



学生たちと考える 自由が丘のまちづくり2022報告

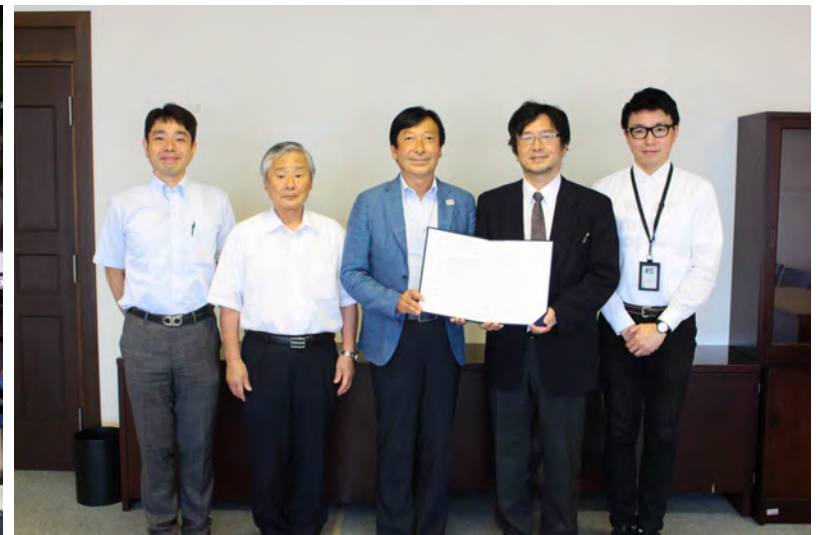
東京都市大学 都市生活学部 准教授 末繁雄一

東京都市大学 都市生活学部について

- 2018年3月にジェイスピリットさまと連携協定締結
- 自由が丘で実践的なまちづくり教育活動を展開し、さらに地域にもその知見をフィードバックする地域貢献活動を展開することが目的



自由が丘でのフィールドワークの様子



連携協定締結式の様子

概要

- **発表会名：学生たちと考える自由が丘のまちづくり2022**
- **開催日時：2022年2月28日（月）**
- **開催場所：自由が丘会館3階ホール**
- **参加者：ジェイスピリット関係者・目黒区・東急株式会社・都市計画コンサルタント関係者・学生**

第1部 3年生より授業課題ワーク発表

学部3年生：末繁ゼミ5名（荒川和之・佐野千紘・田口貴大・林千尋・藤枝翔）

課題：自由が丘の公共空間の将来像策定に資する調査と提案

- 自由が丘地区は漸進的に商業市街地が形成され、現在では都内屈指の人気タウンとしての街ブランドを獲得するに至っている
 - 都市再生推進法人 ジェイ・スピリットは商業者だけではなく、地域住民や行政、鉄道会社なども加えて、地域の諸問題の解決に取り組んでおり、2020年に地区の将来目標を描いたグランドデザインを策定した
 - 長らく都市基盤整備は停滞していたが、複数の再開発計画が控え、都市計画道路の拡幅などの計画が始まり、都市構造は大転換しようとしている
- **そこで本研究室では、このグランドデザイン記載の各施策に沿って、地区の現状調査・インタビューを通して、再開発等の基盤整備によって生まれることが見込まれる公共空間と既存の公共空間を対象に地区の特性にあった利活用提案を行う**

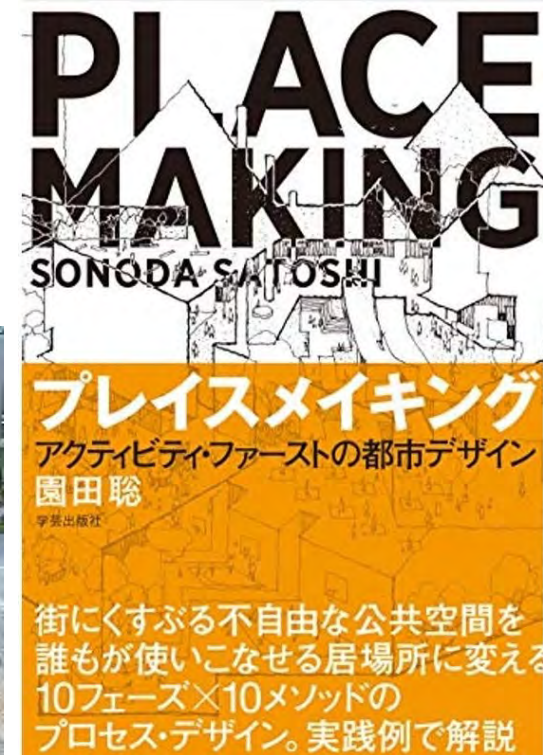
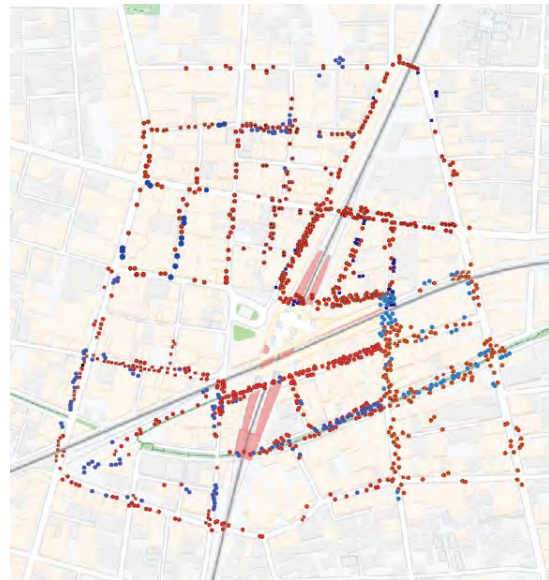
第1部

3年生より授業課題ワーク発表

「自由が丘の公共空間の将来像策定
に資する調査と提案」

自由が丘の公共空間現状調査

- 自由が丘の主要な公共空間（九品仏川緑道や駅前広場）を文献を参考にしながら、空間分析&利用者のアクティビティ分析
 - 空間構成調査
 - アクティビティ調査
 - 流動者・滞留者調査（道路空間ほぼすべて）



自由が丘 住民インタビュー

- 自由が丘に住む方、働く方を中心に、普段の自由が丘での過ごし方や、将来の公共空間に求めるものをインタビュー
 - ジェイ・スピリット木村さま、東急さまのご紹介で、12名の方にインタビューすることができた



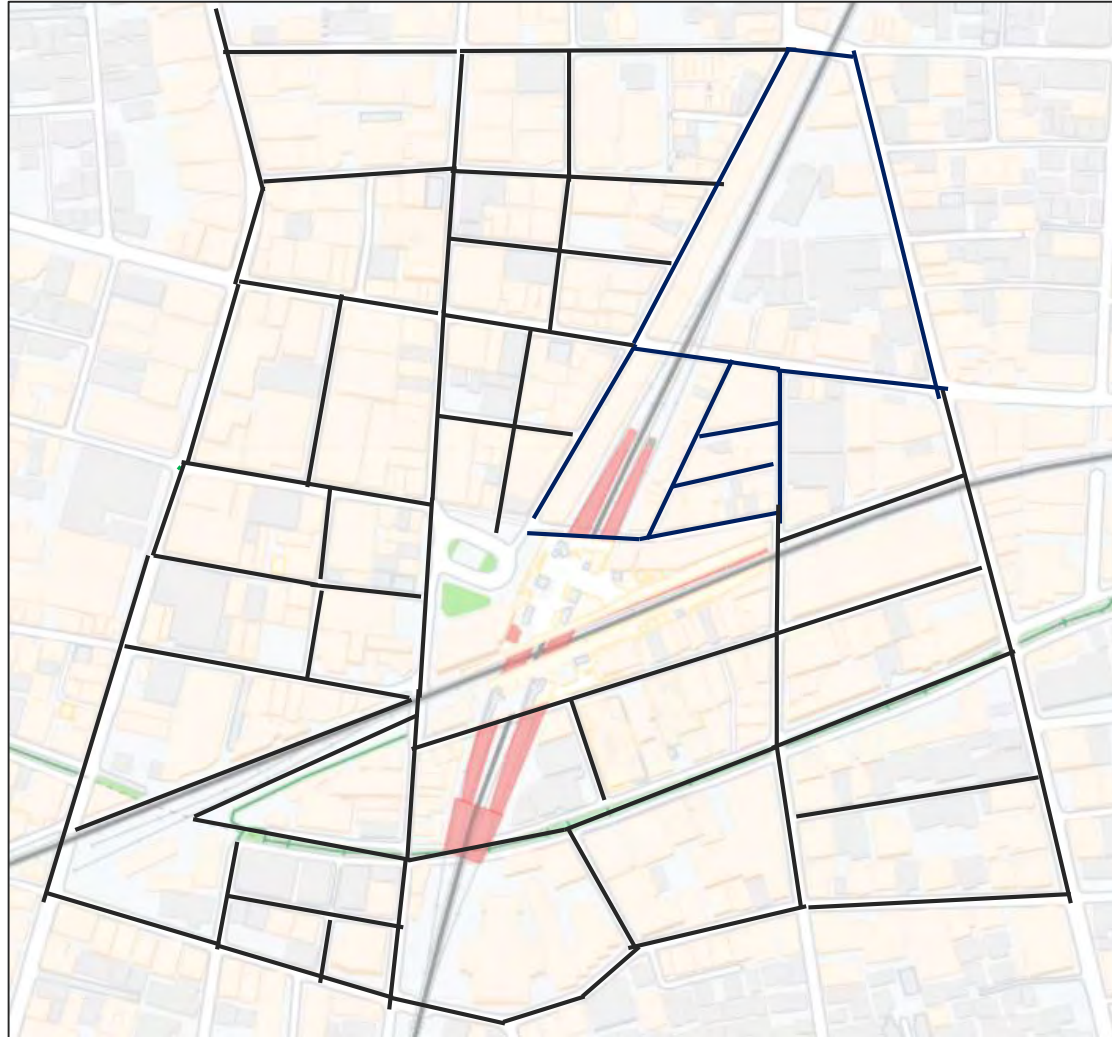
自由が丘の公共空間将来像提案

- 現状の公共空間調査結果、インタビューから得られた未来の公共空間ニーズをもとに、策定済みのグランドデザインを意識しながら、今後の再開発によって生まれることが予想される、公共空間の将来像を提案



滯留流動調查

滞留流動調査概要



調査概要

- 実施日：2021年7月10日
- 天候：晴れ
- 最高気温 33度
- 調査箇所：自由が丘駅周辺街路
- 調査時間：10:00～11:00
/14:00～15:00/18:00～19:00
- 調査方法：現地動画撮影

目的

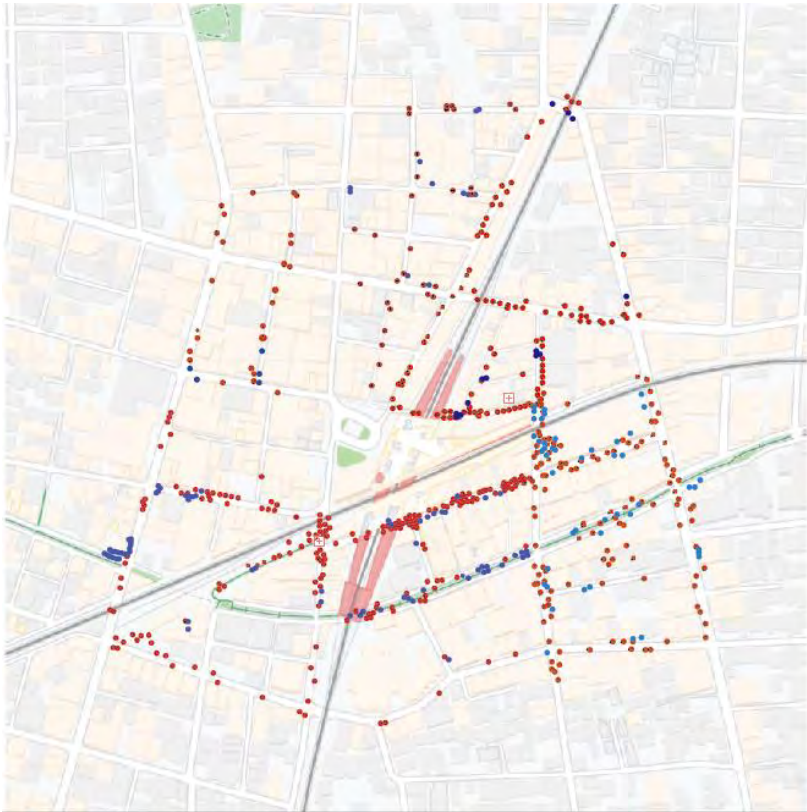
自由が丘駅周辺における歩行者、滞在者等の動向や公共空間の使われ方を把握するため。

時間ごとの滞留流動調査

➡ : 歩行者 (歩行の向き)

● : 滞留者

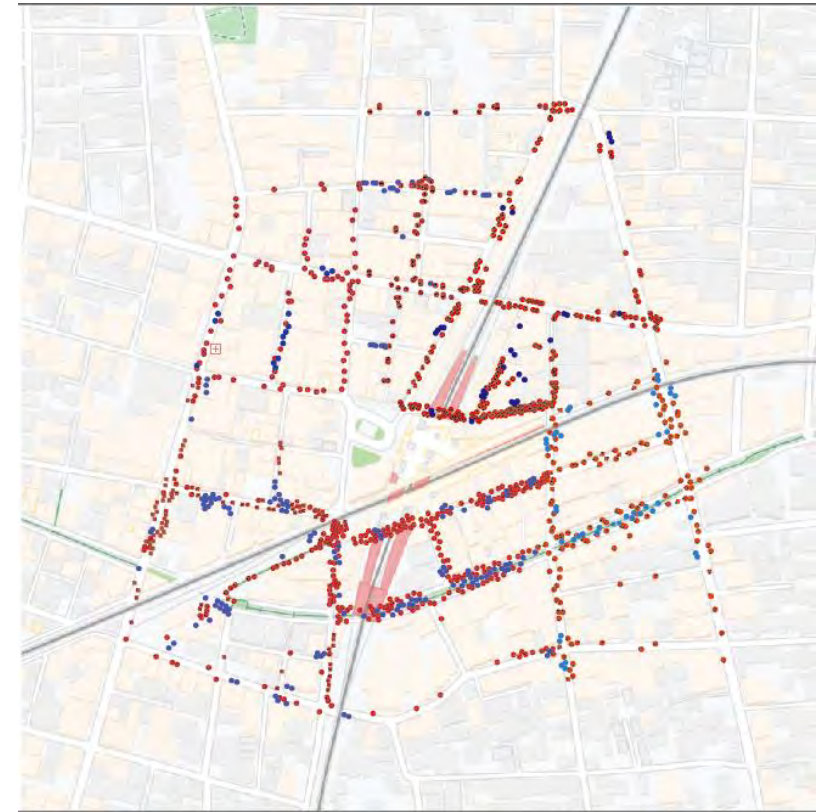
10時~11時



14時~15時



18時~19時



インタビュー調査

インタビュー概要

目的

1. 自由が丘に関わりのある様々な属性の方へのインタビューから、自由が丘への印象や意見を把握する。
2. 得た意見を自由が丘の公共空間の将来像と利活用提案に活用する。

対象者

自由が丘に

【住む】

【働く】

【訪れる】

人々

実施期間

2021年10月～12月

形式

対面もしくはZOOM、大学生2～3人で実施。

インタビュー 質問項目

④ 自由が丘とどのような関わり方をしていますか？

⑤ 自由が丘に良く訪れる場所がありますか？

⑥ 自宅以外で軽く息抜きできる場所は自由が丘にありますか？

⑦ 「自由が丘らしさ」とはどのようなものだと思いますか？

⑧ 自由が丘の不満点を教えてください。

⑨ 昔と今で自由が丘の良くなった点、悪くなった点をそれぞれ教えてください。

⑩ 自由が丘以外でどのような街が好きですか？

⑪ 10で答えた街のどのような点に魅力を感じていますか？

⑫ 11で答えた魅力が自由が丘に取り入れられたらどう思いますか？

⑬ まちに広い歩道があったらどんなことをしてみたいですか？

例) 尾山台ハッピーロード⇒



⑭ 今後の自由が丘がどのような雰囲気のある街になって欲しいですか？

⑮ 未来の自由が丘はこうなって欲しいという思いがあれば、教えてください。

インタビュー結果

- 最も多く見られたのは、**歩道が狭く危ない**という声だった。
- また、メディアで紹介されるようなおしゃれ、スイーツの街といったイメージと実際の様子のギャップを感じている方が多かった。
- **多世代の交流**や、**子どもの安全**や人とのつながりなど**賑わい**を求む声。
- **落ち着き、憩いの場**を求める声。



**安全、快適でありながら、人との交流が増える、
新しい自由が丘のイメージを作るような提案へ**

私たちのプロジェクトと
自由が丘駅周辺
ランドデザイン2020
関係性について

プロジェクトと 自由が丘グランドデザインの関係性

自由が丘駅周辺グランドデザイン2020

基本理念

自由が丘らしさを継承した、くらしとまちのバージョンアップ
「自由が丘ver.5.0」への挑戦

自由が丘駅周辺グランドデザインとは、自由が丘がこれまで大切に育ててきた
自由が丘スピリット・自由が丘ブランド・自由が丘スケールを継承し、
時代の要請や基盤更新の機会を捉えて一段高める（バージョンアップ）ために
やるべきことを、皆で共有するためのものです。

プロジェクトと 自由が丘ブランドデザインの関係性

くらしの将来像（すべての人）

【備える】安全安心で、環境にも優しい。

【挑戦する】挑戦することを受け入れる、応援してくれる。

【住まう】

多様化するライフスタイルに
応じた住まい方を選べる。

- ・ゆるやかな近隣との関係も大切に、今ある住まい方を維持し、より高める。
- ・新たな住まい方を支える。

【働く】

自分らしく働ける
活動できる

- ・自由が丘に職場を持つ人が気持ちよく、誇りを持って働ける。
- ・より自由な働き方のニーズにも応える。

【訪れる】

来るたびに新しい発見や
出会い・交流がある

- ・新しい価値観を持った商品やサービスとの出会いがある。
- ・異なる考え方を持つ人との出会いがある。

プロジェクトと 自由が丘グランドデザインの関係性

くらしの将来像を実現するためのまちの姿

多様で上質な
暮らしを
提供できる住まい

働き方に応じた
多様な
ワークプレイス

発見に満ちた
街角と上質な
文化の集積

防災・減災と
環境配慮を
基礎に据えた
インフラや
情報基盤

実験や挑戦の
受け皿となる
サービスと
空間の充実

プロジェクトと 自由が丘グランドデザインの関係性

まちの将来像

メリハリある
重層的な
機能集積と
複合的土地利用の
まち



通過交通が
入り込まない
歩行者中心のまち



災害に対する
レジリエンスが
高く、環境負荷が
少ないまち



みどりが豊かで
都市空間の
質が高いまち



柔軟に成長し
続けるまち



プロジェクトと 自由が丘グランドデザインの関係性

自由が丘駅周辺
グランドデザインにおける
まちの将来像2・4・5番に準拠し、
現存する公共空間や、
再開発によって
新しく生まれる公共空間の
利活用提案を行います。



通過交通が
入り込まない
歩行者中心のまち

みどりが豊かで
都市空間の
質が高いまち



柔軟に成長し
続けるまち



東京都市大学
都市プランニング研究室
自由が丘プロジェクト
全体コンセプトについて

公共空間利活用における全体コンセプト

GARDEN

公共空間を庭のように、使ってみませんか？

住民も、来街者も、ワーカーも、それぞれで公共空間を使おう。

いつの間にか、家の庭のように使っていた空間がみんなの庭になる。みんなの庭から趣味も、文化も、まちに広がる。

まちがみんなの庭になる。

忙しい日常に、余白をつくりませんか？

なぜGARDENというコンセプト？

GARDEN—自由が丘チーム—

豊かな「**緑環境**」と、

人々の「**コミュニティ**」を創出するまちの「**庭**」

と定義し、以降の提案に結び付けていきます。

“GARDEN”におけるコミュニティの必要性

インタビューや、まちの調査から見えた自由が丘の課題

- ・ 現存する公共空間の滞留は起きているが、一人での活動が多い。

例) スマホを触る、睡眠（緑道）、飲食（会話なし）、待ち合わせetc..

- ・ 住民の多世代交流が見られない。

町会や、母親同士といった同属性の人々の交流はあるが、子どもと高齢者などの属性が違う人々の交流は、ほとんど機会がない。

目指している自由が丘の姿

これらの課題を解決し、自由が丘をよりよいまちにする。
現存する公共空間、新しく生まれる公共空間で、

豊かな緑環境を整備し、

人々のコミュニティを生む

「庭」をつくりましょう。

GARDENで生まれるアクティビティの例

アクティビティがつながり、交流【コミュニティ】が生まれる。



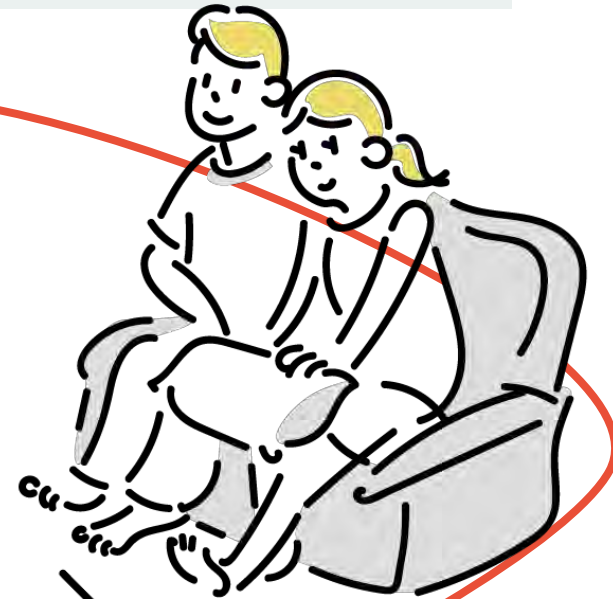
住民の散歩



子育て世代の休息



子どもたちが安心・安全に過ごせる。



まちなかで滞留



友人と飲食を交えた交流

“GARDEN”における目標

私たちの目指すGARDENは、以下3つの目標を達成し、
まちをより良くするために取り組みます。

- 1 コミュニティの形成～GARDENから生まれる偶発的コミュニティ～
- 2 自由が丘に余白を生む
- 3 歩行者にやさしいまちづくり

自由が丘に余白を生む

まちの「余白」とは？

- ・ 空き家、ビルの屋上といった「未利用空間」

- ◎ 公園などの「計画的な空き地」

- ・ 郊外や地方といった「土地の利用余白」が挙げられる。

→ これらはスケールも、何に対しての「余白」なのかも異なる。

なぜ「計画的空き地」に注目が集まるのか。

今までうまく使われてこなかったパークや広場、道路などが

“PARK-PFI”や、“タクティカル・アーバニズム”の動きを受け、

新たな活用が生まれているため。

歩行者にやさしいまちづくり

自由が丘は、歩道が狭いまたは整備されていない車通りが多い通りがいくつか存在する。

加えて、住民の割合として高齢者が増加していることから歩行者に「やさしくないまち」へ変化している。



すずかけ通りの一部分

緑が丘・自由が丘地区における高齢人口率

緑が丘1丁目：23.63%

2丁目：22.18%

3丁目：23.83%

自由が丘1丁目：24.08%

2丁目：23.81%

3丁目：25.25%

目黒区全体の高齢人口率：19.85%

※2021年12月1日の集計記録

歩行者にやさしいまちづくり

実施したインタビューで得られた、住民、来街者の歩行環境に関する声

- ・ 緑道の石畳は老朽化から、ベビーカーやヒールが隙間や段差に引っ掛かってしまう。
- ・ 子供連れの場合、自由が丘は歩道がない道路が多く、危険を感じる。
- ・ 電柱が道路の路側帯に位置しているため、
歩く際に一度車道に出ないといけないことが怖い。

歩行環境に対してネガティブな意見がほとんどを占めていた。

歩行者にやさしいまちづくり



通過交通が
入り込まない
歩行者中心のまち

グランドデザインとの関連性

駅を中心に外郭道路ネットワークを形成することで、その内側は歩行者中心の空間とします。さらに建物や街区の更新情報時にも、路地空間や交差点部に広場を形成して、面的な歩行者ネットワークを形成します。

※（自由が丘駅周辺グランドデザイン2020より抜粋）

【私たちができること】

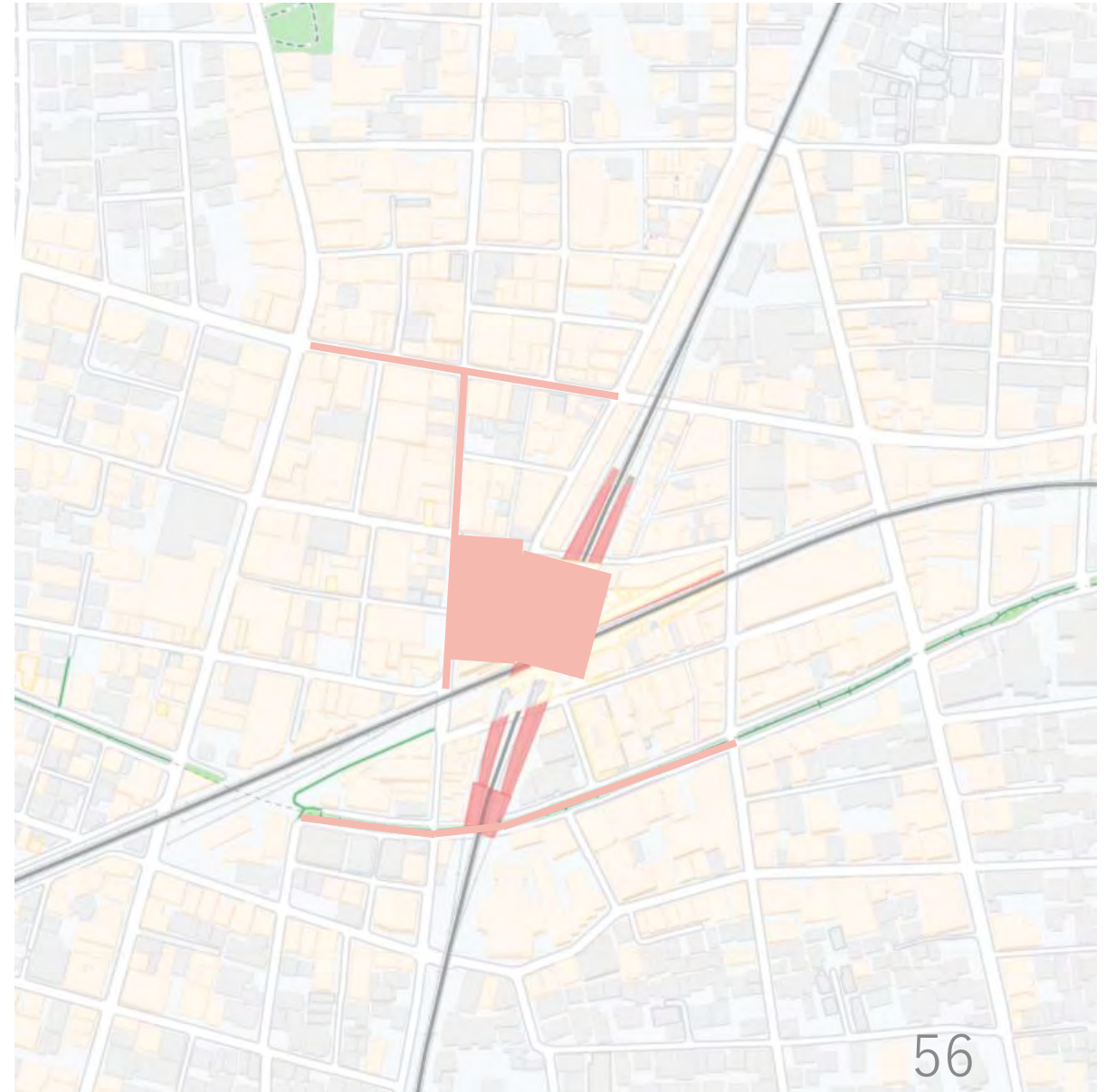
- ・ 再開発などによって生まれる新たな公共空間を、
まちな歩行者の為にプランニングする。
- ・ 歩行者にやさしく、車との危険度を極力下げられる街路空間を、
まちづくりに関連する制度や法律を駆使して、自由が丘に創出する。

自由が丘の 公共空間利活用提案

私たちの提案における対象空間

- ・ 自由が丘駅前広場
- ・ カトリア通り
- ・ すずかけ通り
- ・ 九品仏川緑道

なぜこの空間・ストリートを
対象に設定したのか？



私たちの提案における対象空間

対象エリアは、この先豊かな
都市空間を生み出すポテンシャルを
持っていると考えています。

対象エリアのポテンシャルとは？



**私たちの提案における
全体像**

GARDEN



GARDEN


「住民」の
多世代交流を生む
GARDEN

訪れたすべての人との
多世代・他属性交流を
生むGARDEN

路地裏的空間で
呑食を通じた交流を
生むGARDEN

緑あふれる憩いの場と
間接的な交流を生む
GARDEN





私たちの調査から得たデータを基に、
対象エリアに合致した空間活用をそれぞれの
エリアで考えています。

特性の違うGARDENが集積し、一つのまちのような
GARDENが生まれると考えています。

駅前広場・カトリア通り

自由に使える大公園

目指していること

さまざまなアクティビティを通しての多世代・多属性のコミュニケーション発生の中。

アクティビティの種類に偏りがある駅前広場を、予想される開発によって生まれるスペースを利用し、訪れた人が思うがままに過ごせる面的な公園に。



すずかけ通り

まちの学校

目指していること



インタビューを通して、

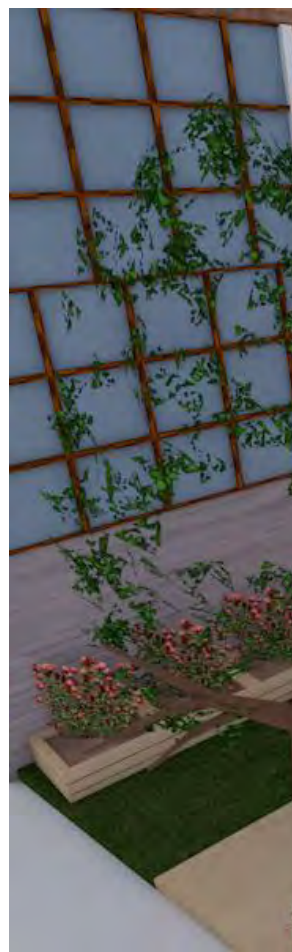
「**住民同士の多世代交流ができればいいよね。**」
といった交流を持ちたいという意見が多かった。

高齢化が進み、人口減少が進む自由が丘で
まちのことを考える「まちの学校」をつくる。

ジェイ・スピリットが主体となって、住民と協力して
まちを良くする「**GARDEN**」を目指します。

**人と人との、学びの出会いから生まれる
コミュニティを創る。**

すずかけ通り



すずかけ通り

歩行者利便増進道路制度

この制度の活用によって、
歩道の中に、歩行者の利便増進を図る空間を
定めることが可能に。

構造基準

- ・ 車いすがすれ違える程度の幅員（2.0～3.5m）
- ・ 通行空間と別に歩行者の滞留空間を定める。
- ・ 歩道と車道を分離するため、縁石・植樹帯・並木・柵などを設ける必要がある。

すずかけ通り

目標

- ・ まちに活気を生み、住民どうしの多世代交流から
まちの中で助け合いの輪を広げたい。

- ・ 今まで自由が丘に住んでいながら、まちに無関心だった人々の意識を少しだけでも変えていくきっかけをつくる。

- ・ 縦に長い公共空間、「ストリート型」の空間を活かす。

→ ジェイスピリットとしてのまちづくり活動を積極的に展開

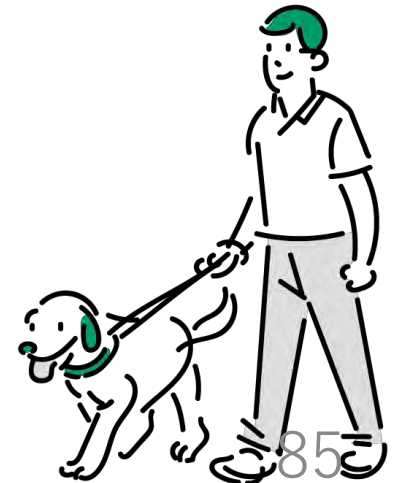
九品仏川緑道



目指して
いること

緑道図書館 ~GARDEN Library~

もっと心地よく、くつろげる空間へ。

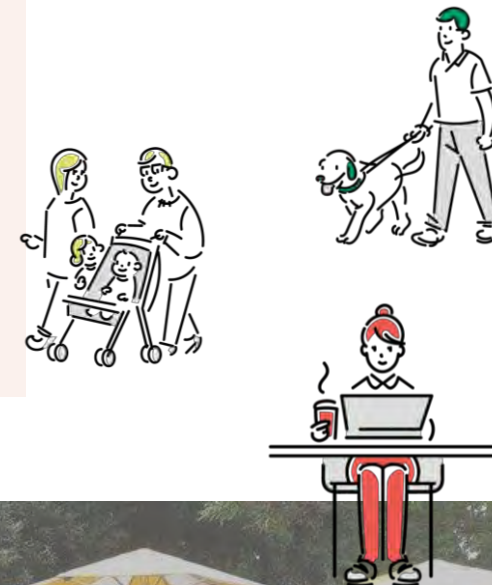




緑道図書館 ~GARDEN Library~

目指していること

- 公共本棚の設置
- 車両の通行→✕
- 今あるベンチに加え**テーブルなど設置。**
- オープンカフェやキッチンカー誘致



生まれるコミュニティ例

- 本（知識、歴史、文化、思い出の継承）
- 散歩のついでや、待ち時間にちょっとした楽しみができる
- 帰り道や休憩で少し駄弁る
- 住民と来街者や住民同士、来街者同士が本を通して間接的につながる。
- 交換ノートを設置→知らない人の読んだ本や感想を共有。

九品仏川緑道 完成イメージ



~GARDEN Library~

九品仏川緑道

目指していること

絵本の読み聞かせ会

- まちと子ども達の繋がりができる。
- まちが一体的に子育てにやさしくなるよう意識する。

目的

- 絵本の読み聞かせ会→子どもが安心して過ごせるまちづくり。
- DIYワークショップ開催→緑道周辺に対する理解、愛着UP。

ベンチ、花壇リメイクワークショップの開催

- 地域の人たちが自分たちの手を加えることにより、愛着がわく。
- 地元の人でも来街者等にも緑道への理解を深めてもらい、より人が集まれる空間にする。

美観街の現状について



このゴチャゴチャ感が良い。



この「下町感」こそが自由が丘らしさだ。



通学路なのに、環境が悪い。

肯定的にとらえる意見と否定的な意見が対立

GARDEN Yokocho

呑食のコミュニティを生む路地裏空間

目指して
いること



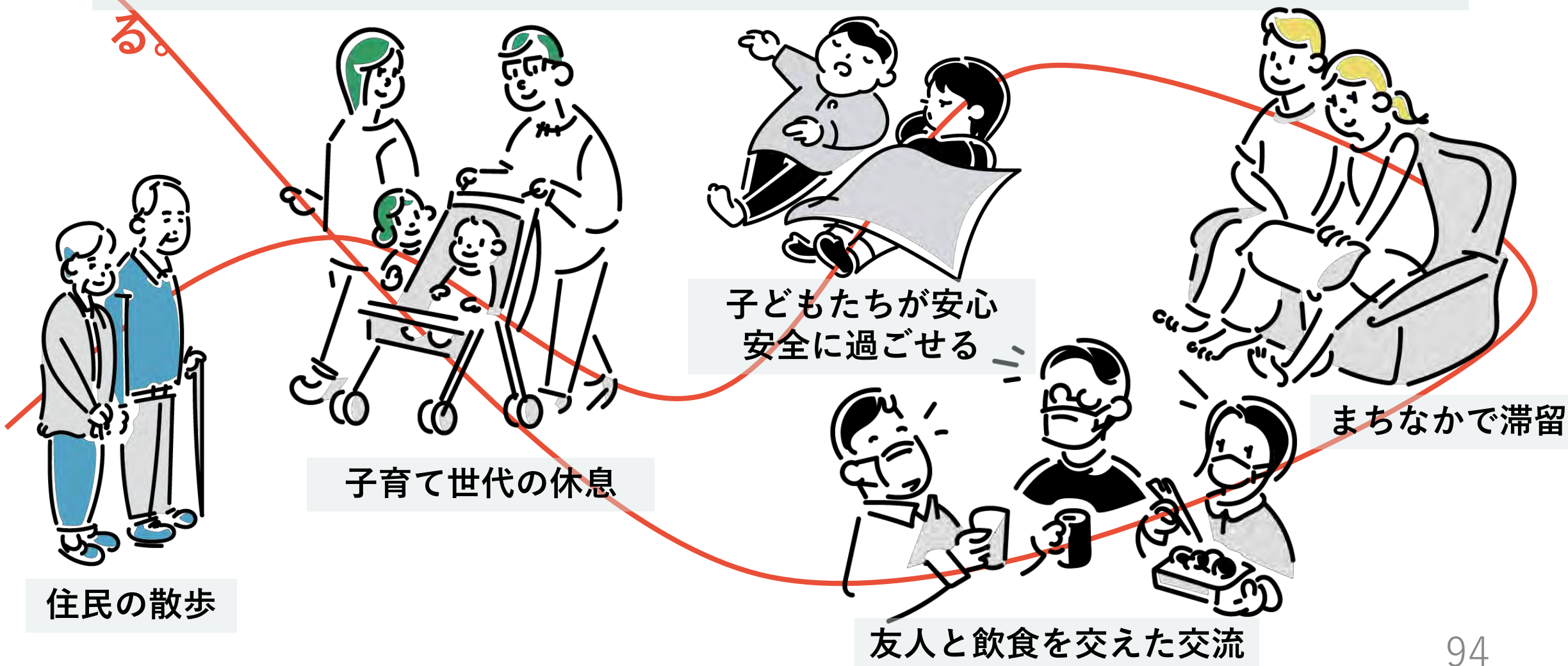
美観街の路地裏的空間を「自由が丘らしさ」としてとらえ、魅力を感じる人も多かった。また、各地に横丁風の施設のオープンも相次ぐなど、世間の関心も高い。

しかし通学路でもあり、環境の悪さを指摘する声も多い。路地裏空間の良さを残しつつ、**心理的に**通りやすい環境をつくる必要性がある。

**路地裏空間の良さを残しつつ、通りやすい空間に。
呑食を通して、賑わいと交流のある空間へ**

GARDENで生まれるアクティビティ

アクティビティがつながり、交流【コミュニティ】が生まれる。



当日いただいたご意見・ご感想（3年発表）

- GARDEN（緑環境＋コミュニティ）というコンセプトは自由が丘の街の特徴に合っていて共感が持てる
- 自由が丘のランドデザインをベースにそれをさらに深める提案になっていて大変良い
- インタビューはどういう方を対象としたのか？
- 4ヶ所の公共空間に与えられたコンセプト（大公園・まちな学校・図書館・呑食）が、なぜその場所なのかという説得力がやや弱いのではないか？

第2部

4年生の自由が丘関連 研究発表

第2部 4年生の卒業研究発表

① 自由が丘地区の路上荷捌き車両の実態と歩行環境への影響評価 (金井瑛理香)

- 2021年9月に末繁研究室で実施した自由が丘の路上荷捌き実態調査結果の分析と、歩車混在街路において路上に荷捌き車両が歩行環境に与える影響を評価



自由が丘地区の路上荷捌き車両の実態と歩行環境への影響評価

東京都市大学 都市プランニング研究室
4年 金井瑛理香



1 | 背景

時間消費型空間 → 歩行者中心の居心地が良く
歩きたくなる街路空間

消費スタイルの変化

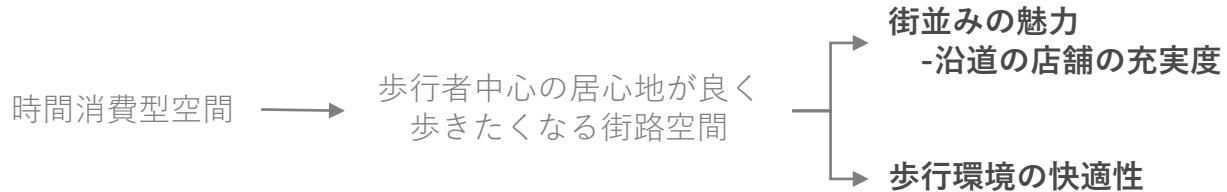


商業市街地が存続する為には、
時間消費型空間への転換が求められる。

時間消費型空間の創出には、
歩行者中心の居心地が良く歩きたくなる
街路空間の創出が重要。



1 | 背景



歩きたくなる街路空間とは…

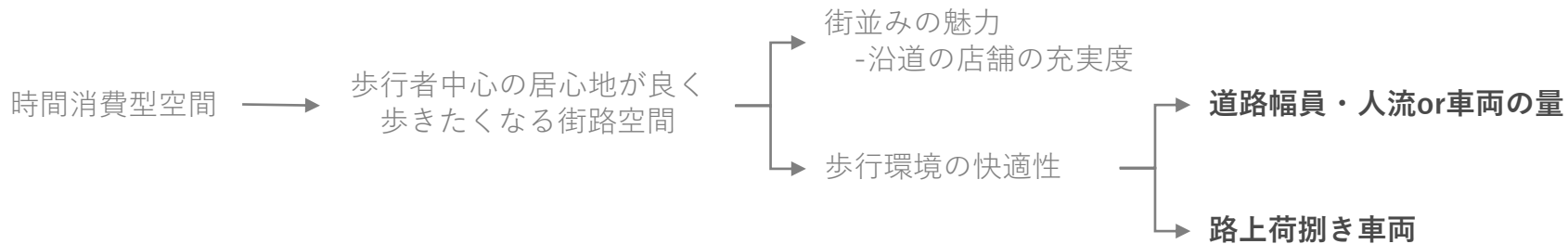


街並みの魅力や沿道の店舗の充実度

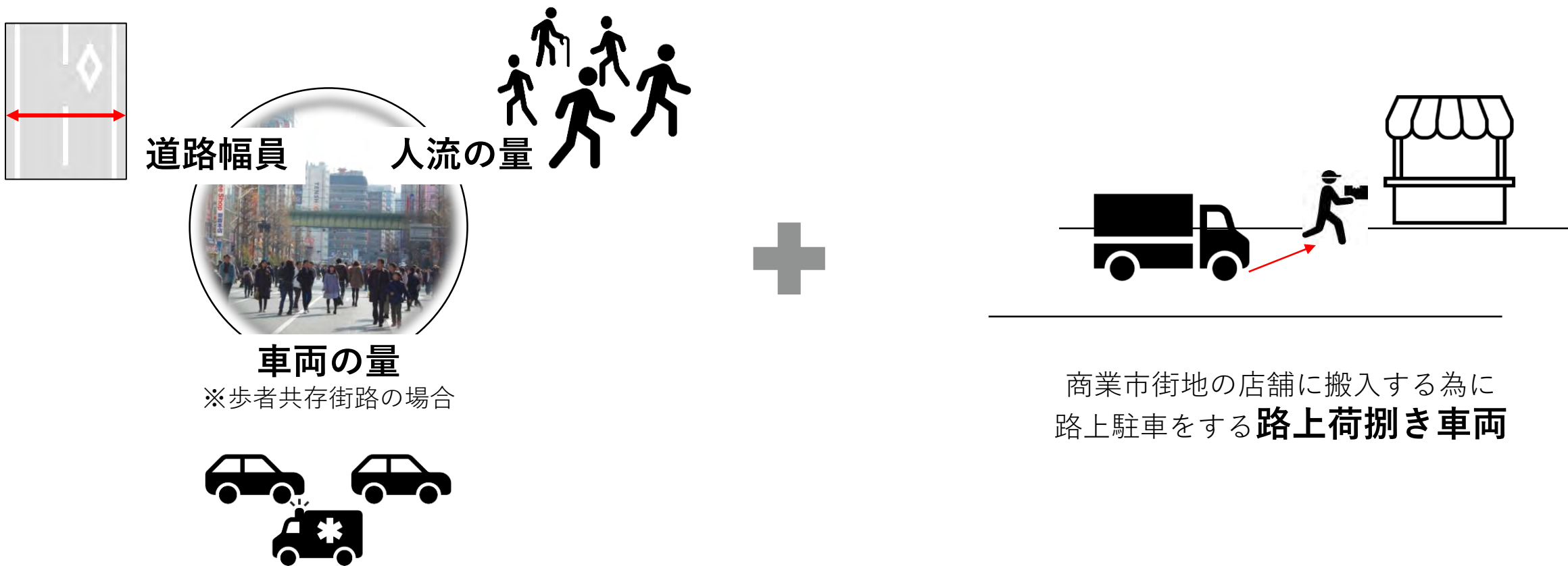


来街者の歩行環境の快適性

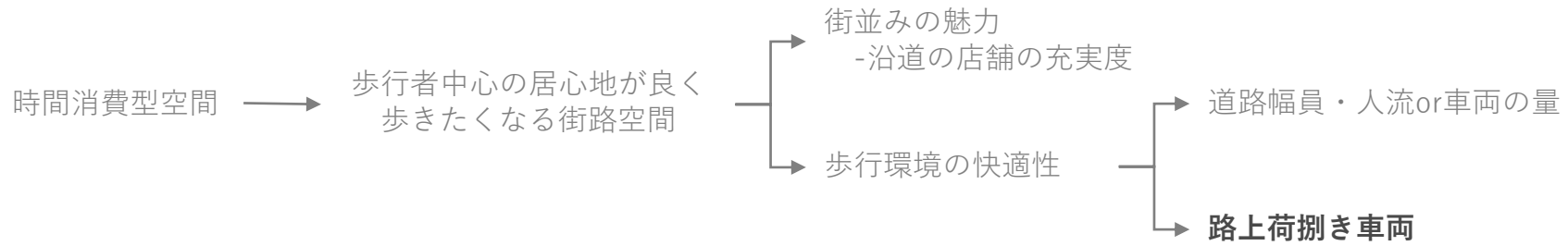
1 | 背景



歩行環境へ影響する要因とは…



1 | 背景

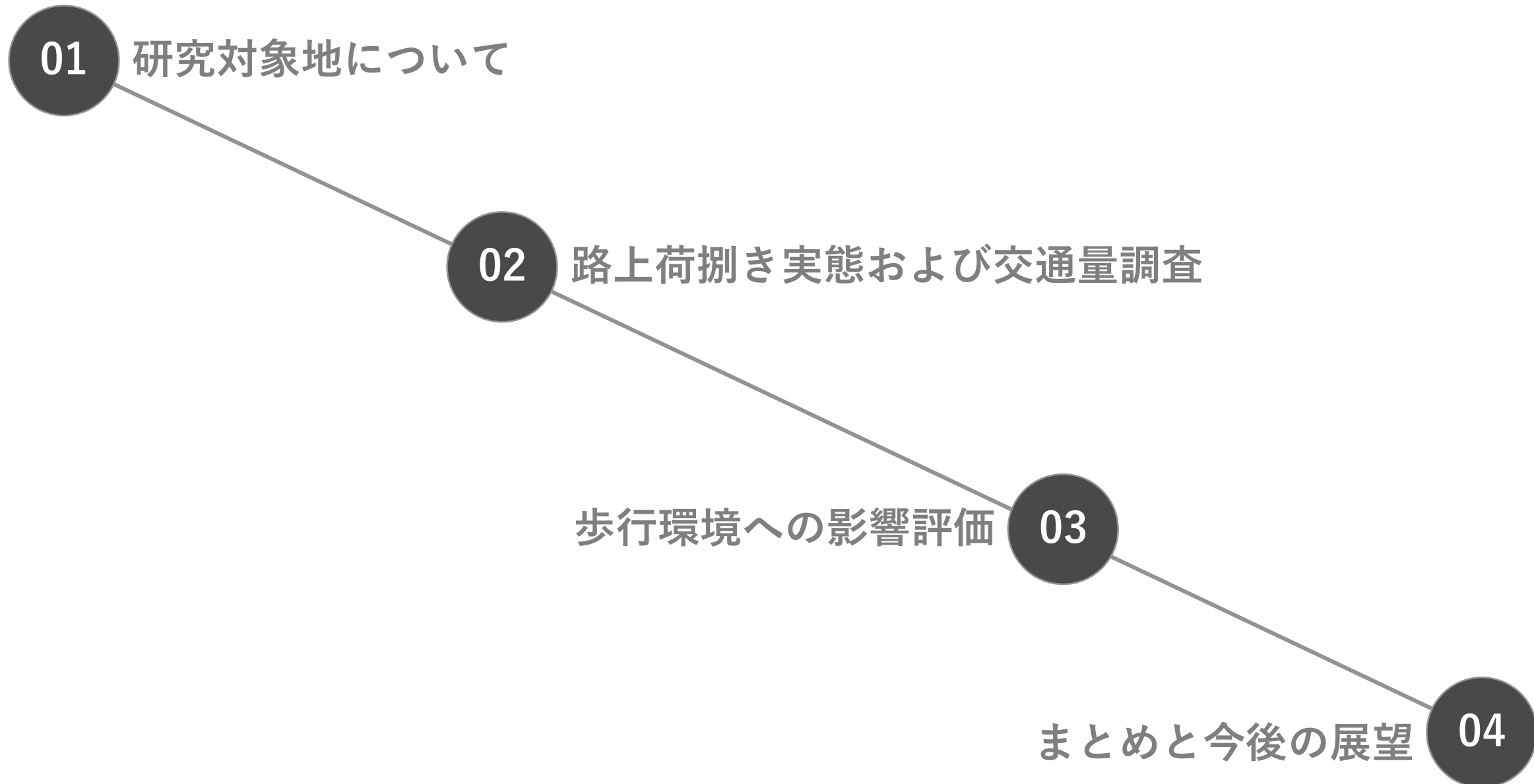


路上駐車により**道路の一部が一時的に占有**され、歩行者の**通行可能領域が狭まり**、快適な通行が妨げられてしまう。

調査から得た

路上荷捌きおよび**歩行者交通量**の実態データを活用して、

路上荷捌き車両による来街者の歩行環境に与える影響を明らかにする事を目的とする。



3 研究方法 -01 研究対象地について-

●自由が丘駅周辺地区(商業市街地)

→東京都目黒区と世田谷区にまたがる

→東急東横線・東急大井町線のクロスポイント



道路交通面で抱えている問題 **多**

02 路上荷捌き実態および交通量調査

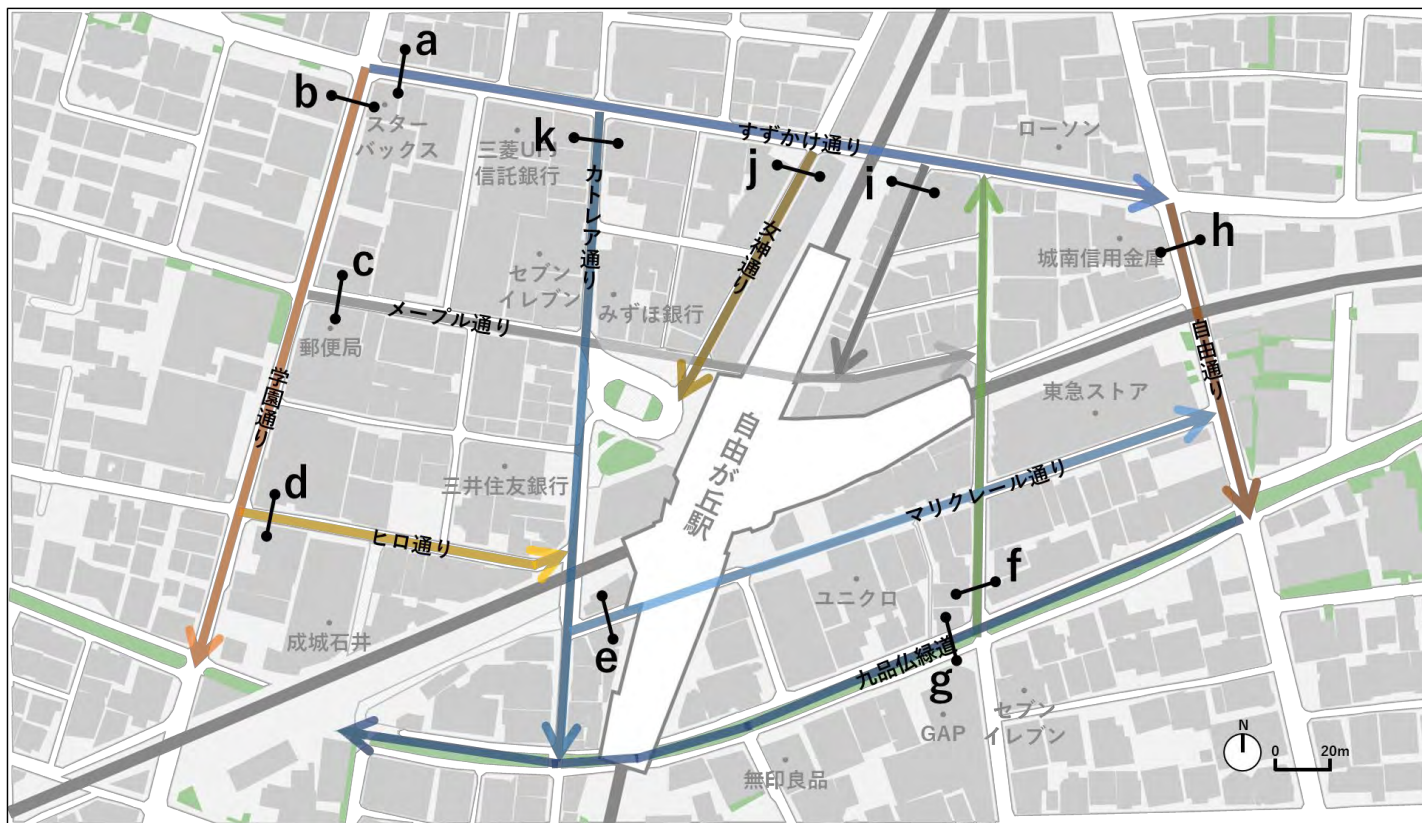
●調査内容：路上荷捌き実態・交通量

✓ 共通事項

調査日時：2021年9月29日(水) 晴れ

調査エリア：自由が丘駅周辺地区
→街路11か所(a~k)

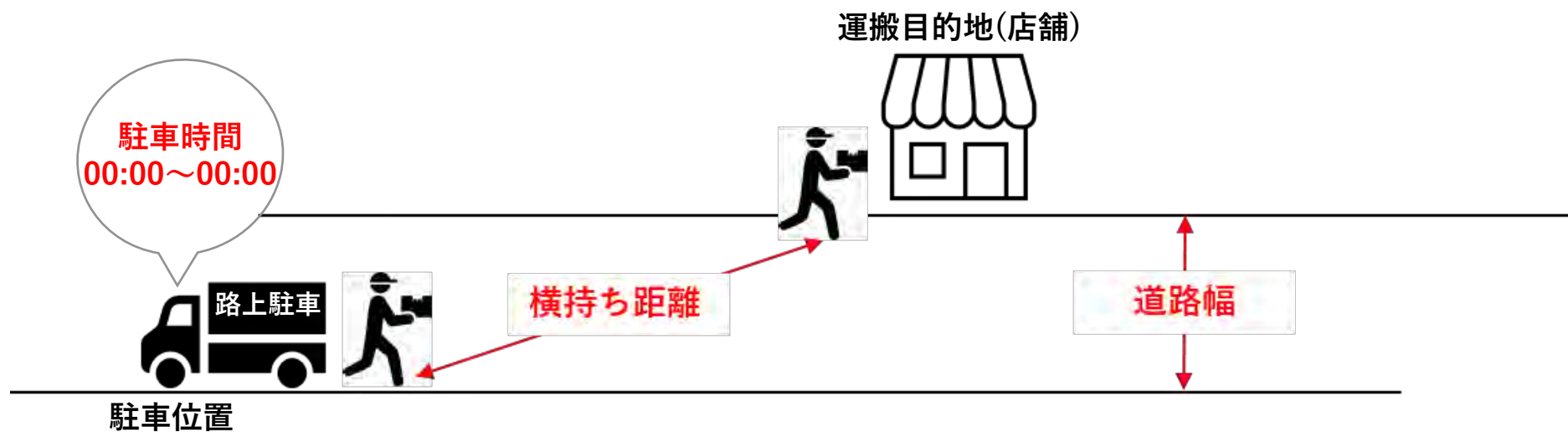
調査時間：9:00~18:00



● 路上荷捌き実態調査方法

→清水ら¹⁾が示している、端末物流を捉える方法を参考。

「駐車時間」「横持ち距離」「道路幅」の3点を調査



計測時間：各エリア(a~k)を1時間おきに15分ずつ(※全99サンプル)

対象車両：路上駐車をしており、一連の荷捌き行動を行っている貨物車両(小型~大型)

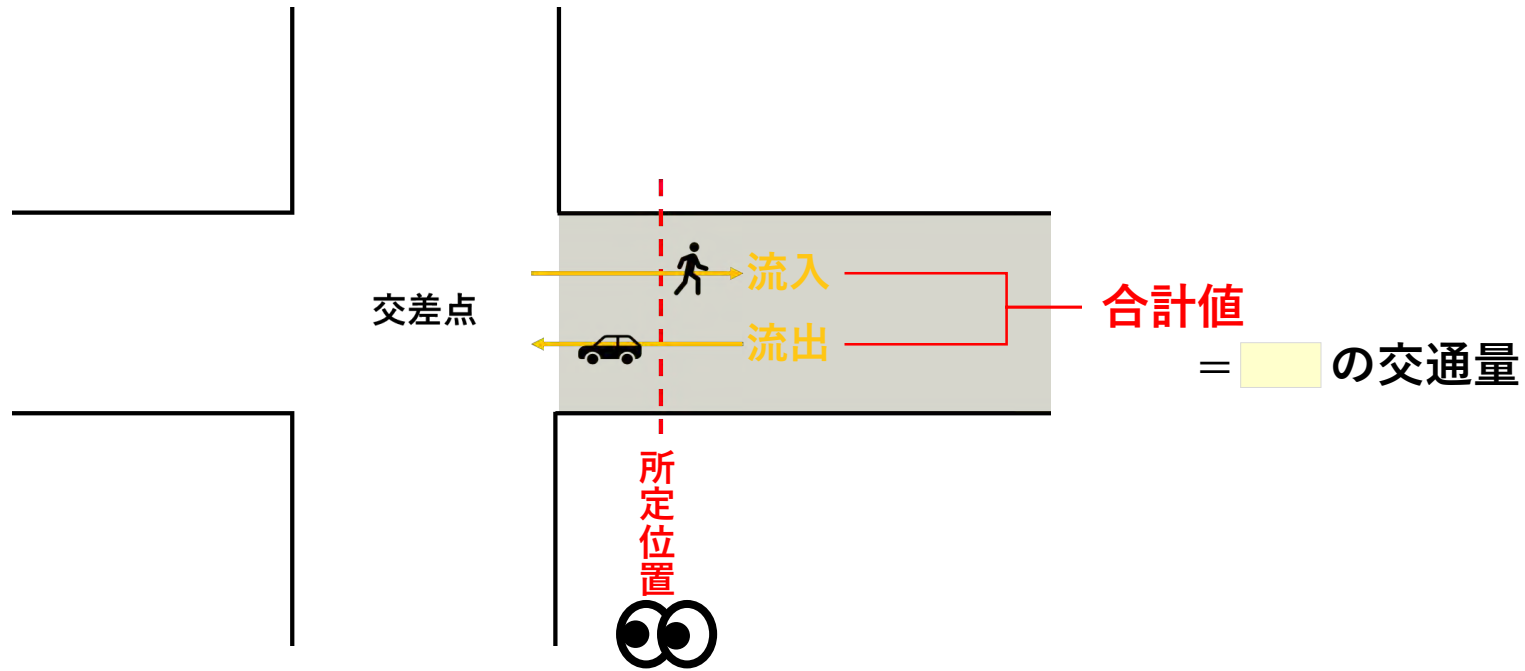
(“路上に駐車する→積みおろし・店舗に運搬する→車に戻り出発する”までの流れで1台のカウント)

3 | 研究方法 -02 路上荷捌き実態および交通量調査方法-

●交通量調査方法

→断面交通量調査を行う。「交通流量図の見方・用語解説について」⁴⁾を参考。

歩行者・自動車の「通過台数」を調査



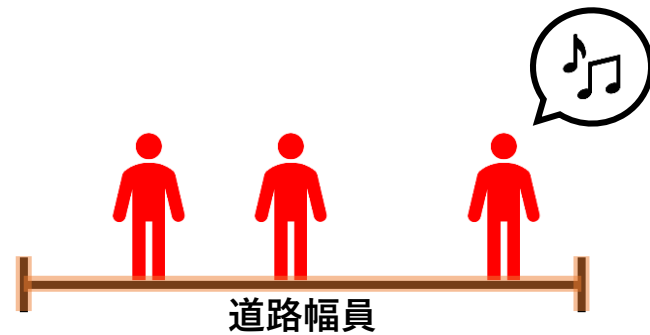
計測時間：各エリア(a～k)を1時間おきに3分ずつ(※全99サンプル)

計測方法：所定位置からの動画撮影→後に計測

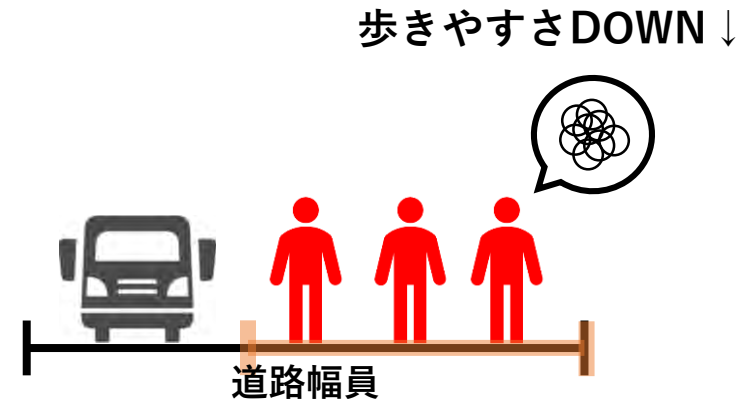
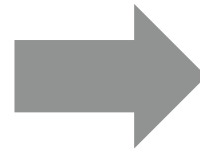
03 歩行環境への影響評価

●歩行者と路上荷捌き車両の関係

→路上荷捌き車両により道幅が短くなる⇒歩きやすさ(サービスレベル)が低下する。



歩行者人数・道路幅員(m)



歩行者人数・道路幅員(m)
(-荷捌き車幅)

●サービスレベルの使用

→ Fruin・吉岡ら⁵⁾が構築したサービスレベルを参考。

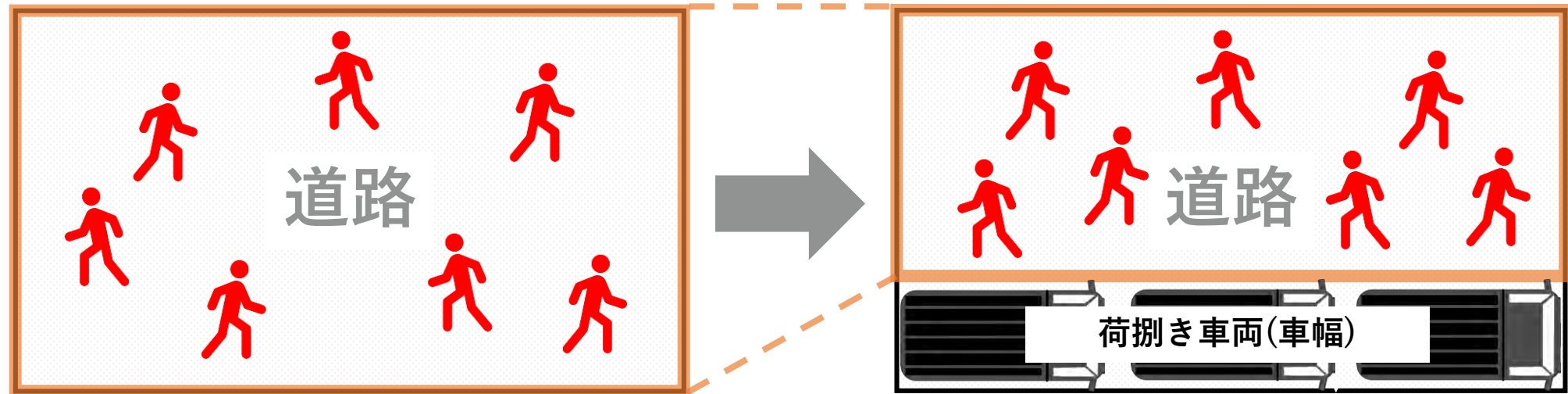
概要…歩行者密度から、歩行者の歩きやすさ(サービスレベル)を明らかにできる指標

表-3・2・6 既存調査研究によるサービスレベル

歩行密度 ρ (人/m ²)		0.3~	0.5	1.0	1.5	2.0	
Fruin		自由歩行	正常歩行可能 自由度は制限 衝突率大	追い抜き、 衝突回避が 困難	すべての人は通常の歩行速度で歩けない ぎりぎりに近い		
吉岡	通 勤	A 自由歩行	B 自由歩行はやや制約	C 自由歩行は制約	D 自由歩行は困難	E 自由歩行はほぼ不可能	F 自由歩行は不可能
	行事・催物	A 自由歩行		B 自由歩行は制約	C 自由歩行は困難	D 自由歩行はほぼ不可能	E 自由歩行は不可能
	買 物	A 自由歩行	B 自由歩行は制約		C 自由歩行は困難	D 自由歩行は不可能	

●路上荷捌き車両の存在ナシorアリでの歩行者サービスレベルの変化

→路上荷捌き車両が存在すると仮定をし、道幅が狭くなることでどの程度サービスレベルが低下するのか。



歩行者人数 ÷ 道路面積(m²)

歩行者人数 ÷ 道路面積(m²)
(- 荷捌き車幅)

評価対象：実態調査にて行った各エリア(a~k)のそれぞれ9:00台~17:00台までの全99サンプル

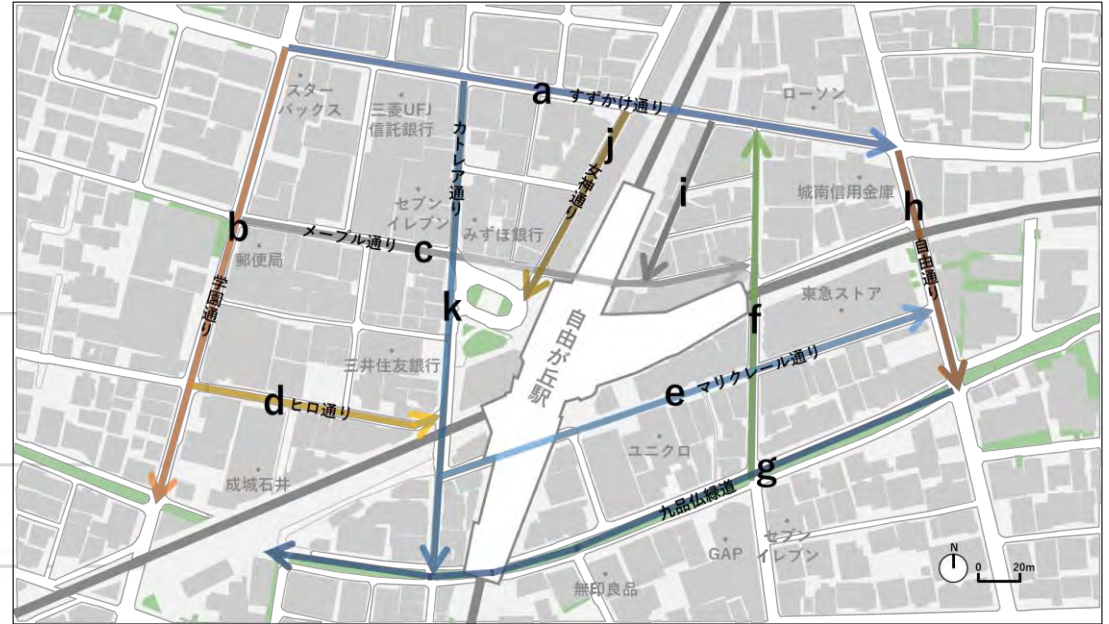
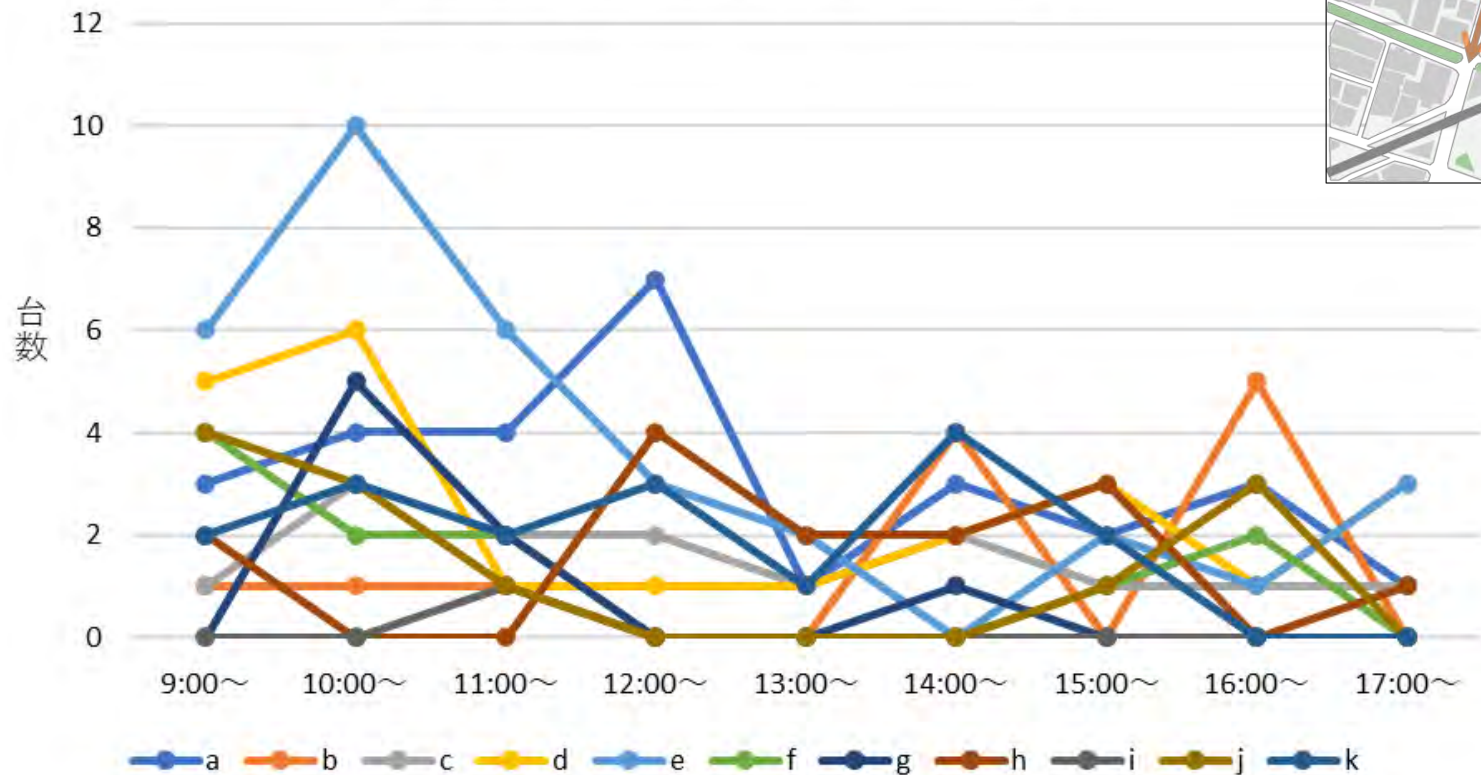
02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態

4 | 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

● 路上荷捌き実態

→ 路上荷捌き車両台数(15分間あたり)

路上荷捌き車両台数 ※15分あたり

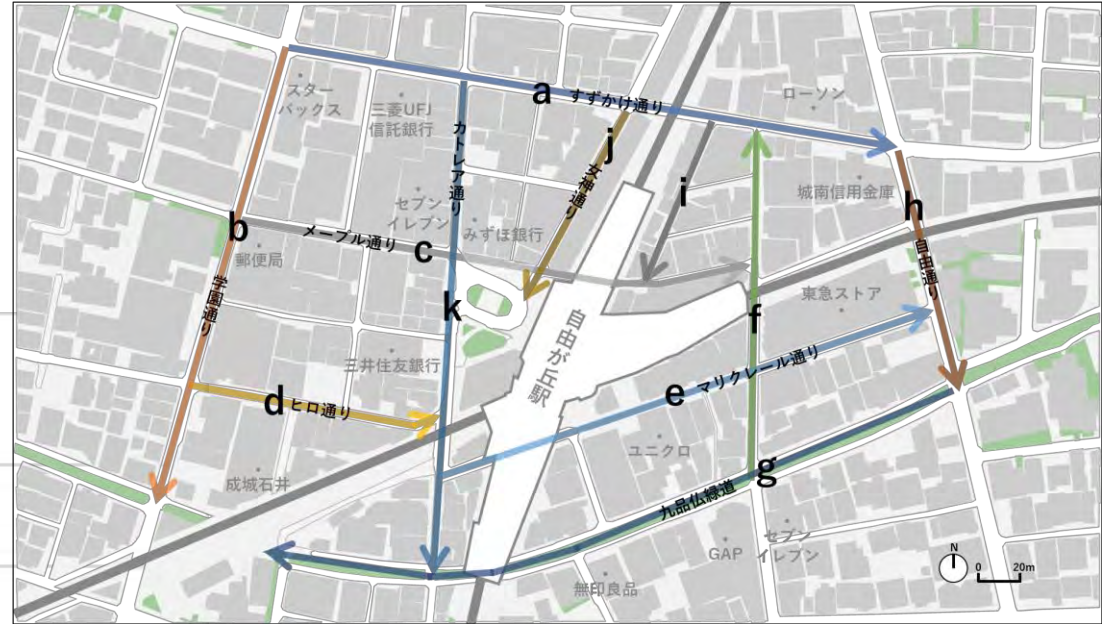
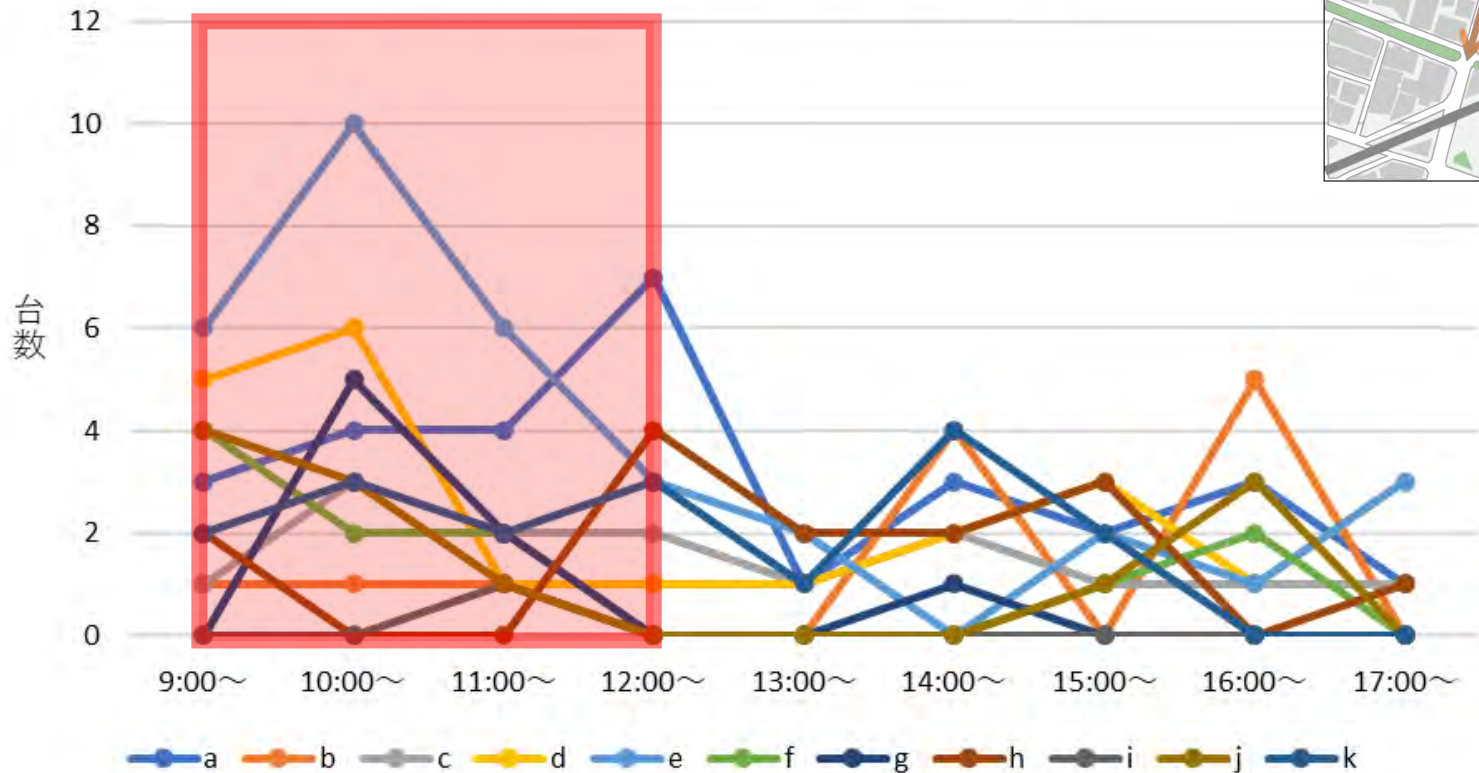


4 | 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

● 路上荷捌き実態

→ 路上荷捌き車両台数(15分間あたり)

路上荷捌き車両台数 ※15分あたり



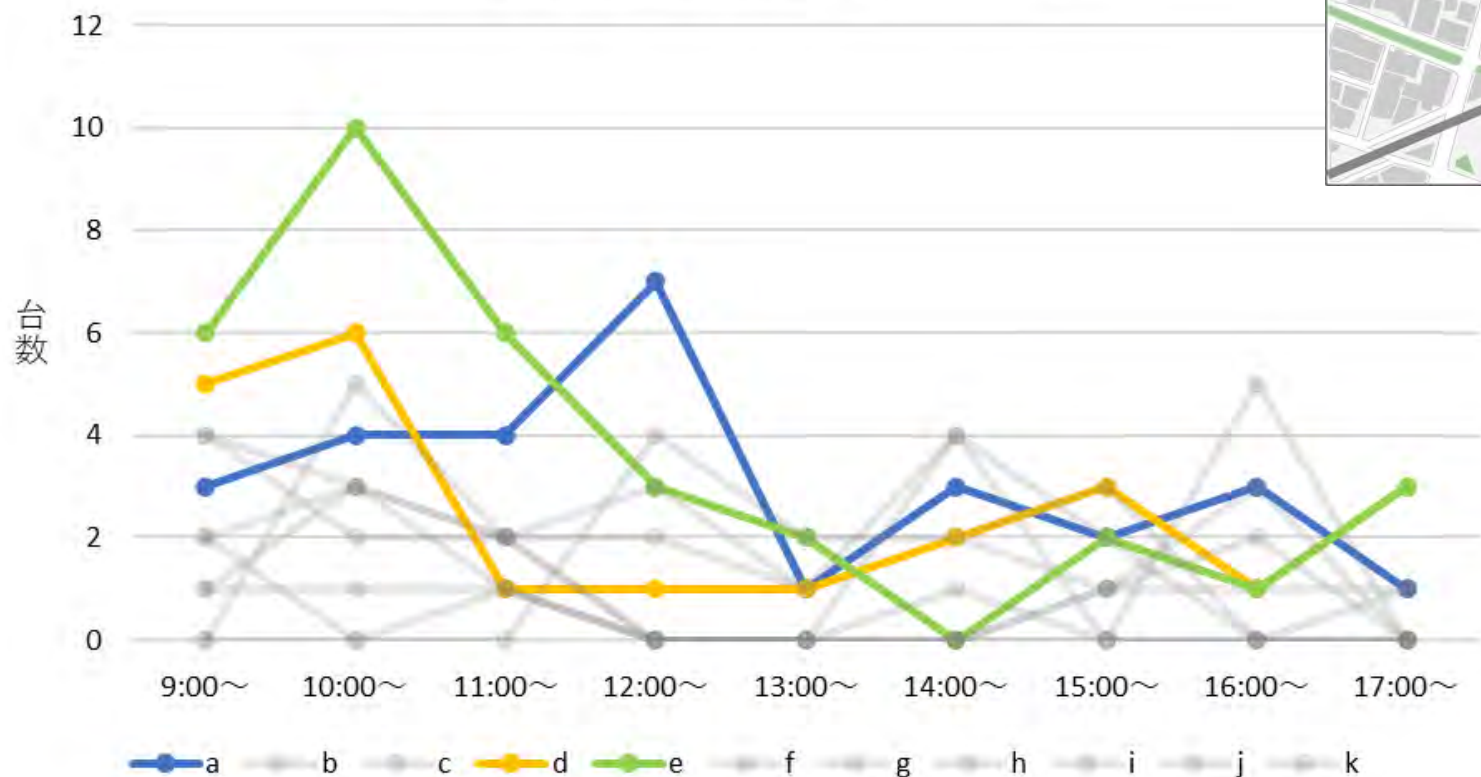
午前中(店舗の開店前)に
荷捌き需要が高い

4 | 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

● 路上荷捌き実態

→ 路上荷捌き車両台数(15分間あたり)

路上荷捌き車両台数 ※15分あたり

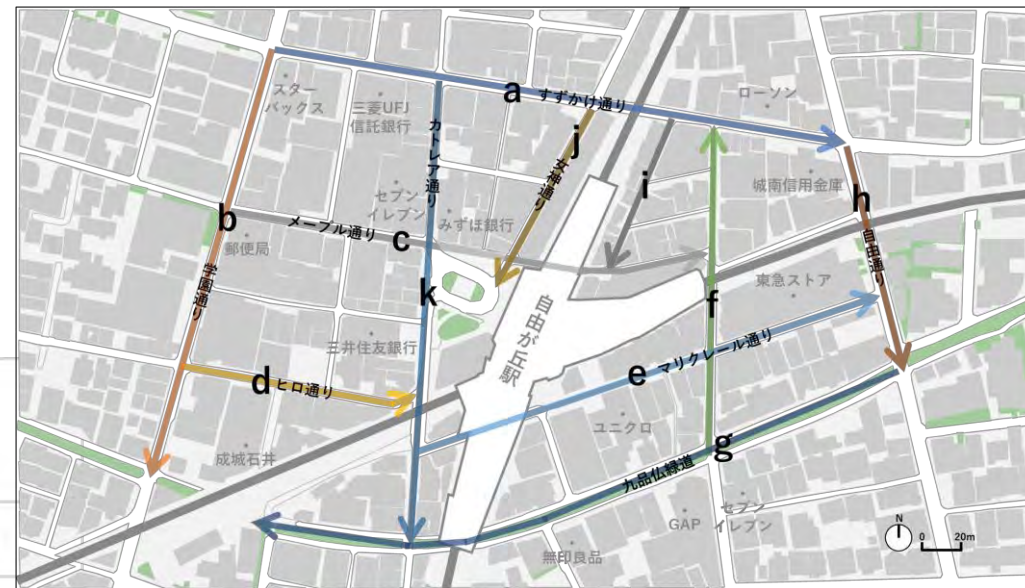


e: マリクレール通り・高架下

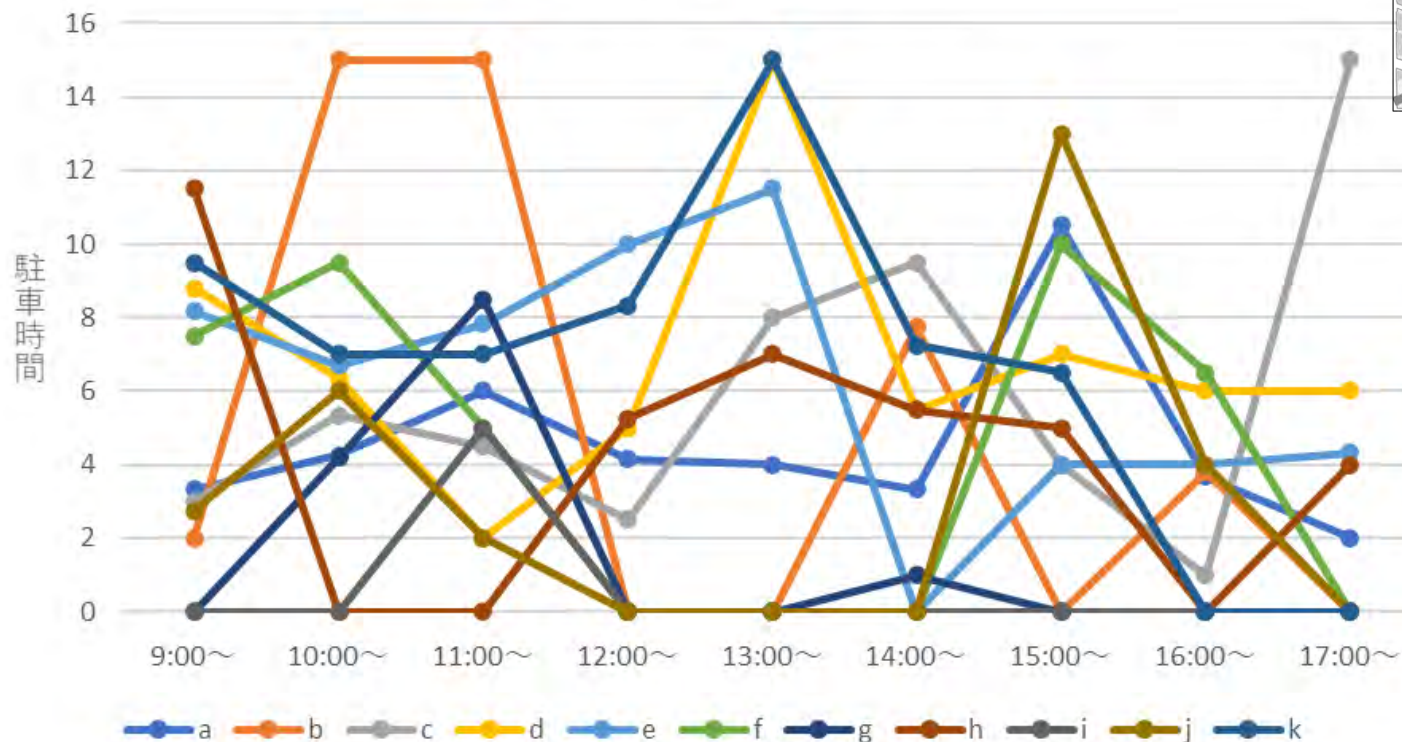
4 | 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

● 路上荷捌き実態

→ 路上荷捌き平均駐車時間



路上荷捌き平均駐車時間



※開始～終了の片方が調査時間外の場合は、片方から(まで)の15分以内でカウントする。

開始～終了の両方が調査時間外の場合は、15分と集計し、最長駐車時間は15分とする。

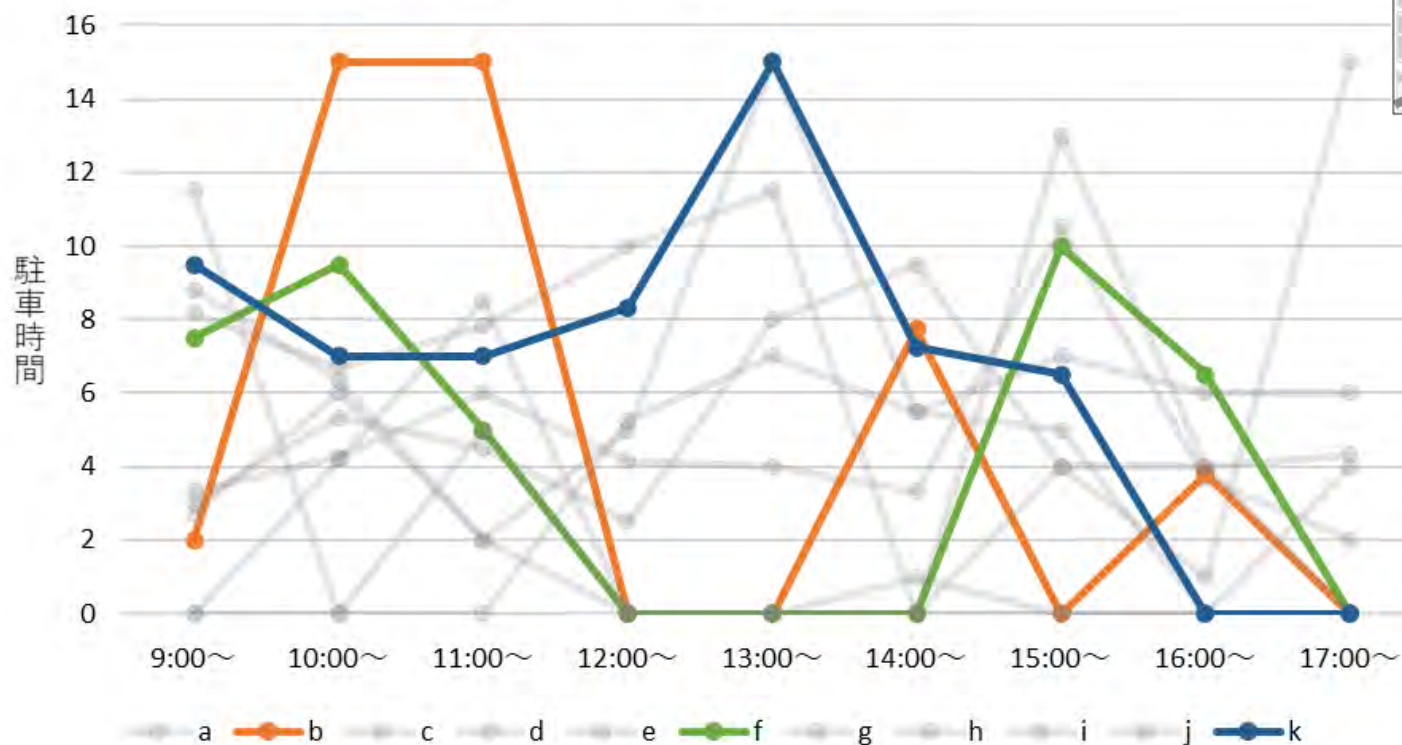
4 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

● 路上荷捌き実態

→ 路上荷捌き平均駐車時間



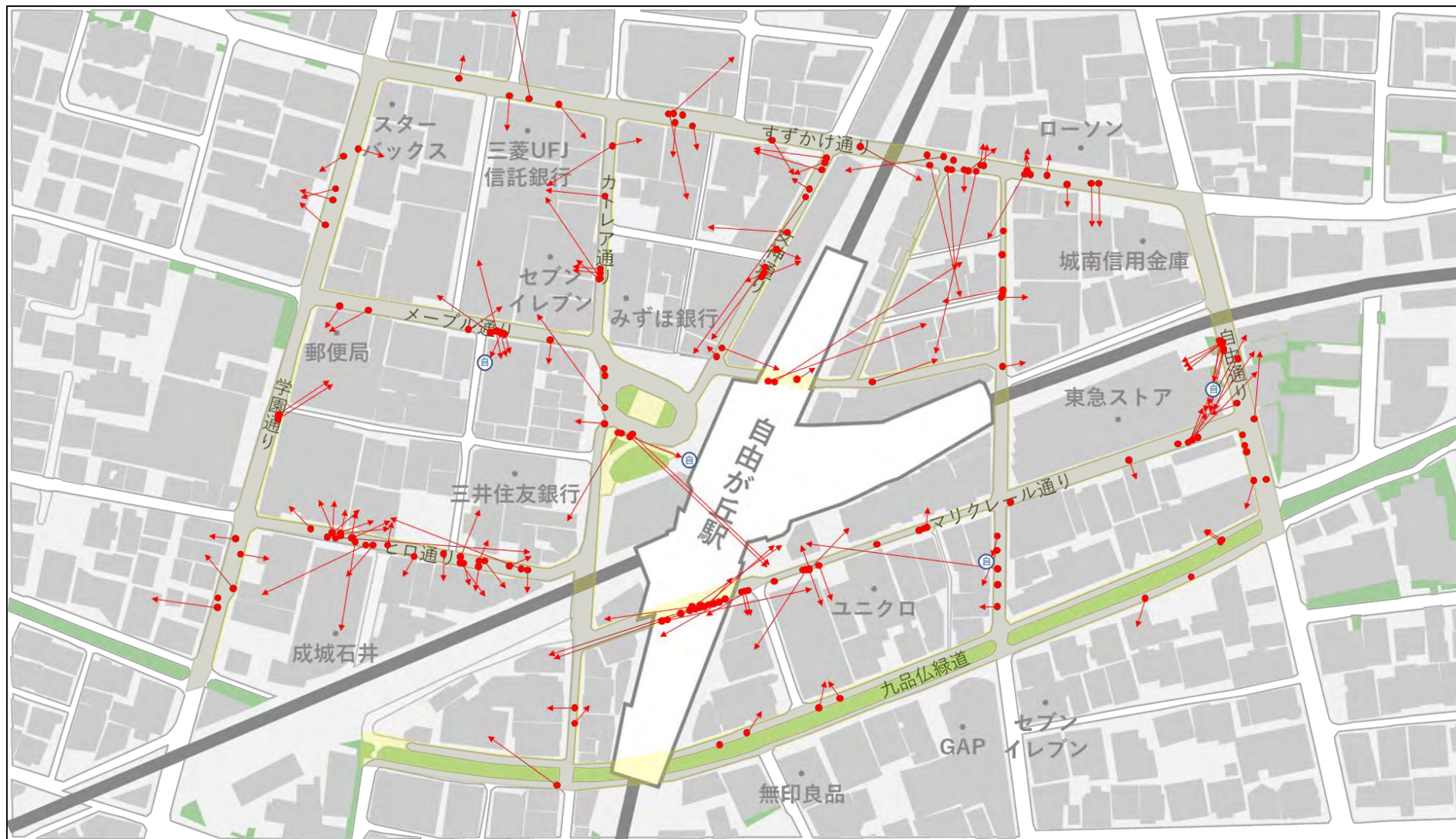
路上荷捌き平均駐車時間



● 路上荷捌き実態

→ 路上荷捌き平均横持ち距離

駐車位置 ● → 運搬目的地

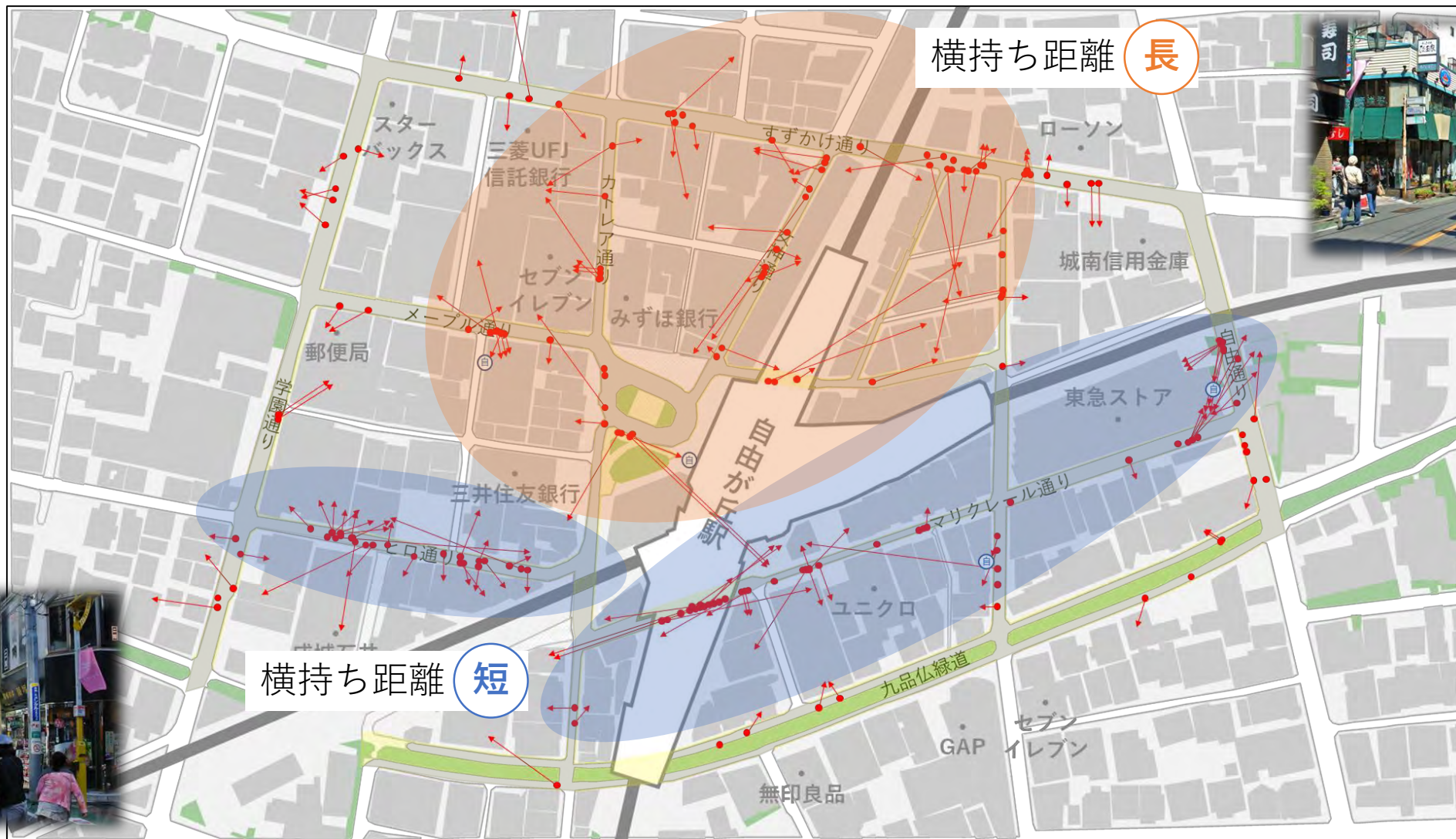


4 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

● 路上荷捌き実態

→ 路上荷捌き平均横持ち距離

駐車位置 ● → 運搬目的地



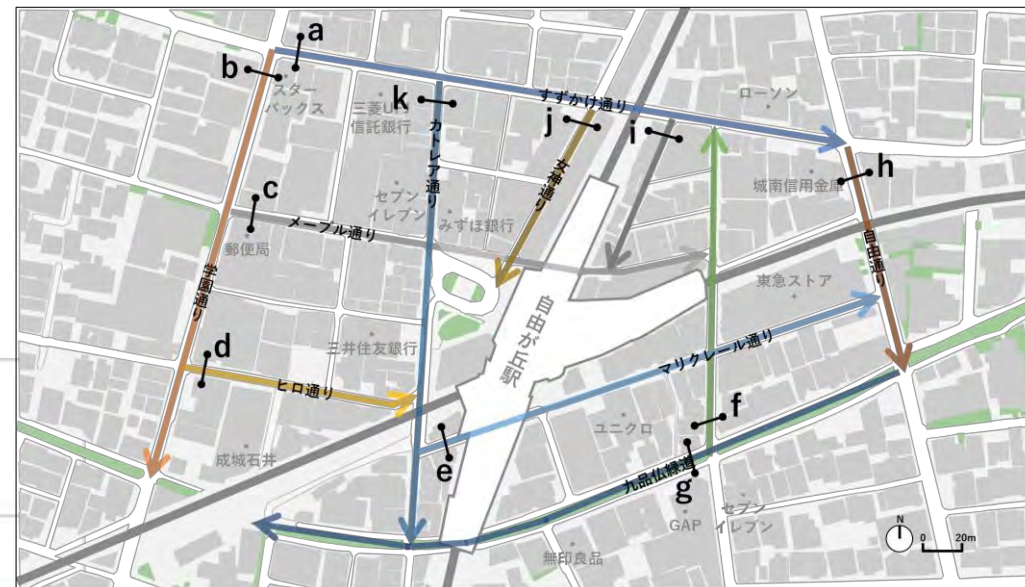
すずかけ通り

ヒロ通り

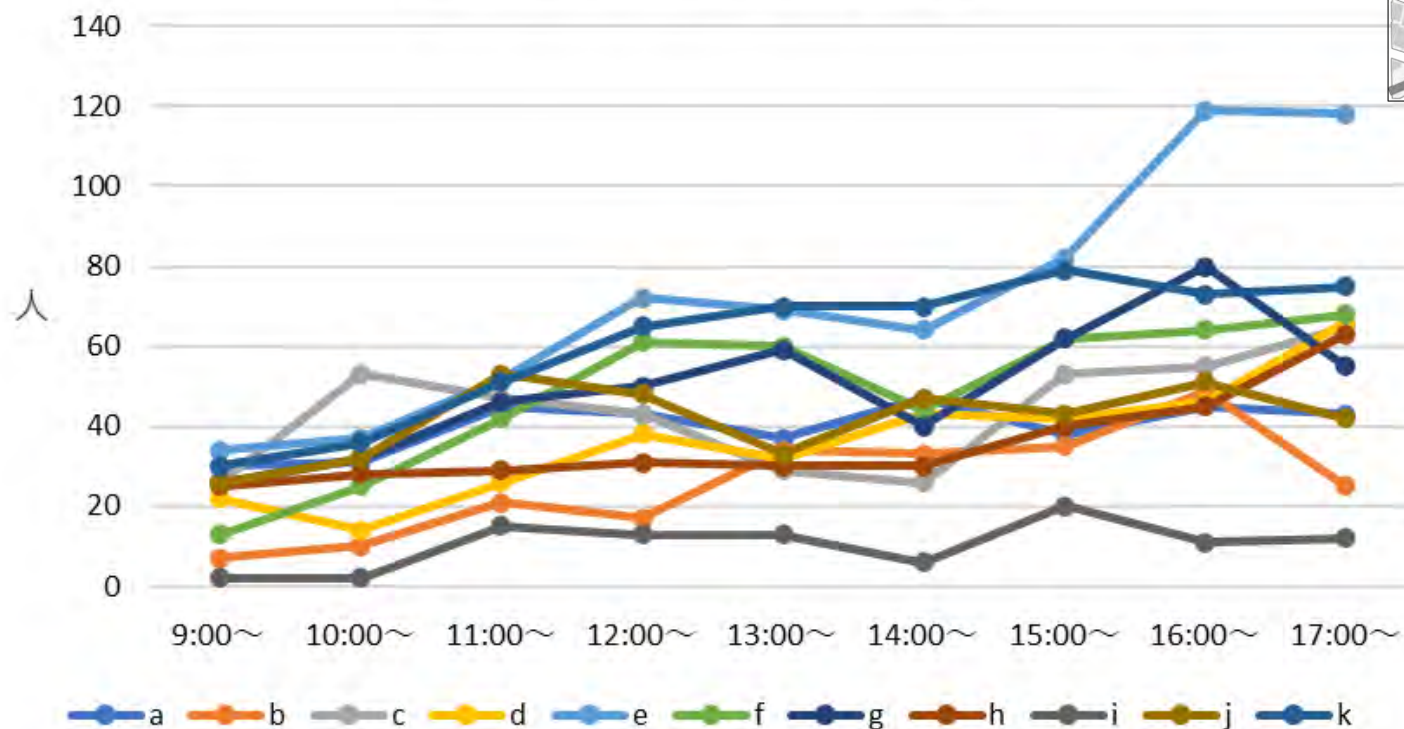
4 | 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

●歩行者・自動車交通量の実態

→歩行者交通量(3分間あたり)



歩行者交通量 ※3分あたり



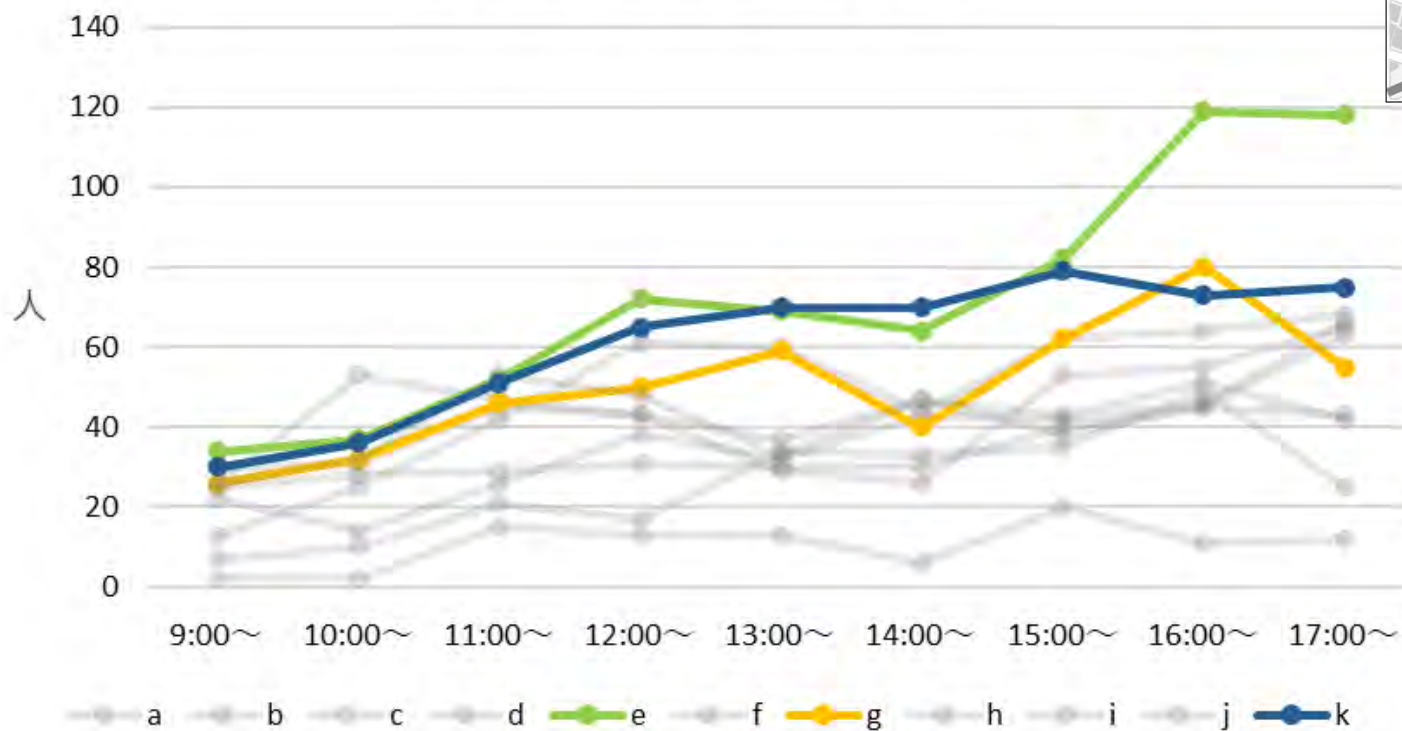
4 | 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

●歩行者・自動車交通量の実態

→歩行者交通量(3分間あたり)



歩行者交通量 ※3分あたり

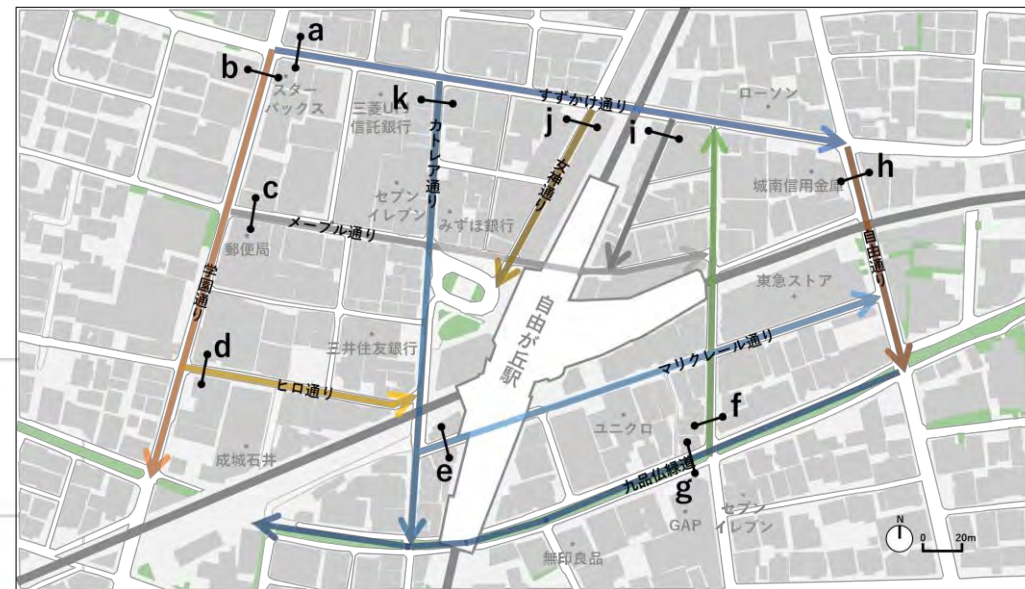


g : 九品仏緑道

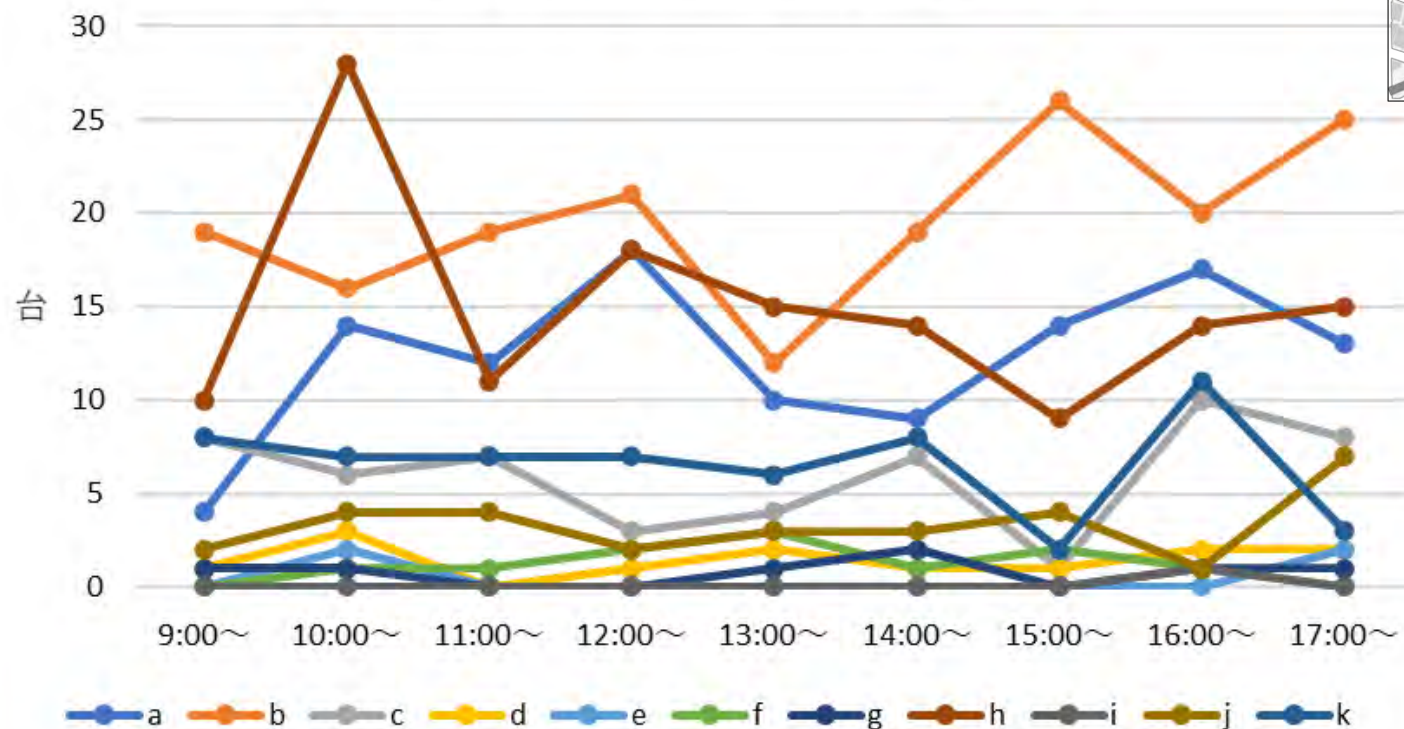
4 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

●歩行者・自動車交通量の実態

→自動車交通量(3分間あたり)



自動車交通量 ※3分あたり



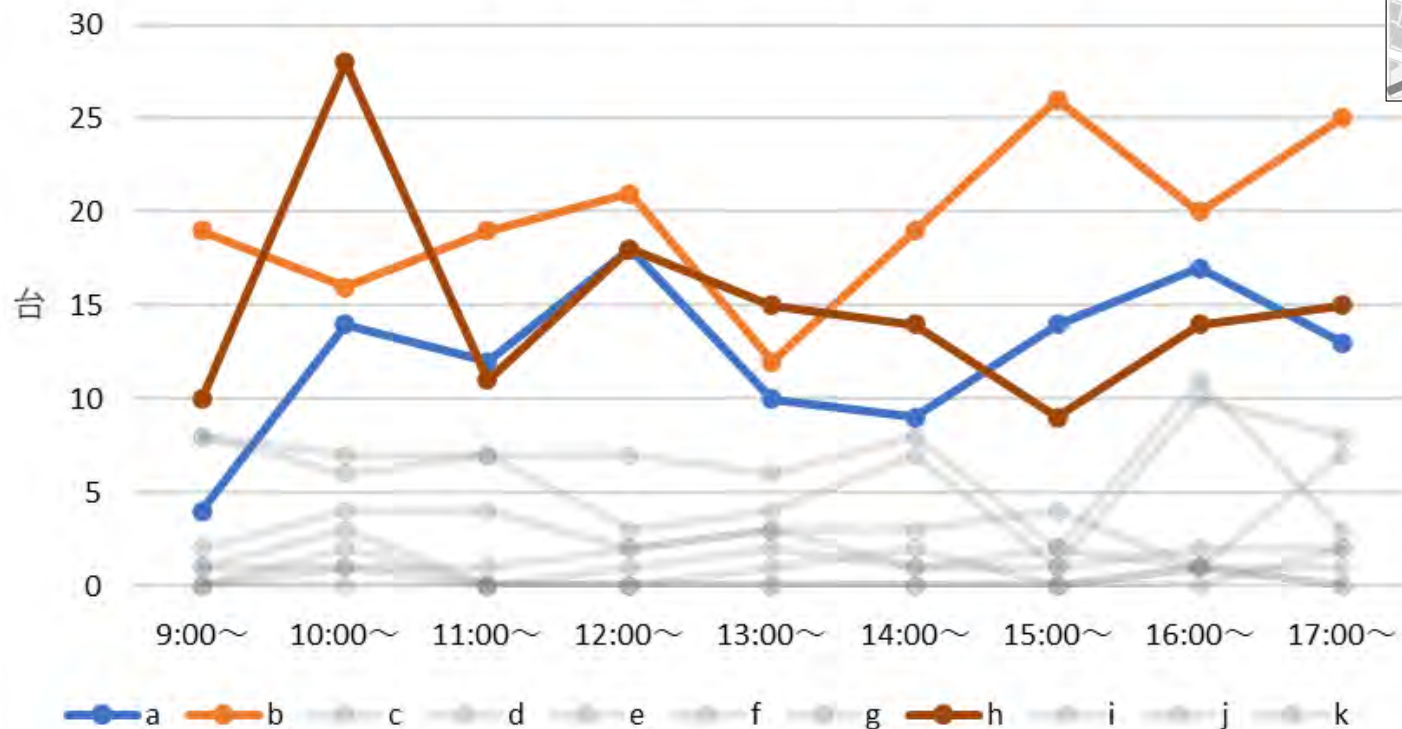
4 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

●歩行者・自動車交通量の実態

→自動車交通量(3分間あたり)



自動車交通量 ※3分あたり



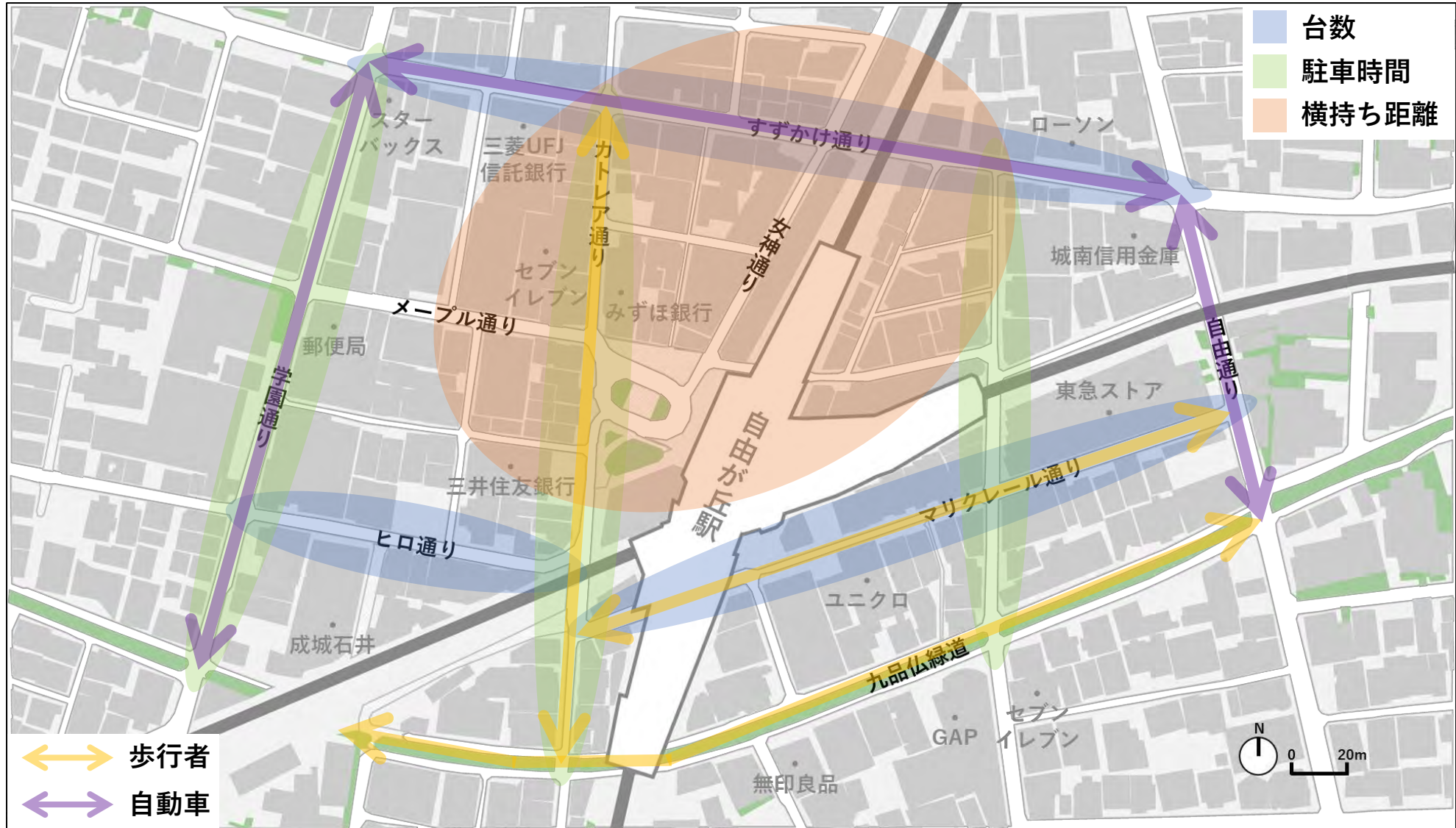
h : 自由通り

この3エリアは
道路幅員が広いのが特徴

4 | 研究結果 -02 路上荷捌きおよび歩行者・自動車交通量の実態-

●自由が丘地区の実態

→まとめ



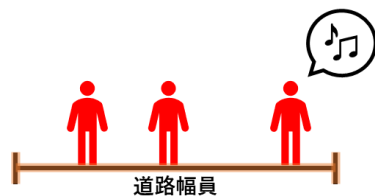
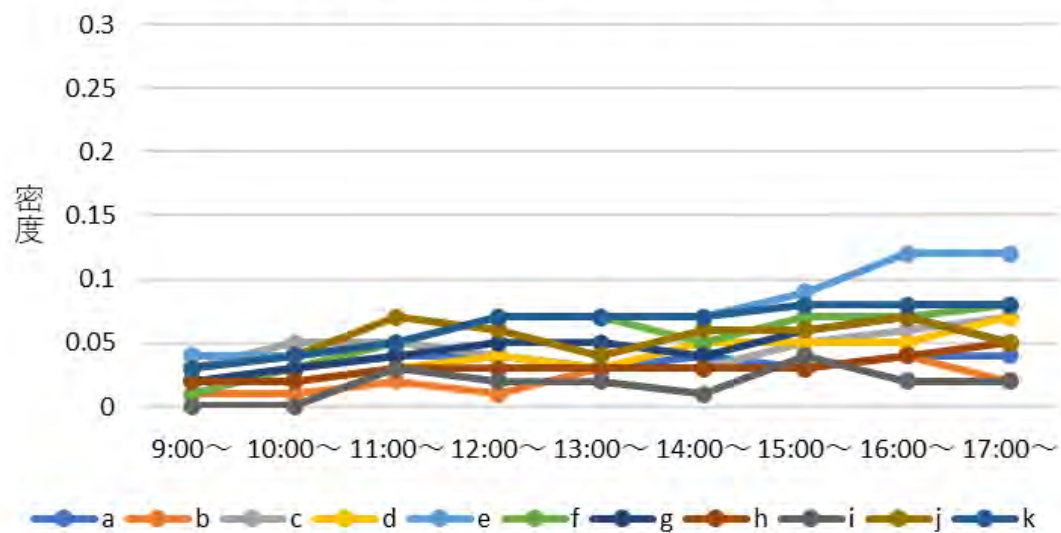
03 歩行環境への影響評価

4 | 研究結果 -03 歩行環境への影響評価-

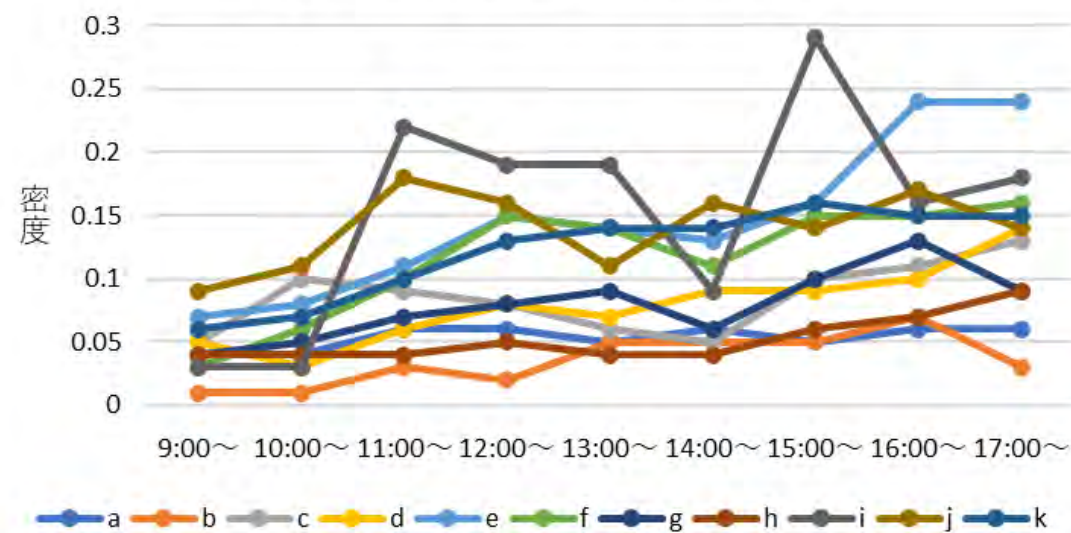
●歩行者密度(サービスレベル)の評価

→路上荷捌き車両の存在ナシorアリでの歩行者サービスレベルの変化

歩行者密度(荷捌き車幅考慮ナシ)



歩行者密度(荷捌き車幅考慮アリ)



4 | 研究結果 -03 歩行環境への影響評価-

●歩行者密度(サービスレベル)の評価

→路上荷捌き車両の存在ナシorアリでの歩行者サービスレベルの変化

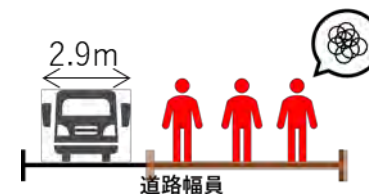
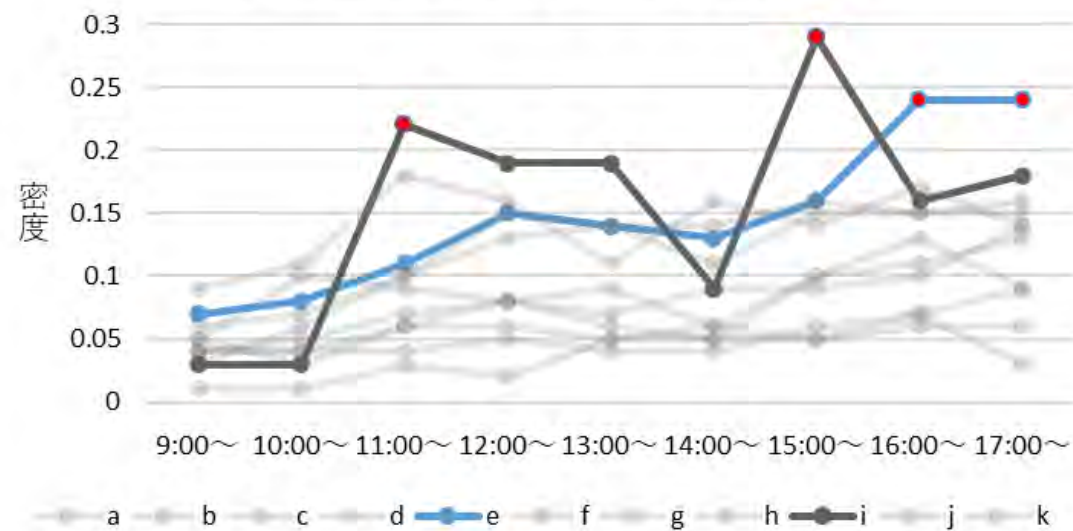
全ての数値が0.3以上には満たないものの、
それに近づく数値は見られた。



路上荷捌き車両以外の要因が加わる事により、
歩きやすさの低下が発生してしまう可能性
があると考えられる。



歩行者密度(荷捌き車幅考慮アリ)



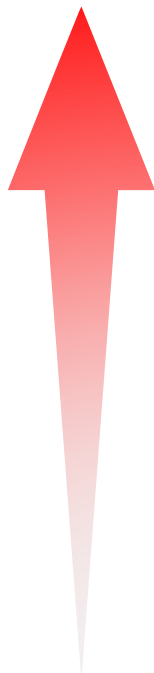
4 | 研究結果 -03 歩行環境への影響評価-

●街中の交通問題に影響されていると考えられるその他の要因

→サービスレベルでの評価に加えて、街中の交通問題に影響されていると考えられる3つの要因を考慮

影響

大



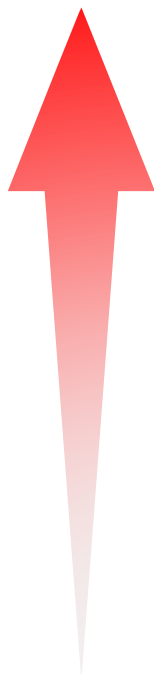
	路上荷捌き車両の 最大同時駐車台数(台)	自動車交通量(台) (3分間あたりの交通量)	停車・駐車禁止の 規制有無(回)
1位	マリクレール通り-10:00 (6)	自由通り-10:00 (28)	ヒロ通り (8)
2位	マリクレール通り-9:00 (5)	学園通り-15:00 (26)	カトレア通り (7)
3位	マリクレール通り-11:00 (5)	学園通り-17:00 (25)	マリクレール通り (5)
4位	九品仏緑道-10:00 (5)	学園通り-12:00 (21)	f (5)
5位	すずかけ通り-12:00 (4)	学園通り-16:00 (20)	自由通り (5)
6位	ヒロ通り-9:00 (4)	学園通り-9:00 (19)	メープル通り (4)
7位	ヒロ通り-10:00 (4)	学園通り-11:00 (19)	学園通り (3)
8位	f-9:00 (4)	学園通り-14:00 (19)	すずかけ通り (2)
9位	カトレア通り-14:00 (4)	すずかけ通り-12:00 (18)	九品仏緑道・i・女神通り (0)
10位	すずかけ通り-10:00 (3)	自由通り-12:00 (18)	

4 | 研究結果 -03 歩行環境への影響評価-

●歩行環境への影響評価まとめ

影響

大

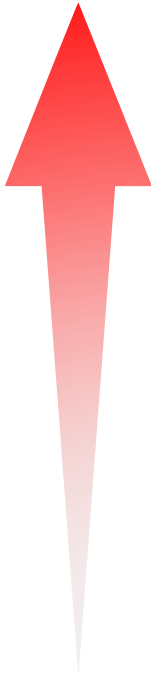


	歩行者密度(密度) (荷捌き車幅考慮あり)	路上荷捌き車両の 最大同時駐車台数(台)	自動車交通量(台) (3分間あたりの交通量)	停車・駐車禁止の 規制有無(回)
1位	i-15:00 (0.29)	マリクレール通り-10:00 (6)	自由通り-10:00 (28)	ヒロ通り (8)
2位	マリクレール通り-16:00 (0.24)	マリクレール通り-9:00 (5)	学園通り-15:00 (26)	カトリア通り (7)
3位	マリクレール通り-17:00 (0.24)	マリクレール通り-11:00 (5)	学園通り-17:00 (25)	マリクレール通り (5)
4位	i-11:00 (0.22)	九品仏緑道-10:00 (5)	学園通り-12:00 (21)	f (5)
5位	i-12:00 (0.19)	すずかけ通り-12:00 (4)	学園通り-16:00 (20)	自由通り (5)
6位	i-13:00 (0.19)	ヒロ通り-9:00 (4)	学園通り-9:00 (19)	メープル通り (4)
7位	i-17:00 (0.18)	ヒロ通り-10:00 (4)	学園通り-11:00 (19)	学園通り (3)
8位	女神通り-11:00 (0.18)	f-9:00 (4)	学園通り-14:00 (19)	すずかけ通り (2)
9位	女神通り-16:00 (0.17)	カトリア通り-14:00 (4)	すずかけ通り-12:00 (18)	九品仏緑道・i ・女神通り (0)
10位	マリクレール通り-15:00 (0.16)	すずかけ通り-10:00 (3)	自由通り-12:00 (18)	

4 | 研究結果 -03 歩行環境への影響評価-

●歩行環境への影響評価まとめ

影響
大



	歩行者密度(密度) (荷捌き車幅考慮あり)	路上荷捌き車両の 最大同時駐車台数(台)	自動車交通量(台) (3分間あたりの交通量)	停車・駐車禁止の 規制有無(回)
1位	i-15:00 (0.29)	マリクレール通り-10:00 (6)	自由通り-10:00 (28)	ヒロ通り (8)
2位	マリクレール通り-16:00 (0.24)	マリクレール通り-9:00 (5)	学園通り-15:00 (26)	カトレア通り (7)
3位	マリクレール通り-17:00 (0.24)	マリクレール通り-11:00 (5)	学園通り-17:00 (25)	マリクレール通り (5)
4位	i-11:00 (0.22)	九品仏緑道-10:00 (5)	学園通り-12:00 (21)	f (5)
5位	i-12:00 (0.19)	マリクレール通り	学園通り (5)	
6位	i-13:00 (0.19)			
7位	i-17:00 (0.18)			
8位	女神通り-11:00 (0.17)			
9位	女神通り-16:00 (0.17)			女神通り (0)
10位	マリクレール通り-15:00 (0.16)	すすかけ通り-10:00 (5)	自由通り-12:00 (18)	

マリクレール通り

↓

路上荷捌き車両のみでは歩きやすさの低下が見られなくとも、
その他の要因が加わる事によって歩きやすさの低下が見られる可能性が
十分にあると考えられ、**対策を検討すべきエリア**である。

5. まとめと今後の展望

●まとめ

本研究では、路上荷捌き車両とその他街中の交通問題に影響していると考えられる要因も含めた、歩行環境に与える影響評価を行う事ができた。



本研究対象地だけでなく他の地域にも応用が可能であり、今後、各地域が歩行者中心のまちづくりをしていく際に、有用な検討手段の一つとなると考えられる。

当日いただいたご意見・ご感想（4年 金井）

- 目黒区も昨年末に路上に捌き実態調査を実施しており、その結果も近々出ると思うが、それに先駆けた調査で価値がある
- マリクレール通りは常々、荷捌き車両が多いと感じていたがそれがデータでも裏付けられている
- 水曜に調査を実施しているが、水曜はお休みの店舗が多いので他の曜日にやってほしかった
- 路上荷捌き車両の歩行者への影響は、歩行者密度が上がってしまうことよりも、視界が遮られることによる通行危険性への不安などではないか？

第2部 4年生の卒業研究発表

② 自由が丘来街者の屋外公共空間利用の有無と 地区内行動との関係 (熊倉瑞歩)

- 九品仏川緑道という市街地内公共空間利用することが、自由が丘の街歩きに何か影響を及ぼしているか
- 九品仏川緑道で飲食行為をしている人はどこでテイクアウトしているか

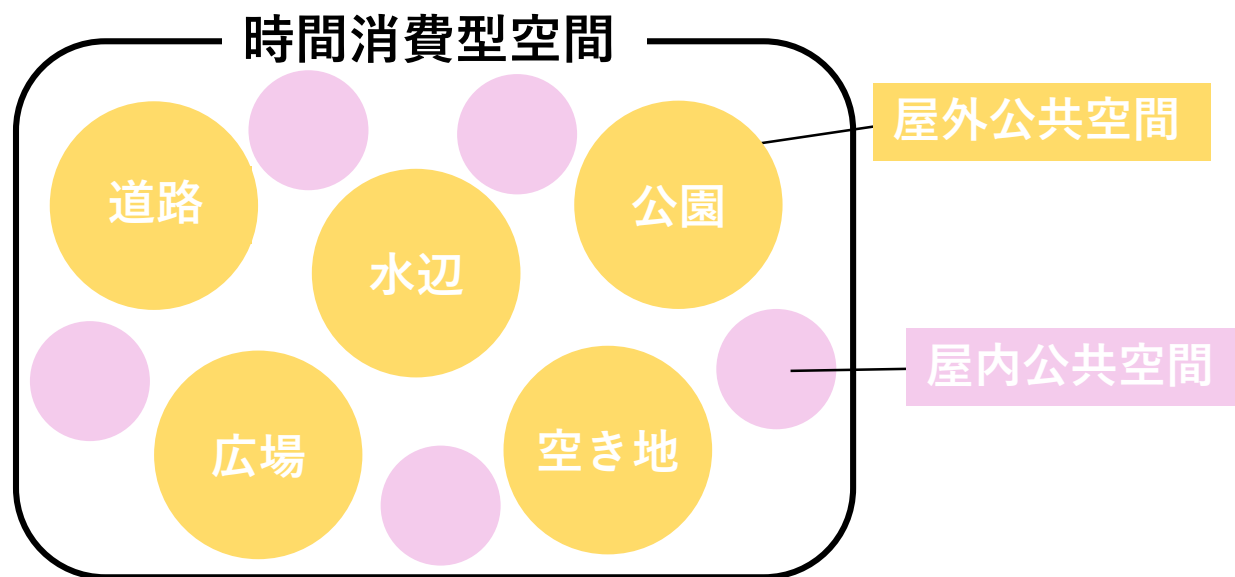


自由が丘来街者の屋外公共空間利用の有無と 地区内行動との関係

都市プランニング研究室 4年

熊倉 瑞歩

都市生活者の消費スタイルが変化し、商空間は
物を買う空間からそこを訪れ滞在することを楽しめる**時間消費型空間**の需要が高まっている。



時間消費型空間を生み出す要素として、**屋外公共空間**が重要な部分を担っている！

屋外公共空間での滞留が、地区内の立ち寄り場所の増加や滞在時間の延長などの効果に寄与しているのではないか。



★ 目的

屋外公共空間の利用者と非利用者の地区内行動を比較し、
屋外公共空間が地区内行動に与える影響を明らかにする。

さらに、屋外公共空間利用者の地区内行動のうち目的性の高い飲食行為に着目し、
屋外公共空間と飲食行為の関係性を明らかにする。



★ 研究対象地



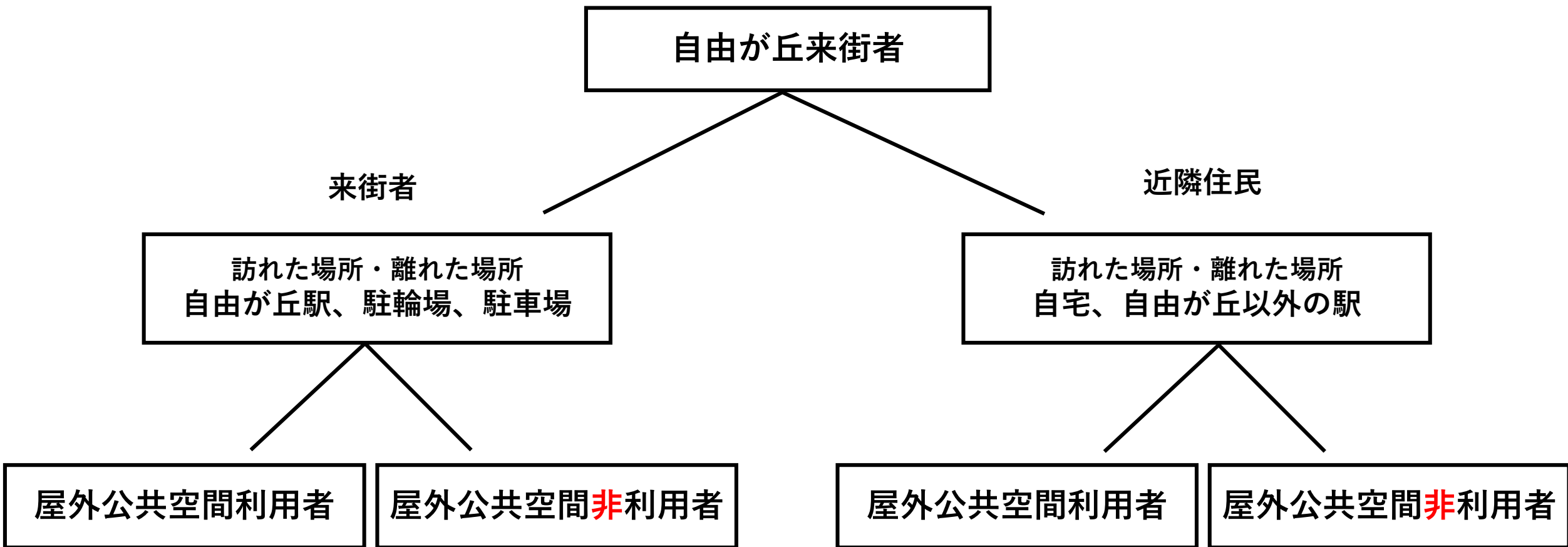
自由が丘駅前広場



自由が丘九品仏川緑道



★ 研究対象者



本研究の分析方法は2つある。

1. 屋外公共空間利用**有無別**地区内行動比較

- ・・・屋外公共空間利用者と非利用者の地区内行動を比較する

2. 屋外公共空間**利用者**の行動分析

- ・・・屋外公共空間利用者の屋外公共空間での行動を調査する

1. 屋外公共空間利用有無別地区内行動比較

1. 屋外公共空間利用者**有無**地区内行動比較

(1) 屋外公共空間の利用有無と地区内行動

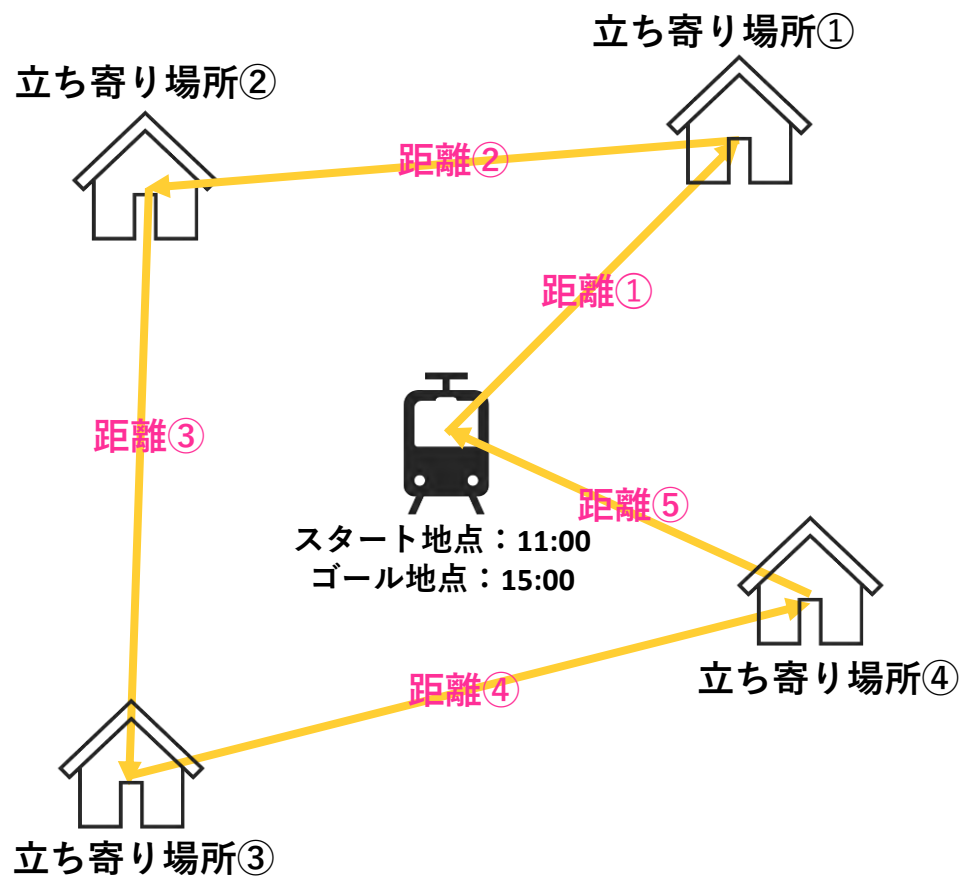
- ・・・地区内行動を「立ち寄り店舗数」「街での滞在時間」「回遊距離」で計測し、比較する

(2) 屋外公共空間の利用有無と立ち寄り場所の業種

- ・・・立ち寄り店舗の業種を9つに分け、比較する

★ 分析 1 (1) : 地区内行動比較

地区内行動



立ち寄り場所④まで
あるので、**4か所**

① 立ち寄り場所数

→ 店舗、屋外公共空間などの立ち寄った場所の数

スタート地点に11:00、ゴール地点に15:00より、街への滞在時間**4時間**

② 街での滞在時間（屋外公共空間の滞在時間を含む）

→ 自由が丘を訪れた時間と離れた時間の差から滞在時間を計測

**距離① + 距離② + 距離③
+ 距離④ + 距離⑤**

③ 回遊距離

→ スタート地点、ゴール地点と各立ち寄り場所を結び、
Google mapを用いて最短距離を計測した各距離の和

★ 分析 1 (1) : 地区内行動比較

〉〉 5%有意が見られなかった項目

立ち寄り場所数

利用者の立ち寄り場所数の平均・・・**3.3**か所

非利用者の立ち寄り場所数の平均・・・**3.3**か所

$T(194)=0.036, P=0.971$

5%有意なし

街での滞在時間

利用者の街での滞在時間の平均・・・**181.9**分

非利用者の街での滞在時間の平均・・・**171.0**分

$T(194)=0.950, P=0.343$

5%有意なし



屋外公共空間の平均滞在時間・・・**36.6**分

↳ 屋外公共空間利用者の街のみの平均滞在時間・・・**145**分

街のみの滞在時間は
屋外公共空間非利用者の方が長い

★ 分析 1 (1) : 地区内行動比較

>> 5%有意が見られた項目

回遊距離

利用者の回遊距離の平均・・・968.0m

非利用者の回遊距離の平均・・・758.6m

$T(194)=3.06, P=0.0025$

5%有意あり

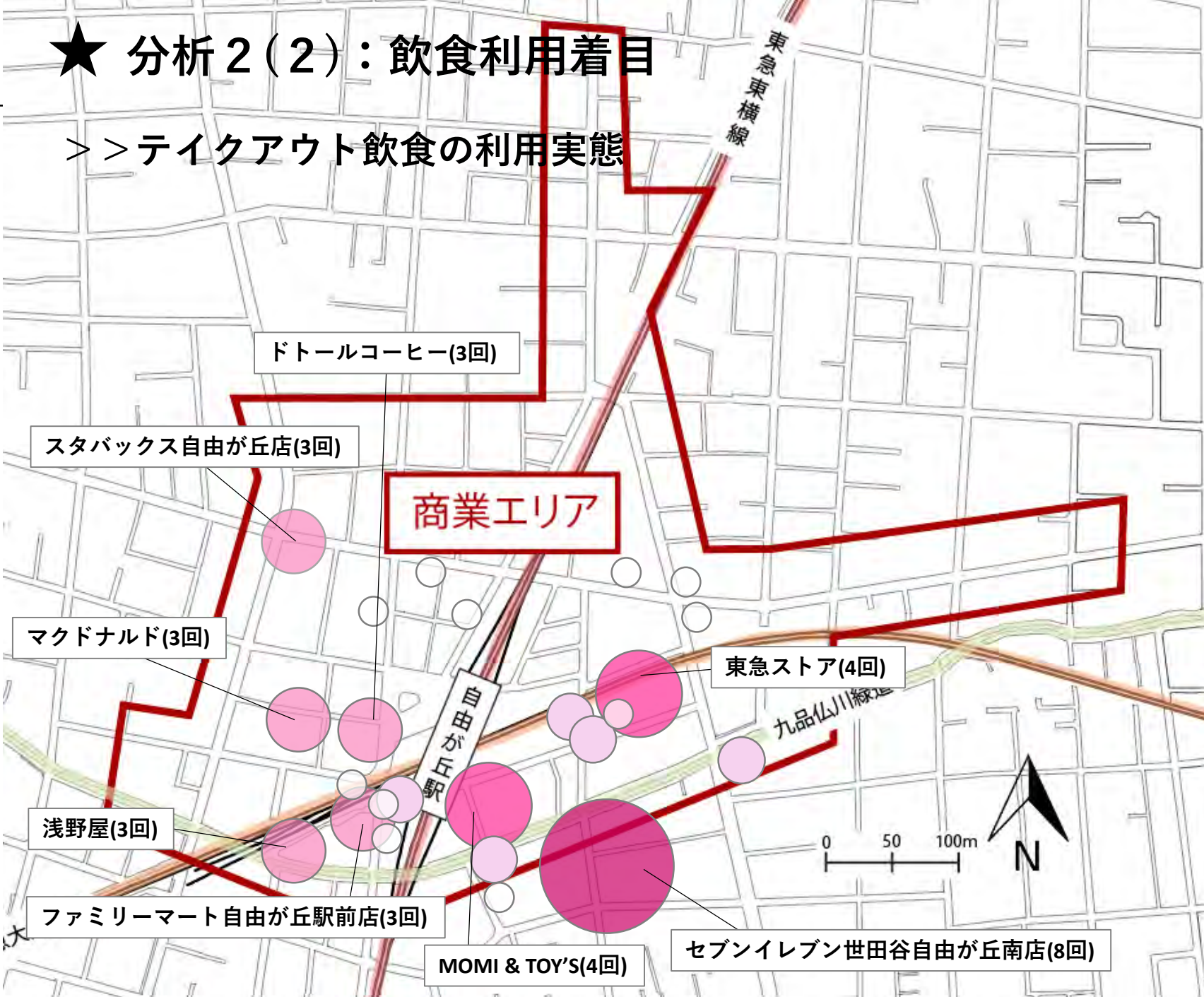
屋外公共空間利用者の方が209m長く回遊している。



屋外公共空間の利用によって、**休息などから更なる地区内行動に繋がった**と推測される。

★ 分析 2 (2) : 飲食利用着目

>> テイクアウト飲食の利用実態

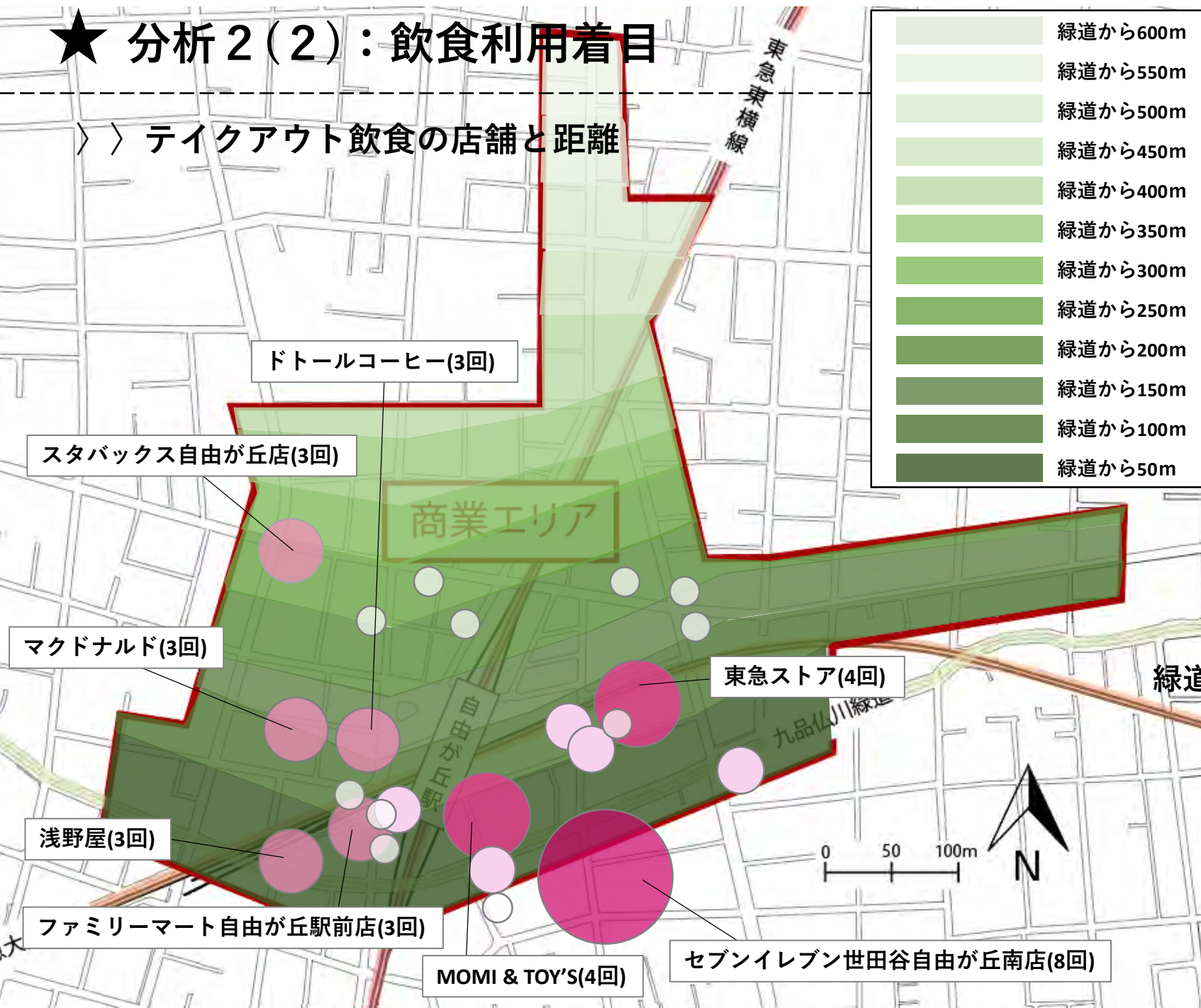


全23店舗 (50か所)

回数	店舗名
8回	セブンイレブン世田谷自由が丘南店
4回	MOMI & TOY'S 東急ストア
3回	ファミリーマート自由が丘駅前店 浅野屋 スタバックス自由が丘店 マクドナルド ドトールコーヒー
2回	Gong Cha エクセルシオールマリクレール通り店 無印良品 スタバックス自由が丘店奥沢2丁目店
1回	セブンイレブン目黒自由が丘1丁目店 セブンイレブン目黒自由が丘1丁目店自由が丘店 ローソン自由が丘店 茶工廠 BAKE CHESSE TART サーティワン とろり天使のわらび餅 稲毛屋 mont blanc OTTEN OZ bread

★ 分析 2 (2) : 飲食利用着目

>> テイクアウト飲食の店舗と距離

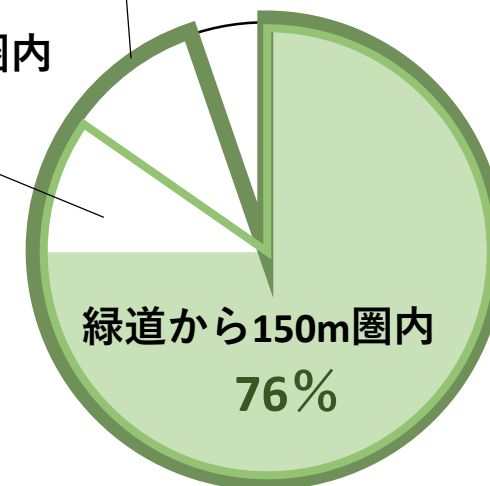


緑道からの距離	店舗数
~50m	8
51~100m	9
101~150m	2
151~200m	2
201~250m	3
251~300m	1
301~350m	0
351~400m	0
401~450m	0
451~500m	0
501~550m	0
551~600m	0
合計	25

緑道から250m圏内
96%

緑道から250m圏内
84%

緑道から150m圏内
76%



> 屋外公共空間利用者と非利用者の比較より

- ・ 屋外公共空間は来街者の回遊行動を長くさせる効果がある
- ・ 屋外公共空間は一時的な休息の場として利用され、その前後の立ち寄る場所の業種には影響を及ぼさない

> 屋外公共空間利用者着目より

- ・ 屋外公共空間の選好理由は、飲食目的は環境要因を重視し、休憩は環境要因と機能面を重視するなど
利用目的によって偏りが見られる
- ・ 屋外公共空間での飲食行為をした人もしていない人も、その前後で飲食関係の店舗に立ち寄る傾向にある
- ・ 九品仏川緑道に近い店舗ほどテイクアウトされる回数が増加する

当日いただいたご意見・ご感想（4年 熊倉）

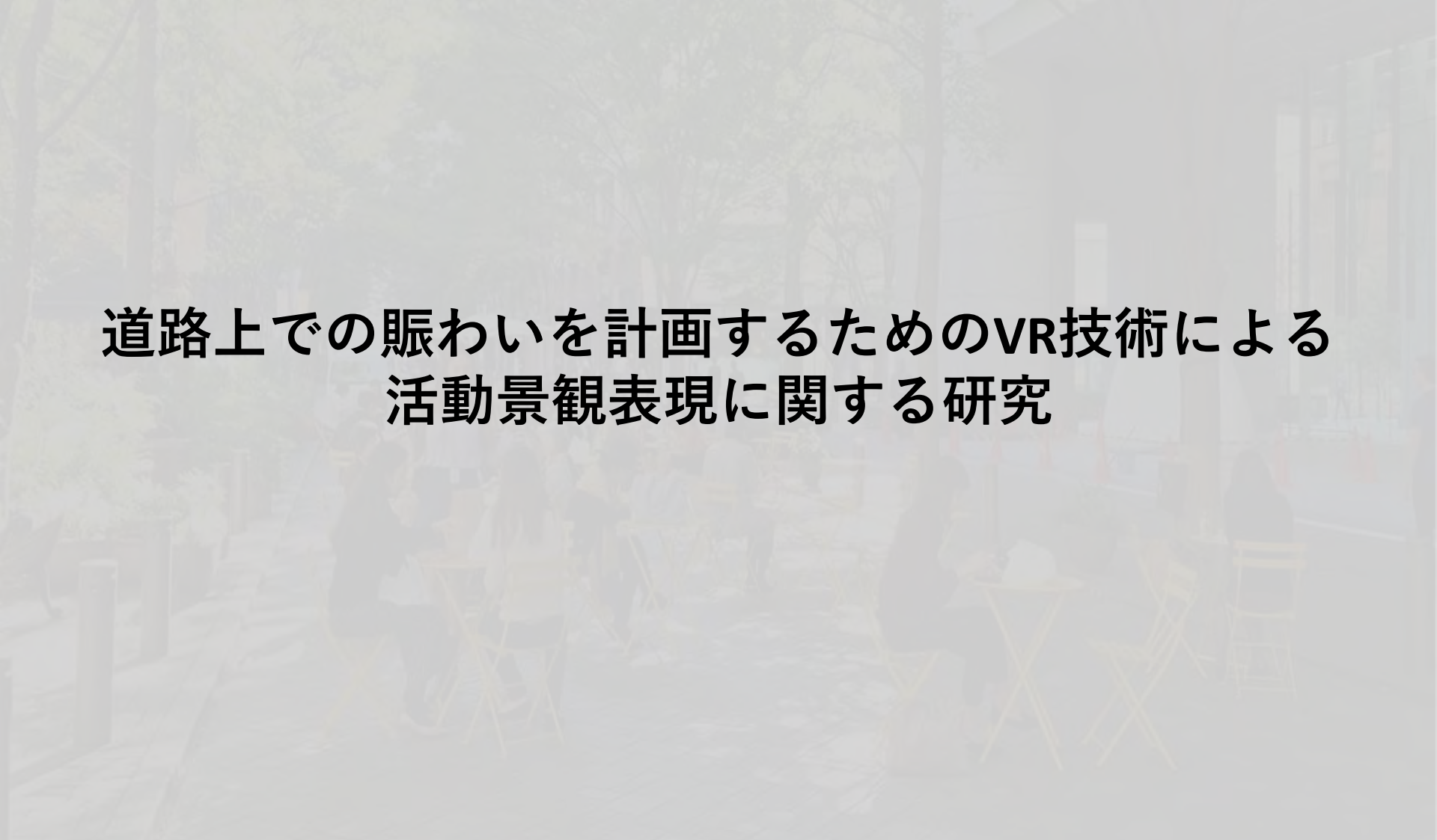
- 緑道利用者と非利用者の行動比較は初めて見たので興味深い
- 今回は滞在時間や回遊距離しか見ていないが、消費金額もアンケートで聞いているのでそちらのほうが興味がある
- 街中に休める空間があることで、店舗の売上にも貢献できると言う結果がでていたならば、素晴らしいこと
- もっと詳細に分析してみしてほしい

第2部 4年生の卒業研究発表

③ 道路上での賑わいを計画するための VR技術による活動景観表現に関する研究 (井上直幹)

- 「ほこみち制度」など、道路上での人々の滞留行為が認められつつあるなかで、バーチャルリアリティ技術を活用して、公共空間における人々の賑わいや「使われ方」をシミュレーションしながら、人間中心の公共空間計画を支援するシステム





道路上での賑わいを計画するためのVR技術による 活動景観表現に関する研究

東京都市大学
都市プランニング研究室

井上直幹

* 本研究の背景

『道路空間のあり方』

<人口の増加期、経済成長期>

車両の**交通利便性・物流機能**
が重視され**拡大・整備**されてきた



<人口の減少期、ライフスタイルの多様化>

これまで**整備**されてきた
道路空間を**人間中心の空間**へ

車両中心の道路



大阪 御堂筋

滞留空間を創出する社会実験



大阪 御堂筋

* 本研究の背景

『都市における賑わいの重要性』

< Jan Gehl* の提唱するアクティビティの重要性 >

- ・ 街における人々の関心は人に向けられており、人が人を惹きつける。
- ・ **人々のアクティビティは都市の大切な魅力の一つ**であり、重要な要素である。



アクティビティ
(賑わい・滞留)



都市における人間のアクティビティ (自由が丘・丸の内)

* Jan Gehl: Life Between Buildings Using Public Space, IslandPress, 1971

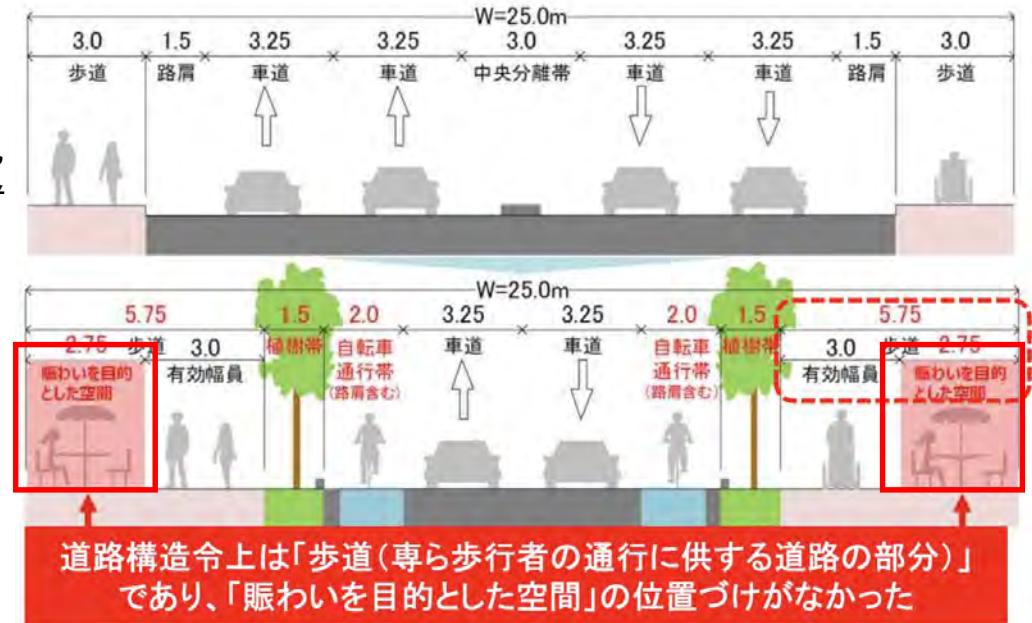
* 本研究の背景

『国交省の道路施策』

「社会・経済情勢の変化に応じて、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用へのニーズが変化してきており、より一層**魅力的な道路空間を創造する必要がある。**」

歩行者利便増進道路（ほこみち） 制度の新設

道路空間の中に、
「賑わいを目的とした空間」を
増やせるようにした制度



* 本研究の背景

『制度指定に向けた課題』

歩行者利便増進道路制度の指定を受けるには、**沿道住民の理解**が必要不可欠

道路法では、指定要件の一つとして、

「**沿道住民**や周辺地方公共団体など関係機関

との**協議等により理解が得られていること**」
としている。

都市計画や建築計画の**知識のない沿道住民に計画の内容を理解してもらい合意形成を**図る必要がある。

* 本研究の目的

合意形成の場において、**アクティビティが可視化された仮想空間で
利活用シーンをイメージできるシステム**を構築すること



どんな空間になるか
イメージ



* アクティビティ要素の構築

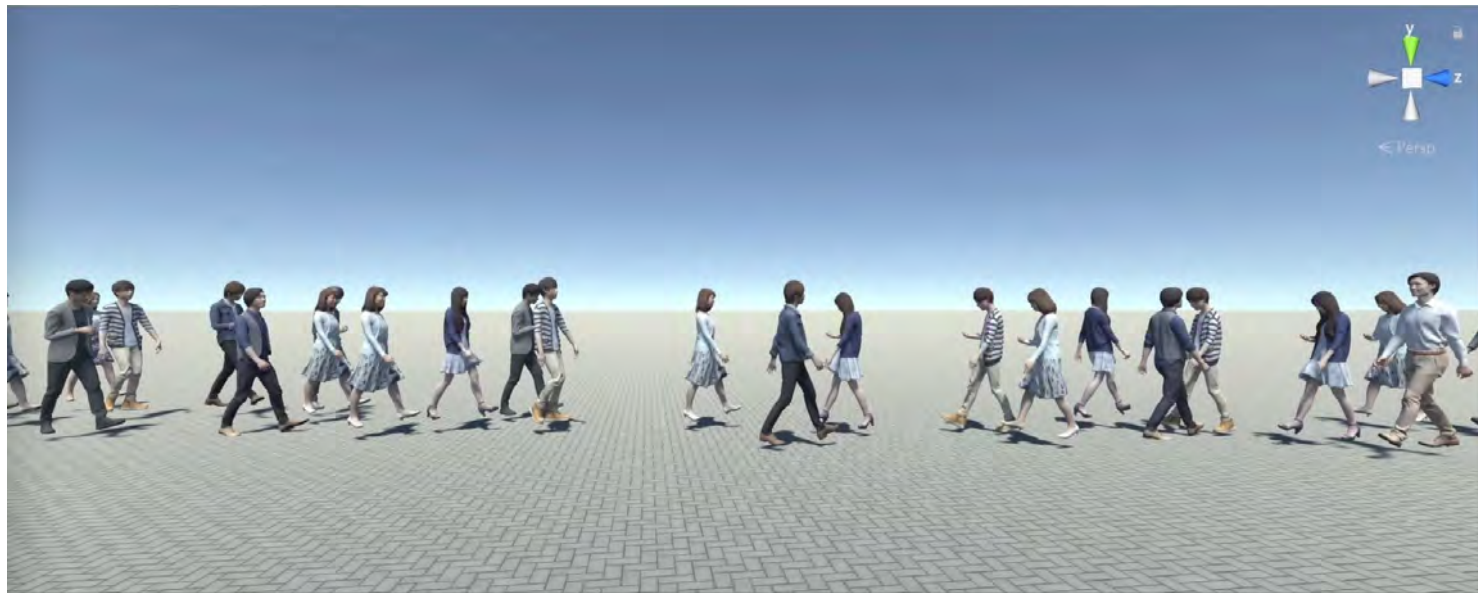
<アクティビティの構築>

流動者を表現する

流動者は他のアクティビティと異なり、移動を含むアクティビティなので別途設定を行った。



流動者の
モーション



流動者

*VRシステムの構築

これまでに作成した要素を組み合わせ、仮想の道路空間を構築

パラソルを
含むテーブル



流動者



ベンチ

植栽帯



芝生

* システム化

空間を複数の視点から閲覧できるように、シーンの作成を行った。

①



②



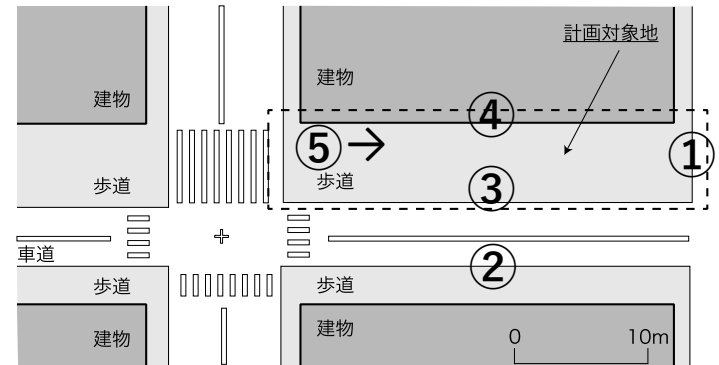
③



④



⑤



* システム利用例



* 本研究の結論

本研究では、歩行者利便増進道路制度指定に向けた合意形成の場において地域住民の合意形成を促進させるために、人々のアクティビティが表現されたVRシステムを構築した。

当日いただいたご意見・ご感想（4年 井上）

- 現在、自由が丘でも拡張される都市計画道路の有効な空間利用について、沿道地権者らと協議をしており、そういった場面で有効なツールだと思う
- ヘッドマウントディスプレイを装着すると、装着した人しかその空間を体験できないが、合意形成の場面では参加者全員で体験できなければならないのではないのか？

ありがとうございました

