

狭隘道路を有する住宅地におけるベンチの効果に関する研究
 —雑司が谷を対象として—

21318013 梶田 麻夏
 指導教員 葉袋 奈美子 准教授

雑司が谷 住宅街 ベンチ
 社会実験 道路 地域交流

1. 研究の背景と目的

1950 年代半ば以降自動車産業の発展により日本のモータリゼーションは急激に進み、道路^{注1}は主に車の通行として利用されるようになった。本来道路は人のための空間である。イギリスではホームゾーンという交通施策により住宅街の道路を人が賑わう空間として整備し、コミュニティ結束の強化や居住環境改善の効果を生んでいる。

本研究では道路での人々の交流を促すツールとして住宅街にベンチ^{注2}を設置する実験を行う。休憩空間や溜まり場としての効果、住宅街でのベンチ設置における今後の可能性について提案することを目的とする。

2. 調査の対象と方法^{注3}

調査対象は雑司が谷 1~3 丁目とする。まず、ベンチ設置場所を選定するため道路空間の特性を調査した。^{注4}次にベンチ設置済みの家での事前実験、新たにベンチを設置する本実験を行った。本実験は a10 時半~11 時半 b16 時~17 時の 2 つの時間帯に目視により観察し調査シートに記入した。必要に応じてヒヤリングを行った。

3. 道路空間の性格特性

3-1 幅員・建物セットバック・私道の関係

雑司が谷の道路は、1)歩行者しか通れないような狭い道(2m 未満・3m 未満)、2)歩行者と車が通る道(3m 以上 5m 未満)、3)車が多く通る道(5m 以上)に分けられる。私道は 1)に多くみられ、車が通らず人との距離が近いため近隣との交流がしやすい道であるが限られた人しか通らない可能性がある。一方で建物がセットバックし敷地内に空間(余空間)がある道は 2)に多くみられた。歩行者と車が共存しベンチによる憩い空間が期待できる。

3-2 特徴的な 7 つの道路空間

表 1 に示したように雑司が谷の道路空間を 7 つに分類すると①余空間はあるが緑がない道が最も多かった。②のようなベンチを置く空きスペースがあり、休憩中に緑を眺め成長を楽しむことのできる空間が人々の憩い空間に必要な条件である。また雑司が谷には憩い空間となりうる道が約 80%あった。道路形状の工夫や植栽の設置により車のスピードを抑制している「ボンエルフ」(オランダ)の要素を取り入れることも改善策として有効である。

3-3 憩い空間への転換の可能性

表 1 余空間がある 7 つの道路空間

	1 丁目	2 丁目	3 丁目	計
①緑無	77	53	18	148
②緑有	32	9	10	51
③CB 塀有	36	19	4	59
④擁壁有	8	2	0	10
⑤店舗・緑有	1	0	1	2
⑥傾斜有	30	8	5	43
⑦余空間のみ有	13	15	6	34

将来ベンチを置いて憩い空間になりうる道は 3 種類で①が約 44%、③が約 18%、⑦が約 10%あった。①と⑦はベンチを置く空間が確保されており緑の要素を加えること、③ではコンクリートブロック塀が空間に圧迫感を生んでおり取り除くことで憩い空間となりうる。

幅員との関係を見ると(図 1)、1)2m 未満・3m 未満が 16 ユニット、2)3m 以上 5m 未満が 83 ユニット、3)5m 以上が 11 ユニットあった。3)は道路が広く車の抜け道として使われ商店街など店舗がある道は 8 ユニット、住宅地は 3 ユニットであった。また車と歩行者が通る 2)が最も多く、狭い道路を生活空間として使う工夫の検討の余地がある。



図 1 将来憩い空間になりうる道と幅員の関係

4. ベンチ設置本実験

道路空間の調査から 3 段階に分けて設置場所を抽出し、選ばれた 68 ユニットのうち許可のとれた A(2 丁目:私宅敷

地内)、B(3丁目:櫛並木・公道)にベンチを設置した。またベンチマップを作成し、ベンチ利用を誘発する仕掛けとして雑司が谷の昔の道の写真集(以下、写真集)を設置した。

ベンチ利用行為とヒヤリング結果を図2に示す。ベンチでみられた主な行為は休憩・会話・写真集を見る、であった。休憩は主にお年寄りで散歩途中に腰をかける姿がみられた。男女間で利用の差はなく個人利用よりも通行人を交えたり複数人で利用する光景が多くみられた。AとBでの大きな違いはベンチを利用した人のうち通行人との交流の数であり、Aでは1組、Bでは4組であった。利用者が通りがかった知り合いと世間話を始めたり近所の小学生に挨拶をする姿が見られ、地域性との関連が考えられる。Bでは櫛並木の落ち葉掃除を「お互い様」という考えで近所で協力して行っており、日頃の近所付き合いがベンチでの通行人との挨拶や会話につながっている。ベンチ設置場所の住人が自ら座り近所の人と話をする場面もあり、住人自身の交流の場にもなっていた。また写真集に興味を持った人が多く普通のベンチとは異なることが通行人の興味を引いた。写真集を見ながら昔の話をしており、Aでは写真集を見ることを通じて以前より会話が aumentata 人がいた。当時の話で盛り上がり仲が深まったといい、写真集は人と人との交流を誘発する役割も果たすことが分かった。ベンチがあったら座りたいという声も多く、かつて日常に存在していた縁台文化への憧れから街の風景としてベンチを望む声もあった。

敷地内に設置してあるとその家主の為のベンチとして認識するという声もあり、Bのような公道だけれど車の通らない空間(あいまい空間)がベンチを置くには良いということが分かった。狭い道は広くする必要があるが、他の狭隘道路を有する住宅地でもベンチを設置して人々の交流の場となる可能性がみえてきた。

5.まとめ

コンクリートブロック塀を除去・緑の要素を取り入れたり道路を広くしてあいまい空間を作り出すことで住宅街にベンチを設置でき、憩い空間として可能性が広がる。しかし広い道は車の抜け道として使われスピードも速く危険であるため、障害物としてベンチや植栽を道路に設置する必要がある。またベンチの利用・交流には地域性や設置環境が関係するが、交流を誘発する仕掛けを投げると新しい交流を生むことが分かった。ベンチに座って通行人と話をしたり、写真集を通して会話が aumentata とベンチは住宅街での交流の場として重要な役割を果たしており、狭隘道路を有する住宅地での活用が見込まれる。

【注釈】
 ※1 ここでは住宅街の道路を指す。
 ※2 ベンチには縁台も含む。
 ※3 調査は、道路空間の特性調査；2016年5月31日～7月14日、11月1日～11月4日、事前実験：2016年9月12日～9月18日、本実験：2016年9月26日～10月2日に行った。
 ※4 調査項目は道路幅員・形状・傾斜の有無・路面テクスチャ、道路に面する構成要素(建物/駐車場)・建物及び敷地のセットバック、敷地境界の特徴である。
 【主要参考文献】
 ・DIT, "HOME ZONES Challenging the future of our streets", 2006, 3
 ・Natalia Collarte, The Woonerf Concept "Rethinking a Residential Street in Somerville", Master of Arts in Urban and Environmental Policy and Planning | Tufts University, 2012. 12
 ・内山紀美子・佐々木伸子, 歩道におけるベンチ設置の現状と休憩空間整備の方向性—地方都市の特定旅客施設周辺状況からの考察, 日本建築学会技術報告集第14巻第27号, 2008. 6

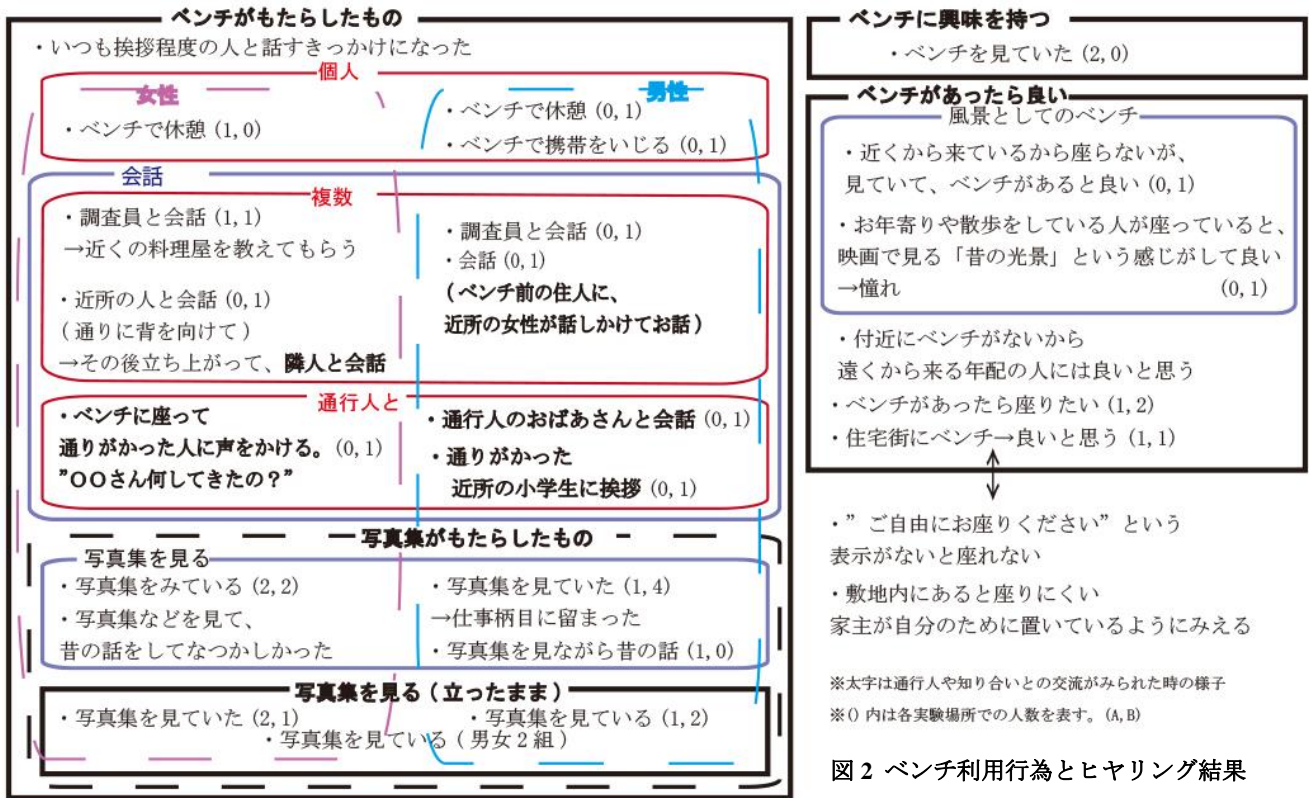


図2 ベンチ利用行為とヒヤリング結果