35

< デザイン編 design >

「つくる」:とよた都心の未来のデザイン

1	各ゾーンについて	39
2	現況分析の手法と設計の評価	41
3	ゾーン別デザイン	43
4	素材/マテリアルの考え方	83
5	要素別デザイン	85
6	とよた未来デザインセンターについて	101

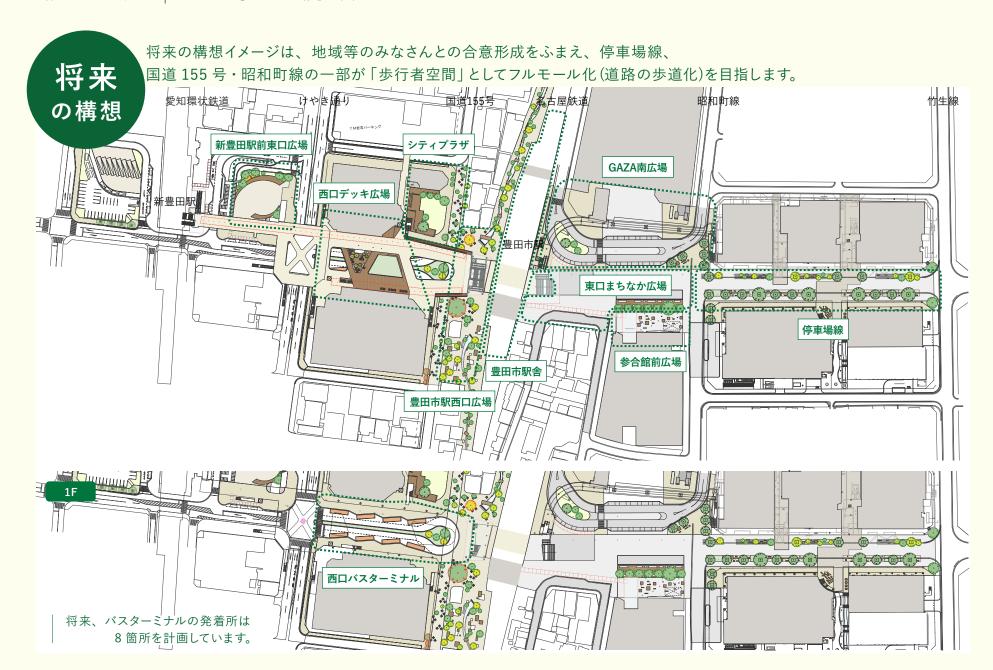
37

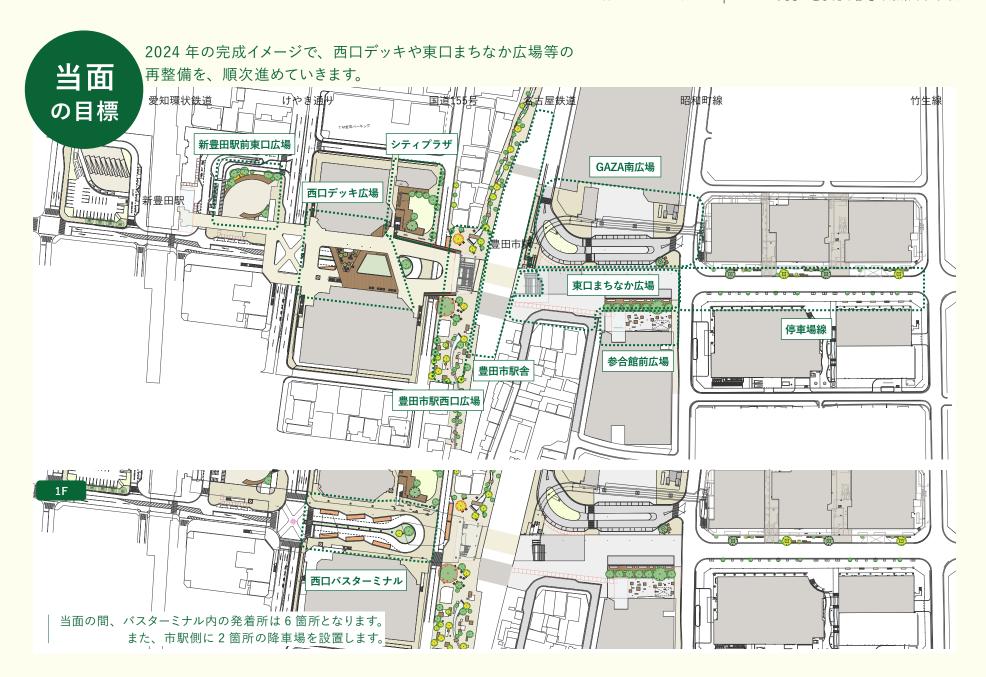
DESIGN OF THE TOYOTA'S NEW CITY CENTER
BY 'TSUKURU'

「つくる」: とよたの都心の 未来のデザイン

とよたの都心は、場所ごとに異なる個性を持っています。それぞれが市民に使われる空間となるには、その個性を活かしたデザインとすることが大切です。

たとえば建物と建物に挟まれたデッキ上では、建物の外へ市民を引き込み、滞在のきっかけとなるテラス空間や、駅へ着いた来訪者がまちを眺められる大階段など、様々な「仕掛け」を都心全体にちりばめます。





現況分析を行い、各ゾーンのデザイン検討に役立てます

デザインを行う前に、まずは「今のまちの状況」を把握するため、場所ごとに現況分析を行います。 また、調査により導き出された指標の特性は、プラン上に表現されます。

歩行者行動を「はかる」:観察調査



豊田市駅周辺エリアにおいて、歩行者がどのように分 布し、どのような行動をとっているかについて、詳細 かつ具体的に把握、理解するために各種の調査を実施 しました。

調査日:(冬季)2015年12月・2016年1月

(夏季)2016年6月

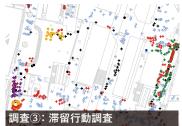
方法: 調査員の目視による観察・記録

場所の特性を「はかる」:空間指標

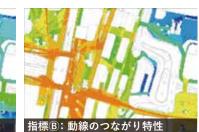


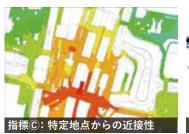
人通りや人々の行動の特性には、空間構成(場所と場 所のつながり方・関係性)が大きく関係していること が、ロンドン大学のビル・ヒリアー教授らの長年の研 究によって明らかになっています。コンピューターを 用いて、場所の特性を数値で表す技術を用いて、歩行 者行動の背後にある空間的な要因を明らかにします。 また、現況と将来の空間指標を比較することにより、 場所の特性の変化を理解します。

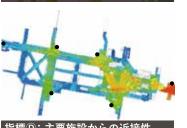












| 指標D: 主要施設からの近接性

さまざまな調査

調查①: 歩行者分布調查

駅周辺エリアの93地点を通過する歩行者数のカウント調査 (5分間サンプリング×8回)を行いました。

調查②:歩行者行動調查

歩行者の詳細な歩行軌跡や、途中の立ち止まり行動などの 観察調査を行いました。

調查③:滞留行動調查

休憩や飲食、喫煙などの滞留行動の分布を知るため、広場 的空間の利用状況を観察・記録しました。

※既存データの活用

以上に加えて、エリア内に設置された歩行車両の自動計測 装置データを集計し、平常時・イベント時の歩行者量を可 視化しました。

さまざまな指標

指標A: 視認性の特性指標

値が高い(赤系)ほど、より多くの人に認知され、人が集ま りやすい場所となります。

指標®:動線のつながり特性

値が高い(赤系)ほど、各所からたどり着きやすく、そこを 通る可能性も高くなります。

指標(C):特定地点からの近接性

値が高い(赤系)ほど、特定のある地点からすぐに認識しや

すい場所となります。

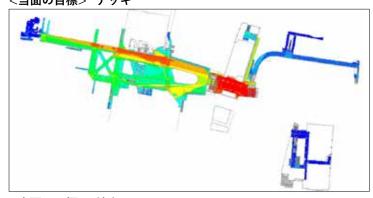
指標(D): 主要施設からの近接性

値が高い(赤系)ほど、主要施設(駅(豊田市駅・新豊田駅)、 デパート(松坂屋・T-FACE)、バスターミナル(駅西側))と空

間的な関係の強い場所となります。

指標図の意味と計算手法

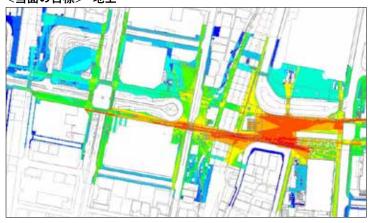
<当面の目標> デッキ



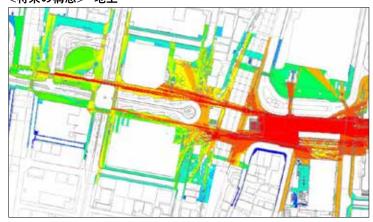
<将来の構想> デッキ



<当面の目標> 地上



<将来の構想> 地上



アクセス性 high low

を繋ぐ上で重要な場所であることを示す。 そのような場所へは施設内各所からたどり着き やすく、経路の途中で通る可能性も高い。値が 低い(青系)ほど、他の場所との繋がりが弱く、 経路の一部として使われる可能性が低い。

例) 指標®:動線のつながり特性 [意味] 値が高い(赤系)ほど、どの空間が施設内の各空間 [計算] それぞれの単位空間からの直線移動可能 範囲を描き、それらの範囲の相互接続関 係をグラフ理論を用いて解析する。 指標の計算方法Hillier/Hanson(1984)の 理論を用いる。(解析範囲は施設全域: Red=n)



新豊田駅前東口広場

愛知環状鉄道・新豊田駅東口広場は、毘森口を代表する地上レベルの広場です。 ロータリーとペデストリアンデッキに囲まれた独立性の高い空間を活かし、スケートボードといったエクストリームスポーツ等、目的性の高いアクティビティが展開する場です。

すべてを最初から整備せずに、使い方に合わせてカスタマイズする、「ハーフメイド」の広場として計画します。



現状分析 空間的にやや孤立し、あまり使われていない広場となっている



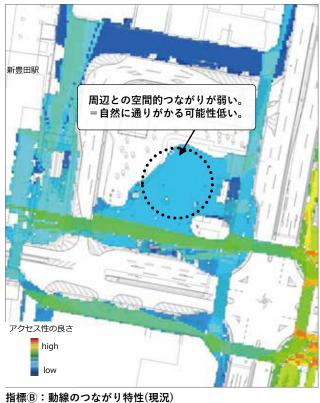


デッキ上から広場を見る





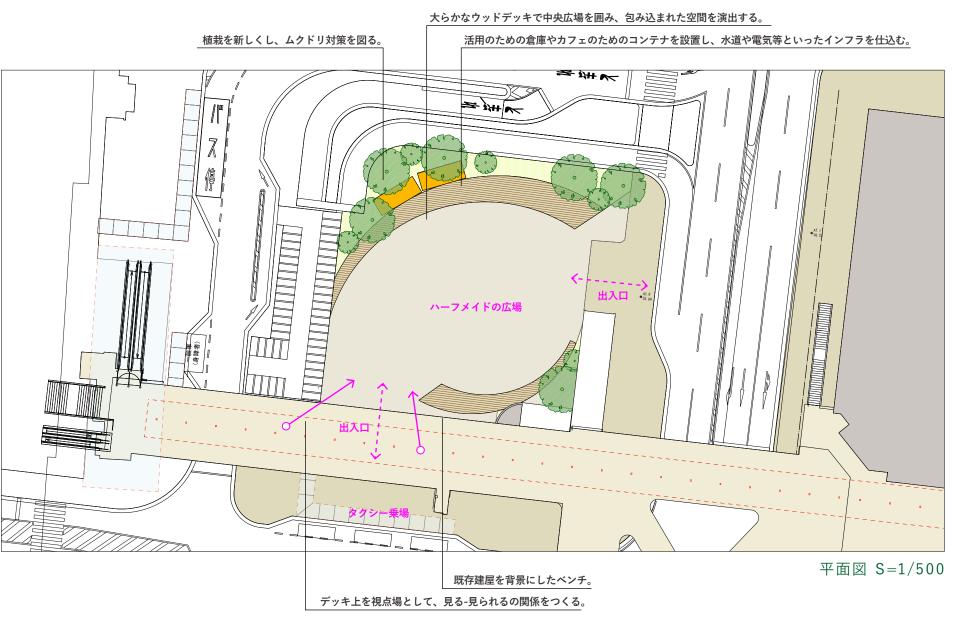
調查①:歩行者分布調查



使われ方のアイディア

担い手と連携してつくる、ハーフメイド広場

- ・ロータリーとペデストリアンデッキに囲まれた、独立性の高い空間を活かし、目的性の高い使い方を実現します。 ex)スケートボードパーク、フットサル、囲碁教室、DIY拠点等
- ・様々な活動を受け入れる受け皿のような空間と必要なインフラのみを設置し、ハーフメイド広場とします。
- ・実際の担い手の方々が参加したワークショップを行い、使い勝手とそのデザインを検討していきます。





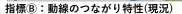
< アクティビティ>

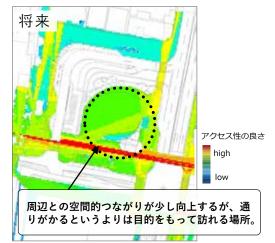


<空間の分析>









指標B:動線のつながり特性(将来)



西ロデッキ広場

名古屋鉄道豊田市駅と、愛知環状鉄道新豊田駅を結ぶ、西口デッキは通勤・通学の主動線であり、日常の歩行者数が一番多い場所です。また、松坂屋・T-FA CEと商業施設に面しており、とてもポテンシャルの高い空間です。

西口デッキの中央部分を様々な使い方ができる広場として整備し、建物と連動して使える、また管理される広場を目指します。



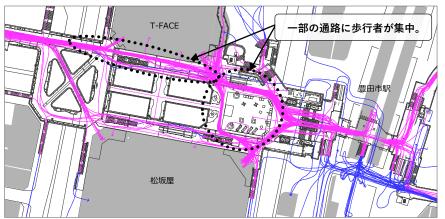
現状分析 人の分布の偏りが著しく、あまり使われない場所がある

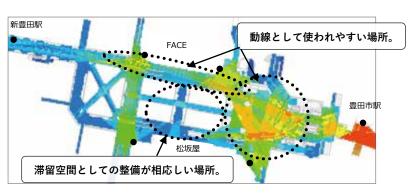


通勤・通学の様子



人通りの少ない通路





── 歩行軌跡-デッキ上

→ 歩行軌跡-地上

調査②:歩行者行動調査

アクセス性の良さ

high

指標(D):

主要施設からの近接性(現況)

使われ方のアイディア

時間帯毎の多様な利用者/建物と連動した中規模イベント空間

- ・デッキに面する建物を開き、前面の広場と一体的に使える空間を目指します。
- ・沿道建物が地先管理を行い、様々な利用者に使われる空間機能とします。
- ・芝生広場が毘森口の象徴となり、来訪者を緑で出迎えます。

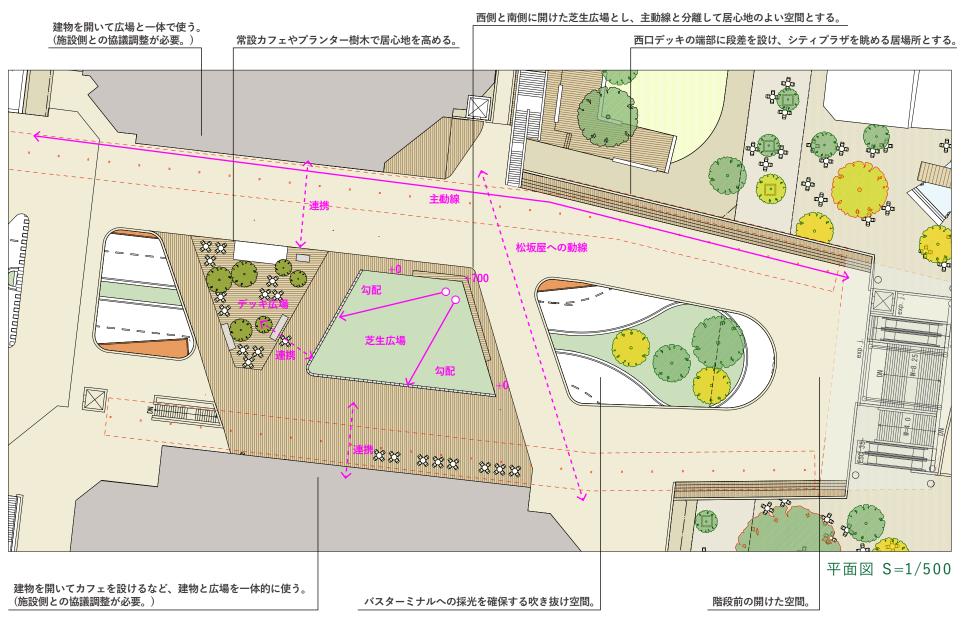
「日常」

・朝昼夕晩と時間帯に合わせて多様な利用者を受け止める芝生広場 と居心地を高める仕掛け(建物連動・コンテナ)

- ・多様な使い方が同時に共存する風景をつくる
- ・朝夕晩:通勤客のブレイク・飲食
- ・ 昼: 子連れママたちの空間・遊び場

「イベント」

- ・建物に囲まれた立地を活かした、中規模イベント
- ・壁面を利用したプロジェクション等

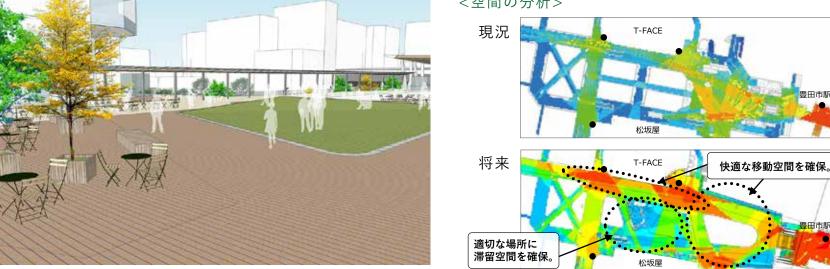




< アクティビティ>



<空間の分析>



指標①: 主要施設からの 近接性(現況)

アクセス性の良さ high low 指標D:

主要施設からの 近接性(将来)



西口バスターミナル

名古屋鉄道豊田市駅の東口にあったバスターミナル機能を西側へと集中させ、 バスターミナルの利便性を高めます。

これまで劣化が激しく暗い空間だったデッキ下の停留所が明るく居心地のよい空間へと変貌します。

建物の1Fレベルと連携したり、豊田市駅の東西の繋がりが生まれたりと、利用しやすい新しいバスターミナルを実現します。



T-FACE

3 ゾーン別デザイン

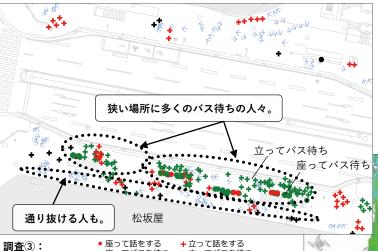
現状分析

狭い場所で多くの歩行者がバスを待つ歩道空間





バス待ちの様子





- ●座ってバスを待つ +立ってバスを待つ●座っている(その他) +立っている(その他)
- - 視認性の良さ high

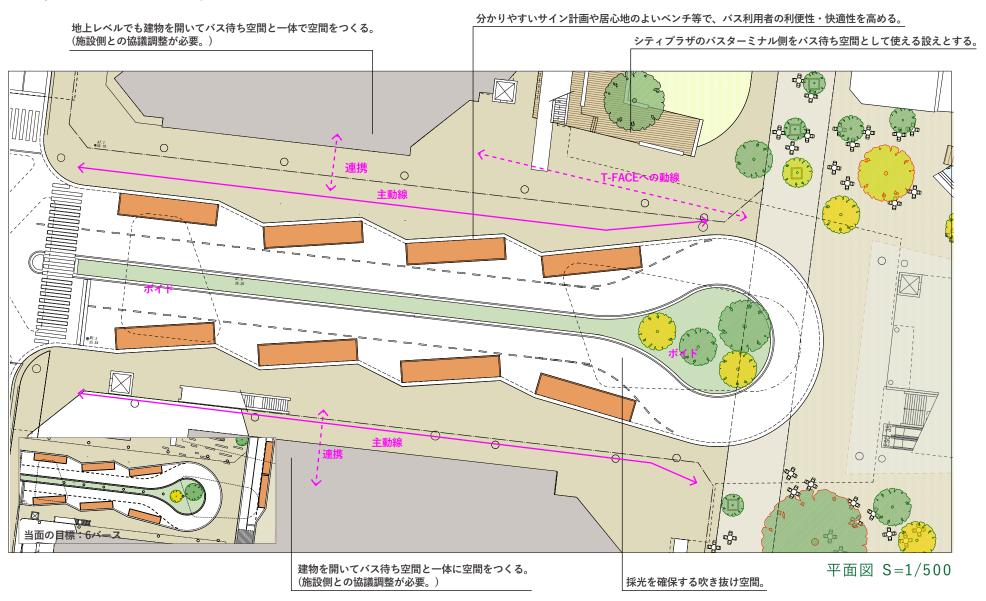
調査A: 視認性の特性指標(現況)



使われ方のアイディア

明るく見通しの効く、利便性の高いバスターミナル/周囲の施設や広場と連携

- ・西口デッキを一新し、これまで以上の利便性の高さを実現します。
- ・明るい、また居心地のよいバス待ち空間を実現し、周囲の施設や広場との繋がりを重視します。
- ・豊田市駅の東西の繋がりを地上レベルでもデッキレベルでも作り出し、分かりやすいバスターミナルとします。



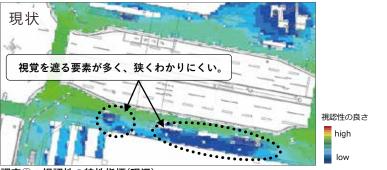


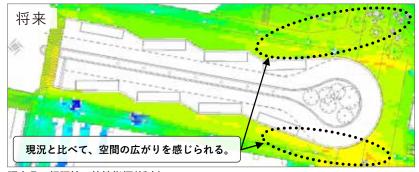


< アクティビティ>



<将来空間の分析>





調査A: 視認性の特性指標(将来)



シティプラザ

T-FACE内のシティプラザはスケール感がちょうどよいポテンシャルの高い 広場です

現在の西口デッキの階段などの構造物によって、周囲の見通しが遮られている 状況を改善し、西口デッキやバスターミナルなどの周囲との繋がりを取り戻し 居心地のよい広場を実現します。



現状分析

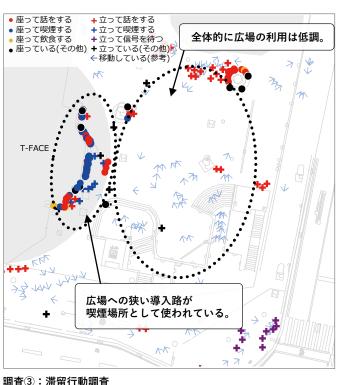
駅側とのつながりが弱く、やや寂しい印象がある

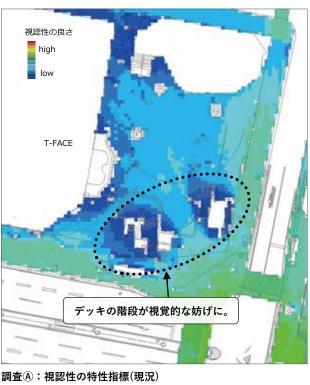


ベンチでの滞留の様子



シティプラザから駅方向を見る





使われ方のアイディア

抜け感のある、日常利用・小中規模イベントが主となる芝生広場

- ・T-FACE内の前庭的空間を生かし、建物と連動した使い方を実現します。
- ・バスターミナルや T-FACE、そして豊田市駅と、周囲との動線や見通しを確保し、明るく人が集う空間へと整備します。
- ・バス待ち空間としても、また芝生広場によるイベント空間としても両立する使い方とそれを実現するデザインを目指します。

- ・バスターミナルと連動した使い方
- ・ちょっとした休憩やコーヒーブレイク
- ・子どもたちが安心して遊べる空間と、芝生側/ターミナル側に面したデッキ
- ・豊田市駅からの視線の抜けや明るさ、デッキ上からの視線の抜けを重視

「イベント」

- ・日常的な小規模イベント
- ・矢作川水族館などの中規模イベント
- ・デッキ舞台をステージにした使い方



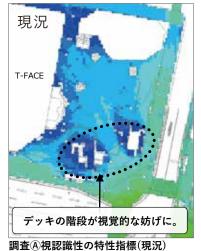


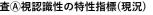
< アクティビティ>

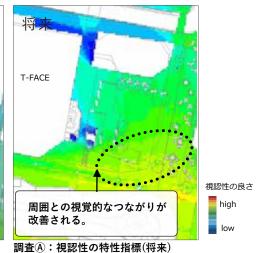


<空間の分析>











豊田市駅西口広場

毘森口を象徴する場所として、毘森公園のようなまとまった、また多様な緑を 実現するために、様々な種類の樹木が植えられた公園のような空間を目指しま す。また、水が流れる緑陰歩道とも接続することから、緑陰歩道との連携も重 要な場所です。



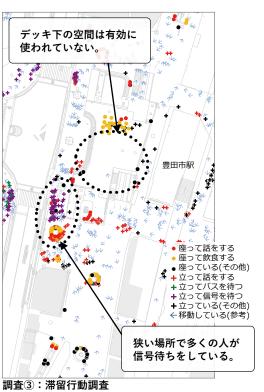
現状分析 見通しが悪く、駅直近のメリットを活かせていない

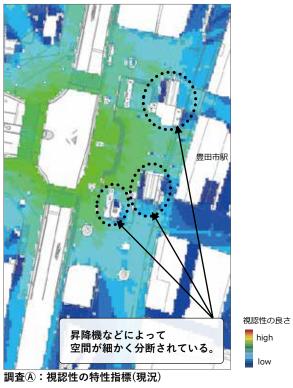


デッキ下の様子



横断歩道周辺の様子



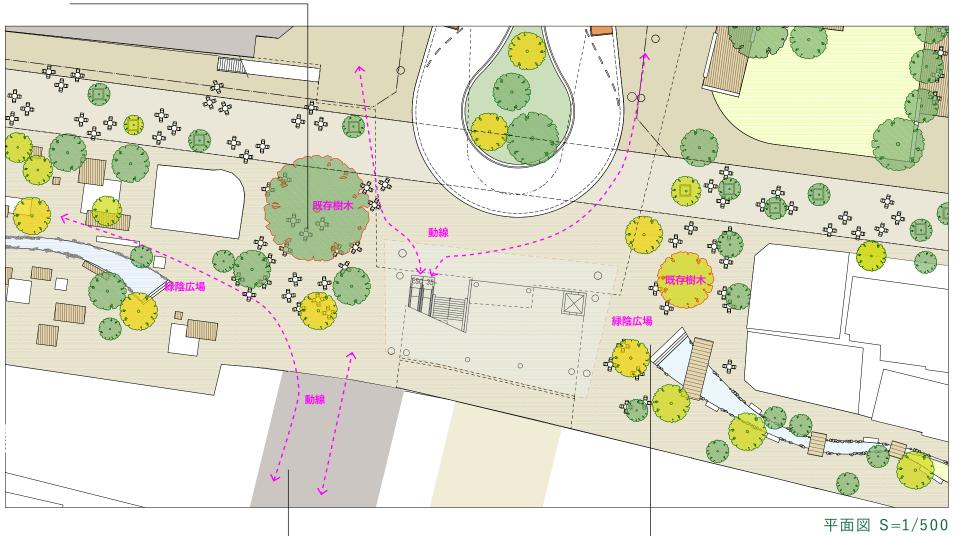


使われ方のアイディア

明るく見通しの効く、毘森口を代表する緑豊かな広場空間

・毘森口を代表する空間として、毘森の緑を連想させる緑豊かな空間とする。

緑陰歩道の水路を活かした水辺空間がある広場 豊田市駅と緑陰歩道を結ぶ重要な拠点となる。



緑陰歩道の水路を活かした水辺空間がある広場 豊田市駅と緑陰歩道を結ぶ重要な拠点となる。

豊田市駅自由通路を越えると、緑豊かな空間が広がる。

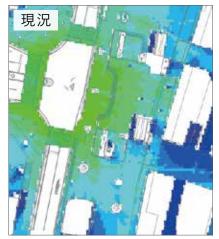




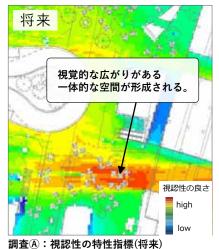
< アクティビティ>



<空間の分析>



調査A:視認性の特性指標(現況)





豊田市駅舎

豊田都心地区において、中心的な交通施設である名古屋鉄道豊田市駅の駅舎 を改修します。地上レベルでもデッキレベルでも東西の繋がりを生み出すため に、自由通路を広く確保します。

さらに、北口改札の新設や1F店舗のリニューアルなど、回遊性や賑わいを 生み出す整備を行います。

新しい豊田都心地区において、まちの顔となる空間を目指します。



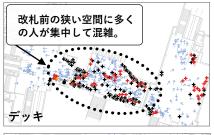
現状分析 狭い印象で、局所的に混雑することもある改札周辺

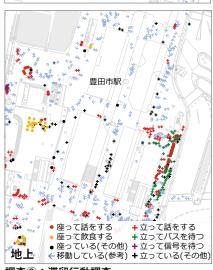


豊田市駅改札周辺の様子

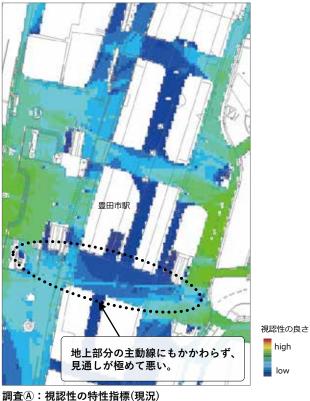


地上部の東西通路から松坂屋方向を見る





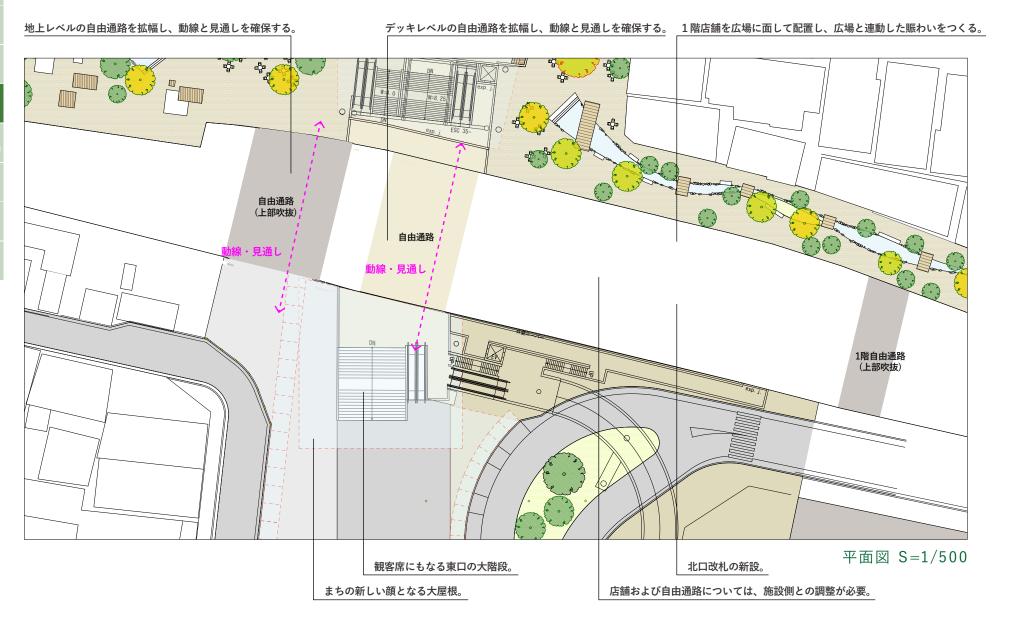
調査③:滞留行動調査



使われ方のアイディア

東西の繋がりを生み出す仕掛け/日常的な利便性の確保/イベント時の多くの乗客をスムーズに誘導する工夫

- ・東西の繋がりを生み出すために、地上レベルでもデッキレベルでも自由通路を拡幅します。
- ・その結果、北口改札新設や1F店舗のリニューアルなど、日常的な利便性を高めていきます。
- ・まちなかのイベント時に多くの人数をスムーズに誘導するために、改札内部のレイアウトも工夫していきます。

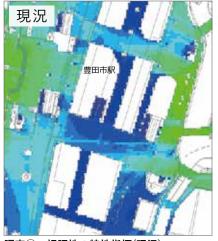




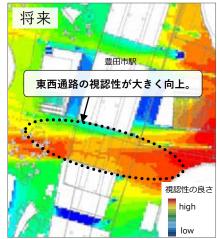
< アクティビティ>



<空間の分析>



調査A: 視認性の特性指標(現況)



調査A: 視認性の特性指標(将来)