

都市計画論文

■ 2025年11月16日(日) 13:40～15:00 ■ 会場⑦(教室棟302)

講演番号[83-86]

司会:堀 裕典(岡山大学大学院)

13:40～14:00

[83]

米国オレゴン州ポートランド市における複数の道路の広場化プロセスと実態に関する研究
- COVID-19感染拡大を契機とした Public Street Plaza Programの展開を事例として -

○奥村 真妃¹、野原 卓¹、矢吹 剣一¹、森田 彩日¹、松行 美帆子¹ (1. 横浜国立大学大学院)

14:00～14:20

[84]

周知・協議・事後確認の過程にみる屋内広告物の景観誘導の特徴

○竹田 結衣¹、栗山 尚子²、高木 悠里³、松本 邦彦⁴ (1. 独立行政法人都市再生機構、2. 神戸大学大学院工学研究科、3. 大阪公立大学大学院工学研究科、4. 金沢大学理工研究域)

14:20～14:40

[85]

非営利団体主体の高架再生事業が市・BID等による高架隣接地区の空間計画に与える影響
- カナダ・トロント市のBentwayを対象として -

○古川 翔¹、黒瀬 武史² (1. 株式会社三菱地所設計、2. 九州大学大学院)

14:40～15:00

[86]

COVID-19感染拡大を契機としたアジャイル型都市空間マネジメント手法の展開に関する研究
米国・ニューヨーク市の屋外ダイニングプログラムを事例として

○森田 彩日¹、矢吹 剣一¹、野原 卓¹、奥村 真妃¹ (1. 横浜国立大学大学院)

米国オレゴン州ポートランド市における複数の道路の広場化プロセスと実態に関する研究

- COVID-19 感染拡大を契機とした Public Street Plaza Program の展開を事例として -

A study on the process and actual conditions of converting multiple streets into plazas in Portland, Oregon, U.S.

- A case study of the Public Street Plaza Program initiated in response to the COVID-19 pandemic -

奥村 真妃*・野原 卓**・矢吹 剣一**・森田 彩日*・松行 美帆子**
Maki Okumura*, Taku Nohara**, Ken-ichi Yabuki**, Ayaka Morita*, Mihoko Matsuyuki**

This study examines Portland's Public Street Plaza Program (PSPP), focusing on the factors and spatial realities behind the rapid conversion of streets into plazas during the pandemic. Through literature review and field research, the study identified key factors: (1) pilot programs for assessing plaza suitability, (2) reversibility allowing roads to return to vehicle use, (3) easy-to-install and remove furniture, (4) a bottom-up process initiated by local residents and businesses, and (5) a clear division of roles between PBOT and local stakeholders. The plazas function as community hubs, but challenges remain in balancing public and commercial use, requiring ongoing efforts to address these issues.

Keywords: Road Space Utilization, Plaza, Public Space, Portland, Covid-19

道路空間利活用, プラザ, 公共空間, ポートランド, 新型コロナウイルス感染症

1. 研究の枠組み

1-1 研究の背景と目的

近年、屋外で人々が集まることの価値が再評価され、道路空間を含む都市の公共空間の活用を見直す動きが進んでいる。特に 2020 年以降、世界的な COVID-19 のパンデミックが人々の生活や働き方、交流のあり方に大きな変化をもたらし、屋外空間や公共空間への社会的ニーズが急速に顕在化した。同時に、こうした動きが自動車の移動を優先してきた都市構造から人々の活動を中心に据えた空間づくりへの転換も促し、各地で道路空間の新たな利活用に向けた取り組みが加速してきている。

米国オレゴン州ポートランド市では、パンデミックを契機に 2020 年に導入された飲食業や小売業を支援するための一時的プログラム「Healthy Business Permit Program (以降 HBPP と表記)」を通じて、道路空間のビジネスやコミュニティの場としての活用が進められたのち、2022 年にはそれを発展させる形で「Public Street Plaza Program (以降 PSPP と表記)」の長期的運用が決定され、2025 年 4 月現在、プログラムに登録されているプラザは 20 か所にのぼる。通常、車道空間の歩行者空間化には制度的調整や物理的改修を伴い長期的な計画が必要とされるが、複数の道路空間を短期間の間に歩行者専用広場へと転換した事例は世界的にも珍しく、その実現の要因やプラザ^{※1)}の実態を明らかにすることは、日本の道路空間活用を考える上でも示唆を得られる可能性がある。

本研究では、ポートランド市の PSPP に焦点を当て、パンデミックを契機としたプログラムの策定プロセスや仕組み、および整備されたプラザの実態を分析することで、短期間のうちに複数の道路のプラザ化が実現した要因とその実態を明らかにすることを目的とする。

1-2 既往研究と本研究の位置づけ

米国の道路空間利活用プログラムに関する先行研究として、三浦ら(2016)¹⁾はニューヨーク市のプラザプログラムを対象に、①制度化に至るまでの変遷、②制度の運用方法およびプラザの空間的特徴、③マネジメントの実態について調査し、プラザプログラムが短期間で普及した要因や、従来の街路利活用のマネジメントと比較した際の利点を明らかにしている。また、中島(2014)²⁾もニューヨーク市のブロードウェイ地区を事例に、低所得者層居住地域におけるプラザの整備と運営の実態を整理している。さらに、遠藤(2016)³⁾はサンフランシスコのパークレットとプラザを対象に、道路空間の一部を人々の滞留・交流の場として活用する際の課題や留意点を考察している。また、ポートランド市の道路空間に関する研究としては、近藤ら(2022)⁴⁾が Neighborhood Greenway を対象に、生活道路の空間再編が交通静穏化や身体活動に与える影響を明らかにしているほか、花井ら(2011)⁵⁾はグリーンストリートを対象に政策や実態の分析を行っている。これらの研究はいずれも平時の計画的な転用を対象としており、COVID-19 のような突発的な社会危機を契機に制度化された事例とは異なる。

一方、COVID-19 と関連した研究として、十亀ら(2024)⁶⁾はワシントン D.C. のストリートリープログラムを調査し、COVID-19 感染拡大前後における道路空間プログラムの変化を分析している。しかし、同プログラムは道路断面の一部分を活用するものであり、車道を含む道路断面全体を広場空間として再配分するポートランド市の事例とは異なる。

したがって、パンデミック以降のポートランド市における道路全体のプラザ化や、PPSP のような一時的施策から長期プログラムへの移行を扱う点に本研究の新規性がある。

*学生会員・横浜国立大学大学院都市イノベーション学府建築都市文化専攻(Yokohama National University)

**正会員・横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院(Yokohama National University)

1-3 研究対象の概要

本研究ではポートランド市の車道空間を歩行者空間（プラザ）へと転換するプログラムである「Public Street Plaza Program (PSPP)」を研究対象とする。本プログラムは、2020 年のパンデミックを契機に開始された一時的プログラム（HBPP）から派生したものであり、2022 年にはその長期的な継続が決定された。2025 年 4 月現在、PSPP に位置付けられたプラザは 20 か所存在する。



図-1 PSPP により創出されたプラザ（筆者撮影）



図-2 PSPP により創出されたプラザ（筆者撮影）

1-4 研究方法および論文の構成

本研究では、ポートランド市交通局（PBOT）が公開するプラザ関連のレポートの分析およびPBOT プラザチームへのメールインタビューを通じて、一時的なプログラムから長期プログラムへと発展した経緯とその制度的枠組みを明らかにする。また、2024 年 9 月にその時点で登録されていた 18 か所のプラザ全てについて現地調査を実施した結果^{注2)}から、登録されているプラザの実態を把握する。

論文の構成としては、2 章で主に文献調査によってプログラムの成立と展開プロセスを整理し、プログラムの経緯を明らかにする。3 章ではPBOT へのメールインタビューの結果をもとに、現在のプログラムの申請手続きや維持管

理の仕組みについてまとめる。4 章では 18 か所のプラザに関する現地調査の分析も加えて各プラザの動向を分析することで、登録されたプラザの実態を明らかにする。その後、5 章で結論を述べる。

2. Public Street Plaza Program (PSPP) の成立と展開

2-1 パンデミック以前の道路空間活用の展開

PSPP の変遷を図-3 に示す。2000 年代に入ったころから公共空間の活用が注目されるようになり、2010 年代には道路空間の市民主導の活用を促進する「Portland in the Streets」と呼ばれるプログラムが開始された。これにより、道路を一時的に閉鎖して子どもたちが遊べるスペースを創出する Play Streets Program や、住民が道路空間活用プロジェクトを実施するための資金提供を行うコミュニティ助成金制度などが導入された⁷⁾。2017 年には、ポートランド市議会において「Livable Streets Strategy」が採択され、これまでの取り組みを体系化し、道路空間の活用に関する戦略が都市政策として明文化された⁸⁾。この戦略は、道路におけるプレイスメイキングとコミュニティ利用を奨励するものであり、後のPSPPの基盤となった。しかし、COVID-19以前にPBOTが許可した全面的な道路封鎖はわずか2か所にとどまり、活用が広範に進んでいたとは言い難い状況であった^{注3)}。

2-2 パンデミック対応としての道路空間活用

2020 年に COVID-19 のパンデミックが起ると、その対応として PBOT は「Safe Streets Initiative」を開始した。これは、都市の道路に一時的な変更を加えることで、人々が徒歩や自転車で移動したり、ビジネスを行ったりする際により安全な空間を提供することを目的とするプログラムの総称である。主な施策は表-1 に示す 3 つである⁹⁾。

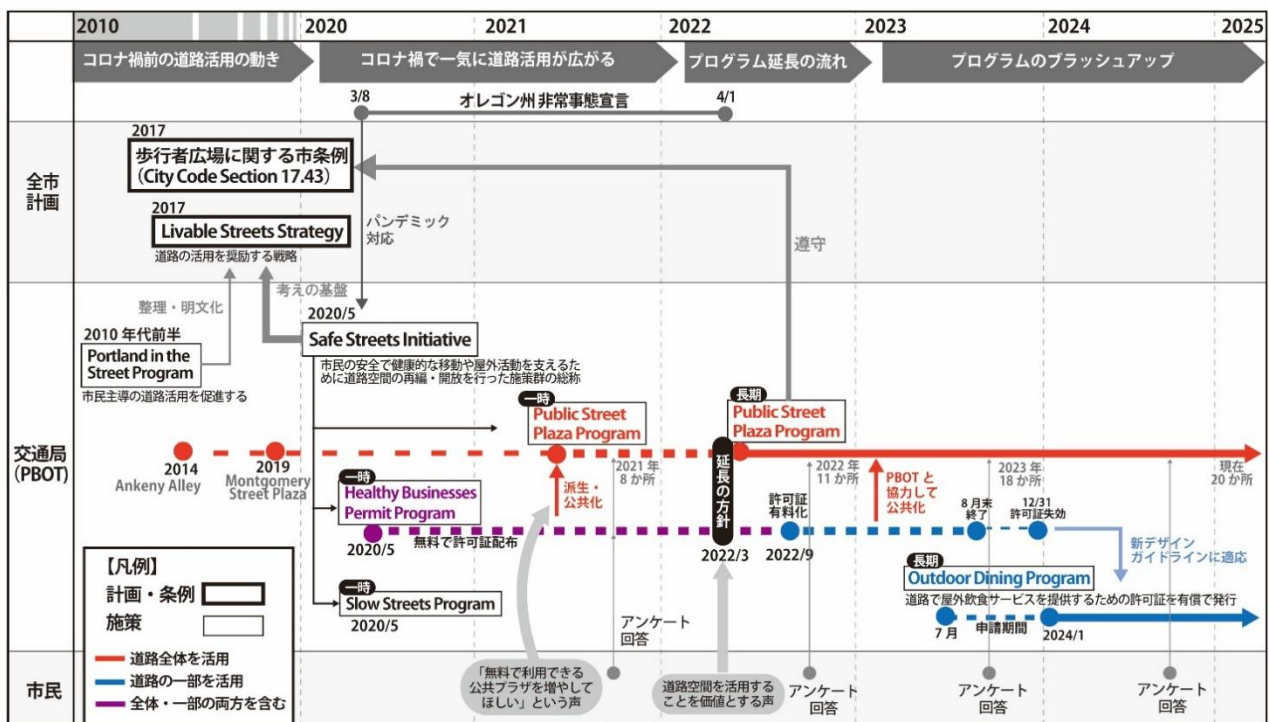


図-3 プログラムの変遷（参考文献 7), 8), 9), 10), 11), 12) を元に筆者作成）

表-1 Safe Street Initiative の3つの施策

	①Healthy Businesses Permit Program	②Public Street Plaza Program	③Slow Streets Program
制度目的	飲食店や小売店が屋外スペースを活用して営業を拡大できるよう支援する	特定の道路空間を公共広場として再利用し、コミュニティ活動やビジネスの場として提供する	特定の住宅街の道路で車両の通行量と速度を減少させ、安全に移動できる環境を提供する
具体的な施策	飲食店や小売店の屋外営業を許可	道路空間を歩行者広場化	バリケードや標識で自動車通行を制限
その後の動き	恒久プログラム「Outdoor Dining Program」として引き続き屋外営業をサポート	プログラムの継続決定、プラザの恒久化を目指す長期プログラムへ(2022)	恒久的な交通緩和策への移行が進められつつも効果や安全性の課題から見直しが進む

①Healthy Businesses Permit Program(HBPP)(2020/5~2023/9)は、飲食業や小売業を支援するために開始されたプログラムであり、事業者が歩道や道路の一部を飲食、小売、簡易衛生設備、商品展示などに使用できる許可証を発行した¹⁰⁾。当初申請は無料であったが、道路上の商業スペースを区切る設備の提供はなく、その維持管理も含めてすべて地元事業者に任せられた。また、複数の事業者間で合意形成ができれば、一般車道と歩道を含む道路全体を閉鎖し、一時的な広場として利用することも可能であり、そのような広場は「Healthy Business Plaza」と呼ばれた。このプログラムにより合計 1050 件以上の許可証が発行され、屋外公共スペースの重要性が広く認識されるようになった。PBOT が実施したアンケート調査では、回答者の 80%以上が「このプログラムは事業者だけでなく地域にも利益をもたらした」と回答している¹¹⁾。

②Public Street Plaza Program(PSPP)は、地域住民の「無料で利用できる公共のプラザを増やしてほしい」という要望に応え、HBPP から派生する形で 2021 年に開始されたプログラムである¹²⁾。PBOT が特定の通りを閉鎖・整備し、地域団体や地元企業と連携しながら、イベントやマーケットなどを開催できるプラザを創出し、2021 年度には 8 箇所のプラザが生まれた。

このような道路空間をコミュニティ活動やビジネスの場として活用することに対する市民の肯定的な評価を踏まえ、2022 年 3 月に PBOT は、HBPP および PSPP を延長し長期プログラムへ移行する方針を決定した¹²⁾。

③ Slow Streets Program(2020/5~) は、「Neighborhood Greenway」と呼ばれる既存の低交通量道路を主に地元住民の利用の通行に限定し、交通規制標識を設置して通り抜け交通を制限することで、歩行者や自転車利用者が安全に移動できる空間への再編を図ったものである。住民からの好意的な反応を受け、一部の区間では当初の簡易設備が恒久的な交通規制装置へと置き換えられている¹³⁾。

2-3 長期プログラム決定後の展開

PSPP および HBPP の延長決定に伴い、HBPP は 2023 年 8 月末終了し、新たに「Outdoor Dining Program」の運用が開始された。このプログラムでは、道路で屋外飲食サービスを提供するための許可証が有償で発行されることになった。Outdoor Dining Program の許可証には、サイドウォークカフェ、季節限定ストリートシート、プラットフォーム付きストリートシート、プラットフォーム・屋根付きストリートシートの 4 種類があり、美観や安全性といった地域の懸念

に対応するため、それぞれの設計ガイドラインが策定された¹⁴⁾。また、公共の通行空間である道路が実質的に特定の事業者によって占有され、他の市民の自由な通行が妨げられることへの懸念から、HBPP のもとで許可されていた道路全体の閉鎖 (Healthy Business Plaza) は認められなくなったため、既存の Healthy Business Plaza を運営していた事業者は、完全封鎖をやめ Outdoor Dining Program に適応するか、PBOT と協力して通りを PSPP に位置づけられたプラザに移行し公共化するかの選択を迫られた。

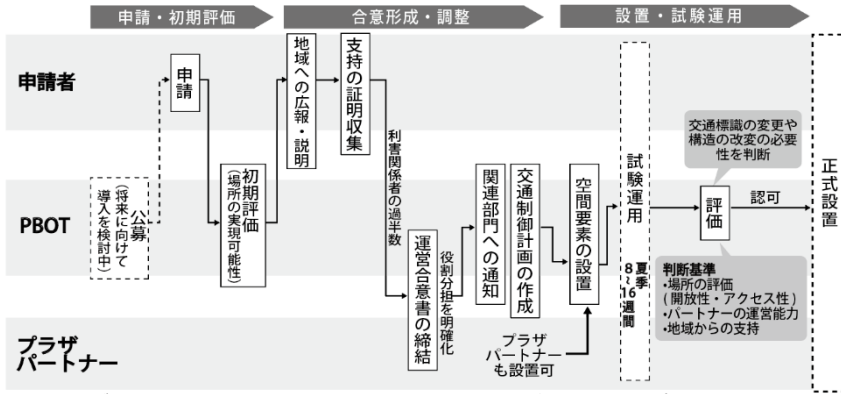
PSPP においても、延長決定を受けて 2022 年に長期プログラムとして開始され、現在も PBOT によるプログラムのアップデートが継続されている。現時点では完全に恒久化されたプラザは存在しないが、PBOT は恒久的なプラザの創出を視野に入れ¹⁵⁾、デザインツールキットの開発と試験導入を進めている。制度設計においては市民・パートナー団体との協働も重視されており、PBOT は毎年、市民アンケート (2024 年度には 1357 件の回答)¹⁵⁾や全プラザを対象としたアクティビティカウント調査 (滞在者数や活動内容を観測) を実施しているほか、地域団体や事業者との定期的な会合も行われている。このように、PSPP は段階的な制度更新と市民参加型のプロセスを経ながら、パイロットプログラムから恒久的な都市空間政策へと展開しつつある。

3. Public Street Plaza Program (PSPP) の制度的枠組み

3-1 プラザ登録のプロセス

第 2 章で述べたプロセスを経て PSPP はプラザの恒久化を目指す長期プログラムとして確立された。本節では、PBOT へのメールインタビューの結果をもとに、現在の制度設計と運用の実態について整理する。

プラザ化のプロセスは、地元事業者や地域団体などからの申請によりはじまる(図-4)。市が申請を受けると、まず PBOT の技術部門が現地の設置可能性について事前評価を行う。次に、申請者は地域住民へのアウトリーチ活動を行い、隣接する利害関係者 (不動産所有者やテナントなど) から過半数の支持が求められる。これらが確認されると、PBOT はプラザパートナー¹⁶⁾と「運営合意書 (Stewardship Agreement)」を締結し、それぞれの役割と責任を明文化する。その後、PBOT は市の関連部門 (駐車、消防など) に設置予定を通知し、交通制御計画を作成する。そして、PBOT が必要な交通規制機器やベンチ・プランター等の設置を行う。プラザパートナーが家具や装飾の一部を提供することも可能である。設置後は、通常 5 月~10 月の夏季に 8~16 週間の試験運用期間 (パイロットフェーズ) が設けられる。この間、PBOT は現地の交通状況、利用状況、プラザパートナーの運営能力、地域からの支持、設計上の課題の有無などを評価し、必要に応じて標識の調整や構造変更を検討する。試験運用後にはフィードバックを含む総合評価が行われ、最終的にプログラムに正式登録するかどうか判断される。正式登録後も、PBOT は現場観察や年次調査、プラザパートナー・市民からのフィードバックをも



※図はモデル手順を示している。現状のPSPPは初期段階であり、実際は柔軟な運用が行われている。

図-4 プラザ設置までのフロー (PBOT へのメールインタビューを元に筆者作成)

とに①交通管理、②公共空間としての利用状況、③維持管理の適切性、④イベントやプログラムの実施状況、⑤パートナーの運営能力、⑥地域の支持の観点でプラザの継続可否を評価している。これらの指標において継続的な問題が確認され、関係者との協働によっても解決が困難な場合、プラザの撤去も検討される。

以上のように、プラザは試験運用期間を経て正式登録され、その後も状況に応じて車両通行空間へ復帰可能な可逆性を有している。こうした制度的な柔軟性が、プログラムの広範な展開を支える要因の一つであると推察される。

3-2 登録後の維持管理の仕組み

PSPP は PBOT を主体としながら、プラザパートナーと呼ばれる沿道事業者や地域団体との協働によって運営されており、官民連携による、維持管理体制における柔軟な役割分担が特徴的である。具体的な役割分担としては、PBOT は交通規制機器の設置・維持管理や公共用座席等の基盤設備の提供・維持を行い^{注6)}、プラザパートナーはイベントやプログラムの実施を主導または支援するほか、必要に応じて追加の家具や装飾の提供も行う。沿道事業者は、自店前の屋外飲食エリアの管理や、イベントへの協力を担う¹⁰⁾。清掃、ゴミ管理、道路ペイント、植栽の維持管理は共同の役割として担っている。

4. PSPP のプラザの整備実態

2024 年 9 月時点で PSPP に登録されている 18 か所のプラザを対象に悉皆調査を行い、PBOT の公開資料と併せて、各プラザの基本情報を整理した (表-3)。

4-1 プラザの成立過程と管理主体

PSPP に登録されているプラザは、車道空間を全面的に封鎖したもの (13 か所) に加え、右折レーンを封鎖したもの (2 か所)、裏路地を活用したもの (1 か所)、既存の都市施設としての広場を制度に取り込んだもの (2 か所) があり、車道を全面的に封鎖したものが多かった。また、車道封鎖型のうち複数街区にまたがる事例も 1 つ確認された。

それぞれのプラザの成立経緯^{注7)}も様々あり、筆者による分類の結果、以下の 4 類型に整理できた。①既存の都市施設としての広場を制度化して登録したプラザ (表中 A : 2 か所)、②パンデミック以前に実施されていた道路空間活用を

表-2 主体間の役割分担
(参考資料 16) を元に作成)

主体	役割
PBOT	・交通規制機器の設置と維持管理 ・公共用ベンチ等の基盤設備の提供と維持
パートナー	・イベント、音楽、アートなどのプログラム主導または支援 ・オプション:追加家具や設備の提供
事業者	・自店前の屋外飲食エリアの管理 ・パートナー主催のプログラムへの協力

制度化して正式登録したプラザ (表中 B : 2 か所)、③Healthy Business Permit Program (HBPP) を契機として展開されたプラザ (表中 C : 5 か所)、④PSPP によって新たに創出されたプラザ (表中 D : 8 か所) である。PSPP によって新たに創出されたプラザが最も多い一方で、PSPP は単にプラザの新設を促す制度にとどまらず、既存施設や過去の取組も地域の実情に応じて制度に取り込んでいる点が特徴である。一方、分類 A のように制度上は登録されているものの、什器の設置や空間整備が進んでいない事例もあり、プラザごとに活用には差が見られた。

また、プラザの管理体制は、PBOT と沿道の住民組織や事業者などとのパートナーシップに基づいて構築されている。パートナーの属性をみると、Neighborhood Association (NA)^{注8)}が 4 か所、Business Association (BA) が 5 か所、沿道の個別店舗や住民が担うケースが 5 か所、非営利団体や教育機関などその他の団体によるものが 2 か所確認されており、管理主体の構成も多様であることがわかった。

4-2 プラザの立地動向

次にプラザの立地としては、18 か所中 7 か所がウィラメット川西側のダウントウン (6 か所) 及びパール地区 (1 か所)

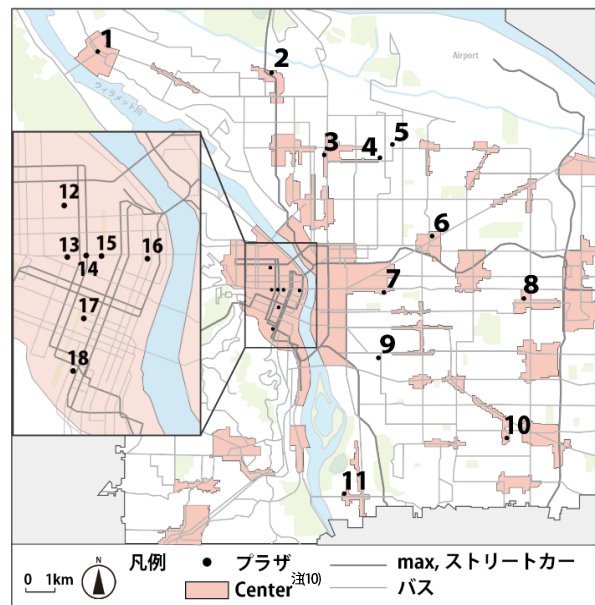


図-5 プラザ分布図 (筆者作成)

表-3 PSPP 登録済みのプラザ一覧 (2024 年 9 月時点、筆者作成)

凡例 変遷の分類: A=既存の広場(都市施設)を登録, B=COVID-19 以前からの道路活用を登録, C=HBPP を発端として展開, D=PSPP を契機に新規登録
パートナーの分類: NA=Neighborhood Association, BA=事業者組織 (Business Association), IA=プラザに面する住民, IB=プラザに面する店舗, 他=その他団体
ゾーニング: CM1/CM2/CM3=Commercial/Mixed Use Zones (商業・混合用途地区), EX=Central Employment (中心業務地区), CX=Central Commercial (中心商業地区)

番号	プラザ名	立地分類	Neighborhood	元の空間分類	変遷		パートナー	分類	ゾーニング	センター	空間要素										緊急車両用スペース	
					変遷	分類					サービス	座席	魅力	その他								
1	St. Johns Plaza	郊外	St. Johns	広場	1978年建設 ⇒2022年～PSPP	A	St. Johns Boosters	BA	CM2	○					○						○	×
2	Fenwick Plaza		Kenton	車道	HBPP⇒PSPP	C	Ryan Born 氏(Mayfly オーナー)	IB	CM2	○			○	○		○	○				○	×
3	Dream Street Plaza		King	車道	2021年～PSPP	D	Soul District Business Association	BA	CM3	○				○			○	○				○
4	Outer Space Plaza		Concordia	裏路地	2023年～PSPP	D	隣接する建物の所有者	IN	CM2						○		壁面					—
5	Concordia Commons		Concordia	車道	HBPP ⇒2024年～PSPP	C	Concordia Neighborhood Association, Friends of the Commons	NA	CM2				○	○		○	○	○				○
6	Harold P. Kelley Plaza		Hollywood	広場	1985年建設 ⇒PSPP	A	不明	—	CM2	○					○							—
7	Ankeny Rainbow Road Plaza		Buckman	車道	HBPP⇒PSPP	C	Ankeny Tap & Table, Crema	IB	CM2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
8	Montavilla Plaza		Montavilla	車道	2021年～PSPP	D	Montavilla East Tabor Business Association	BA	CM2	○			○	○	○	○	○	○	○			○
9	Clinton Street Plaza		Clinton	車道	HBPP⇒PSPP	C	Clinton Business Group	BA	CM1					○	○	○	○					○
10	Arlita Triangle Square		Mt. Scott-Arlita	右折レーン	2022年～PSPP	D	Mt. Scott-Arlita Neighborhood Association	NA	CM2	○		○			○	○	○	○				—
11	Spokane Plaza	ダウンタウン周辺	Sellwood Moreland	車道	HBPP ⇒2024年～PSPP	C	Gino's Italian Restaurant, Notary Ceramics	IB	CM2	○			○	○	○	○	○			○	○	
12	13th Avenue Plaza		Pearl district	車道	2021年～PSPP	D	Pearl District Neighborhood Association	NA	EX	○			○	○	○	○	○				△	
13	Pride Plaza		Downtown	車道	2021年～PSPP	D	McMenamins Zeus Cafe	IB	CX	○			○	○		○	○	○	○	○	○	
14	Pod Plaza		Downtown	右折レーン	2023年～PSPP	D	不明	—	CX	○												—
15	The Cart Blocks		Downtown	車道+広場	2022年～PSPP	D	Friends of the Green Loop	他	CX	○	○			○	○		○	○				○
16	Ankeny Alley		Downtown	車道	2014年歩行者空間化 ⇒2022年～PSPP	B	Ankeny Alley Association, the Old Town Neighborhood Association	NA BA	CX	○				○	○		○	○				×
17	Main Street Plaza		Downtown	車道	不明	—	Portland's Center for the Arts	他	CX	○				○	○							×
18	Montgomery Street Plaza		Downtown	車道	2019年歩行者空間化 ⇒2022年～PSPP	B	Portland State University (PSU)	他	CX	○					○	○	○					×
合計											15	1	3	11	10	13	12	12	9	3	1	9

に位置している一方、残りの 11 か所はウィラメット川東側の郊外エリアに立地しており、プラザは都心部に限らず、郊外にも広く展開されている。特に郊外エリアに位置する 11 か所のプラザに着目し、立地特性を明らかにする。ゾーニングと照らし合わせた結果、11 か所すべてが商業・混合用途ゾーン (Commercial/Mixed Use Zones) ^{注9)}に位置しており、居住エリアの中でも商業店舗の集まる場所に分布していることが分かった。加えて、ポートランド市の「2035 年包括計画 (Comprehensive Plan)」では「センター (Center)」を定め、センターとその間を結ぶ主要な幹線道路に沿って都市成長を集中させる方針が示されているが^{注10)}、郊外の 11 か所のプラザのうち 8 か所は「センター」に位置しており、センターに新たな目的地を追加することで、ポートランド市の 20 分ネイバーフッド^{注11)}を強化する役割も果たしていると推察される。このように、プラザの立地はポートランドの都市構造と密接に関係していることが分かった。

また、市内の公共交通路線 (バス・ストリートカー・MAX) とプラザの分布動向をみると、プラザはバス等の公共交通が通る主要通りから 1 本もしくは 2 本入った通りにあることが多い。これは、一定のアクセス性を確保しつつも、交通への影響の少ない脇道を選定することで、合意形成のハードルを下げ、プラザとして運用できる可能性が高くなるためと推察できる。以上から、プラザは多くの市民の利用が見込まれる一方で交通の影響が比較的少ない場所に多く立地しており、アクセス性と周辺交通への配慮との両立が図られていることがわかった。

4-3 プラザの構成要素と平面分析

プラザの構成要素として、PBOT が公開しているプラザの配置モデルを図-6 に示す。什器の多くは簡易的に設置・

撤去できる設えであり、道路空間に迅速かつ柔軟に導入できるように配慮されている。図によると要素は大きく 3 つに分類されており、「①サービス・集客要素」「②様々なタイプの座席」「③空間の魅力づくりと美化」に分けられる。

「①サービス・集客要素」には、イベントやフードカートの設置、ステージ等が含まれる。このうちイベントは、全てのプラザで定期的実施されており^{注12)}、2024 年には年間合計 257 件にのぼるイベントが開催された¹⁷⁾。一方で、ステージの設置は全 18 か所中 3 か所にとどまり、フードカートは 1 事例のみに限られるなど、全プラザに均質に導入されているわけではないことがわかった。

「②様々なタイプの座席」には日除け設備、公共用座席、沿道店舗による屋外席が含まれる。PBOT が設置・管理する公共用座席は 18 か所中 13 か所のプラザに設置されており、すべてのプラザに設置されているわけではないことが確認された。沿道店舗が設置・管理する屋外席は 10 か所に設置されており、これには机と椅子を置いただけのオーブ

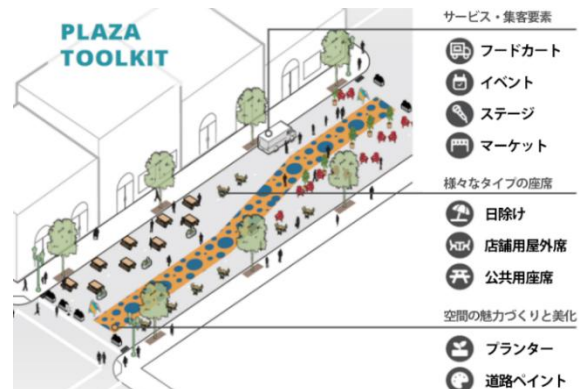


図-6 PBOT の公開するプラザの配置モデル (参考文献15) に加筆)

ン型に加え、囲いや屋根を備えたストリートシート型も含まれていた。また、現地調査に基づき作成した平面図（図-7 および図-8）を見ると、各プラザの空間構成にはある程度の違いが見られた。市民が自由に利用できる公共用座席が多く配置された「公共寄りのプラザ」と、特定の飲食店が設置した屋外席が中心の「ビジネス寄りのプラザ」があることがわかった。特に「ビジネス寄りのプラザ」では、沿道の事業者組織や個人店舗がプラザパートナーとなり店舗営業と連動した利用が見られる傾向がある。このような違いは、PSPP が単一のモデルにとらわれず、様々な空間の

在り方を許容する柔軟な制度設計であることを示している。

「③空間の魅力づくりと美化」に関しては、プランターや道路ペイントが挙げられる。なかでもは特徴的なのは道路ペイントであり、全 18 か所中 12 か所（うち 1 か所は壁面）と全体の 3 分の 2 のプラザで実施されていた^{注13}。また、プランターは 12 か所で設置されており、自動車の進入を物理的に抑制するバリケードのような役割で主にプラザの入口付近に設置されていた。

加えて、自転車道や自転車置き場といった移動を促進する設備や、「Little Free Library」と呼ばれる市民主体で設置・

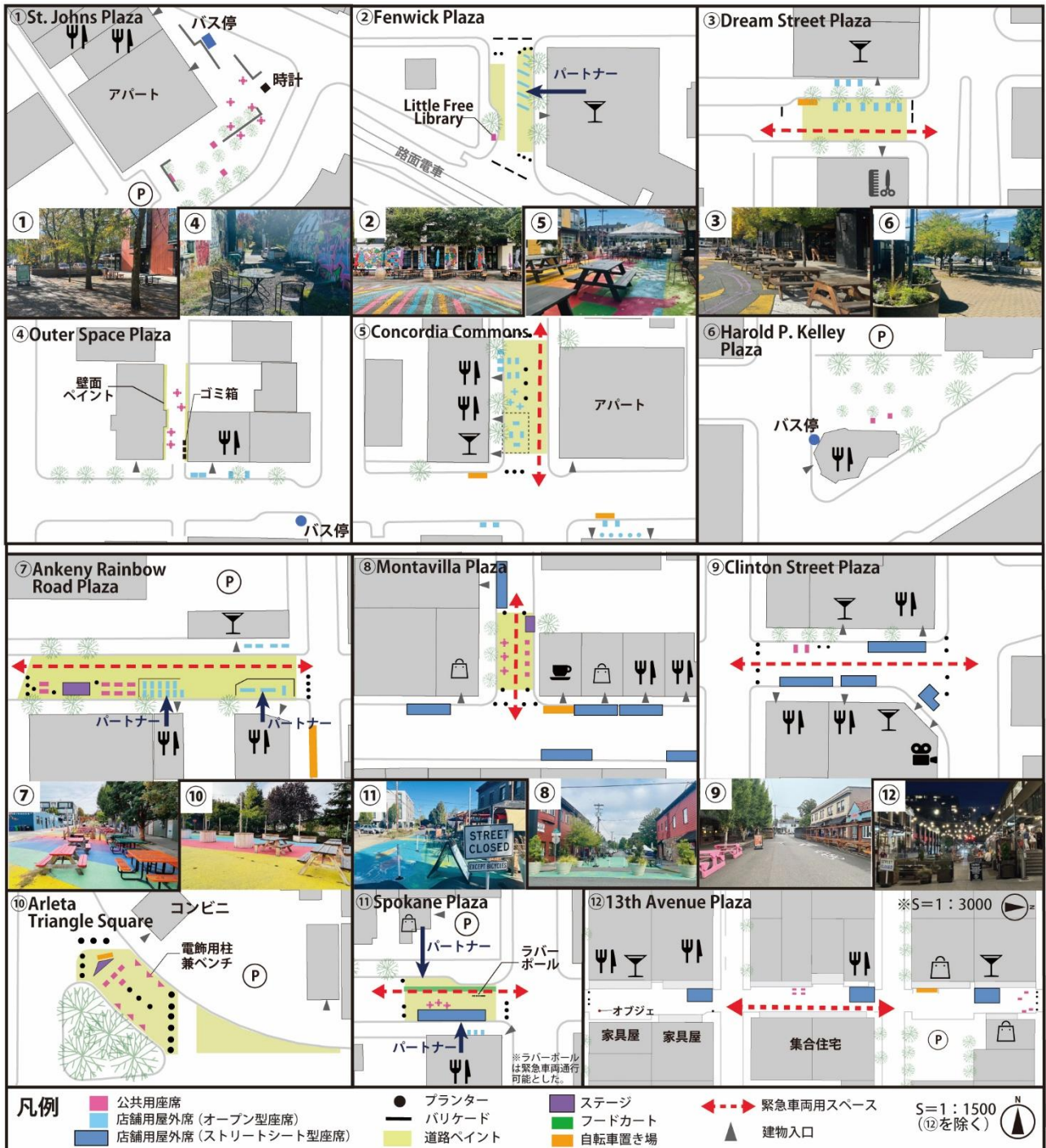


図-7 各プラザの平面図と写真(①~⑫) (2024 年 9 月時点、筆者作成および撮影)

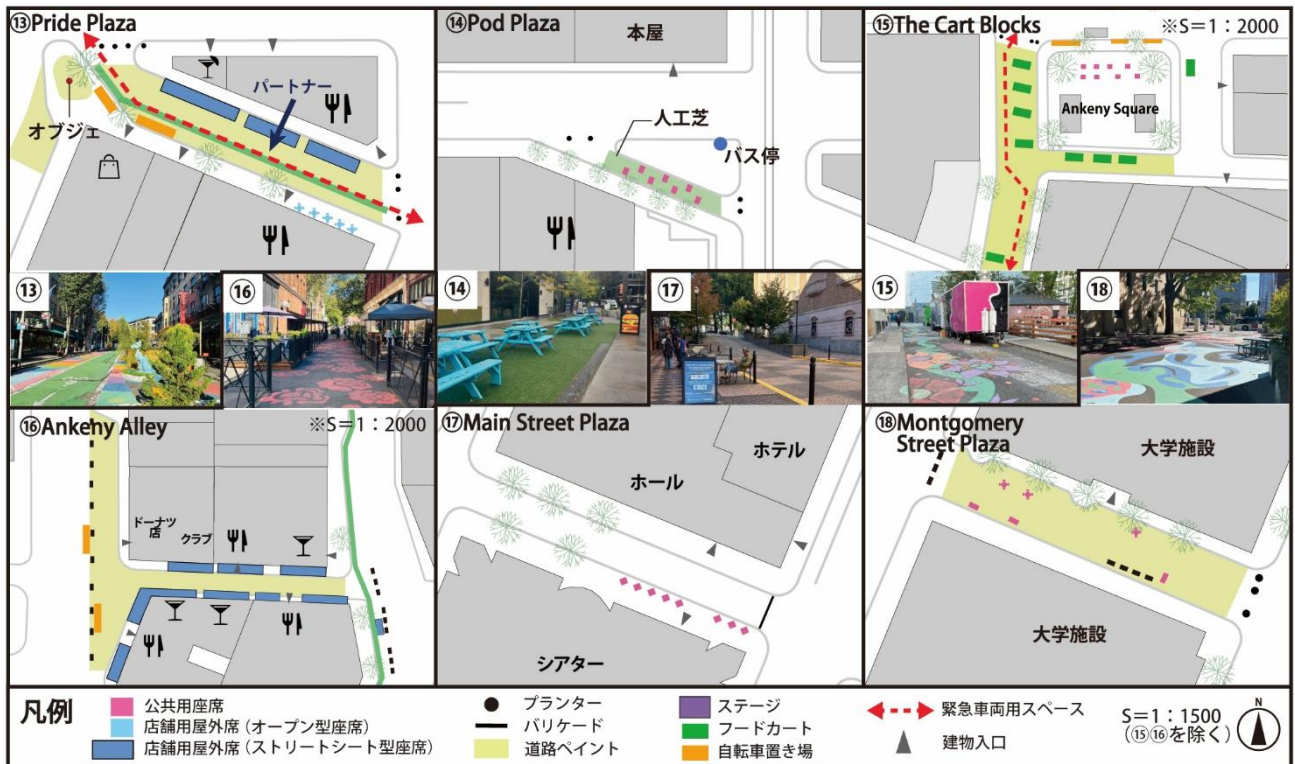


図-8 各プラザの平面図と写真(13～18) (2024 年 9 月時点、筆者作成および撮影)

運営される無償の書籍交換拠点を備えるプラザもあった。これらは、プラザが日常移動や地域住民の文化的な交流活動を支える場としても活用されていることが推察される。

また、平面図の分析から、道路の一部、特に片側のみに什器が配置されているプラザが多いことがわかった。プラザは緊急車両の通行のために最小幅 12 フィート(約 3.66m)を確保するよう規定されており¹⁶⁾、現地での目視調査によると、車道封鎖型の 13 か所のプラザのうち、約 7 割にあたる 9 か所(うち 1 か所は一部街区)で緊急車両が通行可能な構造となっていた¹⁴⁾。一方、残る 4 か所についても通行可能な幅は確保されていたが、入口がプランターやバリケードによって封鎖されていた。

5. 結論

5-1 研究のまとめと考察

ポートランド市では、パンデミック以前から道路活用の方針が示されていたものの、プラザとしての継続的活用は限定的であった。そうした中、パンデミックを契機に緊急的に始まった HBPP により、道路空間の無料使用が認められ利活用が急速に拡大した。本事業は沿道店舗の屋外営業を支援することを目的としたものであったが、目に見える形で道路空間が活用されたことで、沿道事業者のみならず市民にとってもコミュニティの場として再認識され、市民要望により HBPP から PSPP が派生し、2022 年にはプログラムの長期継続が決定された。一方、長期運用にあたっては、公共の通行空間が特定の事業者に占有されることへの懸念から、車道を含む道路全体の活用は PSPP に一本化され、道路の一部を活用する営利目的の Outdoor Dining

Program と制度的に分離された。

PSPP が短期間で複数のプラザを実現できた要因として、(1)正式登録前の試験運用によってプラザの適性が評価される仕組み、(2)登録後も状況に応じて車両通行への復帰が可能な可逆性、(3)設置・撤去が容易な什器の活用など、迅速な試行と修正が可能であることが挙げられる。また、(4)地域住民や事業者による申請を起点としたボトムアップ型のプロセス、(5)PBOT と地域組織・事業者との明確な役割分担により、民間が関与しやすい体制が整っていることなども要因となっている。さらに、プラザの多くは商業施設が集まりアクセス性が高い立地である一方、交通への影響が少なく空間的に閉じやすい枝道や右折レーンなどに立地しており、さらに緊急車両の通行空間の確保を規定するなど、既存の交通への配慮もなされている。このように、PSPP によって実現された複数のプラザは、制度の柔軟性や市民・事業者主体の提案、立地の工夫など、さまざまな要因が重なり合うことで短期間に展開された。

また、PSPP は新設のプラザに限らず、既存の公共空間や過去の取り組みも柔軟に制度に取り込んでいる点が特徴である。実現したプラザは、簡易な設えや緊急車両の通行を可能にする構成、イベント開催が活発に行われている点などの共通点を持つ一方で、公共性と商業性のバランスや構成要素の違いにより、各場所の特性に応じた多様な空間が形成されていることが明らかとなった。

5-2 PSPP の課題と今後の展望

前述の通り、制度としては営利目的の Outdoor Dining Program と公共志向の PSPP とに分けられたが、実際は公共性の高いプラザと事業者主体で営業色の強いプラザが併存

しており、公共空間としての意義と経済的利活用とのバランスが今後の課題である。また、登録はされているものの空間整備がほとんど行われていない事例も確認されており、プラザの公共的価値の維持に向けた継続的な取り組みが求められる。また本研究で扱った PSPP は発展途上のプログラムであり、今後も制度のアップデートや新たなプラザの創出が進められる可能性が高く、動向を引き続き注視していく必要がある。なお、現地調査を通じて各プラザの実態を把握したもの、利活用の詳細な実態については十分な把握に至っていない点は、今後の課題である。

5-3 日本への応用可能性

日本の道路占用においては、信頼できる占用団体や組織などの構築を前提に占用緩和が行われる傾向がみられるが、ポートランド市の PSPP では、(1)個々の沿道店舗等の申請によってプログラムが動きうること、(2)同一空間内で公民が役割分担して管理体制を構築しているなどの点で違いがみられる。今後、日本においてもこうした個々の主体や公民連携を踏まえた占用体制のあり方を検討する必要がある、その点において本事例は示唆があると考えられる。

<謝辞>

本論文の作成にあたり、JSPS 科学研究費 (23H01581) からの助成を受けた。また、ポートランド市交通局 (PBOT) にはメールでのインタビューにご協力いただいた。記して謝辞を表す。

【補注】

- (1) 本研究における「プラザ」とは、車両の通行を停止し、車道を含む道路空間を歩行者の滞留や交流のための公共空間として転用したものを指す。なお、Public Street Plaza Program (PSPP) に位置付けられたプラザには、もともと都市施設として整備されていた広場空間も含まれるが、これらについては本文の中で適宜説明を加えるものとする。
- (2) PBOT が公開するプラザマップをもとに、登録プラザの所在地を特定し、悉皆調査を行った(2024年9月22日～28日)。
<https://www.portland.gov/transportation/planning/plazas/documents/plaza-map-pdf-9-24/download> (最終閲覧 2025/4/20)
- (3) パンデミック以前のプラザ事例は、2014年に実験的に設置され2016年に正式なPBOTの広場となったAnkeny Alley、及び2019年の学生主導の試験運用から発展したMontgomery Street Plazaの2カ所である(参考文献15)。
- (4) PSPP では、プラザを「Seasonal Plaza (季節限定プラザ)」「Exploratory Plaza (探索プラザ)」「Permanent Plaza (恒久プラザ)」「Transformational Plaza (変革プラザ)」の4種に分類し、段階的に道路改修を含む恒久的なプラザ化を進めることを目指している。本研究の対象はExploratory Plazaであり、恒久的な広場の形成や道路の恒久改修を目指す段階に位置する。しかし現時点では恒久的に設置されたプラザは存在しない(参考文献16)。
- (5) 「申請者」はPBOTに対して申請手続きを行う主体を指し、初期の地域合意形成を担う。一方、「パートナー」は、PBOTと正式な運営合意を締結し、プラザの維持管理や地域との関係構築を担う運営主体である。多くの場合、両者は同一の組織であるが、場合によっては異なる主体がそれぞれの役割を担うこともある。
- (6) PBOT へのメールインタビューによると、プラザの設置にかかると費用については、パートナーが取得する助成金やPBOTの予算によって賄われている。2024年度にはPBOTが1プラザあたり最大1万ドルを支出し、家具の更新、プランター設置、イベント支援などに充てられた。
- (7) 各プラザの成立過程およびパートナーについては、PBOTが毎年出すアニュアルレポートから抽出(参考文献9,11,15,17)。
- (8) Neighborhood Association(NA)とは、ポートランド市における地域住民による非営利組織で、都市計画や地域の課題に対する住民の声を市政に反映させるために1974年に創設された。現在市内には94のNAが存在する。
- (9) 商業・混合用途ゾーン (Commercial/Mixed Use Zones) にはCM1、CM2、CM3の3つの区分があり、CM1は低密度の住宅地や近隣商業エリアのある小規模な混合用途ゾーン、CM2は頻繁な公共交通サービスが利用可能な中規模な混合用途ゾーン、CM3は公共交通駅や都市中心部に近い大規模な混

合用途ゾーンとされている。

- (10) 「2035年包括計画」はポートランド市都市計画局が2016年に策定した土地利用や交通等を総合的にコントロールする都市成長計画である。その中で「センター(Center)」は都市の成長と投資を集中的に誘導するための中核的なエリアとして位置づけられており、住宅、商業、雇用、公共サービス、交通アクセスなどが集約された、近隣地域の核となることを目指している。
- (11) 日常の暮らしに必要な施設やサービスに徒歩や自転車でも20分以内にアクセスできる、コンパクトで暮らしやすい地域を目指す都市づくりの概念。
- (12) このような活発な展開の背景には、「Small Plaza Activation」と呼ばれる支援制度の存在がある。これは、参加者100人未満のイベントであれば、簡易な申請を通じてPBOTから無償でイベント許可証が発行される制度である。
- (13) 道路ペイントデザインは地元アーティストと協働して制作され、地域ボランティアの手によって路面に描かれているPBOTによると、このような道路ペインティングは、地域のアイデンティティの醸成に寄与し、来訪者の関心を引きつける効果がある。
- (14) 「緊急車両スペース」の有無は目視調査に基づくものであり、バリアード等を動かした場合の確保可能性については本調査では検討していない。

【参考文献】

- 1) 三浦詩乃、出口敦 (2016), 「ニューヨーク市プラザプログラムによる街路利活用とマネジメント」, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.72, No.2, pp.138-152.
- 2) 中島直人 (2014), 「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.
- 3) 遠藤新 (2016), 「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—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—」, 日本建築学会計画系論文集, Vol.81 No.725, pp.1589-1599.
- 4) 近藤紀章、田中勝也 (2022), 「生活道路の空間再編が交通静穏化と身体活動の促進に与える影響—オレゴン州ポートランドにおける Neighborhood Greenway を対象として—」,
- 5) 花井建太、遠藤新 (2011), 「米国ポートランド市におけるグリーンストリート施策の研究」, 都市計画論文集, Vol.46 No.3, pp.655-660.
- 6) 十亀雄晶、田村将太、田中貴宏 (2024), 「米国ワシントン D.C.における新型 COVID-19 拡大前後の道路空間利活用プログラムの変化」, ランドスケープ研究, Vol.87 No.5, pp.531-536.
- 7) Portland.gov, “Portland in the Streets”, <https://www.portland.gov/transportation/permitting/portland-streets> (最終閲覧 2025/4/21)
- 8) PBOT, “Livable Streets Strategy Existing Conditions”, 2017/1, <https://www.portland.gov/transportation/permitting/documents/livable-streets-strategy-existing-conditions-report/download> (最終閲覧 2025/4/20)
- 9) PBOT “2022 Portland Street Plaza Evaluation Report” <https://www.portland.gov/transportation/planning/plazas/documents/portland-street-plaza-2022-evaluation-report/download> (最終閲覧 2025/4/17)
- 10) Jonathan Maus, Bike Portland, “PBOT releases car free plaza permit program, new plan to support ‘vision of the future’”, 2020/5/28, <https://bikeportland.org/2020/05/28/pbot-releases-carfree-plaza-permit-program-new-plan-to-support-vision-of-the-future-315388> (最終閲覧 2025/4/20)
- 11) PBOT, “2021 Healthy Business & Public Plaza Evaluation Report”, <https://www.portland.gov/sites/default/files/2022/pbot-healthy-biz-public-plaza-eval-report.pdf> (最終閲覧 2025/4/17)
- 12) Portland.gov, “PBOT News Release: PBOT extends Healthy Businesses, Portland Public Street Plazas programs to help Portlanders continue to embrace public space after the COVID-19 pandemic”, <https://www.portland.gov/transportation/news/2022/3/14/pbot-news-release-pbot-extends-healthy-businesses-portland-public> (最終閲覧 2025/4/17)
- 13) Portland.gov, “What was the Slow Streets Program?”, <https://www.portland.gov/transportation/safeststreetspdx/what-was-slow-streets-program> (最終閲覧 2025/4/23)
- 14) PBOT, “Outdoor Dining Program Design Guidelines”, <https://www.portland.gov/transportation/permitting/documents/outdoor-dining-program-design-guidelines-2023-0/download> (最終閲覧 2025/4/20)
- 15) PBOT, “2024 Annual Plaza Report”, <https://www.portland.gov/transportation/planning/plazas/2024-portland-street-plaza-annual-report> (最終閲覧 2025/4/23)
- 16) Portland.gov, “Plazas: Frequently Asked Questions”, <https://www.portland.gov/transportation/planning/plazas/plaza-faq> (最終閲覧 2025/4/22)
- 17) PBOT, “2023 Portland Street Plazas Annual Report”, <https://www.portland.gov/transportation/planning/plazas/2023-plaza-report> (最終閲覧 2025/4/17)

周知・協議・事後確認の過程にみる屋内広告物の景観誘導の特徴

Characteristic of Indoor Advertisements-Control through the Process of Publicity, Consultation, and Follow-up Confirmation for Landscape

竹田 結衣*・栗山 尚子**・高木 悠里***・松本 邦彦****
Yui Takeda*, Naoko Kuriyama**, Yuri Takagi***, Kunihiro Matsumoto****

This study aims to clarify the status of local governments' regulations and guidance for indoor advertisements and to obtain insights to address indoor advertisement issues through consultations and other related procedures. Based on questionnaires and interviews with 16 ordinance-designated and core cities identified as having regulations and guidance for indoor advertisements, we found that many local governments provide advice in accordance with the content of their regulations and guidance. Notably, Kanazawa City offers more specialized and detailed advice through a system involving professional advisors. We suggest that introducing a system for expert advice on indoor advertisements would enable third-party experts to provide high-quality guidance.

Keywords: Indoor advertisement, Outdoor advertisement, Landscape Guidance, Prior consultation

屋内広告物、屋外広告物、景観誘導、事前協議

1. 研究の背景・目的と方法

1-1. 研究の背景と目的

屋外広告物は景観形成の対象として規制・誘導¹⁾が行われているが、近年では屋外広告物法の対象外である「屋内広告物」の規制・誘導に景観行政・屋外広告物行政の分野で注目を浴びつつある。屋内広告物は建築物の窓ガラス等の内側に掲出することで屋外に向けて表示する広告物であり、屋外広告物条例や景観条例などで自主的に規制・誘導の対象として位置づけている自治体もある²⁾。竹田ら³⁾によれば、屋内広告物はガラス面を覆うシート広告よりも貼り紙やステッカーなど簡易なものの掲出が多く、これらは届出等に先立ち自治体と事業者が計画内容を協議し景観配慮を促す重要な機会である「屋外広告物条例に基づく事前協議」(以下、屋外事前協議とする)や「景観条例に基づく事前協議」(以下、景観事前協議とする)後にも簡単に掲出可能であり手続き後の確認や指導の必要性を屋内広告物の問題として挙げている。山石ら⁴⁾は建築物の一階立面を構成する要素として安易に移設可能な広告物の占める割合が高いことを明らかにし、これには屋外だけでなく屋内広告物も含まれる。さらに藤井ら⁵⁾は商業・業務地域の広告物のうち2,3割を屋内広告物が占めることを明らかにし、都市景観を構成する要素として一定の影響を有することを示している。

自治体による屋内広告物の誘導方法としては、屋外広告物条例に基づく規制を対象に研究した丹下ら⁶⁾は全国11自治体が屋内広告物の規制を導入し、類似する規制内容でも異なる目的を有すること、國廣ら⁷⁾は一部自治体での規定や協議などの仕組みの存在、加えて景観事前協議時にビル等の入居テナントが未定であることに起因する課題を明らかにし、新築後の入居テナントへの周知継続の必要性を述べている。さらに、一部の自治体は景観アドバイザー制度

など屋外広告物等に対し専門家が事業者に助言を行う制度も有する。これらにより、法に基づく全国的な規制措置の不在による事業者の屋内広告物に対する理解不足、容易に掲出できるゆえの規制・誘導の困難さという課題に対して、届出に至る過程で自治体職員・専門家が屋内広告物に関する周知や事業者との対話、掲出確認などの届出後の対応も可能となり良好なデザインを実現できると考えられる。

既往研究^{1),3),4),5)}では、屋内広告物の景観上の影響や、規制・誘導の必要性が述べられているが、自治体職員や専門家との対話を通じた誘導に関する詳細な運用状況は明らかにされていない。そこで本研究は事業者と自治体職員・専門家との対話による屋内広告物の誘導に着目し、経済活動と景観形成の両立が求められる自治体として政令市および中核市のうち、屋外広告物条例だけでなく景観計画に基づく規制・誘導も対象に屋内広告物の規制・誘導の状況を把握する。本研究では、窓口相談を含む屋外広告物条例・景観条例それぞれに基づく協議の総称を「屋外協議」、「景観協議」とする。これら協議の過程で、自治体は①屋内広告物の課題や規制・誘導を事業者に周知し、②助言・指導⁸⁾により事業者に検討機会を与え、③事業者に掲出後の配慮を促しつつ定期的な掲出状況の確認も行うという3つのステップを届出に至る過程に導入することが課題解決につながるという仮説をもとに、手続きの過程で屋内広告物の課題解決に資する知見を得ることを目的とする。

1-2. 研究方法

まず、政令市及び中核市(全82自治体)のうち、独自条例を定めている自治体の屋外広告物条例条文、屋外広告物ガイドライン(以下、「屋外広告物 GL」とする)、景観条例条文、景観計画の計画書を対象に文献調査を実施し(表-1)、2023年10月時点で屋内広告物の規制・誘導を実施してい

* 正会員 独立行政法人都市再生機構(Urban Renaissance Agency)

** 正会員 神戸大学大学院工学研究科(Graduate School of Engineering, Kobe University)

*** 正会員 大阪公立大学大学院工学研究科(Graduate School of Engineering, Osaka Metropolitan University)

**** 正会員 金沢大学理工研究域(Collage of Science and Engineering, Kanazawa University)

表-1 屋内広告物の規制・誘導を行う自治体の文献調査

調査時期	2023 年 10 月
調査対象	全国の政令市および中核市(82 自治体)
対象文献	独自制定の屋外広告物条例条文、(市域全域対象)屋外広告物 GL、景観条例条文、景観計画の計画書(景観形成基準に加えて別冊 GL の内容も含む)、自治体 web ページなど
調査内容	屋内広告物に関する規制・誘導の有無と規制・誘導内容

表-2 アンケート・ヒアリング調査方法

アンケート調査概要	
調査時期	2023 年 12 月
調査対象	山形市(まちなみデザイン課)、柏市(住環境再生課)、横浜市(景観調整課)、川崎市(景観・地区まちづくり支援担当)、相模原市(建築政策課)、金沢市(景観政策課)、長野市(まちづくり課)、京都市(広告景観づくり推進課)、大阪市(都市計画課)、豊中市(都市計画課)、吹田市(都市計画室)、枚方市(住宅まちづくり課)、寝屋川市(審査指導課)、西宮市(都市デザイン課)、奈良市(都市計画課)、倉敷市(都市計画課)、熊本市(都市デザイン課)、宮崎市(景観課)
調査内容	手続き過程における周知・協議・事後確認に着目した屋内広告物の規制・誘導の実施状況(周知機会、自治体職員や専門家との協議による誘導実績の有無、屋外・景観協議の体制、指導・助言内容、屋外・景観協議後の提出に対する対策の有無と助言・指導内容)
回収率	16 件(88.9%)
ヒアリング調査概要	
調査時期	2024 年 5 月~12 月
調査対象	アンケート調査で屋外・景観事前協議や完成後の協議未実施屋内広告物への対応で、事業者に対し屋内広告物の誘導経験・実績があると回答した自治体(金沢市、京都市、奈良市、柏市、川崎市、大阪市、西宮市、吹田市のアンケート調査と同一部署※)
調査内容	屋内広告物の規制を事業者周知する機会、事業者の屋内広告物に対する理解・意識、職員と事業者による屋内広告物に関する屋外・景観事前協議事例の全体傾向と個別事例、専門家等による助言・指導事例、手続き後の屋内広告物の提出対応の詳細

※柏市、京都市はヒアリングではなく書面による回答

る自治体を特定する。景観計画の計画書は、景観形成基準に加えて別冊 GL の内容も対象とした。そして屋内広告物の規制・誘導内容の特徴を明らかにする。

次に、上記自治体の屋内広告物の規制・誘導を担当する部署を対象に誘導実績の把握のためのアンケート調査を行う。調査により窓口相談や屋外・景観協議、届出などの過程における規制・誘導の周知状況や、屋内広告物の誘導経験・実績とその内容を把握する。なお本研究で「屋内広告物の誘導実績がある」とは、屋外・景観協議で自治体職員や専門家が事業者に対して屋内広告物の助言・指導を行った、もしくは協議なしで提出された屋内広告物に対し指導・助言を行った経験や実績を示す。

さらに、「屋内広告物の誘導経験・実績がある」と回答した自治体を対象に、ヒアリング調査を行う。調査では、事業者の屋内広告物に対する理解や意識、協議件数、届出後の対策内容など手続きの過程における周知・協議・事後確認の誘導状況や、協議経験・実績がある具体的な事例やその協議内容を把握し詳細な誘導状況を明らかにする。

2. 自治体による屋内広告物の規制・誘導の特徴

2-1. 屋内広告物の規制・誘導を行う自治体の特徴

2-1-1. 屋内広告物の規制・誘導を行う政令市・中核市

文献調査の結果(表-3)、82 の政令市および中核市のうち、屋内広告物の規制・誘導を行う自治体は 18 自治体あり、全

表-3 各政令市・中核市の屋内広告物の規制・誘導手段(文献調査)

類型	自治体名	屋外広告物独自条例	専門家(景観アドバイザー)による助言制度	屋内広告物の規制・誘導を位置付ける手段		屋内広告物の規制・誘導対象範囲 市全域/一部
				屋外広告物条例/GL	景観条例/計画	
屋外広告物条例型	金沢市	○	○	○/○	-/○	○/○
	京都市	○	○	○/○	-/-	○/○
	奈良市	○	-	○/○	-/-	○/-
景観条例・景観計画型	山形市	○	-	-/○	-/○	-/○
	柏市	○	○	-/-	-/○	-/○
	横浜市	○	○	-/-	-/○	-/○
	川崎市	○	○	-/-	○/○	-/○
	相模原市	○	-	-/-	-/○	-/○
	大阪市	○	-	-/-	○/○	-/○
	西宮市	○	○	-/-	-/○	-/○
	倉敷市	○	-	-/○	-/○	○/○
	宮崎市	○	○	-/-	-/○	-/○
屋外広告物 GL 型	長野市	○	-	-/○	-/-	○/-
	豊中市	○	○	-/○	-/-	○/-
	吹田市	○	○	-/○	-/-	○/-
	枚方市	○	○	-/○	-/-	○/-
	寝屋川市	○	-	-/○	-/-	○/-
	熊本市	○	○	-/○	-/-	○/-

太字は政令市を示す。

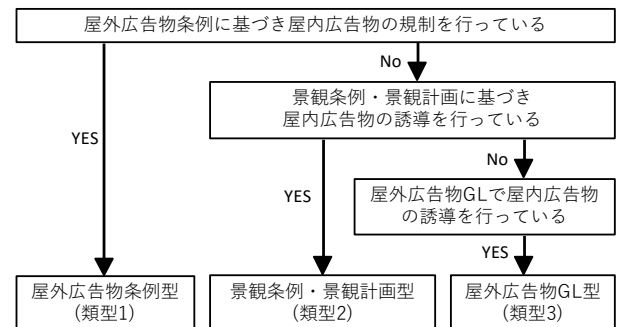


図-1 屋内広告物の規制・誘導のタイプの分類方法

18 自治体が市独自の屋外広告物条例を制定している。表-3 では 18 自治体を屋外広告物条例型、景観条例・景観計画型、屋外広告物 GL 型の 3 つの類型に分けた(図-1)。アンケート調査はこの 18 自治体を対象とした(表-2)。

2-1-2. 屋外広告物条例型の自治体の特徴

屋外広告物条例型(類型 1)は金沢市、京都市、奈良市の 3 自治体であり、屋外広告物条例の内容は遵守すべき規制内容と位置付けている。ただし、屋外広告物法は屋内広告物の規制に関する根拠法とならないため、条例に位置づけるものの屋外協議による理解を求めるという運用をしている。3 自治体全てが屋外広告物条例により市全域を規制・誘導対象とし、うち金沢市と京都市は一部地域に適用される基準等も設けている。3 自治体は歴史都市で、積極的に景観保全に取り組んできた実績を有する。法に基づく屋内広告物の規制方策がない中で、屋外広告物条例により独自に屋内広告物規制に取り組む先進事例と言える。これまでの景観行政の中で屋内広告物の景観阻害を課題として認識し、屋内広告物に対してより踏み込んだ規制・誘導を行うために、条例で効力を持った規制・誘導をするに至ったと考えられる。

2-1-3. 景観条例・景観計画型の自治体の特徴

景観条例・景観計画型(類型 2)は山形市、柏市、横浜市、

川崎市、相模原市、大阪市、西宮市、倉敷市、宮崎市の 9 自治体である。この類型では主に景観条例に基づき重点的に景観形成・保全を図る区域(以下、重点区域とする)を指定し、より詳細に景観誘導を推進するなかで屋内広告物もその対象としている。全 9 自治体で重点区域など一部地域を規制・誘導の対象とし、加えて倉敷市は市全域を対象に規制・誘導している。景観計画の内容に強制力は伴わず誘導にとどまるが、守るべき方針や配慮事項を示している。4 自治体が政令市であり、他類型と比較して人口規模も大きく、大都市や圏域内の中心都市である。横浜市や倉敷市など景観行政の実績がある自治体もあり、景観行政を実施する中で、景観が重要な地域に対し屋内広告物の規制・誘導のニーズが生まれ景観計画に盛り込まれたと考えられる。

2-1-4. 屋外広告物 GL 型の自治体の特徴

屋外広告物 GL 型(類型 3)は長野市、豊中市、吹田市、枚方市、寝屋川市、熊本市の 6 自治体である。屋外広告物 GL は一般的に、屋外広告物条例の内容を事業者等に平易に伝えることを目的に、掲出方法を写真や文章で示すものである。しかし屋外広告物 GL 型は、屋外広告物条例に位置づけきれない具体・詳細の内容を GL に盛り込み、強制力のある運用は困難であるものの、配慮を適切に促す仕組みを有している。景観条例・景観計画型とは異なり、6 自治体とも重点的に景観形成を図る区域を対象とするものではなく、市全域を対象としている。屋外広告物条例型や景観条例・景観計画型と比して行政規模も小さい都市も多く景観行政に人員を割くことが困難であるなどの理由から、それを補う手段として屋外広告物 GL により運用していると考えられる。

2-2. 自治体による屋内広告物の規制・誘導手法

2-2-1. 屋外広告物条例に基づく規制手法の特徴

屋外広告物条例型の 3 自治体(表-4)では、市独自の屋外広告物条例に基づき屋内広告物の届出対象行為を設定しており、京都市では市全域で、奈良市ではよりきめ細やかな保全を行う地域(禁止地域、第 1・第 2 種特別許可地域)で、屋内広告物の合計面積が 5 m²を超える場合に届出が必要である。金沢市では景観計画に定める旧城下町区域を、屋外広告物条例に基づく特定屋内広告物届出地区とし、屋内広告物を表示・変更する場合を届出対象としている。3 自治体とも屋内広告物に対し「表示面積」「色彩」に関する規制基準を設けている。表示面積は 3 自治体共通して屋内広告物の合計面積が 1 階以下は開口部面積の 50%以内、2 階以上は 30%以内を掲出可能な基準としている。色彩に関して、京都市と奈良市はマンセル値による明度、彩度の定量基準を設けているが、金沢市は「地色はけげばしい色を避け、色数を少なくする」⁹⁾と定性基準のみを設けている。屋外事前協議ではこれらの基準に適合するように助言・指導している。

2-2-2. 景観条例・景観計画に基づく誘導手法の特徴

景観条例・景観計画型(表-5)では、景観条例に基づく新築等の届出対象行為の届出に伴い屋内広告物の景観事前協議

表-4 屋外広告物条例に基づく屋内広告物の規制内容(類型 1)
(文献調査)^{※1}

自治体名	屋内広告物に対する規制内容		
	届出が必要な基準	表示面積	色彩
金沢市	まちなか区域 ^{※2} にて表示面積の合計が第 1 種禁止地域で 3 m ² 超、第 2,3,4,6 種禁止地域で 5 m ² 超、許可地域で 10 m ² 超の屋内広告物を表示・変更する場合。	1 開口部あたりの表示割合が 1 階以下は 5 割以内、2 階以上は 3 割以内。 (地域別に屋外広告物と屋内広告物の合計面積の基準もあり)	地色はけげばしい色を避け、色数を少なくする。 (屋外広告物・屋内広告物共通)
京都市	1 立面の表示総面積が 5 m ² 以上の場合。	建築物の 1 階以下は開口部の 50%以内、2 階以上は開口部の 30%以内。	下地の色のマンセル値の彩度について、色相が Y/YR の色は 10 以下、その他の色は 8 以下。
奈良市	1 立面の表示面積の合計が 5 m ² を超える場合。(禁止地域、第 1 種特別許可地域、第 2 種特別許可地域)	1 開口部における表示面積の合計が 1 階以下は 50%以下、2 階以上は 30%以下。	各禁止地域、許可地域の色彩基準に適合(地色と文字色等に分け色相ごとの明度、彩度の制限)。

※1 屋外広告物条例の条文だけでなく、屋外広告物条例に基づく別冊ガイドラインによる規制内容も含む。※2 景観計画区域に定める文化的景観区域「旧城下町区域」

も行う。ただし、届出された全ての案件で屋内広告物に関して協議しているとは限らない。倉敷市は市全域を対象とする屋内広告物の基準を有し、違反した場合は指導等の対象となる。さらに全 9 自治体で景観条例に基づき重点的に景観形成・保全を図る区域を指定し、より詳細に景観誘導を行うなかで屋内広告物も誘導の対象としている。柏市、川崎市、倉敷市では具体的な表示面積の基準を有する。緑豊かで賑わいある快適なまちを目標とする柏市の柏の葉キャンパス駅周辺景観重点地区は「(窓面に掲出される屋外・屋内広告物に対し)1 階はガラス面の 1/5 以下の面積」とし、屋外広告物条例型よりも数値基準が厳しい。景観計画は重点区域の指定により狭い範囲で誘導を行うからこそ、より厳しい基準を可能にしていると考えられる。

さらに、定性的な配慮事項を分析し項目別に整理できた。「掲出を控える等の内容」では柏市の「2 階以上の掲出をしない」や西宮市の「はり紙等の禁止」など設置位置や種類について掲出を控えるように促している内容もある。「まち並み/建築物との調和」では、屋内広告物が掲出される建築物だけでなく、まち並み全体の調和を意識したものであり、区域全体の景観に配慮した内容であると考えられる。

2-2-3. 屋外広告物 GL による誘導手法の特徴

屋外広告物 GL 型では屋外広告物条例に基づく許可申請前の屋外事前協議において屋内広告物の協議も行う場合があり、その際に屋外広告物 GL を参考にすることがある。屋外広告物 GL の屋内広告物の誘導内容を 5 つに整理できた(表-6)。「窓面を覆わないこと」は建築物内部と外部のつながりを維持し景観保全を促している。また、豊中市、吹田市、熊本市の「数量への配慮」は貼り紙やステッカーなど簡易的で小さく煩雑に見えてしまう屋内広告物が多くなるという課題にアプローチしている。デザインに関する誘導内容では「まち並み/建物との調和」だけでなく、「その他」には切り文字やシンプルなデザインの推奨や配色などに関する具体的な誘導内容もあり、検討すべき事項が明確に記されている。屋外広告物条例型のような保全に注力す

表-5 景観条例・景観計画に基づく屋内広告物の誘導内容(類型2)※(文献調査)

対象範囲	自治体名	景観条例に基づく重点区域	市域に占める面積割合(面積)	景観条例に基づく届出対象行為			届出から行為着手までの日数	屋内広告物に対する誘導内容			
				建築等(一定規模以上含む)	屋外広告物の表示	屋内広告物の表示		表示面積	掲出を控える等の内容	まち並み/建築物との調和	色彩
重点区域	山形市	山寺景観重点地区	0.06%(0.23 km ²)	○	-	-	30 日	-	ガラス面の内外に貼り付けない	-	-
	柏市	柏の葉キャンパス駅周辺景観重点地区、柏の葉2号調整池周辺景観重点地区	0.50%(0.57 km ²)	○	○	-	30 日	(窓面の内外間わす)面積はガラス面の1/5以下	2階以上の窓等のガラス面には原則として掲出しない	必要最小限の規模と数量	屋外広告物と共通の色彩基準
	横浜市	関内地区	0.37%(1.56 km ²)	○	-	-	31 日	-	-	まち並みの阻害がない、歴史的建造物と調和した形態意匠	-
	川崎市	都市景観形成地区の7地区、景観計画特定地区の6地区(各地区で内容が異なる)	1.02%(1.48 km ²)	○	○	○	(都市景観形成地区)28日(景観計画特定地区)30日	窓裏広告物の面積合計は当該窓面積の50%以下とするなど(地域で異なる)	窓裏に直接掲出ししない、設置位置や幅の統一、文字の大きさは縦の長さ0.6m以下等	-	屋外広告物と共通の色彩基準
	相模原市	市役所前さくら通り地区景観形成重点地区	0.06%(0.18 km ²)	○	-	-	30 日	-	-	通りのまち並みを阻害しない配慮	-
	大阪市	重点届出区域7地区全て	0.68%(1.52 km ²)	○	○	○	30 日	-	-	-	-
	西宮市	津門大塚地区景観重点地区	0.12%(0.12 km ²)	○	-	-	30 日	-	ポスター、シート等のはり紙等の禁止	-	-
	宮崎市	高千穂通り地区宮崎駅東通り地区	0.07%(0.42 km ²)	○	-	-	30 日	-	建築物のデザインを損なうような窓内広告は控える	周囲の景観への配慮	-
	倉敷市	倉敷駅周辺地区	0.05%(0.18 km ²)	○	-	-	30 日	-	-	-	建築物と工作物の色彩との調和
市全域	倉敷市	-	-	○	-	-	-	1階以下は開口部の面積の50%以内、2階以上は30%以内	-	高さ、大きさ、色彩等の共通化	-

※景観計画に基づく別冊 GL による誘導内容も含む。屋外広告物との共通の基準であるものや、自治体が定める定義上、屋外・屋内にかかわらず窓面に掲出する広告物も含む。

表-6 屋外広告物 GL における屋内広告物の誘導内容(類型3)※(文献調査)

自治体名	屋内広告物に対する誘導内容				
	窓面を覆わない	数量への配慮	まち並み/建物との調和	位置/表現の統一	その他
長野市	窓面を塞がない	-	まち並みとの調和と程合いを考慮して設置する	-	-
豊中市	-	最小限にする	-	掲出位置や表現方法をそろえる	なるべく掲出しない、無造作な掲出は避ける、すっきりした意匠
吹田市	窓面全面を広告物で覆わない	無造作な掲出は避け最小限にする	建築物のデザインを損なわない、閉鎖感や圧迫感を与えない	設置位置や表現方法をそろえる	切り文字の推奨、窓面を塞がない、シンプルなデザイン
枚方市	窓面全体を覆わない	-	建物計画との一体的な計画	-	-
寝屋川市	-	-	まちなみに調和したデザインを心がける	-	デザイン化された文字のポイント的な配置
熊本市	窓面を塞がない	表示はできる限り企業や店舗の名称のみ	建築設計の段階でテナント広告等を計画する	位置、大きさ表現方法の一貫性	窓から離れた表示、植栽等の背面も合わせたデザイン、背面の配色を考慮した配色

※屋外広告物との共通の基準であるものも含む。また、自治体が定める定義上、屋外・屋内にかかわらず窓面に掲出する広告物の誘導内容の場合も含む。

る自治体ではないため、経済活動を尊重し一定程度を許容しつつも、景観形成のために良いデザインや掲出方法を促すための誘導をしていると考えられる。

3. 周知・協議・事後確認にみる屋内広告物の誘導状況

3-1. 屋内広告物の誘導実績を有する自治体

屋内広告物の規制・誘導の状況(表-7、アンケート調査)に関して、「自治体職員との協議(屋外・景観協議)」、「専門家による誘導」、「届出後の掲出対策」の3過程いずれかで誘導実績を有する自治体は8自治体であり、屋外広告物条例

型は100%(3/3自治体)、景観条例・景観計画型は44.4%(4/9自治体)、屋外広告物 GL 型は16.7%(1/6自治体)である。本研究で定義した類型順に屋内広告物の誘導実績がある。専門家による誘導の制度がある11自治体のうち専門家の助言に基づく屋内広告物の誘導実績があるのは金沢市のみである。建築行為・屋外広告物等に対しては専門家等による誘導実績を有する自治体でも、屋内広告物に対する実績を有するのは3自治体と少なく、制度が十分に活用されていない。事後確認に関しては、屋内広告物の届出後の掲出への対策がない自治体が7自治体と多いなか、金沢市、京都

市、西宮市で屋内広告物の誘導実績がある(内容等は3-4に記述)。

3-2. 屋内広告物の規制・誘導の周知の機会

3-2-1. 屋内広告物の規制・誘導への事業者の理解・意識

事業者の屋内広告物に対する理解・意識(表-8、ヒアリング調査)に関しては、金沢市、奈良市、川崎市は屋内広告物の規制・誘導の制度を知らない事業者の存在を、奈良市、西宮市、吹田市はテナントオーナーや店長の認識不足に伴う届出実施後の届出発生を課題と認識している。

屋外・景観協議等における事業者の対応に関して、屋外広告物条例型の金沢市や京都市の事業者の多くは規制の存在を理解し、助言・指導内容にも理解を示し改善される場合も多い。一方で、大阪市は「配慮事項の対応度合いは事業者の意識次第」、吹田市は「実際の改善は僅か」など、強制力がないため協議しても時間や経営上の都合などから最終的な判断は事業者委ねることになる自治体もある。

表-7 屋内広告物の誘導状況と実績(アンケート調査)

類型	自治体名	自治体職員との協議	専門家等による誘導	届出後の届出対策
屋外広告物条例型	金沢市	+	+	+
	京都市	+	--	+
	奈良市	+		-
	山形市	-		-
景観条例・景観計画型	柏市	+	--	
	川崎市	+	--	-
	大阪市	+	--	-
	西宮市	--	--	+
	倉敷市			
	A市			-
	B市		--	
屋外広告物GL型	長野市			
	吹田市	+	-	-
	豊中市	-	--	-
	寝屋川市	-	--	
	枚方市	-	-	

※+：屋内広告物の誘導実績あり、-：屋内広告物の実績はないが屋外広告物や建築行為などについては実施経験あり、--：実績なし、空欄：制度なし
※柏市の重点区域2地区の協議窓口をエリアマネジメント組織及び景観整備機構のUDCKに委託(屋外広告物も含む場合は自治体職員との屋外事前協議も実施)

少しでも助言内容を計画に反映してもらうために、事業者の要望を汲み取りながら、屋内広告物の規模の調整などについて、受け入れ可能な合意点を対話の中で見出していくことが求められる。

3-2-2. 屋内広告物の規制・誘導を周知する機会

屋内広告物の規制・誘導の事業者への周知(表-9、文献・アンケート調査)の媒体に関しては、屋内広告物に特化した規制・誘導内容を知らせる案内webページを金沢市、京都市が、屋外広告物GL内に屋内広告物の規制・誘導内容もまとめたGL等の冊子を金沢市、京都市、吹田市が作成・公開している。タイミングに関しては、7自治体が問い合わせ・窓口相談時に、5自治体が屋外・景観事前協議時に

表-9 屋内広告物の規制・誘導を事業者へ周知する機会

(文献調査・アンケート調査)

類型	自治体名	媒体		タイミング	
		HP※公開	屋外広告物GL記載	問い合わせ・窓口相談時	屋外・景観事前協議時
屋外広告物条例型	金沢市	○	○	○	
	京都市	○		○	
	奈良市		○		
景観条例・景観計画型	柏市			○	○
	川崎市			○	○
	大阪市			○	○
	西宮市			○	○
屋外広告物GL型	吹田市		○	○	○

※自治体HPに屋内広告物特化の案内webページが存在する場合のみカウント

表-10 屋内広告物の屋外・景観協議で参加が多い事業者

(ヒアリング調査)

類型	自治体名	広告事業者	設計者	施行者	建築物オーナー	テナントオーナー	店長
屋外広告物条例型	金沢市	○	○	○			
	京都市	○				○	
	奈良市	○	○	○			
景観条例・景観計画型	柏市	○	○			○	
	川崎市	○				○	
	大阪市	○					
	西宮市	○	○				
屋外広告物GL型	吹田市	○	○			○	

表-8 事業者の屋内広告物に対する理解・意識(ヒアリング調査)

類型	自治体名	認識・意識		屋外・景観協議等における対応
		規制・誘導の認識の低さ	規制・誘導を無視した届出	
屋外広告物条例型	金沢市	屋外事前協議の段階で屋内広告物の規制・誘導を認識していない事業者もいる。	-	金沢市の広告物規制が厳しいことは事業者も知っているの、説明すると理解し改善が行われる。
	京都市	屋外広告物に比べ、届出の手続きを行う意識は低い、手続きを理解している事業者は意識をもち、問い合わせもある。	-	条例に基づく適正化を厳しく進めたことである程度の事業者は理解している。
	奈良市	屋内広告物は規制開始が遅かったため認知度は低い。	定義から外れる届出の仕方を、店長等が規制・誘導を知らず届出する場合がある。	-
景観条例・景観計画型	柏市	追加で設置される貼り紙等は広告物だと認識をしていない。	-	-
	川崎市	屋内広告物の規制・誘導を知らずに景観事前協議等に来る場合もある。	-	景観事前協議時に屋内広告物への配慮を理解いただけるよう誘導している。
	大阪市	-	-	屋内広告物の許可申請は必要なく、配慮事項に対応する度合いは事業者の意識次第である。
	西宮市	-	テナントオーナーや店長は規制・誘導を知らず屋内広告物を届出してしまう場合がある。	-
屋外広告物GL型	吹田市	-	店舗の関係者まで周知があまり行き届いておらず、営業開始後にチラシ等が貼られる場合も多い。	配慮事項のため、事業者は「できる限り控える」という回答が多く、実際の改善は僅かである。

実施している。web ページや屋外広告物 GL での周知が屋外広告物条例型で 66.7%(2/3 自治体)で他類型より多い。一方で、屋外・景観事前協議時の対話による周知が景観条例・景観計画型で 100%(4/4 自治体)、屋外広告物 GL 型で 100%(1/1 自治体)であり、建築行為や屋外広告物の設置など屋内広告物以外の案件で届出等を行う事業者に周知しており、単一の案件を景観と広告物の両方の観点から景観配慮を促す体制が整えられ、屋内広告物の周知の機会も適切に確保できている点は評価できる。

3-3. 屋外・景観協議による屋内広告物の助言・指導

3-3-1. 屋外協議・景観協議の事業者側の参加者

屋内広告物の屋外・景観協議への参加が多い主体をヒアリング調査で確認した(表-10)。全自治体が広告事業者の参加の多さを回答する一方、テナントオーナーの参加は 4 自治体と少なく、建築物オーナーや店長に至っては参加を全自治体で確認できなかった。広告事業者と自治体職員との協議により誘導しても、3-2-1 の通りテナントオーナーや店長は規制・誘導の存在を認識しておらず、届出後に貼り紙などが掲出されるケースが存在する一因と考えられる。景観条例・景観計画型の川崎市・大阪市で設計者の参加が多いとは回答されなかったが、理由は調査できていない。

3-3-2. 屋内広告物の指導・助言内容

(1) 屋外・景観事前協議件数

表-7 に示した自治体職員との屋外・景観協議での屋内広告物の誘導実績を有する 7 自治体の、令和 5 年度の屋内広告物の屋外・景観事前協議件数(表-11、ヒアリング調査)は、京都市が 48 件(未集計のため代わりに届出件数を採用)、次に金沢市は件数が 22 件である一方で、奈良市は 3 件、大阪市は 2 件と少ない。大阪市では建築計画の段階では屋内広告物の掲出予定はなくても、その後の段階でテナントの意向により掲出が決まり景観協議を実施するケースの多さを

ヒアリングにより確認できた。この結果からは、協議実施後に具体化する掲出への対応が課題であることがわかる。

(2) 屋外・景観協議における主な助言・指導内容

助言・指導内容については、表示面積に対し金沢市、京都市、奈良市、柏市、川崎市は規制・誘導内容に沿うよう、掲出取り下げや面積縮小、数量減少などの助言・指導の実績を有する。例えば金沢市では、同じ建物に再出店した店舗に対し、以前存在した窓部の全面広告を今回は掲出しないよう助言し、計画変更に至った事例も確認できた。そして、金沢市、奈良市は「面積算出方法」を説明している。例えば奈良市は「切り文字掲出の場合、一文字ずつ囲んでの算出ではなく単語全体を囲んで算出する」ことを説明し、事業者の認識間違いを防いでいる。「色彩」については、金沢市、京都市、奈良市、柏市は「表示面積」と同様に、規制・誘導内容に適合するよう協議している。また、大阪市では地色と文字の色彩の反転を助言し、落ち着いた印象の屋内広告物に改善した事例がある。

(3) 屋外・景観協議によるきめ細やかな助言・指導

一般的に、条例等に基づき定められた自治体の規制・誘導内容の範囲を超える指導は、職員の裁量を逸脱するリスクや、職員独自の判断は公平性や透明性に欠ける対応とみなされる可能性があり、自治体職員の専門性にも限界があることから、規制・誘導の記載内容以外の助言・指導は行われない。

専門家の関わりという点では、金沢市が独自の「屋外広告物審査会」制度により、職員との屋外事前協議を済ませた全案件に対し、専門家等が規制の側面だけでなく、質向上につながる意見も出し、その結果は職員を通じて助言内容として伝えている。金沢市のように全案件は難しくとも、特定地域や一定規模以上の屋内広告物も対象とする専門家の助言制度の導入は質向上に有効と考えられる。

表-11 屋外・景観協議における屋内広告物の助言・指導内容^{※1} (ヒアリング調査)

類型	自治体名	屋外・景観事前協議件数 (R5 年度)	面積			色彩		その他
			基準への適合	基準に関わらない内容	面積算出方法の説明	基準への適合	基準に関わらない内容	
屋外広告物条例型	※3 金沢市	22 件	(屋外事前協議時)掲出取り下げ、面積や数量の減少	-	(屋外事前協議時)面積の算出方法も含めた屋内広告物の規制の説明	(屋外事前協議時)色彩の変更	-	(屋外広告物審査会)余白の確保、情報の整理、配置の調整、掲出高さや照明の変更
	※2 京都市	48 件	面積や数量の減少	-	-	色彩の変更	-	
	奈良市	3 件	面積や数量の減少	-	事業者が大きく掲出したいと考える中での面積算出方法の議論・説明	色彩の変更	-	屋外事前協議時の屋内広告物も掲出予定判明による実績
景観条例・景観計画型	※3 柏市	18 件	-	面積や数量の減少(重複の回避、集約)	質問・相談があれば随時説明	色彩の変更	-	設置位置の調整、広告物を使わずに店舗の雰囲気を出し出す窓面の演出方法の事例の提示
	川崎市	18 件	面積や数量の減少	-	-	3 色以内の色数、乱雑でない写真への変更	-	掲出形態の変更
	大阪市	2 件	-	面積や数量の減少	-	-	地色と文字の色の反転(単一事例)	-
屋外広告物 GL 型	吹田市	未集計	-	ガラス窓一枠の掲出取り下げ(単一事例)	-	-	-	-

※1 西宮市は協議による屋内広告物の誘導実績はないため、表-11 では除外 ※2 京都市は屋外事前協議件数未集計のため、代わりに届出件数を表記 ※3 金沢市は屋外広告物審査会の内容を含み、柏市は重点区域 2 地区において自治体から協議窓口を委託されたエリアマネジメント組織・UDCK による協議内容を記載

店舗単位の指導では限界があるテナントビル等の建物単位での統一や調和確保という点では、同じく金沢市は屋外広告物審査会の審議の中で、テナントビル全体での掲出の取り決めをビルオーナーに打診し、テナント間で掲出箇所を統一させた事例がある。規制・誘導項目としては定められていないが、協議を通じて建築物全体ひいてはまち並みとの調和形成の可能性を示唆する事例といえ、國廣ら⁹⁾が挙げていた新築後の入居テナント対策になり得る。

行政以外の主体の関わりという点では、柏市の調査対象の景観重点区域では、自治体から協議窓口を委託されたエリアマネジメント組織(以下、エリマネ組織)である柏の葉アーバンデザインセンター(UDCK)が協議を行うことで、建築物の内部の賑わいが見えるよう配慮した設置位置の調整など、構成員の専門家等が詳細な助言を行っている。エリマネ組織による協議では自治体職員とは異なる立場・観点からの助言が期待できることがわかる。

さらに行政内での連携や情報交換という点では、奈良市では屋外事前協議時に屋内広告物の制度を周知していないものの、屋外広告物等の屋外事前協議の際に屋内広告物の掲出予定を確認し、新たな協議・届出を実現させた事例を確認できた。事後掲出という屋内広告物の課題に対して、多方面からチェックをすることの有効性が示唆される。

3-4. 届出後の屋内広告物の掲出への対応

届出後の屋内広告物の掲出への対応策(表-12、アンケート・ヒアリング調査)について、屋外広告物条例型の3自治体と吹田市は屋外広告物等の許可更新時の掲出状況確認のための提出写真を屋内広告物の検出にも活用している。そのうち奈良市では届出がない屋内広告物を提出写真から把握し、撤去指導し、改善された事例を確認できた実績を有する。また金沢市ではパトロールで発見された屋外/屋内広告物に対して、基準適合の依頼を行い、屋外協議等と同様に高さや大きさ、色彩、意匠等の観点から助言している(アンケート・ヒアリング調査、表-13)。パトロールに関して柏市(UDCK が実施)や西宮市では定期実施はないが、未手続きの屋内広告物を発見次第、助言・指導しており、実際に改善された事例もある。

4. 屋内広告物の規制・誘導に関する考察

4-1. 過程別の屋内広告物の規制・誘導の状況と課題

前章までの結果から、仮説として説明した3ステップそれぞれについて、周知の段階では自治体は自治体 web ページやGL、窓口相談時や屋外・景観事前協議時に周知していることを明らかにした。そして屋外・景観事前協議の段階では、規制・誘導内容に沿った助言・指導をしており、金沢市では専門家による助言制度により、より専門的な見地から規制・誘導内容にとどまらないきめ細やかな誘導の実現を明らかにできた。最後に事後確認の段階では、広告物の更新時の確認や現地調査・パトロールによる誘導が行われており、実際に改善された事例もあることを明らかにできた。これらの3ステップの観点と結果から、以下では屋

表-12 届出後の掲出に対する対策(アンケート・ヒアリング調査)

類型	自治体名	協議時における開業後の掲出に対する注意喚起	パトロール現地調査	広告物更新時の掲出確認・指導	住民等からの通報
屋外広告物条例型	金沢市	○	○	○	○
	京都市	○		○	○
	奈良市	○		○	○
景観条例・景観計画型	柏市		○		
	川崎市	○			
	大阪市				
屋外広告物GL型	西宮市		○		
	吹田市	○		○	

※制度は存在するものの、屋内広告物の誘導実績がないものも含む

表-13 届出後の掲出に対する誘導内容(アンケート・ヒアリング調査)

類型	自治体名	誘導内容
屋外広告物条例型	金沢市	高さや大きさ(効果の範囲で必要最小限の高さ・大きさ、規格の統一)、色彩(地色の彩度を下げるか反転、色彩の統一)、意匠(余白の確保、情報整理)、照明(色温度、輝度、照明方法)、数量(集約化)
景観条例・景観計画型	柏市	飲食店や予備校など窓面を塞ぐ広告物掲出への配慮 窓面を他事業者向けの有料広告スペースとして広告募集しているケースに対する撤去依頼
	西宮市	屋内広告物の撤去

内広告物の規制・誘導につながる効果的な制度やその運用について考察する。

4-2. 地域の景観特性に即する屋内広告物の誘導

屋内広告物の規制に関する根拠法はなく、各類型とも対話による誘導が中心となる。特に屋外広告物条例型は独自条例に基づき屋外協議を通じて規制・誘導をしている。屋外広告物条例型の自治体は歴史都市として目指すべき明確な目標があり、これまでの景観行政の蓄積から地域の景観像が市民や事業者に共有されている。また、基準への適合確認のみならず、きめ細やかな配慮事項を示したGLの活用により高いレベルでの景観調和も実現を期待できる。そのため現在までに景観行政の蓄積を十分に有する都市に関しては条例制定による屋内広告物の規制・誘導の仕組み導入が有効である。

景観条例・景観計画型や屋外広告物GL型の自治体は、屋外広告物条例型に代表される歴史都市と比較して地域の景観像が明確化されていないことも多い。そのため、景観計画やGLによる制度導入を検討する都市では、屋外・景観協議での地域の景観形成の目標やそのための行為規制の内容の説明、屋内広告物の課題や規制・誘導の意義の共有をより丁寧に行うことが求められる。その上で、柏市の景観重点区域でエリマネ組織が自治体と連携し、きめ細やかな指導を実現していること、竹田ら¹⁾の研究で示される地域の景観形成を目指す地域組織により屋内広告物の掲出等に対して目の行き届いたコントロールが可能であるとの知見からも、景観価値またはそれを通じたエリア価値向上を活動目的に掲げるエリマネ組織との連携促進が有効と考えられる。エリマネ組織にとっても、GL等の存在により、景観に関する事業者との協議に際し、掲出の取りやめや変更依頼を行う根拠を得ることもできるという利点が存在する。

そしてより効果的な連携の実現のためには、条例に定める規制・誘導の内容や届出・協議方法の検討段階からエリマネ組織にその内容や連携方法、さらにその程度について意見交換し、エリマネ組織が動きやすいよう制度設計に反映することが有効と考えられる。ただし、エリマネ組織による対応量の限界に考慮し、一定規模の屋内広告物など景観影響が大きい案件に限定して連携をするなどの配慮が求められる。

屋外広告物 GL 型では屋内広告物が許可制の規制対象ではなく、屋外・景観事前協議では多くが議題に挙がらないことが明らかになった。2-2-3 で挙げられた「まち並みとの調和」等の配慮事項は、景観形成の目標像が共有できていない地域では解釈にばらつきが生じるため、地域に応じて「落ち着いた地色にする」「写真情報を減らす」などの具体的な記述、イラストや写真での例示など、GL の記載内容の具体化・詳細化により、認識や解釈の違いという GL による規制・誘導の限界を解消できると考えられる。また上述の景観条例・景観計画型の知見同様にエリマネ組織との連携も GL 内容の認識や配慮意識の向上を期待できる。加えて長期的な視点では、意識や機運の高まりに応じて、景観配慮を促す GL だけの運用から屋外広告物条例や景観条例・景観計画による屋内広告物の規制・誘導へ移行し、より実効性を持たせることも検討されるべきである。

その他に、景観形成のコンセンサスを確立できていない都市の場合は、事業者が屋内広告物の景観配慮そのものを認識していないことも多いと予想される。そのため、まずは周囲の景観への悪影響があることを事例などで示しつつ自治体 web ページや GL 等での周知からのスタートが求められる。加えて事業者との対話や誘導も必要となるが、その際に今後の掲出抑止のための改善の必要性の認識を共有しながら、掲出自体は許容しつつも位置や規模の調整のための協議をするなど、景観形成の観点と事業者の要望の折り合いを見いだすような対話が求められる。さらに、イメージアップや来訪者増加につながるなど景観保全による事業者側のメリットを適切に伝えることで、実効性の向上を期待できると考えられる。長期的な観点では、金沢市や京都市の事業者の多くは細かな規制の存在を理解しており、屋内広告物の助言・指導内容にも理解を示すという結果にも示されたように、取り組みの積み重ねにより将来的に届出対象としての設定、条例によるコントロールなどの実現や事業者の理解度向上も期待できる。

4-3. 屋内広告物のコントロールのための制度

3-2-1 では規制・誘導を知らず掲出するテナントオーナーや店長がいることを明らかにできた。自治体 web ページや GL での周知だけでなく、自治体の商業担当部署や屋外広告物の協会等と連携した情報発信や勉強会を定期的を実施するなど、事業者の属性に応じた規制・誘導を認識するきっかけを増やす対策が考えられる。また景観事前協議時に屋内広告物まで計画できていない、國廣ら⁹⁾も指摘のテナント未定により検討できていない場合があり、屋内広告物

が議題に挙がらないという課題も明らかになった。制度的な対応としては手続き期間を長く設定することで期間内での再協議を可能とすること、運用的な対応としては景観事前協議に先立つ窓口相談の際に、提出する計画図面に屋内広告物の計画の記載を促し、協議時に計画図面に屋内広告物がない場合は掲出予定を改めて確認するなどが考えられる。加えて國廣ら⁹⁾が指摘する新築後の入居テナントへの周知継続だけでなく将来的なテナント変更も想定した、入居テナントに対する建築物オーナーからの屋内広告物の規制の存在や掲出に関する注意点の説明を求めるなど、建築物オーナーとテナント・自治体職員との連携も必要である。

自治体職員との屋外・景観協議に関しては、規制・誘導の記載内容への適合/不適合のみを議論する自治体も確認できた。一方で、屋内広告物は業種や商品、掲出目的により多様な掲出形態・デザインが存在するため、規制・誘導の内容・目標として一般化した表現・記載が難しい。それにより、事業者の GL の配慮事項などは解釈に差が生じること、また担当者も個々の案件に応じた細やかな指導や規制ができないという課題がある。金沢市での専門家の助言制度による、専門性を持ったきめ細やかな誘導実現が確認できたことから、課題解決には景観アドバイザー制度の対象を屋内広告物にも拡大すること、それにより一般化・抽象化されて GL 等に記載される規制・誘導の内容では十分に議論ができない事例に対して、専門的かつ第三者の立場から質向上のための建設的な助言ができる体制を整えることが有効と考えられる。

<謝辞>

アンケート調査・ヒアリング調査にご協力いただいた自治体・エリマネ組織のご担当者の皆様へ深く感謝申し上げます。また、本研究は公益財団法人鴻池奨学財団の研究助成を受けて実施したものです。ここに記して謝意を表します。

【補注】

- (1) 本研究における「規制」は条例等の法的根拠に基づく義務づけ、「誘導」は自治体による非強制的な促しを指す。
- (2) 後述の屋外広告物条例型、景観条例・景観計画型の自治体が該当。
- (3) 本研究における「助言」は任意的な提案、「指導」は条例等に基づき自治体としての方針に基づく一定の対応要請を指す。

【参考文献】

- 1) 竹田結衣、松本邦彦、澤木昌典 (2024 年)、「景観まちづくりを行う地域組織による屋内広告物のコントロール」、日本建築学会計画系論文集、89 巻、825 号、pp.2105-2114
- 2) 山石季沙、松本邦彦、澤木昌典 (2023 年)、「歴史的環境を有する観光地景観の域外チェーンによる均質化とそのコントロール」、都市計画論文集、58 巻、3 号、pp.780-787
- 3) 藤井健史、山田悟史、及川清昭 (2015 年)、「屋内広告物の可視量分析—烏丸通りと御堂筋を例に—」、日本建築学会・情報システム技術委員会第 38 回情報・システム・利用・技術シンポジウム 2015、pp.253-256
- 4) 丹下開斗、柳澤尋樹、宇崎崎勝也 (2025 年)、「『屋内広告物』による規制と運用実態—屋外広告物条例による 11 団体の事例—」、日本建築学会技術報告集、31 巻、77 号、pp.472-477
- 5) 國廣優輝、野澤千絵 (2018 年)、「景観計画に基づく屋外・屋内広告物の規制・誘導に関する運用実態と課題—全国の景観行政団体に対するアンケート調査から—」、日本建築学会技術報告集、24 巻、57 号、pp.825-828
- 6) 金沢市都市整備局景観政策課 (2022 年)、「まちなかににおける特定屋内広告物の規制について」、<https://www4.city.kanazawa.lg.jp/material/files/group/71/tokuteiokunaigaiyou.pdf>

非営利団体主体の高架再生事業が市・BID 等による高架隣接地区の空間計画に与える影響

- カナダ・トロント市の Bentway を対象として -

Study on the impact of non-profit-led regeneration projects of elevated structures on Spatial Planning in Adjacent Areas
by the City and BIDs - The Case of the Bentway in Toronto, Canada -

古川 翔*・黒瀬 武史**

Kakeru Furukawa*, Takefumi Kurose**

In many cities, regeneration projects of elevated structures in Adjacent Areas are increasingly implemented. Collaboration among conservancies, local governments, and Business Improvement Districts (BIDs) is essential to achieve spatial planning goals. However, government-led initiatives often face delays due to complex consensus-building, resulting in a gap between plans and implementation. This study examines the Bentway Project in Toronto to analyze how its strategies influenced spatial planning in adjacent areas. While earlier efforts had stalled, the project catalyzed pilot initiatives and the development of a framework plan for regenerating elevated infrastructure spaces. The findings indicate that the project's empirical design approach and the conservancy's proactive collaboration encouraged local governments and BIDs to take similar actions, ultimately supporting the formation of a comprehensive spatial framework.

Keywords: The Bentway, Pilot Project, Nonprofit Organisation, Regeneration Project of Elevated Structures

ベントウェイ, 実証事業, 非営利団体, 高架再生事業

1. 研究の概要

1-1. 研究の背景と目的

近年、都市の分断要素かつ未利用地であった鉄道や高速道路の高架構造物などの交通インフラを活用した再生事業が国内外問わず活発に行われている¹⁾²⁾。再生事業は起爆剤となり、隣接地区¹⁾の土地利用に影響を与える。開業から15年が経過した HighLine では非営利団体が行政主導の沿線開発に対して反対運動をしている³⁾。市民に開かれた再生事業を非営利団体が運営している場合、行政や BID など空間計画策定主体との連携が立場の異なる双方の空間計画の実現に対し重要である。

公共事業による再生事業の整備プロセスは、行政の計画に基づき、ワークショップなど市民との合意形成を長期間に渡って行う⁴⁾。そのため、再生事業の構想開始時期と整備完了時期にはタイムラグがあり、都市課題の変容による計画と実態に乖離が生じる場合がある。一方で、局所的な社会実験を伴う計画検討も近年は頻繁に行われている⁴⁾⁵⁾。行政の構想や計画を基に、整備範囲内の効果検証や関係人口を増やす目的で用いられることが多い。

カナダトロント市で実施されている Bentway Project (以下、BentwayPJ) は、ダウンタウンとウォーターフロント地区を分断する高架道路 Gardiner Expressway (以下、GExp) の高架下空間の再生事業である (図1)。これは非営利団体 Bentway Conservancy (以下、運営団体) が運営している。2015 年の慈善財団の寄付を契機に、計画開始から約2年後の2018年

に第一期の整備が完了した⁶⁾。2025 年現在、運営団体は市・BID²⁾等と連携した実証事業の展開⁶⁾や市と連携した高架下空間の枠組み計画 Under Gardiner Public Realm Plan⁷⁾ (以下、UGPRP) の策定に至っている。UGPRP は法定計画ではないが、市が GExp の高架下空間を公共空間として再定義し、既存の市の政策・計画と整合を取りながら、高架改修や沿線開発の優先順位づけに影響を与える将来ビジョンである。

本研究の目的を以下に示す。まず、北米における非営利団体主体の高架再生事業を比較を通して、BentwayPJ の空間整備・運営方針の特徴的な戦略を分析する。そして、それらの特徴的な戦略が市・BID 等による高架隣接地区³⁾の空間計画や計画プロセスに与えた影響とその要因を明らかにすることを目的とする。

1-2. 既往研究の整理

高架再生事業を、計画期・設計期・管理運営期といった時間軸の観点と、空間的側面 (高架再生事業の計画やデザイン、隣接地区への影響)・組織的側面 (運営主体の構造や役割)・経済的側面 (隣接地区への経済的影響) といった分析対象の観点で分析した結果、以下の3つに大別できる。

I. 高架再生事業の再生手法や実現までのプロセス

非営利団体による再生事業の先進事例である High Line は計画期や設計期を対象に、再生手法を計画プロセスを含めて木村ら⁸⁾(2010)が、隣接地区の都市環境保護と開発を両立させる手法とその効果を Dycaら⁹⁾(2020)が、それぞれ明らかに

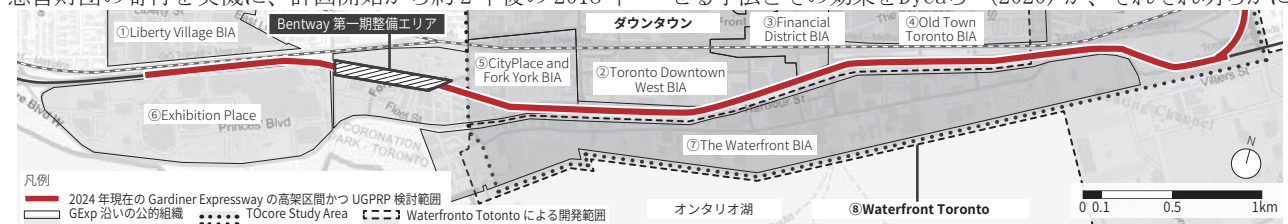


図1 Bentway PJ の立地と高架隣接地区の市・BID等の管轄・計画範囲 (Toronto Mapに筆者加筆)

* 正会員 株式会社三菱地所設計 (Mitsubishi Jisho Design)

** 正会員 九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門 教授 (Professor, Faculty of Human-Environment Studies, Kyushu University)

している。大堀ら⁴⁾(2022)は東京都墨田区の事例で、計画期から管理運営期まで一貫した住民参加と行政連携のプロセスを明らかにしている。また、トロント市の高架高速道路の再生事業についてJames¹⁰⁾(2016)が都市デザインの質を担保するための検討が長期間行われていることを整理している。

II. 管理運営期における高架再生事業の利用実態と運営団体

利用実態の観点では、高架再生事業の整備手法による利用実態の差をJisooら¹¹⁾(2019)が整理している。また、Bagnallら¹²⁾(2023)がBentwayPJを事例の1つに空間を伴うコミュニティ促進の有効性を市民の立場から明らかにしている。

運営団体の観点では、Rigolonら¹³⁾(2018)が公園管理や自然保護を目的とした再生事業では非営利団体による維持管理は一般的であることを示している。また、民間資本に依存する非営利団体への公共空間利用の権利譲渡は公的利益よりも私的利益に影響を受けやすいことを指摘している。

III. 高架再生事業の管理運営期における隣接地区への影響

高架再生事業と都市の共存についてKhakajら¹⁴⁾(2019)が議論しており、再生事業後の土地利用や交通計画の適切な誘導の重要性を述べている。実現した再生事業では、公共緑地の活動や整備手法に伴うジェントリフィケーションの差異についてJillian¹⁵⁾(2020)が議論を行っている。

1-3. 本研究の位置づけ

高架再生事業は、計画期の再生手法や計画期から管理運営期まで一貫した検討プロセスが論じられてきた。管理運営期では、利用実態や整備前後の比較による土地利用・交通計画の変化が分析されてきた。さらに、運営団体に関しては、資金源や権利譲渡による課題が指摘されてきた。本研究は計画期から管理運営期まで非営利団体の運営方針を踏まえて空間デザインと対象地での活動を整理した上で、行政ではなく非営利団体主体の再生事業が市・BID等による隣接地区の空間計画に与えた影響を分析する点で新規性がある。

1-4. 研究の流れ

本研究では、2章で北米の非営利団体主体の高架再生事業を整理し、BentwayPJの運営や空間整備の特徴を明らかにする。3章は、BentwayPJの特徴を形成する再生戦略が生じた経緯を明らかにするために、事業発足の経緯と現在までの整備・活動実態を分析する。4章で高架隣接地区の市・BID等の戦略や計画プロセスの変化を明確にする。5章でBentwayPJの再生戦略が枠組み計画策定(UGPRP)や実証事業に与えた影響を明らかにする。

1-5. 研究の手法

2章ではBentwayPJと比較事例の活動内容について、公式サイト⁶⁾¹⁶⁾¹⁷⁾¹⁸⁾に掲載された報告書や活動紹介ページを一次資料とし、整備完了後から5年間⁴⁾の活動を対象にWayback Machine¹⁹⁾を活用して調査を行う。また、2023年および2024年に現地調査と、協力を得られた運営団体等への聞き取り調査²⁰⁾²¹⁾²²⁾²³⁾²⁴⁾も実施した。3章以降では、BentwayPJの運営団体に加えて、市・BID等の計画を分析する。トロント市は市議会資料および市議会委員会資料²⁵⁾とUGPRP⁷⁾、T0core⁵⁾の計画資料²¹⁾を、BID等は公式サイト²⁷⁾²⁸⁾²⁹⁾で公開されてい

る計画資料や調査検討資料、記事を一次資料に用いる。これらは、Waterfront Toronto⁶⁾(以下、WT)が設立された1999年以降の資料うち、2024年時点で収集可能なものを対象とする。また、BentwayPJは、トロント市と運営団体、デザイナーへの聞き取り調査を実施した。

2. 比較事例との比較によるBentwayPJの特徴

本章では、高架再生事業における非営利団体の連携方針と空間の整備方針を整理し、BentwayPJの特徴を明らかにする。非営利団体の連携方針は活動詳細に基づいて、空間整備方針は空間構成要素の内容に基づいて明らかにする。

2-1. 比較事例の選定

比較事例はHigh Line Network³⁰⁾⁷⁾の加盟事業46件から選定する。高架構造物の再生事業という観点で、BentwayPJと類似した高速道路・鉄道の高架再生事業8件であり、これらの中で運営体制が非営利団体の事業は7件であった。整備後の変化を捉えるため、第一期の整備完了から5年以上経過した事業を事例選定の条件に加えた。その結果、3事例(High Line, The606, Rail Park)がBentwayPJの比較対象に抽出された(表1)。これらはカナダ・米国の大都市にあり、各都市の都市計画制度や非営利団体に対する考え方は概ね類似する⁸⁾。

表1 BentwayPJと比較事例の概要³⁰⁾

事業名	所在地	運営団体	第一期公開年月	整備総距離
BentwayPJ	Canada, Toronto	Bentway Conservancy	2018年1月	約0.5km
High Line	USA, New York	Friends of High Line	2009年6月	約1.75km
The 606	USA, Chicago	Friends of 606	2015年6月	約4.3km
Rail Park	USA, Philadelphia	Friends of Rail Park	2018年6月	約0.3km

2-2. 整備エリア内の空間構成要素

4事例は緑道整備のため、空間構成要素である舗装と常設什器の種類を本研究の空間構成の分析対象とする。

舗装種類(図2, 3)では、4事例ともハードスケープと植栽

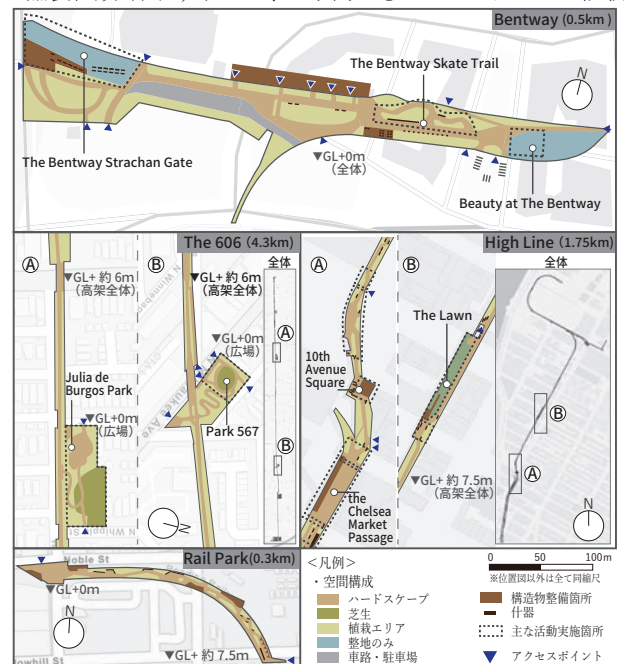


図2 4事例の空間構成⁹⁾

表2 各事例における100mあたりの什器数

100mあたりの数	BentwayPJ	High Line	The 606	Rail Park
固定式常設什器	1.40個	9.83個	0.40個	4.67個
可動式常設什器	11.40個	1.31個	0.00個	0.00個
合計	12.80個	11.14個	0.40個	4.67個

表3 各事例の舗装面積割合¹⁰⁾

舗装面積割合 (%)	BentwayPJ	High Line	The 606	Rail Park
ハードスケープ	28.5	9.8	26.6	16.2
植栽エリア	47.8	78.1	47.3	2.5
植栽のみ	34.7	12.1	51.0	81.3
植栽のみ (%)	6.8	0.1	24.3	12.1

エリアの割合が高い。また、Bentway PJ は整地のみの未舗装の空間が 16.2%を占め、他事例にない傾向が観察された。

次に、常設什器の種類を分析する。BentwayPJ と High Line では、什器が 100 mあたり 10 個以上整備されている。什器を地面への固定状況に基づき、固定式常設什器と可動式常設什器の 2 種類に分類する。その結果、固定式常設什器が最も多かったのは、High Line の 9.83 個であり、可動式常設什器が最も多かったのは BentwayPJ の 11.40 個であった（表 2）。BentwayPJ は高架下空間の再生事業であるが、他の 3 事例は大半が高架上空間の再生事業であるため、縦動線によるアクセス性や高架幅員による空間の制約を強く受け、イベント空間よりも歩行者流動を支える歩道空間の確保が重要となる。そのため、柔軟なレイアウトが可能な可動式常設什器よりも固定式常設什器が多く整備されたと考えられる。一方で、BentwayPJ は可動式什器を多数配置し、活動に応じて可変的に活用できる整備が行われたと考えられる。

2-3. 活動における非営利団体の市・BID 等との連携

本節は市・BID 等と非営利団体の関係性を論ずるため、運営団体の活動の中で、市・BID 等と関係が活動を分析する（表 3）。

市・BID 等と連携した活動⁽¹⁾は、BentwayPJ が最も多かった。個別の活動に対する市・BID 等からの資金提供⁽¹⁾が最も多いのは High Line であった（表 3）。市・BID 等と連携した活動を実施していた BentwayPJ と Rail Park の活動内容を詳細に分析した結果、2 事例ともイベントを最も多く実施していた。しかし、連携した活動によるアート展示は BentwayPJ のみであった。さらに、エリア外のみで開催された活動を市・BID 等と連携して実施したのは BentwayPJ のみであった（表 3）。

表3 非営利団体の活動における市・BID等との連携と活動内容
I. 市・BID 等との関係 II. 市・BID 等と連携した活動の詳細(BentwayPJ, Rail Park)

回数(回)	市・BID等と連携	市・BID等から資金提供	市・BID等を含まない	内容(回)	アート展示	ツアー	イベント	POP UP	清掃活動
BentwayPJ	47 (15.1%)	8 (2.6%)	257 (82.8%)	BentwayPJ	9	4	33	1	0
High Line	0 (0.0%)	75 (8.1%)	852 (91.9%)	Rail Park	0	1	6	0	1
The 606	0 (0.0%)	2 (0.8%)	243 (99.2%)	箇所(回)	エリア外	エリア外+内	エリア内	オンライン	
Rail Park	8 (6.7%)	1 (0.1%)	110 (92.4%)	BentwayPJ	9	6	32	0	
				Rail Park	0	2	6	0	

2-4. 小結

北米の非営利団体による高架再生事業を比較した結果、BentwayPJ の特徴として以下の点が明らかとなった。BentwayPJ の整備エリア内の空間整備は、土で整地されたエリアの公開や可動式什器の設置が特徴である。このことから、他の事例よりも、利用者による柔軟な空間利用が可能であることが示唆される。活動面の分析により、BentwayPJ は市・BID 等と連携した活動を最も多く実施しており、その中には他の事例には見られない整備エリア外での活動やアート展示を含んでいることが確認された。

以上の比較を通じて、BentwayPJ は他の事例と比較して、活動に応じた柔軟性のある空間整備と市・BID 等と連携する運営姿勢を兼ね備えた事業であることが特徴であると考えられる。次章では、これらの特徴がどのような戦略に基づいて生じたのかを明らかにするために、BentwayPJ の発足経緯と運営・空間整備の方針の詳細を分析する。

3. Bentway PJ の再生戦略と開業後の実施内容

前章で BentwayPJ の運営姿勢と空間整備における他事

例との差異が明らかとなった。これを踏まえ、本章では、BentwayPJ の再生戦略がどのような経緯・意図に基づいて形成されたのかを、寄付者の意向や運営実態、設計方針を通じて検討する。また、活動実態や聞き取り、運営団体の年次報告書の分析を基に、重要な役割を果たした BentwayPJ の再生戦略を考察する。

3-1. 寄付者の意向と Bentway 運営団体の設立経緯

2015 年 11 月に Matthews 財団と都市デザイナー Ken Greenberg 氏はトロント市（以下、市）に高架下の公共空間化と 2500 万カナダドルの寄付を申し出た。この寄付の申し出には恒常的な活動の実施が寄付条件として含まれていた³¹⁾。寄付者が「多様な活動を恒常的に実現する空間」を望んでおり²²⁾⁽¹²⁾、この意向に沿って、市は寄付者が求めた空間が実現可能な維持管理スキームの検討を行った。その結果、2015 年 12 月に Matthews 財団と市、WT の間で交わされた覚書³²⁾で、

表4 運営団体の概要⁶⁾

スタッフ数	19 人 (2023 年度)
活動頻度	83 日に 1 回実施 (整備完了から 5 年間の平均)
予算	収入: 5,203,000 CA ドル 支出: 5,705,000 CA ドル (2023 年度)
スタッフの職能	共同主宰、デザイナー/プランナー、企画担当、プログラム担当、人事/経理担当
活動領域	参加型イベント、ワークショップ ポップアップストア、インストール、ツアー

①非営利団体の設立と②寄付金の一部を毎年の運営資金として配分することが定められた。このような経緯で、維持運営を担う運営団体 Bentway Conservancy が設立された。運営団体の概要を表 4 に示す。

3-2. BentwayPJ 第一期開業後の運営・活動実態

寄付者の意向や覚書の内容を踏まえ、運営団体の運営と活動実態を整理するため、資金面と活動回数について分析する。また、2 章で整理した BentwayPJ の活動の特徴として挙げられた市・BID 等と連携した活動についても、具体的な事業と聞き取り内容から高架隣接地区の市・BID 等の空間整備の方針への影響を整理する。

図 3 に示す運営団体の歳入の推移より、覚書の計画に従い、Matthews 財団の寄付金である立ち上げ運営資金が毎年の運営資金として計上されていた。さらに、他の個人や企業からの寄付金は毎年増加傾向であった（図 3）。立ち上げ運営資金は初動期ほど多く配分されており、他の寄付金が少ない初動期においては、重要な活動資金源であったと考えられる。

図 4 の通り活動回数の合計はコロナ期間に減少したが 2023 年（6 年目）以降は 2019 年（2 年目）と同程度まで回復した。以上より、活動が恒常的に実施されていることが確認できる。

市・BID 等と連携活動⁽¹⁾は初年度から毎年実施されていた（図 4）。2 章で述べたように、市・BID 等との連携した活動における BentwayPJ の特徴として、整備エリア外での実施とアート活動が挙げられる。これらに該当する具体的な活動として、Waterfront BIA 主導の「Waterfront Reconnect」や市営の展示場 Exhibition Place との連携協定を結ぶことで実現した「The Cubicles」、市との連携による「Staging

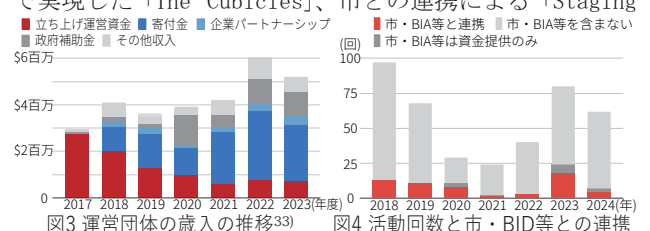


図4 活動回数と市・BID等との連携

Grounds」が挙げられる。これらはいずれも BentwayPJ 第一期の区間外における GExp の高架下空間の活用事業である。

運営団体と市・BID 等と連携した活動が高架隣接地区の市・BID 等の空間整備の方針に与えた影響を分析するため、連携した事業を行っている市の担当者に聞き取り²¹⁾を実施した(表5)。その結果、第三者機関として BentwayPJ に隣接するコミュニティだけでなく、実証事業において市とも強固な連携を図っていたことが明らかになった。また、高架下空間活用の先駆者としての運営団体の実践力も評価していた。

表5 BentwayPJに関するトロント市担当者への聞き取り調査抜粋²¹⁾

A市や周辺コミュニティと強い関係を持つ独立した第三者、運営団体と市の連携関係
It's important to have a third party that is independent, yet has a strong relationship with the city and surrounding communities, right? It's been a great collaboration. It's a way to make things happen, and that's hard to do within the city alone. The city already does a lot, but for a project as ambitious as the Bentway, it would have been much more difficult without that kind of external group. 訳: 市や周辺コミュニティと強い関係を持つ独立した立場の第三者(=運営団体)の存在は重要である。(運営団体と市は)これまで素晴らしい協働を続けてきた。(運営団体の存在は)物事を実現するための手段であり、それ(高架下空間の再生)を、市だけで行うことは困難である。市はすでに多くのことを行ってきたが、BentwayPJのような野心的なプロジェクトにおいては、そのような外部団体がなければ、はるかに困難だっただろう。

B.実証事業で、市と関係をもつ第三者組織が重要な役割(注目を集める力と推進力)を果たした
But in your case, you have a third-party organization that has a strong relationship with the city, while still being somewhat independent. It's actually been really key to getting things done. They're great at getting projects moving and drawing the attention needed for something like this. When working within the city, we have to consider many competing priorities. There are urgent needs everywhere. So, what they've been able to accomplish might not have happened unless there was something really driving it—like strong leadership, funding, and initiative. They've really done something magical in making things happen—it's very impressive. 訳: 市と強い関係を持ちながらも、ある程度独立性を保った第三者組織(運営団体)が存在している。それが物事を実現する上で非常に重要な役割を果たしてきたのである。運営団体はプロジェクトを動かし、このような事業に必要な注目を集めることに長けている。市の内部で仕事を進める際には、多くの優先課題を考慮せねばならず、至る所に緊急の課題が存在している。そのため、彼らが成し遂げてきたことは、強いリーダーシップ、資金、主体性といった推進力がいなければ実現しなかったかもしれない。物事を前進させる上で、彼らはまさに魔法のような働きをしてきたのであり、称賛に値する。

C.BentwayPJが高架下空間の可能性を人々に提示、ショーケースとして機能、存在自体が説得力
Having a first phase completed also helps us demonstrate what's possible. We can point to it and show people what the future could look like. So, phasing things isn't just a practical solution—it's also a persuasive one, because we do have to convince a lot of people... It really serves as a showcase... The more people that visit it, the more convincing of why this is a good idea across the city... It's convincing by existing. 訳: 第1段階(BentwayPJ)が完成していることは、何が可能であるかを示す上で役立っている。BentwayPJの空間を指し示し、人々に将来の姿を見せることができるのである。つまり、事業を段階的に進めることは単なる実務的解決策ではなく、多くの人々を納得させるための説得力手段でもある。BentwayPJは実際にショーケースとして機能しており訪れる人が多ければ多いほど、市全体でこれが良い考えである理由の認知力が増す。そこに存在すること自体が説得力を持つのである。

D.BentwayPJや運営団体が高架下空間に対する可能性を植え付け確かな注目を集めた
When the Bentway came in... they planted the seed... what could happen and what's possible, and how we live with this hybrid structure... It's certainly brought a focus to that space under the Gardiner. 訳: BentwayPJが始まったとき、彼ら(運営団体)は「何が起こり得るのか」「何が可能なのか」、そして「このハイブリッドな構造とどのように共生できるのか」という種を植えた。それによって、GExp高架下の空間に確かな注目が集まることになった。

E.BentwayPJや市・BID等による、実証事業を伴う計画検討が開始
There have been some pop-ups... through Waterfront Toronto and the BIA and then the Bentway... looking at how to make intersections more engaging and more pleasant... putting some ideas into practice and seeing how we can... come up with more detailed plans. 訳: Waterfront TorontoやBIA、そしてBentwayPJにより、いくつかの実証事業が行われてきた。交差点をより魅力的で快適な場所にする方法を検討し、いくつかのアイデアを実際に試しながら、より詳細な計画をどのように策定できるかを探っている。

3-3. BentwayPJの空間デザインと意図

BentwayPJの空間デザインの意図を分析するため、設計担当者に聞き取り²²⁾を実施した。また補足的に同事業者が「2019 ASLA Professional Award」³⁴⁾の受賞時に公開した設計の意図に関する掲載記事を使用した。これらの抜粋を表6に示す。

表6 空間デザインの戦略を示す文章³⁴⁾や聞き取り調査²²⁾の抜粋

A.多様な用途に適応可能な大規模かつ柔軟な活用のあり方
This project, which is designed as a continuous but multifaceted experience, shows adaptive use on a grand scale, created with the active participation of the seven surrounding neighborhoods, and adaptable to a variety of uses. 訳: この事業は、連続的かつ多面的な体験として設計された。周辺の7地区の積極的な参加によって創出され、多様な用途に適応可能な、大規模かつ柔軟な活用のあり方を示している。[参考文献34)より引用]

B.進行中の場所として意図的に創設・設計、プログラムにおいて先駆的な場所、絶えず進化し続ける空間
We see the Bentway as part of a new breed of public spaces that are deliberately conceived and designed as places-in-progress rather than finished compositions. Places that are spontaneous, that are pioneering in terms of their nature and especially their programming, that remain open, leaving space for others to add their own fingerprints to our ever-evolving cityscapes. 訳: 我々は、Bentwayを、完成された構成物ではなく「進行中の場所」として意図的に構想・設計された、新たな公共空間の一つと捉えている。自発的であり、その性質やとりわけプログラムにおいて先駆的で、常に開かれていて、絶えず進化する都市景観に他者が自らの痕跡を加える余地を残す場所である。[参考文献34)より引用]

C.限られた資源を柔軟に活用するデザイン、公共空間としての価値を最大限引き出すデザイン
It's like the design sensibility was resourcefulness. It was about like really, really understanding what was there, and again, leveraging every single aspect of what was there to figure out how to unlock the most public benefit, enhancing what we found, not just having a vision, kind of a vision that came from somewhere else. 訳: この事業のデザインに必要な感性は、機転を利かせ、限られた資源を活用することだった。そこに何があるのかを徹底的に理解し、そのあらゆる要素を活用して、最大限の公共的利益を引き出す方法を探ることであった。我々が見出したものを高めることであり、どこか別の場所から持ち込まれたビジョンを押し付けることはなかった。[参考文献22)より引用]

D.高架下空間の可能性を示す概念の実証の役割を果たす。既存とは異なる手法が実現可能である証拠
The Bentway serves as a proof of concept, showcasing what is possible in unconventional spaces. It has provided evidence that has helped instill confidence among city stakeholders, showing that alternative approaches to urban development can indeed be viable. 訳: Bentwayは、既成概念にとらわれない空間において何が可能かを示す概念実証として機能している。それは、都市開発における新たな手法が実際に成立し得ることを示し、市の関係者に自信を与える証拠を提供してきた。[参考文献22)より引用]

2章で、土で整地されたエリアの公開や可動式什器の設置が BentwayPJ の空間整備の特徴であることを示した。これらは、多様な活動を受け入れる柔軟性や利用者によって変化する可変性が意図されていた。さらに、これらは公共空間の活用における実証的手法としても位置づけられていたことが明らかとなった。また、その他の整備として、高架構造物の塗装や照明設置といった高架自体へのアプローチも行われた。これらは高架下空間の可能性提示が意図されていた。

3-4. BentwayPJの再生戦略

寄付者の意向やスキームを考慮した Bentway PJ の再生戦略を、テキストマイニングを用いて分析する。分析には運営団体の年次報告書(2018年度から2022年度の5年分)³³⁾を対象とし、Voyant³⁵⁾を用いて行った。BentwayPJの再生戦略を抽出するための操作¹³⁾を行った結果、表7に示す頻出単語と関連単語が抽出された。単語同士の概念的な繋がりを示す関連単語を基に、BentwayPJの再生戦略を考察する。

表7 テキストマイニングで抽出した頻出単語とその関連単語

頻出単語	出現回数	関連単語 (correlations)				
Bentway	106	active	artifacts	become	activations	artistic
space	78	developed	resilience	collectively	practices	recovery
public	58	initiative	changing	everyday	offline	post
city	58	central	attend	big	building	accessibility
Gardiner	44	ahead	continued	commuters	connector	demonstration
new	43	centre	come	Cancelling	explace	includes
community	36	Cancelling	circumstances	Cityplace	Care	centre
year	32	neighbours	felt	industrial	skaters	scale
work	25	performance	architecture	impact	critical	derives
experience	25	ambitious	area	brought	circumstances	Cityplace
Toronto	23	neighbours	ice	conversations	believe	accessibility
way	21	space	Covid	multi	best	collectively
artist	20	amazing	animators	achievements	2023	200000
art	20	able	ambitious	area	accessibility	activations
opportunity	19	inclusive	equally	exhibit	fellow	leading
shared	18	connect	possible	chair	executive	imagination
urban	16	continues	commitment	executive	enduring	staff
play	16	activations	decisions	engage	tablica	1m
creative	16	collaborations	centre	child	bia	continuing
programming	15	bringing	impossible	length	continues	evolving

※出現回数が15以上の単語を掲載。凡例: ■「連携」に関する意味の単語 ■連携先を示す単語 ■「実践」に関する意味の単語 ■実践内容に関連する単語

頻出単語上位2単語「bentway」と「space」に着目して考察を行う。理由は「bentway」が事業名であること、「space」が高架下空間の特性を表す概念として、空間の利活用に関する議論の中核をなす語であるためである。関連単語より、「bentway」は芸術 (artistic) を活用したイベント実施による活動的 (active, activations) な事業と考えられる。また、BentwayPJの空間「space」の関連単語から、連携 (collectively) や実践 (practices) を伴う活用を通じて再生・回復 (resilience, recovery) し、発展 (developed) したことが示唆される。

3-5. 小結

BentwayPJは、寄付者の意向である「多様な活動を恒常的に実践する空間」を起点に、市が再生事業の運営体制を確立したことが明らかになった。また、運営団体は市・BID等と連携しながら高架下空間の活用事業を実施していた。空間デザインには公共空間の活用方法を実証する意図が反映され、多様な活動を受け入れるための整備が施されていた。

再生戦略を表す語の一部として、テキストマイニングにより「連携(collectively, collaborations)」「実践(practices, demonstration)」が抽出された。これらの語は BentwayPJ 内における運営方針や設計者の意図として重要視されていたのみならず、都市計画策定主体である市への聞き取りにおいても「collaboration, demonstrate」など類似する語が用いられ、BentwayPJ や運営団体と連携した活動の評価に際して繰り返し言及されていた。以上のことから、高架隣接地区の市・BID等との「連携」及び先駆的な実証的手法の「実践」に関連する要素は BentwayPJ の事業内外問わず、再生戦略において重要な役割を果たしていたと考えられる。

4. Gardiner Expressway に対する市・BID等の戦略の変遷

本章は、GExp に対する再生戦略の変遷と、高架隣接地区の市・BID等の高架下空間に対する個別の戦略の変化を整理する。

4-1. GExp に対する再生戦略の変遷

GExp の再生戦略の歴史は、市の市議会決議や報告書を基に整理する。市議会のアーカイブ²⁵⁾の資料のうち、空間再編を伴う GExp の再生に関連する「高架下活用 (22 件)」「高架隣接地区の歩行者空間再編 (39 件)」「GExp の建設・撤去 (40 件)」を分析対象とする⁽¹⁴⁾。年表を図 5 に示す。

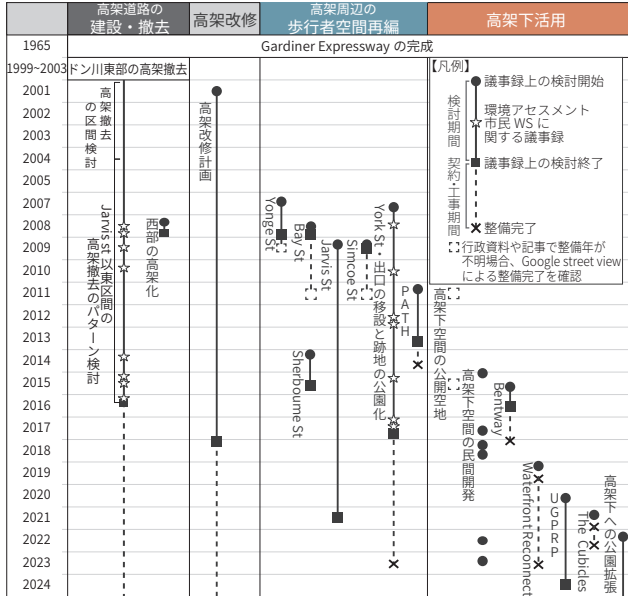


図5 高架道路の再生戦略の歴史(市議会・市議会委員会資料²⁵⁾を参照)

4-1-1. GExp の建設・撤去について

GExp はダウンタウンの湖畔に沿う高架高速道路として 1965 年に建設が完了し、1987 年から高架撤去の議論が始まった。1999 年から 2001 年にドン川東部の一部区間が撤去され、2001 年以降、ダウンタウンに接する全区間の撤去議論が本格化した。コスト増を受け、撤去区間の再検討が 2003 年と 2007 年に行われ、2007 年に Jarvis St 以東の撤去が決定した(図 6)。しかし、再度のコスト増により、Jarvis St 以東の撤去パターンの検討が必要となり、環境アセスメント(以下、EA)が 2009 年から 3 度実施された⁽¹⁵⁾。2016 年には、Jarvis St 以東の撤去方針が確定した。その後、工事契約などが行われたが、2025 年現在も工事は継続している。

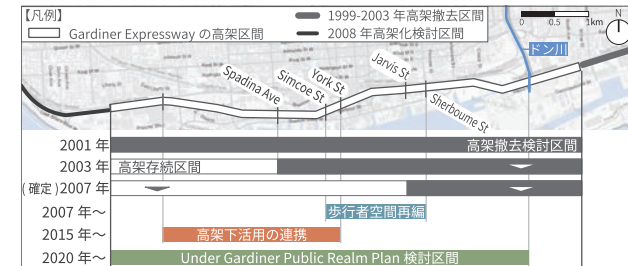


図6 高架道路撤去の検討区間と残存区間で行われた事業

4-1-2. 高架隣接地区の歩行者空間の再編

高架隣接地区の歩行者空間再編では、GExp と直交する道路の歩道拡幅や横断歩道の設置が行われた。高架撤去区間が Jarvis St 以東に決定した 2007 年から高架存続区間の各通りで計画と整備が随時実施された。York St では GExp のランプ移設と跡地の公園化が 2008 年から検討され、移設パターンの検討や EA などを経て、約 15 年後の 2023 年に整備された。

4-1-3. 高架下空間の活用について

ダウンタウン周辺の高架下活用は、2011 年頃に整備完了した 2 箇所の高架下空間の公開空地から始まり、個別開発の要件緩和を目的に設置された。2015 年 1 月には、別区間の高架下での商業開発が許可された。2015 年 12 月から BentwayPJ の議論が始まり、約 2 年後の 2018 年 1 月に第一期が開業をした。2017 年から民間開発事業者が BentwayPJ の延伸計画と連携し、高架下の開発計画の修正や資金提供が実施された⁽¹⁶⁾。

市による高架下活用は、市の各局が運営団体の高架下全体計画の実現可能性を調査した 2020 年に開始した。市民ワークショップや EA を経て、2024 年に市と運営団体の連名で UGPRP を発表した。2022 年から GExp に接する公園の高架下拡張計画が進められ、2023 年には運営団体の参画と資金契約が採択された。その後、市の公園課と運営団体は「Staging Grounds」を 2023 年 9 月から高架改修開始の 2025 年まで実施している。市のウォーターフロント地区の都市計画担当者への聞き取り調査によれば、市全体の都市計画の近年の優先課題は住宅供給で予算も重点的に配分されており、GExp 再生の優先順位は相対的に低下していた。しかし、BentwayPJ 開業を契機に、市民や BID 等からの高架下空間活用への注目度が上がり、市としても高架下空間再生への対応が促された。

また、BID 等による高架下活用は、Waterfront BIA 主導の「Waterfront Reconnect」が 2019 年より始動したことに加え、市営の展示場 Exhibition Place と運営団体が連携した「The Cubicles」が 2021 年 10 月と 2022 年 10 月に実施された。

4-1-4. まとめ

GExp の再生戦略は 2000 年頃に高架撤去の議論が始まり、その後、高架存続が決定した区間で、2007 年から高架隣接地区の歩行者空間再編が着手された。高架下活用は個別の民間開発に限られていたが、BentwayPJ 後はこれと連動した民間活用に加え、局所的な事業や UGPRP による市の参画が本格化した。また、市主導の高架再生事業は EA やワークショップによる合意形成に時間を要し、コスト増などで膠着状態となっていた。一方、BentwayPJ 以降は、運営団体と連携した市・BID 等の事業実装により、局所的な空間整備が実現していた。

4-2. 市・BID 等の高架下空間に対する戦略の変化

本節は、BentwayPJ の整備前後に着目し、市・BID 等の高架下空間への戦略の変化を計画資料²⁶⁾²⁷⁾²⁸⁾²⁹⁾から考察する。高架隣接地区を管轄する市・BID 等のうち、戦略の変化がみられた 4 組織⁽¹⁷⁾(表 8)の戦略の変化を図 7 に示す。

表8 分析対象の市・BID等の計画・組織の概要

T0core (トロント市の計画)	概要 トロント中心部を文化・公共・商業・経済の核として発展させるための 25 年間の都市ビジョン 目的 都市の成長を管理し、居住快適性やコミュニティ形成、経済活動の場を確保することが目的。 役割 25 年間の開発・インフラ整備・公共空間改善を方向付ける役割を担う。
Waterfront Toronto	概要 連邦・州・市による合同組織で、トロント市のウォーターフロントの再生を担う公的機関。 目的 人とウォーターフロントを再び結び付け、環境・経済の両面で持続可能な形で再生することが目的。 役割 ウォーターフロント地区の計画・開発を主導する機関であり、市の Waterfront 事務局と連携し、市の計画を補強しながら再生に必要な計画・合意・承認の整備を推進する役割を担う。
Waterfront BIA	概要 ウォーターフロント地域の事業者や利害関係者を束ねる BIA (ビジネス改善地区)。 目的 適年でウォーターフロントを主要都市観光地として発信するため、印象的な体験の創出が目的。 役割 会員事業者を支援するため、イベント実施、公共空間改善、マーケティング、政策提言を行う役割を担う。
Exhibition Place	概要 ウォーターフロントにある、コンベンション施設かつ都市公園を兼ねた市有施設。 目的 多様なイベント開催を通じて市民・観光客を集め、地域経済と文化活動の促進をすることが目的。 役割 市が設立した附属機関として、施設の運営・維持管理・広報を担い、イベントや展示会の開催を支える役割を担う。

BentwayPJ 前後で比較すると、市の T0core では「障壁」から「ポテンシャルとして活用する方針」へと変化していた。WT も同様の変化が BentwayPJ の計画開始後に生じていたが、

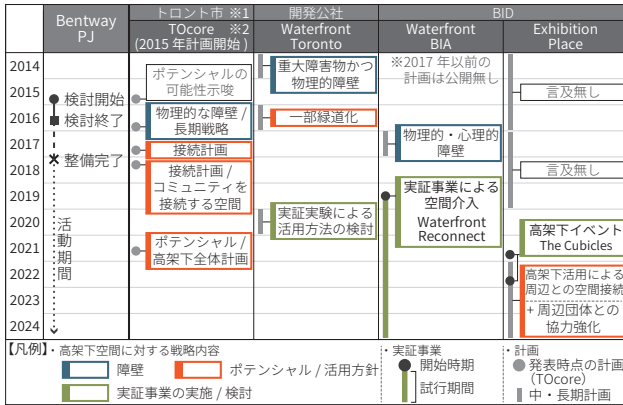


図7 市・BID等の高架下空間に対する戦略の変化
2020 年の計画で実証事業による高架下空間の活用方法の検討が明記されていた。戦略の変化があった BID 等は Waterfront BIA と市営展示場 Exhibition Place である。BentwayPJ 第一期整備完了の 2018 年より後に、Waterfront BIA は課題意識から実証事業の実施に段階が移行し、Exhibition Place は実証事業を踏まえて高架下活用や高架隣接地区の市・BID 等との連携強化を新たな戦略として打ち出した。

高架隣接地区に包括的に関わる市の Waterfront 事務局担当への聞き取り調査（表 5-D）から、BentwayPJ や運営団体の出現によって市や WT が高架下空間をポテンシャルとして活用する方針へ変化したことが示唆された。市・BID 等が実証事業の実施や UGRP の策定に至った詳細背景は、5 章で明らかにする。

高架隣接地区に包括的に関わる市の Waterfront 事務局担当への聞き取り調査（表 5-D）から、BentwayPJ や運営団体の出現によって市や WT が高架下空間をポテンシャルとして活用する方針へ変化したことが示唆された。市・BID 等が実証事業の実施や UGRP の策定に至った詳細背景は、5 章で明らかにする。

5. BentwayPJ から高架隣接地区の実証事業への波及

4 章では、市主導で開始された GExp の再生事業が長期間にわたり停滞する中で、BentwayPJ が短期間で局所的な空間整備を実現したことを指摘した。さらに市・BID 等による実証事業の実施や市と運営団体が連携した UGRP の策定が始まったことを明らかにした。本章は局所的な高架下空間再生事業として始まった BentwayPJ が、GExp の高架下空間再生の実証事業や UGRP の策定に至る過程で、BentwayPJ が高架隣接地区の市・BID 等に与えた影響を考察する。

5-1. BentwayPJ 後の高架下空間再生の取り組み

BentwayPJ 第一期開業後の 2019 年から、運営団体と市・BID 等が連携した実証事業（表 9・図 8 上）が開始した。これらは実施期間が限定された実証事業である。また、2024 年に市と運営団体が策定した高架下空間再生の枠組み計画 UGRP⁷⁾（図 8 下）が発表された。この計画の空間検討項目の

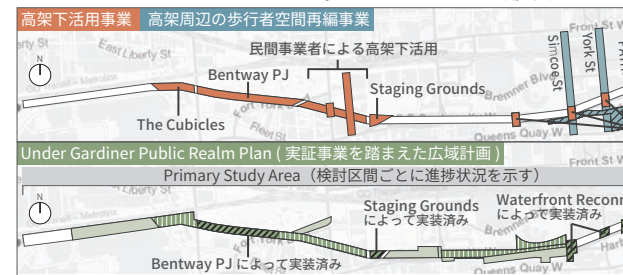


図8 実証事業の実施箇所と Under Gardiner Public Realm Plan の検討項目（Toronto Map に筆者加筆）

表9 市・BID等と運営団体が連携した実証事業

活動名称	主催団体	実施場所	実施期間
Waterfront Reconnect	Waterfront BIA	①Rees St の高架下 ②York St と Simcoe St の高架下	①2019.10~ ②2023.06~ (2025 年の高架改修開始まで)
The Cubicles	Exhibition Place Bentway Conservancy	Exhibition Place の敷地内 (北東の高架下倉庫内)	①2021.10 ②2022.10
Staging Grounds	Bentway Conservancy 市の公園課など	Canoe Landing Park 南側の高架下	2023.08~ (2025 年の高架改修開始まで)

一部は既に実施されている実証事業の内容が反映されている。

5-2. BentwayPJ が Waterfront Reconnect に与えた影響

WaterfrontBIA 主導の WaterfrontReconnect³⁶⁾ は、高架下空間の交差点に対して段階的に高架塗装やアート設置を行った実証事業⁽¹⁸⁾ である。2019 年に開始された第一弾の実証成果は、2023 年から実施された第二弾の整備内容に反映されており、局所的な事業の中でも実証的な事業戦略が採られていた。

Waterfront BIA の実証事業の計画文書⁴⁰⁾ には、「最近の連携モデル (BentwayPJ) を活用して」（表 10）と明記されていると共に、BentwayPJ のデザインが参照されている。以上より、BentwayPJ の連携姿勢や空間整備方針が戦略的なモデルとして事業戦略⁽¹⁹⁾ に取り入れられたことが確認できる。

表10 BentwayPJの影響に言及があるWaterfront Reconnectの計画資料の抜粋
The BIA is playing a leadership role working closely with the City and Waterfront Toronto to harness the combined energy and resources of a number of key public and private sector actors in this endeavor drawing recent collaborative models like the Bentway. 訳: BIAは市およびWaterfront Torontoと緊密に連携し、この取り組みにおいて複数の主要な公共・民間セクターの主体のエネルギーと資源を結集する上で、リーダーシップを発揮している。その際、Bentwayのような近年の連携モデルを活用している。[参考文献40)より引用]
A pilot of these improvements was installed at the Rees Street underpass, and further improvements are planned in the coming years. 訳: これらの改善の試行的な実施が、Rees Streetのアンダーパスで実装され、今後数年にわたるさらなる改善が計画されている。また、GExp改修完了後に恒久的な改善を進める計画の一環で、Bentway PJ及び市と連携し、追加の試験的な改良も計画されている。[参考文献36)より引用]

5-3. BentwayPJ が The Cubicles に与えた影響

The Cubicles は、市営の展示場 Exhibition Place が所有する高架下の倉庫空間の活用と接続性の検証を行う事業戦略⁽²⁰⁾ である³³⁾³⁷⁾³⁸⁾。また、Exhibition Place と BentwayPJ の運営団体が連携協定を結び³²⁾、実証事業が開始した。

Exhibition Place は運営団体の運営ノウハウを取り入れるために連携協定（表 11）を結んでおり、BentwayPJ の運営姿勢が実証事業に取り入れられたと考えられる。

表11 BentwayPJの影響に言及があるThe Cubiclesの計画資料の抜粋
The Cubicles 団体間の課題を補完する連携目的、一時的な実証事業から始まる長期的な団体間連携
The alliance will benefit both partners. Exhibition Place will take advantage of the marketing and program expertise of The Bentway, and The Bentway will use this untapped potential of Exhibition Place space. Moreover, the partnership serves to support all three key theme areas outlined in the 2017-2019 Strategic Plan engagement with neighbouring communities, users, and tenants. 訳: この提携は、双方にとって有益である。Exhibition Placeは、Bentway運営団体のマーケティングおよびプログラム運営の専門性を活用する。Bentway運営団体は、Exhibition Placeの未活用の空間的ポテンシャルを活用できる。さらに、この提携は、2017-2019年の「Exhibition Place」戦略計画で示された3つの主要なテーマ領域（近隣コミュニティ、利用者、テナントとの関与）全てを支援するものである。[参考文献37)より引用]
Though temporary, this demonstration project represents the start of a long-term partnership with Exhibition Place and the continuation of our growing movement to explore the possibilities of the Gardiner as social infrastructure. 訳: この実証プロジェクト(The Cubicles)は一時的なものだが、Exhibition Placeと（運営団体と）の長期的な連携の始まりであり、GExpを社会的インフラとして活用する可能性を探索するという、拡大中の運動の継続を意味している。[参考文献33)より引用]

5-4. BentwayPJ が Staging Grounds に与えた影響

Staging Grounds は市公園課と運営団体が連携し、2023 年から高架道路の改修まで実施される、公園拡張事業に向けたグリーンインフラに関する一時的な実証事業である。

事業計画が明記された市議会の報告書³⁹⁾⁴¹⁾ の中で、市の職員と運営団体が連携して、実証事業や短期の公共空間整備を

実施していることが明記されている（表 12）。本事業では、運営団体と市の職員が直接連携することで、BentwayPJ の連携姿勢と、3 章で示した実践に関連する空間整備方針が取り入れられたと考えられる。

表12 BentwayPJの影響に言及があるStaging Groundsの計画資料の抜粋

Staging Grounds	運営団体と市職員の連携による実証事業と短期的な公共空間整備
Increasingly, the organization is expanding its programming into the local neighbourhood, including a paid 10-year lease on a City-owned space within the Canoe Landing Campus just east of Bentway Phase 1, and a multi-year pilot project under the Gardiner at Dan Leckie Way that explores new ways to leverage storm water runoff from the highway to support urban ecology. As such, the Bentway is well positioned to lead the development and implementation of new under-Gardiner spaces south of Canoe Landing Park. Working closely with City staff, including Parks, Forestry and Recreation and Transportation Services, as well as other community stakeholders, the Bentway will advance the design of an approximate 120,000 sq.ft. public space that straddles three significant traffic medians along Lake Shore Boulevard, between Dan Leckie Way and Spadina Avenue. This site offers unique opportunities to align with the planned Gardiner Expressway rehabilitation and engage the community in both near-term and long-term public realm improvements.訳：Bentwayは、その活動範囲を近隣のコミュニティへと拡大しており、その一環として、BentwayPJ第一期のすぐ東に位置するCanoe Landing Campus内の市有スペースを10年間有償で賃借しているほか、高速道路からの雨水流出を活用して都市の生態系を支援する新たな方法を探る。Dan Leckie WayのGExp高架下での複数の年にわたる実証事業を実施している。こうした取り組みにより、運営団体はCanoe Landing公園南側における新たな高架下空間の開発・実施を主導する立場にある。市職員（公園・森林・レクリエーション部門・交通サービス部門）、さらには地域の関係者と緊密に連携しながら、運営団体はDan Leckie WayとSpadina Avenueの間のLake Shore Boulevard沿いに位置する、3つの主要な中央分離帯をまたぐ約12万平方フィートの公共空間の設計を進めていく予定である。この場所は、計画中のGExp改修と歩道を合わせ、短期的・長期的な公共空間改善に地域を巻き込む貴重な機会を提供するものである。もに、地域住民を短期・長期両方の公共空間整備に巻き込むための貴重な場となることが期待されています。（参考文献41）より引用	

5-5. BentwayPJ が UGRP に与えた影響

UGRP⁷⁾ は市のビジョンだが、BentwayPJ の運営団体が共同策定者として参画している。また、BentwayPJ と 5-2. 3. 4 で取り上げた 3 つの実証事業を計画に取り入れている（図 8）。また、高架構造物への塗装やグリーンインフラのデザインは BentwayPJ と実証事業の手法が踏襲されている。また、策定段階では、BentwayPJ での参加型ワークショップや運営団体と利用者との日常的な対話など、市民の実空間の体験から計画へのフィードバックを受けていた⁷⁾。つまり、運営団体は BentwayPJ の空間を通じ、高架下空間のデザインやその可能性を体験できる場を市民に提示し、高架下空間を公共空間として再定義するビジョン（UGRP）の策定に寄与した。

6. 研究の総括

6-1. 研究のまとめ

本研究では、第一に、北米の非営利団体による高架再生事業に関する比較分析を通じて、BentwayPJ の運営方針や空間整備方針の特徴を明確にした。第二に、BentwayPJ が持つこれらの特徴的戦略が、市・BID といった計画主体の空間整備の方針や計画プロセスに与えた影響を検討し、再生戦略の波及構造を分析した。

2 章では、非営利団体による高架再生事業の類似事例を比較した結果、BentwayPJ の運営団体の特徴として、市・BID 等との連携に積極的であることが明らかになった。また、BentwayPJ の空間的特徴は、活動や利用に応じた柔軟性を備えた整備内容であることを示した。

3 章では、2 章で判明した BentwayPJ の特徴が形成された経緯や意図を整理した。その結果、Bentway PJ が寄付者の意向「多様な活動を恒常的に実践する空間」を契機に構想された事業であることが分かった。また、BentwayPJ の再生戦略において「連携」「実践」に関連する要素が重要な役割を果たしていたことが明らかとなった。

4 章では、トロント市における GExp の再生戦略の変遷を整理した。市主導の高架再生は長期間にわたり停滞していたが、Bentway PJ 後には運営団体と市・BID 等の連携により、実証事業の実施や枠組み計画 UGRP の策定に至ったことが明らかとなった。5 章では、実証事業や UGRP に BentwayPJ と運営

団体が与えた影響を分析した。その結果、運営団体が掲げる自治体や周囲の団体との連携姿勢や実証的な空間整備の方針が、市・BID 等による類似の実証事業に影響したことが明らかとなった。さらに、BentwayPJ を含む一連の実証事業により、市民が高架下空間の可能性を直接体験する機会が生まれ、一部は UGRP の策定過程にも取り込まれたことを確認した。

以上より、BentwayPJ は、市・BID 等との連携を図る運営団体と、一連の社会実験的な複数事業の契機となった実験的な空間活用を併せ持つ再生事業であったことが明らかとなった。また、BentwayPJ とそれに続く実証事業による実空間を通じた市民や関係者への高架下空間の可能性の提示とそれへの評価が、高架下空間全体の枠組み計画策定に影響を与えた可能性を指摘した。

6-2. 研究の課題と展望

本研究では、空間整備の方針と運営方針に着目し、事例比較による BentwayPJ の特徴を抽出し、それらの特徴が GExp の高架下を中心に高架隣接地区の空間計画に影響を与えたことを明らかにした。ただし、高架再生の影響について詳細な分析は Bentway PJ のみに限定されている点が本研究の課題である。今後、類似の高架再生事例についても隣接地区の空間整備への影響を分析し、複数事例の比較を通して、より一般性の高い知見を得ることが求められる。

【謝辞】

ヒアリングに協力いただいた、全ての方々には感謝の意を表する。本研究は JSPS 科研費 23H01581 の助成を受けたものです。

【脚注】

- (1) 原則として再生事業に物理的に接している街区群を指すが、その街区と一体性の高い後背地を含む場合がある。
 - (2) トロント市では BID は BIA(Business Improvement Area) という名称で運用されており、84 団体存在している。
 - (3) GExp の高架下空間と隣接する地区を高架隣接地区とし、研究対象とする。
 - (4) コロナ禍の 2020 年 3 月から 2021 年 2 月は活動分析の期間から除く。
 - (5) TOcore は、トロント市が 2015 年から策定に取り組み、2019 年に発効したダウントウンの将来ビジョンを示す計画である。
 - (6) Waterfront Toronto は、連邦政府・州政府・トロント市が出資して 2001 年に設立されたウォーターフロントエリアを管轄する開発公社である。
 - (7) High Line Network は、北米大陸のインフラ（鉄道・高速道路・港湾地区など）再生事業を維持運営する団体を支援する非営利団体である。
 - (8) 4 事例が位置する都市の 1. 都市計画制度 2. BID やそれに準ずる仕組み 3. 非営利団体への寄付の考え方を以下に示す。（各州・市の公式サイトを参照）
- | 再生事業 | 再生事業が位置する州・市 | 都市計画の権限 | BID やそれに準ずる仕組み | 非営利団体への寄付 |
|-----------|----------------------------|--------------------------------|--|-----------|
| BentwayPJ | Ontario, Toronto | 州法に基づき権限が市に付与（ただし、州の計画との整合が必要） | BIA (Business Improvement Area) 法定都市計画権限なし | 連邦の寄付税額控除 |
| High Line | New York, New York | 州法に基づき権限が市に付与 | BID 法定都市計画権限なし | 連邦・州所得税控除 |
| The 606 | Illinois, Chicago | 州法に基づき権限が市に付与 | SSA (Special Service Area) , 法定都市計画権限なし | 連邦・州所得税控除 |
| Rail Park | Pennsylvania, Philadelphia | 州法に基づき権限が市に付与 | BID 法定都市計画権限なし | 連邦・州所得税控除 |
- (9) 主な活動実施場所は利用実績が複数回あった空間を抽出した。
 - (10) 現地調査及び参考文献(6)(16)(17)(18)に掲載の図面に基づき筆者が計測した。
 - (11) 活動における「市・BID 等と連携」とは、活動の「Partner」に市・BID 等の明記があるものである。具体的には、市有地の活用の政策的支援と実装支援である。また、「市・BID 等から資金提供」とは、「supported with

public funds」のように、活動の実施団体には参画していないが、資金援助のみを行っている」と明記されているものである。

(12)BentwayPJ の構想段階から関与していたデザイナー Lauren Abrahams 氏への聞き取り調査・参考文献 22) に基づく。

(13) テキストマイニングの実施にあたり、複数単語から成る固有名詞を一単語として認識させるための置換処理を行った。また、年次報告書にはイベントやスタッフ紹介が含まれているため、BentwayPJ や運営団体を指す単語 (Space, Site, We など) を含む文章を抽出し、分析対象とした。

(14) 市議会のアーカイブで「Gardiner」と検索し、公開されている 2007 年から 2024 年 12 月 13 日の間の GExp に関連する 537 件を分析対象とした。

(15)EA は 2009 年と 2013 年、2015 年の 3 度実施された。2013 年の EA では、市民向けにイメージ画像を用いた撤去パターンの評価が 2 度行われた。

(16) 民間開発業者は、2017 年に高架下の商業開発の計画修正、2018 年には民間開発業者負担による高架下の交差点改善が市に承認された。2022 年には高架下の公開空地进行商業施設に変更する申請が行われた。2023 年には運営団体と Waterfront BIA が実施中の Waterfront Reconnect (高架下空間活用事業)へ資金提供が開発要件として明記された。

(17) 図 1 に示すトロント市を含む 9 組織に対し、GExp に関連する計画の調査を行った。GExp より北側のみを管轄する 4 組織 (図中①②③④) は GExp の高架下空間の言及がなかった。また、GExp の南北に管轄が跨る CityPlace and Fort York BIA は GExp の北側の商業エリアに注力しており、GExp の言及がなかった。以上より、表 8 に示す 4 組織を分析対象とする。

(18)Waterfront Reconnectでは、BentwayPJ での空間活用の成果と設計者の実績が評価され、BentwayPJ の設計者が事業の主要デザイナーに起用されている。

(19) 具体的には、段階的な実践を伴う事業戦略と、簡易かつ効果的な高架構造物を活用した実践的なデザインが採用されている。また、BentwayPJ の小規模な実践を先行させる戦略が Waterfront BIA に影響を与えた。

(20)The Cubicles における展示場側の目的は、運営団体との連携により、施設の対外的な関係性を構築することにあった。

【参考文献】

- Urban Land Institute, Building Healthy Places Initiative, 「Pavement to Parks Transforming Spaces for Cars into Places for People」, 2020 年 6 月
- 東京都, 「東京高速道路 (KK 線) 再生の事業化に向けた方針 (案) ~Tokyo Sky Corridorの実現に向けて~」 2023 年 2 月, https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_butsuryu/pdf/kk_arikata_01.pdf (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Friends of High Line, <https://protect.thehighline.org/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- 大堀健太, 志村秀明, 「水辺と高架下空間を含む公共空間の一体的整備・活用の検討方法 - 東京都墨田区北十間川周辺地区の事例報告 -」, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.57 No.1, 2022 年 4 月
- 泉山聖城, 中島伸, 小泉秀樹, 「公共空間活用における「参加型社会実験手法」としての「神田警察通り賑わい社会実験 2017」の成果と課題」, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.53 No.3, 2018 年 10 月
- Bentway Conservancy, <https://www.thebentway.ca> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Bentway Conservancy, City of Toronto, 「Under Gardiner Public Realm Plan」, <https://undergardinerprp.ca/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- 木村優介, 山口敬太, 久保田善明, 川崎雅史, 「ニューヨーク・ハイラインにおける歴史的高架橋再利用案の形成過程」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.45-3, 2010 年 10 月
- Besmira Dyca, Kevin Muldoon-Smith, Paul Greenhalgh, 「Common value: transferring development right to make room for water」, Environmental Science & Policy, Vol.114 P312-320, 2020 年 12 月
- James T. White, 「Pursuing design excellence: Urban design governance on Toronto's waterfront」, Progress in Planning, Vol.110 P1-41, 2016 年 11 月
- Jisoo Sim, Cermetrius Lynell Bohannon, Patrick Miller, 「What Park Visitors Survey Tells Us: Comparing Three Elevated Parks - The High Line, 606, and High Bridge」, Sustainability 2020, 12(1), 121, 2019 年 12 月 22 日
- Anne-Marie Bagnall, Kris Southby, Rebecca Jones, Andy Pennington, Jane South, Rhiannon Corcoran, 「Systematic review of community infrastructure (place and space) to boost social relations and community wellbeing: Five year refresh」, Technical Summary Report January 2023
- Alessandro Rigolon, Jeremy Nemeth, 「“We’re not in the business of housing:” Environmental gentrification and the nonprofitization of green infrastructure projects」, Cities, Vol.81 P71-80, 2018 年 11 月
- Fahimeh Khalaj, Dorina Pojani, Neil Sipe, Jonathan Corcoran, 「Why are cities removing their freeways? A systematic review of the literature」, Transport Reviews-March 2020
- Jillian K. Eller, 「Locating the green space paradox: A study of gentrification and public green space accessibility in Philadelphia, Pennsylvania」, Landscape and Urban Planning Volume 195, March 2020, 103708
- Friends of High Line, <https://www.thehighline.org/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Friends of 606, <https://www.the606.org/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Friends of Rail Park, <https://www.therailpark.org/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Wayback Machine, <https://webcf.waybackmachine.org/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- 聞き取り調査, Bentway Conservancy・Co-Executive Director・David Carey 氏, 2023 年 9 月 30 日
- 聞き取り調査, トロント市都市計画課ウォーターフロント事務局 Heather Inglis Baron 氏 (2014 年 8 月より現職), 2024 年 9 月 19 日
- 聞き取り調査, PUBLIC WORK・Director・Lauren Abrahams 氏, 2024 年 9 月 20 日
- 聞き取り調査, Center City District・Co-Executive Director・Paul R Levy 氏, 2024 年 9 月 16 日
- 聞き取り調査, Friends of Rail Park・Executive Director・Rebecca Cordes Chan 氏, 2024 年 9 月 17 日
- City of Toronto, 「Council & Committee Meetings」, <https://secure.toronto.ca/council/#/committees> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- City of Toronto, 「TOcore: Planning Downtown」, <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/tocore-planning-torontos-downtown/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Waterfront Toronto 公式サイト, <https://www.waterfronttoronto.ca/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Waterfront BIA 公式サイト, <https://www.waterfrontBIA.com/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Exhibition Place 公式サイト, <https://www.explace.on.ca/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- High Line Net Work 公式サイト, <https://network.thehighline.org/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- City of Toronto, 「Item - 2015.EX10.7」, <https://secure.toronto.ca/council/agenda-item.do?item=2015.EX10.7> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- City of Toronto, 「Post Construction Plan pursuant to Section 12.1 of the Memorandum of Understanding dated December 22, 2015 among Judy and Wilmet Matthews Foundation, City of Toronto and Toronto Waterfront Revitalization Corporation (the “MOU”)」, <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2016/ex/bgrd/backgroundfile-94187.pdf> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Bentway Conservancy, 「ANNUAL REPORT(2018/19, 2019/20, 2020/21, 2021/22, 2022/23)」, <https://thebentway.ca/about/> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- American Society of Landscape Architects, 「2019 ASLA Professional Awards, The Bentway」, https://www.asla.org/2019awards/635136-The_Bentway.html (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Voyant ツール, <https://voyant-tools.org/>
- Waterfront BIA, 「Waterfront ReConnect North-South Underpass Improvements」, <https://www.waterfrontBIA.com/resources/waterfront-reconnect-north-south-underpass-improvements> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- City of Toronto, 「The Bentway and Exhibition Place Partnership - Year of Public Art」, <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2021/ep/bgrd/backgroundfile-167510.pdf> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Exhibition Place, 「The Bentway and Exhibition Place Partnership - Presentation」, <https://www.explace.on.ca/wp-content/uploads/2021/06/The-Bentway-X-ExPlace.pdf> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- City of Toronto, 「MM42.23 - Expanding Canoe Landing Park Under the Gardiner Expressway - by Councillor Joe Cressy, seconded by Councillor Mike Layton」, <https://secure.toronto.ca/council/agenda-item.do?item=2022.MM42.23> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- Greenberg Consultants Inc., 「Waterfront ReConnect」, <https://www.kengreenberg.ca/projects/waterfrontreconnect> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)
- City of Toronto, 「Item - 2023.MM11.11」, <https://secure.toronto.ca/council/agenda-item.do?item=2023.MM11.11> (最終閲覧日 2025 年 1 月 6 日)

COVID-19 感染拡大を契機としたアジャイル型都市空間マネジメント手法の展開に関する研究 —米国・ニューヨーク市の屋外ダイニングプログラムを事例として—

A Study on the Development of Agile Urban Space Management Triggered by the COVID-19 Pandemic

A Case Study of the Outdoor Dining Program in New York City, United States

森田彩日*・矢吹剣一**・野原卓**・奥村真妃*

Ayaka Morita*, Ken-ichi Yabuki**, Taku Nohara**, Maki Okumura*

In recent years, the utilization of public space has gained attention as a strategy for urban revitalization, highlighting the need for flexible, agile urban management. This study examines the institutional evolution in New York City from the temporary “Open Restaurant” system introduced during the COVID-19 pandemic to the permanent “Dining Out” program. Focusing on three programs—Sidewalk Café, Open Restaurant, and Dining Out—we analyzed official documents, literature, and citizen feedback from NYC311 and online platforms. The findings reveal that NYC responded rapidly to crisis conditions while continuously updating rules through participatory input. This case illustrates the effectiveness of agile urban management in unpredictable times and offers valuable insights for other cities facing similar challenges.

Keywords: Street space utilization, Outdoor dining, United States, COVID-19, Pandemic, Open restaurants

道路空間利活用, 屋外ダイニング, 米国, COVID-19, パンデミック, オープンレストラン

1. 研究の枠組み

1-1 研究背景・目的

近年、国内外において、都市再生の一環として公共空間の整備・利活用や、それに伴うマネジメントを契機としたまちづくりが推進されている。特に欧米ではサイドウォークカフェやパークレットなど道路空間の新たな活用による都市空間再編が進んでおり、日本でもこれらを参考に道路空間の整備や利活用が多様な形で展開されている¹⁾。

また都市づくりを進める際には、ビジョンや計画を通じて将来像を共有し、エリア全体としての方向性を持つことが重要である。しかし、一度定められた計画や指針、ルールなどは臨機応変に変更しにくく、不測の事態や活動の変化に対応しにくいという課題もある。近年のように社会経済状況の変化が激しく将来の不確実性が高い時代には、突発的なリスクや新たな現象に素早く柔軟に対応しながら戦略と戦術を往来してアップデートしていくマネジメント技術が求められる。本研究では、これを「アジャイル型（機動力のある）都市空間マネジメント」と定義する。

2020年に発生したCOVID-19感染拡大を通じて、世界各国では緊急的な対応が求められ、特に屋内店舗での感染リスクを避けるために屋外空間の活用が希求された²⁾。米国、とりわけニューヨーク市（以降NYC）ではその傾向が顕著であり、2020年6月には飲食店が歩道や車道上に座席を設置することを認める暫定的な「オープンレストラン制度（以降OR）³⁾」が即座に導入された。この制度は市街地全体に急速に拡大し、豊かな新しい都市空間の使い方として定着する一方で、設置の質にはばらつきがあり、むしろ公共空間の活用を阻害するケースも散見された。こうした状況を受けて、2024年8月には、路上での店舗営業を恒久的に認める「ダイニングアウト制度（以降DO）³⁾」が施行され、

わずか4年の間に機動力高く柔軟な制度の進化が見られた。

なお、NYCの道路空間活用事例を扱う本研究においては、PlaNYC以降に推進されてきた、道路空間を魅力ある歩行者空間（滞留空間）として積極的に利活用する全市的な方針と、それを実現する制度・枠組み（屋外ダイニングプログラムを含む）を「戦略」と捉える。一方で、こうした戦略のもとで運用された屋外ダイニングの各場所での実装、およびそこから得られた知見が制度にフィードバックされる一連の動きを「戦術」と捉えることとする。

そしてCOVID-19感染拡大以降の道路空間活用プログラムであるOR（暫定的）からDO（恒久的）への機動力ある移行プロセスを明らかにすることで、アジャイル型都市空間マネジメント手法の展開可能性を探ることを目的とする。

1-2 既往研究との位置づけ

米国における道路空間の利活用プログラムやそのマネジメントに関する既往研究としては、遠藤⁴⁾がサンフランシスコ市のパークレットを対象に道路空間を計画・デザイン・活用する際の課題や要点を考察している。また佐々木⁵⁾はカリフォルニア州のフレキシブル・ゾーンおよびパークレットの計画過程や運用実態、利用状況を分析し、各々の利点と課題を明らかにしている。さらに三浦⁶⁾はNYCのブラザプログラムに着目し、短期間で普及を可能にした要因や、従来の街路空間活用と比較して見える利点と課題を示している。十亀⁷⁾は、ワシントンD.C.においてCOVID-19以前の道路空間活用プログラム（サイドウォークカフェ、パークレット）とCOVID-19拡大に伴い新設されたストリートリープログラムの違いおよび導入効果を明らかにした。

本研究では、COVID-19感染拡大下でNYCが短期間のうちに暫定的な制度ORを導入し、収束後に恒久的な制度DOを発効したプロセスに着目する。特に、ワシントンD.C.

*学生会員・横浜国立大学大学院都市イノベーション学府建築都市文化専攻(Yokohama National University)

**正会員・横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 (Yokohama National University)

におけるストリートリープログラムが COVID-19 感染収束後は個別の設置場所ごとに恒久化に向けた対応を進めているのに対し、NYC では市全体に適用される一元的な制度 (DO) を整備した点は大きな相違点である。さらに、本研究の独自性は、こうした制度の新旧比較に留まらず緊急対応から恒久的な制度設計に至る過程において行政がいかに柔軟に対応し、短期間で市民の声を反映しながら制度を構築したかというプロセスに注目している点にある。



図-1 NYC の車道カフェ^{注2)} 図-2 NYC の歩道カフェ^{注3)}

1-3 研究方法および論文の構成

本研究では、NYC における道路空間活用プログラムのうち 1929 年から 2020 年まで実施されていた歩道上のカフェを許可するプログラム「サイドウォークカフェ (以降 SWC)」と、2020 年から 2024 年まで実施された OR、2024 年に発効された DO を研究対象とする。2 章では主に文献・インターネット調査を通じて、COVID-19 感染拡大前の道路空間活用プログラム (SWC) の状況、COVID-19 感染拡大期における臨機応変な対応状況 (OR)、そして、屋外ダイニングを恒久的に設置できる制度 (DO) に至ったプロセスと制度発効後の実態を明らかにする。3 章では特に COVID-19 感染拡大以降に生まれた OR と DO に着目し、屋外ダイニングに対する訴訟や苦情・提言と制度の変更点を照らし合わせた分析を通して、一時的な制度から恒久的な制度をつくる上で状況に応じてカスタマイズを行いながら制度化に至ったプロセスを分析する。4 章で結論を述べる。

2. COVID-19 拡大前後における屋外ダイニングプログラムの変遷について

2-1 プログラムの変遷

文献調査により、1929 年から 2025 年までの屋外ダイニングプログラムの変遷を明らかにした。主に、(1)COVID-19 感染拡大前 (～2020、SWC)、(2) COVID-19 感染拡大直後 (2020～2024、OR)、(3)発展期 (2024～、DO) という変遷を経ていることが分かる。(図-8) SWC から緊急事態対応の OR を経て DO に再編したプロセスを以下に述べる。

(1) COVID-19 拡大前のプログラム「サイドウォークカフェ」

SWC は、レストランが店舗前の公共歩道上に座席を設置することを法的に許可するプログラムである。制度は 1929 年に始まり、1960 年代半ばには市が歩道カフェの開設を奨励するようになった⁸⁾。1979 年には、歩行者の安全性や景観、近隣との共存を考慮したデザイン基準が定められ、「閉鎖型カフェ」「開放型カフェ」という 2 種類のカフェ形態に関する規制が導入された。また歩道カフェが許可される通りや禁止される地域も指定された⁹⁾。同年以降、歩道許可

が認められる場所は、ほとんど変更されなかった^{再掲8)}。

2003 年には、許可手続きの合理化と市全体のゾーニングの見直しが行われ、特定の商業地区・高密度住宅地区・製造業地区においてもカフェ設置が可能となった (ただし、一部地域を除く)。これらの規制はニューヨーク市消費者保護局が所管しカフェには取消可能なライセンスが与えられた^{再掲9)}。さらに 2004 年には「小規模開放型カフェ」というカテゴリーが新設され開放型カフェよりも狭い歩道上でのカフェ設置が可能となった¹⁰⁾。これに伴い、ゾーニングが一部修正された^{再掲9)}。この制度下で COVID-19 感染拡大前には約 1100 件の歩道カフェが有効なライセンスを持ち営業していた¹¹⁾。(図-3)ただし 2019 年に消費者保護局は消費者・労働者保護局 (以降 NYC DCWP) に名称変更した^{注4)}。

SWC で定められた設置条件を図-4 に示す。この制度では歩道上のカフェ空間は以下の 3 タイプに分類される。まず「閉鎖型カフェ」は、歩道上に設置した構造物の内部にテーブルや椅子を配置する形式で、ガラスや難燃性プラスチック、軽量金属などによる囲いが設けられ、屋内空間に近い利用が想定される。一方、「開放型カフェ」は歩道に直接テーブルや椅子、手すりを置き、上部はパラソルや建物壁に取り付けた開閉式日よけのみで覆いがない簡易で取り外し可能な構成であり、開放的な屋外利用が前提である。また「小規模開放型カフェ」は、道路境界線に沿って 1 列以下のテーブルと椅子を並べる形式で、囲いが点で開放型カフェと同様である。占有可能な歩道幅は道路境界線から 4.5 フィート (約 1.37 メートル) 以内に限定されより簡素で限定的な空間利用を前提としている^{再掲10)}。

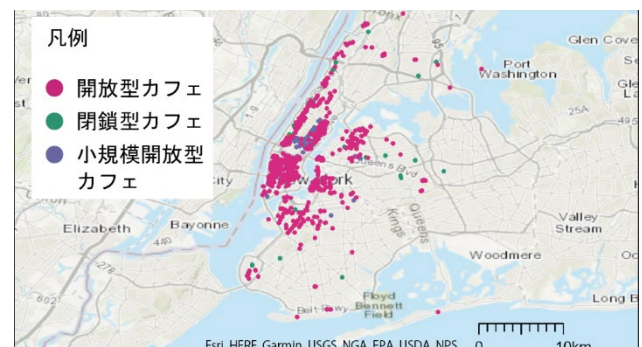


図-3 サイドウォークカフェの立地状況 (筆者作成¹¹⁾)

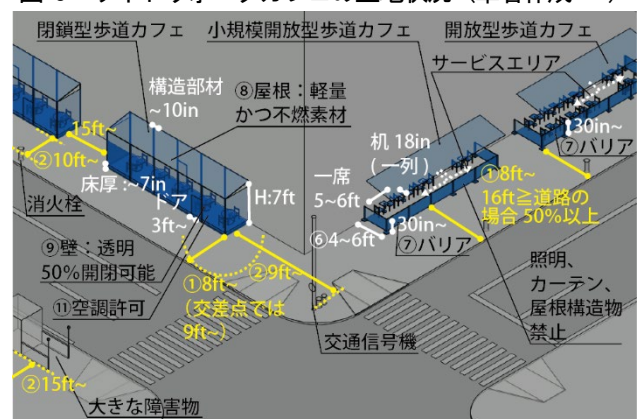


図-4 サイドウォークカフェの設置基準 (筆者作成¹⁰⁾ 注5)

(2) COVID-19 感染拡大に伴う一時的なプログラムORの開始

2020 年 3 月、NYC は COVID-19 の感染拡大に伴い非常事態を宣言し¹²⁾、500 人未満の飲食店には 50% の収容制限を義務付け¹³⁾、営業が大きく制限された。この状況下で感染防止のための対人距離を確保しつつ屋外営業を可能にするため、同年 6 月に大統領令が出された。ここで「OR」制度の開始が宣言され^{再掲2)}、NYC DCWP ではなくニューヨーク市運輸局 (NYC DOT) に制度設計と管理が指示された。また屋外ダイニングに関する SWC の規定は一時停止され、OR に則った営業が許可された¹⁴⁾。これにより、OR の管轄は NYC DOT となった。この制度は、店舗前の道路や歩道にテラス席を設けることを特例的に認めた。店舗はオンラインで申請し、所定条件を満たす自己申告制で設置できた。OR 制度は多くの事業者利用され、最大で 13,000 件超の屋外ダイニングが市内に展開された¹⁵⁾。(図-5) 当初は 2020 年 10 月までの暫定措置だったが、好評と市民の要望を受けて延長され、9 月には恒久化方針が発表された¹⁶⁾。2021 年 2 月には冬季運用のため雪対策を含む新たな設置基準が示された¹⁷⁾、同年 6 月 NYC は非常事態宣言を解除した¹⁸⁾。

OR で定められた設置基準を図-6 に示す。座席の設置可能エリアは歩道上に加え店舗前の車道上まで広がった。歩道・車道への座席設置には簡易的な条件・遵守事項があり¹⁹⁾、歩行者用通路の幅員 (8 フィート以上) や消火栓など既存の道路設置物との距離 (15 フィート以上)、車道カフェの幅 (8 フィート以内)、バリア (厚み 18 インチ以上、高さ 30~36 インチ)、机の間隔 (6 フィート以上) などが定められた。小屋のような構造物は想定されず、パラソルなどは任意で許可されていた。

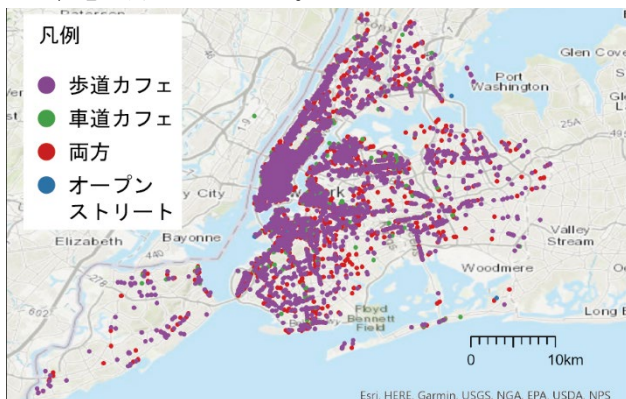


図-5 オープンレストランの立地状況 (筆者作成¹⁵⁾)

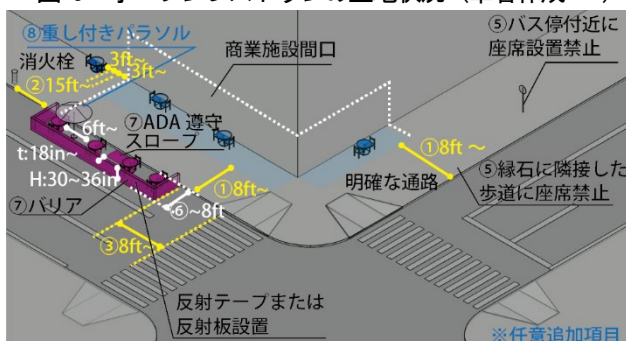


図-6 オープンレストラン設置基準 (筆者作成¹⁷⁾ 注(5))

(3) ゾーニング改訂や立法措置など恒久化に向けた動き

①環境審査

COVID-19 感染拡大が収束に向かい、OR を恒久化する動きが始まった。まず 2021 年 6 月にニューヨーク州環境質審査法 (SEQRA) に基づく審査が行われた。審査の結果、このプログラムは環境に重大な悪影響を与えないとする「否定宣言」が出され法的なハードルを一つ越えた²⁰⁾。

②屋外ダイニングの小屋型構造に対する見直し

環境審査の結果を受け、NYC は OR を一時的な措置から恒久的な制度へと移行する方針を明確にした。そして恒久的な制度は OR の課題を踏まえた制度とすることを発表した。2022 年 2 月 8 日市議会の公聴会で、NYC DOT の OR 責任者であるジュリー・シッパーは、パンデミック中に導入された小屋型仮設構造物^{再掲6)}は恒久的プログラムには含めない方針を明言した²¹⁾。これは、屋外ダイニングをより開放的な形式へ見直すことを意図していた。

③ゾーニング改訂

OR 制度によって屋外ダイニングが市全域に広がったものの (図-5)、従来、歩道カフェはゾーニングの制限により、主にマンハッタンの一部地域に限られており、郊外の多くでは設置が認められていなかった。(図-3) これに対して、2022 年 2 月 24 日、NYC 都市計画委員会は屋外カフェの設置可能エリアに関するゾーニング条例の改訂を承認した²²⁾。このゾーニング改訂により、郊外を含むより広範なエリアで歩道カフェの設置が可能となり、恒久化のための制度的な基盤が整備された。

その矢先、生活の質への悪影響を理由に住民から訴訟が起こり、NYC は恒久的なプログラムの策定を一時停止した^{再掲22)}。この訴訟については次章で詳しく取り上げるが、こうした市民の反応は制度設計に影響を与えたと考えられる。

(4) ルール策定プロセス

2022 年 10 月に前述の訴訟が却下され、市は新たな恒久制度「DO」の整備に本格的に着手した。市議会は、歩道カフェに関する管轄権を NYC DCWP から NYC DOT や関連行政機関に移すための法律を可決した。これにより制度運営が一元化され、規則が策定された。2023 年 8 月には市議会が恒久的な屋外ダイニング法案を承認し²³⁾、NYC DOT は同年 10 月に規則案を発表した。11 月まで市民からオンラインフォームにてコメントを募り、公聴会も開かれた。この際に集められたパブリックコメントについては次章で分析する。その後、寄せられた意見を反映した修正版が 2024 年 3 月に正式採択され、屋外ダイニングを恒久的に設置できる制度「DO」が発効された。なお SWC は廃止されたが、過去に DCWP に承認された歩道カフェは DO に再編され、NYC DOT が管轄する^{再掲3)}。

DO で定められた設置基準を図-7 に示す。この制度では、OR と同様に店舗前の車道上への屋外ダイニング設置が認められた。歩道・車道への座席設置にあたって OR より詳細な条件・遵守事項があり、計画を NYC DOT に提出して審査を受ける。歩行者用通路の幅員として、歩道上の家具

表-1 屋外ダイニングプログラムにおける設置基準の違い³⁾⁽⁸⁾⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾⁽¹⁷⁾

カテゴリー	サイドウォークカフェ (SWC)			オープンレストラン (OR)		ダイニングアウト (DO)	
	閉鎖型カフェ	開放型カフェ	小規模開放型カフェ	車道カフェ	歩道カフェ	車道カフェ	歩道カフェ
立地基準	歩道上 (店舗前)			車道上 (店舗前)	歩道上 (店舗前)	車道上 (店舗前)	歩道上 (店舗前)
	①歩道の明確な道路			カフェから緑石または障害物(パーキングメーター、交通標識・樹木除く)まで8ft-		カフェから家具ゾーン(街路家具や設備が配置される歩道)まで8ft-、15ft≧道路の場合50%-	
	②既存の道路上障害物との距離			15ft消火栓		15ft消火栓 10ft緊急車両出入口 5ft車両出入口、非常用出口、バス停ポール、シティバイク、電動スクーターなどの駐輪場、排水インフラ	
	③横断歩道からの距離			8ft-		交差点の進入側20ft- 交差点の非接近側8ft-	
	④緊急レーン			—		15ft-隔離	
屋外ダイニングの構造	⑤禁止エリア			地下鉄格子、ユーティリティ、スプリンクラー、バス停、停止・立ち入り禁止エリア、走行車線、停留所、タクシー乗り場、カーシェアスペース		走行車線、バス停、許可車両専用駐車スペース、専用利用駐車スペース	
	⑥サイズ	幅: 店前の設置可能範囲	幅: 店前の設置可能範囲	幅: 建物から4~6ft	幅: 緑石から-8ft	幅: 店前の設置可能範囲(隣接事業者から3ft-)	幅: 緑石から-8ft 横幅-40ft
	⑦基本構造	壁、屋根、机、椅子	机、椅子、境界の囲い	机、椅子、バリア、アメリカ障害者法(ADA)遵守スロープ	机、椅子	机、椅子、バリア、アメリカ障害者法(ADA)遵守スロープ	机、椅子、境界の囲い
	⑧日除け雨除け	軽量で不燃素材の屋根(高さ: 7ft-)	オーニング、パラソル(高さ: 7ft-)	パラソル	オーニング、パラソル	パラソル、頭上覆い(取り外し可能、耐風・耐火性ある布、布パネル、硬質シートなど、高さ: 7-10ft)	オーニング、パラソル、頭上覆い
	⑨垂直面	透明材料、50%以上操作可能な透明窓	不許可	不許可	—	垂直遮蔽物(透過性のある素材、高さ-6ft)	不許可
	⑩床	店内と接続する床	不許可	不許可	—	取り外し可能フローリング	不許可
	⑪設備	空調・照明設置可能	不許可	不許可	—	空調・照明設置可能	空調・照明設置可能

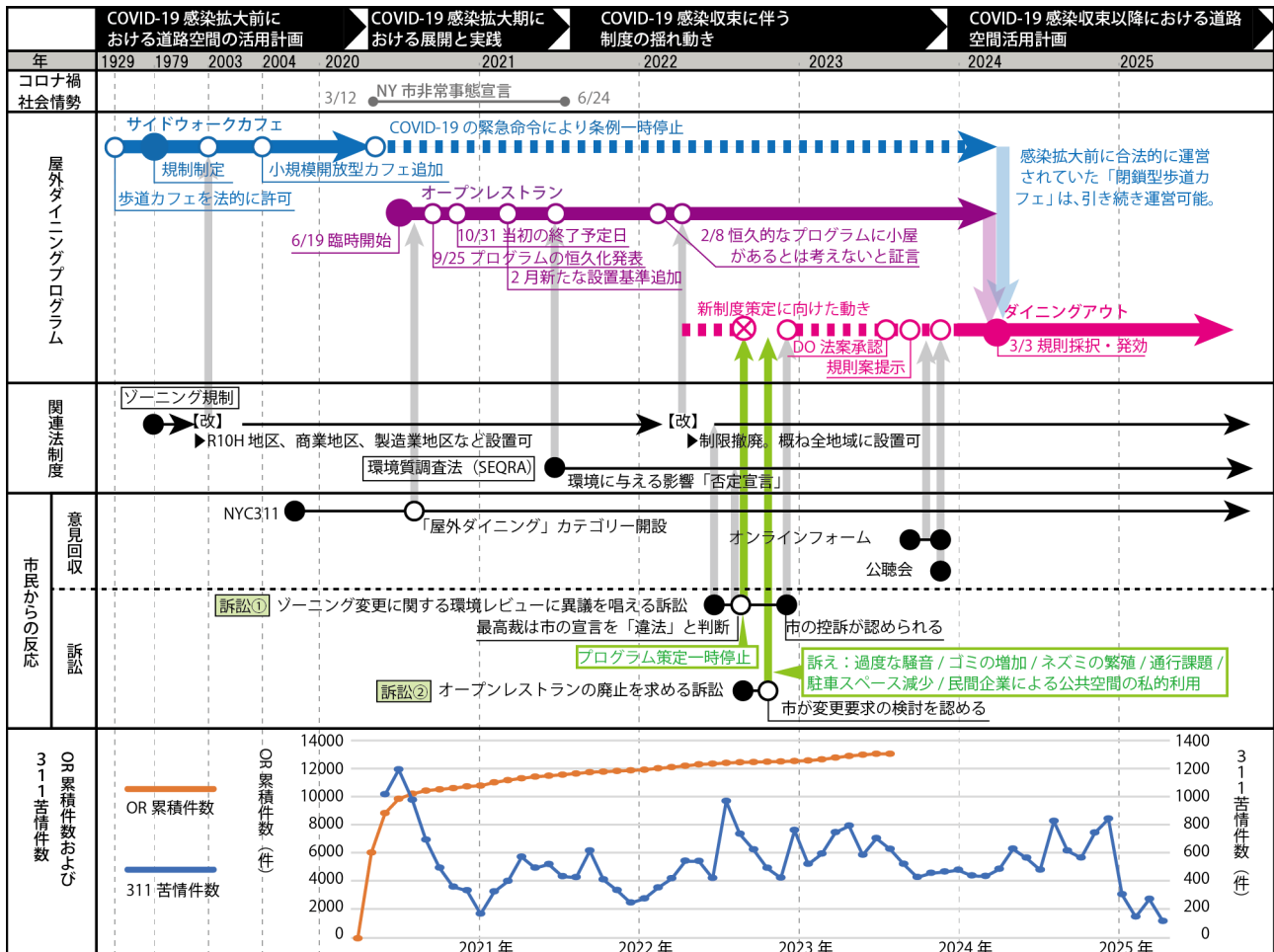


図-8 屋外ダイニングプログラムの変遷と関連する法改正および市民意見の反映状況¹²⁾⁽¹³⁾⁽¹⁶⁾⁽¹⁷⁾⁽¹⁹⁾⁽²⁰⁾⁽²¹⁾⁽²²⁾⁽²³⁾⁽²⁴⁾⁽³⁰⁾

3. 暫定から恒久設置可能な制度に至ったプロセスにおける市民意見と制度変化の分析

DO が制定されるプロセスでは、市民意見などを踏まえ状況に応じた調整が加えられたと考えられる。2章で訴訟

問題を述べたように、OR によって屋外ダイニングが普及した2020年から2024年の間に市民を中心とした道路空間の変化に対する反動・揺り戻しがあつたと推察される。そこで、市民の声として、住民対応や苦情処理を引き受けて

いる「311 市民サービスコールセンター（以降 NYC311）」が公開するデータと、OR に関する訴訟内容、DO 規則制定案に対する市民コメントを分析する。これらの市民の声と制度の変更点を照らし合わせることで、プログラムが状況に応じたカスタマイズを行ったのか考察する。

3-1 NYC311 の分析

まず、NYC311 に寄せられたサービスリクエストのオープンデータ²⁹⁾を用いて分析する。OR が開始されて以降、NYC 311 には「屋外ダイニング」というカテゴリーが設置されており、2020 年 7 月から DO 発効日前日 2024 年 3 月 2 日までに寄せられた 20854 件の意見を分析する。

まず、苦情件数と屋外ダイニングの設置件数について自治区別に比較した結果を図 7 に示す。屋外ダイニングの設置件数が最も多いマンハッタンで苦情件数が最も多く、ブルックリン、クイーンズが次ぐ結果となった。苦情件数の量は、屋外ダイニングの設置件数と比例している。

次に、屋外ダイニングに関する苦情の種類別件数を比較した結果を図 8 に示す。オープンデータでは、苦情の種類が図 8 に示す 9 つの項目に分類されている。屋外ダイニングの会場設置状況に関する苦情件数が最も多く 4 割を占める。次いで屋外ダイニングによって歩道ゾーンが阻まれたことに関する苦情が約 3 割を占めていた。またバリアの状態に関する苦情および車道ゾーンが阻まれたことに関する苦情がそれぞれ約 1 割あった。具体的な苦情内容についての公開データはないが、設置状況や通行可能な歩道幅員に不満を抱えた人が多くいることが分かった。

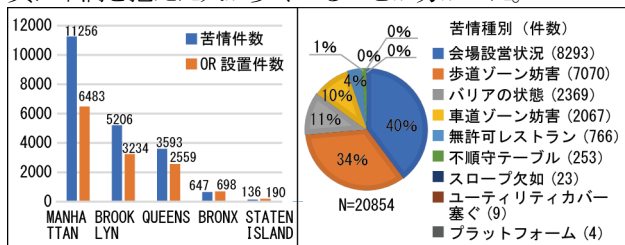


図-9 自治区別屋外ダイニング設置件数と苦情件数

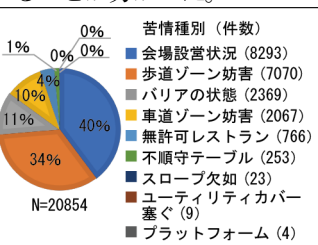


図-10 屋外ダイニングに関する苦情の種類別件数



図-11 歩行妨害の様子^{注8)}



図-12 車道カフェの落書き^{注8)}

3-2 訴訟内容

OR から DO に移行する過程で 2 件の訴訟が起こった。以下に訴訟内容と行政の対応を述べる。

訴訟①環境レビューに異議を唱える訴訟

まず、市議会がゾーニング修正案を可決したことに対し、住民グループが異議を唱えて訴訟を起こした。NYC はこの修正案を承認する際、「OR は環境に重大な影響を与えない」として環境否定宣言を発表したが、原告らはこれが州法で義務付けられた正式な環境影響レビューを経ず

に行われたことを問題視した^{再掲22)}。市は訴えを退けるよう求めたが、ニューヨーク郡最高裁のネルボ判事はこの申し立てを却下し、市が必要な手続きを経ずに否定宣言を行ったことは違法と判断した。また否定宣言が出された時点でプログラムの詳細が固まっていなかったため市の判断は「許されない事前判断」であるとも指摘した^{再掲22)}。この判決により、市は恒久的な DO プログラムの策定を一時中断した。その後、市は控訴し 2022 年 10 月に第一控訴部が下級裁判所の判決を覆した。控訴部は市による訴訟の却下申立ては認められるべきだったとし、プログラムがまだ最終決定されておらず立法や行政の措置が講じられていない段階では、否定宣言による具体的な損害は生じておらず、住民が訴訟を起こすには時期尚早であったと判断して訴えを棄却した。この判決により市は、DO の設計に向けた立法および行政手続きを進めることが可能となった^{再掲22)}。

訴訟②オープンレストランの廃止を求める訴訟

2022 年 7 月、NY 市の住民 35 人が OR の廃止を求めて訴訟を起こした。彼らは、制度の継続により、過度な騒音やゴミの増加、ネズミの繁殖などによって生活環境が悪化したと共に、安全な通行や駐車スペースの確保が困難になったと主張した。また市が歩道や道路脇など公共スペースを民間企業に無償提供することによって、民間企業には利益がもたらされるが、地域住民の利益は損なわれていると批判した³⁰⁾。これに対し、アダムス市長（2022 年就任）は、屋外飲食の継続は地元経済の回復に寄与していると述べた上で、屋外ダイニングの安全性に関する主張には変更を検討する姿勢を示した^{再掲30)}。訴訟内容と DO を照らし合わせると、住民の訴えは概ね反映されたと考えられる。騒音対策として、音響機器や楽器の使用は原則禁止され、市の騒音規制への準拠が義務付けられた。ゴミ対策としては事業者に定期的な清掃義務が課された。ネズミ対策としては小屋型構造物が規制され、取り外し可能で開放的な構造のみが認められている。通行の安全確保のため、屋外ダイニングを設置可能な範囲や障害物との距離が明確化され、専用駐車スペースへの設置は禁止された。また、OR で無料だった道路空間について DO ではライセンス料、同意料、敷金、道路使用料などが必要となった^{再掲3)}。

3-3 ダイニングアウト発効前のオンラインコメントの分析

DO を発効するにあたり、NYC は 2023 年 10 月の規則制定案発表後、約 1 か月間市民からコメントを募集していた。446 件のオンラインコメント^{再掲24)}を KHcoder でテキストマイニングした結果が図 13 である。

subgraph01 では「レストラン」「屋外ダイニング」「道路」などの語が頻出し、中でも「小屋」は 338 件含まれていた。「小屋の多くは完全に囲われており、もはや屋外での食事ではなく、民間企業が使用料を支払わずに公共スペースを奪っている」「目障りでネズミの出没を促し、清掃や除雪、緊急車両の通行を妨げる」との批判が多かった。一方で「カフェをオープンエアにすることは賢明ですが、天候を避けるために屋根や道路に面した壁を設けることを

景には、市民が参加しやすい簡易的なルールとオンライン申請から制度を始めたこと、さらにオンラインフォームと公聴会を併用して、短期間で幅広い市民の意見や情報を収集できる仕組みづくりがあったと考えられる。

OR から DO に至る制度設計プロセスの分析を通じたこれらの知見は、不確定かつ予測困難な現代において、緊急的に生まれた現象や社会実験、暫定活用といった短期的な戦術から得た実践知を迅速かつ柔軟に取り込み、機動力高く都市空間をアップデートさせ、戦略の実現や深度化を進めてゆく「アジャイル型都市空間マネジメント手法」として有益な示唆を与えるものだと考えられる。

ただし、DO 制度が施行されて以降、2025 年 2 月時点で正式に許可された屋外ダイニングは約 40 件にとどまり、制度運用の効率性や審査スピード、現場との乖離といった課題も残る。まだ本制度が施行されてから間もなく、本制度を用いた道路空間活用が安定的に定着するかどうかは継続的な検証が必要であり、本研究の今後の課題である。

<謝辞> 本論文の作成にあたり、JSPS 科学研究費 23H01581 からの助成を受けた。記して謝辞を表す。

【補注】

- (1)令和2年道路法改正で創設された歩行者利便増進道路(まこみち)制度など
- (2)(3) 2024 年 9 月 19 日筆者撮影
- (4) 2019 年に DCWP (Department of Consumer and Worker Protection)へ名称を変更し、消費者だけでなく労働者も保護する役割を担っている。
- (5) 図-4.6.7 について、図中の丸数字は表-1 のカテゴリと対応している。
- (6) 小売型仮設構造物は、本論文においては、「屋根や壁で密閉された建築物のような構造物のこと」を指すものとする。
- (7) SWC の設置費用について NYC DCWP にメールで問い合わせ確認した。
- (8) 2024 年 9 月にマンハッタンを調査した際には、一部の屋外ダイニングで壁面の落書きや道路上のゴミが見られた。また歩道上に建ち歩行を妨げている小売型の屋外ダイニングもあった。

【参考文献】

- 1)国土交通省,「道路空間の利活用について」,
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001493908.pdf>, 2025 年 4 月 18 日最終閲覧
- 2) The Official Website of the City of New York, 「Open Restaurants: As New York City Prepares for Phase 2 of Reopening, Mayor de Blasio Announces Outdoor Dining Guidance for Restaurants」,
<https://www.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/449-20/open-restaurants-new-york-city-prepares-phase-2-reopening-mayor-de-blasio-announces>, 2020 年 6 月 18 日更新, 2025 年 3 月 18 日最終閲覧
- 3) City of New York, Dining Out NYC, <https://www.diningoutnyc.info>, 2025 年 3 月 18 日最終閲覧
- 4) 遠藤新 (2016), 「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-パークレットとブラザによる人間中心の道路空間の創出」, 日本建築学会計画系論文集 Vol. 81 No.725, pp.1589-1599
- 5) 佐々木宏幸 (2018), 「路上駐車帯の屋外飲食空間としての利用に関する研究-フレキシブルゾーンとパークレットの比較を通して」, 日本建築学会計画系論文集 Vol.83 No.747, pp.885-895
- 6) 三浦静乃, 出口敦 (2016), 「NYC ブラザプログラムによる街路利活用とマネジメント」, 土木学会論文集 D3 (土木計画学) vol.72 No.2, pp.138-152
- 7) 十亀維晶, 田村将太, 田中貴宏 (2024), 「米国フィニッシュ DC における COVID-19 拡大前後の道路空間利活用プログラムの変化」, ランドスケープ研究 vol.87 No.5, pp.531-536
- 8) NYC Department of Consumer Affairs, 「SIDEWALK CAFÉ DESIGN AND REGULATIONS GUIDE」,
<https://www.nyc.gov/assets/manhattanbc4/downloads/pdf/dca-sidewalk-cafe-design-guidelines.pdf>, 2025 年 4 月 3 日最終閲覧
- 9) NYC. gov. 「CITY PLANNING COMMISSION March 24, 2004」
<https://www.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/about/cpc/040197.pdf>, 2004 年 3 月 12 日更新, 2025 年 4 月 3 日最終閲覧
- 10) NYC. gov. 「Small Sidewalk Cafes Text Amendment」
https://www.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/small-sidewalk-cafes/adopted_text.pdf, 2004 年 5 月 5 日制定, 2025 年 4 月 3 日最終閲覧
- 11) NYC Consumer and Worker Protection, 「Sidewalk Cafes Cafes with a DCWP」,
License, <https://www.nyc.gov/assets/dca/SidewalkCafeMap/index.htm#Data>, 2025 年 4 月 3 日最終閲覧
- 12) The Official Website of the City of New York, 「Mayor de Blasio Issues State of Emergency」,
<https://www.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/138-20/mayor-de-blasio-issues-state-emergency>, 2020 年 3 月 13 日更新, 2025 年 3 月 18 日最終閲覧
- 13) City of New York 「EMERGENCY EXECUTIVE ORDER NO. 99」
<https://www.nyc.gov/assets/home/downloads/pdf/executive-orders/2020/eo-99.pdf>, 2020 年 3 月 15 日更新, 2025 年 4 月 18 日最終閲覧
- 14) City of New York, 「EMERGENCY EXECUTIVE ORDER NO. 126」
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/Eeo-126%3DNYC-2020-june-18.pdf>, 2020 年 6 月 18 日更新, 2025 年 8 月 17 日最終閲覧
- 15) maps.nyc.data, 「NYC Open Restaurants」,
<https://experience.arcgis.com/experience/ba953db7d541423a8e67ae1cf52bc698>, 2025 年 4 月 4 日更新, 2025 年 4 月 4 日最終閲覧
- 16) Eater NY 「Outdoor Dining Is Now a Permanent NYC Fixture, Mayor Announces」,
<https://ny.eater.com/2020/9/25/21450844/outdoor-dining-permanent-restaurants-nyc>, 2020 年 9 月 25 日更新, 2025 年 3 月 18 日最終閲覧
- 17) City of New York, 「NYC OPEN Restaurants Siting Criteria」, 2021 年 2 月,
<https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/open-restaurants-brochure.pdf>, 2025 年 3 月 18 日最終閲覧
- 18) City of New York, 「Governor Cuomo Announces New York Ending COVID-19 State Disaster Emergency on June 24」
<https://www.governor.ny.gov/news/governor-cuomo-announces-new-york-ending-covid-19-state-disaster-emergency-june-24>, 2021 年 6 月 23 日更新, 2025 年 3 月 18 日最終閲覧
- 19) JETRO 「NYC 屋外 OR 申請のためのガイドライン」, 2025 年 3 月 18 日最終閲覧
- 20) New York City, 2021 年 6 月 18 日, 「Negative Declaration」,
<https://thevillagesun.com/wp-content/uploads/2023/08/Negative-Declaration-1.pdf>, 2025 年 3 月 18 日最終閲覧
- 21) Reuven Fenton, Maggie Hicks and Bruce Golding, NEW YORK POST, 「NYC plans to get rid of outdoor dining sheds once the pandemic ends」
<https://nypost.com/2022/02/08/nyc-plans-to-get-rid-of-outdoor-dining-sheds-after-pandemic/>, 2022 年 2 月 8 日更新, 2025 年 4 月 9 日最終閲覧
- 22) Veronica Rose, CityLand, 「Appellate Division Ruling Provides Path for NYC Permanent Open Restaurants Program」
<https://www.citylandnyc.org/appellate-division-ruling-provides-path-for-nyc-permanent-open-restaurants-program/>, 2022 年 10 月 31 日更新, 2025 年 4 月 4 日最終閲覧
- 23) City of New York, 「Mayor Adams Signs Bill to Create Nation's Largest Permanent Outdoor Dining Program」
<https://www.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/598-23/mayor-adams-signs-bill-create-nation-s-largest-permanent-outdoor-dining-program#0>, 2025 年 4 月 13 日最終閲覧
- 24) NYC Rules, DOT's Dining Out NYC Program
<https://rules.cityofnewyork.us/rule/dot-proposed-rule-outdoor-dining/>, 2025 年 4 月 13 日最終閲覧
- 25) Brad Lander, 「Letter to Deputy Mayor for Operations Joshi and Commissioner Rodriguez Re: Dining Out NYC Program」,
<https://comptroller.nyc.gov/reports/letter-to-deputy-mayor-for-operations-joshi-and-commissioner-rodriguez-re-dining-out-nyc-program/>, 2025 年 2 月 11 日更新, 2025 年 4 月 13 日最終閲覧
- 26) City of New York, DOT, 「One-Month Until Roadway Dining Season: NYC DOT Cuts Red Tape to Allow More Restaurants to Operate」
<https://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2025/more-restaurants-operate.shtml>, 2025 年 2 月 28 日更新, 2025 年 4 月 13 日最終閲覧
- 27) City of New York, 「Al Fresco is Back: Mayor Adams, DOT Commissioner Rodriguez Celebrate Return of Outdoor Dining Season at Dining out NYC Kick off」,
<https://www.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/186-25/al-fresco-back-mayor-adams-dot-commissioner-rodriguez-celebrate-return-outdoor-dining>, 2025 年 4 月 1 日更新, 2025 年 4 月 13 日最終閲覧
- 28) City of New York, 「Dining Out NYC Marketplace」
<https://www.diningoutnycmarketplace.info/>, 2025 年 4 月 4 日最終閲覧
- 29) NYC Open Data, 「NYC 311 Data View based on 311 Service Requests from 2010 to Present」
https://data.cityofnewyork.us/Social-Services/NYC-311-Data/jb2-thup/about_data, 2025 年 4 月 13 日更新, 2025 年 4 月 13 日最終閲覧
- 30) amNY, Isabel Song Beer, 「New lawsuit seeks to end outdoor dining in New York City」
<https://www.amny.com/news/lawsuit-to-end-outdoor-dining-new-york-city/>, 2022 年 8 月 2 日更新, 2025 年 4 月 4 日最終閲覧