

TOATSU 自治会フォーラムin 我孫子 質問と回答

| 1. 基調講演「ポートランドのCity Repair Projectに学ぶ」 廣田有里 氏 | | |
|---|---|--|
| no | 質問 | 回答 |
| 1 | ミニワークについて。具体的な事例があれば教えて頂きたい | <p>「ミニワーク」はポートランドの事例を紹介するにあたり、自治会で実施できる形を考えた私たちの提案になります。ですので、私が所持している具体的な事例はないので、今後、皆様と作っていけたらと思っております。</p> <p>参考までに、City Repair Projectに近い形で海外から輸入された社会実験的プレイスメイキングの事例として、日本でも Park(ing) Day Japan が実施されています。これは道路上の駐車スペースを一日だけミニ公園として再設計する社会実験であり、短期的な改善・実験を通して空間の利用や住民のつながりを考える機会として行われました（例：大宮、沼津等）。詳細 https://parkingday.jp/ で確認できます。</p> <p>また、日本における Placemaking Japan などの取り組みでは、送電線下のコミュニティガーデンや、エリアの公的空間を自発的に活用する即席の広場づくりといった住民参加型の「小さな実験」の実例が写真や報告として多数発信されています（Instagram：https://www.instagram.com/placemakingjp/）。</p> |
| 2 | プレイスメイキング（交流の場作り）の肝（キモ）は何ですか？ | <p>プレイスメイキングの肝は、「空間を変えること」ではなく、「人ととの関係を変えること」にあります。ストリート・ペインティングや街角のキオスクといった物理的な変化は目に見えやすい成果ですが本質はそこではありません。大切なのは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その場所に関わる人が増えること ・「ここは自分たちの場所だ」と感じられること ・住民同士の会話や協力が自然に生まれること <p>です。</p> <p>City Repair Projectにおいても、完成したデザインそのものより、一緒に考え、描き、つくるプロセスが重視されています。この共同作業の過程で、世代や立場を越えた交流が生まれ、地域への愛着や当事者意識が育ちます。</p> |
| 3 | 最後の掲示板の活用で、子供の折り紙の話はとても良かった。今の時期、ポスターが無くてさびしいところです。 | <p>ありがとうございます。東海大学の澤岡詩野先生が秦野市・下大槻団地で実施した掲示板リフレッシュプロジェクトの事例になります。</p> <p>江戸川大学の学生もお手伝いさせていただきますよ！</p> |
| 4 | ネガティブな質問になり恐縮ですが。< City Repair Project >について①法的な問題は大丈夫でしょうか？道路標識に悪影響を及ぼし自由度が限られているとか。②事故につながる事態が発生していないか。 | <p>ご質問のとおり、道路上にストリート・ペインティングを施すことについては、法的な問題や交通安全への影響が懸念される点だと思います。しかし、ポートランドで実施されている City Repair Project の取り組みは、無許可で自由に描かれているものではありません。</p> <p>ポートランドでは、PBOT (Portland Bureau of Transportation : ポートランド市交通局) の許可制度のもとでストリート・ペインティングが実施されています。住民は事前に申請を行い、デザイン案の提出や近隣住民の同意を経て承認を得る仕組みになっています。また、色や配置にも明確なガイドラインがあり、横断歩道や停止線の機能を妨げないこと、既存の交通標識を隠さないこと、交通制御を誤認させるような表示を行わないことなど、安全性を前提とした制限が設けられています。つまり、交通機能を置き換えるものではなく、あくまでその枠内のアート表現として位置づけられています。</p> <p>事故につながる事態が発生していないかという点についても、PBOTの公式見解では、ストリート・ペインティングの実施後に交通速度や衝突件数が増加したというデータは確認されていません。少なくとも、事故が増加したという統計的な報告は示されていません。</p> <p>さらに近年では、路面アート (Asphalt Art) に関する実証研究も行われており、複数都市の事例を対象とした分析では、歩行者や自転車との衝突率の減少、負傷事故の減少傾向、ドライバーが歩行者に道を譲る割合の増加など、安全性の改善を示唆する結果が報告されています。これは、色彩や模様がドライバーに注意を促し、無意識の減速を誘発する「交通鎮静化 (Traffic Calming)」の効果と関連づけて説明されています。</p> <p>したがって、City Repair Project のストリート・ペインティングは、無秩序な装飾ではなく、行政の許可制度と交通安全上の配慮のもとで実施されている取り組みです。そして現在のところ、事故の増加を示すデータはなく、むしろ安全性向上の可能性が示唆されている事例も存在します。</p> |

| | |
|---|--|
| 5 | <p>講演ありがとうございました。しかし、今の私たちの環境とは大きく異なると思いました。①子供達は塾、予備校等natural buildingの参加募集②ストリート・ペインティングの補修はどのようにするのか？交通量激しい日本ではすぐはダメ③企画や実践での期間はどの位？④ボランティア、イベント参加費等、参加者少ない現在、どのように多世代の協力者を集めていった工夫を教えて下さい。</p> <p>ご指摘のとおり、ポートランドと現在の日本の地域環境は大きく異なります。特に制度面では、ポートランドには市交通局（PBOT）による通行止めや道路活用の許可制度が整っており、市民が一定の条件のもとで道路空間を活用できる仕組みがあります。一方、日本では道路法や道路交通法の規制が厳しく、道路に絵を描くことは基本的に認められていません。そのため、ストリート・ペインティングをそのまま導入することは現実的ではありません。</p> <p>なお、City Repairは最初から制度の中で始まつた運動ではなく、住民による小規模な実践から出発し、その後、行政との対話を重ねながら制度化されてきた経緯があります。この点は重要です。ただし、日本で同様の経緯をそのままたどることは容易ではないため、まずは日本の制度の中で可能な範囲から始め、必要に応じて行政と対話を重ねていくことが現実的な第一歩だと考えます。</p> <p>①子どもたちが塾や部活動で忙しいという点については、ポートランドでも「全員参加」を前提にしていたわけではありません。短時間でも関われる仕組みや、誰でも担える役割を用意することで、参加のハードルを下げていました。日本でも、週末の短時間のワークショップや親子参加型の取り組みなど、小さな関わり方を設計することが重要になると思います。</p> <p>②ストリート・ペインティングの補修については、ポートランドでは補修も住民の共同作業として位置づけられています。しかし、日本では交通量の多い道路で同様の取り組みを行うことは難しいため、公園、広場、空き地、集会所など、制度上可能な場所から始めることが現実的です。補修や更新の作業自体を交流の機会として活用するという考え方方は、日本でも応用可能です。</p> |
| 6 | <p>③企画や実践の期間については、合意形成に数か月をかけ、準備に数週間、実施は1日から数日というケースが一般的です。重要なのは、いきなり恒久的な整備を目指すのではなく、「小さな実験」として試してみることです。期間を限定することで、合意形成の心理的負担も軽減されます。</p> <p>④多世代の協力者をどのように集めたかという点については、最初から大人数を集めたわけではありません。3人、5人といった小さな単位から始め、参加しやすい「役割」を用意することが工夫でした。理念を強く掲げるよりも、「一緒にやってみよう」という参加しやすい雰囲気づくりや楽しさが重要でした。多世代参加は最初の目標というより、プロセスの中で自然に広がっていった結果だといえます。</p> <p>まとめますと、City Repairの本質は「道路に絵を描くこと」ではなく、住民が小規模な実践を通じて関係性を育て、その過程で行政とも対話していくことがあります。日本では制度環境が異なるからこそ、まずは可能な範囲から小さく始めることが重要だと考えます。</p> |
| 6 | <p>ポートランドでのRepair Project実践の成果について教えて下さい。どんな変化があったのか？</p> <p>City Repair Projectは、ポートランドの市民による参加型のまちづくり運動として1990年代半ばに始まり、地域社会・公共空間・住民同士の関係性に具体的な変化をもたらしてきました。まず大きな成果のひとつに、公共空間の“再発見”と活用の拡大があります。1996年の最初の交差点ペインティングをきっかけに、ポートランドの住民自身が自分たちの地域空間を再構想する動きが始まりました。その後、ポートランド市議会が条例で交差点改善（Intersection Repair）を認めるなど制度整備が進み、法的な枠組みのもとで住民主導の公共空間づくりができるようになっています。</p> <p>これが意味する変化のひとつは、住民の主体性とコミュニティ意識の高まりです。プロジェクトでは、住民が話し合い、デザインし、協力して実際に場所を形にする過程そのものが評価されます。こうしたプロセスによって、住民は「自分たちの場を自分たちでつくる」という実感を持ちようになり、共通の目標に向かって協働する力と地域への愛着が強まると報告されています。具体的な取り組みとしては、交差点ペインティングだけでなく、共有のベンチやティーステーション、コミュニティガーデン、掲示板などさまざまな「共有ノード」が設置されるようになります。道路や空地が住民どうしの交流や日常的な居場所へと転換される事例が増えています。</p> |

| | | |
|---|--|--|
| | | <p>さらに、City Repair は単発の活動にとどまらず、Village Building Convergence (VBC) という年に一度の恒例イベントを通じて、広範な地域でのプレイスメイキング展開を促進してきました。2000年代以降、このイベントを通じてポートランド市内で通算200 を超えるプレイスメイキングの実践が生まれていると報告されており、単一地点の活動が都市規模の動きへと拡大してきたことがわかります。</p> <p>成果としては統計的な数値で出された交通事故減少などのデータは限られていますが、住民の行動変容や関係性の変化という形での評価が多数あります。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ●住民同士の 対話・協働の機会の創出 ●公共空間に対する主体的な関与の増加 ●日常的な交流やイベントの 拡大 ●自分たちの空間をつくるという 実感と地域愛着の向上 <p>といった社会的効果が挙げられ、実践の数自体も増加しています。</p> <p>このように City Repair の活動は、単なるデザイン変更ではなく、人々の関係性や場の意味を変えることによって、都市の生活の質や地域のネットワーク強化につながる成果を生んできたという評価がされています。</p> |
| 7 | 予算（経費）はどうしているのでしょうか？個人、自治会費、市の予算？活動における事故の保証は？ | <p>ご質問は、住民が実際にストリート・ペインティングを実施する際の予算や事故補償がどうなっているのか、という点だと思います。</p> <p>まず費用についてですが、ポートランドでストリート・ペインティングを行う場合、材料費の目安は約500～1,200 ドルとされています。これは路面用塗料、ローラーや刷毛、下地処理材、安全確保のためのコーンやバリケードなどの資材費を含む金額です。デザイン検討や当日の作業は基本的にボランティアで行われます。</p> <p>この費用は、市の大規模予算によって賄われるのではなく、住民主体で集められます。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ●近隣住民からの少額寄付（例：1世帯10～50 ドル程度） ●クラウドファンディング ●近隣店舗からの協賛金や現物支援 ●地域財団や小規模助成金（数百～数千ドル規模） <p>といった方法を組み合わせて調達します。</p> |
| 8 | ストリート・ペイント3つのメリットについてもう一度伺いたい。 | <p>こうした地域内で集められる寄付や協賛、数万円～十数万円規模の助成金で行われており、つまり、数百万円単位の公共事業ではなく、地域の合意形成が可能な範囲の予算規模で実施されています。</p> <p>次に事故や補償についてです。ポートランドでは、交差点ペインティングを実施する場合、PBOT（ポートランド市交通局）の正式な許可取得が前提となります。Block Party Programなどを活用し、作業時には通行止め措置を行います。無許可で交通が流れている状態で実施されるものではありません。</p> <p>また、主催団体は賠償責任保険に加入することが求められる場合があります。City Repair も保険に加入しており、イベント実施時にはボランティア保険や賠償責任保険で対応しています。</p> |

| | |
|----|---|
| 9 | <p>大変貴重なお話でした。①道路へのペインティングは市内地区毎いっせいに同時期に行うのでしょうか？②ペインティングその他City Repair Projectの予算は市から出ているのでしょうか？③日本の中で似たような取り組みをしている事例はありますか？</p> <p>まず①について、道路へのペインティングは市内で一斉に同時期に行うのか、という点ですが、両方あります。</p> <p>City Repair が主催するVillage Building Convergence (VBC) という年次イベントの期間中には、市内の複数箇所で集中的にプロジェクトが実施されます。この期間は一種の“お祭り”的な形で、多くのプロジェクトが同時期に展開されます。一方で、交差点ペインティング自体は通常で申請が可能であり、VBCとは別に、地域ごとに個別に実施することもできます。つまり、必ずしも一斉実施ではなく、必要な地域が必要なタイミングで行うことも可能です。</p> <p>次に②について、ペインティングや City Repair Project の予算は市から出ているのか、という点ですが、基本的に市が全面的な予算事業ではありません。City Repair は非営利団体であり、団体の運営費は寄付や助成金によって賄われています。また、住民が実施する交差点ペインティングの材料費は、一般的に約500～1200 ドル程度とされており、これは質問7の回答でもあったように地域内で調達されます。</p> <p>市（PBOT）は主に許可制度や制度的な枠組みを整備する役割を担っており、「市が予算を出して実施する公共工事」という位置づけではありません。</p> |
| 10 | <p>最後に③、日本で似たような取り組みがあるかという点ですが、ポートランドと同様の道路ペインティングは制度上難しいものの、質問1で回答させていただいたような公共空間を住民主体で活用する社会実験的な事例はあります。</p> <p>また、下北沢でのCity Repair講演をきっかけとした公共空間活用の議論や、下北線路街の広場活用事例があります。City Repairの考え方を紹介する講演やワークショップが行われ、公共空間のあり方を住民が議論する動きがありました。ただし、ストリート・ペインティングの事例ではありません。</p> <p>まとめますと、</p> <ul style="list-style-type: none"> •ペインティングは一斉実施もあれば個別実施もある •予算は主に住民寄付や助成金で、市は制度面を支える •日本でも発想の近い社会実験は存在するが、制度条件は異なる <p>という整理になります。</p> |
| 11 | <p>費用負担はどう捻出しているか。日本ではなかなかむずかしい。各公共機関の認可が多くてむずかしいと思う。</p> <p>費用負担については、質問7および9でお答えした内容をご参照いただければと思います。日本では「費用の捻出が難しい」という点もありますが、実際には費用そのもの以上に、制度上の許可や認可のハードルの高さが課題になることが多いと考えられます。</p> <p>ポートランドでは、PBOTによる明確な許可制度や通行止めの仕組みが整備されていますが、日本では道路法や道路交通法の制約があり、同様の取り組みをそのまま実施することは困難です。そのため、日本で応用する場合は、道路に限定せず、公園や広場、集会所前など、制度上可能な場所から始めることができます。</p> <p>つまり、費用面だけでなく、制度環境を踏まえた実施方法の設計が重要になるという点が、日本での大きな違いだと考えます。</p> |
| 11 | <p>感想ですが、提唱者のアイデアか、道路のペイントというイベントではなくいつもそこにあるものだというのが、がすごくよいと思います。そこに来た人が「これはいいね、うちでもやりたい」とまねして広がっていくプロセスがすばらしいと思いました。行政が後追いで規制ではなく、それを認めるというのがすごいです。</p> <p>ありがとうございます。本当にその点が City Repair の魅力だと思います。</p> <p>ストリート・ペイントは一日だけのイベントではなく、いつもそこにある風景になることが大切です。通るたびに、「これは自分たちでつくった場所だ」と感じられる。その積み重ねが地域への愛着につながります。</p> <p>また、市民の小さな取り組みが広がり、行政がそれを認めていったという流れも印象的です。ただ最初から大きな制度があったわけではなく、まずは地域の中でできることから始まったという点が重要です。</p> <p>日本でも、いきなり道路に絵を描くことは難しいかもしれません、公園の一角や集会所前など、今の制度の中でできる小さなことから始めることが、現実的な第一歩になるのではないかと思います。</p> |