

LA WORLD 024

グローバル
ランドスケープ通信
vol.24



Valencia Street

City of San Francisco Department of Public Works and others

サンフランシスコは北米で最も高密度かつ歩行者に優しい街のひとつである。しかし市街総面積の25%は舗装面であり、比較的公共のオープンスペースは乏しい。そうした同市において世界金融危機以降近年を代表する既存市街地活性化の成功事例がバレンシアストリートだろう。歩くことを促進することによる経済効果、すなわちスマートな経済成長の事例として注目されている。しかも興味深いことにこの成功は、街路改修とパークレットというそれぞれ行政と民間によって主導される事業の相乗効果によってもたらされたと言える。



行政と市民と手による「歩く空間」の復権と地域経済の成長

パークレットとは駐車スペースとして使われる道路の一部を、小さな憩いや集いのためのオープンスペースとして仮設的に整備したものである。もともとサンフランシスコで2010年に始まり、現在ではベイエリアの他の都市やボストン、フィラデルフィア等の東海岸の都市にも作られている。パークレットの用地は道路の一部なので公共の土地であるが、すべてスポンサー（地元の商店主やそのグループ）によって提案、出資、建設、管理される。サンフランシスコでは2011年だけで50件の応募があった。

Photo: Helen Rowe



自転車ショップのスポンサーによるパークレット

バレンシアストリートは市内でも最もパークレットが多く、現在4つほどのパークレットが全長およそ2.5 kmの道路沿いに点在する。サンフランシスコでは今年（2013年）、パークレット応募者向けのデザインのガイドラインや申請方法などを紹介したマニュアルを発行した。パークレットのアイデアの元は、2005年にサンフランシスコを拠点とするアート・デザインスタジオである Rebar によって始められた Park(ing)Day である。これは駐車場に人工芝シートなどを持ち込み、一時的にオープンスペースとして（違法に）占有するパフォーマンスであった。現在もコミュニティを巻き込んだ一種のアートイベントとして継続されている。市民による車優先の都市を批判するパフォーマンスが半恒常的なパークレットとなり、それらが増殖することで、永続的に街の風景を変えている。

バレンシアストリートの街路改修は2010年に完成した。車道幅員を狭め、Uターン用の広幅員の中央分離帯を排除し、歩道の拡幅、自転車レーンの改善、街路樹植栽、自転車ラックや街路灯などのストリートファニチャーの新設をした。自動車交通、特にドライバーが駐車スペースを探す際の便益と引き換えに、歩行空間の安全性と快適性を実現した計画である。サンフランシスコ州立大学の調査によると、この改修後、3分の2の沿道



歩道拡幅と街路樹の整備を主とした簡潔な街路改修

店主は売り上げが改善されたと答えている。筆者の実感としても、市内で一番多く先端的なブティック、レストラン、バー、雑貨屋等が新規に開店している通りであり、それらの多くが巨大資本ではなく地域産業である。

バレンシアストリートの事例は、歩く空間を復権させることによる成功事例であり、行政と市民が手を組んで実現してきた。置かれる状況は異なるが、日米両国とも市街地の経済的成功のために、駐車場の整備や車によるアクセスシビリティ等、車交通の改善を試みる考え方があ。しかし日本の地方都市の中心市街では、人口の減少と経済の衰退に伴い駐車場が増えて活気を失うケースが多く見られる。交通空間の再考は、これらの疲弊した市街地における課題である。新たな発展の形を模索する際の一つの参考事例に成り得ると考え、今回バレンシアストリートを紹介させていただくことにした。

（取材：木藤健二郎）

info

Address: Valencia Street, San Francisco
California, United States

Access: BART（ベイエリア高速鉄道）16th
Street 駅又は 24th Street 駅下車徒歩1分

Hours: 24時間

Map:

