2018/9

～写真で振り返る～

《公共交通フェスタ》

「まちの快適空間づくりから考える公共交通2018」

主催：国土交通省関東運輸局

2018年9月5日（水）

鶴見区民文化センター　サルビアホール

【 プログラム 】

◇開会挨拶 13:00～

関東運輸局長 **掛江 浩一郎**

◇来賓挨拶

埼玉県東秩父村長 **足立 理助** 氏

◇取組報告 13:10～13:30

関東運輸局 交通企画課長 **村田 智紀**
関東地方整備局 都市整備課長 **熊木 雄一**

◇基調講演その1 13:30～14:20

～人の評価の特徴から考える空間の魅力づくり～ 一般社団法人まちの魅力づくり研究室 理事、東京大学名誉教授 **堀 繁** 氏

休憩 14:20～14:30

資料コーナー / 展示コーナー

平成29年度 長柄町（ながらまち）役場前バス待合所整備プロジェクト など

◇話題提供 14:30～14:50

バス停のある風景 写真家 **柴田 秀一郎** 氏 / 横浜カーフリーデー、さいたまカーフリーデーの紹介

◇基調講演その2 14:50～15:40

～見えないニーズ汲み取りと建築デザインの役割～ 株式会社イチバンセン 一級建築士事務所 代表取締役 **川西 康之** 氏

休憩 15:40～15:50

◇鶴見中継所 たすきリレー（事例報告） 15:50～17:00

～JR山手線・京浜東北線の新駅と品川車両基地跡地開発～ 東日本旅客鉄道株式会社 **山田 眞左和** 氏
～ 心地よい駅空間づくりへの取り組み ～ 小田急電鉄株式会社 **立山 昭憲** 氏
～ 地域との身近な交流による新たなバス待ち環境の構築 ～ 相鉄バス株式会社 **依田 良介** 氏
～ 広告付きバス停の現状 ～ エムシードゥコー株式会社 **猪爪 勇斗** 氏
～ 日本一車が多い街の公共交通施策 ～ 茨城県筑西市 **秋山 祐也** 氏
～ 姫路駅北駅前広場の整備について ～ 兵庫県姫路市 **植田 敏勝** 氏 / 神姫バス株式会社 **竹内 宏** 氏

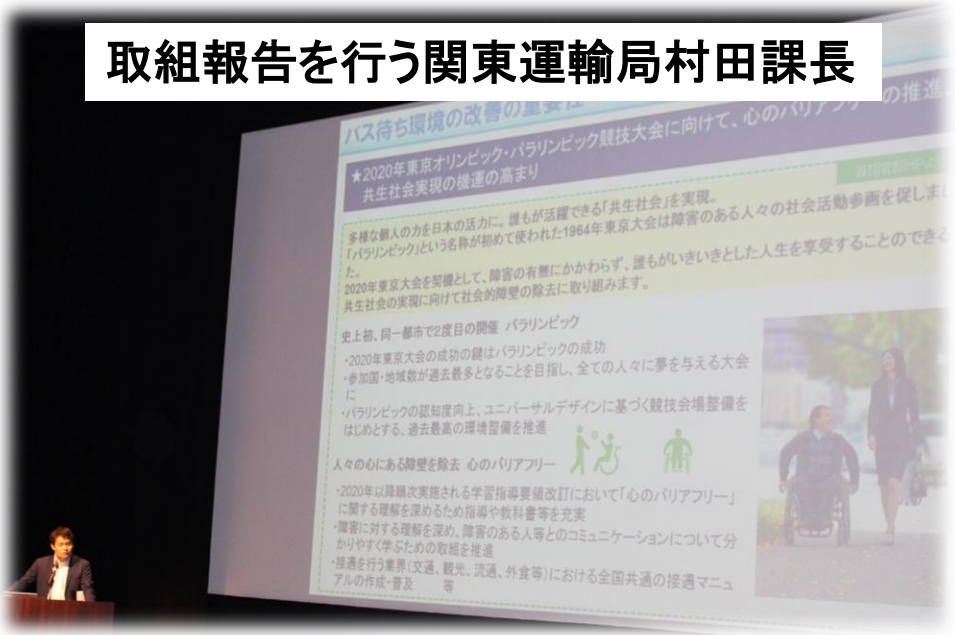
◇登壇者による全体まとめ 17:00～

◇閉会 17:30

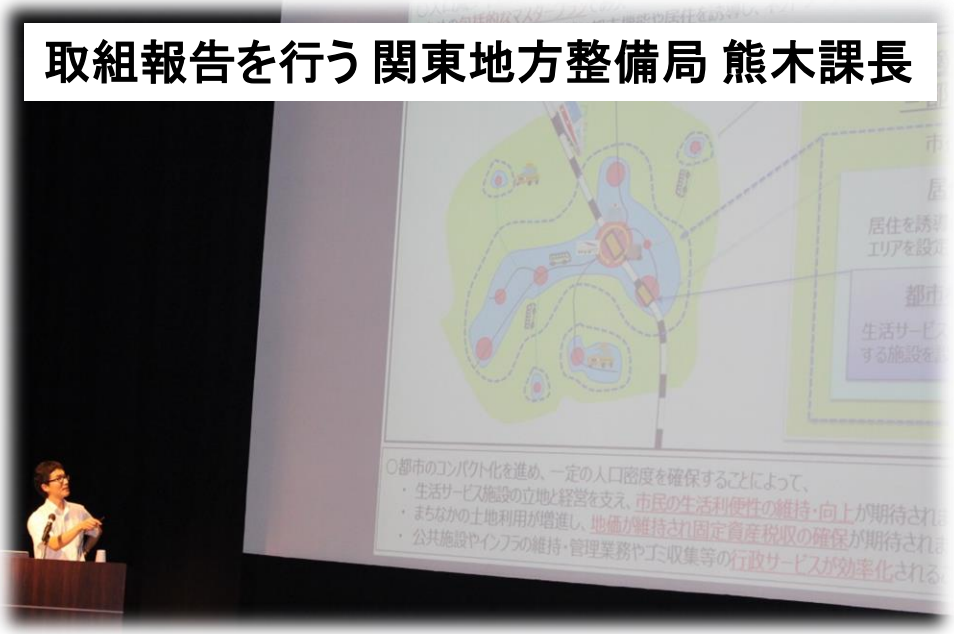
ロビーの資料配付コーナーと掲示物

開会挨拶　掛江 浩一郎 関東運輸局長

来賓挨拶　東秩父村村長 足立理助 氏



取組報告を行う関東運輸局村田課長



取組報告を行う 関東地方整備局 熊木課長

■取組報告

＜関東運輸局＞

・今後さらに急速に高齢化が進展する中、より多くの方がバスを利用したいと思える水準を達成することが重要であるとして、バス待ち環境改善の取組を報告（バス事業者へのアンケートの結果報告、バスまちワークショップの紹介）

・５月に改正したバリアフリー法のポイント（接遇などソフト面の対策、バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化など）を説明

・交通政策部で主催しているビジネス講座について紹介

＜関東地方整備局＞

・まちなかや公共交通の沿線に都市機能や居住を誘導し、コンパクト＆ネットワークを実現するツールである立地適正化計画の必要性と、公共交通との連携も不可欠として、市町村の立地適正化計画・公共交通網形成計画等の作成状況について説明

・関東地方整備局管内の地方公共団体職員を対象とした「公共資産利活用スクール」の紹介

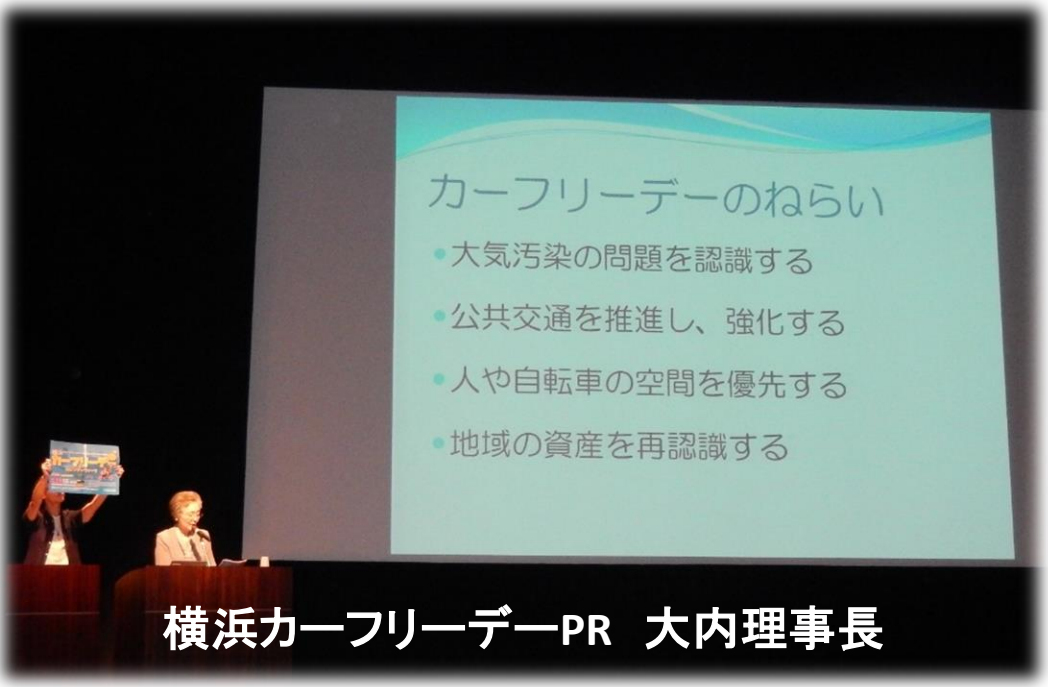
基調講演1
人の評価の特徴から考える空間の魅力づくり
来場者に問いかけながら、分かりやすくポイントを説明する堀先生

■基調講演①　～人の評価の特徴から考える空間の魅力づくり～

・バス停も鉄道の駅前広場も、まちの中にあるものなので、まず、まちづくりを理解してもらいたい。
・評価をするのは利用者。そのため大勢の人が良いと評価するポイント、人の評価の特徴を抑えることが大事。理屈、論理、メカニズムを理解すること。
・人は「見た瞬間に評価する（見た目で評価）」。評価のポイントは３つ。①人は誘われるのが好き、②人は丁寧にされるのが好き、③人は自分に近い部分を過大に評価する。そのため、まちづくりには、丁寧に誘うホスピタリティ表現が非常に大事。
・まちは道と沿道（の建物で）出来ている。人は自分に近い道を６割、沿道を４割で評価している。評価するのは人なので、「道」は車より人を大事にしているか、「沿道」は人に近い１階部分が人に対してホスピタリティ表現になっているかを考える。
・植栽も園地も人を拒む、邪魔する形で作ると評価されない。園地でも、真ん中にベンチを置き、木より人間を大事にする形にする。木は人のスペースを守るように配置することで力を発揮する。お金の話ではなく、ノウハウを知っているかどうか。
・道路で最も評価されるのは舗装。無地や地模様（言葉にできない模様）は評価されず、ゲシュタルト（言葉で説明できる模様）のみ評価の対象となる。道は舗装で評価される→まちは道で評価される→まちは舗装で評価される。
・最強のホスピタリティ表現はベンチ。ベンチの数と密度がそのまま「まちの魅力」になる。ポツポツではいけない。密度で本気度を試されていると考える。塀壁があればベンチを付ける大チャンス。ただし、座っている人の自己領域（足等が通行人の邪魔にならないスペース）を作らないとベンチとカウントされないので注意。
・行政が歩道の舗装を直すときに、ベンチやバス停の自己領域を舗装を変えて区分けるだけで評価されるものになるので、是非やってもらいたい。
・それぞれの場所に応じて「丁寧に」つくることが必要。丁寧に誘うには、設計も丁寧にしなければいけない。

話題提供

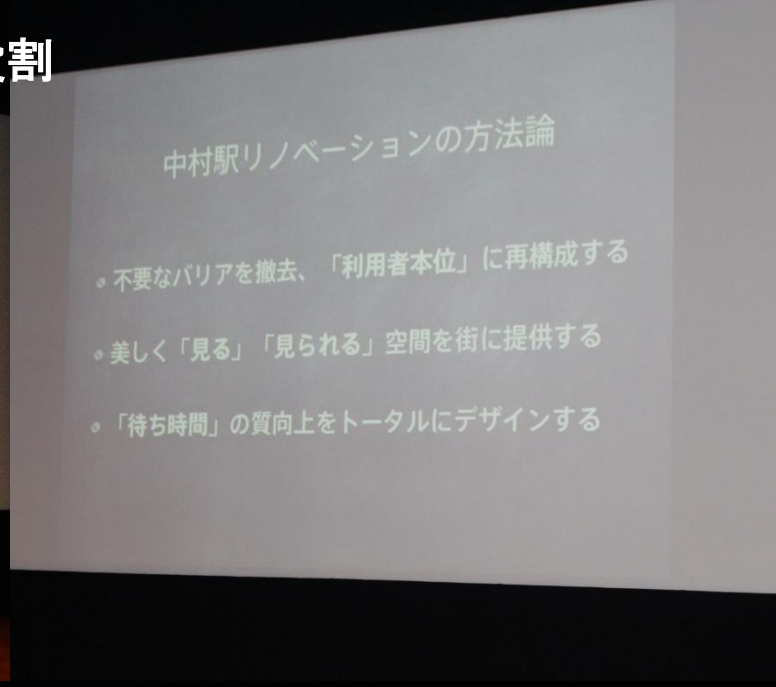
「バス停のある風景」紹介
写真家　柴田 秀一郎氏

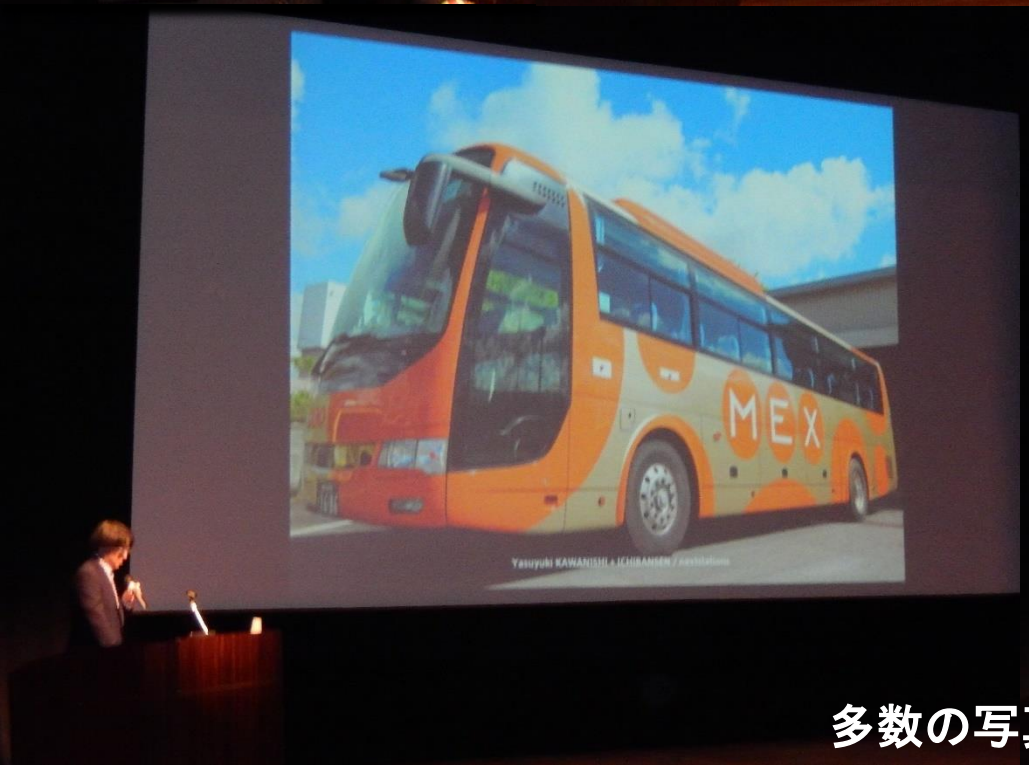


横浜カーフリーデーPR　大内理事長

さいたまカーフリーデーPR　細川氏

基調講演2　見えないニーズの汲み取りと建築デザインの役割





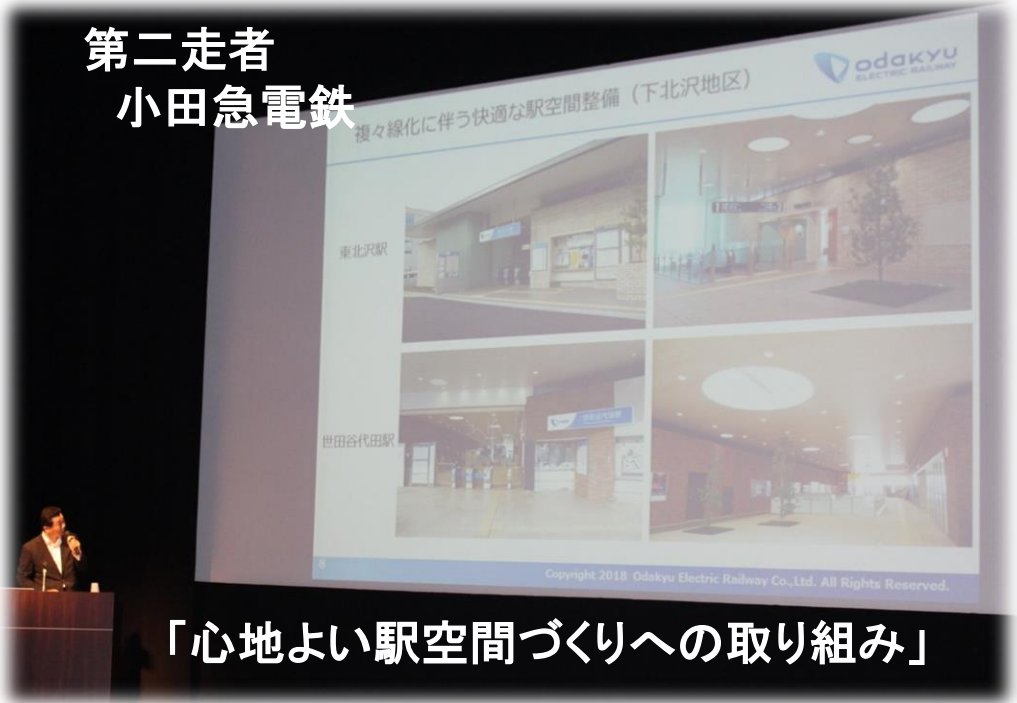
多数の写真を交えて、取組のポイントを説明される川西先生

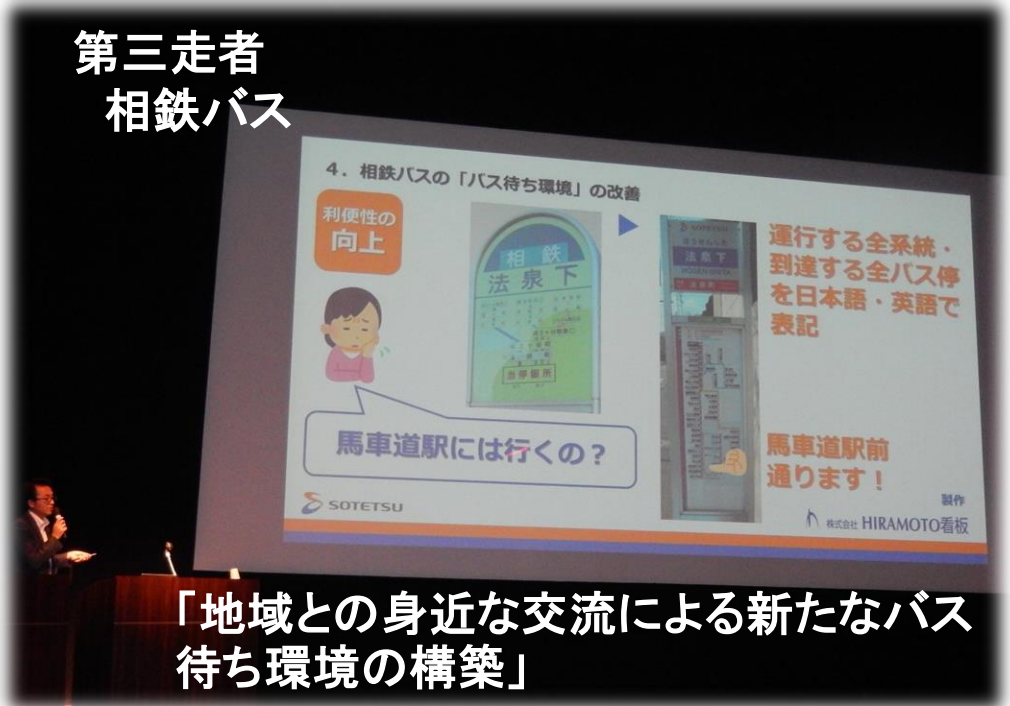
■基調講演②　～見えないニーズの汲み取りと建築デザインの役割～

・「デザイン」は色、形、模様という意味ではなく、ギリシャ語で「仕組み」のこと。公共交通においては、課題を解決する手段と考えている。主な課題は「利用者減少」「クルマ社会」「少子高齢化」「赤字幅増大」。
・課題解決の方法は大きく二つ。①デザイナーが未来を創造　②住民・利用者と一緒に未来を創造。どちらが正しいというものではなく、どちらにしても見えないニーズを汲み取れているかが大事。
　【①の事例】：土佐くろしお鉄道・中村駅のリノベーション　予算：3,400万円（補助金）
　　○補助金の条件：改札口の外側にしか使えない。○「待ち時間」の質向上に資すること。
　　○利用者1千人/日。電車は２時間に１本。発車15分前に改札が開く。
　　○主に普通免許のない人しか利用しない（高校生とお年寄り、観光客）。
　　■「どのように過ごして頂くか」を考える→改札を取り払い、内側も外側もなく合わせて変える。全体に地元の檜をふんだんに使用し、待合スペースは木に囲まれる空間をデザイン。ターゲットをお行儀の良い高校生に絞り込んで、駅で自習し居着いて貰うことでモラルを保つ。効果としてゴミが半減。８年経った今も檜の机やベンチに落書きはない（地元の子どもはどれだけ高価なものか知っている）。田舎は利用者が少ないからこそ出来る事がある。
　　■「どのように外から見られるか」→公共交通は安全、安心でなければいけない。そしていかにお客様を美しく見せるかにも配慮し、間接照明を利用し光の反射にも工夫。町に若い女性が増えると、もれなく若い男性も付いてくる。計算し色気を公共の場に入れることも大事ではないか。
　【②の事例】：近鉄結崎駅の駅舎リノベーション
　　○人口8,000人　利用者2,000人/日　○30億円かけて橋上駅にする計画を見直し。
　　■可能な限り多くの住民に、駅について意見を聞いた結果、橋上化せず、住民の総意で構内の踏切を残す。町民の意見を聞くのに１年、延べ18回かかった。2～3回のワークショップではどうにもならない。半年やって初めて、住民は自分が勝手な事を言っていたと気づく。これが大事。その後、一緒に意見を整理することで本気の提案が出てくる。
・みちのりエクスプレス（MEX）のデザインの取組について説明。事業者との対話で作ったデザイン。
・駅舎をアート空間にする紀ノ國トレイナートのプロジェクトを紹介（JR西日本和歌山支社）。イベント列車内で、窓に落書き、沿線のものを車内販売、バンド演奏をしたりと、走る学園祭のような列車。地元の方たちも参加し、鉄道に注目して貰える取組。

鶴見中継所

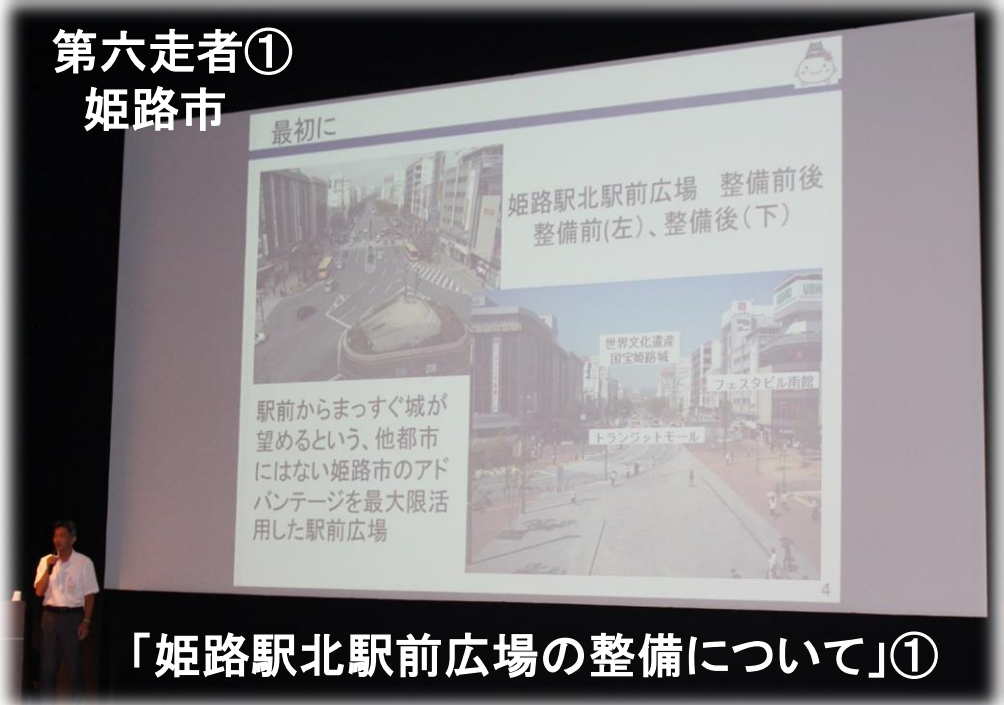
たすきリレー（事例報告）

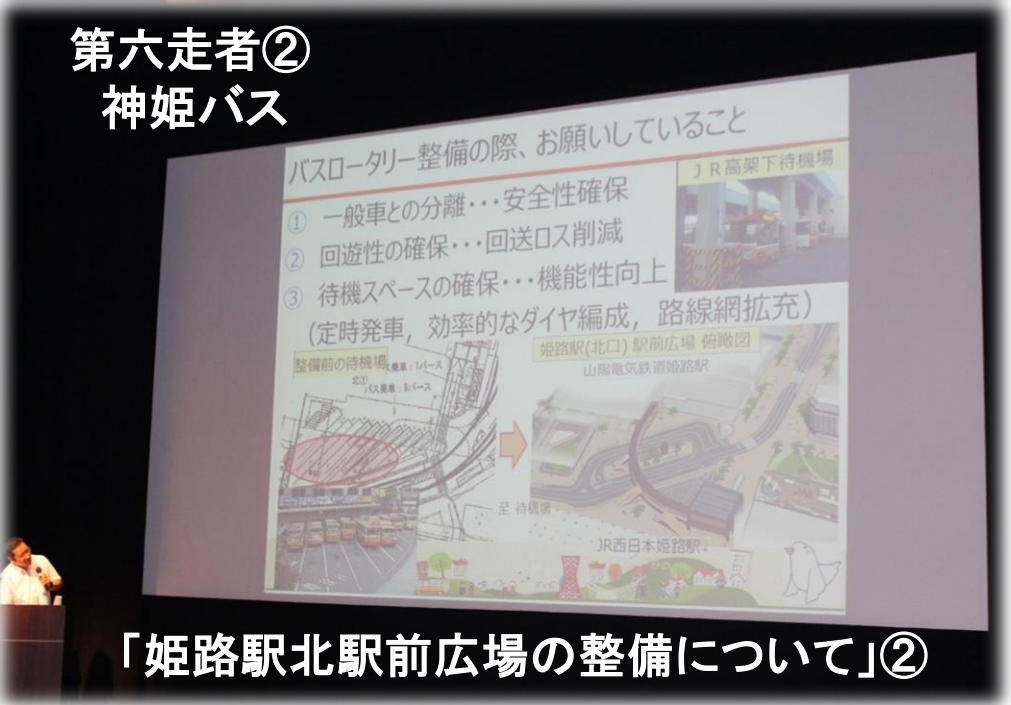




第四走者
エムシードゥコー
MCDecaux
徹底した
清掃メンテナンス
清掃 月2回／2週に1度 本体上部下部、ガラス面、フレーム、パネル、周辺清掃
巡回 週1回 目視による外観チェックゴミ屑など美観を損なう箇所があれば除去
出動 2営業日以内 ビラ、落書き等は、2営業日以内に除去。悪質な落書き等については、速やかに除去
修繕 5営業日以内 破損、故障又は損傷は速やかに発生し、5営業日以内に修繕開始
「広告付きバス停の現状」

第五走者
筑西市
日本一車が多い街の公共交通施策
～ 公共交通はまちづくりのプラットフォーム ～
「日本一車が多い街の公共交通施策」


第六走者①
姫路市
最初に
姫路駅北駅前広場　整備前後
整備前(左)、整備後(下)
駅前からまっすぐ城が望めるという、他都市にはない姫路市のアドバンテージを最大限活用した駅前広場
世界文化遺産
国宝姫路城
フェスタビル南館
トランジットモール
「姫路駅北駅前広場の整備について」①


第六走者②
神姫バス
バスロータリー整備の際、お願いしていること
① 一般車との分離・・・安全性確保
② 回遊性の確保・・・回送ロス削減
③ 待機スペースの確保・・・機能性向上
（定時発車，効率的なダイヤ編成，路線網拡充）
ＪＲ高架下待機場
整備前の待機場
姫路駅(北口) 駅前広場 俯瞰図
山陽電気鉄道姫路駅
JR西日本姫路駅
「姫路駅北駅前広場の整備について」②

■鶴見中継所　たすきリレー（事例報告）

＜東日本旅客鉄道株式会社・山田氏＞

・品川新駅は、寝台車の廃止や電車の長編成化に合わせて車両基地機能を整理・集約し、スリム化することで開発用地を生み出した。新駅は歩車分離で駅から街にアクセス可能。街全体の完成は2030年代の予定。

＜小田急電鉄株式会社・立山氏＞

・小田急線の複々線化事業が2018年3月に完成。合わせてダイヤ改正を行い電車を増発したことにより、混雑率が劇的に改善し、定時制・速達性が向上。まちの雰囲気に合わせた駅空間整備の事例を紹介。

＜相鉄バス株式会社・依田氏＞

・自治会、地先の皆様や利用者の声に対し、地元の企業と関係を作り協働することで、今出来る整備①利便性の向上②既存設備リニューアル③低額での工夫④迅速な対応、を行っている。工夫した事例の紹介。

＜エムシードゥコー株式会社・猪爪氏＞

・メンテナンス、広告販売の仕組みについて説明。上屋は各都市の景観にあったデザインを提案している。デジタル化することで遠隔で警報等の情報を流すことができたり、USBやWi-Fi導入の計画もある。歩行者案内の事業紹介。

＜茨城県筑西市・秋山氏＞

・公共交通施策の本質は目的地における交流機会の充実。全庁的な協力体制を構築し、様々なイベント等の交通手段として公共交通をPR。平時にも公共交通を利用するきっかけとなるよう働きかけている。

＜兵庫県姫路市・稙田氏＞

・当初、市の姫路駅北駅前広場案に対し市民から反対されたが、市が起ち上げた推進会議及びNPO主催の会議等で市民等から出てきた対案を、お互いに結果共有しながら集約し、合意に至る。市民や行政を巻き込んだ仕組みが作られた。

＜神姫バス株式会社・竹内氏＞

・姫路駅北駅前広場の整備では、事業者の要望も推進会議で吸い上げて貰った。工事期間中は仮設のりばごとに案内係員を配置する等したが「乱横断」が多く、乗務員が細心の注意を払った。整備後、降り場、道路は縮小になったが、運用を工夫して対処している。

登壇者による全体まとめ

登壇者の皆様から、一言づつ感想をいただき、最後にフェスタ全体について川西先生にご講評いただきました。

■全体まとめ（登壇者コメント）

＜東日本旅客鉄道株式会社・山田氏＞

・新しく作るまちと既存のまちとの連携の重要性、既存のまちに対していかにお迎え感を出したデザインにしていくか、そういった配慮の必要性を改めて感じた。

＜小田急電鉄株式会社・立山氏＞

・行政と事業者、お互いにそれぞれの役割をしっかり果たしつつ協力していくことが大事。交通結節点でもある駅を、バスやタクシーとの連携も含めて利便性を向上させ、お客様に安全に利用していただけるよう一層努力していきたい。

＜相鉄バス株式会社・依田氏＞

・我々のみならず地域の皆様、そして地方自治体の皆様と協働していかなければいけないと改めて実感した。実態により合ったバスの時刻設定等、バスを待たなくても良いくらい、バスが正確に走れるようにすることも必要だと感じた。

＜エムシードゥコー株式会社・猪爪氏＞

・バス停上屋の設置後の残存幅員や柱の設置位置の考え方は世界の国々と日本で大きく違う。まち、市民、利用者が、どういった公共交通や環境を望んでいるのかをきちんとキャッチアップしなくてはいけない。また、一人の利用者としては、どういった公共交通を望んでいるのか、きちんと声を上げていくということが重要になっていくと思う。

＜茨城県筑西市・秋山氏＞

・田舎と都市部の生活スタイルの違いは大きく、田舎は200～300mを車で移動する。300m先のバス停まで歩けると意識を変えるよう、行政としてどうアプローチしていくか考える必要がある。行政、事業者、住民が寄り添い、知恵を出し合い、それぞれが育てていくというような形が一番必要だと思う。

＜兵庫県姫路市・植田氏＞

・行政は新しいことやデザイン等に疎く、姫路駅北駅前広場の事業では、行政の疎いところ、足りないところを出来る方に頼むという仕組みを構築した。今後も多様な方法で、まちづくりを進めていきたいと改めて思った。

＜神姫バス株式会社・竹内氏＞

・プロジェクトを進めるに当たり、会社側だけで考えず労働組合にも意見や協力を仰ぐ事も成功の要因だと思う。机上では解決出来ない事も多いが、現場で共に答えを見つけること、これが大切だと思う。

＜株式会社イチバンセン・川西氏＞

・交通事業者や行政の苦労や苦悩が、一般利用者、市民にはほとんど届いていないのが非常に残念。SNSを始め多くの情報伝達手段がある。それらを利用し、理解してくださる市民の方を少しでも増やすこと、そしてこれから作る交通空間や移動手段について理解を深めてもらうことが今後の課題だと思う。

出席者数　356名

登壇者	14名	都道府県	9名
市区町村	62名	行政機関（国）	4名
鉄道会社	67名	バス会社	51名
一般企業等	53名	個人等	16名
協力団体等	32名	主催者	31名
事務局	17名		

ご登壇者いただいた皆様及び「まちの快適空間づくりから考える公共交通2018」のテーマに関心をお持ちいただき、本フェスタにご参加・ご協力いただいた皆様に厚く感謝申し上げます。