

歩行者専用空間の貫通通路における滞留を促す要因に関する研究

— 渋谷駅周辺を対象にして —

1882064 木下 凌太郎

指導教員 高見沢実教授

野原卓准教授 尹 莊植助教

1. 研究背景・目的

近年、交通結節点である駅周辺空間や中心市街地などにおいて再開発が行われる中で一定の広がりを持った地区の都市開発の指針として、歩行者空間の整備を誘導することで歩行者の安全を確保するとともに街への回遊性を高める魅力的なまちづくりを目指す取り組みが進められている。特に渋谷駅周辺地区は谷地形を生かしたまちづくりによって歩行者ネットワークの形成が重視され、駅直結の大型複合施設の歩行者専用空間である貫通通路によって歩行者は建物内を通り抜けて街と接続されるように開発されている。このように歩行者ネットワークの形成において歩行者専用空間は「街の人々が歩きやすいまち」を形成する上で非常に重要であり、街においてどのような役割を果たしているかを知ることは今後の歩行者専用空間を考える上での知見になると考える。

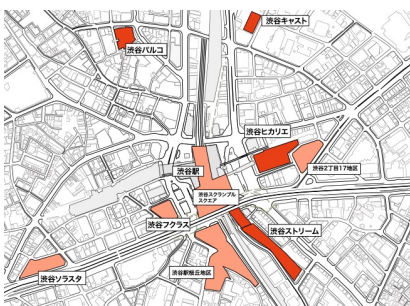
本研究では「渋谷駅中心地区まちづくり指針 2010¹⁾」の策定から現在に至るまでに完成された渋谷駅周辺の大型複合施設に着目し、街への回遊性を高める移動利用の目的として設けられた貫通通路が通行や移動以上の魅力として賑わいをもたらす滞留要素や空間があるのではないかと仮説を立て、通路内外の空間変化と設えの影響、滞留活動を調査することで明らかにする。これら実態を明らかにすることで今後のより良いまちづくりにおいてより有効的な歩行者専用空間を創出する上での知見を得ることを目的とする。

2. 研究対象地の概要と選定

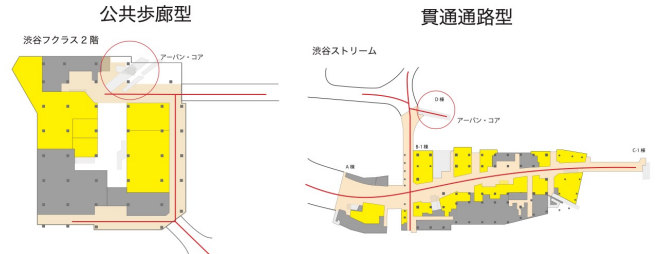
2.1 研究対象地の選定

渋谷駅周辺では東急グループが掲げる大規模大型複合施設²⁾のほか、「MIYASHITA PARK」や「渋谷パルコ」など同時期のリニューアルや近年完成した複合施設がある。このうち 2021 年までに完成済みである 7 つと渋谷パルコから研究対象とする商業施設を取り上げる。

歩行者専用空間のある階を新建築や HP から図面・フロアマップを参照し図式化することで広場空間や歩行者専用空間、施設内や店舗出入口、空間の設えなどを示し対象となる複合施設を選定する。



(図 2-1 対象建築の分布)



(図 2-2 公共歩廊例と貫通通路例)

対象建築物は街区に沿って回廊のように設置され、移動の屈折点として利用される「公共歩廊型歩行者専用空間」と駅や道路から街区に対して建物内部を貫通し、直線的に利用される「貫通通路型歩行者専用空間」に分けることができる。貫通通路型は鈴木の研究³⁾において貫通通路は「敷地内の屋外空間を通り抜け、かつ、道路、公園等を相互に連結する歩行者専用通路として整備された空地」と定義されている。

2.2 対象建築に関して

駅や道路から街区に対して建物内部を貫通し、直線的に利用される「貫通通路型歩行者専用空間」に着目し、貫通通路の特徴が大型複合施設に現れている「渋谷ヒカリエ」「渋谷ストリーム」「渋谷パルコ」「渋谷キャスト」を対象地として選び、調査を行う。

	施設名	通路(公道)	公園(広場)	二階デッキ空間	アーバンコアの有無	
駅から連続している	渋谷ストリーム	△	○	◎	○	× 連続していない
	渋谷ヒカリエ	○	×	◎	○	△ 階段的に連続している
駅から離れた街中に	渋谷キャスト	○	○	×	×	○ 1階所
	渋谷パルコ	◎	○	×	×	◎ 2階所以上もしくは貫通通路内にある

(表 2-1)

表 2-1 で示した 4 つの貫通通路型の歩行者専用空間は駅直結の商業施設でデッキによる接続の貫通通路と駅から離れ道路空間と接続している貫通通路に分けることができ、各空間での相違点や共通点を明らかにする。

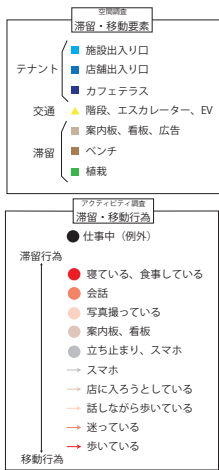
3. 研究方法の概要

建物内における空間の分類は実測データをもとにした「空間の大きさ」により行う。(※1)「テナント」や「交通要素」、「滞留要素」の数を実際の空間から抽出して数を比較する空間と設えの調査と利用者のアクティビティとして「滞留行為」と「移動行為」に着目した活動調査を行う。

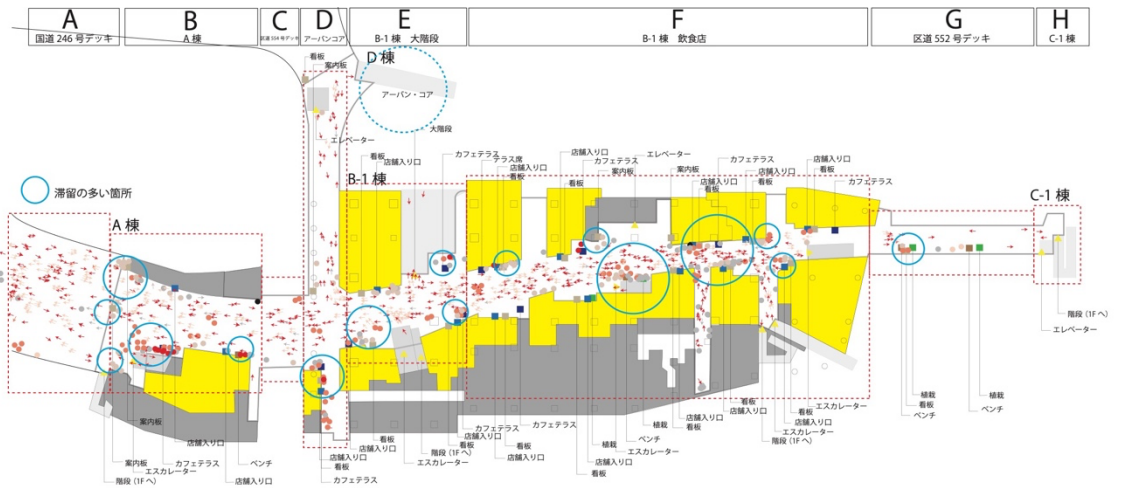


(図 3-1: 移動・滞留要素の断面構成把握の例示と要素一覧)

空間要素一覧	
空間の大きさ	通路幅 (m)
	天井高さ (m)
	面積 (㎡)
テナント	体積 (㎡)
	屋根の有無
交通要素	路面型店舗数
	施設出入口数
滞留要素	テラス席数
	階段
滞留要素	エレベーター
	エスカレーター
滞留要素	案内板・看板
	ベンチ
滞留要素	植栽



(図 4-1 調査凡例)



(図 4-2 渋谷ストリーム 調査事例)

4. 調査分析と考察

4.1 建物ごと調査結果

10月、11月は空間調査を行い空間の分類、設えの把握、各建物のそれぞれの空間での断面構成図の作成。活動調査は12月中旬から1月上旬にかけて平日・休日の10時から17時間で1時間に1回活動を記録し、結果は両日の合計値として図に示した。(図 4-2)

渋谷ストリームでは建物全体で歩行者行動が移動メインとして通路に現れており、これは周辺との接続性や点在するエスカレーターや階段などによって建物全体として移動の空間要素が多く存在することが影響している。

また、テナントを歩行者専用通路に面して配置し、リースラインを設けて滞留空間を通路に創出している飲食店舗周辺では滞留の発生が多く見られた。

他の3施設に対しても同様の方法で結果を示している。

4.2 考察

貫通路における利用者の滞留場所に注目すると、貫通路前広場(渋谷キャスト、渋谷パルコ)や貫通路内部の施設出入口での滞留が多く見られた。空間要素が与える影響としては通路幅や天井高さよりも案内板や植栽、ベンチなどの設えがあることで人の滞在利用が促されていることがわかる。貫通路の外部空間での人のアクティビティには「スマホ・立ち止まり」「会話」が目立ち、内部空間では「会話」が主な用途となっている。

駅直結の歩行者専用空間(渋谷ストリーム、渋谷ヒカリエ)と駅から離れた歩行者専用空間(渋谷キャスト、渋谷パルコ)には利用者に対して類似する活動と相違する活動が見られた。

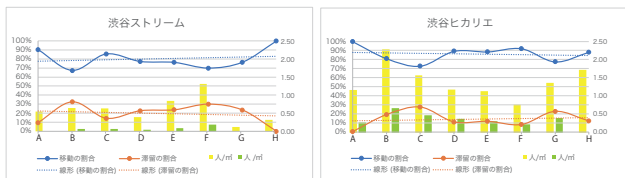
類似点：両端接続先付近においてデッキや街路間わず滞留が行われていないこと。

相違点：滞留者の割合の変化が異なる。駅直結においては滞留活動が目立つ空間は少ないが、駅から離れた貫通路では滞留活動が目立つ空間があり、貫通路前の広場と、内部空間の施設出入口において滞留が発生していることがわかる。

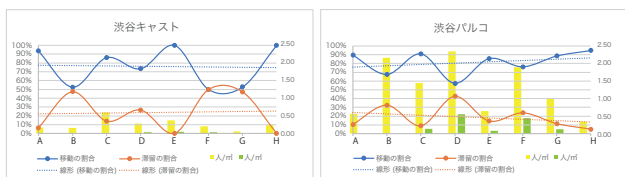
また各空間の歩行者の密度(※2)に着目すると「渋谷ヒカリエ」「渋谷パルコ」で1.0人/m²以上の高い値となっているが、密度が高いエリアでの相対的な滞留の多さは見られなかった。

5. 総括

駅と接続するように計画された駅直結型の貫通路(渋谷ストリームや渋谷ヒカリエ)においては人の滞留(貫通路の内部で現れ、駅周辺のグランドレベルには見られない、人が安全に移動・滞留できる空間が二階デッキ空間と貫通路の連続により生まれている。二つの街路をつなぐ街中の貫通路(渋谷キャストや渋谷パルコ)は人の滞留が貫通路周辺で現れる結果となっている。接続する歩行者道路などからの滞留利用も発生するために貫通路とその道路の間に広場空間を設けたことで人の滞留を創出した。こうした貫通路による滞留の発生は、周りへの賑わいの波及につながっており、エリアの回遊性向上に有効と考えられる。



(図 4-3 駅直結型におけるアクティビティの変化と密度)



(図 4-4 駅から離れた貫通路のアクティビティ変化と密度)

参考文献

1. 渋谷区「渋谷駅中心地区まちづくり指針 2010」
https://www.city.shibuya.tokyo.jp/kankyo/machi/shibuya_eki/shibuya_shishin.html
2. 東急グループ 渋谷再開発情報サイト
<https://www.tokyu.co.jp/shibuya-redevelopment/index.html>
3. 鈴木弘孝著(2013)『公開空地の実態と緑化の特性に関する研究 -東京23区を対象として-』p11

注1) 空間の調査は新建築図面と各HPを参照し著者の実測による

注2) 両日の利用者の合計を各空間の大きさと割った値(人/m²)