

生活に寄り添う駅・沿線を考える

EKISUMER®

特 集 あらためて移動を捉え直す

VOL. **64**
2025
SUMMER

生活の中の多様なシーンで

駅を訪れる人々。

駅消費研究センターでは、

そんな人々を“エキシューマー”と呼び、

さまざまな視点から研究しています。

【 発 行 】

jekí

駅消費研究センター

【発行責任者】五明 泉
(株式会社ジェイアール東日本企画 取締役 企画制作本部長)

【編 集 長】町野公彦
(株式会社ジェイアール東日本企画 駅消費研究センター長)

【副編集長】松本阿礼

【編集委員】近藤英彦 村井吉昭

【アドバイザー】加藤 肇 吉江 俊

【お問い合わせ】03・5447・7839

【 U R L 】<https://www.jeki.co.jp/field/ekishoken/>

【 制 作 】

編集

小林英明 佐藤勇人 橋 真美 山田 愛(株式会社レマン)

デザイン

山田紗弥香 速水大助(株式会社レマン)

印刷

新日本印刷株式会社

小誌に掲載しているJR東日本社外からの寄稿文や、対談・インタビューなどでの発言の内容は、必ずしもJR東日本の見解を反映しているものではありません。
なお、小誌に掲載の情報は2025年6月現在のものです。

Copyright (C) jeki All Rights Reserved.

■ 駅消費研究センター公式HP
EKISUMER 最新刊および
バックナンバー公開中



■ ジェイアール東日本企画
オウンドメディア「恵比寿発、」
「PICK UP 駅消費研究センター」
連載中



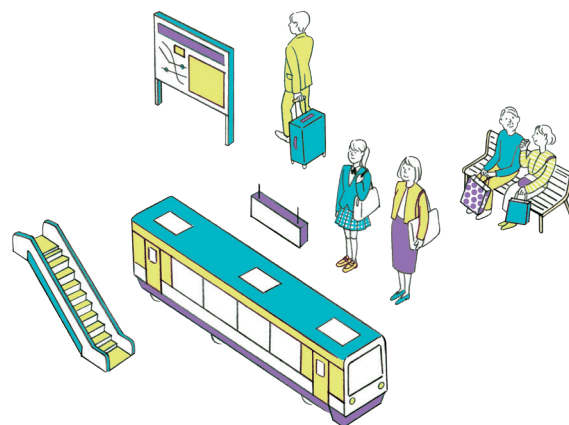
“ 本質に立ち返り、移動を考える ”

今号では、長年私たちが研究してきた根源的なテーマ、人間の「移動」を改めて考えてみようと思います。言うまでもなく、日本において鉄道は移動に欠かせないものです。とくに都市部では、通勤のように定点間を反復する移動スタイルが定着しています。一方、近年の研究では、人間は知らない道を通ったり初めての場所を訪ねたり、探索的な移動をしたりすると「幸せを感じる」ということが分かってきています。鉄道会社が、沿線上の「幸せな移動」をもっと推進するためには、どうすればいいのでしょうか。

そこで、人間そのものを深く多角的に研究対象とする人類学の視点に着目しました。足掛かりにしたのが、「徒歩旅行」と「輸送」という概念です。英国の人類学者、ティム・インゴルドは、移動を「徒歩旅行(wayfaring)」と「輸送(transport)」という二つの形で捉えました。

「輸送」は、ある地点からある地点へ目的をもって進むこと。「輸送」される人間は、二つの地点をただ移動するだけで、移動中に外部環境からの情報に左右されることはないと論じています。「徒歩旅行」は「徒歩での移動」の意味ではなく、ルートを探しながら目的地を持たずに進むこと。道すがらの風景や音に感覚を研ぎ澄ませながら、自らの道を探し、決めていきます。

これまで鉄道会社が担ってきた通勤は、「輸送」の性格を強く持つものと言えるでしょう。一方で「徒歩旅行」的な移動とは、知覚を働かせて楽しみながら探索的に進む道を決めていく、つまり幸せを感じる移動だと言えます。日常の移動を豊かにし、より多くの人が幸せを感じるために、鉄道会社ができることは何か。そんな壮大なテーマを、3人の研究者の知見を借りて考えてみたいと思います。



FEATURE あらためて移動を捉え直す

- | | | |
|-------------|--|----|
| [INTERVIEW] | デザイン人類学
いつもの動線に変化を促すには
移動の本質を問い直すことから
アトリエ・アンソロポロジー合同会社 代表 中村 寛 さん | 03 |
| | グリーンスローモビリティ
余裕を生んで気づきをもたらすスローな乗り物
グリーンスローモビリティ協議会 会長 三重野真代 さん | 07 |
| | 散歩学
目的のない探索的なまち歩きで人間性を取り戻す
滋賀大学
データサイエンス・AIイノベーション研究推進センター 講師 近藤紀章 さん | 10 |
| [REPORT] | 駅消研の体験ルポ グリーンスローモビリティ／一時間旅行 | 13 |
| [THINKING] | 行動変容を促すデザインで
移動に多様な選択肢を提供する | 14 |

SERIES

- | | | |
|------------|--|----|
| [REPORT] | STORE WATCH
B-Flat COMMUNE
東京の一等地の駐車場を活用した屋台村風の商業空間
心地良い空気感がコミュニティを育む | 17 |
| [RESEARCH] | STYLE WATCH
移動の工夫で心に余裕 | 18 |

あらためて移動を捉え直す

私たちはいったい、何のために移動するのでしょうか。

根源的な問いに立ち返り、あらためて「移動」を捉え直そうと思います。

そこで、人間を深く多角的に研究する人類学の専門家にお話を伺うとともに、都市や地域を見つめてきた研究者が提唱する、グリーンスローモビリティと散歩学を、これからの時代の移動のヒントとして、ご紹介します。

デザイン人類学

いつもの動線に変化を促すには 移動の本質を問い直すことから

人類学は、常に自らの基準を 疑う眼差しを持つ

一ご専門の人類学とは、どのような学問なのでしょうか。

中村：人間が関わっている、ありとあらゆるものが人類学の研究対象です。それが徐々に専門化して、考古学や言語学、生態人類学や文化人類学へと分かれていきました。ですから、これほど裾野の広い学問はありません。幽霊や心霊現象も非科学的・妄想的だと切り捨てず、研究対象になります。

人類学は、課題にアプローチするフィールドワークという手法を用いて、ジャーナリストのように日常生活の現場を見に行

きます。ジャーナリズムと違うのは、課題を読み解き、調査結果を組み立て論じるときに、参考にする理論があること。理論は、人類学が生まれた西洋から調査地の非西洋へ出かけて行くことで、鍛えられました。現地調査の中で、自分たちの見方や理解が間違っているかもしれないと気づき、それを理論化したのです。常に自分たちの調査手法や理論を、客観的に省みていくのが人類学の特徴です。これを、ピエール・ブルデューという社会学者が「反省性(reflexivity)」と呼びました。反省性は人類学の魅力だと、私は思っています。

—自らの基準そのものを疑うことで鍛えられてきた学問とは、興味深いですね。

中村：他にも、人類学にはローカルな視点と人類全体への視点を行き来するという特徴があります。例えば、駅を考えるとき、個別の利用状況やそれぞれの人にとっての意味を調べます。駅は、友人と利用するとき、恋人と利用するときなど、一人の中でも意味が変わり、複合的で流動するものと捉えて、多面的にきめ細かく見ていくのです。それと同時に、駅を通して人類とはどんな存在でどこに向かっているのか、という全体的・普遍的なことも考えます。そんな調査を、しつこいくらいに何度もやるので、効率が悪くならざるを得ません。しかし、効率を追いかけないからこそ、見えてくるものがあります。

—裾野が広いという人類学の中でも、デザイン人類学に取り組んでいるようですが、どのような分野なのでしょう。

中村：デザインと人類学が接地する領域で、一般的には3つあります。1つ目は、人類学のためにデザインのノウハウを使う「デザイン for 人類学」。プロトタイプングやビジュアルライズという形で、人類学を分かりやすくアウトプットするものです。2つ目は、デザイナーが人類学の方法論から学ぶ「人類学 for デザイン」。ユーザーの行動



左／佐渡島で行ったフィールドワークでは、コミュニティ間をつなぐファシリテーターが必要という地域課題を確認。施策として、地元の高校生が主体的に関わるコミュニティレストランの実証実験企画が立ち上がり、実現した。商業科の生徒が原価計算を行い、農業科の生徒が地元レストランのシェフにアドバイスもらいながら調理、運営したという 右／佐渡島の名物「たらい舟」がモチーフのリンゴのタルト。名所の金山を模したカレーなど、メニューは高校生が中心となって考案した

や心理を深く理解する消費者リサーチに、人類学のフィールドワークのような手法を取り入れます。3つ目は、デザインを人類学の研究対象にする「デザインの人類学」です。

私は、第4の道として「人類学×デザイン」を目指しています。人類学の主なアウトプットは記録ですから、書いたそばから過去のものになっていってしまうという課題があります。デザインと協業することによって、人類学のアウトプットを、読み物からプロダクトやサービス、空間づくりのような現在に対応する新しいものにしていけないかと考えています。そのためのデザイン会社を立ち上げ、さまざまな分野の企業と共に協業を進めているところです。

ビジネスの意思決定に感覚や感情など質的な要素も反映させる

—最近では、人類学をビジネスに取り入れる事例も増えているそうですね。

中村：背景には、日本のビジネスの現場では数値に重きが置かれ、質的なことは意思決定に反映しにくい現実があります。感性や感覚も大事だと分かっている、数値でしか判断できなくなっている。そこから導かれる結論は、画一的な解に偏りがちです。

日本語の会話はふわっと言って伝わる場所があり、日常のやりとりではそれを良しとしています。ところが、ビジネスになると急に数値とロジックが求められる。人類学からみると、日本のビジネスにおける「ロジカルシンキング」は、非常に狭い範囲のみを指していると感じます。本来は、感性や感覚にもロジックがあるのに、それが切り捨てられているのです。

一方、私が幼年期と高校時代を過ごした米国では、感情も言語化してロジカルに説明するよう教育されますし、ビジネスの意思決定の場では、その商品は人を幸福にするかどうかという質的な問いも反映させます。深く人間を研究対象としてきた人類学がビジネスに伴走することで、日本において切り捨てられてきた感覚や感情などを、意思決定に取り入れられるのではないかと考えています。

—例えば、どのようなやり方があるのでしょうか。

中村：佐渡島で、社会課題に取り組むプロジェクトに参加した時のことです。一般的にビジネスの現場では、成功事例をモデル化して応用する「横展開」をしようという声をよく耳にします。しかし、他でうまくいった

ケースでも、コンテキストが違うところに持ち込むとうまくいかないというのが、人類学的な知見です。そこで、まずはコンテキストに注目し、どんな条件でどのような環境があればうまくモデル化できるのかを、洗い出しました。

プロジェクトの初めには、社会課題の捉え方をリフレーミングしました。人口減少が著しい佐渡島は、日本の縮図であり課題先進地域だと言われています。けれど、東京の人間が一方的な眼差しでこれは課題だと読み取ってしまうと、地域の人々が全く困っていないことを「課題」にしてしまう危険がある。そこで、フィールドワークを行い、プロジェクトの課題が本当に「その地域の課題」なのかどうかを確認したので。地域の方とのプロセスは、一方的にではなく対話をしながら進めました。

鉄道会社と協業したこともあります。時には、駅だけでなく周辺のまちでもフィールドワークを行い、得た知見を駅の中の施策に結びつけました。さらに、駅員が働く環境もフィールドワークし、働く場としての在り方を提言しました。

—フィールドワークを用いると、どんな効果があるのですか。



アトリエ・アンソロジー合同会社 代表

中村 寛さん

なかむら・ゆたか／文化人類学者。デザイン人類学者。多摩美術大学リベラルアーツセンター・大学院教授。『周縁』における暴力や脱暴力のソーシャル・デザインなどの研究に取り組む一方、さまざまな企業、デザイナー、経営者と社会実装を行う。著書に『アメリカの〈周縁〉をあるく 旅する人類学』（平凡社）、『残響のハーレム ストリートに生きるムスリムたちの声』（共和国）。

中村：実際目にしたものを言葉で捉え直すことによって、課題がきめ細かく見えてきます。また、地域の人を、性別や年代、島民といったカテゴリーではなく、一人一人の人間として見られるようになります。

人類学では、n=1を100回やると思ってください。同じ人に何度も話を聞くということです。100回でなくても、3回会うと確実に関係性が変わり、話す内容や見せてくれるものが変化します。マーケットリサーチでは、nの数を増やすことが重要だと思えますが、それとは違うやり方です。

通勤は単に「ルーティン化した効率のいい移動」ではない

一今号では「移動」を捉え直してみています。人類学的な視点から移動を考えてみたとき、どんなことが言えますか。

中村：人類史的に見ると、コミュニティに居られなくなったり、長くとどまらなかったりなどの「追い出された」人たちが移動しています。その結果、人類は大きく分布を広げ、移動した先でどんどん進化を遂げてきました。今でも移住や旅といった形で普遍的に見られるので、移動は全人類に見られるある種の根源的な行動だと言えます。

人間に備わっている移動への欲求には複数のベクトルがあり、社会人類学者のティム・インゴルドが提示した「徒歩旅行」と「輸送」という移動の概念もその1つです。「徒歩旅行」とは必ずしも徒歩での移動を意味せず、出発地と目的地が定まっていない、ルートを探索しながら進む移動のこと。「輸送」は決まった目的地まで効率良く動く移動を意味します。

近代化された人間は、目的に向かう効率がよくないとイライラします。一方で、子どもの頃の砂遊びのような経験には、目的がない。作る過程で何かできあがっ

ても、それがゴールだったわけではなく、作ること自体が楽しいからやるという状態です。同様に、目的がない移動自体に意味を見いだすこともあります。例えば、思索的な散歩や空き時間でのドライブといったような、無目的にその行為自体を楽しむ移動は、「徒歩旅行」的だと言えるでしょう。

ただ、そういった「徒歩旅行」的な移動を過剰に称賛するがゆえに、移動のプロセス自体に意味があるといった目的論にすると、本末転倒になります。人類学者のグレゴリー・ベイトソンは、学習とは「学習の仕方を学習することだ」と言っています。例えてみると、自転車の乗り方についての見事な本を読んでも乗れるようにならないのと同じで、プロセスが大事だという本を読んでも分かったことにはならないのです。

一現代の通勤は、目的に沿った移動ということになりますね。

中村：「徒歩旅行」と「輸送」で考えると、通勤は極めて「輸送」に近い。しかし通勤のような移動のルーティン化は、人類に

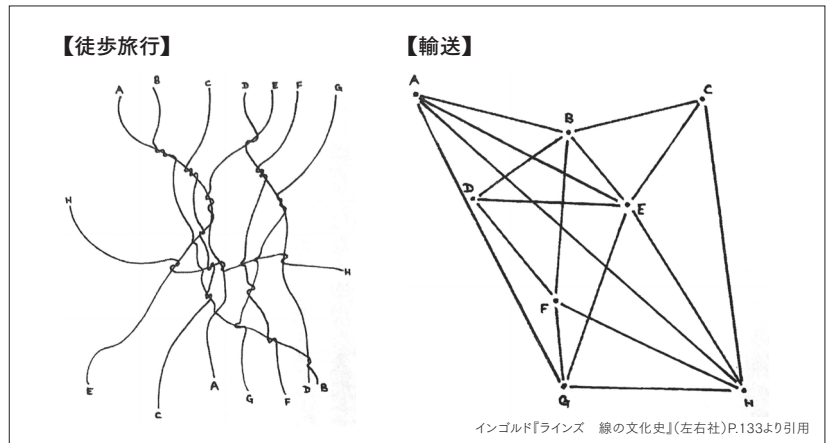
とって宿命的なことです。人類史を見ても、目的を持たない探索的な遊びや散歩をしつつ、農業などで計画的に富の蓄積や増産を目指してきたのが人間です。農業が広まる前の狩猟採集社会における移動でも、目的はあったでしょう。「徒歩旅行」と「輸送」は常に両方あるという前提で、どのように移動の豊かさを追求できるか考えるといいでしょう。

移動をどちらかにカテゴリライズするのではなく、両方を行き来するスペクトラムのように捉えるといいと思います。通勤も、その間を揺れ動いているのではないのでしょうか。通勤でも、帰りにふらっと立ち寄ることがあるなど、探索的な動きはあります。

一通勤とは、単なる効率的な移動の反復ではない、ということですね。

中村：人は固定されたルーティンを好む生き物でもあるので、通勤というルーティンがあるからこそ仕事に行ける、あるいは通勤でオン・オフのスイッチを切り替えるという人もいるかもしれません。「まちには個性を求めるけれど、駅はどこも同じだと安心

■「徒歩旅行」と「輸送」の違い



「徒歩旅行」の線と「輸送」の線。イヌイトを研究したインゴルドは、最終目的地を持たずに、交渉や発見をしながら、即興で絶えず移動する人間の行動を「徒歩旅行」とした



左／著書『アメリカの〈周縁〉をあるく 旅する人類学』(平凡社)は、友人で映像作家の松尾眞氏と、辺境の町を行き当たりばったりのノーブランチで旅した記録を、文学のようにつづった一冊 右／ニューメキシコ州のマーケットで出会ったチャンプ氏は、先住民居留地にある自宅へ招き、食事をふるまってくれた。涙をためて別れた4年後には、再び彼の元を訪れた様子も描かれている(撮影：松尾眞)

する」という声を聞いたこともあります。まちごとの変化が大きいと、駅だけは固定であってほしいという思いなのでしょう。もしかすると、通勤という固定された移動は安心だ、という人が一定数いるかもしれません。これは、調べてみる価値があると思います。そもそも通勤とは何かを問い直し、リフレーミングしてみる。通勤をもう少しきめ細かく見ていくと、その答えが出てくるかもしれません。

いつもの行動に変化を促すには 移動とは何かを問い直すことから

一目的のない「徒歩旅行」的な移動を楽しむには、何が重要だと思いますか。

中村：著書で描いたノーブランチの旅や、フィールドワークをするときもそうですが、私は「身体の状態を開く」ようにしています。心身を開放していると、誰かが声をかけてくれて、一期一会の出会いや情報の収穫につながります。そうしないと、事前の計画どおり自分が見たいものだけを見て終わってしまいます。ただし、自分を開放すぎて会ったばかりの人をむやみに信じるのもリスクです。近づきすぎず、できるだけ

他者やセレンディピティを迎え入れる。ハンティングに近い状態かもしれません。これに対して、都市は情報過多ですから、自分を閉ざさざるを得ない状況も時にあります。最近では、閉ざしたくなるような都市空間全体を見直そうという動きがあります。ロンドンのある駅には、空白の空間とも言えるような、何時間でもいられる贅沢な設計のカフェがあるとか。人間のマインドセットだけでなく習性を変えるためには、デザインの力が非常に大きいと思います。

一デザインの他にも、習性や行動に変化を促すような方法はあるでしょうか。

中村：ルートが固定した移動の繰り返しはルーティンになっていきますから、それを崩すようなプログラムを考えてみることはできるかもしれません。ポイントは、セレンディピティをいかに増やせるか。ルーティンの「プチ破壊」があると良さそうです。人間楽しいことはやるので、楽しくルーティンを外れる別のルーティンをつくるのはどうでしょうか。

例えば、目的地を入れて検索すると、わざと最短ルートをずらすようなアプリを

作る。ただ、プログラムがアプリだけだと、ルートをずらすこと自体が目的になってしまうので、それをさらに外していくような別の仕掛けも併せて考えるといいでしょう。変数を増やす、つまり常に変化し続けることが重要です。予期せぬ変化が一番起きやすいのは、人とのコミュニケーションです。それもよく知らない他人ならさらにいい。自然との対話も、それに近いかもしれません。結局、場をつくったり、アプリを作ったりという仕掛け1つだけでルーティンを変えようとするのは難しい。意味づけをし直すとか、価値の提供の仕方を変えていくときには、複合的なプログラムで考えるといいと思います。

一そんな施策を考えるには、まず移動をきめ細かく観察する必要があると、改めて感じました。

中村：「徒歩旅行」と「輸送」の二極だけで考えず、その間に収まりきらないような特殊な移動を探してみると面白いと思います。そういうものに言葉をあてがってみたり、面白い移動のパターンがあればコンセプト化してみたりするなど、いろいろなチャレンジができそうです。

余裕を生んで気づきをもたらす スローな乗り物

欧州の乗り物をヒントに 低速の電動カートに着目

—初めにご経歴を教えてください。

三重野：2003年に国土交通省に入省し、公共交通・観光・地域政策を担当しました。14年から3年間は、出向先の京都市産業観光局で観光戦略担当を務めています。当時はオーバーツーリズムが言われ始めた頃で、観光地での交通手段の不足を実感していました。

かつてヨーロッパの観光地でプトララン(ミニ列車)に乗り、とても素敵な体験だったので、日本でも同様の乗り物を走らせたいと思い続けてもいました。そんな時、国内で電動カートの走行実験が始まったのを知り、視察に赴いたのです。この時のカートが、後に私が命名した低速の乗り物「グリーンスローモビリティ」、通称「グリスロ」との出会いです。これはいいとプロジェクト化を企画提案し、18年から国として普及を進めることに。現在は国交省

を離れましたが、このモビリティを定着させるための旗振り役として、昨年「グリーンスローモビリティ協議会」を設立し、会長をしています。

—「グリーンスローモビリティ」の特徴を教えてください。

三重野：「時速20キロ未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス」と定義されています。車両はカート型とバス型の2タイプがあり、席数は4人乗り以上で最大15、6席程度。ドアや窓がない開放的なつくりが多く、対面座席の車両もあります。

利用目的は大きく分けて生活交通用と観光交通用があり、東京・池袋駅周辺や栃木・日光など、本格導入例は100を超えるといわれています。約8～10分で歩けるくらいの、コミュニティバスよりも狭い範囲を、ゆっくりと走るのも特徴です。

生活交通用は、高齢者が多い住宅団地の中や、自家用車の少ない離島などを

走っていて、免許返納後のシニアの足にもなっています。運営は交通事業者のほか、地元自治会や町内会、NPOが行っています。観光交通用は、歩くには広すぎる観光地や点在する観光スポットの周遊に利用されていて、観光協会が運営し、地元企業が運行受託しているケースが多く見られます。

「遅い」とは異なる 「スロー」がもたらす豊かさ

—グリスロの名付け親とのことですが、「スロー」にはどのような思いを込めたのでしょうか。

三重野：小型の乗り物は他にもありますが、「スロー」を主張するものはこれまで日本にほとんどなかったと思います。

高度経済成長を経て、世の中は物質的な豊かさだけでなく、精神的な豊かさを求めるようになりました。交通でも、経済性や速さ、技術革新のみならず、人と人がつながる時間や空間を考えられないか。「スロー」というベクトルの、レトロでアナログな乗り物を選択肢として示すことが、閉塞感のある日本社会にとって1つの解になるのではと考えました。

「スロー」は「遅い」と異なります。「遅い」は他者と比較した状態ですが、「スロー」はあえて時間を取った状態。そこからは余裕が生まれ、他の人や自然と触れ合う時間ができて、豊かさが生まれると思うのです。

例えば、自動車に乗っているときの速度



左／オーストリアを訪れたときに出会ったプトララン。遊園地の乗り物のようにワクワクしたのが、グリーンスローモビリティ導入を主導する原体験になったという
右／日光を走るグリーンスローモビリティは、観光客の回遊性を高めるための観光交通として利用されている



と徒歩の速度では、見えるものや感じること、考えることが違うもの。グリスロのようなゆっくりと走るオープンな移動を体験すると、多くの人が新たな気づきを得るのではないかと思います。

—グリスロの車内では、運転手や乗客の間にコミュニケーションが生まれやすいそうですね。

三重野：どの地域のグリスロに乗っても車内で言葉を交わす様子を目にします。運転手さんが乗客に声をかけたり、乗り合わせた高齢者と親子連れの方の会話を耳にしたり。同じ地域の住民であることも多い運転手や乗客のローカルなトークは、聞いているだけで楽しいもの。狭い車内や距離が近い対面の座席では自然と目も合いますし、思わず会話したくなるのでしょう。日本では、公共の場では静かにすることがマナーだと教育されますが、グリスロに乗ると、人は自然に言葉を交わしたくなるのだと感じます。

開放的な車両も、気持ちをオープンにさせます。体全体で風を感じ、商店街のクロッカの香りが漂ってきたり、鳥の声が聞こえてきたり。外の環境を体感することができます。また、遊園地の乗り物もそうで

すが、移動し出す瞬間は「わぁ」と心が躍るもの。まるで、止まっていたまちが動き出すかのような感動を、乗客みんなで共有できる一体感もあります。

—グリスロが、乗り合わせた人たちのコミュニケーションのきっかけになる理由がよく分かりました。

三重野：先日話を聞いた運転手の方は、奥様を亡くし家にこもりがちだった独り身の高齢男性でした。グリスロに関わり、外へ出てスタッフや乗客とつながったことで、地域への愛着が深くなった様子でした。グリスロは、回遊することで地域の見守りの役割を果たしていたりもするんですよ。また、グリスロのルートの多くは、町内を1周して同じ場所へ戻ります。そのため、目的地へ向かう手段としてではなく、気分転換のために乗車する人がいるのも特徴です。グリスロは、普段の生活ではあまり体験することのない時速20キロ未満という速度。足腰に自信がなくなったシニアや小さなお子さん連れの方には、ランニングやサイクリングのような心地よい疾走感を楽しめる効果があるのではないのでしょうか。

一方で、日常的に鉄道などを使い高速移

動している方にはゆっくりだと感じられる。さまざまな人に新鮮味がある速度だと思うのです。

「大したことじゃない」何かに 人は幸せを感じる

—グリスロの速度が生む効果が、興味深いです。他にはどんなことがありますか。

三重野：周囲の情報や様子に気づきやすくなるという効果があります。鉄道だとすぐに通り過ぎてしまい、目に入っても記憶に残りにくい。対してグリスロは情報を咀嚼できるスピードですから、お店の小さな看板にも気づけます。普段意識しない外の環境からのインプットがあり、ハッとする気付きがある。こんな場所があったのかと感じ入る余地が生まれ、寄り道をしてみようと思えるのではないのでしょうか。

それに、自転車や電動スクーターなど自分で運転する乗り物では、安全確認に気を取られ景色を見る余裕がありませんが、グリスロには運転手がいるので、落ち着いて周りを楽しむことができます。

—グリスロの利用を推進するための鍵はどこにありますか。



グリーンスローモビリティ協議会 会長

三重野真代さん

みえの・まよ／京都大学経済学部卒業、ロンドンスクールオブエコノミクス(LSE)都市政策修士号取得。武蔵野大学経営学部・特任教授、東京大学公共政策大学院交通・観光政策研究ユニット・特任准教授、一般財団法人運輸総合研究所・客員研究員も兼務。2003年に国土交通省へ入省後、京都市産業観光局観光MICE推進室担当部長、復興庁企画官などを経て、現職。編共著に『グリーンスローモビリティ 小さな低速電動車が公共交通と地域を変える』(学芸出版社)。



鳥根県松江市で、高台にある団地の住民に対する移動支援事業として、社会福祉法人みずうみによって運営されているグリスロ「リ・ホープ」。



三重野：新しい乗り物への警戒心の払拭には、口コミが一番よいと実感しています。初めての乗り物は、利用の仕方やどう乗るのが分からず、不安に思うもの。でも、誰かに誘われたり人の感想に触れると、利用しやすくなることが分かってきました。口コミが広がるよう、実際に乗ってもらう機会を提供することも重要です。運営地域によっては、エリア内の幼稚園生や小学生らに無料で乗ってもらっています。

地域密着型のグリスロは、乗る人にも乗らない人にも理解を得ることが重要です。グリスロのような乗り物が存在してもいい、いざとなったら自分も乗れるという感覚を持ってもらうために周知活動をして、乗る人と乗らない人を分けない取り組みをする必要があります。

グリスロに乗車した人は、みんなとてもいい事業だと言ってくださいます。乗車体験前は運行に反対していた人が、自ら周りに宣伝してくれることもよくあるんです。こんな風に入びとを魅了する理由は、シンプルさにあると考えています。

移動するだけではなく、人と話したり、周りをゆっくり見たり。一見大したことではないですが、大したことではないものを味わう機会が、日常では意外とないのです。その「大したことではない」何かに、実は

私たち人間は幸せを感じる生き物なのではないでしょうか。

毎日同じであるべき移動と そうでない移動を分けて考える

—「大人数を、はやく、遠くまで」運ぶのが鉄道ですが、その対極にあるグリスロの視点から見たとき、鉄道にはどんな可能性があるのでしょうか。

三重野：今はバス会社やタクシー会社が主体になっている「駅から先の移動」を、鉄道会社も担う時代が来るのではないかと考えています。最近、一般ドライバーが乗客を運んで、不足する移動手段を提供する「公共ライドシェアサービス」に、JR東日本が参入したというニュースもありました。鉄道会社が、駅から先の輸送を、グリスロも含めて考えていくといいと思います。

最近は乗り物や移動手段の意味で「モビリティ」という言葉がよく使われますが、この英単語は「移動性」という意味も含みます。海外の交通行政では、家からごみ捨て場に行く道のりや、子どもを外出先へ無事に送り届けるための親の送迎以外の代替手段までも「移動」として捉えます。本来、それら全てが移動であるという考えに深く

共感します。

海外の駅のように、改札がないいいとも考えています。サイクルトレインに限らず、自転車やキックボードなどを列車にスムーズに持ち込める環境づくりができると、まちと鉄道がシームレスにつながれると思います。

—日常的に利用する鉄道が、乗ること自体を楽しめるグリスロのような存在になるためには、どうしたらいいでしょうか。

三重野：例えば、地方では観光列車が走っていますが、通常の運行ダイヤの空いている時間に「こたつ列車」のようなイベント列車が走ってもいい。特急や急行のように効率性を求めない各駅停車で、その日だけ・その日ならではの、日々変化する車内アナウンスなどがあっていいと思います。鉄道ではどんな状況下でも、毎日同じ移動を提供することが重要視されます。もちろんそれは大切な使命ですが、毎日同じであることが求められる移動と、そうでない移動とを分けて考えてもいいのではないのでしょうか。

また、車内に、沿線のまちでどんなことができるのかといったさまざまな案内があると、もっと多様な移動を楽しみたいと思ってもらえるかもしれないですね。

散歩学

目的のない探索的なまち歩きで 人間性を取り戻す

無目的に歩く散歩を 学問として考えてみる

—これまで、どのようなご研究に取り組んでこられたのでしょうか。

近藤：都市計画学の視点から、まちづくりや都市デザインに関わる研究に取り組んでいます。地方都市の持続可能性の基盤となるのは、住み続けたいと思う住み手の居住継続意識。それを支えたいと考えていることから、研究テーマは、都市生活者の行動とふるまいの理解、パブリックデザインの実践、文化的景観の保全と活用です。都市生活者の行動については、定性的・文化的なことだけではなく、企業と連携して鉄道沿線の人流データ分析をするなど、ビッグデータの解析や統計分析を行い、ユーザーの行動理解や施策に結びつける研究もしています。

—都市生活者の行動に関して、「散歩学」を研究されているそうですね。

近藤：散歩学は、造園家の吉村元男先生が都市の在り方を議論する中で指摘した、人間性を回復するには“野生”を回復することが大事だ、という言葉にインスピレーションを得ています。吉村さんは1976年に出版した『空間の生態学』の中で、都市で野生を取り戻す可能性を散歩に見いだしています。50年経った今も同じことが言えると考え、メンバーを集めて散歩学の研究会を立ち上げたのです。

—散歩学で言う「散歩」とは、どんなものなのでしょうか。

近藤：研究会では、散歩とは何かを定義するよりも、無目的にぶらぶら歩くという現象を理解したいと考えています。通勤や犬の散歩、健康のためなど、目的を達成する、成果を期待するのではなく、ただ歩くという意味です。無目的に歩くとは、感覚や直感を働かせながら、対話するようにまちや風景を観察すること。そうすると、まちをより豊かに複雑に享受できます。

ただ不思議なことに、最初は歩く目的があっても、いつの間にかなくなったり変化したりすることがあります。例えば、健康のために毎日8,000歩をノルマとして夫婦でウォーキングを始めたけれど、それがルーティンになると生活習慣になる。さらに、気がつくと一緒に歩くことが目的になっていく。なぜかは分かりませんが、それも散歩の醍醐味です。

視座をずらして歩くと まちが豊かに浮かび上がる

—授業で取り入れているという「一時間旅行」はどんなものか、教えてください。

近藤：一時間旅行は、アーティストのサトウアヤコさんが発案したまちの歩き方です。ある夜、自分の住むまちで知らない道を通り、旅先にいるような気持ちになった経験から、まちに1～2時間いるだけで旅行中だと錯覚できるのはなぜだろうと考えたのがきっかけです。

やり方は、自分のまちを観光客になったつもりで歩いてみて、慣れ親しんだ場所を、視座を変えて見てみるのです。時間帯を変えたり、何かの感覚に集中してみる方法もあります。いつも午前8時に歩いている所を、午前6時に歩いてみると普段とは違う景色がある。匂いに集中し、香ばしい匂いをたどって裏の通りにあるパン屋に入ってみる。普段見ているまちとの「差分」に注目するということです。

滋賀大学の学生は「キャンパスのある彦根には面白いところはない」と言いますが、



滋賀大学
データサイエンス・AIイノベーション研究推進センター 講師

近藤紀章さん

こんどう・のりあき／2007年滋賀県立大学大学院環境科学研究科後期博士課程満期退学。同大地域づくり教育研究センター研究員、NPO法人五環生活代表理事などを経て現職。博士（経済学）。地域課題の解消と活性化に寄与することを目的に立ち上げた、NPO法人とんがるちから研究所代表理事。まちづくり、地域活性化などの分野で各種事業を行う。

授業で1時間旅行をやってみると「2時間くらいは楽しめる」と、まちへの意識が変化します。視座をずらしたり、匂いや音などを通して体験したことを、他者に伝えるトレーニングになるのではないのでしょうか。スマホネイティブで空間認識が苦手な若い世代にとっては、新鮮な体験だと思います。

— 空間認識が苦手とは、どういうことですか。

近藤：行きたい場所はスマホで検索する時代ですから、デジタルネイティブの彼らが地図を眺めて道のりを決めることはまれです。スマホで検索したルートや毎日の決まった通学には、目的地までを最短で結ぶ線が1本あるだけ。そこからそれた場所は体験しませんから、地域全体を空間として認識ににくいのです。一時間旅行では匂いや景色につられて脇にそれる線がたくさん引かれます。線の重なりを面として理解することで、頭の中に地図ができあがっていくのです。

— 匂いや音に集中して歩くというのも面白いですね。今まで意識したことがありませんでした。

近藤：まちを歩くとき、私たちは視覚に頼りすぎていて、聴覚や嗅覚をあまり使っていないということが研究から分かってきました。ショッピングモールのような建物の中では匂いが混ざってしましますが、まちでは個々の匂いがはっきり分かるので、面白い歩き方がいろいろできます。

余白の時間を気になる場所の 確認に使うとまちへの愛着が増す

— 散歩とは対極の、一定の区間を反復する通勤や通学のような移動については、どのように捉えていますか。

近藤：日常には、いちいち考えなくて済む時間が必要です。ルーティンとして決まったルートを動くと、リズムとして心地よく、情緒のバランスが取りやすいという効果もあります。ただ、ルーティンに飽きて物足りなくなったときにどう「チューニング」するかがポイントで、散歩はそれを楽しむための精神的な柔軟性を与えてくれます。

例えば急に約束の時間が変更になり余白の時間ができた時、どう楽しむか考えてみます。そこで前から気になっていた場所を思い出し、行ってみる。この、おぼろげな記憶を「確認」するための探索こそが、無目的な散歩の楽しみです。

— 空き時間をうまく使えば、ルーティンの通勤を楽しむこともできるのですね。

近藤：日本の都市部では、列車やバス、自転車、徒歩など多様な移動手段を組み合わせて移動できます。複数の選択肢から自分なりのコンビネーションをつくれますから、まちをいつもと違う視座で見えてみるチャンスがいくつかある。ひと駅前で降りて歩くなど、気分や天気でチューニングする方法を決めておけば、もっと通勤も楽しめるはずですよ。



左／散歩の途中で見かけたコンクリートの台は卓球台。作られた経緯は分からないが、彦根市内の公園に残っている 右／勤務する滋賀大学彦根キャンパス内に残るヴォーリズ建築「陵水会館」。一時間旅行の目線で改めて見てみると、建築の知識がなくても、壁に当たる陽の変化やタイルを楽しむことができる

— 道草や寄り道を促すためには、どうしたらいいのでしょうか。

近藤：先ほどもお話しした「確認」がポイントになるかもしれません。人間には、好きなものに囲まれていたい気持ちがあるので、気になっていた場所を確認しに行く。そうすると、まちに自分の動線が引かれます。経験によるその線を増やし、エリアを埋めていくことで、まちに愛着が生まれます。まちは絶えず変わるので、一度行った所でも、時々再確認に行く必要もあります。

こうしたことは本来、趣味として個人でやるものですが、広く体験してもらうための雛型、例えばまち歩きのアプリなどは作れるでしょう。ただ、雛型どおりにやっても好きなものが見つからない人もいますので、自分なりの方法を見つけるしかない面もあります。

それを促すには、例えばあんこ好きな人たちだけで語り合うような属人的なコミュニケーションを取り、新たな情報を得て、まちに自分の動線がどう引けるか想像してみることです。そんな動機づけができると、道草や寄り道のきっかけになるのではないのでしょうか。



左／散歩の途中で見かけたコンクリートの台は卓球台。作られた経緯は分からないが、彦根市内の公園に残っている 右／勤務する滋賀大学彦根キャンパス内に残るヴォーリズ建築「陵水会館」。一時間旅行の目線で改めて見てみると、建築の知識がなくても、壁に当たる陽の変化やタイルを楽しむことができる



左／彦根城周辺の商店街のイベントで、散歩の実態を調査するため、道行く人にアンケートを実施



右／散歩学の海外調査で訪れたインドのボンディシェリー。夕方から翌朝まで車両通行止めになる海沿いの道では、人々はやや離れて歩きながらも大きな声で会話を楽しんでいる、歩調が合わなくても複数人での散歩が成り立つことが分かったという

— 「コスパ」や「タイパ」を重視する風潮がある中で、わざわざ寄り道をする意味をどう伝えればいいのでしょうか。

近藤：学生に、まちなかに15分間1人で座るという課題を出しています。そこで写真を撮ってきてもらい、感想を聞くのです。すると、橋の上から川を眺めていたとか、太陽と共に動いていく影を見ていたなど、それなりの楽しみ方をしていました。人が多いと無理だとか、寒かったので次は暖かい所でしようなど、都市の使い方についての視点が鍛えられていくことも分かりました。そんな一見無駄とも思える体験をすることが、大事なのだと思います。

このように、寄り道を楽しむような都市の使い方や都市での振る舞い方を伝えるには、ヒントを与えることしかできません。ただ、ヒントとなる雛型を作ってもうまくいかない場合もあります。例えば、散歩を促すゲームアプリは始めるきっかけにはなっても、継続しにくい。ゲームが好きな人はそれを目的として歩きますが、そうでないと続きません。

ルーティンになると目的が消えることがあるという話をしましたが、目的を忘れさせる仕組みが大事ではないかと思います。おなかがいっぱいになったから歩こう、というくらの設定だとハードルが低くていい。日々

のルーティンに組み込めると続きます。

みんなが好きな場所より 個々が好きな場所をたくさんつくる

— 「散歩」のような寄り道を楽しむ移動を促すために、鉄道会社にはできることはありますか。

近藤：例えば、100人中3人くらいしかいいと思わないような場所の見つけ方を提示していくことが、大事ではないかと思います。少数がいいと思う場所がたくさんできれば多様性になりますから、それらを組み合わせ、面白く伝えていく。すると途中下車して行ってみようと思う人が増えます。それを支えるのは各駅停車です。まずは各駅停車の駅を知ってもらうことです。乗り降りや乗り換えを手間と思わせないよう、その楽しさを伝える。各駅停車を待つ時間に、ひと駅手前で降りて歩く楽しみを伝えることも、ひとつのやり方です。

また、2区間定期券やフリー切符など、複数の鉄道会社を使う乗車券において新たな企画を作れば、より多様な移動を促進することができるでしょう。既にある仕組みを組み替えて新しい乗り方を提案し、普段と違うアングルでまちを見ることにつな

がれば、沿線に波及効果を生むのではないのでしょうか。

— 過去の消費者インタビューによれば、寄り道や途中下車を思い立ってもなかなか行動に結びつかないようです。伝え方が重要なんでしょうね。

近藤：誰から言われるのかや、役割が与えられることがポイントになるのだと思います。例えば、定年退職した夫が引きこもらないよう、妻が犬の散歩を頼むと外出するようになる。あるいは子どもに言われて料理講座に通い、家で作ると孫に褒められてうれしくなり、地域社会に出ていくようになる。といった形で、寄り道や途中下車にも社会的なお膳立てや後押しが有効です。

また、まちのあり方においても、今改めて「無用の用」を伝えていくことが重要だと思っています。1970年代、都市空間を研究する上田篤先生や鳴海邦碩先生が、都市における「無用」の意味を考えるべきだという主張をしましたが、今や役に立つかどうかばかりが論点になります。都市の中で一見無駄に見える場所や行為を育てていくことで、まちや時間、人の心に、寄り道や散歩を楽しむ「余白」が生まれていくと思っています。

駅消研の 体験ルポ

研究員がまちへ出て、
気になる事例を体験します！

グリーンスローモビリティ

千葉市美浜区幕張ベイタウン・ベイパーク地区を走る「ベイ太くん」

研究員：松本阿礼

まちを感じ、なじみの顔が増えるモビリティ

地域の方に愛称で呼ばれるグリスロ「ベイ太くん」**1**は、市交通政策課の事業。地域の自治会の方がボランティアで運営しています。現在は週に3日ほど走り、停留所はなく無料です。乗るときは手を挙げて、降りるときは運転手に伝えます。ベイ太くんには、運転手と補助員の方が運営スタッフ**2**として乗車しています。

移動目的以上に車外の風景が楽しめる

ベイ太くんに乗り込み、スタッフの方から街路樹の花がきれいだと聞いて辺りを見回すと、通りごとに樹種が異なることに気が付きました**3**。スローなのでよく観察でき、普段は目を向けることの少ない道中の自然など、小さなものに意識が向きます。

乗車スタッフと目が合った親子は「乗りま

す!」と声をかけて乗車。車内から見える風景を話題に親子の会話が盛り上がり、スタッフとの交流も生まれていました。二人は目的地のコンビニを通り過ぎ、一周回ってから降りていきました。

乗車を通じて生まれるコミュニケーション

乗客の方々は、何度もお礼を言いながら降り、ベイ太くんが去るのを見送っていました。地域の方が、走るベイ太くんに手を振るシーンも。スタッフも乗客の名前やいつもの行き先を覚えていたり、店舗の入口まで行って荷物の積み下ろしを手伝ったりしていました。

乗車を楽しむ様子に加え、グリスロの運行によって顔なじみが増えた様子が、印象的でした。

一時間旅行

南町田グランベリーパーク駅から いつものまちを観光するように歩く

研究員：近藤英彦

住むエリアの未知なる場所を知るまち歩き

健康のために、会社帰りは自宅最寄り駅の少し手前で下車し歩くのですが、いつも同じ最短ルート。暗い時間帯なので周りにはよく見えません。今回は明るい時間帯に、歴史的なスポットを探しながら、意識的に細い道や旧道を選ぶ一時間旅行をしました。

夜とは印象が違う近代水道の跡を巡る道

まずは、通勤途中の車窓に見えるアーチ型の水道管**1**を近くまで見に行くことに。真下からのぞくと、思った以上に水管の口径が大きい。途中、古い水道管や共用栓、日本初の近代水道の歴史を伝える案内などもありました。照明が少ないので、日が落ちた後の通勤時には歩こうとは思わなかったけれど、歩道として整備されているので、明るい時間に

歩くと気持ちのよいルートでした。

宿場町の歴史を伝える古いスポット

江戸時代には武蔵国と相模国の国境だった境川沿いを進むと、古い石碑から下鶴間宿のあったエリア**2**だと分かりました。石碑から数十メートル先が宿場の中心だったようで、高札場**3**が残っていました。

さらに西へ向かうと、「子育て地藏尊」というお地藏さん**4**と「旅籠まんじゅう屋」があったことを伝える看板を発見。旅籠まんじゅう屋って宿なのか菓子屋なのかどっち？という名前だけど、店先でまんじゅうを売る旅籠だったからこの名前なんだとか。

平凡なベッドタウンと思っていた地元でも、観光目線で歩くと意外な発見がありました。



THINKING

座談会 》

行動変容を促すデザインで 移動に多様な選択肢を提供する

ここまで、移動の根源に立ち返り、人間が移動する意味を多角的に探ってきました。

日常の移動をより豊かにし、より多くの人が幸せを感じるために、何が必要なのでしょう。

ゲストスピーカーとして、渋谷駅前の再開発などをけん引してきた太田雅文さん(東急総合研究所)をお招きし、

日常の移動である「通勤」をはじめとして、沿線上に多様な移動を創出するためのヒントを考えたいと思います。

まちを楽しみ、コミュニティを創出 移動には多様な価値がある

松本：今回は沿線上で幸せな移動を促進するヒントを探るため、3人の専門家にお話を伺いました。印象に残ったことや感じたことなどを聞かせてください。

太田：近藤紀章さんの研究する散歩学のお話から自分自身のことを振り返ると、ぶらぶらするような散歩よりも目標地点を決めて歩くことが多い。ただ、曜日や時間、天候によってルーティン的な移動に変化が生まれる可能性はあると感じました。

吉江：私も商店街で買い物をしたり、カフェで仕事をするために出かけると、いつの間にか商店街を回遊していたり、広場でやっているマルシェを見たりしています。目的を持って出かけても、結果的に目的外のことを楽しむ散歩になっているということはありますね。

松本：近藤さんも、いつの間にか本来の目的が消えたり、別の目的にシフトしたりするのが散歩の醍醐味だと指摘していました。

吉江：グリーンスローモビリティ(以下グリスロ)協議会会長の三重野真代さんの、運

転手の話が印象に残っています。家にこもりがちだった方が運転手を始め、外に出るようになり、身なりも整えるようになった。さらに乗客からも感謝され、生活に変化が生まれたというストーリーでした。これは、移動の場が“舞台化”しているということです。また、団地の階段室コミュニティ^{※1}と同じように、グリスロも小さい空間なので、そこには地域のコミュニティが生まれます。

松本：グリスロは少人数で、狭い地域内を乗り合いで走りますから、共通する地域への認識や思い出があって、自然と会話が生まれるのだと思います。

吉江：グリスロは風景を近くに感じますから、一緒に見ることで昔の記憶が掘り起こされたり、風景と連動した会話が生まれたりする面もあるのではないのでしょうか。

通勤というルーティンをベースに 小さな変化を楽しむ

町野：人類学者の中村寛さんのお話に、デザイン人類学と交通との親和性は高いという印象を持ちました。特に通勤は継続するものですから、参与観察^{※2}し長い

間フィールドワークする人類学の手法で捉え直すと、面白いことが見えてきそうです。**松本**：性別や年代などでセグメントして傾向を見るマーケティングリサーチと違い、人類学のフィールドワークは一人一人をととてもきめ細かく見ます。どこに課題があるのかははっきりしない、通勤のような日常の行動を分析対象とする場合には、向いていると思います。

町野：中村さんは、駅の意味合いを考えると、一人の中でも、状況によって毎回違うと指摘していましたね。一人なのか、友人と一緒になのか、状況を個別に捉えた方がいいと話していました。

吉江：人類学は異なる社会を比較し、「当たり前」を相対化する学問です。通勤は、環境の良い郊外に住みたがった富裕層の特権的な行動がスタートでした。職住近接で通勤がない社会もあり得た別の時代、別の社会だったらと、どんどん相対化していき、最後に何が残るのかということを考えるのが人類学。ですから、最も根本的な動機を追求できるのだと思います。

町野：「近代化された人間は、目的に向かう効率がよくないとイライラする」と中村

※1 集合住宅で共通の階段室を使う人たちによってあいさつなどから始まるコミュニティ
※2 調査者が調査対象の社会や集団に加わり、長期間観察することでデータを収集する方法

さんは言っていました、通勤はまさに目的合理性。[EKISUMER Vol.39「仕事帰りの途中下車を考える」](#)の調査でも、寄り道は目的に沿ってないと見なす人もいました。

吉江：中村さんは、通勤のスタイルは一樣ではなく、幅があることを前提に捉えるといひと指摘しています。三重野さんも、効率の良い移動とスローな移動は共存するものと話していました。

松本：近藤さんを含め、3人とも通勤をネガティブに捉えず、安心感や生活リズムを与えてくれるものだと言定していました。通勤が安心感のあるルーティンだからこそ、いつもと違う行動をとることができるのかもしれない。

吉江：ルーティンについて、行動経済学者のダニエル・カーネマンは、「同じルートで散歩する」ということの意義を取り上げ、「ルートという変数が1つ固定されると、他の変数の変化に気づける」と言っています。

松本：3人の話に共通していたのは、道中のごく小さな変化にどう気づくのかや、探索を楽しむ重要性だったように思ひます。

吉江：都市計画には、遠景・中景・近景の3つの考え方があります。鉄道は遠景を見る。徒歩は近景を見るので、道端の草花や沿道のお店の細かな変化に気づく。グリスロは中景を見られますから、タウンスケールの変化などにも目が行きます。

移動の豊かさを
まずは体験してもらう

松本：ここからは通勤にフォーカスして、移動を豊かにするために必要なことを考えていきたいと思います。

太田：通勤は大体、定期券の経路どおりの移動になってしまひますが、定期外の1

つ先の駅から乗れるとか、バスなど別の交通機関も使えるようにすると、そのエリアの価値が高まると思ひます。近藤さんは、他社線も含めた誘客が、ひいては自社沿線の活性化につながると指摘していました。日常に選択肢が増えることに、価値があると思ひます。

また、少子高齢化が進み、相続で不動産を複数持つ個人も増えてきました。そうすると、今日は千葉、明日は埼玉というように、帰る場所が選べる人も出てきます。そういうライフスタイルを、もっと応援していくことも考えられるでしょう。例えば、住む場所を複数登録できるような定期券を作る。副業が増えてきたことを考えると、行き先も複数登録できるというですよね。

吉江：今は、自治体を中心に関係人口を考へるようになってきていますから、鉄道会社にこそできることもある。太田さんの言う複数の発地・着地を登録できる定期券のように、自治体とは全く違うサービスで関係人口創出に寄与できると面白い。

太田：住む場所、働く場所の多様性を、鉄道会社が協力してつくっていく必要があるのでしょうね。

吉江：朝の通勤は時間がないので仕方ないですが、帰路の多様性を提案することはできるはずだす。ゆっくり座れるルートとか、ちょっといいお土産を買って帰れる駅、いくつかの駅で途中下車して居酒屋をハシゴなど。そういう選択に乗車ポイントを付与するのもいいかもしれません。

町野：インセンティブを用意するというのは良い手だと思ひます。ご褒美で乗車ポイントが付くので、どこかに行ってみる。実際に行ってみたら、面白さを実感して結果的に認識が変わることがよくあります。人々の認識を変えてから行動を変えるには、時間も費用もかかります。逆に、まず行動を変え

るアプローチを試みる方が、手っ取り早く効果的だす。趣味や社会活動にあまり興味がなかったものの、知人、友人に連れて行かれて、はまったという例は多いと思ひます。

松本：三重野さんが言及していましたが、車内アナウンスを変えるのも1つの手かもしれません。鉄道会社の人と若者との座談会の記事を読んだのですが、ある若者が「車内放送は毎日同じで、通勤する人にとって情報としての価値はほとんどない」と発言していました。一方で、「元気にいってらっしゃい」といった個性的なメッセージのアナウンスは、楽しみにしているというのだす。

太田：鉄道会社は公共性が高いですから、個性を前面に出すのは勇気がいることだす、それが可能な条件を考へてみてもいいのかもしれない。また、イベントやお祭りなど、地域の情報をもっと吸ひ上げて日々発信すると、移動の価値が上がるかもしれません。それは、地域とのネットワークができていれば可能です。

情報提供の方法にも
行動を促す工夫が必要

松本：沿線の移動の活性化に向けて、鉄道会社はどんな取り組みを行っていくとよいでしょうか。

吉江：土日に終着駅まで誘導するようなキャンペーンはどうでしょう。一度行ってみると、郊外でのライフスタイルも案外いいと気づいて、他のエリアにも足を延ばすようになるかもしれません。行ったことがないと、遠くて疲れるというイメージが先行してしまひますから。

松本：ある鉄道会社で、電鉄系商業施設で買い物をした人に、全線1日乗車券をプレゼントするキャンペーンをやっていました。そんなやり方も有効ではないかと

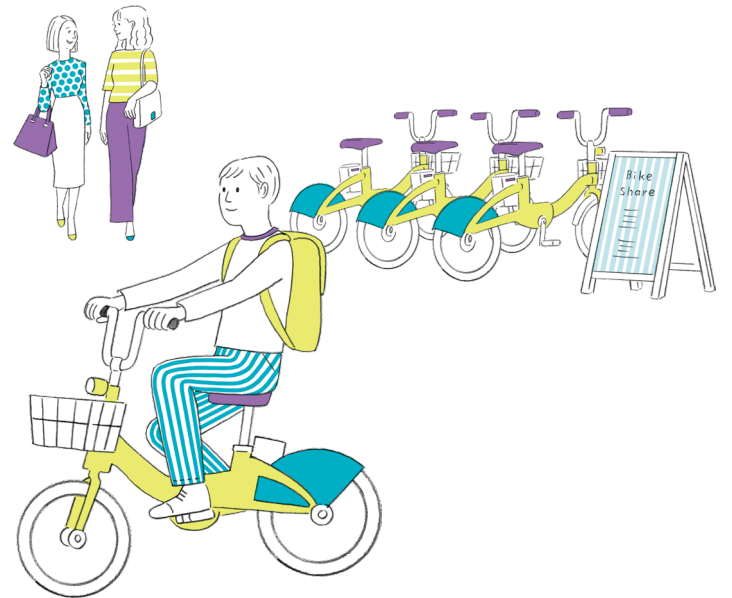
思ひます。

太田：今は自動改札でQRコードが読めるようになりました。QRコードの乗車券をうまく使えば、鉄道会社をまたいだ魅力的な施策もやりやすくなるでしょう。

また、まちづくりも含めて考えると、駅から歩いて楽しむという軸線を定め、その軸線に対する情報提供があるといひ。さらに、徒歩だけでなくグリスロを走らせるなどすれば、まちをより楽しんでもらえる。歩ける距離感でも、多様な公共交通の選択肢があることが大事だと思ひます。

町野：面白いお店や花の見頃など、沿線上で歩いて楽しめる場所をまとめた情報を提供する乗り換えアプリがあれば、途中下車してみようという気になるのではないでしょう。会社帰りに気軽に行けるように、「たった〇分で行ける寄り道情報」があるとともにいい。

吉江：そんな情報発信のネタを収集するため、利用者が投稿できる場があるといひですね。何げない場所を、「テンションを上げたいとき」などのタグを付けて投稿し、ニーズに応じて表示するといひと思ひます。例えば、コミュニティ活動や地方自治への



市民参加を促すデジタルプラットフォーム、「Decidim^{※3}」のまちネタ版といった形で、今現在のまちの風景や情報の発信ができるようにするなどでしょう。

松本：SNSはそのときに自分が発見したことや感想などを、誰に言うでもなく何かを目的とするわけでもなく書き込んだりします。特にインセンティブがなくても、情報を書き込んでくれるかもしれないですね。

吉江：東京圏は多様なエリアが密につながる特殊な都市だす。見て回る資源は豊富にあるのに、それを楽しむ時間は限られていて、持て余してしまっているのが現状。そんな中で、新たな場所への移動を、どの時間にどう促すが考へどころだと思ひます。

太田：それに、これから多様化する移動を、1社でなく複数社で協力して受け止めていかなければいけないのではないでしょう。

町野：まず行動変容を促すことが大事だす。そのための材料を用意したり、誘導的な行動デザインを具体的に考へていったりすることが必要なのかもしれない。

MEMBERS

ゲスト



太田雅文
株式会社東急総合研究所フェロー、
Ph.D.(都市計画学)
東急電鉄で渋谷駅前の再開発や南町田グランベリーパークの開発を主導。2020年より現職。東京都市大学・非常勤講師。

駅消費研究センター研究員



町野公彦
センター長。長年、マーケティング、プランニングに携わり、さまざまなクライアントにおける本質的な問題を顧客視点で提示している。



松本阿礼
駅の商業開発調査、駅商業の販促企画に携わったのち、2012年より研究活動を推進。一級建築士。博士(工学)。お茶の水女子大学・非常勤講師。

アドバイザー



吉江 俊
東京大学大学院
工学系研究科 講師、博士(工学)
都市論・都市計画論を専門とする。「欲望の地理学」「迂回する経済」といった独自概念を提唱する。

B-Flat COMMUNE

東京の一等地の駐車場を活用した屋台村風の商業空間
心地良い空気感がコミュニティを育む



東京メトロ表参道駅から徒歩1分の路地裏にある、屋外型の商業施設「B-Flat COMMUNE(ビーフラット・コミュニティ)」。キッチンカーや屋台風の店舗が囲む“都会の空き地”で、のんびり食事が楽しめます。

現在出店しているのは飲食店6店で、ハンバーガーショップやフレッシュチーズの専門店など、小規模な個人店のみ。週末には物販イベントを不定期で開催しています。出店者が独自にイベントを企画することもあり、最近ではクラフトビールの店が各地の珍しい地ビールを集めたイベントを行いました。出店のハードルを下げるため、契約は1カ月単位の自動更新。休業日や営業時間も各店に任せ、自由度を持たせています。

その理由を、店を始めたい人を応援、育成する場にしたいからだ話すのは、運営を担当する株式会社コミュニティの平井智己さん。いずれは出店者が独立し自分の店を持つこと、“COMMUNE”発の店舗であると広く認知されていくことの両方を期待しているとか。関西圏や

地方へもCOMMUNEを増やしていく将来を見据えています。

「この土地はもともと、時間貸しの駐車場だったんです」と平井さん。駐車場管理会社の株式会社ビーフラットから委託を受け、3年間の期間限定で一昨年オープンしました。COMMUNEはそれ以前の2012年から9年間、表参道の別の場所で運営されていた歴史もあります。「前の場所は、賃貸契約満了によって閉業しましたが、コミュニティができていたあの施設を復活してほしいとの声が多く、後継の施設として誕生しました」

コミュニティを築いているのは、近隣の住民や働く人たち。犬の散歩がてらビールを飲みに来たり、別々に訪れたグループ同士が仲良くなることもあります。「ここに来れば誰かと話せる。常連さんも初めての方も、運営や店舗のスタッフ含めその場にいる人で気軽に言葉を交わせる空気があります」と平井さん。盛り上がった常連客たちの発案で、来場者が洋服を持ち寄る古着交換会とDJイベントを組み合わせた企画を実施したこと

もありました。

人が集まって会話が始まり、イベントまで生まれる理由を、平井さんは「オープンエアで心も開放的になるからでは」と分析します。ここは法律上、建築物を建てられないため、仮設資材で作られています。その分、植物や運営者が手作りの木製テーブルを置いて、居心地の良さをづくり出しています。しかし、人を集めるための特別な工夫はしていないんだとか。青い空の下、心地良い空気感が、自然とコミュニティを広げているのかもしれない。

1. 平井さんたちお手製のテーブルとベンチには、昼夜問わず人が集う。株式会社コミュニティが運営する青山・国連大学前のファーマーズマーケットと連動して、毎週末、B-flat COMMUNEでも新鮮な野菜が並ぶ
2. フードワゴンや車輪付きの屋台など、店舗は全て可動式なので、出店場所の入れ替えもスムーズ
3. 羊の胃袋にミンチにした内臓を詰めたスコットランドの伝統料理ハギスのホットサンド。ロンドンのストリートフードを提供するDEENEY'Sの看板メニュー

DATA

東京都渋谷区神宮前4-4-4
<https://bflat-commune.com/>



Type 05

移動の工夫で心に余裕

Profile

32歳 女性 パート
既婚 埼玉県在住
同居家族
夫(32歳・会社員)
長男(2歳・保育園)

自転車の一人時間でストレス発散

「ロードバイクに乗ると気持ちが整って、家事も仕事もまた頑張ろうって思える」。そう話すのは、パートで働く2歳児のママ、Nさん。土日は孫に会うのを楽しみにやって来る両親に息子をみてもらい、月に1、2回、愛車でサイクリングに出かけます。目指すは自宅から往復2時間ほどのアウトレットや古い街並みが人気の観光地です。でも目的地で遊ぶことより、道中で出合える山や森など景色を眺めながら、ただペダルをこぐことが楽しいのだとか。忙しい日常で唯一、一人になれる大切な時間で、「自転車に乗っている間は“無”になれて日頃のストレスを解消できる」と言います。考えすぎてしまうタイプのNさんにとって、前向きな気持ちを取り戻すために欠かせない、メンタルケアの時間になっているようです。

“したい”をかなえる電動キックボード

Nさんは週に3日、都心のオフィスに出社しますが、忙しい職場でゆっくりランチを楽しむのがなかなか難しいとのこと。そこで活用しているのが、レンタルの電動キックボードです。多忙を理由に食事がおろそかになっていることを反省したNさんは、五穀米や緑黄色野菜にこだわったヘルシーなお弁当を求めて、少し遠めのキッチンカーまでランチを買いに行くようになりました。

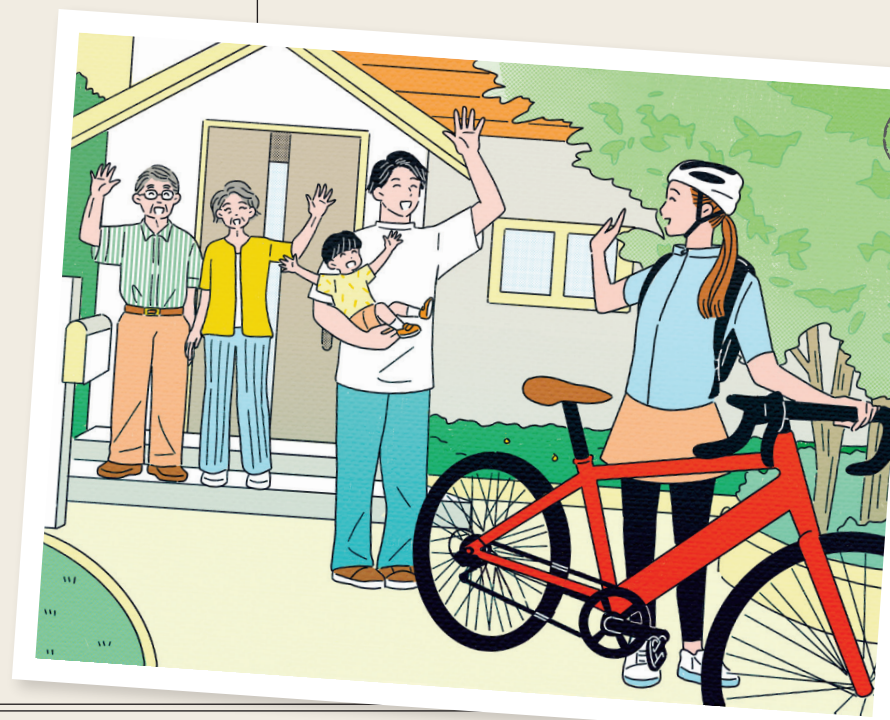
徒歩ではとうてい行けない距離も、電動キックボードなら時間内に往復できます。「行きたいと思ったタイミングですぐに使えるので、バスに比べて融通がきく」と、今では仕事の打ち合わせに行く時なども愛用しています。

気持ちがラクになるモビリティ

またNさんは、子どもを連れてバスや電車などの公共交通で移動する際、少し後ろめたさを感じると言います。バスの車内で子どもが泣き出してしまい気疲れしたり、ベビーカーで電車を乗り降りする時は、周囲に迷惑をかけまいと緊張感や焦燥感がつきまとうのだそう。

そこで、子どもとの外出時は、市の広報誌で知った乗り合いワゴンを利用するようになりました。定員8名の少人数で利用でき、車内は寛容な雰囲気があります。「ベビーカーを畳む時は運転手が手伝ってくれるので、他の公共交通よりも心理的にラク」とNさん。大人の運賃も200円と、タクシーより安価で利用できることも魅力です。一方の不満は、ルートや停留所が決まっている点で、行き先によっては結局、他の公共交通も併用しなければならないようになってしまいうそうです。

「ちょっと大きな言い方ですが、便利なモビリティは“魔法の杖”。気持ちに余裕をもちたい、という私の希望をかなえてくれる」とNさん。タイパやコスパよりも、心穏やかな毎日への貢献度に価値を感じているようです。



気分転換に行ってくるね

研究員MEMO

公共交通機関だけでなく、ロードバイクや電動キックボードなど多彩なモビリティを、日々の生活に合わせて、実に巧みに使い分けるNさん。利便性の高きだけでなく、実際に移動しているときに五感で感じることや、移動によって得られる自分の感情を重視していたのが印象的でした。(研究員・松本)