

F2-28

## 海外都市のウォーカビリティ向上及び20分圏ネイバーフッドの形成に向けた計画の特徴

-アメリカ・オレゴン州・ポートランド市を対象として-

Features of the plan to improve walkability of overseas cities and the formation of 20-minute Neighborhoods

-For the Portland, Oregon, U.S.A. -

○森本あんな<sup>1</sup>, 飛田龍佑<sup>1</sup>, 泉山墨威<sup>2</sup>, 宇於崎勝也<sup>2</sup>

\*Anna Morimoto<sup>1</sup>, Tatsunosuke Tobita<sup>1</sup>, Rui Izumiyama<sup>2</sup>, Katsuya Uozaki<sup>2</sup>

Abstract: This study was conducted on the City of Portland's Comprehensive Plan to determine trends in policies that address each of the 6DIP components of walkability. The findings revealed that policies were created with an emphasis on density, design, and accessibility, and that as measures for each policy, many policies were planned for density: measures related to increased housing supply, residential land consolidation, street design, and architectural style; and for access: measures related to housing supply

### 1-1. 研究の背景及び目的

近年, 世界各国では, ウォーカビリティの向上により, 徒歩圏内の市民の生活の質を向上させる政策の動きがみられる<sup>[1]</sup>.

国内では, 2020年の「まちなかウォークブル推進プログラム」の制定以降, 公民連携で行う公共空間整備や駐車場施設の配置適正化などに関する制度が打ち出された<sup>[2]</sup>.

しかし, 制度の活用傾向として, 自治体主導のハード整備事業の補助金活用にとどまる事例が多いことから<sup>[3]</sup>, ウォーカビリティ向上に向けた政策展開につながらない恐れがある.

一方で, 海外では, ハート財団が密度, 土地利用混合度, 駐車場の需要管理, 目的地までの距離, デザイン, アクセス, プレイスメイキング(以下, 6D1P)の要素がより多くの歩行を促すと提唱した<sup>[4]</sup>. また, これらの要素を踏まえた政策がみられる, アメリカ・オレゴン州・ポートランド市(以下, ポートランド市)では, 「2035 Comprehensive Plan」(以下, 総合計画)をもとにウォーカビリティを向上し, 徒歩20分圏で生活可能なエリアである, 20分圏ネイバーフッドの形成を計画している<sup>[5]</sup><sup>(1)</sup>. このような徒歩圏のウォーカビリティを踏まえた計画は, 今後国内におけるウォークブル施策を進める際の参考指針となると考える.

本研究では, ポートランド市を対象に, ウォーカビリティ向上及び20分圏ネイバーフッドの形成に向けた計画の特徴を明らかにすることを目的とする.

### 1-2. 研究の方法

ポートランド市策定の総合計画の文献調査では, 6D1Pの各要素に対応するPolicy(以下, 政策)をKJ法により項目別に分類し, 20分圏ネイバーフ

ド評価指標<sup>(2)</sup>に対応する政策を分析する.

## 2. 2035 Comprehensive PlanにおけるPolicyの特徴

### 2-1. 2035 Comprehensive Planにおける6D1Pの特徴

総合計画における6D1Pに対応する政策を整理する(Table1). 総合計画に記載のある103件の政策のうち, 密度(21件), デザイン(37件), アクセス(20件)に対する政策が多いことから, 市内の都市機能を集約させ, 交通計画等の都市構造に関する政策からデザイン・計画まで幅広い分野の政策によってウォーカビリティを向上させる意図が伺える.

### 2-2. 6D1Pの各項目におけるPolicyの特徴

密度に対する政策では, 住宅供給量増加に関する政策が10/21件, 住宅地の集約に関する政策が7/21件と多い(No.2-18). これらの政策では, 低価格の住宅供給量増加の計画があることから, 所得の格差を考慮し, 多様な属性の住民に向けた多様な種類の住宅を供給する意図がみられる. 住宅を集約する場所については, タウンセンター, ネイバーフッドセンターへの住宅地の集約に関する政策がみられることから, 商業施設や公共施設の集中するエリアへ優先的に住宅の立地を促すことが考えられる.

デザインに関する政策では, ストリートデザインが7/37件, 建築形態が10/37件と政策が集中しており, 政策では, 建築物の高さの確保, 建築物の景観という内容がみられる(No.44-60). このため, セットバックの実施やデザインの多様性を考慮しながらストリート単位で建築物のファサードデザインを実施する意図がみられる.

アクセスに関する政策では, 住宅地に関する政策

1: 日大理工・院(前)・建築, Graduate School of Nihon University

2: 日大理工・教員・建築, Nihon University

が5/20件と多い(No.72-76). 政策では, 手頃な価格の住宅, 労働者用住宅の供給の記載があることから, 新規開発時に多様な種類の住宅地の立地や供給を考慮することで, 住宅地からのアクセス性を高める意図があると考えられる.

### 2-2. Policyと20分圏ネイバーフッド評価指標の関係

ポートランド市が20分圏ネイバーフッド評価指標として使用する評価項目である, 自転車, 歩行者設備, 公共交通機関, 公園や自然地域, 小学校, 食料品店, 商業サービス施設の項目に対応する政策がある. これらは, 6D1Pの土地利用混合度におけるセンターへの投資に集中している(No.22-26)ことから, 各センターへの集中的な施設整備により, 商業施設へのアクセス性を確保していると考えられる.

### 3. まとめ

本研究では, ポートランド市の総合計画の特徴として, 6D1Pの幅広い分野の政策が重視されていること, それぞれの項目の政策として, センターへの集中的な住宅などの整備やストリート単位で建築物のデザインを行うことにより, ウォークビリティの向上が計画されていることが確認できた. また, 20分圏ネイバーフッド評価指標は, 土地利用混合度におけるセンターへの商業施設の開発投資によってアクセス性を担保する可能性があることが分かった.

今後, 国内におけるウォークブル施策として, 公共空間整備に加えて, 住宅地等における密度や商業施設へのアクセス性を考慮する必要があると考えられる.

#### 参考文献

- [1] 三浦詩乃(2022)「日本のウォークブルなまちづくりーコンパクト+ネットワークの方針との関係性ー」新都市 vol. 76, No. 12, pp. 40-44
- [2] 森本あんな, 染矢嵩文, 飛田龍佑, 川尻雄貴, 泉山晟成 (2023)「国内のまちなかウォークブル推進プログラムにおける実施事業及び活用制度の速報的傾向」日本都市計画学会・都市計画報告集, Vol21, No. 4, pp. 492-497  
森本あんな, 薄井まどか, 泉山晟成, 宇於崎勝也 (2022)「ウォークブル推進に向けた計画・事業及び指標に関する傾向」日本都市計画学会・都市計画論文集 Vol.57, No.3, pp.606-613
- [3] Heart Foundation (2014)「Does Density Matter?」https://www.heartfoundation.org.au/images/uploads/main/Active\_living/Does\_density\_matter.pdf (最終閲覧日: 2023. 9. 20)
- [4] City of Portland, Oregon (2023)「2035 Comprehensive Plan and supporting documents」https://www.portland.gov/bps/planning/comp-plan-2035/about-comprehensive-plan/2035-comprehensive-plan-and-supporting (最終閲覧日: 2023. 9. 20)

#### 補注

- (1) ソトノバ「ポートランドに学ぶウォークブルシティ形成手法 | ソトノバ TABLE#45」https://sotonoba.place/20230802sotonobatable45 (最終閲覧日: 2023. 9. 20)
- (2) ポートランド市が徒歩20分圏のウォークビリティを評価する指標. (補注(1)を参考)

Table1. 6D1Pに対応する2035 Comprehensive PlanのPolicy<sup>[5]</sup>

6D1P	分類した項目	No.	政策No.	政策	合計	20分圏ネイバーフッド評価指標							
						歩行者	自転車	公共交通機関	公園や自然地域	小学校	食料品店	商業サービス施設	
密度	公共施設の増設	1	3.3	公平な開発	1								
		2	3.24	セントラルシティの住宅									
	住宅供給量増加	3	4.17	解体									
		4	5.1	住宅の可能性									
		5	5.2	住宅の成長									
		6	5.17	ランド・バンキング									
		7	5.21	地域社会の再構築									
		8	5.23	高密度住宅									
		9	5.28	規制されている手頃な価格の住宅の在庫									
		10	5.29	恒久的に手頃な価格の住宅									
土地利用混合度	住宅立地集約	11	5.26	手頃な価格の規制住宅目標									
		12	3.28	住宅									
	道路密度	13	3.31	タウンセンターの役割									
		14	3.32	住宅									
		15	3.35	ネイバーフッドセンターの役割									
		16	3.48	土地利用とモビリティの統合									
		17	3.53	トランジット指向の開発									
		18	5.6	ミドル住宅									
		19	3.85	中心市街地歩行者システム									
		20	6.34	セントラルシティの工業地区									
土地利用混合度	センターへの投資	21	6.73	センター									
		22	3.12	センターの役割									
	土地利用境界線の緩和	23	3.17	芸術・文化									
		24	3.27	ゲートウェイの役割									
		25	4.26	活気ある集いの場									
		26	6.33	セントラルシティ									
		27	4.31	土地利用の変遷									
		28	3.16	政府関連サービス									
		29	6.42	コロムビア・イースト									
		30	6.43	分散した雇用地域									
土地利用混合度	公共サービスの充実	31	6.57	キャンパスの土地利用									
		32	9.27	中心地とコリドーへの輸送サービス									
	雇用密度	33	9.52	アウトリーチ									
		34	9.55	駐車管理									
		35	9.56	カーブゾーン									
		36	9.57	路上駐車									
		37	9.58	路外駐車									
		38	9.59	スペースと資源の共有									
		39	3.14	センターの住宅									
		40	5.7	適応可能な住宅									
土地利用混合度	センターまでの距離	41	3.36	住宅									
		42	3.98	西側近隣の村の特徴									
	公園までの距離	43	6.55	近隣公園の利用									
		44	4.46	デザイン									
		45	4.49	素敵な場所をデザインする									
		46	6.63	デザイン									
		47	4.6	ストリート志向									
		48	3.93	イースタンネイバーフッドのサイト開発									
		49	4.9	過渡期の都市論									
		50	4.1	アクティブな暮らしのためのデザイン									
デザイン	ストリートデザイン	51	3.87	インナーネイバーフッドのメインストリート									
		52	3.96	東部地区の回廊の景観整備									
	建築形態	53	4.1	パターン領域									
		54	4.16	スケールとパターン									
		55	4.22	建物の高さや道路の広さの関係									
		56	4.25	交通量の多い道路沿いの住宅用地									
		57	4.11	光と風を感じることができる									
		58	4.3	スケールの推移									
		59	4.44	建物の配置、高さ、量感									
		60	4.41	景観資源									
デザイン	自然景観の管理	61	3.95	イースタンネイバーフッドのビュート									
		62	4.43	植生管理									
	アート	63	4.45	樹木の発露									
		64	4.2	コミュニティ・アイデンティティ									
		65	4.7	開港と公共空間									
		66	4.13	犯罪予防のためのデザイン									
		67	4.14	防災予防と安全性									
		68	4.29	パブリックアート									
		69	4.59	パブリックアートと開発									
		70	4.5	歩行者重視のデザイン									
アクセシビリティ	安全性	71	4.8	路地									
		72	4.2	ウォークブルな規模									
	住宅整備	73	5.31	密着の整潔									
		74	5.32	セントラルシティの手頃な住宅									
		75	5.39	労働者用住宅									
		76	5.22	機会地域における新規開発									
		77	4.23	歩行者と自転車のアクセスを考慮した設計									
		78	9.2	自転車交通									
		79	9.21	利用可能な自転車システム									
		80	9.61	駐輪場									
アクセシビリティ	商業施設	81	4.86	近隣の食品へのアクセス									
		82	6.67	小売開発									
	コミュニティ	83	6.66	近隣に貢献するビジネス									
		84	6.68	投資優先順位									
		85	4.88	コミュニティガーデンへのアクセス									
		86	5.52	歩きやすい周辺環境									
		87	6.19	本社									
		88	9.2	道路政策の分類									
		89	9.6	人の移動のための交通戦略									
		90	9.8	手頃な価格									
アクセシビリティ	パリアフリー	91	9.9	利用しやすく、年齢に優しい交通システム									
		92	9.17	歩行者手段									
	歩行者ネットワーク	93	9.18	歩行者ネットワーク									
		94	9.19	歩行者の安全性とアクセス性									
		95	9.25	交通の公平性									
		96	9.28	都市間旅客サービス									
		97	9.47	コネクティビティ									
		98	9.49	パフォーマンス指標									
		99	9.53	新開発									
		100	3.38	公共の場									
アクセシビリティ	公共空間活用	101	8.93	サービスの公平性									
		102	8.95	公園計画									
		103	9.14	交通と公共空間のための道路									
		合計	103	6	5	5	2	2	1	15	36		

数を集めている