

ニューヨーク市タイムズ・スクエアの広場化プロセス

BID 設立以降の取り組みに着目して

PLANNING PROCESS OF "PEDESTRIAN PLAZA" IN TIMES SQUARE, NEW YORK

Focusing on Projects after the Establishment of a BID Organization

中島直人*, 関谷進吾**

Naoto NAKAJIMA and Shingo SEKIYA

Recently, reinvention of public spaces is receiving academic and practical attentions. The purpose of this paper is to make clear the planning process of "pedestrian plaza" in Times Square as a result of collaborative efforts by Times Square Alliance, NYC-DOT and other professional organizations. The following four facts are pointed out and discussed as lessons from the process: 1) continuous initiative by TSA as an area management organization, 2) supports from the professional sector, in particular, non-profit organizations for remaking the public realm, 3) leaderships by the mayor and the commissioner, 4) connection between local pedestrianization and transformation of the city's structure.

Keywords : Public Space, Pedestrianization, Area Management, BID, Michael Bloomberg

公共空間, 歩行者空間化 エリアマネジメント, BID, マイケル・ブルームバーグ

1. はじめに

1.1 研究の背景と目的

近年、我が国では既設の公園や公開空地、街路の広場的活用や新規開発事業等に伴う広場の設置・運営を中心に、まちに活力をもたらす公共空間のありかたが注目を集めている^{注1)}。とりわけ、道路空間の広場化については、公道の広場的活用を後押しするかたちで都市再生特別措置法の一部を改正する法律（平成23年法律第24号）が施行され、道路占有の特例制度が創設されたことで、公道上でのオープンカフェを恒常化させた新宿モア4番街のような事例も出始めている。また、道路指定を外し、新たに都市計画広場として指定することで広場化を実現した札幌の北8条広場など、各地で制度上の工夫を凝らした道路空間の広場化の取り組みが見られるようになった。これらの先進的な実践例について、広場化のプロセスを分析し、今後の他所での展開に役立つ知見の蓄積を図る必要がある。

こうした公共空間への注目や実践の動向は、国内に限定されるものではない。グローバルな都市間競争、都市中心部の再生という先進国共通の課題のもと、人々を惹きつける優れた公共空間の重要性に対する認識は増してきており、世界各地の都市が公共空間の再編に取り組んでいる。とりわけ米国のニューヨーク市は、都市空間の質に強い関心を寄せたマイケル・ブルームバーグ前市長^{注2)}のリーダーシップのもとで明確な都市空間再編戦略を打ち出し、かつての産業インフラのコンバージョンによる公共空間の創出に加え、道路空間の広場化を全市的に推進し、都市のイメージを高めることに成功した例として高く評価されている^{注3)}。ニューヨーク市のエンターテ

イメントの中心地であるタイムズ・スクエアを中心としたブロードウェイの広場化は、そうしたニューヨーク市の公共空間再編の代表事例である。タイムズ・スクエアでは、2009年5月に社会実験として、7番街と斜めに交差するブロードウェイの42丁目から47丁目の区間の車道が廃止され、歩行者専用空間化された（図1）。その後、広場の恒久化が決まり、2016年にはその工事が完成する予定である。交通最混雑地点としても知られていたタイムズ・スクエアにおいて、道路空間の広場化はいかにして成し遂げられたのだろうか。そのプロセスから得られる示唆はどのようなものだろうか。

日本と米国とでは公道管理を巡る法制度は異なっている。広場化に関連した現行の制度的制約に関する議論については国内の先進的な実践例に基づいて展開されるべきである。一方で、道路の広場化を単に物的状況の改変として見るのではなくダイナミックな都市再編戦略のプロセスとして捉え、広場化を起点に都市デザインの今後のありかたを展望するためには、都市全体にわたる都市空間再編戦略を背景として持つタイムズ・スクエアのような海外事例を、制度論というよりは政策論、運動論といった観点から分析することが有効である。本研究では、そうした見地に立ち、ニューヨーク市タイムズ・スクエアにおけるブロードウェイの車道部廃止と歩行者専用空間化の検討と実現のプロセスについて、どのような主体がどのような検討、提案を行ったのかを解明し、今後の我が国における広場化の展開に関する示唆を得ることを目的とする。

1.2 既往研究と本研究の方法

タイムズ・スクエアの広場化に関する取り組みについては、BID

* 東京大学大学院工学系研究科 准教授・博士(工学)

** 働地域計画連合 研究員・修士(環境・メディア)

Assoc. Prof., School of Engineering, The University of Tokyo, Ph.D.

Researcher, Regional Planning International Co., Ltd., M.M.G

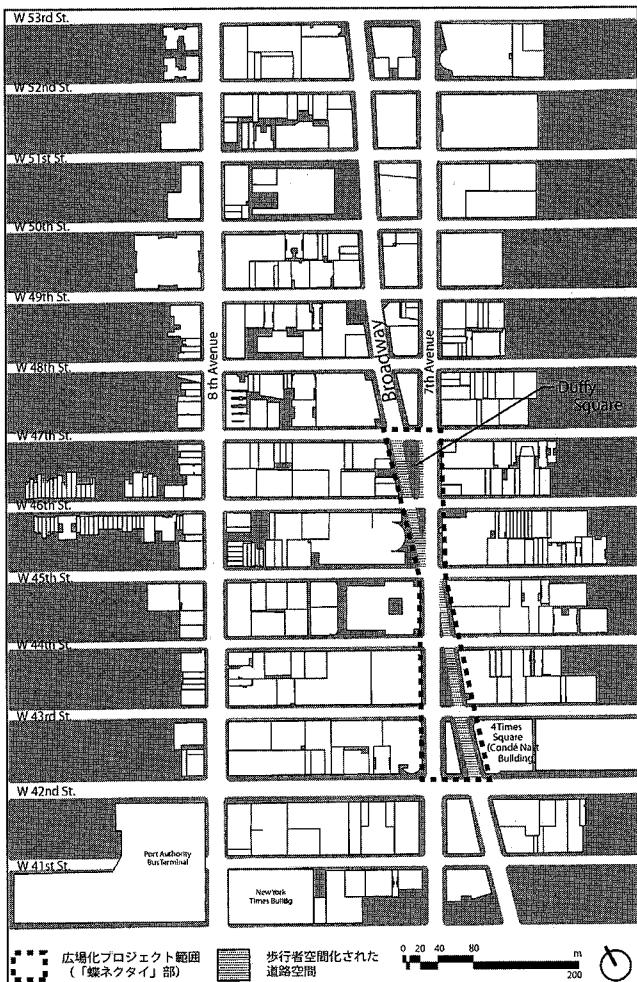


図1 タイムズ・スクエア (TSAの活動対象エリア) の現況
Times Square Alliance, Annual Report Fiscal Year 2010, p. 4, 2010をもとに作成

組織^{注4)}としてエリアマネジメントを担当するタイムズ・スクエア・アライアンス(Times Square Alliance, 以下、「TSA」と表記)の年次報告書や各種調査レポート、公道としてのブロードウェイの管理主体であり、広場化の計画を担当したニューヨーク市交通局(NYC Department of Transportation, 以下、「市交通局」と表記)による各種計画やプログレスリポートなどで、逐次、報告がなされている。しかし、それらの時系列の整理はなされておらず、広場化の包括的なプロセスは明確にはなっていない。恒久広場化の直接の契機となつた2009年からの社会実験「グリーンライト・フォー・ミッドタウン」については、Taylor(2011)^{注5)}がその経緯や意図、成果を整理しており、成果主義アプローチに基づくブルームバーグ前市長のリーダーシップ、都市デザインの新しい戦略としての仮設的プロジェクト(社会実験)の重要性などについて指摘している。しかし、社会実験以前の検討プロセスや主体の参画については言及がなされていない。一方で、タイムズ・スクエアの再生をテーマとして、政治的、文化的な文脈を明らかにした文献としては、Reighl(1999)^{注6)}、Sagal(2001)^{注7)}、星野(2002)^{注8)}などが挙げられるが、TSAの前身組織であるタイムズ・スクエア BID(Times Square BID、1992年設立)が歩行者空間拡大のための取り組みを開始する1990年代後半以降の動向はフォローできていない。

本研究では、以上の状況を鑑み、広場化のプロセスに継続的に関わったTSAの前身のタイムズ・スクエア BIDによる歩行者空間拡大の取り組みが開始されてから現在までの期間を対象として、①【資料調査】TSAや市交通局などの関連主体の発行した各種報告書類を整理し、各時期の取り組みの内容を把握するとともに、相互関係を明らかにする、②【インタビュー調査】TSA、市交通局関係者に加え、民間非営利専門家組織などの関与主体・当事者へのインタビュー^{注9)}を実施し、各取り組みの意図や関連性を裏付けていく。なお、結果として、タイムズ・スクエアの広場化のプロセスは、2007年を境に大きく二期に分けられることから(図2)、期ごとに章立てを行い、以下、記述を進めていくことにする。

2. 第一期 : BIDを中心とした課題把握と歩行者空間拡張の提案

2.1 タイムズ・スクエア BIDによる歩行者空間拡張の検討

7番街とブロードウェイが交差する42丁目から47丁目までの「蝶ネクタイ」(Bow-tie)部を中心とする一帯はかつてロングエーカー広場と呼ばれていたが、1904年にニューヨーク・タイムズ本社の移転を契機にタイムズ・スクエアに改称した。以降、20世紀初頭より、タイムズ・スクエアはブロードウェイ・ミュージカルの本場、劇場街として殷賑を極めた。しかし、1970年代から80年代にかけては、薬物、売春といった犯罪の温床となり、マンハッタンで最も危険な地区となってしまった。そうした近寄り難い地区が再度、観光の中心地へと復活していくのは、1994年から2001年にかけてのルドルフ・ジュリアーニ市長の時代に、大幅に警察官を増やすなどの取り組みによって、マンハッタン全体の治安が向上したことにより、1992年に地区内に進出している企業や不動産所有者を構成員として設立されたタイムズ・スクエア BIDによる街路の清掃やセキュリティパトロール、街路灯整備などの取り組みの結果であった^{注10)}。

次第に来訪客、観光客の足が戻り、賑わいが回復するようになってきて改めて課題だと認識されるようになったのは、歩行者の過剰な混雑と自動車との接触事故の増加などの交通面での安全性の確保であった。タイムズ・スクエアの中心部の呼称「蝶ネクタイ」は、マンハッタンの整形のグリッドと、グリッドが引かれる以前からの街道筋で、唯一、グリッドとは関係なくマンハッタンを斜めに走るブロードウェイとが三角形の変形交差点を成しているという特殊な形状に由来しているが(図1)。変形交差点での複雑な自動車動線と歩道からあふれんばかりの歩道者動線との錯綜で、タイムズ・スクエアは混乱した状態であった^{注11)}。

設立当初から治安や衛生環境の向上に主に取り組んでいたタイムズ・スクエア BIDは、1990年代後半には交通混雑や歩行者の安全確保のための物的環境改善にも手を広げるようになった^{注12)}。1998年には、交通コンサルタントのフィリップ・ハビブ&アソシエイツ(Philip Habib & Associates、以下「PHA」と表記)^{注13)}に委託した、歩行者混雑回避を目的として外灯、舗装、サインなどを改善し、比較的余裕のある別ルートに歩行者を導く「歩道者通路プロジェクト」(Pedestrian Passageways Project)と、建築設計事務所のクーパー・ロバートソン&パートナーズ(Cooper, Robertson and Partners)^{注14)}に委託した、「蝶ネクタイ」部の公共空間を明確化するためのマスター・プランの策定を行う「『蝶ネクタイ』部改善プロジェクト」(Bowtie Improvement Project)を開始した。特に後者は

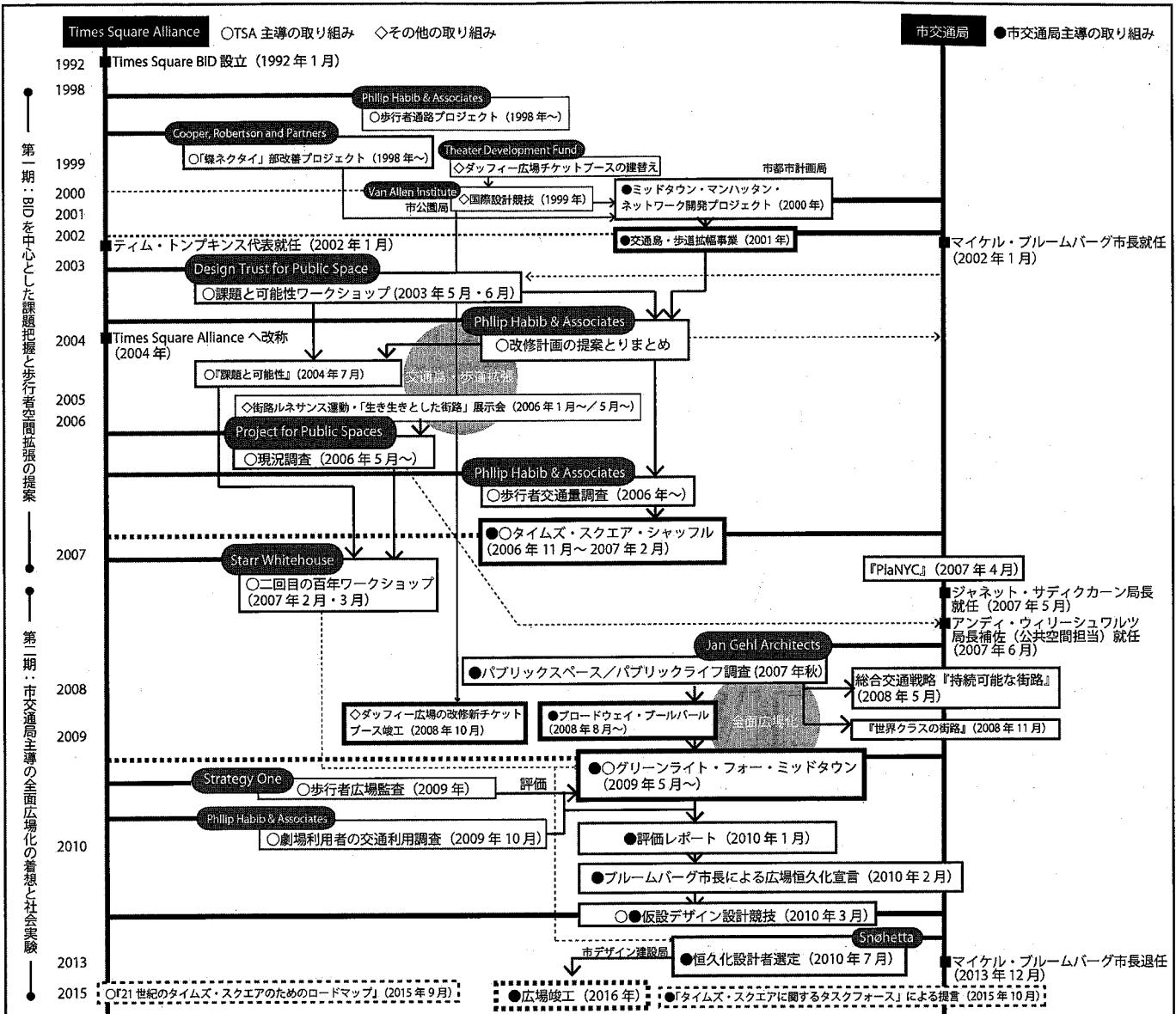


図2 タイムズ・スクエアの広場化のプロセス

「蝶ネクタイ」部の交通島の北側半分にあたるダッフィー広場の拡張を含む内容で、その後の歩行者空間拡大の提案の端緒となった。

2000年にタイムズ・スクエアが含まれる38丁目から58丁目、6番街から8番街の間の地区を対象として、自動車動線と歩行者動線との衝突を軽減し、安全性、アクセシビリティ、利便性、そして都市環境の質を高めることを目的として市交通局と都市計画局が協働で実施した「ミッドタウン・マンハッタン歩行者ネットワーク整備プロジェクト」(Midtown Manhattan Pedestrian Network Development Project)では、タイムズ・スクエアBIDによる検討が活かされ、ダッフィー広場を含む「蝶ネクタイ部」全域にわたる歩行者空間の拡張が提案された。この歩行者空間の拡張は、劇場開発ファンド(Theater Development Fund)が管轄するダッフィー広場内のチケットブースの建替え計画とも連動していた¹⁵⁾。チケットブースの建替えは、1997年から公共建築・空間デザインに関する専門家組織であるヴァン・アレン・インスティチュート(Van Allen Institute)¹⁶⁾の協力を得て、国際コンペティションの開催にというかたちで進められた。タイムズ・スクエアBIDはこれにファンディング支援

や設計競技の審査員としての参加というかたちで積極的に関与した。

そして2001年に、市交通局は、タイムズ・スクエアBIDと連携しながら、「蝶ネクタイ」部の車道の一部にペイントを施し、歩道との間の老朽化したボラードを撤去することで仮設的に歩道空間を広げる改修事業を実施した(図3)。ダッフィー広場と各交差点部を中心に歩道を拡張することで、15%の歩行者空間拡大が実現された。この歩道拡幅事業実施後も、タイムズ・スクエアBIDと市交通局は歩行者空間を最大化するために歩道と交通島をどのように広げられるか、「恒久化」を念頭に検討を重ねた¹⁷⁾。

2.2 TSAとDTPSによるワークショップの開催

2002年、TSAはニューヨーク市の近隣公園の改善運動で高い評価を得ていたティム・トンプキンス氏¹⁸⁾を代表に迎え、活動の力点を街路清掃や治安維持活動から物的環境整備へとシフトさせることになった。ちょうど2004年がタイムズ・スクエアへの改称から100年という節目であり、タイムズ・スクエアBIDは『蝶ネクタイ』部改善プロジェクト¹⁹⁾や歩行者空間の改良事業などの試みを継続、発展させつつ、次の100年のタイムズ・スクエアを見据えて、タイ

ムズ・スクエアの物的環境を根本から見直すことにした^{注19)}。そこで最初の取り組みとして、2003年5月と6月の二回、公共空間のデザイン支援を専門とするデザイン・トラスト・フォー・パブリックスペース (Design Trust for Public Space, 以下、「DTPS」と表記)^{注20)}に運営を依頼し、タイムズ・スクエアらしさとは何か、それを高めるためには何をすべきかをテーマとした集中ワークショップを開催した。25名のデザイナー、都市計画家、芸術家、交通プランナー、市交通局および市都市計画局スタッフ、地域協議会、地権者らが参加し、これまでの100年間の振り返りをしながら、これらの100年を見据えた多様な意見が出された。

タイムズ・スクエアBIDから改称したTSAは、ワークショップ

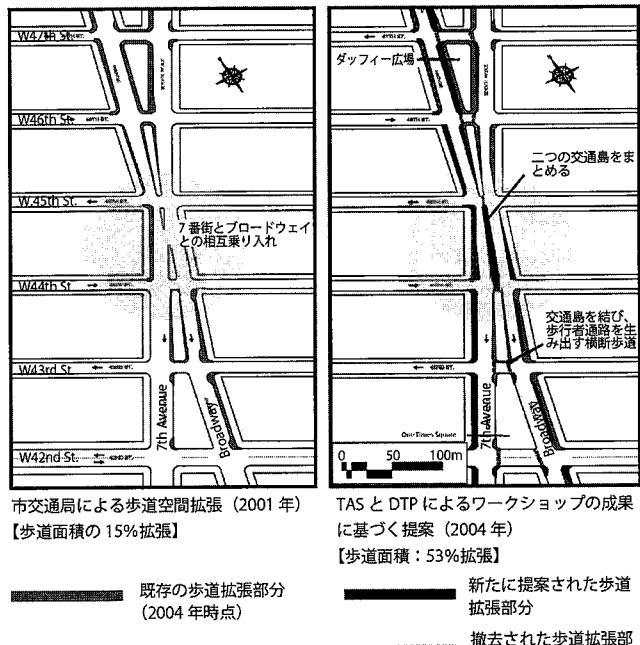


図3 2000年代前半の歩行者空間拡大の取り組み
TSA and DTSP, *Problems and Possibilities Re-imagining the Pedestrian Environment in Times Square*, p. 20, 2004をもとに作成

表1 TASとDTSPによるワークショップの成果としての基本方針と具体的な改善策

TSA and DTSP, *Problems and Possibilities Re-imagining the Pedestrian Environment in Times Square*, pp. 17-22, 2004より

基本方針

- ①異なる要素をバランスさせる
- ②人、もの、レイヤーの多様性を再認識する
- ③場 (place) をつくる
- ④市民が来訪したくなる場にする
- ⑤本物性や歴史を強化し、再認識する機会を探す
- ⑥創造性の発露に寛容になる
- ⑦歩行者と自動車の空間の関係を再考する
- ⑧変わらない要素、変わるものとを併せ持つ変化し続ける劇場街として考える
- ⑨垂直面のみならず、水平面をエキサイティングでダイナミックにする方法を探す
- ⑩シンプルであり続ける

具体的な改善策の提案

- A ダッフィー広場の拡張と再建
- B 歩道の53ペーセント拡張
- C 自動車交通の新しい規制の検討
- D 安全のための装置のデザインと「蝶ネクタイ」部の心理的使い
- E パブリックアートのための空間と機会の提供
- F 水平面の活性化の探求
- G 高質なデザインの推奨と再認識

の結果を受けて、PHAに依頼し、歩行者環境を改善するための交通再配分、歩道拡張、特別な舗装、放送／イベント設備に関する提案をとりまとめ、2009年に予定されていたタイムズ・スクエアの街路改修事業に反映させるべく、市交通局に提案を行った。

2004年7月には、TSAとDTSPはPHAの協力を得て、ワークショップの成果を『課題と可能性 タイムズ・スクエアの歩行者環境を再想像する (Problems and Possibilities Re-imagining the Pedestrian Environment in Times Square)』というタイトルの報告書にまとめ、公表した。この報告書では、多様な意見を踏まえて、タイムズ・スクエアの今後の基本方針として10項目(①～⑩)、そしてその基本方針に基づいた具体的な改善策の提案(A～G)として7項目が挙げられている(表1)。歩行者空間拡大に關係するものとして、従来の取り組みの基本にあった自動車動線と歩行者動線の錯綜と混雑に対する歩行者の安全確保を念頭に置いた基本方針⑦に加えて、人々が集い、休憩できる空間の創出に関わる基本方針③が明確に掲げられた。具体的な提案はダッフィー広場の拡張と歩道の拡張という漸進的な歩行者空間拡大の提案であった。しかし、2001年に実施された改良事業が交差点部を中心とした15%の歩行者空間拡大に留まったのに対して、7番街、ブロードウェイの全域にわたる歩道拡張と交通島部分の改良によって53%もの歩行者空間拡大を実現させる提案であった(図3)。この報告書は、その後、TSAがニューヨーク市当局や民間企業に働きかけていく際の説明資料として活用されていった^{注21)}。

提案のうち、チケットブース建替えの国際設計協議を実施し、TSA、劇場開発ファンドや市公園局も交えて検討が進められていたダッフィー広場の改善については、2004年に市の方で400万ドルの資金が確保され、民間からの支援も合わせて資金の目途が付き、実施に向けて動き出すことになった^{注22)}。

2.3 街路ルネサンス運動とPPSによる調査・提案

2005年、参加型の公共空間デザインを専門とするプロジェクト・フォー・パブリックスペース (Project for Public Space, 以下「PPS」と表記)^{注23)}をはじめとする、民間三団体により、「ニューヨーク市民の自分達の街路を再想像するポテンシャルを刺激する」という目標を掲げたニューヨーク市街路ルネサンス運動(New York City Streets Renaissance campaign)^{注24)}が開始された。この運動の一環として2006年1月にニューヨーク都市芸術協会(The Municipal Art Society of New York)^{注25)}において開催された街路ルネサンス運動の展示会「生き生きとした街路 ニューヨークの新しいビジョン (Liveable Streets New Vision for New York)」では、「ブロードウェイを再定義する」という刺激的なフレーズで、ブロードウェイに対する問題提起がなされ、3000人の来場者があった。2006年5月には会場がタイムズ・スクエアのコンデナストビルのギャラリー(図1)に移され、さらに多くの人の目に触れることになった。

TSAは、2009年を予定していた市による街路改修事業をタイムズ・スクエアの公共空間のビジョンを前進させる100年に一度の機会として捉え、市交通局および市デザイン建設局との間で、「蝶ネクタイ」部の街路・歩道の再整備についての協議を進めていた。TSAは市と契約しているランドスケープアーキテクトの他、イベントプランナーや公共空間デザイナー、セキュリティの専門家などからアドバイスを受け、最良の計画案を検討していった。その一環として、

TSA は「ニューヨーク市街路ルネサンス運動」の主唱者である PPS にタイムズ・スクエアの現況調査を委託した。2006 年 5 月から 1 年間をかけて、コマ撮りフィルム分析、活動マッピング、追跡調査、ユーザー調査などの体系的観察技術を駆使して、タイムズ・スクエアの現況を把握していった。従来の交通混雑の解消を目的とした交通量や交通流の調査を一步進め、先にワークショップの成果として基本方針に掲げられた「場をつくる」ことを前提として、街路を公共空間として捉える調査となった。

PPS による調査結果は、後述する翌年のワークショップ「二回目の百年：蝶ネクタイの再想像」のための資料²⁶⁾において、①歩行者の混雑解消に向けた動線計画、②広場の欠如、③タコのような広がり タイムズ・スクエア「地区」をなすこと、④偉大な地平の形成の 4 点にまとめられている。とりわけ①では、PPS による歩行者の詳細な行動調査に基づく歩行者速度や行動別の動線設計、ストリートファニチャーの再設計といった具体的な方針、さらには②で、単に交通混雑の解消だけでなく、目的地としてのタイムズ・スクエアの可能性を引き出すための「広場としてのプログラム」を組み込むことを前提とした空間の活用方法の再編という新たな方針が導き出されたことが重要であった。

2.4 タイムズ・スクエア・シャッフルの実施

PPS がタイムズ・スクエアでの人々の様々な行動、活動の体系的な観察調査を担った一方で、交通コンサルタントの PHA は、TSA からの委託を受けてタイムズ・スクエア周辺の歩行者交通量調査を担当し、交通計画の観点からより具体的な改善策を検討していった。その検討の帰結としての PHA からの提案に基づくかたちで、市交通局は TSA とともに、2006 年 11 月から翌年 2 月までの予定で、45 丁目の交差点において車線を減らし、東西方向の車両横断を禁止することで、歩行者空間を拡大する社会実験「タイムズ・スクエア・シャッフル」を実施した。ブロードウェイと 7 番街との自動車動線を交差させるのをやめることで、中央分離帯・交通島を中心に歩行者空間を 42 パーセント拡張し、それを新たな公共空間として活用するという内容であった（図 4）。この実験によって、これまで議論されていた提案が仮設的にでも実現したことで、タイムズ・スクエアの環境改善に関する議論が次のステップに進むことになった。

2006 年 12 月には、ブルームバーグ市長が 21 世紀のニューヨークの成長を導くための新たな長期計画としての『PlaNYC』の策定を公表した会見の場で、ニューヨークが抱える課題として過度の交通混雑による危険について言及していた²⁷⁾。TSA は、市長のこの発言に応答し、タイムズ・スクエア・シャッフルとして実施されていた歩行者空間拡張の提案のさらなるオルタナティブを考える目的で、2007 年の 2 月と 3 月の二度にわたり、「二回目の百年：蝶ネクタイの再想像」ワークショップを開催した²⁸⁾。ロックフェラー兄弟ファンドと J.M.カプランファンドからの支援を受け、ランドスケープデザイン事務所であるスター・ホワイトハウス社（Starr Whitehouse Landscape Architects and Planners PLLC）²⁹⁾にコーディネートを委託した。優秀な建築家、ランドスケープアーキテクト、都市デザイン事務所など 7 つの専門家チームに「蝶ネクタイ」部および周辺の将来の空間デザインの提案を求めた。ワークショップの提案は、市デザイン建設局のデザイン・建設エクセレンスプログラム（Design and Construction Excellence Program）³⁰⁾を活

用するために、創造的でありながら実現可能なものであることが要件で、DTPS や PPS、HBA らの調査の成果を踏まえたものとされた。各提案に共通するテーマは、TSA のトンプキンス代表によって 4 点に整理されているが（表 2）、特筆すべきは、交通面からの歩道や交通島の拡幅といった部分的な改良にとどまらず、タイムズ・スクエアの「蝶ネクタイ」部全体を一つの公共空間として捉えて、歩車道の舗装を同じくするなど視覚的に表現する方法と、そこで活動を支える設えが模索されたことであった。TSA はワークショップ

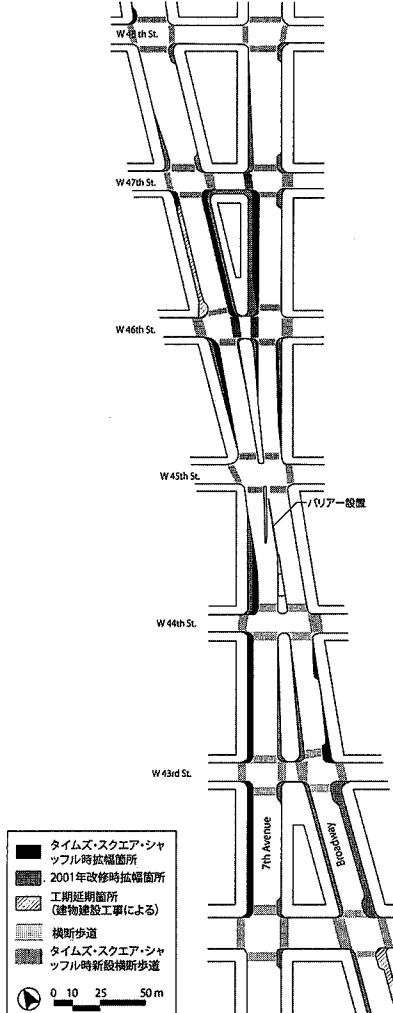


図 4 タイムズ・スクエア・シャッフルの平面計画

TSA and DTP, *Problems and Possibilities Re-imaging the Pedestrian Environment in Times Square*, p. 20, 2004 をもとに作成

表 2 「二回目の百年」ワークショップの成果

Starr Whitehouse Landscape Architects and Planners PLLC: Times Square The Second Century Workshop Brief: Reimaging the Bowtie, 2007 より

- ① 安全性を高めるために車道と歩道との境界を変更し、自動車と歩行者との間の転換のメカニズムをシンプルに使えるようにする、異なる需要に基づいて車道と歩道の幅員を調整するなど、混雑に 対処するための道路と歩道の多機能化の新しい方法を生み出す。
- ② 車道と歩道と同じ素材、色彩、マークを用いることで、車道と歩道との多機能性、可変性を補強し、「蝶ネクタイ」部がユニークな公共空間であるという視覚的なメッセージをドライバーや歩行者、そして世界に発信する。
- ③ カスタマイズされた仮設ステージ・舞台、混雑制御や車道レーンの閉鎖に役立つ既存の穴に差し込める多機能ポール、放送・電源のための限られた数の有線プラグなど、混亂やコストを極力軽減するための放送やイベントのための移動可能な設備を生み出す。
- ④ タイムズ・スクエア全体で視覚的な混乱、歩道の乱雑さ（過剰な外灯、公衆電話など）を全体的に軽減できる場合に限って、タイムズ・スクエアの精神を表現する、限定された数の目立つアイコンとなる地面上のデザイン要素を生み出す。

参加チームのうち、引き続き、建築家、工業デザイナー、グラフィックデザイナーらと契約し、検討を詳細化し、2009年に予定されていた市による改修事業に反映させることを目指すことになった^{注31)}。

3. 第二期：市交通局主導の全面広場化の着想と社会実験

3.1 市交通局の体制変化とプロードウェイの全面広場化の着想

TSAが具体的なデザインの検討を進めていた2007年5月、タイムズ・スクエアの交通問題を管轄するニューヨーク市交通局では、前任のアイリス・ワインシャフ局長^{注32)}の転出に伴って、新たにジャネット・サディクカーン氏^{注33)}が局長に就任した。サディクカーン新局長の重要な任務は、ブルームバーグ市長の強いリーダーシップのもとでまとめられ、2007年4月に公表されたばかりのニューヨーク市の総合的長期計画『PlaNYC』で公言された「全てのコミュニティが徒歩10分圏内に公園を持つ」という政策目標を交通局の仕事の中で実現させることであった。特に『PlaNYC』では、「公共領域を再想像する」という表現で、すでに市交通局がブルックリン・ダウンタウンなどで試験的に実施していた道路空間の広場化を市全域に展開させ、全てのコミュニティに最低でも一つの広場を新設するか、あるいは既設の広場の質を上げていくことが具体的な政策カテゴリーとして設定された。また、局長人事に続いて、交通局では初めての公共空間担当の局長補佐として、街路ルネサンス運動の主唱者で、タイムズ・スクエアの現況調査を担当したPPSの副代表アンディ・ウィリーシュワルツ氏が採用された。

2008年4月には、市交通局はサディクカーン局長のもとで、初めての交通戦略計画『持続可能な街路』(Sustainable Streets: 2008 and Beyond)を策定した。この計画では、『PlaNYC』の目標に対応して、「街路を社会・経済的活動を涵養する生き生きとした公共空間と考えるアプローチ」が今日の世界の先進都市の標準であるとして、「世界水準の街路」というコンセプトを打ち出した。その背景には、サディクカーン局長就任後の2007年秋に、歩行者空間の調査とデザインで世界的に著名な建築家ヤン・ゲールに委託し、ウィリーシュワルツ局長補佐が市側の担当者となり市内各所で実施したパブリックスペース/パブリックライフ調査の成果があった^{注34)}。公共空間としての街路の使われ方を独自の計測・観測方法、そして効果的なビジュアライゼーションによって明らかにしたゲール事務所による調査成果は、『世界水準の街路 ニューヨークの公共領域をつくりかえる』(World Class Street: Remaking New York City's Public Realm)と題した市交通局の小冊子にまとめられた^{注35)}。「人間のための街路」を最重要視するゲールによる自動車から歩行者への転換を念頭においた調査報告は、市交通局が実験的に開始していた「世界水準の街路」施策の全面的な展開を後押しした。

タイムズ・スクエアの交通混雑に関する改善についても、この「世界水準の街路」というコンセプトに則って、検討が深められることになった。サディクカーン局長は、2006年11月からの社会実験「タイムズ・スクエア・シャッフル」に結実した交通島の拡張、歩行者空間の拡幅、さらには視覚的な一体化という従来から検討されてきた改善施策を超える「大胆なアイデア」^{注36)}を求めた。そして、ヤン・ゲール氏からのアドバイスやコペンハーゲンなどの海外での取り組み^{注37)}から影響を受けつつ、1970年代に提案されたタイムズ・スクエアのモール化計画、実験^{注38)}から直接の発想のヒントを得て、

「蝶ネクタイ」部のプロードウェイからの自動車の完全排除、全面的な歩行者空間化を着想したのである。

3.2 社会実験「グリーンライト・フォー・ミッドタウン」

2008年8月、市交通局は「世界水準の街路」というコンセプトに基づいて、ミッドタウンのプロードウェイ全体に「一夜広場」(一晩で道路空間を広場に転換させる)を整備することを決定した。まず、粉碎砂利やペイント、マーキング、サイン、プランター、テーブル、椅子、アート作品などの簡易なしきけによって、プロードウェイにおいて自動車交通上必要のない空間を「広場」につくりかえる「プロードウェイ・ブルーバール(Broadway Boulevard)」プロジェクトとして、TSAを含む沿道の3つのBID組織と協働して、「蝶ネクタイ」部の南にあたる35丁目から42丁目の間で自動車レーンを減らし、自転車専用レーンや2000m²を上回る帯状の歩行者広場を設置した。さらに、22丁目から25丁目にかけてのマディソン・スクエア公園沿いの交差点部では、フラットアイアンBIDと協働し、自動車レーンを整理し、交通島を広場に転換させた。

こうしてタイムズ・スクエアの「蝶ネクタイ」部に隣接するプロードウェイの一部広場化が進む中、市交通局はタイムズ・スクエアの「蝶ネクタイ」部でのプロードウェイの全面広場化の構想について関係者との調整を進め、2009年2月にはブルームバーグ市長より、タイムズ・スクエアにおける広場化実験の実施が公式に発表された^{注39)}。3月には関連する二つの地域協議会での提案説明、二日にわたる公聴会(商業者、ステークホルダー、住民、関連団体)を経て、社会実験の具体的な検討が進められた。TSAのトンプキンス代表は「この試みがうまくいくかどうかわからないが、私たちはタイムズ・スクエアの自動車と歩行者の混雑問題に対する創造的な解決策を探求する市長の意思を支援したい」^{注40)}とし、TSAとして全面的に協力することを表明した。

そして、広場化の社会実験として、2009年5月から「グリーンライト・フォー・ミッドタウン(Green Light for Midtown)」が開始された。実験の目的はプロードウェイが生み出す複雑な交差点の影響による混雑と高い事故率の解消であり、それに加えて「世界水準の街路」を実現することとされた。実験内容は、タイムズ・スクエア(42丁目から47丁目)、ヘラルド・スクエア(33丁目から35丁目)におけるプロードウェイから完全に自動車を排除し、歩行者専用空間化するというものであった。さらにコロンバス・サークルからマディソン・スクエアまでの区間で、道路空間配置の変更、信号タイミングの調整、横断歩道の短縮化、駐車規制の変更など、広場化に必要な様々な施策を一体的に実施してみたのである(図5)。

2010年1月、交通局は半年間に及んだ社会実験の評価レポートを公表した^{注41)}。特に周辺交通への影響、歩行者の安全性への影響を中心に、あらかじめ設定した具体的な指標に基づき、実験の成果を定量的に評価するものであった(表3)。

TSAは、市交通局による評価とは別に、調査会社ストラテジー・ワン(Strategy One)^{注42)}に独自に委託して、「タイムズ・スクエア歩行者広場検査」(Times Square Pedestrian Plaza Audit)を実施し、この社会実験の評価を行った。TSAが実施した調査は、タイムズ・スクエアの従業員、来訪者、住民、店舗マネージャー、不動産オーナー、広場利用者らの広場化に対する評価を尋ねる調査であった。結果はニューヨーク市民の75%、郊外居住者の63%、タイム

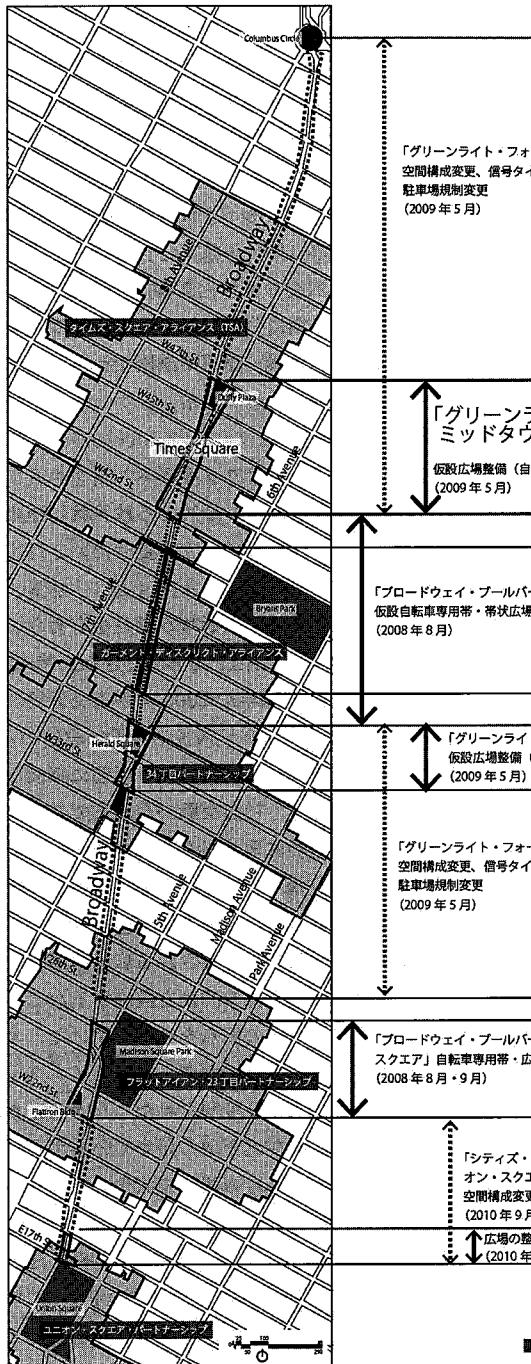


図5 ブロードウェイ・ブルーバルとグリーンライト・フォー・ミッドタウンの対象箇所と現況
※現況写真は2014年7月に撮影

ズ・スクエア内の従業員の 63%、店舗マネージャーの 68%が広場の恒久化を支持していること、タイムズ・スクエアでの体験に満足している人の割合は 2007 年の 47%から 74%に上昇したことなどが明らかになった。さらに TSA は PHA に委託し、ブロードウェイ外の劇場のパトロンの交通手段や到達時間についての調査を行い、改善されたと答えた人が 32%に上った。市交通局による評価レポートでは、こうした TSA の独自調査の成果も言及するものであった。

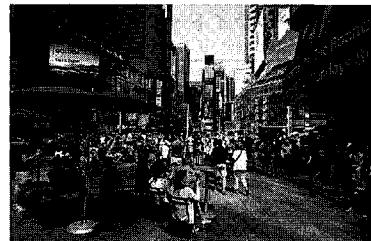
市交通局の評価レポートでは、こうした結果を踏まえ、将来的には恒久広場として整備していくことが提言された。

3.3 整備空間延長と広場の恒久化整備

2010年2月、ブルームバーグ前市長はタイムズ・スクエア広場の恒久化を宣言した^{注43)}。また、同年9月には、ユニオン・スクエ

アに接する 17 丁目付近にも新たに広場が生み出され、マディソン・スクエアとの間の区間で道路空間の再配置が実施された。タイムズ・スクエア広場、プロードウェイ・ブルーバール広場、ヘラルド・スクエア広場、ユニオン・スクエア広場は、それぞれ TSA、ガーメント・ディストリクト・アライアンス、34 丁目パートナーシップ、フラットアイアン・23 丁目パートナーシップ、ユニオン・スクエア・パートナーシップという BID 組織が日常的な運営管理や活用プログラムの立案実施を担うことになった。広場化されたタイムズ・スクエアは、ミッドタウンの骨格をなすプロードウェイの広場帶の中心に位置づけられることになった。

市長の恒久化宣言以降、タイムズ・スクエアについては、まず 2010 年 3 月に、市交通局と TSA は仮設広場のリニューアルについての



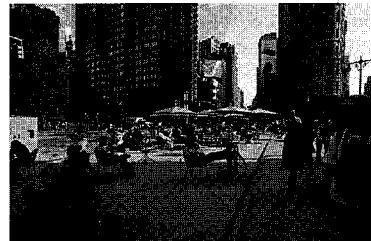
タイムズ・スクエア広場



ショートウェイ・ホールホール



ヘラルド・スクエア広場



フラットアイアン広場



エミオン・スクエア広場

表3 グリーンライト・フォー・ミッドタウンの主な検証結果
New York City Department of Transportation: Green Light for Midtown Evaluation

移動 (Mobility)	
・タクシー搭載のGPS調査によれば、2008年秋（実験前）と2009年秋（実験後）を比較すると、北に向かう移動にかかる時間が、イーストミッドタウン（8%減少）よりもタイムズ・スクエアのあるウエストミッドタウン（17%減少）で大きく改善された。	
・南に向かう移動は、ウエストミッドタウンで2%悪化、イーストミッドタウンは3%改善であった。	
・2009年初頭と2009年秋を比較すると、ウエストミッドタウンにおいて東に向かう移動は5%、西に向かう移動は9%、時間的に短縮された。同じく、イーストミッドタウンでは、東に向かう移動は2%、西に向かう移動は7%、時間的に短縮された。	
・フィールド調査によれば、6番街で15%、7番街で4%、時間的に短縮された。全般的に、フィールド調査は南北方向についてはタクシー搭載GPS調査と同様の結果を示した。また、結果にはばらつきがあるが、東西の横断方向の移動の時間は増加する傾向を示した。	
・バス移動時間は6番街で13%短縮、7番街で2%の増加であった。	
安全 (Safety)	
・自転車と歩行者の接触件数は63%減少した。	
・歩行者の怪我は35%減少した。	
・タイムズ・スクエアで車道を歩いている歩行者が8割減少した。	
追加成果 (additional results)	
・74%の市民がタイムズ・スクエアは劇的に改良されたと回答した。	
・歩行者数はタイムズ・スクエアで11%、ヘラルド・スクエアで6%増加した。	

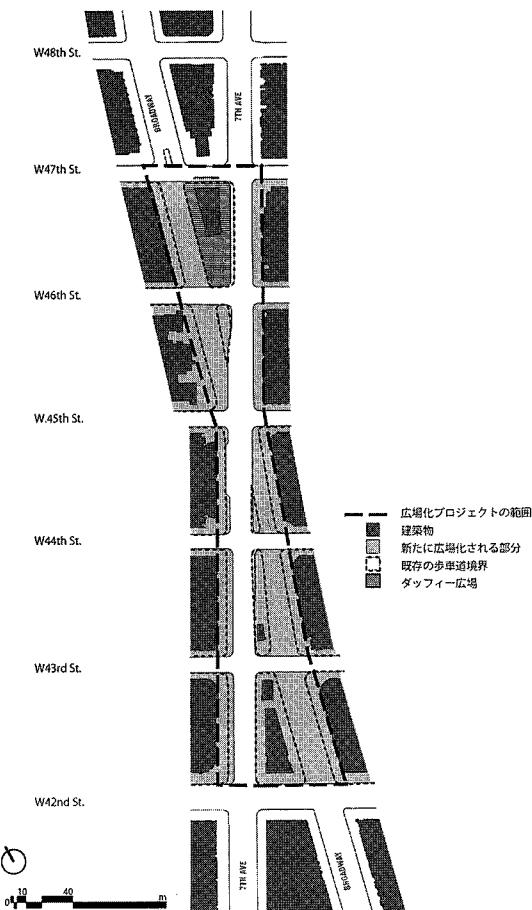


図6 タイムズ・スクエアの恒久広場化的平面図
New York City Department of Design and Construction: Times Square Reconstruction, CB5 Presentation, 2011.9.26 をもとに作成

デザイン競技を開催した。アーティストのモリー・ディルワース（Molly Dilworth）氏による「Cool Water, Hot Island」が当選し、新たに施された。そして、2010年7月には、市デザイン建設局が推進するデザイン・建設エクセレンスプログラムに則り、恒久化するタイムズ・スクエア広場の設計者としてノルウェーの設計事務所スノヘッタ（Snøhetta）^{注44)}が選出された。スノヘッタは、「蝶ネク

タイ」部の屋外ステージとしての機能を強めるため、歩行者空間を整頓し、路面は明快でシンプルなプレキャスト・コンクリートのペイプを提案した。舗装面にはタイムズ・スクエアの特色である看板のネオンを反射して輝く5セント白銅貨サイズの鉄の円盤を埋め込み、花崗岩のベンチが広場に方向性を生み出すように置かれるデザインが採用された。市交通局、スノヘッタ、TSAは協議を続け、2012年に設計案が承認された。

2013年12月に開始された広場の恒久化工事は、2016年12月の竣工を予定している。工期は3期に分けられており、現時点（2015年12月）で1期、2期工事部分で広場の供用が開始されている^{注45)}。

4. まとめ

最後に、ここまで明らかにしてきたタイムズ・スクエアでの広場化のプロセスについて、都市デザインをめぐる政策論、運動論の観点から整理、考察を加えて、本論文のまとめとしたい。

(1) TSAの継続的で主体的な取り組み

タイムズ・スクエアでは、地域の営業者や不動産所有者らで組織するTSAが、一貫して主体的に広場化を推進してきた。特に2004年のタイムズ・スクエア誕生100周年や2009年の市交通局による道路の改修整備事業を見据えて、1990年代後半の早い段階から、タイムズ・スクエアの歩行者と自動車の錯綜という課題に正面から向き合い、現況把握、基本構想立案、社会実験の企画までを市交通局よりも先行するかたちで、漸進的に取り組んだことが明らかになった。2007年以降、市交通局が主導して、観点を歩道拡張から道路の全面広場化へとシフトさせ、ミッドタウン全体にわたる社会実験を実施した際にも、TSAは社会実験で生み出される広場の運営管理者として関わる一方で、独自に社会実験の評価を実施するなど、地域自治＝主体的なエリアマネジメントの観点を維持し続けた。エリアマネジメント組織としてのTSAの継続的関与は、タイムズ・スクエアの広場化プロセスにおいて重要な役割を果たしたと考えられる。TSAの取り組みは、我が国でも存在感を増し始めているエリアマネジメント組織の役割や可能性についての認識の深化を促すだろう。

(2) 地域主導を支えた専門家たちの関与

TSAによる主体的な関与を支えたのは、TSAと協働した専門家たちであった。とりわけ、TSAが交通エンジニアのPHAに早い段階から継続して業務を発注し、交通に関するデータを蓄積していくこと、その一方で、DTPSやPPSといった公共空間のデザイン支援を専門とする非営利組織に、空間設計ではなく、多様な専門家やステークホルダーを巻き込んだワークショップの運営や徹底した歩行者の行動調査を委託したことによって、タイムズ・スクエアの空間改善の前提条件を多角的に用意することができたのである。特に、DTPSやPPS、さらにはダッフィー広場のチケットブースの建替えを支援したヴァン・アレン・インスティチュート、街路ルネサンス運動に展示会会場を提供したニューヨーク市都市芸術協会など、ニューヨーク市に本拠地を置いた「公共領域の拡大」を活動理念とした非営利専門家組織は、地域自治と技術的検討との間をつなぎ、タイムズ・スクエアにおける歩行者空間拡大の取り組みのフレームを、当初からの交通混雑の解消、歩行者の安全性確保といった交通の課題に加えて、場づくり、公共空間の創造という課題へと展開させていく契機を提供することになったと考えられる。こうした専門家像

は、少なくとも我が国では未成熟である。

(3) 市長と局長のリーダーシップと迅速な社会実験

ブルームバーグ市長が『PlaNYC』を公表した2007年以降は、ニューヨーク市全体の公共空間に関する明確な目標のもとで、サディックカーン局長によるブロードウェイの全面広場化の着想、その実現を前提とした社会実験など、タイムズ・スクエアの広場化を市が先導した。そして、社会実験の結果に関するあらかじめ設定された指標に基づいた定量的評価や恒久化についての迅速な決断は、タイムズ・スクエアの広場化の実現を決定づけた。タイムズ・スクエアの広場化の経験は、地域、民間、行政等の協働を基本とする現代都市デザインにおいても、市長や担当部局のリーダーシップがいかに重要であるかを端的に示している。

(4) 道路空間の広場化と都市構造の変革との接続

TSAが主導して、タイムズ・スクエアの課題解決という枠組みの中で先行していた議論、提案は、市交通局がゲール事務所による調査等で補強しながら打ち出した「世界水準の街路」というコンセプトによって、交通問題解決から公共空間再編の取り組みへと展開した。加えて、市交通局は、タイムズ・スクエアのみならずミッドタウンのブロードウェイ全体に対しての広場化を施策化したこと、タイムズ・スクエアという一地区のプロジェクトではなく、都市スケールの歩行者軸を創出する都市空間戦略の中心的プロジェクトという役割を担うことになった。この役割を与えられたことで、タイムズ・スクエアの広場化自体も推進されたと考えられる。交通問題解決から公共空間再編へ、地区スケールから都市スケールへとその枠組みを広げた経緯は、道路空間の広場化が都市構造の変革を導く可能性を明確に示している。

注

注1)日本都市計画学会学会誌『都市計画』では「人間中心のみち空間へ～デザインとマネジメントの新展」(312号、2014年12月)「使われる公共空間」(317号、2015年10月)、日本建築学会学会誌『建築雑誌』では「住むためのパブリックスペース」(1676号、2015年11月)といった特集が組まれている。

注2)マイケル・ブルームバーグ(Michael Bloomberg)氏は、経済・金融情報の発信を主業務とするブルームバーグ社の創業者で、2002年1月1日から2013年1月31日まで、3期12年にわたってニューヨーク市長を務めた。ブルームバーグ市長によるニューヨークの市政運営の特徴は「市をビジネスのように運営する」というもので、「市長にCEOとしての役割を与える、市政府は会社、臨ましビジネスや居住者はクライアントやカスタマー、そして都市自体を商品として見立てるものであった」(Jullian Brush: Bloomberg's New York: Class and Governance in the Luxury City, University of Georgia Press, 2011)と評価されている。特に能力主義、プロフェッショナリズムを重視し、民間から優れた人材をスカウトし、ニューヨーク市政の改革を実行した。ニューヨーク市長退任後に都市経営・政策シンクタンク・コンサルタントであるブルームバーグ・アソシエイツを設立し、アメリカ国内に限らず、各地の自治体の首長に対するアドバイスを行っている。前市交通局長ジャネット・サディックカーン氏や公共空間担当局長補佐アンディ・ウィリーシュワルツ氏など、ブルームバーグ市長のもとニューヨーク市で重要なポジションに起用された人材がブルームバーグ・アソシエイツに移籍した。

注3)2012年、ニューヨーク市は優れた都市づくりを実践した都市を表彰するリー・クワントー世界賞を受賞した。受賞理由には「短期間に、この都市は自らを再生、活性化させ、住民や観光客に都市の未来に対する新たな自信と楽観を与えた」(<http://www.leekuanyewworldcityprize.com.sg/>)とあり、「道路・未利用地の広場化」もその重要な功績として言及されている。

注4)ビジネス改良地区(Business Improvement District)の一般的略称。アメリカにおける自治体の一種である特別区のうち、一定の地区内の資産所有者、事業者が集客力・売り上げ向上を目的として負担金を拠出して運営する組織。治安維持、美化、マーケティング活動など資産価値向上のための取り組みを行う。現在、ニューヨーク市内には72のBID(そのうち、

マンハッタンには25)が存在している。

注5)Alexis Taylor: *Lawn Chairs in Times Square: An Analysis of the Pilot Streets Program and the Provisional Project Approach for New York City's Green Light in Midtown Project*, Massachusetts Institute of Technology, 2011.11

注6)Alexander J. Reichl: *Reconstructing Times Square: Politics and Culture in Urban Development*, University Press of Kansas, 1999

注7)Lynne B. Sagalyn: *Times Square Roulette: Remaking the City Icon*, The MIT Press, 2001

注8)星野収:ニューヨーク：タイムズ・スクエアの再生とアーバンデザイン、北沢猛+アメリカン・アーバンデザイン研究会:都市のデザインマネジメント アメリカの都市を再編する新しい公共体、学芸出版社, pp.51-72, 2002

注9)実施したインタビューは以下のとおり。

2015年9月22日(火)Ms. Ellen Goldstein, The Vice President of Policy, Planning and Research of Times Square Alliance／2015年9月25日(金)Ms. Randy Wade, Director of Pedestrian Projects, New York City Department of Transportation／2015年9月26日(土)Ms. Claire Weisz, The Principal of WXY, The Founder of The Design Trust for Public Space／2015年10月25日(月)Mr. Andy Willey-Schwartz, ex Vice President and Transportation Program Director of Project for Public Spaces, ex Assistant Commissioner for Public Space of New York City Department of Transportation

注10)最初の十年間の活動の重要なキーワードは「清潔、安全、親しみやすさ」であり、清掃、ホームレス対策、犯罪対策などが主要な課題であった(Times Square Alliance: Twenty Years Twenty Principles Times Square 1992-2012, pp.8-9, 2012)。

注11)特に歩行者の混雑現象は「PED LOCK」(歩行者(pedestrian)を固定化(lock)してしまう)と呼ばれ、大きな課題であると認識されていた。

注12)タイムズ・スクエアBIDの年次報告書(Annual Report)によれば、1998年以前にも、外灯整備や歩行者の車道横断を防止するための魅力的なフェンスの設置など環境整備(public improvement)に取り組んでいたが(Times Square BID: Annual Report, 1997.7)、交通島や歩道の拡幅による歩行者空間拡大に取り組み始めるのは、1998年からである(Times Square BID: Economic Indicators Annual Report, p.26, 1998.10)。

注13)1989年に交通エンジニアのフィリップ・ハビブによって設立された、ニューヨーク市を本拠地とする交通計画、交通工学、環境計画を専門とするエンジニアリング会社。

注14)ニューヨーク市に拠点を置く建築設計・都市デザイン事務所。1979年に元ニューヨーク市アーバン・デザイン・グループのディレクターのアレクサンダー・クーパーにより創設され、のちに元ニューヨーク市ミッドタウン開発室ディレクターのジャクリーン・ロバートソンが共同経営者として参画した。クーパーとロバートソンは1970年代のタイムズ・スクエアの再生にも深く関与した経験を持っている。

注15)「BIDは、ダッフィー広場がミッドタウン・マンハッタン歩行者プロジェクトの起点となりうることを期待している。」「BIDとしては、チケットブースのリノベーションに対する広範な支援があることに勇気づけられるとともに、この取り組みが、ニューヨーク市が公園を歩行者通行のための空間として拡張することを促進させると期待する」としている(Times Square BID: 1999 Annual Report, p.36, 1999)。

注16)ニューヨーク市を本拠地とする非営利建築団体。前身はパリのエコール・デ・ボザールの卒業生たちが中心となり、米国における建築教育普及を目的に1893年に設立したボザールアーキテクト協会。1995年にクライスラービルの設計者であるウィリアム・ヴァン・アレンを顕彰する目的で組織名を変更した。現在の主な活動は、多分野横断型の研究の促進、提案型のパブリックプログラム、設計競技の実施などである。

注17)Time Square BID: 2002 Annual Report, P.31, 2002より。

注18)1995年に公園に対する近隣支援の促進を目的として非営利組織 Partnership for Parks を創設した。この組織の立ち上げ以前は、ニューヨーク市経済開発公社でシニアプロジェクトマネージャーを務め、タイムズ・スクエアの42丁目開発を担当していた。タイムズ・スクエアBIDの代表就任にあたっては、こうした経歴が評価された(Parke Chapman: New leader for times square BID, Real Estate Weekly, 2002.1.30)。2002年にTSAの代表(President)に就任して以降、広場化の取り組みを主導した。

また、ニューヨーク市BID協会の共同議長、国際ダウンタウン協会の理事等を務めた。現在、ニューヨーク大学公共政策大学院で教鞭をとっている。

注19)2003年5月と6月に開催したワークショップの報告書では、最初に「この100年を祝うとともに、未来を熟考する」というフレーズが掲げられ、趣旨文の冒頭では「多くの人がタイムズ・スクエアの成功について語る。この文書はタイムズ・スクエアの問題とその解決のために何ができるかについてのものである。」と書かれている(Times Square Alliance and Design Trust for Public Spaces: Problems and Possibilities Re-imaging the Pedestrian Environment in Times Square, p.3, 2004)。

- 注 20) 1995 年に、不動産会社の経営者で、建築家・彫刻家でもあるアンドレア・ウッドナーが「ニューヨーク市全域の公益施設、オープンスペース、インフラに関して、コミュニティによる創出、改善、理解を促進する活動を支援する」ことを目的にして設立した非営利組織。ニューヨーク市デザイン建設局とブルックリン公共図書館との協働による公共図書館デザインガイドラインの策定、ニューヨーク市公園局との協働によるランドスケープの高性能化ガイドラインの策定など、ニューヨーク市との協働事業のほか、ハイライク公園の実現の原動力となった市民組織フレンズ・オブ・ハイライクの初動期の活動支援を行った。
- 注 21) TSA 副代表エレン・ゴールドスタイン氏へのインタビューによれば「後の事業展開において公民の各関係者に働きかけていく上での説明資料として活用された」ということであった。
- 注 22) Time Square Alliance: 2004 Annual Report, p.5 より。
- 注 23) ニューヨークを拠点とした公共空間観察調査の第一人者であったウィリアム・H・ホワイトが企画したニューヨーク市内の公開空地の問題点を徹底した観察調査で明らかにした「ストリート・ライフ・プロジェクト」の調査協力者を中心に、ホワイトをメンターとして 1975 年に設立されたニューヨーク市を拠点とする非営利団体。コミュニティの核となる公共空間の創出を目的として、様々な交通施設や公園、街路、広場、市場、コミュニティ施設のデザイン、運用計画に専念してきている。
- 注 24) 2005 年 PPS, PPS の姉妹団体で交通アドヴォカシー団体であるトランスポーテーション・オルタナティブ (Transportation Alternatives)、IT 技術を駆使して都市計画への市民参画を促進するオープン・プランニング・プロジェクト (The Open Planning Project, 現 The Open Plan) の三団体が共同で開始したキャンペーン。目的としては、①ニューヨーク市民にニューヨーク全域の生活の質の向上させる公共交通政策の改革の可能性を伝える、②私用自動車をなくし、コミュニティの需要に対応する方向での公共空間利用のバランスの見直しを図る、③これらの課題に対する改革の広範な公共的支援を実際にやってみせる、④ニューヨーク市民の自分たちの街路を再考する可能性を刺激する、の 4 点を掲げ、「生き生きとした街路」展覧会の他、街路に関する様々な情報を市民向けに発信するためのストリートブログ(Streetblog)とストリートフィルム(Street Film)という二つのウェブサイトを立ち上げた。
- 注 25) 1893 年、建築家や彫刻家の専門家に一般民間人も加わり、公共建築物と公園への彫刻と絵画的な装飾の提供を目的に設立された非営利団体。その後、100 年以上にわたり、ニューヨーク市の公共建築、公共空間に関する様々な問題に対する調査研究、世論喚起、活動支援を行ってきている。
- 注 26) Starr Whitehouse Landscape Architects and Planners PLLC: Times Square The Second Century Workshop Brief: Reimaging the Bowtie, 2007.
- 注 27) 同上の p.1 より。
- 注 28) 「このワークショップはブルームバーグ市長の呼びかけに答えようとするものである。より地域に即していえば、ニューヨーク市はタイムズ・スクエアの再整備に向けた公的資金の確保を約束した。このワークショップは市交通局の取り組みに対する創造的な対案を提示することによって、市の取り組みを広く知らしめることを探求する。提案を市デザイン・建設局や市交通局の再整備事業に組み込まれることになるので、参加者は革新的だが現実的な解決策に焦点を当てることが求められる。」(注 26) の Starr Whitehouse Landscape Architects and Planners PLLC(2007) の p.1 より)。
- 注 29) 2006 年に設立されたニューヨーク市を本拠地とするランドスケープデザイン事務所。公園以外にも、タイムズ・スクエアをはじめ、フラットアイアン広場やウォーター通り研究など、ニューヨーク市内の広場、街路のデザインにも多数、関わっている。タイムズ・スクエアでの「二回目の百年：蝶ネクタイの再想像」ワークショップの業績により、2007 年アメリカランドスケープアーキテクト協会ニューヨーク支部功労賞を受賞している。
- 注 30) ブルームバーグ市政期に市デザイン建設局が導入した、公共施設に関するデザインや建設の質を重視した発注方式。規模や経験に関わらず優れた能力を有する建築家、建築設計事務所に積極的に公共施設の設計を発注し、公共空間のデザインの質を大きく向上させた。
- 注 31) TSA と契約を結んだのは建築家のロジャー・マーヴェル (Rogers Marvel)、WXY (Weisz + Yoes)、工業デザイナーのビリング・ジャクソン・デザイン (Billings Jackson Design)、グラフィックデザイナーのステファン・ドイル (Stephen Doyle) であった。このうち、DTPS の創設者で、TSA からの委託で 2003 年のワークショップの運営も担当したクレア・ワイズ氏が設立した WXY、およびビリング・ジャクソン・デザインの二社は、2010 年 7 月にスノヘッタが受託したタイムズ・スクエアのプロードウェイの恒久広場化の設計チームに加わっている。また、ビリング・ジャクソン・デザインは、2009 年 5 月からのグリーンライト・フォー・ミッドタウンでも仮設広場のデザインを担当している。
- 注 32) 現在、ニューヨーク市立大学副学長。ルドルフ・ジュリアーニ市長時代の 2000 年 9 月に市交通局に就任し、2007 年 4 月までその職にあった。
- TSA と DTPS によるワークショップなどの取り組みを積極的に支援した。
- 注 33) 2007 年 5 月にニューヨーク市交通局局長に就任する以前に、デヴィッド・ディンキンス市長時代のニューヨーク市市長室に交通ディレクターとして勤務した経験があった。その後、連邦交通局、パーソン・ブリッケンホフ社の副代表などを務めた。2011 年に、市交通局長としての取り組みに対して、ジェーン・ジェイコブス・メダルを受賞した。
- 注 34) サディクカーン氏は、市交通局長に就任する前年、ヤン・ゲール氏にインタビューを行っている。サディクカーン氏の「もし、あなたがニューヨーク市長であつたら、何を優先的に考えますか?」という問い合わせに対して、ゲール氏は、タイムズ・スクエアに言及して、歩行者と自動車との衝突という課題を指摘し、自動車交通をいかに減らしていくかを考えるべきだと答えている。(注 5) の Taylor(2001) の p.25)。
- 注 35) ただし、ヤン・ゲール氏は「典型的な都市のパブリックスペース／パブリックライフは、レポートの出版をもって終了となるが、ニューヨークの調査の場合は、その結果の全体は出版されなかつた。その代わりに、おおよそその部分は、ニューヨーク市交通局が出版した『世界水準の街路』というビジョンの中に包含された」としている。(Jan Gehl and Birgitte Svarre: How to Study Public Life, Island Press, p.132, 2013)
- 注 36) アンディ・ウイリッシュワルツ氏へのインタビューより。
- 注 37) コペンハーゲン市の中心部では、1962 年 11 月に最初の街路の歩行者空間への転換が実施されて以降、継続的に歩行者空間拡大の取り組みが行われている。コペンハーゲン市を本拠地とするヤン・ゲール氏は、デンマーク芸術学校建築学科としての「屋外空間の人々の使い方調査」(1966 年) を皮切りに、現在まで数々の調査を実施し、都市政策に影響を与えてきた。
- 注 38) タイムズ・スクエアでは、エイブラハム・ビーム市長時代の 1974 年 4 月に、副市長ジョン・E・ズコッティによってモール化の計画が立案された。しかし、劇場のオーナーらが売春婦や麻薬中毒者を引き寄せ、さらなる混雑を呼ぶだけだと反対し、廃案となつた。1978 年には、エド・コッチ市長によって、ポートマン・ホテルのエントランスを街路まで拡張するかたちで、45 丁目から 48 丁目までのプロードウェイを歩行者空間化する計画が立案されたが、これも廃案に終わった。(Pedestrian Mall on Times Square Will Be Tested With U.S. Funds, New York Times, 1977.1.28, Times Square After the Mall, New York Times, 1982.5.17)。なお、注 6) 文献 Reighl(1999)によれば、1960 年にも、プロードウェイ協会 (Broadway Association) が、プロードウェイと 7 番街との間の三角形の交通島 (タイムズ・スクエア歩行者モール) を提案している。
- 注 39) Mayor Bloomberg and commissioner Sadik-khan announce pilot "Green Light for Midtown" program to reduce congestion, Press Release, New York City, February 26, 2009
- 注 40) 同上。
- 注 41) New York City Department of Transportation: Green Light for Midtown Evaluation Report, 2010.1
- 注 42) ニューヨーク市を本拠地として 1999 年に設立された戦略コンサルタント。質的、量的調査研究を専門としている。
- 注 43) Mayor Bloomberg and commissioner Sadik-khan announce pilot "Green Light for Midtown" will be made permanent, Press Release, New York City, February 11, 2010
- 注 44) WTC 跡地に建設された 9.11 メモリアルミュージアムのパヴィリオンの設計も担当した
- 注 45) しかし、恒久広場の実装に伴い、タイムズ・スクエアでは品のないチップビジネスの横行が目に余るようになった。こうした状況に対して、2015 年 9 月、ビル・ディブライジオ現市長は、市長自身と警察局長のもとでタスクフォースを立ち上げた。一方で、2015 年 9 月、TSA は、マンハッタン区選出の議員および地域協議会との連名で、『21 世紀のタイムズ・スクエアのためのロードマップ』(Borough President Gale Brewer and Councilmembers Dan Garodnick, Corey Johnson, Community Board Five, the Times Square Alliance: Roadmap For A 21st Century Times Square, 2015.9) を発表し、チップビジネス問題も含むタイムズ・スクエアの課題に関する対策を提示、提案した。とりわけ、重要なのは、プロードウェイを「タイムズ・スクエア・コモンズ」と名付け、「道路」とは異なる「広場」として法的に位置付けること、その上で、「広場」内を、一般市民ゾーン（受動的利用、イベント、プログラムのためのゾーン）、歩行者交通ゾーン（歩行者のスムーズな通り抜けのためのゾーン）、指定活動ゾーン（憲法上保護された勧誘行為物、サービス、エンターテイメントなどの対価としてその場で金銭を得る憲法上保護された勧誘行為のためのゾーン）に分けて、タイムズ・スクエア独自のルールを定めるという提案であった。2015 年 10 月 1 日に公表された市のタスクフォースの提言 (City Task Force on Times square Announces Recommendations, NYC Overview News Mayor's Bio Officials, 2015.10) では、TSA が先に公表していた提言内容が反映され、「タイムズ・スクエアを「公共空間」に指定し、その重要性と独自性を成文化する」、「広場完成後の広場に対する更なる物的改良を提案する」「歩行者のための広場により多くのプレイスメイキング・プログラムを導入する」など、広場としてのタイムズ・スクエアの運営方針が答申された。

PLANNING PROCESS OF "PEDESTRIAN PLAZA" IN TIMES SQUARE, NEW YORK

Focusing on Projects after the Establishment of a BID Organization

*Naoto NAKAJIMA * and Shingo SEKIYA ***

* Assoc. Prof., School of Engineering, The University of Tokyo, Ph.D.

** Researcher, Regional Planning International Co., Ltd., M.M.G

In recent years in Japan, reinvention of public space that vitalize a town, such as plaza like use in existing parks, open spaces and streets, or installing plazas within new urban development are drawing more attentions. Notably, transformation cases from roads to public spaces are pushed forward by the special provisions on road occupancy, by the amendment act in 2011, on special measures on urban regeneration (Law #24). Different approaches and systematic contrivances are seen in permanent open cafés on top of public road in Shinjuku MOA 4th Avenue, or converting public roads into city planning plaza in law in Sapporo Kita 3-jo Plaza. It is essential to accumulate practical knowledge by other advanced precedents by analyzation.

This rising attentions towards public spaces are not limited in domestic areas. Under common issues of global city competitiveness and inner city renewal, the recognition towards the importance of good public spaces are receiving higher attentions and various cities are working to reorganize public spaces. Chiefly, New York City under leadership of former mayor Michael Bloomberg who held strong interests in the urban space quality, set out and clarified strategy for urban spatial renewal which is highly evaluated by bringing greater urban image of city by converting unutilized industrial infrastructures into public spaces, and promoting pedestrianization of roads in whole city area. The representative example is pedestrianization of Broadway with Times Square, the entertainment core at the center. In May 2009, vehicles were eliminated from W 42nd up to 47th street of Broadway and 7th Avenue and pedestrianized as social experiment. Later, the City decided to construct permanent plaza, scheduled to be completed in 2016. How was the plaza developed from roads that were known as the most traffic congested point? What are the implications from this process of pedestrianization?

This paper stand at this point to analyze entities, and sort out examinations and proposals by those entities in their process of studies and enforcement of vehicle limitations and pedestrianization at Times Square within Broadway.

With the clarified pedestrianizing process of Times Square Plaza above, this paper conclude in the following four facts pointed out and discussed as lessons.

1) Continuous initiative by Times Square Alliance (TSA) as an area management organization

TSA's continuous efforts as areal management organization took its role in the development process of Times Square pedestrian plaza. TSA's effort would promote our acknowledgement about roles and possibilities by areal management organization.

2) Supports from the professional sector, in particular, non-profit organizations for remaking the public realm

The New York City based non-profitable associations aiming to enlarge public realms, have bridged over local autonomies and technical studies to establish frameworks on expanding pedestrian space in Times Square. In this way, solving traffic congestions and ensuring safety from the beginning provided development opportunities for place making and public space improvements.

3) Leaderships by the mayor and the commissioner, and prompt social experiment

The quantitative evaluation results by the social experiment and following prompt decisions lead the construction of pedestrian plaza of the Times Square. The experience of pedestrian plaza of Times Square plainly indicates the importance of leadership by mayors and departments in present urban design based on collaborations among locals with private and public organization.

4) Connection between local pedestrianization and transformation of the city's structure

The framework enlargement process from traffic issue to public space reorganization, and scale change from district to urban, insists clearly the possibility to lead urban structural transformation by pedestrianization of road space.

(2016年1月6日原稿受理、2016年3月18日採用決定)