F2-18

路地における滞留空間及びアクティビティの特徴
オーストラリア・メルボルン市ハードウェアレーンを事例として
Characteristics of Staying Spaces and Activities in Urban Laneways
A Case Study of Hardware Lane, Melbourne, Australia

○福井勇仁[1]，松田晃太[1]，児玉陽斗[2]，細矢瑞稀[2]，泉山塁威[3]
*Yuto Fukui[1], Kota Matsuda[2], Haruto Kodama[2], Tamaki Hosoya[2] and Rui Izumiyama[3]

This study analyzed the characteristics of staying spaces and activities in Hardware Lane, Melbourne, revealing key findings. Staying spaces are formed by roadside restaurants extending seating onto the street, with usage limited to times when vehicle access is restricted. User activities were dominated by "social activities," particularly dining-related behaviors. Consequently, Hardware Lane primarily functions as a social gathering space centered around dining. Key insights for developing pedestrian-priority spaces include encouraging businesses to utilize street space, enforcing traffic restrictions during specific times, and promoting infrastructure that fosters social interactions like dining and conversation. These findings contribute to enhancing similar urban spaces.

１-１．研究の背景及び目的

近年，日本ではウォーカブルな中心市街地の形成が推進され，道路空間を人中心の空間へと転換し，中心市街地内の滞在快適性を向上させる取り組みが各地で行われている[1]．しかし，これらの取り組みの多くは中心市街地内の主要な大通りで実施され，建築の間に位置する路地での取り組みはまだ十分な蓄積がない．

一方，オーストラリア・メルボルン市では，1985 年から行政が大規模な都市再生事業を開始し，路地（laneway）の整備において，従来の車両優先の設計から転換し，歩行者のアクセスや安全性を重視した取り組みを進め，歩行者が行き交う活気ある路地を形成している[2]．これらの路地は，歩行者優先の空間形成のモデルケースとして認識されている[3]．

したがって，本稿の目的はメルボルン市の路地の代表事例であるハードウェアレーンを対象に，路地における滞留空間及びアクティビティの特徴を明らかする．中心市街地内の路地を歩行者優先の空間として整備，活用する際の知見を得る．

１-２．研究の方法

研究の方法は，主に現地での以下の３つの調査を用いる．❶レーザー距離計[注1)]を用い，路地全体，路上客席，歩行者通行帯の幅員を計測する．❷目視による観察を行い，路上客席の運営状況や交通規制の実施状況を確認する．❸ビデオカメラを用いたアクティビティスキャン調査[注1)]により，路地の利用者の姿勢及びアクティビティを記録する．なお，本調査は 2024 年 2 月 24 日（土），オーストラリア・ビクトリア州現地時間[注2)]の 11 時から 12 時にかけて実施した．

２．ハードウェアレーンにおける滞留空間の特徴

本章では，調査❶❷の結果を基にハードウェアレーンの断面図（Figure１）を作成し，空間の分析を行う．ハードウェアレーンは，幅員 6.6m であるが，路地の左側 2.5m，右側 3.0m の路上客席があり，路地中央には視覚障害者誘導ブロックを含む幅 1.1m の歩行者通行帯を確保している．路上客席の空間は，沿道の飲食店舗が活用し，椅子やテーブルの配置及び利用者へのサービス提供を行う．また，路地は自動車の速度を 10km/h に制限したシェアード・ゾーン[注3)]に指定されており，さらに 11 時から 23 時までは自動車の進入が禁止され，歩行者専用道路として運用される[注4)]．

以上のことから，ハードウェアレーンにおける滞留空間は，沿道の店舗が歩行者通行帯を確保しつつ，路上客席を展開することで形成されており，路地において利用者の滞留と通行の両立が図られている．また，ランチ及びディナータイムを除く時間帯に，路地を 10km/h 制限のシェアード・ゾーンに指定することで，歩行者の安全を確保しながら車両の進入を許容し，店舗への荷捌きが行われていると推察される．

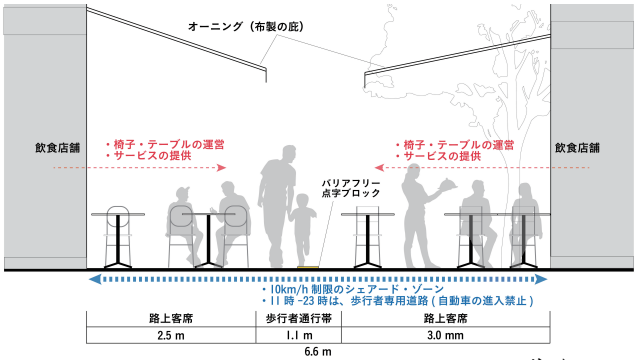

Figure１．ハードウェアレーンの断面図[注5)]

１：日大理工・院(前)・建築　２：日大理工・学部・建築　３：日大理工・教員・建築

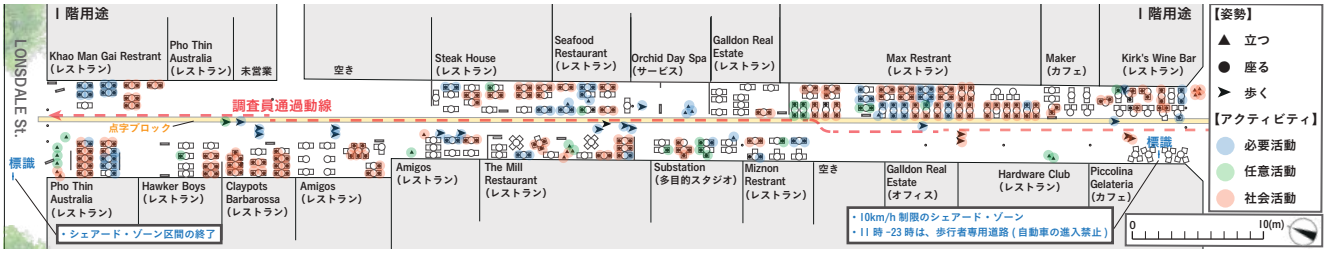

Figure２．ハードウェアレーンにおける利用者のアクティビティの分布（n=265）

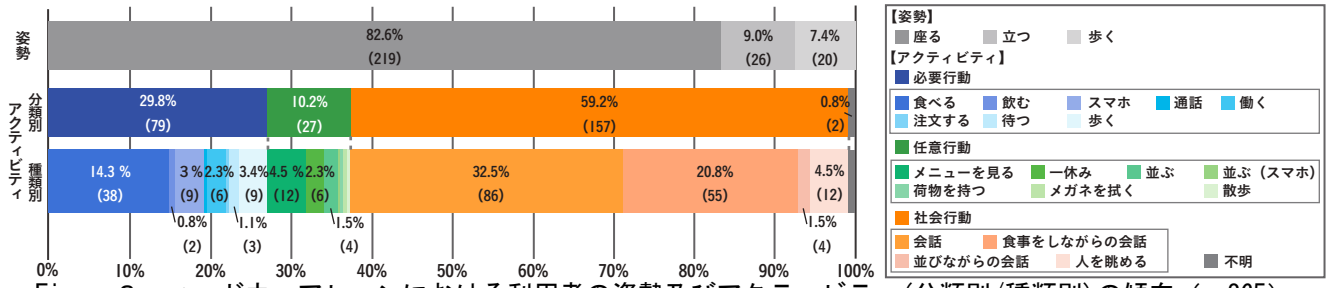

Figure３．ハードウェアレーンにおける利用者の姿勢及びアクティビティ（分類別/種類別）の傾向（n=265）

３．ハードウェアレーンにおけるアクティビティの特徴

本章では，調査❸の結果を基に，ハードウェアレーンにおける利用者のアクティビティの分布及び種類の傾向を分析する．アクティビティの種類は Jan Gehl の提唱するアクティビティの分類[4]に基づき，必要活動・任意活動・社会活動に分類し，整理した．

利用者のアクティビティの分布（Figure２）に着目すると，レストラン店舗前面の路上客席に多くの社会活動が集中していることがわかる．また，沿道の土地利用はレストランが 15 件，カフェが２件であり，飲食店が多く沿道に面している．

アクティビティの種類（Figure３）に着目すると，「社会活動」が 157 件 (59.2%) と最も多く，次いで「必要行動」が 79 件 (29.8%)，「任意活動」が 27 件 (10.2%) である．社会活動のうち，「会話」が 86 件（32.5%）で最も多く，次いで「食事をしながらの会話」が 55 件（20.8%）である．必要活動のうち最も多いのは「食べる」38 件（14.3%）であり，任意活動では「メニューを見る」が 12 件（4.5%）で最も多い．

以上のことから，ハードウェアレーンにおける利用者のアクティビティは，主に「社会活動」が中心であり，「食事をしながらの会話」や「食べる」，「メニューを見る」等の飲食店利用に関するアクティビティが多いことが特徴である．また，これらの社会活動は飲食店前面の路上客席に集中していることから，路地に社会活動を創出するための留意点として，沿道に飲食店を誘致することが有効であることが本調査によって明らかにすることができた．

４．まとめ

ハードウェアレーンにおける滞留空間及びアクティビティの特徴として，以下のことが明らかになった．滞留空間は，沿道の店舗が，自動車の進入が禁止される 11 時から 23 時に路上客席を展開することで形成されている．利用者のアクティビティは，「社会活動」が中心で，飲食店の利用に関連する行動が多く見られた．また，6.0m という狭幅員の道路において歩行者優先の空間が実現している要因として，①シェアードゾーンに指定し，歩行者の安全と沿道店舗へのインフラを両立すること，②飲食店舗が歩行者通行帯を確保しつつ路上客席を展開し，運営していることが挙げられる．

以上を踏まえ，路地を歩行者優先の空間として整備・活用する際の知見として，以下の点が挙げられる．

①沿道に路上活用の意向を持つ店舗を誘致し，路上空間を有効に活用すること，加えて，交通規制を行うことで，歩行者の安全と滞留空間の活用を両立させることが重要である．

②会話や飲食等の社会活動を促進するサービスの集積を図ることが重要である．

補注

注１）ボッシュ(株)製レーザー距離計GLM 500 Professionalを使用.
注２）調査員がGoPro(HERO10 Black)で録画を行いながら対象地を通過し，通過した空間で発生した利用者の行動を記録する.
注３）現地時間(UTC+10)の11時から12時にかけて調査を実施した.
注４）シェアード・ゾーン(Shared Zone)は，歩行者と車両が共存する道路空間のことで，車両の速度が大幅に制限される.
注５）ハードウェアレーン南側の進入口にて，「10km/hのシェアード・ゾーン」「11時am-23時pmに自動車の進入禁止」と示された標識を確認した.
注５）レーザー距離計を用いた，幅員の計測結果及び目視による観察の結果を基に，筆者作成.

参考文献

［１］ 国土交通省都市局(2020年)「「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり支援制度(法律・税制・予算等)の概要」
［２］ ヤン・ゲール(2014)「人間の街 公共空間のデザイン」鹿島出版会，北原理雄訳
［３］ National Association of City Transportation Officials(2016)「Global Street Design Guide」
［４］ ヤン・ゲール(2011)「建物のあいだのアクティビティ」鹿島出版会，北原理雄訳