



研究ノート

## 梅田ターミナルの歩行環境 「わかりやすさ」の診断と対策

紙野桂人\*

### はじめに

いま、大都市のターミナル・エリアのありかたについて不満をもつ人は大変多い。にもかかわらず、毎日のラッシュ時の雑踏、休日のショッピング客の殺到にみられるように、その都市に住む人の大多数がこのターミナル・エリアとよばれる空間と何らかの交渉をもたざるを得ないのが実情である。とくに大阪の場合、キタとミナミで代表されるように、たんに交通結節としてだけではなく、コミュニケーションの機能もアメニティの要素もかね備えた文字どおりの都心として、ますます多くの人と物を吸い寄せていることは周知のとおりである。そこで、機能と空間と人との複雑多岐なからみ合いは、と

けないもつれた糸のようにより合わさっていく。

人々は、このもつれた糸くずの中を手際よく泳ぎまわることによって倒錯した充足感をもつと同時に、心身の疲労をさそう複雑さ面倒さ、人と物の過密とそれにともなる非衛生、不合理、空間不足について大きな不満をいだきながら、なおかつそこに通い続けているのが実情である。なかでも、誰もがいまターミナルの人間環境として問題に思っているのは、人の歩く空間についてである。

ターミナル・エリアでは、個々の建物であっても、その中を群集が激しく流れて街路や地下街につながっていき、いわば都市空間と建築空間ひとつながりの歩行経路の網の目ができあがっている。そこでは、一個の建築物といえども

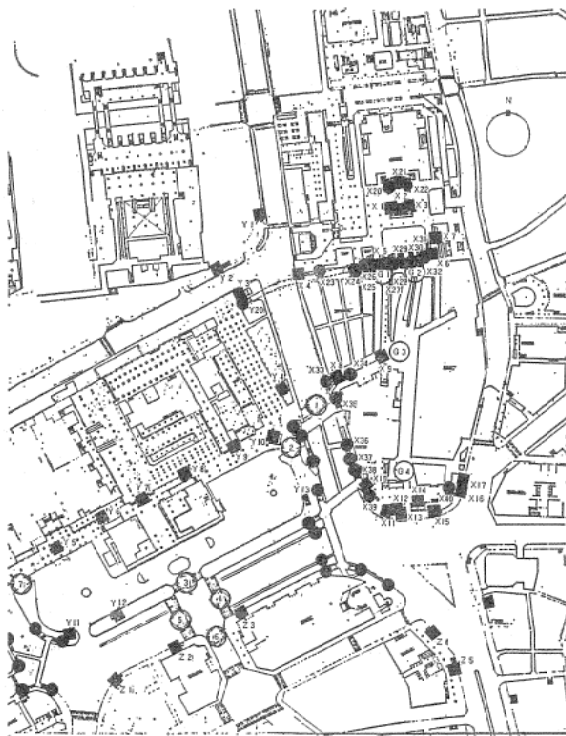


図1 梅田ターミナル・エリアの歩廊（地上）

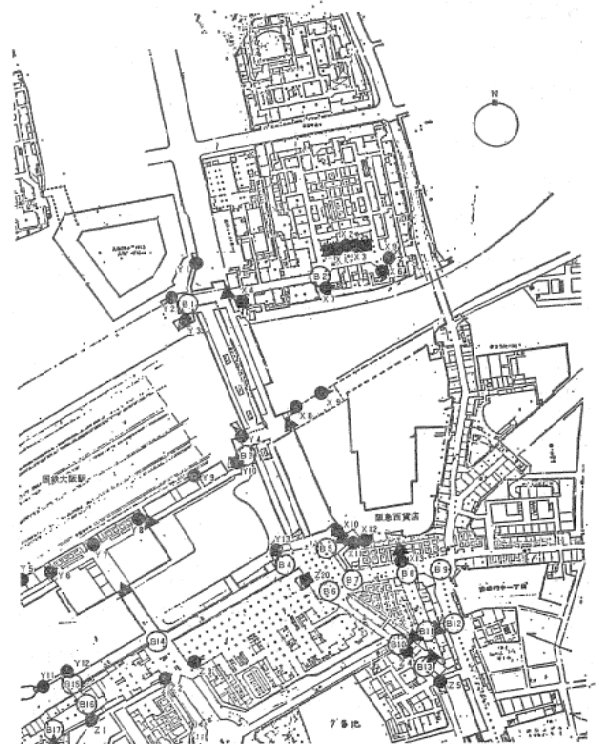


図2 梅田ターミナル・エリアの歩廊（地下）

\* 紙野桂人 (KEIJIN KAMINO), 大阪大学工学部, 建築工学, 助教授, 工博, 地域・建築計画学

準公共空間として都市空間の中に組み込まれていくのが実情であるが、残念ながらターミナル・エリア全体を通じる公共空間の流れ、歩行空間の流れについてマスタープランをもてないままに、個々の機能や空間の膨脹がくり広げられてきてしまった。

このような、空間の複雑化・多様化に加えて、自動車交通増大とのからみで、さらに問題は悪い方向に向ってしまっている。

ターミナル・エリアにおける自動車の発生交通もさることながら、ターミナル周辺の街路が同時により広域の自動車交通の幹線機能を合わせもっている場合が多いので、ターミナル・エリアを自由に往来しようとする群集の流れと大量の自動車交通とがもろにかみ合う結果となった。これまでのところ、街路は自動車の流れにとってリニアな構造となり、街区と街区はこの河の兩岸に分けへだてられて、歩行者は渡し舟（横断歩道）に乗るか上下する橋を渡って向こう岸にたどりつくかせねばならない状態になってしまった。

河を渡る場合がこのように限定されると、道筋はあらかたごかくざられた経路にしばられてしまう。それが、自然なわかりやすい路線になっているならばまだしも、空間の複雑化・多様化の波にもまれて不自然なわかりにくい、使いづらいものになってしまっている。

では、いったいどのくらい悪くなっているのか？

この問題に対して、はっきりした答を出すことは意外に困難である。なぜなら、そこを使い慣れている人々にとっては、なんとか使いこなす習慣が身についてしまって、答は生理的・心理的に屈折し潜在化して明確にははね返ってこないからである。

この問いに明瞭に答えるためには、ターミナル・エリア全体を歩行空間としての環境評価で流し直してみる必要がある。また、もっと直接的な診断法として、初めてそのターミナルにやってきた人の素朴な行動を通して状態を判断することがひとつの解を与えるであろう。

そのような診断の実例を大阪梅田ターミナルについて示して問題にひとつの手掛りを提供し

たいと思う。

### 弱いものが環境整備の指針を与える

ターミナルについて、利用主体の側からみると、大まかに、通勤者と訪問者にわけられる。訪問者はさらに、経験あるものと未経験のもの（初来訪問者）とに分けることができる。主体と環境のかかわり合いとして、前者は環境に対して強いものであり、初来訪問者は弱いものである。環境が人間らしい生活にふさわしいものとなるための基本は、環境に対して抵抗力の弱い者にも安心しておられる状態を造り出すことである。われわれ大都市居住者は、先にも述べたようにターミナルをしばしば利用することでそれに慣れ、相当な不具合についても主体側の対応の仕方でごまかしてしまうことから、不具合や矛盾に意外に気付かないことがある。しかしそれは気づかないだけであって、本来あるべきものから遠くかけ離れた状態にのめり込んでいっていることに変わりはない。その影響は潜在的、間接的にではあるが、着実に人々の生活にゆがんだ棒をはめ込んでいく。

他方、弱い者にとっては、その影響はもっと明白であり、決定的である。初めての者にはとても使いこなせない公共施設、弱い者が途方にくれてたちまどう公共空間がそれとしてたちどころに明らかになる。人間はもともと初来訪問者のように素朴なものであり、それに相当な程度にこたえ得ることが、都市空間の人間らしさの標準であろう。

梅田ターミナル周辺の都市空間は、初来訪問者がそれぞれ目的のところへ行こうとする人間的な要求に対してどう応答するのか、いいかえれば、都市空間の「わかりやすさ」ほどの程度保たれているのか、それが、この調査の目的であった。

すなわち、ターミナル・エリアの各所に行動の起点（ORIGIN）と終点（DESTINATION）を設定し、その幾組かのODについて、初来訪問者に、終点の地名または施設名だけを与えて出発させ、観察者（調査員）がその行動を逐一記録していくわけである。それによって、果たして被験者がうまく目標に到達できるか、その経

路は合理的なものか、どのような情報を得、それをどう活用するか、行動の阻害要因は何か、被験者がもっとも頼りにするものは何か、などの諸点を読みとろうとしたわけである。(調査日時：昭和49年4月)

**梅田ターミナルの「わかりやすさ」はどうか？ その対策は？**

梅田ターミナル・エリアを中心とする27の起終点について調査を実施したが、その結果、27例中2例は最終目標に到達できなかった。道に迷ってどうにもならなくなり、調査員の判断で調査を打ち切ったものである。残る25例は、一応、行動を完了したが、その最短歩行距離の平均値722mに対して実歩行距離は平均して432mの超過、すなわち歩行率(平均)で177%に達した。

内訳についてみると、歩行率110%以下で比較的順調に行動を完了したものは6例(約2割)、逆に歩行率が200%を上廻り、相当道に迷ったと判断されるもの9例(約3割)であった。目標に到達できなかった2例を加えると約

4割が道に迷ってさまよい歩いたわけである。つまり、梅田は初来訪者にとって決して安心できる空間ではなかったことになる。行動軌跡の数例を示してあるので参照願いたい。

とくに問題があると思われる場所(まよいやすい、わかりにくい)としては、

- ・阪急阪神前から東側の御堂筋終点一帯のエリア
- ・阪急駅の立体的構成
- ・地下街

があげられる。また、バスとバスの乗り替え、とくに分散して配置されたバス・ストップ相互の往来は非常に困難とみられる。一般に有効な視覚情報や案内人が不足しており、通行人に頼らざるを得ないが、聞かれた方も道筋が複雑で地名などが的確につけられていないので説明に困って不十分な情報しか提供できないというのが実情であった。

なお、特別な場合として曾根崎警察前から阪神百貨店方向への道順を警官に聞いたあと地下への出入口が探しきれず、御堂筋を一気に走り渡る(歩行禁止区域)という事例があった。こ



図3 行動軌跡の例

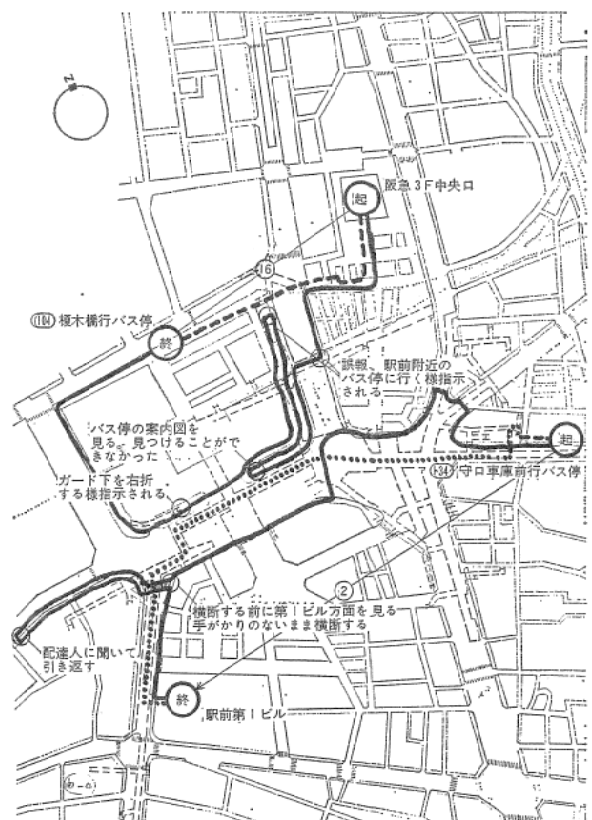


図4 行動軌跡の例

のことは、現在のターミナル・エリアの空間が、ナイーブな行動の要求を極端にゆがめて成り立っていること、基本的レベルの問題解決能力を超えた解答を人間におしつけている傾向があることを示唆していると思われる。

初来訪者の行動の総合軌跡を図に示してある。この図をみれば、人のもっとも通りやすい道路はどこか一目瞭然で見分けられるであろう。その大まかな傾向をいってみる。

まず、徹底して幹線街路の歩道に沿って歩かれている。施設内では、主要な太い回廊に沿って流れている。歩道を通った歩行者が、各区画の丸い先端をぐるりと一周して歩いており、それが結果的に方向を狂わせたり、道筋を遠まわりにしたりしている。各区画から区画への横断が困難であるためにこの迂回は助長され、歩行者は一度とりついた島からとなりの島へなかなか渡ることができない。ここでは、立体化による歩車分離によって一見役に立たなくなったかにみえる島の先端が、素朴な歩行空間にとって十分に意味をもっていることが読みとれる。地上の歩行空間整備の重要性をあらためて認識す

べきであろう。また、「わかりやすさ」を高める条件として、施設の外周に沿って良い見通しと簡明な動線を用意すること、駅などの施設内では構内を貫通して開いた戸外空間に直結する豊かな公共歩廊を整備すべきであろう。

このような地上空間の骨組みが確立されてはじめて、デッキレベルや地下通路の活用の道も開けると考えるべきである。動線が幹線街路の歩道に沿って流れていることから、各種の案内や情報を幹線街路沿いに適正な間隔、適正な場所を設置して、区画内の細街路への誘導を行うべきであろう。なお梅田地区では被験者の平均情報要求距離は約280mであった。



図5 行動軌跡の例

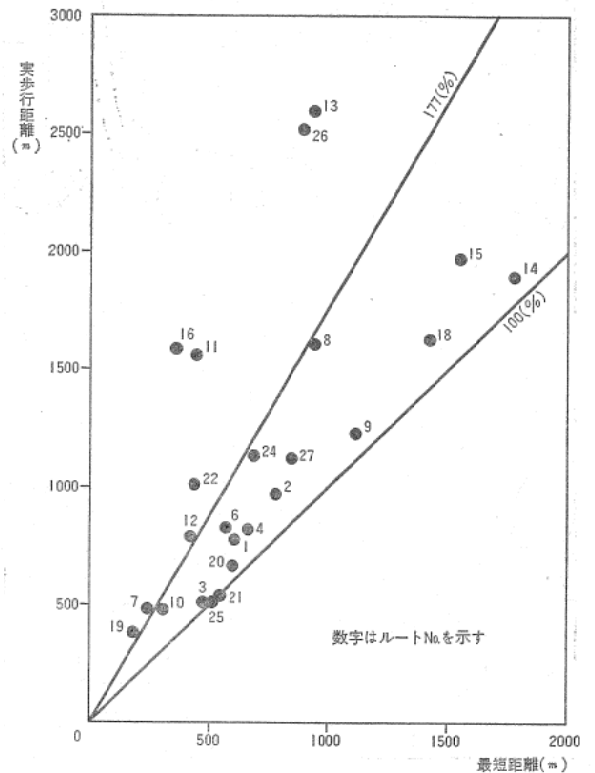


図6 最短距離と実歩行距離の関係

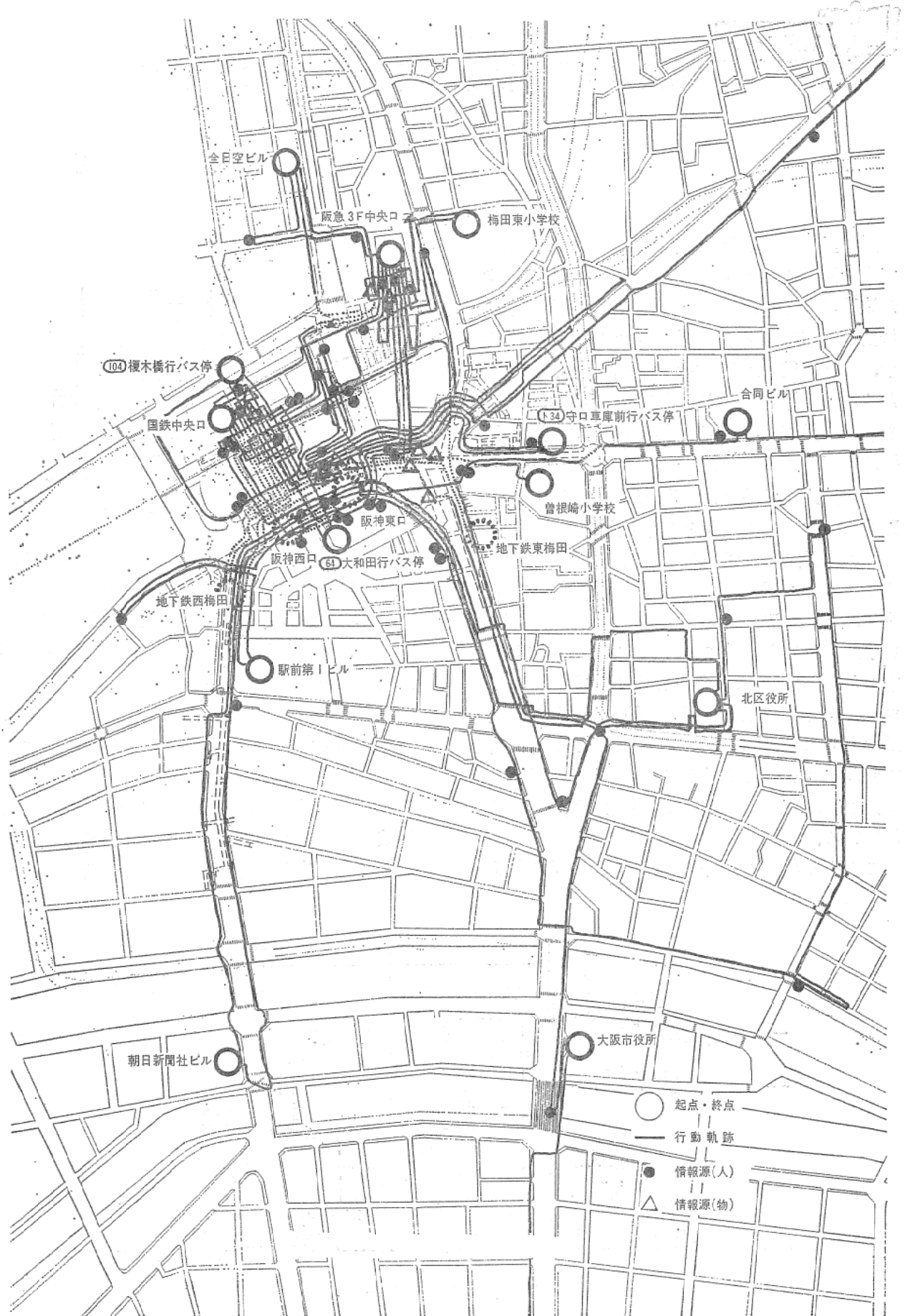


図7 大阪駅周辺行動軌跡及び情報源分布図