



デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会（第3回）
ニューノーマル時代に重要となる
パブリックスペースのあり方

2020年12月10日

奥森清喜

株式会社日建設計
執行役員
都市部門 都市開発グループ プリンシパル

NIKKEN

日建設計

コロナショックを通じて、個人・企業・行政が経験したことが「行動」「価値観」「都市（社会）構造」の変化を生み出す

“行動変化”

働き方、
購買行動の効率化、
空間利用の多様化

- 行動が強制的に制約された中で、進化した仕組み（デジタル・リモート化）が常態化
- 公共空間の建築物の複合利用や交通手段の変化（徒歩・自転車利用）
- 進化・変化が進む一方、リアルへの欲求が高まる。

“価値観変化”

意思決定要因の変化

- マルチタスク化、第3極化
 - 立地選択の多様化
 - 空間利用のマルチタスク化（ゾーニング、用途の曖昧化）
- 安全、安心、健康志向の高まり
 - 住環境、徒歩圏への意識
 - 移動への安全性重視
- リアル（＝リスク）コミュニケーションの価値増大
 - 高い満足度、付加価値

“都市（社会）構造変化”

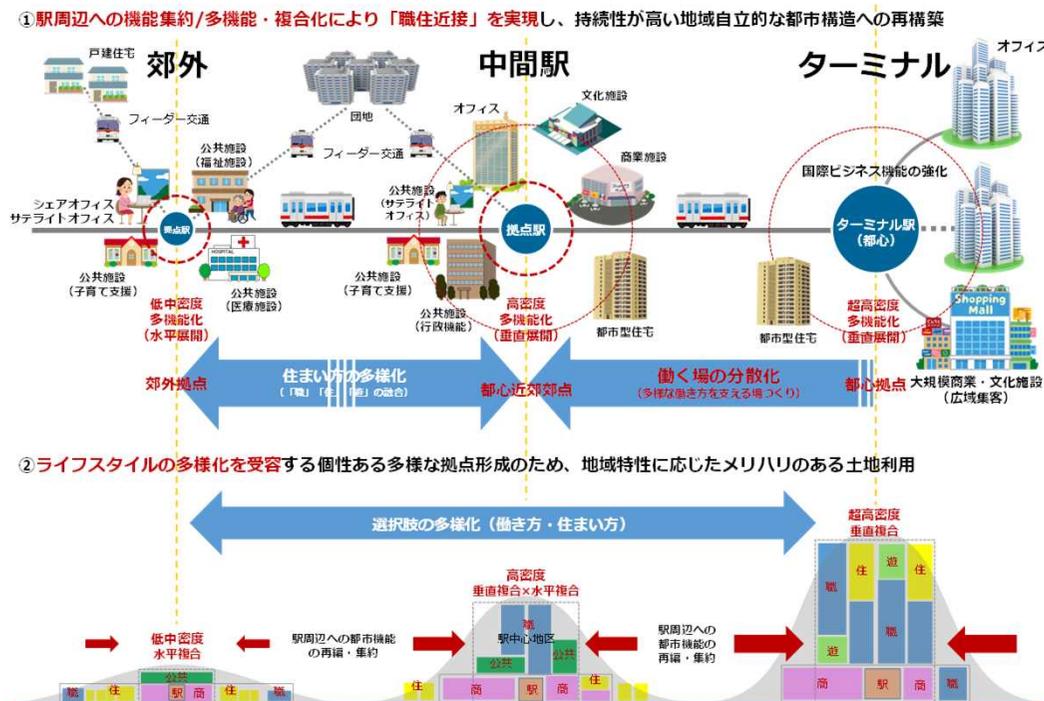
分散化、
モザイク状都市構造へ
変化

- 中間エリアの最寄り駅、複数路線の交差点にワークプレイス立地
- 徒歩圏の価値向上
- 街路・公園空間の拡充、多目的利用の進行
 - パブリックスペース、建築物のマルチタスク化
 - 多方向、分散型ネットワークの移動へ

アフターコロナの価値観の変容

1 オフィス立地、居住地選択の多様化 → 都心でも郊外でもない中間エリアの発生

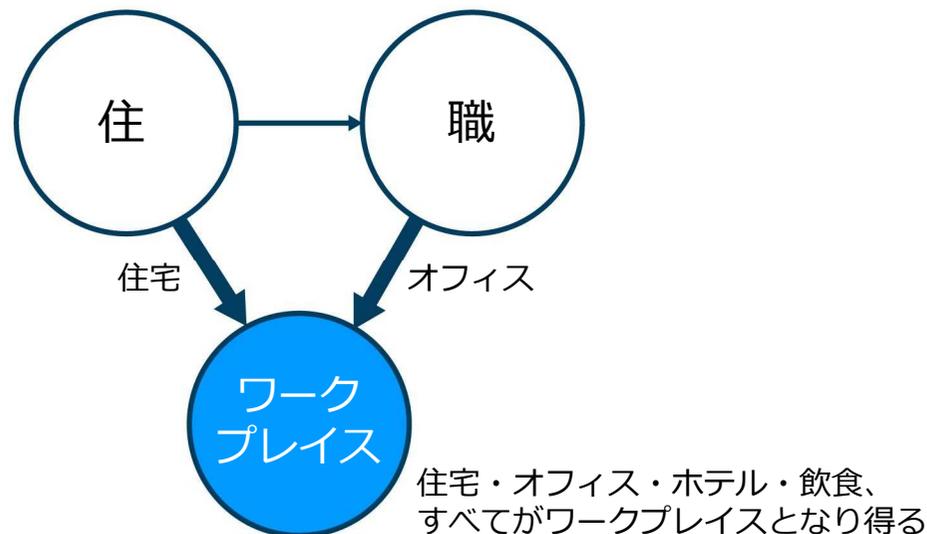
- 都心の郊外化、郊外の都心化が進むことにより、シームレスな関係性となり、都心でも郊外でもない**中間エリア**が新たに発生する。
- サテライトオフィス、シェアオフィス、居住地の分散化、開疎化



アフターコロナの価値観の変容

2 空間利用に対するマルチタスク化（ゾーニング、用途境界の曖昧化）

- オフィス、住居という用途境界がなくなり、オフィスの他、住居、店舗、ホテル、公共空間、公園もワークプレイスとなる。
- 「マルチタスクに対応した、豊かな空間、可変性のある空間が新たなイノベーションを誘発する空間」となるのではないか。



アフターコロナの価値観の変容

3 安全、安心、健康志向の高まり

- 住環境、徒歩圏などの**地域環境への関心増加**
- セーフティネットとしての**コミュニティの役割増大**
- 移動の安全・安心、快適性に対する要求レベルの高度化（総量低減、ピークオフ）→ **許容される密度感の変化**
- **ニューノーマル（新常態）に対応した安全認証制度**
- 安全認証を持つものと持たないものの**格差が広がる社会**

4 リアル（=リスク）コミュニケーションの価値増大

- リアルに伴うリスクに上回る高い満足度、付加価値が求められる。
- これまで以上に質の高いワークプレイス、文化、エンターテインメント、飲食、物販の空間が求められる。

分散化が進み、モザイク状の都市構造へ

都心と郊外の中に中間エリアが生まれ、 駅周辺にワークプレイスの分散立地が進む

- 中間エリアの拠点駅、最寄り駅への複合機能の立地。職住近接が進み、地域コミュニティが重視される。
- 徒歩圏の環境重視
 - **パブリックスペースにおける歩行者、自転車空間の拡充、車道を環境空間への転換**
- ワークプレイス、商業施設、公共施設などの**可変性のある空間利用が進む。**

交通

- モザイク状都市構造では、多様な個性を持った拠点群が**網の目状のマス**トランジットと他モードとの連携により、**ネットワーク**されている。通勤交通減少、その他利用は増大
- **ニューノーマル（新常态）**に対応した利用者が増加。**都市機能の分散化**と**クラウドコントロール**により、**混雑率の緩和**が期待できる。

分散化が進み、モザイク状の都市構造へ

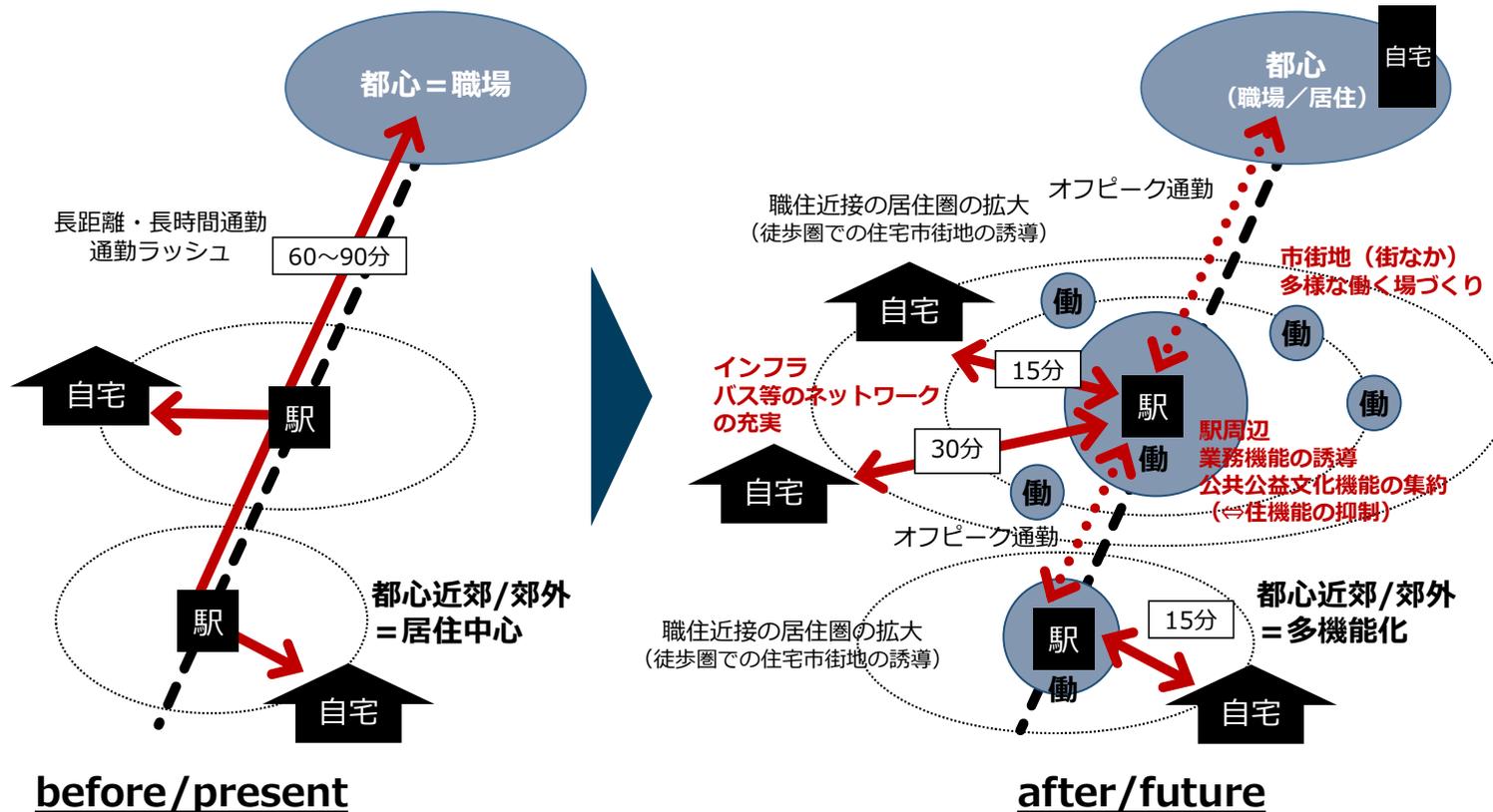
都心部：高付加価値化、環境高度化、安全性強化

中間エリア：中間エリアにある駅周辺がマルチタスク化（複合拠点化）

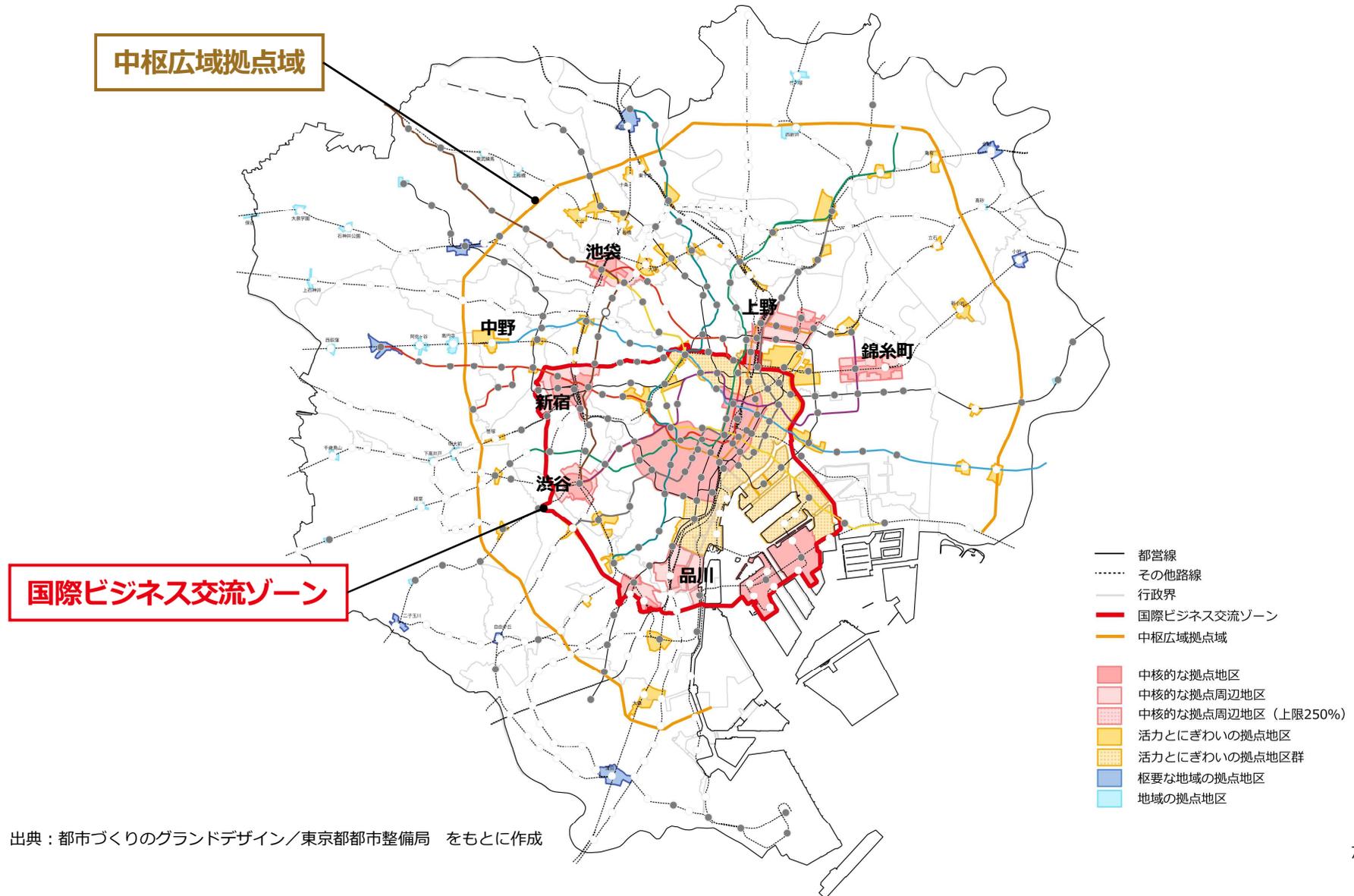
郊外部：職住融合の多機能展開が図られるとともに、緑あふれる環境形成が進行

「30分通勤圏構想」～Smart Life Initiative～

ピーク時の通勤電車に乗らずに暮らせる都市構造へのパラダイムシフトによる郊外再生
(職住近接の居住エリアの拡大/多様な機能を有する都心近郊・郊外でのスマートライフの実現)

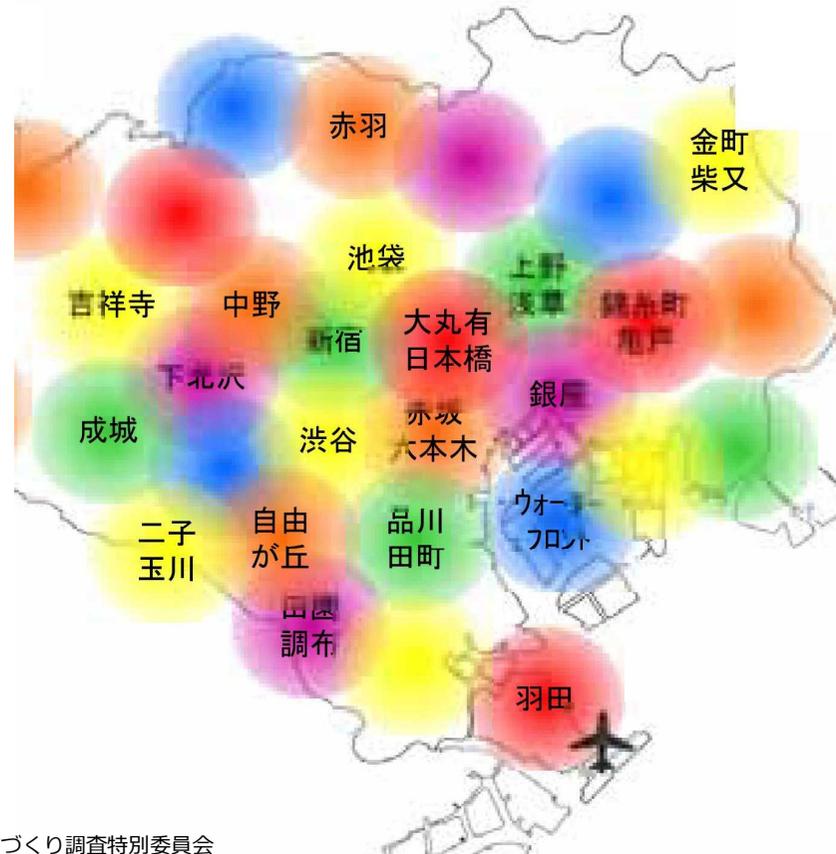


東京の「中枢広域拠点域内」における都市構造の変化



分散化が進み、モザイク状の都市構造へ

- 価値観の変化に対応して、人々の都市へのニーズは多様化し、それらに応じて都市機能は分散化が進み、**モザイク状の都市構造**へと変化する。
- 併せて、一定期間継続した**新常態は広義のパブリックスペースにおける行動規範を変化させる。**



分散化が進み、モザイク状の都市構造へ

広義のパブリックスペースの新常態（ニューノーマル）とは

- 安全・安心・健康志向の高まり、許容される密度感の変化により、**広義のパブリックスペースにゆとり**が求められる。（三密の回避）
- リアルコミュニケーションに対する渴望、文化・エンターテイメントを核とした拠点
 - 「安全に集まれる場所」 = パブリックスペース
 - ニューノーマル時代における都市とは？
- 広義のパブリックスペース**（街路、公園、広場、**鉄道駅、鉄道車両内**、ショッピングセンター、商業・飲食施設、**高層ビルEV内**、シェアオフィスなどの**不特定多数が利用する空間**）が広がり、ゆとりある空間で様々な活動が展開される場所

ニューノーマル時代に重要となるパブリックスペースのあり方

1 都心部における複数の主体が連携し、共につくる協調型パブリックスペース

1-1 : 自治体、鉄道、開発の連携による高付加価値の駅まち空間

1-2 : 公共アセットの開放による領域横断型の複合パブリックスペース

2 マルチタスクを有する中間エリアの駅まち空間

: 中間エリアにおける駅まち空間の多機能・複合化

: 鉄道事業者が公共と連携したまちづくりの展開

3 郊外居住地の核となる駅周辺が多機能・複合化

: 職住が融合した空間利用の駅周辺が多機能・複合化

: 郊外の特徴を活かした緑あふれるパブリックスペース

4 官民連携によるモビリティハブ

: 公共交通促進のために分散 & 連携型の地域密着型モビリティの重要性UP

: モビリティハブ整備には官民連携が必要

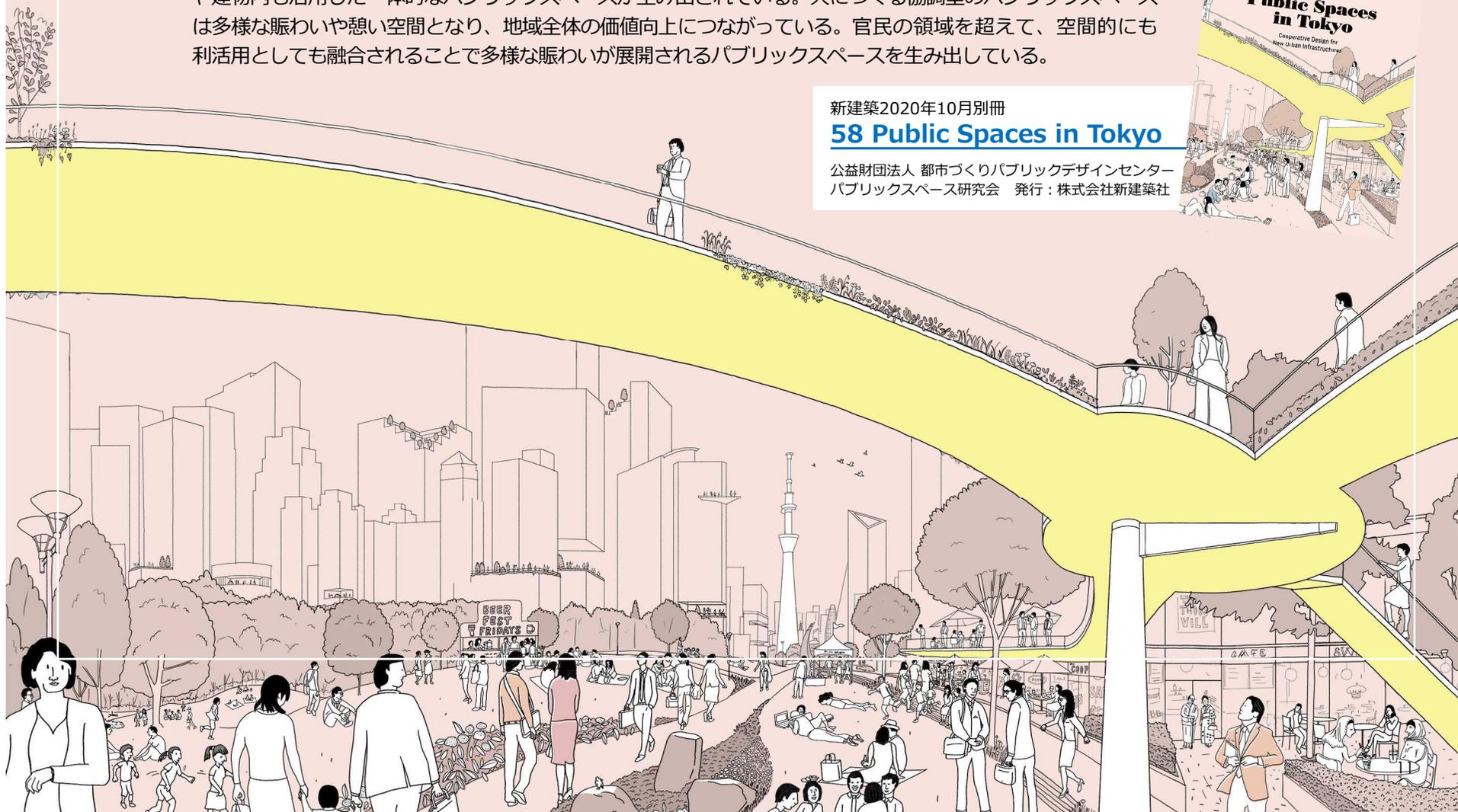
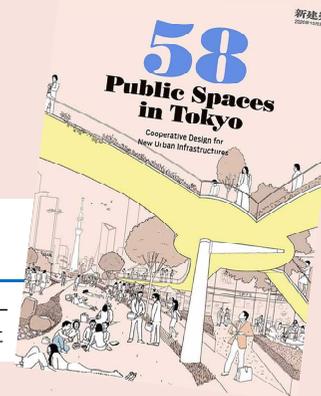
1 都心部における複数の主体が連携し、 共につくる協調型パブリックスペース

都心部においては、自治体や鉄道事業者、開発事業者、地域主体などが連携して、公共空間だけでなく民間敷地や建物内も活用した一体的なパブリックスペースが生み出されている。共につくる協調型のパブリックスペースは多様な賑わいや憩い空間となり、地域全体の価値向上につながっている。官民の領域を超えて、空間的にも活用としても融合されることで多様な賑わいが展開されるパブリックスペースを生み出している。

新建築2020年10月別冊

58 Public Spaces in Tokyo

公益財団法人 都市づくりパブリックデザインセンター
パブリックスペース研究会 発行：株式会社新建築社



1-1 自治体、鉄道、開発の連携による高付加価値の駅まち空間

主体を超えた連携により、歩行者中心のパブリックスペースをつくり出し、下記の方策により、高付加価値な駅まち空間を生み出している。

1. 民間敷地や建物内を含む一体的な空間整備
2. ガイドライン・マスタープランによるシームレスなネットワークの構築
3. 都市開発を活用した空間の拠出・適正な整備費用負担
4. エリアマネジメントによる公共・民間敷地の一体的な利活用

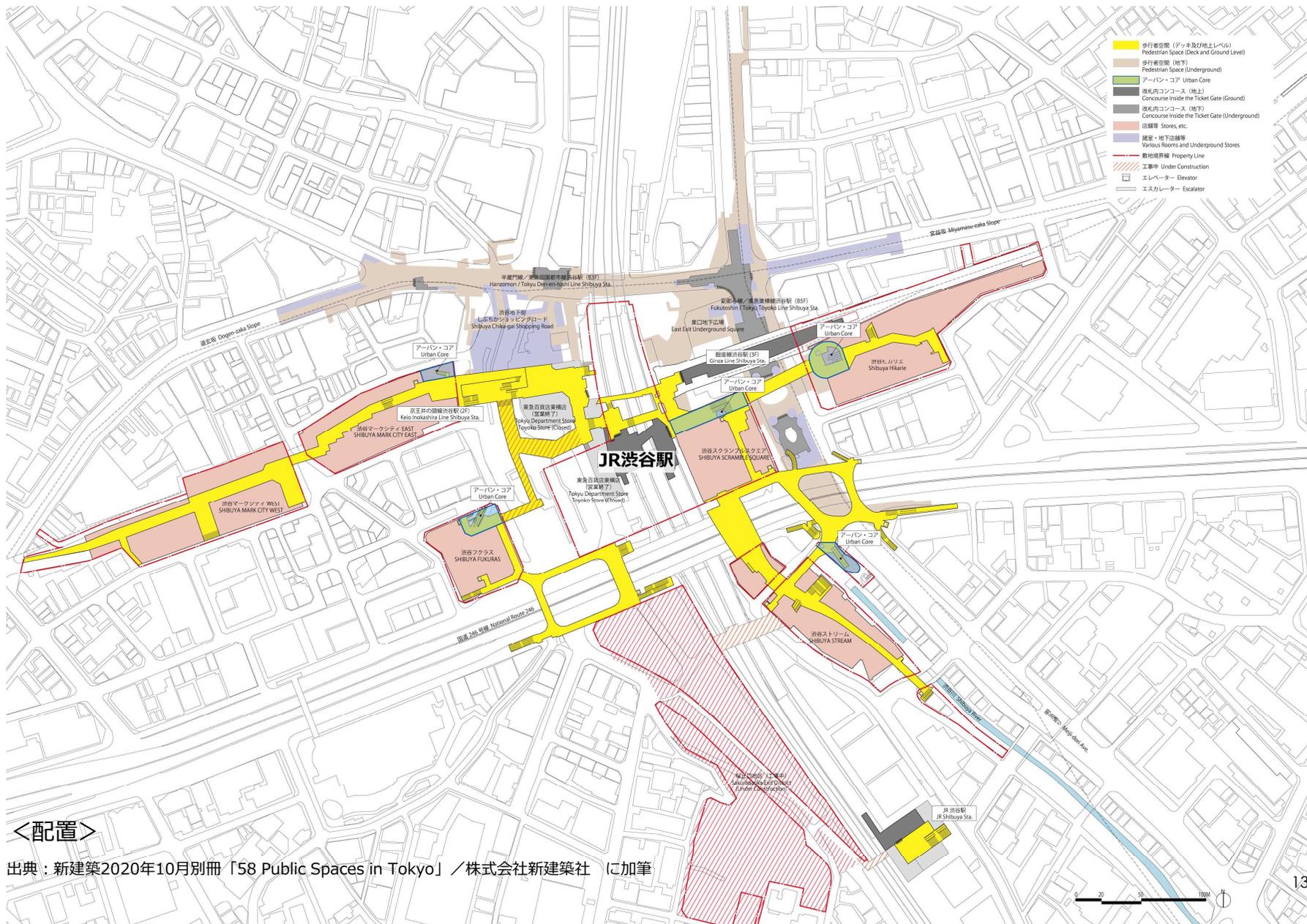


1-1 事例

自治体、鉄道、開発の連携による高付加価値の駅まち空間

公共空間、民間敷地、建物内をつなぐ立体回廊

渋谷駅中心地区



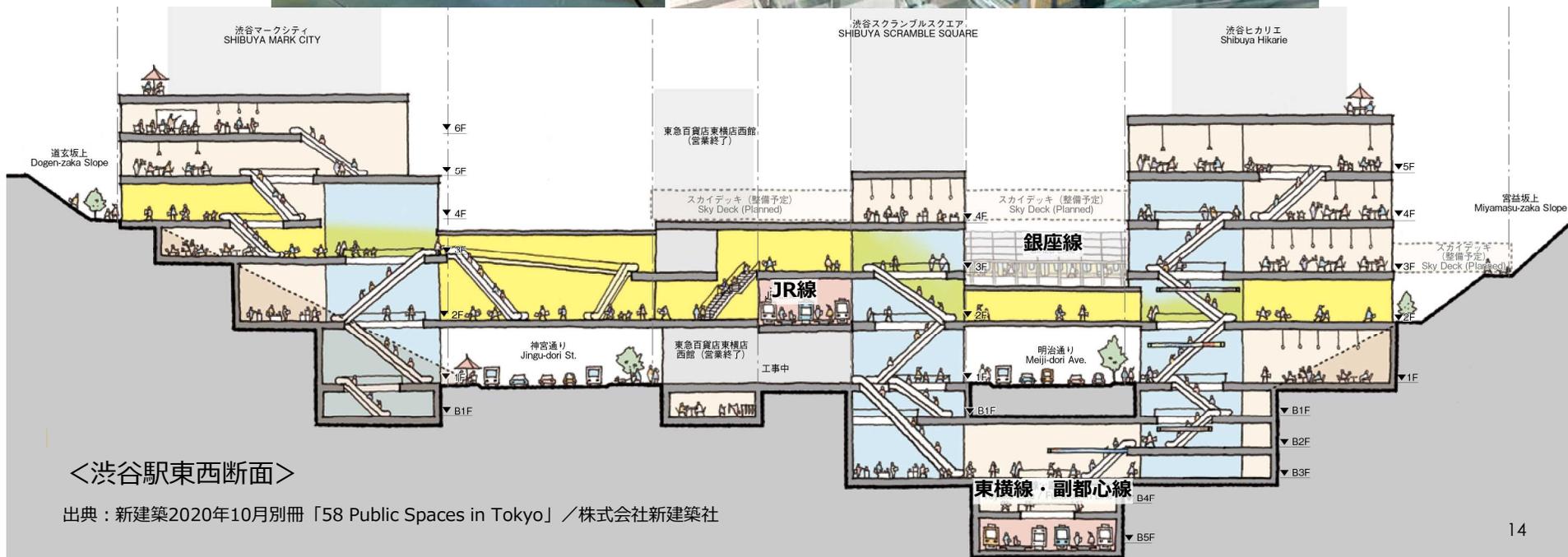
<配置>

出典：新建築2020年10月別冊「58 Public Spaces in Tokyo」／株式会社新建築社 に加筆

1-1 事例

自治体、鉄道、開発の連携による高付加価値の駅まち空間

高低差と境界を超えて、まちを繋ぐ立体的なパブリックスペース



<渋谷駅東西断面>

出典：新建築2020年10月別冊「58 Public Spaces in Tokyo」／株式会社新建築社

都市のアイコンとなる縦動線「アーバン・コア」



渋谷ヒカリエ
2012



渋谷ストリーム
2018

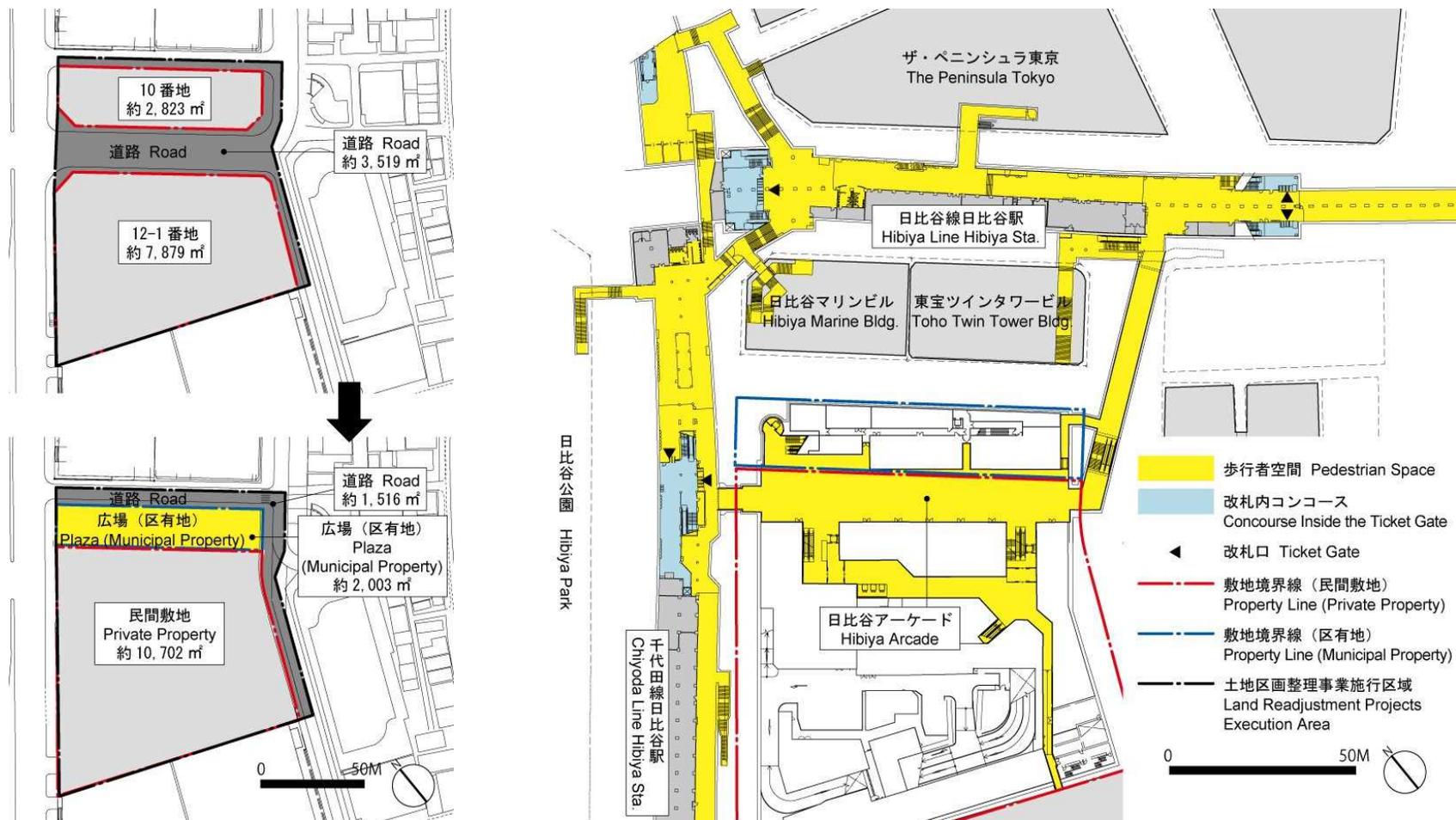


渋谷スクランブルスクエア
2019



渋谷フクラス
2019

地下鉄の乗り換え動線となる「日比谷アーケード」



<開発前（上）／開発後（下）配置>

<地下1階平面>

出典：新建築2020年10月別冊「58 Public Spaces in Tokyo」／株式会社新建築社

区有地及び民間敷地の地下を活用し整備された「日比谷アーケード」



歩行者専用道路化された「日比谷仲通り（区道136号）」

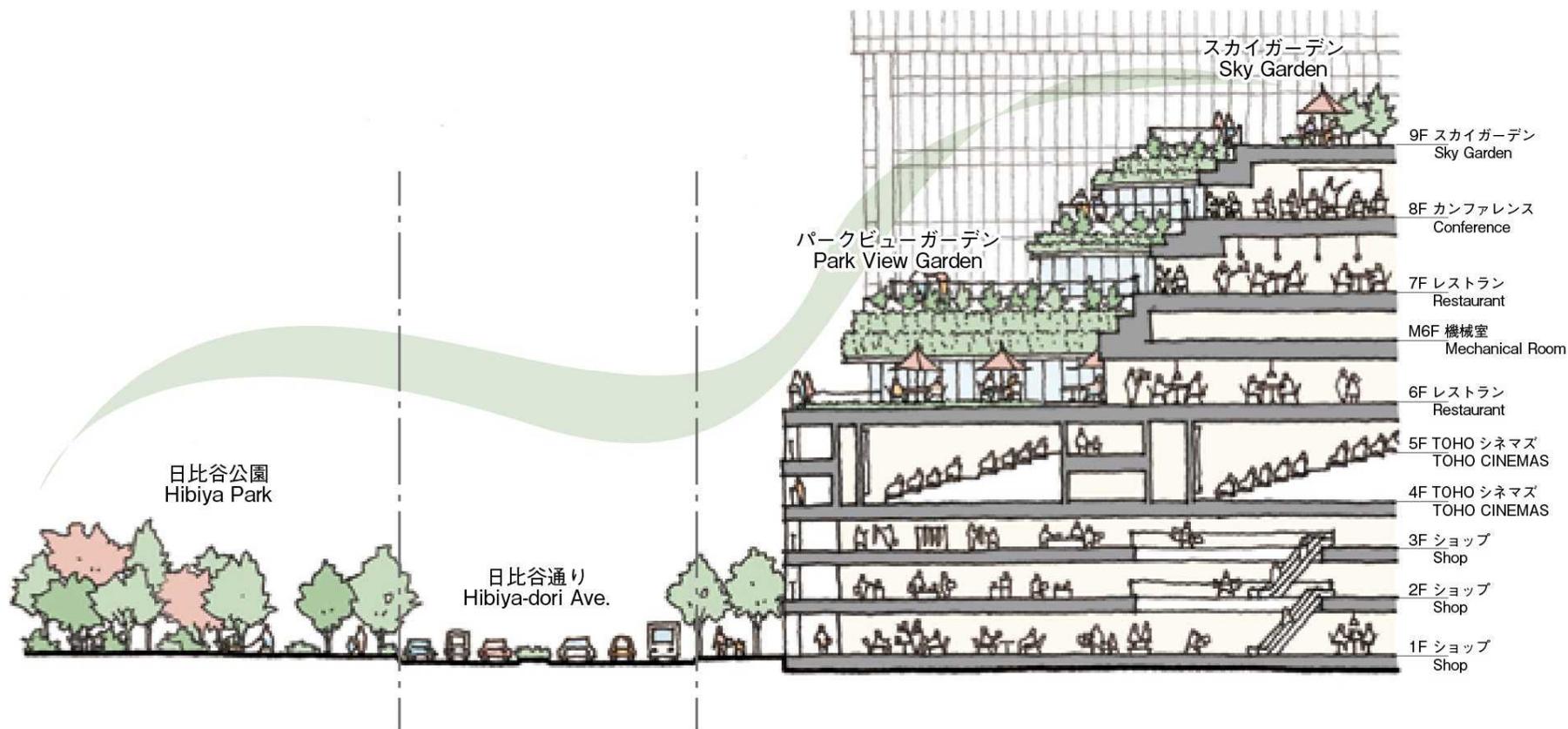


出典：新建築2020年10月別冊「58 Public Spaces in Tokyo」／株式会社新建築社

緑が繋がる東京ミッドタウン日比谷「パークビューガーデン」



緑が繋がる東京ミッドタウン日比谷「パークビューガーデン」



<断面>

1-2 公共アセットの開放による領域横断型の複合パブリックスペース

道路上、河川上、公園上部など、公共アセットのさらなる利活用により、領域を横断した複合的で立体的なパブリックスペースが生まれることで、分断されがちであったパブリックスペースがつながり、新たな価値を生み出す。



民間敷地と一体的に整備された「日比谷ステップ広場」



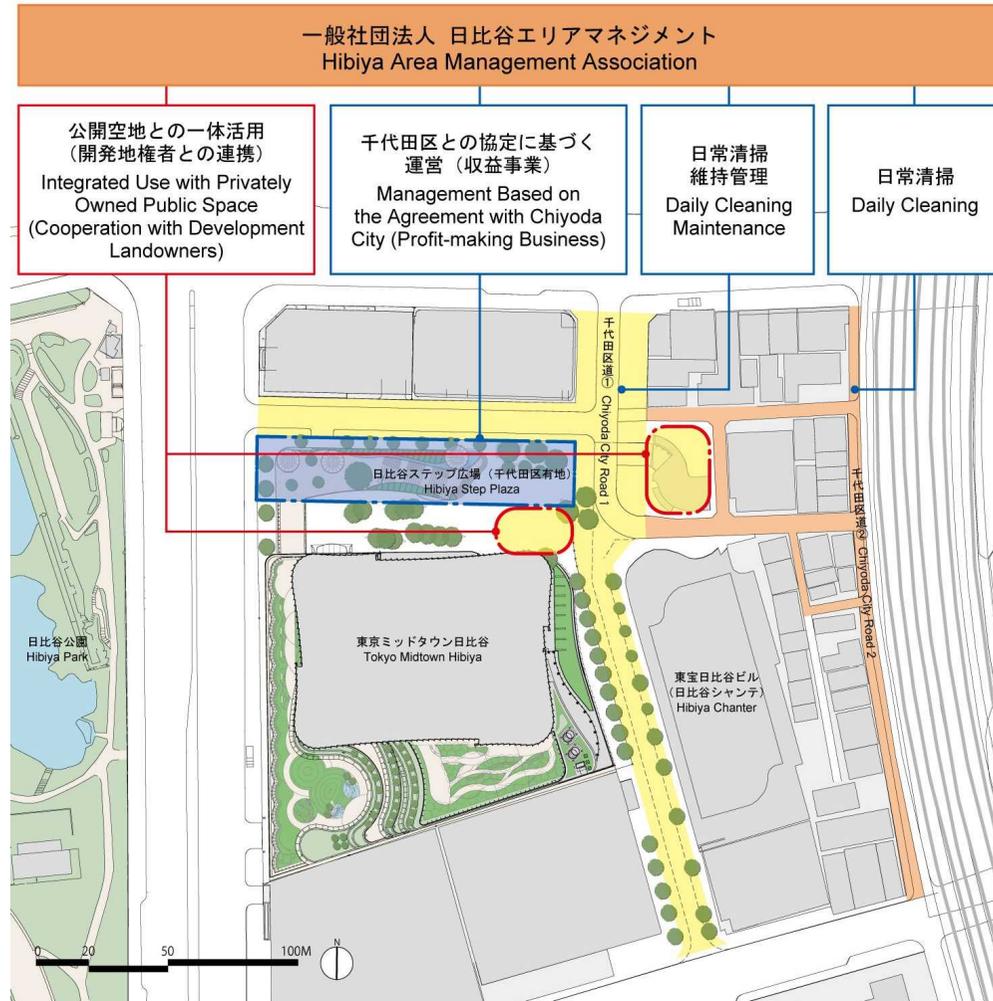
民間敷地と一体的に整備された「日比谷ステップ広場」



<開発前 (左) / 開発後 (右) 配置>

出典：新建築2020年10月別冊「58 Public Spaces in Tokyo」 / 株式会社新建築社

「日比谷ステップ広場」及び周辺地区のエリアマネジメント



<配置>

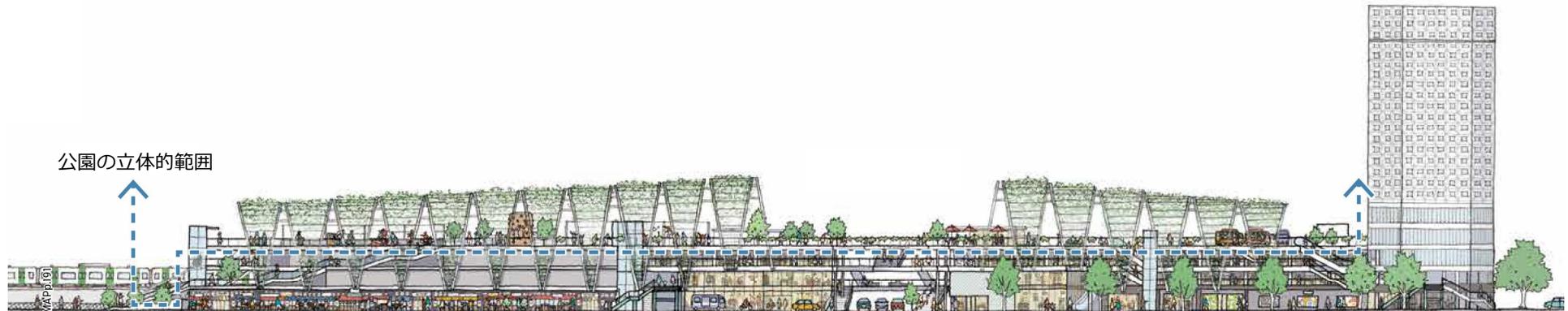
一体的なエリアマネジメントによる地域価値の向上「日比谷ステップ広場」



公園と民間施設が連携し、多様なアクティビティが展開されるパブリックスペース



PPP事業として公園、民間施設が一体整備された「渋谷区立宮下公園」



商業施設と公園が積層する



南側からの鳥瞰

<立面>

2 マルチタスクを有する中間エリアの駅まち空間

- 中間エリアにおける駅まち空間の多機能・複合化
- 鉄道事業者が主体となって、他主体との連携により、複合拠点化を図る

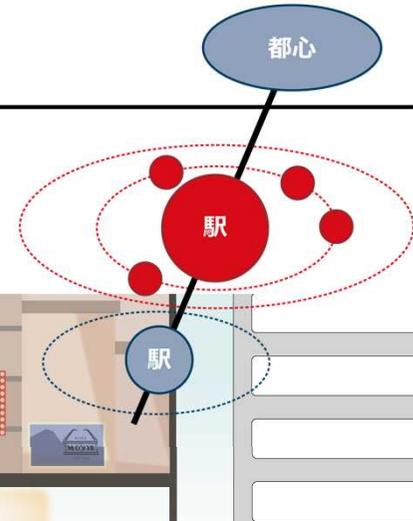
2 中間エリアにおける多機能・複合化

中間エリア拠点の複合化イメージ

どこでも働けるため
通勤という概念がなくなる



駅が広場のよう
くつろぐ場になる



個性を表現できる場がある



移動時に簡易的に食事が
済ませられる飲食機能を設置する



周辺のにぎわい機能の受け皿となり
長期間滞在が可能な空間の整備



近距離移動のパーソナルモビリティ
拠点の整備



二子玉川駅概要

■ 交通機能

二子玉川駅（東急田園都市線・大井町線）

乗降客数：約163,000人／日

※東急田園都市線・大井町線の2017年の乗降客数の合計

東京駅まで35分

※平日朝8時に東京駅到着を想定した場合

■ 土地利用

二子玉川園跡地の閉鎖と大規模土地利用転換

→ 東急電鉄による郊外型拠点駅開発

多摩川に面する豊かな自然環境

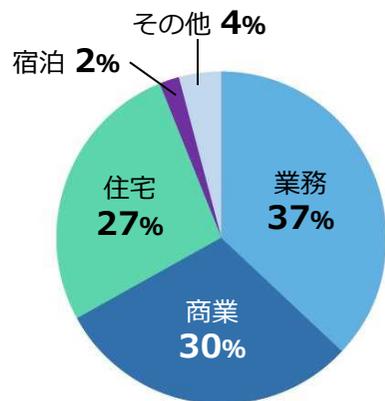
世田谷区内の広域生活拠点としての位置づけ

■ 開発規模

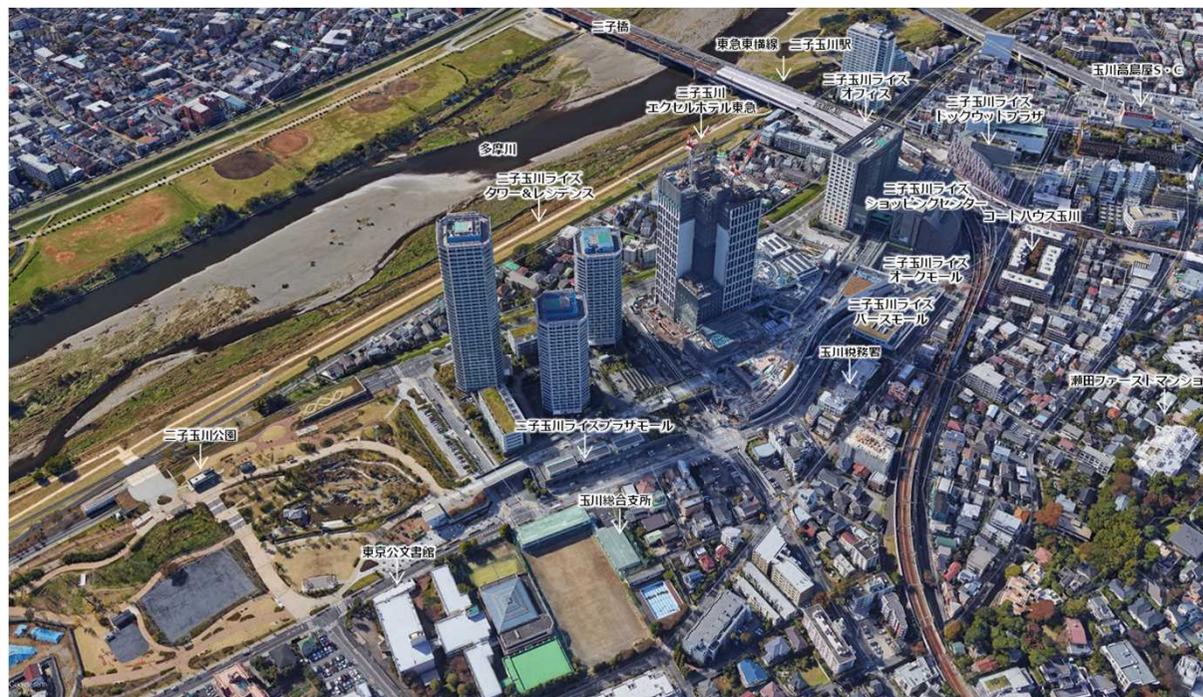
合計 約18.4ha

※二子玉川公園約6.3haを含む

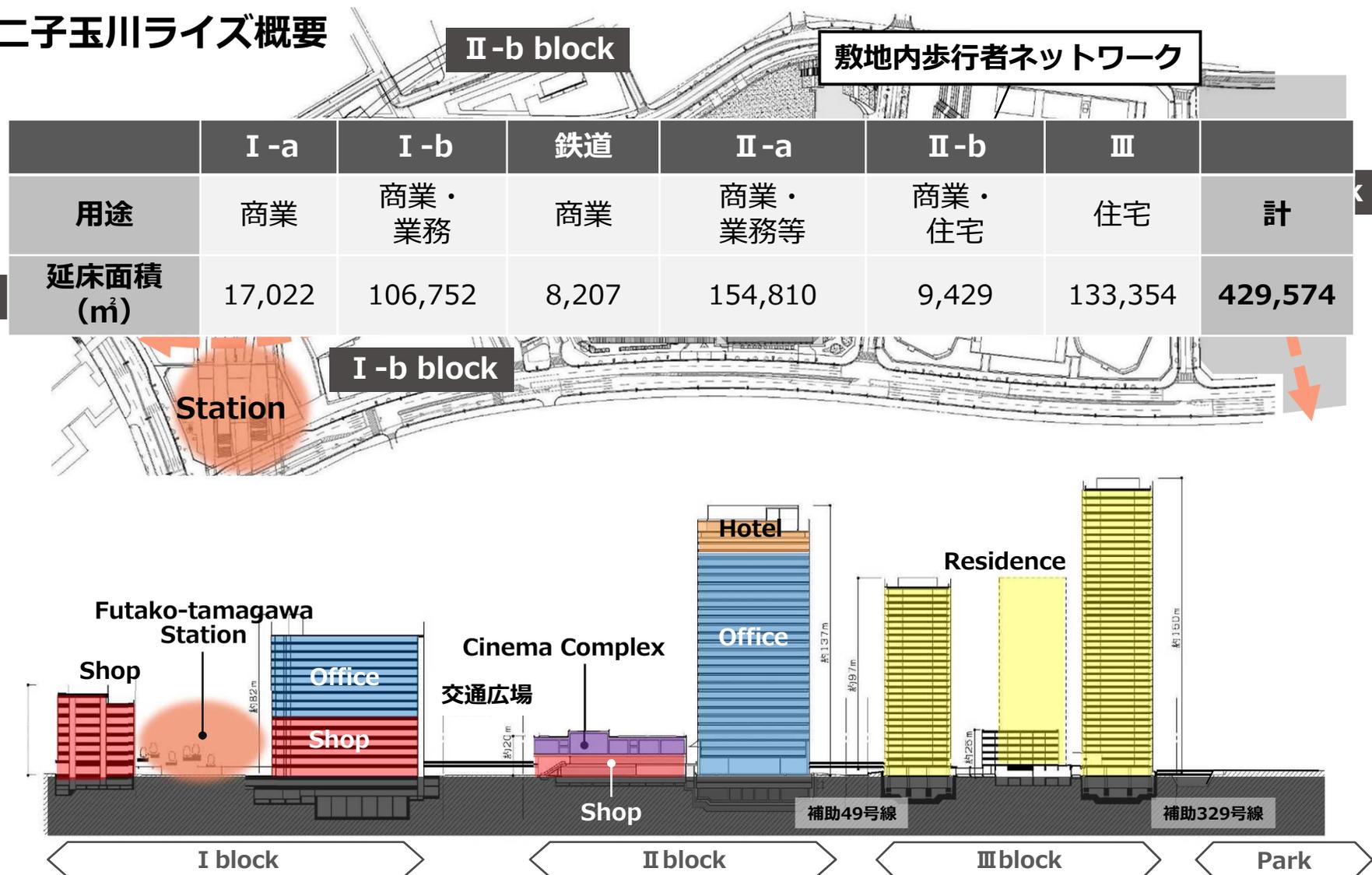
■ 用途構成



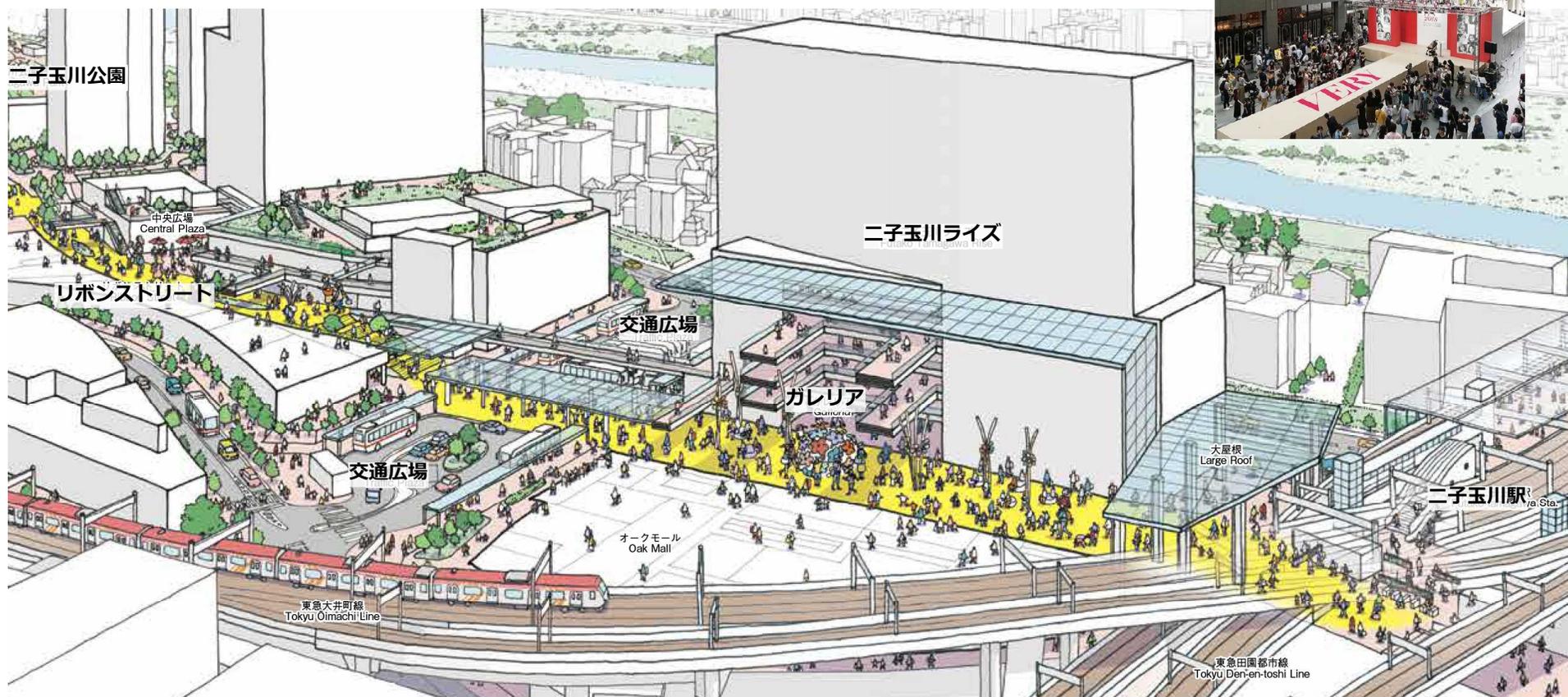
→ バランス型の用途構成



二子玉川ライズ概要



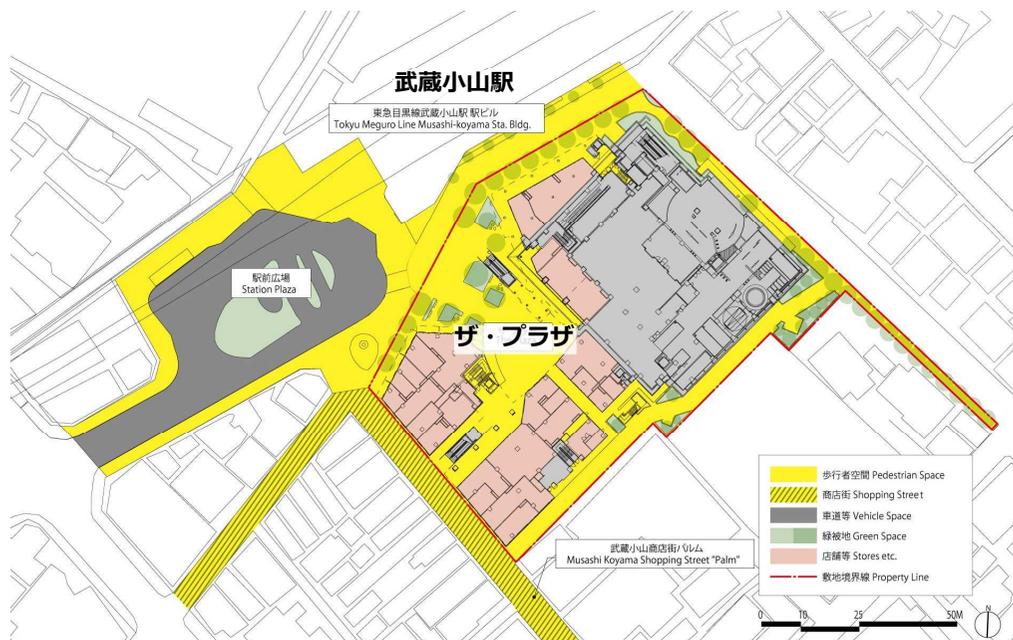
駅と交通広場を繋ぐ大空間「二子玉川ライズ ガレリア」



<二子玉川駅のパブリックスペース>

出典：新建築2020年10月別冊「58 Public Spaces in Tokyo」／株式会社新建築社、「駅まち一体開発 TOD46の魅力 (RECIPE)」／株式会社新建築社 に加筆

アーケードへと続く店舗の連続性に配慮した「ザ・プラザ」



<1階平面兼配置>

出典：新建築2020年10月別冊「58 Public Spaces in Tokyo」／株式会社新建築社 に加筆

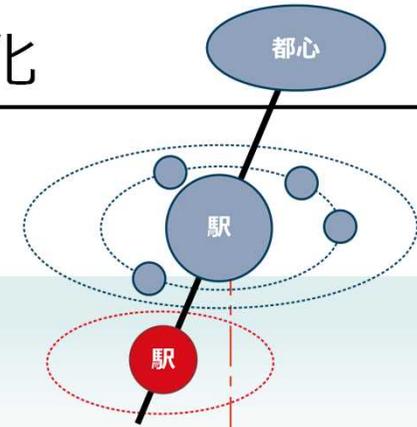


3 郊外居住地の核となる駅周辺の多機能・複合化

→ 郊外の駅周辺に関しても、職住が融合した空間利用の可能性が広がるとともに、郊外の特徴を活かした緑あふれるパブリックスペースが生まれる

3 郊外居住地の核となる駅周辺の多機能・複合化

郊外居住地拠点の複合化イメージ



駅至近の商業空間に加えて、ワークスペースや交流空間等マルチタスク化



端末交通のバス・タクシー待合空間、自宅と駅間の自転車利用を考慮した駐輪場の設置



まちの質を高める回遊ネットワークの起点となる駅周辺のウォークアブルな空間



働く、遊ぶ、暮らすのあいだ 郊外型コワーキングスペース「ネスティングパーク黒川」



働く、遊ぶ、暮らすのあいだ 郊外型コワーキングスペース「ネスティングパーク黒川」



働く、遊ぶ、暮らすのあいだ 郊外型コワーキングスペース「ネスティングパーク黒川」



3

事例

郊外居住地の核となる駅周辺の多機能・複合化

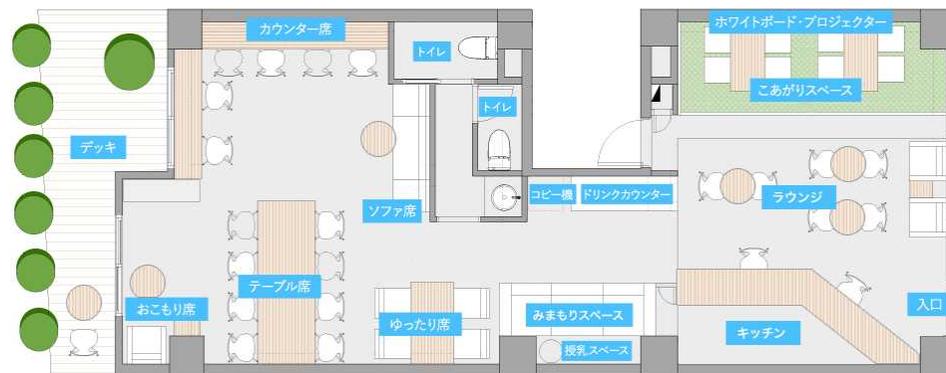
働く、遊ぶ、暮らすのあいだ 郊外型ワーキングスペース 黒川駅

働く、遊ぶ、暮らすのあいだ 郊外型コワーキングスペース「ネスティングパーク黒川」



出典：ネスティングパーク黒川HP

赤ちゃんみまもりサービスのあるワークプレイス「コワーキングスペースBreath」



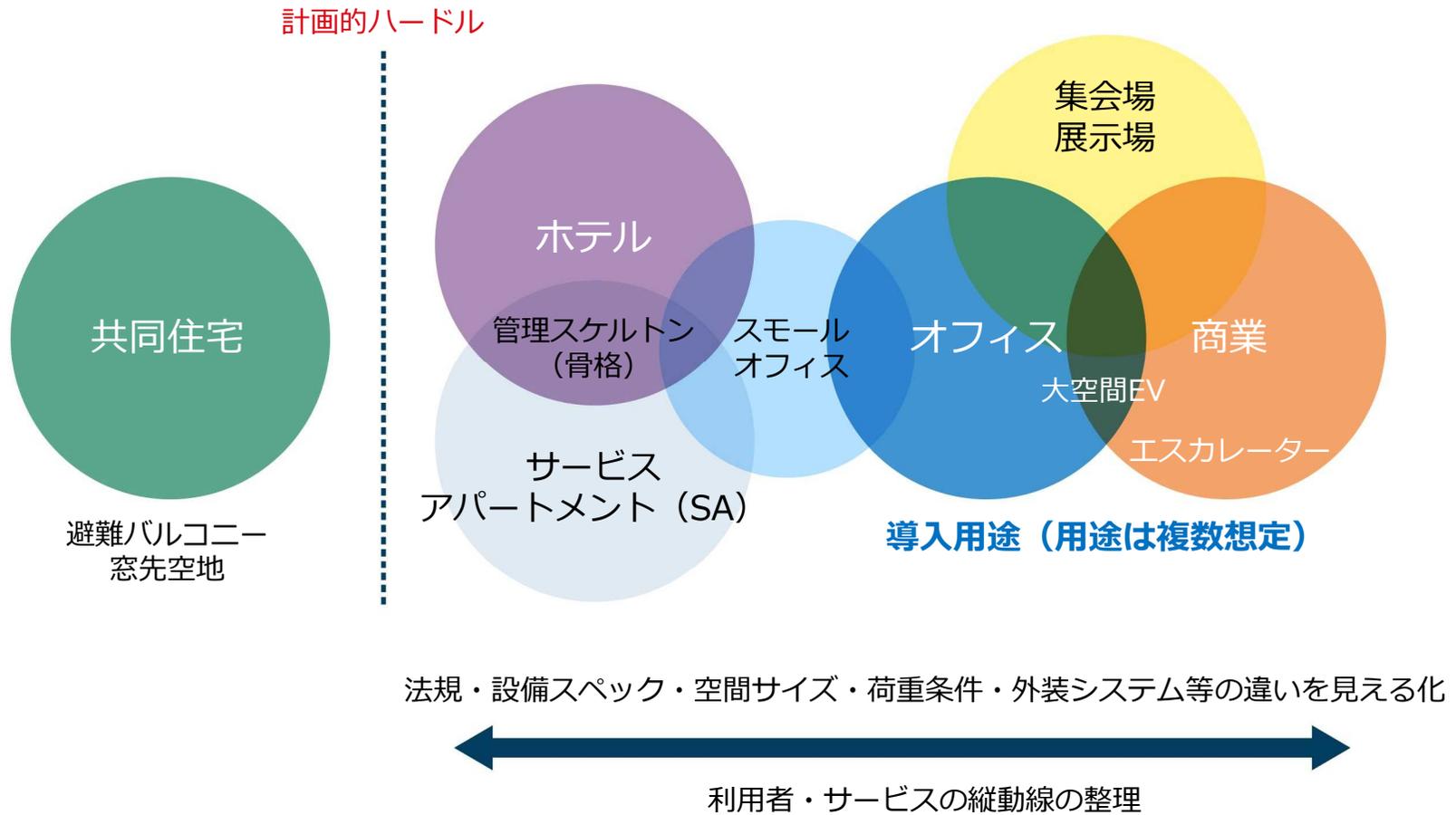
出典：コワーキングスペースBreath HP

赤ちゃんみまもりサービスのあるワークプレイス「コワーキングスペースBreath」

- 居住エリアにおけるワークプレイスの導入
- 中規模ビルのリノベーション等駅至近不動産の活用
- 住宅の低層階の活用



3 職住融合により、用途変更への柔軟な対応や可変性の確保が必要



空間的親和性や、法・構造・設備的な違いを整理し、将来の可変性を探る

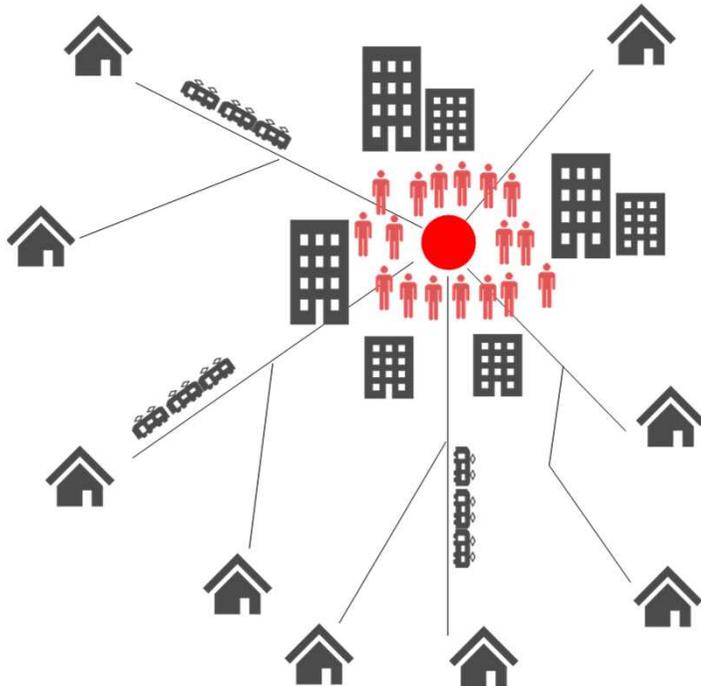
※将来の法律改正により、検討の視点が変わる場合もある。

4 官民連携によるモビリティハブ

- 公共交通利用を促進し、ウォークアブルな都市を成立させるには、ラストワンマイルといわれる末端交通を担う分散&連携型の地域密着型モビリティが重要となる
- モビリティハブ整備には、社会実験を含めた官民連携と支援制度の拡充が必要となる

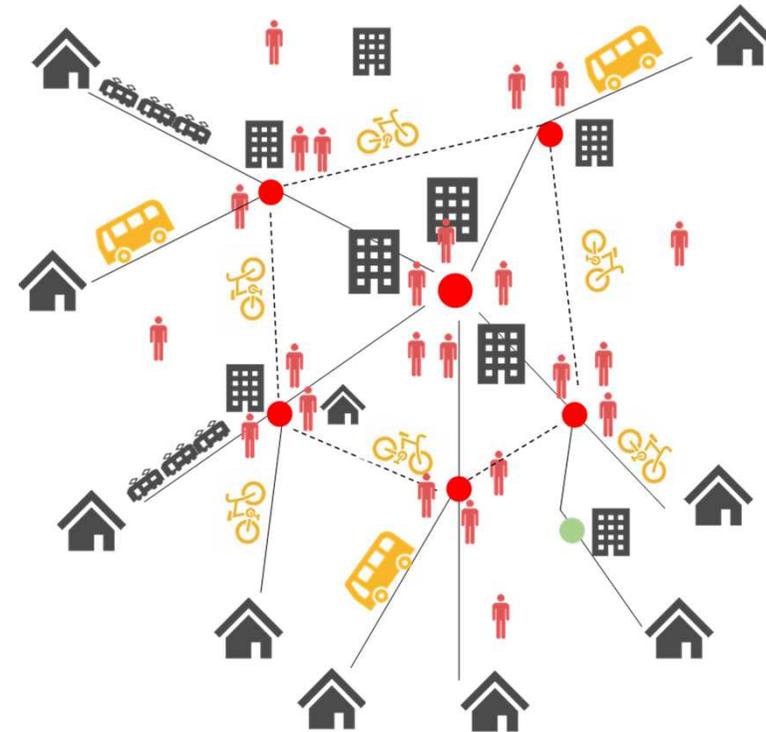
これまで

- ターミナル駅への「一極集中型」
- 鉄道を中心とした移動・開発



これから

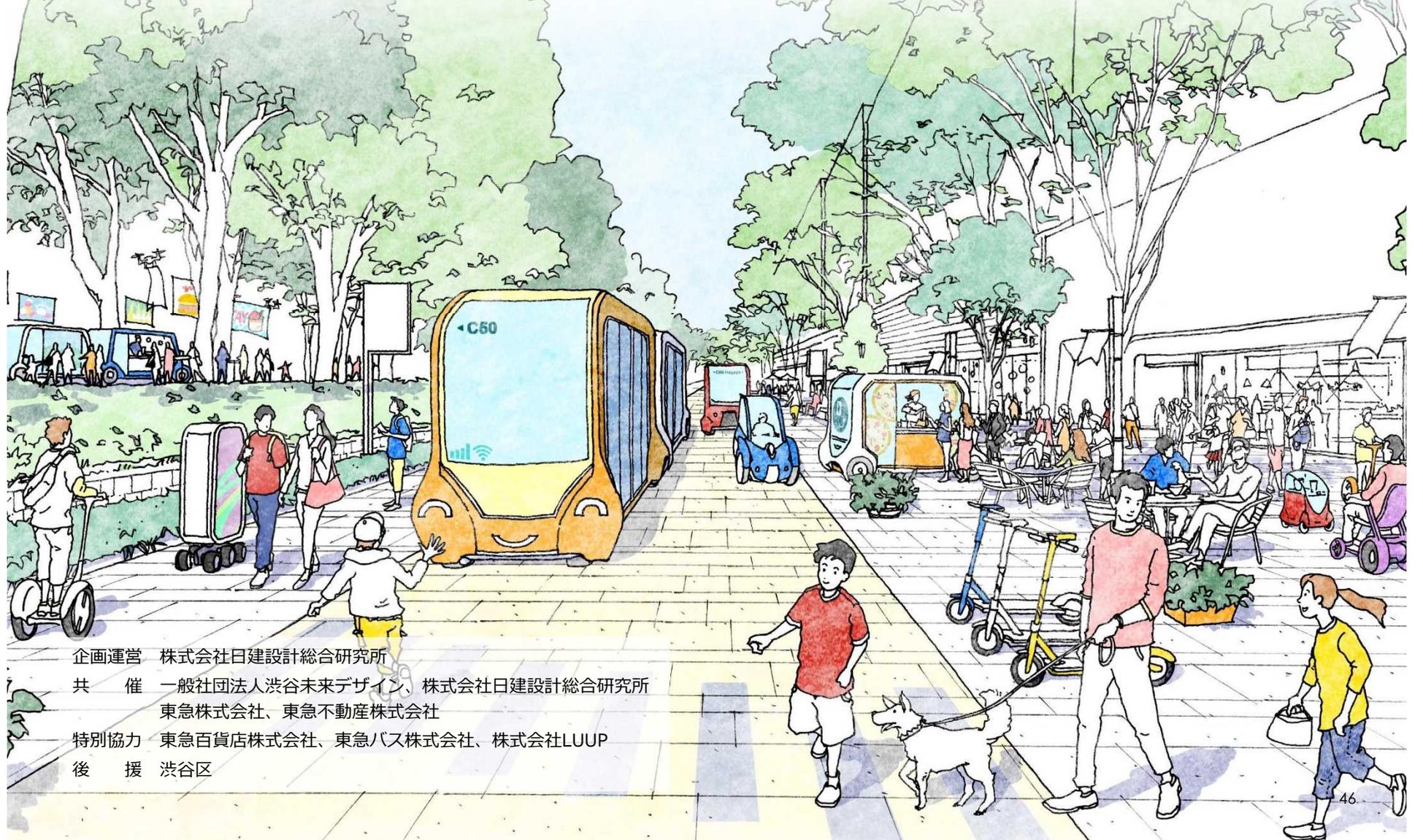
- 小さな拠点による「分散&連携型」
- 地域密着型モビリティの重要性UP
(バスや自転車など地域密着モビリティ)



地域とつながる小さな拠点づくり社会実験

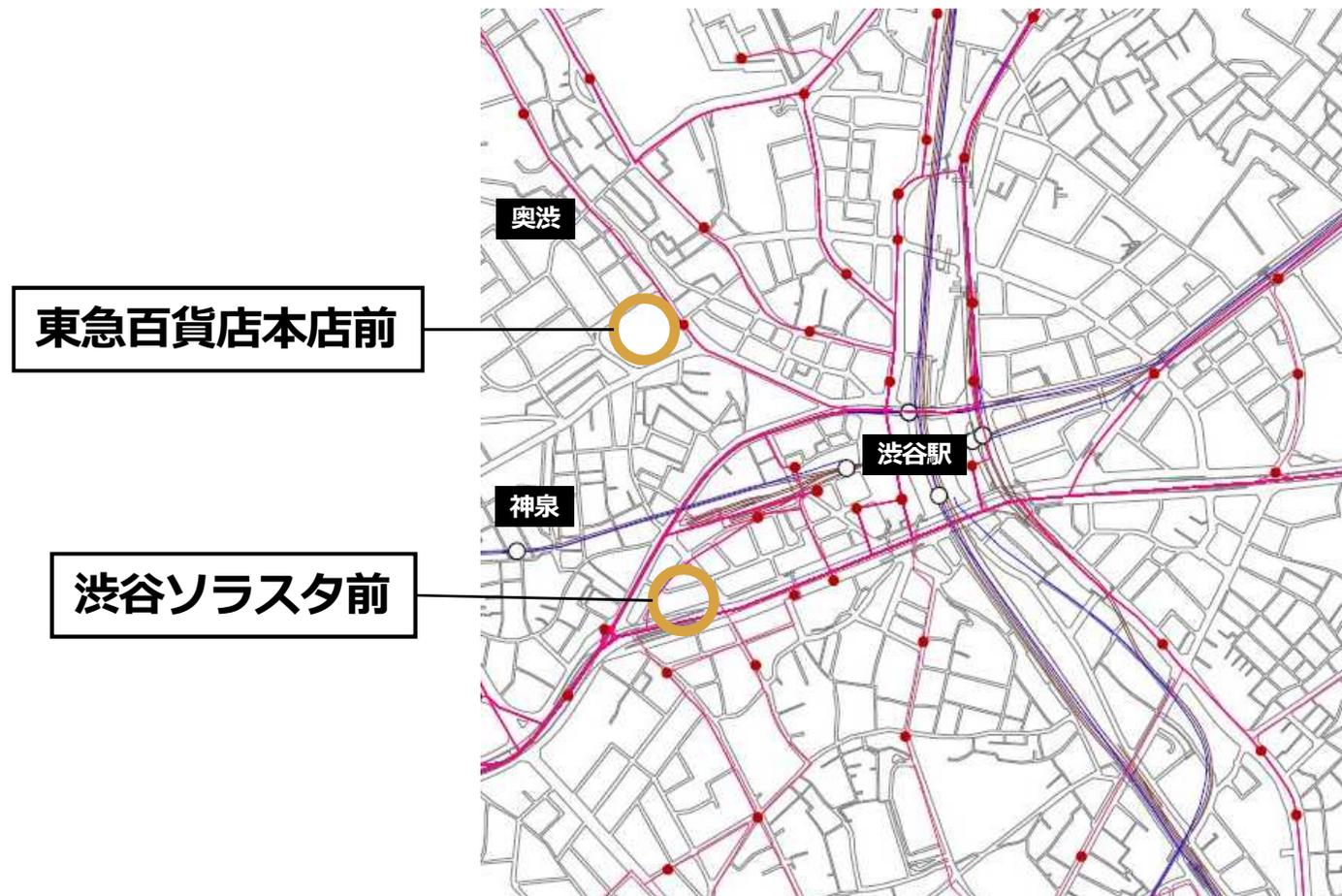
SHIBUYA MOBILITY & INFORMATION LOUNGE

地域の人々を笑顔にする移動と情報の提供に向けて



企画運営 株式会社日建設計総合研究所
共催 一般社団法人渋谷未来デザイン、株式会社日建設計総合研究所
東急株式会社、東急不動産株式会社
特別協力 東急百貨店株式会社、東急バス株式会社、株式会社LUUP
後援 渋谷区

1. 魅力的な渋谷の「奥」の街の入口に位置する場所
2. 重要な地域モビリティであるバスの停留所に近接する場所
3. 体制の構成企業が管理するオープンスペースがある場所





渋谷未来デザイン・東急
関係者コーディネート

東急百貨店・東急不動産
オープンスペース

日建設計総合研究所
企画・運営
ラウンジ空間
地域情報の提供

東急バス

バスの路線・駐車場



LUUP

パーソナルモビリティ



広義のパブリックスペース（都市アセット）活用への期待

1 都心部における複数の主体が連携し、共につくる協調型パブリックスペース

- 1-1：自治体、鉄道、開発の連携による高付加価値の駅まち空間
→ ニューノーマルにおける民間活力を活用した駅まち空間整備の更なる推進
- 1-2：公共アセットの開放による領域横断型の複合パブリックスペース
→ 公共アセット利用方針、アセット活用ルールづくり

2 マルチタスクを有する中間エリアの駅まち空間

- ：中間エリアにおける駅まち空間の多機能・複合化
- ：鉄道事業者が公共と連携したまちづくりの展開
 - 鉄道事業者の駅まち空間整備に対する支援策
 - 多機能化、複合化に対応した可変性を有する空間利活用への対応

広義のパブリックスペース（都市アセット）活用への期待

3 郊外居住地の核となる駅周辺の多機能・複合化

- : 職住が融合した空間利用の駅周辺の多機能・複合化
- : 郊外の特徴を活かした緑あふれるパブリックスペース
 - 鉄道事業者の駅まち空間整備に対する支援策
 - 緑や環境空間整備に対する支援策拡充、公園や緑地との連携によるグリーンネットワークの構築

4 官民連携によるモビリティハブ

- : 公共交通促進のために分散&連携型の地域密着型モビリティの重要性UP
- : モビリティハブ整備には官民連携が必要
 - ハブ拠点整備のための空間確保のインセンティブ（民地内、公共アセット開放）
 - 新たな交通モード導入やハブ拠点整備の担い手支援

不動産周辺環境の評価指標『Walkability Index』を開発

「徒歩での生活のしやすさ」を都市ビッグデータから数値化

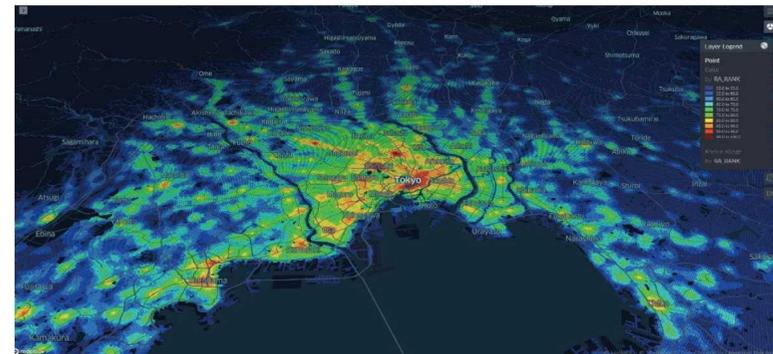
- 株式会社日建設計総合研究所と国立大学法人東京大学が、不動産周辺環境の評価指標『Walkability Index』を開発。ある地点から徒歩で到達できる範囲に、スーパーやコンビニ、カフェ、飲食店といった都市の様々なアメニティがどれだけ集積しているかを、100点満点で評価する指標である。本指標は、株式会社ゼンリン提供の各種データ及び都市に関するオープンデータを用いて算出している。

『Walkability Index』の主な特長

- **不動産の周辺環境を数値でわかりやすく可視化**
初めて訪れる街でも周辺環境が直感的に把握しやすく、今住んでいる街との比較も容易にできる。
- **徒歩で到達できる範囲のアメニティを集計**
歩行経路データを用いて徒歩圏を設定しているため、直線距離を用いた場合と比べてより実態に近い。
- **任意の地点ごとにピンポイントに点数化**
50m四方のエリアごとに点数を算出しているため、同じ駅の周辺でも場所による差を考慮できる。



◀レーダーチャート：
ある住所について総合点、
各項目点を100点満点で評価
しグラフ化



▲首都圏ヒートマップ：点数の高低を色分けし地図上で視覚化。
高得点地域（赤色）は都心部や主要駅周辺に多い。

ご清聴ありがとうございました

NIKKEN
EXPERIENCE, INTEGRATED