

---

# メリーランド大学カレッジパーク校（アメリカ） アメリカ・ワシントン D.C. における公共空間の利活用に関する研究報告 -パークレットプログラムのヒアリング調査および公園の利用実態調査を通して-

先進理工系科学研究科 建築学プログラム 十亀 維晶

## 1. はじめに

人口減少が進んでいる日本において中心市街地は人々が集い、賑わいのある魅力的な都市空間にすることが求められている。その都市空間を魅力的にする手法として公共空間の利活用が注目を集めており、近年ではアメリカなど海外の事例を参考とした公園や緑地空間、道路空間などの再整備やパークレットなどを用いた社会実験を行う事例が多く挙げられている。しかし、日本とアメリカの間には文化や生活環境等の違いがあることから事例を参考とする際は日本に適した形で導入する必要があると考えられる。そのため、アメリカにおける公共空間の事例収集とともにどのように利用されているのかを明らかにし、日本との違いを理解しておくが今後、公共空間を利活用していくうえで重要であると考えられる。

## 2. 研究方法

### 2-1 パークレットプログラムに関するヒアリング調査

本研究では、パークレットプログラムを作成・実施している District Department of Transportation (DDOT) を対象に、コロナ前後のパークレットプログラムについてヒアリング調査（図 1）を行い、それらの導入背景、目的、設置要件、利用状況等を把握することで、新型コロナウイルス感染拡大前後におけるパークレットプログラムのあり方の変化を明らかにする。

District Department of Transportation（以降、DDOT）はワシントン D.C. 政府の一部であり、交通インフラや交通事業等の管理を行うための機関として 2002 年に設立された。ここには 1000 人以上の職員が在籍しており、ワシントン D.C. 内の公共交通やインフラ（歩道、道路）の維持管理、交通安全に関する取り組み、交通に関する調査研究、道路空間の利活用に関するプログラム作成等、交通に関連した内容の業務を行っている。本研究で対象とするパークレットプログラムとストリータリープログラムも DDOT が作成、公表している。



図 1 ヒアリング調査の様子

### 2-2 アクティビティ調査の対象地の選定

本アクティビティ調査はアメリカの公共空間の利用状況を把握するために行う。アメリカの公園の多くはスポーツ専用施設（バスケットボールコートやテニスコート等）が隣接しているため、アメリカと日本との比較を行うため、それらの影響が少ないと考えられる公園を選定する必要がある。事前に、Google Map を利用し、適した公園をいくつか候補に挙げ、現地調査を行い、調査に適していると考えられる公園を選定した。その結果、本研究では、ワシントン D.C. に立地する Kalorama Park および Park at Ledroit を対象とすることとなった。また、公園だけでなくパークレットの利用状況も把握するため、ヴァージニア州アーリントン郡に立地している Rosslyn Parklet（図 2）を対象とした。

---

Kalorama Park はホワイトハウス等の観光地から約 3km 北上した地点にあり、周辺には住宅が多く、ワシントンヒルトン等の宿泊施設も立地している。公園内には、芝生や遊具、ベンチが多い場所などのエリア（図 3,4,5）ている約 12,000m<sup>2</sup>の広さを持つ公園である。公園の北側にバスケットコートがあるがほかのエリアから隔離しているため、あまり影響はないと考え選定した。

Park at Ledoit も同様、国会議事堂等の観光地から約 3km 北上した地点にあり、周辺には住宅が多く、病院も近くに立地している。公園内には遊具やドッグラン、アスレチック、芝生等のエリア（図 6,7,8,9）分けられている約 12,000m<sup>2</sup>の広さを持つ公園である。もともと小学校だったため、この公園は色鮮やかな遊具が設置されている。



図 2 Rosslyn Parklet



図 3 Kalorama Park 芝生



図 4 Kalorama Park 遊具



図 5 Kalorama Park ベンチ



図 6 Park at Ledroit  
アスレチック



図 7 Park at Ledroit  
ドッグラン



図 8 Park at Ledroit  
芝生



図 9 Park at Ledroit  
遊具

### 2-3 アクティビティ調査方法

公園のアクティビティ調査は事前決めたルートに沿って公園内を歩行しながら、スマホを用いて動画撮影することで実施した。なお、両公園の歩行時間は約 5 分であった。動画撮影を 8 時から 17 時の間に 1 時間に一度の計 10 回行った。後日、撮影した動画を見直しながら公園の利用者属性（性別、年齢層、アクティビティ名、利用エリア等）の集計を行った。本研究ではこの調査を両公園にて平日と休日 2 日ずつ実施した。

パークレットのアクティビティ調査は、Go Pro を設置し 9 時から 17 時までの計 9 時間、タイムラプスにて利用状況を撮影し、後日集計を行った。

### 3. 共同研究スケジュール(派遣期間：8/26~9/28)

本研究は以下のスケジュールで実施した。(表 1)

表1 研究スケジュール

日	月	火	水	木	金	土
21	22	23	24	25	8/26 出国	27
28	29	30	31	9/1 Kalorama Park	2	3 Kalorama Park
4	5 打ち合わせ	6	7	8 Park at Ledroit	9	10 Park at Ledroit
11 パークレット	12 打ち合わせ	13 DDOT ヒアリング	14 パークレット	15 Kalorama Park	16	17 Kalorama Park
18	19	20	21	22 Park at Ledroit	23	24 Park at Ledroit
25	26	27 報告会	28 帰国	29	30	31

#### 4. 派遣先の概要

大学名：メリーランド大学カレッジパーク校  
 所在地：College Park, MD 20742 アメリカ合衆国  
 指導教員：Professor Hiro Iseki

#### 5. 研究結果（ヒアリング調査）

本章では、パークレットプログラムおよび新型コロナウイルス感染拡大を受けて、新たに作成された屋外空間利活用のためのプログラム（ストリータリープログラム）についてヒアリング調査を行った結果を述べる。

##### 5. 1 パークレットの導入背景・目的

DDOT では、パークレットプログラムの導入背景として、自動車社会からの人中心社会への転換や人や建物が密集する場所における快適な空間の不足（公園や緑地等）が挙げられた。そのような状況の中、サンフランシスコでのパークレットに関する取組を参考に、自動車専用空間であったパーキングレーンに着目し、その利活用によって賑わい創出や快適な空間を形成することを目的に、2015年にパークレットプログラムが作成された。本プログラムでは、パークレットは、歩道を道路側に延長し、そこへ人々が集える公共空間を追加した小さな公園のようなものとして考えられている。また、本プログラム作成にあたっては、10年以上前より実施してきた Park(ing) Day の影響も大きいとのことであった。Park(ing) Day とは、企業や住民が一日だけパーキングレーンを占有し、自由に利用可能なイベントのことで、パーキングレーンの自由な利活用を通して、その空間でどのようなことができるかを体験してもらい、人々に公共空間の利活用について考えてもらうことを目的としている。Park(ing) Day 後には、家やお店の前のパーキングレーンを遊びや飲食可能な場所にしたいとの希望が寄せられたとのことであった。

このように、自動車から人中心に向けた公共空間の利活用や公園や緑地等が不足する中で人々が集い、賑わいが創出される空間の確保等が、パークレット導入の目的であることが明らかとなった。

##### 5. 2 DDOT のストリータリーの導入背景・目的

新型コロナウイルス感染症拡大によりアメリカの都市では感染拡大防止策として、ロックダウ



ン等の措置が取られた。それにより生産活動や消費活動が制限され、その結果、多くの飲食店等が閉鎖に追い込まれた。このような背景を受けて、DDOTでは、密集を回避しながら飲食可能な屋外空間の利活用によって、飲食店の営業を再開できるようにしようと考えた。当初は、歩道空間の利用が考えられたが、狭幅員の歩道に面した飲食店等もあり、そこでは歩行者の通行の妨げになるため、導入が困難といった問題が生じた。その一方で、多くの飲食店はパーキングレーンを有しており、そのエリアの利活用が有効と考え、パークレットプログラムの活用を考えた。しかし、パークレットは公共空間として整備されるため、営利活動ができないことから、新たに「ストリータリー」プログラムを導入することとした。ストリータリーとは、商業利用可能なパークレットのようなもので、パークレットと混在しないように、ストリータリーと名付けられた。

### 5.3 ストリータリー設置・利用状況 (図3)

ストリータリープログラムは、これまで行われてきた Park(ing) Day による公共空間利活用に対する共通認識や申請の簡便さ、比較的安価な占有料等の理由から申請する飲食店が多く、すぐさまワシントンD.C.内に普及し、現在では150か所以上のストリータリーが設置されている(図10)。DDOTが実施したアンケート結果によると、8割以上の飲食店で利益が増えており、その半数以上がストリータリーを導入する前に比べ、利益が25%以上増加したと回答している(図11)。また、ストリータリーの導入によって、約8割以上の飲食店がスタッフ等の再雇用、維持、拡大できたと回答しており、雇用の維持にも貢献していることが分かった。そのため、コロナ後の恒久的なストリータリー導入については、約9割の人が興味をもっており、今後もストリータリーを活用したい飲食店が多かった。

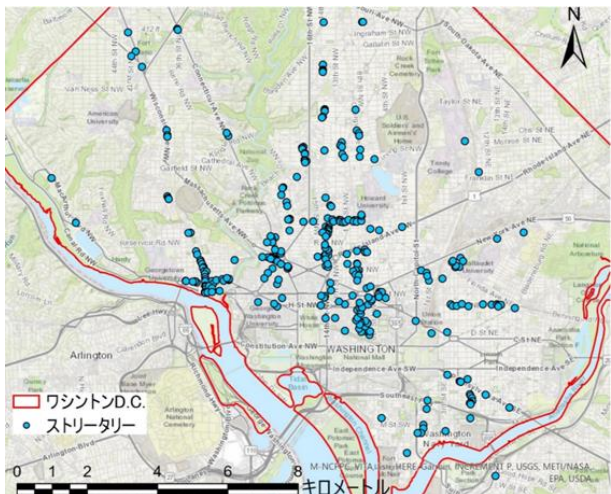


図10 ストリータリー分布図

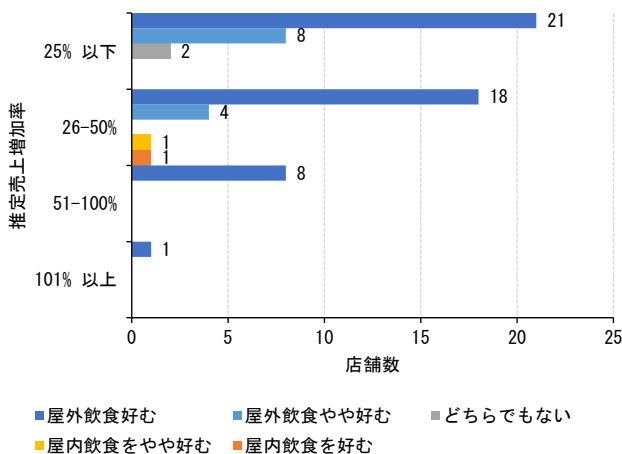


図11 屋外屋内の選好性と推定売上増加率の関係性

このように、ストリータリープログラムによって屋外空間が利用され、それが多くの飲食店に利益をもたらしたことが分かった。しかしながら、本プログラムは新型コロナウイルス感染拡大への対応として導入された応急措置的なプログラムでもあったため、プログラム運用の中でいくつかの課題が挙げられた。

1 つ目は、設置要件等を定めたものの、要件を満たさないものが多く整備されてしまったこと

である。これは、迅速な対応が迫られていたこともあり、パークレット申請時には存在する事前審査がなかったことやストリートリーの図面提出等、その詳細（外観写真や寸法等）が分かるような資料の提出が必須ではなかったことが要因であった。具体的なものとしては、移動可能でなければならないという要件に対して、地面に固定しているものや車道に対して必要なバッファゾーンが小さいもの等が挙げられる。後者については、自動車との接触事故が発生するといった問題も生じた。これら問題について DDOT は、歩道空間のにぎわいや飲食店の雇用増加も徐々にみられていたことから、ストリートリーの撤去等の注意喚起を実施することが困難であった。

2 つ目は、ストリートリーは商業利用可能なパークレットであるため、公共空間としても人々が自由に滞留可能なものにしたかったが、飲食店の営業時間外にストリートリーがホームレスの寝床やドラッグ取引等に利用されるのではとの指摘があり、営業時間外はストリートリーを閉鎖せざるを得なかったことである。

現在はこれらの課題を解決すべく、新たなストリートリープログラムの作成を行っている。

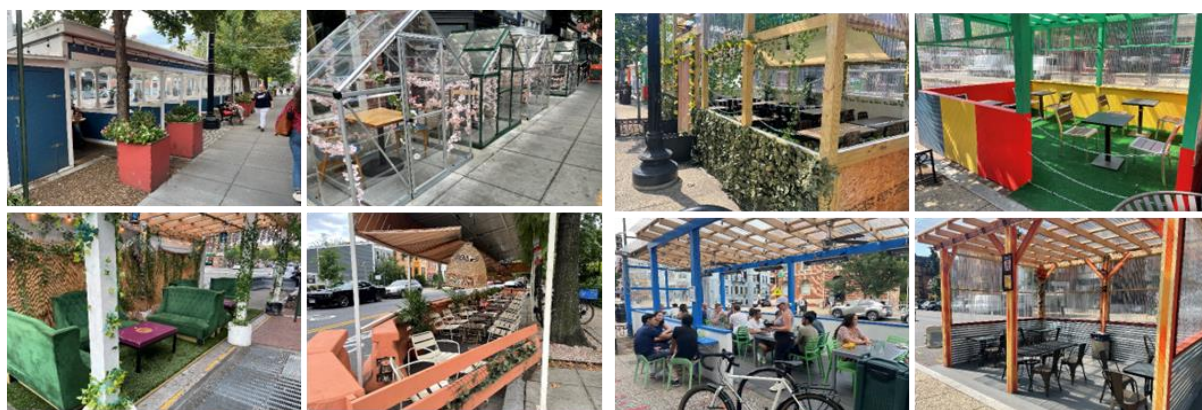


図 12 ストリートリー設置例

## 6. アクティビティ調査結果

本章では2つの公園とパークレットのアクティビティ調査の結果を述べる。

### 6. 1 Kalorama Park

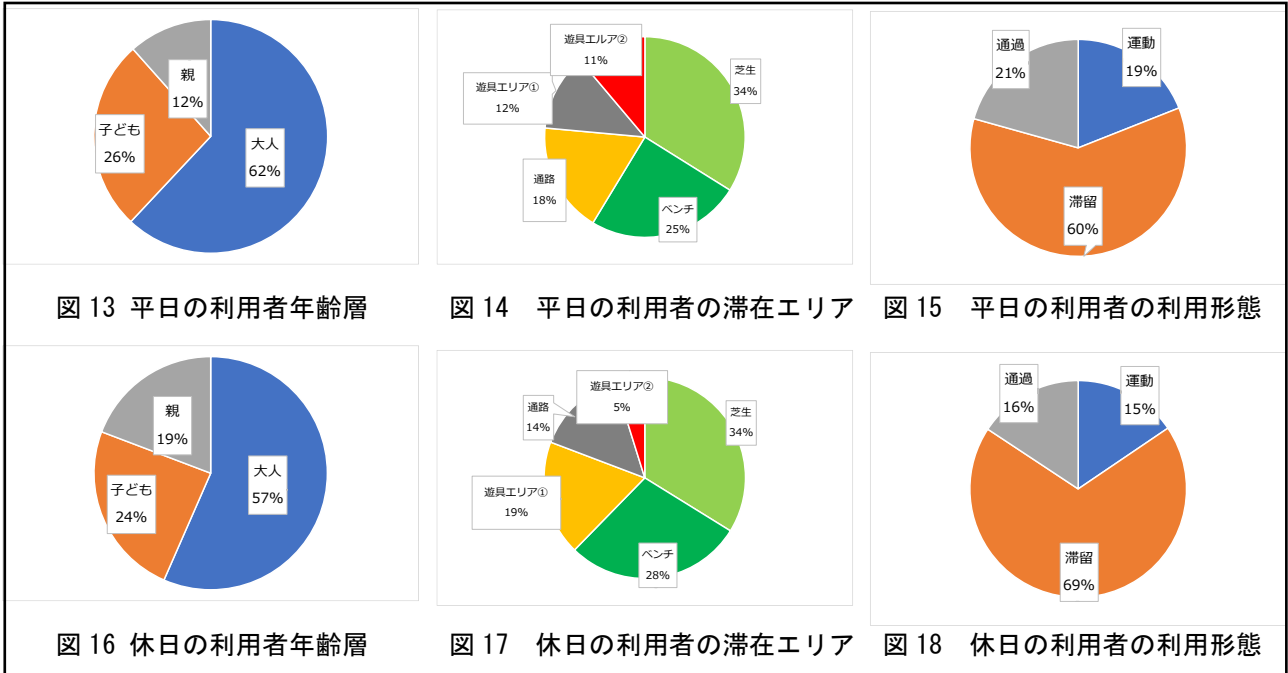
アクティビティ調査結果から、この公園は全体的に大人の利用者（図 13,16）が多く、ベンチと芝生エリアがよく利用されている（図 14,17）ことが分かった。また、芝生の利用形態もさまざまであり、チェスやパーティ、筋トレ等日本ではあまり見られないアクティビティが多くみられた。そして、全体的に運動アクティビティが少なく、滞留アクティビティが多いことが分かった（図 15,18）。日本と違いアメリカには、街中に多くのスポーツ施設（バスケットコート、テニスコート、サッカーグラウンド、スケートボード場等）が設置されていることから運動アクティビティを行う場所が豊富にあり、公園で行う必要がないためであると考えられる。

### 6. 2 Park at Ledroit

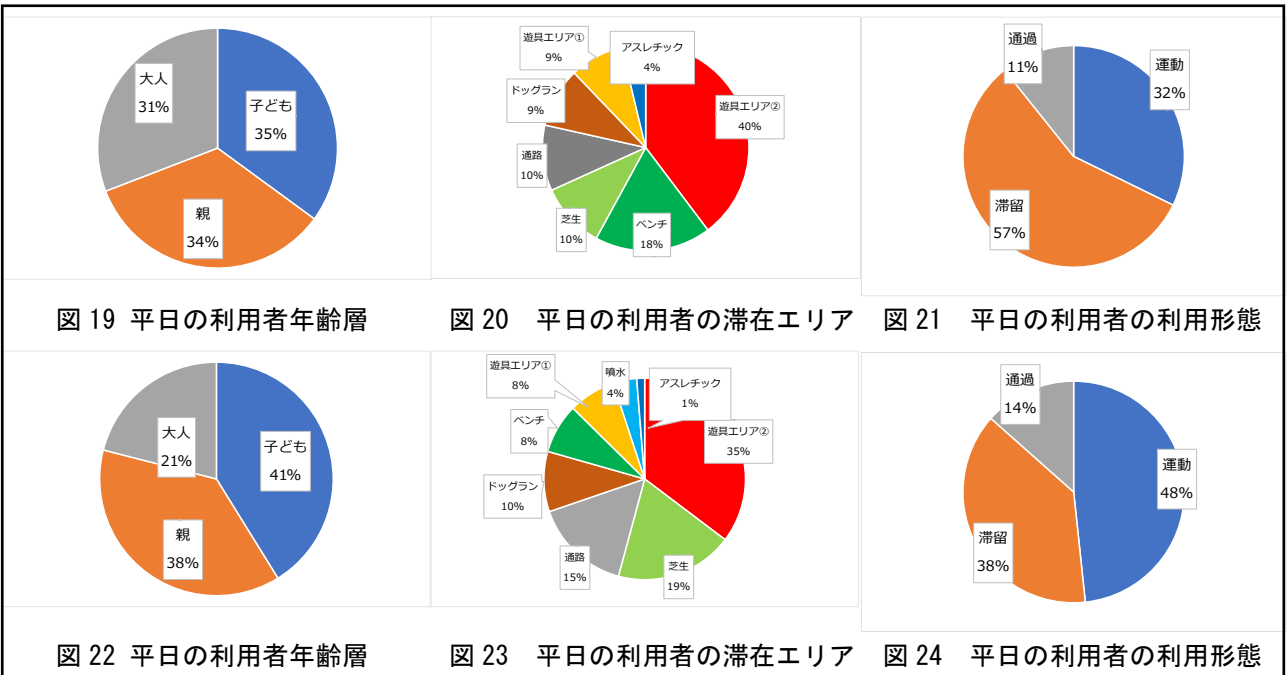
アクティビティ調査結果から、この公園は親子での利用が多く（図 19,22）、遊具エリアと芝生エリアがよく利用されている（図 20,23）ことが分かった。芝生では、休日に複数の親子がサッカーなどを通じて交流している様子が見られたため、運動系アクティビティが多くなっている（図 21,24）と考えられる。色鮮やかな遊具エリアは常に利用者が多い状況であったことから、設置する遊具

についても今後検討していく必要があると考えられる。

### Kalorama Park 結果



### Park at Ledroit 結果



## 6.3 Rosslyn Parklet

アクティビティ調査の結果（図 25）から、アメリカのパークレットの利用形態はさまざまであり、飲食での利用が多いことが分かった。この結果から、今後アメリカではストリータリーの普及が多くなることが予想される。Rosslyn は BID(Business Improvement District)と呼ばれるビジネ

ス活性化地区であるため、休憩時間帯である昼頃の利用が多かった。そのため、他の地区での調査もしていく必要があると考えられる。

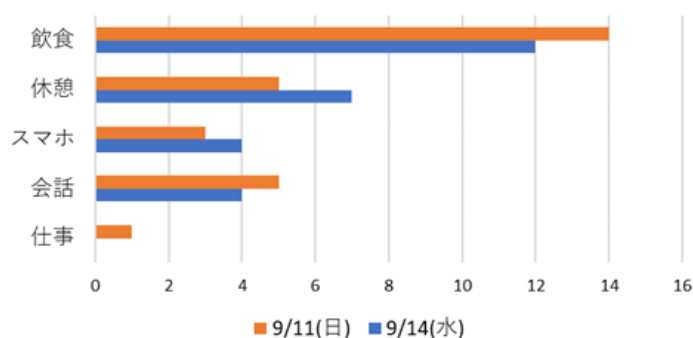


図 25 パークレット利用者数

## 7. まとめ

本研究では、パークレットとストリータリープログラムを運営している DDOT へのヒアリング調査および公共空間を対象としたアクティビティ調査を実施した。

その結果、従来は自動車中心から人間を中心とした公共空間への転換と街中における公園・緑地の確保がパークレット導入目的であったが、これらに加え、新型コロナウイルス感染拡大後は、コロナの蔓延を最小限にしつつ、飲食店営業再開の援助を目的に、新たにストリータリーが整備された。また、これらストリータリーの導入によって多くの飲食店で利益がもたらされており、恒久的な活用にも関心が高いことから、DDOT では、ストリータリーの恒久的な利用のためのプログラムを現在、検討していることが分かった。その一方で、コロナに対する応急措置的なプログラムでもあったため、設置要件を満たさないストリータリーが多く整備されてしまったことや営業時間外の利活用のあり方等に課題が生じていることが明らかとなった。

今後は、DDOT だけでなく、ストリータリープログラムのような公共空間利活用のためのプログラムを作成、公表している組織にもヒアリング調査する予定である。

また、アメリカと日本の公共空間の利用の違いとしては、アメリカでは芝生の利用がかなり多く、また滞留系のアクティビティが多く行われていることが分かった。また、日本と比較して運動系アクティビティが少ないことも明らかになった。

以上よりアメリカと日本では公共空間に対する考え方や利活用の違いが多くみられたことから、今後、アメリカの取組を参考に、日本で公共空間を利活用する際は日本の利用状況に適した形で導入する必要があることが示唆された。

## 8. 謝辞

本研究を進めるにあたり、ワシントン D.C. の DDOT (District Department of Transportation) の皆様、University of Maryland の Prof. Hiroyuki Iseki には、様々なご協力をいただいた。ここに記して謝意を表す。また、本調査は広島大学の海外インターンシップ教育事業 (海外共同研究) によるものである。