

駅まちデザインとは

三浦詩乃

STREET LIFE MAKERS



三浦 詩乃

一般社団法人
ストリートライフ
・メイカーズ

東京大学大学院
客員連携研究員
博士（環境学）

1987年 長崎県生まれ
2015年 東京大学大学院新領域創成科学研究科博士修了
2015年 横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院
交通と都市研究室 助教
2020年 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任助教
2023年 現職
渋谷区および表参道、大阪市、旭川市、平塚市

社会活動

- ・ 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 コア委員 及び 大臣報告
（国土交通省、内閣府、平成30年度）
- ・ 街路交通施策に関する国際シンポジウム 企画・コーディネーター・登壇
（国際交通安全学会、国土交通省等共催、令和元年度）
- ・ ストリートデザインガイドライン懇談会 委員（国土交通省、令和元年度）
- ・ 「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会 委員（国土交通省、令和2年度）
- ・ 鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン策定委員会 委員（令和2年度）
- ・ 東京都駐車場条例の見直し検討委員会 委員（令和2年度）

メディア・書籍

編著書『ストリートデザイン・マネジメント: 公共空間を活用する制度・組織・プロセス』
訳書『ストリートファイト 人間の街路を取り戻したニューヨーク市交通局長の闘い』
（いずれも学芸出版社）

都市政策における駅の位置づけ

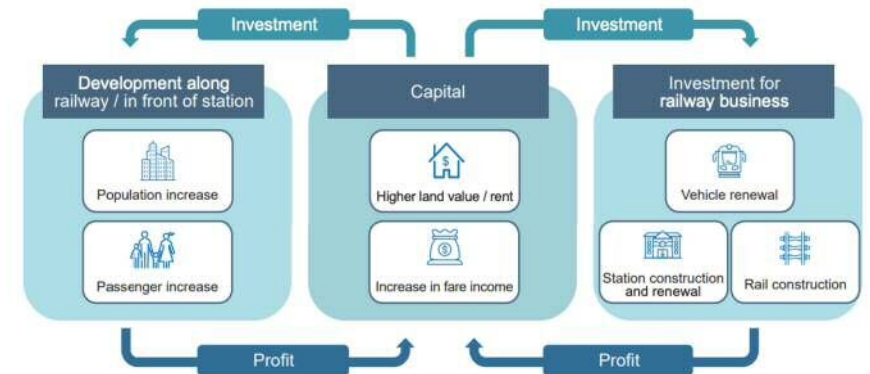
広域的には
コンパクトな居住地の核

エリアとして価値向上するライフスタイル提案

駅周辺空間
日本型
公共交通指向型開発
→鉄道事業の
持続可能性



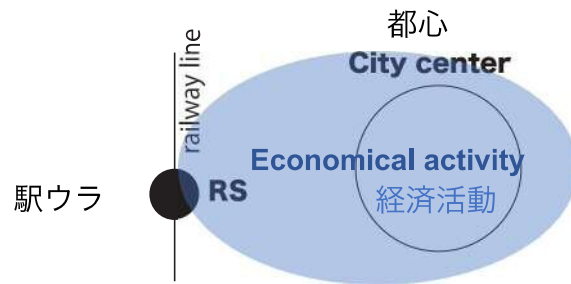
奥野 慶四郎：「災害危険地」には居住させない
<https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/mag/ncr/18/00116/122500008/>



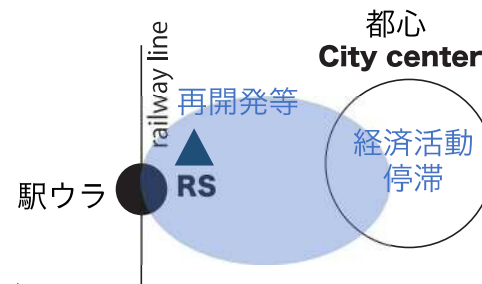
<https://www.mlit.go.jp/common/001398605.pdf>

典型的な駅周辺地区の変遷 (中規模都市)

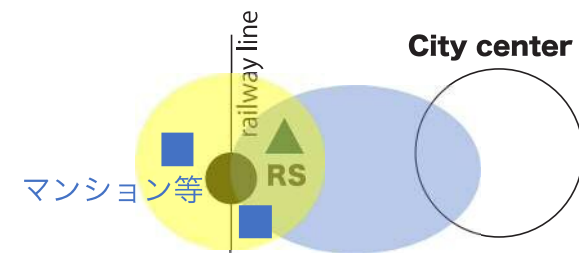
1 駅のおモテとウラの形成



2 オモテの経済活動縮小、 駅側への官民の開発投資 →有力モールなど進出



3 日用品も手に入る駅周辺に 住まう需要も →マンション開発



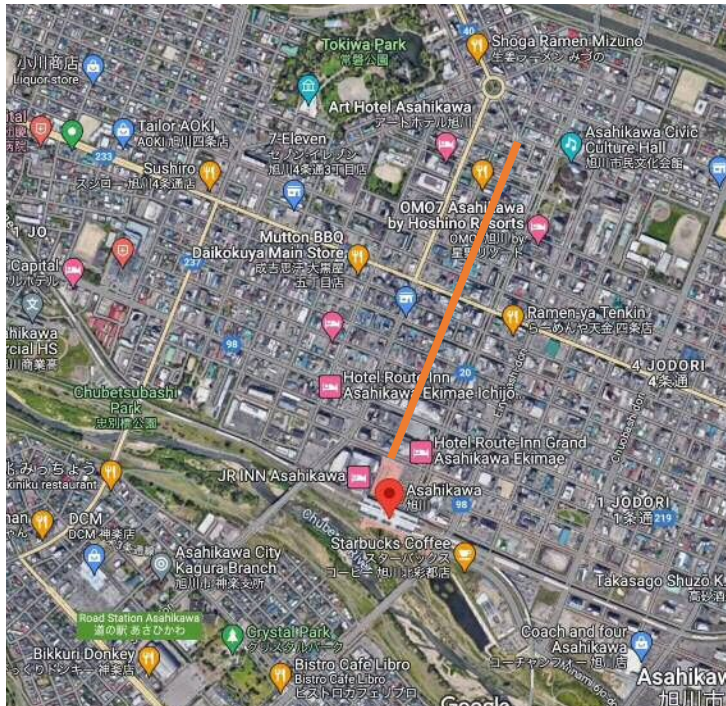
短期的には歓迎すべき

⇔採算性で動くので「個性」発揮されにくい。

都市活動の重心がさらに駅に向かい、都心側事業者の撤退誘発も。

→画一化されると、長期的にはより規模の大きいまちに競り負ける

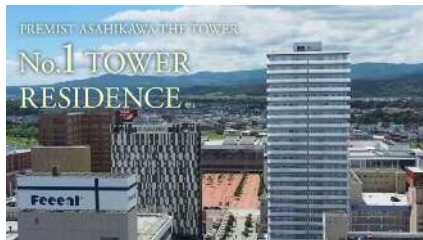
事例：旭川市（約34万人）



日本初の歩行者専用道路(1972-)



北彩都（バブル崩壊後）



200m

<https://www.hkd.mlit.go.jp/as/tisui/ho92810000001j0.html>
https://www.visit-hokkaido.jp/event/detail_11446.html
<https://color-science.jp/colorscape/1459/>

生活圏としていかにデザインするか？

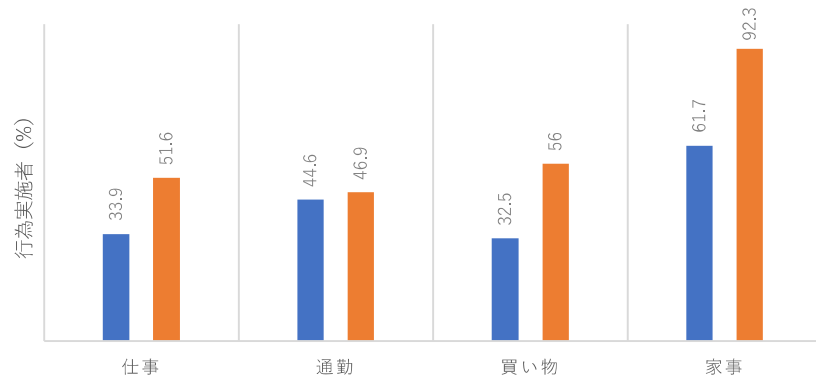
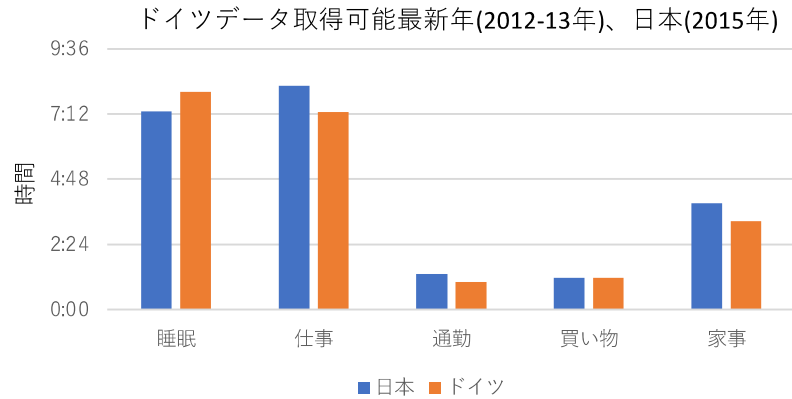
生活圏への「サードプレイス」の必要性→ 心身の健康、エリアへの関心

サードプレイス(Oldenburg,1999) =自分らしくくつろげる、情報交換・意見交換、地域活動



日本人がサードプレイスで過ごす時間：ドイツと比較して5~6割

必要活動:平日平均



→日本の方が、仕事・通勤・家事時間が長く、睡眠短い傾向
(ただし、大都市の通勤時間はほぼ同程度)

社会的活動およびレジャー活動時間

	日本	ドイツ
平日	2:43(46.6%)	5:09(99.1%)
週末	4:18(58.8%)	7:02(99.6%)

→時間および行為者割合ともドイツの方が大きい

日本では、混雑しストレスのある通勤

出典：EUROSTAT DATABASE

<https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>

NHK国民生活時間調査 <https://www.nhk.or.jp/bunken/yoron-jikan/>

育児期の女性: 身体活動の最大のネックは「時間」、施設内・自宅より、'自宅周辺'で気軽に運動

今後実践したい場所：自宅周辺 (25.5%)，トレーニングジム(17.4%)，体育館等施設(12.1%)，自宅(10.9%)

内容：散歩・ウォーキング (33.2%)

健康と実施有無の関連：「憂うつ」「便秘」，「腰の痛み」「胃のもたれ・痛み」「めまい」「下痢」

表6 運動実践・運動継続の条件（複数回答）

	全体 (N=763)		運動実践群 (N=233)		運動非実践群 (N=530)		p 値
	N	(%)	N	(%)	N	(%)	
時間	655	(85.8%)	190	(81.5%)	465	(87.7%)	0.024*
疲れていないこと	293	(38.4%)	70	(30.0%)	223	(42.1%)	0.002**
費用	277	(36.3%)	86	(36.9%)	191	(36.0%)	0.818
家族の理解・協力	273	(35.8%)	86	(36.9%)	187	(35.3%)	0.666
健康な体・体力	263	(34.5%)	97	(41.6%)	166	(31.3%)	0.006**
施設・場所	181	(23.7%)	59	(25.3%)	122	(23.0%)	0.491
仲間・友人	115	(15.1%)	39	(16.7%)	76	(14.3%)	0.394
教室・プログラム	86	(11.3%)	28	(12.0%)	58	(10.9%)	0.666
運動知識（方法，注意点）	69	(9.0%)	25	(10.7%)	44	(8.3%)	0.282
指導者	52	(6.8%)	22	(9.4%)	30	(5.7%)	0.056
その他※	54	(7.1%)	16	(6.9%)	38	(7.2%)	0.881
特にない	9	(1.2%)	2	(0.9%)	7	(1.3%)	0.586

注) χ^2 検定を用いた。 * : $p < 0.05$ ** : $p < 0.01$

※主な回答：「やる気」「子どもを預けられる場所・人」等

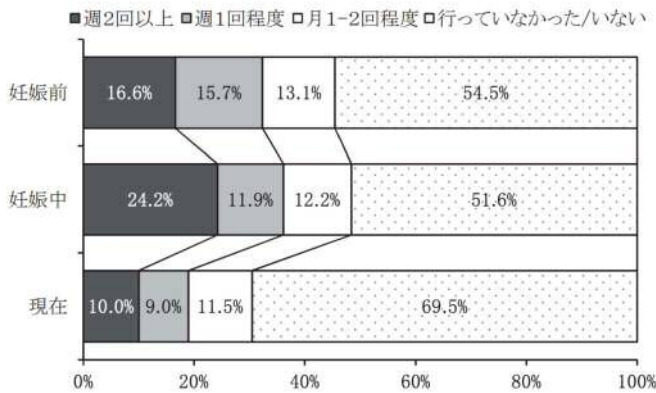
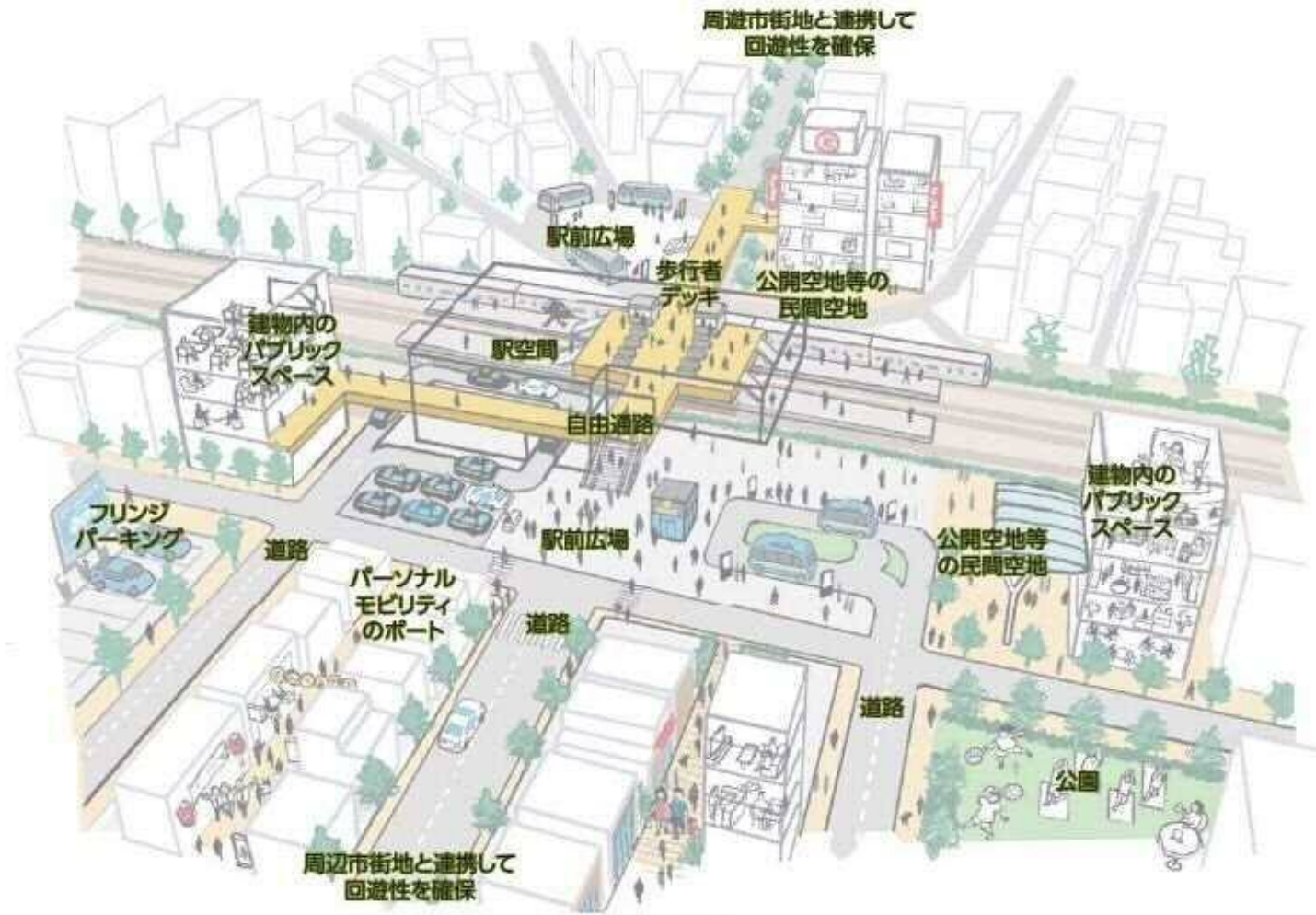


図1 妊娠前・妊娠中・現在における運動実践状況 (N=763)

これまでの駅施設、周辺施設デザイン



駅まちデザイン (国土交通省)



セカンドプレイス
= 業務利便性
デザイン
(駅直結)

→ サードプレイス
創出
(相互連携,
機能分担)

原則

01

多様な主体の連携

地方公共団体・交通事業者・開発事業者等の多様な主体が連携して、ビジョンを描き・計画を策定し・整備を進め維持管理を行っていくことが必要です。



原則

03

空間の共有

駅まち空間において、必要な機能を確保するためには、「空間の共有」を考慮することが重要です。



原則

02

ビジョンの共有

駅まちデザインを進めるにあたって課題やビジョン（まちの理想像）、具体的な方策などについて、常に多様な関係者とイメージを共有しながら進めることが重要です。

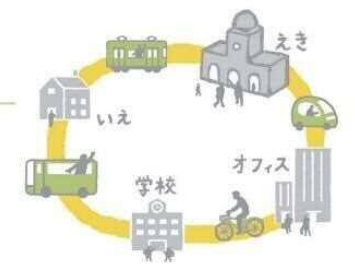


原則

04

機能の連携

駅まち空間を最大限に活用するためには、「機能の連携」を考慮することが重要です。



原則

05

一体的で柔軟な運営

駅まち空間では、ユーザーの目線に立ち、管理区分を超えた一体的な管理・運営を行うことや、可変的・多目的な活用を行うことが重要です。



事例：旭川市（約34万人）

中心市街地側のエリアプラットフォーム準備： 日常活動を育むアクター → 公共交通事業者、モール関係者に協力依頼不可欠

エリアプラットフォーム

エリアの活性化を図る活動を行うことを目的として、エリアの将来像・実現するための取組をまとめた未来ビジョンを策定し、策定後には、ビジョンに基づき、将来像の実現に向けた取組を行う組織

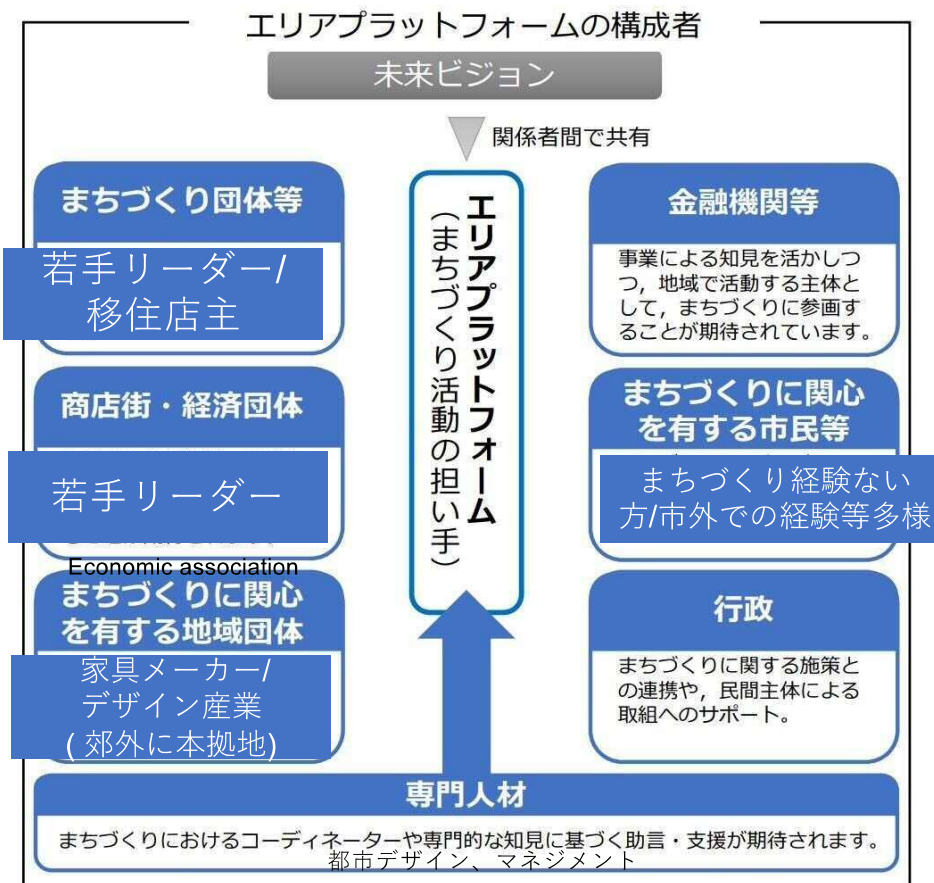
エリアプラットフォームって何だろう？

行政をはじめ、まちづくりの担い手であるまちづくり会社・団体、まちづくりや地域課題解決に関心がある企業、自治会・町内会、商店街・商工会議所、住民・地権者・就業者などが集まって、まちの将来像を議論・描き、その実現に向けた取組（＝まちづくり）について協議・調整を行うための場が、エリアプラットフォームです。

「エリアプラットフォーム」とは、おおむね以下の要件が揃った協議の場です



※国交省「まちづくりの可能性を広げるエリアプラットフォーム」より抜粋



事例：川崎市
(約148万人)

2018

川崎駅東口社会実験 アクティビティ調査レポート



KAWASAKI STATION
PILOT PROJECT
ACTIVITY SURVEY REPORT

調査の概要と目的 SUMMARY & OBJECTIVES

多様性のまち・川崎の玄関口 「川崎駅東口エリア」



街の原点・旧東海道が位置する川崎駅東口エリアには、現在も市役所、チネチッタなどの文化商業施設、商店街など、市民の生活拠点が多数分布しています。近年は、遊休不動産のリノベーションまちづくりが進む日進町エリアのような新たなスポットも誕生しています。また、アジアフェスタに代表されるように、多文化交流の場でもあります。

このように様々な顔をもつ、川崎駅東口エリアの玄関口となる駅前広場は、2011年に再整備されたものです。7つに分断され、地下街からのアクセスのみとなっていたバス島を集約し、歩行者が地上で移動できるようにした本空間は、駅前広場整備の代表事例として高く評価されています。



食の魅力

リノベーションなど
創造的拠点

界限、ストリート
が身近な生活

音楽のまち

にぎわいをうむ
商業・文化施設

ポテンシャルの高い駅前広場の有効活用をめざして

エリアマネジメントの可能性

このように2011年の再整備により、駅からエリアへの物理的なアクセス利便性は改善されてきました。一方で東口エリアの資源は、あちこちに分散していたり、知る人ぞ知る楽しみ方のもも多く、来街者や市民に気づかれにくい面もあります。これからの駅前広場は各交通手段を結ぶノードとしてのみではなく、そんな東口エリアの魅力を支え、つなぐハブとしての役割を担うことが望ましいでしょう。

そうした駅前広場に向けて、既存の公共空間を使いこなしてその効果を周辺エリアに波及させる「エリアマネジメント」という手法を検討します。一般に、エリアマネジメントでは、美化活動、オープンカフェなどの座り場管理を行うなどして、利用者の決意性を高めています。こうした活動を継続するためには、財源が必要です。特設的な運営には、イベントや広告事業を通じて、自主財源を捻出する必要があります。利用者行動の観点から、空間のポテンシャルを再評価することは、効果的かつ効率的なエリアマネジメントの立案につながります。

現在の課題

上記のエリアマネジメントの観点もふまえて、再度、駅広の利用実態に目を向けなおします。

現在、環境空間(車道部を除く空間)には非常に多くの歩行者が通行しています。したがって、収益事業のポテンシャルは高いと考えられます。しかし裏を返すと、通行やバス・タクシーを待つといった活動のみに資する設えになっています。従来の環境空間としての機能では、こうした活動が最優先されてきましたが、これからは、人々をまちに迎えるゲートとして休憩やコミュニケーションといったゆとりを生むこと、そして、地域の広場としてエリアの資源と連携することを目指すべきでしょう。大多数の通行利用に加え、路面への座り込みや、演説、音楽演奏が散見されますが、この点は座り場や表現活動への空間活用への潜在的ニーズを示していると考えられます。

社会実験で試そう!

有効活用に向けては

- ① 駅広の再配分(車道部と環境空間の空間比率の再検討)
- ② 現行環境空間の利活用やアメニティ充実、そのためのステークホルダー連携(市、JR、前面商業施設など)の2つの選択肢があります。

いずれにおいても、「実験」の過程をふむことが、アイデアの種を広がります。駅利用者や市民のニーズに即しているか?、通行の妨げにならないレイアウトか?など、実際に場をつくり、体験してもらい、フィードバックをもらうことで、心地よい空間づくりにつなげることができます。

CIRCUS!

社会実験「カワサキよりみちサーカス」

2018年度、川崎市は駅前広場を活用した初の社会実験としてルフロン前広場及びタクシープール(海島側のみ)において、市民参加型イベントを行いました。

次頁以降に示す調査と組み合わせることで、環境美化や賑わい創出等の効果を検証し、今後の継続的な空間の有効活用の方策について検討を進めました。

本レポートは、この実験の仮説と、その検証結果を示すものです。

イベントの立案は、2016年度より行ってきたリノベーションスクール事業関係者を含む、近隣の商業者等に積極的な参加を促しながら行っています。

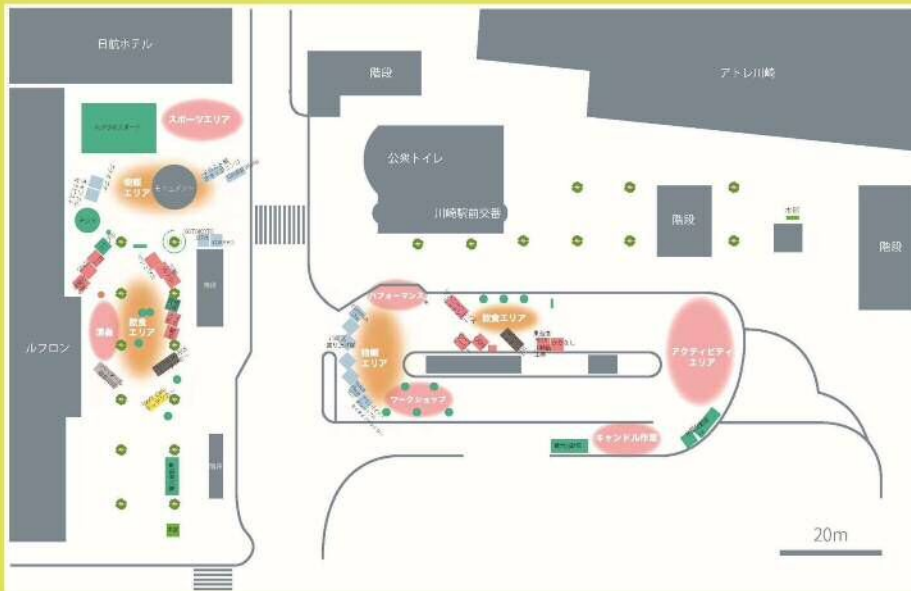
開催日時:2018年12月22日(土)10時00分～20時00分

主催:カワサキサーカスプロジェクト実行委員会

後援:川崎市

サーカス、それは多様な人々が暮らすカワサキを象徴する言葉。寒空の下、サックスの音色が響き渡り、広場のあちこちでピエロがジャグリングをはじめたり、屋台の店主がおつりを突然一輪の花に変えて驚かせたり。みんなで寝を取りながら、カワサキの匂いを、見て、触れて、味わって。

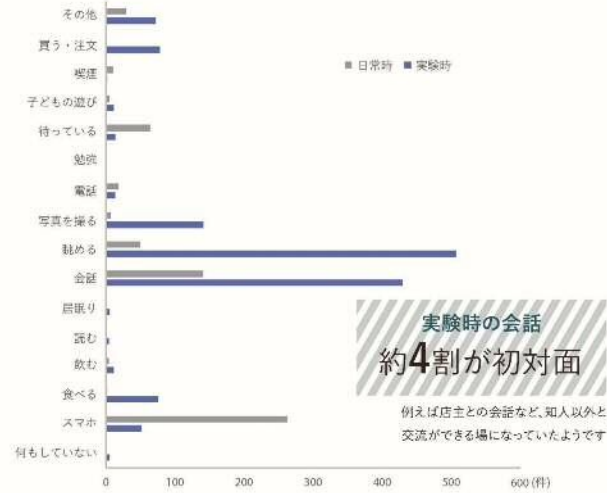
我が家と職場の通過点でしかなかった商業ビル前の歩道が、タクシー乗り場が、ふと足を止めたその瞬間から、皆さん一人ひとりにとって「大切な場所」になることを願って。



3. アクティビティの多様性

アクティビティ種類の変化

実験時のコンテンツが、必然的に「買う」「食べる」というアクティビティをもたらしました。日常時より、「写真を撮る」、「眺める」という場の魅力に起因するアクティビティが大幅に増加しています。「会話」も伸びました。

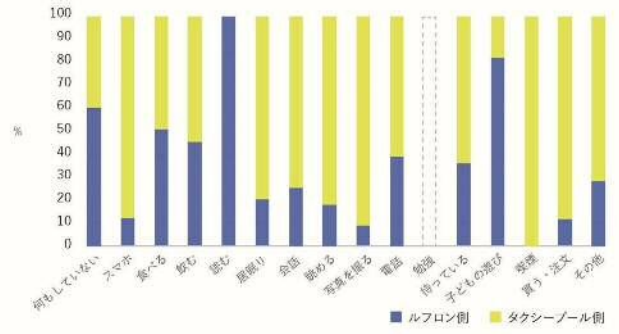


**実験時の会話
約4割が初対面**
例えば店主との会話など、知人以外と交流ができる場になっていたようです

パフォーマンスを眺める多世代の利用者

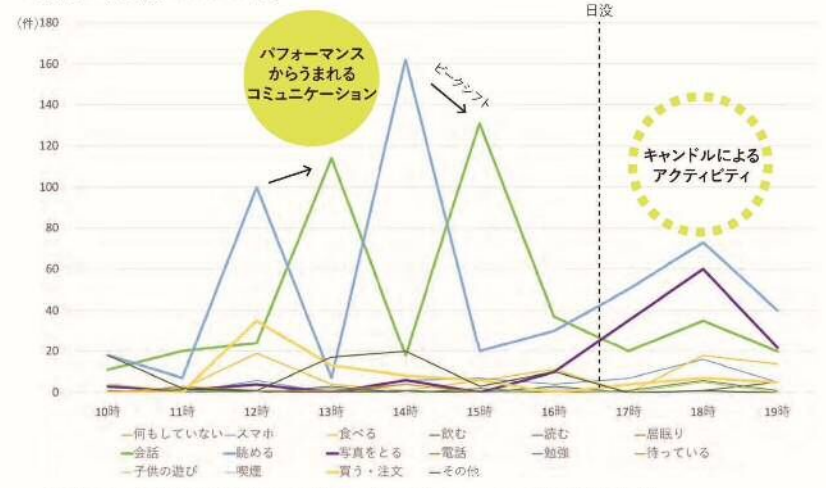


実験時アクティビティ種別の分布割合



ルフロン側で特徴的なアクティビティは「読む」「子供の遊び」であり、タクシープール側では「スマホ」、「会話」、「眺める」、「写真を撮る」、「買う・注文」でした。

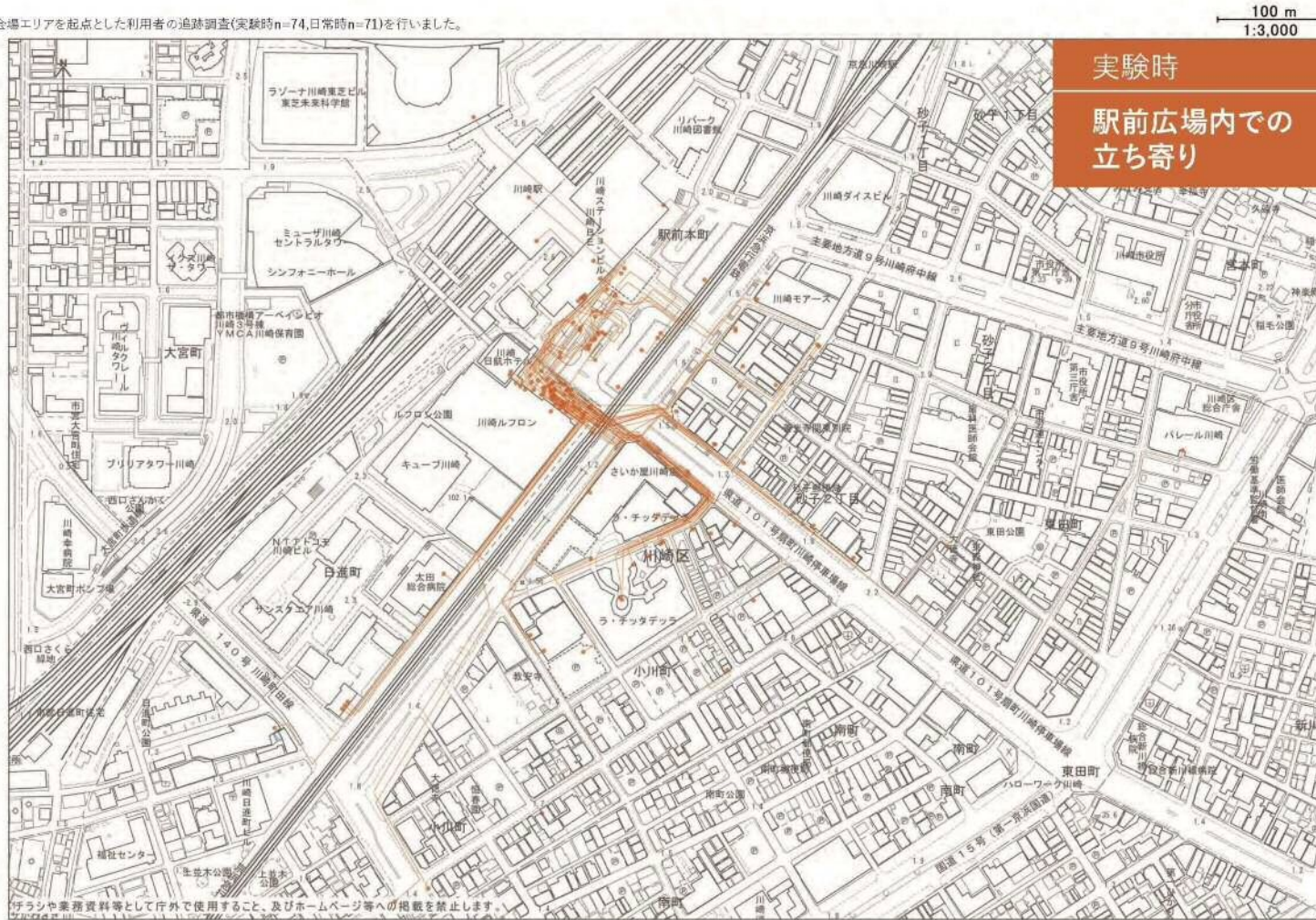
実験時の時間帯別アクティビティ量



「眺める」のピークの1時間後に「会話」のピークが現れています。これは、パフォーマンスの影響だと考えられます。また、実際の飲食アクティビティ量はルフロン側と大差ありませんが、パフォーマンスのあったタクシープール側には正午ごろに飲食注文が集中して行列が発生したとみられます。暗くなると「眺める」、「写真を撮る」が伸びており、キャンドルイベントがこれらを誘発したと考えられます。

6. 周辺エリアへの回遊

会場エリアを起点とした利用者の追跡調査(実験時n=74,日常時n=71)を行いました。



6. 周辺エリアへの回遊

会場エリアを起点とした利用者の追跡調査(実験時n=74,日常時n=71)を行いました。

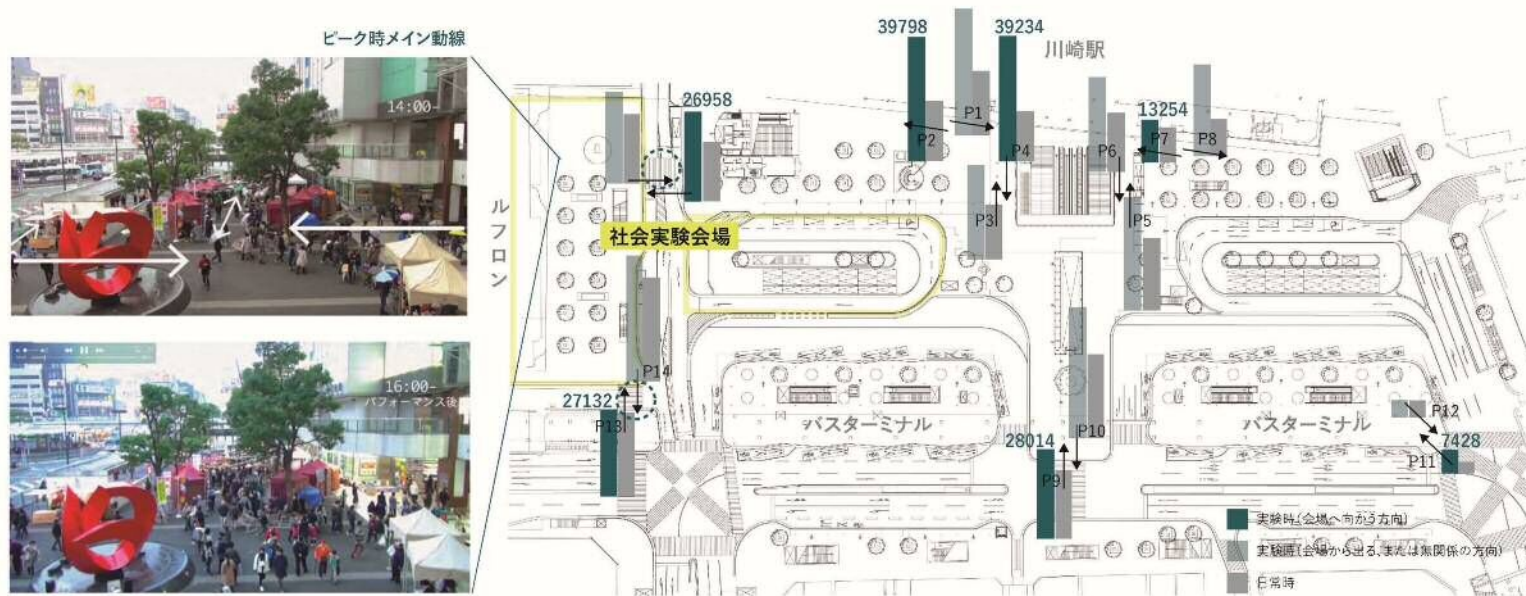


チラシや業務資料等として庁外で使用すること、及びホームページ等への掲載を禁止します。

2. 駅前広場内での回遊状況と歩きやすさ

当日の通行量分布(10時間推定値)

会場、駅側では日常時の2倍以上の値が記録されましたが、南東側市街地から駅への通行量はあまり変化しませんでした。街よりも駅から利用者を惹きつけたとみられます。
アンケート結果からは、普段通りしない方の利用があったことも明らかです。
特に小さい値を取っているのはバスターミナル→南東側市街地で、日常時と変わりません。実験会場側のほうがある程度、人の流れが大きいです。



会場メイン動線の歩きやすさ

動画撮影より、実験時総アクティビティのピーク時14:00台と18:00台、そしてルフロ前が最も混雑した16:00台について、メイン動線を調べ、十分な空間が確保されていたことを確認しました。メイン動線は駅側横断歩道→ルフロ間で、観測時間のうち、信号待ち後など、両側から多数の歩行者が流れ込んだタイミングのみ混雑しました。市街地別に急ぐ人々は歩道、出店店舗を楽しむ人は会場中央という、動線の分岐も見られました。なお、16:00台のパフォーマンス解散時は、ルフロ敷地内を含めて最大0.3人/m²(HCM LOS:C/普通かそれより遅い速度で歩行、逆方向や交差がある)と小規模なコンフリクトや稀に衝突が起きたと記録しました。

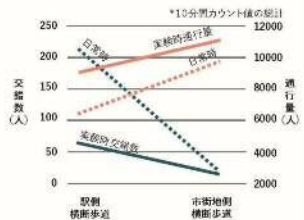
今後、今回のパフォーマンスよりも人々も大きい規模の活用を行う際には、歩行者動線を確保するようなルフロ側も含めたレイアウトの工夫が必要です。そのために、ルフロの敷地と一体的にプランを練ることが望ましいでしょう。

車両と歩行者交錯リスク

図上の○で囲んだ会場出入口の横断歩道で、信号を守っていなかった人をカウントしています。

なお、実験時に車両との接触の危険があったケースは報告されていません。幅員が小さいためか、駐車や荷捌きに向かう車両の来ないタイミングで、赤信号でも横断が起きたとみられ、駅→会場ではカウント値が高くなっています。しかし、通行ピーク時(13:00及び16:00台)においても、付近歩行者通行量の5%未満のボリュームに抑えられていました。

また、駅側横断歩道では実験時の通行量が日常時のおよそ1.5倍あったにもかかわらず、交錯数に関しては1/3程度に抑えられており、ガイドの効果があったといえます。市街地側横断歩道の交錯数にこうした違いはみられません。



■ 今度の検討に向けて

全国的政策の方向性：「駅まち」デザイン

=生活圏として、地域との連携が駅街区の長期的競争力維持

静岡駅での動機付けとは？

新幹線駅で資産価値落ちにくいかもしれないが・・・

駅前広場環境空間、広場と駅施設の関係性（川崎市事例）への配慮による
サードプレイス化→各ステークホルダーにとってwin-winに.

○利用者、コンテンツを創出するアクター（出店者、市民サークル等）：

活動多様性向上、コミュニケーション・つながり

○行政：災害時活用方法模索

○駅施設：立ち寄り、施設への回遊

※周辺他の施設への波及効果は確認されず

機能分担は災害時の緊急行動上も重要：

感染症等含めて 'BCP'をつくるようなイメージ