

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



3-1. Park(ing)Day2021 神田のアクティビティ評価

1) 調査内容・場所

調査内容としてはカウント調査では歩行者交通量の調査、アクティビティスキャン調査では歩行者・利用者の属性（性別、年代、日本人か外国人か）、行動、姿勢。アクティビティマッピング調査では歩行者・利用者の属性、行動に加えて滞在時間について調査・検証を行う。

調査場所は神田における内神田、錦町の2つのエリアで行い、歩行者カウント調査、アクティビティスキャン調査は右図で指定された各3～4ストリートで行い、アクティビティマッピング調査では右図におけるA・Bの地点で行われるた。

2) アクティビティスキャン調査の結果と考察

スキャン調査の結果より Park(ing)Day によって街路を活用したことで長時間に渡り、昼の行動が増加したことが分かっている。また、全体的に行動の種類として「会話」が増えている。これは Park(ing)Day 自体が会話の種になっているからだと考えられる。減った行動としては「喫煙」が挙げられる。Park(ing)Day で人目の数が増えたことが要因になっていると考えられる。Park(ing)Day には路上喫煙を抑止する効果があると考えられる。

3) アクティビティ歩行者カウント調査の結果と考察

アクティビティ歩行者カウントからは以下のことが分かっている。平常時と比べて Park(ing)Day 実施時は、内神田 A の通りでは1時間あたり約70人増えているのに対して内神田 B では1時間あたり10人しか増加していなかった。周辺地点では地点1.4.7の歩行者量が大きく増加し、地点2.6の歩行者量は減少していた。錦町では錦町 A の通りでは1時間あたり約40人錦町 B の通りでは約70人ほど歩行者交通量が増加した。周辺地点では地点1.7の歩行者交通量が増加し、逆に地点8の歩行者量は大きく減少していた。

4) アクティビティマッピング調査の結果と考察

アクティビティマッピング調査からは以下のことが分かっている。行動の種類としては「会話」が最も多く、「人を眺める」「一休みをする」といった行動も多く見られている。これは敷地内に Yogibo やハンモックが置かれていたことが要因だと考えられる。また、花札や風鈴の絵付け体験のできる場では「体験」の行動が増えいていたため、敷地内に何を設置するかでそこで行われる行動の種類が変わると考えられる。姿勢としては「立つ」が「座る」よりも多い箇所が多く、敷地の外から写真を撮るなどの行為が増えた。座る人は靴を脱がなくても座る人が多く、靴を脱ぐ必要性があり面積の小さい箇所では滞在時間も短かった。このことから、滞在するのに靴を脱がせるのは利用者にとって高いハードルになり、気軽に休める場が求められていると考えられる。

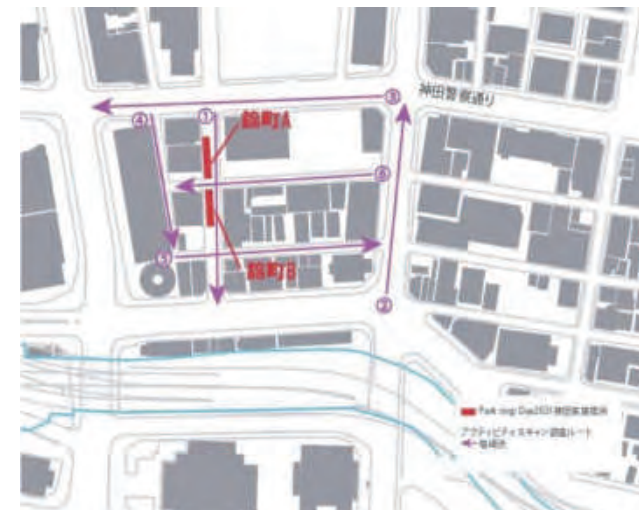


図 3-1. 錦町



図 3-2. 内神田



図 3-3. アクティビティ歩行者調査 内神田



図 3-4. アクティビティ歩行者調査 錦町

3-1. Park (ing) Day2021 神田のアクティビティ評価

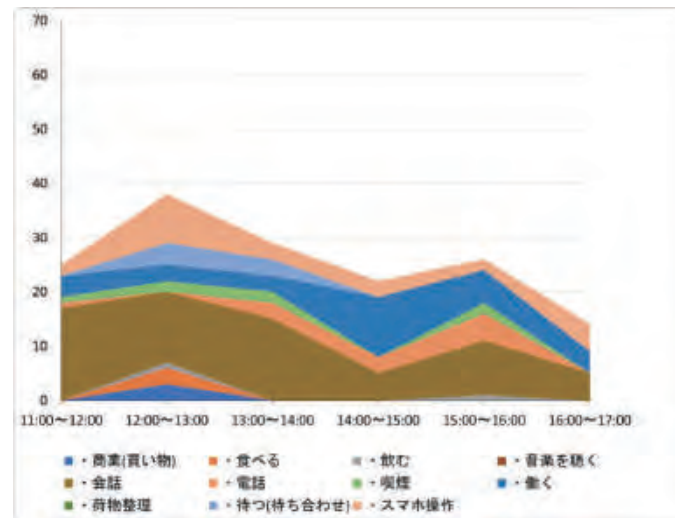


図 3-5. 内神田南北① 平常時

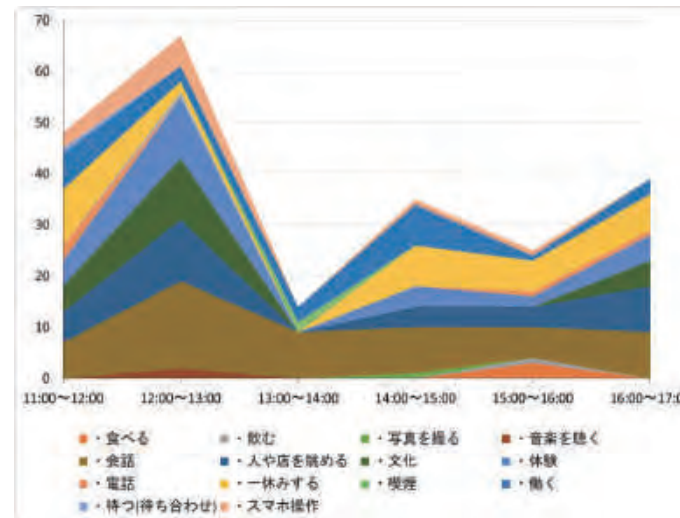


図 3-6. 内神田南北① パーキングデイ時

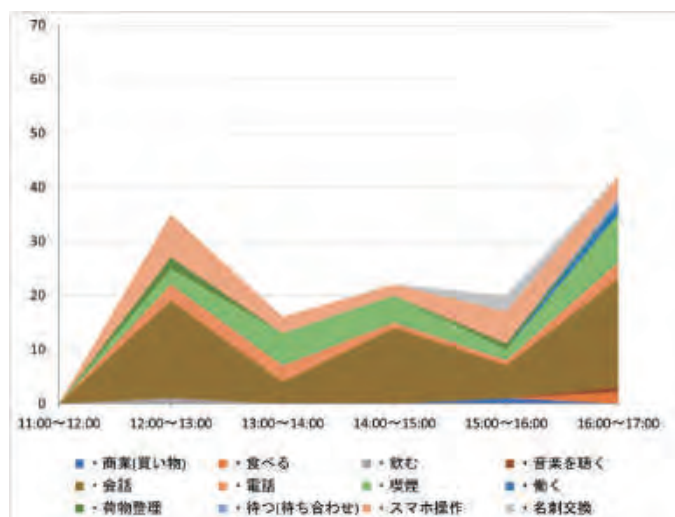


図 3-7. 錦町① 平常時

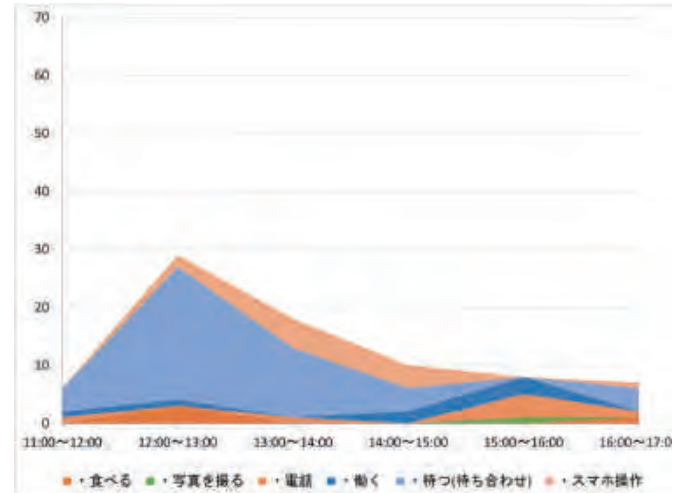


図 3-8. 内神田東西① 平常時

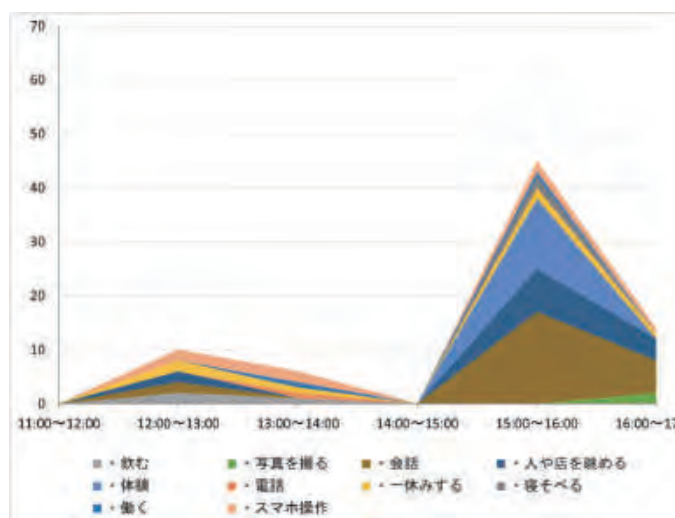


図 3-9. 錦町① パーキングデイ時

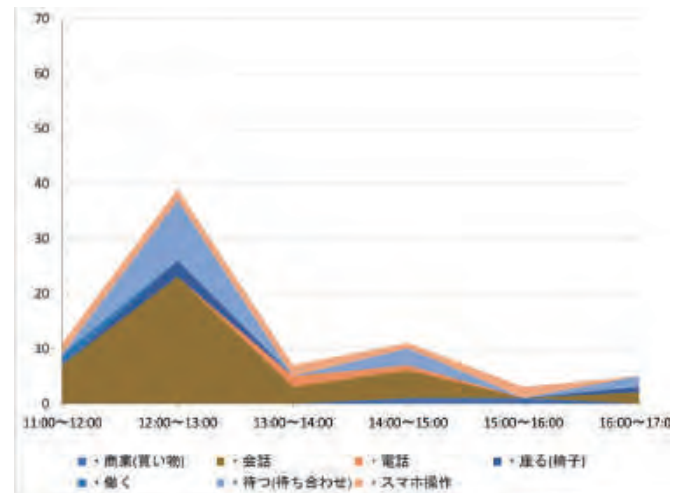


図 3-10. 内神田東西① パーキングデイ時

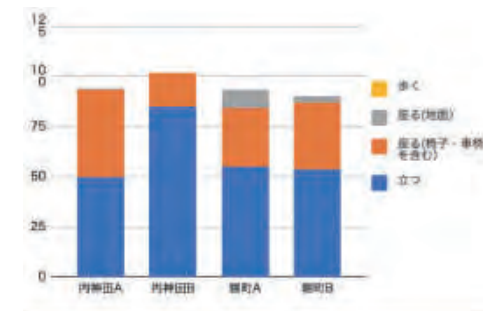


図 3-11. 内神田・錦町の姿勢

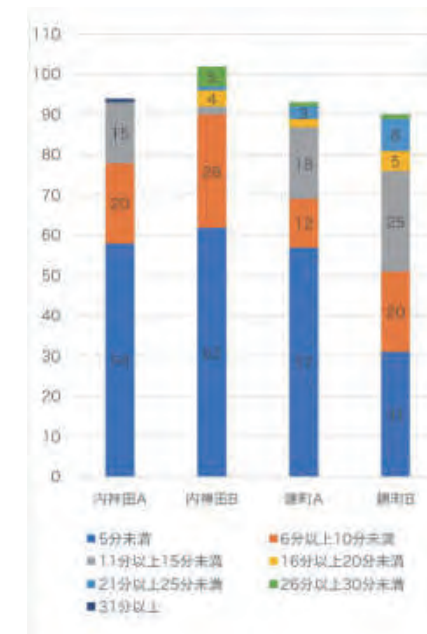


図 3-12. 内神田・錦町の滞在時間

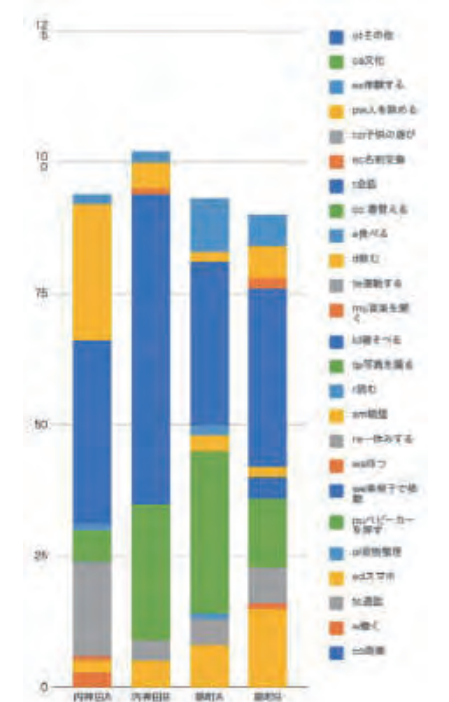


図 3-13. 内神田・錦町の行動特性



図 3-14. 内神田 B

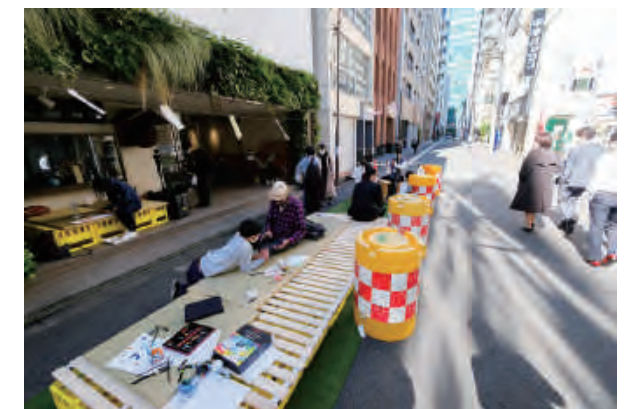


図 3-15. 内神田 A



図 3-16. 錦町 A



図 3-17. 錦町 B

3-2. Park (ing) Day2021 神田のアンケート評価

神田ウォーカブル研究会では、「歩いて楽しい・歩きやすい神田」を目標とし、神田のウォーカビリティ向上を研究している。目標達成のために、利用者や来街者が抱く現在の神田に対する関係性や空間への印象などを調査し、「歩いて楽しい・歩きやすい神田」に求められる要素を得る必要がある。

1) アンケート調査概要

調査場所：内神田 A・B 錦町 A・B

調査方法：QR コード読み取り (Google Form)

調査対象：Park (ing) Day に訪れた人

○属性項目 (すべて選択回答)

①性別 女・男 ②年齢 10代・20代…70代以上

③神田との関わり 在勤・在学・在住・その他

④職業 会社員・学生・主婦・自営業・その他

○神田全体項目

神田に関して以下の設問の印象を教えてください。

1. 緑 (植物・木) がある 2. 休憩する場所がある

3. 夜が明るい 4. 歩道の幅は適切

5. 路上駐車場は必要である

(それぞれ 5 段階評価)

1 全く思わない 2 思わない 3 どちらとも言えない 4 そう思う 5 非常に思う



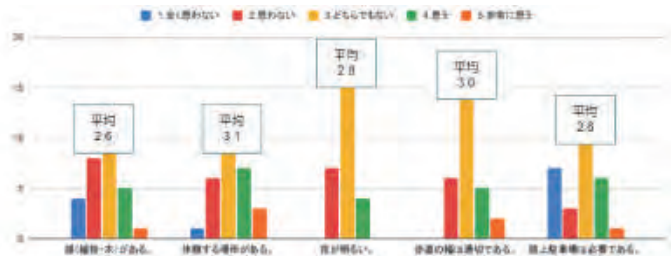
図3-18. 錦町 A の様子



図3-19. アンケート調査場所

2) アンケート調査結果

○錦町 A (回答者 28 人)

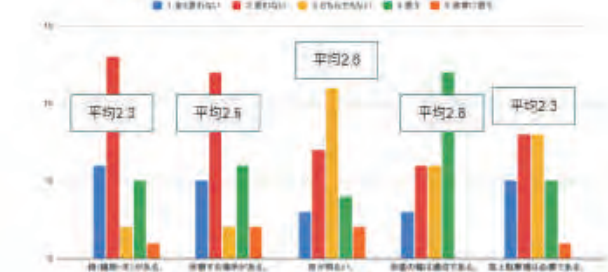


空間に対する自由記述

- ・赤と黄色の仮囲いが近寄り難い雰囲気を醸し出しており、改善が必要であると感じた。
- ・街路で自然を感じられ、癒されました。

街路に溢れ出す緑が癒しを与え高く評価された。

○錦町 B (回答者 27 人)



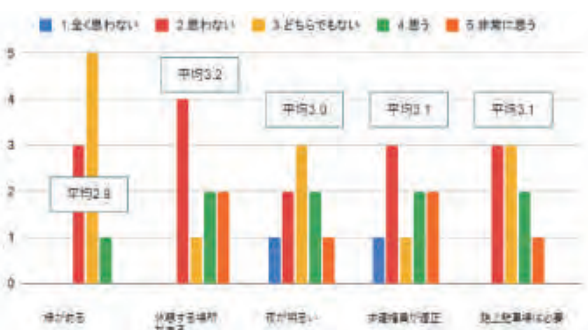
空間に対する自由記述

- ・ふっと一息つける空間になってとても良い。
- ・チェアに座ると空が良く見えて、普段とは全く違う景色が見えました！

普段では味わえない視界や空間に高い評価を得た。

これらの経緯から、Park (ing) Day 参加者の方々に実際にアンケートを取り、利用者と来街者の双方の目線から抱く印象を分析した。そして分析結果から得られた考察を元に、今後の神田の街を「歩いて楽しい・歩きやすい神田」にするための提案作業を行った。

○内神田 A (回答者 9 人)

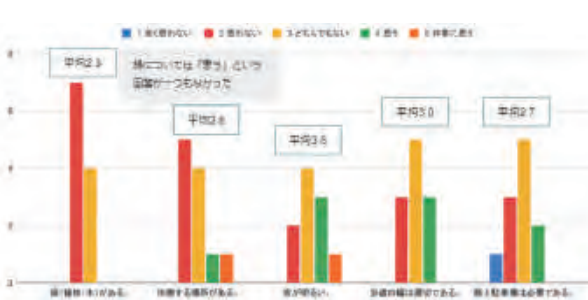


空間に対する自由記述

季節によって利用に増減があると思いますが、地道にお続けいただき、広めていかれることを望みます。一定のニーズは今、すでにあると思いました。

ニーズを掴むことができ常設化を望む声も出た。

○内神田 B (回答者 11 人)



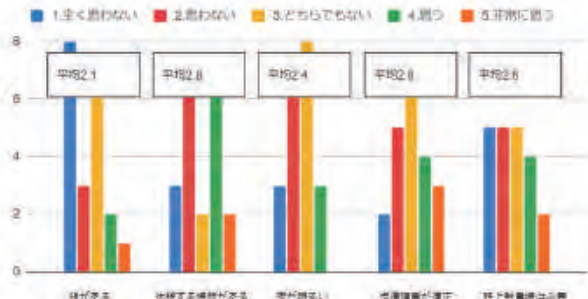
空間に対する自由記述

- ・曜日、時間で道路を使い分けることで、幅が広がると感じました。
- ・都会の空を眺めるのもいいものですね。

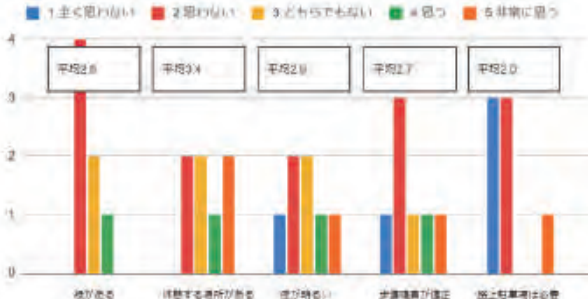
都会の街路に出現した空間に可能性を感じられた。

○普段の神田の空間に対する評価

【在勤 (回答者 21 名)】



【在住 (回答者 7 名)】



- ・空間に緑が少ないと感じている
- ・休憩場所があると感じている人とそうでない人の二極化が見える
- ・歩道幅員が適切と感じる人は少ない傾向にある
- ・夜は明るいと感じている人が全体的に少ない
- ・在住者は路上駐車場は必要ないと感じる人が多く、在勤者は必要と思う人が少なくない

第4章 ワークショップによるビジョンに向けた議論



4. ワークショップによるビジョンに向けた議論

千代田区の地域関係者・事業者と、神田ウォークアブルのニーズ・課題を把握するため、ワークショップを開催した。内神田・錦町のまちの魅力、課題、ニーズの3点について意見を出し合い分析した。それぞれの結果から、活かすべき点、改善すべき点、ターゲット層を導き出し、提案に結びつけるための考察を行う。以下は内神田についての考察である。

1) 内神田 魅力

立地が良く駅前に商店街があることから、明るい雰囲気で活気があり、飲食店をはじめ様々なお店があるという意見が多い。

人の流れがわかりやすい、様々な職種の社会人や学生など年齢層が幅広い特徴があると考えられる。

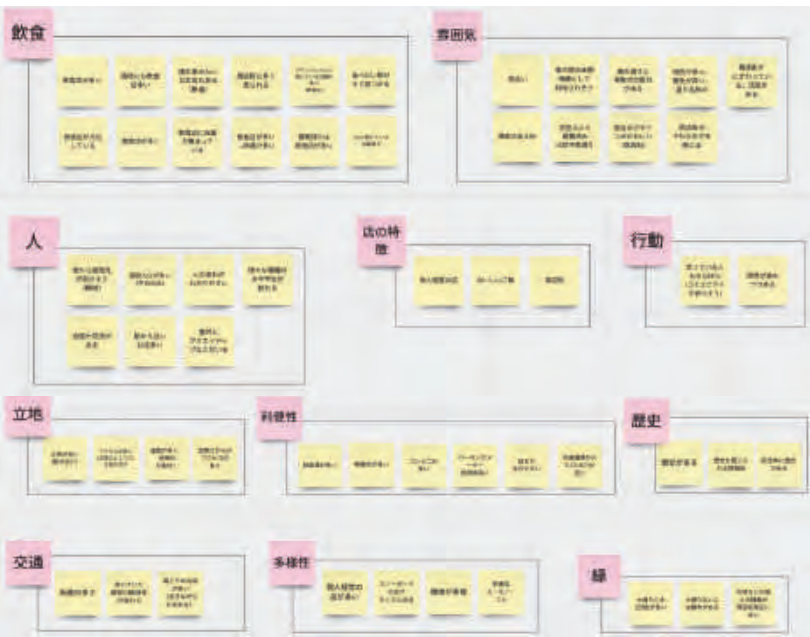


図 4-1. 内神田 魅力

2) 内神田 課題

課題では、ビルによる圧迫感、道路の狭さにより道が分かりづらいことが挙げられた。

ごちゃついているという意見が多かった。店舗の持つ魅力はあるが、商店街の通りで人の流れが止まっていることから、全体としてばらついている印象を受けたと考えられる。また、オープンスペースや緑が少ないといった部分も影響を及ぼしていると考えられる。

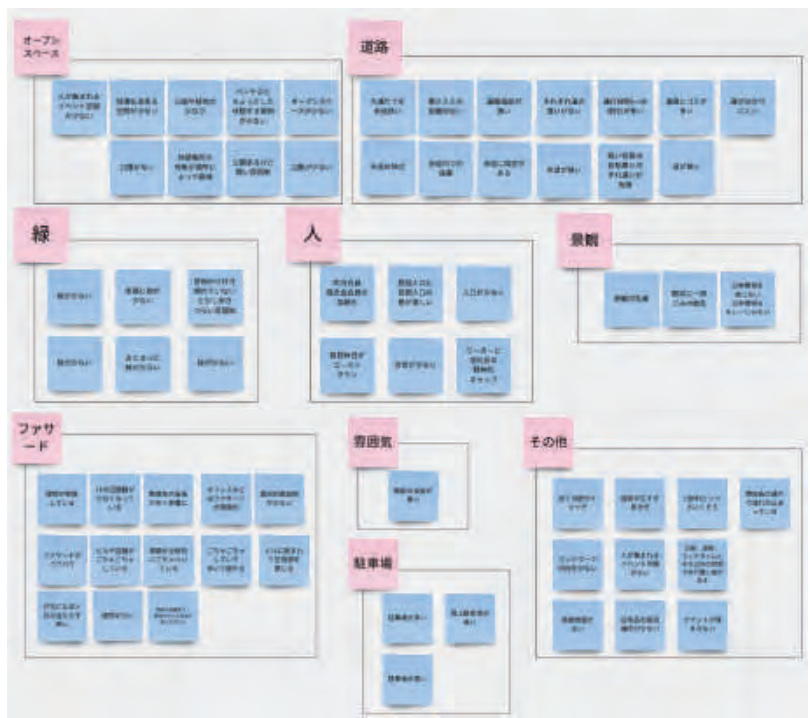


図 4-2. 内神田 課題

3) 内神田 ニーズ

飲食店が多いこととサラリーマンが多いことから、ランチタイムに非常に需要があると考えられる。

ランチの後などに休憩する場所がないこと、駐車場やパーキングメーターが多いことから、パーキングメーターを休憩場所に変える取り組みに需要があると考えられる。

広がりのある目的地をつくることで、課題で挙げられた「全体性」という部分を内神田の魅力に変えることができると考えられる。



図 4-3. 内神田 ニーズ

4) 内神田 全体考察

スポット的には魅力があるが、その目的地までの課題が多くあるという結論に至った。特に道路やオープンスペースに関する課題が多く見受けられた。

また、商店街を境に人の流れが変わったことで商店街の賑わいもそこで止まり、全体的に見たときに統一感がないという印象に繋がったと考えられる。

道路や駐車場、オープンスペースなどそれぞれの要素を一体化していけば、歴史ある内神田の今あるポテンシャルを引き出せると考えられる。



図 4-4. ワークショップの様子①



図 4-5. ワークショップの様子②

4. ワークショップによるビジョンに向けた議論

千代田区の地域関係者・事業者と、神田ウォーカーブルのニーズ・課題を把握するため、ワークショップを開催した。内神田・錦町のまちの魅力、課題、ニーズの3点について意見を出し合い分析した。それぞれの結果から、活かすべき点、改善すべき点、ターゲット層を導き出し、提案に結びつける提案に結びつけるための考察を行う。以下は錦町についての考察である。

1) 錦町 魅力

オフィスワーカーが多く、他の地域に比べると人の入れ替わりが激しくないため、長くお店に通う人が多い。そのため、お店が地域に根付きやすいと考えられる。

また、オフィスワーカーは長時間昼休憩ができないため、動線が短くすむGL上にある飲食店が多いと考えられる。



図 4-6. 錦町 魅力

2) 錦町 課題

錦町の大部分をオフィスビルが占めているため、目的地が無く、休日には人が来ないことが考えられる。

また、錦町に勤務する人で街が成り立っているため、外部から人が入りにくいと考えられる。

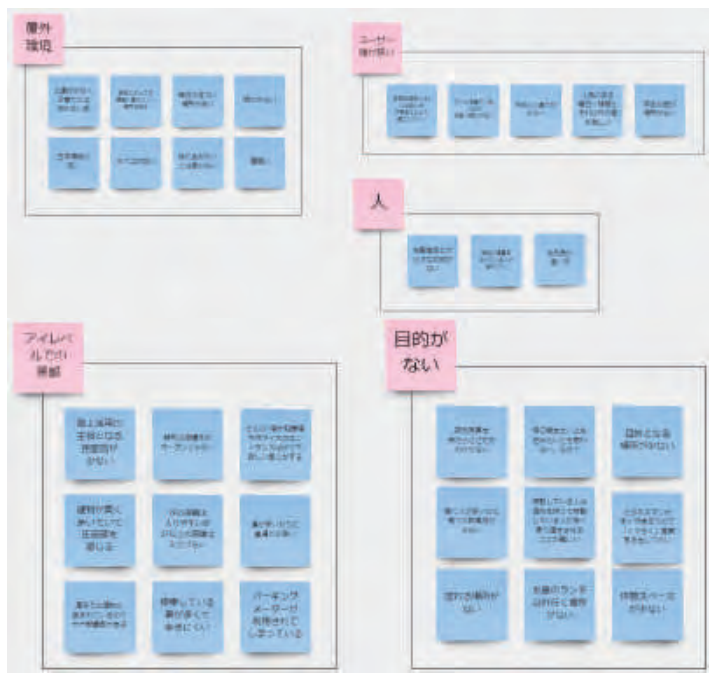


図 4-7. 錦町 課題

3) 錦町 ニーズ

全体的に「休憩する場所」を求めている印象を持った。

課題に「緑が少ない」ことが挙げられていたため、緑を植栽して日陰をつくり、その下にベンチを置くだけでも休憩所として機能すると考えられる。

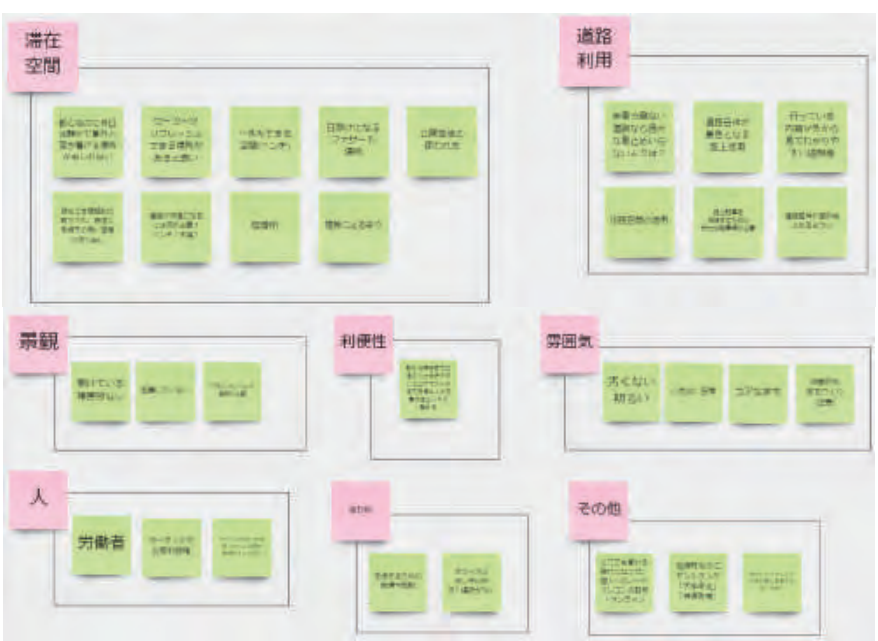


図 4-8. 錦町 ニーズ

4) 錦町 全体考察

錦町で働いている人のみで街が成り立っている印象を受けた。

ユーザー層が狭いことは地域にお店が根付きやすいメリットがある一方、外部からの人が入りにくいデメリットもある。

しかし、街がより長続きするためには、様々なユーザー層を街に取り入れることが必要であり、外部の人が入りやすくするために「勤務という目的以外の目的地をつくる」ということが今後の錦町の課題になると考える。



図 4-9. ワークショップの様子①



図 4-10. ワークショップの様子②

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・アクションと提案の報告と
今後のビジョンに向けた議論



第5章. 第2部 最新のウォーカブル講演

神田ウォーカブル研究会では、まちづくりの第一線で活躍されるにゲストの方々をお迎えし、実際に行われた社会実験事例や海外事例の紹介など様々な講演を行っていただいた。これらの講演を通して、ウォーカブルなまちづくりの重要性・必要とされる要素について学びを深めた。

1) シェアード・ストリートと歩車共存道路の可能性 山口敬太氏

魅力的な都市空間形成や交通安全性の効果が実際に見受けられている海外シェアード・ストリート事例紹介を皮切りに、日本での歩車共存道路創出に向けた社会実験の取り組み、未来の日本の道路空間に対する願いについてお話をいただいた。海外事例紹介では欧州の事例を中心に大通りの生活道路化の成功及び推進の要因として、通りごとに最適な生活道路の在り方を考えること、道路活用（タイムシェア）・法整備・社会実験が一体となり行われていること、市民と共に空間活用を考えていることなどが挙げられていた。一方で、交通規制の厳しい日本においてはタイムシェアを積極的に用いたり、地域住民・学生を巻き込んだ社会実験を行うことを通じて道路空間の在り方・歩車共存の制度化協議を促すこと、歩車共存道路創出の動きが進められていることが挙げられていた。

以上のことを踏まえた上で、将来的には歩車共存の制度化、柔軟な歩行者道路の運用、デザイン性に優れた交通安全対策などがあってほしいと述べられていた。

2) ポートランドのウォーカブル 山崎満広氏

ポートランドは緑に囲まれた小さな街で、独立単体の都市圏を形成しているアメリカで最も環境にやさしい街である。ポートランドのウォーカブルにおいて注目すべき点は大きく3つある。1つ目は、都市の成長をコントロールするための制限をおこない、歩きやす街を形成している。現在ではミクストユースの街へ転換しており、明確なビジョンを持って街作りを進めている。2つ目は、ミクストユースと通りのデザインである。ポートランドの都市デザインコン



図 5-1. 海外事例：ウィーン・マリアヒルファー通り



図 5-2. 京都市三条通 まちづくり社会実験 2021



図 5-3. ポートランドのウォーカブル①

セプトでは「エコ・ディストリクト」というコミュニティの意見を取り入れた官民協働で街作りがある。パール地区のマスタープランでは、人中心の街作りとして道路空間より歩道空間を整えることに力を入れている。3つ目は、コミュニティの声を聞いた開発である。パール地区の街では歩道空間の長期的な維持管理として、コミュニティーワークショップを行い、地域の人々が参加できるような仕組みを取っている。

ポートランドは将来的に人々が豊かに暮らせるよう、ビジョンを達成する為、優先度を決めて都市の計画を進めている。

2) ガイトウスタンド 永野真義氏

ガイトウスタンドのプロジェクトでは、上野・湯島の仲町通りを対象地として、商店街の街灯にテーブルを設置し立ち飲み空間を作り、夜の街の印象を変えていく。対象地は、老舗の多い通りであったが、戦後は歓楽街化が進みコロナ禍で人が少なくなった現状がある。ガイトウスタンドの設置では、道路占有の許可基準の緩和を利用し規制に収まるようにした。また、地元の方達協力のもと、仲町通りの、どの街灯に設置できるのかを検討した。プロジェクトの調査結果では、利用者の中には女性が多くみられ、3人以上のグループ利用が約4割を占め、立ち飲みならではのアクティビティが見られた。また、プロジェクトの仕掛けとして設置したメニューマップのQRコードが好評であり、店をはしごする人が多くなった。

プロジェクトでのキーワードとして、「寄生」というものがあり、それにちなんで「東京寄生デザイン会議」を行った。会議では、活用を促す仕組みだから、モノとして「簡単に見える」ことが大切であるといった意見が出た。

ガイトウスタンドのプロジェクトでは、設置体験等のワークショップ参加などにより、ガイトウスタンドを使用する人々が街を作る演者になることで、立ち飲みだけでなく文化と歓楽が融合する街を街灯を通して表現できた。

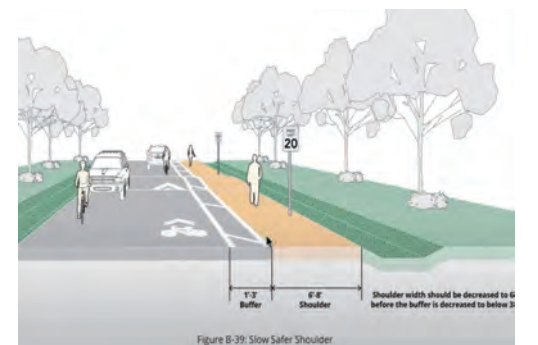


図 5-4. ポートランドのウォーカブル②



図 5-5. ガイトウスタンド①



図 5-6. ガイトウスタンド②

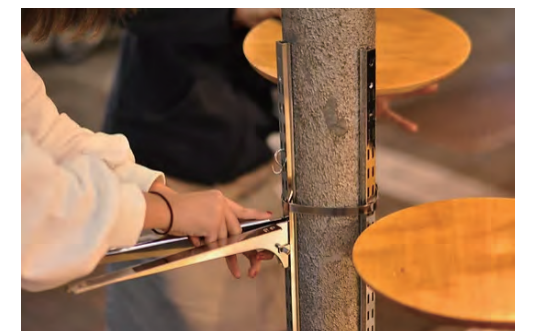


図 5-7. ガイトウスタンド③

出典：ikenohata-nakacho.com

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

この1年を通して、各大学ごとにテーマを決めて神田の調査・分析を行ってきた。それらを踏まえ、アフターコロナによって新しい神田のライフスタイルを問う必要がある社会に沿って、私たちが考える「神田ウォーカブル」を提案する。

1) 各大学の調査・提案の報告

○日本大学理工学部建築学科

都市計画研究室（根上・泉山ゼミ）

神田のウォーカビリティやアクティビティの調査を行い、滞留空間の不足や歩行者活動量の少なさが課題と分かった。そこで、街路空間・公開空地・駐車場の3点の提案により、神田エリアの「快適性」と「楽しさ」を向上させる。

今後は神田内外の様々な関係者の居場所・活動・交流が生まれ、持続的に発展する多様性あるまちになることを目指す。

○東京都市大学都市生活学部都市生活学科

都市空間生成研究室

歴史・文化、コミュニティなどの土地文脈調査を中心に、総合的に密度が高くレトロな点が神田らしさだと分かった。空間や場の魅力を残しつつ、街路と路地空間の改善により、「出会い」と「発見」から神田と繋がることで、さらに歩きたくなるまちを目指す。その上で生活者・ワーカー・来街者などの異なる属性の人とのつながりを広めたいと考え、3つの街路デザインを提案した。

○日本大学理工学部海洋建築工学科

親水工学研究室

コロナ禍になり、健康について考える人が増え、2020年にはジョギング・ランニング人口は過去最多となった。

そこで、23区、千代田区のランニングステーションや健康施設の調査を行い、神田エリアはランニングステーションと関連施設との事業連携が図られていないことが課題として挙げられた。今後は、複合ステーションを増やし、神田エリア内の周遊を促すことを目指す。

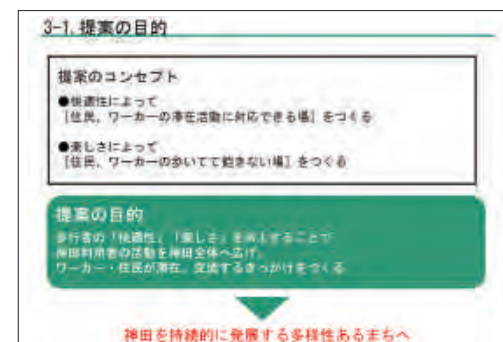


図5-8. 日大建築の提案の目的

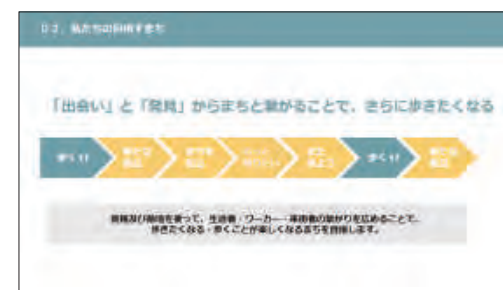


図5-9. 都市大の目指すまち

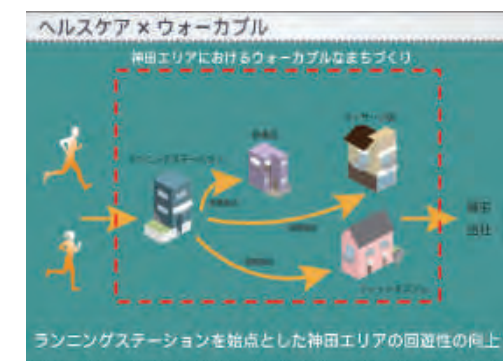


図5-10. 日大海洋建築の提案の概要図

また、過去に行ってきた社会実験などを基に今後の神田の街のありかたについて議論した。登壇者は泉山晃威・菅原遼・中島伸・永野真義氏・山崎満広氏の5名で行われ、様々な視点での熱い議論が繰り広げられ、今後の幅広い展開が期待できる。

2) 今後のビジョンに向けた議論

ディスカッションでは、各大学の提案の振り返りと神田の今後についての議論が行われた。主な内容としては、地域の人との共同作業、雇用、歴史あるものの利用展開についてだった。

最終的に主役は地域であるべきだが、これまでの提案は外部が考えたものであり、地元の声によって作られてはいなかった。そのため、次年度以降は地域の人と共同的にデザインしながら、まちにアクションを起こしていく必要があるという意見が挙がった。現時点で、道路の活用を考えて縁日等のイベントを行っていたり、可動式のファニチャーが置いてあるお店が多いことから、道に対してポジティブな考えを持つ人たちがいることが分かる。その方々をこれからどう巻き込んでいくかが今後のまちをつくっていく上での重要事項になると考えられる。

地域で活動する中で大切な「地域経済政策」の考え方がどの提案も抜けており、持続化が見込めないという指摘が挙がった。そこで、概算や収支計画を測り、銀行や融資などの地域経済からの借入を行うと共に、地域への経済効果を生み出す仕組みも必要という点に至った。

神田は日々目まぐるしく新しい環境が形成されている丸の内地区とは異なり、古書店街、老舗店舗、日本橋川など歴史を懐かしめる場所が残っている。そのうち、ディスカッションでは、日本橋川など水辺の活用をすることで、さらなるウォーカブルを発展させていきたいという意志表明も見られた。



図5-11. 当日のディスカッションの様子



図5-12. 当日のディスカッションの様子

第6章 提案と今後の展望

- 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



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

これまでウォーカブル指標に基づく神田ウォーカブル調査や、Park(ing)Day2021 神田の実施から調査結果を考察してきた。この章では、得られた調査結果をもとに「楽しめる」「快適性」向上のための空間形成に向けた取り組みを、「街路空間」「公開空地」「青空駐車場」に分けて提案していく。

1) 街路空間

内神田 1 丁目エリアは、「駐車施設附置義務制度」などにより多くの駐車場の供給がなされてきた。しかし、都心に位置するという要因から需要が低い水準にとどまっている。また、千代田区が「都市再生駐車施設配置計画」を計画をするなど、余剰な駐車場の見直しを検討する動きもみられている。そのような中、私たちは Park(ing)Day2021 神田の経験を通して新たな駐車場の利活用を提案したいと考えた。

内神田 1 丁目エリアの現状として、「駐車場の需要が低下している」「国家戦略特区に位置づけられる「内神田一丁目計画」による人道橋整備により歩行者量が増える」と予想される」「平常時と Park(ing)Day2021 神田開催時に歩行者行動に差がみられる」というようなことが判明した。また、Park(ing)Day2021 神田の調査結果から、「歩行者のアクティビティが増える」「利用者数が増える」ことが判明した。これらのことから、Park(ing)Day を半常設化した「パークレット」を提案したいと考える。「パークレット」とは、車道の一部を転用し仮設物を設置することで人のための滞留空間を生み出すもの。私たちの提案では、Park(ing)Day のような 1 日単位で行われるものを段階を踏みながら半常設化へと進めていく。STEP1【Park(ing)Day】では、簡易的な設備で「寝転がる」、「会話」などのアクティビティを、STEP2【Movable Commercial Parklet】では時間制を設けることで「座る」「飲食」などのアクティビティをプラスし、よりパークレットに近づけていく。最終的な STEP3【Parklet】ではパークレットの半常設化を実現し、歩行者行動を促すことにより「楽しさ」「快適性の向上を目指したいと考える。



図 6-1. 内神田 1 丁目エリア

		現供給台数	最大利用率推計	駐車需要量推計
時間貸し	青空	52台	93%	48台
	建物内	112台	18%	20台
月極	事務所	203台	100%	203台
	マンション	14台	50%	7台
車庫等		179台	100%	179台
路上駐車対応				46台
合計		560台		503台

図 6-2. 内神田 1 丁目エリア駐車場需要量推計 (2018 年 10 月)

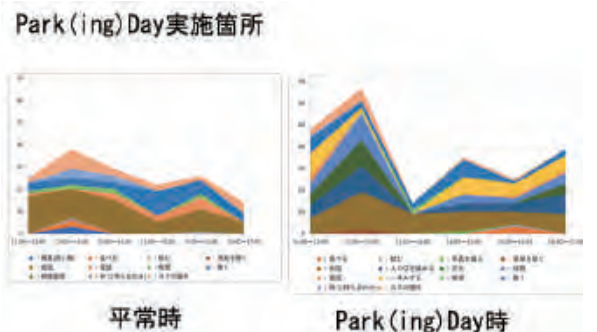


図 6-3. アクティビティ変化



図 6-4. 街路活用のステップ

2) 青空駐車場

千代田区神田では、錦町に青空駐車場が多い。そこで青空駐車場を利用して、内神田から錦町に目的地を作り、人の流れを生み出す必要があると考える。青空駐車場の活用により、子供、高齢者が過ごしやすい環境や、高齢世帯、単身、子育てのニーズに応える場を生成できると考える。

計画期間 [短期計画 ～ 5 年]

来街者や住民の経験の場として、イベントで神田を認知してもらい、楽しさ向上を目指す。神田に多様な人を集め、神田に来る目的、神田を知るきっかけにする。

計画期間 [長期計画 5 ～ 10 年]

来街者の目的地のみならず、ワーカーや住民の生活圏の一部になるよう駐車場の機能から、マルシェ等の習慣化や休憩場所と機能を移し快適性・楽しさ向上を目指す。



図 6-5. 地震体験訓練
出典：国土交通省



図 6-6. マルシェ
出典：国土交通省

3) 公開空地

今後の建築物の建て替えなどの更新や再開発により、創出可能性のある公開空地の可能性を検討する。現在、神田錦町三丁目南部東地区で再開発計画が協議されている。そこで、神田の特徴から見る公開空地のあり方を提案する。錦町エリアには広場やオープンスペースが少ない点とオフィスが多いという特徴がある。また、アクティビティ調査や神田ウォーカブル調査から、神田には日陰や休む場所が不足しているという課題が分かった。これよりターゲットをワーカーに絞った①食事スペース、②休憩スペース、③ワークスペースの 3 つの提案を行う。

神田で働くワーカーが「ここで過ごしたい」と思える新たな機能を公開空地に追加することで、快適性・楽しさ向上を目指す。



図 6-7. 神田錦町の土地利用図



図 6-8. 日陰や座席がない公共スペース

6-2. ストリートの提案

神田の都市文脈調査から、神田の西側と東側には歴史的背景によって空間の使い方に差があることや、古くから町会による人の強いつながりがあることがわかった。ウォーカブルなまちづくりを行う上で、神田らしさを残しつつ、新しい神田の関係者をも巻き込む、歩いて楽しいまちを

1) コンセプト（「歩いて楽しいまち」とは）

ITDP のウォーカブル指標を調査していく中で、都市空間生成研究室では、指標通りにまちづくりを行った場合、どの街も同じような街になってしまうのではないかという意見が出た。その意見について討論を重ねた結果、歩きやすさを追求するよりも、神田らしさを残し、歩いて楽しい神田を目指すという方向性で意見が一致した。

歩いて楽しい神田を実現するためには、右に示したダイアグラムのようなサイクルが必要である。このサイクルを生み出すためには、出会いと発見の2つの要素があることが大切である。

また、神田にいる人同士の繋がりを広げることも歩いて楽しい神田を実現するために重要である。ストリートの活用を行うことにより、違う立場の神田の関係者同士が出会い、同じ空間を共有し、場合によっては交流を増やすことで、歩いて楽しい神田を実現させる。



図6-7. コンセプトダイアグラム



図6-7. 神田の関係者とその関わり

2) 計画概要（街路と路地のつながり）

交通量が多く、賑わいの生まれやすい「街路」と、交通量が少なく、静かさをプライベートな空間が生まれやすい「路地（注1）」の2つのつながりを作ることで、出会いと発見のあるまちを実現する事ができると考えた。

本提案では、神田対象地域内の3つの街路と路地を、歴史・文化の異なる東西と道路幅員から判断し、モデルとして抽出した。各街路特性に応じたテーマ設定によるウォーカブル向上に資する空間提案を実施し、ウォーカブルなまちづくり提案を行う。



図6-8. 選定した街路の位置関係図

目指し、“「出会い」「発見」が生まれる街路&路地”をコンセプトとしてストリートの提案を行った。本提案では3本の街路とそれに付随する路地を選定し、「出会い」と「発見」を生むような街路と路地のデザインを行った。

3) 詳細設計（「出会い」と「発見」のあるストリートを目指して）

①キンキン通り（仮称）「まちのホーム拠点」

人との交流が断続的であるキンキン通りを、様々な人が行き交うという特徴を活かし、人が集まる・留まるための要素を導入し、中長期的に多様な人の交流が促される空間を作り出す。

②出世不動通り「まちのラウンジ」

人の移動が多い出世不動通りでは、歩道が確保されている特徴を活かして、路地に人を呼び込み、グループ内の空間を作り出す。

③豊島屋通り（仮称）「まちなかのヌック」

ヌックとは、スコットランド語の「neuk（ヌーク）」が語源と言われ、広い空間ではないこじんまりとした、「温かくてここちのいい場所」という意味である。豊島屋通りは、比較的人が少ないという特徴を活かし、1人で過ごすことのできる静かでのびのびとした街路空間を作り出す。

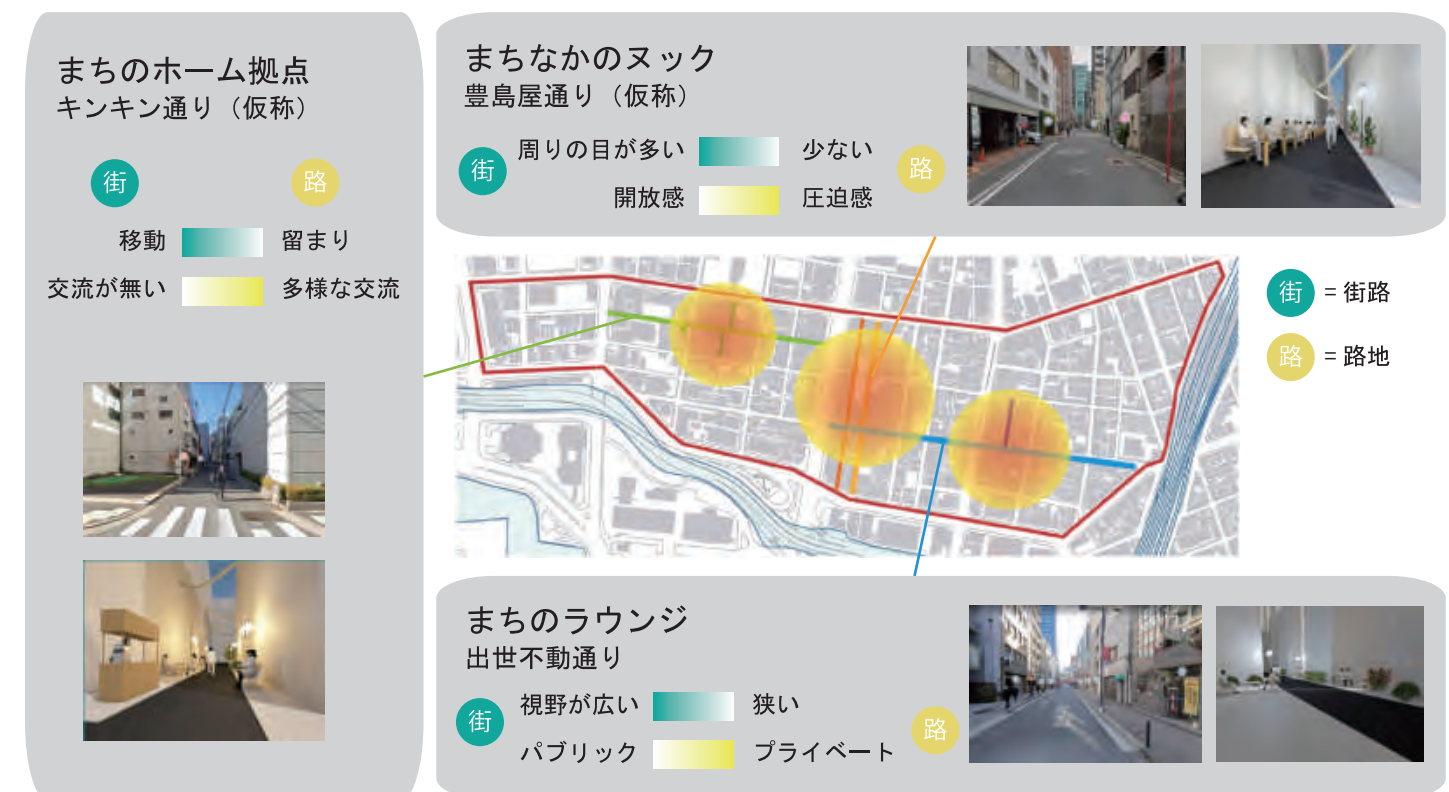


図6-9. 設計イメージ

注1 幅員4m以下を路地とする。

6-3. ヘルスケアの提案

神田エリアのウォーカブルなまちづくりをする上で、千代田区内には「ランニングステーション」が多数立地している状況が確認できた。しかしながら、ランニングステーションのみのヘルスケア施設だけでなく、周辺にあるヘルスケア施設を調査することが重要である。また、ランニ

1) 車道歩道量

神田エリアのランナーは法律上歩行者と同じ扱いになるため歩道を走ることが前提である。しかしながら神田地区では歩道として整備されている道路が全体の19%と限定的なため、ランナーにとっては適した環境ではないことがわかる(図1)。一方で神田地区には日本橋川があり、車との接触が少ない環境のため、走ることや散歩する環境としては整備していく余地が多分に存在することが考えられる。

しかしながら現在の日本橋川では、皮の悪臭・閉塞感のある景観・ゴミの堆積といったことから人々は近付きにくい環境となっている(図2)。今後、日本橋川には2025年完成予定の人道橋が架橋することが決まっており、大手町エリアや神田エリアから人々が移動する際の重要な場所となると思われる。こうした流れと共に日本橋川環境改善や歩道整備に力を入れていくことは、街のマイナス面をプラスに変えていくことができることが考えられる。

2) 神田エリアのヘルスケア関連施設の実態

ランニングステーション以外のヘルスケアに関連する施設を整理した結果、ランニングショップ・サウナ・フィットネスジム・銭湯・マッサージ店があげられる。調査対象範囲では、ランニングステーションが3施設、フィットネスジムが4施設、銭湯が1施設、マッサージ店が2施設、サウナが1施設あることが確認できた。

こうした関連施設は内神田に多く点在していることがわかり、ランニングステーションを利用した後に立ち寄ることが想定される施設とランニングステーションが提携することで街全体を回遊する人の増加につながると考える。

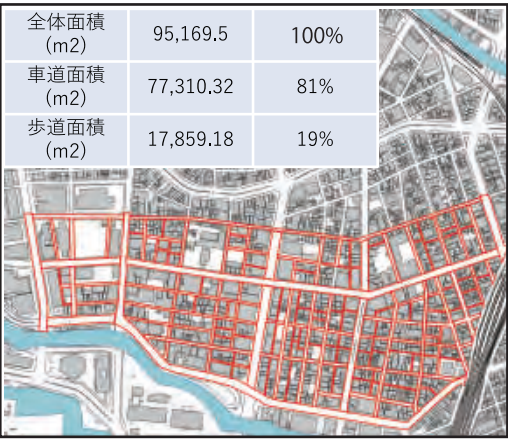


図6-10. 神田エリア内の道路整備状況



図6-11. 日本橋川沿いの整備状況



図6-12. 神田地区のヘルスケア関連施設

ングステーションを拠点とした各種ヘルスケア施設への利用を促すことにより、神田エリア内の回遊行動の向上に寄与し得ることが考えられる。以上より、神田エリア内のヘルスケア施設及び周辺環境を調査し、今後の神田エリアの回遊・周遊行動に寄与し得る各種ヘルスケア施設のネットワーク化を検討する。

3) 結論・提案

健康意識を持つ人々が利用する「ランニングステーション」は千代田区に最も多く点在していることが確認できた。ランニングステーションは、神田エリアの関連施設との事業提携や連携が必ずしも図られていないことがわかった。今後は、ランニング後にすぐに帰るということではなく、神田エリアにあるジムやサウナなどヘルスケアに関する施設を利用できるような提携施設を作りそれぞれの施設のつながりを構築することで、より街の魅力が向上し、人々・都市の持続性への寄与に繋げていくことが望ましいと考える。以上よりヘルスケア拠点施設と関連施設とのネットワーク化を構築することで、それを支える神田エリア内の周遊・歩行環境の改善・向上に寄与していくと考えられる。

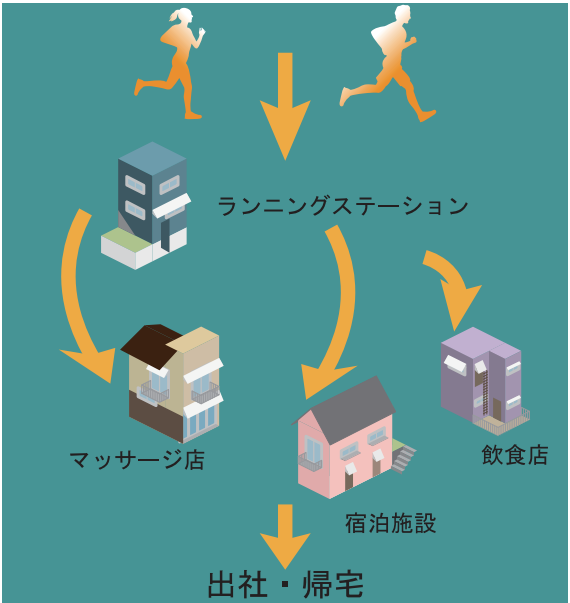


図6-13ヘルスケア拠点施設と関連施設のネットワーク化

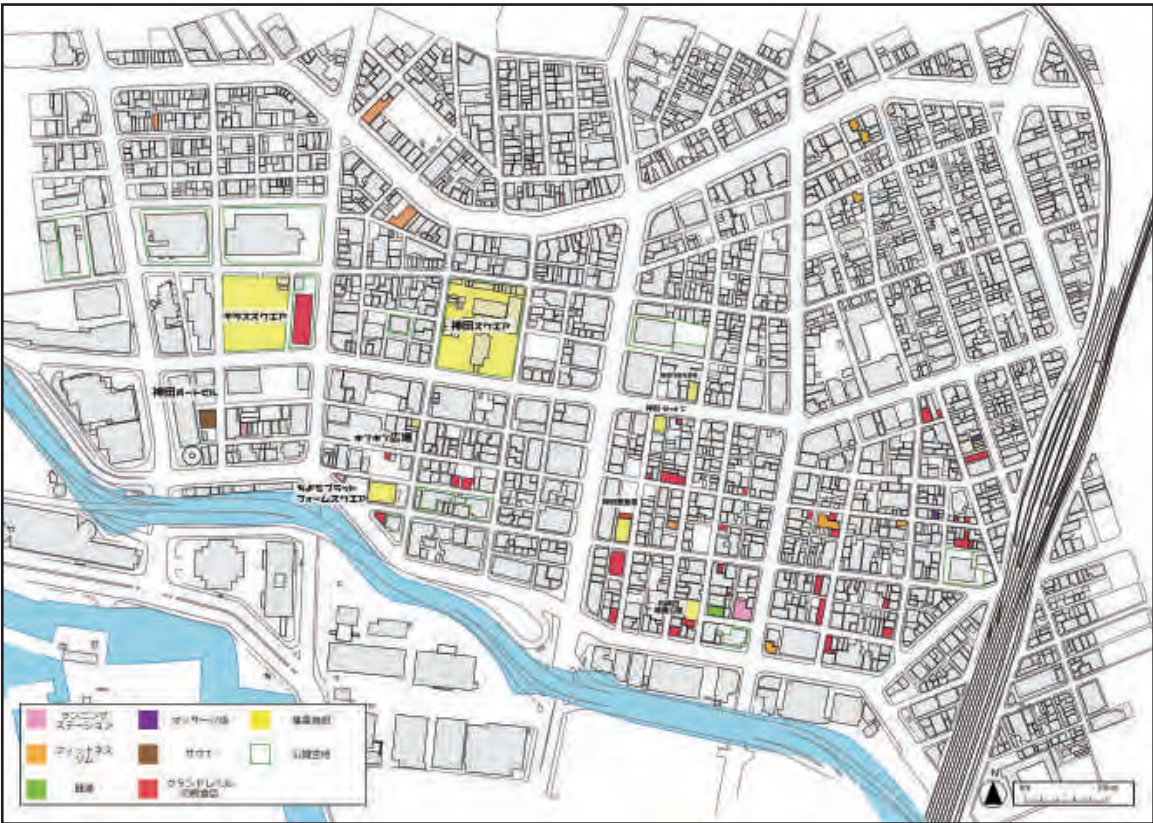


図6-14. 神田地区のヘルスケア関連施設

6-4. 総括・今後の展望

ウォーカビリティ調査・提案に対する総括・今後の展望を述べる

1) 総括

神田・錦町を対象としたウォーカビリティ調査では、神田内のウォーカビリティを国際基準・神田独自の基準の両方で評価することができた。

国際基準の評価では、神田内には主に歩行者の快適性を向上させるパブリックスペース設置物等で内神田と錦町に差があることが分かった。

神田独自の基準に基づくウォーカビリティ調査では、ヘルスケアの視点では、ヘルスケア拠点施設と関連施設とのネットワーク化になっていき、それを支える神田エリア内の周遊・歩行環境の改善・向上に寄与していく可能性があることが分かった。

また、路地ネットワークや地元のコミュニティが神田の魅力である一方、神田内の歩道幅員が狭く滞留空間が少ないことが分かった。

地域関係者ワークショップでは、普段から神田を利用する人びとの、現状の神田に対する魅力・課題・ニーズを抽出した。

Park (ing) Day2021 神田の魅アクティビティ調査では、神田の道路及びパーキングスペースに歩行者の滞在空間を創出したことによって、神田内に文化や休憩等のための空間を設けることで、交流活動が生まれることが分かり、また、平常時と比較して人々の歩行活動が促進されることが分かった。

神田内の資源を生かしたウォーカビリティ向上を目指すことができる



6-15. 神田駅西口商店街



6-16. ランニング活動を行う人々

2) 今後の展望

本研究で述べた提案によって、現状の神田が持続的に変化していくことを期待する。

現状

ワーカー、神田に店を構える人の利用が主となっている



街路 オープンスペースの活用
街路と路地空間の連続
ヘルスケア施設との連携

+

開発の進展
神田利用者のニーズ変化

今後

ファミリー世帯、若年層、新規住民の増加



神田内外様々な関係者の居場所・活動交流の生まれる
多様性ある街へ



将来の歩行者動線
将来の滞留空間

図 6-17. 内神田エリア・錦町エリアにおける将来図の提案

参考文献

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
“Pedestrians Fiest” <https://pedestriansfirst.itdp.org/> 最終閲覧日（2022年3月20日）

1－3 写真1

写真1

<https://www.sakura-cafe.asia/jimbocho/run.php>
<https://runtrip.jp/station/tokyo/13113/438>

表3

<https://www.beams.co.jp/shop/gr/>
<https://www.sakura-cafe.asia/jimbocho/run.php><https://base.rdc-run.com/>
https://www.raffine-rs.com/shop-kanda?utm_source=gmb&utm_medium=RF900041
<https://bike-run.jp/>
[https://10over9.jp/](http://www.joglis.jp/)
[https://www.raffine-rs.com/](https://reraku-pro.jp/)
<https://hi-tech-town.com/index.html>
<https://www.asics.com/jp/ja-jp/mk/asicsruntokyo-marunouchi>
[https://www.raffine-rs.com/](https://ninehours.co.jp/otemachi)
<https://reraku-pro.jp/takebashi/>

第2章 Park(ing)Day の企画・実践（アクション）

2－2

“Park(ing)DayJAPAN”
<https://parkingday.jp/whats/> 最終閲覧日（2022年3月20日）
“Park(ing)Day2021神田_チラシ” 最終閲覧日（2022年3月20日）

第3章 神田ウォーカブル調査

3－1

ソトノバ <https://sotonoba.place/kanda2021parkingday> 最終閲覧日（2022年3月20日）

第4章 ワークショップによるビジョンに向けた議論

国土交通省都市局住宅局 令和2年3月「民間空地等の多様な利活用に関する 事例集」

<https://www.mlit.go.jp/toshi/common/010000101.pdf>

第6章 ビジョン作成に向けた提案

6－1

“I内神田1丁目周辺地区都市再生駐車施設配置計画”
https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/19367/uchikandahaichikeikaku_1.pdf

