サンフランシスコにおける道路の広場化デザインに関する考察

ー パークレットとプラザによる人間中心の道路空間の創出 ー

A STUDY ON THE PARKS DESIGN OF STREETS IN SAN FRANCISCO

ー Making a human centered street by the Parklet and Plaza ー

遠藤 新*

Arata ENDO

This research aims to analyze the "parklet" and "plaza" generated by the Pavement to Parks Program in U.S. San Francisco and to consider the main point in the case of planning, designing and using a street as a place for people's exchange and stationary. The main findings are as follows: It is considered that the pavement to parks program create a human-centered place on the road. The improvement process of plaza and the design of parklet offer the public-ness in a user viewpoint and the people's comfortableness.

Keywords : Parklet, Plaza, Public Space, Street Design, Temporary Improvement, Maintenance and Management

パークレット, プラザ, 公共空間, 道路デザイン, 暫定整備, 維持管理

1. はじめに

1. 1 背景・目的

モータリゼーションの時代に人を脇においやってきた日本の「まちづくり」は今ようやく転換期を迎えた。2011 年 10 月の都市再生特別措置法改正で認められた「にぎわい・交流の創出のための道路占用許可の特例」は、道路上にオープンカフェを常設することを可能にした。これにより、7 年間の社会実験期間を経て特例道路占用区域を活用するに至った新宿モア 4 番街の道路上オープンカフェや広告板、都市再生整備推進法人（現・都市再生推進法人）の指定を受けたエリアマネジメント組織が運営する札幌の大通すわろうテラス（食事・購買施設）、グランフロント大阪のオープンカフェと広告板の設置等といった適用事例が登場することとなった。2014 年 6 月には同じく都市再生特別措置法の特例道路占用区域を活用する「東京シャゼリゼプロジェクト」により、東京の新橋・虎ノ門を結ぶ新虎通りの歩道空間上にオープンカフェが出現した。

これらの適用事例は、1999 年の国土交通省道路局による公募型社会実験の導入と 2005 年の道路占用許可に関する弾力的な運用基準「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」の通知以来、各地で取り組まれてきた社会実験による道路空間のオープンカフェ等試行ではなく、道路法第 33 条第 1 項にある「無余地性の基準」の適用除外と地元エリアマネジメント組織による道路空間の占用によるものである。道路空間の賑わい・交流の創出のための規制緩和は段階的であるが着実に進んできたのである。

これらの適用事例を通じて今あらためて問われるのは、人間中心の道路空間の作り方・使い方である^{註1)}。日本よりも早くモータリゼーションの影響を受けたアメリカの都市の場合、1990 年代頃から中

心市街地等の再生の切り札として各地に広まった Business Improvement District (BID) 制度を通じて、荒廃した屋外公共空間だった道路の防犯や美化向上のために、積極的なカフェやイベント利用、パトロールや清掃等を公民連携で推進してきた。近年は自動車だけでなく、自転車、車いす、歩行者など全てのユーザーにとって使いやすい空間へと道路を転じるために、従来の自動車交通の機能性を重視した工学的な設計標準からの脱却を目指す計画・デザインや実践が「コンプリート・ストリート (complete street) 政策」として多くの自治体に広まった。その一つの潮流に、人間的な感覚と尺度をもとに、人が交流・滞留するための場所として道路を計画・デザイン・活用する実践がある。その中でニューヨーク市のプラザプログラム、サンフランシスコ市のパークレットは、社会実験から始まって自治体の制度へと発展し、現在は他の自治体が追随する潮流を産み、アメリカ都市に大きな影響を与えている。パークレットはプラザプログラムにヒントを得て、サンフランシスコ市が独自開発したプログラムである。2015 年 8 月時点で、北米だけで 46 都市にパークレットが設置されている^{註2)}。シアトル、ボストン、フィラデルフィア、シカゴ、ニューヨークなど 13 市においては自治体のプログラムとして展開して多数のパークレットが設置されている。

以上を踏まえて本研究では、米国サンフランシスコ市の Pavement to Parks Program (以下 P2P プログラム) によるパークレットとプラザを題材に、人間の交流・滞留の場所として道路の一部を計画・デザイン・利用する場合の課題と要点を分析考察し、その知見から日本の道路の広場化を進める際の課題を考察する。

1. 2 既往研究

Gary Benjamin (2013)は、サンフランシスコとニューヨークの

* 工学院大学建築学部まちづくり学科 准教授・博士(工学)

Assoc. Prof., Dept. of Urban Design and Planning, School of Architecture, Kogakuin University, Dr.Eng.

BID によるプラザプログラムを比較分析し、成功のためには、行政や BID と地元との協力関係と責任明確化、収益イベントやスポンサー確保、場所選定とデザインが成功のためには重要であると指摘した。Larson, C., Guenther, J. (2012)は、行政プランナーの視点から、公民連携体制の構築を通じたコミュニティによる地域貢献の機会としてパークレット事業を評価した。Evan F. Peterson (2012)は、モデル事業時のプラザとパークレットの分析から、協働体制、手続き簡素化、斬新なプロセスがプログラム導入において重要だと指摘した。パークレットとプラザの導入効果については San Francisco Planning Department (2014)、San Francisco Great Streets Project (2009, 2010, 2011) 等が利用等動向を詳細に分析している。

日本語の研究成果としては、渡邊・村山・清水 (2014) が、マニュアルの分析から手続き、費用、技術基準を明らかにし、写真分析からパークレットの構成要素に着目した形態分類を行った。ニューヨークのプラザプログラムに関しては、中島 (2014) がプログラム設立経緯を取り上げた。三浦・出口 (2014) はプログラムを運用する主体間の協働体制、財源確保手法、満たすべきデザイン条件の 3 項目を分析し、運営組織に対する資金的支援を課題として指摘した。

プラザとパークレットに関連の深い研究として、我が国の道路空間の占有による人間中心の道路空間の作り方・使い方を分析考察したものがある。泉山・小林 (2013) は都市再生整備推進法人制度を用いた道路占有の事例（札幌、新宿、大阪）を分析し、収益事業の確保策としての同制度の活用の可能性を指摘した。三浦・出口

(2015) は、旭川市平和通買物公園を題材として、歩行者専用道路化したメインストリートの空間利活用とマネジメントにおける留意点を考察した。その中で、官民の役割分担や民間組織間の協力関係の構築に加え、活用の幅を規定する「公共性」の概念は「賑わい創出」及び「市行政との連携」に重点があることを指摘した。

一方、人間中心の道路空間のあり方を問う視点からプラザとパークレットがつくる道路空間の整備やデザインのあり方を分析した研究は見られないため、本研究ではこの点を掘り下げて分析考察する。

1. 3 研究方法

サンフランシスコ市の P2P プログラムを用いて全市的広がりで成果を上げているプラザとパークレットを本研究では調査対象とした^{注 3)}。プラザは道路の一部を人が滞留できるよう広場化するもの、パークレットは道路の路駐区画に人が滞留できるような設えやファニチャーを仮設して駐車帯の広場化を行うものである。市のウェブサイト情報を用いてパークレットとプラザの位置を特定し、2013 年から 2015 年にかけて 3 回の現地調査を実施した (2013 年 3 月 4 日～9 日, 同年 11 月 18 日～23 日, 2015 年 3 月 9 日～14 日)。2013 年調査時には現地確認できたが 2015 年 3 月調査時までに撤去が確認されたパークレット 5 件とプラザ 1 件は分析対象から除外した。

研究は、まず文献調査によって P2P プログラムの創設経緯と制度概要を明らかにする (第 2 章)。次に、全てのパークレットとプラザを対象にデザインの前提条件となる立地動向を分析する。さらにパークレットとプラザのデザイン特性および維持管理状態の実態を分析し、人にとってのどのような場所を生み出しているのかを明らかにする (第 3 章)。次に、ケーススタディとして近隣団体が手がけたパークレットとプラザを抽出してヒアリング調査を行い、整備の背景と目的、デザインと整備プロセス、維持管理の方法と課題を

分析し、その要点を明らかにする (第 4 章)。日本の道路占有による常設オープンカフェや休憩空間の大半が地元の商店会やエリアマネジメント組織等が運営の中心的役割を担っていることから、こうした組織にとって有用な知見を得るためにケーススタディは近隣団体 (BID 法人、CBD 法人、NPO 法人、商店街組織、任意団体) が手がけたものを対象とした。全パークレットとプラザの整備主体を調べ、調査候補として選出した 8 団体にヒアリング調査を申し込み、承諾された 5 団体 (パークレットのみ整備主体 2 団体、プラザのみ整備主体 2 団体、パークレット及びプラザ整備主体 1 団体) から得られた情報を分析した (表 1)。最後に以上の分析から得られた知見を整理して、人間の交流・滞留のための場所として道路を計画・デザイン・利活用する場合の課題や留意点、それらの知見から日本の道路の広場化を進める際の課題を考察した。

表 1 ヒアリング調査実施団体一覧

組織名 (訪問日時・訪問相手)	調査対象パークレット、プラザ
Union Square BID (2015/3/10, 11:30-12:15, Claud Imbault, Director of Strategic Initiatives)	Powell Street Parklet
Castro/Upper Market CBD (2015/3/10, 10:00-10:45, Andrea Aiello, Executive Director)	Jane Warner Plaza
Excelsior Action Group (2015/3/11, 14:00pm-15:30, Stephanie Cajina, Executive Director)	Persia Triangle Plaza, 4754 Mission St. Parklet
Ocean Avenue Association (2015/3/11, 10:00-11:30, Daniel Weaver, Executive Director)	1901 Ocean Ave Parklet
Yerba Buena CBD (2015/3/13, 9:00-10:00, Andrew Robinson, Director of Neighborhood Partnerships)	Annie Street Plaza

2. ペイブメント・トゥ・パークス・プログラム (P2P プログラム)

2. 1. プログラム創設の経緯

始まりは 2005 年に SOMA (South of Market) 地区の路上で地元の設計事務所 ReBar が企画実施した 1 日イベント Parking Day であるとされる^{注 4)}。イベントでは路上駐車スペースを借りて植栽やベンチ等が置かれ、人が活用して賑わいを見せた。その後、2006 年 2 月にサンフランシスコ市議会は、道路の性能を自動車交通機能に特化させすぎず、歩行者志向の道路空間づくりを方向づけるべく、Better Streets Policy (San Francisco Administrative Code, Sec. 98.1. BETTER STREETS POLICY) を採択した。同年秋には、方針を具体化するため、街路に対する歩行者空間および街路景観としての特徴を定めたデザインガイドラインづくりを市計画局が着手した。市民との協議を経て 2010 年には Better Streets Plan が策定された。計画はサンフランシスコ市・郡における街路空間の指針であり、パブリックライフのための空間、駐車帯の創造的活用といった歩行者志向の道路空間づくりのための 10 の主要なテーマが位置付けられた。

この計画の過程で P2P プログラムは創設された。2008 年半ば、計画局が道路空間の暫定利用と道路駐車帯の創造的な活用について議論する中、当時ニューヨーク市交通局理事カーン氏を招聘し、市の公共事業局長 (Ed Reiskin 氏)、計画局長 (John Rahim 氏)、交通局主任 (Nat Ford 氏)、市長室スタッフがニューヨークでの道路空間の広場化の取り組みについて聞くこととなる。これを受けて市内での同様のプロジェクト展開の可能性の検討が始まり、庁内で進行中の取り組みやコミュニティ計画の内容を吟味した結果、当時計画中だった Upper Market Streetscape Plan に位置付けられていたカストロ地区 17th Street Plaza (現 Jane Warner Plaza) 整備が最初のパイロット事業に指定された。2009 年には道路の一部が実験的に暫定広場化された。同広場は 2010 年に本格的整備が行われた。さ

らに道路の1列を暫定かつ安価に広場化することを目指して、パークレットと称する新しい道路上仮設広場の設置プログラムを市は開始した。2010年に市内3路線・5箇所においてパイロット事業(実証実験&調査)を実施し、その成果を踏まえて2011年以降の本格実施となった^{注5)}。

2.2. パークレット設置とプラザ整備の仕組み

道路および公共通行権 (public rights-of-way) の設定領域は市内の土地の25% (=公園面積の総和より大) を占めるとされるが、実質使われない領域も多い^{注6)}。この実質未利用の領域を手軽に新たな歩行者空間へと転換する試みがP2Pプログラムである。プログラムの目標には表2に示す5つが掲げられている。

パークレットに関しては完成までの流れとガイドラインが1冊のマニュアルに整理され、公表されている。完成までには設置者のほかサンフランシスコ市の計画局、交通局、公共事業局が図1の流れで関わることになる。毎年設置プロポーザルの受付があり、パークレットの設置希望者が応募すれば、市の関係機関が審査・採択する。設置者には敷地周辺への告知、資金負担(手続き、制作設置に関する一式)、パークレットのデザイン・制作・設置、設置後の様々な責務(維持管理等)といった役割が求められる。市側は計画局が申請受付事務とデザイン協議および審査、交通局が交通関連の審査、公共事業局が法令及び性能審査 (Public Works Code, Public Works Standards) と工事中および竣工後の検査、維持管理・修繕・使用に関する協定の締結といった役割を担う。

表2 P2Pプログラムの目標(出典: 参考文献15)

内容
①商業の強化、地元ビジネスのサポート (support local businesses)
②コミュニティ交流の育成 (foster neighborhood interaction)
③公共空間の再考 (reimagining the public realm)、街路のポテンシャルの再生 (reimagining the potential of city streets)
④歩行者の安全と賑わいの強化 (encourage pedestrian safety & activity)
⑤非自動車交通の強化 (encourage non-motorized transportation)

図1 パークレット提案から設置までの手続きの流れ (筆者作成)

マニュアルでは企画提案、デザイン、制作と設置、設置後までの流れを4つに区分して重要事項を定めている(表3)。マニュアルが示す性能要件とガイドラインを満たす範囲において、創造的なデザインが推奨されている。基礎工事は禁止で、撤去可能な仕様が求められる。パークレットの設置場所には基準が定められ(表4)、審査の際に参照される。P2Pプログラムにおいて、パークレットの設置者は「提供者 (host)」と称される。つまり、所有者や管理者ではなく「公共に対して場を提供する人」という捉え方である。そのことは、マニュアルの各所に「パークレットは公共に開かれている (parklets are public)」と記載されていることからわかる。設置後は市の公共事業局と設置者の間で「公共への開放 (public

access requirements)」および「適切な維持管理 (maintenance agreement)」について協定を締結する。

プラザは市と地元組織による協働事業である。整備までの段取りは明示されていないが、地元から市に対して整備を要望するための必要図書と書式は公表されている^{注7)}。要望時の必要図書には、周辺を含む広場構想 (context plan)、敷地計画、現況写真、コンセプト説明、広場のイベント・活用計画 (日程表)、維持修繕計画、建物所有者への告知証明、近隣への告知内容等がある。書式には、申請する組織団体の情報 (簡単な財務情報も含む)、広場プロジェクトの資金計画、活用計画 (時間帯、曜日)、維持修繕の収支計画 (ゴミ箱の清掃とゴミ回収、可動設置物の配置・撤去・清掃、路面と側溝の清掃、植栽の水やり、路面の検査、植栽エリアの検査、植栽の状態の検査、路面の高圧洗浄、可動設置物の修理・取り替え、落書き削除、コミュニケーションと地域奉仕) についての記入欄がある。プラザの推奨立地場所について市はガイドラインを示している (表5)。

表3 パークレットのデザイン及び設置ガイドライン (筆者作成)

項目	内容
敷地選定と周辺告知	①敷地選定基準 (制限速度、既存駐車帯、角地・自動車道・その他に面する場合、スロープ、駐車制限路側 (color curb)、公共交通路線、道路設備、市の長期計画路線) / ②敷地計画の作成について、敷地の現況写真、提案の骨子 / ③周辺告知について (建物所有者、近隣事業者、地区議員、近隣・商店街組織、近隣住民)
審査と選定	④審査・許可手数料、告知手段と期間、公共の告知
デザインと許可	⑤一般事項 (公共に開放、商業広告禁止、銘板設置、撤去と修繕が簡易なデザイン、創造的であること) / ⑥構成要素の寸法と性能 (基盤部分、囲い部分、アメニティ) / ⑦バリアフリーデザイン (design for accessibility)、持続可能なデザインと制作、必要な設計図面 / ⑧最終図面一式、許可手数料、許可発行について
素材と設置	⑨購入必要備品 (駐車禁止サイン、ソフト素材の車止め、車輪止め、銘板) / ⑩検査と設置 (既存駐車メーターと自転車ラックの撤去、設置前の敷地調査、設置について、竣工検査)
設置後	⑪設置者の責務 (公共への開放、維持管理、許可の年更新と保険、所有権の変更時、撤去時 (設置者が撤去、道路の原状回復、公共の安全))、影響の調査、公聴会

表4 パークレットの設置場所基準 (出典: 参考文献18)

基準内容
・ 速度制限 25mph (約40km/h) 以下の路線、それ以上は個別相談
・ 駐車帯に設ける (角地やアクセス路付近などの場所での基準あり)
・ 路駐規制のある場所: yellow, white, green→可能、blue→不可
・ 設備機器付近、排水溝、マンホール上、等は不可。バスゾーン内も不可。
・ 市が街路改修等を計画する路線では許可しない可能性もある。

表5 プラザの立地ガイドライン (出典: 参考文献16)

基準内容
・ 役に立っていない相当な広さを持った道路空間
・ 近隣に公共空間が不足している
・ 公共空間のコミュニティ支援の既存の体制がある
・ 歩行者および自転車の安全性を改善できる可能性がある
・ 人々を魅了しかつ空間を活性化するための用途が周辺に存在する
・ 地元コミュニティや事業の監督者が明確である

3. プラザとパークレットの整備動向

3.1. 立地動向

2015年3月までの設置実績はパークレットが49箇所、プラザが5箇所、合計54箇所である(表6)。プラザは暫定整備段階のものが3箇所、本格的整備が完了したものは2箇所 (Jane Warner Plaza, Naples Green) であった。パークレットの整備主体の属性は飲食店舗40件、飲食以外の店舗5件、個人住宅1件、近隣団体3件 (BID法人1件、CBD法人^{注8)}1件、NPO法人1件) であった。飲食店にとっては、店舗前に人が滞留できる場所が設置されると、自店の商品のテイクアウトの場所として利用できる可能性が広がるため、パークレットの設置には直接的なメリットがあると考えられる。プラザの整備主体は全て近隣団体で、その属性はCBD法人2件、商店街組

織 1 件、NP0 1 件、任意団体 1 件であった。

次にプラザとパークレットの場所特性を分析する。前面の宅地の用途地域規制に着目すると、54 箇所のうち 43 箇所は路面店が通り沿いに並ぶ近隣商業系の用途地域指定（NCD、NCTD）^{注9)}である（表 7）。近隣商業系の用途は 8 つに区分され、そのうち 2 区分は商店街等のように近隣店舗の集積が通りの個性を形成する地区として地域特性を踏まえた規制を行う用途地域となっている。この地域特性を踏まえた近隣商業地域は合計 32 地区が存在するが、その 6 割以上となる 19 地区にパークレットまたはプラザが整備されている。また、この 19 地区に NC 地区内のパークレットおよびプラザの合計 8 割に

相当する 34 箇所（全体の 6 割）が集中立地している。このように、パークレット及びプラザが設置・整備されている道路の半数以上は、近隣商業型の路面店の集積によって特徴づけられている。

続いて、市内の公共交通路線（バス、路面電車）とパークレットおよびプラザの分布動向の関係をみると、全 53 箇所のうち 45 箇所が公共交通路線に面している（図 2）^{注10)}。総じてサンフランシスコ市内のバスの乗降場所はバス路線に沿って数街区に一箇所ほどの短い間隔で設置されていることから^{注11)}、これらのパークレットおよびプラザは公共的なアクセスが得られやすい（不特定多数が利用しやすい）立地にあることがわかる。

表 6 整備済みのパークレット及びプラザ一覧（2015 年 3 月時点、筆者作成）

番号	場所	設置年月	ゾーニング	設置・管理者	管理者分類	テラス席	公共交通路線	清掃・維持	調査時の利用状況 (数字は人数、数字の区別は利用者集団の区別を表す)	基壇・舗装	A 1	A 2	A 3	A 4	A 5
PT01	639 Divisadero St	2010.03	NCD	Mojo Bicycle Cafe.	B	○	○	○	着座(2)、対話(2, 2)	WD	○	×	○	○	○
PT02	423 Columbus Ave	2010.10	NCD	Caffe Greco	A	○	○	○	-	WD	○	×	○	○	×
PT03	3982 24th St	2010.12	NCD	Just for Fun+NVMA	C (雑貨)+D	-	○	○	-	CC	○	×	○	○	×
PT04	3868 24th St	2010.12	NCD	Martha & Bros Coffee+NVMA	A+D	○	○	○	対話 (2, 2)、飲食(2, 3)	CC	○	×	○	○	×
PT05	3600 16th St	2011.03	NCT	Squat & Gobble Café	A	○	-	○	-	WD	○	×	○	○	×
PT06	914 Valencia St	2011.03	NCT	Freewheel Bike Shop	B	-	-	○	飲食(1)	AG	○	○	×	○	○
PT07	1234 Polk St	2011.05	NCD	Quetzal Café	A	○	○	○	-	WD	#	×	×	○	○
PT08	1755 Polk St	2011.05	NCD	The Crepe House / Bone Flowers	A	○	○	○	着座(2)	CC	×	×	○	○	○
PT09	526 Columbus Ave	2011.05	NCD	Caffe Roma	A	○	○	○	-	WD	○	×	×	○	×
PT10	937 Valencia St	2011.06	NCT	Amandeep Jawa (住民)	A	-	-	○	-	CC	○	×	×	○	○
PT11	375 Valencia St	2011.06	NCT	Four Barrel Coffee	A	-	-	○	飲食+対話(2, 3)、飲食+携帯(1)	BR	×	○	○	×	○
PT12	1132 Valencia St	2011.06	NCT	The Crepe House /Zaytoon Wraps	A	○	-	○	飲食(1)	CC	×	×	○	○	×
PT13	1300 Fulton St	2011.06	NCD	Cafe Abir	A	○	-	○	飲食(1)	CC	○	○	×	○	×
PT14	103-274 Powell St	2011.07	C-3-R	Union Square BID	D	-	○	○	着座(1, 1)、地図読(1)	ST	○	×	×	○	×
PT15	78 29th St	2011.07	NC-3	Cafe Seventy8	A	-	-	○	-	WD	×	×	○	○	○
PT16	1570 Stockton St	2011.07	NCD	Tony's Coal-Fired Pizza / Slice House	A	○	○	○	飲食(1)	WD	○	×	○	○	×
PT17	1315 18th St	2011.08	NC-2	Farley's.	A	○	○	○	着座(1)	AG	○	○	○	○	○
PT18	384 Hayes St	2011.09	NCT	Mad Wills Food Co and Arlequin.	A	○	○	○	携帯(1, 1)、飲食+携帯(1)	CC	×	×	○	○	×
PT19	1331 9th Ave	2011.09	NCD	Arizmendi Bakery	A	○	○	○	飲食(1, 1)、飲食+遊び(1)	WD	○	○	○	○	○
PT20	3318-3320 22nd St	2011.09	NCT	Fabric 8/Luna Rienne Gallery	C (雑貨)	-	-	○	-	WD	○	×	○	○	○
PT21	4033 Judah St	2011.09+ 2013.9	NC-1	Trouble Coffee	A	○	○	○	着座(1)、もたれかかり+携帯 (1)、対話(2)	CC	○	○	×	○	○
PT22	3876 Noriega St	2011.12	NC-1	Devil's Teeth Baking Company	C (パン)	-	○	○	-	CC	○	○	×	○	×
PT23	544 Jones St	2012.02	RC-4	Nile Cafe	A	-	○	×	-	WD	×	×	×	×	×
PT24	4754 Mission St	2012.04	NCD	Mama Art Cafe and Excelsior Action Group	A	○	○	○	-	CC	○	○	×	○	○
PT25	990 Polk St	2012.06	NC-3	JEBENA CAFÉ	A	-	○	○	-	WD	×	○	○	○	○
PT26	754 Post St	2012.06	RC-4	Farm Table	A	○	○	○	-	WD	○	○	×	○	○
PT27	2410 California St	2012.06	NCD	Siol Design, Zinc Details, and Pizzeria Delfina.	A	○	○	○	飲食 (1)	CC	○	○	○	○	×
PT28	533 Jones St	2012.07	RC-4	Karachi Classics	A	-	○	×	-	WD	×	×	○	×	×
PT29	4001 Judah Street	2012.07	NC-1	Outerlands	A	○	-	○	-	CC	○	○	×	○	○
PT30	212 Ritch St	2012.7	SLI	Darwin Café	A	○	-	○	飲食+対話(2, 3)	WD	×	×	○	○	○
PT31	990 Valencia St	2012.08	NCT	The Blue Fig	A	○	-	○	-	CC	○	○	○	○	×
PT32	1530 Haight St	2012.09	NCD	Haight Street Market	C (スーパー)	-	○	○	手芸(1)、携帯(1)、飲食 (1,1,1,1)	CC	○	○	○	○	○
PT33	236 Townsend	2012.09	SLI	D'Urso Italian Delicatessen	A	○	○	○	-	WD	○	○	○	×	○
PT34	2198 Filbert St	2012.11	NCD	RAPHA CYCLE CLUB	C (スポーツ)	-	-	○	PC 作業+飲食(1,1)、読書+飲食(1)、談話+飲食(2)	WD	○	○	×	○	○
PT35	1122 Folsom St	2013.01	NCT	Brainwash Café	A	○	○	○	携帯 (1)、飲食(1)、着座(1)	CC	○	×	○	○	×
PT36	354 11th St	2013.06	WMUO	BUTTER	A	-	○	○	-	AG	○	○	○	○	○
PT37	371 11th St	2013.06	WMUO	DNA PIZZA	A	-	○	○	立ち寄り+談話(2)、立ち寄り+携帯(1)、立ち寄り(1)	CC	×	×	○	×	○
PT38	200 Clement St	2013.08	NCD	CUMAICA	A	-	-	×	-	WD	○	○	×	○	×
PT39	732 22nd St	2013.09	NCT-2	JUST FOR YOU CAFÉ	A	-	○	○	-	WD	○	×	×	○	×
PT40	1398 Haight St	2013.10	NCD	MAGNOLIA	A	○	○	○	着座(1)、談話(2)	ST	○	×	×	○	○
PT41	1730 Yosemite St	2013.12	M-1	TROUBLE COFFEE CO.	A	-	-	○	-	CC	○	○	×	○	○
PT42	200 Columbus Ave	2014.04	NCD	REVEILLE COFFEE CO	A	○	○	○	飲食(1)、PC (1)、談話+飲食(2)	ST	○	○	○	○	○
PT43	3434 Balboa St	2014.04	NC-2	SIMPLE PLEASURES CAFÉ	A	○	○	○	飲食(1)	WD	○	○	×	○	×
PT44	736 Divisadero St	2014.04	NCD	THE MILL	A	-	○	○	飲食(1)、談話 (2)	BR	○	○	×	○	○
PT45	3930 Judah St	2014.07	NC-1	Other Ave & Seabreeze Cafe	A	○	○	○	-	WD	○	○	×	○	○
PT46	1901 Ocean Ave	2014.08	NCT	Fog Lifter Café+Ocean Ave Assoc	A	○	○	○	-	WD	○	○	×	○	○
PT47	201 Octavia St	2014.08	NCT	MERCURY CAFÉ	A	○	-	○	談話(2)、携帯(1)	WD	○	○	×	○	○
PT48	2001 Polk St	2014.10	NCD	CHEESE PLUS	A	○	○	○	飲食(1,1)、着座(1)	CC	○	×	○	○	○
PT49	627 Cortland Ave	2014.10	NC-2	Vinorosso	A	-	○	○	-	WD	○	×	○	○	×
PZ01	Jane Warner Plaza	2009.05 + 2010.5	NCD, NCT	Castro CBD	D	○	○	○	寝る(1,1)、座り込む(計 4)、着座 (1, 1)、談話 (2,2,2)	AP	○	○	×	○	×
PZ02	Guerrero Park	2009.09	RH-2	Friends of Grrerrero Park	D	-	○	×	-	AP	○	○	×	○	×
PZ03	Naples St.	2010.11	NCD	Outer Mission Merchants Assoc.	D	-	○	○	-	SP	○	×	×	○	×
PZ04	Persia Triangle	2014.09	NCD	Excelsior Action Group	D	-	○	×	-	CC	○	○	×	○	×
PZ05	Annie street Plaza	2014.10	C-3-O	YERBA BUENA CBD	D	-	○	○	談話(3)、飲食(1,1)、携帯 (1)	AP	○	○	○	○	×

凡例 基壇部舗装：WD=ウッドデッキ、CC=コンクリート、ST=スチール、BR=レンガ、AG=人工芝、AP=アスファルト舗装、SP=土舗装

設置者分類：A=店舗（飲食）、B=店舗（自転車）、C=その他店舗（業種）、D=CBD、BID、NPO、その他地元団体 /設置者：NVMA=Noe Valley Merchants Association

アメニティ：A1=作り付け座面、A2=多様な利用を誘発する形状、A3=移動可能ファニチャ、A4=植栽、A5=駐輪設備／アメニティ評価：○=該当、×=該当せず、#=もたれ掛かりのみ可

表7 用途地区指定とパークレット・プラザの関係 (筆者作成)

NC系の用途指定 (43箇所) 但し、PZ01は二つの用途に面する	
Broadway NCD	PT02, 09, 16, 42
Polk St. NCD	PT07, 08, 48
Haight St. NCD	PT32, 40
24th St. Noe Valley NCD	PT03, 04
Excelsior Outer Mission St. NCD	PT24, PZ04
Divisadero St. NCTD	PT01, 13, 44
Valencia St. NCTD	PT06, 10, 11, 12, 20, 31
Upper Market St. NCTD	PT05, PZ01
上記以外のNCD, NCTD	PT18, 19, 27, 34, 35, 38, 39, 46, 47, PZ01, 03
NC-1,2,3(NCD, NCTD以外)	PT15, 17, 21, 22, 25, 29, 43, 45, 49
NC系以外の用途指定 (11箇所) 但し、PZ01は二つの用途に面する	
RC-4, RH-2	PT24, 26, 28, PZ02
C-3-O, C-3-R	PT14, PZ05
SLI, WMUO	PT30, 33, 36, 37
M-1	PT41

残り8箇所のうち6箇所はバレンシア通り (Valencia Street NCD地域内) に面する。バレンシア通りはバス路線ではないが、その1本東側 (約195m) にはサンフランシスコ市の骨格幹線道路の一つミッション通りでありバスや地下鉄 (BART) が走る。例外としてはPT41とPT30がバス路線である3番通りから1街区裏手の位置にある。

3. 2. 空間デザインの動向

パークレットマニュアルには人間的で好ましいアメニティとして6つの項目 (作り付けの座面、多様な利用を誘発する多様な形状、移動可能なファニチャ、植栽、照明、駐輪設備) を挙げている。パークレット及びプラザのデザインについて照明を除く5項目^{注12)}へ

の対応を見ると、全く配慮のないもの1件 (PT23)、1項目のみの配慮に止まるもの1件 (PT28)、2項目の配慮があるもの7件 (PT09, 12, 14, 18, 37, 39, PZ03) であった。残り45件は過半の3項目以上の配慮が見られた。このように全54箇所のうち45箇所以上が過半項目において配慮がなされていることから、大半のプラザとパークレットは人間的で好ましいアメニティが達成できていると言える。

パークレットは約20㎡ (34feet×6feet=204sf) の広がりを持つため、一つの空間に複数人が滞留可能である。プラザは全て交差点や道路全体に設けられているためパークレットよりも広い。パークレット及びプラザ全54箇所の内、PT23を除く53箇所のパークレット及びプラザは、表6に示すとおり「着座可能な場所が備え付け (A1)」「移動式のチェアが複数設置 (A3)」のいずれかによって複数人の着座場所が確保されている。PT23は基盤部分が広く確保され、テーブルとチェアを設置する空間は十分に確保されているが、2度の調査時にはそれらの配置が確認できなかった。

移動可能なファニチャ以外に、人が身を寄せる行為 (座る・もたれかかる等) が多様かつ同時に可能なデザインかどうか (A2) という点では、複数人が「身を寄せる行為」ができるキャパシティがあり、かつ人が身を寄せる行為の種類が複数確保し得る形状 (例えば、複数の高さの座面・背もたれ等) が視認できることを基準として

図2 パークレット及びプラザ分布図 (現地調査 2013 年 3 月 4 日～9 日、同 11 月 18 日～23 日、2015 年 3 月 9 日～14 日) (筆者作成)

抽出したところ、24 箇所のパークレットと 4 箇所のブラザが該当した。このような着座場所のデザインは、不特定多数が滞留しても相互に干渉せず滞留し続けることが可能な、包摂性の高い公共空間としてパークレットおよびブラザを成立させていると言える。

店舗とパークレットの一体感が強い場合にはパークレットが公共空間ではなく店舗の一部に感じられてしまう恐れがある。従ってマニュアルにおいても店舗とパークレットのアメニティのデザインの区別を明記している。この点を検証するため飲食店舗 42 店のうち専用テラス席を設けている 29 店について、パークレットに設置されているアメニティ（テーブル、チェア、植栽プランター）と店舗前テラス席のアメニティの同一性を調べたところ、4 店舗（PT01, 02, 13, 18）がテーブル、チェア、プランターの何れか一つ以上についてテラス席と同じものを使用していた。但し PT01 はテラス 1 席だけであり、パークレットとの強い一体性は感じられなかった。PT02 はテーブルとチェア、PT13 はテーブルについてテラス席と同一のものを使用していた。PT18 は店舗ファサードとパークレットの植栽プランターが同じ色彩・素材であるため、両者の一体性が強く感じられた。以上のことから、PT18 を除き、公共空間としてのパークレットと商業空間である店舗前のテラス席との区分はできていると言える。ブラザについては、店舗が直接面するものは PZ01 だけであるが、アメニティに関して周辺店舗と同一のものは使用されていない。

3. 3. 空間利用の状況

調査時に全 54 箇所のパークレットとブラザの利用状況を観察したところ、パークレット 25 箇所とブラザ 2 箇所に利用者が確認された。このうちパークレット 18 箇所とブラザ 2 箇所では同時に複数人の滞留が見られた。パークレット調査時に観察された人の行動内容と延べ人数をまとめたのが表 8 である。人の行動は着座の場合が 75 人、着座せず立ち寄りの場合が 5 件と、大多数がパークレットに着座していた。着座の 75 人のうち 41 人が飲食を伴い、34 人が飲食以外の行動であった。飲食 41 人のうち 22 人が飲食のみだが、その他に談話をしながら（14 人 /6 組）、携帯操作しながら（2 人）、遊びながら（子供 1 人）、読書しながら（1 人）、PC 作業をしながら（1 人）といったように多様な行動が観察された。飲食の利用者は飲食店舗以外においても観察され、飲食店舗前の利用者の中にも必ずしも当該店舗とは関係のない飲食をする人も観察された。これらの観察結果から、パークレットは民間主体に設置された場所でありながら、自由な公共空間として実際に活用されていることがわかる。

ブラザ 2 箇所については、着座して談話（9 人/4 組）、深く座り込む（4 人）、着座して飲食（2 人/2 組）、眠る（2 人）、ファニチャに座る（2 人）、着座して携帯操作（1）といった行動が見られた。パークレットもブラザも共に、多様な活動を包括する自由な公共空間として利用されていると言える。

3. 4. 使用素材の動向

パークレットマニュアルには「持続可能なデザインと建設」の項目があり、維持しやすい素材の使用等が規定されている。そこでパークレット 49 箇所及びブラザ 5 箇所に用いられている材料にはどのような特徴があるのか分析した。データは表 6 に示す。

パークレットの基壇部（人が滞留する場所）の舗装面は、ウッドデッキ舗装 24 件、コンクリート系仕上げ舗装（ブロック舗装含む）18 件、鉄板・グレーチング舗装 3 件、レンガ舗装 2 件、人工芝舗装

表 8 調査時に観察されたパークレットとブラザの利用（筆者作成）

分類	行動	詳細
着座(75)	飲食 (41)	飲食のみ(22), 飲食+談話(14)(6 組), 携帯(2), 遊び(1), 読書(1), PC 作業(1)
	その他(34)	談話(16)(10 組), 着座のみ(11), 携帯(5), PC 作業(1), 手芸(1)
着座以外(5)	立つ(5)	携帯(2), 談話(2)(1 組), もたれ掛かり(1)

2 件であった。ブラザの舗装面は、アスファルト舗装 3 件（元の舗装のまま 2 件、カラーアスファルトで再舗装 1 件）、コンクリート舗装 1 件（元の道路舗装面のまま）、土舗装 1 件（再舗装）であった。作り付け座面を有するパークレットおよびブラザ 44 箇所の座面の仕上げは、木仕上げ 37 件、コンクリート仕上げ 5 件、鉄仕上げ 4 件、FRP 樹脂 1 件であった^{注 13)}。一般に道路空間における舗装やファニチャの材料とデザインは耐久性と維持管理の容易さが重視される。コンクリートや鉄に比べて木材は柔らかく温かみのある質感を持つが、維持管理の面においては木材の利用は腐食や形状変化による釘やネジの飛び出しなど、コンクリートや鉄よりも手間がかかる。しかし、パークレットの舗装面は半数以上が木材（ウッドデッキ）を利用し、道路面には通常利用しない人工芝舗装の事例もある。作り付けの座面については 8 割以上が木材を利用している。

テーブルやチェアなど毎日の設置・撤去が必要なファニチャ類はパークレットでは 25 箇所、ブラザでは 1 箇所で設置されている。生き物である植栽（A4）はパークレット 44 箇所、ブラザ 5 箇所において設けられている。

3. 5. 維持管理の状況

パークレットとブラザの維持管理の状態について、全 54 箇所を観察したところ、ゴミ等の散乱が観察されたのは 4 箇所（PT23, 28, 38, PZ04）、大幅な損傷が確認されたのは 1 箇所（PZ02、植栽プランター損傷）のみであったことから、全体的には良好な維持管理状態にあると言える。維持管理状態の不良なパークレットは、いずれも飲食店舗が提供者であった。維持管理状態の不良なパークレットとブラザは全て調査時に利用者は見られなかった。PT23 と PT28 はテンドーロイン地区と呼ばれる境界のジョンス通りを挟んで斜向かいに位置する。この境界はサンフランシスコダウンタウン内でも治安が悪い地区として知られている。PZ04 は周辺に近隣店舗もなく前面道路は自動車交通量が多い立地である。

以上のことから、ここでの持続可能なデザインとは、初期状態の耐久性やメンテナンスフリーであることではなく、頻繁な維持管理と修繕を前提としたものであることがわかる。

4. ブラザおよびパークレットの整備と日常的な維持管理

P2P プログラムに加わった地元組織のうちヒアリング調査への協力が得られた 5 団体の手がけた 3 箇所のパークレットと 3 箇所のブラザについて、整備の背景と目的、デザインと整備プロセス、維持管理の方法と課題を調査した。その内容を表 9 に整理し、ここから共通点を抽出したものが表 10 である。

整備目的については、ブラザはイベントや活力や賑わいをもたらす広場空間（空地）であることが目的とされている。パークレットは歩行者や飲食店舗利用者の休憩区間の確保が目的とされている。Powell 通りと Ocean 通りの 2 箇所のみであるが美観形成も目的とされている。

デザインと整備のプロセスについては、ブラザは活用ポテンシャ

ルの見極め、期間限定、整備費用負担軽減などを理由にまず暫定整備として実施され、その後に本格的整備が実施もしくは構想されている。CBD 法人が整備した 2 箇所は上位計画の位置づけを有する。暫定整備の段階では、舗装の着色やファニチャ配置などの簡易で素早い安価な整備が導入されている。パークレットに関してはプロセスの共通点は抽出されなかった。DIY による素早い安価な整備もあるが、89 万ドルもの予算をかけた整備もあった。

維持管理に関しては、プラザとパークレット共に日常的には清掃が、植栽を有する場合はその維持管理が共通して行われている。プラザでは十分な人件費が確保されている 1 箇所は防犯パトロールを日常的に実施するが、その予算がない他 2 箇所では防犯が課題となっている。日常的にイベントを実施する CBD の 2 箇所では、イベントの充実が課題となっている。パークレットではハード面において修繕費負担が、ソフト面において美化や清潔さの保持が課題に上げられ、いずれも資金負担の問題として理解できる。

表 10 パークレット及びプラザ整備・維持管理の共通点(筆者作成)

	プラザ	パークレット
目的	●広場空間の確保(イベントできる広場、活力ある社会的な空間、賑わいをもたらす公共的な空地)	●休憩空間の確保(滞留場所、休憩空間、テイクアウト空間)、●美観形成(街路空間を美しく、街路の美化)
デザイン・整備のプロセス	●暫定整備から本格的整備へ(活用ポテンシャルを見極めるための暫定整備、期間限定の暫定整備、整備費用を理由とする暫定整備)	※共通点は抽出されず
維持管理	●日常:清掃と植栽の維持管理を実施、●維持管理の課題:防犯(安全の維持、防犯スタッフ確保)、イベント充実(夏期イベント充実、好ましい利用の創出)	●日常:清掃と植栽の維持管理を実施、●維持管理の課題:資金負担(高額な修理修繕費の負担、美化や清潔さの保持)

5. 考察

5.1. まとめ

パークレット及びプラザの立地動向としては、設置・整備されている道路の半数以上が近隣商業型の路面店の集積によって特徴づけられていること、大半は公共的なアクセスが得られやすい(不特定多数が利用しやすい)立地にあることが明らかになった。デザインの特徴については以下の四点が明らかになった。第一に、人間的で好ましいアメニティが達成できていること。第二に、着座空間のデザインは、不特定多数が滞留しても相互に干渉せず滞留し続けることが可能な、包摂性の高い公共空間としてデザインされていること。第三に、公共空間としてのパークレットと商業空間である店舗前のテラス席との区分はほぼできていて、パークレットもプラザも共に、多様な活動を包括する自由な公共空間として利用されるデザインとなっていること。第四に、公共空間として人にとっての居心地の良さが重視されており、ここでの持続可能なデザインとは、初期状態の耐久性やメンテナンスフリーであることではなく、頻繁な維持管理と修繕を前提としたものであること。

地元組織が設置に係ったプラザとパークレットの事例調査から、計画・デザイン・整備・維持管理に関して以下の共通点が明らかになった。第一に、プラザは道路における広場空間の確保が目的に設定されていること、パークレットは休憩空間の確保に加えて美観形成が目的とされていること。第二に、プラザのみ暫定整備がまず行われ、その先に本格的整備が実施または構想されていること。第三に、プラザは防犯など好ましくない利用の抑制とイベントなど好ましい利用の促進が維持管理の課題となっていること。パークレット

ではハード面での修繕費の負担やソフト面での清掃などケースごとに維持管理の課題は異なるが、一口で言うと資金負担の問題に集約できる。

5. 2. 考察 1：いかに人間中心の道路空間を創出するか？

パークレットとプラザによるサンフランシスコの道路の広場化デザインは以下の点において道路に人間中心の場所を創出するものと考えられる。

第一に、道路における「利用者視点での公共性」の創出。パークレットは不特定多数が相互干渉せず滞留し続けられるよう着座空間がデザインされており、人間的で包摂性のある空間を道路に生み出している。大半のパークレットは店舗によって維持管理されているが商業利用はされず、デザイン・管理の面において店舗と区別されている。パークレットとプラザの設置・整備主体は管理者というより公共空間の提供者(host)として認知されている。マニュアルでは設置場所と基本構成要素が標準化されているが、利用者にとってのインターフェースとなる部分のデザインは作り手の自由度が高く、多様なデザインを生み出している。何れも利用者視点での公共性を創出していると言えよう。パークレットは市域全体に広がり多数設置されている点において既に市民権を得ていると考えられ、このことも利用者視点での公共性を下支えしている。

第二に、道路における「人の居心地の良さ」の創出。パークレットとプラザでは、頻繁な維持管理と修繕を前提とした、耐久性よりも人間的で好ましいアメニティが優先され、これが居心地の良さを提供していると考えられる。イベント活用、安全性、美観が重視されている点も人の居心地の良さを高めていると考えられる。

プラザ整備に見られる暫定整備のプロセスは、実験的な導入を通じて様々な課題の検証とともに地域コミュニティの共感を促進すること、時限的な試行錯誤の機会であることを活かして耐久性よりも雰囲気や創造性を優先させるデザインを可能にしていること、の二つの点において「利用者視点での公共性」と「人の居心地の良さ」の両者を引き出すプロセスを提供していると考えられる。

5. 3. 考察 2：日本の道路の広場化を進める際の課題

日本における道路空間の活用は、国交省による道路占用許可に関する弾力的な運用基準と諸制度による規制緩和、道路の社会実験、エリアマネジメント組織等を主体とする道路空間の一体的な利活用と維持管理等の展開を経て、道路空間の多機能化・オープン化の方向へと進んでいる^{注17)}。それを踏まえ、日本における道路の広場化の推進には次の二つの課題が指摘できよう。

一つは、道路の広場化を推進する社会実験のあり方である。近隣組織によるプラザ整備では、まず暫定整備が実施され次に本格的整備が実施または構想される流れで進んだ。これは日本であれば社会実験から本格的整備に至るプロセスと同様のものとして理解できる。こうした広場化プロセスを想定する場合、道路の社会実験^{注18)}が道路施策の導入に先立つ当該施策の試行・評価を目的とすることを踏まえ、人間中心の道路空間としての「居心地の良さの向上」と「利用者視点での公共性を創出するデザイン」のあり方を道路施策の中に明示し、それらを適正に試行・評価する社会実験をいかに構築するかが課題となる。

もう一つは、道路の広場化と維持管理を分担できる多様な主体についての制度的位置づけである。パークレット提供者の大半は飲食

表9 ヒアリング調査の対象となったプラザとパークレットにおける整備・維持管理動向まとめ（筆者作成）

	Castro CBD	Yerba Buena CBD (YBCBD)	Excelsior Action Group (EAG)	Union Square BID (USBID)	Ocean Avenue Association (OAA)
整備目的	Jane Warner Plaza (2008年暫定、2009年本格整備) ● MUNI路面電車の駅を降りてからカスト口通りへと人を安全に誘導と交差点における歩行者安全性の確保 ● 観光客が多いエリアでありながらカスト口地区には公共ベンチが圧倒的に不足するため、カフェやバーのテラス席(=有料)ではない公共ベンチを提供 ● イベントできる広場の確保	Annie Street Plaza (2015) ● 車両交通量の多い表通りとは異なる人が滞留可能な空間として路地を捉え、路地をさらに活かせる社会的な空間に転換する	Persia Triangle Plaza(2014) Parklet @4754 Mission St.(2012) ● 地区に賑わいをもたらすために人が集まる公共的な空地を確保(プラザは将来的にベンチャーによる飲食提供を行い人々の集う目的地、パークレットは緑に囲まれた歩行者の滞留場所かつ歩行者の目的地として) ● 治安が良くない地区のため公共空間の防犯・安全性の確保が最大の課題、プラザとパークレットの整備によって地区の安全性を対外的にアピール	Powell Street Parklet (2011) ● パウエル通りはケーブルカーを降りてユニオン広場に向かう主要歩行者動線である。通り全体のプロムナード整備計画がある。 ● パウエル通りを経由してユニオン広場方面に人を歩かせ、周辺の店舗に人を回遊させることがプロムナード整備の目標 ● 歩行者の休憩空間の確保と街路の美化が目的	Parklet @1901 Ocean Ave (2014) ● オーシャンアベニュー再生のための街路空間を美しくする要素としての整備 ● レストランやカフェの前にテイクアウト空間の確保
デザイン・整備プロセス	● 2008年に市と地元が策定した Upper Market Streetscape Plan に位置づけられていた 17th Street Plaza プロジェクト(=Jane Warner Plaza)を P2P プログラムのパイロット事業として選出、その後市の都市計画局+DPW+MTA がプラザ整備を強力に推進(整備予算は全て市が確保) ● プラザのデザイン過程では、市から商店主の意向聞き取りと複数回のミーティングが行われ、「暫定整備」案を住民・商業者が承諾 ● 2009年5月にアスファルト路面を薄茶色に着色した暫定プラザが完成、市は整備と道路の使用許可、テーブルとチェア等のファニチャーを用意 ● 暫定整備費は人件費込み約2万ドル(400sqft)と安価 ● この成功を経て2010年5月には本格整備の広場が完成。本格整備の事業費は、地元選出の市議員が予算獲得に動き、市の公共投資プログラムとして実施 ● 本格整備時には市公共事業局の指導により、コンクリート植栽樹を暫定時の植栽樹より6インチ高い寸法に変更、樹際に腰掛けやすい高さになったがガソリンスタンド前の場所に死角が生じ、ホームレス、バックパッカー、ジャンキーのたまり場化	● 2011年にYerba Buena Street Life Planを策定、街路空間を活性化するための36プロジェクトを位置付け ● プラザはYerba Buena Street Life Planに沿って2年間の住民参加プロセスを通じてデザインされ、2年間限定の暫定広場として整備(路面は黒アスファルト舗装のまま) ● 当初案ではドッグランの設置も計画されていたが、プラザを囲む両側の建物は上層部がコンドミニアムのため、騒音に対する懸念が指摘されて取りやめ、プラザ規模も半分縮小 ● デザイン過程では、YBCBDが初年度に路地から自動車をも2日間x2回閉め出してビアフェスティバル、ピクニックパーティ、音楽パーティ等(ピクニックテーブル、映画スクリーン、レクチャー、ダンス等)の実験イベントを実施、実現できるアイデアを見せて市民の興味を喚起、市の了解をとりつけ。 ● 道路の利用許可を得るために、公共事業局、消防、警察、エンターテイメント委員会(音楽、騒音)との調整、道路の閉鎖にあたり市は歩行者交通量の調査を実施 ● 今後の本格的整備を見据えて、計画局が交通と歩行者の回遊、路面の水処理についての影響をモニタリング中	● プラザとパークレットの財源は共に、市からEAGへの助成プログラム(Community Challenge Grant Program)(EAGは助成金で運営される脆弱な経営基盤) ＜プラザのデザイン・整備＞ ● プラザの本格的整備では初期費用の他に維持管理費の負担が大きくなるため地元コミュニティはまずは暫定整備を希望。その地元意向を背景としてEAGは「プレイスメイキング」(注15)の考え方により地元コミュニティやアーティスト、デザイナーのボランティア協力を得ながら、手軽で素早く低価格にアスファルト舗装を水色着色する等の整備を実施。 ● プラザの場所が本格的な広場として機能するのかポテンシャルの見極めが必要との意見から、プラザは暫定の実験広場として整備した。 ● プラザは整備コスト削減のため、塗装やファニチャー類の耐久性は重視せず、早期であっても場所のポテンシャルを住民等に見せ、更なる整備投資を呼び込むことが整備の狙い。 ＜パークレットのデザイン・整備＞ ● パークレットのデザインは近隣に立地する芸術系専門学校 Youth Art Exchange (以下YAE)の学生が実施。EAGと協働でDIY方式により制作・設置。整備費はEAGが負担。制作には学生のほか地元からもボランティアが参加	● USBIDはユニオン広場やパウエル通りの快適な歩行者環境づくりに投資。公共投資プログラム(CIP)による街路整備は目標とせず。 ● 整備費はアウトディ社が設計・施工・設置費用としてUSBIDに寄付した89万ドルが財源 ● パウエル通り周辺はダウタウン商業地の中心であり、公共空間である道路には路上生活者等が座り込む姿をしばしば見かけるが(注16)、路上生活者等の長時間の座り込みは買い物客や観光客等を遠ざける要因になるとの認識から、公共空間のイメージと質を変える必要があると考えた。パークレットはそうした公共空間のイメージと質を改善するためのデザインを目指した。 ● パークレットはスチール素材による華奢なデザインで、車道に設置する場合の耐久性という観点からは難がある。しかし、道路の公共空間らしさを強めるための実験的位置づけからそのようなデザインとなった(暫定整備という位置づけではない) ● テーブルやチェア等を用いて公共空間としてストリートを活用化し、かつ公共の意識(sense of public)を形成することを提案するもの。	● 2010年OAAは現在の体制であるOcean Avenue CBD(以下、OACBD)を設置し、街路空間のランドスケープや安全面での改善に対しての計画を策定 ● 2014年CBDによるオーシャン通りの街路改修の一つとして、P2Pプログラムを用いたパークレット整備 ● パークレットのデザインは近隣に立地する芸術系専門学校 Youth Art Exchange (以下YAE)の学生が行い、OACBDと協働でDIY方式により制作・設置。整備費はYAEが負担。 ● このパークレットは、半年程度に1回場所を移動させるコンセプトを持ち、移設作業が簡易になるよう通常のパークレットの半分サイズの(17feetx6feet)で作成されている。設置場所の候補として市は6箇所をすでに承認しているが、現地調査時点までには次のパークレット受け入れ先は未定。
維持管理	● CBD法人による日常の管理:清掃(蒸気洗浄は月に1回)、ゴミ拾い、植栽とその維持管理、見回り(午前と午後)、イベント実施 ● コンクリート植栽樹、舗装等の修繕は市の公共事業局が担当 ● 広場利用の基本ルールを定めている(開放は8:00~20:00、飲酒・喫煙・睡眠の禁止等)。計画時に、市公共事業局、公園レクリエーション局、市議員、Castro CBDが協議して策定。 ● 広場イメージアップのため、Castro CBDは2013年から助成金を獲得して7~10月の毎土日に音楽イベントを実施 ● プラザ内でのベンチャー利用は一認めず(例外として隣接するガソリンスタンド敷地でCBD構成員がカートによるコーヒー販売を行うが、これは週末のみで、売上げの一部をCBDに対して自発的に寄付するスキーム) ● 課題:限られた予算の中での広場の清潔さの維持、広場内の移動式ベンチや座る場所の増設、夏期イベントの充実。警官配置の必要性も感じているが、これは予算的に困難。	● CBD法人による日常管理:清掃、パトロール、イベント実施 ● プラザ維持管理費として年間5万ドル(人件費込み)の予算確保。これと別に地区全体の街路改修関連予算を年間12万ドル確保、うち5万ドルの本格的整備のために確保。YBCBD全体の年間予算は230万ドルでその60%が安全と清掃対策(自転車の警官職員・週7日の人件費、美化清掃の人件費)。 ● 昼時の音楽、壁にプロジェクト、その他のアクティビティの提供など、YBCBDは1年を通じてプラザを活用したイベントを実施。6月から10月の5ヶ月間は毎週2回の頻度で行う(注14)。 ● 実験イベント時の道路閉鎖は毎回許可を得て実施したが、プラザ暫定整備後は市から道路貸与の年間許可を得ている。 ● 課題:路地の好ましい利用を創出すること(イベント等による創出)、好ましくない利用を抑えること(スケボー利用とホームレスの居座りの抑制)。CBD区域全体としては防犯面の課題が大きい、プラザのある路地では防犯面よりもスケボー利用の問題への対応のほうがより大きな課題として認識している。	● プラザの維持管理はEAGが実施(日常管理:清掃、植栽の管理) ● パークレットの維持管理はMama Art Cafeが実施(日常管理:清掃、植栽の管理)、ただし修理修繕にかかる費用はEAGが分担 ● 維持管理の課題(EAG):プラザとパークレット共に公共空間としての美化と安全の維持が課題。EAGの予算規模が小さいため、エクセルシオール地区全体の清掃・防犯の専属スタッフを雇用できない。更なる助成金獲得が課題。 ● その他の課題(EAG):コミュニティが求めることと達成すべき価値を明示する地区整備全体のマスタープラン策定が課題。そこに事業を位置付けて、助成金の獲得に活かしていくことが必要だと考えている。マスタープランを策定するためのマンパワーや資金の不足が課題。	● BID法人による日常の管理:パークレットの清掃、植栽の維持管理 ● 防犯や清掃等についてはBIDエリア全体で防犯・清掃のためのスタッフを配置している。 ● 損壊部品の補修等は全てBIDが行う。 ● USBIDはパークレットの維持管理費として年間33,000ドルをBID予算に計上している。内訳は主に植栽の維持管理、壊れたボラード等の補修にあてられる。ボラードは特注品で1本につき約3000ドルかかるが、トラックがぶつくて破損するケースが頻繁にあり問題となっている。 ● 課題:高額な部品(特にボラード)の修理費用、パークレットの清潔さの保持	● 日常の維持管理は店舗(Fog Lifter Cafe)が実施。内容は清掃。 ● Fog Lifter Cafeでは毎週第二火曜日にLive musicを実施、この時にはパークレットに最も人が滞留する。 ● 課題:維持管理と清掃の費用。パークレットの清掃費用はFog Lifter Cafeが負担するが、ハードの修理修繕資金は全てOACBDが負担する。その費用負担が課題。

図3 現地調査を行ったパークレット及びプラザの写真一覧(筆者作成)

店舗であり、エリアマネジメントを担う近隣組織だけに留まらない。これは提供者がパークレットを維持管理する必要はあっても、道路空間としての一体的な利活用を実施・促進する必要がないためだと考えられる。この状況は、地域の多様な主体が公共空間であるパークレットの整備・維持管理を分担している状況であり、近隣組織だけに広場化の負担が集中しないメリットを生み出していると考えられる。日本では、最近になって道路協力団体の登録制度の検討など、道路の維持管理を地域全体で共有していく方向性が国交省により示されている^{注19)}。こうした方向性と道路の広場化の取り組みを明確に結びつけ、清掃や除草を目的とする団体だけでなく、居心地の良い公共空間の提供に関心を持ち実践し得る主体も道路の維持管理を分担できることを制度的展開の中で位置づけることが課題と言える。

参考文献

- 1) Gary Benjamin: Partnering with Business Improvement Districts to Create "Streets for People" Parklet Plazas in Los Angeles: A Study of BID Partnerships in New York City and San Francisco Parklet Projects, A comprehensive project submitted in partial satisfaction for the requirements for the degree Master of Urban & Regional Planning, 2013.9
- 2) Larson, C., Guenther, J.: Parklets planning with place-making in mind rationale and strategy for municipal planners, Plan Canada, Vol.52, No.2, pp.43-47, 2012.6
- 3) Evan F. Peterson: Using Pilot Projects to reclaim Public Space For Pedestrians: Lessons from New York City and San Francisco, A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARTS (PLANNING), The University of British Columbia, 2012.8
- 4) San Francisco Planning Department: Citywide Assessment of Parklets & Plazas, Summary of Data Collected for Summer 2014 Public Life Study, prepared by Justin Panganiban, Robin Abad Ocubillo, 2014
- 5) San Francisco Great Streets Project: 17th Street Trial Plaza User and Perception Analysis: Summary of data collected between May 6th and June 13th, 2009
- 6) San Francisco Great Streets Project: Divisadero Trial Parklet Impact Report: A summary of data collected before and after the installation of the Divisadero trial parklet, 2010.5
- 7) San Francisco Great Streets Project: Parklet Impact Study, 2012.1
- 8) 渡邊・村山・清水: サンフランシスコの"Parklet"の制度とデザインに関する研究, 日本建築学会大会学術講演梗概集, 都市計画, pp.497-498, 2014
- 9) 中島直人: ニューヨーク市における道路空間の広場化, 都市計画, Vol. 63, No.6, pp. 24-27, 2014.12
- 10) 三浦・出口: ニューヨーク市における「プラザプログラム」の運用方法と課題, 日本建築学会大会学術講演梗概集, 都市計画, pp.499-500, 2014
- 11) 泉山・小林: 地方都市型エリアマネジメントの視点から見た「都市再生整備推進法人」制度に関する研究, 日本建築学会大会学術講演梗概集, 都市計画, pp.827-830, 2013
- 12) 三浦・出口: 旭川市平和通買物公園の利活用とマネジメントに関する研究, 日本建築学会計画系論文集, Vol.80, No.713, pp.1635-1643, 2015.7
- 13) Parklets, Plazas and Temporary Programs & Projects Outside of San Francisco, <http://pavementtoparks.sfplanning.org/map-globe.html> (参照 2016.3.10)
- 14) Bryan Goebel: Andres Power Helps Lead a Streets Renaissance One Parklet at a Time, <http://sf.streetsblog.org/2011/05/09/andres-power-helps-lead-a-streets-renaissance-one-parklet-at-a-time/>, 2011.5.9
- 15) Pavement to Parks Program, <http://pavementtoparks.sfplanning.org/> (参照 2016.3.10)
- 16) Pedestrian Plaza Proposal Package, http://pavementtoparks.sfplanning.org/docs/P2P_Plaza_Proposal_Package_v1.0.pdf (参照 2016.3.10)
- 17) San Francisco Planning Dept.: Transforming the Public Realm in San Francisco: activating Public Space and Prioritizing Pedestrians, NACTO Designing Cities Conference, 2014.10.24
- 18) San Francisco Parklet Manual, http://pavementtoparks.sfplanning.org/docs/SF_P2P_Parklet_Manual_2.2_FULL.pdf (参照 2016.3.10)
- 19) San Francisco Zoning Map, <http://www.sf-planning.org/?page=1569> (参照 2016.3.10)
- 20) San Francisco Planning Code, [http://www.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amlegal:sanfrancisco_ca\\$sync=1](http://www.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amlegal:sanfrancisco_ca$sync=1) (参照 2016.3.10)
- 21) Portable Parklet, http://pavementtoparks.sfplanning.org/Portable_Parklet (参照 2016.3.10)
- 22) Excelsior Parklet Project, <http://www.eagsf.org/excelsior-parklet-project.html> (参照 2016.3.10)
- 23) 国土交通省: 道路空間の多機能化・オープン化, <http://www.mlit.go.jp/common/001094409.pdf> (参照 2016.3.10)
- 24) 国土交通省: 社会実験の推進, <http://www.mlit.go.jp/road/demopro/> (参照 2016.3.10)
- 25) 山崎一邦: 道路協力団体制度を創設、収益活動で原資捻出, <http://www.nikkeibp.co.jp/atcl/tk/15/433782/021200226/>, 2016.2.19

注

- 注1) 当該テーマへの関心は近年高い。2014年には公益(社)日本都市計画学会が「人間中心のみち空間へデザインとマネジメントの新展開～」とする記事の特集し、「人間中心のみち」へ向けた空間の作り方・使い方の変革をテーマに、まちづくり・都市デザイン・交通計画の観点を複合的に踏まえ、近年の事例からその到達点の理解と課題展望を試みている。
- 注2) サンフランシスコ市のHPには全米・世界のプラザおよびパークレットの計画・導入事例が地図上に紹介されている。参考文献13を参照。
- 注3) 現在P2Pプログラムは「パークレット」「プラザ」「プロトタイプピング」の3施策によって構成される。プロトタイプピングとは道路上に人が滞留するための新しい場所を創出する様々な試作品をつくるプロジェクトである。移動式の駐輪棚、移動式パークレット、路上舞台、移動式の路上公園、壁画アート、ブルムナード、試作品の見本市等が市HPで紹介されているが、現地確認できなかったため調査対象から除外した。
- 注4) 参考文献1を参照。注5) 参考文献14を参照。
- 注6) 参考文献15を参照。注7) 参考文献16を参照。
- 注8) サンフランシスコでは商業エリアの大半が混合用途であることから、BID制度の他にCommunity Benefit District (CBD) 制度を2004年3月に条例化している。CBDは不動産所有者、ビジネスライセンス所有者、その両方を所有する者に対して地元ビジネスと不動産の利益に対するサービスと改善のための事業資金の特別徴税を行う仕組みである。
- 注9) 近隣商業系の用途区域 (NC 地区) は近隣商業地区 (NCD) と近隣商業交通地区 (NCTD) に大別される。共に近隣商業店舗の集積地区だが、NCTDは低層階が近隣商業かつ上層階が住宅の混合用途で、近隣の公共交通網の集積に対応して中～高密度開発を誘導する地区に区分される。NCDには近隣商業の拠点集積 (NC-1)、小規模な路線型集積 (NC-2)、中規模な路線型集積 (NC-3)、小規模ショッピングセンターやスーパーマーケットを含む集積 (NC-S) と地域特性を踏まえた近隣商業地区 (Named NCD) がある。NCTDにも同様の4区分 (NCT-1,2,3, Named NCTD) がある。
- 注10) 現地調査により全て確認した。住居表示上はバス通りと直行する側の路線に位置するが、交差点の直近にあるパークレットもここに含めた。
- 注11) 例えばパークレットが4つ多数設置されているPolk通りでは19番のバスが運行する。起終点のBeach通りからMarket通りまで距離約3300mの直線区間には23の停留所があり、停留所間の平均距離は150mとなる。これは徒歩2分程度の距離である。バス停留所の具体的位置はサンフランシスコ市交通局ウェブサイト <https://www.sfmta.com/> を参照。
- 注12) 安全性を考慮して全ての調査は日中に実施した。従って照明が点灯する様子が確認できないことから照明を分析対象から除いた。
- 注13) 仕上げ材2種類を用いたパークレットが3件のため延べ件数47件となる。
- 注14) 例えば現地調査を行った2015年3月の1週目はミュージシャン招聘、ヨガ教室を実施。翌週はフードトラックでピザ店舗を実施。イベントの様子はAnnie Street PlazaのFacebookページにて閲覧できる。
- 注15) サンフランシスコでは路上での座り込みや睡眠を7時から23時の間は禁止とする条例を2010年に可決している。
- 注16) プレイスメイキングとは、公共空間が健康で幸せな人間の生活の場となることを目指し、そこでの活動や場所のイメージとデザインの質を、地域コミュニティと共に転換するプロセスの総称である。公共空間という言葉は抽象的で無性格な印象を持つが、それを人間が幸せを感じるような、美しく人間味のある意義深い「プレイス」へと転じる街づくりが目標である。
- 注17) 参考文献23を参照。注18) 参考文献24を参照。
- 注19) 2016年2月の時点で、道路協力団体の登録制度が国交省により検討されている。これは、道路の清掃や除草等を行うボランティア団体等と連携して、道路の安全確保や利便性向上を図ることを狙いとする。維持管理への協力への見返りとして道路占用許可手続きの簡略化、無余地性の基準の適用除外による収益活動への展開(収益を道路の維持管理に充てる場合)も想定されている。詳細は参考文献25を参照。

A STUDY ON THE PARKS DESIGN OF STREETS IN SAN FRANCISCO

– Making a human centered street by the Parklet and Plaza –

Arata ENDO *

* Assoc. Prof., Dept. of Urban Design and Planning, School of Architecture, Kogakuin University, Dr.Eng.

This research aims to analyze the "parklet" and "plaza" generated by the Pavement to Parks Program in U.S. San Francisco and to consider the main point in the case of planning, designing and using a street as a place for people's exchange and stationary.

It become clear that the half of streets which parklet and plaza are installed have characterized by concentration of neighborhood shops and have the location which public access is easy to obtained. The design of parklet and plaza has attained pedestrian friendly and desirable amenity for people. And also it is the design as inclusive public space which people can continue to stay without interference mutually. The parklet as public space and the sidewalk seat in front of the cafe is articulated and both parklet and plaza serve as open space which includes people's various activities. In addition, sustainable design here assumes not to maintenance-free and durability of initial condition but to frequent maintenance and repair. It also become clear that the purpose of plaza project is the making people's place on the street and the purpose of parklet project are street beautification and to put the rest space. As for the plaza, the temporary one is built first and then improved in full-scale. And it is the issue that not only a control of the undesirable use such as crime prevention but also a promotion of the desirable use such as an event. As for the parklet, the maintenance issues for each cases, such as a cleaning, a burden of the repairing cost in a hardware, and so forth. It can be summarized in the problem of fund.

It is considered that the pavement to parks program create a place of human-centered on the road. Seating space of parklet is designed so that many and unspecified persons may not carry out mutual interference but may continue to stay, and also to be a inclusive humane space on the street. The installer of parklet and plaza has been recognized as a host rather than maintenance administrator. Although maintenance of a parklet is managed by the shops in front, it is not use for commercial. Design and use of parklet and shops are separated. Although the parklet manual shows the guideline of its location criteria and design elements, the its design is diverse, in particular, the part of user interface. It would say that parklet create a public open space on the street in the user's point of view.

In parklet and plaza design, priority seems to be given to humane and desirable amenity over the durability that assumes the repair and frequent maintenance. It is thought that this design offers comfortableness. Event use, safety, and aesthetic are contributed to comfort for people, too.

The process of temporary plaza improvement promotes sympathy and agreement formation of a local community with verification of their various subjects through its experimental introduction. By trial and error, it enables the design which gives priority to atmosphere or creativity over durability. It is thought that these two points offer the process of both the publicness in a user viewpoint and the people's comfortableness.

(2015年9月10日原稿受理, 2016年4月12日採用決定)