

2004C

都市の文化的創造的機能を 支える公共交通の役割

プロジェクトリーダー
横浜国立大学 中村文彦



メンバー構成

PL	中村 文彦	(横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 教授)
IATSS会員	斎藤 誠	(東京大学大学院法学政治学研究科 教授)
	土井 健司	(大阪大学大学院工学研究科 教授)
	藤井 聡	(京都大学大学院工学研究科 教授)
	馬奈木 俊介	(九州大学大学院工学研究院 教授)
	吉田 長裕	(大阪市立大学大学院工学研究科 准教授)
特別研究員	白石 真澄	(関西大学政策創造学部 教授／IATSS顧問)
	橋本 鋼太郎	(一財)首都高速道路技術センター 顧問／IATSS顧問)
	松村 みち子	(タウンクリエイター 代表／IATSS顧問)
	生島 翔	(株)生島企画室)
	猪井 博登	(富山大学都市デザイン学部 准教授)
	川端 祐一郎	(京都大学大学院工学研究科 助教)
	紀伊 雅敦	(香川大学創造工学部 教授)
	後藤 孝夫	(中央大学経済学部 教授)
	出口 敦	(東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授)
	中野 卓	((国研)建築研究所 住宅・都市研究グループ 研究員)
	三浦 詩乃	(東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任助教)
	吉見 俊哉	(東京大学大学院情報学環 教授)



背景と目的

- 未来の都市の視点 Sustainability + Creativity + Diversity
- 文化的かつ創造的な機能・活動の集積の重要性
- 公共交通の役割を明らかにしたい walkable + reliable + enjoyable + ★★
 - 文化的かつ創造的な機能・活動の派生交通需要の受け皿として
 - それらの活動を誘引・誘導する仕掛けとして
 - 手段合理性・目的合理性を越えて価値合理性へ
- 初年度
 - 総括的議論
 - ニューヨークとロンドンでのケーススタディ
 - ウェブ調査での意識行動調査
- 2年目
 - 意識や行動、地区のマネジメント体制についての詳細な調査
 - ニューヨークをより深く。招聘も含めて。
 - わが国でのケーススタディのための基礎調査
- 3年目
 - コロナ禍の文化的創造的機能への影響分析
 - ポストコロナ前提でのまとめ方と提言の論点再構成
 - ケーススタディ(東京都区部)
 - ワークショップと提言(富山県富山市)
 - 最終年度とりまとめ



研究調査報告会発表構成

1. コロナ禍の文化的創造的機能への影響分析
2. ポストコロナ前提でのまとめ方と提言の論点再構成
3. ケーススタディ(東京都区部)
4. ワークショップ(富山県富山市)
5. 提言 + 最終年度とりまとめ



研究調査報告会発表構成

1. **コロナ禍の文化的創造的機能への影響分析**
2. ポストコロナ前提でのまとめ方と提言の論点再構成
3. ケーススタディ(東京都区部)
4. ワークショップ(富山県富山市)
5. 提言 + 最終年度とりまとめ

昨年度および一昨年度成果より (藤井先生チームの分析、おさらい)

- これまでの調査から
 - 東京とロンドンとニューヨークの比較から
 - 東京での活動の少なさ
 - 文化的創造的活動へのアクセシビリティ
 - 3都市のアクセシビリティの違い
 - アクセシビリティと主観的幸福感
 - 活動自体よりもアクセシビリティが幸福感に影響
 - 付随的活動(わくわくと余韻)と主観的幸福感
 - 付随活動との一体感が重要



今年度の調査概要 (藤井先生チーム)

- 対象者：日本国内の20代～60代の男女
- 対象者数：1200名
- 調査会社：クロス・マーケティング
- 実施期間：2021年1～2月
- 調査方法：Webアンケート

Q13A

以下に挙げるさまざまな娯楽活動について、

- ・新型コロナウイルスが広がる前(2019年まで)は、どれぐらいの頻度で行っていたか?
- ・昨年4～5月の緊急事態宣言の際は、どれぐらいの頻度で行っていたか?
- ・昨年4～5月に、新型コロナを理由に予定をキャンセルしたことはどれぐらいあったか?
- ・昨年6～12月の間、どれぐらいの頻度で行っていたか?
- ・昨年6～12月に、新型コロナを理由に予定をキャンセルしたことはどれぐらいあったか?

をお答えください。

そもそも関心がなく、行うつもりがなかった場合は、「関心がない」を選択してください。

【対象とする娯楽】

演劇や芝居
落語や漫才
美術館や博物館
映画館
ライブハウス
国内旅行
レストラン
居酒屋
バー
スポーツ観戦
スポーツ(自分でするもの)
ゲームセンター
カラオケ
パチンコ
漫画喫茶

文化的活動の自粛状況（年換算回数）

活動	2019年まで	2020年4-5月		2020年6-12月	
	実施回数 (年間)	実施回数 (年換算)	キャンセル回数 (年換算)	実施回数 (年換算)	キャンセル回数 (年換算)
映画館	1.91	0.34	0.68	0.77	0.40
ライブハウス	0.36	0.01	0.47	0.08	0.09
国内旅行	1.78	0.28	0.60	0.64	0.28
スポーツ観戦	0.88	0.03	0.43	0.29	0.11
芝居や演劇	0.39	0.09	0.16	0.11	0.12
落語や漫才	0.17	0.07	0.09	0.08	0.06
美術館や博物館	0.55	0.11	0.12	0.27	0.11

たとえば「映画館」を訪れる回数に着目すると、2019年まで平均で年間1.91回だったのが、4-5月の緊急事態宣言下では0.34回（年換算）へ大幅に減少し、6月以降も0.77回までしか回復していない。一方、4-5月に参加予定をキャンセルした回数は0.68回、6月以降でも0.40回（ともに年換算）あり、コロナ禍でもなんとか参加を試みたものの、叶わなかったケースが多いことが見て取れる。



大都市と地方での比較（年換算回数）

活動	2019年まで	2020年4-5月		2020年6-12月		
	実施回数 (年間)	実施回数 (年換算)	キャンセル回数 (年換算)	実施回数 (年換算)	キャンセル回数 (年換算)	
(東京・神奈川・千葉・埼玉・ 愛知・京都・大阪・兵庫に居 住する回答者)	映画館	1.98	0.32	0.85	0.96	0.43
	ライブハウス	0.40	0.00	0.70	0.04	0.07
	国内旅行	1.95	0.23	0.72	0.71	0.29
	スポーツ観戦	1.10	0.03	0.65	0.34	0.04
	芝居や演劇	0.39	0.07	0.18	0.09	0.06
	落語や漫才	0.05	0.00	0.04	0.02	0.00
	美術館や博物館	0.63	0.07	0.10	0.30	0.07
(東京・神奈川・千葉・埼玉・ 愛知・京都・大阪・兵庫以外 に居住する回答者)	映画館	1.80	0.38	0.45	0.50	0.34
	ライブハウス	0.30	0.03	0.16	0.14	0.13
	国内旅行	1.53	0.36	0.43	0.54	0.26
	スポーツ観戦	0.56	0.02	0.13	0.23	0.21
	芝居や演劇	0.38	0.13	0.13	0.14	0.21
	落語や漫才	0.33	0.15	0.16	0.16	0.13
	美術館や博物館	0.44	0.16	0.16	0.23	0.16



研究調査報告会発表構成

1. コロナ禍の文化的創造的機能への影響分析
2. **ポストコロナ前提でのまとめ方と提言の論点再構成**
3. ケーススタディ(東京都区部)
4. ワークショップ(富山県富山市)
5. 提言 + 最終年度とりまとめ

まとめ方と提言の論点の再構成

新型コロナウイルス



外出自粛
活動・行動変化
文化的創造的活動危機
公共交通も危機



ポストコロナに向けた
方針策定急務
都市のかたちは？
交通は？
公共交通は？

未来の都市の視点 Sustainability + Creativity + Diversity
文化的かつ創造的な機能・活動の集積の重要性
公共交通の役割を明らかにしたい walkable + reliable + enjoyable + ★★★
文化的かつ創造的な機能・活動の派生交通需要の受け皿として
それらの活動を誘引・誘導する仕掛けとして
手段合理性・目的合理性を越えて価値合理性へ

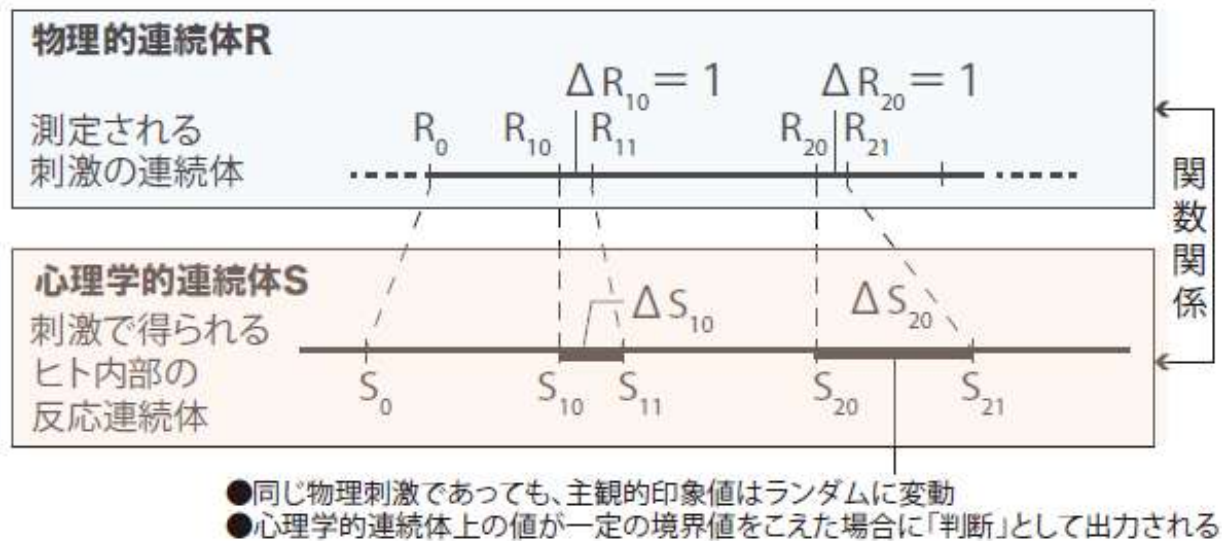


NEW-LOCAL

都市の中心に芸術文化
わくわくと余韻をささえる
公共交通および空間

観劇の余韻が保持される環境要素

精神物理学：「主観的印象の強さ」に関する既往研究



[出典]井上 裕光 :心理量を測る-現状とその問題点,人間工学,303, pp,137-140, 1994

「観劇環境」とその「余韻」に置き換えると

R_0 劇場が与える刺激
 R_1-R_t 劇場からの帰路空間が与える刺激

R_1 以降
①観劇を連想する刺激が連続する環境
または
② R_0 が減衰しにくい環境
であれば

ΔS (劇場に起因する心理反応)
= 余韻 を感じる

観劇の余韻が保持される
環境要素 (仮説)

上記

①

②

Rとなりうる環境要素例	観賞時(内容や環境)を想起させる景観要素(照明、サイン、建築等)/同様の音環境/文化イベントの発生
① 観劇を連想する刺激が連続する環境例	シーン景観を臨む視点場の存在、観劇の感想を語る場
② R_0 が減衰しない環境例	上記の景観が目に入りやすい低速での移動/ 安全な街路(交通状況に注意を向ける必要性が小さい)

観劇の余韻が保持される環境要素

ケーススタディ：ウィーン市オペラ座周辺

- ウィーン市：欧州他都市よりも文化への満足度高い

[出典] Vienna Tourist Board: Tourism strategy 2020,2014

- 市を代表する文化施設「オペラ座」周辺：

下記に示す環境要素①、②を公共交通（路面電車）と歩行者専用空間との接続、広場整備で満たしている



Oper für alle すべての人にオペラを

- 周辺環境
 - ・路面電車への好アクセス
 - ・歩行者専用空間（回遊,沿道で観劇前後に飲食）
 - ・季節によっては広場で無料上映
 - *広場＝地下駐車場(540台)上部空間



観劇の余韻が保持される環境要素（仮説）

- ①
- ②

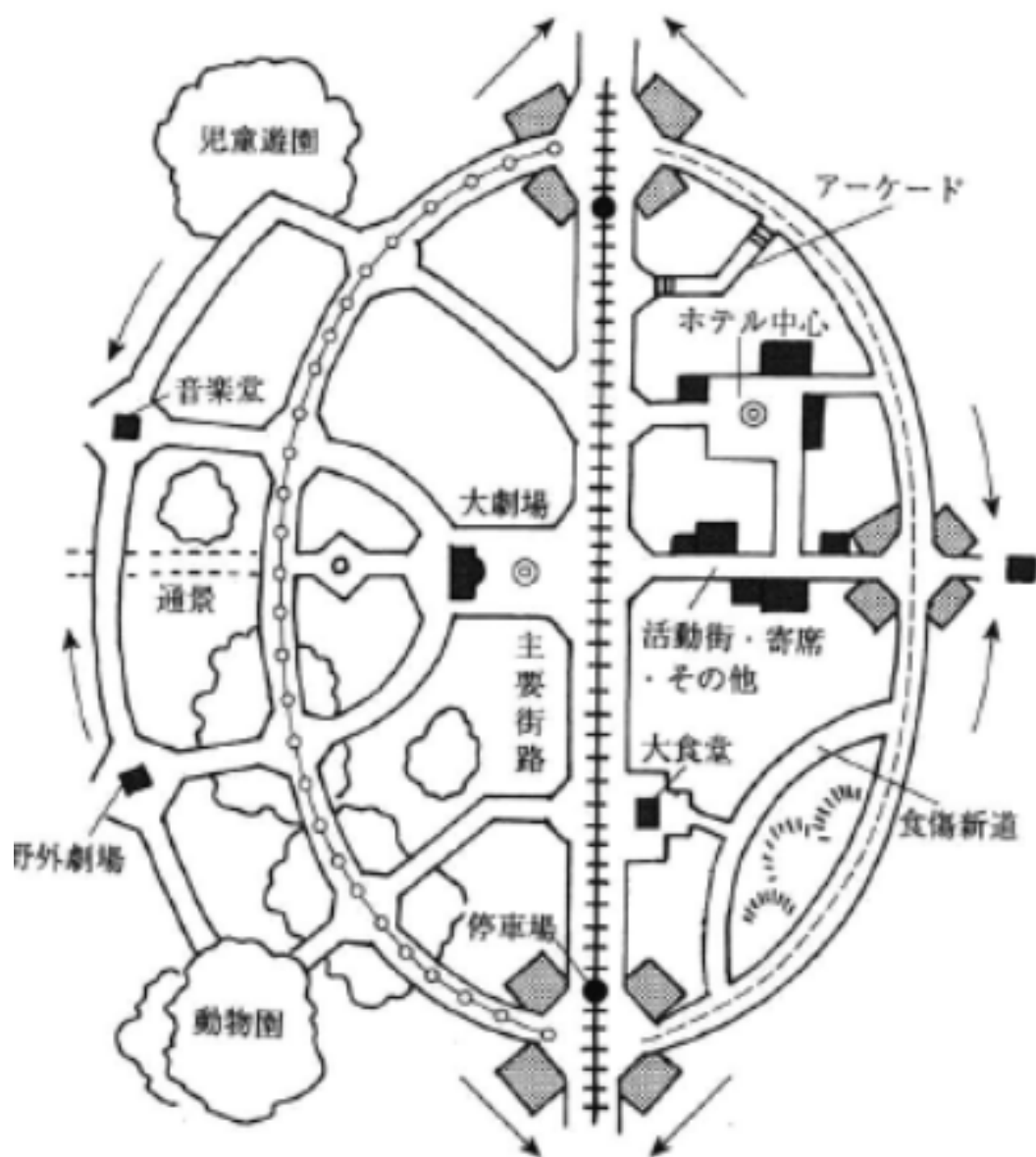
Rとなりうる環境要素例	観賞時(内容や環境)を想起させる景観要素(照明、サイン、建築等) / 同様の音環境 / 文化イベントの発生
① 観劇を連想する刺激が連続する環境例	シーン景観を臨む視点場の存在、観劇の感想を語る場
② R0が減衰しない環境例	上記の景観が目に入りやすい低速での移動 / 安全な街路(交通状況に注意を向ける必要性が小さい)

- 都市の未来像とライフスタイルイメージ
 - 都市は、**文化的創造的機能を中心**におく。
 - 業務や商業等経済活動中心から脱却する。
 - 従来、余暇と位置づけていたものこそ人間生活の中心と位置づける。
 - 地域住民主役の文化的創造的機能と観光的なものを区分する。
 - 住民主役を重視する。

 - 芸術文化と生活文化を基本とする。
 - リアルタイムライブ感の重要性を尊重する。

- 芸術文化(文学、音楽、絵画)、学問(教養)、知的活動……創造的活動
 - 想定される活動:コンサート、ミュージカル、オペラ、演劇公演、ライブ、ストリートライブ
- 生活文化(日常の暮らし、生活様式、人間活動、スポーツ観戦も)
 - 地域が築き上げてきた固有の価値観、伝統⇔異文化)
 - 想定される活動:祭り、イベント、フェスティバル
 - 例:東京・三社祭(浅草)、神田祭(神田明神)、山王祭(日枝神社)、
 - よさこい、花火大会、イルミネーション(丸の内、六本木ヒルズ…)
 - NY・夏至の日のタイムズスクエアヨガ(Solstice in Times Square)大晦日カウントダウン
- 伝統的芸術(ハイカルチャー)に収まらないサブカルチャーは除外

- 地元の人のリピートする活動 vs. 何年かに一度 or 1回きりの観光
 - 地元の人のリピートの重視。



- | | | | |
|-------|---------------|-------|---------|
| --- | 遊園街路 | → | 親和中心遠望 |
| ○-○-○ | 遊園遊園路 | ○ | 植え込み |
| | 電車道 | ~~~~~ | 芝生 |
| ■ | 重要建物 | ◎ | 噴泉或は記念樹 |
| ■ | 華れやかな照明を要する建物 | | |

第1図 石川栄耀の「夜の休養娯楽中心例」の図

[出典]山田 朋子石川栄耀の盛り場論と名古屋における実践,
人文地理55,5, pp.428-450, 2003

- 地区スケールの文化的創造的機能の構成要素
 - 石川栄耀の4要素に追記
 - ① 劇場機能: 演者と観客の関係性がつくるコンテンツ
音楽、演劇、スポーツによる創造性
 - ② 広場機能: ①を施設外へ拡張、展開できる場
 - ③ 交通(公共交通)機能: あらゆる人が①、②へアクセスしやすい環境
 - ④ 飲食機能: ①を楽しむ前/後の活動、コミュニケーションの場
 - ⑤ つなぎの機能: ①～④の機能を、一体的に楽しみ、体験できる動線
- 助長要因: ゆとりのある移動手段、①に配慮した景観など
 - 阻害要因: 交通安全面でのリスク(ヒヤリハット)など

- 目標

- ライフスタイルを支え、ひきつけるのが交通
- 移動自体も楽しい(本源的需要になる)場面もある
 - 混雑や渋滞の中の義務的交通は主役ではない。
- 徒歩、自転車、公共交通を選ぶことが楽しくなる場面を増やす。
 - それらが、都市の問題解決、未来の都市をひっぱる原動力になるようにしかける

- 方向性

- アクセスしやすさの演出
 - わくわくと余韻を楽しめること
 - 多様な移動の価値を味わえること(スロー他)
- 公共交通でのトリップ数増加による様々な社会的効果へ
- ★自動車移動だけの都市中心では限界
 - ★公共交通を持続させなくてはいけない+公共交通で社会的効果発現へ

- 切り口

- これまで

- 安全は基本として
 - 円滑(短時間と低費用が最優先。積み残さないことが重要)

- これから

- 多様な価値

- いそがない
 - ゆっくり動くこと
 - 待つことが楽しめること
 - 景色が楽しい 車内が楽しい
 - 一緒に過ごせる or 一人で過ごせる
 - 降りた先のわくわく
 - 乗ってからも余韻が続く
 - 通勤通学向けの設計の流用ではなく。

- 多様なマネジメント

- 運営費用負担、運賃制度、支払い方の多様化
 - 予約や決済の多様化

具体提案例

1. 駅まわりわくわく余韻空間
2. 余韻を味わう帰路輸送
3. 余韻と移動込みのチケット
4. 車両と駅の設計再考



研究調査報告会発表構成

1. コロナ禍の文化的創造的機能への影響分析
2. ポストコロナ前提でのまとめ方と提言の論点再構成
- 3. ケーススタディ(東京都区部)**
4. ワークショップ(富山県富山市)
5. 提言 + 最終年度とりまとめ

過去2年の海外調査結果のふりかえり (出口先生チーム、土井先生、松村先生、白石先生)

- 施設立地や空間設計の特徴(日本に比べて)
 - 集積規模の違い
 - 隣接街路空間の運用の違い(traffic機能よりaccessとplace)
 - 多様な人たちの多様な活動体験を受け止める広場と街路
- 公共交通関連
 - 連携する広場確保や歩行者空間確保
 - 自動車の走行空間を再配分
 - 深夜・終夜の運行
 - 治安、端末連携の問題 → ライドシェアやタクシーの活用へ
 - 運賃の工夫
 - MaaSアプリ活用も

劇場集積：国内分析

劇場集積地区（3施設以上）の抽出とその立地環境の整理

- ・テレポイントデータおよびWebページより情報を収集
- ・劇場が3以上立地する市区町村の数は**73**
- ・劇場同士の距離が近く、集積地区を形成するのは、東京都区部、大阪市、横浜市、川崎市、伊丹市、福岡市など

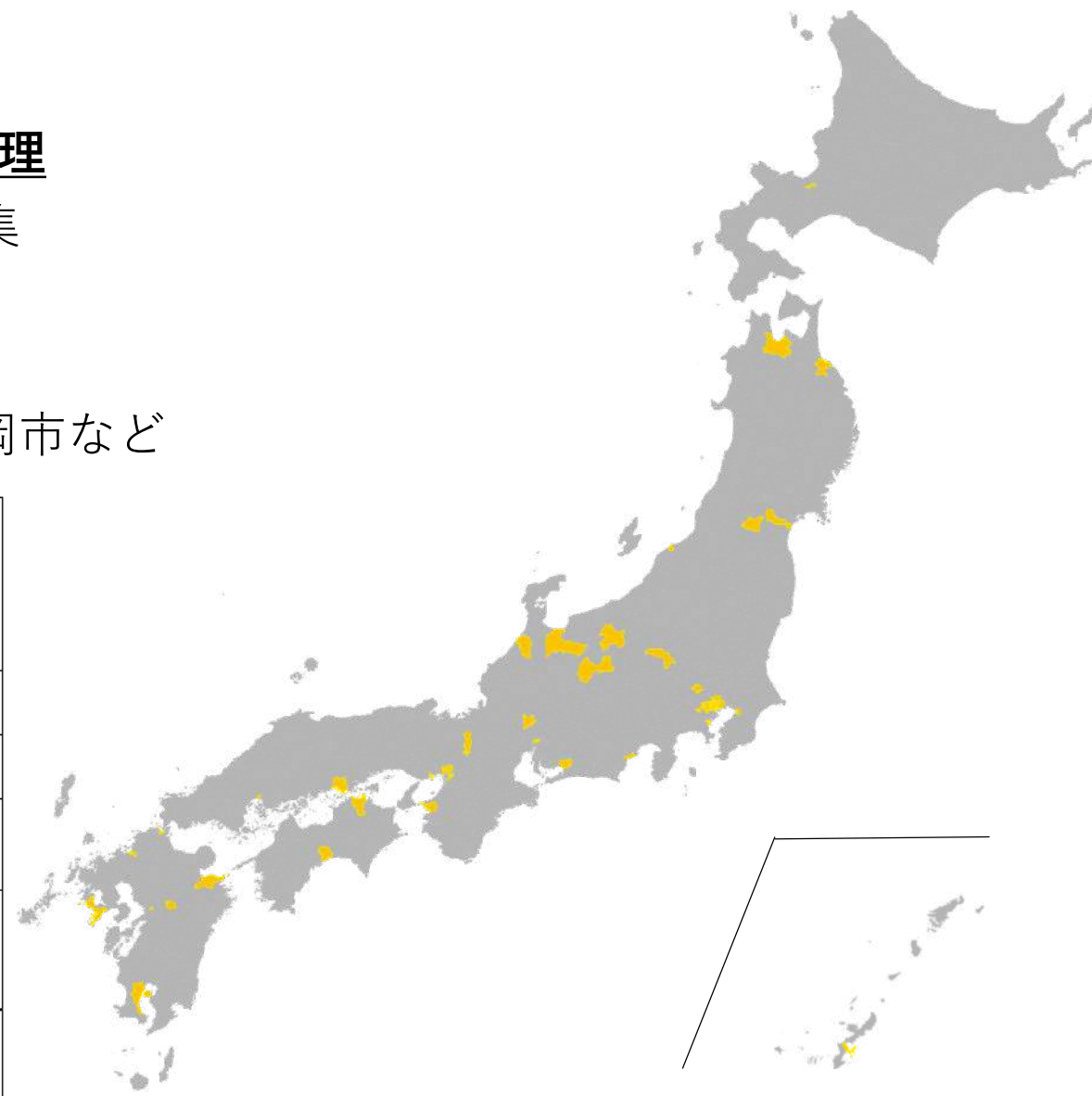


図. 劇場が3施設以上立地する73市区町村 (政令市は区単位)

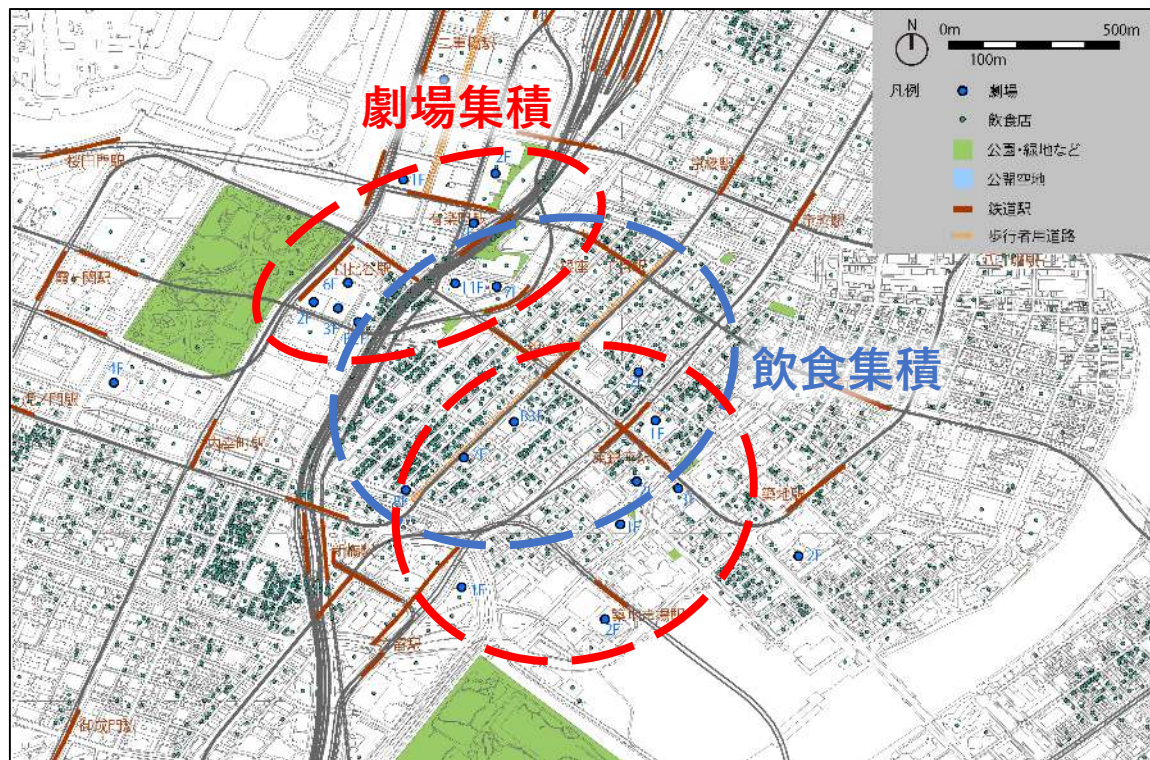
	名古屋市東区	岐阜市		目黒区	山形市 和歌山市 東京都杉並区 名古屋市中村区 東京都品川区 大阪市城東区	うぶま市・倉敷市・両河原村・高松市・ 豊川市・川越市・鹿見島市・仙台市青葉 区・東京都江戸川区・香南市・吹田市・ 熊本市中央区・金沢市・千原市中央区・ 豊中市・尼崎市・瑞穂市・神戸市中央 区・長崎市・横須賀市・東京都墨田区・ 富山市・武蔵野市・大分市・松本市・青 森市・川崎市宮城區・京都市左京区・北 九州市小倉北区・静岡市駿河区・東京都 江東区・東京都足立区・新潟市中央区・ 東京都北区・東京都文京区
800m		東京都豊島区	仙台市青葉区 京都市中京区		大阪市西成区 名古屋市中区	
600m	京都市上京区	東京都港区 広島市中区	大阪市北区		八戸市	東京都文京区
500m	東京都渋谷区 札幌市中央区 横浜市中区			福岡市城東区 富山市 長野市		
400m	福岡市中央区 大阪市中央区 東京都世田谷区 東京都新宿区	大阪市天王寺区	東京都中野区			
300m	横浜市西区 東京都千代田区 東京都中央区 川崎市麻生区 東京都台東区		伊丹市 京都市東山区			
	300m	400m	500m	600m	800m	

【方法②】 Xメートル以内に3つ以上の劇場集積が存在

【方法①】 劇場の最近接距離の平均値がXメートル以下

劇場集積地区のケーススタディ(1)

東京都 日比谷・銀座地区



飲食と劇場集積が重複し、観劇後の回遊行動が促される一方、広場機能・つなぎ機能に乏しいか。

⇒観劇・飲食・交通の間をつなぎ、余韻を楽しむ為の屋外広場空間を確保する必要性

東京都 日本橋地区

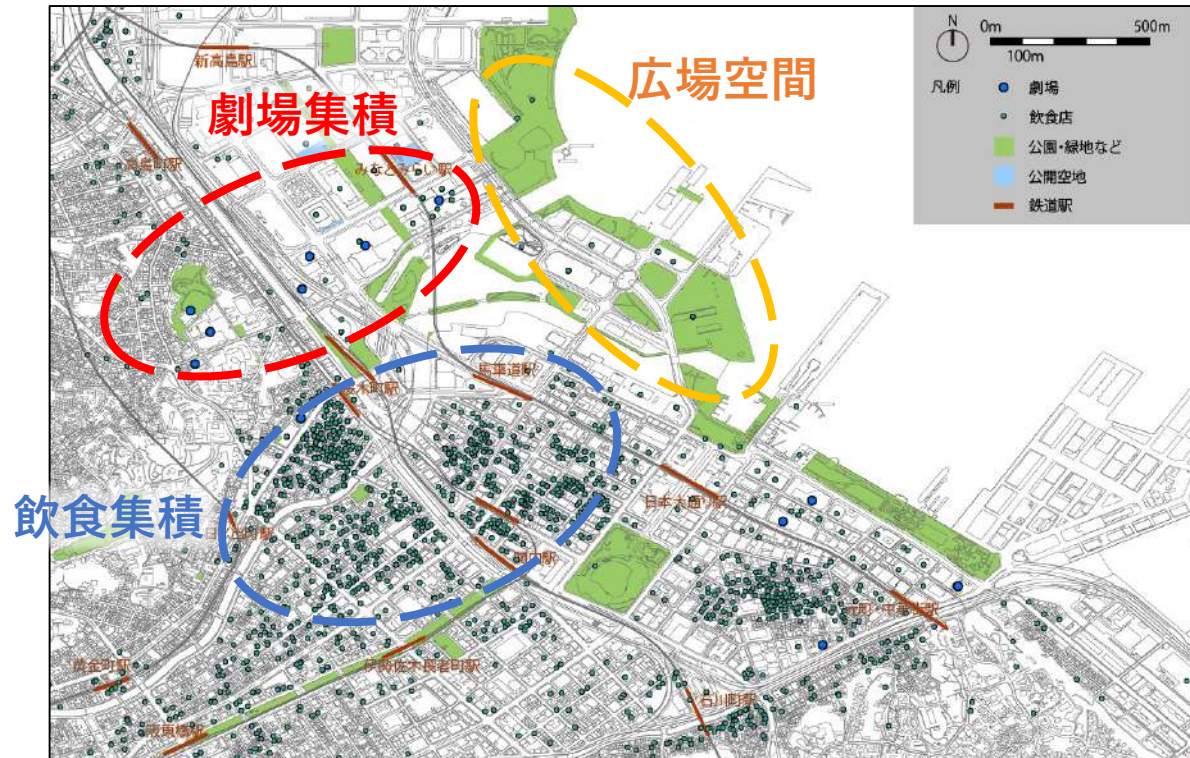


広場機能・飲食機能が建物内で複合し、地下から鉄道駅に直接アクセス可能。

⇒利便性が高い一方で、屋外広場空間が乏しく、周辺飲食集積地への回遊行動が形成されづらいか

劇場集積地区のケーススタディ(2)

横浜市中区



劇場集積、飲食集積、豊かな広場空間がそれぞれまとまって形成される。

⇒各機能の立地が分散しており、観劇・飲食・広場の間で連続的な動線が形成されづらい

ケーススタディからの示唆

①観劇・飲食・交通の間をつなぐ屋外広場空間

⇒施設配置を考慮したデザインの必要性
例：交通動線に接する敷地の低層階における広場空間の誘導（観劇・飲食後、乗車を待つ間余韻を楽しむ場の確保）

②地区を繋ぐ方法

⇒観劇・飲食・広場の間で連続的な動線の形成
徒歩では遠いが、個性の違う拠点をつなぐことにより回遊創出が期待



研究調査報告会発表構成

1. コロナ禍の文化的創造的機能への影響分析
2. ポストコロナ前提でのまとめ方と提言の論点再構成
3. ケーススタディ(東京都区部)
4. **ワークショップ(富山県富山市)**
5. 提言 + 最終年度とりまとめ



富山ワークショップ実施記録

参加者

プロジェクトメンバー

富山大学中川大副学長、富山市役所、市民芸術家、市民

第1回 2021. 1. 13 富山での取り組みの紹介と課題の共有

中心市街地強化と公共交通強化のさまざまな取り組み

富山港線LRT化、市内路面電車環状線、南北接続、他

グランドプラザ、フラワーハンギングバスケット、花tram、トランジットモール実験、

芸術文化機能集積強化の努力: オーバードホール、図書館、総合体育館

イベント終了後すぐ帰宅、自動車で帰宅するのでお酒が飲めない、

駅前施設でも公共交通分担率が低い

課題: 芸術文化機能アクセスでの公共交通分担率向上 + 乗継改善他

第2回 2021. 2. 19 プロジェクト側からの提案(後述)と意見交換

都市中心像 + 公共交通サービス工夫提案および連携空間改善提案

現行制度下ですぐできること + 時間をかけてできること + 制度改善必要なこと整理へ



研究調査報告会発表構成

1. コロナ禍の文化的創造的機能への影響分析
2. ポストコロナ前提でのまとめ方と提言の論点再構成
3. ケーススタディ(東京都区部)
4. ワークショップ(富山県富山市)
5. **提言** + 最終年度とりまとめ

提案構成 作業協力：出口先生チーム、猪井先生、吉田先生

主題：コンパクトシティ富山市の 文化的創造的機能の発展と それを支える公共交通

1. 我々のビジョンの提示
 1. 次の時代の都市の未来像
 2. これからの都市のライフスタイルイメージの提案
2. 中心地区の方向性への提案
 1. 駅南側から総曲輪にかけて
 2. 駅北側から環水公園にかけて
3. 交通体系全体の方向性への提案
4. 公共交通に関連する提案
 1. 空間設計と活用に関して
 2. サービスに関して
 3. 長期的課題に関して

提案構成

主題：コンパクトシティ富山市の
文化的創造的機能の発展と
それを支える公共交通

1. **我々のビジョンの提示 →既述のNew Local -1 & -2**
 1. 次の時代の都市の未来像
 2. これからの都市のライフスタイルイメージの提案 **Toyama Yoin City**
2. 中心地区の方向性への提案
 1. 駅南側から総曲輪にかけて
 2. 駅北側から環水公園にかけて
3. 交通体系全体の方向性への提案
4. 公共交通に関連する提案
 1. 空間設計と活用に関して
 2. サービスに関して
 3. 長期的課題に関して

提案構成

主題：コンパクトシティ富山市の
文化的創造的機能の発展と
それを支える公共交通

1. 我々のビジョンの提示
 1. 次の時代の都市の未来像
 2. これからの都市のライフスタイルイメージの提案
- 2. 中心地区の方向性への提案**
 - 1. 駅南側から総曲輪にかけて**
 - 2. 駅北側から環水公園にかけて**
3. 交通体系全体の方向性への提案
4. 公共交通に関連する提案
 1. 空間設計と活用に関して
 2. サービスに関して
 3. 長期的課題に関して

- 駅南側(右図緑色の○)

- 大手モール、総曲輪、グランドプラザ等すでにある集積をつなげていく

- 駅北側(右図茶色の○)

- ブールバール構想(市役所HPより)を活かし、大規模文化施設を活かしていく



提案構成

主題：コンパクトシティ富山市の
文化的創造的機能の発展と
それを支える公共交通

1. 我々のビジョンの提示
 1. 次の時代の都市の未来像
 2. これからの都市のライフスタイルイメージの提案
2. 中心地区の方向性への提案
 1. 駅南側から総曲輪にかけて
 2. 駅北側から環水公園にかけて
3. **交通体系全体の方向性への提案 → 既述のNew Local -3 & -4**
4. 公共交通に関連する提案
 1. 空間設計と活用に関して
 2. サービスに関して
 3. 長期的課題に関して

提案構成

主題：コンパクトシティ富山市の
文化的創造的機能の発展と
それを支える公共交通

1. 我々のビジョンの提示
 1. 次の時代の都市の未来像
 2. これからの都市のライフスタイルイメージの提案
2. 中心地区の方向性への提案
 1. 駅南側から総曲輪にかけて
 2. 駅北側から環水公園にかけて
3. 交通体系全体の方向性への提案
4. 公共交通に関連する提案
 1. 空間設計と活用に関して
 2. サービスに関して
 3. 長期的課題に関して

空間設計と活用の提案

- わくわくと余韻の場（路面電車を活かして）
 - 芸術文化機能に連動した高揚（わくわく）と余韻
 - 生活文化（お祭り等）につながる高揚（お祭り前の飲食等）
- 提案1 路面電車を眺める場を活かすこと
- 提案2 路面電車電停界隈の飲食できる場を活かすこと
- 提案3 富山駅南口駅前広場を一望できる場を活かすこと

空間設計と活用の提案

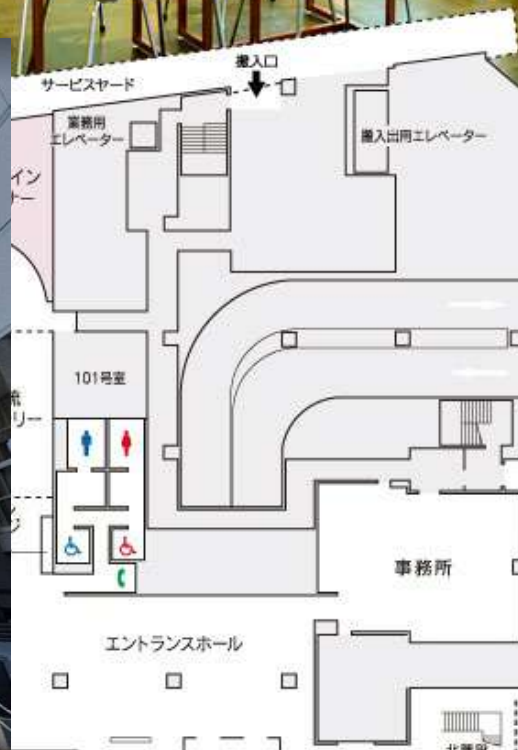
わくわくと余韻の場（路面電車を活かして）

- 提案1 路面電車を眺める場を活かすこと（7か所）
- 提案2 路面電車電停界隈の飲食できる場を活かすこと
- 提案3 富山駅南口駅前広場を一望できる場を活かすこと

① 富山国際会議場 1F カフェ コンパクト デリトヤマ



© kai nakayama



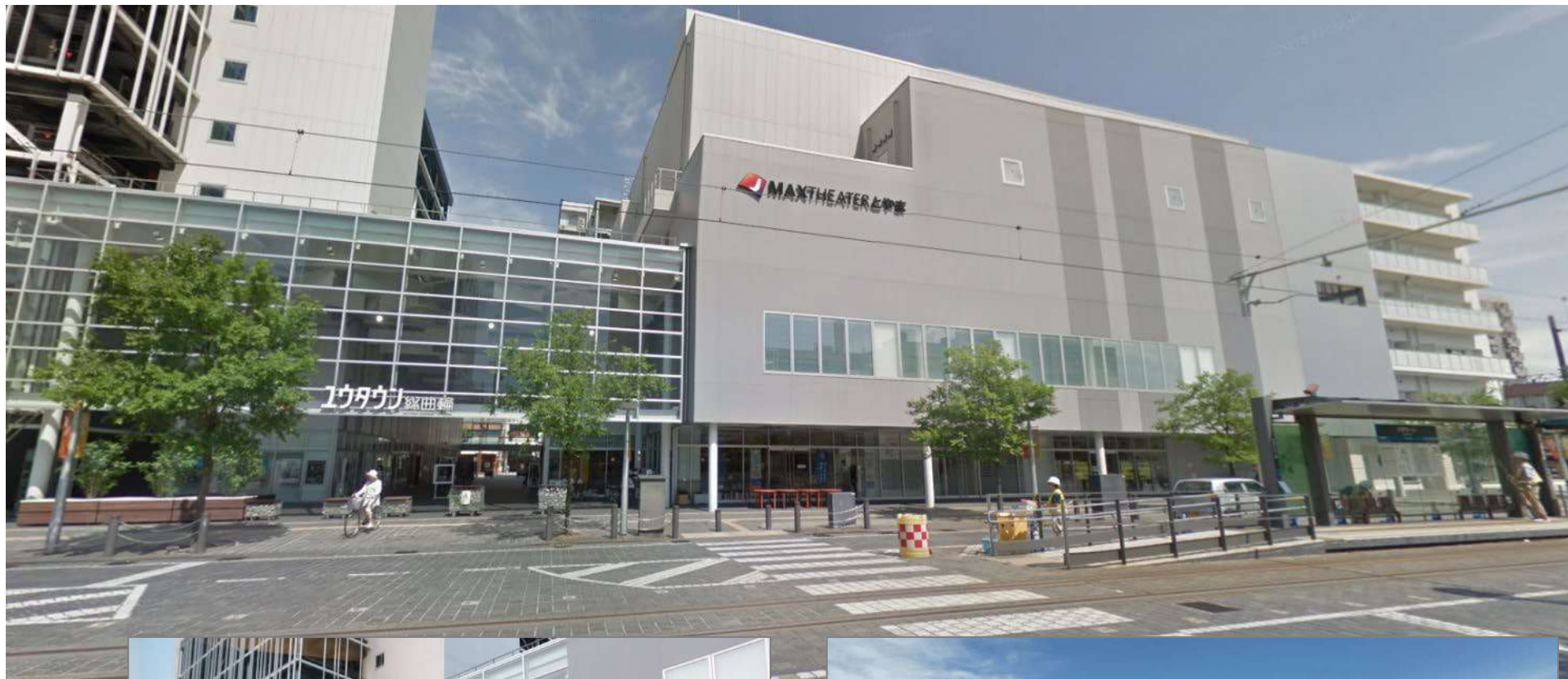
**富山の魅力を
コンパクトに
お洒落なデリ・カフェ**

ANAクラウンプラザホテルメイドの Pasta やお飲物を用意しております。会議室や控室へのケータリングも承っております。





②ユウタウン総曲輪



③富山グランドプラザ



2017年5月中野撮影



2017年5月中野撮影



④富山キラリ（ガラス美術館）

… 2 F： FUMUROYA CAFÈ



⑤ 総曲輪ベース





市内電車駅

⑤

③

④

⑥ 富山電気ビルディング



1936年竣工。1Fと4Fにレストラン。

※絵になる風景だが、
外と中の繋がりは希薄？





市内電車駅

⑥

⑦市内電車沿線の公園活用



公園のパークマネジメントの一環で、市内電車電停「県庁前広場」の立地活用等

県庁前公園
城址公園

空間設計と活用の提案

- 高揚と余韻の場（路面電車を活かして）
- 提案1 路面電車を眺める場を活かすこと
- **提案2 路面電車電停界隈の飲食できる場を活かすこと**
- 提案3 富山駅南口駅前広場を一望できる場を活かすこと

あまよつと横丁

- 2018年に開業したテナ横丁
- ホルモン焼き・ビストロ・バーなど
- 路面電車の通りから内側に入る
- 富山ガラス美術館、JMAX THEATERとやま、ほとり座*、てるてる亭**に近接



*ミニシアター

**演芸ホール（寄席）

オークスカナルパーク エヴェー

- オーバードホール、富山市総合体育館に近接。
- オープンテラス席を持つ。
- LRT軌道が歩道に寄せて敷設されている区間



空間設計と活用の提案

- 高揚と余韻の場（路面電車を活かして）
- 提案1 路面電車を眺める場を活かすこと
- 提案2 路面電車電停界隈の飲食できる場を活かすこと
- **提案3 富山駅南口駅前広場を一望できる場を活かすこと**



駅前広場地区の市内電車の動きを広場南側の中層階からガラス越しに見下ろせるカフェ等

提案構成

主題：コンパクトシティ富山市の
文化的創造的機能の発展と
それを支える公共交通

1. 我々のビジョンの提示
 1. 次の時代の都市の未来像
 2. これからの都市のライフスタイルイメージの提案
2. 中心地区の方向性への提案
 1. 駅南側から総曲輪にかけて
 2. 駅北側から環水公園にかけて
3. 交通体系全体の方向性への提案
4. **公共交通に関連する提案**
 1. 空間設計と活用に関して
 2. **サービスに関して**
 3. 長期的課題に関して

サービス→運賃や運行の工夫

- 運賃→さまざまな割引の検討(運輸事業者減収見込み分の担保)
 - 日中あるいは夜間の乗り放題チケット
 - 観覧券(入場券)とセットの乗り放題チケット
 - 鑑賞後余韻支援策
 - 飲食店＋公共交通
 - 公共交通＋帰路端末短距離タクシー予約 等
- 運行→帰路支援(特に夜間イベント対応)
 - 市内電車プラス幹線バス路線での終発確保(イベント日限定(例毎週木曜金曜))
 - 参考:ボゴタのBRT郊外ターミナル広場のカルチュラルフライデーイベント
 - 支線区間部分や端末部分に短距離タクシー集中配車
 - 飲食付運行と文化的創造的機能の連携
 - 夜間のレストランラム運行(余韻を味わう電車)
 - 単なる貸切ではなく、気軽に乗れる、ただし途中停車駅限定。
- その他
 - 車内や降車停留所のデザイン工夫でワクワクと余韻を演出する。

提案構成

主題：コンパクトシティ富山市の
文化的創造的機能の発展と
それを支える公共交通

1. 我々のビジョンの提示
 1. 次の時代の都市の未来像
 2. これからの都市のライフスタイルイメージの提案
2. 中心地区の方向性への提案
 1. 駅南側から総曲輪にかけて
 2. 駅北側から環水公園にかけて
3. 交通体系全体の方向性への提案
4. **公共交通に関連する提案**
 1. 空間設計と活用に関して
 2. サービスに関して
 3. **長期的課題に関して**

長期的課題

- 文化的創造的機能にかかる集客施設まわりの空間整備
 - 電停からの歩行動線、たまり空間の整備
 - 近隣飲食店舗の誘致と支援
 - 路面電車のシンボル性を高める景観誘導等
 - 道路空間再配分推進(歩行者利便増進道路枠組み活用等)
- まちなか居住誘導(学生等若い世代の中心市街地居住推進)
- 車両設計の抜本的見直し(電車、バス、小さいバスも)
 - 着席前提
 - 速度重視区間と眺め重視区間の仕分け。
 - 車内からの視界の重視。
- 自家用車を使おうと思わなくなる場面を増やす方向へ。



研究調査報告会発表構成

1. コロナ禍の文化的創造的機能への影響分析
2. ポストコロナ前提でのまとめ方と提言の論点再構成
3. ケーススタディ(東京都区部)
4. ワークショップ(富山県富山市)
5. 提言 + **最終年度とりまとめ**

- そもそもの大枠

- 通勤通学一辺倒の都市や交通への疑問からスタート
- 文化的創造的機能中心 + 余暇と余韻の再発見へ
- 移動を価値合理的なものへシフト
- 公共交通(自分で運転しない+乗合で)でこそ実現へ
 - わくわく&余韻の空間設計+割引運賃と帰路支援(タクシーも活用)+車両や施設設計再考(通勤通学だけを考えたビジネスモデルからの脱却の必要性)

- コロナ禍 → ニューノーマル → **NEW LOCAL** の育成を視野へ

- 濃密なコンタクトの意味の再確認→文化的創造的活動こそ重要
- 公共交通危機回避+自動車過度依存抑制→文化的創造的活動を支える公共交通へ
- 東京だけでなく地方都市こそ **NEW LOCAL** 育成の主役へ→富山への提言の意義



公益財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences