

UDCBK「都市と交通シナリオスタディ」ワークショップ

ワークショップの目的

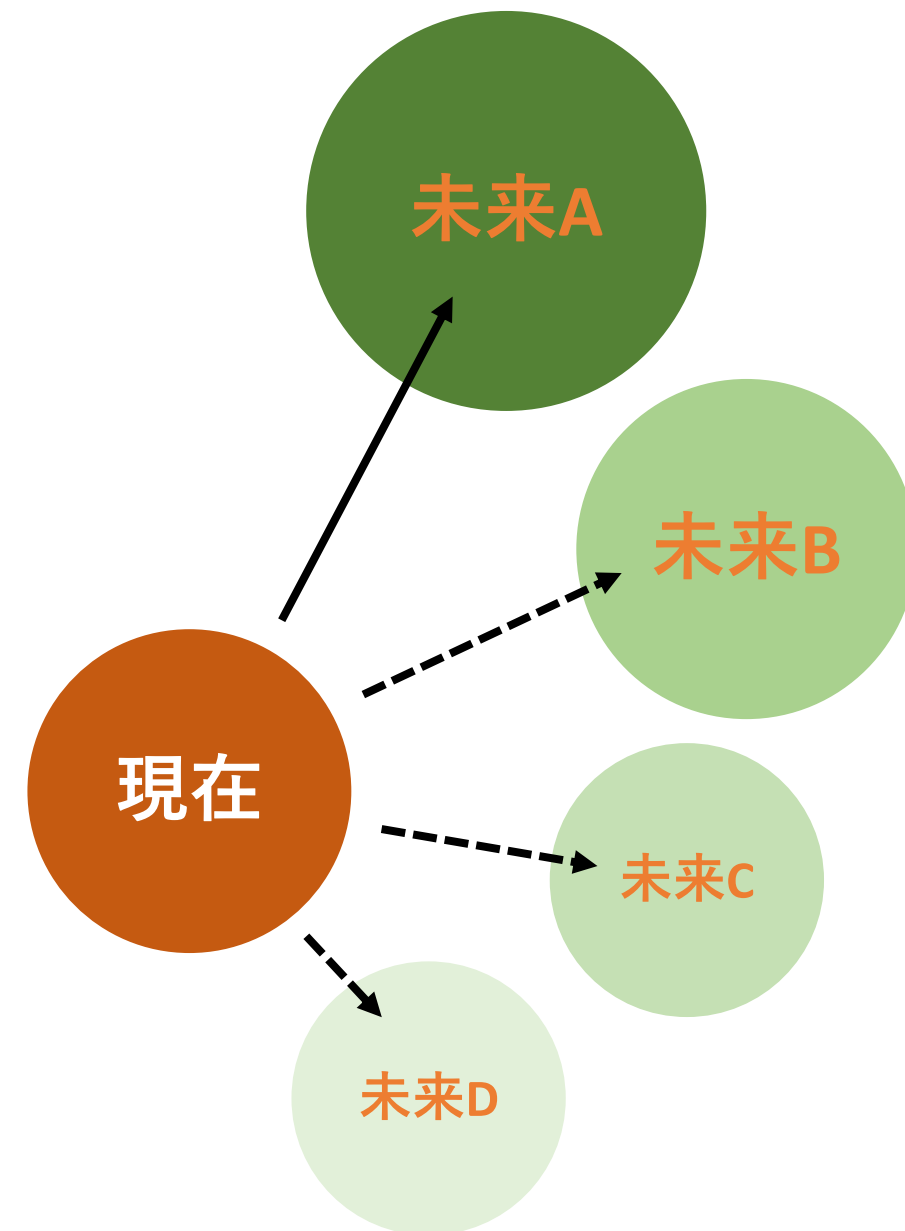
本ワークショップは、以下の3点を目的として、2020年8月21日(金)、9月11日(金)、10月2日(金)の3回にわたって、UDCBKが主催して、市民と学生の皆さんの参加により、実施されたものです。

- ① 2040年の南草津駅周辺の将来像を複数のシナリオに描く。
- ② 中でも望ましい都市空間と交通のあり方を議論する。
- ③ 将来の課題解決のためのアイデアを出し合う。

未来を考えるための「シナリオ」とは？

どのようなまちでも、未来は不確定要素に満ちています。しかし、まちづくりにおいて目標を達成するには、長い時間がかかります。そのため、未来を考えずにまちづくりの計画をすることは困難です。また、未来のことはわからない、と諦めて、当面の課題解決だけに終始する政策を実施すると、次世代の住民にとっては役に立たない投資を多く行うことになり、良かれと思って実施した政策や都市整備が、数十年後に残るまちにとっては「負の遺産」となってしまう可能性すらあります。

そこで、未来を固定して描くのではなく、前提としている将来の社会的、環境的な条件をできるだけ明確にした複数の「シナリオ」を設定し、その中でも望ましいと考えるシナリオにおいて、まちはどのようにになっているかを話し合うことで、選択可能な未来を固定観念を取り払って議論することができます。またその成果は、「そのような望ましいシナリオを目指すためには、今のうちからどのような課題を解決する努力を行わなければならないのか」という、長期的、俯瞰的な視点でのまちづくりの政策についての議論を行う手助けになります。



ドライビングフォース
シナリオを考えるためには、まず「ドライビングフォース」を考えます。

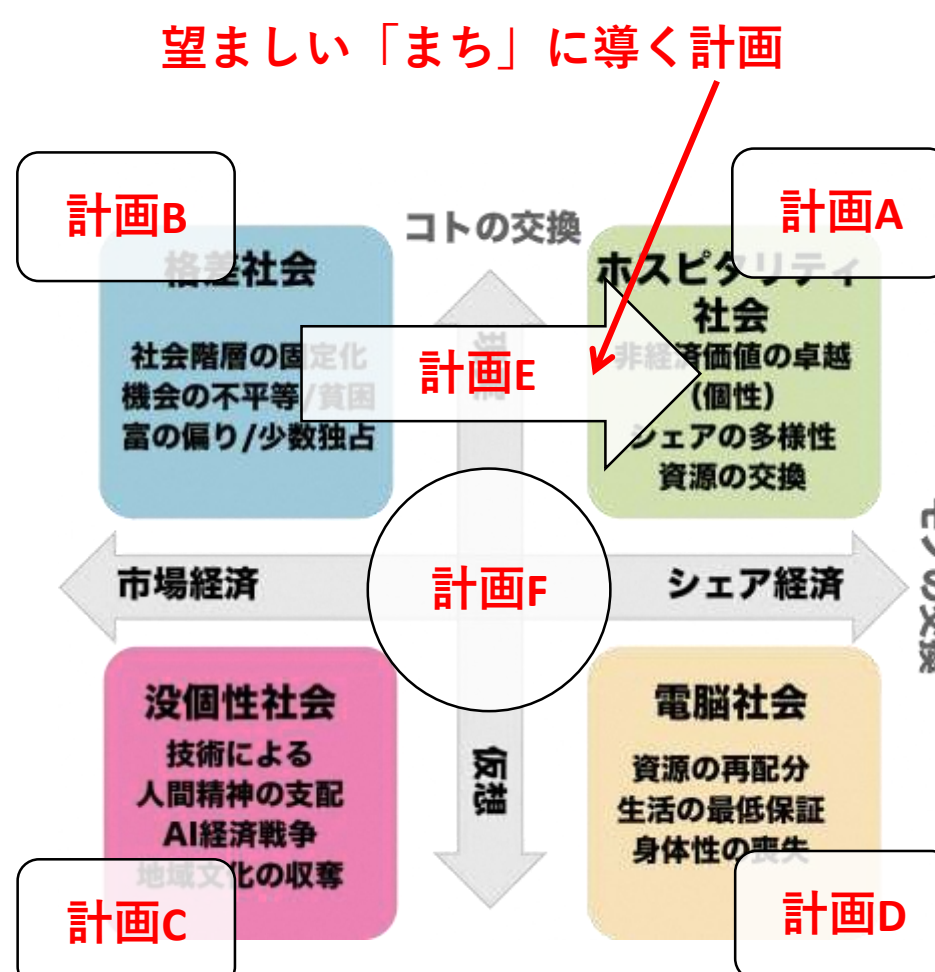
シナリオの分割
最も重要と考えたドライビングフォースを2つ取り上げ、それらを2軸とする平面を、4つのシナリオに分割します。

シナリオの意味づけ
各シナリオの意味を考えます。



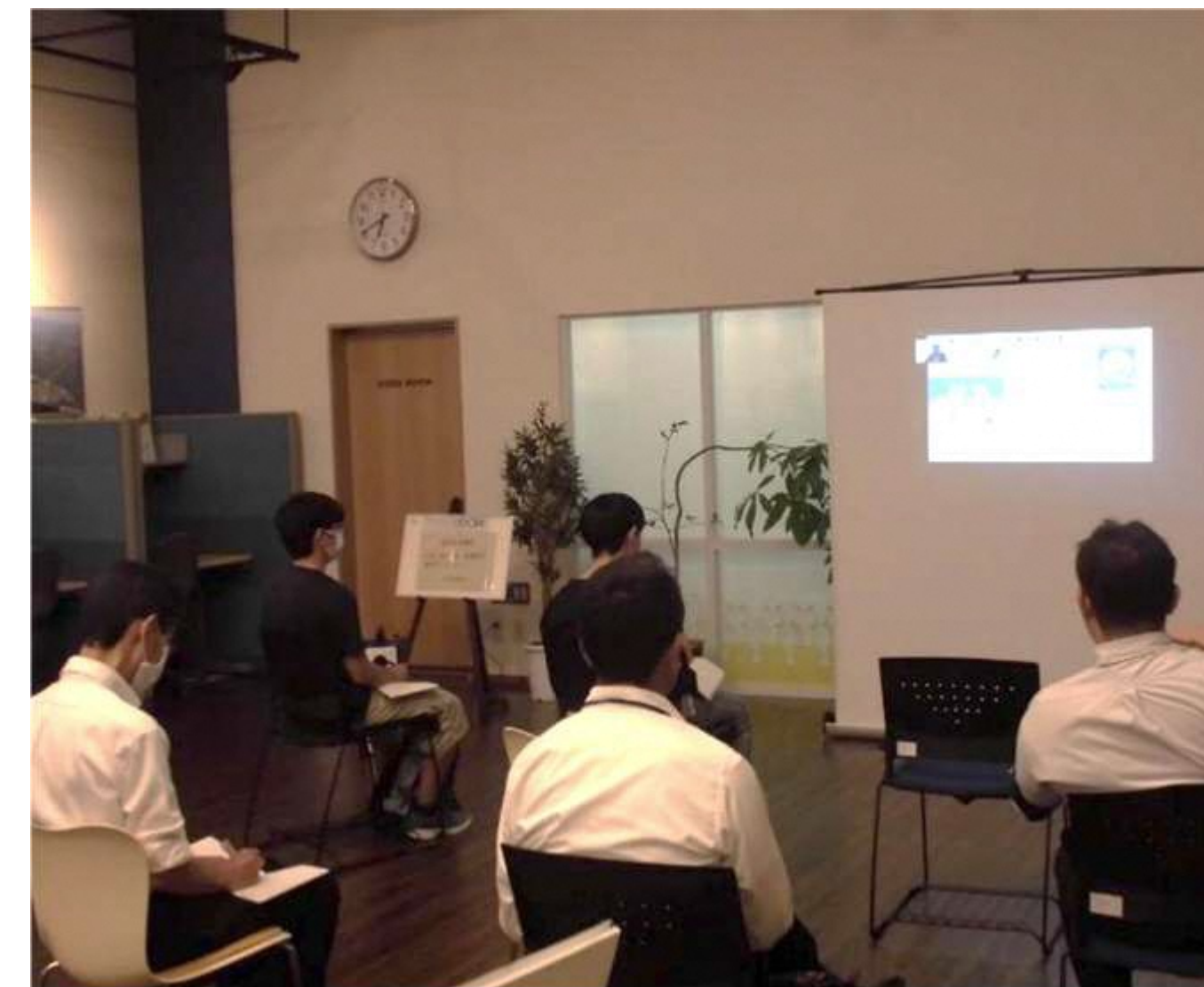
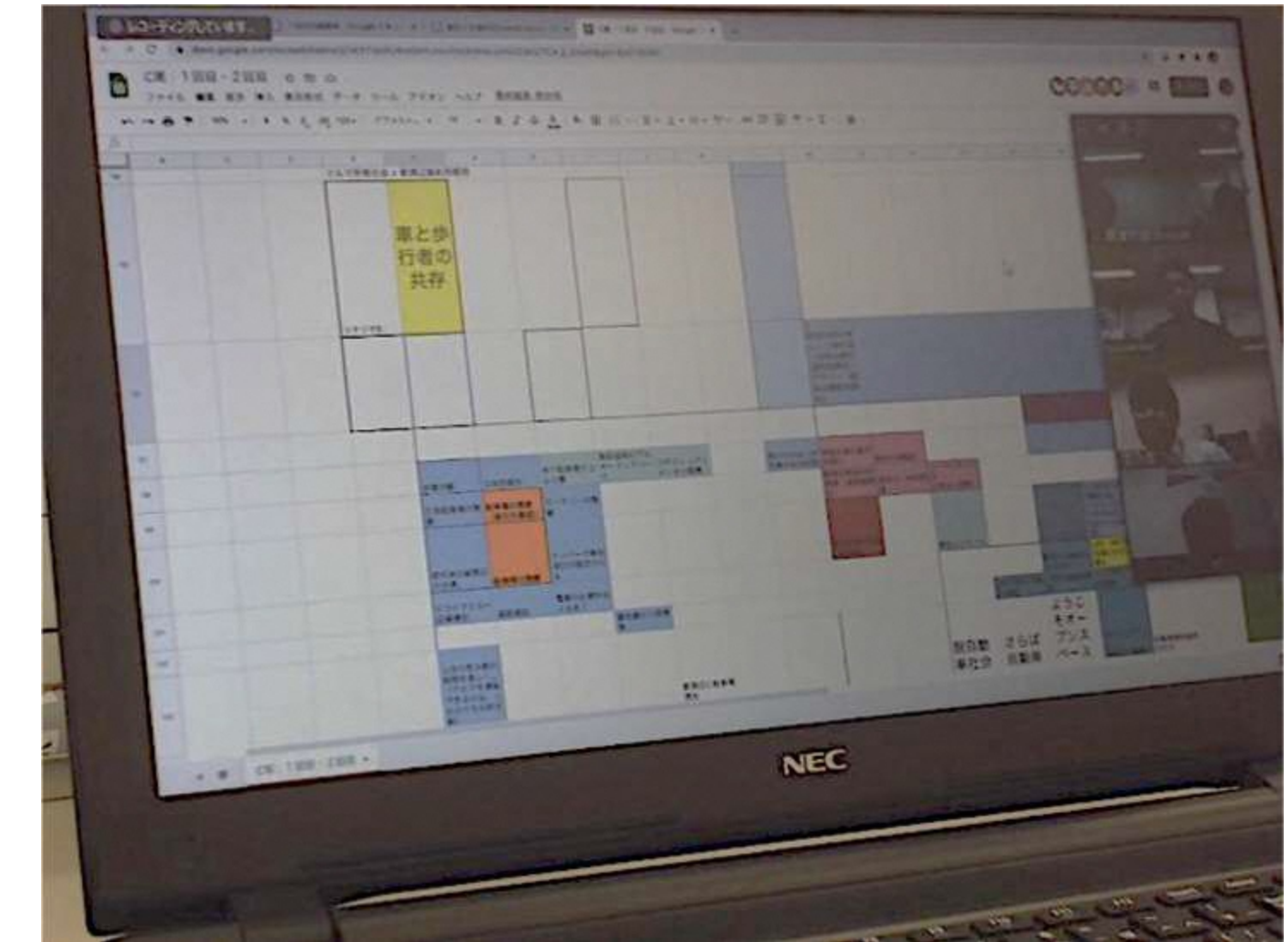
シナリオの優先順位
どのシナリオが最も望ましいのか、また、今のままなら、どのシナリオに向かうことになりそうか、考えます。

良いシナリオに向けた計画
悪いシナリオではなく、最も良いと考えたシナリオに向かうためには、まちはどのように計画されていく必要があるのか、そのために必要な政策はどんなことか、考えます。



オンラインの実験的ワークショップ

コロナ禍の中で実施した本ワークショップは、全てオンラインで行われました。通常であれば、対面で模造紙にマーカーや付箋で意見を書いたり貼り込んで行うのが一般的なワークショップですが、オンラインで行うために、複数の利用者が同時に操作することができるGoogle Sheet上にフォーマットを作成し、毎回のワークショップに先立って事前に各参加者の意見を書き込んだ上で、それらをZOOM会議上で画面共有しながら、意見を交わし、議論をまとめました。テレワークなど新しい働き方や暮らし方のイメージをリアルに想像しながらのオンラインワークショップには、普段とは異なる実験的な価値が見出されたように思います。



運営メンバーと参加者

本ワークショップは、都市交通や都市デザイン、まちづくりを専門とする立命館大学の教員によるファシリテーションのもと、市民、学生その他、県や市の職員も参加して行われました。難しい状況の中、最後まで参加していただいた皆様の意欲を讃え、また、お礼を申し上げます。

- 主催 UDCBK(アーバンデザインセンター・びわこ・くさつ)
- コーディネーター 武田史朗(UDCBK副センター長、立命館大学理工学部建築都市デザイン学科教授)
- ファシリテーター 塩見康博(立命館大学理工学部環境都市工学科准教授)、金渡源(同准教授)、阿部俊彦(立命館大学理工学部建築都市デザイン学科准教授)

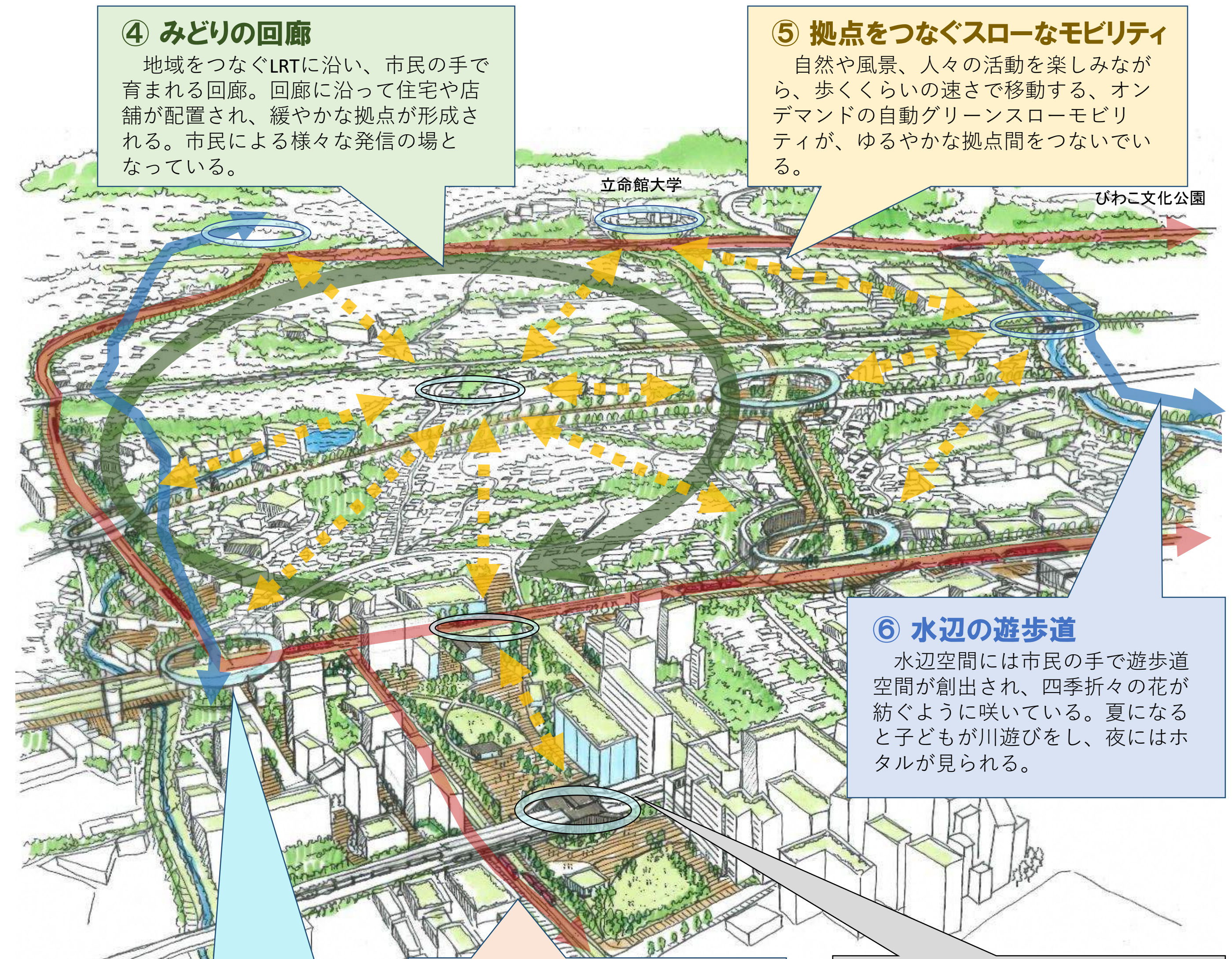
提案の概要

30年後の未来社会では、現状よりさらにFace to Faceの交流に価値がおかれるようになる。さらに、住民は個人所有の自動車は手放し、シェアリングを含む公共交通とアクティブモードでの移動が主となる。その結果、南草津駅を他地域からの玄関口とし、そこから立命館大学やびわこ文化公園をつなぐ環状の新交通システムが導入され、それに沿って市民の手で「みどりの回廊」が育まれる。回廊に沿って、あるいは回廊に囲まれたエリア内で人の住まいや店舗が連続的に配置され、さまざまな活動が発信される。回廊内部にはゆるやかな拠点が形成され、拠点間はスローなモビリティによってつながれる。拠点は大学のサテライトとしての機能も持ち、地域住民・学生が学びの場を共有する。

提案のポイント

- ① 駅前ロータリーの広場化
- ② 新交通がつなぐ「みどりの回廊」
- ③ 琵琶湖まで続く遊歩道
- ④ 拠点を繋ぐスローモビリティ
- ⑤ 多様な活動と自由な発信

2040年の南草津の未来予想図



私たちが考えた南草津の未来のシナリオ

■ バーチャル社会の進展

これまでも普及していた電子マネー決済や、ネットショッピングに加えて、コロナ禍でリモートワークやオンライン飲み会など、オンラインを介した活動領域が大幅に増えた。この傾向がより進化していくか、あるいは現実での人と人が空間を共有して行う活動に力がおかれるようになるのか、により未来の姿が大きく異なるであろうと考えた。

■ 移動手段の変化

自動運転の普及シナリオは、大きくサービスカーとオーナーカーとで分けられる。サービスカーの領域が拡大した場合には、モビリティを個人で所有せず、シェアリングやアクティブモードが拡大していくだろう。一方、オーナーカーの領域が拡大した場合には、個人所有するモビリティの利便性・快適性が向上するであろう。そこで、移動手段の変化が未来を大きく変えると考えた。

脱クルマ(徒歩・自転車・公共交通・シェアリング)化

域内のFace to Faceの交流が促進されるまち

- ・ 学生を含む人口の増加
- ・ 南草津駅周辺にモビリティシェアリングステーションの立地
- ・ 新交通システムの導入
- ・ 歩行者空間・オープンスペースの拡充
- ・ 子育て支援施設・公園の増加

多様な個人の利便性が追求されるまち

- ・ 2拠点居住
- ・ 人口減少・学生の減少
- ・ リモートワークの定着
- ・ ネットショッピングの一般化
- ・ 公共交通の拡充・移動手段のシェアリング化

現状維持社会

- ・ 自動運転車の普及と保有率の増加
- ・ 移動の増加
- ・ JR運行本数・バス路線の減少
- ・ 大学の撤退と跡地への大規模ショッピングモールの進出
- ・ チェーンストア数の増加

自動運転が変える未来社会

- ・ 通勤人口の減少
- ・ JR運行本数・バス路線の減少
- ・ 個人店舗・飲食店の撤退
- ・ 工場の海外移転
- ・ 大学の転出
- ・ 公園・公共スペースの減少

個人所有型モビリティ社会の進展

現実空間における活動の進化

仮想空間における活動へのシフト

③ 徒歩で集うゆるやかな拠点

そのときどきのニーズやイベントに応じてお店やステージが設置される拠点がみどりの回廊沿いに設置されている。拠点間はスローなモビリティでつながれる。

② 地域をつなぐLRT

南草津エリアとびわこ文化公園や瀬田方面をつなげる「びぶん環状線(仮)」と、琵琶湖へつなげる「びわこ線(仮)」が運行している。

① 駅前の公園

駅前ロータリーは公園となり、市民によるさまざまな活動が行われる。また、南草津エリアからびわこ文化公園方面や琵琶湖までをつなげるLRTとの結節点になっている。

■ 2040年のAさんの日記

2040年〇月×日(△) 晴れ

今日はおばあちゃんが遊びに来てくれる日。新しく開通したLRTで南草津駅まで迎えに行く。駅の西口広場では、バーチャル美術館イベントが開催中。今週はルーブル。ミロのビーナスを背中から眺めてみた。そうこうしているうちに、予定通りにおばあちゃんが到着。東口広場の地産マーケットで夜ご飯用の食材を購入し、17時に家に届くようにドローン便を手配。

帰りはスローモビリティで。おばあちゃんは大学生のころにこのあたりに住んでたらしい。懐かしいね～と言いながら、学生時代の思い出をいっぱい話してくれた。夕食後は狼川でホテルのタペ。ホテルが飛び交う幻想的な風景を空間キャブチャしてオランダに留学している弟に転送。学生さんたちのアートパフォーマンスを見た後、歩いて帰ったらもう22時。明日の予定をスマートコンシェルジュに確認し、ワンタッチでデマンドタクシーを予約して23時に就寝。

提案の概要

急激に人口が増加し、現在も増え続けている南草津。移住者が増えている中で、新旧住民の交流やコミュニティ形成が課題としてあげられる。また、そのライフスタイルも、所有社会を前提とした郊外住宅地型のまちから、シェア社会の進む都市型の駅前集積型のまちの二分化が進む可能性がある。

グループの議論では、2つのトレンドによって、コミュニティがバラバラになってしまうことを未然に防ぎ、新旧のコミュニティが融合し、多様なライフスタイルを許容できるまちに向かうためのアイデアを出し合った。

提案のポイント

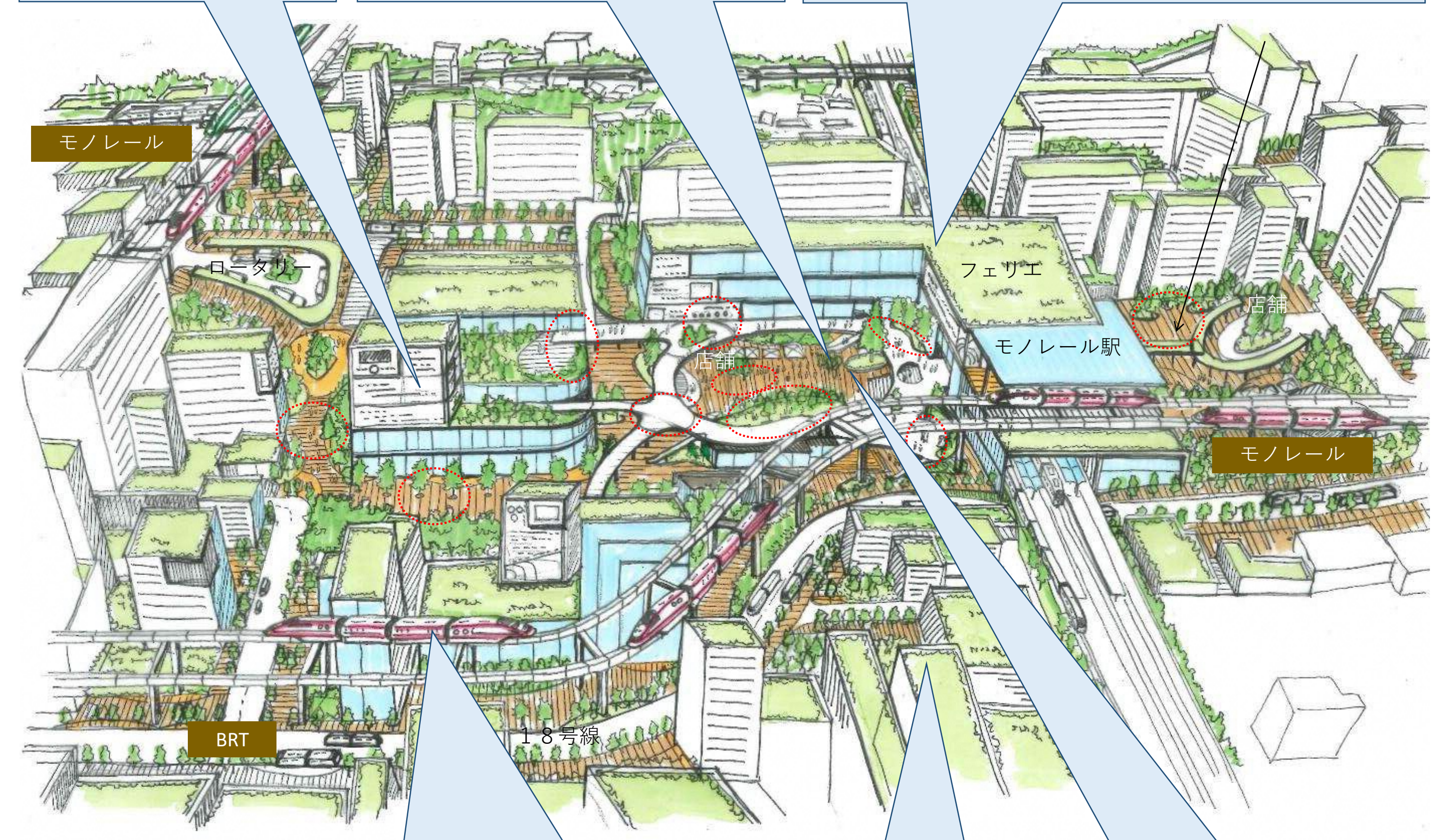
- ① 駅前全体が、シェア市場
- ② ミニスマートシティ構想
- ③ ハイパー福祉モデル都市
- ④ フェリエのオープン化(大学、企業、市民)
- ⑤ 駅から伸びるデッキ空間の利活用

2040年の南草津の未来予想図

⑥ 地域情報の発信
暮らしに役立つ情報が、まちのあちこちのデジタルサイネージで発信されている。

① 駅前全体が、シェア市場
ロータリーをいろいろなことに使える屋根つきの広場となり、東口は知のシェア、西口は生活用品のシェアのできる場所となる。

④ フェリエのオープン化(大学、企業、市民)
フェリエのスペースを利用した大学の研究室や企業の会議室など、駅前にも企業や大学キャンパスの機能が配置され、大学や企業と連携した取り組みが強化される。



③ ミニスマートシティ構想
駅を出発し、かがやき通りから大学をまわってパナソニック、また駅に戻ってくる自動運転の循環モノレール。異なる企業の人たちが交流することで、新しい技術が生まれる。人だけでなく、車や技術、知の拠点としての南草津として生まれ変わる。

⑤ 屋上の自由空間化
ビルやマンションの屋上が市民に開放され、自由に利用できるシェア空間となる。

② 東西ロータリーの公園化
東口と西口のロータリーが一体的な公園として整備される。フェリエと駅ビルと西友が立体的につながって、その間には、あちこちにコミュニティのスペースが整備される。

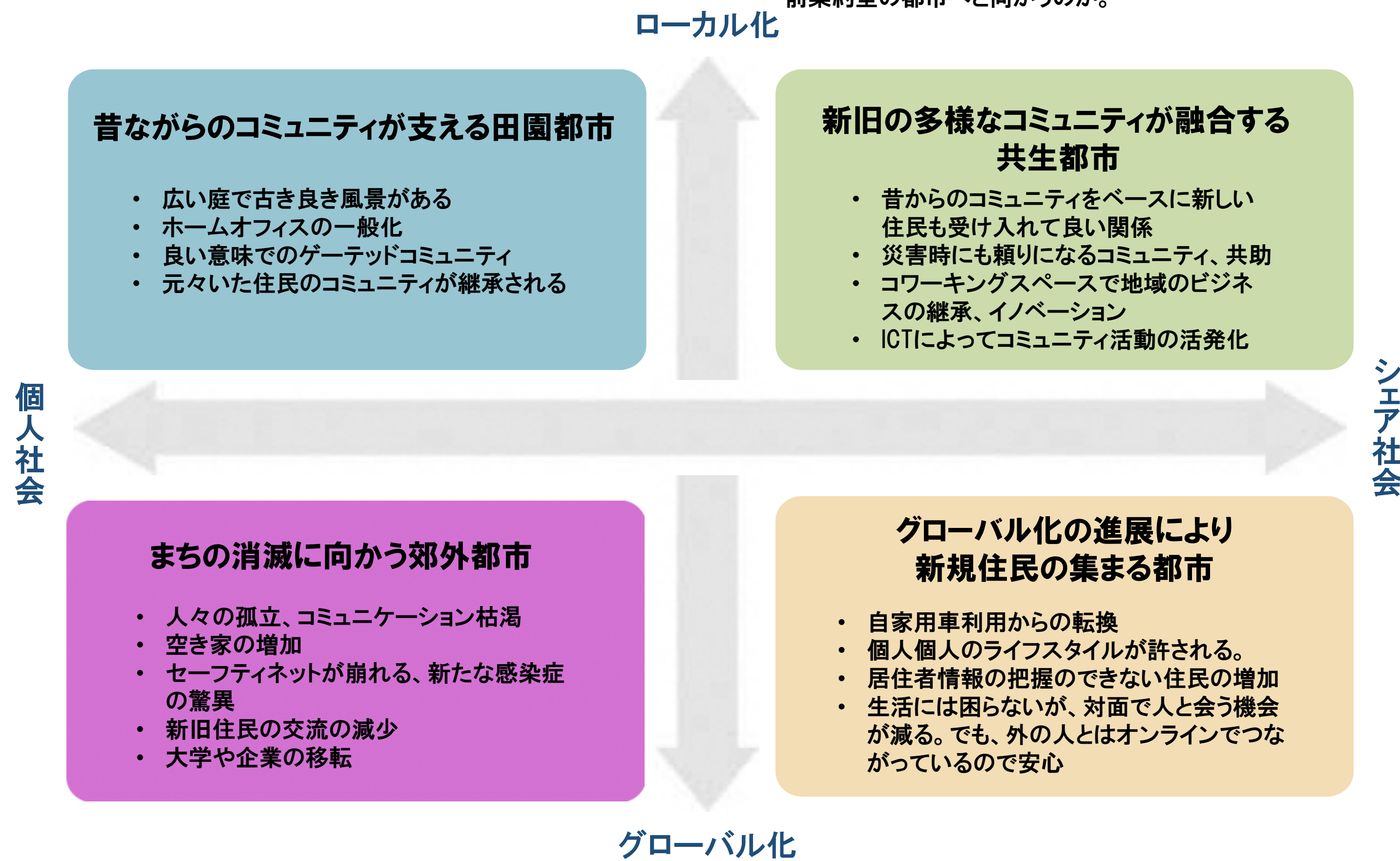
私たちが考えた南草津の未来のシナリオ

■ シェア社会に向かうのか？

自動車はレンタカー、自転車はシェアサイクル、居住空間はシェアハウス、仕事場はシェアオフィス、雑貨はメルカリなど、様々なモノが所有から利用の時代にシフトしつつある。大学生が多く住み、京都のベッドタウンとして働き盛り世代が多く集まる南草津において、このようなトレンドがさらに進み、シェア社会に向かう可能性がある。一方で、コロナ禍の影響で、モノや空間を他人と共有することに抵抗が生まれている傾向もある。

■ 地域のコミュニティは失われてしまうのか？

駅や大学がつくれ、急激に都市化の進んだ南草津は、現在もマンションや宅地開発が進められている人口増加中の地区である。新しい住民により若者が増え、賑わいや活気が生まれている一方で、昔ながらのコミュニティや田園風景が失われつつある。将来、人口増加から減少に転じた際に、ローカルコミュニティによって昔ながらの分散型の田園風景が再生されるのか、それとも、グローバル化によるネットワークコミュニティによる駅前集約型の都市へと向かうのか。



■ 2040年のAさん(共働きの主婦)の日記

2040年〇月×日 (△) 晴れ

今朝は、西口のロータリーのシェア市場に行き、週末に予定している、琵琶湖のほとりでのデイキャンプに必要なアウトドア用品を探す。モノレールやBRTができて、駅から少し離れている病院やレストラン、琵琶湖に行けるようになって便利になったなあ。今日のランチは、どこに行こうかな。まちを歩いているだけで、必要な情報をデジタルサイネー

ジュで確認できるし、何か起きた時でもとても安心。午後は、フェリエの中にできた社会人大学キャンパスでのワークショップに参加。子育ては大変だけど、自分のための時間もきちんと確保できるのは、便利な南草津ならではのメリット。夕食は、隣のマンションの屋上で、息子の友達の家族と花火を見ながら食事をする予定。あっ、今日はサラダ担当だった。屋上菜園でトマトを採りにいかない。

提案の概要

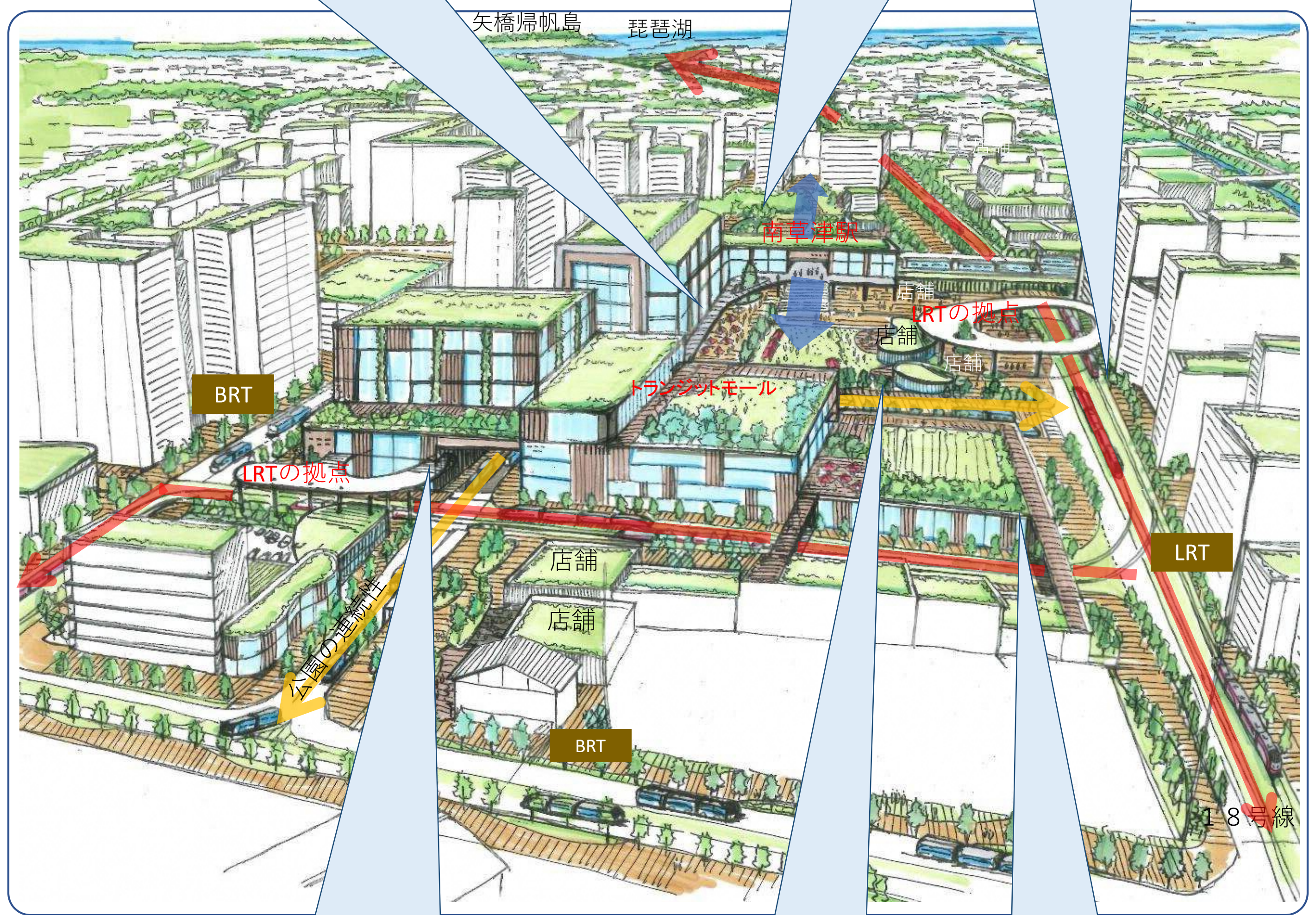
自家用車がなくても移動に困らない未来。30年後の南草津はBRTやLRTなどの公共交通期間を自由に乗り降りしながら、南草津の東西を便利に移動することが可能になる。西の琵琶湖からは水産物が、東の山辺からは色んな農作物が駅のファーマーズマーケットに集約される。郊外に広がる住宅やマンションの屋上やオープンスペースは緑地や農地となり、そこで耕作されたオーガニックな作物もファーマーズマーケットでは大人気を誇る。南草津の多くの歩道がウッドデッキでオシャレになり、徒歩での移動も楽しくなる。南草津を訪れた外部からの人たちが自分が好きなファームに出会うことを期待しながらLRTとBRTを通して郊外に移動する。

提案のポイント

- ① 駅空間がファーマーズマーケット
- ② 広い駅前空間と屋上の農園化
- ③ 湖と山が駅を中心に有機的に連結
- ④ 郊外の山辺と水辺の空間整備
- ⑤ LRTとBRTの乗り放題で自由移動

2040年の南草津の未来予想図

- ⑥ 駅とバスターミナルをつなぐ賑わい創出
回廊やウッドデッキで南草津駅からバスターミナルまで、賑わいある連続的な歩行空間を創出される。屋根もあるので雨天時も心配なし。
- ① 駅前東西交流の拠点
駅の高架化やLRT・BRTとの連携で駅前が広場化され、店舗などでは常時マーケットが開かれる。
- ② 東西を繋ぐLRTの整備
国道18号線はLRTで琵琶湖と連続させ、歩道空間にはアルコーブを点在させ、賑わいの創出を図る。



- ⑤ 西友と連携した駅の拠点施設
駅から離れた送迎空間を創出する。西友駐車場を立体駐車場に、1階をバスターミナル拠点とする。立体駐車場の上にはビジネスホテルを併設する。
- ④ 緑豊かな駅前広場
東側の公園には山の産物マーケットを、西側の公園には琵琶湖の水産マーケットを展開。多様な利用が可能。
- ③ 屋上のグリーンインフラ
自分で耕作出来るレンタル農地を屋上に整備する。

私たちが考えた南草津の未来のシナリオ

■ さらば、自家用車。さらば、交通ストレスよ

2021年現状は日々の交通問題が原因で、ここに住んでいる住民にはもちろん、滋賀県ナンバーワンを誇る南草津駅の多くの利用者にとっても良い印象を持ちにくい駅とその周辺の一部が、LRTやBRTなどの開発を通して、広々とした駅前の広場として生まれ変わる。この変化の大きな原動力になったのは「脱自家用車社会」の到来である。車を所有しなくても南草津内での移動に何一つ不便さを感じられない公共交通が充実される。

■ 山や湖、池などの自然環境と親しい住まい

南草津の大事な資源であり可能性でもある山や湖、池などの自然環境の豊かさが見直された。結果、駅近くの住まいよりは郊外分散型都市を指向し、市内に分散されているオープンスペースの利用が多様化されながら、健康を大事にするまちになっていく。山辺や水辺、湖岸などの自然環境をよく利用することになり、自給自足も可能となる農作、ワーケーションが日常になる。

駅周辺集約都市化

駅周辺の巨大化と自家用車利用の増加

- ・ 都市機能がより駅周辺へ集約される
- ・ 地下空間や立体式を併用した駐車場がもつと整備され、駅までは自家用車で向かう
- ・ 自家用車の増加に伴う道路の再整備
- ・ 自家用車の利用が増え、駅周辺渋滞は未だに課題

さらば自動車、ようこそオープンスペース

- ・ LRT・BRT等の交通システムの導入
- ・ 駅周辺地域の再開発(高度集積化)
- ・ 駅周辺のオープンスペースを確保し、心地よい密集
- ・ 交通手段のシェアリング志向
- ・ 駅前広場の遊び空間化

車所有化

脱自家用車化

星の見える緑豊かなまち

- ・ 働く場所や住まいの場所が多様化
- ・ 豊かな自然を生かした農園が増える
- ・ 公園などのオープンスペースが増えアウトドアスポーツなどはやりたい放題
- ・ 車両運転ボランティアによる高齢者移動支援でやさしいまち

駅周辺と郊外がバランスとれた居心地良いまち

- ・ ヨーロッパのように歩いて楽しい街
- ・ 西と東の分断を解消するLRT
- ・ 電車・バスの乗り放題システム
- ・ 路線側のオープンカフェ
- ・ 山と湖からの交流が駅を拠点として行われ、医食農観光の連携が実現される

郊外分散型都市化

2040年のAさん(立命館大学4回生)の日記

2040年7月×日 (△) 雨後晴れ

今日は春semesterの最終講義日。駅のサテライトキャンパスで受けた講義の後には僕の大好きな琵琶湖の水産市場に寄った。講義直後の昼過ぎにはぼちぼちと雨が降っていたが、駅広場の回廊を楽しく歩き回り、いつものようにランチを兼ねて駅の西側公園に遊びに行った。そこには既に同級生や先輩・後輩達がたくさん集まっていて、水産マーケットの販売員や子ども連れの家族とも、日

常の会話を楽しんでいる。一通り会話ができたところで、今朝取れたての新鮮な琵琶湖の魚と、屋上農園で栽培された野菜を昼食にした。昼食後は買い出しをしてから、LRTに乗り雨に濡れずに下宿先へ帰宅。下宿先に近い公園で、友達とバーベキューをしながらsemester終了打ち上げを。こんなに豊かな大学生活もあと半年だと思つとやや寂しくなるけど、将来は、みなくさのような便利で緑豊かなまちで暮らしたい。