

# 商業地における着座空間とアクティビティの関連分析 - 福岡市中央区大名の街路を事例として -

準会員○重永鑑\*<sup>1</sup> 正会員 黒瀬武史\*<sup>2</sup>

7. 都市計画-6. 景観と都市デザイン-h. 街路・公共空間 都市計画  
商業地、街路、着座空間、アクティビティ

## 1. 研究の概要

### 1-1. 研究の背景と目的

近代以降の日本の一般的な道路空間は車を中心とした空間として整備され、歩行者が道路の端を車を気にしながら歩く光景がよく見られる。しかし、公共交通機関の整備やコンパクトシティの浸透が進むうえで中心市街地の、特に商業地区の道路空間は歩行者にとって快適で憩いの場としての空間の整備が望まれる<sup>1)</sup>。その整備手法として道路空間の活用<sup>2)3)</sup>の他にも、路面店と街路の空間的なつながりを深めることは都心における快適で休憩の場としての街路づくりに有効であると考えられる<sup>4)</sup>。その理由に民有地の場合、その多くは場所の管理者と設置者が一致していることが挙げられる。道路空間のように仮設物等の設置に許可や、複数主体による合意を必要としないため街路に日常的な賑わいをつくるのが容易であるといえる<sup>5)</sup>。

本研究は都心の商業集積地区における路面店と街路との空間的・活動的なつながりを調べることで、今後の街路整備への示唆を得ることを目的とする。

### 1-2. 既往研究と本研究の位置付け

店舗と街路との空間のつながりについての研究には、井上ら<sup>6)</sup>によるオープンカフェやオープン居酒屋を事例に街路との空間的連続性と利用のされ方の調査や、土田ら<sup>7)</sup>による接道部開放型飲食店の境界デザインと前面道路の実態についての調査などがある。

本研究は路面店と街路の空間的なつながりを分析しただけでなく、着座空間における店舗利用に限定されない空間利用に着目した点に新規性がある。

### 1-3. 対象地の選定

都心の商業集積地で路面店が多く、着座空間<sup>註1)</sup>が多いことから福岡市中央区大名1丁目と2丁目の一部を対象地とした。明治通り以北は着座空間が少ないことから除外した。本地区では少しの段差や花壇の隅等へ

の着座行為が多くみられる。また、商業施設に併設した屋外着座空間も多く、これらは店内の活動を表出させ街路を特徴づけたり活気づけたりなど景観づくりに寄与していると考えられる。

### 1-4. 研究の方法

2章では地区全体の基礎調査としてアクティビティ調査と着座空間を併設している建物1階の用途調査、街路調査を行った。3章では地区内の着座空間をマッピングしそれらを空間構成によって分類した。また、着座空間を設置している店舗にアンケートを行い設置意図についてたずねた。4章ではアクティビティ調査と着座空間の関係を考察した。

## 2. 基礎調査の結果と分析

### 2-1. 用途調査

建物1階の用途について分類した。東側に商業用途、西側に住居用途が集中していた。

### 2-2. アクティビティ調査

アクティビティ調査では地区全体の街路の動画を時間ごとに撮影し、着座者のアクティビティを記録した。結果を図1に示す。街路とそれに隣接した非建蔽地で多くの活動が見られた。特に1階が商業用途の建物前に多く分布していた。また、座位の人に注目すると、着座空間の他にも段差やボラードに座っている人が見られた。

### 2-3. 街路調査

街路調査では歩道と車道の関係から4つの街路タイプに分類し(表1<sup>註2)</sup>)、歩行者の軌跡トレース調査からそれぞれの街路タイプを分析した。ボラード分離型では自動車の交通量が多く乱横断はほとんど見られなかったが、歩道が狭いため歩行者どうしがすれ違うときは片方の歩行者が車道へあふれ出すことが多かった。着色分離型と白線分離型、歩車一体型は歩行者の

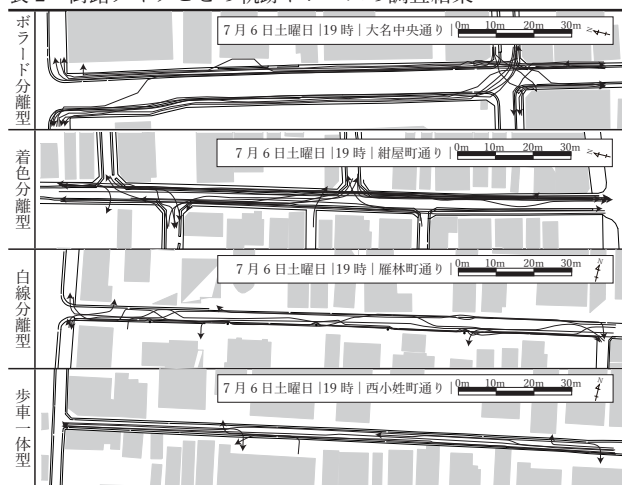


図1 アクティビティのプロットと建物1階部分の用途分類

表1 街路タイプの分類

項目名	定義	平均道路幅員	延長 (m)	高 ↑ 分離度 ↓ 低
ポラード分離型	ポラードによって歩道と車道が分離されているもの。	7.85	909	
着色分離型	着色によって歩道と車道が分離されているもの。	6.24	1258	
白線分離型	白線によって歩道と車道が分離されているもの。	4.82	535	
歩車一体型	歩道と車道が分離がされていないもの。	2.91	750	

表2 街路タイプごとの軌跡トレースの調査結果



乱横断が多くみられた。ただ、白線分離型は歩道内に電柱等の障害物があり、それを避けるように車道側へゆらぐ軌跡が多くみられた。

## 2-4. 小結

アクティビティ調査の結果から街路で多くのアクティビティが発生していることがわかった。また、立位に限らず座位も多く確認できた。さらに、街路調査では街路を4つのタイプに分類できた。次章では着座空間についての調査を行った結果を示す。

## 3. 着座空間の特性

### 3-1. 着座空間のマッピング

街路を実際に歩き、屋外着座空間をマッピングした。着座装置が複数あった場合でも1店舗につき1箇所の着座空間としてカウントした<sup>注3</sup>。着座空間の分布は図2の通りである。街路併設型と広場型の着座空間は地区の南側に立地し、壁面後退型は地区全体に分布していた。前面道路との関係を見ると、街路併設型と広場型の着座空間は幅員の狭い道路に面して立地し、壁面後退型は道路幅員に関係なく地区全体に分布していた。壁面後退型は、斜線制限を避けるために建物全体がセットバックしたものと、建物1階だけがセット

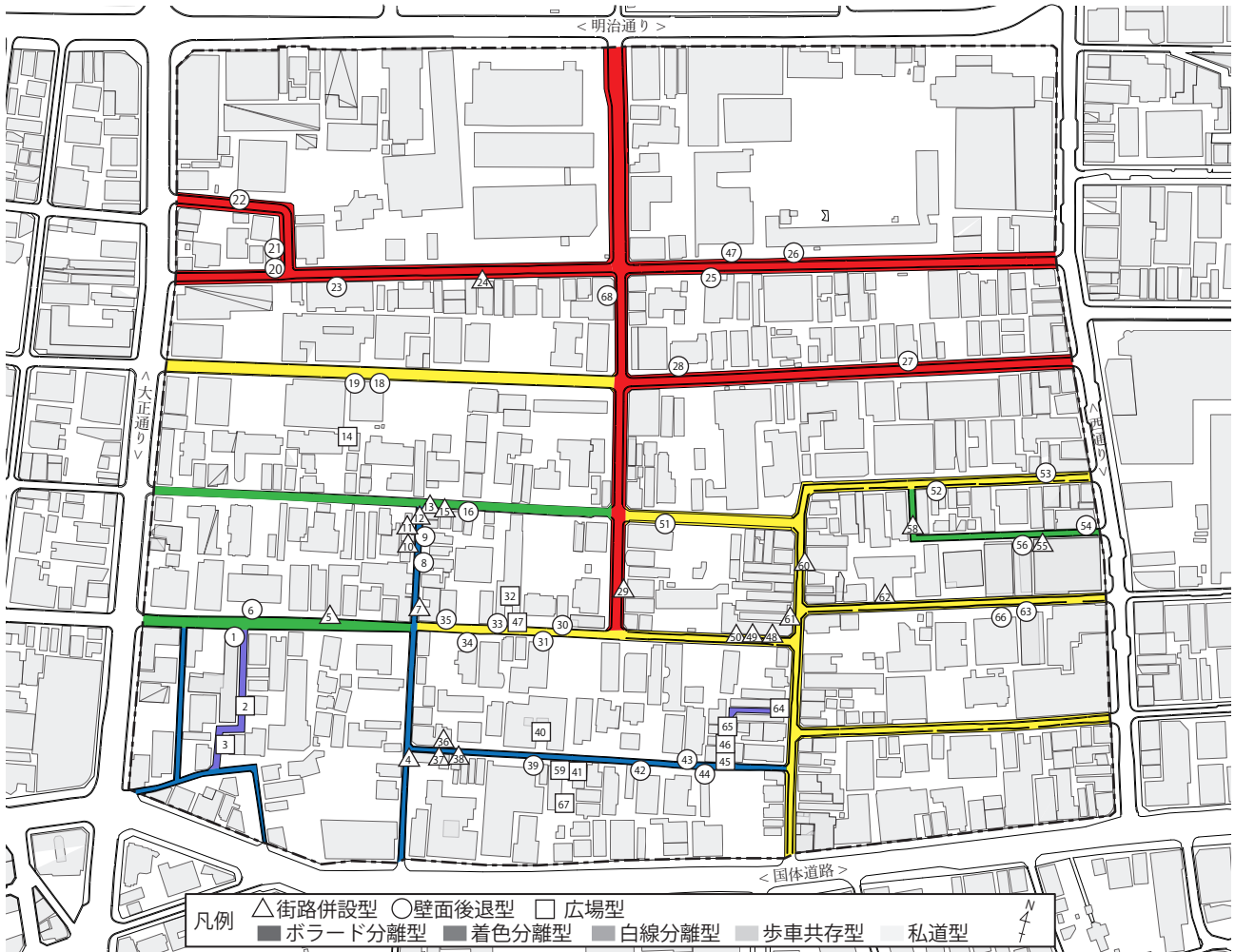


図2 着座空間のマッピング図

表3 用途ごとのアンケート結果

用途	件数	有効回答数	設置意図					管理	
			休憩	飲食スペース	コミュニケーション	順番待ち	その他	仮設	常設
飲食	28	15	2	8	0	1	4	6	9
テイクアウト系	12	8	2	6	0	1	2	4	2
物販	12	7	5	1	5	2	1	3	4
サービス	3	1	0	0	0	0	1	0	1

表4 着座空間の平面タイプ分類

平面	街路併設型	壁面後退型	広場型
凡例	店鋪 着座空間 表出物 着座装置 街路	店鋪 着座空間 表出物 着座装置 街路	店鋪 着座空間 表出物 着座装置 街路
件数	21	33	6
定義	敷地境界から建物までの距離が1.5m未満のもの。	敷地境界から建物までの距離が1.5m以上のもの。	複数の建物によって構成されているもの。

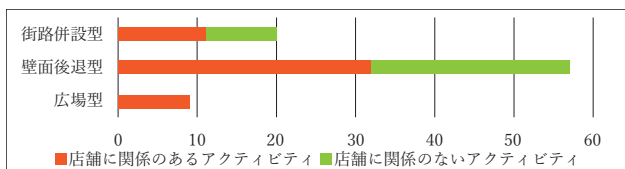


図3 平面タイプとアクティビティ

バックしたものの2タイプがあるため、前面道路幅員に関係なく地区全体に分布していたと考えられる。

### 3-2. 平面タイプ

着座空間を含む建物について位置関係を表すために平面図を作成した<sup>注4</sup>。また、街路から着座装置までの距離によって3つの平面タイプに分類した(表3)。街路併設型は着座装置を設置する幅しかないため、利用者のアクティビティは街路へあふれ出す。壁面後退型はテーブル等を置く余地があり、利用者は敷地内でアクティビティが完結する。広場型は街路から奥に入り込んだ場所にも着座装置があり、奥でのアクティビティは通りからは視認しにくい。

### 3-3. 平面タイプとアクティビティ

着座空間での着座者のアクティビティを分析するために店舗に關係のあるアクティビティと關係のないアクティビティに大別した<sup>注5</sup>。図3は平面タイプとアクティビティの關係を示す。街路併設型と壁面後退型ではいずれのアクティビティも同程度に確認できたが、

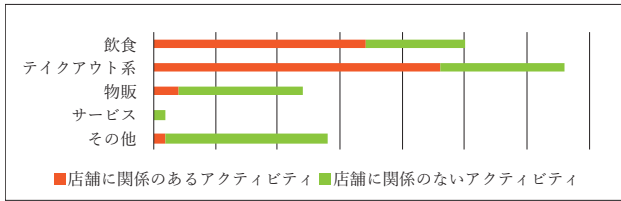


図4 建物用途とアクティビティ

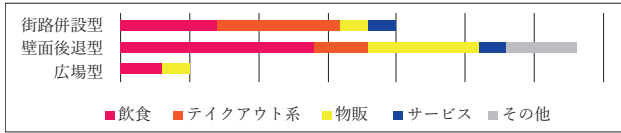


図5 平面タイプと建物用途

広場型では店舗に関係のないアクティビティのみ確認できた。

#### 4. 建物用途とアクティビティ

##### 4-1. 建物用途ごとのアクティビティ

図4に示した建物用途ごとのアクティビティの関係についてみると、飲食やテイクアウト系の用途は店舗に関係のあるアクティビティが多くを占め、物販やその他の用途は店舗に関係のないアクティビティが多くを占めていた。

##### 4-2. アンケート調査

建物の用途によって設置意図は異なり、飲食やテイクアウト系では飲食スペースとして、物販では休憩やコミュニケーションスペースとしての着座装置の使い分けがされていることがわかった。店舗によっては店舗前空間を重視し肯定的に捉えているものや、設置意図は特になもの等、設置意図や姿勢は様々であった。

#### 5. 考察

最後に3章と4章の結果を踏まえて考察を行った。着座空間の平面タイプと着座空間を併設している建物の1階部分の用途との関係について図5に示す。飲食はいずれの平面タイプにもみられ、テイクアウト系の割合は街路併設型、物販の割合は広場型で最大であった。このことから、テイクアウト系の店舗は街路へ店舗空間を拡張させて街路の賑わいに寄与している。一方で、物販の店舗は広場型にすることで路面店を増やして人々のアクティビティを奥に引き込むような空間づくりがされているといえる。また、このような空間は街路の延長として利用される傾向がある。

#### 6. 結論

本研究では、街路と店舗の境界空間でのアクティビティについて着座空間に注目して調査・考察を行い、以下のことが明らかになった。

(1) 前面道路幅員や建物高さ、斜線制限等のセットバックを生み出す形態規制によって着座空間の平面タイプは異なるが、着座空間でのアクティビティは建物用途から受ける影響が大きく、建物用途によって併設された着座空間の境界空間が街路の延長もしくは店舗の延長として機能する。

(2) 着座空間の実際の使われ方と設置者の意図は合致しており、着座空間は意図通り機能している。また、店主によって着座空間の設置に対する姿勢が異なる。

都市における商業地は単に購買・消費行動をするためだけの場ではなく、コミュニケーションや休憩の場としての機能を有している。街路や公園のような公共空間のみならず、本研究で取り扱った着座空間も同様の機能を担っていることが示唆された。

様々な建物用途が混在することで街路空間は民有地側に拡張されたり、反対に店舗空間が街路側に拡張したりといった民有地と国有地の境界のゆらぎが生まれる。街路のデザインを行ううえで、法的な境界を越えて街路と店舗敷地の空間的つながりを生むことが街路の賑わいに寄与すると考えられる。

##### 謝辞

本研究に協力していただいた大名地区の方々に感謝の意を表します。

##### 脚注

- 注1 着座装置が設置されている民有地の中で非建築地を着座空間と定義した。
- 注2 「福岡市 道路台帳」福岡市路線情報提供システムをもとに作成。
- 注3 角地等で前面道路のタイプが異なる場合は2箇所としてカウントした。
- 注4 建物・街路・着座装置等の位置関係を把握するために作成したためそれぞれのスケールは合致していない。
- 注5 飲食、順番待ち、品出し、写真撮影等が店舗に関係のあるアクティビティ、会話、スマートフォン操作、喫煙、眺めている、電話等が店舗に関係のないアクティビティとした。

##### 調査日時

アクティビティ調査：2019年7月4日木曜日と6日土曜日のそれぞれ①12:00~13:00 ②16:00~17:00 ③19:00~20:00の計6回で行った。また、機器の不具合等でデータが得られなかったものは7月25日木曜日と27日土曜日に追加調査を行った。天候はいずれも晴天だった。

着座空間マッピング：2019年6月18日火曜日13:00~15:00で天候は曇りだった。

##### 参考文献

- 1) 榎本祐真、中村文彦、岡村敏之(2009.9)「商業集積地内街路における歩行者の挙動特性に関する基礎研究」土木計画学研究・論文集Vol.26 no.2
- 2) 小森隆生、小林英嗣(2000)「地方都市中心市街地における街路空間整備の方向性-札幌市都心部交通対策実験プロジェクトを事例として-」第35回都市計画学会学術研究論文集
- 3) 国土交通省道路局「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン-改定版-」
- 4) 有馬隆文、大木健人、出口敦、坂井猛(2008.1)「商業地街路における行動誘発要素と歩行者のアクティビティに関する基礎的研究」日本建築学会計画系論文集 第73巻 第623号 p.177-182
- 5) 近江隆、北原啓司(1991.6)「Small-Urban-Spacesの形態と形成要因」日本建築学会計画系論文集報告集 第424号
- 6) 井上祐、鈴木美央、ホルヘルマザン(2013.6)「街路沿いのオープンテラスにおける空間的特徴および利用実態の研究」日本建築学会技術報告集 第19巻 第42号 p.699-704
- 7) 土田淳、横張真(2001)「接道部開放型飲食店舗における境界デザインと前面道路の関係の解明」都市計画論文集 第36巻 p.751-756

\*1 九州大学工学部建築学科

\*2 九州大学大学院人間環境学研究院 准教授・工博