

ストリートデザインガイドラインの紹介 —まちづくりで意識したい8つのポイント—

国土交通省 都市局 今 佐和子
こん さわこ

0. はじめに

「路上を車のためだけでなく人のための空間として使っていこう。」「そうしたらきっと住む人の幸せにつながっていくはず。」海外のウォークシフトを追うかのように、日本でも都市空間を車中心から人中心へと改変（リノベーション）する動きが盛り上がってきています。2019年6月、これからのまちづくりの方向性として「WEDDO-Walkable, Eyelevel, Diversity, Open-」¹⁾が国土交通省都市局より打ち出され、ウォークブルが都市政策の一大テーマとなりました。道路分野でも、2020年11月に道路法が改正されて歩行者利便増進道路（ほこみち）制度²⁾が創設されるなど、改革が進んでいます。

ストリートデザインガイドライン³⁾（以下、「ガイドライン」と略記）は、2020年3月に国土交通省の都市局と道路局によって策定されました。上述の2019年6月のWEDDO公表に合わせて発表された“まちなかウォークブル推進プログラム～国による10の施策～”を受けてのものです。

プログラムを公表した翌々月後の2019年8月にストリートデザイン懇談会⁴⁾（以下、「懇談会」と略記）が立ち上がり、実際に策定に向けて動き出しました。懇談会では、これからの時代のストリーートの在り方について、第一線で活躍する専門家たちによって議論・検討されました。各回、使う、作る、支える、測る、といったテーマが設けられ、合計6回半年にわたり開催されました。

ガイドラインは、これらの議論内容の他に国内外の事例などが盛り込まれています。副題の“歩きたくなる街路づくりのための参考書”の通り、地方公共団体の担当者のほか各地域のストリート再生の様々な関係者に役立つようにまとめられています。

ストリートデザイン懇談会委員（敬称略、所属役職は2019年6月時点）

【コア委員】

泉山墨威 東京大学先端科学技術研究センター
共創まちづくり分野 助教
岸井隆幸 日本大学 特任教授（座長）
小嶋文 埼玉大学大学院理工学研究科 准教授
西村亮彦 国土館大学理工学部 講師
藤村龍至 東京藝術大学 准教授（副座長）
三浦詩乃 横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院 助教

【ゲスト委員】

泉英明 有限会社ハートビートブラン 代表取締役
栗本光太郎 豊田市 都市整備部長
西村浩 株式会社ワークヴィジョンズ 代表取締役
羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科 教授

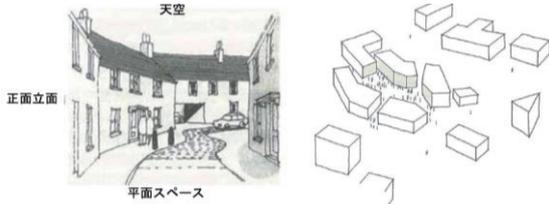
【オブザーバー】東京都、神戸市、姫路市、（独）都市再生機構、警察庁 【関係省庁】国土交通省道路局 【事務局】国土交通省都市局

本稿では、筆者が事務局担当者としてガイドライン策定に関わる中で、まちづくりで特に意識したいと感じた8点について紹介します。四角囲みの引用部以外は、全て私見による解説となります。興味を持っていただき、実際にガイドラインを手にするきっかけとなってくれたら幸いです。

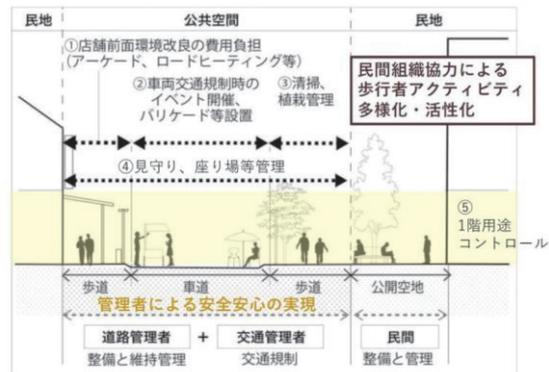
1. ストリート・街路空間の範囲

あなたはどのような道なら歩きたくなるでしょうか。その答えを考えると、沿道の建物を思い浮かべる人が多いと思います。建物の壁面がどのようなデザインかによって、歩行者にとっての印象は大きく変わると言われています。行政が行う街路設計は路面だけで考えられがちですが、このガイドラインでは街路を考える際には、沿道の壁面も含めて検討する必要があることを示しています。

(ガイドライン P10)ストリートのデザインは単に路面上だけでなく、沿道の民地や景観、ひいては囲まれ方による居心地等、人の視界に入る空間全体を捉え検討する必要があります。



図：エンクロージャー（囲み空間）のイメージ
 出典：感応する環境（デザイナーのための都市デザインマニュアル）（佐藤圭二訳・解説）（左図）101 Things I Learned in Urban Design School (Matthew Frederick and Vikas Mehta)（右図）



図：ストリートのデザインに関する要素
 出典：第1回ストリートデザイン懇談会三浦委員資料

上記四角囲い下段の三浦委員の資料では、管理者＝行政だけで扱える領域を超えて、民間の土地もストリートデザインに関する要素と捉えています。行政は沿道店舗や住宅と一緒にストリートを作り育てていけるよう、景観条例や通りに開いたお店にってもらうよう働きかけ等が求められます。行政は、公民連携を意識し、ストリートの再生を仕掛けるには民間と繋がって動くことが求められています。

また、街路空間の捉え方として、例えばニューヨークでは建物の壁面だけでなく、天井面も含めて考えるように市の指針で定められています。

(ガイドライン P23)ストリートを沿道も含めて一体的に捉えてデザインすることは、国内外でも行われているところ、例えば、ニューヨーク市における歩道のアクティビティを促進するために作成された「ACTIVE DESIGN」では、路面 (Ground Plane) だけでなく、建物の壁面 (Building Wall) や、天井 (Canopy) までも含めた 4 つの面からなる空間として捉えたデザインを提供している。



図：ACTIVE DESIGN における、歩道を構成する 4 つの面



写真：ACTIVE DESIGN に掲載された多様な建物壁面 (Building Wall) の一例

出典：ACTIVE DESIGN -SHAPING THE SIDEWALK EXPERIENCE- (2013 ニューヨーク市、アメリカ)

(ガイドライン P57)活気が感じられるストリートのファサード：活気が感じられるストリートに面したファサードは間口が小さくたくさんの窓やドアが並び、店内が見渡せる透視性の高いものになっていることが多い。(中略)

ストリートの雰囲気を変化させるファサード：ストリートの持つ雰囲気は沿道建物のファサードの設えによっても大きく変化すると考えられている。

A活気のあるファサード
 小さな建物、たくさんのドア (100m につき15-20個のドア)
 バリエーション豊富な施設、
 店内が見渡せほとんどが活気ある建物、
 たくさんの個性あるファサードのレリーフ、おもに垂直なファサードの連結、センスの良いディテールや素材



<p>B.親しみやすいファサード 建物が小さい傾向 (100mにつき10-14個のドア) いくつかのバリエーションがある施設 なかが見えず活気のない建物が少しあ るファサードのレリーフ たくさんディテール</p>	
<p>C.大きな建物と小さな建物のファサード 100mにつき6-10個のドア いくつかのなかが見えず活気のない建 物 地味なファサードのレリーフ ディテールが少ない</p>	
<p>D.退屈なファサード 大きな建物、少ないドア (100mにつき2-5個のドア) ほとんどバリエーションがなく面白 くない建物ディテールが少ないもしくは まったくない</p>	
<p>E.活気のないファサード 大きな建物、ドアが少ないもしくは まったくない (100mにつき0-2個のドア) 施設の視覚的なバリエーションがない 中がまったく見えず活気のない建物 均一なファサード、ディテールなし、 見るものがない</p>	

出典：パブリックライフ学入門 (ヤン・ゲール)

2. リンク・アンド・プレイス論

これまでの街路整備は自動車交通量を基準に行われてきました。また、生活者の立場としても“通り”は、通るためのものという考えが一般的だと思います。何か置いてあったり、居たりしたら「邪魔だな、道におかないでよ」と思う方が多いのではないのでしょうか。これを、このガイドラインは「ストリートには通行のためだけでなく、滞在、つまり居場所としての機能もある」ことを明確に示しています。

(ガイドライン P22)ストリートの役割には2つの側面があり、通行のための「リンク(通行)」機能と滞在のための「プレイス(滞在)」機能がある。ストリートを活用・再構築する際には、この2つの機能双方を考慮しながら空間構成を検討していくことが大切である。

【ストリートを構成する2つの機能】

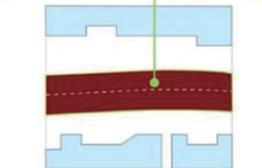
<p>リンク(通行)機能 人やモノが移動するための機能</p>  <p>公共交通・乗用車・貨物車・自転車・徒歩等で目的地までの移動が行われる</p>	<p>プレイス(滞在)機能 多様な活動を繰り広げる場としての機能</p>  <p>立ち止まる・座る・食べる・遊ぶ・買い物をする・パフォーマンスを行う等の活動が行われる</p>
--	---

アクセス環境整備：人々の乗降や荷さばきのための駐停車等

(図はガイドラインP33)

この考え方はリンク・アンド・プレイスと呼ばれ、第一人者の University College London の Peter Jones 教授が広めたとされています。英米等諸外国では積極的にストリートの設計に取り入れられています。

(ガイドライン P22)イギリス、アメリカほか諸外国においても、「リンク・アンド・プレイス」(中略)をベースに、ストリートのあり方が示されている。

<p>LINK 通行 street as a movement conduit 移動のための道路</p> <p>Design objective: save time 設計目標 時間短縮</p> 	<p>PLACE 滞在 street as a destination in its own right 目的地としてのストリート</p> <p>Design objective: spend time 設計目標 時を過ごす</p> 
---	---

図：リンク(通行)とプレイス(滞在)の概念図
出典：‘LINK’ AND ‘PLACE’: A NEW APPROACH TO STREET PLANNING AND DESIGN (Peter Jones, Natalya Boujenko) に一部加筆



図：ストリートの性格による通行 (Movement) と滞在 (Place) のバランスの関係

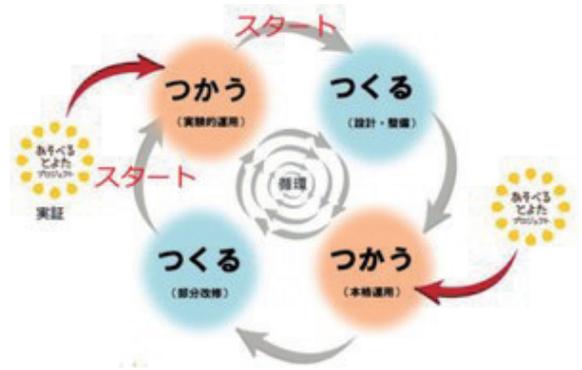
出典：Manual for Streets 2(the Chartered Institution of Highways & Transportation, 2010)に一部加筆

3. 活用と整備の関係性

目新しい話題ではありませんが、ガイドラインは、「公共空間の整備は“作る”と“使う”を繰り返しながら進めるもの」と示しています。懇談会の中で専門家からの発言も「利用する立場から」「運営を意識して」デザインする必要性が強調さ

れていました。人口増加時代は、公共空間や施設は作れば使われるものでした。しかし今の人口減少時代ではどんなものが使われるか、試しながら作っていかねば、使い勝手のよい空間にならないと言われています。

(ガイドライン P24)社会実験をしながらストリートの将来ビジョンを共有(愛知県豊田市「あそべるとよたプロジェクト」):実証実験をトリガー(きっかけ)として「つかう」(実験的運用)→「つくる」(設計・整備)→「つかう」(本格運用)→「つくる」(部分改修)→「つかう」・・・というサイクルを意識した取り組みを進めるなかでビジョンを共有している。



出典：第3回ストリートデザイン懇談会栗本ゲスト委員資料

公共空間を「気軽に簡単にまずは使ってみよう」と始めることはハードルが高い場合が多いと思います。まずは、役所の内外で活用してくれる人を探すこと、それも難しければまず自身で椅子を持ちこみ佇んでみることからでも活用のきっかけを作ることができます。その場で過ごして、場所のポテンシャルを担当者自身が体感することが大切だと思います。

4. “軒先1m”の活用

2020年6月、新型コロナウイルス感染症の店舗支援として、沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和する特例措置(コロナ占用特例)⁵⁾が実施されました。路上活用は3密回避に貢献できるものとして、2021年1月時点で、全国の約150の自治体で特例措置の適用があり、占用許可件数は全国で約360件となりました⁵⁾。全国の飲食店で路上のテラス営業が行われ、図らずしも路上活用の追い風になったのではないのでしょうか。

このテラス営業は、3密回避以外に、前項「使

いながら作る」の一環になる側面があります。懇談会の場で西村浩ゲスト委員が、公共空間の中でも街路の場合、「まずは街の人が使うことに慣れるために、軒先1mをお店の延長として使ってみるといい」と提唱していました。

(ガイドライン P28)軒先1mの無理しない日常から習慣化を目指す取り組み(岡山県岡山市県庁通り、愛知県岡崎市康生通り・連尺通り):日常のなかで沿道の事業者等が無理せず使える空間として歩道のうち軒先1m程度の空間に着目し、沿道の店舗等が自由に使えるようにして沿道の活動が歩道に滲み出すことでにぎわいを創出する試行的な取り組みを行っている。これらの取り組みのポイントは、イベントではなく日常をブランディングすることで、無理せずに続けられる仕組みと使い方を模索していくことである。



上段：岡山市 下段：岡崎市

出典：第2回ストリートデザイン懇談会 西村ゲスト委員(株)ワークヴィジョンズ 資料

飲食店に限らず、お店が通り側まで滲み出してくると、ぐっと通りが魅力的になることがわかります。まずは軒先1m、通りに滲み出す社会実験は、まさに最初の一步に最適です。

5. 使い手・プレイヤーへの意識

これまで述べたことは全て、通りを使う“誰か”がいないと実現しません。つまり、使い手となるプレイヤーの存在が必要となります。ガイドラインにもプレイヤーを見つけましょう・育てましょうと記載されています。「人」に焦点が当てられること自体これまでの道路・街路の行政文書からす

ると新鮮なものに感じます。使い手を意識せずにハード面の再整備計画を進めると、整備完了後にはだれもいないガランとした空間になります。このような絵に描いた餅状態を避けるために、計画が立ち上がる当初からプレイヤーについても意識していく必要があります。



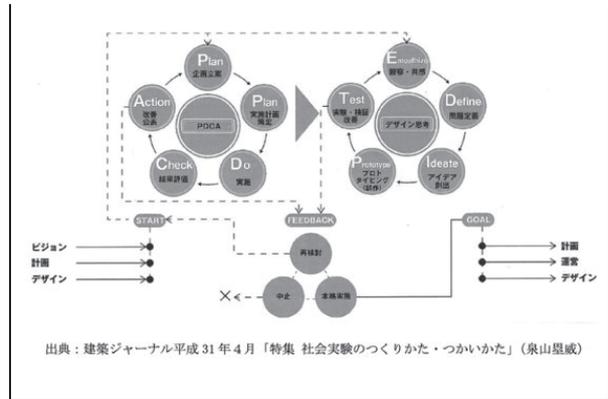
図：ストリートデザインガイドラインの全体像

しかし、良い使い手になることが期待される方々に出会うもことも、行政担当者には難しい場合が多いと思います。ガイドラインの中では担当者自ら「まちにダイブする」ことがヒントとして書かれています。プレイヤー探しに関して、体系的な解決方法を探す場合は、別のまちづくり関連の書籍や専門家の講演の方が参考になると思います。

6. 社会実験の段階・種類

現在「社会実験」という言葉も浸透してきました。全国各地で「まずはやってみよう」と多くの社会実験が実施されています。その一方で、地域が“イベント疲れ”に陥る場合も多いように感じます。社会実験は「実験」なので、何のための実験なのか、実施の際には目的を意識し、その後の結果・検証とその公表も大切です。

(ガイドライン 69P)(前略)これらの社会実験による影響を安定的に把握するためにも、地域が状況変化に慣れるまでの一定期間、継続して実施することが重要である。
社会実験のプロジェクトデザイン(PCDA サイクルとデザイン思考サイクル)：(中略)社会実験の成果をどのように具体のデザインに活かしていくのか、という社会実験の成果の利用(社会実験のつかいかた)という観点についても配慮することが重要である。



社会実験の中で、近年多いのが「社会が状況変化に慣れる」ためのものです。この種類の社会実験は、期間の設定や運営が持続可能なものとなるよう意識して、イベント的な社会実験とは明確に区別して企画する必要があります。

ガイドラインには記載されていませんが、さらに踏み込んで言うと、社会実験の「段階」を意識する必要があります。「行政が社会実験をやってもその先につながらない」という声をよく耳にします。日本では、数日間のイベント的な社会実験も、数ヶ月間の状況に慣れるための社会実験も一括りに「社会実験」と呼ばれています。泉山委員たちが日本で広めているタクティカルアーバニズム⁶⁾の考え方では、次のように社会実験を段階的に区別しています。

- ▼短期的デモ：数日単位 (1日-1ヶ月) ¥
 - ▼実験：数ヶ月単位 (1ヶ月-1年) ¥¥
 - ▼暫定的デザイン：数年単位 (1年-5年) ¥¥¥
 - ▼長期的変化：数十年単位 (5年-50年) ¥¥¥¥
- ※「¥」は費用スケールを表す。

日本でもこの整理を意識して社会実験を組み立てると、将来の空間改変に上手く繋がると思えます。

7. 空間の評価指標「笑顔度」

公的事業や社会実験で空間改変をしたら、その後の評価は必須です。まちづくりや街路空間改変事業の評価指標としては、「歩行者交通量」が一般的です。また「沿道の売上」も経済面の効果を測るためにはわかりやすいでしょう。しかし詳しくは次節に述べますが、まちづくりや街路空間改変

の目的は経済面だけではありません。懇談会では「評価の仕方は単純に歩行者量が増加しただけではなく、もっときめ細かく評価していかなければいけない」と多くの委員が議論していました。その中でも、小嶋委員の交通安全の研究で「笑顔度」を測定したという発表がありました。

(ガイドライン P55)歩行者の笑顔度の測定による空間の快適性評価:歩行者の表情やしぐさを利用した空間評価の研究が進められており、埼玉県内の複数の駅前通りで観測調査が実施されている。(中略)今後の展開が期待されている。



図: 笑顔度検出のシステムのイメージ
 出典: 第5回第ストリートデザイン懇談会 小嶋委員資料

単純に考えて、居心地の良い空間には笑顔の人が多くははずです。「笑顔度」はその空間が良い空間かどうか、とてもわかりやすい指標だと思います。現状ではまだ測定コストが高くなりますが、今後のカメラや画像認識の技術発展とともに、安価に測定できるようになり、指標として普及していくことを願っています。

(ガイドライン P55)なお当研究によれば、通常時より歩行者天国を実施した際の平均笑顔度の方が高く、また、歩道とオープンカフェ空間内を比較するとオープンカフェ空間内の平均笑顔度の方が高く、さらに、有効幅員が3m以上の歩道上の地点では、3m未満の地点より笑顔度が高くなる事が観測された。

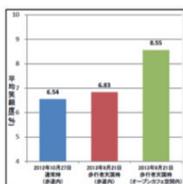


図: 通常時と歩行者天国時における平均笑顔度の比較

出典: 歩行者の笑顔に着目した歩行空間評価指標に関する研究(佐藤学・星野優希・小嶋文・久保田尚)

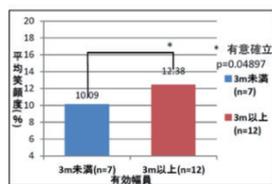


図: 有効幅員の違いによる平均笑顔度の比較

さらに、冒頭に紹介したWEDOのうちの“D”は“Diversity”であり、色々な人が色々なことをしている空間ほど居心地の良い空間と言われます。その空間の多様性を図る指標も国土交通省都市局から例が出ている⁷⁾ので、ぜひ参考にして下さい。

a. 歩行者		
No.	行動	回答欄
1	携帯電話・スマートフォンを見ている	<input type="checkbox"/>
2	電話をしている	<input type="checkbox"/>
3	パソコンを見ている	<input type="checkbox"/>
4	本や雑誌等を見ている	<input type="checkbox"/>
5	建物や景色等を見ている (例: 路上アート等含む)	<input type="checkbox"/>
6	何か来るのを待っている (例: バス、人等)	<input type="checkbox"/>
7	何かの順番待ちをしている	<input type="checkbox"/>
8	何かに群がっている (例: 芸、アート等含む)	<input type="checkbox"/>
9	写真・動画を撮っている	<input type="checkbox"/>
10	話をしている	<input type="checkbox"/>
11	買い物をしている	<input type="checkbox"/>
12	飲食をしている	<input type="checkbox"/>
13	仕事・ボランティア活動をしている	<input type="checkbox"/>
14	ペットを連れてきている	<input type="checkbox"/>
15	休養をしている (例: ストretch、ヨガ等)	<input type="checkbox"/>
16	遊んでいる (例: スポーツ等含む)	<input type="checkbox"/>

b. 通行者		
No.	通行状況	回答欄
1	自転車に乗っている (押している人を含む)	<input type="checkbox"/>
2	スクーターを転がしている	<input type="checkbox"/>
3	ベビーカーを押している	<input type="checkbox"/>
4	杖をついている	<input type="checkbox"/>
5	手押し車を押している	<input type="checkbox"/>
6	車椅子に乗っている	<input type="checkbox"/>
7	キックボードなどに乗っている (例: セグウェイ等含む)	<input type="checkbox"/>
8	その他 (他の通行状況が該当しない場合は記入)	<input type="checkbox"/>

図: まちなかの居心地の良さを測る指標 (案)⁷⁾

8. 街路空間を改変する意義

全国各地で、歩きたくなる街路づくりをはじめとした、まちなかを盛り上げる取り組みが行われています。その熱意の大もとは、人々の「まちへの愛着」ではないでしょうか。筆者の地元での体感ですが、頑張っている店主の方々は「自分を育ててくれた街をもっと元気にしたい」と、より集客が見込める郊外のロードサイドではなくて、まちなかの商店街で頑張ってお店を続けています。この気持ちは店主自身の子どもの頃のまちなかのワクワクした記憶から来ているように思います。

しかしながら、現在の地方都市のまちなかは、車がビュンビュン走る「子供にとって危ない場所」になっていることが多いと感じます。懇談会での西村浩委員の発表でも同様の指摘がありました。



図: 懇談会の様子

「今はまだ、まちなかのために頑張ってくれる人がいる＝プレーヤーがいる状態だが、子ども達がまちなかに愛着を持たないまま成長すると、将来立ち行かなくなってしまう、そのためにも子どもたちが当事者になれるまちなかにする必要がある。」

これまでの都市行政の指針で、子どもについてフォーカスされることは少ないように感じます。今回のガイドラインでは、経済の話だけではなく、持続可能な地域づくりのために、街路の使い方を変えていきましょう、子どもたちが安心して過ごせる場へ変えていきましょう、と示されています。しかも、まちなかを再生させる意義として1章の冒頭部分で触れられています。

(ガイドライン P7)(前略)これらクルマから人へと土地利用を転換し、人にやさしい空間を創出することは、例えば子育て世代にとっては、クルマだらけで危ないというまちなかを、子どもが安心して遊び、過ごすことのできる場へと変え、まちへの愛着の醸成、ひいては持続可能な地域づくりへとつながっていくものである。

(事例)まちへの愛着を醸成する取り組み(千葉県柏市柏駅東口駅前通りストリートパーティ):毎週日曜・祝祭日に歩行者天国となる駅前通りを利用して、「柏駅東口駅前通りストリートパーティ」を開催し、普段は自動車の通行する道路を子どもや高齢者も安心して過ごし、遊べる空間として開放している。またこの取り組みでは同時に、将来の担い手育成に向け運営への参加者も募集している。



出典：柏アーバンデザインセンター資料

上記以外にも所々、子ども達がガイドラインに登場しています。国内では三鷹、海外ではニューヨークでの、ストリートの価値を子どもたちの成長の場と考える事例が紹介されています。掲載写真を見るだけでも、経済価値だけで測りきれない

公共空間の価値を改めて考えさせられます。

(ガイドライン P68)子ども達が健全に過ごせる成長の場となるストリート(東京都武蔵野市「ENJOY OPEN STREETs 武蔵野」): (中略)その一環としてこの社会実験「ENJOY OPEN STREETs 武蔵野」では、駅周辺の車道を交通規制し、人工芝の広場や飲食ブース等を設け、「みちあそび」「飲食」「スポーツ体験」等、大人も子どもも楽しくゆっくり過ごせる空間づくりを行った。

イベントスケジュール	時間	19日	20日	21日	22日
①芝草サッカー体験・練習など(参加費なし)	10:00-18:00	●	●	●	●
②先陣ご挨拶	10:00-17:00	●	●	●	●
③みちあそび	10:00-18:00	●	●	●	●
④あそび	10:00-18:00	●	●	●	●
⑤飲食ブース	10:00-18:00	●	●	●	●
⑥スポーツ体験	10:00-18:00	●	●	●	●
⑦お楽しみ抽選会	10:00-18:00	●	●	●	●

出典：武蔵野市資料

(ガイドライン P68)子どもたちの成長の場とするストリートの形成(ニューヨーク・コロナプラザ):ストリートの価値を「次世代の子どもたちの成長の場」と考え、子ども達のための空間形成を行っている。



写真：仮設のファニチャーを活用した空間形成の様子
出典：第1回ストリートデザイン懇談会三浦委員資料

9. おわりに

ウォーカブルな都市の実現を各都市が目標に設定するようになってきている昨今、“ウォーカブル”というカタカナ単語だけが広がり本来の意味や定義への理解が追いついていないように感じる場合があります。自治体担当者には“ウォーカブル”が降って沸いたように感じて戸惑いがあるのではな

いでしょうか。そのときには、どんなストリートなら歩きたくなるか、街に出て、自分で感じて考えてみてもらいたいと思います。ストリートデザインガイドラインは「居心地がよく歩きたくなる街路の参考書」の副題のとおり、掻い摘んで読むだけでもヒントを得られる文書です。自治体のウォークアブルの担当者の方は、街に出て、現場と照らしながら、是非ガイドラインに一度目を通していただきたいと思います。紙に出力して一冊机に置いていただくと尚嬉しいです。さらに興味がある方は懇談会の発表資料や議事要旨も公表されていますので、ガイドラインにまとめられる前の生の議論が伝わってきます。

策定から1年が経ち、コロナ禍の最中、2021年5月に1回目の改訂がありました。また、同4月に国土交通省都市局ではニューノーマルな都市政策のあり方について公表⁸⁾し、人間中心のまちづくりに向けて既存インフラを地域の資源として捉え機動的に活用すべき、と方向性を打ち出しています。ゆとりある屋外空間は重要性を増し、よりウォークアブルであることが求められていると感じます。ストリートが人々の憩いの場となることを切に願い、そしてそれを目指す各都市の方々にとってこのガイドラインが手助けになることを願っています。

参考文献

- 1) WEDO都市の多様性と都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_fr_000004.html
- 2) 歩行者利便増進道路制度
<https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/>
- 3) ストリートデザインガイドライン
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000055.html
- 4) ストリートデザイン懇談会
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000087.html
- 5) 新型コロナウイルス感染症に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用について
<https://www.mlit.go.jp/road/senyo/03.html>
- 6) 「タクティカル・アーバニズムの概念整理 日本のパブリックスペース利活用手法への導入可能性」泉山壘威・荒井詩穂那・原万琳、日本建築学会大会（中国）学術講演会 2017年8月
- 7) まちなかの居心地の良さを測る指標（案）
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_fr_000009.html
- 8) デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会
https://www.mlit.go.jp/toshi/machi/toshi_daisei_tk_000062.html