

KANDA WALKABLE

令和3年度千代田学

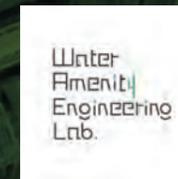
「アフターコロナの神田ウォークブル実現に向けた調査・アクション・提案」

神田ウォークブル研究会・研究成果報告書

Report of Research outcome by Kanda Walkable Lab.



Published 2022.3



神田ウォークブル研究会 | Kanda Walkable Lab.

- ・ 日本大学工学部建築学科 都市計画研究室 (根上・泉山ゼミ)
- ・ 日本大学工学部海洋建築工学科 親水工学研究室
- ・ 東京都市大学都市生活学部 都市空間生成研究室

目次

序章 研究の背景及び目的

第1章 神田ウォーカブル調査

- 1-1 ITDP（米国・公共交通政策研究所）の Pedestrian's First によるウォーカブル指標の検討
- 1-2 ウォーカブル指標に基づく神田ウォーカブル調査
- 1-3 千代田区神田エリアにおけるヘルスケアに着目したウォーカブルなまちづくりの在り方
- 1-4 神田都市文脈調査

第2章 Park (ing)Day の企画・実践

第3章 Park (ing)Day 実施による評価

- 3-1 Park (ing)Day2021 神田のアクティビティ評価
- 3-2 Park (ing)Day2021 神田のアンケート評価

第4章 ワークショップによるビジョンに向けた議論

第5章 公開シンポジウムによる成果発表とビジョンに向けた議論・発信・共有

- 5-1 公開シンポジウムによる成果発表とビジョンに向けた議論・発信・共有
- 5-2 調査・アクション・提案の報告と今後のビジョンに向けた議論

第6章 ビジョン作成に向けた提案

- 6-1 「楽しめる」「快適性」向上のための街路空間形成に向けた提案
- 6-2 ストリートの提案
- 6-3 ヘルスケアの提案
- 6-4 総括・今後の展望

序章 研究の背景及び目的



研究の背景及び目的

本研究では、アフターコロナに向けて神田を歩きやすく、歩きたくなるまちへと変えるために調査、議論、提案を行った。

1) 研究の背景と目的

千代田区神田では、開発に伴う新住民の増加やコロナ禍における住民同士のコミュニティの需要が高まっていることなどに伴い、2021年に新たなまちづくりの方向性として神田を歩きやすく、歩きたくなるまちへと変える、神田ウォーカブル実現を都市計画マスタープランに位置づけたという状況にある。

本研究では、神田に対するウォーカビリティ指標に基づく神田ウォーカブル調査、神田独自のウォーカビリティ調査としてのヘルスケア関連や歴史などの都市文脈における調査、平常時と街路活用時におけるアクティビティ調査、関係者によるワークショップを行うことで、現状の神田におけるウォーカブル視点からみた課題と魅力・ニーズを分析し、アフターコロナの「神田ウォーカブル」の実現に向けた調査・アクション・提案を行うことを目的とする。



図 1. 休日の神田駅西口商店街



図 2. 平日の神田駅西口商店街

2) 研究の方法

第1章では、海外文献を用いたウォーカビリティ調査によって、国際的ウォーカビリティ基準に沿って神田の街路においてウォーカビリティを向上させるために必要な要素や課題を明らかにする。

また、神田独自のウォーカビリティを測る項目として都市文脈やヘルスケア施設について調査し、ウォーカビリティ向上に寄与する要素を明らかにする。

第2章では、街路空間活用の実践としてPark(ing)Day2021 神田を実施する。

第3章では、Park(ing)Day2021 神田の評価としての、路上を活用した場合の歩行者活動の変化などを調査し、街路空間活用の効果・可能性を明らかにする。

第4章では、地域関係者を招いたワークショップから、神田に対する魅力・課題・ニーズを明らかにする。

第5章では、最新のウォーカブルレクチャーから国内・国外両方におけるウォーカブルの最新事例について紹介するとともに、調査・アクション・提案の報告と今後のビジョンに向けた議論を行う。

第6章では、調査結果をもとに、神田ウォーカブル実現のための空間やマネジメントの提案を行う。

3) 研究対象地

JR 神田駅から西側の内神田から錦町にかけて調査を実施



図 3. 調査範囲

4) 研究会活動スケジュール

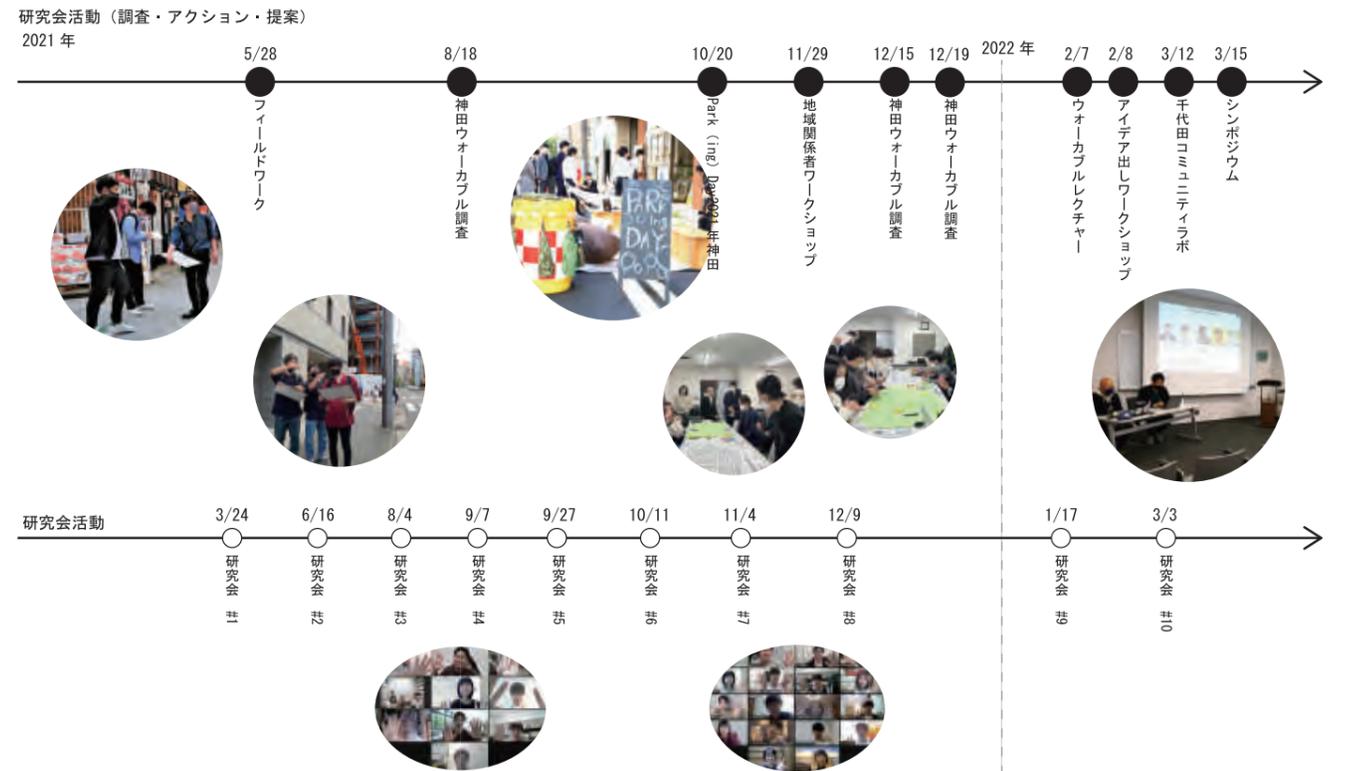


図 4. 研究会活動スケジュール

第1章 神田ウォーカブル調査

- 1-1 ITDP（米国・公共交通政策研究所）
の Pedestrian First によるウォーカブル指標の検討
- 1-2 ウォーカブル指標に基づく神田ウォーカブル調査
- 1-3 ヘルスケア調査
- 1-4 神田都市文脈調査



1-1. ITDP（米国・公共交通政策研究所）の Pedestrian First によるウォーカブル指標の検討

1) 国際的ウォーカブル指標

本研究では、ITDP（米国・公共交通政策研究所）が公表している国際的ウォーカビリティ指標を用いて、神田内のウォーカビリティを評価する。

この指標には、大きく6つの項目があり、歩きやすさの優先順位を下位項目から上位項目まで、「通行できる」「行きやすさ」「安全性」「利便性」「快適性」「楽しさ」に位置付けている。

今回は指標項目をKJ方法により上記6項目に分類する。

また、分類した項目がどのような調査項目に基づくかを、オーストラリア・ヴィクトリア州・メルボルン市の文献である「Places for People」を用いて分類する。



図 1-1. Places for People

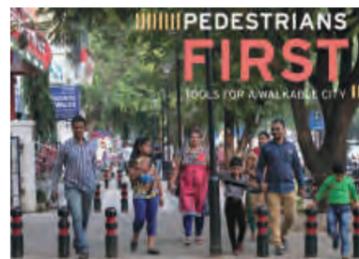


図 1-2. Pedestrian s first

表 1-1. 指標項目一覧

指標項目	6項目	調査項目	調査方法	補足(範囲、除外理由)	
都市圏	利便性	人口	医療施設、教育施設から11m圏内の世帯人口を調べ、エリア全体の世帯人口に対する割合を算出		
	行きやすさ	人口	鉄道駅、バス停の位置から500m圏内の世帯人口を調べ、エリア全体の世帯人口に対する割合を算出		
	利便性	都市構造	ブロック数とエリアの全面積から密度を算出		
	利便性	人口	駅前後人口とエリアの面積から人口密度を算出		
	安全性	人口	自動車乗り入れ禁止の場所を土地利用から調査		
	交通	快適性	パブリックスペース	交通バーン/ストリップ調査から、全移動手段に対する徒歩・自転車の割合を算出	
近隣圏	行きやすさ	移動	方法不明		
	行きやすさ	移動	方法不明		
	行きやすさ	移動	方法不明		
	歩道	行きやすさ	土地利用	歩道を現地調査	建物が全て正歩道に面している(狭歩道地じやない)→調査の必要なし
	安全性	パブリックスペース	道路幅員を調査	千代田区に道路幅員を調査	
	安全性	パブリックスペース	道路幅員を調査	商業して調査(2m→道路の移動円滑化整備ガイドライン)	
横断歩道	行きやすさ	土地利用	交通機関が徒歩圏内(500m)かつ道がバリアフリー	交通機関の位置と道路形状を調査	
	通行できる	都市構造	歩道の状態を現地調査	物理的・ゴミ、樹木による障害 視覚的→まぶしさ、色の見づらさ、標識などが隠れている	
	通行できる	都市構造	街区形状を調査	神田は全ての道が連続している→調査の必要なし	
	安全性	パブリックスペース	道路幅員を調査	道路幅員が不明のため国土交通省へのバリア基準を適用	
	安全性	パブリックスペース	道路幅員を調査	千代田区に道路幅員を調査	
	安全性	都市構造	道路幅員を調査	神田にバリアフリーがない→調査の必要なし	
物理的にアクセシブルな開口	楽しさ	建築形態	GEHLのファサード調査を使う	範囲→全体	
	楽しさ	建築形態	GEHLのファサード調査を使う	面積の測定が不可能のため調査不要	
	快適性	パブリックスペース	歩道を現地調査	範囲→全体	
	利便性	パブリックスペース	パブリックスペースにある要素(樹木、アーケード、目よけ、自立構造交差点のシェルター、公共交通機関のシェルター、垂直スクリーン(壁、柵))	範囲→公園空地、公園広場全て	
	利便性	パブリックスペース	歩道を現地調査	範囲→全体	
	利便性	パブリックスペース	歩道を現地調査	調査の必要なし	
小さなブロック	行きやすさ	都市構造	街区形状を調査	地図から調べる	
	行きやすさ	土地利用	エリア全面積に対する私有地の割合を千代田区の明示図面から調査	地図から調べる	
	利便性	都市構造	街区形状を調査	範囲→全体	
	安全性	土地利用	土地利用を調査	一日15時間以上一般利用可能→調査の必要なし	
	安全性	都市構造	道路形状を調査	目標で交差点の数を調べる	
	安全性	都市構造	道路形状を調査	地図から面積を測定	
緩急接続	行きやすさ	土地利用	エリア全面積に対する住宅、商業、工業の合計種類の占める割合を算出	地図から調べる	
	利便性	土地利用	土地利用を調査	内神田・駅前エリアに小学校はないため調査不要	
	安全性	都市構造	都市構造(私道の位置)を調査 千代田区に確認	千代田区道路台帳から区道と都道とを調べる	
	安全性	都市構造	都市構造(私道の位置)を調査 千代田区に確認	千代田区道路台帳から区道と都道とを調べる	
	安全性	土地利用	エリア全面積に対する車道と歩道・パーキングスペースの占める面積の割合を算出	地図から面積を調べる(千代田区に確認)	
	安全性	土地利用	土地利用を調査	地図から面積を調べる(千代田区に確認)	
道路の密度	安全性	パブリックスペース	道路形状(歩道があるかどうか)を現地調査		
	安全性	都市構造	道路形状を現地調査で測定		
	通行できる	都市構造	道路形状を現地調査		
	安全性	パブリックスペース	道路形状を現地調査		
	安全性	パブリックスペース	歩道の状態を現地調査		
	安全性	土地利用	土地利用を調査(騒音の発生源となる施設がないか)		
快適な環境	快適性	土地利用	土地利用を調査(騒音の発生源となる施設がないか)		
	快適性	建築形態	歩道を現地調査		
	快適性	パブリックスペース	歩道の状態(ゴミの有無)を現地調査	パーキングエリア実施エリアで調査	
	快適性	パブリックスペース	歩道の状態(ゴミの有無)を現地調査		
	安全性	パブリックスペース	歩道の状態(ゴミの有無)を現地調査		
	安全性	土地利用	夜間(19時以降)のパブリックスペースの状態を現地調査	パーキングエリア実施エリアで調査	
人々のセキュリティ	安全性	土地利用	土地利用を調査	パーキングエリア実施エリアで調査	
	安全性	土地利用	土地利用を調査	パーキングエリア実施エリアで調査	
	安全性	土地利用	土地利用を調査	パーキングエリア実施エリアで調査	
	安全性	土地利用	土地利用を調査	パーキングエリア実施エリアで調査	
	安全性	土地利用	土地利用を調査	パーキングエリア実施エリアで調査	
	安全性	土地利用	土地利用を調査	パーキングエリア実施エリアで調査	
交差点	安全性	都市構造	道路形状を現地調査		
	安全性	都市構造	道路形状を現地調査		
	安全性	パブリックスペース	道路形状を現地調査		
	安全性	パブリックスペース	道路形状を現地調査		
	安全性	パブリックスペース	道路形状を現地調査		
	安全性	パブリックスペース	道路形状を現地調査		
交通安全	安全性	都市構造	交差点を現地調査	事前に交差点の場所を調べておく	
	安全性	都市構造	交差点を現地調査	事前に交差点の場所を調べておく	
	安全性	都市構造	交差点を現地調査	事前に交差点の場所を調べておく	
	安全性	都市構造	交差点を現地調査	事前に交差点の場所を調べておく	
	安全性	都市構造	交差点を現地調査	事前に交差点の場所を調べておく	
	安全性	都市構造	交差点を現地調査	事前に交差点の場所を調べておく	
駐車場	安全性	移動	制限速度が書いてある場所を現地調査し、ストリートごとに地図上にまとめる。(※時速30km/hは約43km/hです)		
	安全性	移動	制限速度を現地調査		
	安全性	都市構造	歩道を現地調査	55と同じ項目のため割愛	
	安全性	都市構造	歩道を現地調査	大通りに絞る	
	安全性	都市構造	歩道を現地調査		
	安全性	都市構造	歩道を現地調査		
道路のアクセシビリティ	通行できる	パブリックスペース	62に同じ		
	快適性	パブリックスペース	歩道を現地調査		
	安全性	パブリックスペース	土地利用(基本的なサービスの有無)を調査→市路灯?	(否)	
	利便性	パブリックスペース	土地利用(基本的なサービスの有無)を調査		
	利便性	パブリックスペース	歩道を現地調査		
	利便性	パブリックスペース	歩道を現地調査		
トラジャネットアクセス	通行できる	土地利用	土地利用(500m圏内の基本的なサービスの有無)を調査	(露店等)	
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
幼童のための街	楽しさ	パブリックスペース	パブリックスペースにある設置物を現地調査		
	楽しさ	パブリックスペース	歩道を現地調査		
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
	利便性	土地利用	土地利用(500m圏内)を調査		
交通安全	安全性	都市構造	道路形状を現地調査		
	安全性	都市構造	道路形状を現地調査		
	安全性	都市構造	道路形状を現地調査		
	安全性	都市構造	道路形状を現地調査		
	安全性	都市構造	道路形状を現地調査		
	安全性	都市構造	道路形状を現地調査		

2) 調査項目

今回はウォーカブル指標の全項目のうち、一部を抜粋し、現地調査・文献調査を行った。ウォーカビリティ指標を、優先順位の高い順に6項目に分類したものを以下に示す。

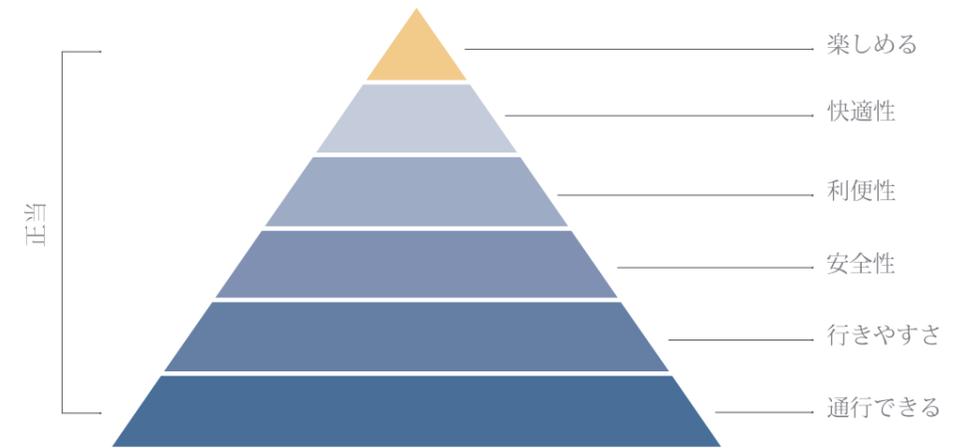


図 1-3. ウォーカビリティ・ニーズ・ピラミッド

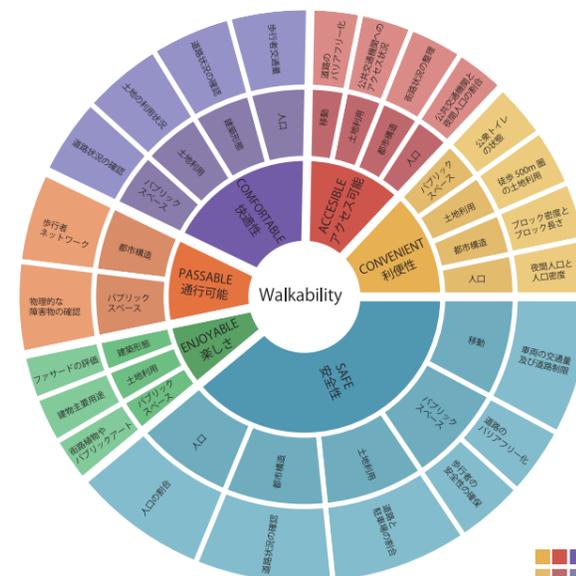


図 1-4. ウォーカブル・ダイアグラム

(ウォーカブル指標及び調査項目の全体像)

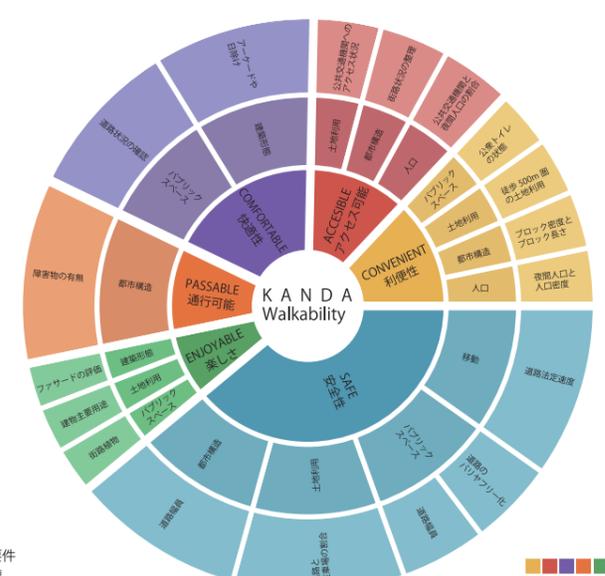


図 1-5. 神田ウォーカブル・ダイアグラム

(ウォーカブルダイアグラムのうち、神田ウォーカブル研究会で使用した調査項目を抜粋して表示)

1-2. ウォーカブル指標に基づく神田ウォーカブル調査

1. 建築形態

1) 調査概要

建物ファサードの活気は面する通りに影響を与えているため、通りに面する建物ファサードの評価を行う。評価基準としては建物開口部の数や、建物内部が伺えるかで判断する。右記のような5段階評価を行い、沿道ごとに平均化していく。なお、今回の評価は学生の主観的評価に基づき、平均化せずに、簡易的に行っている。(評価基準はヤン・ゲールのファサードチェックの基準を参考)



2) 内神田エリア

神田駅周辺には A 評価が中心となっており、良好なファサードが並ぶ。また、神田西口商店街、出世不動通りも比較的良好なファサードが並んでおり、2つの通りと南北に垂直する通りは C 評価が多く、中間的な評価である。外堀通りと本郷通りに挟まれる内神田1丁目エリア範囲では北側に比較的良好なファサードが並んでいる。

全体として東西の通りに A, B の比較的良好な評価がみられ、南北の通りに C, D, E の非活発的な評価が見られる。また、駅から離れるほど非活発的な評価が増える。内神田エリアは非活発的な評価の通りが少なく良好なエリアであると考えられる



図1-7. A評価のファサード (神田西口商店街)



図1-8. C評価のファサード

3) 錦町エリア

錦町エリアでは、神田駅から離れており、飲食店が少ないため、C 以下の評価が目立つ。オフィスを中心として、通りが形成されており、比較的低い評価となっていることから、オフィス低層部の活用法が課題であると考えられる。道路幅員などにかかわらず、評価が一定して、C 以下である。1通りのみ B 評価があるが、A 評価の通りはなく、このエリアは非活発的なエリアであると考えられる。



図1-9. D評価のファサード

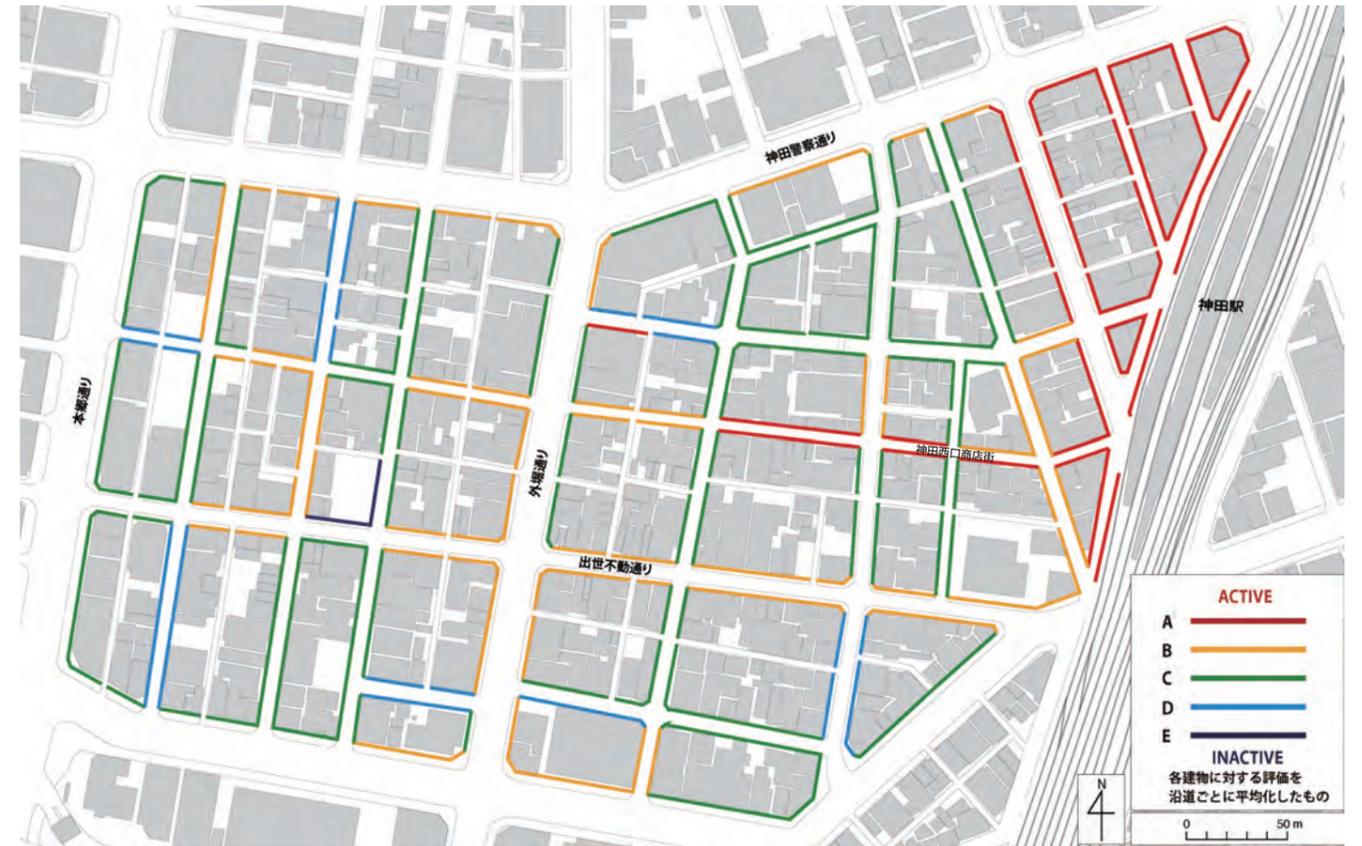


図1-10. 内神田エリアのファサード評価



図1-11. 錦町エリアのファサード評価

1-2. ウォーカブル指標に基づく神田ウォーカブル調査

2. 土地利用

1) 調査概要

内神田エリア、錦町エリアの土地利用状況を調査するために、建物用途 {オフィス、住宅、教育機関、医療機関、公共交通機関、その他 (商業、ホテルなど)} 及び駐車場の位置を把握した。また、建物内駐車場と青空駐車場の入口も把握した。

【青空駐車場】
コインパーキング
立体駐車場



【建物内駐車場】
建物下に位置する
駐車場とする



図1-12. 駐車場の判断基準

2) 内神田エリア

建物用途として、オフィスを中心に建物が使われていることがわかる。駅周辺ではその他 (飲食店) が目立っている。教育機関と医療機関、住宅が存在していることもわかった。また、住宅は駅から離れた位置 (外堀通り西側の範囲) に多く存在している。



図1-13. 立ち並ぶオフィスの様子

駐車場に関しては、駅周辺にはあまり多く見られないが、外堀通り西側の範囲内に、多く見られることがわかる。全体として、青空駐車場の数も少なく土地の需要があることがわかる。また、駅周辺では建物1階部分を店舗としての利用を優先しているため、駐車場入り口が少ない。



図1-14. 神田駅周辺の一階部分の様子

3) 錦町エリア

錦町エリアも内神田エリア同様、オフィスを中心として、建物が使われていることがわかる。その他 (飲食店や商業) が少ないことが特徴である。本郷通り周辺に住宅があるが、錦町がオフィスが改めて中心であると言える。

錦町エリアでは、立体式の駐車場により、駐車スペースを集約できているため、内神田エリアと比較しても、駐車場数を抑えられていると考えられる。



図1-15. 立体駐車場による駐車スペースの集約化



図1-16. 内神田エリアの土地利用状況



図1-17. 錦町エリアの土地利用状況

1-2. ウォーカブル指標に基づく神田ウォーカブル調査

3. パブリックスペース

1) 調査概要

パブリックスペースの設置物は、歩行者の利便性や安全性、快適性にも関係するとされている。そこで、快適性と安全性に着目し、快適性では雨除け・日除け、街路樹を、安全性では夜間照明について設置物の調査を行なった。



図1-18. 調査の様子

2) 雨除け・日除け

樹木による日陰は、千代田通りや神田警察通りなどの広幅員道路にのみ存在することがわかった。また、エリア内は歩道幅員が狭いもしくは、歩道がない通りで形成されているため、日陰を作る街路樹がないと考えられる。オーニングは内神田エリアのみにあり、内神田エリアでは1階が飲食店などの店舗として利用されていることが要因である。



図1-19. オーニングの様子

3) 街路樹

千代田通りや神田警察通りなどの広幅員道路では植木・低木などの密な街路樹が多く配置されていたが、エリア内では、街路樹は見受けられなかった。内神田エリアの出世不動通り付近では植木鉢が多く見受けられたが、錦町エリアでは植木鉢の見受けられなかった。1階にある店舗が、各自で植木鉢を配置しているため、内神田エリアにのみ、植木鉢が見られていると考えられる。



図1-20. 街路樹の様子

4) 夜間照明

内神田エリア、錦町エリアともに満遍なく夜間照明が配置されていることがわかる。神田西口商店街では、他の通りと比べて、短いスパンで街路灯が設置されている。千代田通りや神田警察通りなどの広幅員道路では、民地にも多く照明が見られた。夜間照明の観点からは夜間の安全性は高いことが伺える。



図1-21. 夜間照明の様子



図1-22. 内神田エリア及び錦町エリアに位置する雨除け・日除け



図1-23. 内神田エリア及び錦町エリアに位置する街路樹



図1-24. 内神田エリア及び錦町エリアに位置する夜間照明

1-3. 千代田区神田エリアにおけるヘルスケアに着目したウォーカブルなまちづくりの在り方

ウォーカブルシティは歩くことに着目した政策の一つであり、都市計画分野での取り組みと医学視点から歩くことに着目した健康・保健医療・福祉分野でのまちづくりの2つの側面を持っている。中でも、人々の健康に着目したまちづくりを考え、都市計画と医学的視点を相互間の関係を検討していく事が重要であると考えた。こうした中、昨今のコロナの影響からジョギング・ランニングする人が増加傾向に

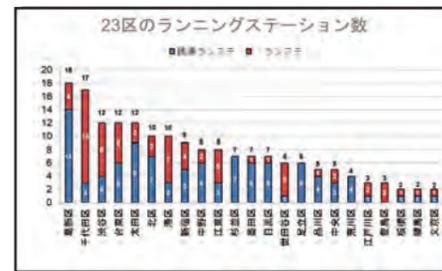
1) 東京 23 区ランニングステーションの実態

ランニングステーションを【ランナーの荷物置きや休憩を目的とする場所】と定義し、ヘルスケア活動の拠点としてのランニングステーションと関連施設の実態解明を行い、神田エリアにおけるヘルスケアの活動を起点としたウォーカブルなまちづくりへの発展性の検討を行った。

東京都に立地するランニングステーション数を調査した結果葛飾区に次いで千代田区にランニングステーションが多く立地していることが分かった(図1)。特に、ランニングのみを目的とするランニングステーションに着目すると、千代田区に最も多く立地しており、杉並区・足立区・荒川区には着目すると施設が立地していないことが確認できた。

次いで、上位3区の葛飾区・千代田区・渋谷区について詳しく調査した。葛飾区では14の銭湯と4の運動施設が連携を図り、荷物の預かりや着替え等ができるランニングステーションサービスを行っていた。銭湯のランニングステーションは、銭湯がカギと引き換えに更衣室を貸し出し、ランニングステーションとして提供している施設である。銭湯では一律480円とし、誰もが利用しやすい銭湯のランニングステーションを形成していた。千代田区では朝食とセットでランニングを楽しんでもらう取り組みを行っていたり、実際にアシックスが販売しているランニングシューズを借りてランニングすることができるという取り組みが行われている。皇居周辺のランニングコースが走りやすい環境として整備されているため、その波及効果として施設が多数立地していることが考えられる。

渋谷区ではジムなどの中にランニングステーションが含まれ定期的にイベントを行っているような施設が多くみられた。「ランナー同士のコミュニケーション空間」「ランニングの情報発信基地」としての場を提供していることが確認できた。



1-4. 神田都市文脈調査

神田にてPark(ing)Dayを行うにあたり、神田の都市文脈調査を事前に行った。神田というまちの歴史や文化、そこに関係する人の属性などのまちに関わるうえでの前提となる調査である。歴史の観点では、江戸時代と明治時代の神田を取り巻く周辺環境を調査して、神田のまちの使われ方を調査し

1) 江戸時代の神田について

江戸時代から東西でまちの特性は大きく異なっていた。西側は武家地となっており、大名の上屋敷のほか、旗本や御家人などの屋敷も多く置かれていた。神保町の地名は江戸前期に「神保小路」と呼ばれたことに由来しており、地名にも武家地であった歴史を残す。

東側は、徳川家康は「江戸城」と城下町建設のため、様々な職人を江戸に移住させたことで、同業の職人が集まる職人町が形成された。その職人に照準を絞って商いを行う者も増えてきたことによって町人地として発展した。西側の区画が大きい点や東側が繁華街になっている要因は、江戸時代の名残であることが起因すると考えられる。

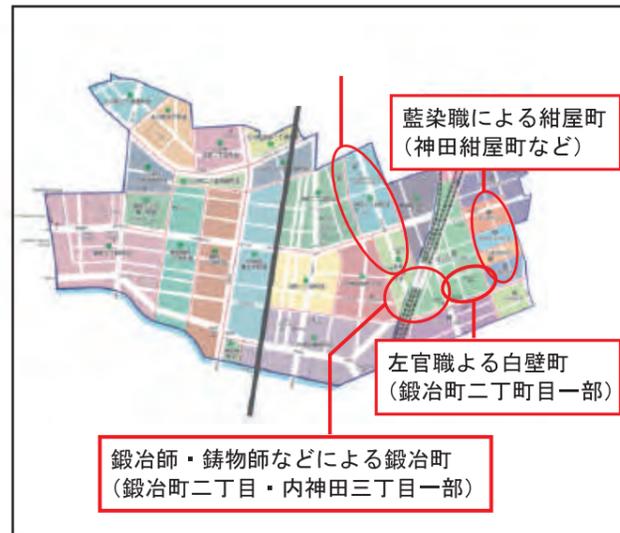


図1-28. 江戸時代の神田をとりまく環境

2) 明治時代の神田について

明治時代に入ると、西側の武家地は明治政府によって近代施設に置き換えられ、土地利用が変化した。火除地として広大な空地となった護持院ヶ原などに多くの学校が設立された。周辺には下宿が多く存在し、当時の交通手段は徒歩のため、下宿先と学校が近いことが要因であると考えられる。

東側はさらに賑わい、現在の外神田に「伊勢屋丹治呉服店（現「伊勢丹）」や「松屋呉服店」（現「松屋銀座）」が進出した。鉄道や路面電車が開通すると、「須田町交差点」付近は交通の要衝となり、東京有数の繁華街として発展した。現在も周辺には明治期創業の老舗飲食店が多く残っている。



図 1-29. 明治時代の神田にある学校分布

た。次に神田の文化として、神田祭に参加する町内会の分布を調査した。最後に現在の神田の状況として、路地の存在と店舗の業種を時間軸場につなげて分析を行った。歴史や文化、そして東西で大きく特性の異なる神田の文脈を読み解いていく。

3) 神田祭について

神田祭の起源は記録文書等がほとんど遺されておらず詳細は不明であるが、大祭化したのは江戸時代前後のことである。1600年に徳川家康が会津征伐において上杉景勝との合戦に臨んだ時、神社で毎日祈禱を行っていたところ、9月15日の神田祭の日に家康が合戦に勝利し天下統一を果たしたことが起源とされている。

明治に入ると、電線が引かれたことを理由に8mにもおよぶ山車はほぼ出されなくなり、代わって神輿が出されるようになったことで、現在の形へと変化した。各町会が競うようになり、戦争での中止を受けつつも、江戸時代から受け継がれた心意気を神輿渡御というかたちで表し、神輿宮入も行われるようになった。

下図は、現在でも神田祭にて神輿を出す町内会をプロットしたものである。こちらの図から、現在でも多くの町内会で神輿を出していることがわかる。このことから、地域住民同士の強いつながりは現存しており、様々な時代の波を乗り越え、古き良き時代の再現と、新たな表現が共存し、地域一体化させていると考えられる。



図 1-30. 神田祭にて神輿を出す町内会のプロット

1-4. 神田都市文脈調査

神田にてPark(ing)Dayを行うにあたり、神田の都市文脈調査を事前に行った。神田というまちの歴史や文化、そこに関係する人の属性などのまちに関わるうえでの前提となる調査である。歴史の観点では、江戸時代と明治時代の神田を取り巻く周辺環境を調査して、神田のまちの使われ方を調査し

4) 神田の町内会分布

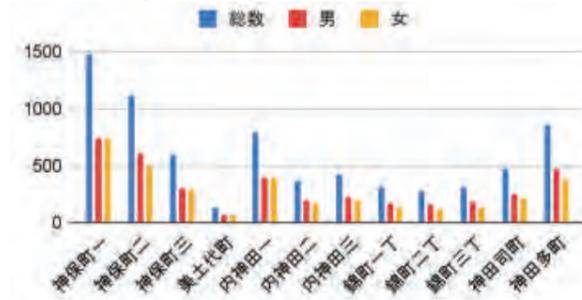


図 1-31. 神田町内会分布

- ①神保町三丁目町会 ②一神町会
- ③神保町一丁目町会 ④錦町三丁目町会
- ⑤小川町三丁目南部町会 ⑥錦町三丁目第一町会
- ⑦神田錦町二丁目町会 ⑧錦町一丁目町会
- ⑨内神田美土代町会 ⑩神田橋町会
- ⑪内神田鎌倉町会 ⑫司町二丁目町会
- ⑬司町一丁目町会 ⑭内神田旭町々会
- ⑮多町二丁目町会 ⑯多町一丁目町会
- ⑰神田鍛冶町三会町会 ⑱鍛冶町二丁目町会

5) 神田の人口調査

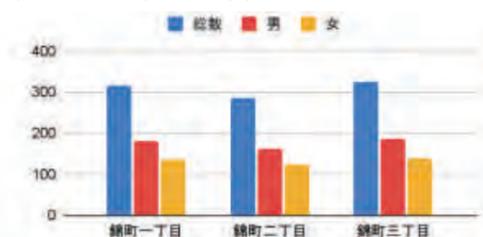
○神田全域人口 (2018年)



【神田全域人口調査から分かること】

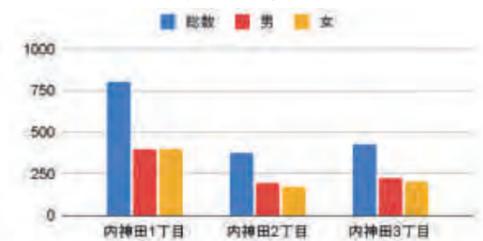
- ・世帯数に対して人口が倍程度のため、少ない数で暮らしていることが考えられる。
- ・神田全体の町を見てみると、人口の多い少ないが顕著に見られ、住宅地とオフィスや商店街の区分が分かりやすい。

○錦町人口 (2018年)



- ・人口は1,270名、世帯数は900世帯
- ・オフィス街であることもあり、男性の割合の方が高く、夜間や休日などは静かなことが挙げられる。

○内神田人口 (2018年)



- ・人口は1599名で、世帯数は977世帯
- ・男女の割合に差は少なく、商業が発展しており多くの飲食店が並んでいるため、夜は賑やかである点が挙げられる。

た。次に神田の文化として、神田祭に参加する町内会の分布を調査した。最後に現在の神田の状況として、路地の存在と店舗の業種を時間軸場つなげて分析を行った。歴史や文化、そして東西で大きく特性の異なる神田の文脈を読み解いていく。

6) 神田の路地の分布調査

神田には様々な幅員の道路が存在する。右の図は、神田の4m以下の街路(路地)をプロットした図である。このエリアには路地が多く存在することが明らかとなり、特に東側に路地が多く存在していることが分かった。また、西側は南北方向の路地が多いのに対して、東側は東西方向の路地が多い。要因として、区画の大きさや周辺の道路幅員の大きい道路が関係していると考察する。



図 1-32. 神田の路地分布

7) 神田の店舗業種調査

神田の対象地域範囲にある店舗数と業種を調査して、神田の現状を分析する。店舗数については、業種にこだわらず本郷通りを基準に西側よりも東側に多いことがわかる。また、店舗の業種については、西側には傾向がみられない。一方で、東側では神田駅周辺に居酒屋とレストランが多く分布しており、商業地としての歴史が今もなお継承されている。

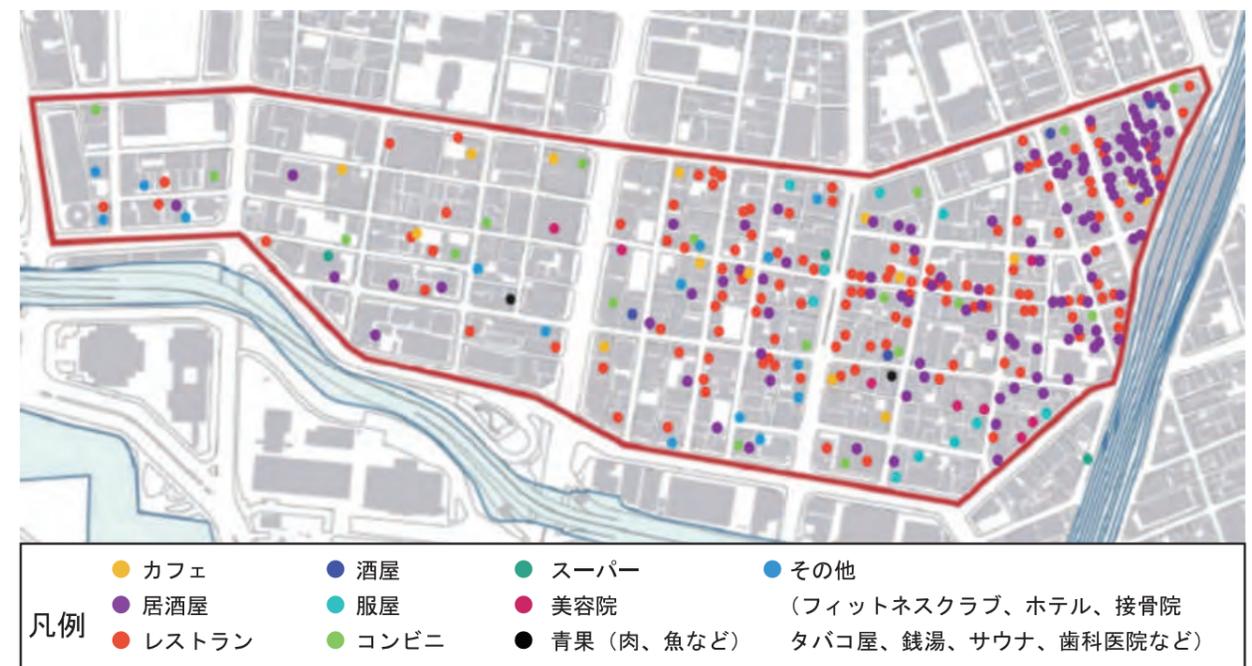


図 1-33. 神田の店舗業種別プロット

第2章 Park(ing)Dayの企画・実践



2. Park(ing)Day の企画・実践

ウォーカービリティ向上に向けた路上空間活用・歩車共存型社会実験として Park(ing)Day を実施した。Park(ing)Day の開催概要と各チームの企画内容を以下にまとめる。

1) Park(ing)Day の開催概要

Park(ing)Day とは、毎年9月第3金曜日に路上スペースを公園的空間（人のための空間）に変えるという、米国のサンフランシスコで始まった取り組みであり、日本でもその活動が広まりつつある。

ソトノバ・スタジオにより、Park(ing)Day2021 として全国4都市で開催された。その一つである神田では、神田ウォーカーブル研究会主催のもと、2021年10月20日に東京都千代田区の内神田と錦町2か所で開催された。内神田と錦町2つのエリアにおいて、5、6人で構成された計4チームがそれぞれ企画から運営まで行った。くつろぎや交流の場を創出するだけでなく、車道上の道路空間活用や路上スペースの道路空間活用にも挑戦した。

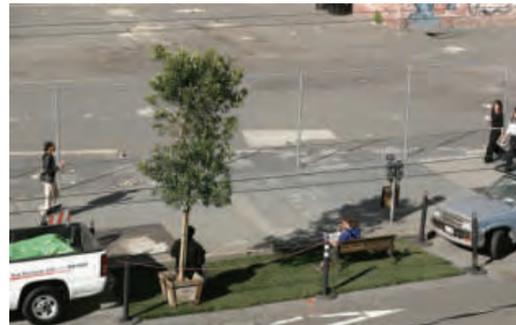


図 2-1. 2005 年にサンフランシスコ市で初めて行われた Park(ing)
(出典: <https://parkingday.jp/whats/>)

2) 企画内容①【内神田】

内神田 A では、『「わ〜”あの懐かしさ”思い出しませんか?〜』というコンセプトで、通るのが楽しい・通らざるにはいられない空間の創出を目指した。静けさを活かしたりラックス空間を実現するために、聴覚への効果を促す風鈴や視覚への効果を促す短冊や芝生といった和や自然の演出を行なった。また、過ごし方を多様化するための仕掛けも企画した。

内神田 B では、『居場所 × 酒屋「居・酒屋」をつくる』というコンセプトで、江戸情緒を感じながら一息つける和空間の演出を目指した。開催場所に面している「豊島屋」の歴史に関する資料を置いたり、ござや座布団を敷いたりすることでくつろぎながら場の歴史にも触れられる空間とした。



図 2-2. 内神田 A の様子



図 2-3. 内神田 B の様子

3) 企画内容②【錦町】

錦町 A では、『癒しの森〜「自分の空間」を見つけよう〜』というコンセプトで、セレンディピティ（偶然に興味があることやクリエイティブなことを見つけたり生まれたりする幸運）をゆっくりと味わえる空間の創出を目指した。健康的なスポットとなるよう、背が高めの植栽を設置したうえ、場所を自由に使うてもらえるようなデザインを施した。

錦町 B では、『路上にお昼寝空間を創出する』というコンセプトで、ワーカーや住民などに対する滞在空間創出を目指した。お昼寝に適した路上空間にするだけでなく、落ち着いた音楽を流したり自然的な匂いを出すヴィヒタを配置したりと視覚・聴覚・嗅覚を意識したデザインで空間の可能性を広げた。



図 2-4. 錦町 A の様子



図 2-5. 錦町 B の様子



図 2-6. Park(ing)Day2021 チラシ (引用: <https://sotonoba.place/wp-content/uploads/>)