

Good for
Business で取り上
げられた事例

事例1: Valencia street , Mission District, San Francisco, USA

- ▶ サンフランシスコの中心部における車線幅を狭くする取り組み
車は減速し他の利用者も利用可能になった
- ▶ 効果
 - ▶ 売上げが向上した(40%近くの商店主)
 - ▶ 地域住民の買い物増加(60%の商店主)
移動時間の減少と利便性向上の効果
 - ▶ 回答者の3分の2は歩行者と自転車利用者の増加やその他の街路の変化が
ビジネスや売上げの改善につながっていると答えた

完璧である道路は**小売や商業の発展**にも良い影響を与える

事例1: Valencia street

- ▶ サンフランシスコ交通局が主導して近年は自転車道の改良に取り組んでいる

VALENCIA TODAY



出典:Creating a Safer Valencia Street



出典:サンフランシスコ交通局

A Future Valencia Street



事例2: Barracks Row, Washington DC, USA

- ▶ あらゆる交通手段を含む街路デザインが行われ、既存のビジネスの状況を改善するだけでなく、**地域を活性化し新たな開発**を引き付けている事例
- ▶ プロジェクト前
 - 商業活動の落ち込み
 - 要因：魅力のない歩道、街灯の欠如、交通のスピードの速さ
- ▶ 実施したプロジェクト
 - デザイン的大幅な改善
 - 模様入りの新しい歩道、効率的な公共駐車場、新しい信号機

事例2: Barracks Row

▶ 結果

44の新しいビジネスと200の新しい仕事が集まった

4分の3マイルの街路での商業活動はプロジェクトを通して3倍以上になった



before



after

出典:ともにGood for Business

事例3:Hillsborough Street , Raleigh, North Carolina, USA

▶ ノースカロライナ州立大学と街の境目にあるストリート

1999年当時、州の中で歩行者にとって最も危険なストリートと言われ、街路は荒れ果ていくつかのビジネスが細々とあった

コミュニティによるデザイン主導の協議によって発展のために街路づくりが必要であるとまとまった

事例3:Hillsborough Street

- ▶ 2010年10月にストリートリメイクの最初の段階が終了
 - ▶ 4つの円形交差点(ラウンドアバウト)の設置
 - ▶ 自動車のための道路空間の削減
 - ▶ 中央分離帯の新設、駐車場所の増加、歩道拡幅、十分な横断歩道などの街路の要素の改良
- ▶ 現在は通りが生き生きしている

2億豪ドル(150億円)以上の新しい複合用途の開発投資が予定される

交通は順調に流れ、学生や運転者はより安全で快適である

ビジネス環境が整い、成長途上である

事例3:Hillsborough Street

- ▶ 地域は徒歩・自転車環境、公共交通機関を改善する投資から恩恵を受けることができる
- ▶ 土地利用パターンと組み合わせた交通改善のプロジェクトによって地域経済を支えることができる

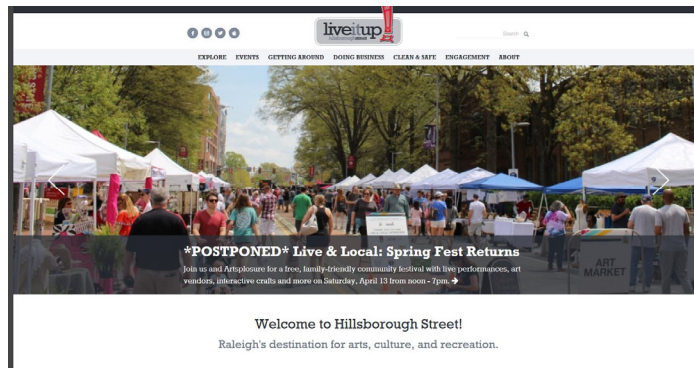
小売、民間投資、ソーシャルキャピタル、観光の復活
- ▶ 投資は小売売上高を平均30%増やし、土地の価値を70~300%増加させる



出典: Good for Business

事例3:Hillsborough Street

- ▶ 地域組織(Hillsborough Street Community Service Corporation)による街路のウェブサイトもある



出典: Hillsborough Street Community Service Corporation ウェブサイト

事例4: Pavements to parks, San Francisco, USA

- ▶ 街路や公共用地にある未使用の土地を公共の広場や公園に変えるプロジェクト
- ▶ 背景
サンフランシスコでは、街路と公共用地が街の25%の面積を占め、公園よりも広い多くの街路の幅は広すぎであり、特に交差点では無駄なスペースが多い

事例4: Pavements to parks

▶ 先例(ニューヨーク市での事例)

以下の方法で広場や座る場所を作った

アスファルトを塗装・保護する

周辺に防護壁を置いた

可動の机やいすを設置した

Broadwayなどの通りはもっと魅力的で歩行者に優しいスペースに変化

事例4: Pavements to parks

▶ 内容

市がコミュニティと連携してプロジェクトを進め、公共のオープンスペースとして恒久的に再生される可能性をテストする

テスト段階でデザインの変更が必要になった時のために、材料やデザインの介入は一時的でたやすく動かせるものとなっている

座る場所、ランドスケープ、アスファルトの整備はすべてのプロジェクトで行われている



出典: Good for Business

事例4: Pavements to parks

▶ 場所

以下の基準によってプロジェクトの場所が選択される

- ▶ 十分活用されていない道路である程度の領域がある
- ▶ 周辺に公共スペースがない
- ▶ 既存のコミュニティにより公共スペースがサポートされる
- ▶ 歩行者や自転車の安全性を向上できる可能性がある
- ▶ 周囲の用途が人々をスペースに引き付けるものである
- ▶ はっきりしたコミュニティ組織/事業管理者

事例5: Kensington High Street, London, UK

- ▶ 革新的なデザインと既存のアプローチからの脱却によって、良い街並みを実現
- ▶ 重要な東西の道路、住宅街に隣接した商業地
- ▶ 1990年代半ばに改善プログラム、車から歩行者にバランスが移った
- ▶ 歩道の拡幅、3mの中央分離帯→安全に渡れるように
- ▶ ガードレールの撤去
- ▶ 最初の3年で事故が47%減、歩行者の負傷者も59%減



Before



出典 : Good for Business

After

事例6: London, UK

- ▶ 「2015年までにロンドンを最も歩行者に優しい街にする」という市長の宣言
- ▶ 現在、年間1700万ポンドを投資



(上) Great Queen Street (出典: love camden)

(下) トラファルガー広場のNorth terrace (出典: ロンドン市)

事例7: Newlands Avenue, Hull, UK

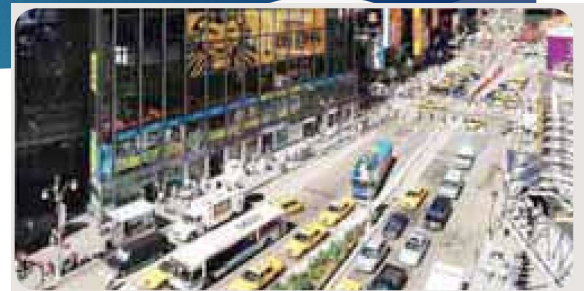
- ▶ より安全な道路のためのプロジェクト、負傷者67%減
- ▶ 横断者：18%増加
- ▶ 運動に障害がある人々の横断：15%増
- ▶ 自転車の流れ：17%増
- ▶ 平均資産価値：2年間で67%増



出典：Google Maps

事例8: Times Square & Broadway, NY, USA

- ▶ 2009年：歩行者広場を作るプロジェクト
- ▶ 安い材料、動かせる椅子とペンキを使用
- ▶ 8ヶ月の試行期間の後に固定化が決定
- ▶ プロジェクト前よりも滞在する（読書、食事、写真を撮る）人が84%増



Before



出典：Good for Business

After

事例8: Times Square & Broadway

- ▶ 42%のNY市民がより近所で買い物するようになったと回答
- ▶ 26%のタイムズスクエアの勤務者がランチのためにより頻繁に外出するようになったと回答
- ▶ 74%のニューヨーカーがこのプロジェクトによってタイムズスクエアが劇的に改善したと回答
- ▶ 歩行者スペースの拡幅により歩行者の負傷が35%減少
- ▶ Janette Sadik-Khan氏（元NY市交通局長）の発言
NYにおいて街路や歩道での体験がどうあるべきかというパラダイムが変わった
あなたの街のQOLや経済、環境を改善するために街路を使えるのだと気づいたら、それが転換地点だ

ウェブサイトesquire より一部引用

事例9: City of Melbourne, Australia

- ▶ 中心市街地の活性化
- ▶ 1994～2004：歩道の拡幅、緑を増やす、ストリートアート
- ▶ 気兼ねなく利用できる路地
- ▶ 平日：歩行者39%増
- ▶ 平日夕方：98%増
- ▶ 住宅830%、カフェ275%



Before



After

出典
上：TimeOutウェブサイト
下：いずれもGood for Business

事例10: Wanstead High Street, London, UK

- ▶ 地下鉄駅の間、約1マイル
- ▶ 新しい歩道、アクセスしやすい横断歩道、大通りと公園への道の夜間照明、路上のゴミ対策、ストリートファニチャーの改善
- ▶ ロンドン交通局による'Key Walking Routes' イニシアチブの一部



出典：Google Maps

事例10: Wanstead High Street

- ▶ 周辺全体にアプローチし、2つの駅、バス停、学校、図書館への歩行ルートを強化することによって短い移動の歩行を増やすことが目的
- ▶ 歩行者数98%増
- ▶ 小売への影響はまだ不明



出典
上：Good for Business
下：Google Maps

事例12: Columbus Avenue, San Francisco



Columbus Avenue
(出典:depositphotos)

▶ 調査結果

歩行者や公共交通機関利用者は自動車利用者より一回の支出額は少ないが2倍の頻度で訪れる

娯楽活動に多くを費やす

快適な雰囲気とレストランを好む人が多い

歩道文化の向上が観光客を引きつける鍵

事例13

Acland Street, City of Port Phillip, Victoria



▶ 取り組み

慢性的な混雑の影響があった地区で駐車スペースを確保と歩道の拡大を行った

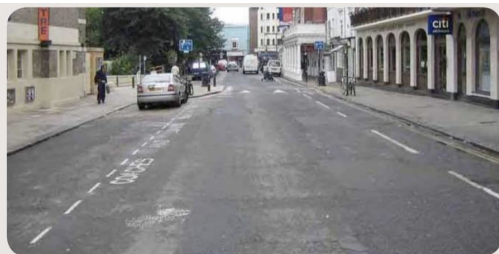
▶ 結果

車のスペースを無くしても影響を受ける人は4分の1
(自動車を利用していた顧客は交通手段を変更して店に訪れることもある)

歩行環境を良くすることで全員が恩恵を受けた

出典：Good for Business

事例15: New Road, Brighton, UK



Before



After

▶ 取り組み

自動車を規制

高品質の御影石が敷き詰められた空間を整備

街路としての可能性を満たした活気に満ちた心地よい環境の形成

▶ 結果

歩行者の活動が162%増加

自動車交通量を93%削減

交通事故 0

研究者は、この取り組みがビジネスに利益をもたらしたことに全会一致で同意

出典：Good for Business

事例16

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

▶ 現況

中～高密度の伝統的な商店街、路上駐車場あり

地元の店主は売上低下の懸念から路上駐車場を自転車専用レーンに変更することに反対

▶ 本当に路上駐車場が必要なのか、道路空間の再配分効果の可能性を検討(調査)

車での買い物客はわずか10%

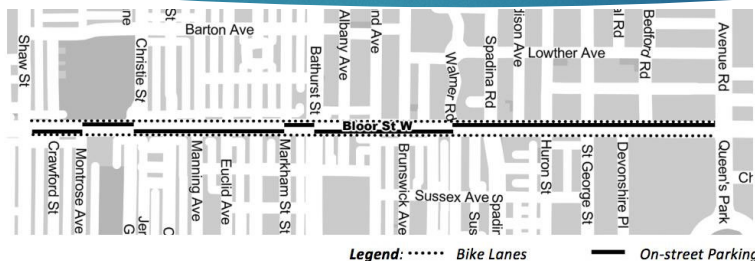
徒歩・自転車で来る人の方がよく商店街に訪れ、1か月あたりの消費額も多い

参考 : City of Toronto

事例16

Bike lanes, on-street parking and business

▶ 整備計画



▶ 整備後



出典: とともに City of Toronto