

## 【講演会】柏の交通の変化と中心市街地活性化について

～集客の仕組みを機能させる交通戦略～

講 師: 牧野浩志 氏

東京大学 生産技術研究所 先進モビリティ研究センター(ITS センター)准教授

日 時: 平成24年2月2日(木) 18:00～19:30 (開場17:30)

会 場: 京北ホール(京北ビル6階)

問い合わせ: 協) 柏駅東口中央商店街連合

— 講演会要旨 —

### ◆石戸理事長挨拶◆

このたび、この講演会を開くにあたって、以前から柏周辺の交通問題に関しては、“考え方をかなり大きく変えないと難しいのではないか”と感じていた。既に亡くなられた北澤教授からは、「駅前に車を通さず、タクシーとバスだけにしてみてもは。」という過激な話に驚いたけれども(笑)、街づくりに関して改めていろいろな街を見てみると、「歩行者専用道路」がある街は“品格”が違っていると感じるし、またそれが“ゆとり”に繋がっているように思える。牧野先生と研究室でお会いした時の話では、“柏の活性化の鍵は、交通問題をどうするか”が重要とのこと。今日、ここに先生をお招きして、是非とも皆さんで、“柏の交通問題”を改めて考えてみたいと思う。

### ◆司会の佐藤氏より、牧野先生のプロフィール紹介◆

1967年 大分県生まれ 九州大学入学。  
1991年 同大学大学院修了。建設省入省。長崎河川国土事務所長に就任。  
その際に、佐世保の街づくりや交通に関するレポートをまとめている。  
2009年～東京大学生産技術研究所にて研究活動中。



## 講義 1. 柏の街づくりと交通問題

### 1.はじめに

- ・ 駅前の賑わいづくりのために車を通さない…世界的な動き→その為のしかけづくりが大事
- ・ 今までの街づくりの考え方…駅・鉄道を作る。デパートを作る=バスセンターを作る。  
商店街を作る。↑商業者たちが何とか出来た時代であった。
- ・ 現在の考え方…現在は“自動車社会”。個人個人が勝手に空間を移動できる時代になってしまった。この人の動きをコントロールすることは極めて困難。

↓

どうしたらいいのだろうか？

行政や他の団体との“明確なビジョン”の共有が必要となる。商業者だけではどうにもならない。皆で一緒に考えていくことが重要。

上記の現象は、世界でも同じことに直面しており、“街の空洞化”(Edge City, Sprawl)

どのようにして食い止めていくかが問題となっている。

↓↑

それとは反対に人間に着目した商業や街のあり方が模索されている

(※New Urbanism, Sustainable Community)

## 2. 中心市街地の問題

- ・ 昭和 40 年代・・・商店街の一番の賑わい最盛期(柏は少しずれる)

この時には公共交通機関もピークを迎える。バス・電車が満員→駅を作ってバスセンターを作る例) 広島のごとうが初め・・・バスが郊外とデパートを繋ぐ役目をはたす。人も店も happy である。

↓時代とともに状況が変わってきた

- ・ 郊外開発の進展と一戸建ての購入そして自家用車、大きな冷蔵庫を持つ時代へそれはつまり、どこにでも買い物に行ける、週末の“大量の買いだめ”が可能になり、郊外型巨大店舗の有利な状況になった。

### <牧野先生のポイント>

街を考える時、2つのポイントに注目する必要がある。

- ① 集客のしくみ・・・お客がどうやって、やってくるのか？車なのか、電車かバスか？
- ② にぎわいのしくみ・・・お客の楽しみ方を知る。食事？映画？ショッピング？

この両輪で商業は成り立っていることを認識する。

郊外型店舗では、

- ① 各家庭の車でやって来る。無料駐車場に駐車。
- ② フードコートあり、映画館あり、ひとつの場所で何でも揃う場所・・・etc ほぼ全条件が揃う！

では、中心市街地はどうしたらいいのか？

集客のしくみ・にぎわいのしくみを今風に“アップグレード”

していかなければならない。

“どのように進んで行くべきか？”がポイントになる。

柏が、他の商業地よりも落ち込み度が少なく、なぜ存(ながら)えたか？

- ・ 1973 年の W デッキの導入が成功している。

※ 1963 年 イギリス「ブキャナンレポート」にてペDESTリアンデッキのアイデアが掲載されていた。

柏ではその 10 年後に取り入れていた。“集客のしくみ”に呼応している。

↓



では、これからどうしたらよいのか？

この“自動車時代”に対応した集客のしくみを考える必要がある。

今ある“駐車場”をどう使いこなすのか？

駐車場のしくみなど上手く使いこなせていないのでは？



### 3. 明治・大正・昭和(初期)時代

鉄道・バス・・・2つしかない。この時成功したのが、越後屋(三越)。

中心市街地があるからお客が来るのではない。

#### <牧野先生のポイント>

##### ①“橋”があったから商売ができたのではないか。

日本橋という橋があって、ここは日本の中心地。ここで物を売っていた。

集客のしくみが“橋”であった。

##### ②“門前”・・・お客が通る横で物売る= 商売の本質

- ・ “中心市街地があるからお客が来る”という考え方は間違いである。
- ・ お客がその場所に来やすかったから、そこで商売が成立し、中心市街地が出来上がったのである。

集客の仕組みを今風に理解する必要がある。自動車時代ではどうあるべきか？

#### <牧野先生のポイント>

“中心市街地”は絶対必要である。なぜならば、それは街の顔だから。

郊外型のショッピングセンターは、街の顔にならない。

### 4. 高度成長時代

- ・ 道路の発達と拡充→マイホームの可能性が広がる。郊外の一戸建て取得へ。
- ・ 柏周辺は、6号と16号の拡幅。荷物は車でしか運べないので道路の整備が進む。  
→常磐道の完成。産業立地が進む。
- ・ 高度成長時代は「アーケード」「W デッキ」が集客のベストセラーになった。

と同時に

##### ①「スーパーマーケット」が出てくる。“多く・安く・大量”がキーワード。

- ③ 都市の機能が麻痺し始める。都市の機能不全が始まる。みんなが車で中心地に集中。  
→渋滞発生。Sprawl 化が起きる。

その解決策として

「横断歩道橋」を作ることになる＝“都市の分断”が起きる。つまりそれは、



- ①人間の“行動の分断”になる。  
③ 渋滞の発生・・・柏に行きたいけれど、近場ですましてしまう。「柏、道路込むから・・・。」  
④ Sprawl 化により・・・「端」の開発が進む。郊外型の大型店舗の開発が進む。

## 5.エッジシティの出現

郊外に家を建てる



消費者を追ってショッピングセンターが郊外へ進出する



その労働者を追って、工場やオフィスが郊外へビルを建てる。

＝ エッジシティの成立。都市の中心が空洞化。

→住居・商業・労働が複合した街が郊外に出来上がる時代へ。世界的に起きている。

→柏でも発生。日本の中にも 100 箇所くらいある。



その問題点は？

- ・ 車でしか消費できない“高エネルギー都市”になってしまった。効率がよくない。
- ・ 都市の蔓延化により、下水・電線などの Infrastructure が無駄に作られ、高コスト化。  
→これからの人口減時代には問題あり。これからは Compact City が良いのでは？
- ・ 人間味がない街。自殺者が多い街。人間疎外が起きている。

例) ・つくば市

- ・ 「低密度な街は不毛である。」Jane Jacobs が発表。  
New York の再開発、Super Structure 方式では人間味のない街になってしまう。  
住む人がいない街は良くない。



“ほっと出来る街、場所”であるべき。

自動車社会ではあるが、人間の尺度に戻る必要がある。“人間”に着目しなければならない。

## “集客のしくみ”のまとめ

### ① 車が足になっている

→家族4人での移動は、バス代は高い。人間は駐車場代金100円でも高いと感じる。

### ② 無料駐車場で時間を気にせず買い物が可能

→人間は“目的”のためにお金を使うことには無頓着であるが、“手段”に対する支払いには敏感である。人間の矛盾するところ。

人間は“車の経費”は行動に矛盾があったとしても別枠で考える傾向がある。

### ③ 大型冷蔵庫

→週末の纏め買い&女性の社会進出。

↑

郊外型店舗の有利な条件が揃っている。

↓

### ④時代は、“売り手市場から買い手市場”へ

→顧客のターゲットを絞り込む。

綿密なマーケティングにより、顧客のニーズにあった販売戦略が必要。ブランドのリサーチ。

## 6. 柏の現状

・柏の駐車場は実は足りている。しかし、売り上げが上がらないのはなぜ？

・車の流れ

#### ① 駐車場…使われ方が平日と休日では大きく違う。

・平日…駐車場はまんべんなく回転している。

・休日…タカシマヤだけがいっぱいになっている。

#### ② 道路の流れ…平日は万遍なく混むが、休日は混みあうところが決まっている。

↓

柏は、空いている空間が時間的差により、出現している。

では、どうしたらよいか？

<牧野先生のポイント>

#### ① 人間の空間を取り戻す…人中心へ

#### ② 公共交通の利用…滞在時間も長くなり、渋滞も少なくなる。

#### ③ 「車じゃないと行きたくない！」という人をどうするか？タカシマヤは有力な集客力を持つ。買うことが決まっているため高島屋の駐車場を強く希望。

↑

この消費者心理をいかに理解し、空いている駐車場(空間)をうまく使って、いかにしてお客さんを街に“滞在”させるかを考える必要がある。

柏中心地にはお客の滞在時間を延ばすためのトータルな戦略が必要である。

## 7. 柏の実態

### ① 柏の都市構造について

- ・柏の人口が増えているのは柏の葉・沼南などの郊外地→柏も sprawl 化が始まっている。
- ・柏中心部への移動は車である。中心部へ出向く客の数はそれほど減少していない。
- ・交通量も多い=景気は良いほう。

↓

柏中心部へは行きにくい？

- ・渋滞がひどい。行きにくいのが現状。
- ・16号は事実上首都圏の外環になっている。長距離トラックが入っている。6号と16号しかない。

→それゆえに起きていること

- ・平日のひどい渋滞。人が勤務時間に間に合うように移動しているのでその時間帯は最悪
- ・土曜日・・・午後12過ぎて渋滞のピークが来ている。明日も休みで人の動きが遅い。  
夕食に間に合う時間に動いているようだ。午後5時～6時が渋滞ピーク。
- ・日曜日・・・土曜日よりも早い時間に渋滞が始まる。明日から会社なので。

※土曜日と日曜日は少し違った渋滞時間になっている。

### <牧野先生のポイント>

中心市街地の活性化の問題は多くが休日の交通問題と考えるとよいのではないか。

### ② 休日の16号の道路状況

- ・柏インター周辺が混んでいる。柏インターから中心部に入るのに時間がかかる。
- 柏中心部へ行きにくい状況になっている。
- 柏都市圏の道路交通網は「スター型」で通過交通に非常に弱い形。スター型のネットワークは中心部へのアクセス性を極端に低下させる。
- 松戸方面からくる車も多い。

### ③ 柏の都市特性

- ・幹線道路が混んでいるため、生活道路に入り込んでくる車が多い。
- ・高齢化が進むので、免許を諦めた世代にどう対応するか？
- ・柏の葉と沼南、中心部との連動した街づくりを考えるべきでは？



手賀沼のよい自然空間・レイソル効果などツールはたくさんある。

#### ④人(消費者)の流れは？

・柏の中心部は全国の中でも奮闘している。

#### ＜牧野先生のポイント＞

・街づくりで大事なこと・・・お客さんの“滞在時間”。いかに長く街に滞在させるかがポイント。

↓

では、柏は？

・駅前・・・2.4 時間、ららぽーとは 3 時間。駅前は滞在時間が短い。

・交通手段・・・公共交通手段で来た人は 3 時間。“路面電車”などの公共交通機関を**を**推奨したい。

・ 携帯を渡して 125 人に行動調査・・・平均滞在時間 2.5 時間 徒歩の人：200 分  
車の人：2 時間くらい。車はやはり短い傾向にある。

どのくらい街にいたいですか？

→3～4 時間くらいでいろいろショッピングしたいのが本音。

(タカシマヤ駐車場でのアンケート)

“まちづくりはヒューマンスケールが大切”という考え方によれば

・1 時間半・3 時間・4 時間半・・・というのは非常に重要！

・まちづくりで重要なヒューマンスケールは“10 分・100 分・10 時間”という時間感覚

10 分・・・人間がちょっとやろうと思う時間。待合所の設計に使用する。

人間は 10 分以上待たせることは出来ない。待たせるのは 10 分以内。

都内の地下鉄の時刻表を見なくていいのは 10 分待たなくていいから。

10 分以上待たせる場合、時間を明示してあげないと 10 分以上“立って”

待つことは出来ない。

100 分・・・大学の講義時間。座って話を聞ける最大の時間とされる。

例)熱心な買い物をしていても、90 分を過ぎる頃になると、お茶を飲んで一休みという行動を取っている。

→この考え方によれば、1 時間半という柏のデータは、来訪者は

“ワンストップ”しかしていないことになる。希望時間 3 時間という人たちは、

本当はもう一箇所回りたい人たちである。

さらにもう一箇所回りたい人は、4 時間という希望になる。



“柏のデータの 1 時間半というのは消費のチャンスを逃している”

“一方で柏にきたら 3~4 時間滞在したいという希望がある”

↑

柏の現状は、この希望に合う形で機能していない。ミスマッチ状態になっているのでは。

### ⑤ 柏中心部 来訪者の減少

資料によれば、女性客の減少が見られる。若い人も若干。

↑なぜなのか？

#### ＜牧野先生の考え方＞

家族ができた。小さい子どもがいる。

赤ちゃんがいて身動きが取りづらい。家族が中心地へ来ることが出来なくなったのでは。

(資料から読み取れること)

- ・車で移動の方が便利だから。
- ・他の地域に魅力ある商業施設が出来たから。
- ・渋滞なので車で行くのが不便だから
- ・駐車場が少ない
- ・柏へのアクセスは・・・他の都市より電車が多い。男性は車利用率が高い。
- ・柏周辺の必要な施設は・・・アウトレットモール、駐車場・駐輪場、大人が楽しめる娯楽施設

↑

柏中心部は、駐車場は数的には足りているはず。なぜ？

駐車場への不満・・・①料金が低い。100 円や 200 円が高く感じる。

目的には金は払うが、手段には金を払いたくないというのがヒューマン  
スケールであり、それを克服しようとするのが、世界的なチャレンジであ  
る。

②駐車スペースが狭い。(女性の意見)

③目的地から遠い。

④いつも満車。

### ⑥ 柏の活性化のポイント

上記のことより、活性化のポイントとなるのは、

①“滞在時間を 3~4 時間に延ばすことができるか”

②“歩いて楽しい街づくり”・・・家族 4 人でのんびり歩ける空間があるかないか。

③“公共交通機関を使いやすくする”・・・電車やバスは時間をチャージされない。

#### <牧野先生の考え方>

##### ・“路面電車”の利用

例) ストラスブール(France)・・・プランタン

地下駐車場があり、裏には立体駐車場がある。  
街に来るお客さんはみなウエルカムである。  
電車で来てもらった方が環境にもよいし、アクセスもいい。  
どちらで来て貰ってもアクセスしやすい状況を作るべき。  
車でくるお客さんも電車で来るお客さんも両方大事である。  
両者がバッティングしないようにするコーディネートが大切である。

柏においては、タカシマヤ・そごうの駐車場のほかにも“空いている空間”がいろいろある。



##### ・“空間の使い方”がポイントになる。

・平日は回っているが休日は回っていない駐車場、休日に閉めてしまっている所。

例) 長崎の場合・・・街の端っこのほうに「一日駐車場」を作る計画

長崎も平日は回っているが休日に回らない場所があった。  
そのような機能していない所を一日駐車にすることで  
“滞在時間”がどのくらいになるかを実施  
→3 時間に伸びて、2 ストップ以上の行動が見えた。  
ヒューマンスケールどおりの行動スタイル。  
家族 4 人で 500 円。観光客は 600 円という支払意欲があった。  
距離的には歩いて 10 分くらいの場所なら良い。



つまり、この例から分かることは、“人間中心”の都市に変わらなくてはいけない。

人間の主軸に、ヒューマンスケールに合わせた街づくりに。

##### ・“歩いて楽しい街づくり”・・・家族 4 人で歩ける空間があるかないか。

街に人が出てくる理由=“非日常を求めてくる”

つまり、“非日常の演出”がポイントになる。

例) 巢鴨のとげぬき地藏

浦安のディズニーランド・・・よく設計されている。

・にぎわいつくりのコンセプトを考え直す(歩行者の空間・街並み・街の案内・イベント)

・ヒューマンスケールの考え方によると、“人間の歩ける距離は 500 メートル”

500 メートルなので、街の設計は、500 メートル四方が良い。

通りが楽しければ、1 キロメートルまで歩くことは可能。

柏の場合、1 キロメートル内にほぼまとまっているので良い。

歩行空間の形成が大事・・・売り上げの上がるコーディネート実施。全体ではどうか？

・柏の交通は通過交通が中心市街地の横を通過している状況。世界ではこのような場合“自動車専用道路のバイパス”を整備している。日本は戦略が失敗しており、普通の街路として整備し、その周辺に商業施設がまた建設され、渋滞がおきるという繰り返し。自動車専用道路にして、その道沿いで開発が行われないようにするべき。

→16 号の通過交通を削減する対策が必要。通過交通への対応策を考えるべき。

・三位一体のまちづくり・・・魅力ある都市⇔公共交通機関の強化⇔通過交通を排除する環状道路

世界的には三つが成立してその上で路面電車を走らせている。

人間中心のまちづくりに成功している。

↓

<牧野先生の考え方>

・柏の葉—中心部—沼南を強化

・自動車専用道路(バイパス)の実現

・6 号・16 号の通過交通を削減させる・・・路面電車の導入も可能となる。

・Park & Ride・・・バスの往復料金をどのように設定するか。IT の利用。エコポイント。

## 講義 2: 松戸方面からタカシマヤへのアクセスルートの紹介

・どこの車がどこを通ってくるのか？

予想・・・茨城が多いかと思ったら、

千葉・松戸方面から来る人が多い。

路地裏からタカシマヤへ行く車=“迷い交通”

=本来、入ってこなくて良い車のせいで柏中心部の渋滞を引き起こしている。

対応策・・・①車は左折が楽で動きやすいもの。車の流れを整える方法を考える。

“左回り”で駐車場に入れるようにしてあげる流れを考える必要がある。

②中心部に来る前に分散させるべき。道路標識までもがそうになっている。

柏は環状機能が整っていない。

注意点・・・通過交通量だけを見てその人たちが柏のお客さんと捉えるのは間違い。

タカシマヤだけに行って帰るお客さんという考えではなくて、**タカシマヤの**

**ほかにも廻ってくれるお客さん**になって貰えるような仕組みづくりが必要。

### Ⅲ. 質疑&応答コーナー

#### <質問>

東口側に車を停めてタカシマヤへ出向く方法を考えられないだろうか？

#### <回答>

タカシマヤの第一駐車場にこだわっている人がどのくらいいるかにもよるが、3 時間以上滞在可能になるようなサービス連携が必要だと思う。例えば、買い物による“共通割引”とかが有力。一か所だけの駐車場の割引システムは割引時間内に帰れと言っているようなもの。

お客の買い回りを妨げているシステムを改善する必要がある。駐車場システムを見直し、人が街を回遊できるシステムを考えなければならない。例えば、“買い回り”をすればするほど、駐車割引が伸びていき、さらに商業者の負担も減っていくというシステムなども組み立てられる ITS の時代が来た。買い回りを楽しく思えるシステムを考えて、楽しく消費できる環境づくりが必要である。

#### <質問>

海外での駐車場モデルがあれば教えてほしい。

#### <回答>

回答 2: 海外事例は現在調査中で不明。日本はどちらかというと、連携が下手な方だと思う。日本の制度的な問題もある。例えば、タカシマヤの第二駐車場は本当に必要であろうか？ 付置義務条例上やむを得ず、タカシマヤは駐車場を持っているだけなのではないだろうか。本当に良い使い道を考えるならば、第二駐車場は、店舗にした方が良くと思う。タカシマヤにくるお客は、荷

物を持って遠い駐車場まで歩くのを嫌がる人が多いので、第一駐車場に待ってでも並ぶという状況になっている。

また、街において店というのは、(定休日や営業終了後であっても)シャッターを閉めてあってはいけない。商店街を明るくしておかないとお客さんは通らない。お客さんが増えると商店はおのずと元気になる。店は常に明るくしておくべきだ。

**<質問>**

駐車場のありべき姿は？

**<回答>**

いかに“空間”を使ってもらうかが大事。

例えば、ビル駐車場の場合、上の階まで効率よく使われていないのが現状。上層階のほうを安くするとか、タカシマヤで帰る人にさらに泊まってもらうための無料駐車場にするという連携ができる場として考えるべきだ。どのようにしたら、空間を有効に活用するのかを考える必要があると思う。

**<質問>**

柏の葉と中心市街地、沼南と結ぶ交通の整備を話されたが、これは我々が行政に積極的に働きかけないと実現しないものなのか、何を行っていくべきなのか？

**<回答>**

回答 4: 車時代の対策は多くの関係者の参加が必要であり、市・県などの行政への働きかけをしていかないと実現は不可能。柏市は良い都市マスタープランを作成している。ただし、実行計画などの作成の際にきちんと反映させることが重要。