

ニューヨークの歩行者空間創出とシアトルの交通戦略に関する視察

Report on the Case of Creating Pedestrian Space in New York and Transportation Strategy in Seattle

福本大輔¹ 宮木祐任²

By Daisuke FUKUMOTO and Masataka MIYAKI

1 はじめに

本稿は、都市交通インフラの再活用など、都市開発と道路空間再配分の関係や最新の交通サービス(MaaS)の導入等に関する最新の海外事例として、ニューヨークおよびシアトルを視察した際に収集、調査した結果を整理するものである。視察先ではニューヨーク市都市計画局および公園局、フレンズオブハイライン、シアトル市交通局へのヒアリングも実施した。

2 都市交通インフラの再活用事例 (ハイライン)

(1) ハイラインの概要

ハイラインは、ニューヨーク・セントラル鉄道の支線(ウエストサイド線)の高架部分を再構築した全長約2.3km、高さ約9mの歩行者専用空間である。2009年に第一工区、2019年に最終工区が開園され、年間760万人が訪問している。

当初の貨物鉄道は、10億ドル以上をかけて建設されたが、高速道路網の整備が進み、主要な輸送手段がトラックへと移行したことにより、貨物鉄道の稼働率が低下し、1980年に廃止に至った。廃止後、解体の手続が進んだが、2人の近隣住民がハイラインの保存と公共空間としての活用を推進するためのNPOを設立し、設計コンペを呼びかけ、2004年に市長がブルームバーグ氏になると予算化が進み、多くの著名人からの寄付もあり、2006年から公園化の工事が開始された。

(2) 歩行者空間としての工夫・デザイン

デザインコンペでは、実現性よりも理想的な空間となることを重視した選定が行われた。廃線となったレールも一部に残しつつ、レール幅の1/5程度の幅のベンチ(約30cm)や複数人で寝そべることのできるベンチなどが設置され、400種類の植物が植えられているなど、人々がゆっくり蛇行して歩くことを促し、滞

在時間を長くする仕組みになっているだけでなく、高架の途中で12カ所の出入口が設けられており、周辺施設と接続しているため、多くの人が高架ラインを出入りする効果を生み出している。実際、昼夜に現地を何度か往復したが、時間帯によって照明などを用いた空間演出に工夫があり、多様な属性の訪問者に受け入れられやすくなっていると感じた。

(3) 周辺部への投資・波及

ハイラインが整備されたことにより、多くの人が高架ラインを訪れるようになり、ホイットニー美術館やスタンダードホテル、オフィス、住宅など多くの投資を呼び込むこととなった。市の調査結果によると開園後5年間で20億ドルの民間投資と1万2,000人の雇用が創出された。地価も上昇し、固定資産税による収入が年間1億ドル増加したという試算もある。



写真-1 ハイライン(筆者撮影)

3 ニューヨークにおける他の歩行者空間創出事例

(1) タイムズスクエア

従前のタイムズスクエアは、自動車による交通渋滞が発生し、交通事故も多い場所であったが、2007年に交通問題を管轄する市交通局にジャネット・サディクカーン局長が就任し、ブロードウェイを広場化する

¹東北事務所次長、都市地域・環境部門 担当部門長兼グループマネジャー

²都市地域・環境部門 研究員

社会実験が行われ、ブルームバーグ市長が広場の恒久化を宣言した。現在は、移動可能なテーブルと椅子が並べられ、誰でも自由に滞在し歩き回れる空間となっており、タクティカルアーバニズムによるオープンスペース創出の代表例となっている。周辺建物の壁はデジタルサイネージとすることが多く、広告収入等により不動産価値も高まっている。日本でも渋谷などの再開発において大規模なデジタルサイネージが導入されるなど、新たな建物や空間の使い方が進んでいる。



写真-2 タイムズスクエア (筆者撮影)

(2) ブルックリンブリッジパーク

全長2.1 kmのウォーターフロントにあった旧工業地帯を再生し、賑わい広場とした事例である。マンハッタンを見渡すことができ、ビュースポットでは、観光客以外にもウェディングフォトなどの撮影が行われている他、公園各所にスポーツ施設などが存在し、多様なアクティビティが見られる地域となっている。NY市の話によると、公園として指定せずに、公有地という扱いで開発権を周辺に売り、オープンスペースを創出する事例になっているとのことだった。



写真-3 ブルックリンブリッジパーク (筆者撮影)

4 シアトルにおける交通戦略

シアトルでは、様々なTDM施策やMaaSを交通戦略に位置づけ、米国の中でも先進的に実施されている。特に、Transportation Benefit District (交通便利地区) として位置づけられた地域では、7割以上の世帯が10分間隔で運行する公共交通に徒歩10分以内でアクセスできるようにしており、通勤トリップ削減プログラムなども実施されている。そこで効果的に使用されているのが、交通手段・経路等に関するMaaSアプリである。これは目的地までの交通手段や経路について、シェアサイクルなどの新たなモビリティも含め、重視する指標ごとに並べ替えることが可能なものである。さらに、リアルタイムでの路線バスの位置把握、連携したサービスを用いた予約・決済、多言語への自動対応など、多様な属性に対して最適な交通行動の選択を支援する機能を有していることが特徴的である。

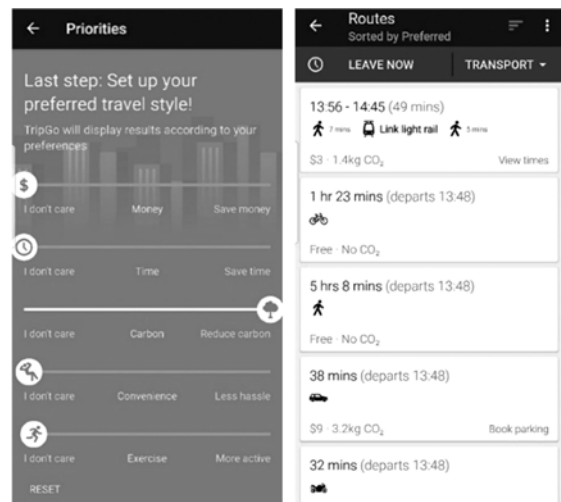


写真-4 MaaSアプリ (TripGo) の表示例 (筆者撮影)

謝辞

本視察報告は、三菱地所株式会社からの委託業務として2019年6月にニューヨークおよびシアトルを対象に視察・ヒアリングを行った概要を整理したものである。また、ジャネット・サディクカーン前局長にはハイラインの案内人をご紹介いただき、ニューヨーク市都市計画局の山崎清志様、公園局の島田智里様には、視察にご同行いただき大変お世話になった。この場を借りて諸氏に深く御礼を申し上げたい。