F2-35

パークレットに関する基礎的研究
–サンフランシスコをケーススタディとして–
A basic study on Parklet
-A Case Study of the San Francisco -

○尾崎直弘 [1]，天野光一 [2]，西山孝樹 [2]
*Naohiro Ozaki[1], Koichi Amano[2], Takaki Nishiyama[2]

Abstract: In this article, we paid attention to parklet that converts a parking zone into an open space that anyone can use. In San Francisco in the USA, the above activity is being conducted futuristically; a flow to conduct parklet and its examples were sorted out to acquire basic information.

1. はじめに

わが国では，2016 年に道路法が改正され「道路協力団体制度」が導入された．道路空間がオープン化し，官民が連携した柔軟な道路空間の活用が期待される．

その様ななかで，海外に目を向けると，「パークレット（Parklet)」という取り組みが実践されている．その「パークレット」とは，あまり利用されていない路上の駐車区域等をその目的のみで道路空間を使用するのではなく，誰でも利用可能なカフェのテラス席や，稼動式遊具の設置など，オープンスペースへと転用する取り組みである．

そこで本稿では，わが国においても先述した手法を活用することができるのか，アメリカのサンフランシスコにおける「パークレット」に関する取り組みを中心に，その基礎情報を得ることを目的とした．

2. 研究方法

本稿で対象とした「パークレット」は，アメリカ各都市（カナダの都市も含む）で実施されており，各都市のホームページを中心に概観し，整理した．

そして，各都市のなかでもサンフランシスコ市が先駆的にパークレットの取り組みを行っていることがわかった．また，「パークレット」の発案から計画実施までの一連の流れが網羅されているマニュアル『SAN FRANCISCO PARKLET MANUAL』[1] が，サンフランシスコ市が開設している「パークレット」に関するホームページの『PAVEMENT TO PARKS』[2] 内に存在し，翻訳を行ったうえ整理した．さらに，そのマニュアルに沿って行われた「パークレット」の事例についても言及した．

3. 研究結果

(1) アメリカでパークレットが実施されている都市

『PAVEMENT TO PARKS』内で紹介されている，アメリカ（カナダを含む）において「パークレット」が実施されている都市として，45 都市があげられていた．その中の，サンフランシスコ，シアトル，ポートランド，バンクーバー，ミネアポリス，シカゴ，フィラデルフィア，の 7 都市には，「パークレット」に関するマニュアルの存在が確認できた．

(2) サンフランシスコにおけるパークレット計画から実施の流れ

サンフランシスコ市で発行されているパークレットマニュアルに注目し，計画から実施までの流れを **figure.2** にまとめた．

マニュアルは,「提案と用地選択」,「提案の見直し」,「設計開発」,「作成と設置」,「施工後」の 5 段階で構成されている．

a) 提案と用地選択：Table.2 「1. ～2.」

「パークレット」を設置する場合，土地の所有者や店舗責任者からの許可が必要である．さらに，利用者や住民にも計画の告知をしなければならない．

その上で，サンフランシスコ市が「パークレット」を作成したい個人・団体を 6 週間の期限付きで募集をする．市と利害関係者（提案者と土地所有者または，店舗責任者）との公開会議を経て，企画の提案が行われる．最後に，サンフランシスコ公共事業部が提案さえたなかから，個人・団体の選択を行う．

b) 提案の見直し：Table.2 「3. ～6.」

「提案と用地選択」を経て，計画が通った提案者は，サンフランシスコ公共事業部へ初期手数料を支払い，公知期間へと移る．ここでは，10 日間の期限付きで住民と利用者に向けて「パークレット」の詳細を公開したり，縁石の色を変更したりする等の伝達事項に関した掲示を行う．

1：日大理工・学部・まち　2：日大理工・教員・まち

次に，その掲示を見た利用者や住民との間でヒアリングを 2 回に渡って行い，ここで利用者から反対の意見が出されると，「パークレット」の提案が却下される．却下されなかった場合には，ヒアリング後に得られた賛成意見によって，サンフランシスコ市計画局から，「パークレット」計画の許可が降りる．

c) 設計開発：Table.2 「7. ～9.」

「パークレット」の配置について許可が発行された後，提案者，デザイナー，サンフランシスコ計画局で「パークレット」のデザイン作業を行う．その計画の詳細を，サンフランシスコ公共事業部とサンフランシスコ交通局双方でデザインおよび計画内容の共有を行う．

その後，許可料を提案者がサンフランシスコ公共事業部へ支払い，建設前の最終的な許可がおりる．

d) 作成と設置：Table.2 「10. ～12.」

「パークレット」を設置する前に現地調査を 10 日間にわたり提案者または建築業者とサンフランシスコ公共事業部の間で実施する．

「パークレット」が完成後，提案者あるいは建設業者が 48 時間以内に，サンフランシスコ公共事業部とサンフランシスコ市計画局に完成の通知をしなければならない．この 2 機関は，完成後もパークレットの監視を継続して実施する．

4. サンフランシスコにおける実例

前章で述べたマニュアル沿って，サンフランシスコのミッションディストリクト 22 番通りにて，「The Luna Rienne Parklet」というプログラムが 2012 年以降 4 回にわたって実施されている．これは，芸術家の活躍を目的とし，デザイナー「Kickstarter」というイベント会社と，提案団体「Luna Rienne」という美術館が，サンフランシスコ市と共同でプロジェクトを行っている．提案団体は芸術家で，市内に点在するアートパークレットを巡るツアーも定期的に実施している．

5. まとめ

本稿では，アメリカのサンフランシスコにおける「パークレット」に関する取り組みを中心に考察を進めてきた．これからの課題として，サンフランシスコ以外の都市ではどのようなプロセスで「パークレット」が実施され，どの部分に違いがあるのかを明確にし，日本での適用が可能かどうかを明確にしていきたい．

6. 参考文献

〔1〕「PAVEMENT TO PARKS」, City of San Francisco, 2015. URL:http://pavementtoparks.org/wp- wp-content/uploads//2015/12/SF_P2P_Parklet_Manual_2.2_FULL1.pdf, 9 月 27 日閲覧

〔2〕「PAVEMENT TO PARKS」, City of San Francisco, 2015. URL：http://pavementtoparks.org, 9 月 27 日閲覧

Figure.2 活用事例「デヴィサデロ・ストリート」〔2〕

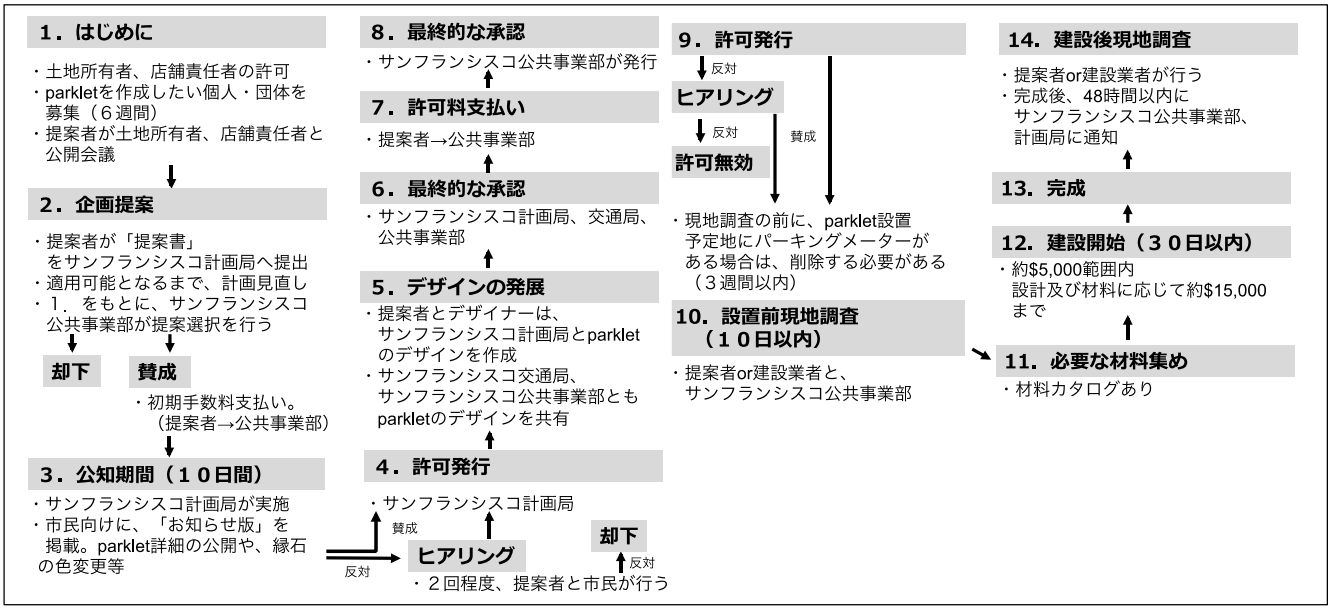

Figure.1 パークレット適用までの流れ