

# 三浦 詩乃

Miura Shino [中央大学理工学部都市環境学科 准教授、学長補佐]

ストリートから起こす  
都市のイノベーション



## ミュンヘンのストリートが研究者へのみちを示した

— なぜ、ストリートを研究対象にされたのですか。

もともと生物系に関心があったのですが、研究室に籠もり続けるのではなく、外の世界と関われるまちのデザインに憧れを持っていたので、景観系の研究室に入りました。東京大学には欧州の大学院と建築・都市分野の学生を相互に派遣・受け入れするAUSMIPという交換留学制度が当時あり、これを利用して日本の都市計画制度に影響を与えてきたドイツに半年間留学しました。日本の建設技術に関心を持ちミュンヘン工科大学に在籍されているトーマス・ボック先生のもとで研究のお手伝いをし、ミュンヘンのストリート文化にも触れました。そこでの研究結果がドイツで論文として発表されたこともあり、研究者という仕事に関心を持ち始めました。

## かつて日本のみちは本来の「ストリート」だった

— ストリートとは、どのような空間ですか。

ストリートの意味を説明する前に、日本における、みちの歴史をご紹介します。日本では、もともと自分の信仰する神様にお参りする足跡がみちになってきました。生活圏である此処と外界の彼処の往來を支える空間が「みち」とされてきました。語源は「御+路(みち)」といわれ、みちの先には人びとが神々や死後の世界を見出した豊かな自然があり、日常から解放されるような精神性で日本人はみちを歩いてきたのだと思います。江戸時代になると、間口がみちに直接面した町家型住宅が普及したことで、市が立つ特定の日にだけでなく、一年365日、みちが舞台になり、地縁を育む場所として親しまれるようになります。江戸時代中期以降は路上の屋台がにぎわうようになり、町人自身が生活に身近な場所を「持場」として手入れする自治的仕組みができてきました。こういう管理体制が築かれたものの、底流ではみちの聖域性を受け継いでいたようです。

現在、世界各国でまちの人たちの手にみちの空間を取り戻そうという「ストリート」という考え方が広まっていますが、それが自然にできていたのが江戸時代だと思っています。

### CONTENTS

#### 特集：駅チカ施設が高める地域のポテンシャル

SPECIAL INTERVIEW  
三浦 詩乃 氏 ..... 1

SPECIAL EDITION  
BASEGATE横浜関内 ..... 5  
SMC Japan Technical Center ..... 9  
OIMACHI TRACKS ..... 13  
北九州市立自然史・歴史博物館 いのちのたび博物館 ..... 15

RECENT PROJECTS  
株式会社豊田自動織機 共和工場 生技開発センター ..... 17  
社会福祉法人 東京緑新会 ケアコミュニティ みちふの森 ..... 19

くらしは文化  
旧長浜駅舎 ..... 21

\*本誌では略称を用いています。また、一部敬称は略させていただきます。  
表紙写真：SMC Japan Technical Center

# 近代日本の道路整備が市民の行動様式を変えた

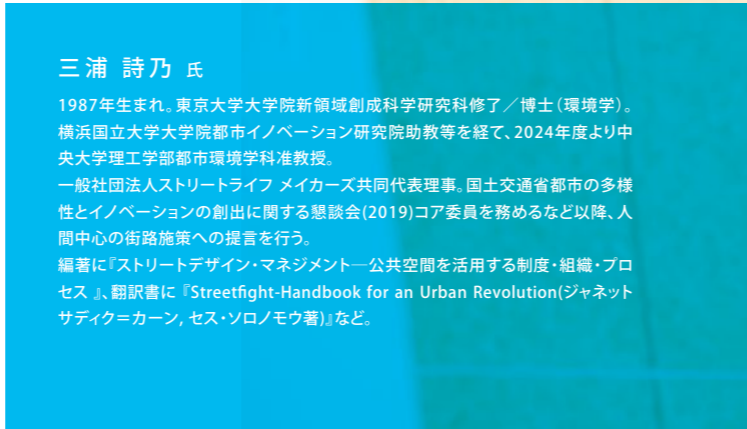
— 江戸時代以降、どのように変わってきたのでしょうか。

明治維新以後、近代日本の国際競争力を高めるために欧米に学んだ最新の「街路」計画が導入されました。1920年には街路構造令が施行され、一定規模以上の街路では車道と歩道を分離し、遊歩道には並木を植栽するなど、街路の構造や維持・保全・修繕などを定めた法律が制定されました。そこでは、街路に広場の概念が含まれており、道路とは区別していました。街路構造令と道路構造令がそれぞれ別にあつたので、技術者や管理者も機能面での街路と道路の区分を意識していました。幅員が広いみちは、クルマが交通するためだけに整備されたものではありませんでした。交通機能を高めるだけではなく、格式高い都市の軸線を造るという意識があつたのでしょう。広幅員の緑豊かな通りが整備され、近代街路には路面電車が走り、百貨店や喫茶店などの店舗が開かれ、近代街路が自由なライフスタイルの舞台となりました。しかし、西欧諸国が違和感を抱くような習慣（路上の屋台など）は取り締まられることとなります。日本人の生活文化がにじみ出やすい路上から、人の行動様式のありかたの管理が強化され、通りの維持管理は行政の義務へと変わっていきました。こうして、戦後にかけて公共用地と私有地、歩道と車道といった空間区分が厳密化し、道路管理者や交通管理者の役割が強化されていきました。

## 車中心の道路から「ストリート」を取り戻す

— 道路と自動車の関係をお教えてください。

第二次大戦後には自家用車の急速な普及に対応するため、道路法と道路交通法が制定され、自動車を対象とした道路整備が進められ、既存・新設の街路も管理されました。1958年には道路と街路で別々に設けられていた構造令も、交通容量を重視した道路構造令に一本化されています。モータリゼーションは移動や物流を支えた重要な進化でしたが、経済や効率を重視したために、みちから「暮らし」の視点が抜け落ちてしまいました。高度経済成長期には、交通事故死者数が増加し、排気ガスによる公害が沿道住民を苦しめました。とくに、子どもたちの遊び場は路上から無くなり、道路は身近な空間ではなく、事故が起きる危険な場所になってしまいました。こうして目の前の通りは自分たちが身近に管理し、世話をするという、もともとあつた面までが消えていったのです。近代街路から交通の効率を重視したクルマ中心の道路への切り替わりは、日本が参考にしてきた欧米でも起きました。道路と言われているところも本来は「街路・ストリート」的な空間でした。私たちは、このストリートを取り戻そうと考えています。本来、みちには暮らしがあり、その暮らしを豊かにする場でもありました。その在り方を考え、人が安心して過ごせるストリートにしたい。歩行者に対して開いて



三浦 詩乃 氏

1987年生まれ。東京大学大学院新領域創成科学研究科修士／博士（環境学）。横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院助教等を経て、2024年度より中央大学理工学部都市環境学科准教授。  
一般社団法人ストリートライフ メイカース共同代表理事、国土交通省都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会(2019)コア委員を務めるなど以降、人間中心の街路施策への提言を行う。  
編著に「ストリートデザイン・マネジメント—公共空間を活用する制度・組織・プロセス」、翻訳書に『Streetfight-Handbook for an Urban Revolution(ジャネット サディク＝カーン、セス・ソノノモウ著)』など。



いる、ウォークアブルなまちづくりが必要とされているのです。現在、ウォークアブルシティやウォークアブルな空間づくりという政策が進んでいますが、オープンカフェの推進や公共交通機関の利用など、個別のメニューごとに目的化している傾向があります。本来は、それらを道路から街路空間を取り戻すためのどの段階に位置付けるか、つまりオープンカフェで終わりではなく、どのように歩行者ネットワークをつくるかなど、全体のロードマップを描かなくてはなりません。交通ネットワークやストリートを整備、改変するハードのデザインと活用や管理を含むマネジメントまでを一体的に捉える必要があります。それを継続的に変え続けることでまちの生活も変わっていきます。そのプロセスをちゃんと描きたいという目的もあり、実践や理論化を行ってきた皆さんと『ストリートデザイン・マネジメント』という本をまとめました。

## ハード更新につながる旭川のプレイスメイキング

—ストリートデザイン・マネジメントの例をご紹介します。

旭川平和通買物公園は世界でも初期に車道から歩行者空間に全面的に転換したみちで、1972年にJR旭川駅から北に1km続く商店街に開設された全国初の恒久的な歩行者専用道路です。1963年に構想が持ち上がったから約10年間、市役所や青年会議所の若者たちが会議を重ね、その熱い想いが警察や開発局などの関係省庁をも動かして、東京の銀座より早く歩行者専用化を実現させたといいます。冒頭に述べた留学先のミュンヘンも同時期に歩行者専用道路が進んだところで、そんな時代に生まれたストリートが今どうなっているか関心がありました。まちの構造や、その

空間がどのように使われ、皆がどのように感じているかを調査したのが私の修士論文です。それから旭川平和通買物公園に関わってきました。実際のストリートデザインは、行政や地権者、商店会、業界団体など、制度的・経済的な影響力を持つ多くの人の合意がなければ動きません。しかし、地域の将来を担う若者たちがその中に参加していない場合が多いのです。その結果、将来世代の柔軟な視点や新しいライフスタイル像が、まちづくりの議論に十分に反映されなくなってしまう。こういう構造をなんとかしようと、ここ2年間ほど、アドバイザーとして買物公園エリアプラットフォームでの「まちにち計画」に取り組みました。ここでは、多様な背景を持つメンバーが協働し、街路をまちの居場所として捉え直すプレイスメイキング実験を行いました。プレイスメイキングとは、公共空間を人びとが集い、交流し、活気ある場所へと変えていくプロセスや考え方のことです。単に「空間をデザインする」のではなく、コミュニティの人々が主体となって、その居場所（プレイス）としての意味を引き出していくアプローチです。旭川市の担当職員やコンサルタントのほか、旭川の地域性を理解された商店街のリーダー、若手店主、信用金庫と学生グループなどが連携。創造都市政策関係者や別地域からUターンで戻られた都市デザイン専門家なども一体のチームとして、自身の職能や才能（発信力、アート、イベント運営、データ分析など）をまちに活かしました。都市設計を専門としない人たちが議論に加わることで、むしろ一般市民の関心を集め、距離感を縮めることにもなりました。この取り組みはグッドデザイン賞（2025年度）を受賞しています。プレイスメイキングによって、人の行動や関係性、風景の変化を実感することは、街路というハードの更新に向けた意思決定の説得力を高めます。まだ、国内では単なる「にぎやかし」や空間演出とみられる方もいますが、プレイスメイキングが、人材と関係性が育つ貴重な機会となることが理解されてほしいと思っています。

# 世界中で進むストリートイノベーション

— ストリートはどのように変わっていきますか。

複数の車線がある幹線道路でも、東京の表参道のような場所では利用する人たちの約7割を歩行者や公共交通利用者が占めています。しかし、空間配分では、車のためにかかなりの空間が割かれています。私はあえて「幹線街路」と呼んでいるのですが、現在はそういうストリートを変えていける潮目にあると思います。ニューヨークでさえ、目抜き通りのタイムズスクエアで2008年から順次自動車車線を減らし、2010年には広場空間に変え、今ではにぎわいが増し、多くの市民の支持を得ています。また、ジャンゼリゼもかなりの空間を歩行者のために開いていくとしており、ロンドンではオックスフォードストリートを今年から、全面歩行者空間にする予定です。この潮流の基盤としてあるのが「スローストリート」。日本の道路では時速50～60kmが普通ですが、パリの中心市街地は時速30km制限です。これは万が一、ヒューマンエラーで事故が起きた際にも致命的にならない速度です。今年から国際交通安全学会の研究プロジェクトとして、幹線道路をその周辺地域に住む方々の命を守るスピードで運用できないか、社会的・市場的な受容性を検討していきます。これにより、ハードとしての街路のつくり方も変わってきます。このプロジェクトでは、幹線街路を身体活動を伴う、つまり心身の健康向上に資する歩行者・自転車・公共交通の利用者のために再配分するロンドン交通局「ヘルシー・ストリート」の施策担当者とも連携していく予定です。そして、東京都も上野や池袋駅前、八重洲通りなど幹線街路を歩行者のために開こうとしています。過去100年は、車のための交通システムに人びとの行動様式が取り込まれてきました。その逆を辿ること、つまり、これからの住環境のためのストリートづくりから、新たな価値観が生まれ、それを支える技術や仕組みのイノベーションにもつながると考えます。

— ありがとうございました。



アドバイザーとしてコーディネートした旭川平和通買物公園「まちにち計画」のスクール開催時のようす 提供：三浦 詩乃 氏