令和７年度 東大阪市地域研究助成金 報告書

「市の中心拠点」等における未来志向の場の形成に向けた地域資源調査および環境改善アプローチの研究

目　次

1. 街の将来像に関する意見交換と機運醸成に向けた情報公開や拠点づくりの提案.....3

1-1. イベント連携時における情報公開、拠点づくりの提案.....3

1-1-1. 地域住民との意見交換（アンケート、ヒアリング）による拠点づくりに関する提案.....3

1-1-2. イベント別ペルソナ像.....3

1-1-3. R6 年度従業員アンケートとの比較.....4

1-2. 実施内容.....6

1-2-1. 2025 年 11 月 9 日（日）社会実験イベント（場所：市役所本庁舎 1 階）.....6

1-2-2. 2025 年 12 月 6-7 日（土・日）メルカート祭（場所：メルカート協同組合前）.....24

1-2-3. 2025 年 12 月 13 日（土）トルクフェスタ（場所：市役所本庁舎 1 階）.....29

2. 社会実験実施のための枠組み構築への提案.....29

2-1. 中心拠点の公園におけるコーヒー屋台による拠点づくりの提案.....29

2-2. 第 1 回勉強会における地域住民アンケート結果の共有.....47

3. 地域周辺住民へのアンケートの実施・グランドデザインの東西軸の特徴づくり.....47

4. 業務団地再生のための先進事例の視察、提案.....48

4-1. 公園、空き地活用.....48

4-2. ストリートファニチャ、駐車場活用.....56

4-3. 拠点づくり、道路再編.....61

4-4. トランジットモール、マルシェ.....65

1. 街の将来像に関する意見交換と機運醸成に向けた情報公開や拠点づくりの提案

1-1. イベント連携時における情報公開、拠点づくりの提案

1-1-1. 地域住民との意見交換（アンケート、ヒアリング）による拠点づくりに関する提案

エリアのハード面について、全てのアンケート調査において「ゆったりとした歩道・車道」と「街路樹・緑の多さ」が景観上の大きな魅力として定着している。一方で、ソフト面では、公共空間の質を阻害する「路上駐車の多さ」と、移動のボトルネックである「バス路線の不十分さ」が共通の深刻な課題である。また、トラックの往来や倉庫群といった働く風景が、この地区固有の魅力的な個性として市民に好意的に受け入れられていることは特筆すべきである。

当該地区は、「行政・文化サービス」、「産業・商業イベント」、「環境・交流」という 3 つの異なるニーズを同時に満たすポテンシャルを有している。 まちづくりにおいては、これらの多面的な層を繋ぎ止めるために、強みであるインフラ（広い道と緑）を維持しつつ、共通の不満点である路上駐車対策と公共交通（特にバスや将来のモノレール）の再編による車に頼りすぎないアクセスの確保が、全ターゲットに共通する満足度向上の鍵となると言える。

1-1-2. イベント別ペルソナ像

地域住民・まちづくり意識が高い層（社会実験イベント）：

「生活・行政の拠点」としての視点。公共施設（市役所・図書館）の利用率が高く、日常生活における自転車移動の利便性や歩行空間の安全性に敏感である。

広域のリピーター（メルカート祭・買い物客）：

「産業・ショッピングの目的地」としての視点。域外からの来場が圧倒的で、自家用車でのアクセスが主軸である。約 6 割が「流通業務地区」を認識しており、産業活動とイベントが直結した広域集客拠点として捉えている。

市内のアクティブシニア（トルクフェスタ）：

「環境・交流の場」としての視点。買い物のついでに訪れる層が多いが、景観の良さや歩きやすさを重視し、趣味や学びを通じて「外に出るきっかけ」となる快適な公共空間を求めている。

1-1-3. R6 年度従業員アンケートとの比較

■ 共通の課題と「利害の衝突」

(1) 「食」と「休憩」の不足（共通のニーズ）

- 共通点: 全ての層が「外で食べたい・休みたい」と考えている。特に従業員の「公園利用 0 人」と、シニアの「ベンチがほしい」という声は、エリア内のアメニティ（快適な空間）が大きく欠けている。
- シナジー: 魅力的なカフェやキッチンカーを配置すれば、昼は従業員、午後はシニアや地元住民、イベント時は広域客が利用す高稼働なスポット」になります。

(2) 交通手段のコンフリクト（利害の衝突）

- 課題: 従業員や広域客は車の利便性（駐車場・広い道）を重視しています 。一方で、地元住民やシニアは歩行者・自転車の安全（路上駐車の排除・歩きやすさ）を求めている。
- 解決の方向性: 単に車を排除するのではなく、路上駐車を整理し荷捌き・駐車場」歩行空間」を明確に分けるデザインによる共存が必要です。

(3) モノレール新駅への期待の差

- 従業員: 約 7 割が「利用したくない」とし、現時点では自分たちの通勤には関係ないと考えている。
- 住民・シニア: 新駅開業を「街が明るくなるチャンス」と捉え、商業発展を強く望んでいる。

(4) エリアの定義

- 住民は当地区を公共施設（市役所・図書館）利用や買い物を含む生活の一部と捉えている
- 従業員にとっては長時間滞在する労働の場である 。

■ 地元住民（意識高）vs. 従業員

24 時間の居住空間と日中の限定利用のギャップ

地元住民（まちづくり意識高）と従業員の比較では、時間軸と空間認識のズレが顕著。

- 安全の焦点: 住民は「夜間の暗さ」といった防犯面での不安を強く訴えているが 、従業員の懸念は昼間の「路上駐車による視界不良」や「自転車のマナー」といった交通安全に集中している 。
- 回遊性の意識: 住民はエリア内を自転車や徒歩で移動し、「歩ける場所」や「憩いの場」を求めているが 、従業員は拠点（会社）から出ることが少なく、公園利用も「0 人」という極端な結果が出ている。

- 認知度: 住民の61%は流通業務地区の存在を認知しており、単なる通過点ではなく「自分たちの街の一部」として認識している。

■ アクティブシニア vs. 従業員

身体的サポートと時間効率の対比

シニア層と従業員の比較では、身体的な安心感に対するニーズの差が浮き彫りになる。

- 移動の負荷: シニア層は徒歩と公共交通を併用するため、駅からの距離や段差に敏感である。対して従業員は、車通勤中心のため物理的なバリアより移動スピードを重視する。
- 滞在の前提条件: シニア層にとってベンチや日陰」、移動を継続するために不可欠なインフラ（身体的サポート）である。これはリフレッシュ環境を求める従業員にとっても有益だが、シニアにとっては街に出るか否かを左右する。
- 景観の評価: *シニ*ア層はエリアを「殺風景で歩いていても楽しくない」と厳しく評価し、緑や多世代交流の場を求めている。従業員が機能的不満（店がない）を抱くのに対し、シニアは質的・情緒的不満を抱いていると言える。

■ 広域客（外来者）vs. 地元住民＋従業員

「非日常のイベント会場」と「安定した日常」の摩擦

メルカート祭等の広域リピーターと、日常を過ごす従業員・地元住民の比較である。

- アクセスの利害: 広域客は「大量の荷物を運ぶための自家用車アクセス」と「駐車場の確保」を最優先事項としているが、これは従業員や地元住民が抱く「路上駐車への強い拒否感」や「渋滞への不満」と真っ向から衝突する。
- アメニティの要求: 広域客は「屋台の充実」や「トイレの改善」など、滞在を楽しくする要素を求めているが、従業員や地元住民は日々の「リフレッシュ環境（ベンチや緑）」の不足を課題としている。
- 発見された魅力: 外来者は当地区の卸売機能に「安さ・活気」という独自の魅力を感じて高いリピート率を示しているが、日常利用者（従業員・地元住民）はエリアを「無機質・殺風景」と捉えており、魅力の再定義が必要な状態にある。

■ 比較表

比較項目	従業員	地元住民（意識高）	広域リピーター	アクティブシニア
主な目的	労働・業務	生活・公共施設利用	買い物・レジャー	趣味・文化活動・交流
主な移動	自家用車・電車	自転車・自家用車	自家用車（荷物あり）	徒歩・公共交通機関

食事の需要	早い・安い・社外ランチ	お洒落なカフェ・散歩道	屋台・イベント食	落ち着ける店・会話
重視する点	効率・駐車・道路安全	賑わい・夜間の明るさ	駐車のしやすさ・利便性	ベンチ・日陰・歩きやすさ
街の印象	殺風景・リフレッシュ不足	生活拠点・新駅への期待	活気ある卸市・買物の場	交流の場・冷たい景観

1-2. 実施内容

1-2-1. 2025 年 11 月 9 日（日）社会実験イベント（場所：市役所本庁舎 1 階）

■ 概要

市役所周辺の公共空間で利活用に向けた社会実験において来場者のヒアリングとアンケートを実施した。モノレール延伸に伴う新駅整備や周辺の民間開発を見据え、将来のにぎわいあふれる駅前空間の構築に向けた検討材料を得ることを目的とする。多様な人々が集まる賑わい空間を創出すイベントにおいて、コーヒースタンドを展開して無料でコーヒーを配布し、まちづくりのプロトタイプとして実施した。

有効回答数 125 件

対象者：市内外の社会実験イベント参加者

■ 主催

主催：東大阪市市街地整備課

協力：一般社団法人 irodori、株式会社ポップサーカス、近畿大学建築学部

■ アンケート結果

■ 概要

(1) 回答者の属性と居住地

- 属性: 50 代から 60 代の女性が回答者の中心層であり、中高年層へのリーチが強い傾向にある 。
- 居住地: 定義された「域外エリア」からの来場者が 113 名と最も多く、次いで「域内（周辺・中域）」が 74 名である 。一方で、「本エリア（長田・荒本）」の回答者は 2 名にとどまっている 。

(2) 来訪の特性（頻度・手段・目的）

- 来訪頻度: 「数か月に一回」というリピーター層が全エリア共通で最も多い。域内では「週に一回以上」の日常的な利用も約2割見られるが、域外からは非日常的な来訪が主である。
- 交通手段: 域外来訪者の約7割が「自家用車」を利用しており、域内では「自転車」が約6割と主要な移動手段となっている。全エリアを通じてバスの利用者は0名であり、公共交通の利用に偏りがある。
- 利用目的: 「ショッピング（スーパー・コンビニ等）」が全エリアで圧倒的な主目的となっている。域内居住者については、市役所や図書館などの公共施設利用も重要な目的の一つである。

(3) 街の評価と景観

- 魅力的な点（強み）: 「ゆったりとした歩道・車道」および「街路樹・緑の多さ」がハード面の魅力として高く評価されている。また、工業地域特有の「働く風景が見えること」も肯定的に捉えられている。
- 不満な点（課題）: 「路上駐車の多さ」に対する不満が突出して高く、景観や安全性を損なう最大の要因として認識されている。次いでバスの利便性に対する不満も目立つ。

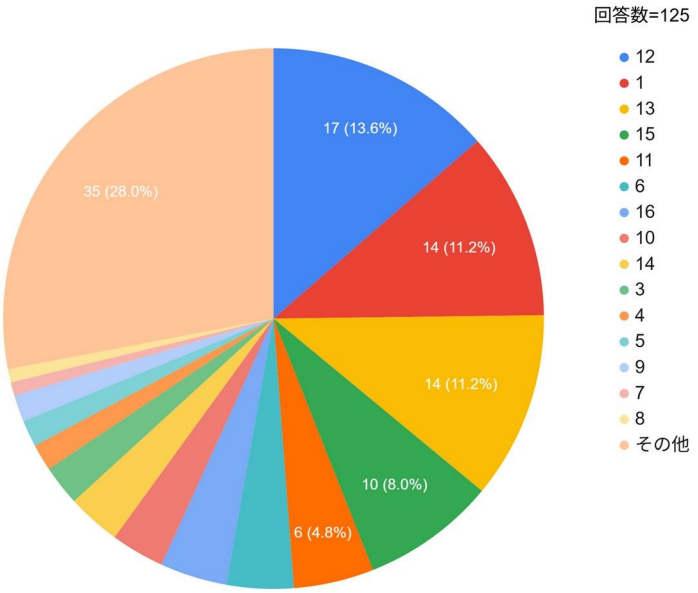
(4) まとめ

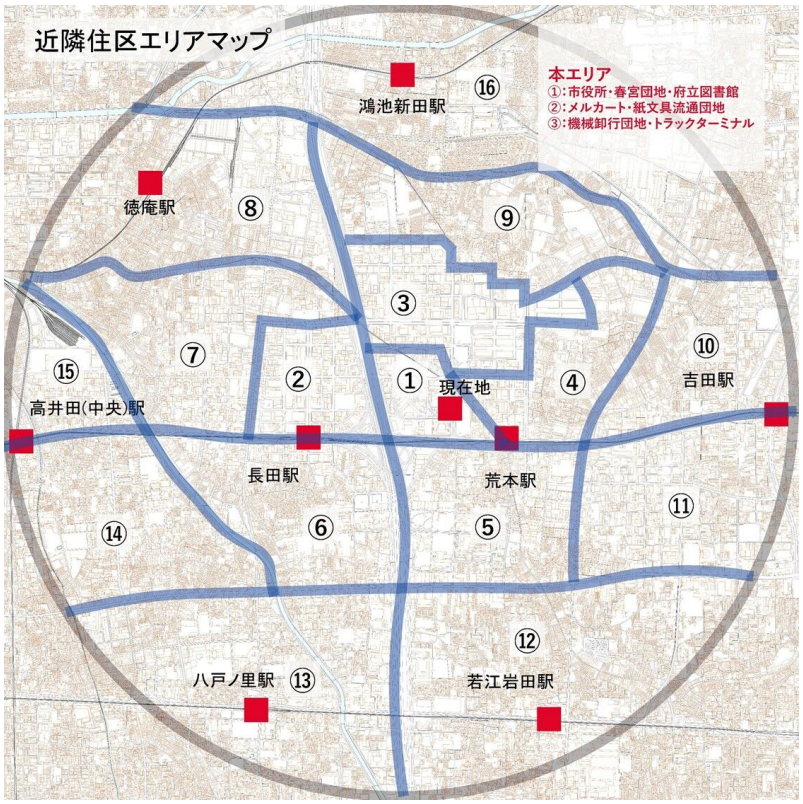
アンケート結果から、当該エリアは「自家用車や自転車でショッピングに訪れる層」によって主に支えられている現状が明らかとなった。広い道路や豊かな緑といったハード面は高く評価されているものの、路上駐車問題の解決や、バスを含めた車以外のアクセス手段の改善が、住民および来訪者の満足度をさらに高めるための鍵であると言える。

■ 居住エリア

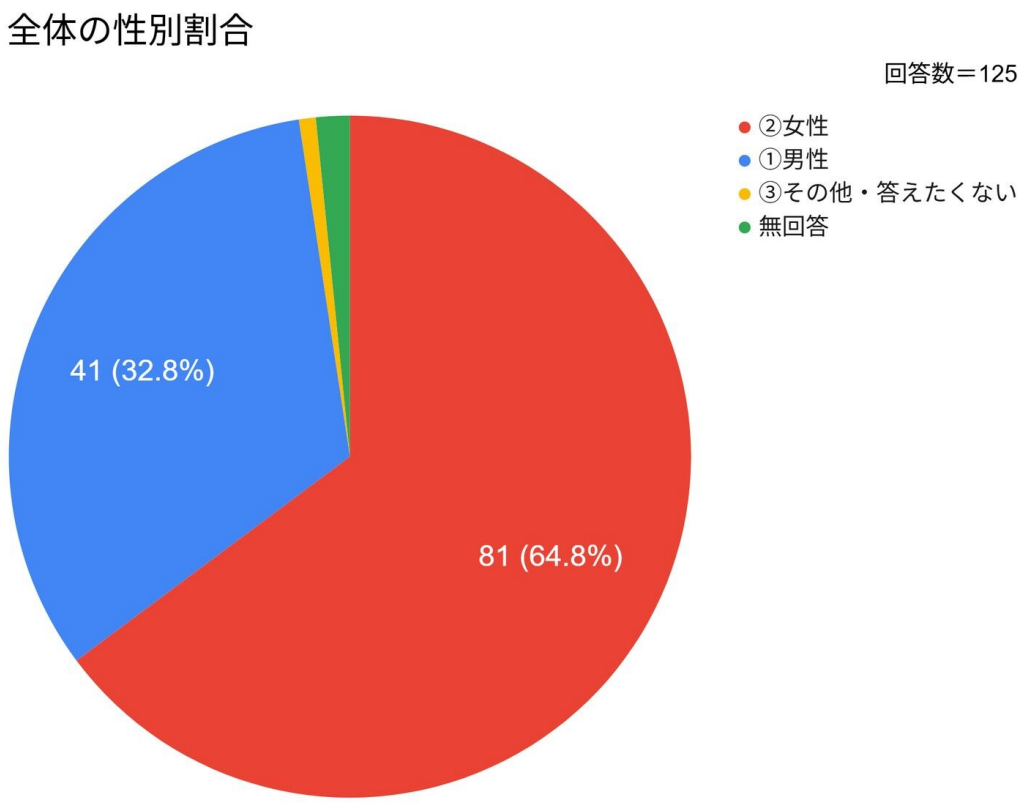
（凡例：域内＝下図円内、域外＝下図円外）

居住エリア


回答数=125
17 (13.6%)
14 (11.2%)
14 (11.2%)
10 (8.0%)
6 (4.8%)
35 (28.0%)
12
1
13
15
11
6
16
10
14
3
4
5
9
7
8
その他


近隣住区エリアマップ
本エリア
①:市役所・春宮団地・府立図書館
②:メルカート・紙文具流通団地
③:機械卸行団地・トラックターミナル
鴻池新田駅
⑯
徳庵駅
⑧
⑨
③
⑦
⑩
⑮
②
①
現在地
④
吉田駅
高井田(中央)駅
長田駅
荒本駅
⑪
⑭
⑥
⑤
⑫
八戸ノ里駅
⑬
若江岩田駅

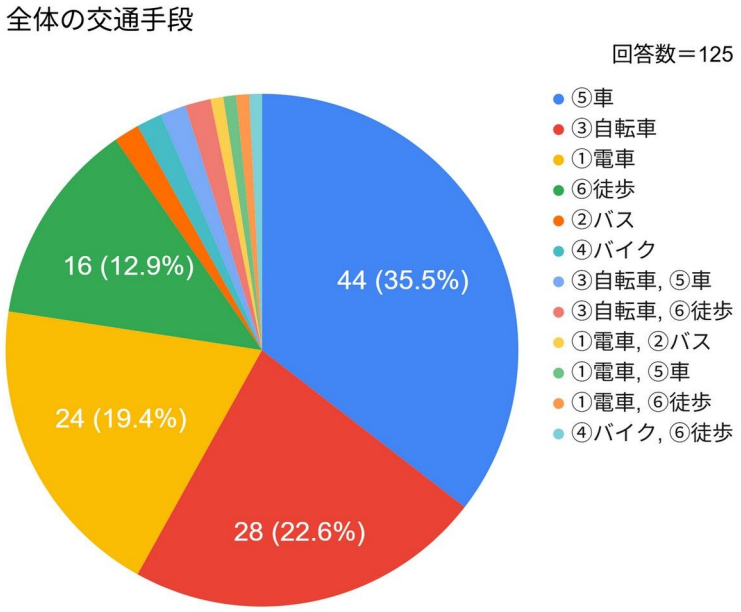
■ 属性

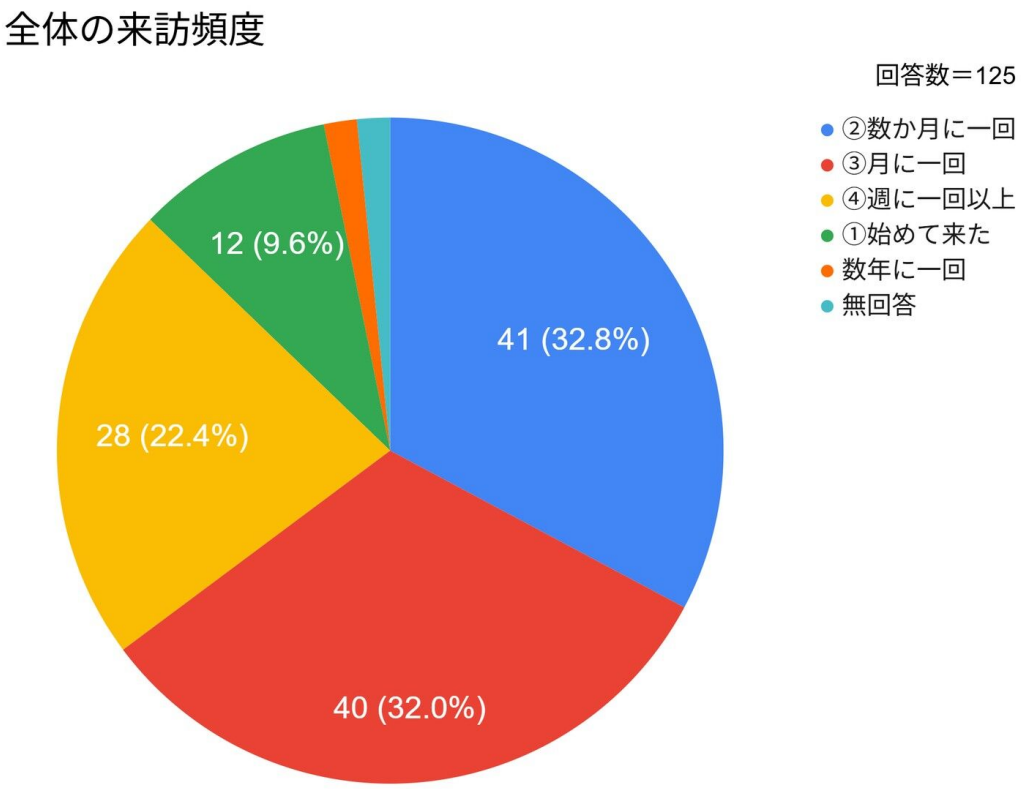


■ 交通

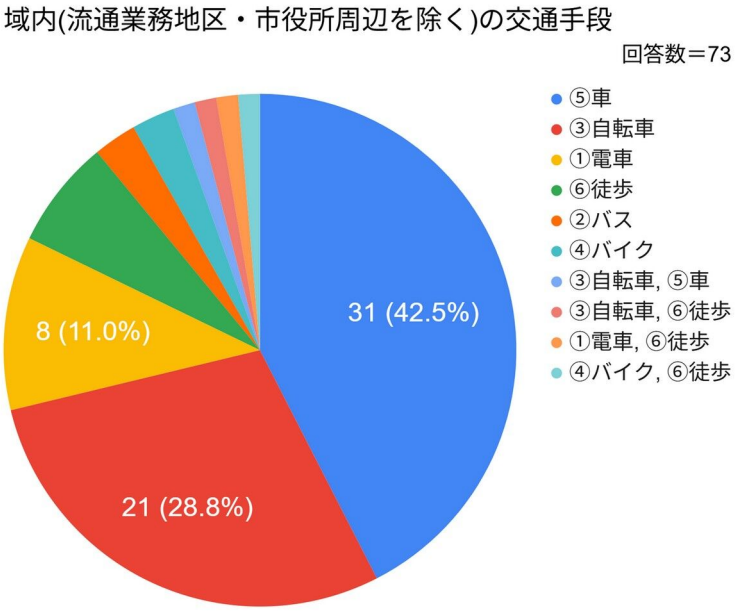
域内は自転車・車による日常利用、域外は車による非日常利用という対照的な構造が浮き彫り。特にバスの利用が全エリアで皆無である点は、公共交通の利便性における共通の課題と言える。

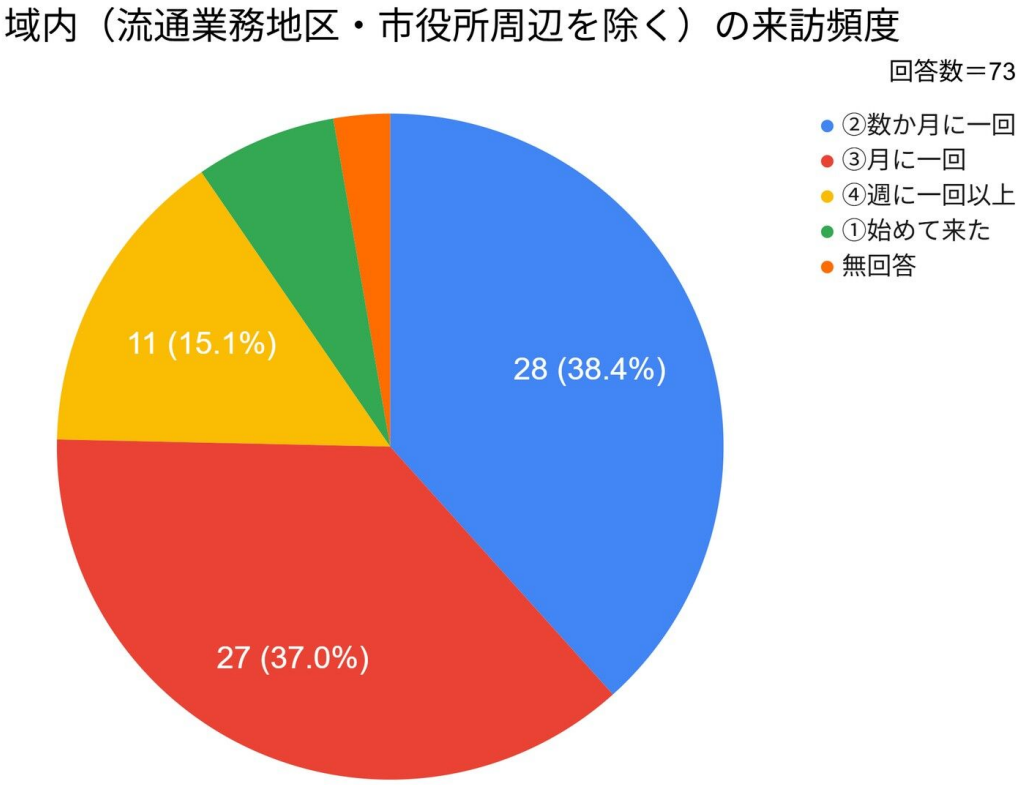
交通（全体）


全体の交通手段
回答数＝125
⑤車
③自転車
①電車
⑥徒歩
②バス
④バイク
③自転車, ⑤車
③自転車, ⑥徒歩
①電車, ②バス
①電車, ⑤車
①電車, ⑥徒歩
④バイク, ⑥徒歩
44 (35.5%)
28 (22.6%)
24 (19.4%)
16 (12.9%)

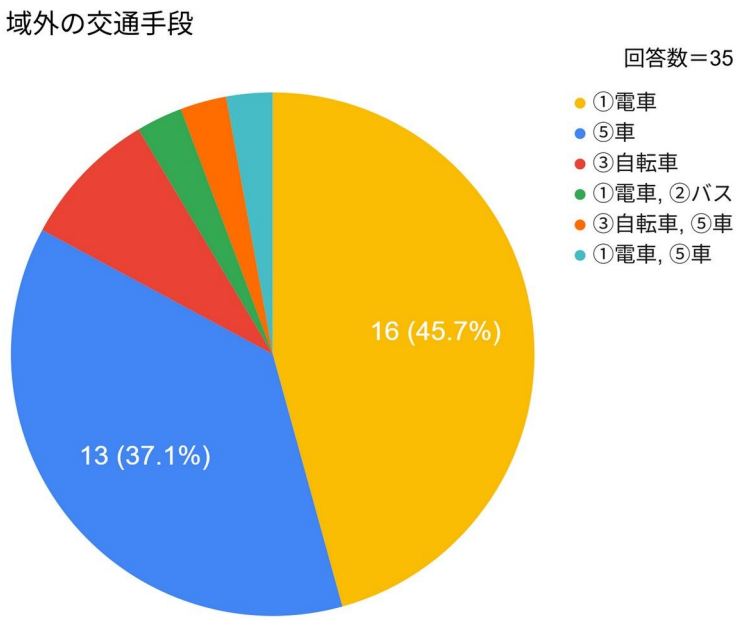

全体の来訪頻度
回答数＝125
②数か月に一回
③月に一回
④週に一回以上
①始めて来た
数年に一回
無回答
41 (32.8%)
40 (32.0%)
28 (22.4%)
12 (9.6%)

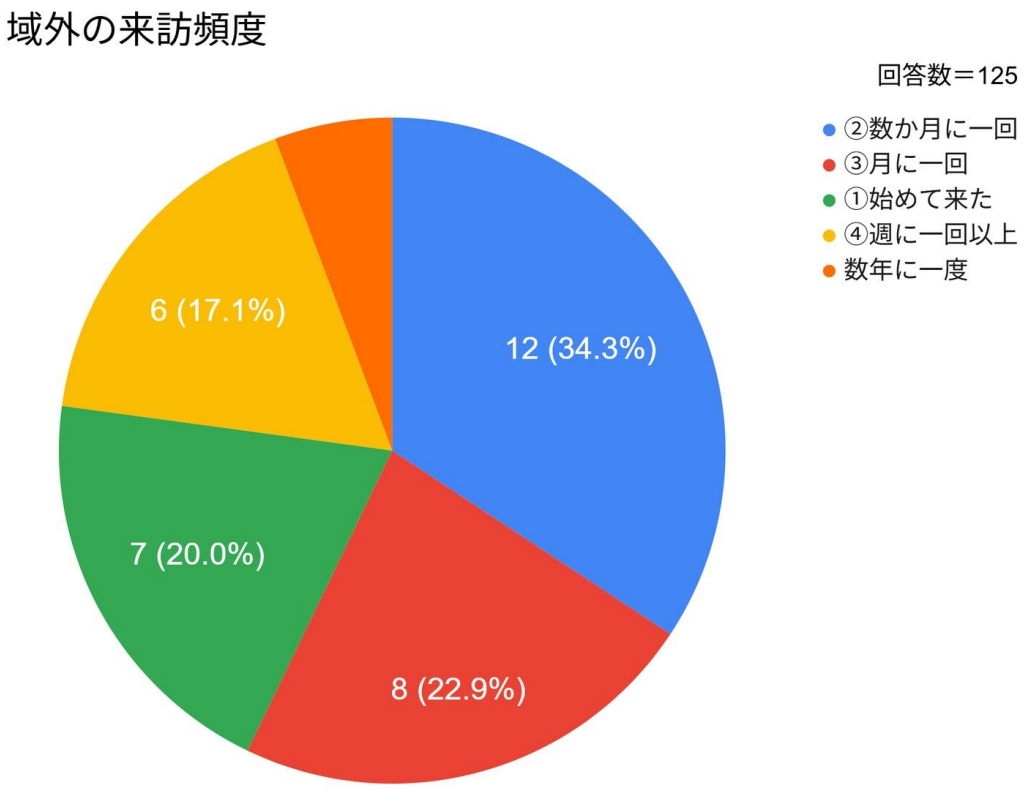
交通（域内・長田荒本除く）


域内(流通業務地区・市役所周辺を除く)の交通手段
回答数＝73
⑤車
③自転車
①電車
⑥徒歩
②バス
④バイク
③自転車, ⑤車
③自転車, ⑥徒歩
①電車, ⑥徒歩
④バイク, ⑥徒歩
31 (42.5%)
21 (28.8%)
8 (11.0%)

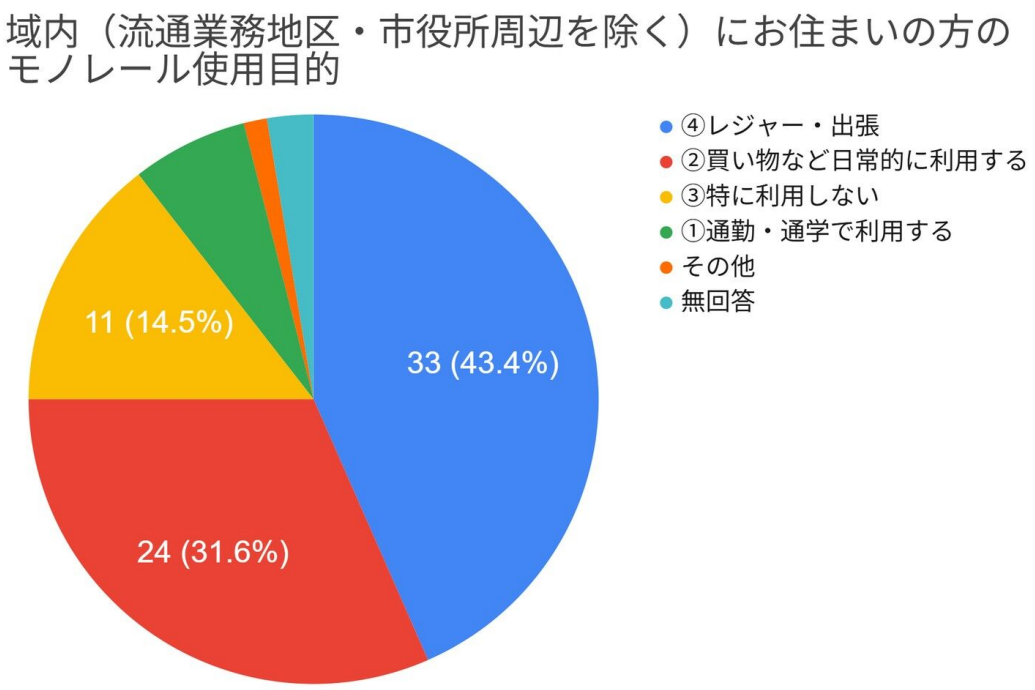

域内（流通業務地区・市役所周辺を除く）の来訪頻度
回答数＝73
②数か月に一回
③月に一回
④週に一回以上
①始めて来た
無回答
28 (38.4%)
27 (37.0%)
11 (15.1%)

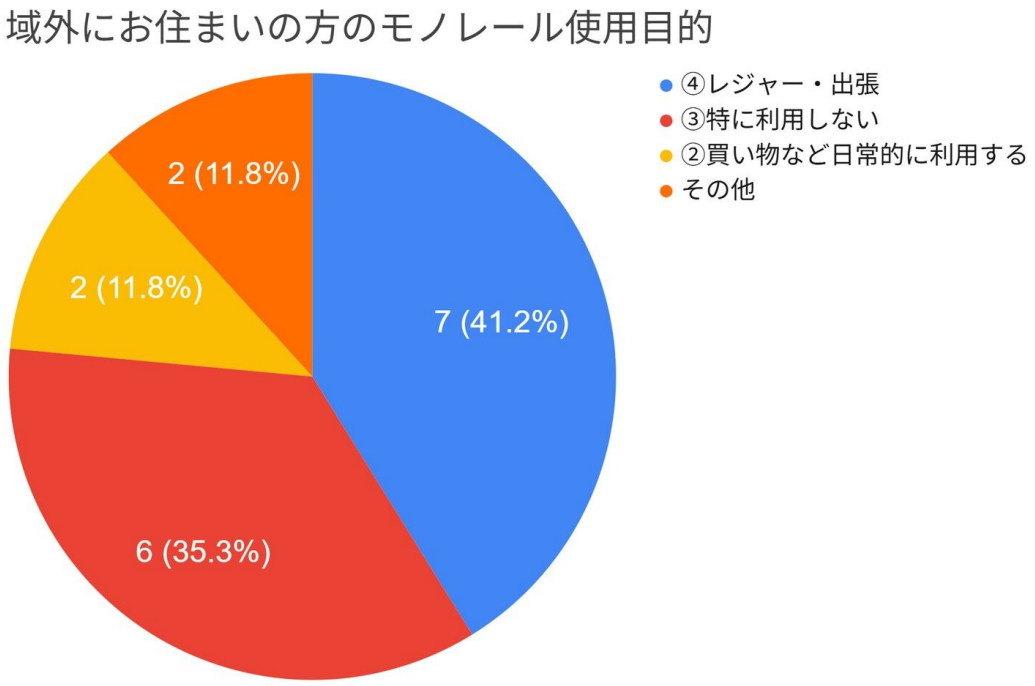
交通（域外）


域外の交通手段
回答数＝35
①電車
⑤車
③自転車
①電車, ②バス
③自転車, ⑤車
①電車, ⑤車
16 (45.7%)
13 (37.1%)


域外の来訪頻度
回答数＝125
②数か月に一回
③月に一回
①始めて来た
④週に一回以上
数年に一度
12 (34.3%)
8 (22.9%)
7 (20.0%)
6 (17.1%)

モノレール

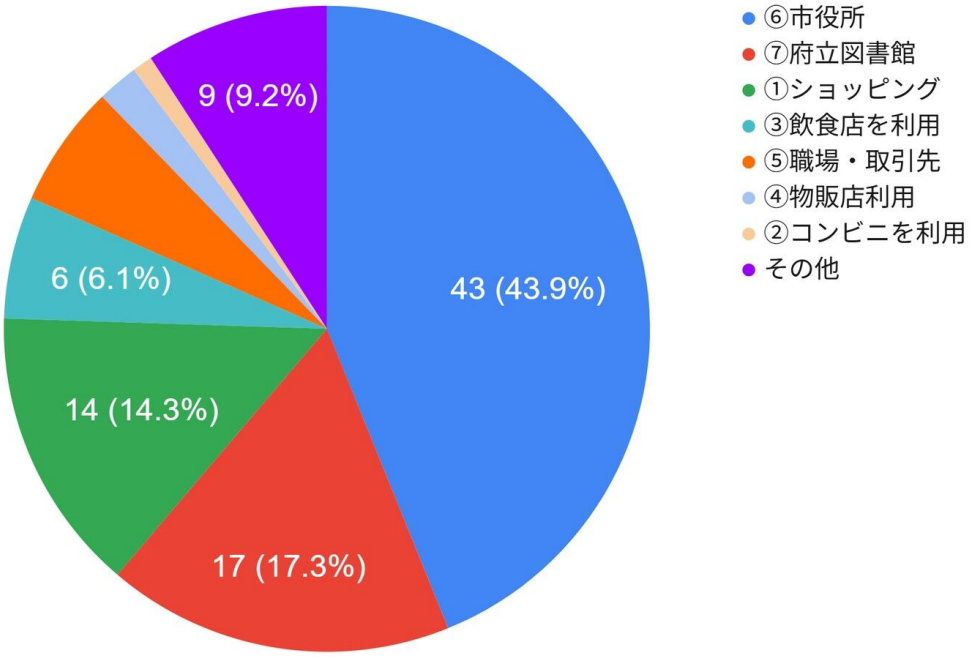




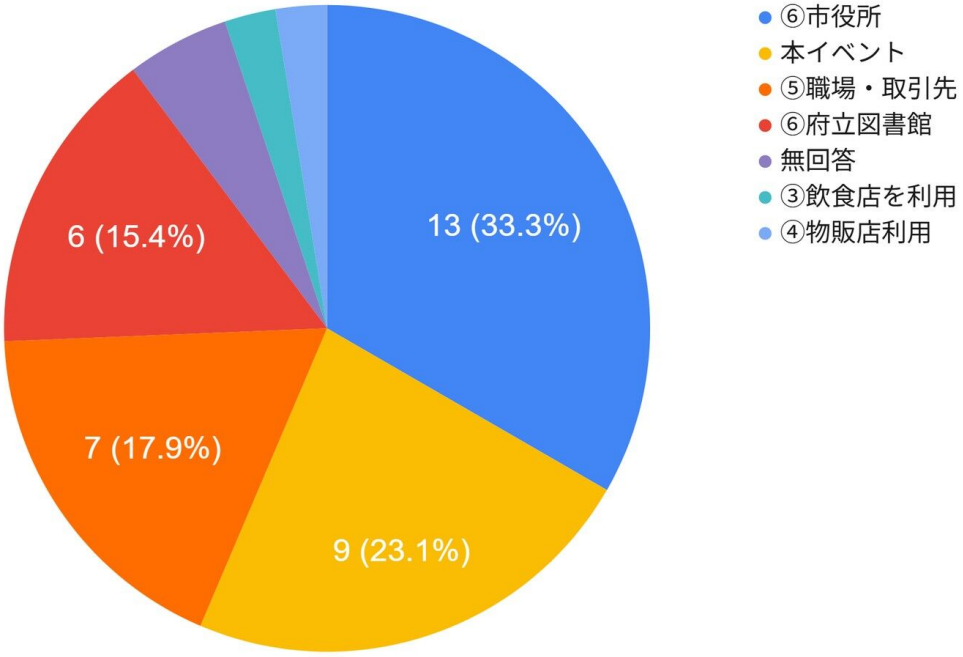
■ 目的

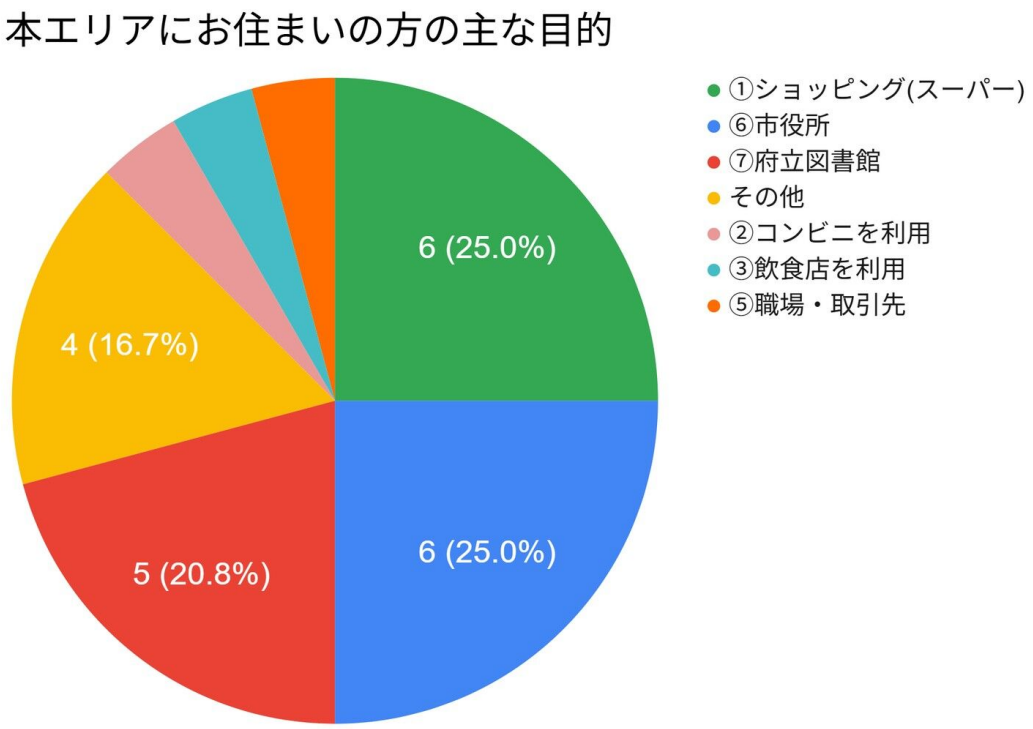
域内居住者には公共施設の利用という生活圏としての機能が、域外居住者には多様な目的を内包する広域集客施設としての機能が、それぞれ付加されている構造であると言える。

域内（本エリアを除く）にお住まいの方の主な目的



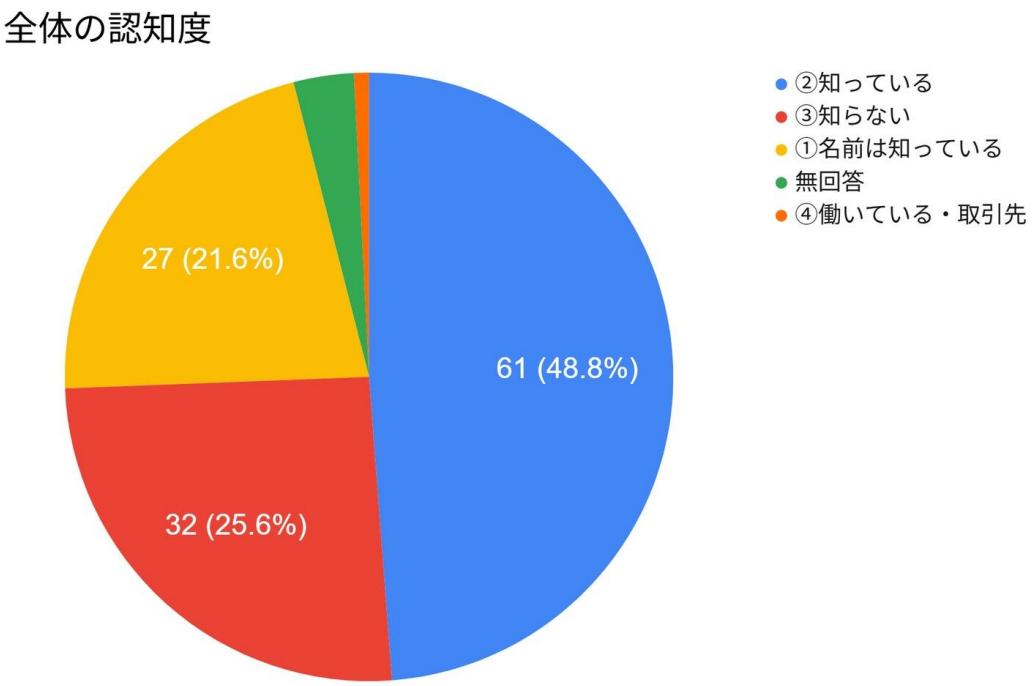
域外にお住まいの方の主な目的





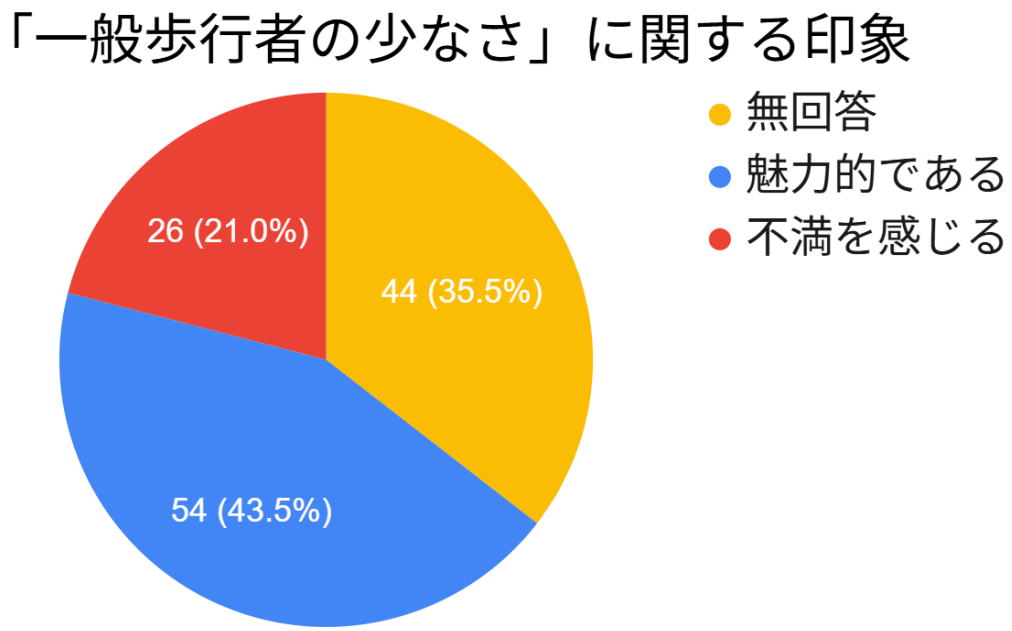
■ 認知度

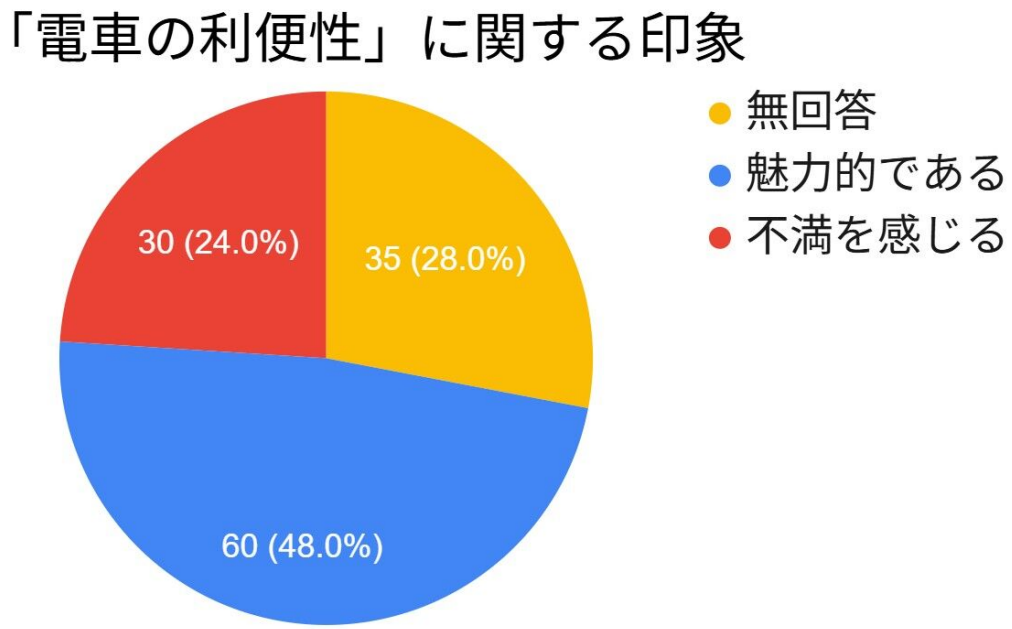
流通業務地区に対する認知度は５割、名前だけを知っている方を含むと全体の四分の三弱で非常に高い。



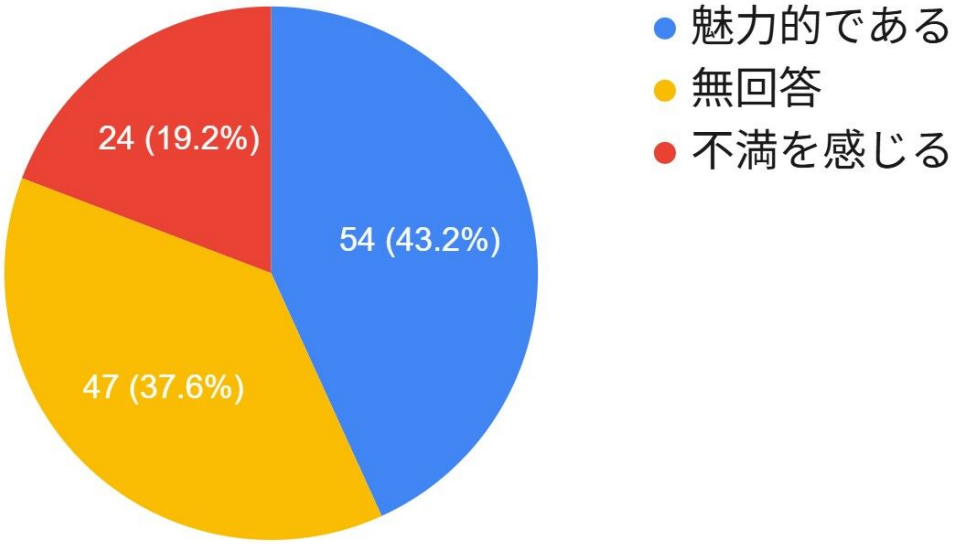
■ 景観への印象

当エリアの景観は、「ゆったりとした道路」と「豊かな街路樹」が魅力的であると強く認識されている。また、工業地域ならではの「働く風景」も景観上の魅力として成立している点が特徴的である。一方で、路上駐車が景観および歩行環境における最大の不満要素となっており、ハード面の良さをソフト面（マナーや管理）が相殺している側面があると言える。

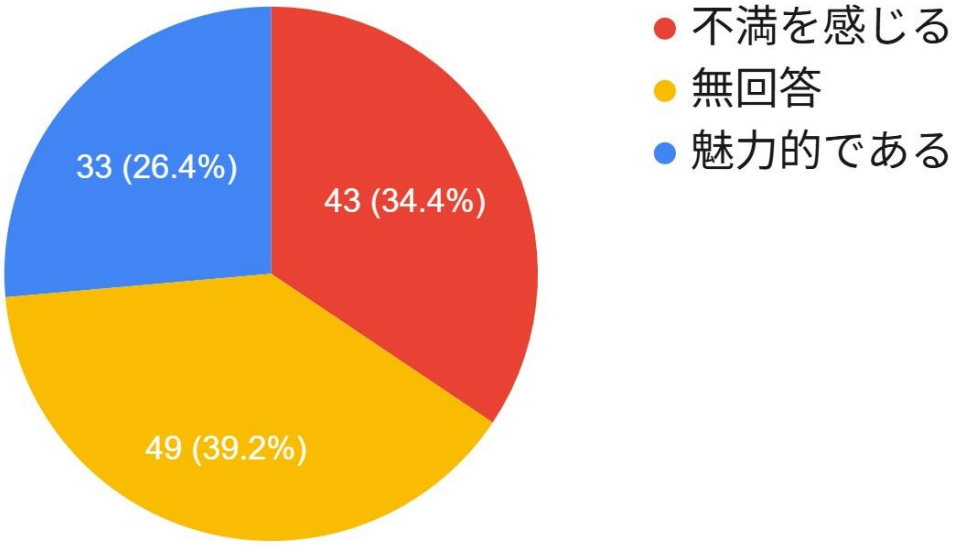




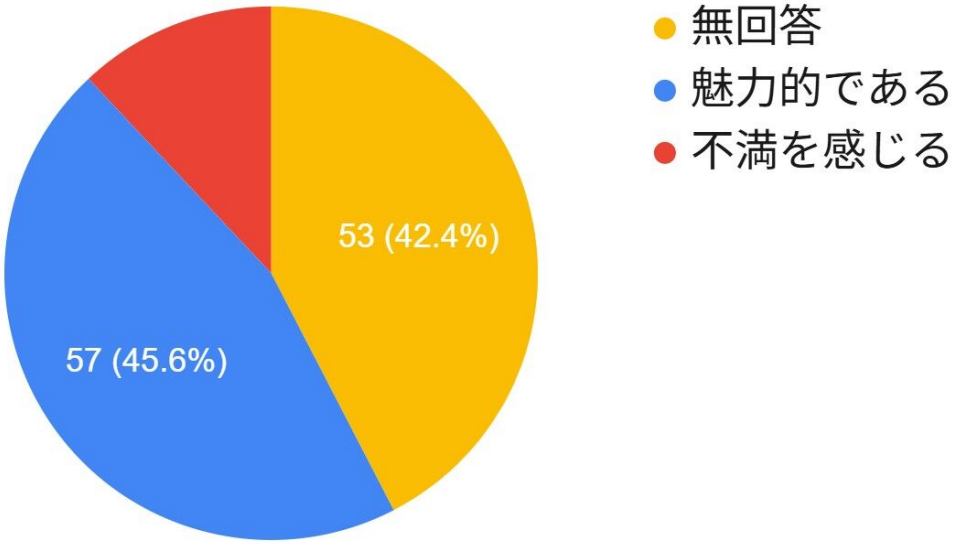
「静けさ」に関する印象



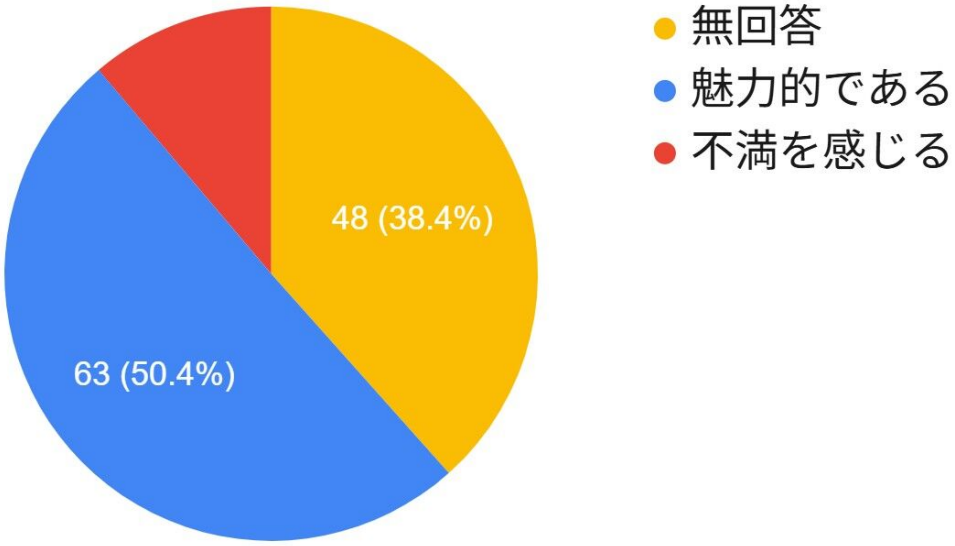
「バスの利便性」に関する印象



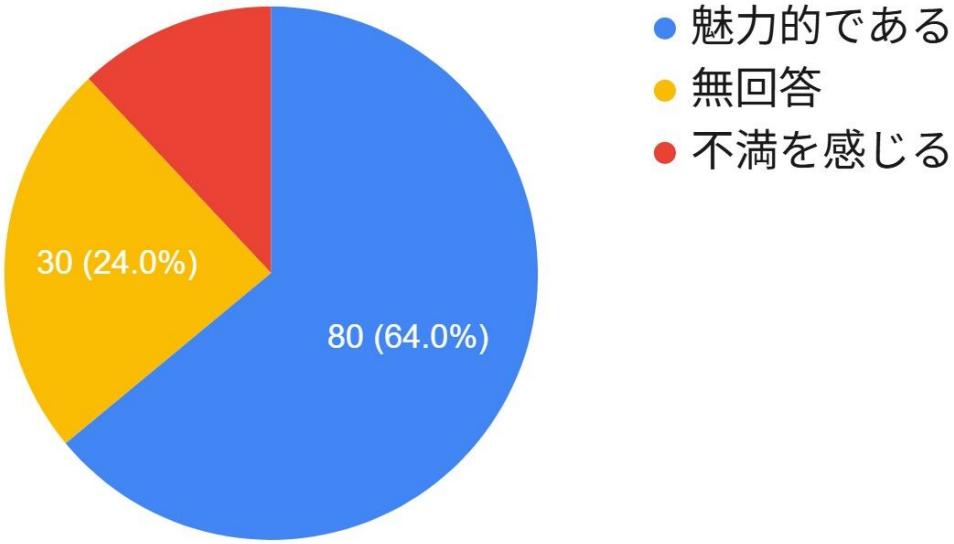
「働く風景」に関する印象



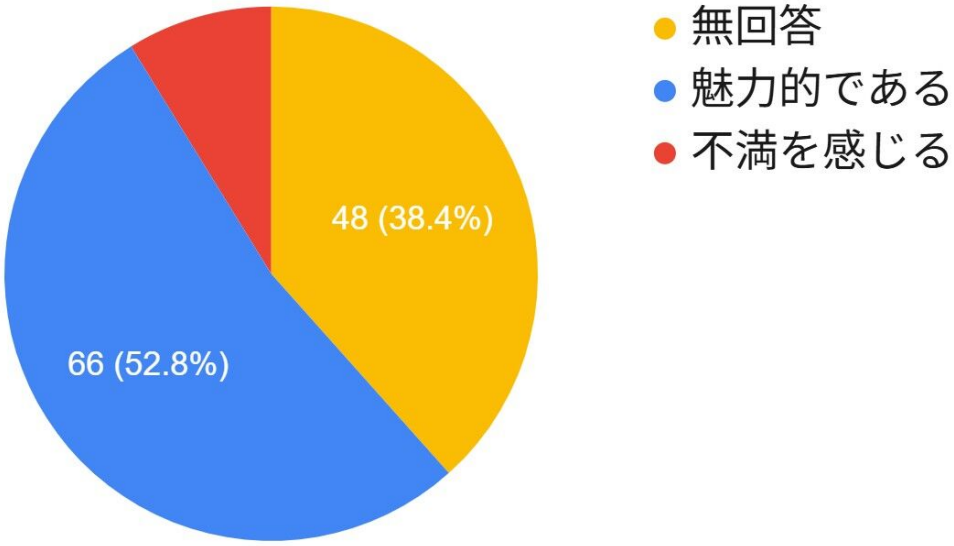
「自家用車の利便性」に関する印象



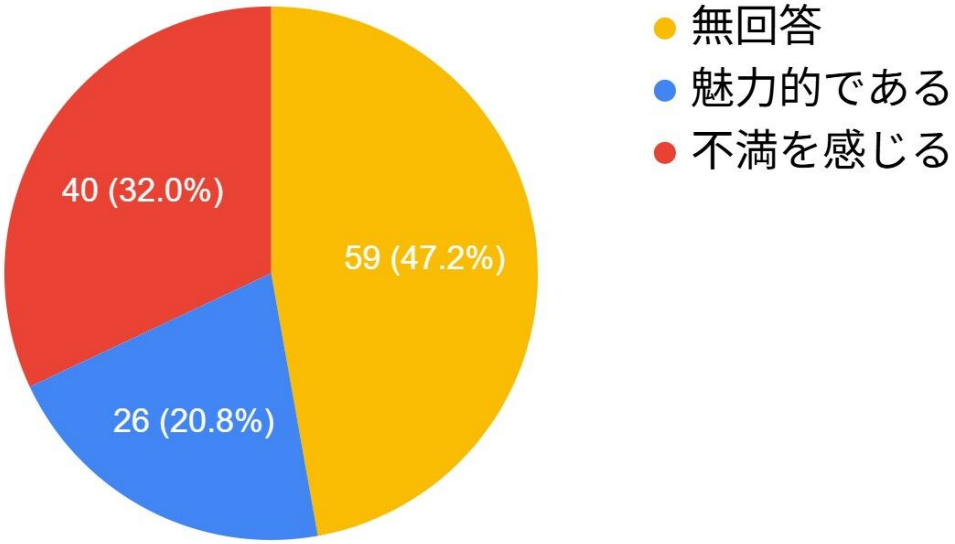
「幅広い道」に関する印象



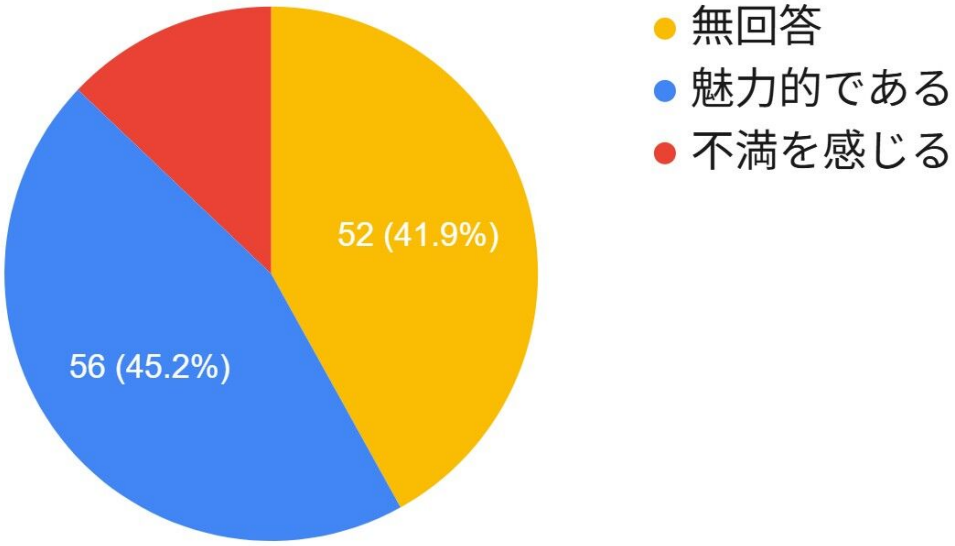
「自転車の利便性」に関する印象

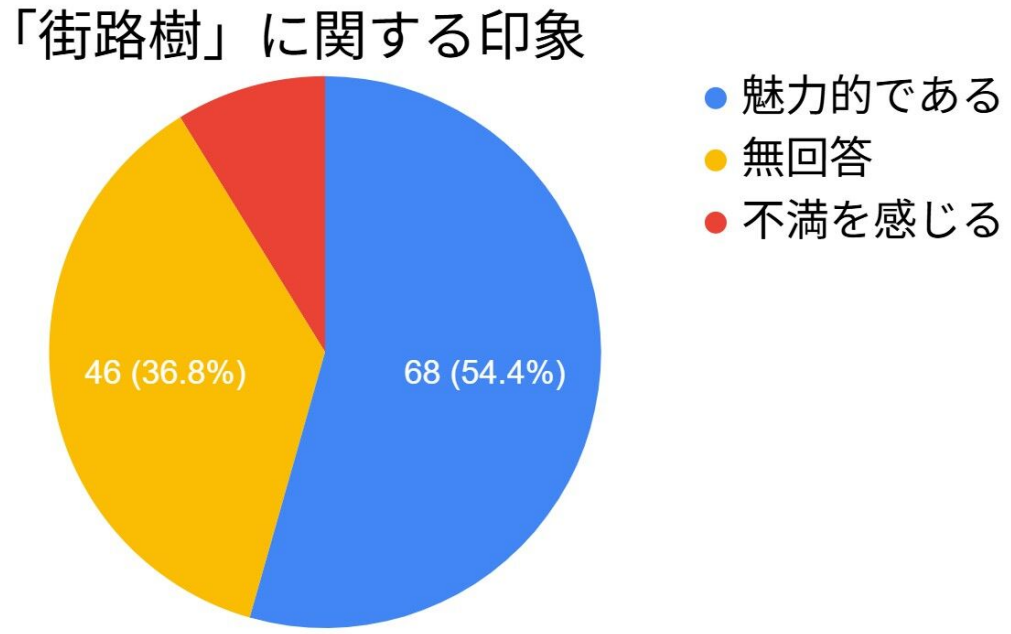


「路駐のしやすさ」に関する印象



「歩行者利便」に関する印象





■ （自由回答）イオンモール跡地への期待

イオンモール跡地への期待		回答数 n=125
商業施設系	88	イオンモール等
		スーパー
		子どもと来ることができる
		ランチができる
		百円ショップ
		朝市・マルシェ
		コストコ
		カフェ
公園系	18	子どもの遊び場
		自然の遊び場
		イベント
		芝生
		ランチができる
		スポーツ・運動
その他ご意見		商業と公園の連携
		府立図書館と連携した機能

		イベントが開催できるスペース
		病院
		コミュニティバス
		映画館

■ （自由回答）本エリアの魅力

本エリアの魅力		回答数 n=125
府立図書館	30	駅に近い
市役所・22F 展望レストラン	20	駅に近い
		噴水が綺麗
公園	4	
その他ご意見		市役所展望室、ショップがあればなおよい
		クリエイションコア
		MOBIO
		ラーメン屋（九兵衛）
		弁当屋さん
		ほうみん（中華）
		ハイジ（パン屋）
		極楽湯
		フレスポ
		tokocafe

■ （自由回答）本エリアに対する不満

本エリアに対する不満		回答数 n=125
電車・バス関係	18	運賃が高い
		近鉄との連携・南北の電車がない
		バスが減った

商業・エンタメ系	17	スーパー・お店が少ない（イオンがなくなった）
		楽しい要素がない
		子どもが遊べる場所
道路関係	12	道ががたがた
		路上駐車が多い
		道路の横断が不便
		暗い（高速下など）
		トラックが危ない
その他ご意見		交通の便・アクセスが悪い
		府立図書館と連携した機能
		イベントが開催できるスペース
		さびれている
		暗いイメージ
		治安が悪いイメージ
		目的がない
		図書館以外に入りやすいところがない

■ （自由回答）本エリアに対する期待

本エリアに対する期待		
商業関係	21	カフェ、ランチ
照明・ライトアップ	15	暗さの解消
		季節感のあるライトアップ
交通利便性の向上	15	わかりやすさ
		コミュニティバス
		運賃を安くする
集まれる場所・街	15	活気が欲しい
		子供と一緒に
イベントの開催	7	今回のような

		マルシェ
		万博関係
		こーばへいこ
その他ご意見		不満の解消が主な意見
		開かれたイメージが欲しい
		工業の街というイメージを活かす、あるいは払しょくする
		倉庫を利用した施設（子どもが遊べる・キッザニア）
		市役所、図書館をもっと身近な施設に

1-2-2. 2025 年 12 月 6-7 日（土・日）メルカート祭（場所：メルカート協同組合前）

■ 概要

リピーター率が高く、約 7 割が自家用車で訪れる域外からの広域集客が中心であるメルカート祭でヒアリングとアンケートを実施した。来場者の約 6 割が当地区を流通業務地と認識しており、産業の活気を目的に訪れている点が特徴的である。一方で、近隣住民は自転車を利用し、買い物と併せて市役所等の公共施設を利便的に利用している。本イベントの集客力を活かし、単なる買い物の場を超えた産業観光・交流拠点としての整備が有効である。広い道路空間と緑を活かしつつ、課題である路上駐車対策とバス路線の再編をセットで行うことで、多世代が快適に滞留できる空間の構築が期待できる。特に「働く風景」を魅力として発信する仕掛けが、地区のアイデンティティ強化に繋がる。

有効回答数 168 件

主催：大阪メルカート協同組合

■ アンケート結果

■ 概要

(1) 来場者の居住地構成

域外からの来場者が圧倒的多数を占めており、本イベントが広域から人を惹きつける強力な集客コンテンツとなっていることがわかる。一方で、対象エリア内の居住者による来場は限定的である。

(2) 利用目的と施設利用の相乗効果

卸市での買い物が主目的であるが、この機会に市役所や府立図書館などの公共施設に立ち寄る来場者が一定数存在する。特に近隣（①～③エリア）の層にとって、当地区は「買い物」と「行政・文化サービス」を併せて享受する場所として機能している。

(3) 交通手段と課題

域外からは自家用車、中域以内からは自転車による来訪が主軸である。全エリアを通じて「バス路線の不十分さ」が共通の課題として挙げられており、公共交通機関の利便性向上へのニーズが根強い。

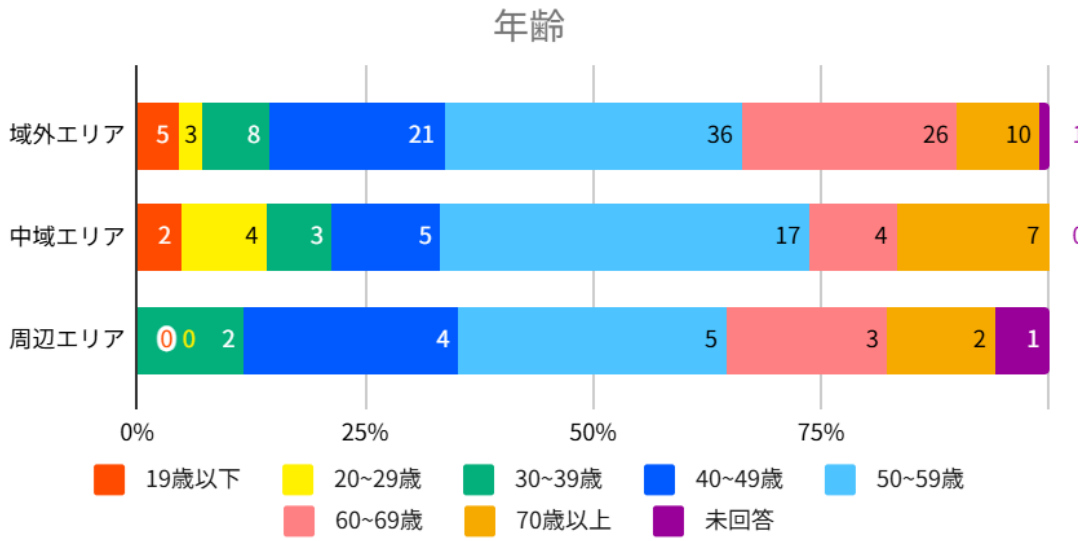
(4) 地区の認識と役割

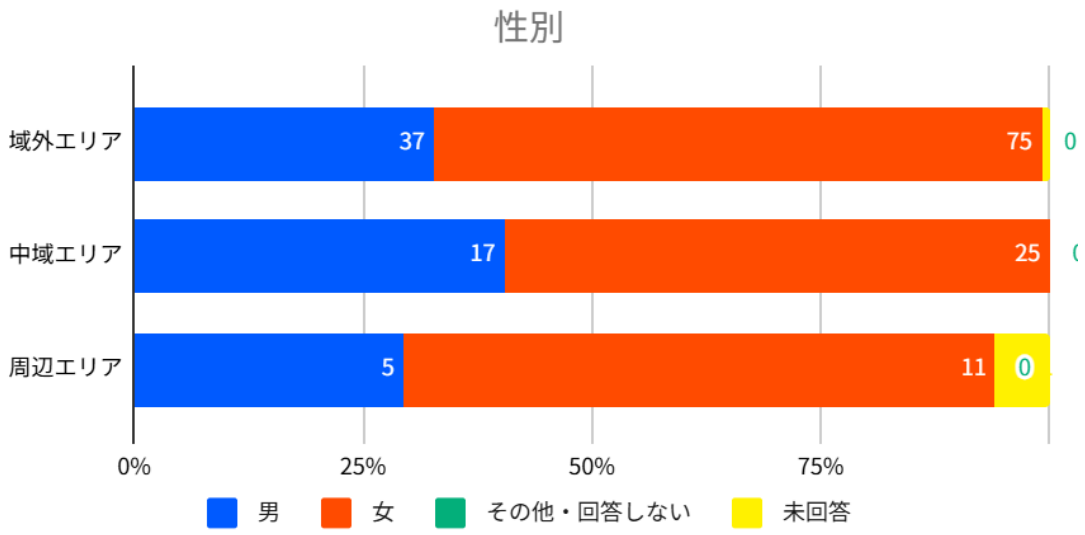
来場者の約６割（61%）が、当地区が「流通業務地区」であることを認識した上で訪れている。卸市は、単なる商業イベントに留まらず、地区の産業的特徴を一般消費者に浸透させる重要な役割を担っていると言える。

(5) 景観への印象

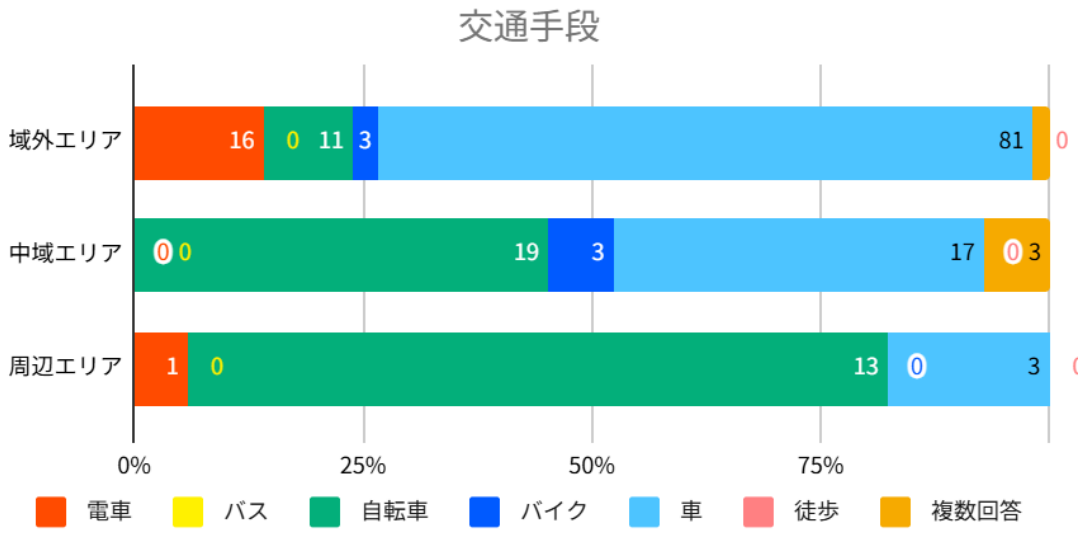
当地区の景観は、「優れた道路基盤と緑」という土台に、「産業の活気」が彩りを添えるユニークな魅力を有している。しかし、路上駐車という運用面の課題が、そのポテンシャルを十分に発揮させる上での最大の障壁となっている。将来的なまちづくりにおいては、物流機能の効率性と、公共エリアにふさわしい秩序ある景観の維持をいかに両立させるかが重要である。

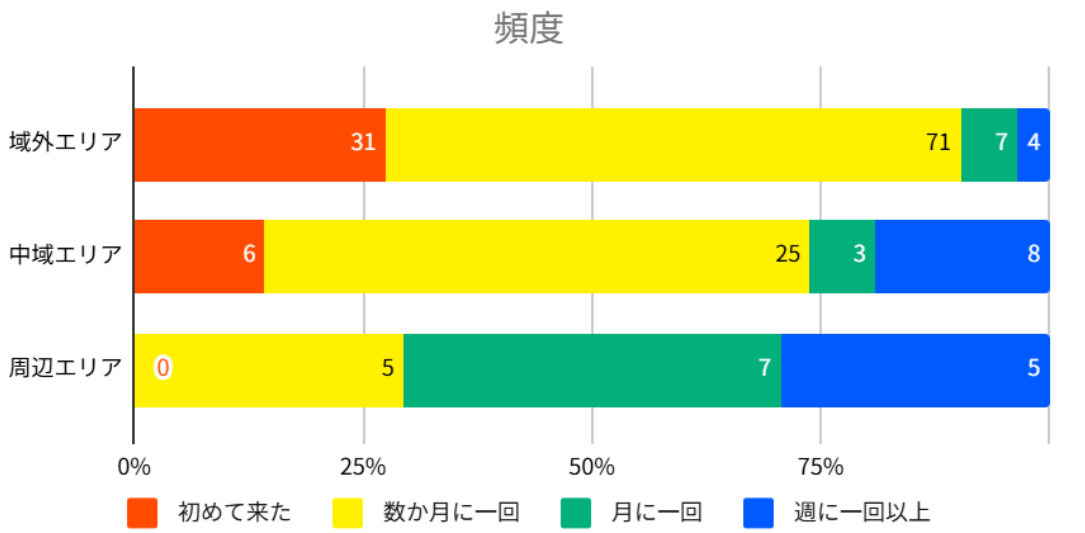
■ 属性



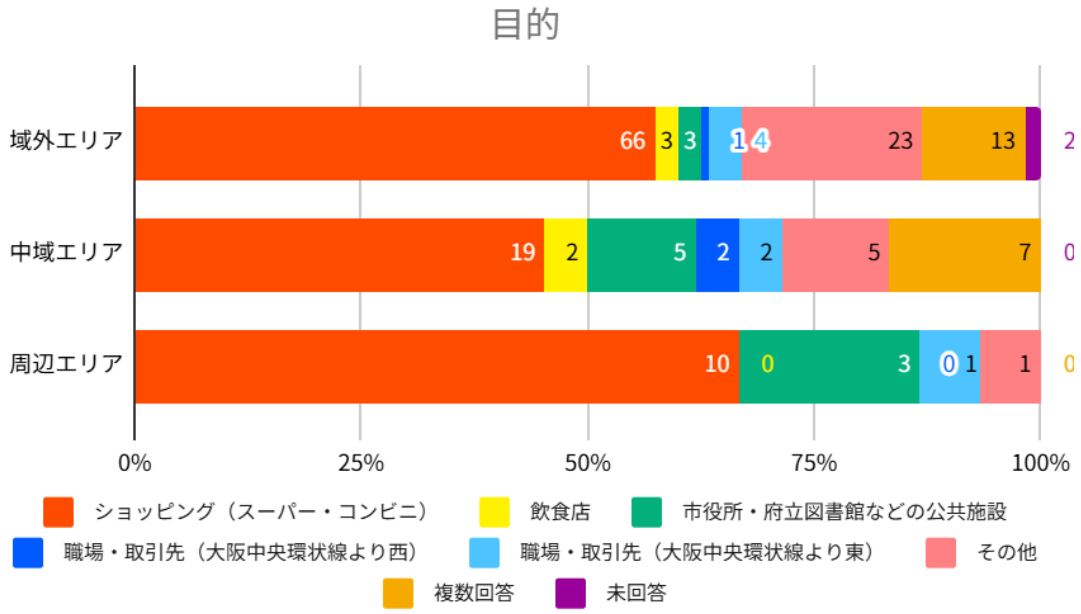

性別
域外エリア
中域エリア
周辺エリア
37
75
0
17
25
5
11
0
0%
25%
50%
75%
男
女
その他・回答しない
未回答

■ 交通

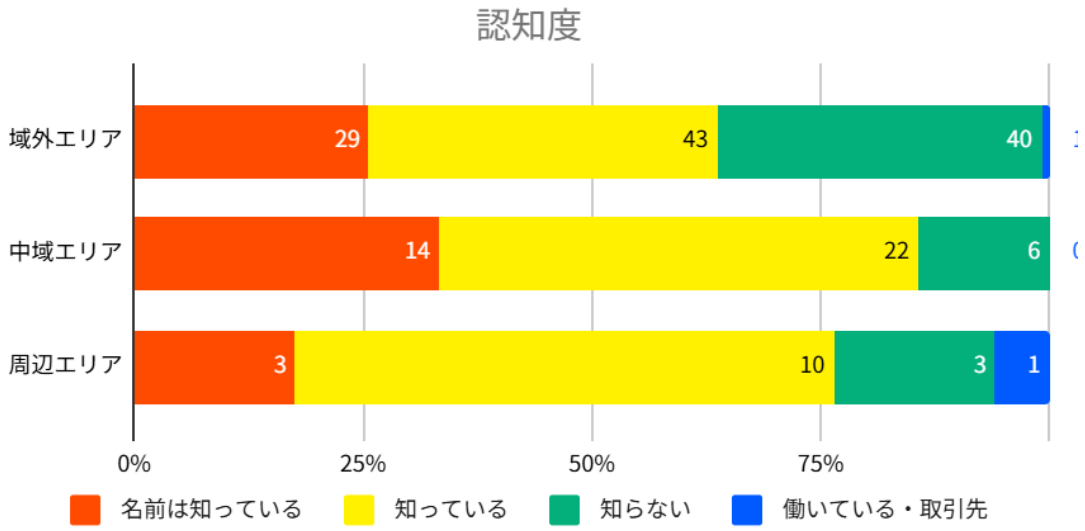

交通手段
域外エリア
中域エリア
周辺エリア
16
0
11
3
81
0
0
0
19
3
17
0
3
1
0
13
0
3
0%
25%
50%
75%
電車
バス
自転車
バイク
車
徒歩
複数回答


頻度
域外エリア
中域エリア
周辺エリア
31
71
7
4
6
25
3
8
0
5
7
5
0%
25%
50%
75%
初めて来た
数か月に一回
月に一回
週に一回以上

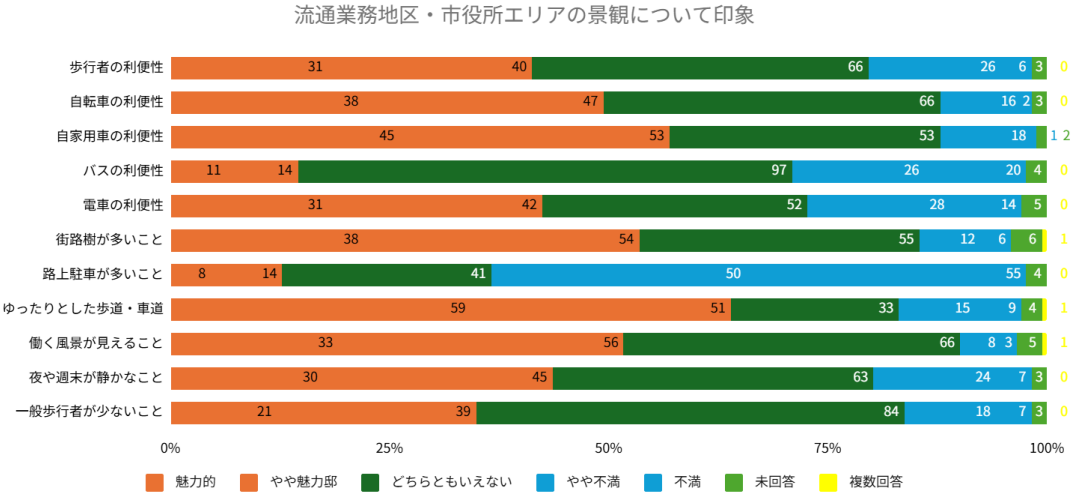
■ 目的


目的
域外エリア
中域エリア
周辺エリア
66
3
3
14
23
13
2
19
2
5
2
2
5
7
0
10
0
3
0
1
1
0
0%
25%
50%
75%
100%
ショッピング（スーパー・コンビニ）
飲食店
市役所・府立図書館などの公共施設
職場・取引先（大阪中央環状線より西）
職場・取引先（大阪中央環状線より東）
その他
複数回答
未回答

■ 認知度

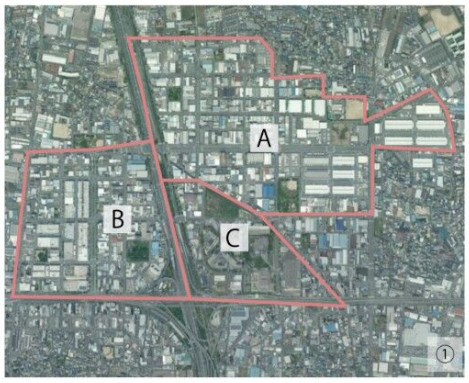

認知度
域外エリア
中域エリア
周辺エリア
29
43
40
14
22
6
3
10
3
1
0%
25%
50%
75%
名前は知っている
知っている
知らない
働いている・取引先

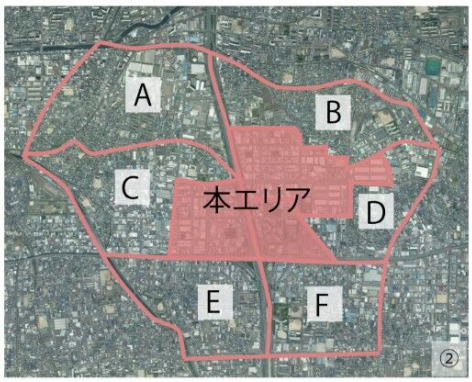
■ 景観への印象

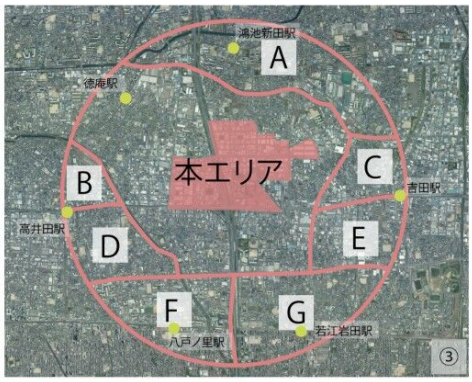


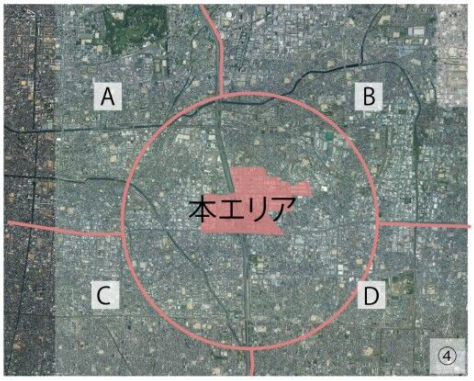
■ アンケート用紙

エリア別（凡例：①対象エリア、②周辺エリア、③中域、④域外）









1-2-3. 2025 年 12 月 13 日（土）トルクフェスタ（場所：市役所本庁舎 1 階）

■ 概要

65 歳以上の東大阪市民を対象に、新たな趣味や仲間との出会いを通じて充実した生活と社会参加を応援する介護予防プロジェクトにおいてヒアリングとアンケート調査を実施した。2022 年以来、連続講座や活動成果を披露する「トルクフェスタ」を開催している。修了後は地域活動への継続を手厚く支援する。地域んプレイヤーとして高齢者をターゲットにアンケートに加え、市役所周辺のおすすめの飲食店マップに参加者からの口コミを受けて、地域への関心の高さを確認した。

対象者：65 歳以上の東大阪市在住、アクティブシニア（トルク参加者）

有効回答数 19 件

■ 主催・企画運営

東大阪市 福祉部高齢介護室 地域包括ケア推進課

企画運営：阪急阪神ホールディングス／いきいきライフ阪急阪神

2. 社会実験実施のための枠組み構築への提案

2-1. 中心拠点の公園におけるコーヒー屋台による拠点づくりの提案

■ 概要

プロジェクトは、東大阪市と連携し、長田・荒本地区において仮設のコーヒー屋台の設計・運営による拠点づくりの取り組みと、まちづくりアンケート調査を実施した社会実験である。屋台を媒介として、滞留を創出するとともに、多様な主体から地区の今後のまちづくりに向けての知見を得ることを目的とした。長田・荒本地区は、流通機能の集約を目的とする区域であり、法律上、公益施設の建設が制限されている。当流通業務地区は、1979 年以降、周辺市街地化により都市の内部に取り込まれた。制度上に用途が固定された区域内は、周辺生活圏と接続性を欠き、都市の中で機能的に孤立した空間となっている。コーヒー屋台の仮設性は、恒常的な公益施設の設置が制限される流通業務地区において、制度の枠内で許容される形で都市に場を出現させる装置として柔軟性をもった提案とした。

■ コーヒースタンドを使った拠点の提案

■ 概要

　隔週で実施したコーヒースタンドの実施によって、平日の公園利用が非常に少ないことを問題意識として、公園活用のヒントとなるヒアリングができた。具体的にはよく使用する公園が住民にはあるのに対して、組合の従業員が利用するという方はほとんどない。一定の従業員は域内を毎日、週 2，3 回の頻度で移動し、その際の休憩スペースとしても利用の価値を確認した。アンケートで必要とされているリフレッシュするためのスペースや、立ち止まって休憩できる場所に公園をするべく試験的に運用した。

■ コーヒースタンドの製作と運用の記録

【コーヒースタンドの製作と運用の記録】

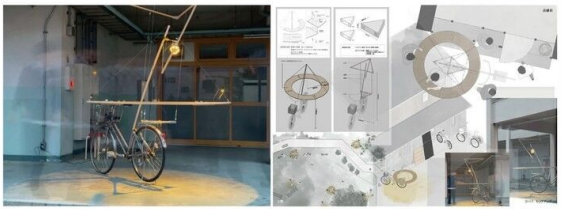
【プロジェクト実施体制】
指導者：松岡聡教授

松岡研究室（4名）
堀大智 / 藤本美優 / 松尾玲美 / 上谷康介
建築・都市デザイン特論・演習履修者（2名）
木下裕翔 / 渡邊修司

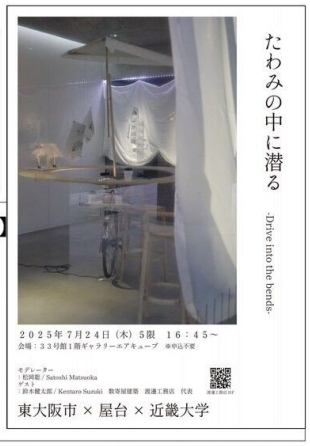
4 月
仮設物・可動建築の事例調査
屋台展開候補地のリサーチ

5月
複数案検討
方向性確定(初期案)
月末より施工着手

6月　【SDレビュー2025　(初期案)】



7/24　【ギャラリートーク】
鈴木棟梁(渡邊工務店)よりFB



9 月　【営業前提の本格設計】
三方囲い、必要設備条件を満たす設計を再考

〈露天営業に必要な設備・備品〉
テント（屋根・　三方囲い）/ コック付きポリタンク 40 以上
洗浄設備 / 排水設備（ポリタンク 40L 以上）
アルコールスプレー / 食品・器具保管箱 / ふた付きゴミ箱

8/3
【京都現場見学（渡邊工務店）】

10 月
【食品衛生責任者資格】取得（プロジェクト参加者 5 名）

11/4-11/6
【施工（京都 / 渡邊工務店）】

11/9　【東大阪市役所主催イベント】
アンケート調査＋屋台を分棟型で展開＋コーヒー提供

12 月
保健所審査を経て【露店営業許可】取得
東大阪市役所にて【公園使用許可】取得
（長田中公園・本庄南公園）

12/6-7　【長田メルカート祭】
Day1：アンケート調査のみ実施
Day2：アンケート調査＋屋台展開＋コーヒー提供

アンケート協力：メルカート祭参加者 / 出店者

12/22　長田中公園【16:00-19:00】

子連れの主婦 / バイト前の男性 / 工業団地の従業員

1/26　長田中公園【11:00-14:00】

工業団地の従業員

1/16　長田中公園【11:00-14:00】

工業団地の従業員

2/12 長田中公園【11:00-14:00】

犬の散歩中の年配男性

2/5 本庄南公園【11:00-14:00】

市役所、近隣の従業員 / 犬の散歩中の年配女性

■ イベントと屋台運用に対応するユニットシステム

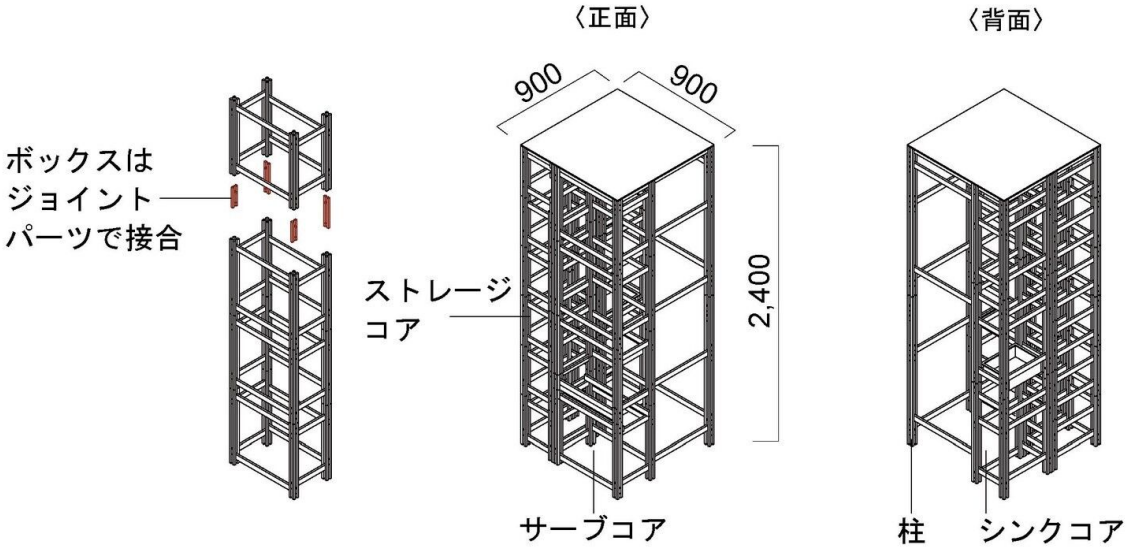
■ 概要

【屋台本体】

900mm×900mm の半畳寸法を基準とする。

コンパクトな平面にボックスを積層し、各ボックスが

構造と外形を兼ねる構成とした。

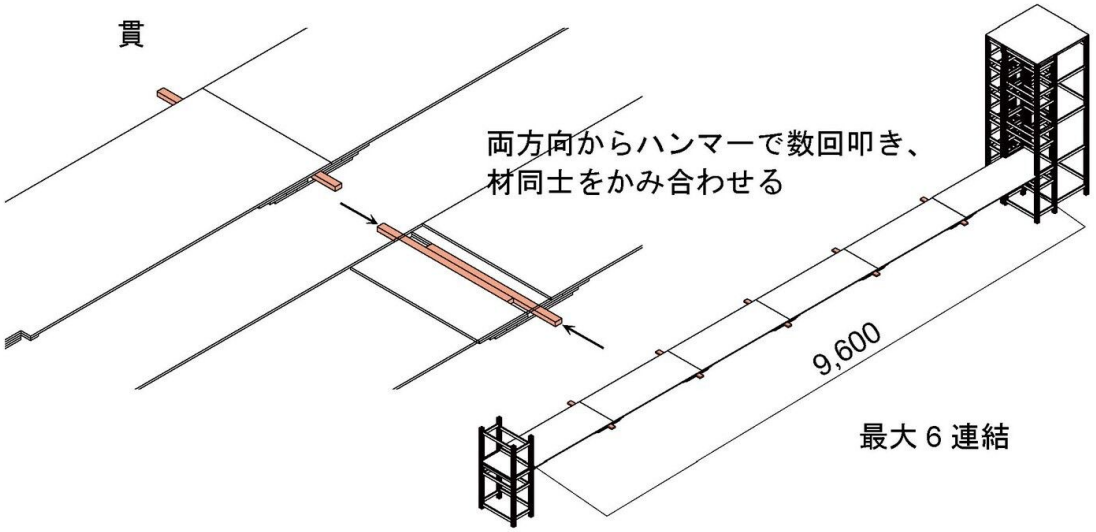


【天板】

1 枚当たり約 1.8m とし、最大 6 枚まで連結可能である。

各接合部には貫工法を用い、構造を簡潔に保ちながら

水平方向へと空間を拡張できる仕組みとした。

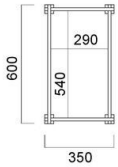


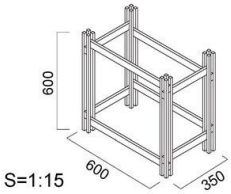
■ 屋台本体

【屋台本体の設計】

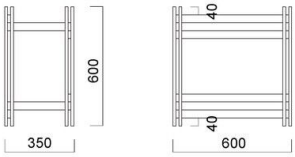
サーブコア〈提供〉

(WDH=600*350*600)





S=1:15



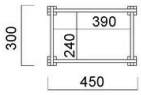
コーヒーを淹れ、サーブする。

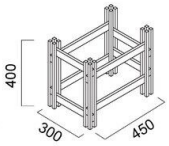
看板を取り付ける。

材料寸法	本数
15×15×600	16
15×40×350	4
15×40×600	4
	×6ボックス

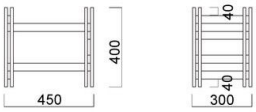
ストレージコア〈保管〉

(WDH=300*450*400)





S=1:15

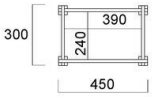


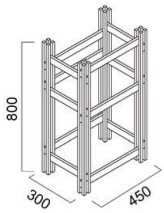
コーヒー豆、備品などを保管する。

材料寸法	本数
15×15×400	16
15×40×300	4
15×40×450	4
	×6ボックス

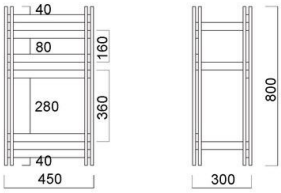
シンクコア〈給排水〉

(WDH=450*300*800)





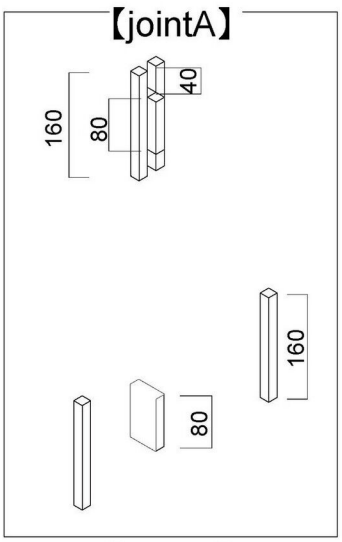
S=1:15

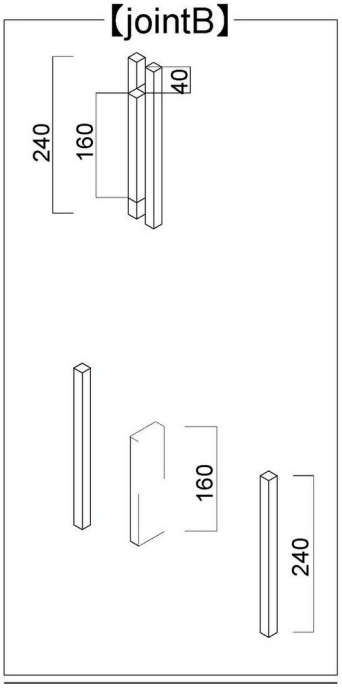


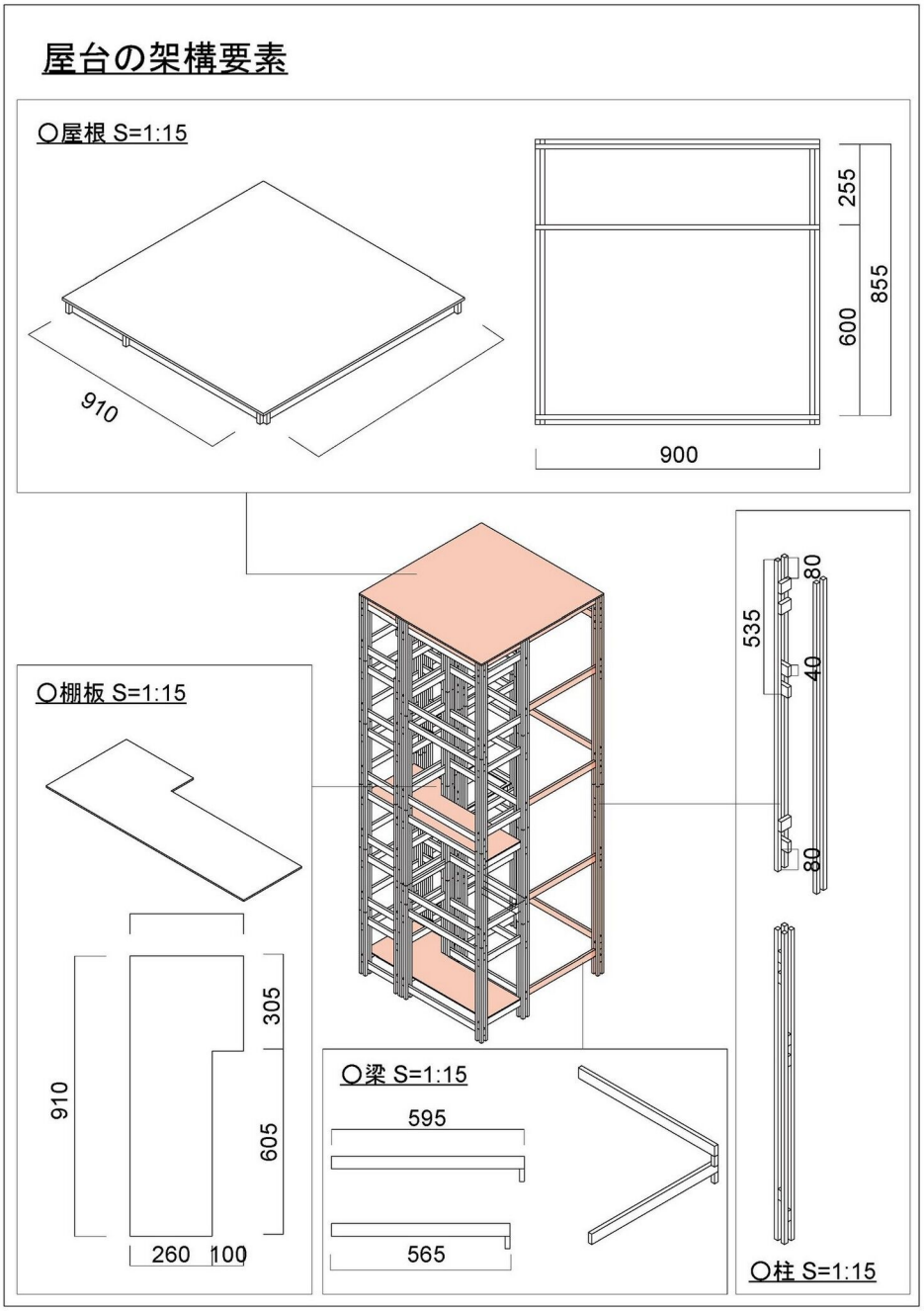
シンクを設置し、手洗い、備品の洗浄を行う。

材料寸法	本数
15×15×800	16
15×40×300	4
15×40×450	4
	×3ボックス

ボックスの接合には
2 種類の joint を用いる

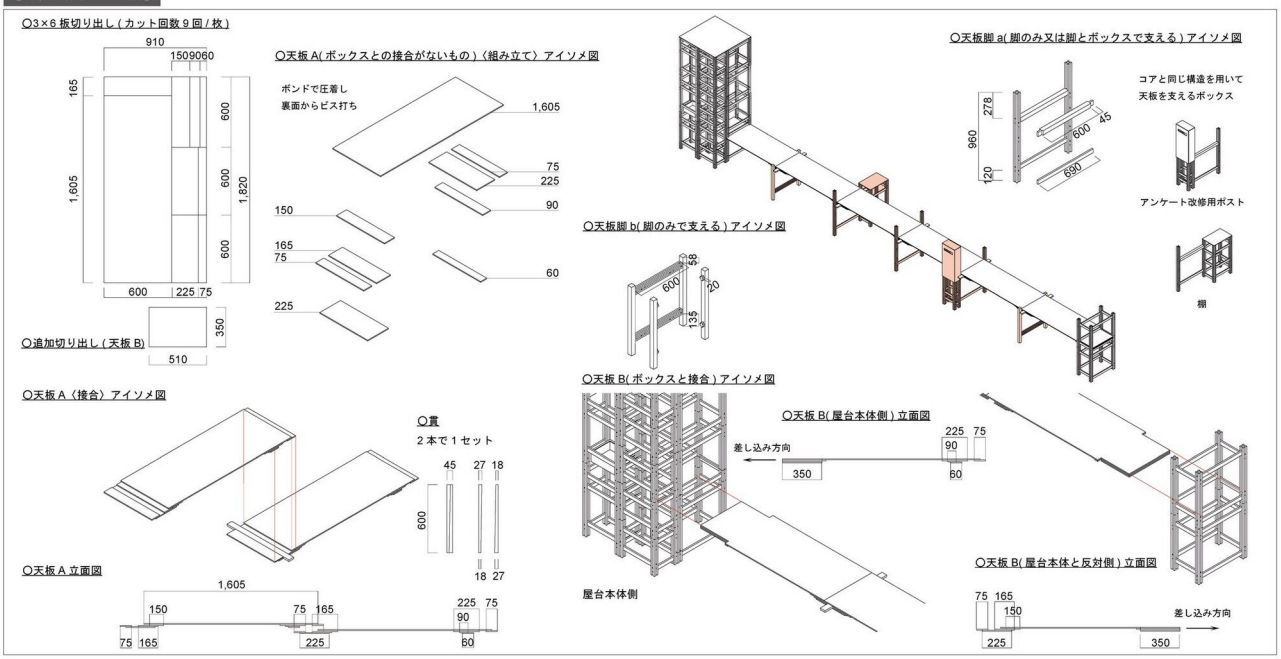




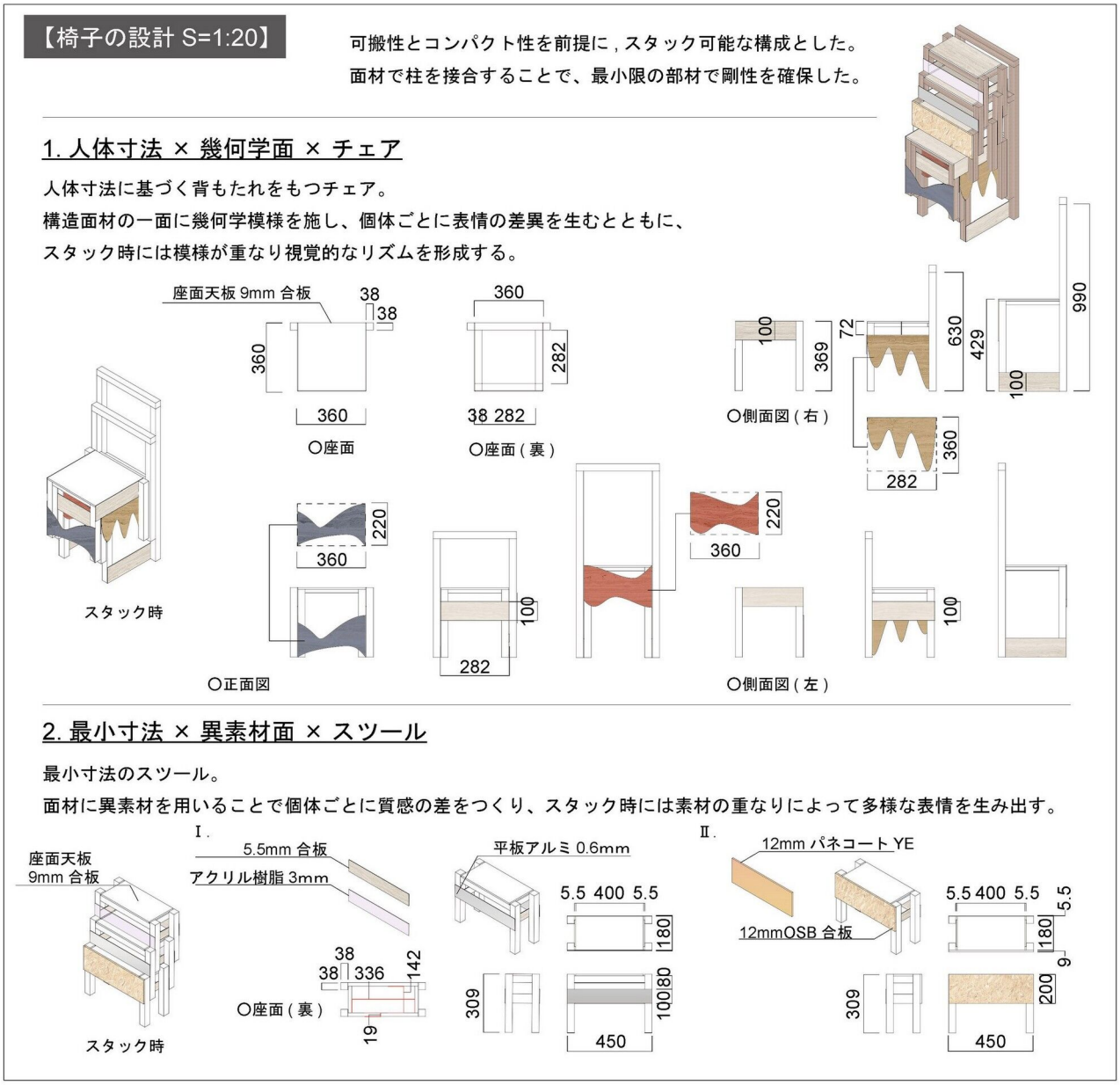


■ 天板

【天板の設計 S=1:20】



■ イス



■ 実施日時・場所

2025 年 12 月 22 日（月）15:00~19:00　長田中公園

2026 年 1 月 16 日（金）11:00~14:00　長田中公園

2026 年 1 月 26 日（月）15:00~19:00　長田中公園

2026 年 2 月 5 日（木）11:00~14:00　本庄南公園

2026 年 2 月 12 日（木）11:00~14:00　長田中公園

■ アンケート

■ アンケート結果

■ 概要

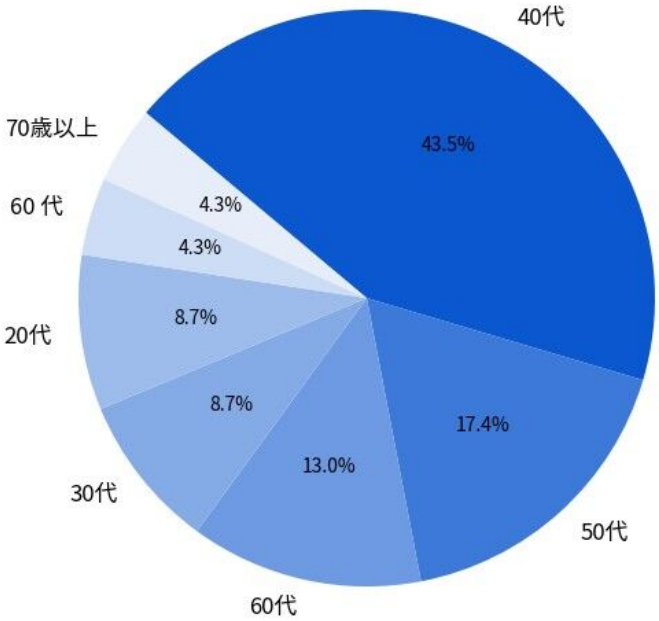
地域住民の有効な回答サンプルが少ないため、従業員（20 名以上）の回答が集まっており、この地区で働く人々の実態を、属性、交通、職場環境、公園利用、景観印象の項目で分析する。従業員にとって当地区は働く場所としては定着しているものの、「休憩・食事」や「移動の安全性」における満足度が著しく低い現状が浮き彫りとなった。 特にランチ環境の乏しさは深刻な課題であり、社会実験で試みられた公園での飲食機能（コーヒーショップ等）は、現状ほとんど利用されていない公園を、従業員の貴重なリフレッシュ拠点へと変える大きなヒントになる。今後は、モノレール延伸による利便性向上を軸に、飲食・商業機能の充実と、路上駐車の抑制による安全な歩行環境の整備が、働く人々を惹きつけるまちづくりの要諦であると言える。

有効回答数 23 件（従業員）＋3 件（地域住民）

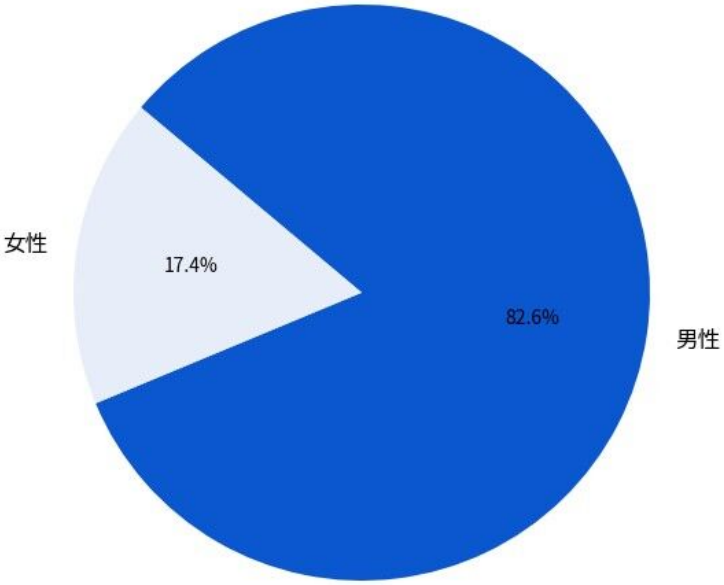
■ 属性

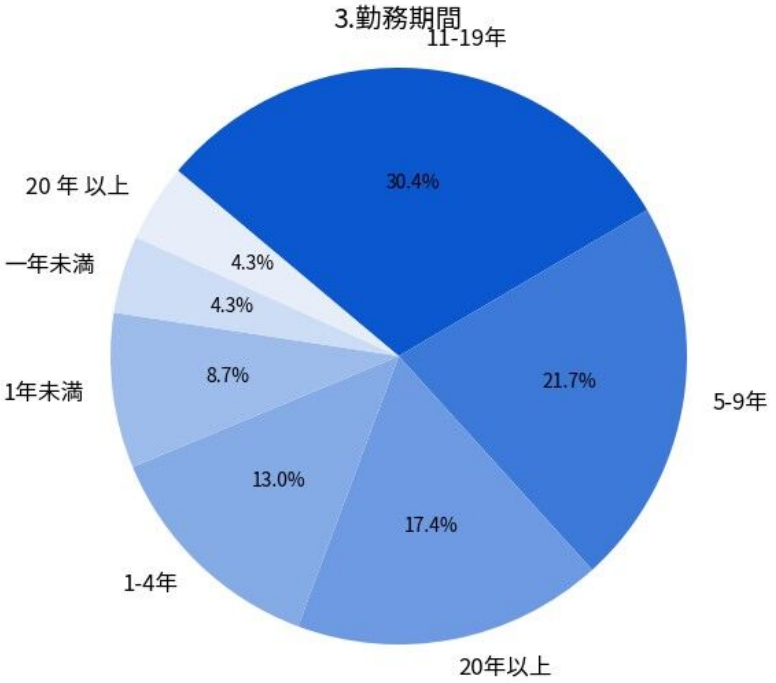
- 年齢・性別: 40 代から 50 代の男性が中心であるが、20 代から 70 代まで幅広い層。
- 勤務期間: 20 年以上のベテラン層から 1 年未満の新採用者まで混在。

1.年齢


40代
43.5%
70歳以上
4.3%
60 代
4.3%
20代
8.7%
8.7%
30代
13.0%
60代
17.4%
50代

2.性別

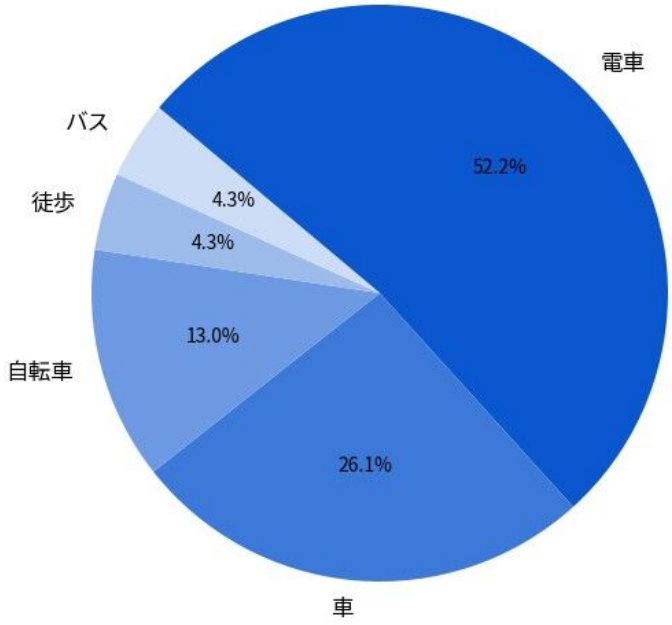

女性
17.4%
82.6%
男性



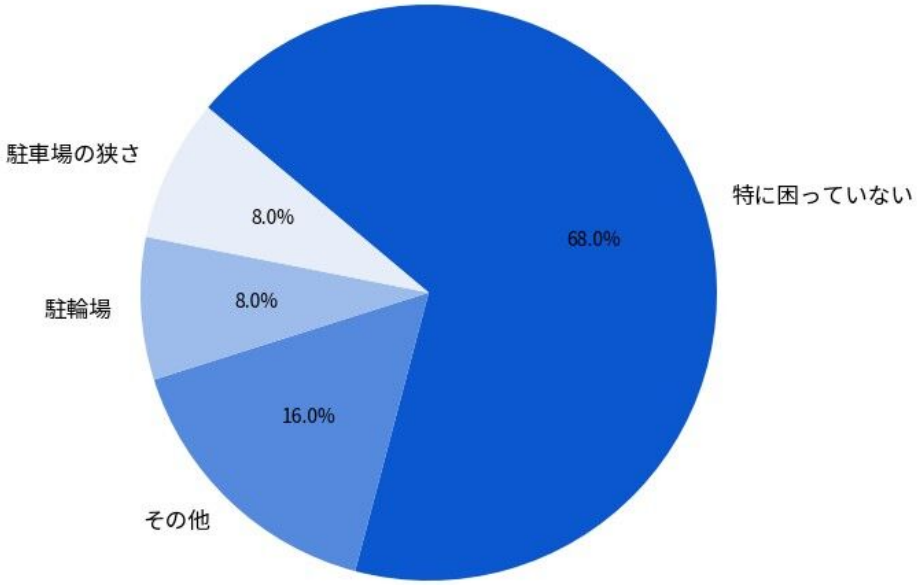
■ 交通

- 通勤手段: 「電車」が最も多く、次いで「車」「自転車」の順である。
- 交通課題:道路の物理的な不備（ガタガタで狭い）や、公共交通の便（電車の本数、バス路線の減少）への不満が出ている。駐輪場・駐車場の狭さを指摘する声もある。
- 危険経験（自由記述）:「路上駐車が多く、角での出会い頭が怖い」「自転車の運転ルールが守られておらず、歩道を通る速い自転車が危険」「車の右左折の侵入が怖い」

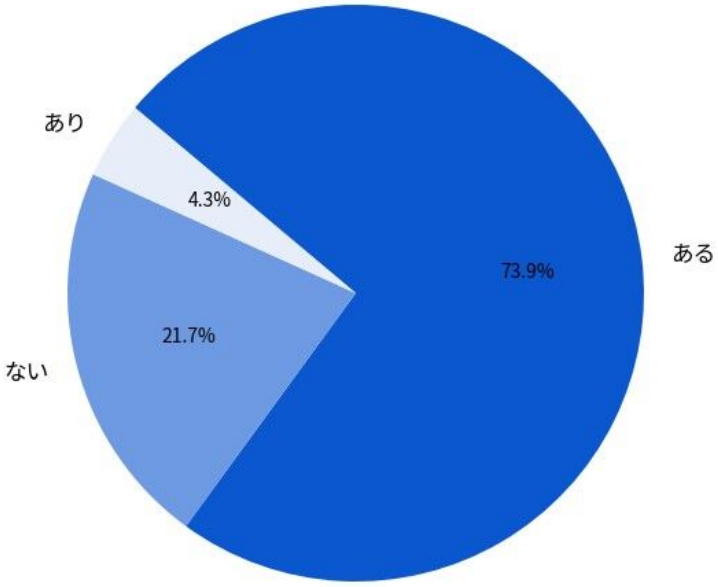
4.主な通勤手段(複数可)



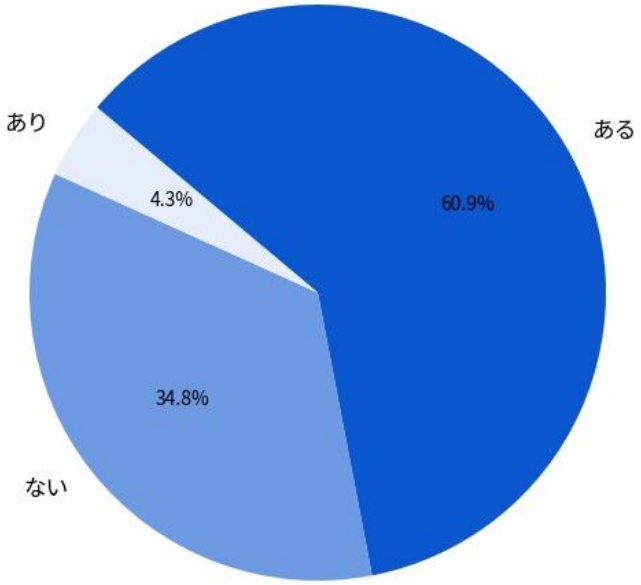
5.通勤手段で気になる点（複数可）

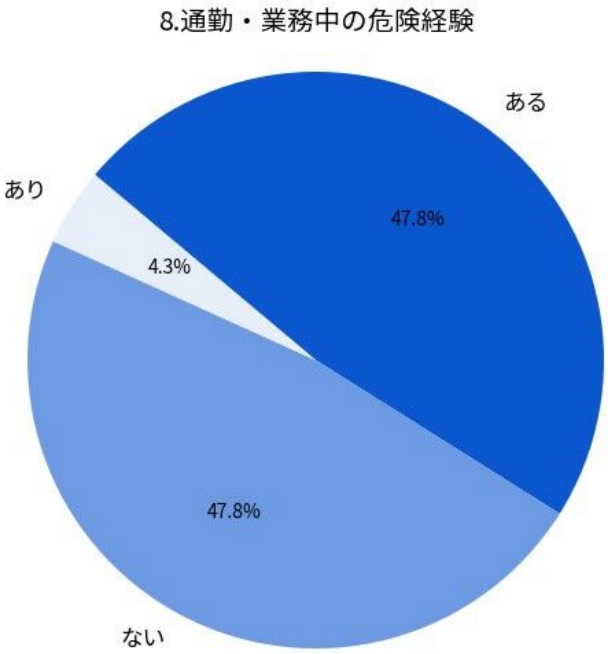


7.勤務中のエリア外移動



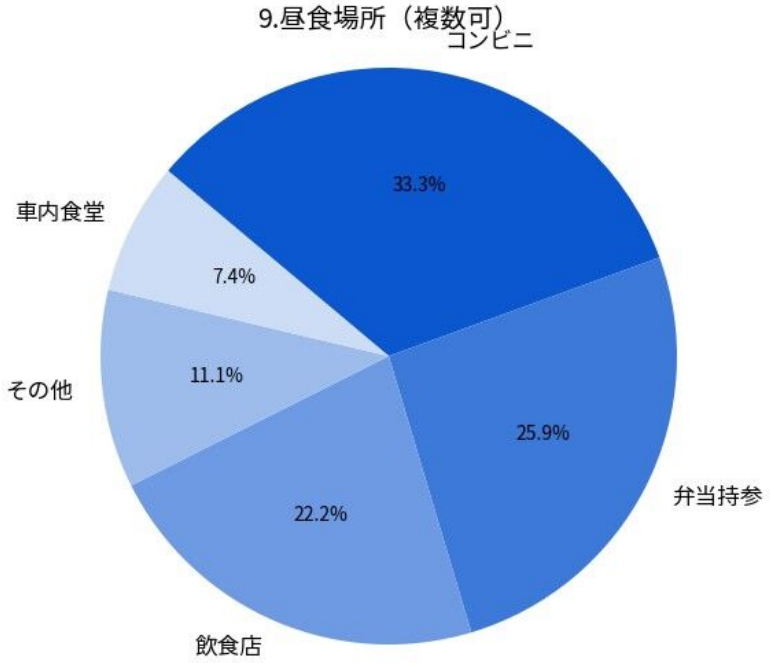
6.勤務中のエリア内移動

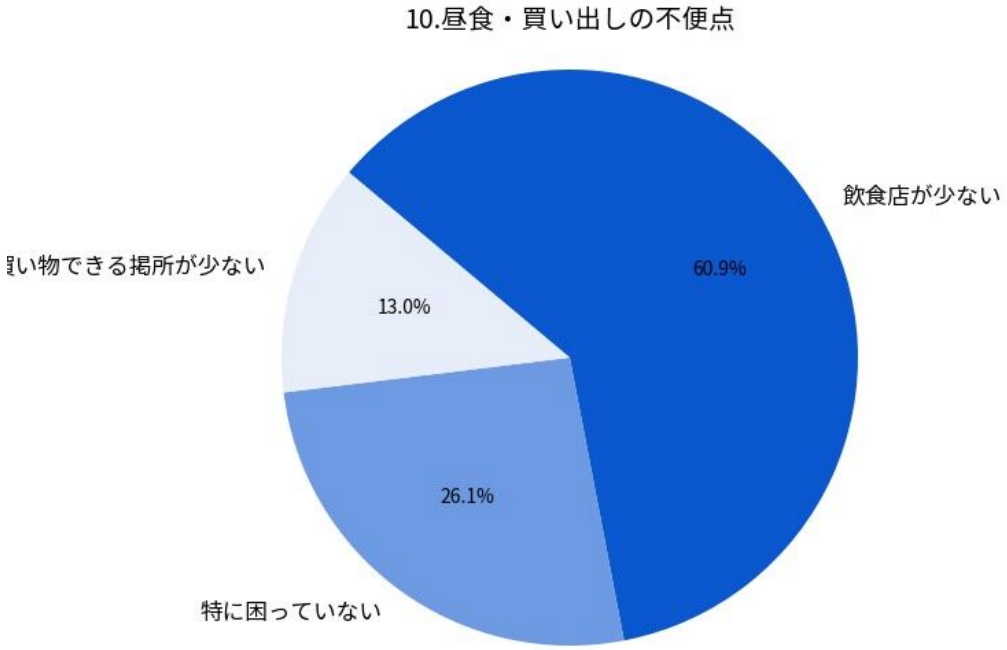




■ 職場環境

- 不便点: 回答者の大半が「飲食店が少ない」ことを切実な課題として挙げている。
- 現状: 弁当持参やコンビニ利用が主流であり、外食の選択肢が極めて限定的である。
- 自由記述: 「安くて美味しい飲食店が増えてほしい」「コンビニ以外の買い物場所が欲しい」といった、昼食環境の改善を求める声が非常に強い。

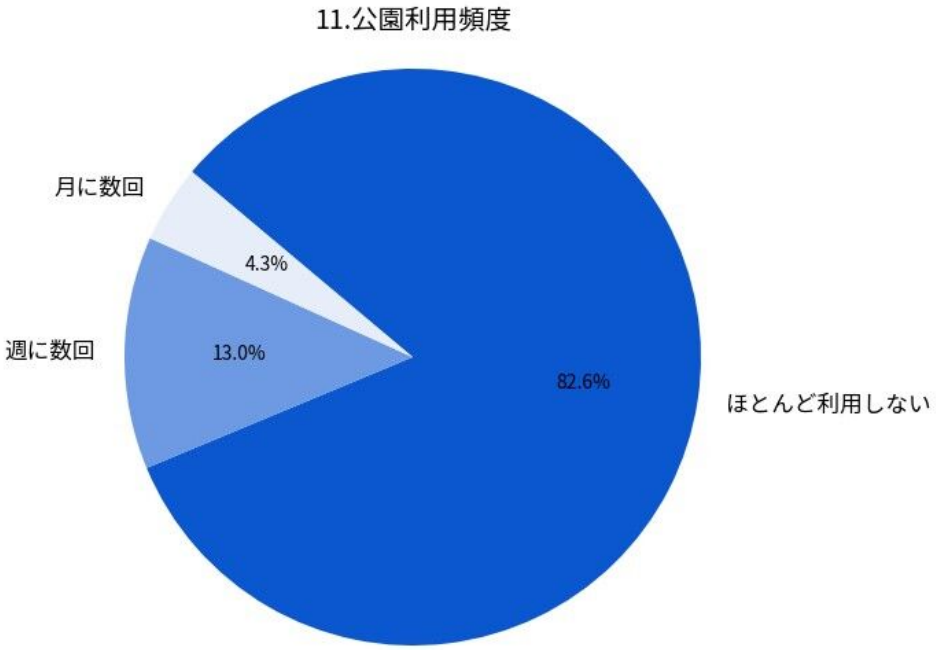


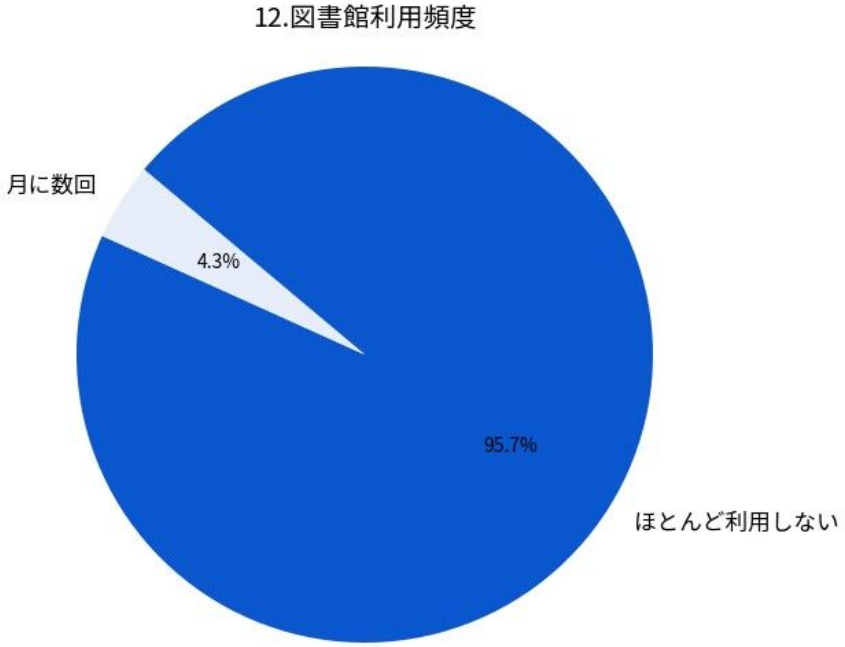


■ 公園の利用

- 利用実態: 大半の従業員は「ほとんど利用しない」と回答している。

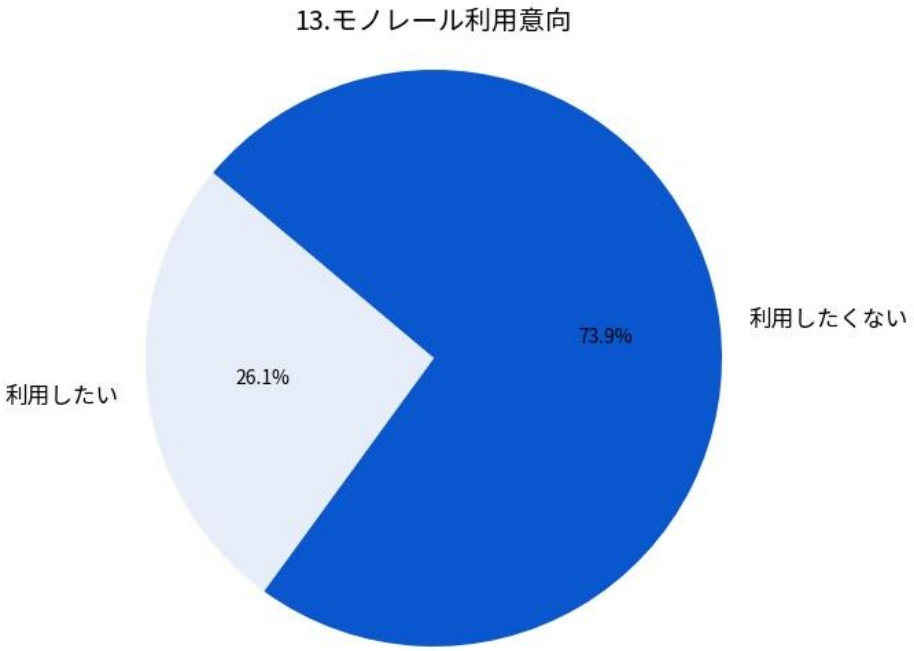
- 公園への期待:現状は「利用しない」層が多いが、今回の社会実験に関連してか「本庄南公園の芝生で寝そべりながらコーヒーが飲めるショップが欲しい」という具体的な要望も見られる。「探検できるような面白い公園」など、単なる空地ではない魅力的な空間への関心が示されている。

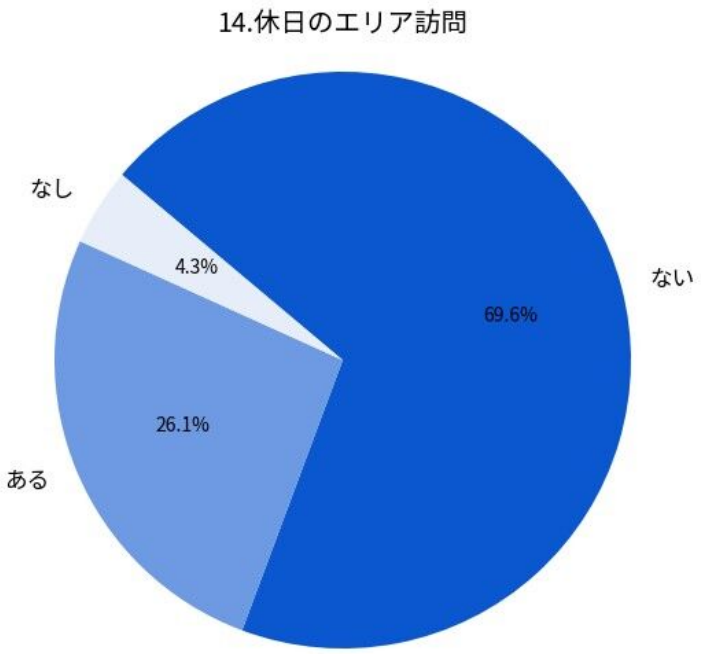




■ 景観印象・まちづくりへの期待

- 景観への意識: 路上駐車の多さが安全面だけでなく景観上の不満にも繋がっている。
- 将来像への期待（自由記述）:「東大阪市の中心になってもらいたい」「モノレール開業を機に発展を期待したい」「映画館やショッピングモールなど、人が集まる街になってほしい」





■ R6 年度の従業員アンケートとの比較

R6 年度従業員アンケートの概要

前回は約 230 名の規模でエリア全体の傾向を「マクロ」に捉えた。

- 属性: 50 代が最多層（79 名）で、男性が約 6 割強 。
- 交通の地域格差: 長田地区と荒本地区で公共交通の満足度に差があり、荒本側は「駅から遠い」ことが課題とされていた 。
- 「食」の不在: 昼食を公園や屋外で食べる人は「0 人」で、大半が社内で持参弁当を食べていた 。
- 将来への期待: 「防災・防犯」や「路上駐車の少ない街」など、安全・安心なインフラ整備が上位に挙げられていた 。

今回の従業員アンケートで新たに分かった点

前回全体傾向を踏まえ、今回の調査ではより具体的・局所的な内容が浮き彫りになってる。

① インフラの「劣化」への危機感

前回は「整備してほしい」という抽象的な要望が主でしたが、今回は現状の悪化を指摘する声が目立つ。

- バス路線の衰退: 「近鉄バスの本数が減った」という具体的な利便性低下の指摘。
- 路面の具体的不満: 単なる整備要望ではなく、「道がガタガタで狭い」といった実感を伴う不満。

- 自転車ルールの悪化: 自転車の逆走やマナー違反危険経験」として挙げる人が増えており、単なる歩道整備以上のソフト面の対策（マナー啓発や専用レーン）が求められている。

② 「食」に対する要求の解像度アップ

前回は「飲食店が少ない」という不満 でしたが、今回は「質」への言及が増えています。

- 「安くて美味しい」へのこだわり: 働く人のランチとして価格と味のバランスが強く意識されている。
- 買い出しの不便さ: 昼食だけでなく、仕事帰りのスーパーや買い物環境の不足が、エリアの魅力低下に直結している様子が伺える。

③ 公園に対する「具体的な活用イメージ」の芽生え

前回は「公園を利用しない（意識すらしていない）」状態 でしたが、今回は一歩進んだ提案が見られる。

- 「寝そべりコーヒー」の視点: 「芝生で寝そべってコーヒーが飲めるショップ」という、具体的かつリラックスを目的とした具体的な要望。
- 五感に訴える環境: 「川の音が聞こえる面白い公園」など、単なる「緑地」ではなく「体験」としての場を求める声が出てきている。

2-2. 第 1 回勉強会における地域住民アンケート結果の共有

■ 概要

2025 年 11 月 26 日（水）に行われた令和 7 年度 第 1 回 長田･荒本駅周辺の中心拠点形成勉強会において、社会実験イベントのアンケート調査結果の概要を説明、メンバーで共有した。

参加者：卸三団地専務理事、南海、行政、近畿大学松岡

3. 地域周辺住民へのアンケートの実施・グランドデザインの東西軸の特徴づくり

■ 2025 年 11 月～2026 年 2 月まで合計 9 回のイベント参加者、公園利用者アンケートによる中心拠点の意識調査

これまでの社会実験やアンケートから、当該地区は優れた基盤（ハード）と運用の課題（ソフト）の対比が鮮明な、ポテンシャルの高いエリアであることが明らかになった。

1. 基盤の評価：産業景観と緑の共生

- インフラの優位性: 「ゆったりとした歩道・車道」と「豊かな緑」は、居住者・来訪者・従業員に共通する大きな魅力
- アイデンティティとしての産業景観: 物流倉庫やトラックの往来が、市民から地区固有の個性として肯定的に受容されている点は、全国的にも稀有な強みである

2. 安全性と利便性の欠如

- 路上駐車問題: 全てのターゲット層から公共空間の質と安全性を阻害する最大要因として路上駐車が挙げられている
- アクセスの脆弱性: バス路線の不十分さが移動の障壁となっており、モノレール延伸に向けた歩行者のための道路空間が必要とされている

3. 層別のニーズと社会実験の示唆

- 地域住民（行政・交流の場）: 安全な歩行空間と、公共施設を中心とした回遊性の向上を求めている
- 従業員（生活の質）: 働く場所としては定着しているが、休憩・飲食環境の満足度が低い
- コーヒースタンドの成果: 公園へのコーヒースタンド設置などの小さな介入が、未利用の公園をリフレッシュ拠点へ変え、従業員の労働環境を向上させる有効な手段である

4. 業務団地再生のための先進事例の視察、提案

4-1. 公園、空き地活用

■ 概要（柏市「カシニワ制度」）

視察日時：2026 年 3 月 21 日（土）

宅地化されずに残された土地や荒れた樹林地、使われなくなった畑、行き止まり道路などについて、柏市が費用をかけて管理している現状を見直すためにつくられた制度。土地を無償で貸し出すことで、借り手自身が整備を行い、地域資源として活用する仕組みである。2010 年に誕生し、防犯対策としての効果も期待されている。また、制度開始から約 10 年後には、空き家や空き店舗などの活用を促進するため、「カシニワ・おうち」の情報バンクも設立された。さらに、毎年 5 月に開催されるカシニワ・フェスタでは、オープンガーデンを中心に各地を巡るイベントが行われている。市や府の土地（主に公園や空き地）を地域住民や組合員が管理する制度としての可能性を見学した。

■ リンク

カシニワ制度のしくみ：https://www.city.kashiwa.lg.jp/kashiniwa/index.html（https://www.city.kashiwa.lg.jp/kashiniwa/index.html）

カシニワ制度助成金の内容：

- Lg： https://www.city.kashiwa.lg.jp/documents/19087/kashiniwa_josei.pdf

■ 視察先 1：C-1 かしはな

ヒアリング：かしはな代表／銭高組 建築事業部 部長

柏の葉キャンパス駅前にある活動拠点で、毎朝 9 時から 10 時半に公開されている。柏の葉は UDCK を拠点にスマートシティの取り組みが進められている。長期的に地域価値を高めるソフトな都市政策として、銭高組の建築事業部の部長がかしはなの活動を開始し、18 年目になる。植栽は季節感を重視し、園芸家・山口まり氏が関与している。月 1 回の清掃・植栽イベントを通じて人の再訪や世代間の関心の広がり「花育」を促しており、通常は 5 名で運営、イベント時には約 20 名が参加する。

■ リンク

▸ C-2（柏市新若柴町会）： https://www.city.kashiwa.lg.jp/kashiniwa/iku/chiikinoniwa/c-002.html

■ 視察先 2：C-2 柏市新若紫町会

ヒアリング：家庭菜園を営む 80 代男性

柏の葉キャンパス駅から徒歩約 20 分に位置する通年公開の広場で、地域住民の交流や避難場所として利用されている。四季の花や野菜の栽培、BBQ などを通じて憩いの場となっており、敷地奥には家庭菜園が広がる。主に近隣の 60 代以上の住民が手入れを担い、広場ではイベントが行われる一方、農園部分では特別な活動は行われていない。

■ リンク

▸ Lg： https://www.city.kashiwa.lg.jp/kashiniwa/iku/chiikinoniwa/c-001.html.

■ その他の視察先

C-27（社会福祉法人ぶるーむ）ヒアリング：社会福祉法人ぶるーむ 総務 https://www.city.kashiwa.lg.jp/kashiniwa/iku/chiikinoniwa/c-027.html（https://www.city.kashiwa.lg.jp/kashiniwa/iku/chiikinoniwa/c-027.html）

障碍者向け支援施設の診療所が管理する庭があり、助成金を活用して年に一度、植え替え作業をイベントとして実施している。この場所はもともと森であったが、その環境を残す形で診療所が建設されており、現在も専門家によって庭が管理されている。

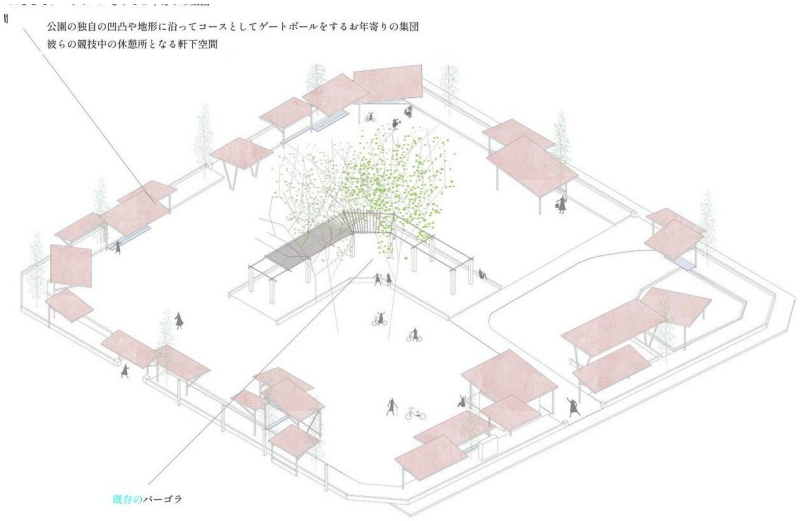
C-12（牧場跡地の緑と環境を考える会）ヒアリング：団体関係者 https://www.city.kashiwa.lg.jp/kashiniwa/iku/chiikinoniwa/c-012.html（https://www.city.kashiwa.lg.jp/kashiniwa/iku/chiikinoniwa/c-012.html）

公園の一角に位置する広場。学校帰りの子どもたちが遊ぶ広場として利用されている。イベント時には水遊びや焼き芋などが行われ、地域の交流の場となっている。火の使用を許可していることから、地域住民との間でクレームが生じるという課題がある。

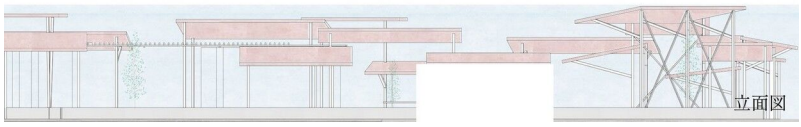
■ 提案

市役所周辺の広場や未利用地を無償で貸し出し、利用者自身が整備を行う仕組みを導入することで、これまで管理負担となっていた未利用地を地域資源へと転換することができる。こうした取り組みにより、通過

が中心であった流通空間に滞在や活動が挿入され、まちの価値の向上が期待される。メルカート前に位置する長田中公園は交通量の多い道路に面しており、安全性の面で制約があるとともに、園内は樹木により外部からの視認性が低く、公園内での活動が周囲から認識されにくいという課題がある。これに対し、未利用地を活用することで、子どもの安全に配慮した居場所を確保するとともに、人々の活動が働く人々にも可視化される環境を生み出し、地域交流の促進につながると考えられる。



アイソメ図



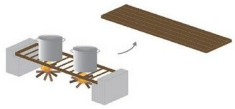
Park-PFI を用いた企業主導型保育所の併設された公園を目指す。

・パレットとランチイベント（食）

公園にキッチンカーを呼び、週に一回ランチイベントを開催する。

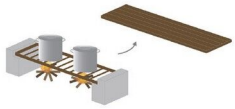
・防災機能（防災）

防災倉庫、かまどベンチを備え付ける。月に一度、防災訓練で炊き出しなどを行う。



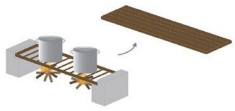
・パレットとランチイベント（食）
公園にキッチンカーを呼び、週に一回ランチイベントを開催する。

・防災機能（防災）
防災倉庫、かまどベンチを備え付ける。月に一度、防災訓練で炊き出しなどを行う。



・パレットとランチイベント（食）
公園にキッチンカーを呼び、週に一回ランチイベントを開催する。

・防災機能（防災）
防災倉庫、かまどベンチを備え付ける。月に一度、防災訓練で炊き出しなどを行う。



4-2. ストリートファニチャ、駐車場活用

■ 概要（浜松市リノベーションまちづくり）

視察日時：2026 年 3 月 16 日（月）

浜松市の市役所付近の中心市街地は、高速道路の高架の風景や近くにインターチェンジがあり、また公共交通機関として東海道本線、東海道新幹線駅がある、東大阪同様の交通インフラに囲まれた中核都市である。リノベーションまちづくりを通して古くからの取り組みと事例があり、その効果や現状を視察した。

■ 視察先 1：新川モール

高架下の薄暗くて近寄りがたいと捉えられやすい空間をまちなかの余白として人々が何をしても良い場所に作り変えた。コーヒースタンドがありイベントのチラシ等が多数配置。親子連れ、昼休みに昼食を持ち込む社会人、散歩中の高齢者など幅広い層が利用。

設置されていた椅子やテーブル、植栽鉢は全てキャスター付きで用途によって自由に配置可能。

■ 視察先 2：万年橋パークビル

1970 年代に建てられた大規模な立体駐車場を一角にクリエイティブなスペースを設けることで表現の場へと作り変えた。1 階のゆらぎ(コミュニティスペース)、駐車場の一部を部屋に改造してアトリエやオフィスとして貸し出した 3 階の P-Room などクリエイターや市民が自由に使える展示・イベント会場に改修。現在耐震補強等の工事中で中には入れず駐車場部分のみ見ることはできた。ビルの前オーナーが亡くなり交代したことで現在は立体駐車場の面が再び強くなっているように感じている(ちまた公民館で会った男性談)過去には前オーナー自らが手掛けたイラストマップの配布や駐車場として使われていなかった上階での映画上映など行われていた。

■ その他の視察先

肴町エリア、Any、KAGIYA ビル、サザンクロス商店街、みかわやコトバコ

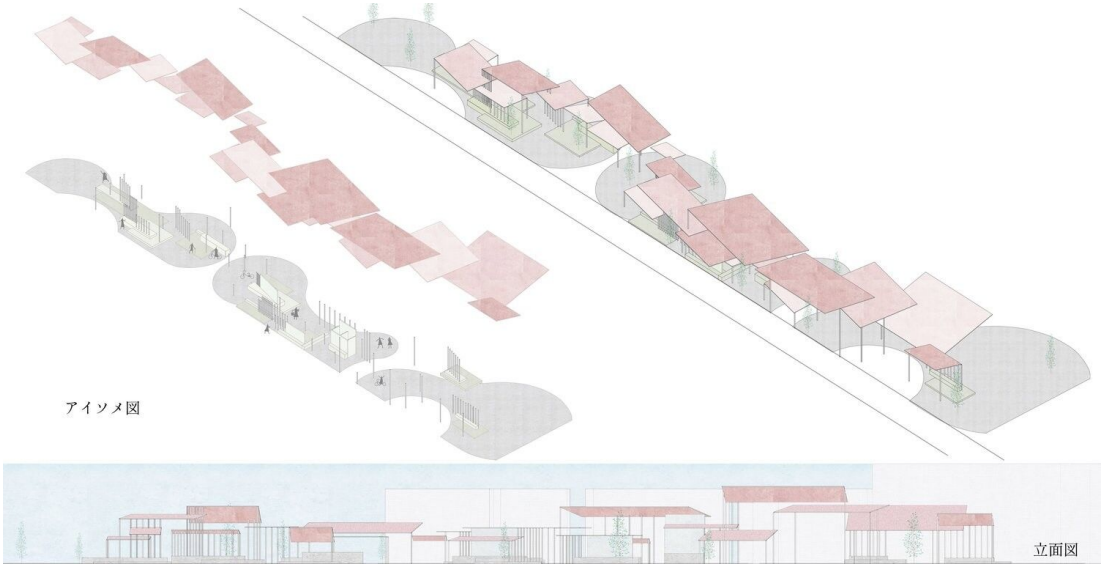
浜松市役所（産業振興課の男性職員）に対するヒアリング：

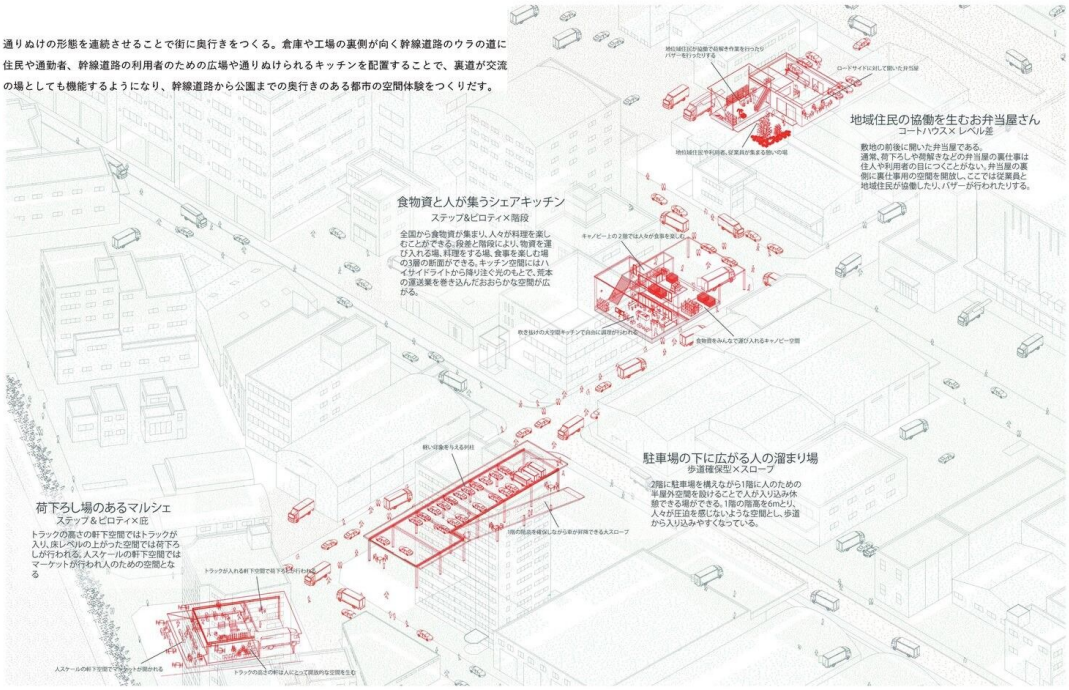
事前調査していた事例と街と実際に訪れてみた現状は多少の乖離があった。少し市役所で話を聞き、リノベーションまちづくりが始まった 14 年から大方完成した 22 年ごろまでは行政民間共に活発であったが、今

は比較的落ち着いていることがわかる。平日は人が少なくても土日やイベントごとには人はまだまだ集まっている。現在はリノベーションそのものを行うというより空き家利用に対する補助金を出すという方向がメイン。リノベーションまちづくりトークというイベントも 24 年 2 回、25 年 1 回と年々減少傾向ではある。

■ 提案

新川モールのストリートファニチャでは利用の様子が多くみられ、可動のストリートファニチャを動かして場づくりをしている市民をみかけた。道路空間の提案として、公園近くの街路に移動可能な家具等を配置すると公園と街路の境界をゆるやかにつなぐことが可能にもなる。また立体駐車場等の生活空間とは異なる施設を活用する事例は倉庫空間等の利用の在り方として示唆的である。民間の運営主体による取り組みが継続することが必要となる。





4-3. 拠点づくり、道路再編

■ 概要（松山市 UDCM の取り組み）

視察日時 2026 年 3 月 15 日 10:00~15:00

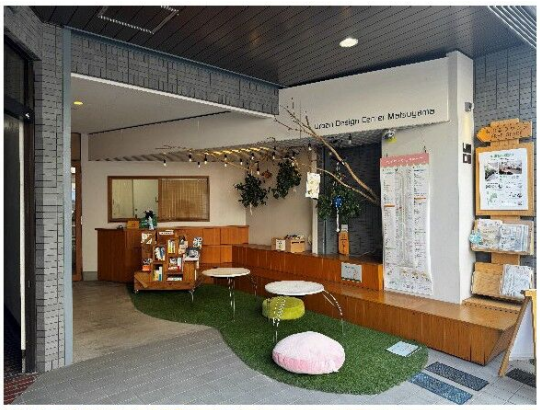
愛媛県松山市にある官民学が連携したまちづくり事業を行っている松山アーバンデザインセンターの拠点である「もぶるラウンジ」と第 3 日曜日開催されている「お城下マルシェ」を視察した。

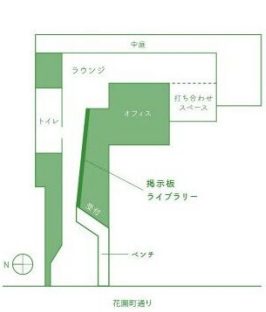
■ 視察先 1：もぶるラウンジ

ヒアリング：もぶるラウンジに滞在していた愛媛大学大学院の学生スタッフ

東京大学の羽藤英二教授をセンター長として他に愛媛大学の教員がディレクターとして活動の方針を決めており、愛媛大学や松山大学の学生がスタッフとしてもぶるラウンジに常勤している。学生スタッフの専攻としてまちづくり・企画系が多いらしく意匠設計といったものは行っておらず、芝生の上でこたつをだしてその場で何を街の人とするかといったラウンジ内・ラウンジの前面歩道でのイベント企画・運営を行っている。(視察時は理工学部の学生が松江の市花である椿についてのポスターや椿神社の神主のレポートを冊子として置いていた)2014~2019 年にみんなの広場、もぶるテラスを運営しておりその後 2019 年から現在のもぶるテラスを拠点としている、みんなの広場の調査結果の資料を見せてもらいその中に社会実験の要素の

データがあり、視察日に行われていたお城下マルシェの前身やプール、クリスマスと対象年齢・事業者・イベント内容のバリエーションがあった。





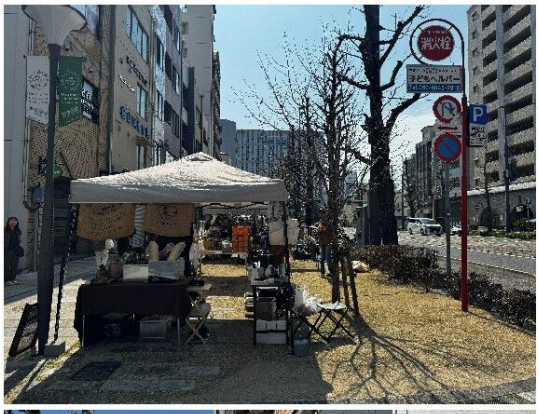
■ リンク

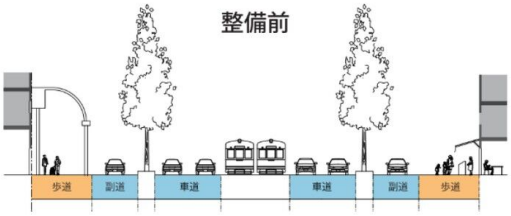
湊町三丁目「みんなのひろば」と「もぶるテラス」の効果検証概要版

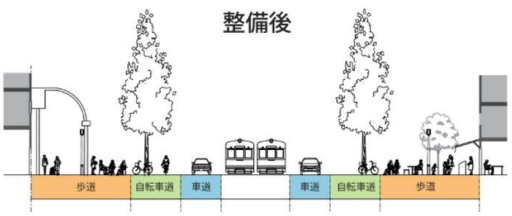
https://udcm.jp/wp-content/uploads/2020/03/5373543689815a9f671d4d07634dd9f3.pdf（https://udcm.jp/wp-content/uploads/2020/03/5373543689815a9f671d4d07634dd9f3.pdf）)視察先２：花園通り

■ 視察先 2：花園通り「お城下マルシェ」

松山市駅と松山城の 250 m、2017 年 9 月に広場を備えた道路としてリニューアルされた。近隣にあった施設（球場・プール等）の郊外移転や大型ショッピングモールの郊外立地により賑わいは失われ、空き店舗や放置自転車、老朽化したアーケードといった安全・景観の問題があった。計画から完成まで 7 年間、ワークショップや社会実験を行い、車道を減らし、自転車道の新設を行い、最大 10 mの歩行空間へリニューアルをした。第 3 日曜日にお城下マルシェ花園、第 4 日曜日にまつやま花園日曜市、毎週土曜に土曜産直市、平時はオープンテラスとなっている。

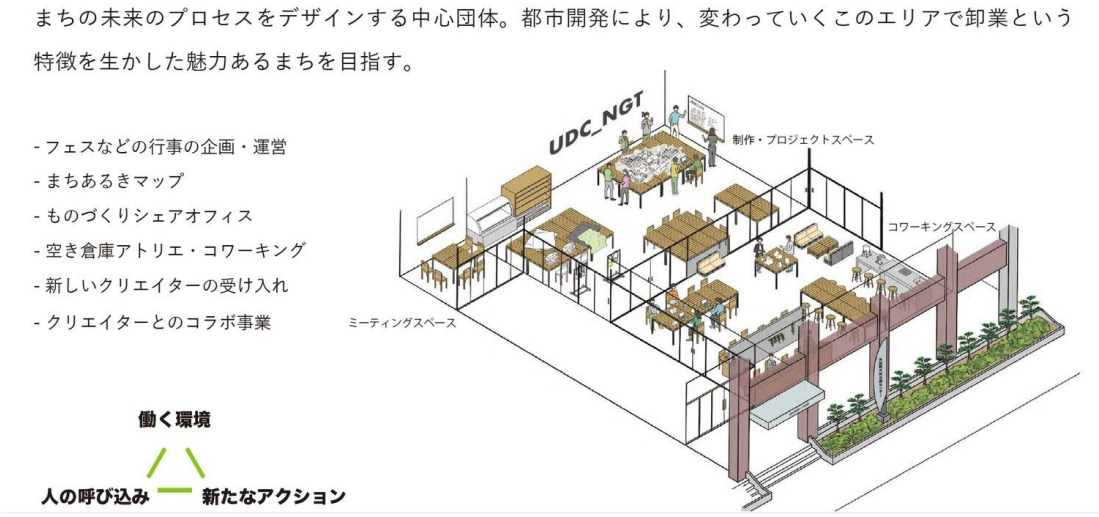


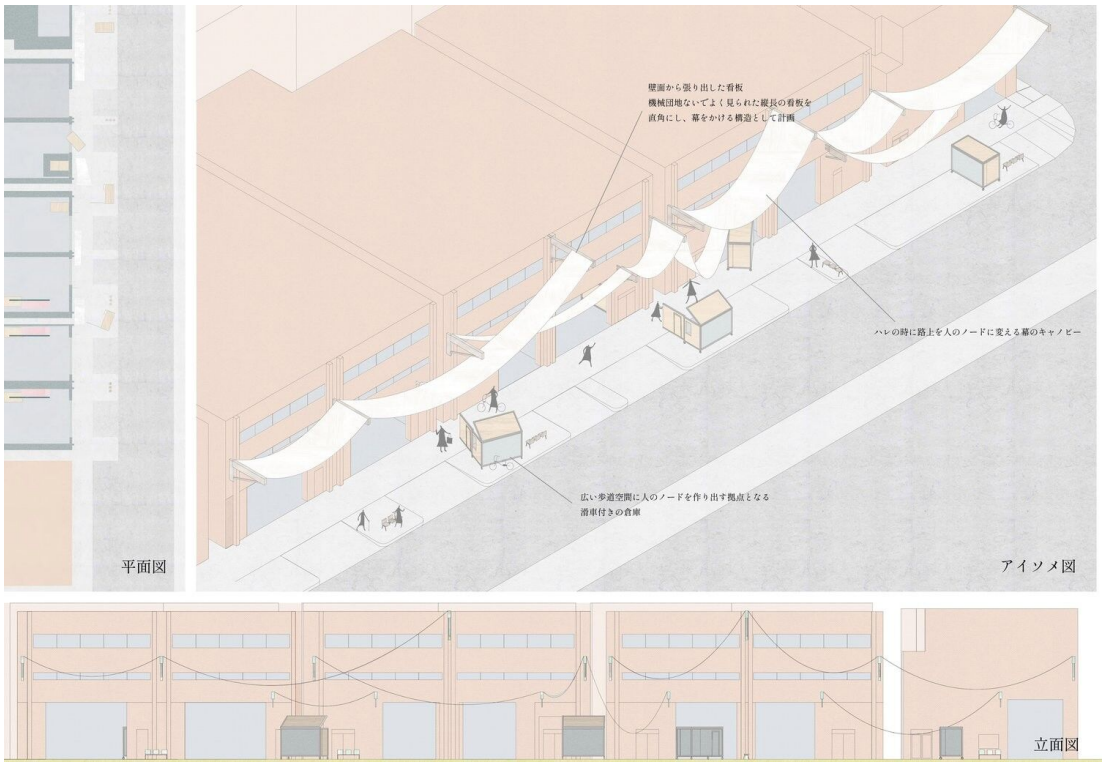




■ 提案

中心拠点の活用事例（もぶるラウンジ）は、誰でも入ることができ、休憩場、イベントスペースとして利用できる空間。屋台は設計を収めることや施工など負荷が高かったと感じるが季節ごとのイベントの開催やポスターの作成スペース、展示する場が確保できる。設計ができる人がいなくても運営を継続することができるようになり、もぶるラウンジの掲示板にある小さいものから大きいものまで様々な高頻度のイベントが利点として現れている。花園通りからは植栽の重要性が分かる。大きすぎない管理された樹木と所々にある芝生、鉢植え、ベンチと低木の組み合わせと滞留の工夫がされているように見られた。東大阪のアンケートを取る際に樹木が手入れされていないや道路がデコボコしているといった十分に手入れされていない歩行空間とスケールの合わない樹木が改善点だと感じる。またアンケート時に集まれる場所がないなど、松山は歩行空間にテラスを組み込み外部の滞留空間を植栽と共に計画されている。





4-4. トランジットモール、マルシェ

■ 概要（富山市トランジットモール）

視察日時：2026 年 3 月 22 日（日）

中心市街地やメインストリートを、歩行空間（モール）として整備するとともに、バスや路面電車など公共交通（トランジット）だけを通行させ、モール内や外部空間とモールを結ぶ安全な移動手段として活用した事例。日本ではあまり事例がないため、イベントとともにどのように使用され、路面電車の利用の状況を視察した。

■ 大手市場×トランジットモール

道路空間を活用したトランジットモールと定期市を組み合わせ、ストリート全体に賑わいを創出している。富山市では、定期市との連携や来場者アンケートを通じて効果検証を行いながら、段階的にトランジットモールの実現方法を調整している。安全対策（バリケードや警備）についても来場者の意見を踏まえて見直しが検討されており、賑わいと安全性のバランスを取りながら社会実験として展開されている。市が制度や空間の管理を担い、市民主体が賑わいの創出を担う。ストリートのにぎわいが周辺施設へ波及している。路面電車が通る横には等間隔で警備員が立つ様子が見られた。

TOYAMA CITY
MARKETEATER

富山トランジットモール×越中大手市場　来場者アンケート調査票

※該当する項目に○をつけてください。

【回答者属性】

性　別	1．男性　2．女性　3．その他　4．無回答
同　伴	1．有（①家族　②友人　③カップル）　2．無
年　齢	1．10代　2．20代　3．30代　4．40代　5．50代　6．60代　7．70代以上
居住地	1．富山市内　2．富山市外（　　）　3．富山県外（　　）
本日の交通手段	自宅から大手モールまでの主な交通手段についてお聞きします。 1．徒歩　2．自転車　3．路面電車　4．バス　5．電車 6．自動車　7．その他（　　）

問1．トランジットモールの取り組みは賑わい創出につながっていると思いますか。
（トランジットモール：車両を通行止めにし、路面電車と人のみが通れる空間のことです。）

1．思う　➡理由をお選びください。（複数回答可）
　① 通常の越中大手市場よりお店の出店が多い
　② 体験型イベントが実施されていて楽しい
　③ 車が通行せず安心して快適に歩くことができる
　④ 車道を使った広い開放的な歩行空間が心地よい
　⑤ そのほか（　　）

2．思わない

問2．通行規制中のバリケード設置数をより減らしても良いと思いますか？
1．安全対策上、現在の数は必要である
2．圧迫感があるため段階的に数を減らして調整すべきである
3．ヨーロッパの街並みのように開放的な空間とするためバリケードをなくしてもよいと思う
4．そのほか（　　）

問3．通行規制中の警備・案内誘導についてどう思いますか？
1．安全対策上、現在の数は必要である。
2．間隔をあけ、段階的に人数を減らしてもよい
3．人数が多く、圧迫感を感じるので最低限の人数まで減らすべき
4．そのほか（　　）

問4．イベント時は回遊しやすい環境を作るため、沿道のポラードチェーンを取り外していますが通常時も歩行者が回遊しやすい開放的な歩行空間を創出するためチェーンを外した方が良いと思いますか？
1．思う　2．思わない

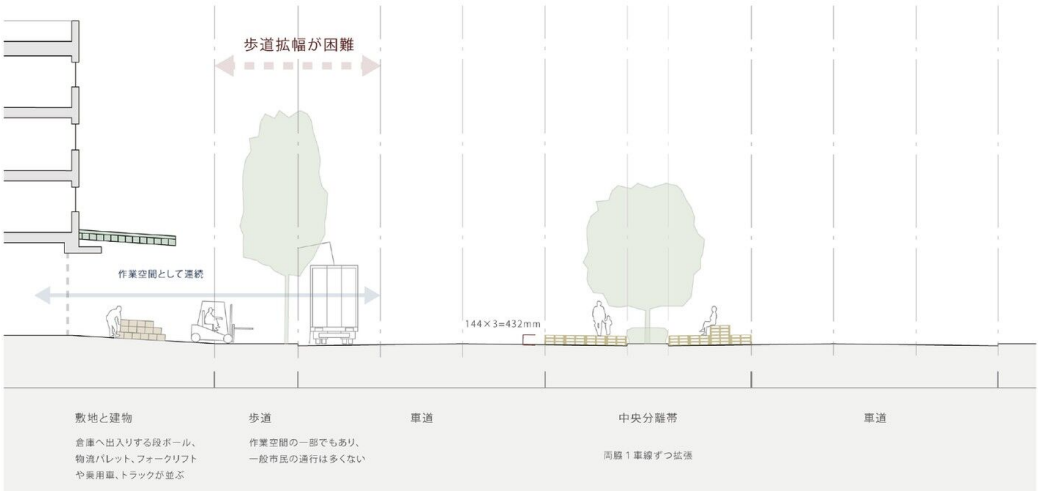
以上でアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。

▸ Go： https://www.mlit.go.jp/common/001040147.pdf

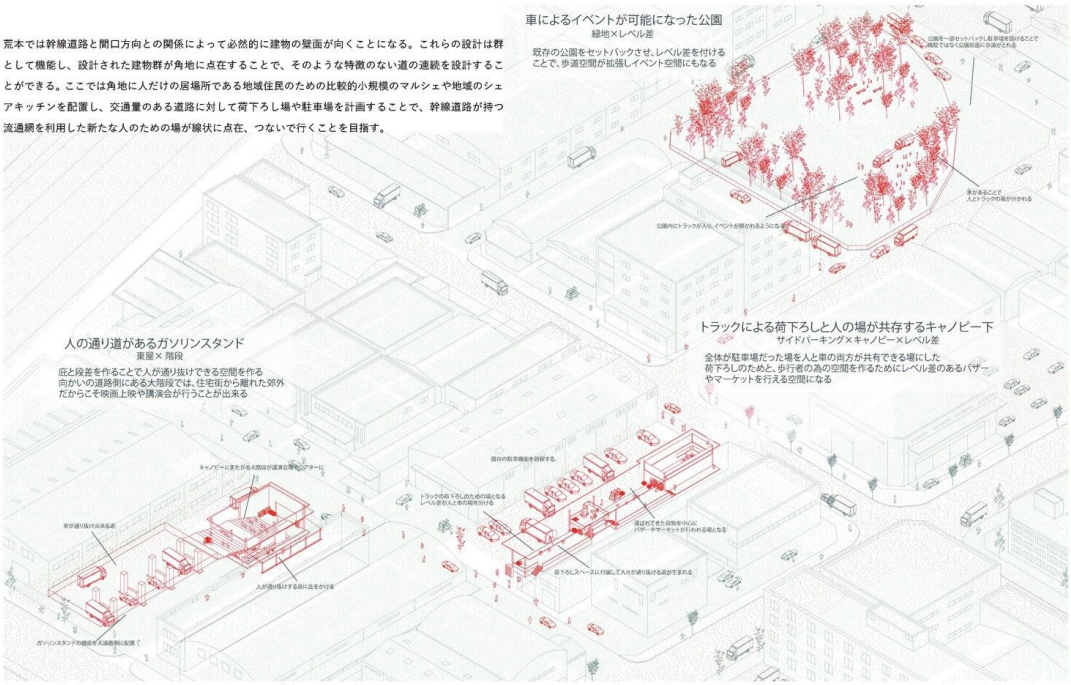
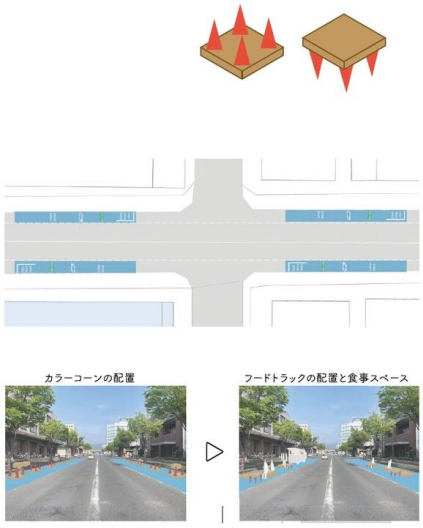
■ 提案

アンケートにおいて不満が多かったバス路線において、歩行者を中心とした道路空間を当該地区の一部（市役所周辺）に導入するなど、安全で快適な移動手段として活用を検討できる。

歩きやすいまちにするための分離帯遊歩道化へ向けた社会実験。荷捌き空間としても使われる隣１車線への歩道拡幅が困難なため、中央分離帯を拡張して卸業との共存を図る遊歩道をつくる。



荒本では幹線道路と間口方向との関係によって必然的に建物の壁面が向くことになる。これらの設計は群として機能し、設計された建物群が角地に点在することで、そのような特徴のない道の連続を設計することができる。ここでは角地に人だけの居場所である地域住民のための比較的小規模のマルシェや地域のシェアキッチンを配置し、交通量のある道路に対して荷下ろし場や駐車場を計画することで、幹線道路が持つ流通網を利用した新たな人のための場が線状に点在、つないで行くことを目指す。



路上駐車禁止コーンを利用した机