

メルボルン市における Shared Zone の空間特性と実態に関する研究

神戸大学工学研究科建築学専攻 前田 菜摘

(研究の背景・目的・手法)

1980年代、経済的な不況によりメルボルン中心部から人口は郊外に流出していた。空洞化した中心部は自動車とトラムによって占有されており、歩行者周辺の道路環境は決して良いものではなかったが、この状況を逆転すべく、メルボルン市は多方面からの都市空間再編を試み、現在ではリバブルシティとして知られるようになった。近年では新型コロナウイルスの影響により、道路空間を人中心の空間へと転換する動きが世界中で加速したが、メルボルン市はロックダウン後、都心部に人々の賑わいを取り戻すため、2010年代から予定されていた、CBD内部における20km/hの速度制限を導入した歩車共存道路の新設に着手し、それと共に飲食業者による屋外飲食空間の設置を促進した。実験的な導入から始まった歩車共存道路の新設であるが、導入された4つのリトルストリートは、レストランやカフェが多く立地する一方、メインストリートに面する建物の裏動線や駐車場入り口が位置する雑多な通りとなっており、車両歩行者共に通過量が多くシェアードゾーン化は挑戦的なプロジェクトであったと言える。メルボルン市では、屋外飲食空間設置に関するガイドラインが発行されており、これに従い飲食業者は座席設置の申請を提出することができ、承認が下り次第占有が可能となる。メルボルン市ガイドラインの特徴として、項目に歩道の占有の他、道路上駐車場のパークレット化も含まれていることが挙げられ、パンデミックを受け、メルボルン市はパークレット設置費用の一定期間免除を決定した。この結果、多数のパークレットがリトルストリートに出現した。屋外飲食空間の設置は、飲食業者の申請が前提であり、その出現や分布に関しては、行政側が完全にコントロールできるものではない、パンデミックが鎮静化し、屋外飲食空間に関する費用が再導入された現在、シェアードゾーンの新設と屋外飲食空間制度の利用状況や、それらが人々の活動に与える影響に関しては不明な点が多い。それらを明らかにすることで、歩行者優先道路空間環境整備を推進する際の新たな知見を得ることを本研究の目的とする。実態に関しては、行政資料整理、現地調査による分布状況の把握と断面構成の分類により、分析を行なった。歩行者の心理特性に関しては、SD法を用いたスライド実験評価により、心理量の定量化を図った。

(調査分析によって得られた新たな知見)

現地調査により、シェアードゾーンに新指定されたリトルストリート上で、合計49事例の屋外飲食空間を調査した。それらを断面構成の観点から、敷地内、歩道上、パークレット、上記3パターンの内2種類の一体利用の合計4パターンに分類した。各分類は、それぞれ11、18、14、7事例であった。

表1 屋外飲食空間4パターン

断面図	歩道から見た写真	断面図	歩道から見た写真
敷地内 事例 No. 店舗名 No. 19 BBQ BOX 3000 3000 セットバック 歩道 車道 私用地		パークレット 事例 No. 店舗名 No. 8 Tipo 00 2000 2200 私用地 歩道 パークレット 車道	
歩道上 事例 No. 店舗名 No. 40 The Journal Café 5000 私用地 歩道 車道		一体利用 事例 No. 店舗名 No. 46 Café Kinetic 3500 2200 私用地 歩道 パークレット 車道	



図1 断面構成別屋外飲食空間分布図



図2 業態別屋外飲食空間分布図

表2 パターン別平均歩道幅と平均座席数

断面形態区分	平均歩道幅 (mm)	平均座席数 (席)
敷地内	3136	12.6
歩道上	4305	11.3
パークレット	2414	12.7
一体利用	3367	21.8

各パターンの出現する要因として、歩道幅が挙げられる。パークレットの平均歩道幅が最も小さく約2500mmであり、歩道幅が比較的狭く、歩道上に展開できない区域において、パークレットが多く出現していることが分かる。また、平均座席数に関しては、一体利用が最も多く、他パターンの約2倍となっており、座席数の増加に際しては最も効果的である。営業時間別に、早朝から夕方まで間断なく営業する店舗をカフェ、正午付近から営業し、一度閉店した後、夕方から再開する店舗をレストランとして、2業態に分類した図であるカフェ、レストランが混在することで、日中から夜間まで通りに継続的に賑わいをもたらすと考えられる。

スライド実験による印象評価実験では、形容詞対18項目と総合評価4項目の合計22項目の評定尺度をそれぞれ7段階で被験者に評価してもらった。被験者は、建築学科の学生27名である。人が利用しない場合より、人の利用する場合の方が、総合的に評価は上昇し、特に賑やかさと活気に関する印象が大幅に変化した。

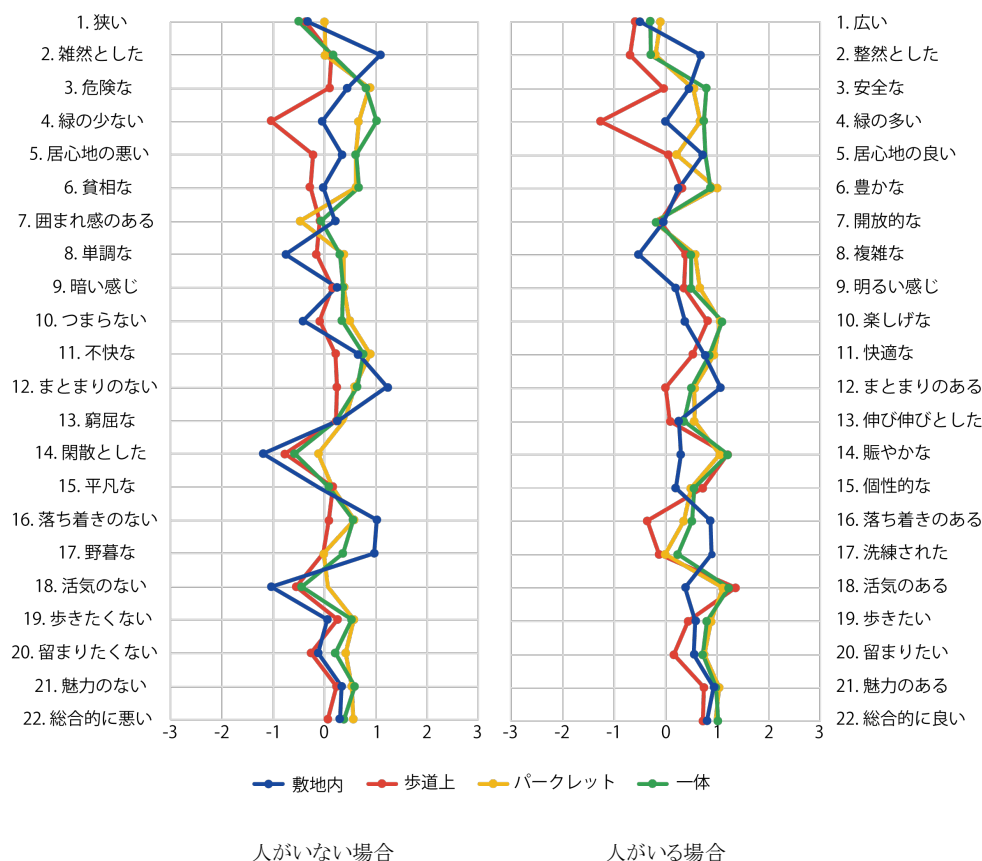


図3 人がいる場合と人がいない場合の印象評価の平均値

続いて、因子分析を行った。因子の回転にはプロマックス法を用いた。抽出した因子軸に関して、第1因子軸を「統一性因子」、第2因子軸を「多様性因子」、第3因子を「賑わい因子」、第4因子を「開放性因子」とする。第1因子軸である「統一性因子」には、形容詞対「12.まとまりのない-まとまりのある」、「16.落ち着きのない-落ち着きのあ

る」、「17. 野暮な-洗練された」、「2. 雑然とした-整然とした」の4項目が含まれる。第2因子軸である「多様性因子」には、形容詞対「6. 貧相な-豊かな」、「5. 居心地の悪い-居心地の良い」、「8. 単調な-複雑な」、「4. 緑の少ない-緑の多い」、「11. 不快な-快適な」、「10. つまらない-楽しげな」、「3. 危険な-安全な」、「15. 平凡な-個性的な」の8項目が含まれる。第3因子軸である「賑わい因子」には、形容詞対「18. 活気のない-活気のある」、「14. 閑散とした-賑やかな」の2項目が含まれる。第4因子軸である「開放性因子」には、形容詞対「7. 囲まれ感のある-開放的な」、「9. 暗い感じ-明るい感じ」、「13. 窮屈な-伸び伸びとした」、「1. 狭い-広い」の4項目が含まれる。

総合評価、「19. 歩きたくない-歩きたい」、「20. 留まりたくない-留まりたい」、「21. 魅力のない-魅力のある」、「22. 総合的に悪い-総合的に良い」の規定因を明らかにするために、説明変数として4つの因子軸を取り上げ、強制投入法による重回帰分析を行った。得られた回帰式は、以下の通りである。

$Y(\text{歩きたくなりやすさ})=4.482+0.382X(\text{統一性因子})+0.515X(\text{多様性因子})+0.310X(\text{賑わい因子})+0.205X(\text{開放性因子})$

$Y(\text{留まりたくないやすさ})=4.242+0.565X(\text{統一性因子})+0.683X(\text{多様性因子})+0.342X(\text{賑わい因子})-0.163X(\text{開放性因子})$

$Y(\text{魅力の高さ})=4.619+0.419X(\text{統一性因子})+0.643X(\text{多様性因子})+0.397X(\text{賑わい因子})-0.83X(\text{開放性因子})$

$(\text{総合的に見た良さ})=2.146+1.171X(\text{統一性因子})+1.000X(\text{多様性因子})+0.490X(\text{賑わい因子})+0.193X(\text{開放性因子})$

4つの総合評価を高める規定因としては、多様性があることが最も重要で、次に統一感があること、賑わいがあることが続くことが分かった。

(今後の課題と展望)

既往研究により、新型コロナウイルス影響下に、リトルストリートがシェアードゾーン化されたことで、多数のパークレットが短期間に設置されたことが判明していたが、その際には、パークレット設置費用が免除されたことが大きなインセンティブであった。現在メルボルン市では、パークレットの設置、維持に関わる費用は再導入されているものの、現地調査を通して、新型コロナウイルスによる影響が縮小した段階でも、パークレットの利用が定着していることが分かった。さらに、各事例の設えの調査から、パークレットを設置することで、屋外飲食空間の座席数を効果的に増やすことができることが分かり、屋外飲食空間の1パターンとしてのパークレットの導入は、新型コロナウイルスの影響を受けた後、都心部に活気を取り戻す手法として効果的であったと考えられる。

通りの賑わいに効果的な側面を多数備えるパークレットであるが、リトルストリートで承認されているパークレットは、飲食店の事業者向けに承認が下りるものであり、飲食店

が開店していない間は、座席等、移動可能なファニチャーは全て片付けなければならない、自ずとパークレットが中身を伴わない空白のスペースとなる時間帯が発生する。本研究の印象評価では、同じ事例の写真であっても、人が利用しているものと、そうではないものを用いたが、それらを比較すると、人がいることで賑わいや活気のある印象を受けることが判明している。ここから、パークレットが飲食店舗によって利用されない時間帯になると、通りに活気のないような逆の印象を与えてしまう可能性があると考えられ、パークレット空間の時間帯による柔軟な使い分けなどが、今後の課題として考えられる。

今後の展望として、実験的な導入から始まったリトルストリートへのシェアードゾーンの導入であるが、今後速度制限を恒久的なものにすること、さらにはリトルストリートにおける車両の通過を低減させるため、通りの一区画を歩行者天国化することが検討されている。本研究では、シェアードゾーン上の設えの中でも、屋外飲食空間の部分に着目したが、今後、車両の侵入がさらに規制され、歩行者優先の道路空間が整備されていくことを考慮すると、歩道、車道上に設置されたストリートファニチャー等を加味した通り全体の設えに関しても、調査を拡大することができると考えられる。また、歩道上を歩いているという前提で受ける通りの印象のみならず、現在の車道上を歩く視点から受ける通りの印象に関しても分析の余地があると考えられる。