

## 駅前広場の路面デザインと人の行動分析に基づく計画手法の導出

On the planning based on the design of road surface in the station square and behavior analysis

船曳 悦子(FUNABIKI Etsuko)

高密度化する都市の中心部には、休息や語らいの場の整備と都市環境の向上を目的とした公共空間が存在する。近年では、従来から駅に設置されてきたコンコースとも様相が異なり、休憩の場や自然を垣間見ることができる空間機能を合わせ持つ、新たな公共空間の設置が見られる。しかしながら、それらの空間が確保されるだけでは、意図した空間利用や好ましい行動がなされたりするとは限らない。その場所の計画意図と人の行動とのズレを小さくすることが、公共空間でのスムーズな利用につながると考えられる。そこで本研究では、駅前広場とそこでの人の行動を分析した。

研究対象空間は路面に特徴的な模様がある、以下3か所とした。JR大阪駅「時空の広場」(以下、大阪駅)の床面には、4,200mmごとに600mmの白いタイルが格子状に配置され、2色のタイルで構成されている。JR東京駅丸の内北口コンコース(以下、東京駅)の床面には、同心円と放射状の立体的な模様が3色のタイルを用いてデザインされている。JR札幌駅西コンコース(以下、札幌駅)には、中心にモニュメントが設置されており、中心部分を除いた周辺部分にストライプ状の模様が2色のタイルで構成されている。これらを対象として、利用者の停留・滞留行動とその位置との関係、停留・滞留行動をとるグループ間の距離を分析した結果、以下のことを見出した。

大阪駅では、利用者の停留・滞留行動と空間条件との関係として、(1)停留行動とした「列車を見る」と「写真を撮る」行動は、場所の固有の特性と関連しており、行動発生位置が特定可能である。(2)滞留行動は比較的広範囲で発生する。(3)グループの行動では、一定時間空間を占有する滞留行動は、時刻やグループ数に関係なく、互いの距離を一定に保つよう発生するのに対して、突発的かつ短時間で空間占有が解消する停留行動は、互いの距離を意識することなく、不規則に発生していることが明らかになった。

東京駅では、(1)「見上げる」と「写真を撮る」行動が多く見られ、空間の観光的側面が影響している。(2)行動継続時間が長い行動は、柱の周辺や改札前、中央付近が多いが、行動継続時間が短いものについては、偏りが見られない。(3)一人の場合の行動発生位置は、グループの場合に比較して、床面模様や柱等の空間構成要素の影響を受けやすい。

札幌駅では、(1)「待つ」と「携帯電話を使う」行動が多いことから、待ち合せ空間として機能している。(2)行動継続時間による発生位置の差は見られないが、モニュメントの周辺に限定される傾向が見られる。(3)一人の場合の行動発生位置は、グループの場合に比較して、モニュメント等の空間構成要素に影響を受けやすい。

今後は、これらの分析結果から路面デザインと人の行動分析より公共空間形成のための空間条件を示す予定である。