

国づくりと研修

vol.
143

2020.3



特集

『快適な都市空間の形成とストリーートの活用』



ここがポイント
 効果的な演習・討議・見学
 時代に即した教科目と充実した講師陣
 スキルアップに加え相互啓発効果
 国・自治体・民間が研修を積極的に活用

センター研修のご案内

半世紀にわたる実績

— 設立以来、全国から22万人の方々が受講 —

一般財団法人全国建設研修センターは、1962年地方公共団体職員の技術力向上を主目的として全国知事会の出捐により設立されました。その後、民間建設技術者を対象とした研修も発足させ、研修の強化・拡充を図り、設立以来、全国から22万人の方々が受講され、研修機関として厚い信頼をいただいています。

当センターの研修は、全国知事会、全国市長会、全国町村会の後援、また多くの民間団体との共催・後援を得て実施しています。

令和2年度の研修

— 多様なニーズに即した実践的研修 —

事業監理、施工管理、土質・地質、防災、トンネル、土地・用地、河川・ダム、砂防・海岸、道路、橋梁、都市、建築、住宅の部門、コースをご用意しています。

<新規コース>

ICT施工のポイント

※本誌p44～p45に「令和2年度研修計画」を掲載。

研修受講者の声

- 実例を題材とした工法について専門家の生の声を聞くことができたうえ、討議により疑問点がその場で解決できた。
- 講義・演習・討議・現地研修とバランス良くカリキュラムが組まれており、非常に実りある研修とすることができた。
- 女性技術者による建築計画を受講しましたが、講師も女性の方が多く、分かりやすい講義で質問もしやすかった。
- グループ討議における他の方の意見や経験は、自分の固定概念を超えるものなど多彩で、今後の業務に大いに参考になった。
- 共同生活を通じて、普段交流のない方々と意見交換や交流ができ、有意義な研修でした。

継続教育 (CPD)

当センターの研修は、研修内容に応じて、「土木学会」、「日本都市計画学会」、「建設コンサルタンツ協会」、「全国土木施工管理技士会連合会」、「日本補償コンサルタント協会」、「土質・地質技術者生涯学習協議会」におけるCPD単位取得対象プログラムとして認定されています。

■お問合せ先

一般財団法人 全国建設研修センター 研修局

〒187-8540 東京都小平市喜平町2-1-2

TEL : 042-324-5315 FAX : 042-322-5296

URL : <http://www.jctc.jp/>

特集

快適な都市空間の形成とストリートの活用

巻頭エッセイ

4 歩いて 空気を感じて まちを楽しむ

フリーアナウンサー 青山 佳世

論稿

6 都市づくりと地域のイノベーション

～人中心のまちなかへ～

東京大学大学院 新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻 教授 出口 敦

10 日本のストリート活用の現在と今後の展望

横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 助教 三浦 詩乃

14 交通計画からみた歩行者にひらく空間デザイン

埼玉大学大学院 理工学研究科 准教授 小嶋 文

18 ストリート活用を仕掛ける7つのメソッド

東京大学 先端科学技術研究センター 助教/(一社) ソトハ共同代表理事・編集長 泉山 墨威

22 まちなかの大地主として公共空間をつかい倒す

豊田市 都市整備部 部長 栗本光太郎

27 「居心地がよく歩きたくなる」街路空間の創出

国土交通省 都市局 街路交通施設課

対談

30 小平市のまちづくりと人づくり

小林 正則(東京都 小平市長) × 伊藤 淳((一財)全国建設研修センター 理事長)

36 監理技術者からのメッセージ

米山 文雄 (ハッ場ダム本体建設工事JV 副所長/清水建設)

38 行政で活躍する女性技術者

新治 若奈 (松戸市 街づくり部 建築審査課)

40 CLOSE UP 人づくり

鹿児島県 鹿児島市

43 センター通信

監理技術者講習講師の表彰制度を創設/市民上映会&トークを開催

44 業務案内

「建設研修」/「技術検定試験」/「監理技術者講習」

「登録解体工事講習」/「建設業法等の出張講習」



新とよパーク(新豊田駅東口駅前広場)



小平市長と当センター理事長との対談



フェリーから撮影した桜島

edit & design

高梨弘久/山ノ井壽昭



群馬県・須川宿 ①美しい家並みとせせらぎを彩る花々（平成14年撮影）
 ②宿場の雰囲気に合わせて歩道を整備
 カナダ・ウィスラー ③スキーをする人もしない人もぞろぞろ歩くプロムナード
 ④スキーを終えて、オープンカフェでくつろぐ

歩いて 空気を感じて まちを楽しむ

青山 佳世

歩いて旅する楽しさを知ったのは、かれこれ三〇年前、旅番組で各地を旅して歩いた時です。ゆっくり歩きながら風景を眺め、人々の暮らしぶりを私自身も肌で感じる事が出来ました。今ではあたりまえの旅の形となりましたが、当時としては目新しい、まちを歩いて自分だけの発見をし、体験する楽しさを提案できたのではないかと思います。日本にも個性あふれる美しい風景や、文化、暮らしがあるのだという再発見の旅でもありました。

各地でまちづくりを見てきましたが、原点とも言える一つの取り組みが群馬県みなかみ町（旧新治村）須川宿のたくみの里です。国道十七号から分岐された旧三国街道の宿場町は、約十一キロ、かろうじて姿を留めていました。時代と共に空き家が増える中、その旅籠の面影を残す家並みを保全し、そこを様々な職人さんの工房として使ってもらおうという取り組みです。昭和五九年から始まった建物再生、景観形成、歴史国道事業などを通じて地道に積み上げていき、私が最初に訪れた平成一〇年ごろには、ある程度の形が出来上がり、観光地ではなかった場所に旅人が訪れるようになっていました。道路の脇を流れる小川の両側には、地元の人たちが育てた花々が咲き誇り、訪れる人を迎えてくれます。近くの湯宿温泉では、家庭に内風呂があっても銭湯に通う人々や、天秤棒を担いで温泉を汲みに訪れる地元の人にはったり出会えたのも歩



あおやま・かよ

フリーアナウンサー

愛知県生まれ 愛知教育大学教育学部卒業

商社勤務後、昭和60年からフリーアナウンサーに。平成元年からNHKの生活情報番組や報道番組を担当し、おはよう日本「季節の旅」では5年間担当。800か所を超える市町村を旅した体験をもとに、観光、地域づくり、川、道、交通、環境、森林などをテーマに市民の立場から講演、司会など幅広く活動。これまで国土交通省「交通政策審議会」委員、総理主催の「観光立国懇談会」委員、中央防災会議専門委員、林野庁「林政審議会」委員などの委員を歴任した他、団体役員、企業の社外取締役など多数。

著書に「旅で見つけた宝物」文芸春秋 平成19年4月発行

き旅ならではの醍醐味でした。美しい家並みの中に人々の暮らしぶりを感じさせるしつらえがありました。残念なのは、車が行き違ふことのできる道路幅が、歩いた時に目に入る風景の間が抜けてしまうこと、もう少し幅広い歩行空間があれば、もっと素晴らしいのにと当時感じたものです。

その後歴史的な街道、宿場町、城下町などで、景観を再生、保全する動きが盛んになりました。ただ残念なことに、住民の合意形成が難しい事もあり、なかなかまちなみとして連続せず、空き地になった場所は駐車場となった。住宅や店舗があるところも、表通りに面して駐車場を配置するため、まちなみが途切れてしまう事や、再開発や道路拡張と合わせて、通りに面した景観整備や電線地中化が行われましたが、映画のセットのような生活感のない風景になってしまう事もしばしばありました。

欧米を訪れるたびに、行政や市民も熱心にまちなみや、風景を守ることに誇りを持ち、歩いて楽しい空間が広がっていることを羨ましく思いました。

そんな時スキーでカナダのウィスラーを訪れました。想像以上の素敵なス

ノーリゾットに感動しました。大きな

ホテルも小さなシャレーも、一つ一つ個性を主張しながら、色彩やデザインなど絶妙な統一感があり、なんと言ってもワクワクしたのは町の中心に配置された歩行者専用のプロムナードでした。近隣のホテルからは通路を通じてプロムナードに出ることができ、プロムナードに面したところに、お洒落なブティック、カフェ、ギャラリー、スパー、病院などが建ち並び、駐車場や車の出入り口はありません。ウィスラーまでは、車でのアクセスは必須なので当然駐車場はありますが、プロムナードの外側に配置されています。思い描いていたまち、そのものでした。スキーを終えた人々がゆったりとオーブンカフェでワインやビール片手におしゃべりを楽しむ光景を見ているだけで、豊かな気分になってくれました。後で調べてみると、一九七〇年代、急速に進むリゾート開発を凍結、ウィスラーリゾート自治体を作って計画的に開発を進めた、まさに計算し尽くされたスノーリゾートだったのです。二〇〇〇年代、自然に囲まれた街にふさわしいサステイナブルなまちづくりに取り組み、息の長い魅力的なリゾートを目

指しています。

少し遅れはしましたが、日本も少しずつ変わり始めました。古民家や空き家を再生して小さな宿泊施設を点在させ、まちごとホテル（イタリア発のアルベルゴ・デイフーズの取り組みと、日本独自のコンセプトで行っているものがあります）に見立てて町ぐるみでおもてなしを行い、旅人に歩いて楽しんでもらい、まちを元気にしていくという取り組みが各地に出てきました。都心では、ビルと車に追いやられていた人間にも居場所が出来つつあります。緑や花々に彩られた歩道や公開空地に面したオープンなブティックやカフェができ、素敵な場所が確実に増えています。最近のお気に入りには、新しくリニューアルされたデパートの本館と新館の間にできたプロムナードのオープンカフェ。買物の合間の束の間のひと時を過ごしています。

でも残念ながら今は歩いて楽しむまでつなげていません。エリアの中で調和をしながら競い合って取り組みが広がり、建物を建てた人の思いや、空間を眺めながらビル並み散策、街歩きができるようになる事を楽しみにしています。

都市づくりと地域のイノベーション

「人中心のまちなかへ」

歴史上の都市づくりのイノベーション

我々が暮らし、活動している現代の都市空間がかたちづくられるまでの道のりには人類の長い都市づくりの歴史と考え方やモデルの転換がある。都市のかたちの根底には、時代ごとの都市の考え方とモデルの存在がある。本特集の対象である道路空間についても、都市デザインの歴史上にみる考え方の転換があり、本稿のサブタイトルとして頂いた「人中心」の意味も時代によって異なると言える。

例えば、先進国の都市が近代化に向かう歴史上の最も大きな転機の一つは、産業革命後の十九世紀後半のパリ、ウィーン、バルセロナといった欧州の主要都市の大改造に見ることができ



写真1. パリのシャンゼリゼ（筆者撮影）

る。パリ都心部のシャンゼリゼ（写真1）やウィーン都心部の環状道路であるリンクシュトラッセは、この時代の大改造によって形成された新たな時代に向けたイノベーションの象徴的な意

出口 敦

東京大学大学院 新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻 教授

味を持つ道路である。

十九世紀後半のパリでは、セーヌ県知事オースマンによる大改造が進められたことは有名である。パリでも、それまで都市の主役は皇帝や貴族であり、支配階級の営みのための施設が都市空間を構成する主要施設であった。

産業革命後の都市では市民階級、ブルジョア階級が台頭し、オースマンのパリ改造でも、道路の位置づけや機能が大きく転換することを見て取れる。まさに十九世紀後半の都市づくりのイノベーションである。

幹線道路は、鉄道駅や主要施設を結ぶ役割を持ち、その地下には大規模な下水道網の幹線が整備されることとなる。また、シャンゼリゼに代表されるように、道路はブルジョア階級がおしゃれをして行きかう交流の場ともな



る。この時代に「人中心」という言葉を使用したかどうか分からないが、この時代の都市改造における「人中心」の意味は、皇帝や貴族の特権階級からブルジョア階級や市民階級の人を中心とした都市への転換を意味する。

さらに二十世紀に入り、ル・コルビジェによる三百万人の現代都市を始めとする新たな都市モデルは、自動車用の道路と高層ビルで構成される都市であった。パリ改造で形成された囲み型街区（写真2）の考え方を転換し、街区の中央に高層ビルを建て、街区の周囲を開放的なオープンスペースにするモデルを提示した。一九二九年に出版されたヒュー・フェリスの著書「The Metropolis of Tomorrow」¹⁾には、二十世紀のビジネス街のイメージとして自動車道と超高層で構成される都市が

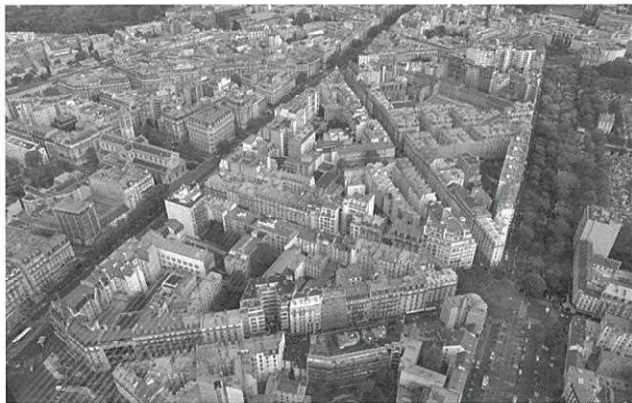


写真2. パリ都心部の囲み型の街区とストリート (筆者撮影)

描かれていて興味深い(写真3)。この時代が目指す都市モデルは自動車を利用した人の移動のし易さを中心に据えた都市であり、こうしたモデルの考え方に追随するようにして、日本を含むアジアの多くの都市が形成されてきた。十九世紀後半のバリの大改造後の道路に対する考え方を更に発展させ、モータリゼーション(自動車社会)の進展を見据えた二十世紀前半の都市のイノベーションである。戦後の高度成長期の経済成長と相まって、我々はこの都市モデルの下で活発な経済活動を

進めてきた。現在、進められている人中心の考え方で見直すべきターゲットは、この時代に普及した都市モデルであると言える。

このように都市づくりのイノベーションは、人中心の意味が異なりながらも、それぞれの時代の都市モデルと考える方に基づき、都市を改変させてきた。今、我々の身の回りで起こっている新たな都市づくりのイノベーションの一つの潮流は、本特集のテーマに掲げられているように、まさに都市の道路を対象にその役割や意味を見直すことを意味している。我々が今直面している社会課題の解決と快適な都市空間に取組むためには、その意義や歴史上の位置づけを広く共有されなければならない。

以下では、自動車を中心とした道「道路」と呼び、人(歩行者)を中心とした道を「ストリート(街路)」と呼ぶこととし、用語を使い分けながら論じていくこととする(詳しくは筆者らの出版²⁾を参照されたい)。

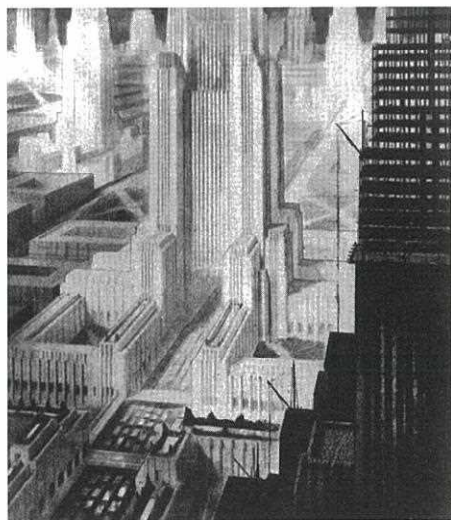


写真3. ヒュー・フェリスが描いた20世紀の都市イメージ (出典:文献1) p.118)

公共空間としてのストリートの「質」

ストリート(街路)はこの都市にもある公共空間であるが、その機能は多面性を持つ。即ち、一般にストリートは、①気候風土に適応して形成された環境であり、②道路交通ネットワークの一部である。また、③人間活動の場であり、④地域のまちなみ景観を醸成し、⑤国や地域の法制度に基づき管理された空間である。人口が増加する右肩上がりの時代には、都市インフラとして、市街地の拡大と共に道路網が建設されてきた。道路のインフラの量を増やす時代は、道路構造令

等の基準に基づく標準的な道路が量産されてきた時代とも言える。

それに対し、現在、国内外でストリートをめぐり話題となっている取組みの多くは、公共空間としての道路を歩行者としての人中心のストリートに見直す(人にひらく)と共に、歩行者の観点から見た空間の「質」の向上を指向した取組みとして捉えることができる。

また、ストリートの質の向上の対象は、道空間のみではなく、沿道の建築物なども含めたまちなみ景観も含むこととなる。ストリート沿道のまちなみ景観については、全国各地で策定されたデザインガイドライン、景観形成基準などが適用され、実践されてきている。公共空間としてのストリートの質と長期的な観点からのマネジメントはこれまでも国内外において課題とされてきたが³⁾、強調しておきたい点は、個々の要素を独立して捉えるのではなく、まちなみ景観を含めたストリートの「一体感」の重要性である。ストリート空間の断面のプロポーション、舗装や植栽も含めたストリートの設え、ストリート沿道の個々の建築物群の形態、看板を含めた意匠に加え、沿道の



写真4. 柏の葉キャンパス駅西口駅前通り（西口線）

ストリートのマネジメントと地域ガバナンスへ

用途が創り出す利用者のアクティビティも景観要素の一部である。後述の東京都千代田区の大丸有地区や千葉県柏市の柏の葉地区の先駆的事例は、これらの要素の総体を一体感をもって捉えた改善とマネジメントを通じたストリートへの向上が、沿道のまちの魅力の向上へとつながっていくことを示している。

ストリートを歩行者にひらく取組みは、地域社会がそのマネジメントに関

与することにつながり、マネジメントを通じて地域のガバナンスを進化させることにもつながる。ストリートは道路法など様々な法制でカバーされている空間であり、行政や警察により安全な交通機能が維持されてきた。その拠り所には、国の法制や全国一律とも言える数々の基準が存在する。ただ、全国一律の基準で多様なストリートの質の向上に取組むにはいろいろと無理が生じ、自治体が条例によりカバーしてきた部分もあるが、根底にある考え方を変えるには至っていないのが実情である。

これまで道路行政が地域の安全の確保や利便性のために管理してきたストリートであるが、その質の向上を地域社会から道路行政へと働きかける時代になってきたと言える。行政が同等のストリートを平等に管理する考えから、一定の条件を兼ね備えた場合に限って、特別なストリートを特別に扱うデザインやマネジメントを施すことを通じて、ストリートの活用や管理を地域社会に委ねていく考え方である。関係機関との協議を通じて、入念に安全性を担保する方法を確認しながら、一律基準でない、地域らしさに配慮したス

トリートのデザインやマネジメントは、ストリートの質を尊重し、オーダーメイドのストリートへと仕立て直していく地道なプロセスでもある。

既存の道路を歩行者にひらくデザインやマネジメントは、行政に任せきりにしてきたガバナンス空間を地域社会が主体的に活用や管理を担うパブリック空間へ

と転換していく段階の第一歩と見ることもできる。新たな公民連携や民間エリアマネジメント（エリマネ）組織によるストリートの管理と活用は、大丸有地区が先駆例として有名であるが、今では全国各地での取組みが進む²⁾。筆者が関わる柏の葉地区では、都市再生特別措置法上の都市再生推進法人に位置付けられている一般社団法人柏の葉アーバンデザインセンター（UD

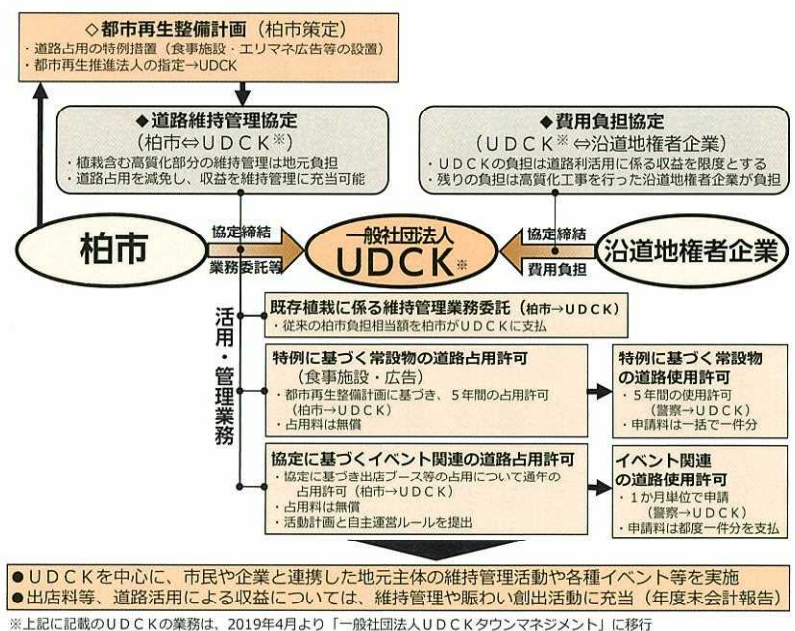


図1. 柏の葉キャンパス駅西口の駅前広場・駅前通りのマネジメントの仕組み
(出典：文献2) p.114

CK)が、柏の葉キャンパス駅西口の駅前広場と駅前通り（西口線）の再整備のコーディネートから整備後の管理と活用のマネジメントを担っている（写真4）。実際の仕組みとして、柏市と管理業務委託の協定を結び、沿道の地権者と費用負担の協定を結ぶことで実現している（図1、但し二〇一九年四月からマネジメント業務は新設の一般社団法人UDCKタウンマネジメント

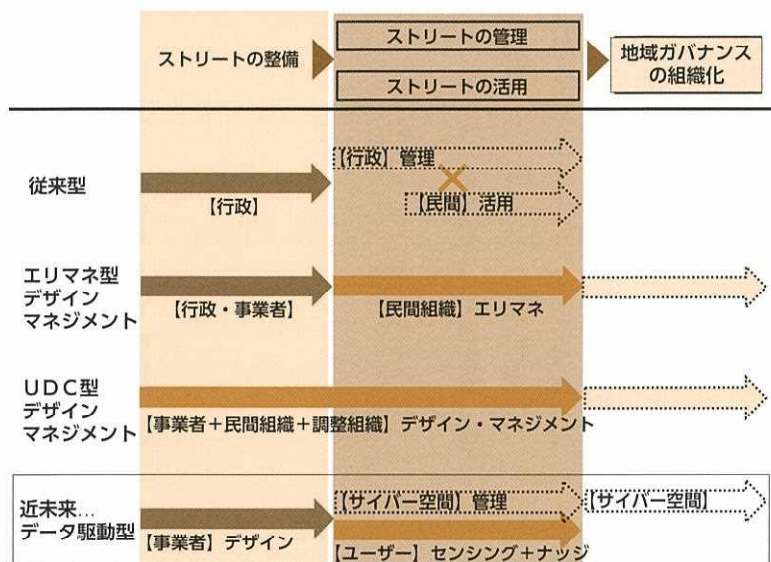


図2. ストリートのデザイン・マネジメントのタイプ

ストリートは、市民生活と密着した（図2）。
 公共空間であり、社会経済の変化の影響を受けやすい公共空間であるとも言える。近年では地域の関係者、市民グループ、専門家らとのコラボレーションにより、行政が協力して実施される社会実験の場となつてもいる。沿道や地域の関係者に専門家が加わることで、アイデアが現実のものとして実現し、都市空間の一部を目に見える形に変えることができる。人のベースションが起きる。人の流れを変えたり、新たなアクティビティを起こしたりといったように、都市に目に見える変化をもたらす地域のイノベーションの場でもあると言える。

スマートシティの取組を進める都市の中には、ストリート内にセンサーを設置して、ストリート内の自動車の騒音や排気ガスの環境をモニタリングしたり、照明器具に人感センサーを設置するなど、ITやセンシング技術を導入したスマート化による環境改善への取組みが進む。これも一種の都市づくりのイノベーションとも言える。日本の都市のストリートでも監視カメラ以外に、様々なセンサーの設置やその計測値のオープンデータ化を環境モニタリングや環境改善につなげるスマート化の流れが進むことが期待される（図3）。

時代の要請に応じて、ストリートを変えることで地域を変えるイノベーションが、ストリートを舞台として起こる際に、成否のカギを握るのがストリートのデザインとマネジメントの考え



図3. 街なかにセンサーを設置したスマートシティのイメージ (出典：文献4) p.106

方であると言える。ストリートは、交通の機能を中心としながらも、市民生活に密着した公共空間として、新しい時代の営みに対応した変化が求められる。時代の変化に対応した「都市づくりのイノベーション」の対象であり、社会経済の変化に応じた「地域のイノベーション」の場でもある。ストリートを舞台としたイノベーションは、自治体が独自の都市政策に基づき起こす場合もあれば、市民が主導して起こすこともできる。地域の魅力を創り出すイノベーションが次々と起こることに期待したい。

【参考文献】

- 1) Hugh Ferriss, 『The Metropolis of Tomorrow』, Princeton Architectural Press, 一九八六年（オリジナルは一九二九年, Nes Washburn出版による）
- 2) 出口敦、三浦詩乃、中野卓編著『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』, 学芸出版社, 二〇一九年
- 3) マシュー・カーモナ他、北原理雄訳『パブリックスペース 公共空間のデザインとマネジメント』, 鹿島出版会, 二〇一〇年
- 4) 日立東大ラボ編著『Society 5.0 人間中心の超スマート社会』, 日本経済新聞出版社, 二〇一八年

日本のストリート活用の現在と 今後の展望

三浦 詩乃

横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院助教



1. ストリートの活用とは

街路空間のなかでも、交通施設、都市基盤としての設計と管理に加えて、利用者のアクティビティの多様性を内包する寛容な運用がなされる区間が「ストリート」だ。国際的な文脈では「住まい続けられるまちづくり (Livable City Policy)」やSDGs達成のために欠かせない術として、都市戦略に、こうした「ストリート」を再生する施策が明確に位置づけられている。再開発ベースでは行き届かないエリア、あるいは数十年スパンのゾーニング政策の効果発揮を待っているのは対処が遅れる社会的・経済的・環境的問題にアプローチできる空間として、注目されている。利用者の活動に応じて心地よい居場所を備えたストリートを創出するに

は、車道と歩道、歩道と沿道敷地の境界を挟んだ総体の運用方針を対象にし、既存利用者あるいは潜在利用者の活動内容やその範囲の制約を解決していくことが肝要だ。その両輪を担うのは①既存歩道・車道等の空間配分を見直す再配分事業、②通行機能以外のために道路を使用・占用する活用事業である。いずれも、日常的に利用者への気配りができる、そして自分が利用者の一人として空間改善にコミットしていく地域民間組織の参加(図1)のモチベーションが不可欠である。

2. 日本におけるストリート活用

日本において、そうしたモチベーションをもってきたのは商店街や町会などの地縁型組織だった。しかし、住まい方や生業が移り変わる中で、一つの

組織だけで通り全体を動かすことが難しくなってきた。まちづくり会社、開発に関わる地権者、事業主、その他まちづくりやアート活動を目的とするNPO、市民団体など、活用に参加する主体は多岐にわたるようになった。合

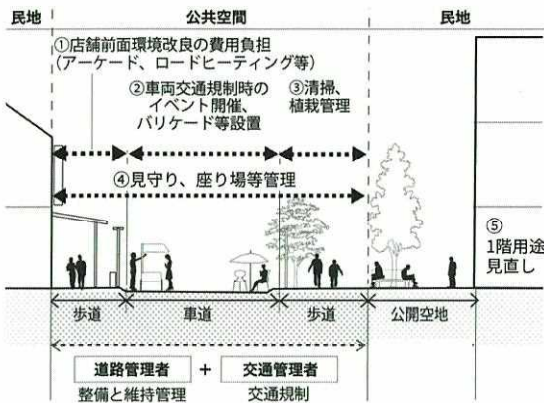


図1. 地域民間組織の参加が創るストリート空間

意形成手法としての社会実験が盛んになったり、多主体を束ねて自立的な地域経営を目指すエリアマネジメントの導入が進められている。こうした動きを後押しするように、ストリート活用につながる地元提案を支援する制度策定が進められてきた(表1)。

二〇一九年度にはさらに、道路法、都市再生特別措置法の改正が検討されており、抜本的に歩行者のためのエリアづくりを用いる方策が拡充されていく見込みだ。二〇〇〇年代にはインターネット利用が浸透したため、他国を含む先行事例の空間づくりやスキーム(図2)に示すプラザ化に関するロサンゼルス市のガイドなどが参照できるようになり、各地における活用実験の連鎖が起きた。

国内の活用の現場であげられる課題

表1. 民間組織がマネジメントに関わる仕組み

道路/街路のみ	活用有	他公共空間含む	活用有
道路協力団体 (2016年~) →活用による収益活動が可能、収益は(従来より団体が行っていた)管理活動に還元。		都市再生推進法人 (2007年~) →活用による収益活動が可能、一部を管理に充当。都市再生整備計画提案可能。実証実験への助成枠組み有り。	
道路/街路のみ	維持管理中心	他公共空間含む	維持管理中心
道路包括管理委託 ※府中市による試行 →業者による道路管理業務委託の効率化(苦情受付やパトロール、事故災害 対応含む)		アダプト制度 (各自治体/80年代~) →清掃維持管理(協定)、ボランティア。自治体は活動に対して道具、資材、保険等支援。車道を除く。	

には、交通管理者との調整や、いわゆる「活用疲れ」(特定のスタッフや組織への負担の集中、新しいコンテンツを開拓していくことへのプレッシャー)、什器の更新等を含む持続的管理のための財源の確保など、多数ある。これらに取り組みには、「何のための活用か?」という原点に立ち戻って、対話を進めたり、方針を見直していくことになる。1. に示したグローバルな文脈とともに、日本だからこそその活用の意義をおさえておきたい。そこで、本稿ではそ

3. 路上アクティビティの変遷

(1) 明治・昭和初期

の一助になるような、近代街路が建設された時代からこれまでの日本の路上のアクティビティの変遷を記す。

① 江戸由来のアクティビティ取締

仮設の床店、見世物など、路上のアクティビティは江戸期の文化そのものだったと言っても過言ではない。しかし、開国後は西欧諸国から向けられる眼差しが意識され、それらは「違式註違条例」の取締事項となった。さらに、市電や乗り合い自動車の普及により、交通行政の観点からの取締も厳格化した。現在の道路管理・交通管理の思想につながる「安寧」「通行」「風紀」「清潔」の四項目が規則に掲げられた。だが、実際には、日常生活に根付いていたアクティビティはしばらく引き継がれた。例えば、神社の縁日や市日は大正期も年中行事として親しまれたし、移動式屋台の登場で、外食の習慣も残っていた。

② 近代化インフラ出現の影響
 電気・通信、水道などの近代化インフラや医療行為の西欧化は、路上の商

行為に影響を与えた。売薬、水売りは役目を終え、路上で行われていた民間食品市場取引も次第に、警察による取締を受けない公設市場施設内に取り込まれた。また、当時の山車巡行などの祭礼規模縮小は少なからず電線架線の影響を受けている。一方、江戸の情報発信を担っていた橋詰は、その文脈が引き継がれ初期の公衆電話が置かれた。

甚大な被害を被った関東大震災の後には、特に物資輸送や延焼防止機能の面から近代街路や道路が再評価された。愛護思想を広めようと、都市美協会や建設系企業など民間発意で実施された「道路祭」が象徴的である。

③ 人々の回遊性の高まり
 中流層を中心に「大正デモクラシー」が台頭し、一般民衆と女性の地位向上が訴えられた。思想的にも自由と開放の気風の大衆文化が開いた。「銀座」街を闊歩するモボ・モガ、目的地を持たない「散歩」で思索する文化人

など、歩く行為そのものが、新しい時代性を帯びていた。関東大震災が、人々のメンタリティやサービスのあり方に及ぼした影響はやはり大きく、一般にも動きやすい洋装が浸透し、デパートメントストアも土足が容認されるようになった。この二点が揃い、商業施設が賑わいをうみだすようになった。

こうした個人々の回遊性の高まりを後押ししていたのが、鉄道や路面電車のネットワークだ。江戸期よりも遠出する人々が増え、電停まわりには商店街が形成された。逆に、そうした公共交通を嫌厭した宿場町は衰退傾向に転じた。

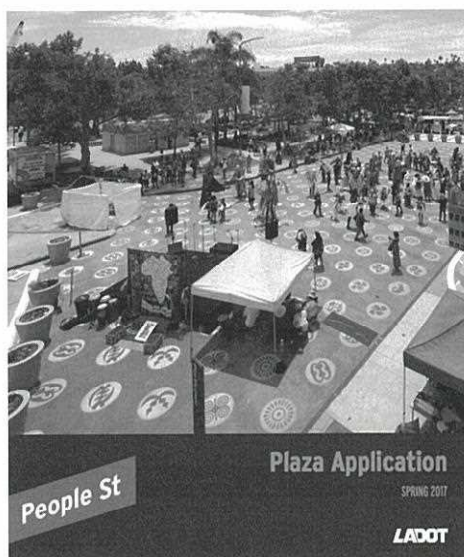


図2. ガイドとしてまとめられたロサンゼルス市のプラザ化スキーム



図3. 歩行者天国上での休憩施設設置（東京都銀座）

④石川栄耀と「広小路まつり」
昭和初期以降の商店街とその前面街路のあり方は、都市計画家・石川栄耀の影響を大きく受けている。石川が活躍していた名古屋市の広小路通りでは、かなり早い段階で「活用」が実施されたといえる。それは山車などの演出による「広小路まつり」（一九三〇年）だ。まさに賑わいをとりもどしたいという現在に通じる問題意識によるものだった。人通りの多い時間帯の荷馬車や自動車通行規制も嘆願するなど、

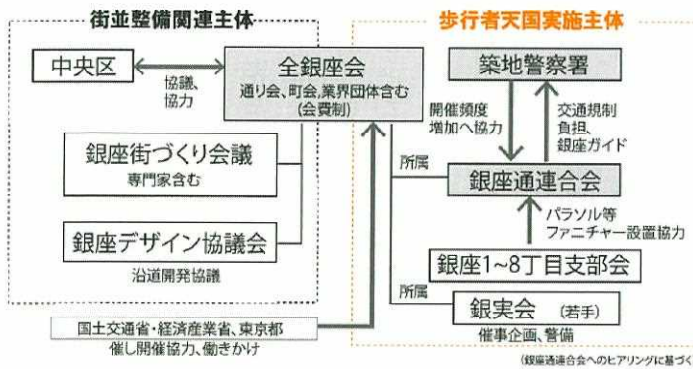


図4. 銀座における歩行者天国運営体制

人々そのものがつくる風景を尊重していたと言える。彼はさらに、広小路の美観は「露店」、「ウィンドー」、「広告場」をプラスの要素として分析しており、統一的な景観を目指した先述の都市美協会とは逆の立場を取っていた。

①歩行者天国による
路上アクティビティ再生
米国の車文化が流入し、路上の主役は自動車へと一変した。それまで、街

②戦後

路上で行われてきた定期市は公園・広場や社境内に移動した。また、先に挙げた石川らが、戦災復興事業で完成した街路広場も、駐車スペースと化してしまっていた。

そうした状況を一変させたのが七〇年代の歩行者天国や歩行者専用道路導入だ。最終的には交通管理者や地元による規制対象となったがダンス、食事など、様々な行為が路上に戻る契機となった。路上でも、公園のように滞在・休憩できることが重視されるようになったほか、表通りに子どもの遊びが蘇った。

②商店街による催し活発化

石川が関わっていた名古屋市では、商店街商業者が、伊勢湾台風を発端に振興組合法制定の動きをみせたことで、戦前から全国的に増加してきた商店街が前面道路のハード整備に関わることが一般化した。アーケードを建設し、そこで地域住民や来街者を楽しませる催しの企画が増加した。例えば、戦前は軍事行事でもあったパレードも、演者が楽しむ形になり、商店街が見せ場になることもしばしばである。

③伝統的祭礼の再評価

歩行者天国開催以後、自動車交通規



図5. 遊戯道路規制の隣接区間でのマルシェ開催（東京都小石川）

制が行われやすくなり、浅草三社祭など、祭が復活を果たす。国鉄キャンペーンによる「ふるさと」ブームの素地や、八〇年代アメニティ重視の政策による後押しで、地域の伝統的祭礼の再評価がさらに進んだ。

シンボルロード事業や歴みち事業などにより、祭礼に合わせた街路再整備事例が増えたほか、YOSAKOIなど全国に伝播する新しい祭も現れた。

③二〇〇〇年代以降

①「活用」事業による滞在空間充実

まちの賑わい創出や空間の質を高め

特集 快適な都市空間の形成とストリートの活用

る手段として、滞在空間の充実が注目されはじめた。図3〜5に示すとおり、七〇年代より実施されてきた歩行者のための交通規制と地元の協力体制が素地となっている事例もみられる。近年の無料の座り場づくりでは、パークレットなど新しいコンセプト、かつ、常設の滞在空間づくりの実験が進む。なお、九〇年代からすでに店舗が営利で行う屋外オープンカフェ（民地上）は一般に浸透してきていた。

②ライセンス化された

江戸由来のアクティビティ

屋台や大道芸など、近代化後は路上でみられる機会が減っていたアクティビティが、地域資源として再評価されている。担い手が自然減してきた中で、行政の管理下でライセンス許可制とし、これまでの関係者と新規参入者を公平に位置付けようとしている。

③趣味や自己実現のための使用行為

コスプレやフラッシュモブなどの、最近の路上での表現行為ではインターネット上の人のつながりが背景にあることが多い。身体を動かす活動についても、スポーツ関連企業、NPOなどがWebで参加を募るなど、イベン

ト・コミュニティ化がしやすくなった。加えて、一九六四年のオリンピックが皇居ランを生んだように、二〇二〇年のオリンピック開催も何らかの流行をもたらすと考えられる。

趣味や自己実現のための街路使用へのニーズは今後さらに高まり、Webベースのより遠隔からの参画機会、ファンディングの仕組みもひろがっていくだろう。

4. 今後の展望

以上を総括すると（図6）、江戸期までは屋外活動そのものが社会インフラ（物流、医療、水供給など）の一端を担っていた。生活に必要な機能はまちに分散しており、そのノードが路上空間やそれに接するところにあつた。そして、これらは近代化を経て、施設内や各戸内に内部化されていった。これまで様々な主体が挑んできた活用の最たる意義は、まちなかに暮らす人たちに向けて、私空間とまちとの接点、私空間どうしの接点である「公共的空間」を再度創出する役割を果たしてきたことにある。それによって、個人間の歩行から派生する活動や地域コミュニ

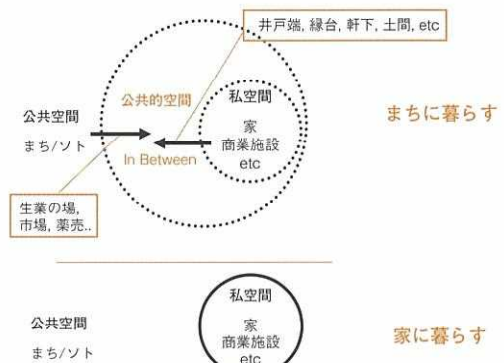


図6. 住まい方と公共的空間

ニティで興じた祭礼など、最低限の活動を路上にのこすことができた。

オフライン／オンラインの様々な親密な間柄のあり方、自分のための空間の選択肢を身軽に持つ、筆者を含むレニアル世代は、手の行き届いた完成形の空間やその利便性に満足する受容利用層、むしろ空間を獲得・発見していく過程に興味がある空間発掘層に二分化されてきているように思う。専門的なマネジメントのノウハウを備えた都市再生推進法人などの地位確立は受容利用層への貢献をかなえるものだ。他方で、空間発掘層が厚いほど、新たな公共的空間の発掘につながり得る。

ストリートの空間像が根本から見直される機運にある二〇二〇年代には、そうした発掘に価値がおかれていくだろう。ある理想的な空間をモデルとして追いつこうとする活用のフェーズから、空間発掘層を引き出すプロセスそのもののモデル化、状況に応じてプロセスをカスタマイズする力が問われるフェーズに入っていく。

【主要参考文献】

- 1) 出口敦、三浦詩乃、中野卓（編著）…ストリートデザイン・マネジメントと公共空間を活用する制度・組織・プロセス、学芸出版社、2019
- 2) 戦略的パブリックスペース活用学若手奨励特別委員会…パブリックスペース活用の本質的意味と価値を問う、2018年度大会（東北）研究集会資料、日本建築学会、2018
- 3) 渡辺達三…近世広場の成立・展開Ⅱ 火除地広場の成立と展開（Ⅰ）、造園雑誌vol.36, 1978
- 4) 田附遼、西成典久、齋藤潮…江戸の火除地における設置前後の空間利用実態とその変容、日本都市計画学会都市計画論文集No.441, 2009
- 5) 波床正敏…明治期以降の交通網整備が我が国の地域構造に及ぼした影響に関する研究、京都大学博士論文、1998
- 6) 山田朋子…石川栄耀の盛り場論と名古屋における実践、人文地理、55.5, pp. 22-44, 2003
- 7) LADOT: Plaza Application -People St.2017

交通計画からみた 歩行者にひらく空間デザイン

小嶋 文

埼玉大学大学院理工学研究科准教授



はじめに

限られた空間の中で、歩行者に優しい道路をつくるためには、自動車と自転車、歩行者が、道路の空間や時間、

そして優先順位を譲り合わなければなりません。都市の中には、自動車の移動を円滑にするための道路、街の賑わいを生む道路、歩行者・自転車の身近な移動を支える生活道路など、様々な

道路があり、道路ごとに交通手段ごとの譲り合いの考え方が違ってきます。さまざまな交通主体が共存するために、道路の利用者全員が、そのような譲り合いをうまく行えるようにすることが、交通計画の役割と言えるでしょう。

歩行者に優しい道路空間を 意識させる

自動車のドライバーに、日本よりも歩行者優先の意識が根付いていると言われることも多い欧米ですが、自然にそのような状況が生まれたわけではなく、ささうです。Livable Streetの著者Appleyard¹⁾の中で、『EARLY STREET BATTLES』と題した章をもうけて、人々が生活空間の中を走り回る自動車と戦い、様々な対策を取ってきた歴史を残しています。アメリカや

ヨーロッパの都市には、自動車の速度を遅くする物理的対策として、路面を盛り上げたハンブや車の通行する空間を狭める狭さくなどが施された道路が多くあります(写真1・2)。このような状況こそ、自動車が歩行者を脅かして走る状況を改善してきた努力の跡、と考えることができるでしょう。歩行者が優先されるべき道路であり自動車が速度を出してはいけない道路であること、すなわちその道路の性格を、道路自体がドライバーに伝えているのです。ドライバーに道路の性格を伝える、というのは、歩行者優先の道路を計画する上でとても重要と考えられます。筆者は以前、抜け道に悩まされている東京都内の住宅地の道路で、地域の住民の方々と、抜け道ドライバーに対して抜け道を自発的にやめてもらうため



写真1. 通学路の横断歩道ハンブ (アメリカメリーランド州)



写真2. 中心市街地の狭さく (スペインマドリッド)

■国分寺高校東通りを通行する皆様へのお願い

いそがしい毎日の中の運転、混雑している道より、空いている道を選んで走りたいですね。

しかし、大通りでない住宅地の道が抜け道になってしまうと、その沿道の住民にはとても困ったことが起こるのです。

抜け道を使うことについてあなたに、一度考えていただきたいのです。



■クルマと子ども

国分寺高校東通りは、たくさん子どもたちが通学に使う道です。ですが、この道を通るクルマの多さに危険を感じたために、通う学校をかねなければならなかった小学生の男の子もいます。

■国分寺高校東通りを通過して小学校に通う児童の体験

国分寺高校東通りで走ると車にはおれこどももわがたのど信号が横断歩道をわけてほしい

市立第六小学校 5年生



の内容を盛り込んだ「自覚促しパンフレット」等の配布と、アンケート調査を実施しました。通学路にもなっている歩道のない幅員6m程度の道路ですが、朝のピーク時間帯には、周辺の幹線道路の渋滞をさけて一時間に五〇〇台もの自動車が進入してくる道路で、歩行者の危険が脅かされている状況でした。配布した「自覚促しパンフレット」

ト」には、地域住民が困っている状況、小学生が遭った危険な体験を書いた直筆の作文、抜け道を利用しなかった場合でも旅行時間の増加はわずかであることなどを掲載しました。そのアンケート調査の結果では、車による迷惑の認識について、三割の回答者が「以前から迷惑の程度を十分理解していた」と回答した一方、七割の回答者が「車での通行が迷惑をかけているとは知らなかった」もしくは「少しは知っていたが車での通行がこれほど迷惑をかけているとは知らなかった」と回答していました。歩行者の目から見る道路と、自動車の中から見るとは、同じ道路でもずいぶん違いがあるようです。歩行者のための道路を計画する上では、自動車の速度を遅くする対策や、通常のアスファルト舗装とは異なる路面舗装など、道路を通行しているだけで明確に歩行者が優先であることを伝え、自動車の行動を変えさせることも重要です。沖縄県浦添市の通学路に設置された横断歩道ハンブでは、多くの自動車が横断待ちをしている歩行者に道を譲る状況が見られています(写真3)。

通行して歩行者を脅かす存在になることがあります。二〇一二年に国土交通省と警察庁から出された自転車利用環境に関するガイドライン⁴⁾で示されたように、車道通行を原則として、歩行者、自転車、自動車の各々がルールに従って安全に譲り合う空間を整備していくことが求められます。

歩行者を守るライジングボラード

自動車と歩行者、自転車の譲り合いを担保する対策として、交通規制により自動車の通行を制限する対策も多く行われています。商店街を日中歩行者天国にしたり、朝夕の登下校の時間帯に通行禁止にする規制が行われているのをよく見るのではないのでしょうか。しかし、このような交通規制がきちんと守られていないところも、残念ながら多くあります。規制時間帯にも関わらず進入してくる自動車を防ぐため、地域住民や沿道の商店街の人たちが、バリエードを置いていたりすることもありますが、そのバリエードすらどこかに入ってくる自動車がいたり、バリエードを見張っている住民と違反し



写真3. 沖縄県浦添市の横断歩道ハンブ

ができます。これによって、無人で交通規制を遵守させることができるのです。もともとはテロ対策等のため自動車の侵入を防ぐ目的で利用されていた機器が、欧州で街中の自動車をコントロールするシステムとして利用されるようになりました。歩行者天国や、公共交通の通行のみを許可するトランジットモールなど、多くの都市で歩行者を優先する交通規制に合わせて利用されています〔写真4〕。



写真4. 欧州のライジングボラード（オランダセルトーヘンボス）

「フトなボラード」を利用して公道で利用することとなりました。日本で初のソフトライジングボラードの公道での利用は、新潟市の古町で実施されました〔写真5〕。商店街を昼から翌朝までの歩行者天国としていますが、その規制を破って自動車が通行してしまう状況がありました。踏み倒そうと思えば自動車が通行できてしまう仕様ですが、社会実験の結果、そのような自動車は当初からごくわずかであり、繰り返しの違反もないことから、継続する中で問題となくなることが分かりました。このような成果を得て、社会



写真5. 新潟市古町のソフトライジングボラード

実験から本格実施に移行しています。街中の道路では、自動車を制限しながら、公共交通や荷捌きなど特定の自動車を通行させるといった運用がなされることが多くあるでしょう。交通規制とライジングボラードを適切に組み合わせることで、このような運用ルールを無人で確実なものにすることができ、安全で快適な歩行者空間にできると考えられます。

交通規制とこのボンエルフ

次に、歩行者に優しい道路づくりをするために、海外で取り入れられている制度やツールについて、今後日本にも導入を期待するものを紹介したいと思います。まずは、オランダから各国に広まったボンエルフ (Woonerf) です。「生活の庭」を意味する言葉で、住宅地の道路を車が速度を出せない設えにして歩行者優先を実現するボンエルフのコンセプトは、日本にも取り入れられてきました。しかしながら、オランダをはじめとする欧州各国では、ボンエルフが「交通規制」の形にもなって、歩行者優先の道路を支えており、日本には類似の交通規制はありません。オランダでは、ボンエルフの規制がかけ

られた道路では、自動車は時速十五km以下で通行しなければならず、歩行者は道路の幅員の中のどこを歩いてもよいことになっています。ボンエルフの道路に設置される標識では、自動車が通行する道路で人がボールで遊んでいきます〔写真6・7〕。歩行者がのびのびと道路を使い、それを自動車が尊重する考えが表れているのでしよう。住宅街から始まったボンエルフの交通規制は、中心市街地など、より広い範囲への適用に伴い、「庭」を意味する「エルフ」に名前を変えています。ドイツでは類似の交通規制として「交通静穏化空間」がありますが、近年登場した「シェアドスペース」のコンセプトに沿って整備された歩車道の区別がない道路でも、この交通規制が用いられている道路が多くあります〔写真8〕。もともとのシェアドスペースの考え方は、交通ルールをなくし、それぞれの主体が気を付け合うことで安全を実現するというものですが、より歩行者優先の空間に形を変えて広がっているようです。

交通量をコントロールする

もう一つ紹介したいのは、さきほど出てきたライジングボラードのもう一



写真6. フローニンゲンのボンエルフ



写真7. ボンエルフの中にある道路上のミニサッカー場



写真8. ハンブルクのシェアスペース風道路

つの使い方、道路の自動車交通量をコントロールするということです。オランダで出されているライジングボラードのガイドラインは『選択的アクセスと交通量の適正化』といった意味合いのタイトルになっています。二つのテーマの内、選択的アクセスについては、先に説明した通行規制に合わせたもので、許可を持つ自動車だけがライジングボラードを下げて通行できるという利用方法です。次の交通量の適正化については、道路の通行自体を妨げるのではなく、道路の性格に合わせて、

多量すぎる自動車の通行を防ぐため通行を「遅らせる」利用法です。設定した単位時間あたりの交通量基準に合わせる、次から次へと自動車が入ってこないように、ライジングボラードの前で自動車を一定時間待たせるのです。待つてさえいれればどの自動車も通行できるわけですが、交通量を一定以下にコントロールすることができ、抜け道としての価値が下がるため交通量が減るといわけです。オランダのフィアーンでは、高速道路の混雑を避けて街中の道路に入ってくる自動車を減ら

おわりに

歩行者に優しい道路の位置づけをし

すため、この対策を利用しています。もちろん、色々な認証方法で、緊急車両等は待たずに通行できるように機能を併用することができるとしよう。

歩行者優先の道路を計画するとき、自動車の通行規制はハードルが高い場合も多くあります。歩行者のための道路空間で自動車の交通を制限する方法として、交通量を一定に制限する、という方法も考えてよいのではないのでしょうか。

た場所には、周辺の道路計画やフリンジ駐車場、コミュニティサイクルを含む公共交通など、自動車ではない手段で来街者が集まるまちづくりを進めることも重要です。そのような対策とともに、まちづくりにおけるそれぞれの道路の位置づけ、特性に合わせて、ここで紹介したような新たな対策も利用しながら、歩行者に優しい「譲り合い」を生む交通計画を進めて行く必要があると考えられます。

【参考文献】

- 1) Appleyard, D. Livable Streets, Univ of California Pr., 1982.
 - 2) 小嶋文、久保田尚、抜け道利用ドライバーに対する自覚促し実験の効果に関する研究通過交通抑制に向けた「抜け道MM」の試み、土木計画学研究・論文集、Vol.25, p. 869-879, 2008.
 - 3) 小嶋文、大田吉秀、久保田尚、神谷大介、田中謙大、玉寄綾子、知念悠次、山中亮、嘉数勇也、金城太、伊佐亮太、通学路におけるハンパの有効性に関する研究、沖縄県浦添市の事例をもとに、第五七回土木計画学研究発表会・講演集、Vol.57, CD-ROM, 2018.
 - 4) 国土交通省、警察庁、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、2012 (2016改訂)。
 - 5) (公財) 国際交通安全学会、ノンフライジングボラード導入ガイドライン、2015.
- © CROW, Selectieve toegang en doseren, 2009.

ストリート活用を仕掛ける 7つのメソッド

泉山 昇威

東京大学先端科学技術研究センター助教
一般社団法人ソトノバ 共同代表理事・編集長



ストリート活用にもつわる背景

パブリックスペース活用が推進されて久しいが、これまでの規制緩和に加え、二〇二〇年以降、都市再生特別措置法改正によるウォークアブル（居心地が良く歩きたくなる）「まちなか」の推進や、道路法改正による「歩行者利便増進道路」制度による最大二〇年の道路占用許可期間に緩和されるなど、パブリックスペースもまた一ツステージが進んだ。一方で、制度や仕組みがかなり充実してきたところで、国もその制度をどう使いやすくしていくかというような環境づくりにも力を入れ始め、人材育成、普及啓発、ビジョンやプラットフォーム構築などにも支援をし始めている。そのような中で、なぜやるのか、どのようなプロセスで進めるのかといっ

た、本質的な部分が重要になってきており、各自治体がこういった制度や仕組みを使いこなしつつも、自分の街で必要な政策を考え、打ち出していくことが求められてきている。本誌は主に自治体、建設関連企業向けとのことで、本稿でもストリート活用を仕掛ける視点を自治体、建設関連企業向けにまとめた。先日、自治体研修「官民連携による低未利用地の活用に関するワークショップ」（国土交通省中国地方整備局主催）や「新たな都市空間創造スクール課題発表会」（国土交通省主催）の講演などを仰せつかった経験も踏まえてまとめてみたい。ぜひ、一人の担当者からでもアクションできるようなメッセージやポイントを受け取って欲しい。

活用するのか」である。意外にここが定まっていないことがあまりにも多い。国はあくまで方向性を示しているだけであって、それを必ずしもやらなければいけないわけではない。自分の街やプロジェクトの中で、ストリートを活用することにどんな意味や価値があるのか、しっかりと考えることが必要である。ちなみに、「活用」は「潜在的な価値があるとされる場所の価値を引き上げること」と考える。あなたの街のストリート、活かされていない点、潜在的な価値とは何か、考え、共有することから始めよう。

でしよう。これらの言葉自体の問題ではなく、あまりにも曖昧な言葉で議論されていることが非常に多いことがわかった。先日、自治体研修で「賑わい・「活性化」の言葉の使用を禁止してみた。相当この言葉を使用しているというところがわかったが、つい言ってしまう。伝えたいことは、曖昧な言葉はお互いの共通言語にならないので、曖昧なワードが出たら、因数分解して具体的な言葉を使うことが必要だと思おう。賑わいの場合、人を呼びたいのか、歩行者交通量を増やしたいのか、アクティビティ（人の滞留活動）を増やしたいのか、滞在時間を増やしたいのか、様々な要素の結果でしかないのである。また、「回遊性」などでスタンプラリーなどの政策を打つても、そもそも目的となるような施設や魅力がなければ、人はそこ

を禁止してみる

あなたはい、「賑わい」、「活性化」と言っていないだろうか？他にも、「回遊性」、「若者」などもよく使われる

を禁止してみる

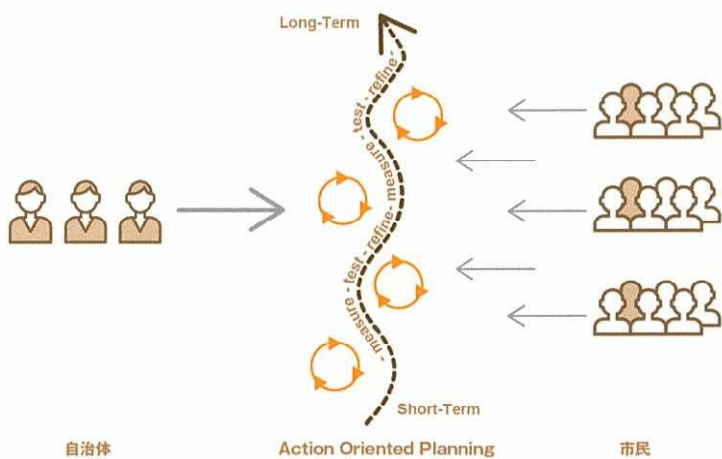


図1. アクション指向型プランニング

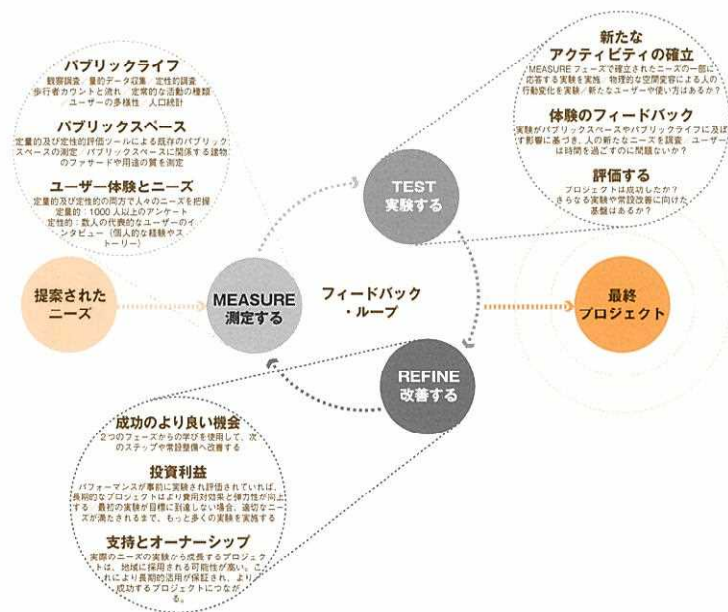


図2. アクション指向型プランニングのMEASURE-TEST-REFINEサイクル

リート活用を仕掛けていくにあたって大事なポイントを紹介しよう。

(1) 市民ニーズを把握して政策を打つ

何のためにストリート活用をするのか。市民の生活を豊かにするためである。それには市民のニーズを把握することが重要だ。もちろん、現在の市民のニーズももちろんだが、将来の市民ニーズ

も予測しながら考えていくことが望ましい。当たり前のように感じるが、意外に大きな街では、自治体と市民の距離があり、声が届きにくく、クレームなどのネガティブな声ばかりが届く。

市民ニーズを確認しながら、政策を打っていくやり方として、アクション指向型プランニング (AOP: Action Oriented Planning) がある (図1)。

まずは①MEASURE (測定) : 現状の都市調査、アンケート、パブリックスペースのアクティビティ調査など、現状診断を行う。②TEST (実験) : 現状診断で見た、魅力や改善点を確認し、仮説を立て、社会実験など行い、仮説を検証する。データ測定を同時に行い、現状診断結果と比較し、効果を検証する。この時に、市民の反応やアンケートなどできるだけニーズを把握することが重要である。③REFINE (改善提案) : 実験結果をもとに、今後の政策検討や空間提案を行う。この①MEASURE、②TEST、③REFINEをぐるぐる回しながら検討していく (図2)。

(2) 組織や仕組みからではなく、事業や人から始める

政策を検討していく際に、先に考え

まで歩かない。何が必要なのか、本質的な課題に向き合う必要がある。

(3) 住みやすい都市のためのストリート活用

また、世界と日本でパブリックスペース活用を見ると、方向性の違いに気づく。日本は、ストリートやパブリックスペース活用の目的を「賑わい」に置いている。「賑わい」の字は「かいへん」の文字で、同様の文字は、賭博、

賭博、貯金、販売などお金に絡む漢字である。人口減少や低成長時代に突入している国内において、いつまで賑わいだけを追い求めるのだろうか。バブルを引きずっているとしか思えない。世界では、「住みやすい都市」(Livable City) のためにパブリックスペース活用を行っていることをよく目にする。住みやすいとは住環境だけを思い描きがちだが、都市の生活 (パブリックライフ)

も含めたライフスタイルやQOL (Quality of Life : 生活の質) にも通ずる。Happy Cityという本が出ているように、一人ひとりの生活の質が高く、幸せで、健康であるという都市のあり方を世界では求めているように思う。

**ストリート活用を仕掛ける
3つのポイント**

ここからは主に自治体や企業がストリート活用を仕掛けていくにあたって大事なポイントを紹介しよう。

(1) 市民ニーズを把握して政策を打つ

何のためにストリート活用をするのか。市民の生活を豊かにするためである。それには市民のニーズを把握することが重要だ。もちろん、現在の市民のニーズももちろんだが、将来の市民ニーズ

アクティビティマッピング

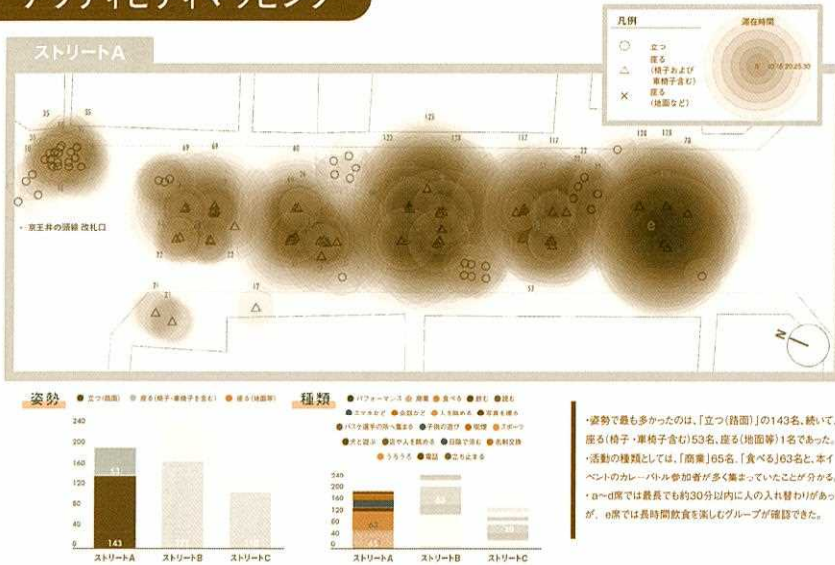


図3. アクティビティ調査の例 (渋谷中央街フェス)
 出典: トノバ (<https://sotonoba.place/shibuyatyugairesearch>)

がちなのが、組織や制度などの仕組みである。社会実験を実施し、民間プレイヤーを発掘、エリアマネジメント組織を設立、都市再生推進法人指定、道路占用許可の特例の取得と、公式のよくな手順を考えがちだが、その組織で何の事業をするのか？事務局や運営は誰がする？と、組織や仕組みが先行す

ると、人や事業をどうするかで止まってしまう。考える順番が逆である。人や事業から考えることが先で、そこから何ができるかを考えるようにしよう。

(3) ペルソナで考える

それ誰が使うの？と、人が見えない議論をしていることが多い。その場合はペルソナで考えよう。ペルソナ

(persona) とは、サービス・商品の典型的なユーザー像のことで、マーケティングなどでよく用いられるが、まちには、たくさんの人がいる。七五歳の高齢者、三二歳のママ、三二歳の男性起業家、二二歳の学生など、年齢、性別、属性などを仮で設定し、街歩きをしたり、プロジェクトの検討をしてみよう。その人だったら、どうするかを具体的に考え

てみる。具体的な個人名が浮かべられれば、その人でもいい。ロールプレイングゲーム(RPG)のようにペルソナを設定して検討をすると、誰のためにやっているのか、この人ならこうするなど、より解像度の高い検討が進むだろう。

(4) 当事者市民の小さなアクションから始める

人から考えるといっても、誰でもいいわけではない。地域のステークホルダーは重要な人物に違いないが、多くの場合は既に疲れていたり、担うパワーが足りない。その時に、当事者意識、自分ゴトと捉えてプロジェクトを担ってくれる人が重要だ。もちろん、その人の人生に大きな影響を与える。当然仕事になるといことも考えなければいけないし、何よりその人と同じくらいの熱量を自治体や企業側が持つことが大事だ。熱量を持った人と同等かそれ以上の熱量を持って誘わないと誰も船には乗ってくれない。そんな当事者市民と、まずはできる範囲の小さなアクションから始めていくことだ。LQ

C(手軽に、素早く、簡単に)という手法があるように、身の丈にあったことから積み上げよう。

(5) 小さなアクションをデータ測定する



写真1. Point Cook POP-UP Park (オーストラリア・ヴィクトリア州メルボルン郊外ポイントクック市) Photo by Rui IZUMIYAMA

小さなアクションをするだけでも、それなりの労力がかかる。しかし、やることだけに注力しすぎると、どんな効果があったのか？といったデータを示せない。アクションの目的や仮説に応じて、データを測定しよう。簡単なものでもいい。歩行者交通量調査やアンケート、アクティビティ調査もあれば、笑顔の数のカウント、座った人の数など、数えられるものを考えよう。何を調査するかは、アクションの狙いや仮説を見直すことにもつながる(図3)。

(6) 市民との関わり…エンゲージメントを重ねながら進めていく

アクションをする際には、市民との

特集 快適な都市空間の形成とストリートの活用



写真2. Park (ing) day (サンフランシスコ市・2005年)
Photo by REBAR

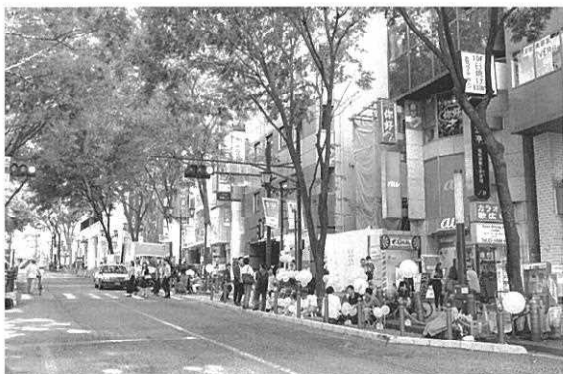


写真3. Park (ing) day2019渋谷宮益坂 (東京都渋谷区)
Photo by ソトノバ Takahisa Yamashita

関わりが重要だ。椅子を置いたら、市民は座るのか。コミュニケーションをとりながら、市民は何を望んでいるのか、求めているのかを探るように観察する。また、SNSなどで発信したら、コメントやいいねを記録しよう。エンゲージメントが高いプロジェクトはそれだけ関係人口も多く、関わった市民の熱量も高い。そんなプロジェクトは応援したくなるし、人に紹介したくなる。結果、たくさんの人がきたり、認知してもらえようになっていく。オーストラリア・ポイントクックのプロジェクトは参考になる(写真1)。

(ア) 小さなアクシオンを
大きなムーブメントに進化させる
小さなアクシオンを大きなムーブメントにすることも大事だ。例えば、アメリカ・サンフランシスコ市で二〇〇五年に行われた、Park (ing) day (パークイングデー) は、路上駐車場を小さな公園のように活用する世界的ムーブメント。九月の第三金曜日に毎年実施される(写真2)。SNSのハッシュタグで #Parkingday と検索すると、世界中のParkingdayの写真がアップされている。このPark (ing) dayは、国内では二〇一七年からソトノバが毎

年実施しているが(写真3)、世界では十五年行われている。最初に始めたのは、カルフォルニア大学バークレー校の学生だ。ゲリラ的アクシオンから生まれた。法律的にもお金を払えば路上駐車場を使えることは調べ済みだ。そのようなプロジェクトはWebサイトと、やり方ガイド(Park (ing) dayマニュアル)をPDFで無料で公開したことで、誰もがやれるようになったということである。これは、ストリート活用は自治体や企業、専門家しかできないような高度なものであつては普及しないことを示していることでもある。市民でもストリートを活用するのはどうしたらいいのか。それができれば、ストリート活用は大きなムーブメントになっていく。勝手にやりたい人が増えてくるスパイラルアップ(好循環)をどう作っていくかがキモだ。

すべての街やストリートは特殊解 カスタマイズしてオーダーメイドする

いかがでしたでしょうか。これからストリート活用を仕掛けようという時の進め方やその時のポイントを紹介した。もちろん、具体的に検討していく際には、どんな制度を使った方がいいのか、参考事例から学ぶ、専門家と相談しながら進めるなど、様々なあるでしょう。参考事例など必要な素材を集めたら、自分の街でカスタマイズしてオーダーメイドで進めていく。すべての街やストリートは特殊解。自分で考え、作り上げていく必要があります。そんな時は、泉山に声をかけてください。ソトノバからの問い合わせでもOKです。

.....

【参考文献】
ソトノバ: <https://sotonoba.place/>
[速報考察] 法律・予算・税制のウォーカブルパッケージ揃う…都市再生特別措置法改正、泉山 聖威、ソトノバ、2020/2/27 (<https://sotonoba.place/20200227-walkablenews/>)
[速報考察] 道路法改正により歩行者中心の道路空間…「歩行者利便増進道路」創設へ、泉山 聖威、ソトノバ、2020/2/4 (<https://sotonoba.place/20200204-streethews/>)
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、出口敦、三浦詩乃、中野卓編著、泉山聖威ほか著、学芸出版社、2019/3
オーストラリア・メルボルン・ポイントクック、Point Cook POP-UP Park
<https://www.pointcookpopuppark.com.au/>
国土交通省ストリートデザイン懇談会・泉山委員資料
<http://www.mlit.go.jp/tosh/content/001306829.pdf>

まちなかの大地主として 公共空間をつかい倒す

栗本光太郎
豊田市都市整備部部長

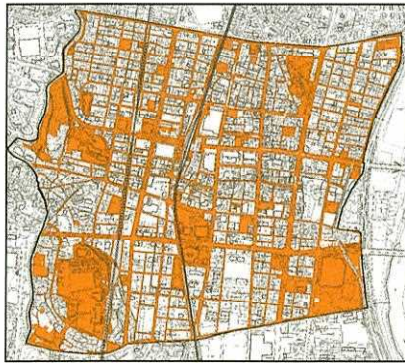
「あそべるとよたプロジェクト」
により公共空間をつかい倒す

まちなかの公共空間（国・県・市）のストック量を調べてみると、意外な結果が判明しました。図1はまちなか（中活計画区域約一九六ha）のエリア図ですが、実に約四割は行政が土地を所有しており、行政はまちなか最大の地主であることが分かりました。

まちなかの賑わいや活性化を民間に委ねる向きがあるように見受けられますが、まちなかの大地主としてやるべき事をやってきたのか？公共空間の所期の目的が達成することでその後放置してないのか？このような思いから、「あそべるとよたプロジェクト」を平成二七年度に開始しました。

「あそべるとよたプロジェクト」の

図1. まちなか（196ha）は約4割が行政が所有



まちなかの大地主は行政である！

スキームは、行政は規制を極力緩和して公共空間を開放する、そして市民は開放された公共空間を手弁当でつかう、すると、つかう人も楽しいし見ていた人がつかう人に早変わりして、いろいろな人がつながり、ますます公共空間が楽しい空間になるといえます。

「あそべるとよたプロジェクト」により、開放した空間は、図2にありますが官地民地併せた九カ所となります。プロジェクト初年度をみましても、八カ所の空間で実に三一のプログラムを市民の方々が手弁当で空間活用してくれました（図3）。

あそべるとよたプロジェクトは、公共空間をつかってみたい市民が、自ら企画し、自らの資金で運営することに意義があります。この取組は持続可能でありますし、パブリックマインドを持った方々がまちなかで活動されることにより、まちに対する愛着、シビックプライドが醸成されると思います。

「あそべるとよたプロジェクト」
でやらかした！道路空間三連発

「あそべるとよたプロジェクト」は

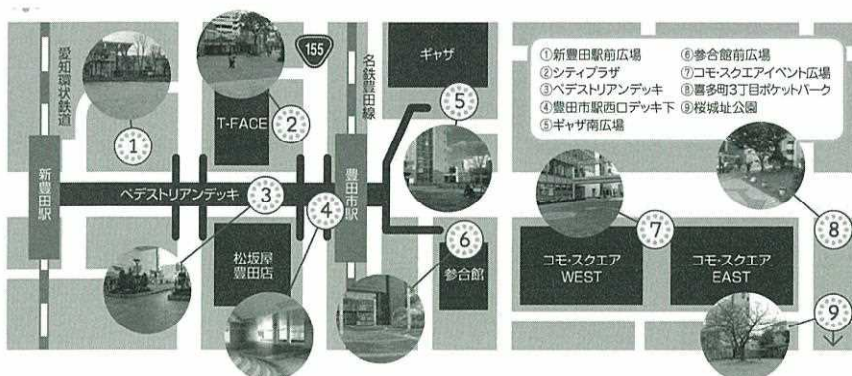


図2. 「あそべるとよたプロジェクト」で開放した空間



特集 快適な都市空間の形成とストリートの活用



8つの広場で31のプログラムが実施!
 図3.【初年度】2015年度あそべるとよDAYの実績

市民WSや社会実験の結果、目的性のある広場づくりを目指す。指そう、それは、この広場に行けば必ずやれることがある（スケートボード・BMX・パーペキュ（等））という点であり、他の広場ではできないがこの

計画法上の駅前広場となっており、市民利用の観点からは、法令等による規制、「ダメダメ看板」による制限により、殆どつかわれぬ、いや、つかわせぬ広場でした。

広場ではできるといふものです。それを実現するためには、大胆な規制緩和（道路法の網を外す）と、「ダメダメ看板」から「できます看板」に変え、自由と責任の下でつかってもらおうというものです。

管理者にとっては問題や課題が発生しやすくなり、その対応が煩雑になります。しかし、一定の安全安心を確保

公共空間をつかいやすい状態にして、市民に開放し、市民がやりたいことを公共空間で実現して頂く取組です。そのようなプロジェクトではありますが、公共空間づくりに突進感を巻き起こすことによって、まちなかの新たな魅力創造への足掛かりになるのでは

と、「道路空間でやらかした！三連発」にチャレンジしました（図4）。
道路空間でやらかした！その「駅前広場」
 新豊田駅東口駅前広場（愛称：新とよパーク）は、道路法上の道路、都市



図4. 道路空間でやらかした！ 3連発



図6. 新とよパークの“できます看板”

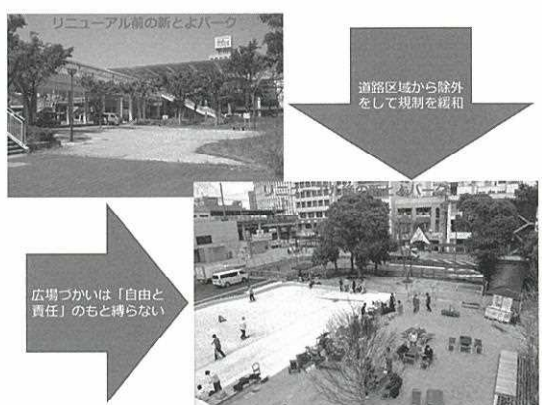
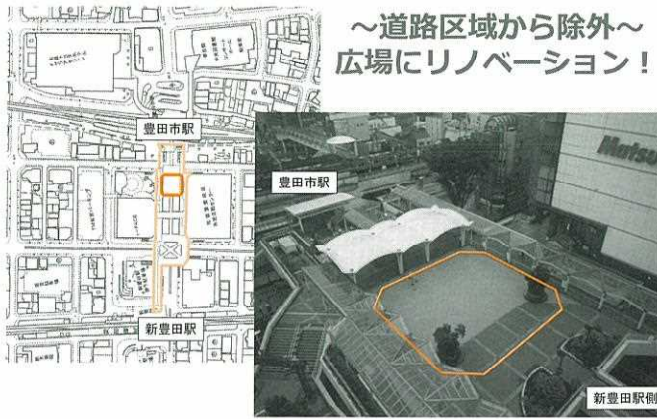


図5. 新とよパークのリニューアル

図7. ペDESTリアンデッキ (道路法上の道路)



したうえで、公共空間が市民の自己実現の場や居場所になるのであれば、その結果、問題や課題が生じたとしても、それは管理者が対応すべき本来の業務であることと認識を改め、新とよパークリニユーアルを実現しました(図5・6)。

道路空間でやらかした! その3「ペDESTリアンデッキで」

豊田市駅と新豊田駅を結ぶ空中回廊のペDESTリアンデッキは、道路法上の道路であり、歩行者専用道路になっ



図8. ペDESTリアンデッキで興されたイベント

ています。このペDESTリアンデッキは、朝夕、通勤通学で多くの人が往來し、また百貨店等が周辺にありますので、ペDESTリアンデッキのたまり空間では、以前からいろいろなイベントを民間主体で興してくれていました。ペDESTリアンデッキの空間利用の自由度を上げると共に、許可にかかる抵抗感を低減するため、選択した手法が橙色の線で囲まれた20メートル角エリアを道路区域から外すことです(図7)。道路区域を外すことにより、市の行政財産となっておりますので、

この空間でイベント等を興したい方は、広場管理者のみと調整すれば足りますので、抵抗感なく使用することが出来ます。まさに道路区域から除外をして、道路から広場にリノベーションを実現した事例です。

広場内に市でコンテナを設置し、このコンテナを含む広場全体の運営管理をする方を市民公募型プロポーザルで選ばせてもらいました。運営者からは、売り上げの8%を広場利用料として入られてもらっており、売り上げの8%以上の稼ぎの部分で、この広場空間で様々な自主イベントを興してくれました。(図8)をご覧くださいなのですが、音楽イベント・ダンスイベント等は年間を通じ、また、パブリックビューイングやストリートサッカー等のこれまでにないイベントも興してくれました。あの夏場には、デッキの上にも櫓を建て盆踊りも催されました。

公共空間を規制緩和するだけでなく、パブリック

図9. あそべるとよた4DAYS (H29.11.23~26)



KITARAビル (再開発ビル) 竣工記念イベントとして実施

マインド溢れる広場空間の運営者をしてういった形で選定するかというのは極めて重要であると思っています。

道路空間でやらかした! その3「豊田市駅前停車場線で」

豊田市駅東口から矢作川の方向に伸びる駅前通りにおいて、平成二九年十一月、駅前通り線(豊田市停車場線)を通行止め(図9橙色部)にしてまちなか一帯のイベントを興しました。このイベントの目的は、KITARA(灰色部)という再開発ビルの竣工を市民あげてお祝いしようというものです。



図10. 日本初の公道でのFMX

このイベントは「あそべるとよた4 DAYS」と称する四日間イベントです。後半の二日間、駅前通り線を通行止めにして車道部も使ったイベントを興したのですが、その最終イベントがFMX（フリースタイルモトクロス）です（図10）。

実は公道上でFMXをやるのは日本初となります。FMXと言いますのは、オフロードバイクが助走をしてジャンプ台から飛び立ち、地上約一〇メートル

ルの空中でトリックをするというモータースポーツのショーです。

歩道は満員電車並みの市民で埋められ、道路沿道の建物内からも多くの市民が非日常空間を楽しんでおりました。このイベントについても我々の役目は、道路空間を民間に開放するために、道路管理者や公安委員会との協議を完遂するというものです。

当然のことですが、FMXにかかる運営費はあそべるとよた方式です。すべて民間が負担しております。運営者サイドは、クラウドファンディングで資金を集めたり、地元企業からスポンサーを募って、全ての経費を民間資金でやってくれました。

観客の方々の安全安心を第一優先に考えながら、実現したときのまちなかへのワクワク感や期待感が高まることが確信できましたので、かなりハードルが高い調整でありましたが、関係機関のご協力を頂き成就致しました。

やらかして何が起きてきたのか？

行政がこのようなイベントに参画しますと、成果は何なのかとよく聞かれたり質問されたりします。

模範的な回答としては、歩行者の通行量が何%上がりましたとか、歩行者の移動軌跡や回遊性が高まりましたとか、あるいは、滞留行動が促進されたことにより、まちなかでの消費時間が延びました、と説明するのですが、これはあくまで数値的・定量的な話で、本質は違うところにあるのではないかと思います。

それは、やらかすことによって、まちなかに行くとか何かおもしろい人に出会えるとか、想像もしなかったイベントに行き会うことによって、まちなかへのワクワク感だとか期待感が高まる、そんなまちなかであつたら良いなと思います（図11）。

**公共空間をつかい倒す
プレイヤーの発掘育成に向けての取組**

公共空間をつかい倒すに当たり、一定の安全安心を確保した上で、最大限の規制緩和をすることにより、つかい方の自由度を高める必要があります。しかし、自由につかえる空間であつたとしても、市民や事業者が何ら抵抗感なくつかってくれるというものではありません。

図11. そしてなによりも…



それは、市民生活や企業活動において、公共空間をつかうという選択肢がこれまでに殆どなかったからであり、公共空間をつかうということを選択肢の一つとするためには、公共空間づくりには抵抗感がないことをPRすることが大切だと思います。併せて、公共空間をつかってくれるプレイヤーについて、待ちの姿勢ではなく、発掘や育成をするしくみを構築することも必要だと思っております。

道路空間でやらかした！その2「ペDESTリアンデッキ」の取組におい





図12. 令和元年9月20日「とよしば」オープン
～まちなか広場活用の新たなステージへ～

て、プロポーザルにより選定された民間運営者の広場づかいを検証した結果分かったことがあります。運営者がデッキ上のコンテナを飲食スペースとして営業しておりましたところ、多様な人々が集まり、繋がることによって、デッキ上の広場空間活用に発展するケースが見受けられました。これは、飲食スペースの設えや運営者のディレクションにより、飲食目的にみえた方々を広場空間プレイヤーに目覚めさせることに繋がったのだと思います。ペDESTリアンデッキ広場は、「良好な立

地環境」「出入りしやすい広場やコンテナの設え」「運営者のパブリックマインド」が揃ったからこそ、飲食に訪れた市民を広場プレイヤーへ緩く育てることに繋がったのだと思っています。

そして、この仕組みを発展させるべく、二〇一九年九月にオープンしたのが「とよしば」です。「とよしば」は、豊田市の市産材を中心とした木造建築物である「拠点施設」と宮城県亘理郡山元町で三年かけて育てられた復興芝による「芝生広場」で構成されております〔図12〕。

「拠点施設」は、収益機能であるアトリ食スペースと公益機能であるアトリエ・ラボ・スタジオスペースに分かれております。多様な方々が飲食スペースに何の抵抗感もなくふらっと訪れるような雰囲気漂っており、この飲食スペースに立ち寄った方々を、緩やかに公益機能に誘導して、パブリックマインド旺盛な運営者が、アトリエ等の機能を使って広場プレイヤーになるようエキスを注ぐ（育てる）空間となっております。

昨年九月～十月は、「とよしば」から歩いて一〇数分の距離にある豊田ス

タジアムにおいて、RWCが三試合開催されましたが、スタジアム観戦の行き帰りに多くの外国人や市内外の方々が「とよしば」を訪れて下さり、「とよしば」という公共空間を自らつかうことについて、大きな満足感を得ると共に、記憶に残る思い出になった確信しております〔図13〕。

そして、今、「とよしば」の拠点施設から、空間づかいのプレイヤーが徐々に生まれており、芝生広場は元より、あそべるとよたプロジェクトで開放している空間において、市民の方々のアクティビティが緩やかに発生しております。このような流れがまちなかに広がりますと、まちなかに対するワクワク感や期待感が高まることで多くの人々が集まり、賑わいや活性化に繋がるものと思います。



図13. 人と人が繋がる交流拠点「とよしば」

最後に、私たちが期待していること、それは、まちなかの広場空間において、市民の方々が自分のやりたいことができ、やったことに満足感が生まれ、その気持ちを持って成長する過程で、あの当時、まちなかで楽しいことしたなああと回想することにより、豊田市への愛着が益々高まっていくことです。



写真1. ニューヨーク (タイムズスクエア)



はじめに

世界の多くの都市で、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと変化する取組が進められ

「居心地がよく歩きたくなる」 街路空間の創出

国土交通省 都市局 街路交通施設課

ています。これらの取組は、人中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、

地域消費や投資の拡大、観光客の増加や健康寿命の延伸、孤独・孤立の防止ほか、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながります（写真1）。

このような世界の動きを踏まえ、国土交通省都市局では、昨年度から今年度にかけて開催された「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、W E D O（Walkable, Eye level, Diversity, Open）をキーワードとするこれからのまちづくりの方向性が打ち出されたことを受け、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組んでいます。

本稿では「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向け、特に街路

空間に関する施策について紹介します。

マチミチ会議の開催

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成に向け、昨年度から街路空間の再構築・利活用の推進に取り組んでおり、その一環として、全国のまちづくり、街路整備、都市整備等に関わる担当者が一堂に会する「マチミチ会議」を立ち上げました。昨年三月、東京で第一回を開催し、今年一月には、第二回を神戸で開催しました。また、昨年五月にはマチミチ会議特別編としてジャネット・サディク＝カーン元ニューヨーク市交通局長の来日記念講演会を開催し、タイムズスクエアをはじめとして大胆に街路の歩行空間化を進めているニューヨークにおける現場の話

写真3. マチミチ会議特別編（ジャネット・サディク＝カーン元ニューヨーク市交通局長来日記念講演会）



〈集合写真〉

写真2. マチミチ会議特別編（ジャネット・サディク＝カーン元ニューヨーク市交通局長来日記念講演会）



〈ジャネット・サディク＝カーン氏による講演〉

写真4. 現地勉強会の開催状況



を伺える貴重な機会となりました（写真2・3）。これらの取組を通じて、街路空間を中心とした公共空間の利活用を引き続き推進します。

**街路空間再構築・利活用に
関する現地勉強会の開催**

日本国内でも、街路空間の再構築・利活用を進める先進的な事例が出てきています。このような各地の取組を現場で共有し、全国的なムーブメントへと育てていくため、昨年度は大阪市、さいたま市、北九州市で、今年度は仙台市、岡崎市、松山市で街路空間再構築・利活用に関する現地勉強会を開催

し、多くの自治体関係者の方々にご参加頂きました（写真4）。

街路空間の再構築は、まちなかに磁力（人々を惹きつける力）を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現に繋がっていくことが期待される施策ですが、多くの自治体においては、将来的なビジョンの描き方から、社会実験等を通じた取組、本格的な再構築に向けた具体的な進め方など、どのように動き出し、どう進めていけば良いのか模索している現状もあります。そこで、全国の自治体担当者らが現地勉強会において、取組事例を視察するとともに、先進自治体の担当者や民間まちづくりプレイヤーから生の声を伺い、さらに、参加者同士による意見・情報交換を実施することと、全国各地での実践に繋げていっております。

**ウォーカーブル
推進都市の募集**

「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、WEDOをキーワードとする方向性が打ち出され、石井前国土

写真5. 「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」から石井前国土交通大臣への報告



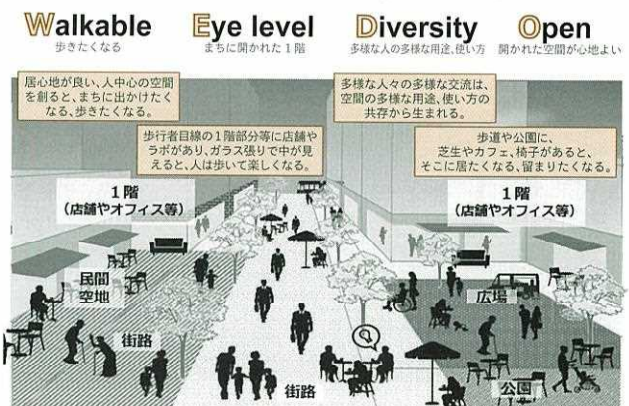
石井前国土交通大臣からの指示

1. 推進のために必要な制度改正、予算要求などの準備を開始すること
2. 今回の提言に共鳴し、ともに取組を進める地方公共団体を「ウォーカーブル推進都市」として募集し、政策実施のパートナーとすること
3. 関係者との「政策対話」を開始すること

交通大臣よりこの取組に向けた政策実施のパートナーとして「ウォーカーブル推進都市」募集等の指示があったことを受け、「ウォーカーブル推進都市」の募集を行いました（写真5）。

昨年七月から募集を開始し、既に二〇〇を超える団体から賛同がありました。賛同いただいた地方公共団体に対しては、各種施策の情報提供や、国内外の先進事例の情報共有を進めるとともに、今後の政策づくりに対する意見を伺い、検討に活かしていきます。このように、国や地方公共団体という枠

図. 「居心地が良く歩きたくなる」空間への改変



を超えて、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを進めています（図）。

ストリートデザイン懇談会

街路空間の再構築・利活用に向けて、ストリートを改変していく取組が進められているところではありますが、その一方で、例えば、

① 意義及び効果／ストリートの改変の必要性や、それが生み出す多面的な影響について、

② ストリートの構成要素／沿道や周辺環境を踏まえた望ましいデザインや設

写真6.「ストリートデザイン懇談会」の様子



え、ストリートにおけるアクティビティや、これを担うプレイヤーのあり方」
 ③ 交通ネットワーク各街路それぞれの位置付けから、外周街路の活用をはじめとした交通再配分の考え方、駐車場の配置や出入口のあり方」
 等について、一定の取りまとまったリソースが乏しく、模索を繰り返しながら、アドホックな対応に苦慮している現状があります。

そこで国土交通省では、令和元年八月、ウォーカーフレンドなまちなかを支えるこれからの時代のストリートの在り方を検討するため、有識者からなる「ストリートデザイン懇談会（座長・岸井隆幸 日本大学特任教授、副座長・藤村龍至 東京藝術大学准教授）」を設置し、ストリートの使い方、作り方、支え方、測り方といった様々な切り口から議論を進めており、ストリートデザインのポイントとなる考え方をまとめたストリートデザインガイドラインを年度内にとりまとめる予定です（写真6）。会議の内容は随時、国土交通省ホームページに掲載しています。

ストリートデザイン懇談会のQRコード



URL : http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000087.html

令和二年度予算における新規予算制度の創設、税制改正等

このような背景のもと、市町村や民間事業者等による取組や産学官等の多様な主体が連携する取組を推進していくため、各種制度改正等を盛り込んでいます。

具体的には、令和二年度政府予算案

において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する『まちなかウォーカー推進事業』、公共空間を利活用する事業を行う都市再生推進法人を（一財）民間都市開発推進機構が低利貸付により支援する『まちなか公共空間等活用支援事業』を新規予算制度として創設することとしています。

また、行政による公共施設の改修・利活用と併せて行われる周辺の土地所有者等による公共空間の拡大・質の向上につながる民地の開放・施設の改修等に関する税制特例措置を創設することとしています。

さらに、これらの取組を制度面から後押しし、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりが加速するよう、都市再生整備計画における区域の設定、官民一体での空間創出の仕組みや駐車場のコントロール、占用申請の円滑化等を内容とする都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案を、第二〇二回通常国会に提出したところです。

これら法案及び予算・税制の政府予

算案の概要については、国土交通省ホームページに掲載しておりますので是非ご覧ください。

法案のQRコード



URL : https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi05_hh_000271.html

予算のQRコード



URL : https://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_007308.html

税制のQRコード



URL : https://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_007075.html

おわりに

人口減少・少子高齢化社会を生き抜いていくための持続可能な都市の構築に向け、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかから始まる、新たなストリートの創造に向けて、皆様とともに推進して参る所存です。

なお、街路空間再構築・利活用に向けた取組の最新情報については、国土交通省HPに掲載しておりますので、ぜひご覧ください。

街路空間再構築利活用のQRコード



URL : https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000081.html

特集

快適な都市空間の形成とストリートの活用

小平市の まちづくりと人づくり

(開催日：令和元年12月23日 場所：小平市役所)

対談



東京都 小平市長

小林正則

伊藤 淳

(一財) 全国建設研修センター 理事長



小平市のプロフィール

伊藤 小平市は昭和三十七年に市制をスタートさせたことと承知しています。私もセンターも同じ年の四月に創立しており、この小平の地で同じ期間を共に歩んできた共通点があったりもします。私自身はセンターの隣にある国土交通大学の校長を一〇年前にやっております。小平には久々に来たものですから、私の中でもいろいろご当地に思い入れもあるのですが、まずは市長から、小平市に対する思いや誇れるところなどをお話いただければと思います。

小林 校長をされていたので、小平市のことはよくご存知かと思いますが、市名からもわかるようにほぼ平坦な地形で、鉄道は、JR武蔵野線、西武新宿線、西武拝島線、西武国分寺線、西武多摩湖線が通り、市内には七駅、市境を含めると一〇もの駅があります。このため、市内のほとんどの場所から歩いて駅まで行くことができます。加えて、三〇分ほどで都心に行けますので利便性が高く、現在の人口は約一九万五〇〇〇人となっています。

また、この人口規模と利便性があれば、開発が進んで一面宅地になっているのが普通ですけれども、市の総面積約二〇平方キロの一角を農地が占めています。これは、市が積極的に保全してきたというより、いわゆる「へそ」となるターミナル駅がないのが大きな理由です。だい



写真1. 玉川上水と上水に沿って整備された緑道

たい都市といえは、ターミナル駅周辺に中心市街地があって、その利便性を確保するために、道路など沿線の開発がどんどん進んでいくのですが、小平市は乗降客が三万から五万人の駅が点在しています。最も多い花小金井駅でも七万人ぐらいです。そのため、大きな商業施設もあまり集積することなく大きな開発が抑えられ

て、多くの農地や豊かな緑が残っています。

伊藤 なるほど。緑の景観ということでは、センターのすぐそばに玉川上水があって、昼休みにはその緑道をよく歩いていますし、先日は、玉川上水、狭山・境緑道、野火止用水の三つの緑道からなる「小平グリーンロード」を自転車で回ってみました。

小林 緑道には根っこがあって自転車は走れないけれども、側道がありますからね。

伊藤 市内を囲むグリーンロードを走っていると、小平市は水との関係がものすごく深いまちだと感じます。また農地のお話も、青梅街道沿いに昔からの短冊型の農地がまだずいぶん残っていて、懐かしい風景に心が和みます。

小林 私もそうでしたが、自ら求めて小平市に住む人は意外と少ないんです。いろんな事情で偶然移り住んで、小平市のよさを発見されて、そのまま居ついたという人が多いのです。そこで一番最初に発見するのが、いまおっしゃられた玉川上水です。玉川上水は、別に小平を開発するためにつくったわけではなく、江戸に幕府が開かれて爆発的に人口が増えたことで、江戸市中の人々に飲み水を供給するため、玉川兄弟によって十七世紀半ばに開削されました（写真1）。また、江戸の急激な人口増によって食料も当然増産を迫られ、青梅街道のところに短冊型の新田を開発したわけです。新田開発では、用水路を引いて農業用水や生活用水を確保でき



TOKYO KODAIRA MAP

るようにしなければならぬのですが、小平市には網の目のように五〇数キロの用水路があります。

伊藤 それから私が小平市で特徴的だと思うのは、学園都市として多くの若者が集まっていることと、青梅街道沿いの農地の関係もあるのですが、地場どれの野菜などを販売する拠点多い印象があります。そういう中で、伝統食である糧かうどんもおいしいと思うのですが、市長がお薦めされる地元産品はありますか。

小林 もともとは痩せた土地を新田開発していますので、特別な産品はないのですが、やはりブルーベリーをあげたいですね。ブルーベリーは、今やおしゃれなデザートとして、また目にも良いというのでもはやされていますが、小平市が日本における栽培発祥の地なんです(写真2・3)。これは五〇年ほど前のそんなに古い話ではなく、栽培された方は花小金井南という花小金井駅のすぐ近くに農園を構えて、いまも現役で生産されています。あとは、関東ローム層で水はけがいいので梨栽培や葉ものの露地栽培も盛んです。

コンパクトなまちづくりに向けて

伊藤 先ほど本当の中心市街地がない、駅を中心として拠点が分散しているというお話を伺いました。そういう中で、小平市のまちづくりにはどんな課題があり、市長としてどう改善に向



写真2. 花小金井駅南口にある「ブルーベリー栽培発祥の地」の標柱



写真3. ブルーベリーにちなんだ小平市のマスコットキャラクター「ぶるべー」

け努力されておられるのか、お話しただけです。よろしくお願いします。

小林 小平市は東西に広い地形でして、東の拠点が花小金井駅周辺です。生活するには非常に便利で、わざわざ中央線沿線まで行かなくても、

花小金井でだいたい生活必需品はそろいます。そして、生活利便性の高い西の拠点が小川駅周辺で、この両駅のほぼ中央にあるのが小平駅です。これから人口減少と高齢化が進んでいったときに、行政サービスあるいは生活圏の中心はこれら三駅周辺に集約されていくのではなにかと思っています。

花小金井は南北の駅前広場や周辺道路が整備されていますので、一番にぎやかです。いまでも人口が急速に増えているのは花小金井で、地価も上昇しています。小川駅ではいま西口の再開発を進めています。今年度中には再開発組合の設立が認可され、基本計画が動きだします。西口の再開発にあたっては、すぐ近くに市民センターや公民館、図書館がありますので、それらを駅に入れて公共施設の集約化を図りたいと考えています。小平駅でも同様に、小平霊園のある北口の再開発に向けて準備組合が設立されており、駅前広場などの公共施設を整備するとともに、商業施設、都市型住宅などの都市機能の集積を図っていく予定です。

伊藤 三つの駅を拠点としたコンパクトなまちづくりを進めるといふことですね。

小林 そうですね。少子高齢化が進む中で、医療機関へのアクセスや一人暮らし老人の見守り、災害時の要支援者などの問題に対応するためにも、できれば駅周辺に移り住んでいただく。市が主導的にそうしたコンパクトなまちづくり



写真4. 平櫛田中彫刻美術館と田中翁の書

を進めていくということです。道路についても、市内の都市計画道路の整備状況はまだ四〇%ぐらいですので、歩道の幅員をしっかりと確保して安全に駅へ行くようにする、あるいはコミユニティ交通等の充実に向けて、都市計画に基づいた着実な道路整備を進めていかなければいけないと思っています。

伊藤 市街地再開発事業では、多くの住民の皆さんの合意が大事ですし、小平市がある程度主導的な役割を担わないとなかなか前に進まないところもあるのではないかと思います。そうい

う意味で、まちづくり事業において職員の皆さんにどんなことを期待されておられますか。

小林 右肩上がりの一九七〇年代ごろは、別に住民を説得しなくても、むしろ地主さんが「ぜひ買って開発してください」という時代で、市のマークが入っていればみんな言うことを聞いてくれました。しかし、いまは何のためにその開発をやるのか、何のためにそのまちづくりをやるのかを説明する能力が求められています。

まちのあるべき将来像を描くことができ、企画力を持ち、自分の生き方も含めて市民と接する、そういった情熱のある職員でないと市民を説得するのは難しいです。誰かに言われてやるという単なる依存型の職員や役所の権威をかさにきる職員では、これからはだめだと思っています。

伊藤 全くおっしゃるとおりだと思いますね。実は小平市で私のお気に入りの場所に「平櫛田中彫刻美術館」があります。ご承知のとおり、平櫛田中さんは近代日本を代表する彫刻家の一人ですが、書にも造詣が深く、彫刻美術館には「いまやらねばいつできる わしがやらねばたれがやる」という額装が飾られています(写真4)。当センターにもその色紙を掲示しています。研修で来られた皆さんにも見ていただいで、平櫛田中翁が書に込めた情熱や責任感を少しでも感じながら勉強してもらえればと思っています。

小林 やはりハートが大事ですね。都市開発は、何百年とか何代にもわたって住んでいるところ

を動いてもらい、提供してもらわなければならない。

住民参加による地域活動

伊藤 まちづくりでは合意形成に加えて、どう地域住民の皆さんを巻き込んでいくかも大事なテーマだと思います。その辺はどのようにお考えですか。

小林 行政主導型であった一九八〇年代、九〇年代は、「行政は正しくて市民はわがままで」といった時期がありました。確かに市民も要求・要望型で、依存型だったのです。一方、行政は「役所がやることに間違いはないんだからついてこい」と、よくも悪くもお互い変な意味での信頼関係があったわけですから。そして当時は、私は「情報の独占」と言っていたのですけれど、行政が情報を丸抱えしていました。しかし、いまはネットが発達し、場合によっては役所より市民のほうが情報を先に持っているたりします。そういうときに「役所についてこい」では通用しません。情報公開を図りながら、市民参加あるいは市民自治を進めていくのは当たり前前の行政プロセスだと思います。

伊藤 先ほど市内に五〇数キロの用水路があるというお話でしたが、自治会を中心に市民参加で用水路の保全活動を行っているとお聞きしています。

小林 青梅街道沿いに残る短冊型の新田開発は、小川九郎兵衛という人が手がけたのですが、



写真5. 青梅街道沿いに今も残る短冊状に地割りされた農地 (小平市立図書館所蔵)

当時としては画期的な区画整理事業でした。街道に面して屋敷を置き、その奥に短冊状の畑をつくり、一番奥を屋敷林にして薪炭にしたといえます(写真5)。そして、集落を縫うように用水路があり、農閑期には用水路の水を止めて、農民たちが総出で溜まった泥やごみを取り除いていました。これを「沼さらい」と言い、いまでもその慣わしが残っていて毎年五月の恒例行事となっています(写真6)。

伊藤 伝統が長く続いているんですね。

小林 当時の自治機能がそのまま生きています。ただ、その担い手は先祖代々の土地で農業

をしてきた人より、最近では後から住まわれた人のほうが多くなっています。用水路を生活用水として使っていたときは非常に便利でしたが、いまは活用されていけませんので、農家の中には土地を分断するので埋めてほしいという人もいます。一方、後から移り住んで小平に魅力を感じている人は親水性や景観から用水路の保全に積極的で、両者の間には若干の温度差があります。

伊藤 その辺の調整は難しいでしょう

が、用水路をきれいに保つというのは環境資源としても潤いとやすらぎを与えてくれますので、これからも地域でしっかり維持管理していただければと個人的には思います。

当センターとしても小平で仕事をさせていたでいていますので、さまざまな地域活動ができればと思います、先日は小平市のご後援を得て、建設業と震災をテーマに上映会を開催して市民の皆さんとの交流機会を持ちました(写真7)。また今日の対談も、小平市のよさやまちづくりを全国の皆さんに情報発信したいと企画したのですが、もっとこんな取り組みというご注文がありましたらお聞かせください。

小林 私の兄嫁のお兄さんが旧建設省にいて、信濃川の河川管理の責任者をしていました。もう退職してしまいますけれども、私が小平市長と言うと、「小平はいいところです。若いときに職員



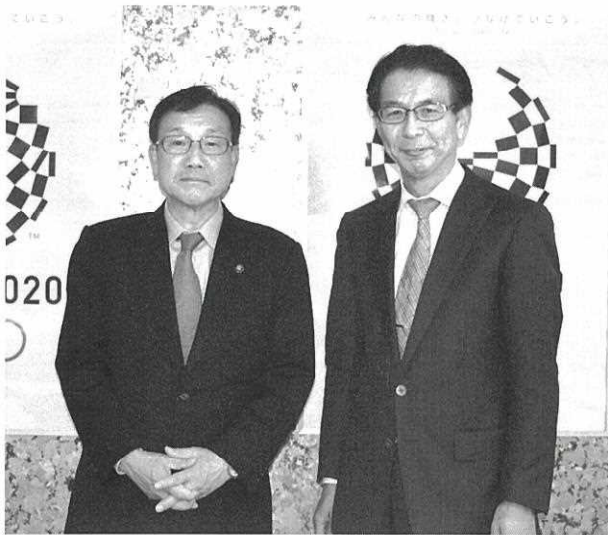
写真6. 用水路の「沼さらい」(小平市立図書館所蔵)

研修で行きました」と話していました。だいたい地方に行くと、小平市と言っても「東京のどこにあるんですか」程度の認知度しかないものですから、小平で研修を行っていただけで市のPRになりますので、大変ありがたいと思っています。

交流と実践から学ぶもの

伊藤 私どもの研修には、全国から年間五〇〇〇人に近い行政・民間の方々にご参加いただいています。小平市からも一〇数名の職員を派遣いただいているのですが、私どもの研修を通じて、職員の皆さんにはどのような成果を期待されておられますか。

小林 もちろん知識や技術は研修で身に付くでしょうが、全国から集まる人たちと交流して学ぶことも多いのではないのでしょうか。例えば、



対談を終えてお二人で

まちづくりのやり方や考え方にしても地域によって千差万別だと思うのです。私は雪国の新潟出身ですが、家一つとっても雪の少ない東京とではその構造が違います。雪国の家というのは雪の重みに耐えられるように柱を太くするなど頑丈な造りで、屋根にも雪が積もらない工夫がなされています。こうした各地域の実情や特性を交流を通じて知ることは非常に有意義だと思います。

伊藤 同じような仕事をする仲間が一つの研修に集まっていますので、貴重な情報交換の機会であり、仕事上の悩みを相談したり、アドバイスを受けたりすることもできます。研修を終えた後も連絡を取り合っており、そういう関係が続いている。

ている受講者も多いようです。

小林 ですから、私は災害支援に行く職員にも「そこ人間と触れてこい」と必ず言っています。一緒に汗を流しながら、自然との向き合い方を見たり、人情に触れたり、そうした交流が人を成長させます。この前は千葉の台風災害にも職員を派遣しましたが、帰ってくるとやはり違いますね。まるで人生観が変わったようにも見えます。

伊藤 それでは最後になりますが、私どもでは年間一〇〇コース近い研修を実施し、建設分野の幅広い人材の育成に努めています。市の職員研修でもそうでしょうし、それから住民のリーダー的な人材を育てるとか、人づくりというのは本当に幅広いテーマだと思うのですが、市長の人づくりに対するお考えをお聞かせください。

小林 誰しもそうでしょうが、実践を伴わない学習というのはそんなに役に立たないといえますか、生かされないと思うのですね。そういう意味で、職員にはできる限りいろいろな部署を回って、市民の皆さんと接するポストにも就かせるようにしています。例えば防災担当になれば、警察や消防、それから自主防災組織の人たちと、時にはお酒も飲みながらコミュニケーションを図っていくことになります。そういう中で、市民が本当に求めているものは何か、逆にこちらがお願いするものは何かが見えてきま



写真7. 小平市のご後援で開催した市民上映会

す。また技術職についても、東京都に出向させたり、国分寺の駅前再開発にも職員を出すなど、現場をできるだけ多く経験させたいと考えています。

伊藤 大事なものは実践や交流を通じていろいろな状況を知り、それを自分の現場や仕事にどう生かすかということなのでしょうね。私どもとしても、相互交流の機会として、また実践でも役立つ勉強をしてもらえるように、これからも研修の充実に努力していきたいと思えます。本日はそのための貴重なご意見をいただき、本当にありがとうございました。



明日から現場で生かせる 講習を目指して

八ッ場ダム本体建設工事JV
副所長 米山 文雄 (清水建設)

映画に憧れて土木技術者に

「お前、試験落ちたら作業所の全員に酒奢れよ」。これは、一級土木施工管理技士の受験前日に先輩から言われた言葉です。当時、土日祭日もあまり休まず仕事をしていたので、日曜日とい

えども試験のために現場を休むことが後ろめたかった思い出があります。

「休みも少ないし、なんでゼネコンを選んだんだろうな…公務員になれば良かった。試験があるなんて聞いてなかったし…とにかく一発合格しないといけないな」と考えながら、その日は残業をしないで帰してもらいました。

子供の頃、建設省の土木技術者だった父親は、全国のダムを発注する機関において、夏休みなどは涼しいダム現場事務所に連れて行かれて宿題をしたり、ヘルメットを被って現場を見たりしました。その頃は別の職業に憧れていたのですが、中学校の夏休みに「黒部の太陽」を見て何となく、気が付いたら大学の土木工学科にいました。

大学時代の友達に「なんで土木に来たの？」と聞くと、「黒部の太陽を見たから」と答える友達がたくさんいました。改めてあの映画の影響に驚かされました。黒部の太陽は土木学会で若い人に土木の魅力を知ってもらおうと何度も上映を計画しましたが、実現しませんでした。六年程前にBS放送でノーカット版の放送を見ました。ただ、今の若者に見せたらますます土木から遠ざかってしまうかもしれません。

監理技術者になって

何とか試験は一回で合格し、監理技術者の資格を得ました。昭和六〇年代はバブル景気前でどんどん仕事が忙しくなってきた頃です。そして、三〇歳位から千葉県内の公共工事で現場代理人・監理技術者兼任の一人現場をいくつか経験しました。そこでは、全てが自分の責任なので大変な事ばかりで、監理技術者と現場代理人の役割分担など全く分かりませんでした。

その後、幕張の大きな下水処理場建設の経験を機会に、会社から監理技術者として入札の配置技術者に登録され、長野県松本市の下水処理場建設工場の監理技術者となりました。

監理技術者として初めての既済部分検査で、検査官の質問に現場代理人が答えると、「監理技術者に聞いています。監理技術者が答えてください」と言われ、「監理技術者の写真が少ない」「監理技術者が段階確認検査を実施した記録は？」などと細かな注意を受け、初めて監理技術者と現場代理人の役割の違いを認識しました。それからは、現場運営の総合的な企画・指導することに努力し、現場代理人である上司の援助もあって成長させていただけたと思

います。

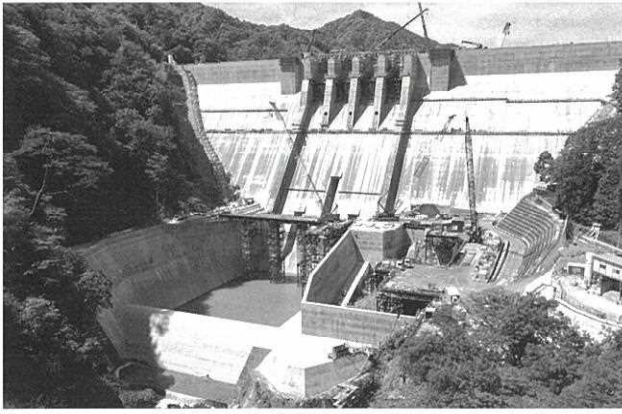
清水建設入社時に人事課の人から、「オールマイティ社員とエキスパート社員のどちらも本人の希望で選べます」と言われましたが、「同種工事経験の配置技術者での応札条件」にハマってしまうと、オールマイティなどを自分で選ぶ事はできません。定期的に上司から、「取れたから、来月から〇〇下水処理場」と簡単な理由の転勤が数回続きました。

初めて監理技術者を経験した三〇代後半頃まで、監理技術者講習の内容をよく覚えていません（講師の方、申し訳ありません）。多分、講義の内容が現場業務とかけ離れた内容だったからだと思いますが、忙しかったので自分の現場の工程表作成や、型枠支保工計算をしていた記憶があります。

テキスト編集委員を担当して

二〇〇七年まで現場に従事していましたが、突然上司から「米ちゃん、営業にならないか」と言われ、土木担当の営業マンになりました。

一緒に活動している本社の営業マンで監理技術者講習の講師をやっていた先輩から、「このテキストの四章安全管理部門の内容をもっと現場チックに改



ハッ場ダムコンクリート打設が完了した頃（2019.6）



ハッ場ダム工場の見学者案内の様子

定したい。米ちゃんは現場出身だから、感想を聞かせてくれないか」と頼まれました。そして、テキストを読んだ私の感想を聞いた当時のご担当の方は「その通りです。四章全体を改定してもらえませんか」と言われました。（感想だけじゃないの？）と思いましたが、言いたい放題言ってしまったので後には引かず、平成二三年度版の四章全面改定からテキスト編集委員を続けています。

当時の第四章は、いかにも役所的文章だなと思うような法令や規則が羅列されていました。現場廻り時代の自分には取っ付きにくかったのは、「これか」と思いました。

そこです、安全管理で現場技術者の心に響くものは何だろうか？と考えました。やはり労働災害です。自分の現場で労働災害を起こしたくないなんて思っている技術屋は一人もいないので、四章を「実際の労働災害事例とその労働災害によって書類送検され、処罰されたのは誰か」にまで内容を広げました。その後で、関係法令を罰則のある労働安全衛生法と、それを補完する労働安全衛生規則などの関連規則とに分けて解説することにしました。

ハッ場ダムでの仕事

テキスト編集委員活動中の平成二六年八月に、本業である営業活動でハッ場ダムを受注しました。契約完了しほつとしていたら、会社の幹部から「ハッ場に一番詳しいのは君だ。すぐに行ってくれ」「自分はダム経験がありませんが……」「現地の様子が全く分からない。米ちゃんしかいないんだよ」とおだてられ、ハッ場ダム本体建設工事JVに着任しました。

現場での自分の業務は、渉外担当として地元とネットワークを作り、近隣住民に迷惑を掛けないような職員・作業員の教育、地元業者の調整、工所用借地の交渉、見学者担当などでした。「見学者は相当来るだろうな」と思っていました。着工してみるとほぼ毎日、建設業関係者、学校関係者、一般企業、地元住民など年間で七千人以上の見学者を案内しました。

ハッ場ダム着任を当時の母親に伝えると、「あら、死んだお父さんが下久保ダムの後に行くはずだったダムだよ」と言われました。ハッ場ダム調査事務所ができた昭和四二年頃の話です。「ああ、親父が発注者になるダムだったのか……」と特別な思いでした。

講師として心掛けていること

二年前から、群馬県における監理技術者講習の講師不足もあり、講師も引き受けることになりました。担当は午前中の一章から四章。建設業法から労働安全衛生法関連です。知らなかったら大変なことになるような内容を「現場から頭を切り離せず、聞こうともしないで内職をしていたのか」と三〇代当時の自分を反省し、「何か一つだけでも覚えて帰ってもらおう」と自分の現場経験や「法違反があった時の末路」まで付け加えて講義をするようにしています。

監理技術者講習に使用するテキストは、全国一六〇名の講師の意見を取り入れ、約二〇名の編集委員が関係法令改正などの見直しを一年かけて行い、最新の情報が詰め込まれています。

受講者は、ほとんどの人が作業服で来ている「現場の監理技術者」です。講習を聞いた人が「明日からこれを現場で生かそう」と思ってくれるような「現場で役立つテキスト作り、講習内容」を目指して、これからも勉強と改善が欠かせないと実感しています。

講習を受けた方々、明日からのお仕事も「ご安全に！」。

3つの質問

- Q1** なぜ建築職を選んだのでしょうか？
- A1** 健康寿命が伸びるなか、生涯現役で働くためにも専門的な職務能力を身に付けようと考えました。小さい頃から、住宅の間取り図を見ることが大好きだったことや絵を描くことが好きだったため、建築職を選びました。
- Q2** 民間ではなく、なぜ自治体職員を選んだのでしょうか？
- A2** 両親が公務員であることが大きなきっかけとしてありますが、就職を考え際に、人とまちと自然がつながる街づくりに関わりたい、目に見え、形に残る仕事をしたいということと、仕事・家庭・趣味のバランスを大切にしたいと考えたからです。
- Q3** モチベーションを上げるために行っていることは？
- A3** デリシャスな物を食べたり!!身近な環境にいる方をロールモデルに設定し、得たい知識やスキルを習得するよう心がけています。

新治 若奈

松戸市 街づくり部 建築審査課



自治体職員の役割は、
長期的なビジョンで街の形成を図ること

松戸市は、千葉県北西部の東葛地域に位置し、江戸川をはさんで東京都と埼玉県に隣接しています。市制を施行した昭和十八年の人口は約四万人であり、昭和三〇年代の半ばまでは農業主体のまちとして、ゆるやかな人口の増加傾向をたどってきました。その後、急激に膨張する首都東京の住宅需要の受け皿として、激しい人口移動と増加を繰り返して、現在人口約五〇万人を擁する生活都市として発展を続けています。

かつての松戸は、水戸街道の宿場町として、江戸川水運の河岸が設けられ、舟運交通の要衝として栄えてきました。水戸と江戸の間に位置するため、徳川将軍家や水戸徳川家とのつながりが強く、水戸藩第十一代（最後）の藩主・徳川昭武の私邸である戸定邸（国の重要文化財）と、旧徳川昭武庭園（国の名勝）や、近代化産業遺産に認定された「野菊の墓」の舞台として知られる矢切の渡しなどの観光資源が豊富にあります。市内には六の鉄道、二三の駅を有し、駅周辺には生活利便性が確保された賑わいある市街地が形成されています。

松戸市役所に、建築技術職として入庁し現在五年目になります。はじめの四年間は都市計画課に配属になり、都市計画の見直し業務や景観形成に関する業務を担当しました。

都市計画課で携わった仕事のなかで、印象に残るものは多々ありますが、はじめて担当した都市計画の変更と、景観づくりを進める地区の関係住民の代表者等で構成する組織（以下「景観形成推進協議会」）を認定したことが記憶に残っています。都市計画課は都市計画法をはじめ、あらゆる法律を扱うことから広く知識を得ることが大切であり、誤った解釈や運用をしてしまうと、住民の財産に対して不利益を生じさせてしまうため、法の解釈を何度も確認し、関係権利者と幾度も調整を行いました。都市計画変更の手続きを経て、都市計画の変更の告示がなされ、事業が完了した際の達成感は今でも鮮明に覚えています。

また、景観形成推進協議会の認定では、先進的な事例の視察を行い、昔からの伝統を引き継ぎながら地域の魅力を活かすため、協議会の方々と幾度も意見交換を行い、将来のビジョンを重ね合わせました。今後の街並み形成の



松戸市の眺望

あり方を模索するサポートは、民間企業では経験することができない、行政庁職員ならではの業務であると実感しました。



現在は建築審査課の所属です。建築審査課では建築確認申請書の審査及び検査、建築物省エネ法適合性判定の審査や届出審査、長期優良住宅の認定及び低炭素住宅の認定を担当しています。現在、建築確認申請は指定確認検査機関に申請される件数が、建築主事に申請される件数を大幅に上回っていますが、その中で、はじめて建築確認

申請の構造審査を行った案件は、とても印象に残っています。建築実務の経験が少ない私は、審査をするに当たり、建築物の成り立ちを意識し工事中の現場に目を配る習慣をつけ、法令集や参考文献を繰り返し読みこみ、上司や先輩方にも教えてもらいながら審査を行いました。その工事完了後の検査の際には、市民生活の土台を支える建築物を間近に見ることができ、仕事に対する責任感や魅力をつよく感じました。



本市では、建築職員が携わる仕事は、市有建築物の設計工事監理・維持保全や建築物の審査・指導、宅地開発及び都市計画などがあります。事務職に比べ配属先は限られています。より専門的な知識が求められ毎日が勉強の日々です。

現在、松戸市の職員数約四二〇〇名に対し、建築職に限らず土木・電気・機械職を専門とする技術系の部署に配属されている職員は約二八〇名います。その中で、女性技術職員が二三名在職しています。土木職の配属先は、道路や河川、公園緑地、下水道などの部署があり、主な業務内容は、道路関連の部署では市が所有する道路の査定



国指定重要文化財 戸定邸 国指定名勝 旧徳川昭武庭園

松戸市で女性の建築技術職として、はじめて採用された方は五〇年ほど前と聞きました。その後、先輩女性職員が多方面で活躍してくれたおかげで、制度や環境が整い仕事・家庭・趣味などの両立が図れる職場で働いていると感じています。



近年の環境問題や少子高齢化等を起因とする法律の改正や技術の発展、そして市民ニーズの多様化に伴い、市役所の立場も変化していると感じています。そのため、現場に最も近い市職員が市民の声を聞き、柔軟に対応していくことが求められています。私が市職員として大切にしていることは、「好奇心」を持ち日々学ぶこと、これらの学んだことに基づいて「正確に」業務に当たり、法改正や変化する時代の「先を見る力」を常に意識し、市の将来について長期的なビジョンを市民と「共有」し、街の形成を補助することです。今後、多くの方々にとって松戸市が選ばれるまち・住み続けたいまちとなり、市民の関心が向くことが市職員として松戸市に貢献できる姿ではないか、と考えています。

や設計・管理、下水道関連の部署では、公共・下水道の整備や維持管理があります。電気・機械職の配属先は、クリーンセンターや公共建築物の管理を行っている部署があり、主な業務内容は、クリーンセンターでは焼却炉や当該施設全般の維持管理、運営に関わります。また、学校施設やその他公共建築物の電気・機械設備の設計・工事監理などがあります。

鹿児島県 鹿児島市

CLOSE UP
人づくり⑬

一月二二日、まちづくりや人材育成の取り組みなどを取材するため、鹿児島市役所を訪ねた。当日は冬にもかかわらず汗ばむほどの陽気で、県下最大の繁華街である天文館は多くの人々で賑わっていた。市庁舎は天文館からほど近く、前方に波静かな錦江湾（鹿児島湾）と雄大な活火山・桜島を望み、後方には西南戦争最後の激戦地となっ

た城山と呼ばれる丘陵が横たわる、都市と自然、歴史・文化が調和した中心市街地に位置している。

鹿児島市のまちづくりと観光振興

鹿児島市の人口は、平成二五年をピークに減少局面に移行し、現在は約五九万五〇〇〇人と六〇万人を割り込み、さらに二〇年後には八万人程度の減少が見込まれている。このような中、鹿児島市では人口減少社会に対応したコンパクトなまちづくりの実現に向け、平成二九年に「かごしまコンパクトなまちづくりプラン」（立地適正化

計画）を策定した。同プランを推進する取り組みの一つとして、現在、中央町十九・二〇番街区と千日町一・四番街区でビッグプロジェクトとなる市街地再開発事業が進行している。

中央町十九・二〇番街区では、JR鹿児島中央駅前地上二四階、地下一階、延べ面積四万七七〇〇㎡、高さ約一〇〇mの住宅や商業・業務施設が入る再開発ビルを建設する。併せて、駅前広場の市道拡幅やペDESTリアンデッキの整備等を通じて、陸の玄関口にふさわしい都市空間の創出を目指している。駅前広場デッキの開通は令和二年九月、複合ビルのオープンは令和三年春の予定である。



鹿児島市庁舎



賑わいをみせる天文館

さ約六〇mの再開発ビルを建設する。商業・業務施設やホテルのほか、図書館、屋上庭園、展望レストランなどが入り、天文館の観光や商業の新たな拠点として期待され、令和四年春のオープンを予定している。



中央町19・20番街区再開発（右）と千日町1・4番街区再開発（上）の全体イメージパース



また、副都心に位置づけられている谷山地区では、踏切による交通渋滞の解消や鉄道で分断された地域の一体化を図るため、JR指宿枕崎線の谷山駅と慈眼寺駅間二・七kmを高架化する事業が鹿児島市の施行で進められ、平成二八年に谷山駅と慈眼寺駅の新駅舎とともに完成した。本事業に併せて、谷山駅周辺では土地区画整理事業も実施しており、副都心の核として魅力ある都市空間の形成や都市機能の集積が図られている。

観光に目を向けると、冒頭触れたとおり、鹿児島市は高度な都市機能と

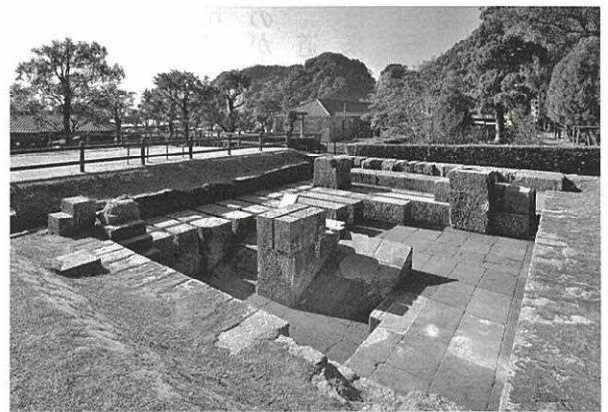


高架化されたJR指宿枕崎線の谷山駅周辺

有し、桜島をはじめ世界に誇れる自然・景観、幕末から明治維新にかけての歴史・文化、さらには街中で楽しめる温泉、芋焼酎や黒豚に代表される食など多種多様な観光資源に恵まれている。中でも、平成二五年に活火山と都市の共生が評価されて誕生した「桜島・錦江湾ジオパーク」、平成二七年の旧集産館関連遺産群を含む「明治日本の産業革命遺産」の世界文化遺産登録、平成二八年からスタートした鹿児島マラソンなどを追い風として、近年、観光客数は国内外とも好調に推移している。鹿児島市では、観光の高い優位性を生かして、さらに観光振興に力を入れ、地域経済の活性化や雇用の場の確保につなげていきたい考えだ。

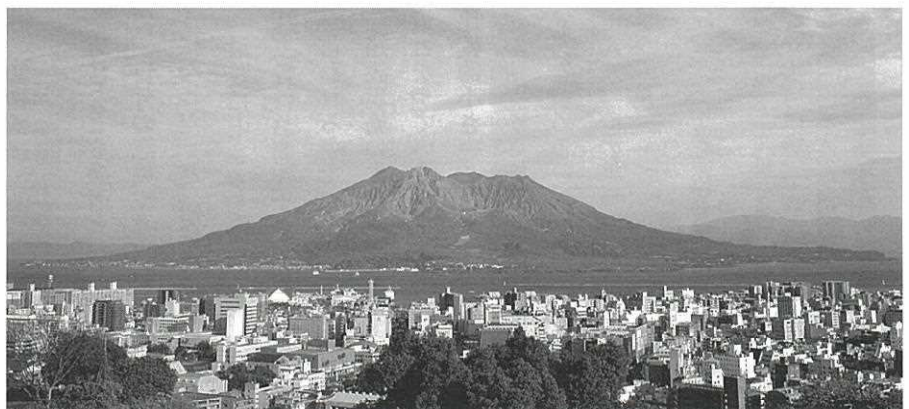
土木技術職員研修の取り組み

鹿児島市の「人材育成基本方針」（平成二六年改訂版）を見ると、これからの市政を担う職員に求められる「あるべき職員の姿」として、①公正で誠実な職員、②市民と協働する職員、③積極果敢にチャレンジする職員、④経営感覚を持った職員、⑤活力ある職場づくりに貢献する職員の五つの職員像を掲げ、人材育成の目標としている。



旧集産館 反射炉跡 ©K.P.V.B

同市建設局では、人材育成基本方針の職員像を踏まえ、研修の側面から土木技術職員の人材育成を効果的に進めるため、平成二七年一月、「鹿児島市土木技術職員研修方針」を策定した。建設管理部管理課技術管理係の大江千之主任はその策定趣旨について、「大規模災害を経験した職員の退職や公共事業の削減による事業量の減少等により、長年培われてきた技術力の継承や維持向上が課題」として、「計画から整備、維持管理までを総合的にカバーする高い技術力を持った土木技術職員を育成していくことが求められてい



城山展望台から望む鹿児島市街地と桜島 ©K.P.V.B

る」と指摘した。

土木技術職員研修は、基本研修、専門研修、派遣研修、特別研修の四つに分類されている。基本研修は、技術管理係が研修内容を計画し、新規採用や経験年齢に応じた職員のほか公共工事等に携わる職員に対して、測量や設計積算等に関する研修を実施する。専門研

部門	研修名	募集人数	研修初日	日数	研修会費(円/人)
土地・用地	用地基礎 -若手用地職員のための基礎講座-	40	5/13	10	110,000
	用地事務 (建物・営業・その他補償)	50	7/6	5	73,000
	用地事務(土地)	40	11/9	5	77,000
	用地交渉のポイント・演習	40	7/20	3	66,000
	用地職員のための法律実務	40	8/26	3	70,000
	不動産鑑定・地価調査	40	7/1	3	70,000
河川・ダム	河川構造物設計	40	6/29	5	87,000
	河川整備計画・事業評価 -実施例を中心に-	40	8/17	5	84,000
	ダム管理	40	11/9	5	101,000
	ダム操作実技訓練	60	12/2~ 計10回	3	71,000
	ダム管理主任技術者(学科)	60	12/7	5	102,000
	ダム管理主任技術者(実技)	60	6/17~ 計12回	3	78,000
砂防・海岸	砂防等計画設計 -土石流、急傾斜地崩壊、地すべり対策-	40	6/1	5	89,000
	土砂災害対策 -地方公共団体における土砂災害防止法の運用事例を中心として-	40	9/14	3	70,000
	海岸技術の実務	40	11/4	3	70,000
道路	道路整備施策	40	6/17	3	70,000
	道路計画・設計 -計画論から設計演習まで-	50	11/30	5	91,000
	市町村道	50	10/6	4	80,000
	交通安全事業(市町村道) -少子高齢化社会における交通安全対策を中心に-	40	7/1	3	70,000
	舗装技術	60	調整中	3	70,000
	道路設計演習	60	7/28	4	76,000
	道路構造物設計演習	60	8/19	3	70,000
	橋梁設計	50	8/27	9	117,000
橋梁	鋼橋設計・施工 -基本技術から維持補修まで-	40	1/20	3	69,000
	PC橋の設計・施工	40	7/8	3	69,000
	PC橋の維持管理	40	11/25	3	69,000

部門	研修名	募集人数	研修初日	日数	研修会費(円/人)
都市	都市計画Ⅰ	各50	5/11	5	97,000
	都市計画Ⅱ		11/16		
	都市再開発	40	6/9	4	86,000
	区画整理	40	7/13	5	91,000
	宅地造成技術講習	110	7/6	5	72,000
	街路	40	5/26	4	80,000
	交通まちづくり	40	11/10	4	80,000
	公園・都市緑化	40	8/31	5	87,000
	下水道 -ストックマネジメント計画・総合地震対策、維持管理-	40	9/29	4	82,000
	景観まちづくり	40	7/27	5	87,000
住民参加によるまちづくり -地域との連携によるまちづくり-	40	1/19	4	76,000	
コンパクトシティ	70	調整中	4	76,000	
建築	建築設計	40	11/30	5	87,000
	建築S構造	60	8/17	5	99,000
	木造建築物の設計・施工のポイント -公共建築物等における木材利用の促進-	40	11/24	3	70,000
	建築リニューアル -時代に合った機能と耐震を考慮した改修・再生-	40	9/16	3	70,000
	建築設備(電気)	60	11/9	5	91,000
	建築設備(衛生)	60	10/26	5	103,000
	建築施工マネジメント -公共建築工事に携わる技術者として知っておきたい知識-	40	調整中	3	61,000
	建築工事のポイント	40	6/23	4	80,000
	建築物の維持・保全	50	1/12	4	86,000
	建築確認実務Ⅰ	各70	6/16	4	71,000
建築確認実務Ⅱ	10/13				
女性技術者による建築計画	40	7/1	3	65,000	
B I M - BIMによる設計・施工の見える化技術の利活用-	40	9/24	2	51,000	
住宅	空き家対策	70	7/20	3	70,000

令和2年度 研修計画一覧

I. 行政関係を対象とした研修(行政研修)

部門	研修名	募集人数	研修初日	日数	研修会費(円/人)
事業監理	公共工事契約実務	40	9/9	3	70,000
	総合評価方式の活用	40	6/17	3	63,000
	行政職員に必須の法的素養 -知らないでは済まされない行政のポイント-	40	10/13	4	80,000
	担い手3法と発注事務	40	11/18	3	70,000
施工管理	土木工事積算 -積上型積算演習を通じた土木技術の修得-	50	6/1	5	76,000
	土木工事監督者	50	6/22	5	80,000
	品質確保と検査	40	8/25	4	80,000
	防災	災害復旧実務	50	5/18	5
道路	道路管理	60	8/24	5	92,000
橋梁	道路管理者のための 橋梁維持補修	70	9/30	3	70,000
都市	開発許可Ⅰ -開発許可事務の基礎-	各80	6/23	4	70,000
	開発許可Ⅱ -開発許可事務の基礎-		9/8		
	開発許可専門 -的確な許可・指導-	60	10/21	3	65,000
建築	建築基準法 (建築物の監視)	80	6/8	5	95,000
	公共建築工事積算	80	10/5	5	92,000
	公共建築設備工事積算 (機械)	70	11/4	3	64,000
	建築物の環境・省エネルギー -建築物省エネ法に基づく適合義務や 届出等の規制的措置の施行を受けて-	40	10/21	3	68,000
	建築工事監理Ⅰ -公共建築工事を的確に監理、工事監理する基本的ポイント-	各70	7/13	5	97,000
	建築工事監理Ⅱ -公共建築工事を的確に監理、工事監理する基本的ポイント-		9/28		
	建築設備(機械)改修	40	9/2	3	73,000
	建築設備工事監理	40	5/26	4	76,000

II. 行政・民間企業を対象とした研修(一般研修)

部門	研修名	募集人数	研修初日	日数	研修会費(円/人)	
事業監理	アセットマネジメント -社会資本を効果的、効率的に 運用・維持・管理するために-	50	10/21	3	70,000	
	官民連携(PPP/PFI) -官民連携による 公共施設等の整備・運営-	40	5/27	3	70,000	
	会計検査指摘事例から学ぶ -公共工事の設計・積算・ 施工・契約の留意点-	40	1/28	2	46,000	
施工管理	土木施工管理	70	7/20	3	67,000	
	コンクリート構造物の 維持管理・補修	70	11/18	3	65,000	
	若手建設技術者のための 施工技術の基礎	60	5/13	3	70,000	
	仮設構造物の計画・ 設計・施工	40	10/26	5	80,000	
	土木技術のポイントA (計画・設計コース)	50	7/28	4	79,000	
	土木技術のポイントB (施工・監督・検査コース)	40	10/13	4	79,000	
	構造計算の基礎	70	5/27	3	70,000	
	コンクリート構造物の 生産性及び品質向上 -品質法、性能規定等の時代に適合する技術の修得-	40	9/2	3	70,000	
	盛土工の基本 -計画、施工から維持管理まで-	40	12/2	3	70,000	
	ICT施工のポイント	40	9/15	4	81,000	
	土質・地質	地質調査 -地盤に関わる諸問題解決の 知識と留意点について-	40	5/13	3	70,000
		土質設計計算 -構造物基礎設計の演習-	40	9/14	4	76,000
		やさしい土質力学の基礎	60	7/15	3	70,000
地質調査業務 計画と積算 -公共事業の品質向上に寄与する地質 調査計画の立案・積算を目指して-		40	7/6	2	46,000	
防災	災害発生直後における対応 -大規模災害の教訓-	40	11/25	3	70,000	
	地域の浸水対策 -ゲリラ豪雨対策など総合的な 雨水排水対策の推進-	40	5/19	4	76,000	
	土木構造物耐震技術	40	1/20	3	73,000	
	斜面安定対策 -設計・施工・復旧対策-	40	9/30	3	68,000	
	地すべり防止技術	40	5/19	4	84,000	
	タイムライン(防災行動計画)策定 -洪水浸水被害等の発生に備えて-	40	1/27	3	70,000	
	トンネル	トンネル工法(NATM)	40	10/5	5	91,000

研修のお問い合わせ先

一般財団法人 全国建設研修センター 研修局

〒187-8540 東京都小平市喜平町2-1-2

TEL(042)324-5315 FAX(042)322-5296

建設研修に関する最新情報はホームページにてご確認ください。

<http://www.jctc.jp/>

※ 網掛けしている研修は、令和2年度新規研修です。
研修時期・日数等は変更することがあります。

種目	試験区分	受検資格	申込受付期間	試験日	試験地	合格発表日
電気通信工事施工管理技術検定	1級 学科試験	学歴又は資格により所定の 実務経験を有する者。	5月7日(木)から 5月21日(木)まで	9月13日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 金沢・名古屋・大阪・広島・ 高松・福岡・熊本・那覇	10月15日(木)
	1級 実地試験	当年度学科試験合格者。 学科試験免除者。	5月7日(木)から 5月21日(木)まで	12月6日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・那覇	令和3年 3月3日(水)
	2級 学科試験 (前期試験)	受験年度中における年齢が 17歳以上の者。	3月4日(水)から 3月18日(水)まで	6月7日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・那覇	7月7日(火)
	2級 学科試験 (後期試験)	受験年度中における年齢が 17歳以上の者。	7月14日(火)から 7月28日(火)まで	11月15日(日)	札幌・釧路・青森・仙台・ 東京・新潟・金沢・静岡・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・鹿児島・那覇	令和3年 1月15日(金)
	2級 学科試験・ 実地試験	学歴又は資格により所定の 実務経験を有する者。 (学科試験免除者は、実地 試験を受検)	7月14日(火)から 7月28日(火)まで	11月15日(日)	札幌・釧路・青森・仙台・ 東京・新潟・金沢・静岡・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・鹿児島・那覇	令和3年 3月3日(水)
造園施工管理技術検定	1級 学科試験	学歴又は資格により所定の 実務経験を有する者。	5月7日(木)から 5月21日(木)まで	9月13日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・那覇	10月15日(木)
	1級 実地試験	当年度学科試験合格者。 学科試験免除者。	5月7日(木)から 5月21日(木)まで	12月6日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・那覇	令和3年 3月3日(水)
	2級 学科試験 (前期試験)	受験年度中における年齢が 17歳以上の者。	3月4日(水)から 3月18日(水)まで	6月7日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・那覇	7月7日(火)
	2級 学科試験 (後期試験)	受験年度中における年齢が 17歳以上の者。	7月14日(火)から 7月28日(火)まで	11月15日(日)	札幌・青森・仙台・宇都宮・ 東京・新潟・金沢・名古屋・ 大阪・広島・高松・福岡・ 鹿児島・那覇	令和3年 1月15日(金)
	2級 学科試験・ 実地試験	学歴又は資格により所定の 実務経験を有する者。 (学科試験免除者は、実地 試験を受検)	7月14日(火)から 7月28日(火)まで	11月15日(日)	札幌・青森・仙台・東京・ 新潟・金沢・名古屋・大阪・ 広島・高松・福岡・鹿児島・ 那覇	令和3年 3月3日(水)
土地 区画 整理 士 技術 検定	学科試験・実地試験	学歴又は資格により所定の 実務経験を有する者。 (学科試験免除者は、実地 試験を受検)	5月7日(木)から 5月21日(木)まで	9月13日(日)	東京・名古屋・大阪・福岡	12月11日(金)

お問い合わせ先

一般財団法人 全国建設研修センター

試験業務局 〒187-8540 東京都小平市喜平町 2-1-2
ホームページアドレス : <http://www.jctc.jp/>

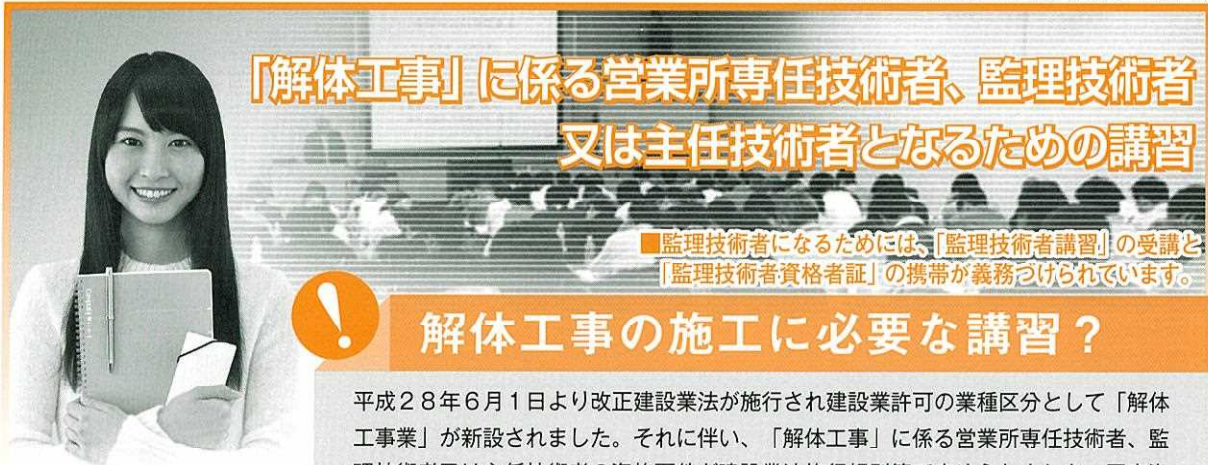
- 土木施工管理技術検定〈1・2級学科及び実地試験〉(土木試験課) ☎ 042(300)6860(代)
- 管工事施工管理技術検定〈1・2級学科及び実地試験〉(管工事試験課) ☎ 042(300)6855(代)
- 電気通信工事施工管理技術検定〈1・2級学科及び実地試験〉(電気通信工事試験課) ☎ 042(300)0205(代)
- 造園施工管理技術検定〈1・2級学科及び実地試験〉(造園試験課) ☎ 042(300)6866(代)
- 土地区画整理士技術検定〈学科及び実地試験〉(区画整理試験課) ☎ 042(300)6866(代)

令和2年度 技術検定試験のご案内

種目	試験区分	受験資格	申込受付期間	試験日	試験地	合格発表日
土木施工管理技術検定	1級 学科試験	学歴又は資格により所定の実務経験を有する者。	3月17日(火)から 3月31日(火)まで	7月5日(日)	札幌・釧路・青森・仙台・ 東京・新潟・名古屋・ 大阪・岡山・広島・高松・ 福岡・那覇	8月20日(木)
	1級 実地試験	当年度学科試験合格者。 学科試験免除者。	3月17日(火)から 3月31日(火)まで	10月4日(日)	札幌・釧路・青森・仙台・ 東京・新潟・名古屋・ 大阪・岡山・広島・高松・ 福岡・那覇	令和3年 1月15日(金)
	2級 学科試験 (前期試験) 〔種別:土木〕	受験年度中における年齢が 17歳以上の者。	3月4日(水)から 3月18日(水)まで	6月7日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・ 高松・福岡・那覇	7月7日(火)
	2級 学科試験 (後期試験) 〔種別:土木・ 鋼構造物塗装・ 薬液注入〕	受験年度中における年齢が 17歳以上の者。	7月7日(火)から 7月21日(火)まで	10月25日(日)	(種別:土木) 札幌・釧路・青森・仙台・ 秋田・東京・新潟・富山・ 静岡・名古屋・大阪・松江・ 岡山・広島・高松・高知・ 福岡・熊本・鹿児島・那覇 (種別:鋼構造物塗装・ 薬液注入) 札幌・東京・大阪・福岡	令和3年 1月15日(金)
	2級 学科試験・ 実地試験 〔種別:土木・ 鋼構造物塗装・ 薬液注入〕	学歴又は資格により所定の実務経験を有する者。 (学科試験免除者は、実地試験を受験)	7月7日(火)から 7月21日(火)まで	10月25日(日)	(種別:土木) 札幌・釧路・青森・仙台・ 秋田・東京・新潟・富山・ 静岡・名古屋・大阪・松江・ 岡山・広島・高松・高知・ 福岡・鹿児島・那覇 (種別:鋼構造物塗装・ 薬液注入) 札幌・東京・大阪・福岡	令和3年 2月3日(水)
管工事施工管理技術検定	1級 学科試験	学歴又は資格により所定の実務経験を有する者。	5月7日(木)から 5月21日(木)まで	9月13日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・那覇	10月15日(木)
	1級 実地試験	当年度学科試験合格者。 学科試験免除者。	5月7日(木)から 5月21日(木)まで	12月6日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・那覇	令和3年 3月3日(水)
	2級 学科試験 (前期試験)	受験年度中における年齢が 17歳以上の者。	3月4日(水)から 3月18日(水)まで	6月7日(日)	札幌・仙台・東京・新潟・ 名古屋・大阪・広島・高松・ 福岡・那覇	7月7日(火)
	2級 学科試験 (後期試験)	受験年度中における年齢が 17歳以上の者。	7月14日(火)から 7月28日(火)まで	11月15日(日)	札幌・青森・仙台・宇都宮・ 東京・新潟・金沢・名古屋・ 大阪・広島・高松・福岡・ 鹿児島・那覇	令和3年 1月15日(金)
	2級 学科試験・ 実地試験	学歴又は資格により所定の実務経験を有する者。 (学科試験免除者は、実地試験を受験)	7月14日(火)から 7月28日(火)まで	11月15日(日)	札幌・青森・仙台・東京・ 新潟・金沢・名古屋・大阪・ 広島・高松・福岡・鹿児島・ 那覇	令和3年 3月3日(水)

登録解体工事講習のご案内

国土交通大臣登録講習実施機関(登録番号第2号)



「解体工事」に係る営業所専任技術者、監理技術者 又は主任技術者となるための講習

■監理技術者になるためには、「監理技術者講習」の受講と「監理技術者資格者証」の携帯が義務づけられています。



解体工事の施工に必要な講習？

平成28年6月1日より改正建設業法が施行され建設業許可の業種区分として「解体工事業」が新設されました。それに伴い、「解体工事」に係る営業所専任技術者、監理技術者又は主任技術者の資格要件が建設業法施行規則等で定められました。国家資格者がその資格において、上記の技術者となるためには、「登録解体工事講習」の受講又は解体工事に係る実務経験が必要となります。



以下の国家資格者が対象です！

- ・平成27年度以前の土木施工管理技術検定試験〔1級又は2級(種別〈土木〉)〕、建築施工管理技術検定試験〔1級又は2級(種別〈建築〉又は〈躯体〉)〕に合格した方。
- ・技術士〔建設部門又は総合技術管理部門(建設)〕の2次試験に合格した方。

2020年度上半期「登録解体工事講習」地区別開催回数

講習地	4月	5月	6月	7月	8月	9月
札幌	1		1		1	
仙台	3		3			3
東京	3	1	3	1	1	3
新潟		1		1		1
名古屋	2	3	2	2	1	1
大阪	2	2	2	2	1	2
広島	3					3
高松			3			3
福岡	3		3			3
計	17	7	17	6	4	19

注1) 実施地区及び実施回数は変更する場合があります。
注2) 網掛け箇所はサテライト方式による実施を予定しています。



お申込みは 当センターホームページから！

ホームページで基本情報入力 → 講習の申込み → 受講票の受領

当センターホームページのインターネット申込フォームで基本情報の入力と、写真を添付してください。(別途後日PC・携帯メールでの送信も可)

申込フォームの指示に従って、申込受付を完了後、申込受付メールを送信いたします。選択した決済方法で受講料をお支払いください。

入金確認後、受講日の約1ヶ月前から随時受講票をメールで送信します。

第1希望日の1週間前までに受講票メールが届かない場合はご連絡ください。

講習の受講から講習修了証の受領まで

講習の受講

受講日に持参するもの
・受講票 ・えんぴつ ・消しゴム
テキストは講習会場で配布します。

修了試験

講義終了後「試験」を実施します。
試験は講義の理解度を把握するものです。

講習修了証の受領

試験終了後に講習会場で交付します。



問合せ先



一般財団法人
全国建設研修センター
事業推進室 解体工事講習係

ご質問等は電話で、お気軽にお問合わせください。

<http://www.jctc.jp/>
042(300)1743

〒187-8540 東京都小平市喜多町 2-1-2

2020年度

企業向け

出張講習

建設業に携わる
企業の方へ

建設工事の施工における 建設業法等の講習

知らなかった!! では
すまされない!

建設業法

法令遵守は企業の社会的責任!!

建設業法等の法令違反には
厳しい監督処分や罰則!!



当講習の特徴

1. 必要な講座のみ選択
時間や経費の節減
2. パワーポイントによるビジュアルな解説
ベテラン講師陣による
解りやすい説明と質疑応答

当講習の活用例

1. 社内研修として活用
2. 継続教育(CPD)として活用
3. 協力会社と一緒に研修会として活用

当講習についてのお願い

依頼先へ出向いての出張講習となります。
会議室、プレゼンテーション設備(パソコン、プロジェクター、
マイク等)は依頼者側でご用意してください。
※依頼先で会議室が無い場合には、ご相談ください。

講習料金

(講習料金にはテキスト代と消費税を含みます。)

講座内容に基づき、講義時間を3時間以上となるよう講座
選択してください。

講義時間	料金(消費税込)
3時間	8,000円/人 3時間以上30分毎に500円加算注

※受講人数について各講座25人未満の場合は、25人分の料金となります。
70人を超える場合の料金については、お問い合わせください。
※実施地区により、別途講師の諸経費等が必要となる場合があります。
※土日にて開催を希望される場合にもご相談ください。
注 6時間を超える場合は、2日間での実施となります。

【ご注意】

当出張講習が、CPDの認定プログラムに該当し単位が与えられるかどうかの詳細については、各CPD登録団体に直接お問い合わせください。なお、当研修センターは、CPDの登録は行っておりませんので、直接単位取得とはなりません。ご了承のうえ、お申込みしてください。

講習申込

講習の申込は、当センターまでお電話で
お問い合わせください。

問合せ先



一般財団法人

全国建設研修センター

事業推進室 出張講習係

ご質問等は電話で、お気軽にお問合わせください。

<http://www.jctc.jp/>
042(300)1743

〒187-8540 東京都小平市喜平町 2-1-2

監理技術者講習日程表 (2020年4月～9月)

受講地	会場名	4月	5月	6月	7月	8月	9月
札幌	北海道建設会館	3(金)・17(金) 22(水)	19(火)・22(金)	2(火)・12(金) 24(水)	2(木)・14(火)	12(水)	25(金)
函館	函館北洋ビル8階ホール		27(水)			20(木)	
旭川	ベルクラシック旭川	9(木)		19(金)			11(金)
帯広	道新ホール	15(水)		4(木)		19(水)	
青森	アップルパレス青森	22(水)		3(水)	16(木)		17(木)
八戸	ユートリー	10(金)		18(木)		21(金)	
盛岡	いわて県民情報交流センター(アイーナ8F)	15(水)	21(木)	11(木)	10(金)		16(水)
仙台	宮城県建設産業会館	9(木)・15(水) 21(火)	19(火)・28(木)	3(水)・12(金) 19(金)	2(木)・14(火)	12(水)・18(火)	8(火)・18(金)
秋田	秋田県J Aビル	17(金)	27(水)	18(木)	16(木)		11(金)
山形	山形県建設会館	22(水)		4(木)		19(水)	
福島	福島県建設センター	3(金)		24(水)	15(水)		
いわき	いわき建設会館	15(水)					10(木)
郡山	ビックパレットふくしま	24(金)		26(金)			
水戸	茨城県建設技術研修センター	9(木)		10(水)	10(金)	19(水)	10(木)
宇都宮	コンセーレ	22(水)	19(火)	23(火)	22(水)		16(水)
前橋	前橋問屋センター会館 ベシシア文化ホール(群馬県民会館)				2(木)		16(水)
さいたま	埼玉建産連研修センター(建産連会館)	9(木)・21(火)	20(水)・28(木)	11(木)・16(火)	10(金)・16(木)	12(水)・20(木)	9(水)・18(金)
千葉	ホテルプラザ菜の花	10(金)・21(火)	14(木)・26(火)	11(木)	10(金)・22(水)	19(水)	15(火)
柏	柏商工会議所会館	9(木)	21(木)	3(水)			10(木)
市川	山崎製パン企業年金基金会館	3(金)	22(金)	16(火)		18(火)	
東京	アクセス渋谷フォーラム	10(金)・17(金) 23(木)・28(火)	19(火)・27(水)	3(水)・12(金) 26(金)	8(水)・10(金) 22(水)	12(水)	9(水)・18(金) 24(木)
	フクラシア東京ステーション	21(火)	26(火)	23(火)	21(火)	18(火)	29(火)
	CIVI研修センター秋葉原 (相鉄万世橋ビル2階)	9(木)・16(木) 24(金)	20(水)・22(金)	11(木)・17(水) 19(金)	15(水)・17(金)	19(水)	11(金)・16(水)
小平	全国建設研修センター 研修会館	2(木)・9(木) 28(火)		3(水)・23(火)	1(水)	12(水)	25(金)
横浜	関内新井ホール	3(金)・10(金) 24(金)・28(火)	20(水)・28(木)	2(火)・16(火) 23(火)	1(水)・17(金) 21(火)	19(水)・27(木)	1(火)・15(火)
相模原	プロミティふちのべ	9(木)	20(水)	19(金)		19(水)	
新潟	朱鷺メッセ	28(火)	22(金)	9(火)	15(水)	21(金)	2(水)
長岡	ハイブ長岡	9(木)					16(水)
富山	ボルファートとやま	22(水)	29(金)		8(水)		25(金)
金沢	石川県地場産業振興センター	15(水)	27(水)	18(木)	9(木)		11(金)
福井	福井商工会議所	24(金)	29(金)		22(水)		15(火)
甲府	かいてらす	15(水)			16(木)		
長野	長野バスターミナル会館	8(水)	20(水)		15(水)		18(金)
松本	松筑建設会館	23(木)		10(水)		20(木)	
岐阜	長良川国際会議場	16(木)	21(木)			18(火)	
静岡	静岡労政会館	21(火)	20(水)	9(火)	14(火)		
三島	三島商工会議所	3(金)		2(火)			11(金)
浜松	サーラシティ浜松	17(金)	21(木)		2(木)		
名古屋	T K P 名古屋駅前 カンファレンスセンター	3(金)・9(木) 15(水)・17(金) 22(水)	20(水)・22(金) 29(金)	4(木)・10(水) 19(金)・25(木)	10(金)	12(水)・21(金)	24(木)
	アクセス名古屋駅前フォーラム	8(水)	27(水)	17(水)	15(水)	19(水)	9(水)
津	メッセウイングみえ	7(火)	26(火)	12(金)	8(水)		
大津	ピアザ淡海(滋賀県立県民交流センター)		27(水)				
京都	T K P ガーデンシティ京都	17(金)	21(木)		22(水)		16(水)
大阪	CIVI北梅田研修センター	3(金)・9(木) 23(木)	19(火)・22(金) 27(水)	10(水)・18(木)	7(火)・10(金)	12(水)	9(水)・25(金)
神戸	三宮研修センター	22(水)	29(金)		17(金)	20(木)	
奈良	アクティ奈良	22(水)					
松江	松江テルサ	24(金)	20(水)				
岡山	岡山建設会館	10(金)		10(水)			10(木)
広島	J Aビル	15(水)	20(水)	26(金)		12(水)	
山口	山口商工会議所	28(火)	29(金)	25(木)			
高松	サン・イレブン高松	22(水)			2(木)		
松山	松山市総合コミュニティセンター	8(水)	20(水)	26(金)			
福岡	福岡商工会議所	8(水)・28(火)			9(木)	19(水)	9(水)・25(金)
北九州	毎日西部会館		20(水)	17(水)			
長崎	長崎県漁協会館	15(水)		3(水)			
熊本	T K P ガーデンシティ熊本	24(金)	27(水)		22(水)		
大分	大分商工会議所		22(金)			21(金)	
鹿児島	鹿児島県市町村自治会館	3(金)		25(木)	15(水)		
浦添	結の街	15(水)					

注)会場・受講日は追加及び変更する場合があります。最新の情報は当センターホームページで確認するか、当センター講習部にお問い合わせください。

監理技術者講習のご案内



信用と実績のある 当センターの「監理技術者講習」の特徴

- 現場経験豊富な講師が最新の情報を直接講義する対面講習です。
- 建設業法、品確法及び建設工事における安全管理、環境保全
新技術動向を重点的にまとめたテキスト(毎年更新)。
- 建設関係の最新の情報を提供する補足テキスト(3ヶ月毎に更新)。

お申込み等詳細はホームページをご覧ください。
今すぐ <http://www.jctc.jp/> へアクセス!!

「講習修了履歴」と「資格者証」

現場の監理技術者になるには『監理技術者講習』の受講と『監理技術者資格者証』の両方が必要です。

建設業法の一部改正により、公共工事だけでなく、「民間の重要な建設工事(個人住宅を除く殆どの建設工事が対象)」において専任で配置される監理技術者は、監理技術者講習を受講することが義務付けられています。

国土交通大臣登録
講習実施機関

一般財団法人 全国建設研修センター
『監理技術者講習』の受講
国土交通大臣登録講習実施機関(登録番号第1号)

監理技術者講習
修了履歴(シール化)交付
受講日から5年間有効

『講習修了履歴』
『資格者証』
の両方取得

工事現場の
「監理技術者」
になることができます。

監理技術者講習テキスト

「監理技術者必携 令和2年版」の内容

- 第1章 建設業の現状と監理技術者
- 第2章 建設工事における技術者制度及び法律制度
- 第3章 施工計画と施工管理
- 第4章 建設工事における安全衛生管理
- 第5章 建設工事における環境保全
- 第6章 建設技術の動向



【お申込み・お問合せ先】

一般財団法人 全国建設研修センター
事業推進室 講習部

〒187-8540 東京都小平市喜平町2-1-2
TEL 042-300-1741 FAX 042-324-0321

国づくりと研修 KUNIZUKURI TO KENSHU

令和2年3月30日発行©

編集 『国づくりと研修』編集小委員会
東京都小平市喜平町2-1-2
〒187-8540 TEL042(300)2488
FAX042(327)0925

発行 一般財団法人全国建設研修センター
東京都小平市喜平町2-1-2
〒187-8540 TEL042(321)1634

印刷 図書印刷株式会社

編集後記

●人口減少・少子高齢化に対応した持続可能な都市づくりに向け、今回の特集では、「歩きたくなるまちなか」をキーワードとして、歩行者にひらくストリートに焦点を当てた。企画にあたっては、特集執筆者の出口先生と三浦先生が編著に名を連ねる『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—』(学芸出版社)から、ストリートの利活用の現状や課題について多くのヒントを得た。(t)

●今号の取材で伺った鹿児島市は、桜島の眺望を基準に高さ制限を設け、維新のまちの景観を守り育て、メイン通りを中心に無電柱化も進んでいました。さらに、路面電車の軌道部には天然芝を敷いてヒートアイランド現象の緩和とともに緑化による潤いを与えるなど、良質な都市景観の形成に力を入れていることがわかりました。再開発も含め今後の鹿児島市が楽しみです。(山)

研修カレンダー 2020年度

時期	期間	日数	研修名
4月	調整中	4	コンパクトシティ
	調整中	3	建築施工マネジメント
	調整中	3	舗装技術
5月	11~15日	5	都市計画Ⅰ
	13~15日	3	地質調査
	13~15日	3	若手建設技術者のための施工技術の基礎
	13~22日	10	用地基礎
	18~22日	5	災害復旧実務
	19~22日	4	地すべり防止技術
	19~22日	4	地域の浸水対策
	26~29日	4	街路
	26~29日	4	建築設備工事監理
	27~29日	3	官民連携(PPP/PFI)
27~29日	3	構造計算の基礎	
6月	1~5日	5	土木工事積算
	1~5日	5	砂防等計画設計
	8~12日	5	建築基準法(建築物の監視)
	9~12日	4	都市再開発
	16~19日	4	建築確認実務Ⅰ
	17~19日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第1回
	17~19日	3	総合評価方式の活用
	17~19日	3	道路整備施策
	22~24日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第2回
	22~26日	5	土木工事監督者
	23~26日	4	建築工事のポイント
	23~26日	4	開発許可Ⅰ
	24~26日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第3回
	29~7月1日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第4回
	29~7月3日	5	河川構造物設計
7月	1~3日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第5回
	1~3日	3	交通安全事業(市町村道)
	1~3日	3	不動産鑑定・地価調査
	1~3日	3	女性技術者による建築計画
	6~7日	2	地質調査業務 計画と積算
	6~8日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第6回
	6~10日	5	宅地造成技術講習
	6~10日	5	用地事務(建物・営業・その他補償)
	8~10日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第7回
	8~10日	3	PC橋の設計・施工
	13~15日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第8回
	13~17日	5	区画整理
	13~17日	5	建築工事監理Ⅰ
	15~17日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第9回
	15~17日	3	やさしい土質力学の基礎
	20~22日	3	土木施工管理
	20~22日	3	空き家対策
	20~22日	3	用地交渉のポイント・演習
27~31日	5	景観まちづくり	
28~31日	4	土木技術のポイントA	
28~31日	4	道路設計演習	
8月	17~21日	5	建築S構造
	17~21日	5	河川整備計画・事業評価
	19~21日	3	道路構造物設計演習
	24~28日	5	道路管理
	25~28日	4	品質確保と検査
	26~28日	3	用地職員のための法律実務
27~9月4日	9	橋梁設計	
31~9月4日	5	公園・都市緑化	
9月	2~4日	3	コンクリート構造物の生産性及び品質向上
	2~4日	3	建築設備(機械)改修
	8~11日	4	開発許可Ⅱ
	9~11日	3	公共工事契約実務
	9~11日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第10回
	14~16日	3	土砂災害対策
14~17日	4	土質設計計算	

時期	期間	日数	研修名
9月	15~18日	4	ICT施工のポイント
	16~18日	3	建築リニューアル
	16~18日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第11回
	23~25日	3	ダム管理主任技術者(実技)研修 第12回
	24~25日	2	BIM
	28~10月2日	5	建築工事監理Ⅱ
	29~10月2日	4	下水道
	30~10月2日	3	道路管理者のための橋梁維持補修
30~10月2日	3	斜面安定対策	
10月	5~9日	5	トンネル工法(NATM)
	5~9日	5	公共建築工事積算
	6~9日	4	市町村道
	13~16日	4	土木技術のポイントB
	13~16日	4	行政職員に必須の法的素養
	13~16日	4	建築確認実務Ⅱ
	21~23日	3	建築物の環境・省エネルギー
	21~23日	3	アセットマネジメント
21~23日	3	開発許可専門	
26~30日	5	仮設構造物の計画・設計・施工	
26~30日	5	建築設備(衛生)	
11月	4~6日	3	海岸技術の実務
	4~6日	3	公共建築設備工事積算(機械)
	9~13日	5	ダム管理
	9~13日	5	建築設備(電気)
	9~13日	5	用地事務(土地)
	10~13日	4	交通まちづくり
	16~20日	5	都市計画Ⅱ
	18~20日	3	コンクリート構造物の維持管理・補修
	18~20日	3	担い手3法と発注事務
	24~26日	3	木造建築物の設計・施工のポイント
	25~27日	3	災害発災直後における対応
	25~27日	3	PC橋の維持管理
30~12月4日	5	道路計画・設計	
30~12月4日	5	建築設計	
12月	2~4日	3	ダム操作実技訓練 第1回
	2~4日	3	盛土工の基本
	7~11日	5	ダム管理主任技術者(学科)研修
	9~11日	3	ダム操作実技訓練 第2回
	16~18日	3	ダム操作実技訓練 第3回
1月	12~15日	4	建築物の維持・保全
	13~15日	3	ダム操作実技訓練 第4回
	19~22日	4	住民参加によるまちづくり
	20~22日	3	鋼橋設計・施工
	20~22日	3	土木構造物耐震技術
	20~22日	3	ダム操作実技訓練 第5回
	25~27日	3	ダム操作実技訓練 第6回
	27~29日	3	タイムライン(防災行動計画)策定
28~29日	2	会計検査指摘事例から学ぶ	
2月	3~5日	3	ダム操作実技訓練 第7回
	8~10日	3	ダム操作実技訓練 第8回
	17~19日	3	ダム操作実技訓練 第9回
24~26日	3	ダム操作実技訓練 第10回	

※研修時期・日数は変更することがあります。

※研修実施計画についてはホームページでご確認ください。

一般財団法人 全国建設研修センター 研修局

〒187-8540 東京都小平市喜平町2-1-2
 TEL. 042 (324) 5315 FAX. 042 (322) 5296
<http://www.jctc.jp/>

※以下の市町村振興協会等では、当センター研修受講経費等に対する各道県内市町村への助成制度が設けられています。

(北海道・青森県・岩手県・栃木県・群馬県・神奈川県・新潟県・富山県・山梨県・岐阜県・静岡県・奈良県・和歌山県・岡山県・山口県・徳島県・高知県・熊本県・大分県・宮崎県)

◎詳細は、各道県市町村振興協会・こうち人づくり広域連合にお問い合わせください。