

減築を用いたエリアマネジメントに関する研究

—横浜元町通りからみた減築の有用性—

A study of the Area Management in "Down Sizing"

—Usefulness of the“Down Sizing”seen from Yokohama Motomachi Street—

○谷口博城<sup>1</sup>, 横内憲久<sup>2</sup>, 岡田智秀<sup>3</sup>, 浅賀真治<sup>4</sup>

\*Hiroki Taniguchi<sup>1</sup>, Norihisa Yokouchi<sup>2</sup>, Tomohide Okada<sup>3</sup> and Shinji Asaka<sup>4</sup>

Abstract: This purpose is to grasp the Improvement method of the “Down Sizing” in the city planning. This paper Clarify the usefulness of the “Down Sizing” targeting of Motomachi shopping street. As a result, The type of wall setback revealed that there is a bustling shopping street from cars and improve the quality of pedestrian space.

1. 背景および目的—わが国の商店街は、中心市街地の衰退によって現在も空き店舗が増加傾向にあり<sup>[1]</sup>, 今後も商店街では床需要の低下が推察される. このようなか, これからの整備手法のひとつとして, 不要な部分を取り壊す減築<sup>\*1</sup>の方策がある. 床需要の少ない商店街では, 確認申請が不要でありながら建物の適正化を図れる減築は, リノベーションやコンバージョンより有効であり, かつ地域の良好な環境や価値の維持・向上を包括したエリアマネジメントの考え方が必要であろう. 本研究では減築を用いて商店街の活性化を導くことを目的とするが, 筆者らの先行研究では減築の整備形態として「壁面後退型」「通り抜け型」「通景形成型」「広場創出型」の4型があることを捉えた<sup>[2]</sup>.

本稿では壁面後退型の整備によって, 歩行空間を創出した横浜元町商店街にある「元町通り」を対象に (Figure 1), 壁面後退型における有用性を捉える.

2. 研究方法—上述の研究目的を達成するため, 文献調査, 商店街運営組織へのヒアリング調査とともに, 商店街来訪者へのアンケート調査<sup>\*2</sup>および「元町通り」の現地踏査を実施する (Table 1).

3. 元町通りにおける整備過程

(1) 歩行空間の創出—1950年頃の元町商店街の道幅は, 8mと狭く歩車道の区別もなかった. そのため, 道路を大型車が通ると買い物客は身をかがして避けなければならず, ゆっくりとウインドショッピングを楽しむ

ことができなかった (Photo 1). 元町商店街の店主は, 今後日本に車社会が到来すると考え, それに対応させかつ車の危険にあわずに, ゆっくりと買物を楽しむことが重要であるとした. そこで, 「人と車の共生」を掲げ, 通りの両側にある全店舗の壁面を 1.8m ずつ後退させる整備 (減築) を実施した (Photo 2). さらに, 壁面後退整備が完成した約 20 年後には, より安全で快適な歩行空間を築くことを目的にこれまでの敷地内歩道と合わせた歩道の拡張 (一般部 1.25m, 曲線部 3.25m) とともに電柱の地中化といった歩車道の整備を行った<sup>[3]</sup>.

(2) 路上駐車の設定—元町通りの路上駐車は, 1973 (昭和 48) 年から右側は駐車禁止であるが, 左側は 60 分以内に限り認められることになった. 通常, 路上駐車場を設置する場合は, 歩車道の区別のない道路では設置ができず, 幅員が 8 m 以上では道路の歩行者の通行および沿道の利用に支障を及ぼさない場合に限り可能である<sup>[4]</sup>. また, 歩車道の区別のある道路では, 車道の

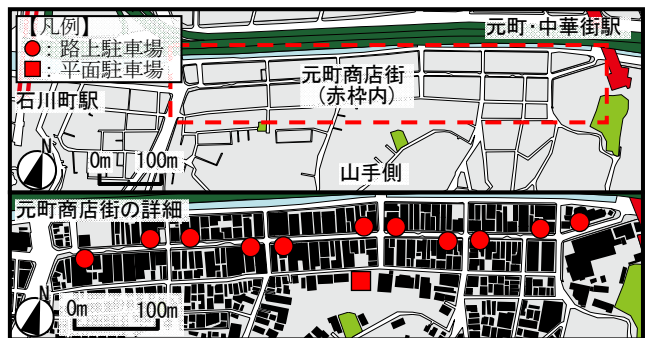


Figure 1. Motomachi shopping street area map (this is the original graph by authors)

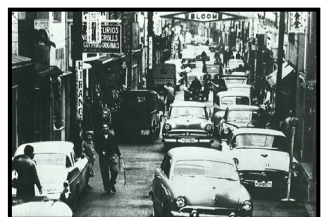


Photo 1. Motomachi shopping street around 1950<sup>[3]</sup>



Photo 2. Motomachi shopping street after set back the wall<sup>[3]</sup>

Table 1. Outline of research (this is the original graph by authors)

調査方法	文献調査	ヒアリング調査 (直接対面式・FAX)
調査日	2011年8月1日～9月14日	2011年8月23日、30日、9月12日
調査対象	元町SSに関連する資料 <sup>[3][4]</sup>	協同組合元町SS会
調査内容	壁面後退整備における利点	
調査方法	アンケート調査	現地踏査
調査日	2011年9月26日	2011年9月7日、10日
調査対象	対象地: 横浜元町通り (神奈川県横浜市中区) 有効回答数: 108件 調査形式: 直接対面形式 調査対象: 元町通りを利用している歩行人 調査時間: 午前10時～午後6時 (計8時間)	対象地: 横浜元町通り (神奈川県横浜市中区) 調査対象: 路上駐車している車 調査時間: 午前10時～午後8時 (計10時間)
調査項目	①商店街への来訪理由 ②壁面後退空間の印象 ③商店街での車の通行および駐車の影響	①「時間別駐車台数」 ②「時間別駐車色彩数」

1 : 日大理工・院・不動産 2 : 日大理工・教員・建築 3 : 日大理工・教員・交通 4 : 日大理工・学部・建築

Table2. Effect of set back from questionnaire survey (this is the original graph by authors)

質問項目		横浜元町商店街 有効回答数 100 人	
来訪目的 (108 件)	・買い物:54 件(50.0%) ・食事:4 件(3.7%)	・散歩:17 件(15.7%) ・通学:3 件(2.8%)	・観光:12 件(11.1%) ・通学迎え:2 件(1.9%) ・病院:1 件(0.9%)
来訪理由 (105 件)	・お気に入りの店舗がある:35 件(33.3%) ・仕事:9 件(8.6%) ・犬と来られる:1 件(1.0%)	・近い:20 件(19.0%) ・店舗が多い:7 件(6.6%) ・歩きやすい:1 件(1.0%)	・他地域と合わせて:10 件(9.5%) ・通学:3 件(2.9%) ・特になし:4 件(3.8%)
壁面後退空間の印象 (108 件)	良い:93 件(86.1%)	・広くて歩きやすい:35 人(32.4%) ・安全:6 人(5.6%) ・明るい:1 人(0.9%)	・雨に濡れない:28 人(25.9%) ・特徴的:2 人(1.9%) ・商品が見やすい:1 人(0.9%)
	悪い:4 件(3.7%)	・濡れる場所がある:2 人(1.9%)	・狭い:1 人(0.9%) ・港町らしさがない:1 人(0.9%)
車の通行・駐車場の印象 (100 件)	良い:50 件(50.0%)	・店舗前に駐車できる:22 人(22.0%) ・荷物が運びやすい:4 人(4.0%)	・歩車分離しているため安全:9 人(9.0%) ・邪魔に感じない:3 人(3.0%)
	悪い:31 件(31.0%)	・邪魔に感じる:15 人(15.0%)	・歩道が広い安全:6 人(6.0%) ・蛇行によるスピードを制限している:3 人(3.0%) ・車が捕まりやすい:1 人(1.0%) ・駐車場が少ない:1 人(1.0%)
属性	性別	・男性:33 人(33.0%)	・女性:67 人(67.0%)
	年齢	・10 歳代:5 人(5.0%)	・20 歳代:15 人(15.0%) ・30 歳代:22 人(22.0%) ・40 歳代:20 人(20.0%) ・50 歳代:22 人(22.0%) ・60 歳以上:16 人(16.0%)
	居住地	・中区 28 人(28.0%)	・市内:32 人(32.0%) ・市外 40 人(40.0%)
	頻度	・ほぼ毎日:18 人(18.0%)	・週に数回:13 人(13.0%) ・月に数回:34 人(34.0%) ・年に数回:21 人(21.0%) ・1、2 回目:14 人(14.0%)

※ 表中の「来訪目的」「来訪理由」「壁面後退空間の印象」「車の通行・駐車場の印象」の回答には、複数回答および無回答を含む

Table3. Measurements of the number and color number of on-street parking in the Yokohama Motomachi shopping street (this is the original graph by authors)

調査内容	項目	時間											
		10 時	11 時	12 時	13 時	14 時	15 時	16 時	17 時	18 時	19 時	20 時	
駐車台数 (規定台数=43 台)	平日	○+α	41(107.9%)	45(107.1%)	37(86%)	43(100%)	44(102.3%)	39(90.7%)	44(102.3%)	37(86.0%)	41(95.3%)	31(72.1%)	28(65.1%)
		○	36(94.7%)	39(92.9%)	33(79.1%)	40(93%)	40(93%)	36(83.7%)	38(88.4%)	37(86.0%)	38(88.4%)	28(65.1%)	26(60.5%)
		△	2(5.3%)	3(7.1%)	10(20.9%)	3(7%)	3(7%)	7(16.3%)	5(11.6%)	6(14.0%)	5(11.6%)	15(34.9%)	17(39.5%)
	休日	○+α	33(103.1%)	33(76.7%)	—	—	—	—	—	—	—	40(93%)	34(79.1%)
		○	31(96.9%)	31(72.1%)	—	—	—	—	—	—	—	39(90.7%)	32(74.4%)
		△	1(3.1%)	12(27.9%)	—	—	—	—	—	—	—	4(9.3%)	11(25.6%)
色彩数	平日	5 種類	8 種類	8 種類	7 種類	8 種類	7 種類	8 種類	7 種類	7 種類	6 種類	7 種類	
	休日	8 種類	7 種類	—	—	—	—	—	—	—	6 種類	6 種類	

【凡例】○+α:規定駐車だけでなく、規定駐車外も含むもの ○:規定駐車 △:駐車なし ×:駐車不可能 —:車両通行禁止につき測定不可能

幅員が 6 m 未満では設置不可となっている<sup>[5]</sup>。壁面後退整備前の元町通りは、幅員が 8 m と狭く歩行者の通行および利用に支障を及ぼしていた。そのため、路上駐車が可能になった要因は、減築による壁面後退の整備で得られた 1.8m の歩道設置および歩車道分離であると考えられる。

4. 元町通りにおける有用性—Table 2 は来訪者の壁面後退の評価、Table 3 は「元町通り」の店舗前における路上駐車の実態である。

(1) 歩行空間の快適性の向上—「壁面後退空間の印象」をみると (Table 2)、8 割以上が「良い」としており、その理由は、「広くて歩きやすい(33.3%)」「安全で歩きやすい(5.6%)」などの歩道拡張の利点であったり、「雨に濡れない(25.9%)」「日陰ができる(5.6%)」などの地上階のみを壁面後退させたことによる空間の利点といった快適性の向上があげられた。これらを踏まえると、壁面後退整備を実施しただけでは、商店街への来訪者を増加させるまでには至らないが、来訪者が商店街内を快適に利用できる手立てにはなろう。また、商店街運営組織においても、商店街の魅力を決めるのは各店舗であるが、その際に来訪者にとって気持ちのいい空間をつくるべきとしている。そのため、壁面後退(減築)は商店街において有効であると考えられる。

(3) 車による商店街の賑やかさ—「時間別駐車台数」をみると (Table 3)、規定外駐車も含めた場合、計測時間の 7 割で、駐車率が概ね 9 割以上となっており、残りの 3 割でも 6 割以上が駐車している。これに対し、元町通りの山手側にある平面駐車場では、平日 14 時～15

時や休日 12 時～18 時は駐車率が 9 割を超えることがあるものの、他の時間帯では概ね 5 割程度である。このことから、元町通りの路上駐車は駐車率は高いことがわかる。さらに、Table 2 の「車の通行および駐車場の印象」をみると、商店街への車の進入が「邪魔(15.0%)」「危険(13.0%)」などの悪い印象を与えているものの、「店舗前に駐車ができる(22.0%)」「壁面後退によって安全(15.0%)」があげられ、比較的良い評価もある。このように、駐車率が高いのは、店舗前まで容易にアクセスが可能であることや買物時の手荷物を速やかに置くことができるなど、車での商店街来訪の利点が要因といえる。

また、駐車自動車の「色彩数(ボディカラーの種類)」をしてみると、すべての時間帯で 5～8 種類を示しており、多くの色彩の車が商店街内に駐車していることがわかる (Table 3)。このように、商店街において多様な色があることは駐車している自動車が添景物としての賑やかさを演出する役割を果たしているよう。

これらを踏まえると、商店街内への自動車の通行および駐車は商店街への来訪者を増やし、賑やかにさせる要素になる可能性が高い。これは減築によって来訪者の安全性が担保されているからであり、減築の手段が有効であることのひとつの実証といえよう。

### 5. 補注・参考文献

- ※1 本研究における減築とは、狭義は床面積の減少化であるが、広義には建物の撤去をいう。
- ※2 アンケート調査にあたっては、各地点に調査員を配置し、無作為に選んだ商店街への来訪者に対して調査を実施した。
- [1] 中小企業庁:「商店街実態調査報告書」,株式会社ちばぎん総合研究所, p. 5, 2010. 3
- [2] 清水裕章他 4 名:「地方都市における減築を活用した賑わい創出に関する研究(その 1)」,日本建築学会学術講演梗概集(関東), pp. 1103~1104, 2011
- [3] 元町の歴史編集委員会:「ペリー来航横浜元町一四〇年史」,元町自治運営会, p. 200, p254, 2002. 11
- [4] 駐車場法施行令第二条第一項第三号
- [5] 駐車場法施行令第二条第一項第四号