

令和元年8月17日

令和元年度アーバンデザインスクール前期第3回実績報告書

(1) 開催日時

令和元年8月2日(金) 18時30分～20時

参加人数：18名

(2) テーマ

「アーバンデザイン講座」都市と交通の接点をデザインする

(3) 話題提供者

黒瀬武史(九州大学大学院人間環境学研究院准教授)

(4) 話題の概要

- 昨年出版された『アーバンデザイン講座』(彰国社)の著者全員によるシリーズ講義として、及川清昭氏(UDCBKセンター長・立命館大学理工学部特命教授)にコーディネート頂く「アーバンデザイン講座」。
- 第3回は、黒瀬氏に「都市と交通の接点をデザインする」をテーマに話題提供頂き、JRの駅・私鉄の駅・地下鉄の駅とまちの接点などについてご説明頂いた。
- 草津駅を訪れた感想
 - 近代的なペDESTリアルデッキ(歩行者用の高架)の一部に草津宿をイメージした歴史的なデザインが施してあって驚いた。
 - タワーマンションの開発の勢いがすごい。
 - 駅前にある niwa+ (ニワタス) はヒューマンスケールの場所で心惹かれた。
 - 駅前広場周辺を地下でバイパスする道路が整備されているなど、基盤整備はかなり進められている印象を受けた。

一般の鉄道駅

- 東京駅・丸の内口(東京都)
 - 約100年前の駅舎が最近復原された。地価が高いため、バブル期には歴史的な駅舎を解体して高層ビルをつくる計画もあったが、まわりのビルに駅舎部分の容積率を配分することで駅舎を残した。
 - 駅周辺は高層ビルに囲まれているが、駅前は歩行者のための広い空間が整備

された。

- 地価が高いので、以前は広場を潰す計画もあったが、まわりのビルに容積率を分けて広場を残した。

- 西鉄福岡駅（福岡市）

- 外から見るとデパートだが、実際にはバスターミナルと鉄道駅が内包されている。
- 私鉄の多くは、街の中心部まで入ってきている路線なので十分な土地がなく、線路を包み込んでビルを建てているパターンが多い。
- 中心部の駅舎上空を活用するために駅を高層にするのは、1990年代から増えてきた事例だが、西鉄福岡駅は先駆的な事例の一つ。
- ただし、複合させると利害関係者も多くなる。50年後、100年後、建て替える時にどうするのかということは今後議論していく必要がある。

- 渋谷駅（東京都）

- 沢山の路線の渋谷駅があるため、初めて駅に来た人にも分かりやすくする必要がある。
- 電車の乗り換えやまちとの接続をスムーズにするために「アーバンコア」というものが計画された。地上と地下をつなぐガラスの筒のような空間で、どこに駅の入り口があるのか視覚的に分かりやすく、駅とまちをつないでいる。
- アーバンコアに入れば、それぞれの駅に向かうサインが設置されており、迷うことなく、駅に行くことができる。
- 沢山の路線が集まって道がわかりづらいということは変えられないが、アーバンコアによって駅と街をつなぐ目印を設けるという工夫をしている。

- 門司港駅（北九州市）

- 旧国鉄の駅としては珍しいターミナル型の駅であるため、駅前が広い広場になっており、駅からすぐに街に出ていくことができる構造になっている。
- 駅舎が巨大化して街の機能を取り込む傾向が見られるが、街の活力を考えると駅から街へ出ていきやすいことも大切である。

- 博多駅博多口（福岡市）

- イベントを開催しやすい屋根付きの駅前広場を設置しており、視覚的にぎわいが生まれている。駅ビルの集客にもつながっている。

- 駅前広場と駅前通り

- 第二次大戦の復興計画において、日本全国の駅前広場と駅前通りの大半が作

られた。

- 旧国鉄が都市間輸送のため、都市内交通への乗り換えを想定し駅前広場が作られてきた（歴史的な市街地の中心からやや離れた場所に駅が設置された経緯もある）。私鉄は都市内輸送を担う路面電車が発達したものが多く、駅前広場のスペースが十分確保されなかった経緯がある。

- 姫路駅（兵庫県）

- 戦災復興で生まれた典型的な駅前広場と駅前通りがあった。ただし、駅前通りが姫路城と姫路駅をつないでいる点が特徴的である。
- 市長の決断もあり、駅前広場の再整備にあたって、広場の中心に歩行者のための空間を設けることが決まった。その結果、バスやタクシーの乗り場は少し脇へ配置された。
- 姫路城の見える展望台も設置された。木を多用したデザインで、フレームの中に姫路城が見える。
- 駅は、まちのアイデンティティを決める大切な場所。

- 女川駅（宮城県）

- 東日本大震災の被災地。列車の本数は少ないが、駅に温泉が併設されている。
- 駅正面から海に向けてまっすぐに歩けるようになっていて、海が見渡せる。海への軸の沿道には、復興を引っ張る地元の商店をテナントとした商業施設が計画された。

- 有楽町駅（東京都）

- 以前は狭い道が多く、自動車と歩行者が混在した状態だったが、再開発を経て現在は歩行者広場と象徴的な地下道への入口が整備されている。

- 高架下や廃線跡の活用事例

- 2k540（東京都）
- ログロード（東京都）
- 中目黒駅高架下（東京都）
- ハイライン（ニューヨーク市）

- 旧草津川の跡（滋賀県）

- 新しい緑と古い緑が共存しており、新しい空間にもどこか懐かしさを感じさせられた。周辺市街地との接続も丁寧に検討されている印象を受けた。

地下鉄駅やその他の交通施設の話

- みなとみらい駅（横浜市）
 - 地下鉄は通常、駅舎がないが、みなとみらい駅は地上から地下が見えるデザインになっており、地上の歩行者にも駅らしさを感じられる。

- 泉ガーデン（東京都）
 - 地下鉄駅と駅ビルを同時に建設。ステーションコア（大規模吹抜空間）を整備。

- カナリーワーフ駅（ロンドン市）
 - 地下鉄駅だが、地上からみてすぐに駅だと分かる駅の出口のデザイン。

- LRT（ライトレールトランジット）駅の事例
 - ストラスブール市中心部の LRT 駅は、駅として分かりやすく象徴的なデザイン。地上を走る公共交通機関という LRT のメリットを活かしている。
 - 富山市の LRT 駅では、地場の企業の広告が出ている。車体から駅舎、公告までトータルにデザインされた。

- トランスミレニオ
 - コロンビアの首都、ボゴタ市のまちを走る BRT（バスラピッドトランジット）で、バス専用の路線のある、バス高速輸送システム。

- 品川駅東口（東京都）
 - 複数のビルの駐車場の出入り口をまとめている。駐車場の出入り口を減らす、集約化は派手さはないが、都心部の歩行者環境改善という観点では重要なデザインである。

- デトロイト市の立体駐車場
 - 一階が店舗になっているので、まちに溶け込みやすい。駐車場が悪者ではなく、駐車場と街との関係を考えてデザインすることが大切。

- 未来の交通
 - 今までは歩いている人と車を分けるという思考だったが、将来は例えば地面の色を時間帯によって変化させることで、今は車の時間帯、今は歩行者の時間帯という風になるかもしれない。Google 傘下の Sidewalk lab. はカナダ・トロントで実験都市の建設を検討している。

- 南草津駅
 - 次のフェーズを考えるとときに、いろいろな形があると考えられる。
 - 時代が変化し、環境も変わるので、それらを踏まえてまちづくりを進めると良い。

(5) 主な質疑応答

- 都市と交通において、交通は真ん中に来るのか？端でも良いのか？
 - 真ん中を歩行者用にして、両脇に車やバスやタクシーを配置していることは多い。面積がないならばデッキをつくることも出来る。

- 歩行空間やオープンスペースの確保は一時のはやりだと思うか？それとも長期的なものだと思うか？
 - 鉄道やバスはなくならないが、駅までどう行くかは変わってくるのではないかと思う。自動運転が普及すれば、小さいタクシーが安価になって、自動車に乗る必要がなくなるという可能性もある。地方都市の場合、やはり駅まで車で行くと考えられるので、車が一時的に停車する場所がたくさん必要になるのではないか。
 - 歩行者空間の確保や活用は重要なテーマだが、日本はヨーロッパとは気候が違うので、単純な屋外型広場だけで良いのかは疑問。福岡にいと屋内型の公共空間に助けられることも少なくない。

- 都市をつくり変える時に大切だと思うことは？
 - 建築と異なり、多くの人に関係する場所であり、それぞれの立場があるので合意形成が難しいものである。
 - それぞれの立場の方々に、今までのやり方をちょっと変えるだけで大丈夫なのだとして理解してもらえるような提案をすることも重要だろう。

- 駅の表と裏について
 - 大分の事例だと、駅の表は商店街・デパートなどがあり、裏はすぐに巨大な公園や文化施設がある。表と裏の使い分け、役割分担の興味深い事例である。

- 人口が減るのに新幹線が走る。地方は疲弊するのでは？
 - 別の需要を掘り起こすことが大切。例えば駅に30分以上停まる食堂列車などの事例。
 - 在来線の駅と離れている新〇〇駅の多くは、上手くいっていない印象がある（多くの地方都市には2つの中心を維持する活力はない）。今あるまちの中心に新

幹線の駅をつくることが重要ではないか。

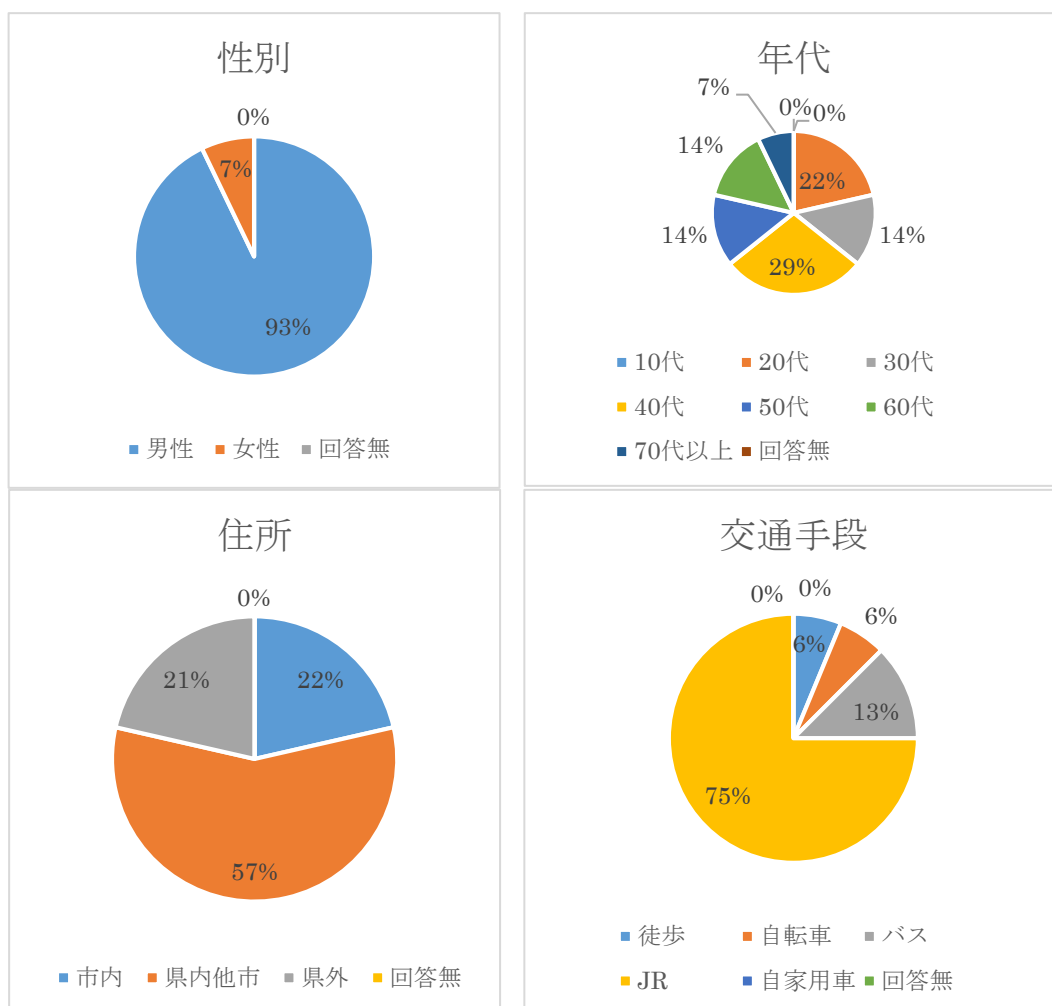
(6) まとめ

今回の講義では、JR・私鉄・地下鉄などの駅事例を豊富に学び、まちと接続するためにさまざまな工夫がされていることが分かった。それぞれの駅が置かれている状況や環境によってさまざまなスタイルがあり、何気なく利用する駅も、そのような工夫があったのだと理解することができた。これからを考える新たな視点を得ることが出来た。

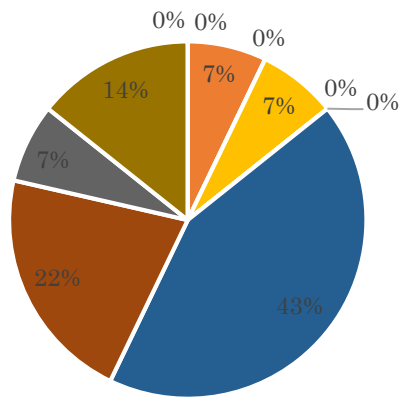
(7) アンケートまとめ

① 参加者属性

参加者18名のうち、アンケートに回答いただいた方は14名、回答率は78%だった。

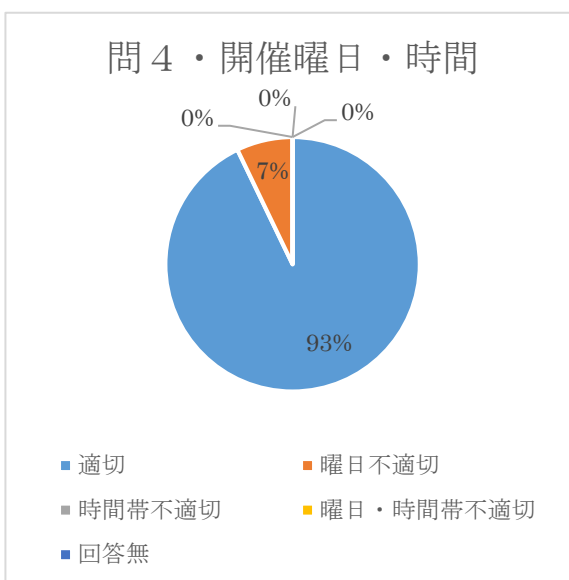
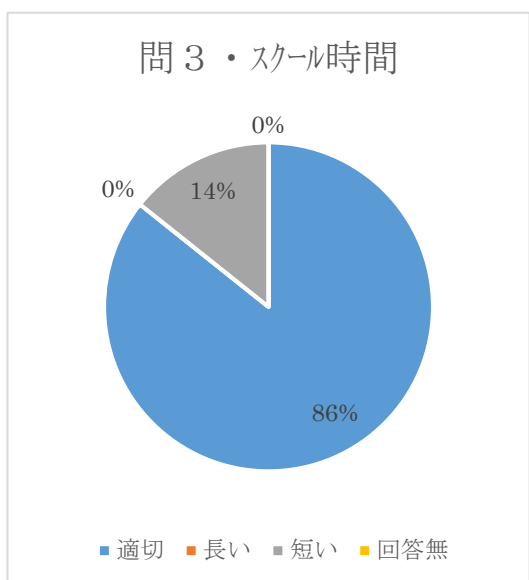
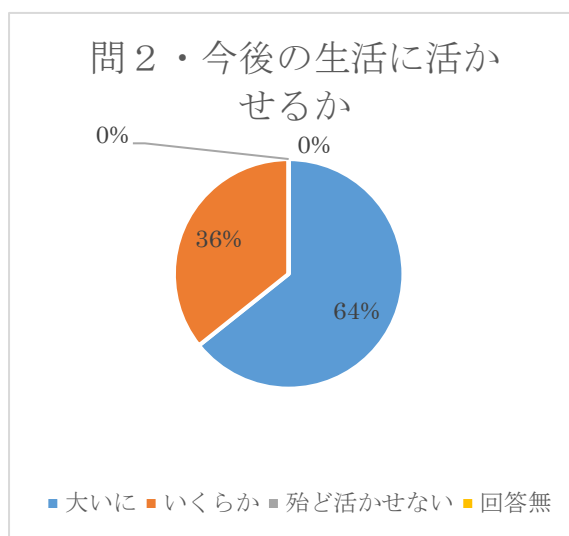
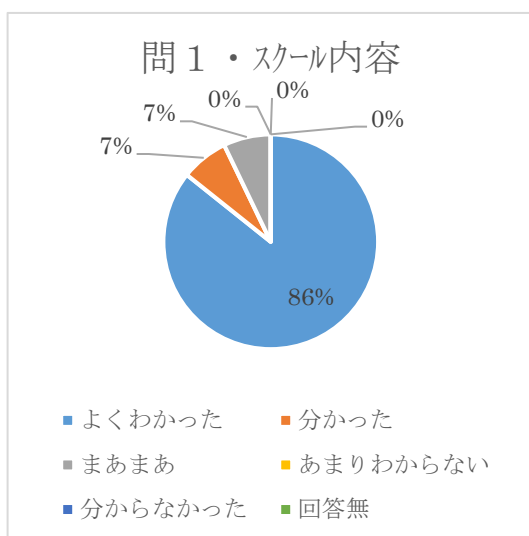


職業



- 学生 (市内)
- 学生 (県内)
- 学生 (県外)
- 大学関係者 (市内)
- 大学関係者 (県内)
- 大学関係者 (県外)
- 会社員 (市内)
- 会社員 (県内)

② 内容について



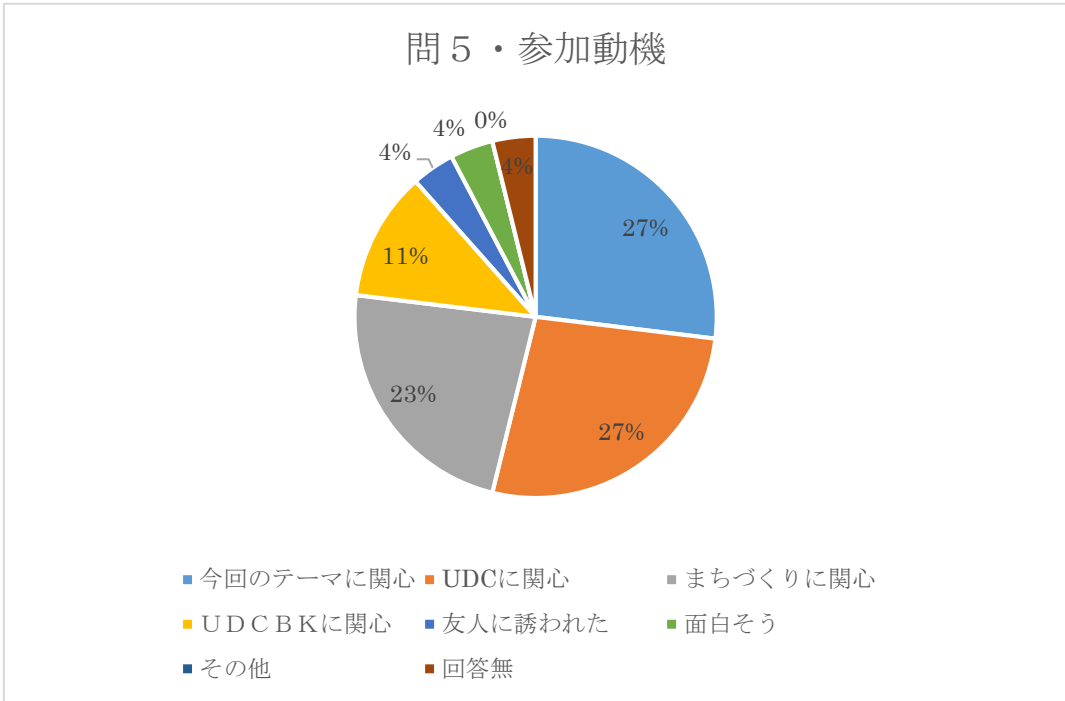
【自由記入欄回答】

問3. 時間はどうでしたか。

- ・ 2時間が適切 (40代男性)

問4. 開催曜日、開催時間は適切でしたか。

- ・ 無し



【自由記入欄回答】

問 5 . 今回参加した動機についてお聞かせください。それぞれに関心のあるテーマについて御自由に記載ください。

- ・ 過疎地域における今後の施策および交通のあり方（20代男性）
- ・ ありがとうございました（40代男性）

【自由記入欄回答】

問 6 . 今回、印象に残ったこととその理由をお聞かせください。

- ・ 自動運転が発達して実用化されるようになれば、駅前での車の乗り降りはむしろ増える。モビリティと人・まちとの接点のあり方が変わっていくというのはあまり想像してなかったのでおもしろかった。駅前は何かテンプレートをはめたようにつくられてしまうのがほとんどで、もっとつっこんで考えてそのまちならではの人・まち・交通のあり方を考えないといけないと思った（30代男性）
- ・ 街のつくり方 どう考えるのか、非常に参考になりました（40代男性）