

生活道路の多面的価値に関する研究

近畿大学大学院総合理工学研究科 福田 惇一
近畿大学理工学部 久 隆浩

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

道路の機能は、「交通機能」「土地利用誘導機能」「空間機能」の3つに大別できる。しかし機能性・合理性・効率性を重要視する近代都市計画では、道路の交通機能を優先してきたきらいがある。たしかに交通量の多い幹線道路では交通機能を優先させるべきであるが、生活に身近な区画道路などでは、遊び場やコミュニケーション空間といった生活環境空間としての機能が重要であると考えられる。そこで、本研究では、住宅地における生活道路に焦点をあて、その多面的価値について分析を行う。本研究では、生活道路の持つ多面的価値、特に空間機能のうち主に「生活環境空間」としての機能に着目し、北畠・帝塚山地区における現状を調査・分析することで道路景観に多様性を生み出す要素を明らかにする。そして、これからいかにその多面的価値を残していくかについての方策を探る。

なお、本研究では、生活道路を「道路幅員が6m以下の道路」とする。

2. 都市に多様性をもたらす条件

J. ジェイコブスは「アメリカ大都市の死と生」¹⁾の中で、都市経済の効率性と発展性(創造性)を区別し、都市の発展性(創造性)を支える基本的な要因として多様性に注目している。そして、都市の多様性をもたらす条件として以下の4つをしめしている。

【第一条件：用途の混在】

地区、そして、地区内部の可能な限り多くの場所において、主要な用途が2つ以上、望ましくは3つ以上存在しなければならない。

【第二条件：街区(Block)が小さいこと】

街区のほとんどが、短くなければならない。つまり、街路が頻繁に利用され、角を曲がる機会が頻繁に生じていなければならない。

【第三条件：新旧多様な建物がある】

地区には建てられた年代と状態の違った建物がいろいろ混じり合っていないなければならない。

【第四条件：高密度利用】

人々が十分に密集していなければならない。

都市の街路や地区に多様性を生じさせるためにも、同様に以上四つの条件が必要であると考えられる。さらにジェイコブスが指摘しているように、多様性を作り出し、常に街路に

多数の目を作り出すことで、街路は安全な空間へと変わる。

3. 街区の形成過程

大阪市立図書館に残された明治中期以降の大阪商業地区や大阪市街地図を用いて、街区の開発された経緯やどのように街路が築造されていったかを明らかにしていく。¹⁾



図一 調査対象地区における土地利用変化
(左) 明治 35 年 1902 年 大阪市新地図³⁾
(右) 大正 15 年～昭和 10 年(1925 年～1935 年)
大阪市街地図 縮尺 1/20000⁴⁾

図一の丸枠で囲った部分が、北畠・帝塚山地域である。1902年において大部分が田畑や公園であり、細かい街路が存在しなかった状況がわかる。それが、1925年～1935年には住宅地へと変化している。時代とともに高層ビルが個人規模のものから企業組織へと移り変わり、それに伴って高層ビルや業務といった公的な活動と、住み暮らすといった私的な活動を分離する必要が生じ、それによって郊外住宅地の開発が盛んに行われたと考えられる。働く場と住む場の分離が始まり、まずは有力商人たちがいち早く既存の市街地の外側(大阪で唯一の台地である上町台地の上)現在の天王寺区の通称夕陽丘と呼ばれる区域(天王寺駅の北側)や、阿倍野区松崎町(天王寺駅の南東周辺：緑で囲んだ地域)、さらに少し遅れて阿倍野区北畠に本宅を移し、また別邸を建て始めた。

一方、大阪は耕地整理も盛んで、日露戦争(明治37年、1904年)の頃から始められ、大正初期から昭和の初め頃に最盛期を迎えた。田畑を整理し、食料増産に寄与しようという目的の為のものであったが、大阪市街に隣接する所では当初から宅地に転換することを想定してなされたところも多い。しかし、そもそも耕地整理は建築物の建設を予定する宅地造成を

目的とするものではない。従って、そこに築造される街区は1辺が60間(108m)の方形で、道路も農業用に供するものである為狭く、安全の為の道路の隅切りも施されていない。そこに狭小な長屋がぎっしりと建てこんでいった。そのような中、住吉区帝塚山中あたりには高級な屋敷建築が建設され、帝塚山の屋敷街として今もその風情を残しているが、それ以外は庶民の長屋が並んでいたのがあったから、建物と街区の寸法は合うはずがなかった。

4. 対象地区における生活道路の状況

北島・帝塚山地区における耕地整理された地区とそうでない地区において、都市構造的に生活道路(幅員 6m 以下)の分布の比較を行う。

(1) 調査地区の概要

【北島3丁目】

起伏に富んだ地形であり、道路は入り組んでいて、知らずに自動車が入り込むと進退きわまってしまうことも多いほど街路網が複雑な北島においても、他の番地と比べてもさらに道路が入り組んでおり、坂もより多い。

【帝塚山中】

日露戦争の頃から始まり、大正末期から昭和の初め頃に最盛期を迎えた耕地整理のうち上町台地の上にある住吉第一耕地整理の区域である。



図-2 北島3丁目(左)と帝塚山中(右)の地図
(大阪市精密住宅地図®を元に作成)

表-1 地図と色分け

調査範囲	緑
クルドサック型	青
通り抜けL型・通り抜けU型	黄
一軒アプローチ型・通り抜け型	ピンク
敷地内道路	赤

(2) 生活道路の状況について

島村は「京の町家」®において生活道路を分類しているが、本研究では、この分類をベースに更にその通り抜け状況によ

って分類を行い、図-3のように「クルドサック型」「直線通り抜け型」「屈曲通り抜け型」の3パターンに分けた。

	モデル図		含まれる生活道路の種類
クルドサック型			・長屋クルドサック型Ⅰ ・長屋クルドサック型Ⅱ
直線通り抜け型			・長屋通り抜け型
屈曲通り抜け型			・町屋通り抜けL型 ・町屋通り抜けU型

図-3 生活道路の形状分類について

表-2 対象地区の生活道路の状況

	全体地域図	一部抜粋	モデル化	特徴
北島3丁目				i) 31 ii) 165 iii) 13
帝塚山中				i) 10 ii) 85 iii) 6

凡例：i)クルドサック型 ii)直線通り抜け型 iii)屈曲通り抜け型

図-2の地図上に生活道路をおとして分析してみると、面積が小さいにも関わらず、生活道路の絶対本数が耕地整理されていない北島3丁目の方が圧倒的に多いことがわかる。

また、図-3で分類した生活道路の種類の数を分析すると、表-2に示すようにその特徴に違いが見て取れた。耕地整理が行われた手塚山中にくらべ、北島3丁目では、生活道路が数多く存在し、その形状も、クルドサック型・直線通り抜け型・屈曲通り抜け型の3種類がバランス良く存在することが明らかとなった。バランスが良いということは、街路空間が曲線であったり、折れ曲がっていたり、高低差があったりと都市構造的に変化があつて、外部空間的に豊かであると言える。

また、耕地整理が行われた帝塚山中では、「クルドサック型」「屈曲通り抜け型」の本数は北島3丁目の半分にも達しておらず、耕地整理後の道路ではこの2つのパターンの街路は存在しにくい様子が見て取れる。この2パターンは、「直線通り抜け型」や十分に広い道路にくらべて、住宅が密集しているところに住戸へのアクセスのために作られた道路で

はないかと考えられる。詳しくは後ほどの景観分析のところ
で述べるが、植栽により工夫が見られるのが「クルドサック
型」「屈曲通り抜け型」であった。また、子供が遊んでいた
ところは、集合住宅敷地内道路と直線通り抜け型が多いこと
がわかった。

5. 生活道路の景観分析



図-4 幹線道路(耕地整理後の道路)と生活道路の景観比較

図-4の写真をみると、耕地整理後の幹線道路では、景観
の大部分は道路が占め、家と車など必要最小限のものしか写
っていないことがわかる。一方、生活道路を写した下の二枚
の写真には、路面の他に、バイク・自転車・植栽などが写っ
ているものが多い事がわかる。また、ガスのメーターや格子
などが典型であるが、これらは幹線道路の写真にも写って
いるが、生活道路における写真の方が目立っており、生活道
路のほうがより細かな部分まで景観構成の1要素として捉え
る事が出来る。つまり、2つの決定的な違いは、写っている
ものの絶対数の個数である。写っているものが多ければ多い
ほど景観的な多様性が高いと考えられる。

そこで、本研究では北畠・手塚山地区における景観写真の
分析を行い、空間状況・機能性・スペース・行動といった面
から生活道路の景観の特徴の分類を行なった。

①多様風景

生活道路は、場所や形態によって多様な表情を見せる。
(例.クルドサック、90°屈曲、蛇行、路地幅変化、D/Hが低
い、枝分かれ、カーブ、坂、階段、露地や舗装の種類)

これは画一的な風景になりやすい幹線道路や耕地整理後

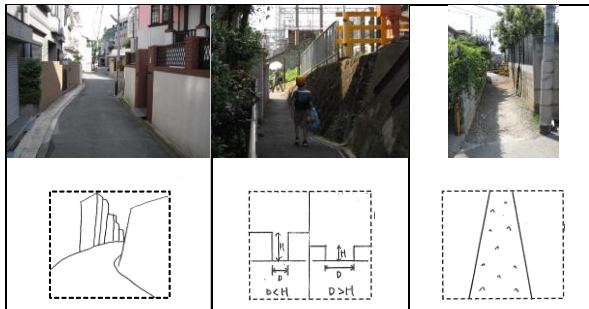


図-5 多様風景 写真とモデル図①

の道路においては見られない特徴であると言える。蛇行して
いることで、人が歩く際に目標を定めることができたり、
D/Hが小さいためにコミュニケーションを誘発するなどの
付加価値も発生する。

②多重風景

多様風景は異なった場所での表情の違いであったが、同じ
場所でも、時刻や天候や季節により、その土地の表情や雰
囲気の違いをつくり出す。幅員の小さな生活道路においてよ
り鮮明にでて多様であると言える。

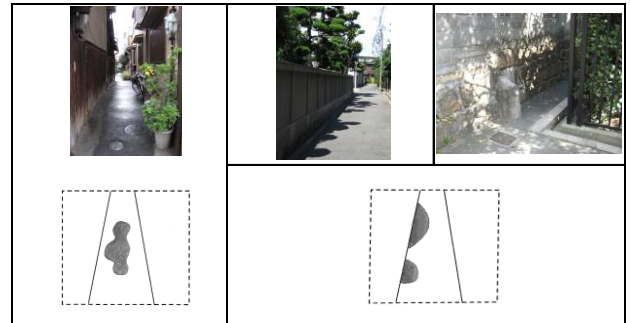


図-6 多重風景 写真とモデル図②

③ストリートパーク

生活道路は通過交通の少なさから、子どもの遊び場として
の役割やランニング、おしゃべりなどのちょっとした活動の
場としての役割を果たす。



図-7 ストリートパーク 写真とモデル図③

子ども達が遊んでいると生活実感が生じる。生活道路が生
活の庭としての役割を果たしているということでもある。深
谷の「孤立化する子どもたち」⁷⁾や岸本の「見える学力、見
えない学力」⁸⁾で述べられているように、現代の遊びが「友
の见えない孤立型」へ傾斜しつつあり、土と水と風にじかに
触れて走り回る集団的遊びに恵まれずに成人すれば、「どう
しても社会的知能が発達せず、組織能力の未熟な、ひよわで、
なかなか人になじめない人間になりがち」という問題の解決
策の一つとして考えられるのではないだろうか。

④すっぴん路地

クルドサックや生活道路など、あまり他の人が使用しない空
間に自分から積極的に関わることで、無意識のうちに空間の
質を向上させているといえる。かしこまって表情を整えるの

ではなく、外の空間に対して生活感覚を素直に出しているということで「すっぴん」であると言えるのではないだろうか。

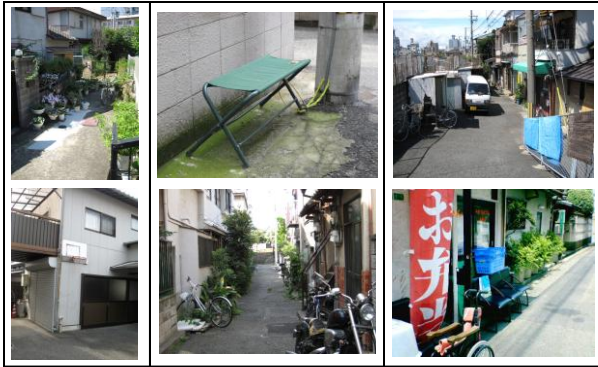


図-8 すっぴん路地写真

自然と生活が生活道路に出てきている状況である。植栽や、椅子の持ち出し、遊び道具の設置など生活道路が庭のように使われている。住民の人々が様々な目的で外に出ることになり、多く目が外に発生し安全であると言える。

⑤ふらっと商店

生活道路では、移動式の商業活動も行なわれている。集合住宅敷地内の道路に豆腐屋や生協の車両が入ってきていた。写真には無いが、路上において屋台で花を売り歩いている様子も見取れた。景観的な多様性を生み出すと同時に、住民同士や住民と事業者のコミュニケーションも生み出す。



図-9 ふらっと商店写真

表-3 生活道路の多面的価値

空間状況	多様である			人との距離が近い
機能性	スペースが生まれる	行動性を多様にする	景観機能を多様にする	安全性を高める
スペース	庭, 商業の場			
行動		遊び, 生活工夫, 商業活動,		
景観 (写真分析)	ストリートパーク すっぴん路地 ふらっと商店		多様風景 多重風景	すっぴん路地

6. まとめと課題

図 10 は本研究により得た生活道路における機能の多様性モデルである。生活道路は空間・景観的に多様である。道路形態の特性にあわせて生活環境の質向上のために人々が積極的に空間利用の工夫に関わることが出来る空間と言える。

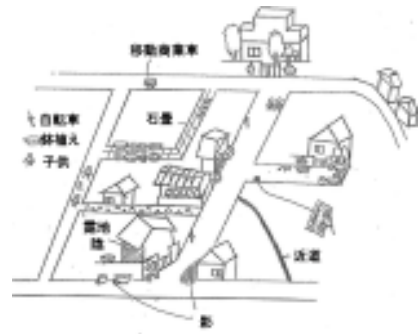


図-10 機能の多様性モデル

公共空間に関わることで多くの視線が外部空間に集まり、街路も安全になると言える。実際に東京都の杉並区においても生活道路で地域の人が花を植えることで美化活動を行うと、空き巣被害が、2002年に最大で1700件以上あったものが2009年には118件まで減少して、地域の人が外に目を向けることの重要性が再認識され、全国の防犯対策のモデルになっている話もある。生活道路は確かに防災面において課題はある。しかし、以上に挙げたようなその負の面を補って有り余る可能性を持っている。生活に身近な区画道路などにおいて、生活環境空間としての機能を備えた生活道路のもつ可能性と住民にとっての必要性は果てしないものである。その為、これからはすべての生活道路を拡張するのではなく、少しでも多くの生活道路を残していくような都市計画が重要になってくるだろう。

補注

(1)歴史的背景については「人と車[おりあい]の道づくり—住区内街路計画考—住区内街路研究会 鹿島出版会」³⁾をベースに参考にして福田が加筆修正をおこなった。

引用・参考文献

- 1) J.ジェイコプス(1961)「アメリカ大都市の死と生」 p 162-p 244 SD 選書
- 2)住区内街路研究会(1989)「人と車[おりあい]の道づくり—住区内街路計画考—」鹿島出版会
- 3) 大阪市新地図 明治35年(1902)
- 4) 大阪市街地図 大正15年~昭和10年
- 5)大阪市精密住宅地図 阿部野区(H17) 住吉区(H19) 吉田地図株式会社 縮尺 1/1500
- 6) 島村昇(1971)「京の町家」P79-90 SD 選書
- 7)深谷昌志(1983)「孤立化する子供たち」NHK ブックス
- 8)岸本裕志(1987)「見える学力 見えない学力」国民文庫