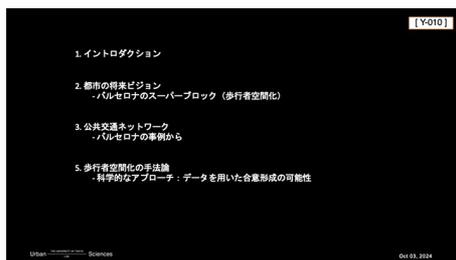
【slideY-007】



【slideY-008】



【slideY-009】



【slideY-010】



【slideY-011】



【slideY-012】



【slideY-013】



【slideY-014】



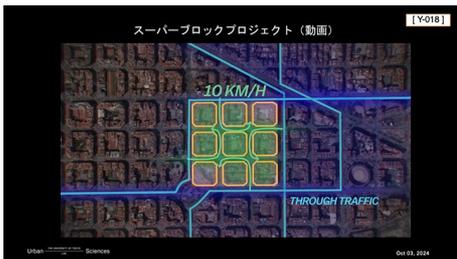
【slideY-015】



【slideY-016】



【slideY-017】



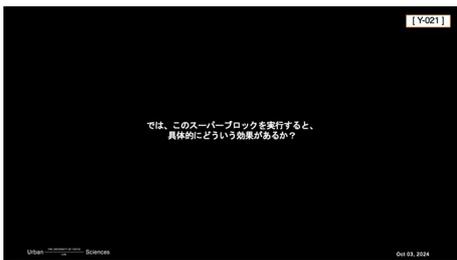
【slideY-018】



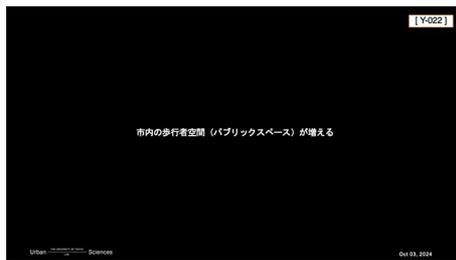
【slideY-019】



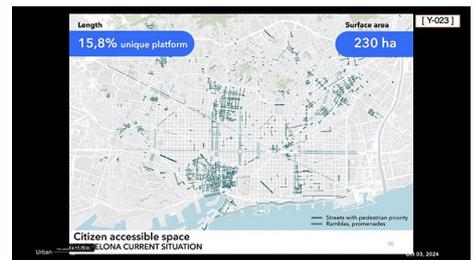
【slideY-020】



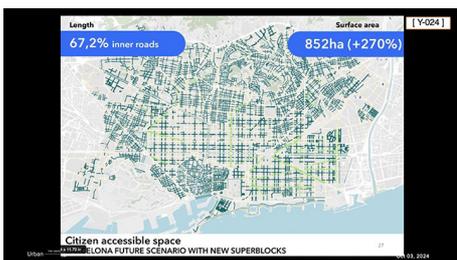
【slideY-021】



【slideY-022】



【slideY-023】



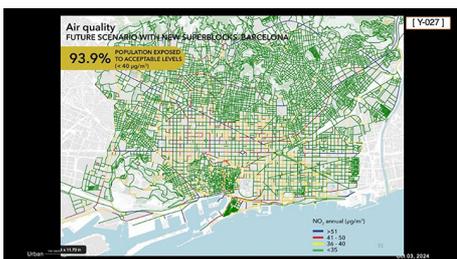
【slideY-024】



【slideY-025】



【slideY-026】



【slideY-027】



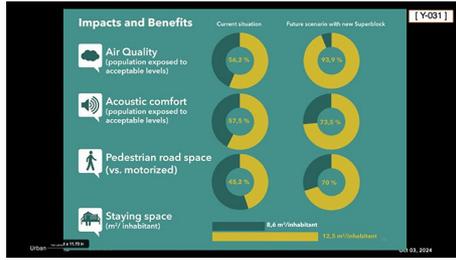
【slideY-028】



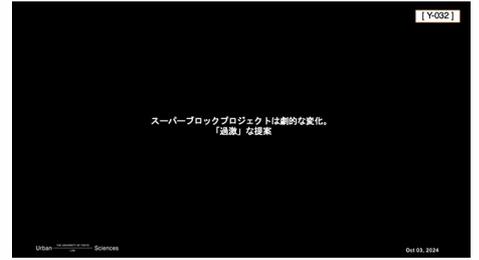
【slideY-029】



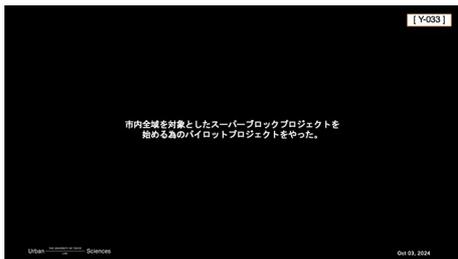
【slideY-030】



【slideY-031】



【slideY-032】



【slideY-033】



【slideY-034】



【slideY-035】



【slideY-036】



【slideY-037】



【slideY-038】



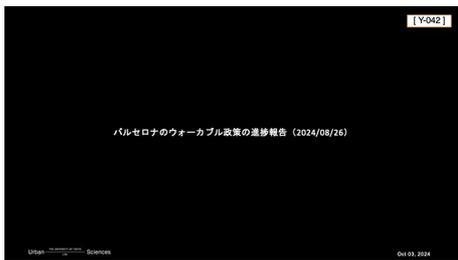
【slideY-039】



【slideY-040】



【slideY-041】



【slideY-042】



【slideY-043】



【slideY-044】



【slideY-045】



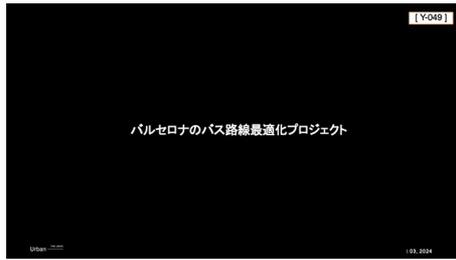
【slideY-046】



【slideY-047】



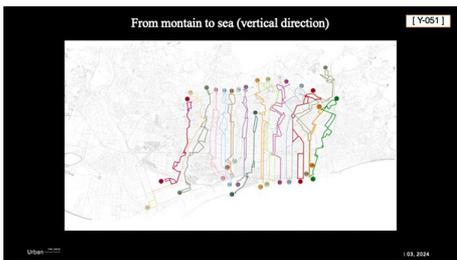
【slideY-048】



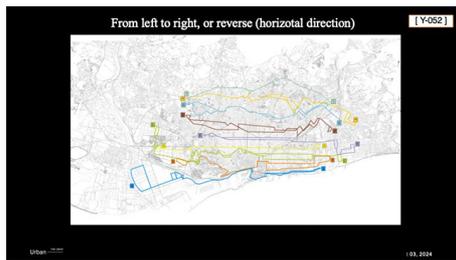
【slideY-049】



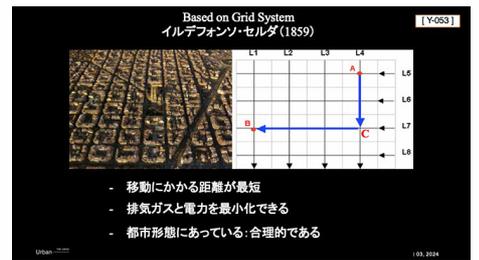
【slideY-050】



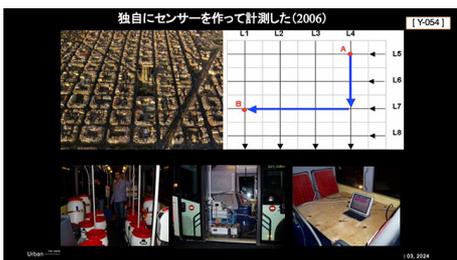
【slideY-051】



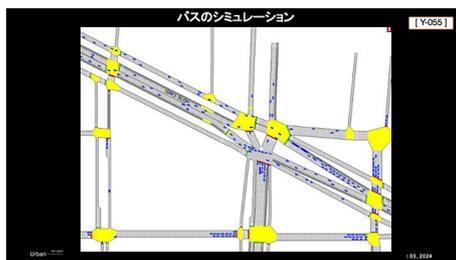
【slideY-052】



【slideY-053】



【slideY-054】



【slideY-055】



【slideY-056】



【slideY-057】



【slideY-058】



【slideY-059】



【slideY-060】



【slideY-061】



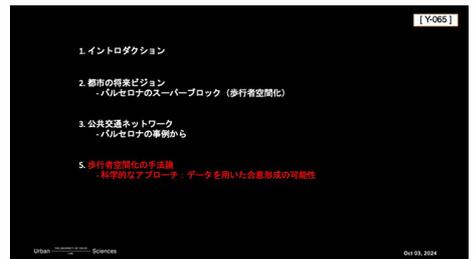
【slideY-062】



【slideY-063】



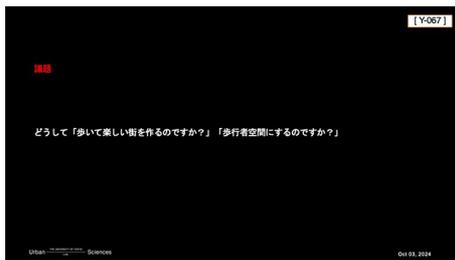
【slideY-064】



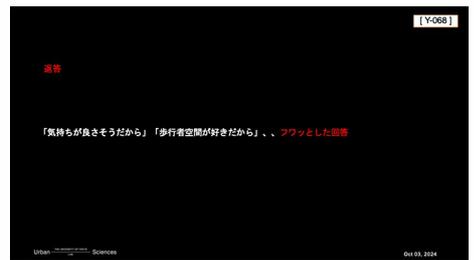
【slideY-065】



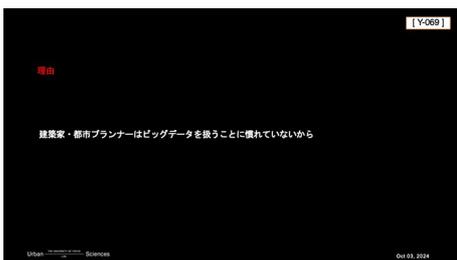
【slideY-066】



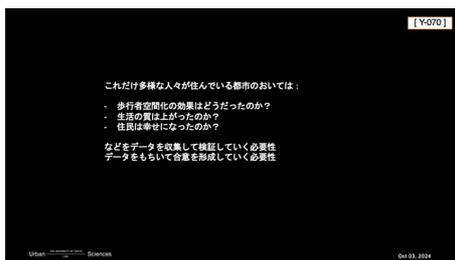
【slideY-067】



【slideY-068】



【slideY-069】



【slideY-070】



【slideY-071】



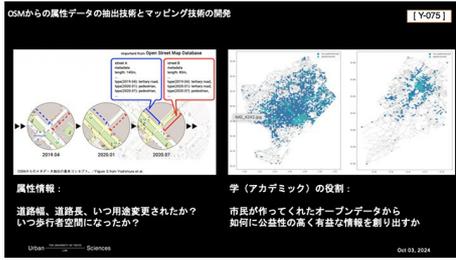
【slideY-072】



【slideY-073】



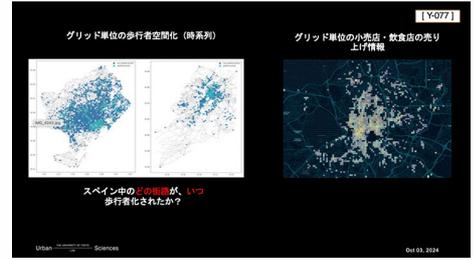
【slideY-074】



【slideY-075】



【slideY-076】



【slideY-077】

結果

歩行者空間化すると、そこに立地する小売店・飲食店の売り上げは向上

【slideY-078】

結果

今後、ウォーカーブルを推進したい自治体や私企業、団体への  
サイエンス側からの最大のバックアップ

【slideY-079】

目標

いままでの都市の作り方、街の作り方が根本的に変わる可能性

【slideY-080】

バルセロナの歩行者中心の「まちづくり」  
Urbanism by Bigdata

ビッグデータ分析の「まちづくり」への可能性  
Possibility for Bigdata-based urban planning

直感ではないデータを用いた歩行者空間化への可能性  
Possibility for quantification for urban planning

【slideY-081】



報告  
銀座における駐車場の  
実態について  
武蔵野大学 宮下 貴裕

2 附置義務駐車場整備状況

[M-001]

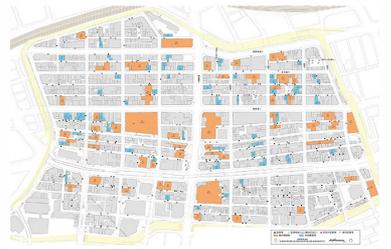
・2021年の段階で、参加建築物の敷地内に32台分、集約建築物の敷地内に3,423台分の駐車場が整備されている。

・これまでに参加建築物から集約建築物に集約集約された台数は351台で、計算上は、まだ集約駐車場に137台分の余裕がある。

※以上の台数は確認申請時のデータであり、実際とは異なる可能性もある。

中央区提供データ

【slideM-001】



[M-002]

【slideM-002】



[N-001]

【slideM-003】