

大規模再開発地区群の連続性と歩行者の行動に関する研究
 ～武蔵小杉地区を対象として～

都市空間生成研究室
 1641007 五十嵐 佳祐

再開発 連続性 歩行者
 動線 武蔵小杉

1. 研究の目的と背景

近年、東京では渋谷など各地で再開発が進み、新施設の開業が相次いでいる。2020 年も新駅が開設される高輪や、虎ノ門エリアのほか、臨海部や羽田周辺で新たな商業施設やオフィスビルがオープンする。東京オリンピック・パラリンピック後も大規模再開発が控えており、都心を中心にまちが変貌していく。このような背景から、都市機能が集約され、複数の民間業者や機関による地区計画が混在する中で、快適性やオープンな空間、安全性を提供していくことが求められる。そこで首都圏地域の大規模再開発群における地区の連続性、利用実態の現状と人の行動の関連性を明らかにすることにより、利用しやすい地区を創出するための基礎的知見となることを目的とする。

2. 研究の方法

本研究では、下記のように研究を進めていく。

- ① 武蔵小杉駅周辺の地区計画を緑化・ガイドライン面、安全面から調査、評価を行う。
- ② ①の調査結果を基に、地区計画同士の繋がり・連続性を分析、評価を行う。
- ③ 武蔵小杉のエリア内で実態動線調査を行い、歩行者の地区間移動の利用実態を把握し、②の分析結果を基に、再開発地区間の繋がり、連続性における課題を明らかにする。

3. 対象地区

3-1 対象地区概要

本研究では 1995 年に竣工した「武蔵小杉タワープレイス」を皮切りに大規模再開発が進み、「TOKYU SQUARE」、「ららテラス」、「グランツリー」といった大型商業施設を有し、JR 南武線・横須賀線及び東急東横線・目黒線が交差する武蔵小杉地区を対象地区とする。

3-2 データから分析する武蔵小杉の現状課題

本分析では、武蔵小杉のまちづくりのコンセプトを整理し、現状における課題点をデータから分析した数値面から整理する。中原区の人口推移(表 1 参照)から、タワーマンションの建設ラッシュの影響により、30 代・40 代の子育て世代の流入・定着が目立つ。ファミリー層が住みやすいまちづくりのために保育施設、教育施設の充実が求められ、親子連れなどの利用を想定し、より安全で快適な空間の整備を計画、整備を進める必要がある。

表 1 中原区人口推移

年齢別人口	1999年	2009年	2019年
0-9歳	18,057	21,006	23,592
10-19歳	16,505	16,931	20,331
20-29歳	40,899	38,168	39,149
30-39歳	39,339	50,840	45,628
40-49歳	24,808	36,115	46,722
50-59歳	23,878	23,659	34,936
60歳～	32,228	42,906	51,107
総数	195,865	229,662	261,825

4. 武蔵小杉の地区計画毎の評価と連続性の考察

本調査では、武蔵小杉駅周辺の小杉駅南部地区地区計画、新丸子三丁目南部地区地区計画、中丸子地区地区計画、小杉駅東部地区地区計画を対象計画として、緑化・ガイドライン面、安全面から評価を行い、配置や構造的な課題点を明らかにする。それぞれのデータを集約したものが図 1 となる。

4-1 緑化・ガイドライン面の連続性評価

緑化・ガイドライン面におけるつながりと連続性の評価として、駅を中心とした各施設の出入り口配置などアクセスは良好であるが、小杉駅南部地区と小杉駅東部地区の JR 横須賀線武蔵小杉駅への乗り換えルートの快適性の向上、小杉駅南部地区と新丸子三丁目南部地区の東急武蔵小杉駅の南口を利用したルートの快適性の向上が課題として挙げられる。(図 1 左参照)

4-2 安全面の連続性評価

安全面におけるつながりと連続性の評価として、歩行者利用の多い動線内での十分な幅員の確保、両側へのガードレール設置など、より快適な動線と安全性を確保した街づくりを促進していくべきである。(図 1 右参照)



図1. 緑化・ガイドライン面(左)、安全面(右)全体図

5. 歩行者の地区間移動の動線調査

本調査では武蔵小杉駅周辺利用者の動線の実態調査をし、地区計画によって整備された動線と比較し、計画動線の課題を明らかにすることを目的とする。

5-1 調査方法

武蔵小杉地区の中で主要施設である東急武蔵小杉駅、JR 横須賀線武蔵小杉駅、リエトコート、ザ・コスギタワーなどを含むタワーマンション群を主な始発点とし、歩行者を無作為に決定して動線を調査する。調査日は平日の11時～14時とし、4回に分けて調査を行う。対象者は一人で歩いている歩行者とし、施設内に入った場合、施設内の店舗に入った時点で対象者の動線調査を終了する。

5-2 調査結果

本実態動線調査を行った結果、計画動線に沿った主要動線と計画範囲外の非計画動線が存在することが明らかになった。主な主要動線として東急武蔵小杉駅東口からグランツリー武蔵小杉への動線、東急武蔵小杉駅から JR 横須賀線武蔵小杉駅への動線があげられ、各々ガイドライン機能を有した街路樹などが配置され、動線が機能している。(図3参照)

また調査内で計画範囲外の非計画動線が4つ発見され、非計画動線が発生した地点の主な共通点として、直線で見通しが良い点、車通りが少ない点、片側のみにガードレールの整備、又は両方なしである点などがあげられ、危険な道という解釈だけでなく、時間短縮のために出入口への最短ルートを取るために生まれた非計画動線なども存在した。(図2参照)



図2. 主要動線(左)、非計画動線(右)

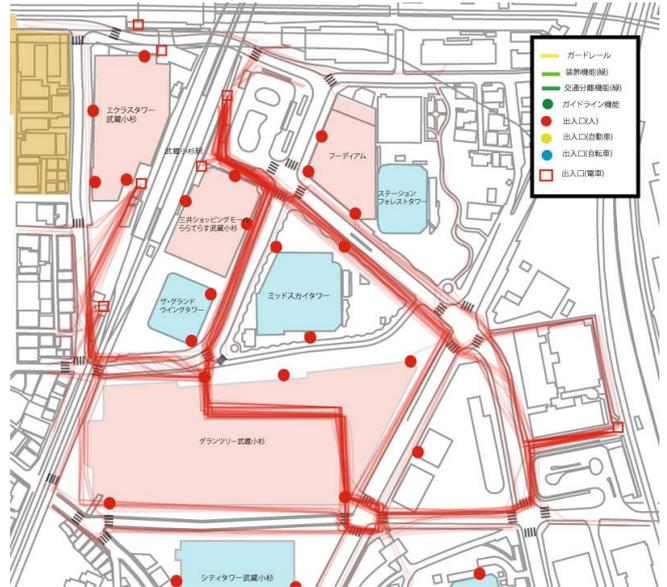


図3. 実態動線調査 集計結果

6. 結論

本研究では、武蔵小杉駅周辺の地区計画の評価、分析を行い、ガイドライン・緑化面、安全面からそれぞれの地区の繋がりや連続性を調査、評価した。地区計画毎の調査の中で、グランツリー武蔵小杉、東急武蔵小杉駅、JR 横須賀線武蔵小杉駅からの主要施設への動線の部分で構造、キャパオーバー的な空間の課題点が発見され、歩行者の地区間移動の動線調査では、計画動線に沿った主要動線、計画範囲外の非計画動線の存在が明らかになった。

また構造的に安全面で課題となった点と計画範囲外の非計画動線が重なった点は、改善が必要な課題点と捉え、グランツリー内部を利用する住民や利用者が生活を豊かに、効率よく利用するために工夫を凝らす動線を余白と認識した。この結果から、武蔵小杉駅周辺の大規模再開発群のつながり、連続性には改善すべき課題があることが構造、実動線の面から明らかになった。

今後の再開発では安全面に考慮した住民がより生活を豊かに出来る余白のある地区計画、動線確保を検討、計画していくべきである。

参考文献

- 1) 福島 紘子, 讃岐 亮, 市川 憲良, 上野 淳, 吉川 徹, “武蔵小杉駅周辺の土地利用の変遷に関する研究 -形成の起源に-着目して-”, 日本建築学会大会学術講演梗概集(東海) 2012年9月
- 2) 狩野 拓郎, “新規住民と既存住民が混在する中でのまちづくり-武蔵小杉の事例をもとに-”, 2018年
- 3) 相吉 こづえ, 吉川 徹, 讃岐 亮 “再開発区域の既存市街地に対する連続性の分析” 日本建築学会学術講演梗概集 2013年8月