

歴史的街区におけるコミュニティ形成に関する研究 - 街路空間の特性について -

日大生産工 (院) ○岡田 裕己
日大生産工 宮崎 隆昌

1. はじめに

1. 1 研究背景と目的

我が国における居住環境・ライフスタイルは、高度経済成長によって大きく変化を遂げた。また、高度経済成長と共にモータリゼーションも進展し自動車普及率も増加して自動車交通中心の社会となった。自動車交通が普及する以前は、「道」は歩行という行為を保障する空間であり、移動と日常生活行為を担保する空間であると同時に住居の前庭、戸外作業場、縁側でもあり、かつまた地域の教育、コミュニケーション、遊びの空間と多岐に渡り、通行としての機能よりも人々の交流・滞留の場として意味していた。自動車交通が普及して以来、その「道」を自動車が容赦なく通るようになり、道路は移動の際に利用されるためだけの空間となり、そこには人々の相互扶助の関係は薄れていってしまい、生活の基盤となるコミュニティの軸としての空間の面影は見られなくなった。

このように、街路空間の景観を変化させていった要因として、高度経済成長による技術の発達があり、便利な生活を送るためにもものが多く開発され、街路には自動車のみならず様々なものが見られるようになった。人々のコミュニティが希薄となってしまっている現代社会において、街路は都市生活の安全性や快適性を与えることの出来る潜在的な可能性を備えている数少ない空間装置の 1 つとして考えられる。

そこで本研究では、街路空間の特性に着目し、地域コミュニティの潜在的つながりを明らかにし、持続可能な都市空間のための基礎的知見を得ることを目的とする。

1. 2 研究対象地域

従来から京都では、地域生活と深い関係性を持つ歩行路は日常生活空間として形成され、1000 年以上も街路を中心とした生活が営まれてきた。中でも京都市中京区夷町は歴史的な町の構成を空間的にも、また社会的にも受け継ぎ明確な近隣空間単位を形成している 1 つの町内である。本研究は夷町を含めた丸太町通、烏丸通、御池通、柳馬場通の 4 通りに囲われた地域を研究対象地域とする (Fig.1)。



Fig.1 研究対象地域

A Study on the Community Formation in the Historic Area.

- About the characteristic of street space -

Yuki OKADA and Takamasa MIYAZAKI

1. 3 既往研究と本研究の位置付け

街路空間の評価に関する研究として眞智¹⁾の研究が挙げられる。眞智は街路において確認できる街路表象全てに着目し、街路表象と犯罪・事故との関連について取り上げている。

本研究では所有者が比較的明確にされており、建物の前部に配置されている街路表象のみを対象として、街路空間における特性と街路表象とその周囲を取り巻く環境との関係について検証し分析する。

2. 研究概要

2. 1 調査方法

2011 年 8 月 8 日～12 日の 5 日間、研究対象地域内においてフィールドサーベイを行い、街路の幅員の調査、街路に接する建物の 1 階部分の用途の確認、建物前部における街路表象 (Fig.2) を採取し地図にプロットを行った。これらのデータを分析に用いる。

2. 2 研究方法

街路空間における特性と建物前部の街路表象を調べるため、人々の能動的動作によって生じる現象 (アクティビティ状況) に着目し、以下のように整理する。

1. 街路に接している建物の用途調査
2. 街路表象による分析

2. 3. 1 街路に接している建物の用途調査

街路の幅員の広狭による差で建物の 1 階部の用途にはどのような違いがあるのかを確認する。確認した割合を南北道路と東西道路に分けグラフに表す (Fig.3, Fig.4)。ここでは研究対象地域内において歩車の分離が段差で分けられている御池通、烏丸通、丸太町通を大路とし、歩車の分離が白線のみでされている街路を中路とする。

2. 3. 2 街路表象による分析

本研究ではストリート・ファニチュア^{*1)}を含む、街路上に点在するもの全てを総称して「街路表象」と定義する。研究対象地域における調査で確認出来た街路表象をその用途により、西沢の街路表象の定義²⁾を引用し 8 項



Fig. 2 街路表象の例

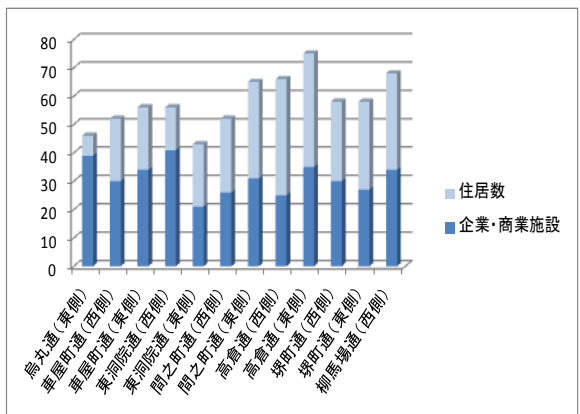


Fig. 3 通り別建物数 (南北道路)

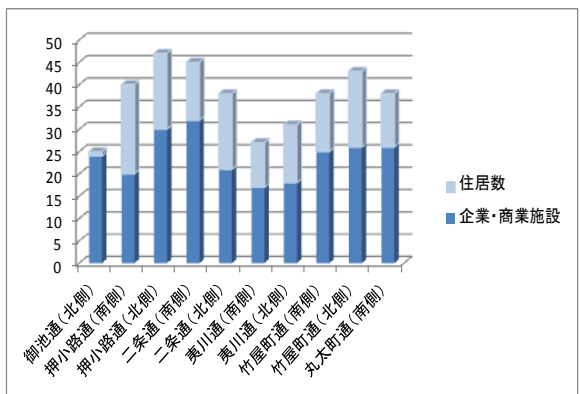


Fig. 4 通り別建物数 (東西道路)

Table. 1 街路表象の分類

系統	対象物
管理系	消火バケツ 室外機
情報系	看板
衛生系	ゴミ箱
交通系	カラーコーン
修景系	植木鉢
店舗系	自動販売機
生活系	物置 脚立
乗物系	自転車 オートバイ 車

目に分類する (Table.1).

8項目の分類により、管理系は都市を支える諸整備、情報系は情報を介して人や車の交通を整理し人々の行動を側面から支える道具、衛生系は歩行者の環境を清潔に維持する設備、交通系は歩行者の通行を安全にかつ快適にするためのもの、修景系は環境に影響を及ぼし、景観を整えることを目的として設置され、店舗系は街に活気を与え、歩行者の利便性を増すもの、生活系は本来ならば住宅の中に収められる生活必需品の類とする。以上これらを基に建物前部の街路表象と周辺環境を分析する。

3. 分析結果

3. 1 街路に接している建物の用途の分析結果

研究対象地域内において Fig.3 , Fig.4 より、大路においては街路に接する建物は大半が企業・商業施設が占め、建物総数に対する住居の割合は大路においては御池通では 4%、烏丸通では 15%、丸太町通では 31%であり、一戸建て・集合住宅の住居はあまり見られなかったが、住宅占有率が高い丸太町通では管理系の街路表象が増している。

3. 2. 1 街路表象の数による分析結果

街路別に確認出来た街路表象を項目別に表にまとめる (Table2 , Table.3). 南北道路における街路別街路表象総数で最も少なかったのが幅員の最も広い烏丸通で全体の 4%、東西道路においても街路別街路表象総数で最も少なかったのが幅員の最も広い御池通で全体の 6%であった。衛生系、交通系、店舗系、乗物系の街路表象は各通りで確認した。その中で街路表象の数が最も多かったのは乗物系であった。

3. 2. 2 街路表象の位置による分析結果

研究対象地域内で確認した街路表象を項目別に分類したものを地図上にプロットする。Fig.5 は消火バケツの位置を地図上にプロットした図である。配置されている消火バケツは 212 個あり、単体ではなく隣同士や向かい合

Table.2 項目別街路表象数 (南北道路)

通り名	管理系	情報系	衛生系	交通系	修景系	店舗系	生活系
御池通(北側)	0	3	6	2	0	6	0
押小路通(南側)	7	2	1	0	8	2	0
押小路通(北側)	8	0	1	3	18	4	1
二条通(南側)	7	4	4	2	9	3	0
二条通(北側)	11	3	1	2	11	2	0
夷川通(南側)	4	6	0	1	7	1	0
夷川通(北側)	8	2	2	1	8	1	0
竹屋町通(南側)	16	4	2	0	13	3	0
竹屋町通(北側)	10	3	4	2	17	3	0
丸太町通(南側)	10	5	3	0	5	3	0

Table.3 項目別街路表象数 (東西道路)

通り名	管理系	情報系	衛生系	交通系	修景系	店舗系	生活系
烏丸通(東側)	1	3	9	2	10	1	0
車屋町通(西側)	8	0	3	14	9	1	0
車屋町通(東側)	25	0	1	7	10	1	3
東洞院通(西側)	13	0	7	22	14	2	0
東洞院通(東側)	5	1	9	13	9	9	1
間之町通(西側)	11	2	2	10	18	0	0
間之町通(東側)	24	3	5	2	21	1	0
高倉通(西側)	23	1	8	8	13	5	1
高倉通(東側)	30	3	5	3	21	1	0
堺町通(西側)	14	3	2	4	16	6	0
堺町通(東側)	30	1	2	2	13	2	0
柳馬場通(西側)	25	3	5	8	19	3	0



Fig.5 消火バケツ (管理系) の位置

わせのグループとして置かれている数は 195 個であった。

5. まとめ

歴史的街区における街路特性の検証として以下の知見が得られた。

- ①大路に接している建物では、商業施設や企業などの業務空間としての性質を持った建物が多く立地している。
- ②大路では中路に比べて街路表象が少ない。これは、大路には業務空間としての性質を持った建物が多く立地し、住居前部で多く見られる管理系の特に消火バケツが大路だとあまり見られないからであると考えられる。
- ③ゴミ箱などの衛生系や自動販売機などの店舗系は各通りで見られ、特に自動販売機は研究対象地域内の各所に均衡して配置されて街に活気を与えていると考えられる。また、管理系の街路表象である消火バケツは、単体として各建物の前に置かれているものはあまりなく、そのほとんどが集合体で置かれていることを確認出来た。これは、京都の建物が、軒を連ねるように建物が並んでいて過去に大火を何度も経験していてその名残であると考えられる。そしてその防火に対する共通意識が地域コミュニティにもつながっていると推測出来る。

以上これらの知見は、青木ら^{3) 4)}が収納不足から住戸前に放出されたものをあふれ出しと呼んでおり、幅員の狭い路地では、自転車のようなあふれ出しの存在もコミュニティ形成に寄与する機能が存在することを明らかにしている。

これは路地のような幅員の狭いところでは、あふれ出しの所有者を近隣住民が把握していることから、ものの共有認知が生じ、コミュニティ形成の一要素となっているが、中路や大路では所有者を判別することが困難である為、迷惑物としての意識が強くなると考えられる。

本研究を進めるにあたり自転車や車を駐車させないようにカラーコーンや置き石を置く

など、また同時に行ったアンケート調査の結果でも自転車においてはあふれ出しに対する否定的な意見もあった。

なお、本研究の対象地域内の街路について街路の交差点から交差点を 1 区間とした時、70 区間のうち 6 区間を除いた全ての区間において確認出来たのは乗物系で、中でも自転車の数が最も多かった為、上記のような意見が出たものと思われる。

以上より今後の課題としては、幅員の広狭の差による人々のものに対する空間認知を検証していきたい。

「補注」

*1) 広義には屋外の環境施設全般、狭義には街路空間に置かれる屋外家具類の総称⁵⁾。

「参考文献」

- 1) 眞智香苗：歴史的街区における街路空間の評価に関する研究（京都市中京区における生活空間），日本大学修士論文，2004
- 2) 西沢健，ストリート・ファニチュア，鹿島出版会，1983
- 3) 青木義次，大佛俊泰，湯浅義晴，路地空間におけるあふれ出しがコミュニティ形成に与える影響，日本建築学会大会学術講演梗概集（関東），（1988. 10）
- 4) 青木義次，湯浅義晴，大佛俊泰，あふれ出しの社会心理学的効果—路地空間へのあふれ出し調査からみた計画概念の仮説と検証—その 2，日本建築学会計画系論文集，No. 457，（1994. 3），pp.125-132.
- 5) 建築大辞典 第 2 版，彰国社，（1993. 10），p.861.
- 6) 今野博，まちづくりと歩行空間（豊かな都市空間の創造をめざして），鹿島出版会，1980
- 7) 栄久庵祥二，都市の道具，鹿島出版会，1986