

## 128. 着座装置と着座者の選好からみた街路空間における着座行為に関する研究 — 渋谷区神宮前地域を対象として —

Sitting Behavior on Streets Space from the Aspects of Spatial Apparatus and Sitting Peoples' Preference for Sitting Apparatus —A Case Study on Harajuku area Shibuya-ward Tokyo pref.—

堀口沙記子\*・杉田早苗\*\*・土肥真人\*\*\*  
Sakiko Horiguchi, Sanae Sugita and Masato Dohi

The purpose of this article is to grasp people's sitting behavior on streets spaces. Design survey of the spatial apparatus for sitting, observatory survey of the sitting people and interview research for sitting peoples' psychological situation are conducted at the Harajuku area Shibuya-ward, Tokyo pref. The conclusions are as follows. 1. Spatial apparatus for sitting on streets spaces are grouped into 18 types using form and function category. 2. Sitting people have preference for choosing the sitting apparatus, which is depending on spatial apparatus type, surroundings atmosphere and purpose of sitting behavior. 3. Peoples who sit on spatial apparatus essentially not for sitting tend to relax and to sit longer than who use spatial apparatus for sitting.

**Keywords** : Sitting Behavior, Spatial Apparatus for Sitting, Streets Spaces, Preference for Sitting Apparatus  
着座行為, 着座装置, 街路空間, 着座者の選好

### 1. 研究の背景と目的

都市の街路空間においては、歩行以外にも様々な行動がなされているが、近年特に、ガードレール、歩道の脇、地べたなど、本来は着座としての機能を与えられていない空間における着座行為が多く見受けられる。

一方で、これらの行為は「はしたない」「きたない」等、逸脱行為として捉えられている側面もある。街路空間に関しては、モータリゼーションのゆきすぎに対する反省から、人間優先の街路へと変更されつつあるが<sup>1)</sup>、それは、歩行者にとっての街路であり、街路空間で座ることは、歩行を邪魔するものとされているのが現状である。しかし、与えられた機能に関係なく、まち中で腰をおろす人々は、都市空間において自由に自分たちの居場所を発見し、歩行や佇立、もしくは着座機能を有する装置における着座だけでは得られない、空間体験をしているようにもみえる。すなわち、着座行為により、都市を発見・体験していると考えられる。

着座行為に着目した研究として、広場やオープンスペースにおける滞留分布<sup>2)</sup>や座席選択<sup>3)</sup>に関するものがあるが、着座機能を与えられた装置以外への着座行為を扱った研究は管見ではない。しかし、近年増加しているこのような行為を把握することは、都市空間に対する意識の変化、もしくは都市の利用形態の変化を捉え、都市計画・都市デザインへとフィードバックするうえで重要だと考える。

このような背景のもと、本研究では、街路空間における着座行為を、着座装置、周辺環境、着座者意識から分析し、その実態を総合的に把握することを目的とする。

### 2. 対象地と研究方法

#### (1) 対象地

本研究では、調査対象地として東京都渋谷区の新宿神宮前地域の、表参道、明治通りの交差点を中心とした一辺360m四方の区域を設定した【図1】。原宿では、住宅、個人商店、企業オフィスなどが混在し、多様な環境のもとでの着座状況がみられることから対象地とした。

#### (2) 研究方法

本研究では、街路空間の着座が可能である全ての装置を着座装置として定義する<sup>4)</sup>。まず、着座装置の配置を把握するために現地でのデザインサーヴェイを行い、調査対象区域内の着座装置を抽出し<sup>5)</sup>、それらを設置様式、形態により分類した。更に、着座者の分布観察調査を行い、調査区域内の着座者数および着座装置を確認し、先の分類と重ね、選択されやすい装置を把握した。また、着座者及び着座装置の地理的な分布状況を考慮し、着座

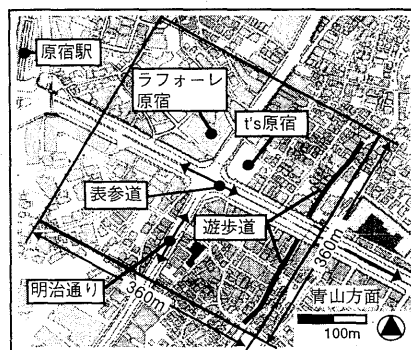


図1 対象地地図

\* 学生会員 東京工業大学大学院情報理工学研究所 (Tokyo Institute of Technology)

\*\* 正会員 東京工業大学大学院社会理工学研究所 (Tokyo Institute of Technology)

\*\*\* 正会員 東京工業大学大学院情報理工学研究所 (Tokyo Institute of Technology)

表1 調査概要

| 調査方法          | 調査日時              | 調査内容  | 被験者属性 |     |     |       |       |       |      |
|---------------|-------------------|---|-------|-----|-----|-------|-------|-------|------|
|               |                   |   | 総数    | 性別  |     | 年代    |       |       |      |
|               |                   |   |       | 男性  | 女性  | 1,20代 | 3,40代 | 5,60代 | 70以上 |
| デザイン<br>サーヴェイ | 2000.<br>11.15~18 | ビデオ・写真撮影及び現地における着座装置の抽出<br>および形態把握  |       |     |     |       |       |       |      |
| 分布観察調査        | 2000.<br>11.21(火) | 調査員7名による対象区域内の巡回調査<br>着座者の場所、人数、属性、着座装置の記録<br>10時、12時、14時、16時、18時の計5回                         | 451   | 183 | 268 | 404   | 29    | 16    | 2    |
| アンケート調査       | 2000.<br>11.21(火) | 調査員7名による対象区域内の着座者に対する対面式アンケート<br>(質問項目:着座時間、頻度、着座時の意識等) デザインサー<br>ヴェイで把握された着座装置を網羅するように対象者を選定 | 143   | 75  | 68  | 132   | 5     | 5     | 1    |

装置選択のうえでの周辺環境の影響を考察した。最後に、着座者が着座にいたる背景や着座状態における意識をアンケート調査から分析し、考察を加えた。各調査概要は【表1】の通りである。なお、本研究では、着座行為の実態を総合的に捉えることを目的としているため、分布観察調査計5回の合計をデータとして用いた。

3.着座装置と着座実態

本章では、まちに存在する着座装置を把握し、それを着座者の分布観察調査において着座が確認された装置と重ねることで、どのような着座装置が選択されるのか、されないのかを明らかにする。

(1)着座装置の分類

街路空間に見られる着座装置は、設置様式から、I.レベル差をつなぐために設置されたもの、II.何らかの目的のために独立して設置されているもの、III.建物の意匠により建築物の一部として設置されたもの、の3種類に大別できる。

調査対象区域から抽出されたのは、着座を目的に設置されたベンチの他に、段差、階段、植栽柵、塀、ガードレール、縁石などであった。

階段は、道路レベルと一階レベルを結ぶものを「I」、一階レベルから上下どちらかの階を結ぶものを「III」に分類した。



















段差は道路レベルと建築物の敷地レベルもしくは一階レベルを結ぶものを「I」、レベル差に関係なく、設置されているものを「III」とした。段差の「I」は建物の入口に続き、「III」は直接入口には続かない。

植栽柵は、独立して設置されている「II」と、建物の壁面に付属している「III」に分類した。

その他のものはストリートファニチュアーとして道路に設置されているものが殆どで、「II」に分類された。

段差および階段は更にそれらの形態から、a.一階部分のセットバックによって建物内部にできたもの、b.建物外部に付属しているもの、に分類した。階段に関しては、c.道路上に存在する階段も抽出された。また、階段は、段数

表2 着座装置の形態タイプ

| 装置<br>設置様式      | 段 差  | 階 段   | 植栽柵  | 小 計  |   |
|-----------------|--|---|--|--|---|
| I<br>レベル差をつなぐもの | ① Ia <br>(1)40個 (2)3個 (3)6人     | ⑤ Ia-1 <br>(1)18個 (2)4個 (3)5人  | ⑥ Ia-2 <br>(1)15個 (2)2個 (3)7人   | /  | (1)211個   |
|                 | ② Ib <br>(1)84個 (2)16個 (3)46人   | ⑦ Ib-1 <br>(1)11個 (2)0個 (3)0人  | ⑧ Ib-2 <br>(1)37個 (2)8個 (3)34人  |  | ⑨ Ic <br>(1)6個 (2)1個 (3)4人 |
| II<br>独立しているもの  | /  | /   | ⑫ II <br>(1)25個 (2)6個 (3)12人    | (1)53個 (1)880m<br>(2)17個 (2)164.5m<br>(3)317人  |   |
| III<br>建築物の一部   | ③ III a <br>(1)6個 (2)3個 (3)8人   | ⑩ III a <br>(1)41個 (2)1個 (3)1人 | ⑬ III <br>(1)64個 (2)3個 (3)6人    | (1)181個<br>(2)13個<br>(3)32人  |   |
|                 | ④ III b <br>(1)16個 (2)3個 (3)11人 | ⑪ III b <br>(1)54個 (2)3個 (3)6人 |  |  |   |
| 小計              | (1)146個 (2)25個 (3)71人  | (1)182個 (2)19個 (3)57人   | (1)89個 (2)9個 (3)18人  |  |   |
| II<br>独立しているもの  | ⑭ <br>(1)10個 (2)2個 (3)2人        | ⑮ <br>(1)6個 (2)0個 (3)0人        | ⑯ <br>(1)12個 (2)9個 (3)77人       | ⑰ <br>(1)660m (2)162m (3)221人 | 総 計<br>(1)445個 (1)880m<br>(2)64個 (2)164.5m<br>(3)451人   |
|                 | ⑱ <br>(1)220m (2)2.5m (3)5人     | 小計  | (1)10個 (2)2個 (3)2人<br>(1)6個 (2)0個 (3)0人<br>(1)12個 (2)9個 (3)77人<br>(1)660m (2)162m (3)221人<br>(1)220m (2)2.5m (3)5人 |  |   |

によって視界や環境が変わり、形態としても違いが大きいことから、「Ⅰ」に属するものを、更に2段のものと3段以上のものとに分類した。

デザインサーヴェイによって抽出された全装置数は 445 個、ガードレール、縁石の総延長はそれぞれ、660m、220m であった。これらを上記で述べたように分類したところ、18 タイプとなった【表 2】。

(2)着座装置の構成

装置別の小計をみると、調査区域内で最も多く存在していたのは、階段（182 個）で、その次が段差（146 個）、次いで植栽柵（89 個）となった。本来、着座機能が目的であるベンチは、調査区域内では 12 個しか存在していなかった。

設置様式別の小計では、「Ⅰレベル差をつなぐもの」が最も多く 221 個となっているが、「Ⅲ建築物の一部」も多く 181 個となっている。「Ⅱ独立しているもの」は 53 個と、上記 2 つに比して数は少ない。

タイプ別では、調査区域内に最も多く存在していたタイプは、段差②タイプ（Ⅰレベル差をつなぐもので建築外部に付属しているもの）で 84 個となっており、全体の 19% を占めている。次に多いのは植栽柵⑬タイプ（Ⅲ建築物の一部のもの）の 64 個で、全体の 14% を占めている。その他、階段⑩、段差①、階段⑧タイプが多くなっている。

(3)着座者に選好される着座装置

着座者の分布観察調査によって着座が確認された装置数を【表 2】に示す。

装置別では、段差が 25 個と最も多く、次いで階段の 19 個となっている。塀は 2 個、駒止めは 0 個と少ない。

設置様式別では、「Ⅰレベル差をつなぐもの」が 34 個と多くなっており、「Ⅱ独立しているもの」と「Ⅲ建築物の一部」は 17 個、13 個とあまり差は見られない。

タイプ別では、着座に利用されている装置数が最も多かったものは、段差②タイプで 16 個であった。その他に数が多かったものは、ベンチ⑯の 9 個、階段⑧の 8 個、などであった。

次に、対象地内の装置数と実際に着座が見られた装置数とを比較した。

段差では、「Ⅰ」の①、②が多いにもかかわらず、「Ⅲ」の③、④タイプの装置の方が、着座者に選好されやすい傾向にある。タイプごとにみると、①は全体の装置数は 40 個とまちは多く存在しているが、着座に利用されている装置数は 3 個と少ない。②は、着座に利用されていた装置数が 16 個と多かったが、全体の装置数も 84 件あることから、まちに多く存在し、着座にも利用されやすい装置といえる。③は 6 件中 3 件（以下 3/6）、④も 3/16 が利用されている。③は、まちは少ししか存在しないが、

着座装置としては選好されやすく、④も着座されやすいタイプの装置といえる。段差では、「Ⅰ」においては b 型、「Ⅲ」においては a 型の方が選ばれ、また、a 型も b 型も直接入口に続かない「Ⅲ」の方が選好されやすいということが分かった。

階段では、まち全体では「Ⅲ」に含まれるタイプが多いが、着座利用では「Ⅰ」の方が選好される傾向がある。タイプごとにみると、まず、⑤が 4/18、⑥が 2/15 着座に利用されている。⑦は全体数は 11 個あるが、着座には 1 個も利用されていない。⑧は 8/37 が着座に利用されている。道路上の階段である⑨は 1/6 利用されていた。階段の「Ⅰ」では、2 段のものは a 型、3 段以上のものは b 型の方が、着座装置として選ばれている。階段の「Ⅲ」は a 型も b 型も装置の全体数は多いが、着座にはわずろしか利用されていないことから、どちらも着座装置として選ばれにくい。若干、屋外の b 型の方が選ばれやすい。階段では、2 段のものに関しては、屋内の a 型、3 段以上のものに関しては、屋外の b 型の方が好まれやすいと言える。

植栽柵は、⑩は 6/25 と利用率は高いが、⑬は 3/64 しか利用されていない。以上より、植栽柵に関しては、独立して設置されているものは着座装置として選ばれやすいが、建築物に付属しているタイプのものは、まちにたくさん存在しているにも関わらず、着座装置としては好まれていないということが分かる。

その他については、塀⑭は 2/10 利用され、駒止め⑮は 6 個あったが、一つも利用されていない。

また、ガードレール⑰に関しては 162m 着座に利用され

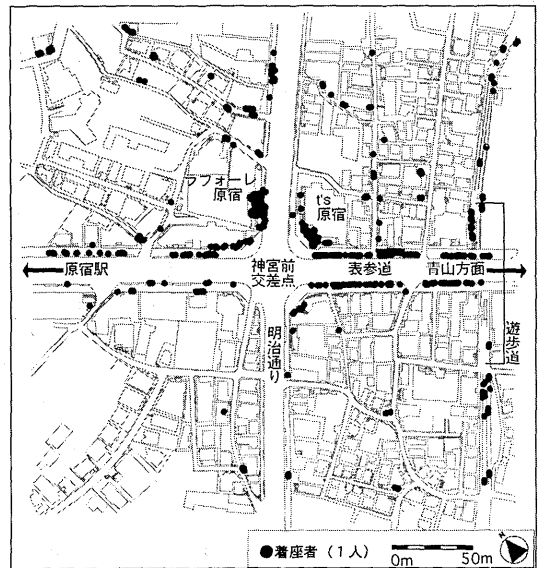


図 2 着座者分布累積図

ており、総延長のうち全体の 24.5%と高い利用率を示している<sup>9)</sup>。

#### (4)まとめ

まちに多く存在するのは、レベル差をつなぐために設置された屋外の段差②や建築物に付属した植栽柵⑬、一階分のレベル差をつなぐ屋外の階段⑩などであった。このうち着座に良く利用されていたのは、段差では「Ⅰ」に含まれるタイプ、逆に階段では「Ⅲ」に含まれるタイプが多かった。その他、段差では、入口の有無、及び屋外、屋内とい

う違いが、場所選択に影響しており、階段は、ワンフロア分の長い階段は選択され難く、段数が多いと屋外のものが選択されやすいと言える。

タイプ別でみると、よく利用されるのは段差②で、植栽柵⑬、階段⑩は着座装置として選択されにくいということが分かった。

全体として、着座に利用される装置タイプは、まちに存在する装置数とは比例せず、何らかの基準により選ばれている実態が把握できた。

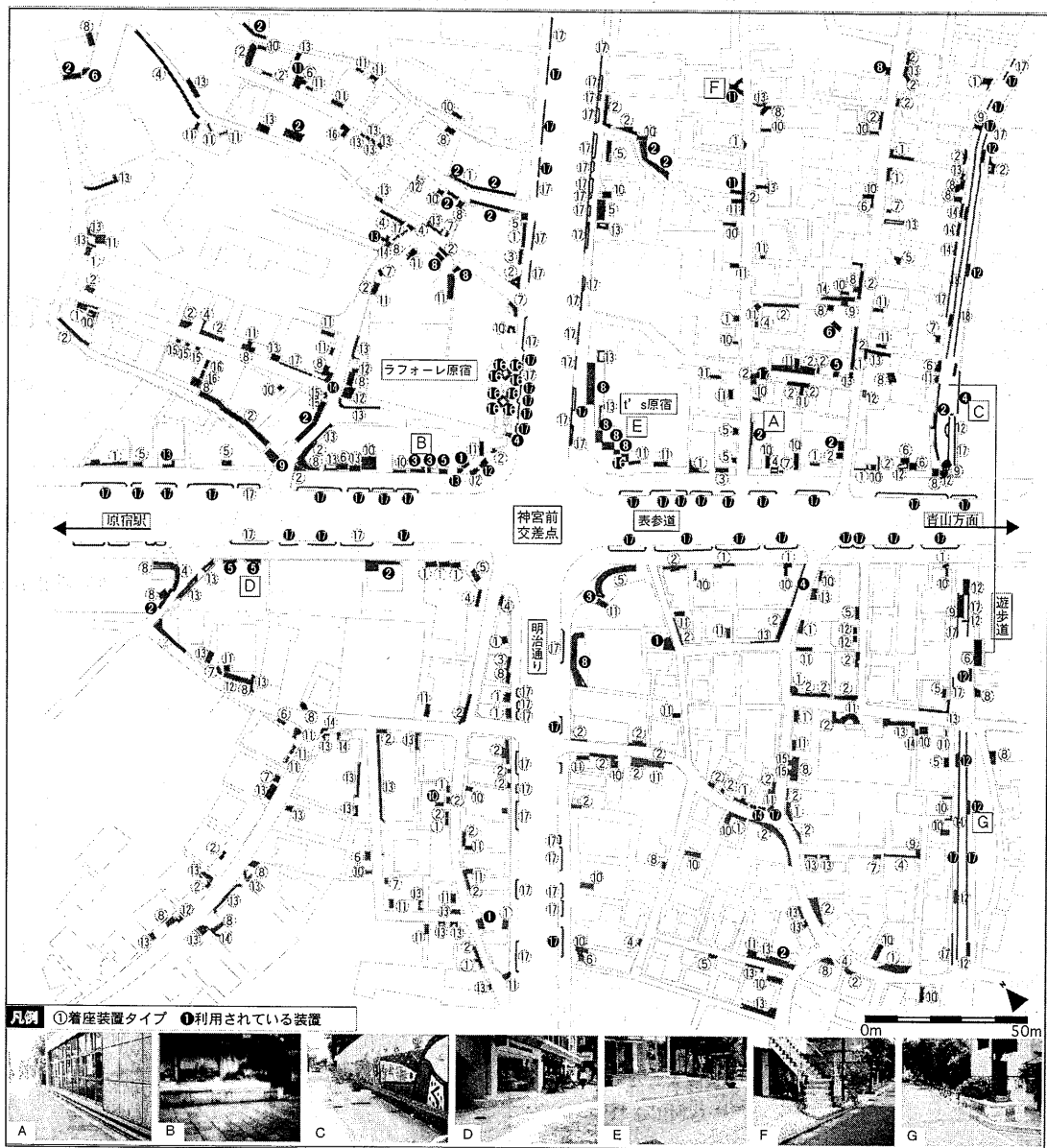


図3. 着座装置と着座が確認された装置の分布

#### 4. 着座装置と着座者の分布

前章では着座装置をタイプ分けし、装置・設置様式・形態タイプから着座装置選択の実態を検証したが、着座装置を選択するには、他にも周囲の環境など場所の要素が影響していると考えられる。そこで本章では、着座者の分布より、着座装置の選択と場所との関連を考察する。

##### (1) 着座者の分布

【図2】は分布観察調査における着座者の着座分布の累積図である。着座者が集中して分布しているのは、表参道沿い、特に交差点から青山方面にむかう部分、ラフォーレ原宿前、t's 原宿前などであった。表参道・明治通りといった大通り（以下大通り）においては、表参道では、分布が集中しているのに対し、明治通り沿いではあまり分布はみられない。一方、大通りから入った路地から成る地域では分散して着座が見られた。特に、若者向けの服飾店などが並ぶ地区では、着座者が多く観察されたが、企業オフィスや住宅が立ち並ぶ地区での着座はわずかしは見られなかった。また、ラフォーレ原宿の前は女性、大通りから入った地区は男性の分布が多く見られた。

##### (2) 着座装置と場所の関係【図3】

着座装置毎の分布傾向をみると、段差、階段、植栽柵は全地区に網羅的に分布しているが、段差③は大通りの交差点近く、階段⑦は大通りから入った地区に分布が偏っている。ガードレール⑩は、表参道、明治通り、遊歩道に連続して存在する。ベンチ⑫は、ラフォーレ原宿前、t's 原宿前、及び大通りから入った地区に2箇所存在している。

次に、着座者の分布を着座装置の種別からみる。装置別では、段差は大通りから路地にはいってすぐの装置における着座が多く、階段は路地から成る地区でも比較的奥の方で利用されているという傾向がみられた。ガードレールは、表参道の特に青山よりの部分が集中的に利用され、明治通りでの利用はわずかしかない。明治通り、表参

道ともに人通りは多いが、明治通りは幅員が狭いのに対し、表参道は幅員が広くとられ、街路樹などで通りの雰囲気がつくられている。このような通りの影響があいまって、表参道のガードレールへの着座選好を招来している。ベンチ⑫で利用されているのは、交差点の人が集まる部分の装置だけであった。

様式別では、「Ⅱ」が表参道に集中しているが、それは表参道におけるガードレールの着座者が集中しているためである。その他にはどの様式も分散して分布し、特に傾向はみられない。

タイプ別では、段差①、②では、大通りから路地に一步入ったところ【写真例A：図3（以下同じ）】で、多く利用されている。③は神宮前交差点近く【B】、④は交差点及び大通りからそれたところ【C】で利用されている。階段⑤は、表参道の原宿駅より【D】、⑧は交差点近くの人通りが多いところ【E】で、着座がみられた。階段⑥、⑩、⑪は大通りから入った路地でも特に奥の方に存在する装置【F】が利用されていた。植栽柵⑬で着座が見られた装置は、遊歩道上に存在するもの【G】がほとんどである。これらの装置は、街灯と植栽柵を兼ねたものであり、ストリートファニチャーとしての要素が大きいが、この装置があるにも関わらず、近くの縁石などに腰掛ける場面などもみられた

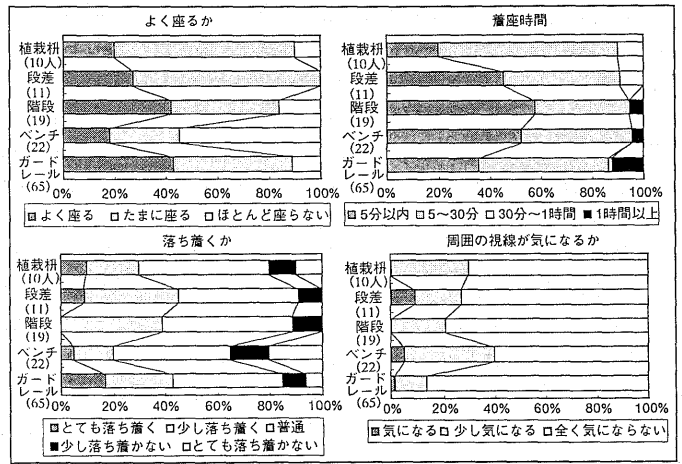


図4 着座装置毎のアンケート結果

表3 着座動機の装置別選択率

|        | 1   | 2  | 3   | 4   | 5   | 6  | 7  | 8   | 9  | 10 | 11  | 12  | 13  |
|--------|-----|----|-----|-----|-----|----|----|-----|----|----|-----|-----|-----|
|        | 休憩  | 食  | 飲   | 喫   | 会   | 読  | 電  | 人   | 考  | 景  | ひ   | 何   | そ   |
|        | 休   | べ  | む   | 煙   | 話   | み  | 話  | 眺   | え  | 眺  | だ   | と   | 他   |
|        | る   | る  | む   | 煙   | 話   | 書  | 話  | め   | す  | め  | ま   | な   | 他   |
|        | る   | る  | む   | 煙   | 話   | き  | 話  | め   | す  | め  | ま   | な   | 他   |
| ガードレール | 49% | 3% | 11% | 20% | 11% | 8% | 3% | 28% | 5% | 6% | 17% | 8%  | 14% |
| ベンチ    | 55% | 5% | 0%  | 23% | 9%  | 0% | 5% | 14% | 9% | 9% | 5%  | 9%  | 18% |
| 階段     | 58% | 0% | 11% | 47% | 16% | 0% | 5% | 26% | 0% | 0% | 11% | 11% | 5%  |
| 段差     | 45% | 9% | 0%  | 36% | 0%  | 0% | 0% | 18% | 0% | 0% | 18% | 9%  | 18% |
| 植栽柵    | 80% | 0% | 40% | 0%  | 30% | 0% | 0% | 20% | 0% | 0% | 0%  | 20% | 10% |

表4 場所選定理由の装置選択率

|        | 1   | 2   | 3   | 4   | 5  | 6   | 7   | 8   |
|--------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|
|        | 高   | 他   | 邪   | 人   | 人  | ど   | 何   | そ   |
|        | 高   | 他   | 邪   | 人   | 人  | ど   | 何   | そ   |
|        | 高   | 他   | 邪   | 人   | 人  | ど   | 何   | そ   |
|        | 高   | 他   | 邪   | 人   | 人  | ど   | 何   | そ   |
| ガードレール | 48% | 8%  | 12% | 29% | 0% | 22% | 15% | 11% |
| ベンチ    | 23% | 9%  | 5%  | 9%  | 0% | 27% | 9%  | 18% |
| 階段     | 37% | 5%  | 26% | 37% | 5% | 5%  | 11% | 26% |
| 段差     | 36% | 0%  | 27% | 27% | 0% | 36% | 9%  | 18% |
| 植栽柵    | 50% | 10% | 10% | 0%  | 0% | 0%  | 30% | 30% |

ことから、周囲の環境の影響も大きいと推測できる。

以上より、着座者は着座装置と周辺環境を組み合わせながら、着座に適した装置を選択していると言える。

## 5. 着座者の意識

本章では、着座装置選択を着座者の意識から検討するために、着座者の意識に関するアンケート調査を行う。その結果を、着座者が多く見られたベンチ、ガードレール、階段、段差、植栽柵ごとに比較を行なった<sup>4)</sup>。

「街路空間でよく座るか」という質問では、ベンチでは「ほとんど座らない」と回答した人は55%存在したが、他の装置に関しては、「良く座る」もしくは「たまに座る」と答えた人たちが殆どであった。段差では、「殆ど座らない」という人はいなかった【図4】。

着座時間をみると、どの装置に関しても5分以内と5分~30分と答えた人が多かったが、ガードレールでは5分~30分と答えた人が51%、1時間以上と答えた人が12%存在し、他よりも長く着座している。

着座動機は、「休憩するため」という答えがどの装置においても多かったが、その他にはガードレールでは「人を眺めるため」という項目が、階段、段差では「喫煙するため」という項目が多く選ばれた【表3】。

着座場所の選定理由は、ガードレール、階段、段差、植栽柵では「高さがちょうどよいから」という回答が多く、階段、段差では、「人を眺めやすいから」、「人のじゃまにならないから」という回答が多い【表4】。

周囲の視線が気になるかという質問には、どの装置も「全く気にならない」という人が多かったが、ベンチでは40%の人が「気になる」と回答しており、他に比べ多い。一方、ガードレールの着座者で「気になる」と答えた人は、14%で最も少ない結果となった【図4】。

その装置に座った状態が「落ち着く」の回答（5段階選択）は、ベンチでは「とても落ち着かない」という人が20%、「少し落ち着かない」という人が15%存在するが、他の装置では、「とても落ち着く」「少し落ち着く」の回答が多い。

装置毎の傾向では、ガードレールは街路で座る習慣のある人々が、歩行者を眺める、喫煙をする、などのために着座し、落ち着きを得ているといえる。ベンチは、座る習慣のない人にも座りやすいが、長時間座ることはあまりなく、休憩や待ち合わせのためにちょっと座ることが多い。「落ち着く」といった意識は持ちにくく、周囲の人々の視線も若干気になっているといえる。階段は、座る習慣のある人々が多いが、殆ど座らないような人々にも利用され、休憩や喫煙をするため、もしくは人を眺めるために、歩行者をながめやすく、人の邪魔にな

らない場所、という背景で選ばれているようである。段差は、座り慣れた人々に、休憩や喫煙のために利用されており、近くの適当な装置に座り、落ち着きを得ることが多いと考えられる。植栽柵は、休憩、喫煙、飲食のために何となく、5~10分ほど座られることが多い。

以上より、各装置毎に着座における背景、意識に違いが見られた。本来着座機能をもつベンチは、実際には、着座時間も短く、「落ち着き」を得にくい。人々の意識においては、ガードレール、階段、段差、植栽柵、ベンチの順で、着座装置として良い評価を得ていると言える。

## 6. まとめと考察

本研究では、街路空間における着座行為の実態について以下のようなことが明らかになった。

- ①街に存在する着座装置を把握し、18タイプに分類した。
- ②街に存在する着座装置のパターンの全体数と、実際に着座に利用される装置数とは比例しない。
- ③着座装置にも、着座に利用されやすいもの、されにくいものがあり、物理的な環境や装置形態から、着座に適した装置が選択されている。
- ④場所や周辺環境に応じて、それに適した着座装置が選択されている。
- ⑤着座装置の種別、特に、ベンチとガードレールでは、着座における意識の違いが見られた。
- ⑥着座機能をもたない装置の方が、着座状態において「落ち着き」を得やすい。また、落ち着きを求める人には、着座機能を持たない装置、落ち着きを求めない人には着座機能をもつ装置が選択されやすいと言える。

以上から、街路空間において着座行為は、動作としては同じでも、その背景には多様な目的があり、着座者はそれぞれの利用目的や状況などに応じて、各自が着座に適した場所及び、着座装置を選択しているということが明らかになった。

### 補注

- (1) 地べたは空間全てを網羅し、他の装置との比較が困難なため、本研究では着座装置の定義からはずした。
- (2) 着座装置とは、街路上、及び街路に面した民地、公開空地上に存在する装置のこととする。
- (3) ガードレール及び縁石の利用されていた装置長は、着座者が埋まっている装置は総延長を、点在している装置は着座姿勢での人間の最外体幅500mm×着座人数とした。
- (4) その他の装置は、着座者数が少なく、結果的にアンケート被験者も少数となったため、ここでは対象としなかった。

### 参考文献

- 1) 建築資料研究社、「造景」no.17
- 2) 山貫貴之(2000)「民間企業が提供するハブリックスペースの分布状況と利用実態に関する研究」日本都市計画学会学術研究論文集、pp1069~1074
- 3) 足立孝(1968)「広場における人の分布」日本建築学会大会学術講演梗概集