

# Heart Foundation “Good for Business”

東京大学工学系研究科都市工学専攻  
2019年夏学期健康まちづくり輪講  
伊村大吾、松村優、宮川大輝

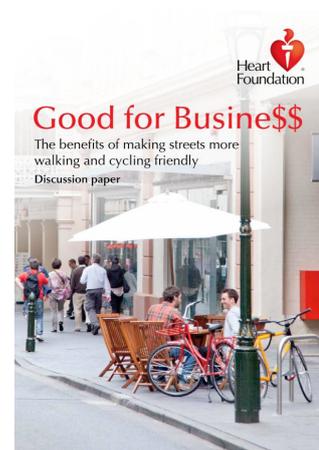
## 概要

- ▶ この資料は、オーストラリアの心臓財団 (Heart Foundation) がまとめた “Good for Business” というレポートを日本語に要約し、関連する国内事例を加えて紹介するものである

- ▶ “Good for Business”

これまでの研究や知見、事例の紹介を通して「**徒歩や自転車に優しい街路をつくることには金銭的な利益がある**」ことを都市環境の専門家や経営者に向けて示すことで、徒歩や自転車に優しい環境整備を促すための資料

<https://www.heartfoundation.org.au/images/uploads/publications/Good-for-business.pdf>



Good for Business 表紙

## 目次

- ▶ p.7 要点のまとめ (Executive Summary)
- ▶ p.10 前書き (Introduction)
- ▶ p.14 良い街路とは (Better Streets)
- ▶ p.26 徒歩や自転車に優しい環境が持つ経済的なメリット  
(The economic benefits of walking and cycling friendly environments)
- ▶ p.41 徒歩や自転車に優しい環境に投資する費用と便益  
(Costs and benefits of investing in walking and cycling)
- ▶ p.45 結論 (Conclusions)
- ▶ p.51 事例1~16 (Case Study 1~16)
- ▶ p.77 関連する国内事例
- ▶ p.91 参考資料

Good for Business

↑ p. ??はこの資料におけるページ数を意味する

本編には“Good for Business”において対応するページ数を記載しておりますので、写真などを参照しながらご覧ください

## 目次(事例1~8)

### 事例1:街路の改善と小売や商業への影響

Valencia street , Mission District, San Francisco, USA

### 事例2:街路の改善と地域の活性化

Barracks Row, Washington DC, USA

### 事例3:地域組織による街路改善の検討

Hillsborough Street , Raleigh, North Carolina, USA

### 事例4:街路に与えられたオープンスペース

Pavements to parks, San Francisco, USA

### 事例5:街路改善による安全性の向上

Kensington High Street, London, UK

### 事例6:歩行者に優しい街のための投資

London (全体) ,UK

### 事例7:安全な街路への改善による効果

Newlands Avenue, Hull, UK

### 事例8:交通量が多い街路の歩行者広場化

Times Square & Broadway, New York, USA

## 目次(事例9~16)

### 事例9:街路整備による中心市街地活性化

City of Melbourne, Australia

### 事例10:住宅地における街路整備と効果

Wanstead High Street, London, UK

### 事例12:交通手段と買い物・余暇活動の特徴

Columbus Avenue, San Francisco, USA

### 事例13:街路空間の再配分

Acland Street, City of Port Phillip, Victoria, Australia

### 事例15:歩行者専用道路化の効果

New Road, Brighton, UK

### 事例16:自転車専用レーンの整備効果

Bike lanes, on-street parking and business, Bloor street, Toronto, Canada

事例の類似性を考慮して、一部事例を省略した

## 目次（国内事例 1, 2）

- 1.丸の内仲通り：基本的な事例(※)
- 2.神楽坂：歩行者にやさしいまちづくりの困難
- 3.警固公園(福岡市)：防犯を意識したオープンスペースづくりの効果

(※)丸の内仲通りの事例は国土技術政策総合研究所がまとめた「道路空間再編・利用事例集」に掲載されており、一部その資料からの引用を行っている。

(参考)国総研資料第1029号、道路空間再編・利用事例集

全国100件の道路空間の再編や利用に関する事例を収集・整理した資料で、“Good for Business”に関連する事例が紹介されている

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryu/tnn/tnn1029.htm>

国土技術政策総合研究所資料  
No. 1029  
March 2018

国土技術政策総合研究所資料  
TECHNICAL NOTE 4  
National Institute for Land and Infrastructure Management  
No. 1029  
March 2018

道路空間再編・利用事例集  
国土技術政策総合研究所  
Street Redesign and Management  
Case Study Handbook  
Landscape and Ecology Division



国土交通省 国土技術政策総合研究所  
National Institute for Land and Infrastructure Management  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

国総研資料「道路空間再編・利用事例集」  
表紙

## 要点のまとめ (Good for Business p.7)

## レポートの概要 (Good for Business p.7)

- ▶ 徒歩や自転車、公共交通利用を促進するようにデザインされた街路環境は、ビジネス上のメリットがある
- ▶ 地元の店に徒歩や自転車で行くことはその地域の**経済にも好影響**を与えるので、再活性化の戦略を成功させるには不可欠
- ▶ 街並みの改善は地域の価値を高め、**地価向上**や**新たな産業の誘致**にもつながる  
さらに、徒歩・自転車環境の改善は**個人資産の増大**にもつながる

## レポートが示す事柄 (p.7)

- ▶ 買い物と交通手段の関係(徒歩・自転車利用と自動車利用の比較)
- ▶ 商業の活性化に必要な街路環境や交通に関する対策
- ▶ 徒歩・自転車環境の向上のための施策・大通りを人々のための場所にする施策
- ▶ 徒歩・自転車環境が向上することによる効果

## 前書き (p.8,9)

## 背景 — Active Living (p.8)

- ▶ Heart Foundationは“Active Living”(身体活動が活発な生活・日常)を促進するような環境を支援

背景：身体活動が活発でない人々は循環器系・慢性的な疾患へのリスクが高い  
→身体を動かす徒歩や自転車による移動が増加することは、健康だけでなく、社会・経済・環境といった幅広い面でメリットがある

**徒歩・自転車等の身体活動を活発にする環境整備が重要**

## 背景 — 街路の役割 (p.8)

- ▶ “30-Year Plan for Greater Adelaide”

歩きやすい環境でつながりがあり、用途混在の開発を奨励

そのような開発の際には、専門家や開発事業者は、街路を車だけでなく**徒歩や自転車のためのスペース**として考えることが必要

加えて、街路は人々の交流や商業的なやり取りが起こる公共空間として**重要**

**徒歩や自転車移動において街路を含めた都市的環境が重要**

### THE 30-YEAR PLAN FOR GREATER ADELAIDE

2017 Update



Government of South Australia  
Department of Planning  
Infrastructure and Urban Development

出典：THE 30-YEAR PLAN FOR GREATER ADELAIDE 2017 Update

## 補足

- ▶ このレポートにおける“街路” (street) :  
オーストラリアにおける典型的な商店街や都心部、イギリスの本通りなど  
このような通りは店舗やカフェに加え、図書館・コミュニティーセンター・  
教会・住居などの非商業施設も含む。

良い街路とは (p.10-13)

## 章のまとめ

- ▶ 要旨  
街路整備とさらなる大通りを人々のための場所にする施策の紹介とその意義
- ▶ 街路環境の重要性
- ▶ 徒歩や自転車移動の障壁と対応策
- ▶ 徒歩・自転車環境整備の例
- ▶ 徒歩・自転車環境整備の効果
- ▶ 大通りを人々のための場所に変える方法
  - ▶ 「完璧である街路」(“Complete streets”)

## 街路環境の重要性 (p.10)

- ▶ 公共交通が不十分で徒歩や自転車に適していない商店街は、**ビジネス、生産性、従業員が失われる**可能性がある
- ▶ 多くの街で都市の復興(urban renaissance)が進行中で、**質や環境が優れた歩行者に優しい都市部**が作られている
- ▶ 安全で魅力的な徒歩・自転車環境を作るとは成功の必要条件
- ▶ そのような環境づくりは、健康、環境、コミュニティのつながり等の観点以外にも、強力な**ビジネス上の意義**がある

## 徒歩や自転車移動の障壁と対応策 (p.10)

- ▶ 徒歩・自転車利用に関する調査 (Heart Foundation)  
数え切れないほどの障壁があり、徒歩や自転車が利用されにくい(オーストラリア)  
例):車依存、土地利用の分離、街路の分断、低密度な住宅地、公共交通と雇用の少なさ
- ▶ 徒歩・自転車環境を整備する障壁  
既存の地域や街路をより徒歩・自転車に優しい環境に改良することは難しい  
Active Living を高める開発の際に、公共および民間部門のコストが障壁となる
- ▶ 徒歩の促進に必要な都市的要素  
用途が複合した開発に焦点を当てた計画  
街路のつながり  
街並みの美しさ(街灯、木陰、歩道、横断歩道といった小さな変化も含めて)

## 徒歩・自転車環境整備の例 (p.10)

前ページであげた徒歩・自転車環境の整備による効果を得るためには  
次のような介入策がある

- ▶ 学校への安全な経路
- ▶ 減速
- ▶ 公共領域(≒パブリックスペース)の改良
- ▶ 混合優先道路(次ページに説明)
- ▶ 歩行者、自転車が利用できる共用の道
- ▶ 街路空間の再配分
- ▶ 空間の共有

## (参考)混合優先道路

混合優先道路は交通量が多い道路であり、以下の特徴があるものを指す

- ▶ 住宅や商業用途に使われている
- ▶ 買い物客、自転車運転者、バスの乗客、学生など多様な道路利用者がいる
- ▶ 駐車や運送に用いられる

出典: "Mixed Priority Routes: Practitioners' Guide"

## 徒歩・自転車環境整備の効果 (p.10)

徒歩・自転車環境を整備することによるメリットは多様である

- ▶ 歩行者の活動の増加
  - 街なかでの歩行者の増加
- ▶ 安全性の向上
  - 負傷者、歩行者のけが、交通事故の減少
- ▶ 車速の低下
- ▶ 社会的便益
  - ソーシャルキャピタルを育む社会的交流の機会の増加
  - 外での活動や過ごす時間の増加

## 徒歩・自転車環境整備の効果 (p.10)

- ▶ 経済的価値
  - 近隣の住宅価格や小売賃料の増加
- ▶ 身体活動の促進
  - 特に学校に歩いて通学する人が増加
- ▶ 騒音の軽減
- ▶ 交通行動の変化
  - 車移動の回数や距離が減り、交通手段が車から徒歩に転換
- ▶ 魅力があり人気な場所の提供
  - 歩行環境への投資がより魅力的で安全な場所を形成

## 大通りを人々のための場所に変える方法 (p.10)

- ▶ 減速による交通の安全
  - 車道を狭くする、道に盛り上がりや設けることで自動車を減速し、死傷者が減り、歩行者や自転車利用者が安全に街路を通行できる
- ▶ 歩道拡張と自転車レーンの整備
  - より安全な歩行環境の提供、店への立ち寄りや交流がたやすくなる
  - 座る場所や木を植える場所を設けることが出来る
  - より安全な自転車移動が可能になる

## 大通りを人々のための場所に変える方法 (p.10)

- ▶ 地域の力や知恵を生かした問題の発見や解決策の考案  
地域のコミュニティや事業者が街路の向上に積極的に参加する(≒地域主導)  
⇔専門家の意見
- ▶ 公共交通の改善による車利用からバス利用への転換  
改善方法
  - ▶ 高頻度のサービス
  - ▶ 体が不自由な人のための低い縁石のバス停
  - ▶ 座席があるよく設計された待避場所によって公共交通へのアクセスを向上

## 大通りを人々のための場所に変える方法 (p.10)

- ▶ 緑化等による魅力的な街路づくり  
木、草、ストリートファニチャーによって街路は人が時を過ごし、  
交流の生まれやすい場所となる  
街路づくりによって運転者は道路が車のための場所ではなく、人々の  
ための場所であると感じられる
- ▶ 交通量を減らす  
学校が生徒に対して、あるいは雇用者が通勤者に対して移動の選択肢を  
提供することによって、交通量とともに騒音や汚染も減らす

**徒歩・自転車環境の整備だけでなく、街路に対して多様な取り組みをすることで  
街路は人々のための場所となる**

## 「完璧である道路」 (p.11)

▶ 「完璧である道路」 (“Complete streets”)

完璧である道路とは**すべての人のための街路**のことである

歩行者、自転車利用者、自動車運転者、公共交通利用者、全年齢、  
(身体等の)能力に寄らず、行きかうことのできるような街路

完璧である道路では、歩いて買い物できるほか、自転車で通勤できる

また、バスは定刻通り走り、駅からor駅までを安全に歩くことが出来る

▶ 完璧である道路を達成するために「大通りを人々のための場所にする方法」を生かせる

徒歩や自転車に  
優しい環境が持つ  
経済的なメリット  
(p.14-23)

## 章のまとめ

- ▶ 要旨
  - 徒歩や自転車に優しい環境は経済的にメリットがある
- ▶ 徒歩・自転車に優しい環境が持つ魅力
- ▶ 徒歩・自転車に優しい環境の経済的メリット
  - 小売売上、資産価値、小売活力の面から
- ▶ 小売の発展を考えるうえで理解すべきこと
  - 買い物と移動手段、小売店と買い物客の認識のズレ

## 住みやすい街=歩きやすい街 (p.14)

- ▶ 住みやすい街 TOP3 メルボルン、ウィーン、バンクーバーは最も歩きやすい街でもある
- ▶ 徒歩・自転車利用促進(歩きやすい街)による効果
  - 健康増進、良好な大気、消費機会の増加etc...



メルボルン ビジネスディストリクト  
出典：expedia

## 魅力的な環境と小売活力 (p.14)

- ▶ 小売活力は周囲の環境に大きく影響され、小売活力向上には環境の向上が大切である

### 環境向上の施策例

広い歩道、ベンチ、植栽、装飾、清掃とメンテナンス、横断歩道部分のかさ上げなど

- ▶ 環境整備のメリットを次スライド以降で紹介する



横断歩道部分のかさ上げ,オークランド  
出典 Wikimedia Commons

## 小売売上面 (p.14)

- ▶ 街路環境と小売売上高

ロンドンで地主、小売業者、デベロッパー、サービス業を対象とした「なぜ質の高い街路はビジネスに重要か」インタビュー調査 (2003)

- ▶ BtoBでもBtoCでも、オフィスに訪れる顧客が重要
- ▶ 顧客を引き付ける能力において「街路景観」が重要(85%)
- ▶ 正面玄関が通りに面していることが自己イメージに不可欠(89%)

**事業者も街路の重要性を認識している**

## 小売売上面 (p.14)

- ▶ 消費額  
歩行者、サイクリスト（11回/月） > 自動車・バイクユーザー（7回/月）
- ▶ 1回の買い物量  
自動車・バイク利用者でも75%が2袋以下 = 徒歩や自転車でも運べる量
- ▶ 買い物場所  
徒歩や自転車で行ける距離でほとんどの買い物が行われる

小売の面では徒歩や自転車に優しい街路を整備するメリットがあり、デメリットも小さい

## 資産価値面 (p.15)

- ▶ 街路環境整備による小売物件の価値向上
  - ▶ 交通の集中によりオフィス賃料が周囲よりも安い(オックスフォードストリート)
  - ▶ 街路デザインの改善で通りに面する小売店の賃料が平均4.9%上がる(ロンドンでの調査)  
街路デザインの改善：照明、歩道、メンテナンス、歩道に駐車がないこと、横断歩道、ローカルエリアマップ、案内板
  - ▶ 歩きやすい街は個人商店に顧客を繋ぎ止め、地域経済に3倍の利益をもたらす(チェーン店の比較)

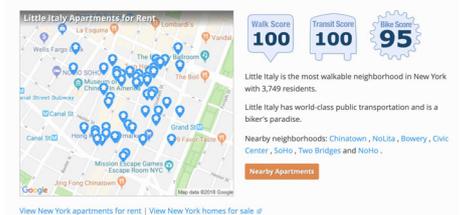
## 資産価値面 (p.15)

- ▶ 街路環境と住宅価値の関係
  - ▶ ウォークスコア(WS)が異なる類似地区の地価比較
    - アシュリーパーク周辺(WS=54)の住宅価格 280,000ドル
    - 同地区の類似住宅(WS=71)の住宅価格 314,000ドル
- 34,000豪ドル (12%) が街路環境が住宅に付加する価値

### ○ウォークスコア

米国の Walkscore.com が公開している、**住宅や地域社会の歩きやすさに関する評価指標**。公共交通機関の充実度や施設が歩いて行ける距離にある施設の数から都市の「歩きやすさ」を得点化している。出典 保険指導リソースガイド

#### Living in Little Italy New York



出典:Walk score ウェブサイト

## 小売活力面 (p.15)

- ▶ 歩行者や自転車に優しい環境改善が小売環境の改善という直接的な経済的効果を上げている(多くのヨーロッパの中心市街地でみられる)
- ▶ 便益は2種類
  - ・ 即効性のあるもの
  - ・ 戦略的、相対的に時間のかかるもの
 (具体例は次ページ以降)

## 小売活力面-即効性のある便益 (p.17)

- ▶ 商業面
  - ▶ 立ち寄りの増加や滞在時間・訪問日数の増加によって消費増加
- ▶ 資産面
  - ▶ エリアでのより集中的な商業開発
  - ▶ 街路の使用の増加
  - ▶ 資産価値、賃料の向上
  - ▶ 地区の修理・再生→派生的な建設投資
- ▶ 地域産業面
  - ▶ 新しいビジネスの成立
  - ▶ 新しい商業者→「引力」の増加
  - ▶ 仕事の増加、多様化



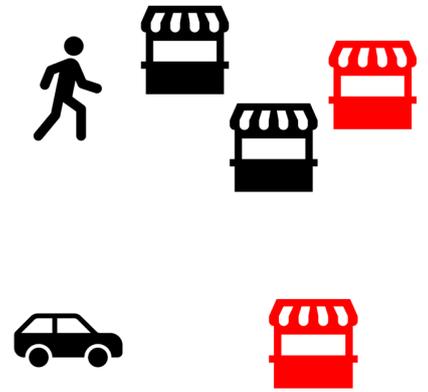
出典：Good for Business

## 小売活力面-戦略的(長期的)な便益 (p.17)

- ▶ 市内における小売の競争力の改善
- ▶ パブリックスペースが新たな戦略的な役割を持つことによって観光客の消費の増加
- ▶ より広範囲な都市再開発を誘発するような意欲の向上
- ▶ 潜在的に地域にある資産が表れ、取りまとめることが可能
- ▶ 新たな経済地区の創出
- ▶ 労働力の募集・維持によるQoLの向上
- ▶ 街の存在感や投資を刺激するような新たなイメージの創出 – 例えばカフェによる交流、祭りの実施、季節を味わえる都市、仕事終わりに余暇的な経済活動が起こる拠点

## 買い物と移動手段 (p.20)

- ▶ 歩行者は自転車、自動車利用者の4倍もの確率で目的地以外の店舗にも立ち寄る
- ▶ 自動車、自転車の通過は人通りの多い小売商店街に悪影響



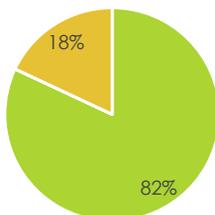
## Yarra地区(メルボルン郊外) (p.20)

- ▶ 地域住民・労働者が頻繁に大通りを訪れる  
(頻繁に・1回毎の滞在時間は短く)
- ▶ 「良い歩行環境」は彼らに恩恵を授ける



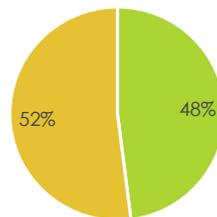
Yarra River, Melbourne  
Visit Melbourne.comより

自動車など

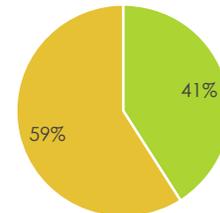


地域住民

徒歩  
自転車  
公共交通機関



地域労働者



訪問者

グラフは「Good for Business」をもとに筆者作成

## 小売店と買物客の認識のズレ (p.21)

### ▶ 小売店主への調査(Graz, Austria)

小売店主は  
徒歩、自転車、公共交通利用者数を少なく見積もり、  
自動車利用者数を多く見積もってしまう



Figure 1 Estimates of shoppers' modal split by retailers and shoppers<sup>1</sup>

買い物客の交通手段について(出典: Good for Business)

↑実際の買い物客の交通手段  
商店主が想定する消費者の交通手段

## 小売店と買物客の認識のズレ (p.21)

### ▶ 買い物客と小売店主に対する調査(Edinburgh, UK)

買い物客は魅力的で快適な環境に関心があるのに対し、  
小売店は駐車場に関心がある



出典: Good for Business

Figure 2 Comparison of shoppers' and retailers' concerns<sup>1</sup>

# 徒歩や自転車に 優しい環境に投資 する費用と便益

(p.24,25)

## この章のまとめ

### ▶ 要旨

歩行者や自転車に適した (active travel) 環境を整備する投資は  
メリット>>コストである

- ▶ 徒歩・自転車環境整備のメリット
- ▶ 徒歩・自転車環境整備の費用と便益

## 徒歩・自転車環境整備のメリット (p.24)

- ▶ 車利用→徒歩・自転車利用の転換によるメリット
  - ▶ 道路における死傷者減少
  - ▶ 混雑解消
  - ▶ 燃料費、その他の移動に要する費用減少
  - ▶ 騒音、大気汚染の軽減/二酸化炭素排出量減少
  - ▶ 人々の健康面の向上(短期、長期的)及び身体活動量の増加
  - ▶ 駐車場減少による便益
    - ・本来バスレーンや自転車レーン、歩道に利用可能な路肩が駐車場として利用されていることによる損失(機会費用)がなくなる
    - ・駐車場のコストが削減される

## 徒歩・自転車環境整備の費用と便益 (p.21)

- ▶ 徒歩・自転車環境の整備による経済的なメリットと投資額の関係は13:1(特にイギリスでは19:1)
- ▶ メリット・デメリットの比較(費用便益分析)を行う際には、前スライドにあげられたメリットそれぞれについて検討されるべき

## 結論 (p.26,27)

## 慈善団体 Sustrans によるまとめ (p.26)

- ▶ 地元の商業が、車ではなく歩行者やバス利用者を多く呼ぶための方策をサポートすることは有益である
- ▶ 歩道拡幅や自動車抑制といった歩行者環境改善への投資によって、より熱心な顧客を惹きつけ、それは売り手と買い手の両方に良い影響を与える
- ▶ 小売業界の中でも、大通りに徒歩や自転車で行くことの価値に対しては誤解や過小評価があり、それが交通政策や都市計画における間違いにつながりうる
- ▶ 大通りの交通整備は、思い込みや誤解に基づいてやらないことが大事である
- ▶ 再活性化戦略の成功に徒歩や自転車は欠かせない
- ▶ 不潔・危険・魅力がない道や広場は、都市でのQOLを下げる

## 慈善団体 Sustrans によるまとめ (p.26)

- ▶ 単なる移動のための歩行ではなく、座る・話す・近所の人に会う・見知らぬ人を助ける・子供を遊ばせる、といったことも入る
- ▶ 中心地が周りの住宅地や公共交通とつながっていなかったら、歩行者の数は減る→都市デザインが失敗した場合も同じことになる
- ▶ 日常の仕事をする人々で賑わっている場所でこそ最も安全と感じられるので、歩行者の数の減少は悪循環
- ▶ 歩く人が減る→小売業の回転も減る→小売りの質も下がり地域が縮小傾向に  
→歩行者と自転車のための良い環境は、商業の成功に絶対に不可欠

## 環境改善が与える強力なビジネス上の意義 (p.26)

- ▶ 小売の環境改善には短期的・長期的両方の経済的効果がある
- ▶ 街並みを良くすることでエリアの価値向上：賃料の上昇、新しいテナントの誘導
- ▶ あるエリアやその商業の評判は、パブリックスペースの質に基づいている
- ▶ 歩行者や自転車にとっての環境を良くすることで資産価値が上昇する

## Heart Foundationの提言 (p.27)

- ▶ 地方自治体、プランナー、デベロッパー、商業関係者が歩行者や自転車にとって良い環境をサポートするよう求める
  - ▶ 車のスピードや道路での危険性を減らすこと
  - ▶ 歩道を拡幅して自転車レーンを作ること
  - ▶ 問題点の洗い出しや解決策の考案にあたって、地元の人々の知識を使うこと
  - ▶ 公共交通の改善
  - ▶ 街路を緑化してより魅力的にすること

## 街路環境改善の利点 (p.27)

- ▶ 人々の活動量の増加
  - 屋外活動量、時間の増加による
- ▶ 健康面
  - 短期的なものから長期的なものまで、身体活動量増加
- ▶ 環境面
  - 騒音、大気汚染等の軽減
- ▶ 経済面
  - 地域が魅力的になり地域の経済的価値や活動を高める可能性がある
  - 経済的価値：住宅物件の販売価格、小売り物件の賃貸価格
  - アデレードや南オーストラリアに魅力的で有名な場所を創出