

ペDESTリアンデッキの日常時とイベント開催時におけるデッキ空間の利用実態に関する研究 ～新百合ヶ丘駅のペDESTリアンデッキを対象として～

都市空間生成研究室
2041060 向後 美咲

ペDESTリアンデッキ 駅前広場 公共空間活用
にぎわい アクティビティ イベント利活用

1. 研究の背景と目的

ペDESTリアンデッキは第二次世界大戦以降、高度経済成長期に伴う都心部への一極集中や自動車普及による交通事故急増の問題を解決するため、1973年に日本で初めて設置された。ペDESTリアンデッキは歩行者専用の公共空間であり、法律上は道路として扱われ、広場よりも通路として利用されているものも多い。その中で、近年では都市再生特別措置法の改正により道路の利活用が進められている。そこで、本研究はイベント利活用を行うデッキにおいて、利用者のアクティビティを把握し、日常時とイベント開催時の利用実態を明らかにすることで、今後のデッキ再整備に向けた利活用の可能性を広げるための空間づくりの知見を得ることを目的とする。

2. 研究の対象地と選定理由

本研究は、ベッドタウンとして自動車の抑制を目指すTOD開発が考えられてきた都心から30km以内に位置し、近年エリアマネジメント団体が主体となりイベントを定期開催していることから、神奈川県の新百合ヶ丘駅南口のペDESTリアンデッキを対象とする。

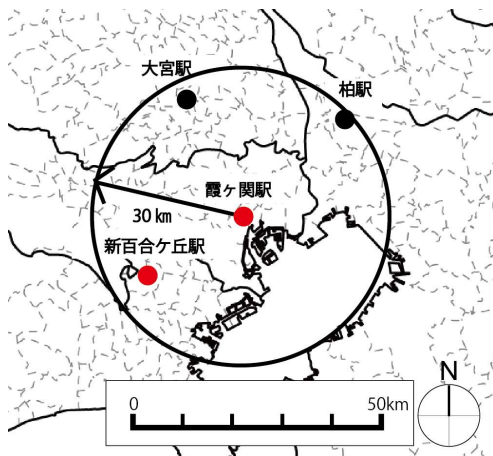


図1. 対象地の選定

3. 研究の方法

本研究は、日常時(平日・休日)とマルシェを行うイベント開催時において以下の順序で研究を進める。

- ①日常時とイベント開催時における空間構成調査
- ②利用者の属性調査
- ③利用者のアクティビティ調査(停滞留行動調査、利用者形態調査)

4. 調査

本調査は、日常時(平日・休日)とイベント開催時の3日間において9時～10時、12時～13時、15時～16時、18時～19時の4つの時間帯において調査を行う。

4-1. 空間構成調査

新百合ヶ丘駅のペDESTリアンデッキは、中心部に滞留空間を備えており、イベント利用が可能な広場型のデッキである。日常時は、通勤・通学者や買い物客に多く利用されており、イベント開催時は駅と垂直な直線通路にテントが設置されマルシェが開催される。空間構成調査では、日常時とイベント開催時の空間の変化について図にまとめることで実態を把握することが出来た。

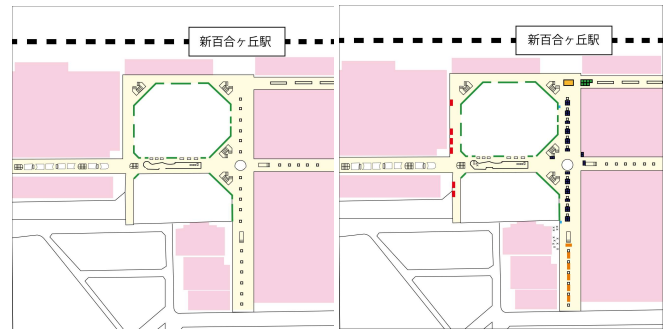


図2. 日常時

図3. イベント開催時

4-2. 利用者の属性調査

属性調査では年齢や性別、服装、利用者形態を調査し、イベント時は日常時と比較して利用者の年齢が0～70代まで同じくらいの割合で、性別は女性の方が多いことが分かった。利用形態は、単独よりも複数人で利用されている傾向があり、スーツの利用者はほとんどみられなかった。このように、属性調査からイベントは様々な年代の人を集めていることが分かり、利用者の幅を増やす

っかけを与えているということが考えられる。

4-3. アクティビティ調査

4-3-1. 停滞留行動調査

確認できた行動を空間選択条件と他者との関係に基づき 9 つに分類し、図 4 中の①～⑤(広場の利用)と⑥～⑨(道路の利用)とし、行動分布を図にまとめた。

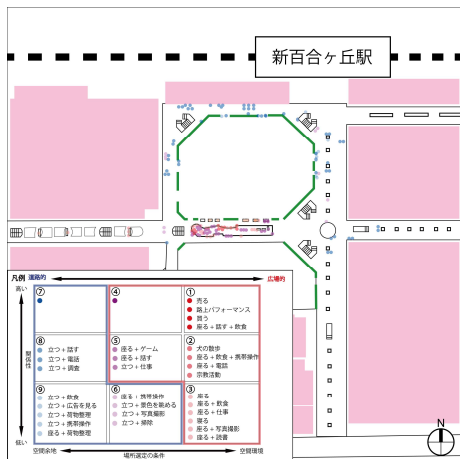


図 4. 休日 12:00~13:00 の行動分布

調査より、日常時は駅と垂直な通路のくぼみに利用がみられたがイベント開催時はみられなくなり、アクティビティの種類も減っていた。行動の発生範囲は、イベント開催時は日常時に比べて中心部やイベントによる設えなどの限定的な場所での利用となっていた。

4-3-2. 利用者形態調査

各利用者の人数構成に基づき 9 つの分類を複数利用と単独利用の 2 つに分類し、図 5 の①②④⑤⑦⑧を複数人利用(広場的)、③⑥⑨を単独利用(道路的)とし、行動分布を図にまとめた。

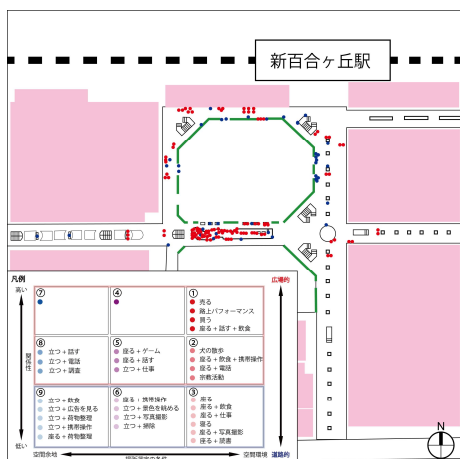


図 5. 休日 12:00~13:00 の行動分布

調査より、日常時の単独利用は通路の脇や通路のくぼみなどにみられ、複数人利用は通路中央にもみられた。イベント開催時は日常時よりも複数人利用が増えるが、利用範囲は限定的であった。そして、停滞留行動調査と利用形態調査を通し、道路の利用であった部分が複数人利用であることから広場の利用に、またその反対に変化するなど、9 つの分類だけでなく、その行動が実際にどんな形態の利用であったかを調査したことで、広場・道路の利用が混在する利用が存在することが明らかになった。

5. 利用実態の考察

イベントは複数人利用による広場の利用を促進するが、イベント開催による空間確保により行動の種類と範囲を狭めてしまうことから人々の行動を制限してしまう課題があることが明らかになった。道路・広場の利用が混在したのは、イベントを開催していない時間であった。そのため、日常時はイベント開催時に比べて広場の利用と道路の利用が両立できる空間となっており、反対にイベント開催時は広場の利用が主で道路の利用が混在しにくい現状があるということが明らかになった。

6. 結論

本研究ではイベント利活用はデッキ空間の広場的活用を促進しているが、その反面で行動発生場所とアクティビティの幅を縮小し、利用の可能性を抑制してしまっていることが明らかになった。そのため、イベント開催時には日常時のように広場的・道路的の 2 つの利用を発生させることができる空間づくりが必要であると考え。具体的には、平日には利用されていくぼみなどの退避空間を広く、または多く確保することで空間余地を優先とした道路の利用を複数人で広場の利用にすることなどが考えられる。このように、イベント開催時にも日常時の利用を制限しない空間を整備することで、誰もが利用しやすい空間づくりを実現させることが出来る。また、そのような空間づくりは再整備において他のデッキでも実践でき、ペDESTリアンデッキという道路空間におけるイベント利活用を発展させていくきっかけとなるのではないかと考える。

参考文献

- 1) 宋俊煥, 出口敦: TOD の観点からみた東京 30 km圏の鉄道駅周辺地区の評価と類型, 日本建築学会系論文集, 第 78 巻, 第 684 号 pp. 413-420, 2013. 2
- 2) 高橋亮, 野原卓, 三浦詩乃: 都心部における公共空間としてのストリートの役割とその実態に関する研究—横浜市日本大通りにおける都市政策上の位置づけ・空間利用実態・利用者意向に着目して—, 公益社団法人日本都市計画学会都市計画学会論文集, Vol. 54No. 3, 2019. 10
- 3) 泉山壘威, 宇崎崎勝也: 広場型ペDESTリアンデッキの空間分析及び「デッキマネジメント」の特徴と課題, 公益社団法人日本都市計画学会都市計画報告集, No. 21, 2022. 11