

三鷹駅北口の交通 環境について-公共空 間を活用し賑わいを創出-

日本大学理工学部土木工学科
教授 大沢昌玄

人々の価値観の
変化により
都市空間は
変化する

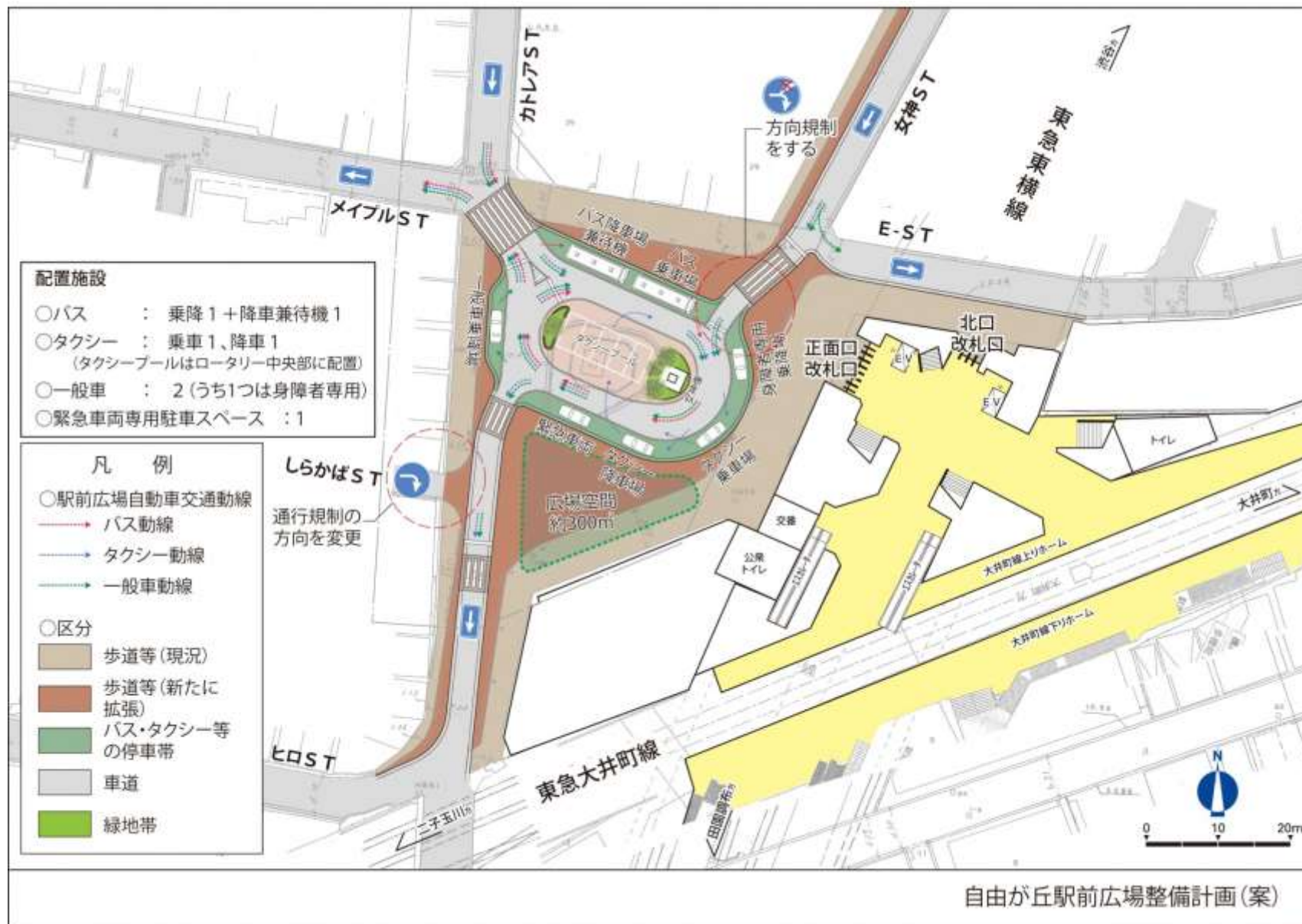


ケルン中央駅前広場 1968年



引用文献: Hauptbahnhof Köln, p103-ケルン中央駅前広場1968

自由が丘駅 駅前広場 2,060m²





自由が丘駅

こちらは
自由が丘駅前

タクシーのりばです

お知らせ

この乗り場は、日曜・祝祭日に限り
正午〜午後6時までの6時間歩
者天国実施のためタクシーは入れま
せんでご了承ください。

副東京タクシーセンター

まちなかウォーカブル区域（滞在 快適性等向上区域）

- 「自動車中心」から「人中心」の空間に転換
- 「居心地が良く歩きたくなる」空間づくり
- ⇒ 楽しくなる、居たくなる、時間を費やしたくなる

Walkable

歩きたくなる

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。

Eye level

まちに開かれた1階

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

Open

開かれた空間が心地良い

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、
アクティビティを可視化
民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）



駅前のトランジットモール化と広場創出(兵庫県姫路市)



2つの開発の調整により
一体整備された神社と森(東京都
中央区)



道路を占用了した夜間オープンカフェ
(福岡県北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生
(東京都豊島区)

都市内の空間に対する価値観の変化

- ▶ 成長社会から成熟社会への移行：量から質へ
 - ライフスタイル：生活の質を重要視（本質を求める）
 - 価値観：多様化（時を費やすことの価値観 など）
- ▶ 公園など都市空間を構成する施設のあり方再考
 - ✓ 「機能確保のための開発・整備」「（単なる）空間の確保」から「価値・持続性を高める複合的更新」へ
 - ✓ 機能を基礎とした合理的な市街地の形成から、様々なアクティビティが展開され持続可能で多様性に富む市街地へ



官民連携による空間づくり

- ▶ エリアの価値を高める取組み
 - ✓ 地域独自の課題を発見し解決する
 - ✓ 官民にかかわらず、まちにある空間資源を使いこなす
 - ✓ 人間中心の視点で居心地よい環境をつくる

- ▶ 官民連携による効果
 - ✓ 新たな事業や雇用の創出
 - ✓ 来街者や滞在時間の増加
 - ✓ 資産価値の維持・向上



エリアマネジメント活動

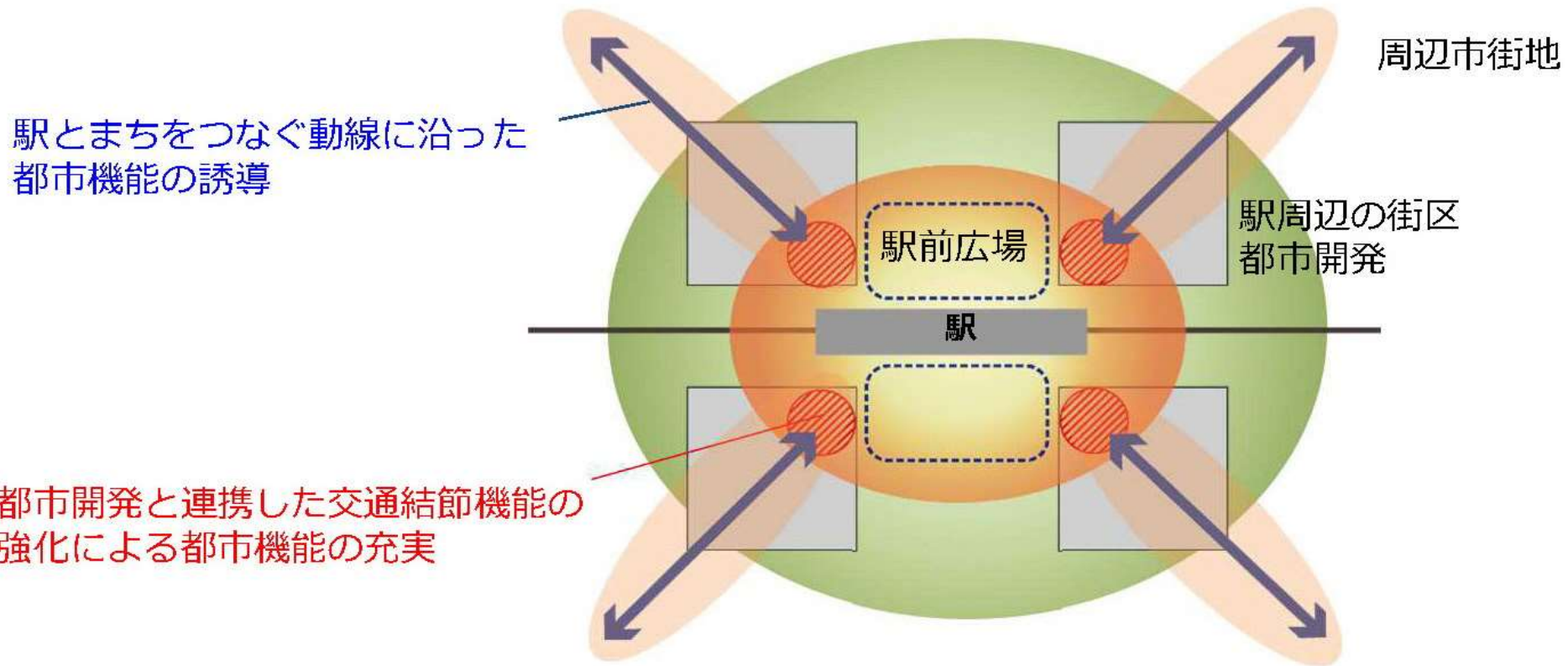
- ▶ 地区の魅力UP・魅力の持続的継続
- ▶ コミュニティづくり
- ▶ 賑わいづくり
- ▶ オープンカフェ
- ▶ イベント
- ▶ 広告イベント
- ▶ 情報発信
- ▶ 交通
- ▶ 清掃
- ▶ 防犯
- ▶ 防災



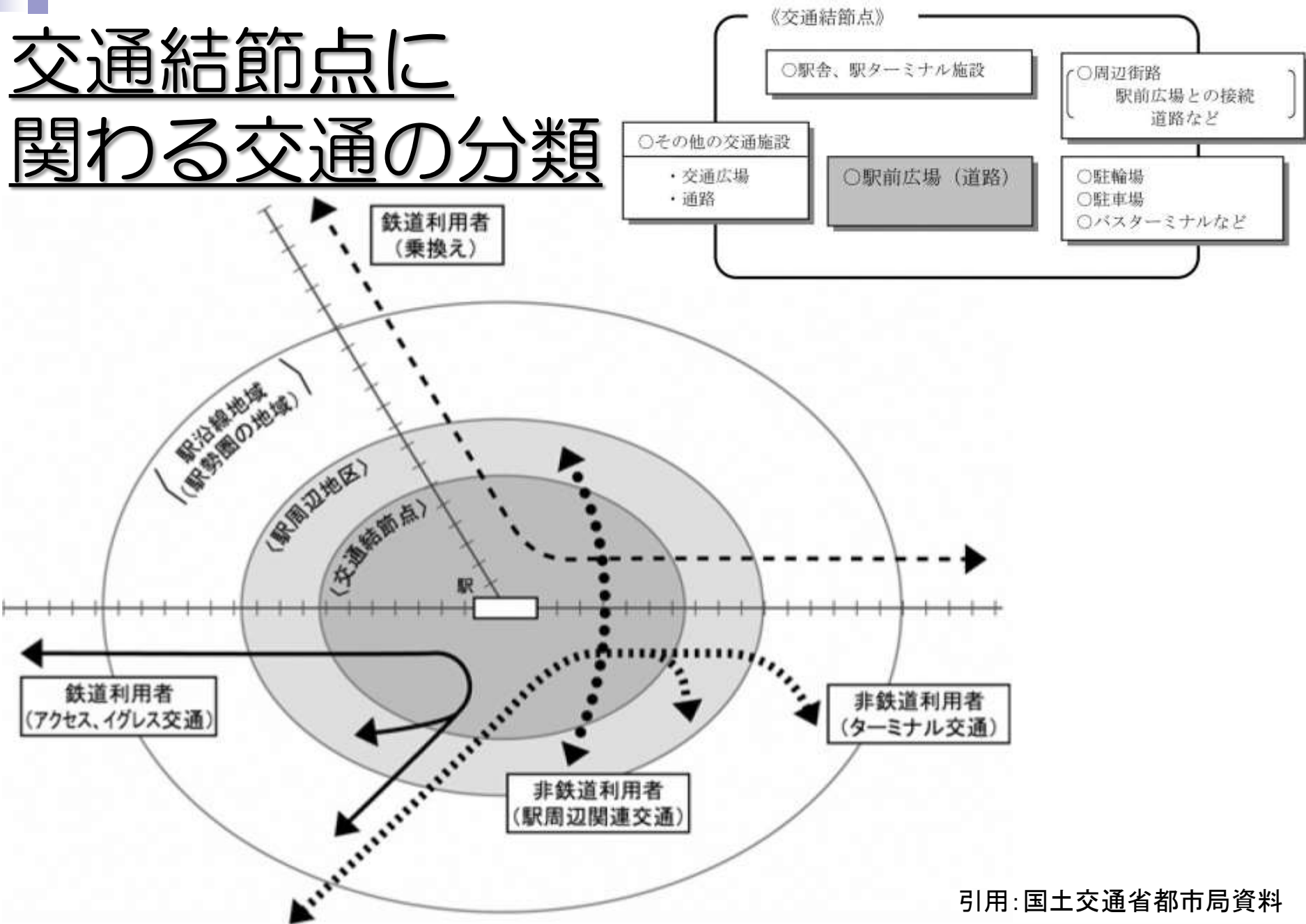
札幌駅前通地下歩行空間 ち・力・ホ

駅まち空間の 考え方

駅前広場検討の視点



交通結節点に関する交通の分類

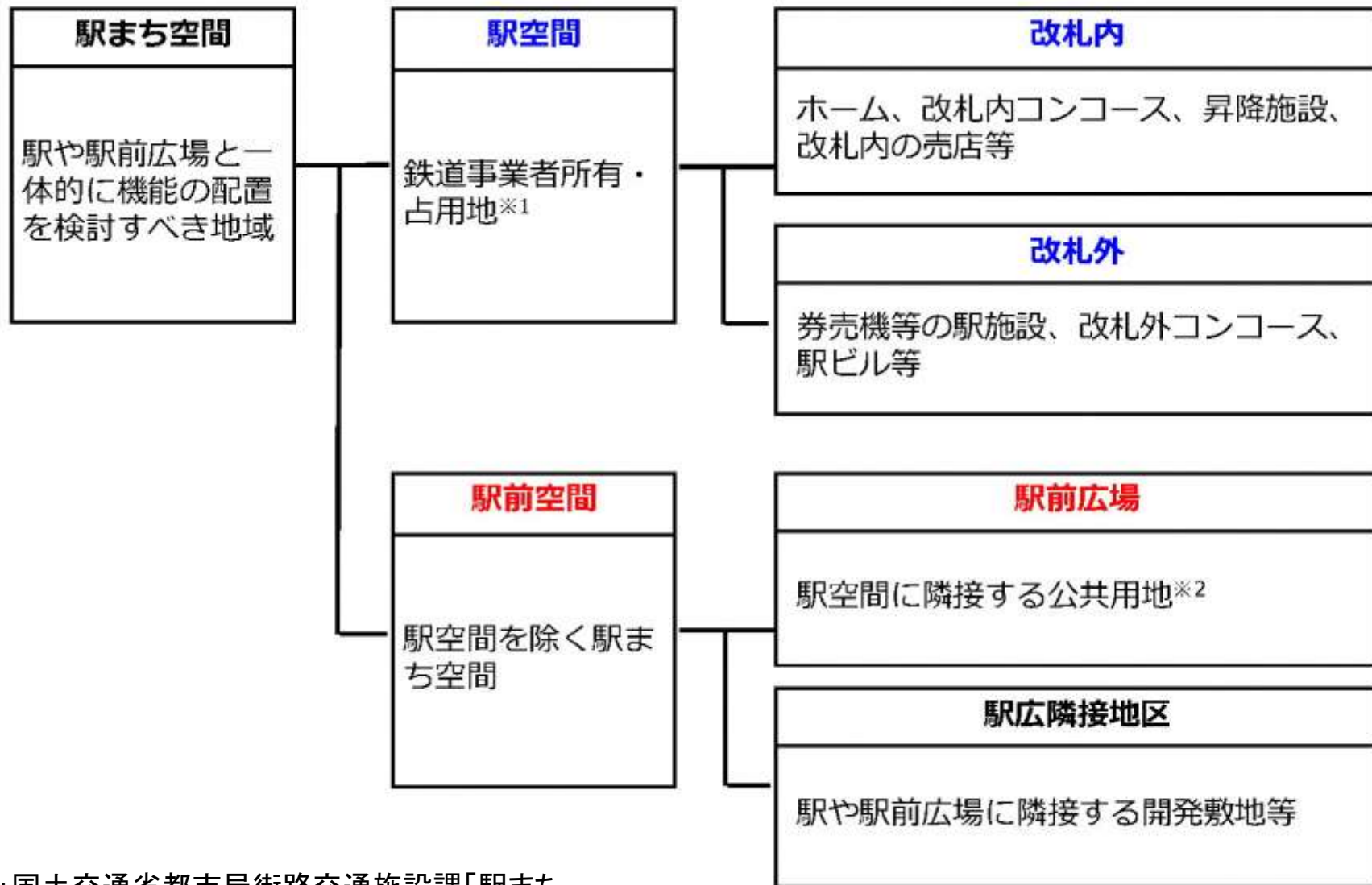


駅を取り巻く都市空間

引用：国土交通省都市局街路交通施設課
「駅まち再構築事例集」令和2年7月，P.5



駅を取り巻く都市空間



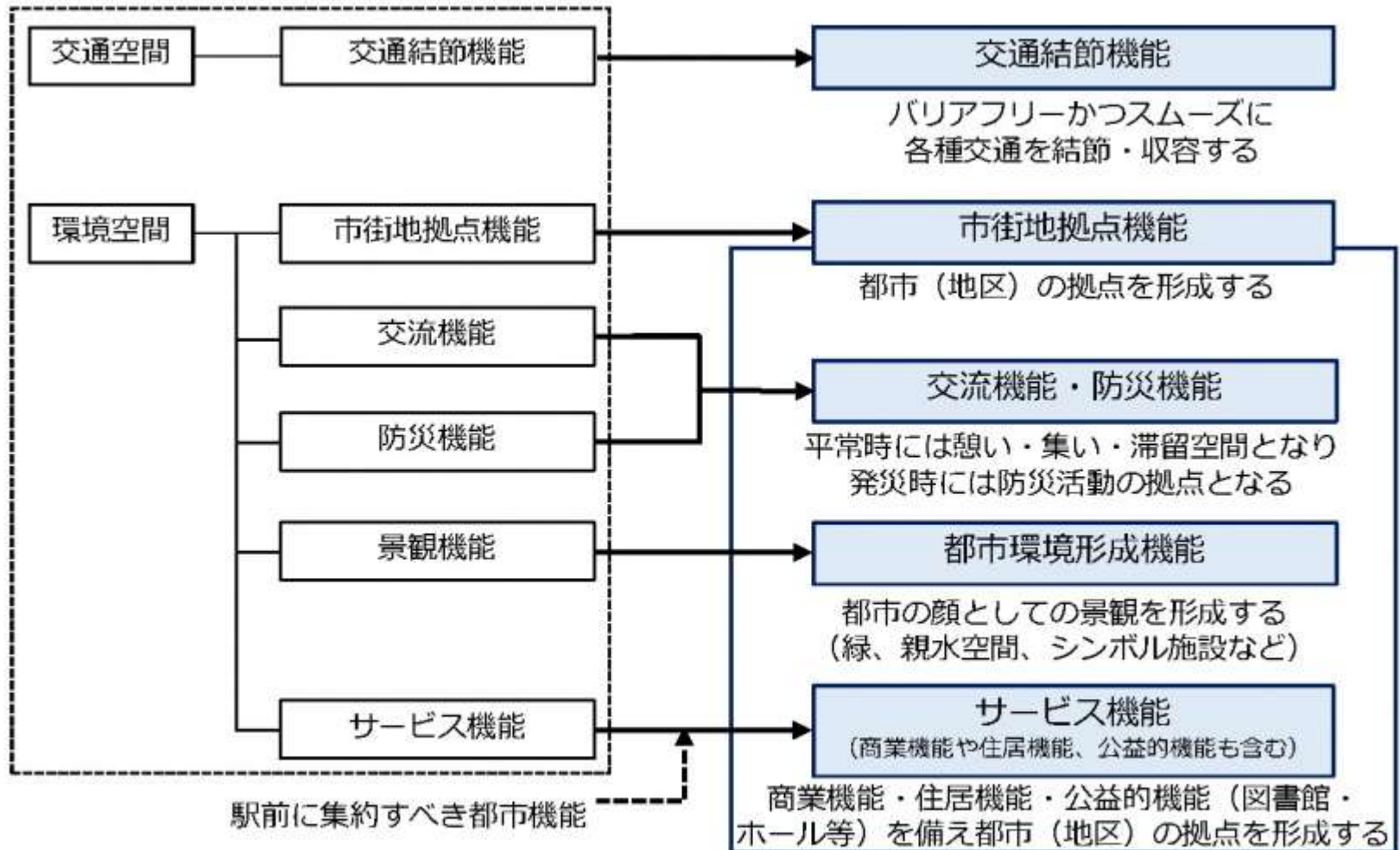
引用：国土交通省都市局街路交通施設課「駅まち再構築事例集」令和2年7月，P.5

※1 協定駅前広場は除く
※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占用地を含む

駅前広場の機能

引用：国土交通省都市局街路交通施設課「駅まち再構築事例集」令和2年7月，P.6

駅前広場の機能（駅前広場計画指針※）



※駅前広場計画指針：建設省都市局都市交通調査室監修
 社団法人日本交通計画協会編集 平成10年

都市の空間構成

空間活用アプローチ

公共空間を活用するということ：占有

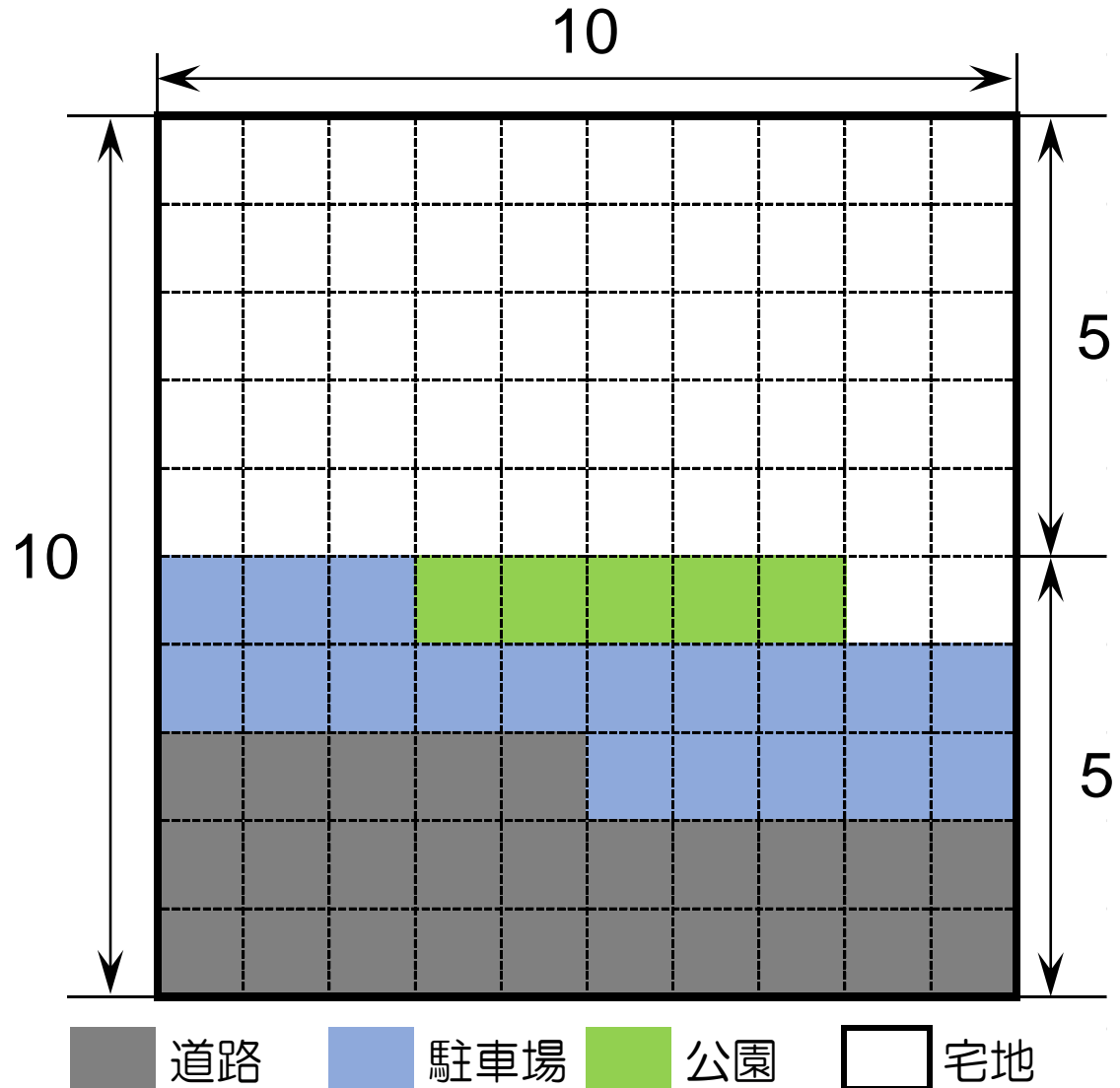
	土地	上物
公共空間	道路・河川・ 公園等	施設（物件） 占有
準公共 空間	公的施設 公開空地	施設・建築物
民有空間	宅地	建築物・看板

自動車の都市の占有イメージ

43%が自動車中心の空間

100haの構成(概念)		
公共 用地	30%	
	25%	道路
宅地	70%	
	18%	駐車場

駐車場1台
 25-30m²
 平均駐車台数密度
 60台/ha
 =1,800m²/ha
 100haのうち18%



駅まち空間の 本質を再考する

駅を考える上でのキーワード

▶ 「ひと」を増やす：人口といってもいろいろある

▶ 静的な人口指標

- 昼間人口、夜間人口（国勢調査ベース）

昼間人口：その地域で働く及び学ぶ人

夜間人口：住んでいる人

- 観光人口（観光客）

※上記には通院や買い物行動は含まれない

▶ 活動的な人口指標

- 移動目的ごとに人の量を考える

- 通院、買い物、余暇活動、出張 など

駅まち空間は、だれのもの？

➤ 駅は施設？

→ 旧来：鉄道会社の施設との捉え方(鉄道利用者主体)

⇒ これから：地域に開かれた誰もが利用する建築物

➤ 駅前広場は本当に広場？

駅前広場 Station Plaza, Station Square (英)

Bahnhofsvorplatz (独)

⇒ 駅の前に本当の意味の広場はあるか？

建物・樹木がなく広く開けた場所、多くの人々が集まる場所(大辞泉)

⇒ 交通結節機能に特化しすぎていないか？

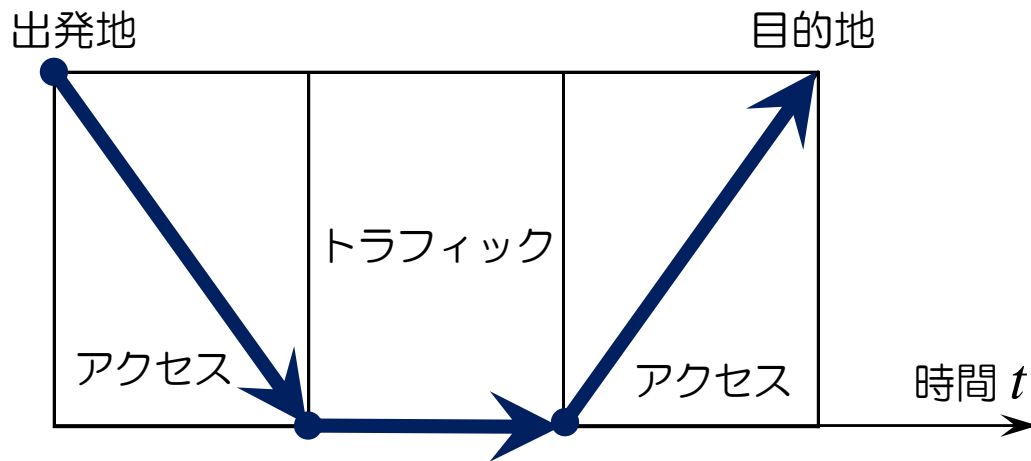
⇒ 人のための駅前広場ではなく、交通機関のための空間となっていないか？

待ちたくなる環境をつくる

- ▶ 駅やバス停は待ちたい環境にあるのか？
- ▶ バス停は待つ環境にない（バス停まで徒歩でアクセス）
 - バス待ち環境の改善は絶対的に必要
 - ⇒ 道路上でのバス停ではなく商業施設や公益施設に併設：民有地との連携が必要
- ▶ 駅前広場⇒我が国：交通結節点機能に特化
滞留空間としての広場はあまり存在しない
これから：真の広場を駅前に設置して滞留し、都市内を回遊し時間を費やす
- ▶ 滞留時間が長い都市は魅力的である証左

トラフィック+アクセス+滞留

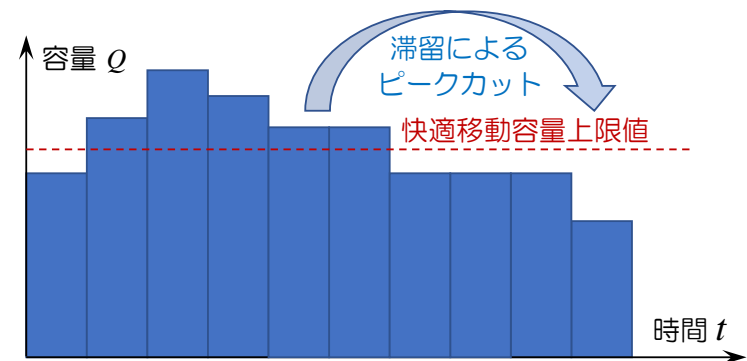
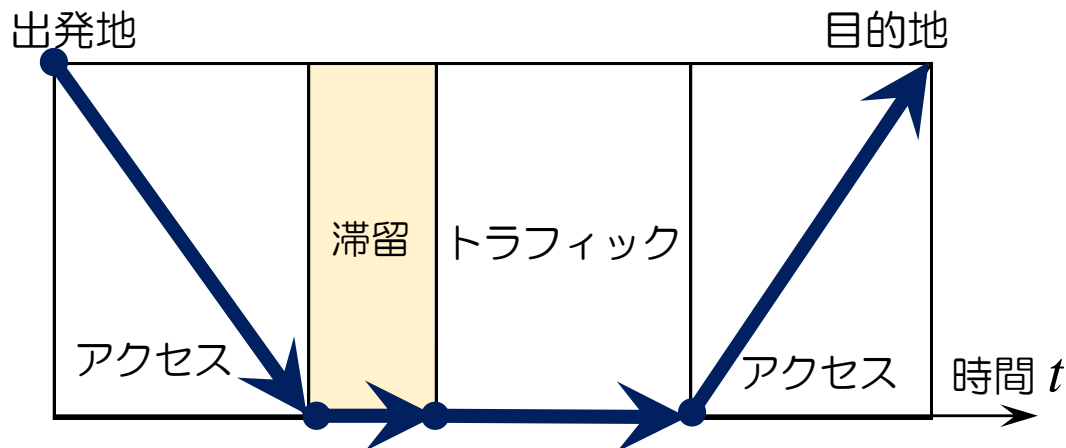
- ▶ 待つことを楽しむ（時間価値の変化）
- ▶ 「待つ」という時間の使い方＝滞留



※待つことを楽しむ
ことができる空間
の存在が重要性

⇒TDM(交通需要マネジメント)に結びつく

⇒時差BiZ





成熟時代の新たなライフスタイルの創造

▶ 滞留することを評価する

- 今まで：目的地に早く着く、帰る（速達性・定時性）
- これから：混雑や渋滞等により移動に苦痛が伴う場合は、滞留しピークを避けて移動する

▶ 滞留時間が長い＝魅力的な都市空間

- 私事目的で滞留時間が長い都市
＝魅力的な都市、利用したい施設が整っている
- 帰宅時に最寄り駅で端末交通手段に乗り換える前に滞留時間が見られる
＝魅力的な駅前空間、端末交通手段に乗り換える前に「ちょっと一杯」「買い物」

駅で充実した時間を過ごし待つ

- ▶ 高校生の駅までの送迎は自動車利用が多い
- ▶ 送迎する人は、高校生の出発時間と帰宅時間に行動が支配される
- ▶ 駅に安心して快適に待つことができる環境があれば、送迎時間に余裕が生まれる

- ▶ 駅舎及び駅前広場に併設する形で、都市機能が高密度に集積され、安心して快適に過ごすことができる場所の存在が重要
- ▶ 駅のあり方を再考する：鉄道施設としての駅ではなく、地域に開かれた空間（建築）にする

茅野駅

- CHUKOらんどチノチノ
中学生、高校生世代の居場所
- 0123広場
屋根付き公園、子育て相談
- ワークラボハケ岳
コワーキングスペース



尾張一宮駅前ビル (i-ビル)

中央図書館
中央子育て支援センター
ファミリー・サポート・センター
子ども一時預かり施設
市民活動支援センター
ビジネス支援センター
SOHOインキュベータオフィス
いちのみや若者サポートステーション





スイス チューリッヒ市



スイス チューリッヒ市

三鷹駅北口の
交通環境を考える
ポイント

考えるポイント

- ▶ これからのライフスタイルを考える
 - 「目的地まで最も早く」「早く帰る」からの脱却
 - 「待つ」「時を費やす」重要性
 - ⇒従来の「単なる交通結節点」から脱却する
- ▶ 誰のための計画か？ ⇒ 人々のため
- ▶ 公共空間を最大限活用する
 - トラフィック・アクセス＋滞留（公共空間活用）
- ▶ 道路・駅前広場と合わせた周辺の市街地の整備
 - 沿道土地利用との関係、駅まち空間
- ▶ 変化に合わせて必要とする駅前広場の機能と規模

公共空間を
活用する上で
対応すること

公共空間を活用（空間の再配分）する上で対応しなければならないこと

- ▶ 今、公共空間（道路、駅前広場）を使っている人たちへの対応：位置の変更、集約配置等
 - ✓ 自動車 ⇒ 別ルート of 整備誘導、駐車場
 - ✓ 自動二輪車 ⇒ 別ルート of 整備誘導、駐車場
 - ✓ 自転車 ⇒ 駐輪場
 - ✓ 歩行者 ⇒ トラフィック＋滞留
 - ✓ 荷捌き ⇒ 駐車場、搬入搬出時間の移動
- ▶ 公共空間を活用する上での合意形成
 - ✓ 公共空間利用者・地元のニーズ/賛同
 - ✓ 公共施設管理者協議・交通管理者協議
 - ✓ 土地建物所有者等関係者協議

目指す将来市街地像

池袋の交通のあり方を考える-池袋副都心交通戦略2020更新版-

3 交通戦略の基本方針

基本方針① 歩行者を優先する交通環境の創出

- 1) 歩行者を優先する道路の形成**
 - ・鉄道で来街する人がまちなかに出やすいように、駅からまちなかへ連続する安心して通行できる人中心の道路空間を確保します。
- 2) 安全で快適な歩行区域の設定**
 - ・商業や業務施設が集積する駅周辺地区では、来街者や地域の生活者が安心して買い物ができ、集い・憩うことのできる安全で快適な区域を設定します。

基本方針② 回遊性の向上

- 1) 歩行者ネットワークの形成**
 - ・主要施設間を移動しやすくするために、人を優先する道路と拠点性の高いエリア周辺や主要街路周辺を結ぶ歩行者のネットワークを形成します。
 - ・まちなかの回遊を促進し、また、駅からまちなかへの人の流れを円滑にするために、駅やまちの備後関係の充実を図ります。
- 2) 副都心内の移動を支える公共交通の充実**
 - ・高齢者や障がいのある方を含む全ての来街者・生活者の移動の負担を軽減し、まちなかに出やすい環境とするため、副都心内の移動を支える公共交通の充実を図ります。

基本方針③ 交流を育む拠点性の向上

- 1) 歩行者の滞留空間の創出**
 - ・様々な目的をもつ来街者が、待ち合わせや休憩の待ち時間を楽しく過ごせるような空間として、駅前には歩行者の滞留空間を確保します。
- 2) 交通結節機能の向上**
 - ・駅周辺における路線バスやタクシー等の公共交通機関の施設配置を最適化し、はじめて利用する人にもわかりやすく使いやすい交通結節拠点を形成します。

基本方針④ 東西の交通軸の形成

- 1) 新たな都市空間の創出**
 - ・魅力ある公共交通システムの導入に併せ、商業や来街を活性化するため、歩行者空間と公共交通の歩行空間並びに沿道施設が調和した空間を創出します。
- 2) 池袋駅東口・西口の一体化**
 - ・駅東西側の活発な交流（行き来）を促進するため、東口～西口の道路機能を強化し、まちの一体性を高めていきます。

交通戦略の目標とする交通環境の整備

- | | |
|--|---|
| 1 歩行者ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・グリーン大通り・アゼリア通りの広場化（歩行者を優先する道路） ・サンシャイン通り・南北区画（歩行者を優先する道路） ・東西連絡通路（北アック・南アック）（歩行者を優先する動線） ・歩行者が通行しやすい道路 ・開発地周辺の歩行者空間 | 3 交通結節機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・東口駅前広場（南北のロータリー化・明治通りの遮断） ・西口駅前広場 ・地上・地下の結節空間 |
| 2 歩行者を優先する交通環境の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者を優先する安全で快適な歩行区域 | 4 賑わいのある歩行者空間の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・南北区画の歩行者優先化 |
| 5 池袋副都心の回遊性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・新たな公共交通システム | |

4 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例



将来の池袋駅 イメージ

交流を育む駅前広場のイメージ（東口）

基本方針3に対応

池袋駅を出ようとすると、駅前が道路によって分断され、駅からまちなかに出にくくなっています。池袋副都心の玄関口に相応しい駅前広場としていくことで、賑わいや人と人との交流を育み、まちの魅力を向上させていきます。



出典：池袋副都心交通戦略（池袋の交通のあり方を考える）、
<http://www.city.toshima.lg.jp/kusei/houshin/toshiseibi/8448/index.html>

将来のグリーン大通りイメージ



歩行者を最優先する道路空間のイメージ

基本方針 1 に対応

駅周辺の大通りは、少し離れると人通りが少なく、活気を感じられません。グリーン大通りやアゼリア通りは、街路樹等により、自然を感じることができるようにし、魅力と活気で溢れるシンボルロードとしていきます。



出典：池袋副都心交通戦略(池袋の交通のあり方を考える),
<http://www.city.toshima.lg.jp/kusei/houshin/toshiseibi/8448/index.html>

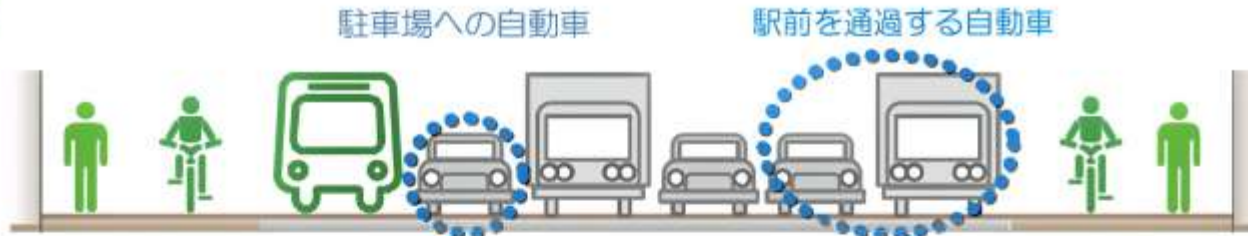
池袋副都心の交通環境の動向



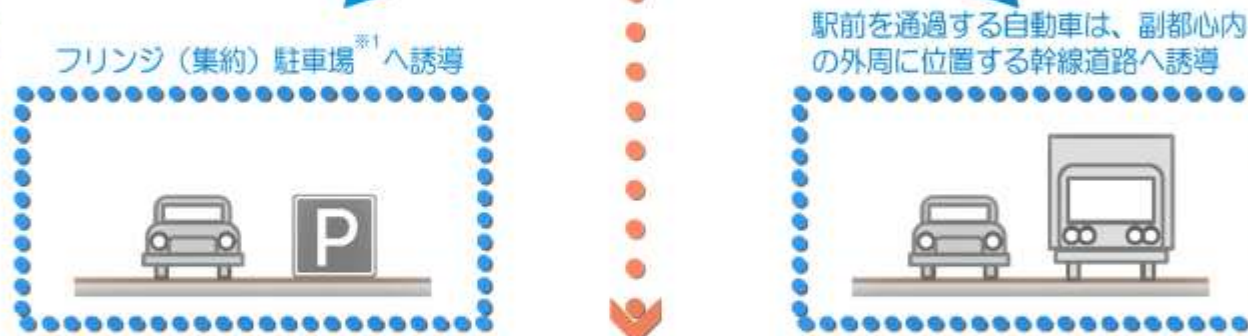
出典：池袋の交通のあり方を考える-池袋副都心交通戦略2020更新版-

道路空間における交通のバランス

現状
の
イメージ



将来
の
イメージ



空いた自動車空間を歩行者や公共交通に割りあてます

出典: 池袋の交通のあり方を考える-池袋副都心交通戦略 2020更新版-

目指す将来市街地像を実現化するために

従前の交通課題の解消

南北区道周辺の交通規制の変更のお知らせ

南北区道周辺の交通規制が、下記の日時から **裏面の図** のとおり変更となります

実施日時：令和2年（2020年）10月31日（土）～

なぜ交通規制を変更するの？

南北区道は、池袋駅東口の賑わいの拠点をつなぐ主要な道路で特に休日は多くの歩行者が通行していますが、歩道がないため歩行者が車道にまで溢れている状況です。しかし現状では、車両の通行が可能であるため、**車両と歩行者が輻輳し危険な状況となっています。**このため、歩行者の多い時間帯で南北区道の**車両通行を規制し、安全・安心な歩行者空間を確保していきます。**



歩行者と自動車輻輳して危険な状況の南北区道

荷さばきルールの検討も行っています！

南北区道や周辺の道路は、荷さばき車両等の路上駐車が常態化しています。安全で快適な歩行者空間を創出するためには、これら路上駐車車両への対応が課題となっています。一方、まちの活動にとって荷さばき（物流）は必要不可欠な活動であることから、歩行者優先の取り組みと物流との両立を目的として『**南北区道周辺荷さばきルール**』を検討しています。

荷さばきルールの例（イメージ）

荷さばきの時間帯の変更

12時～19時
荷さばきを避ける時間帯



19時～24時 0時～12時
荷さばきを推奨する時間帯



荷さばきの駐車場所の変更

<路外の民間駐車場等*の活用>



*時間貸し駐車場、共同荷さばきスペース等

<パーキング・メーター等の活用>



交通規制の変更内容

南北区道

交通規制の変更内容：**車両通行禁止（自転車を除く）**

交通規制の時間帯：**土曜日、日曜日、休日の12時～19時**

（歩行者の安全性を確保するため「歩行者用道路」とします）

※自転車は対象外ですが、混雑時は押し歩きするなど、特に歩行者に注意して通行してください。

Hareza 池袋東側区道、としま区民センター北側区道

交通規制の変更内容：**一方通行規制の解除**

（南北区道の交通規制の変更に伴い、街区内のアクセス性を向上させるため相互通行とします）

詳しくは、ホームページをご覧ください。

<http://www.city.toshima.lg.jp/298/machizukuri/kotsu/koutuukiseihennkou.html>

南北区道交通規制 **検索**

<お問合せ> 豊島区 都市整備部 都市計画課
TEL：03-4566-2635

目指す将来市街地像を実現化するために

歩行者優先化

現状の交通規制



変更後の交通規制



商業業務施設に対するに荷捌き対応

目指す将来市街地像を実現化するために

2 荷さばきルールの適用範囲



- 軍交通行禁止規制の時間等**
- サンシャイン通り、南北区道
土日休日12時～19時(自転車を除く)
 - サンシャイン60通り
土日休日10時～22時(自転車を除く)
平日8時～10時、12時～22時(自転車を除く)

- 凡 例**
- 荷さばきルールの適用範囲
 - 車両通行禁止(自転車を除く)の道路
 - 上記の規制により自動車が進めない道路
 - 一方通行規制
 - 駐車禁止の場所
 - 駐車禁止の場所(特設及び曜日指定)
 - 荷さばき車両が駐車可能な時間、駐車場
 - 共同荷さばきスペース
 - パーキング・メーター(貨物車用)
 - パーキング・メーター(車庫の指定なし)

駐車場No.	収容台数	高さ制限
①	1台	2.2m
②	100台	2.2m
③	5台	なし
④	2台	なし
⑤	20台	なし
⑥	10台	なし
⑦	4台	なし
⑧	3台	なし
⑨	5台	なし
⑩	9台	なし

市街中の収容台数は、荷さばき車両の駐車できる台数ではありません。ご利用にあたっては、各駐車場の施錠をご確認ください。
※としま区民センター施設利用専用の駐車場は2台ですが、共同荷さばきスペースとして利用できます。

■協議会の構成員・構成団体

	構成員・構成団体
学識経験者	日本大学 理工学部 教授 太田 昌宏(会長)、イーグルバス株式会社 顧問 坂本 邦広(副会長)
地元関係者	池袋東口本町会、東池袋東町町会、池袋東口東側町会、東池袋東通り商店会、サンシャイン60通り商店会、サンシャイン通り商店会、池袋Cの街科政務局
貨物運送事業者	一般社団法人 東京都トラック協会、貨川運輸株式会社、ヤマト運輸株式会社、日本郵便株式会社 池袋郵便局、上池袋郵便局、池袋駅前郵便局、池袋サンシャイン郵便局
商業事業者	伊東屋株式会社、株式会社ローソン、株式会社ファミリーマート、株式会社サブール・ブレンジャー、株式会社アエイト、東京建物株式会社、一般社団法人 全池袋商店会連合会、株式会社ヤマダ電機、株式会社ユニコロ、株式会社ランランワン、公益財団法人としま未来文化財団
駐留事業者	三井不動産リアルティ株式会社、タイムズ24株式会社
行政機関	警視庁 交通部 交通規制課、警視庁 池袋警察署 交通課、豊島区 文化衛生科 文化デザイン課
アドバイザー	東京都 都市整備部 都市整備課 交通企画課
事務局	豊島区 都市整備部 都市計画課

南北区道周辺荷さばきルール ～概要版～

南北区道周辺の荷さばきルールを策定しました！

Q1 荷さばきルールって何？

A1 池袋駅東口では、Harezo 池袋のオープンなどにより、南北区道周辺の歩行者がとても多くなっています。このため、南北区道において、特に歩行者の多い土日休日の12時から19時に車道通行規制を実施し、安全で快適な歩行者空間を確保することになりました。しかし、まちなぎ活動にとっては荷さばき(物流)は必要不可欠であり、荷さばき車両への対応が課題となります。これを解決するため、荷さばきに関するルールを定め、荷さばきに関わる人が共通の認識のもとで荷さばきを行い、良好な交通環境をつくるものです。

休日の南北区道

Q2 「荷さばき」って何？

A2 「荷さばき」とは、商品・物等の配達や受け取りに関する一連の作業のことであり、荷物の運搬、積み替え・積み下ろし、検品、伝票整理等、荷物の運搬に関わる全ての作業を含みます。
※荷さばきルールは、貨物車や乗用車などの車両の移動を問わず対象となります。

南北区道周辺の道路の荷さばき車両

Q3 荷さばきルールってどんなルール？

A3 荷さばきルールは、主に2つのルールを定めています。

- ルール1** 荷さばきの時間帯や曜日を見直しましょう。
- ルール2** 荷さばき時の駐車場所を見直しましょう。

詳しくは次ページ以降をご覧ください。

終了

ありがとうございました

質問・不明点等ございましたら下記までお問い合わせください
oosawa.masaharu@nihon-u.ac.jp