

令和4年度 千代田学事業研究成果報告書

社会的包摂と場所愛着からみた 千代田区内の着座空間評価

法政大学エコ地域デザイン研究センター

令和5年3月

1 序論	1
1-1 はじめに	2
1-2 本事業の背景	3
1-2-1 注目され始めた街路空間	3
1-2-2 ウォカブルな都市再生による街路の価値への再考	4
1-2-3 街路空間における着座空間の視覚体験について研究の重要性	5
1-2-2 「社会的包摂」に着目した着座空間評価	6
1-2-3 「場所愛着」に着目した着座空間評価	7
1-3 本事業の目的	8
1-4 既往研究と本事業の位置づけ	9
1-5 用語の定義	10
2 調査概要	11
2-1 調査対象地の選定	12
2-1-1 千代田区における番町・麹町地域の特徴	13
2-2 調査方法	17
2-2-1 調査概要	17
2-2-2 実踏調査	18
2-2-3 「社会的包摂」を評価軸とした歩行者目線からの観察調査	19
2-2-4 「場所愛着」を評価軸とした着座者目線からの視点調査	20
3 着座空間の抽出と分類	21
3-1 着座空間の抽出	22
3-2 所属施設の用途に基づく着座空間の分類	25
4 「社会的包摂」に着目した着座空間の評価	27
4-1 着座空間構成要素の抽出と分類	28
4-2 空間構成要素の分類に基づく着座空間の「社会的包摂」に関する評価	30
4-2-1 「着座施設の囲み」に基づく「有料型」の着座空間への評価	31
4-2-2 「着座施設の囲み」に基づく「無料型」着座空間の評価	38
4-2-3 「着座施設の囲み」に基づく「有料・無料型」の着座空間の評価	45
4-2-4 「着座施設」に基づく「有料型」の着座空間の評価	49
4-2-5 「着座施設」に基づく「無料型」の着座空間の評価	51
4-2-6 「着座施設」に基づく「有料・無料型」の着座空間の評価	53
4-2-7 小結	54

5 「場所愛着」に着目した着座空間における視覚体験の評価.....	55
5-1 着座空間構成要素の抽出と分類.....	56
5-1-1 視点調査による着座空間の可視範囲の確認.....	56
5-1-2 空間構成視認要素による分析項目の抽出.....	58
5-2 「着座空間の視認要素」に基づく「有料型」着座空間評価.....	60
5-3 「着座空間の視認要素」に基づく「無料型」着座空間評価.....	62
5-4 「着座空間の視認要素」に基づく「有料・無料型」着座空間評価.....	64
5-5 小結.....	65
6 まとめ.....	67
6-1 分析より得られた結果と評価.....	68
6-2 まとめと今後の展望.....	73
7 付録.....	75
7-1 参考文献/図版出典.....	76
7-2 調査シート.....	80
8 謝辞.....	106

1 序論

1-1 はじめに

近年、都市の外部空間の重要性が改めて注目されている。令和2年には「「居心地が良く歩きたくなるまち」からはじまる都市再生」が国土交通省から提言され、まちなかを人中心のウォークアブルな都市として再生する機運が高まっている。また、covid-19の流行以降、ニューノーマルな生活様式を確立していくためにはより積極的な外部空間の活用が必要となっている。

本事業で着目するベンチや椅子などの着座空間は、外部空間の滞在性を高める上でも重要な要素であるが、それ以外にも都市における「社会的包摂」の実現や「場所愛着」の形成においても重要な役割を持つと考えられる。

千代田区は昼間流動人口が大きく、オフィスワーカーや観光来訪者などその属性も多様である。こうした多様な属性で社会的包摂を実現することや、多様な境界で構成される千代田区の魅力をプレゼンテーションし、その場所への愛着を醸成することは重要である。そのための基礎情報として本事業の知見を今後のまちづくりに活かしていくことを期待したい。

法政大学エコ地域デザイン研究センター 岩佐明彦

1-2 本事業の背景

1-2-1 注目され始めた街路空間

近年、公共空間への関心度が増えている。特に、身近な公共空間としての街路空間は誰でも入れるエリアとして重要な役割を果たしている。

1960年代に日本は高度成長期に突入し、道路などの都市整備の施行とモータリゼーションの進展に伴い、人々の移動圏の拡大と交通の利便性の改善によりなどのライフスタイルの変化がもたらされた。その一方で、車社会の副産物として、幅員の広い道路の増加と通過交通の増大により、市民生活の重要な一環としての街路空間の質がますます脅かされることになった。

現在、本格的な人口減少の時代が到来し、量的な都市開発から成熟の社会に移行すると共に、誰のための都市空間であるのかが再考されつつあり、車中心から人中心への公共空間再編をめざす都市計画への転換が注目されている。

ニューヨーク市はタイムズ・スクエアの道路の歩行者空間化が代表事例として知られているが、「street design manual」において「地域の中心となる公共空間」(27)としての街路空間を位置づけ、2009年5月の社会実験を皮切りに、車道部分に可動のしつらえや車止めになる植栽鉢などが配置されたことで、歩行者専用空間が拡大された。さらにその空間を最大化させるため、2016年の年末には恒久的な歩行者広場として整備され、歩行者数は11%増加した。

フランスのパリは2020年6月から「15分都市」という構想を最初に提唱した都市の一つである。「車を使わずに、日常生活を徒歩と自転車を利用して15分でアクセスできる圏域で成立する街にする」(28)という環境に配慮した都市計画政策を2024年目処で達成する目標を世界に発信したが、実際に実現できるかどうかに関わらず、ひとりひとりの人間を優先するまちづくりは都市再生におけるトレンドとなっている。

住民の地域活動への関心と来街者の滞在の快適性の両方に配慮した街路空間を実現し、自動車交通偏重の歴史を打ち破ることは都市空間の構造変革をみちびく可能性がある。

この流れは日本も例外でない。2019年からスタートした丸の内仲通りの新たな利活用に向けた社会実験(図1-1)は2022年に4年目に迎えており、「車両を通行止めにした上で芝生化する」(21)ことで、来街者や沿道店舗にも良い影響が認められている。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響による健康、生活面や働き方の変革といった動きもウォーカーブルな都市実現への後押しとなりつつある。



図 1-1 2022 年 4 月 丸の内仲通り社会実験（筆者撮影）

21) 国土交通省都市局/『居心地がよく歩きたくなる街中』から始まる都市の再生』/2019年6月

27) 街の主役を歩行者に変えたニューヨーク市「プラザ・プログラム」のこれまで、これから（前編）/2017年(https://sotonoba.place/plazaprogram_nyc)

28) 私たちが暮らす街は「HOME」（愛着のある場所/愛着が湧く街）なのか/2021年(<https://www.hoshikatta-kurashi-lab.com/column/4229/>)

1-2-2 ウォカブルな都市再生による街路の価値への再考

車ではなく、人を街路に招き入れれば、結果として歩行者の交通量も増え、都市生活も充実する。そして、より多くの人々が都市空間を歩き、滞在することで、都市のポテンシャルも高まっていく。このような公共空間での生活展開の重要性について十分認識すべきだと言われている。

このような「人が主役」のまちを実現するため、平成2年に『「居心地が良く歩きたくなるまち」から始まる都市再生』が国土交通省から提言された。都市再生の取組をさらに進化させ、街路などの公共空間をウォカブルな人中心の空間へ転換し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出しようと構想されたものである。これにより、多様な人々の出会いと交流できる公共空間を作り出し、人間が中心の豊かな生活を実現することで、魅力的な都市を再構築しようというまちづくりの方向性が定められた。歩きやすいことは、都市生活の前提条件の一つだと言われる。

国土交通省が日本全国の地方公共団体から「ウォカブル推進都市」(30)を募集し、令和4年12月31日までの応募数は339団体に達した。(図1-2)

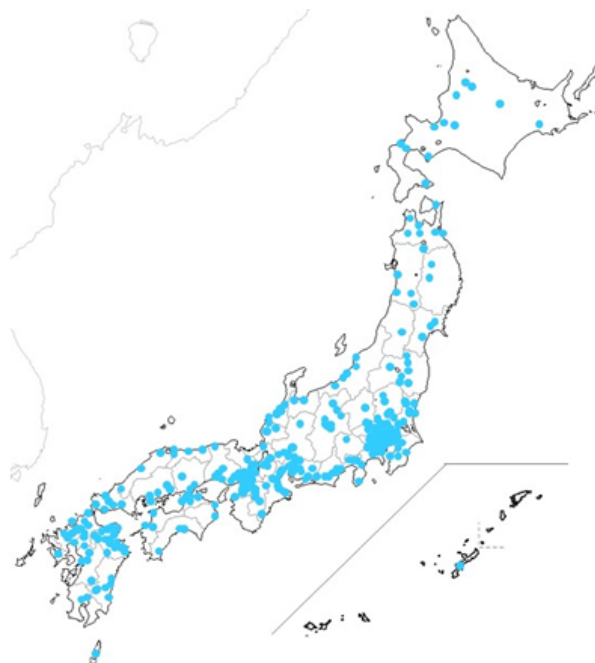


図1-2 ウォカブル推進都市を応募した339団体(出典:国土交通省)

また、2020年6月に発表された「2040年、道路の景色が変わる」という道路政策のビジョン案から見ると、「人間中心の社会」の実現、「道路を人々が滞在し交流できる空間としての機能に「回帰」する」という二つの考え方が再び言及されている。

しかし、現在の都市空間は長時間をかけて車社会を中心に形成されてきたものである。自動車交通を中心とした道路を地域生活に適した公共空間へ変貌させるか考えたとき、その構成要素がヒューマンスケールに対応できるのか、知覚的な観点からも検討すべきで、喫緊の問題である。

30) ウォカブル推進都市について(<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/walkablecity/>)

1-2-3 街路空間における着座空間の視覚体験について研究の重要性

前述のとおり、道路は単なる移動空間としての機能を持っているだけではなく、滞在空間としての役割も含まれている。街路を訪れる住民や来街者楽しく、利活用された街路空間を創出するため、歩行者の通行ニーズに配慮するだけでなく、散策する際に滞在できるフォーマルな休憩施設やインフォーマルな休憩空間などを設置すること、及び都市の構成要素を眺めることができる場所を設けるのが重要だと言われ、公園や広場のような街路空間が求められている。

公園と広場などの公共空間を計画する時、ベンチなどは視点場として機能も持つ。景観を眺めることは、地域の資源を把握し、地域への印象を構築する上で大きな役割を持っている。これだけではなく、公園内を回遊している人々にも着座空間の存在は影響を与えている。空間内の着座空間といった設えは、当人のニーズに照らしながらそこで取る行動の可能性を励起させる。こうした「仮想行動」はそこでの実際の行動に影響を与えている。このような「仮想行動」を景観学者である中村良夫は「空間内の仮想行動理論」で、Gibson のアフォーダンス概念に言及しながら論じており、風景体験の一つとして、人が場所への愛着に影響するとしている。

しかしながら、街路空間は公園や広場などといった公共空間と異なるところも多い。公園や広場とは別個に、街路における着座空間について、視覚体験の現状や特性を持っているかなどについて改めて検討する必要があると考えられる。

そこで、本事業では街路における着座空間についての視覚体験に焦点を絞り、「社会的包摂」と「場所愛着」という二つの側面から空間特性を検証することとした。

1-2-2 「社会的包摂」に着目した着座空間評価

「社会的包摂」は社会政策の基本概念であり、「一人一人の存在が潜在的な能力を持つと意識し、それを発現できる社会（包摂する社会）の構築に向かう必要がある」（20）とされている。都市は多様な属性の構成員を含んでいることが特徴である。それぞれの構成員の存在をお互いが認識し、その潜在的な能力を生かしていくためには、まずはそれらの構成員が見える化できる空間が重要である。そのショーケースとしての可能性を持つのが街路空間である。より多くの人を滞留させることやその往来を観察できる場を街路空間に設けることは、その認識と交流の第一歩であり、「社会的包摂」の推進において大きな役割を持っている。

このため、本事業では設え（構成）と、歩行者からの見え方に着目して着座空間を調査する。

20) 岸本貴士/医療生協の事業と運動に関する研究-地域共生社会への対抗軸としての「人権・協同・共同化」-/2021年

1-2-3 「場所愛着」に着目した着座空間評価

人文主義地理学者のイーブー・トゥアンが現象学と地理学的の視点から、「トポフィリア（場所愛）」という概念を提唱している。この場所愛着とは、「人々と場所、人々と環境との間の情緒的な結びつきのこと」ということである。

トゥアンは論文で「経験」、「場所」、「可視性」、「時間」について議論している。嗅覚、触覚などの受動的な体験は深い知覚が必要で明晰化することが難しいが、その知覚に可視性を与えれば、視覚などの能動的な体験へと変化させることが可能である。場所に対する認識や記憶が形成される。

また、「場所」とは経験により、構築されると述べている。場所を熟知していない場合、それはリアリティに欠けるかもしれないが、知れば知るほど、場所に対して熱烈な愛着を抱くようになる。

最後に、『「経験」と「時間」の関係が注目され、場所で経験をもらい、場所の感覚(sense of place)を受けることには一定的な時間が必要であり、場所で滞在するのが非常に重要だ』(26)と述べている。

また、1-2-1 の研究主旨で述べたように、人々が空間を利用する前に、その空間を眺望して、自分を仮想の動作主体にして、行動を起こすは「仮想行動」と定義される。この行動が人々の空間に対する印象に影響して、場所魅力の認識と場所への愛着にも影響を与える。

視覚体験は、場所の質に関する印象に影響を与える。同時に、場所の質は、人々の外部空間での滞在意欲にも関わる。

今まで車道中心で整備された街路沿いに着座している人々には何が見えるか、視覚を生かして、どんな「経験」が得られるか。もう一度考える時期になったといえる。

このため、「場所愛着」に着目して、着座空間に滞在する利用者目線から眺められた景観実態を把握し、その空間の視認要素を抽出し、街路空間の特性を明らかにすることを目的とする。

26) 吉永明弘/人間主義地理学は環境論にいかにかに寄与しうるか/2007年(<https://opac.11.chiba-u.jp/da/curator/900040612/41yoshinaga.pdf>)

1-3 本事業の目的

本事業は、千代田区日本テレビ通り・プリンス通りの街路空間に設置されているベンチや椅子、設などとしての着座可能となっている空間を対象とし、その場所の実態と視覚体験を調査・分析し、「社会的包摂」と「場所愛着」の2側面から評価することを目的とする。

1-4 既往研究と本事業の位置づけ

本事業に関する既存研究について、社会的包摂と場所愛着から整理し、本論の位置付けを明らかにしたい。

まず、社会的包摂に関しては不可抗力の災害の発生に伴った生活基盤の破壊のために齎した社会問題に対して社会的包摂の可能性に関する研究や、文化と芸術に関する分野の研究が多いが、Daniel Sauter らのように居住に適した街路と社会的包摂に関する調査もある。Daniel Sauter らは 50km、30km、20km の 3 種類の速度制限により街路を分け、街路のスケール、近隣間の交流と個人の満足度の 3 つの方向からで調査することで、街路空間が持つ社会的包摂の可能性を 3 種類の街路を対比して評価している。一方、街路空間と街路における滞留空間の構成要素を起点にし、社会的包摂のポテンシャルを議論する研究は少ない。

場所愛着に関して、林らによる「写真投影法」を用いて、大学生が学校という場所への愛着の測定を行った社会学に関する研究がある。またアグスらは「心理学地図」で場所愛着に基づく知覚に関する概念から日本の五つの旧城下町を分析しているが、街路における着座空間と街路空間を人間の視覚体験による分析の論文は少ない。

街路における着座空間に関して多様な研究がみられる。川村らは街路の既存の着座空間について着座しやすい着座空間の印象と着座時に実現できる行為について研究した。金らは商店街での休憩スペースの構成要素と利用者の関係性などについて評価する研究を行った。また康は街路のネットワークでの歩行行動と歩行者を調査対象にし、滞留空間の領域性と着座空間の分布を着目した歩行環境について歩行者意識、歩行実態、街路への印象、歩行者の経路選択など四つの方向から評価した。このように様々な視点から行った研究があるが、歩行者と着座者で構成した「みる-見られる」の視点から、街路におけるフォーマルとインフォーマルな着座空間に関する研究は少ない。

加えて、視覚体験に関して、景観を眺望することについての論文は多く存在する。申は都市超高層建築を視点場として、「俯瞰景観画像」を使い、「視覚体験」、および「眼球運動実験」から得られたデータを利用して、注視と認識の特性を定量的に分析した。これらの研究は、視覚体験に着目したため、結果として人間の行動への影響には多く論じされていない。

そこで、本論は、街路に沿っている場所に立地した着座可能になっている空間を対象とし、着座者視線と歩行者視線から眺められた二つの空間構成要素を抽出し、その空間構成要素を見たときに発生した視覚体験を社会的包摂と場所愛着という 2 側面から評価して、多様な人の利用可能と地域への印象に影響する特性を明らかにしていく。

1-5 用語の定義

社会的包摂

「社会的包摂」は社会政策の基本概念であり、「一人一人の存在が潜在的な能力を持つことを意識し、人の社会参与、人と社会の関係や人と人のつながりに注目し、それを目にみえる社会の構築」(20)を社会的包摂という。

本事業の場合、社会的包摂について、街路における着座空間を中心に、着座空間の現状や空間構成要素を分析し、「多様な住民や来街者の利用可能」を評価軸として定義される。

場所愛着

人文主義地理学者としてのイーファー・トゥアンが現象学的地理学的の視点から、「トポフィリア（場所愛）」という概念を提唱した。この「場所愛着」とは、「人々と場所、人々と環境との間の情緒的な結びつきのこと」ということである。また、人間の視覚が、空間を認識する能力が高いとも言われた。つまり、風景や鑑賞スタイルの違いが、環境の判断や記憶の仕方に影響を与えていると言われる。

本事業で着目した「場所愛着」について、着座空間から発生した視覚体験により、街路の空間構成要素の特徴を抽出し、空間への認識、空間の魅力、特性などを評価軸として研究する。

20) 岸本貴士/医療生協の事業と運動に関する研究-地域共生社会への対抗軸としての「人権・協同・共同化」-/2021年

2 調査概要

2-1 調査対象地の選定

本事業の調査対象地は、最高速度 30km の速度規制がある生活道路（注 1-1）に沿った歩行空間にある着座空間である。その歩行空間は（地域特性が持つ）地域拠点を繋ぐネットワークとしての役割を担い、商業、業務、文化、住宅などの様々な建物の利用機能が集積し、多様な利用目的を持っている住民や来街者が存在し、多種多様な建物利用を持つ、人、車が混在している歩行空間から着座空間を抽出する。

注 1:生活道路：原則的に 30km に制限された道路は生活道路と呼ばれ、「一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路」と定義される。

出典：警察庁交通局：速度規制の目的と現状（https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/regulation_wg/1/siryou4.pdf）

2-1-1 千代田区における番町・麹町地域の特徴

①千代田区の現状

平成 28 年の「千代田区の用途別土地利用面積構成比図」（図 2-1）から見ると、平成 18 年の調査結果と大きな違いがなく、宅地が全体の約 67%を占め、非宅系は 33%となり、宅地のうち公共用地の全体に占める割合は約 25%、商業エリアは約 26%を占め、公園・運動場などについて 6.9%となる。非宅地では、道路や鉄道等の割合は約 27%、水面や河川水路は約 6%であり、様々な立地が混在している。

すなわちタイトな都市構造で住民や来街者に対して高利用のポテンシャルが持つ場所だと言える。

また、建築用途別延べ床面積の構成比（図 2-2）についてみると、平成 18 年と平成 30 年の事務所の構成比率がほぼ横ばいで推移し、続きに 58%の最も高い率に維持している。一方、戸建住宅と集合住宅を含む住宅施設の比率は約 12%となる。令和 2 年の国勢調査から見ると、千代田区の昼間人口はやく 116 万 9 千人であり、2015 年と比べ、7 万 3 千人増加して、東京都の中で最も増加した区だと意識できるが、昼夜人口比率も東京都の第一位に位置している。住宅と職場の分散化の厳しさがうかがえる。

それに加え、毎日、大量の交通が発生して、特に平成 30 年「千代田区パーソントリップ調査」により作った千代田区の全目的の利用交通手段別の割合図（図 2-3）を見ると、鉄道とバスを含む公共交通の利用率は全部の 44%を占め、徒歩と自転車の割合も 44.1%で、足と公共交通の使用率が圧倒的に高い。そして、東京都の一位に位置する。これにより、いわゆる「最後の 15 分間」に関わる都市の整備の良さは地域住民と来街者が地域への印象に直接的に影響していると言っても過言ではない。

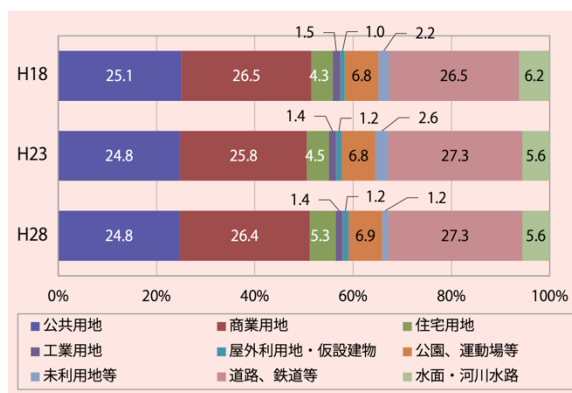


図 2-1 千代田区の用途別土地利用面積構成比推移

（出典：千代田区 HP）

平成 18 年から 28 年まで

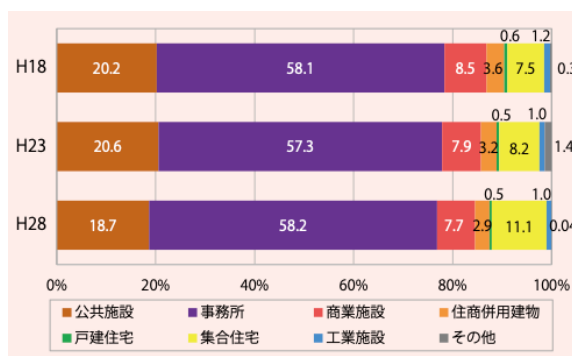


図 2-2 千代田区建築用途別延べ床面積の構成比推移

（出典：千代田区 HP）

平成 18 年から 28 年まで

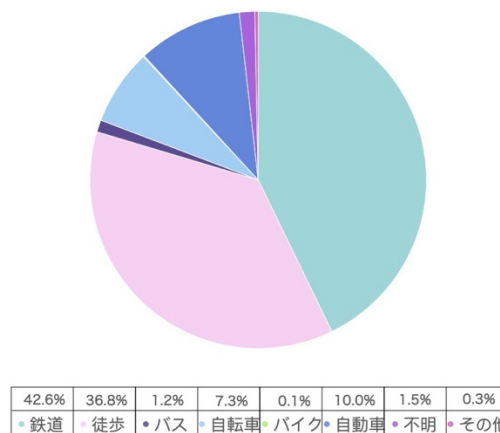


図 2-3 千代田区の全目的の利用交通手段別の割合

（筆者作成）平成 30 年

②ウォーカーブルなまちづくり方針と歩行者への配慮

ウォーカーブルなまちづくりとは『街路空間を車中心から「人中心の空間（ウォーカーブルな空間）」へと再構築し、まちなかを歩いて移動できる範囲で、滞在の快適性の向上を目的とする』（21）と定義される。具体的に「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を実現するため、以下の10の構成要素が提示されている。

- 「まちなか」において、「多様な属性の人と関係人口が集う」
- 「官民のパブリック空間をウォーカーブルな人中心の空間にする」
- 「量に加え、交流と滞在など活動の質も重視する」
- 「官か民かでなく、中間領域（空間、組織）を活用する」
- 「仮設、暫定利用、実験などLQCアプローチに力をこめる」
- 「完成、成熟を求めず、育成・更新を続ける」
- 「多様性を共存させる」
- 「場所性や界限性に根差し、本物のオンリーワンが生まれる」
- 「緩やかなプラットフォームでビジュアル、実験結果、データを共有する」
- 「フィジカル空間にサイバー空間を融和させていく」』（33）。

これは都市再生整備計画の重要な一環であり、前述のように、これらが多様な人々の出会いと交流できる公共空間を作り出し、人間を中心に豊かな生活を実現することで、魅力的な都市を再構築するまちづくりを実現に向かうように計画されている。

千代田区の都市計画マスタープランは東京都の都市計画を踏まえ、「つながる都心～人、まちが織なす多彩な都市の価値」（23）というまちづくりの将来像を構想し、千代田区のウォーカーブルなまちづくりを取り組みの方針を決め、特に「滞留」しやすい空間の創出と、それぞれの滞留空間の行き来を促していく「回遊」しやすい空間の創出を推進という2つの視点を注目している。具体的には、地域に存在する公共空間、沿道建物、地域の歴史・文化、街中の活動、空間の設といった「ウォーカーブルな要素（地区資源）」を効果的に活用していくことと、そこで活動する人々のニーズの多様性について考慮することである。

その中で、千代田区の骨格構造として、「都市骨格軸」、「拠点」、「基本エリア」、「戦略的先導地域」という4つの部分に分け、各地域が向き合うべき目標とビジョンも設定されている。課題を明確化することで、より指向性の高い取り組みを促進していることがわかった。

21) 国土交通省都市局/『居心地がよく歩きたくなる街中』から始まる都市の再生』/2019年6月

23) 千代田区/千代田区ウォーカーブルまちづくりデザイン「私たちがまちの主役」つながりを育む地域のわ/2022年6月

33) 堤洋介/ウォーカーブルなまちづくり (https://www.kenkocho.co.jp/html/publication/183/183_pdf/183_01.pdf)

③番町・麴町地域の特徴と対象地の選定

平成 28 年に作成された千代田区土地利用調査より、用途別土地利用面積の割合図（図 2-4）を見ると、20.1%住宅用地の割合と 45.4%の商業用地の割合を持つ番町・麴町は千代田区の全域と比べ、最も大きい。また、建物用途別の延べ床面積割合図（図 2-5）から見ると、商業施設の割合が 61.5%を占め、住民や来街者にとって利便性が高い、利用される潜在力が高い地域と言える。

そして、住居系複合市街地として、住宅の延床面積の割合（図 2-5）が 23.2%占め、千代田区全域の倍以上になり、区内最も高い。地域内も多数のエリアが文教地区に指定され、教育施設と大使館が存在し、商業、業務や住居など様々な用途の施設が共存しており、歩行行為発生の可能性が高くなっている。

次に、地域別の番町・麴町地域のまちづくり方針図（図 2-6）から見ると、近接する地域拠点や、特性を持つ界限を繋ぎ、日常生活の移動環境やエリアの回遊の魅力が高いため、「番町中央通り」、「日本テレビ通り」、「プリンス通り」、「大妻通り」と「半蔵門通り」を「エリア回遊軸」として設定している。

この五つの道路は 30 キロの規制速度の制限があり、生活道路としての存在でしている。その中から、番町・麴町地域の南北のネットワークの主軸としての日本テレビ通りとプリンス通りを今回の調査対象地域に選定して、街路に面している既存の着座空間を調査する。

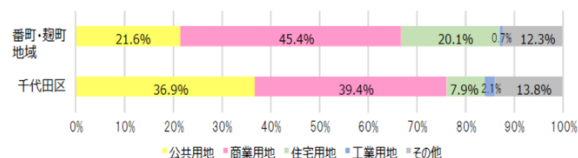


図 2-4 千代田区用途別土地利用面積の割合

（出典：千代田の土地利用 2018）

平成 28 年

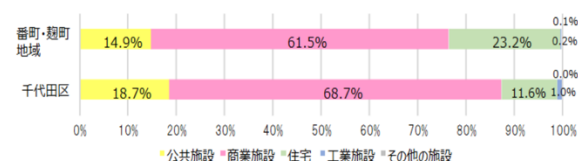


図 2-5 千代田区建物用途別延べ床面積の割合

（出典：千代田の土地利用 2018）

平成 28 年



図 2-6 地域別の番町・麴町地域のまちづくり方針

（出典：千代田区都市計画マスタープラン）

（筆者加筆あり）令和 3 年

日本テレビ通りは、北の靖国通りと南の麴町大通りという地域の主要幹線道路と繋がっている。また、北側には JR 線を含め、三つの地下鉄の線路が通る都市交通拠点を担う「市ヶ谷駅」、かつ南側には東京メトロの有楽町線の「麴町駅」に接している。

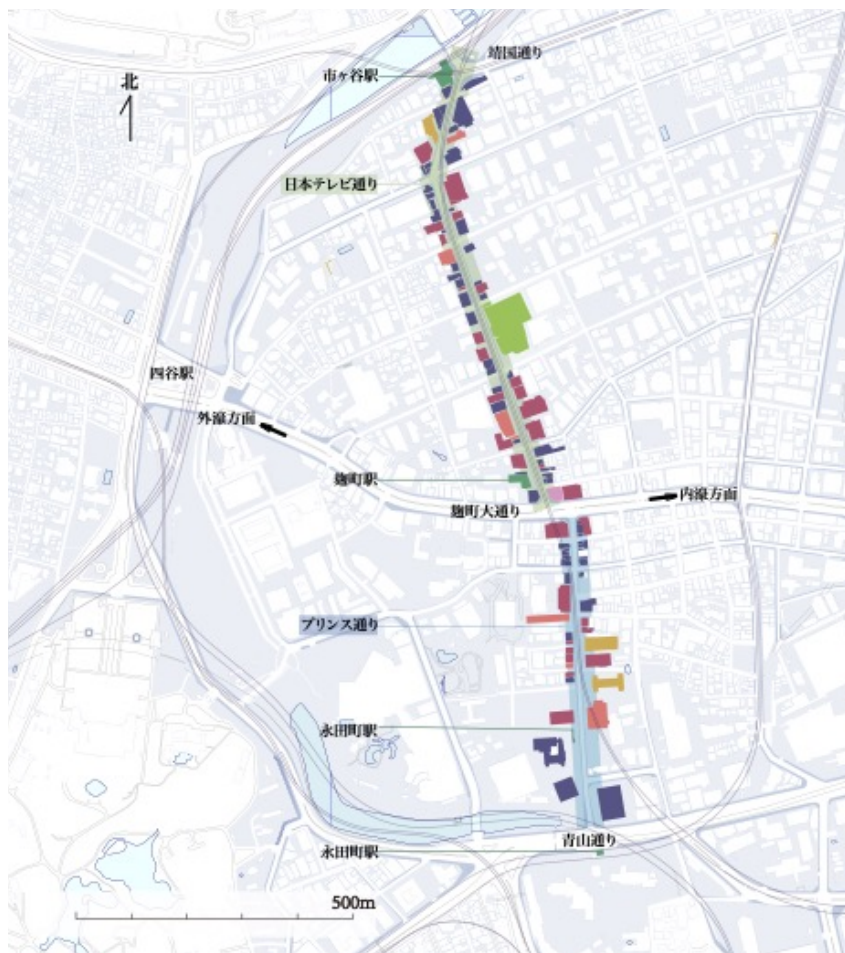
番町・麴町地域の北と南を貫くプリンス通りと日本テレビ通りはプリンス通りの北にある麴町大通りによって隔てられている。

プリンス通りは北側の麴町大通りと南側の青山通りを繋がり、麴町大通りによって日本テレビ通りと隔てられている。北側の「麴町駅」と南側の「永田町駅」を繋ぎ、西側に位置する紀尾井町と東側に位置する平河町の間を通り、麴町駅と永田町駅を連結している。

日本テレビ通りの幅員は 15m で、歩道幅員は 3m である。プリンス通りは幅員 14m で、歩道幅員 2.5m～3m ほどである。最高速度 30km の速度規制がある生活道路である。

二つの通りは番町・麴町地域内における南北ネットワークの主軸となっている。

街路沿いの建築用途と分布図（図 2-7）から見ると、商業、業務、宿泊、住宅、公園緑地など食、住、職、学など多様な施設を持つため、様々な属性の人がこの地域に混在していることがわかる。



図例							
建築用途	駅	商業施設	宿泊施設	業務施設	運輸関係施設	住宅	公園緑地

図 2-7 日本テレビ通り・プリンス通り建物用途と分布図（筆者作成）

2-2 調査方法

2-2-1 調査概要

本事業では、千代田区番町・麴町地域に位置する「日本テレビ通り」と「プリンス通り」の街路空間を調査対象地域として、そこに設置されるベンチや椅子、設えによって着座可能となっている空間を対象とする。

(1) 実踏調査概要（表 2-1）の通り、実踏調査を行い、調査結果により、調査対象地域にある着座可能となっている着座空間を抽出し、図表に反映する。その後、着座空間の属性を分析することで、着座空間を分類する。

(2) 「社会的包摂」と「場所愛着」を評価軸として、着座空間に関する視覚体験を分析するため、以下の観点から調査を実施する。

- ・「社会的包摂（ショーケースとしての着座空間）」：歩行者目線から「観察調査」を行う。具体的には、着座空間を眺め、着座空間の構成要素を抽出・分類して、実踏調査の分類によって、「多様な属性の利用が可能」を評価軸として、着座空間を評価する。

- ・「場所愛着（「観覧席」としての着座空間）」：着座者目線から「視点調査」を行う。具体的には、着座空間から調査対象地域を眺め、視覚体験による空間構成要素を抽出して、実踏調査の分類によって、「視覚体験による地域特徴への認識」を評価軸として、空間構成要素を評価する。

2-2-2 実踏調査

調査は調査員 1 名で行った。調査時間帯に 2 つの街路空間を 30 分ずつ巡回し、各街路における既存の着座空間の着座状況、着座可能な空間（1 分間以上に滞在した場所）を調査シートに記入した。

調査期日	2022 年 10 月 17 日から 19 日まで	
調査時間帯	平日の 13 時～17 時の中で 30 分間ずつ巡回する	
調査者	調査員一名	
調査対象地域	東京都千代田区番町・麴町地域の日本テレビ通り・プリンス通り	
調査方法	1、対象地域内の目視調査 2、着座者がいる場所を抽出 3、写真撮影 4、調査時間、位置、天候、着座空間属性などを調査シートに記入	
調査項目	調査対象地域における 着座空間を抽出	着座空間の属性を確認
調査目的	調査対象地の選定	着座空間の属性をまとめ 分類軸を設定

（表 2-1）実踏調査概要

2-2-3 「社会的包摂」を評価軸とした歩行者目線からの観察調査

観察調査により、歩行者目線で着座空間を観察し、着座空間の構成要素を抽出し、統計的に分類する。次に、観察調査の分析からまとめた着座空間の分類軸によって、「多様な属性の利用が可能」を評価軸として、分類された着座空間の構成要素を評価する。

調査形式	調査流れ	記録方式	調査目標
観察調査	着座空間の構成要素を抽出	図表	街路における着座空間の多くの人に利用された空間構成要素を確認 「多様な属性の利用が可能」を評価
	構成要素をカウント	図表	
	統計結果により 構成要素の分類軸を設定	記述	
	着座空間の分類を踏まえ、 構成要素を評価する	スケッチ	

(表 2-2) 観察調査 (歩行者目線から着座空間への視覚体験)

2-2-4 「場所愛着」を評価軸とした着座者目線からの視点調査

視点調査により着座者目線で調査対象地域の可視範囲を確認し、スケッチ図を作成する。

次に、空間構成の視認要素を抽出し、主な構成要素を「場所愛着」の視点から、「場所愛着」に関する「視覚体験による地域特徴への認識」に基づき、空間構成の視認要素を評価する。

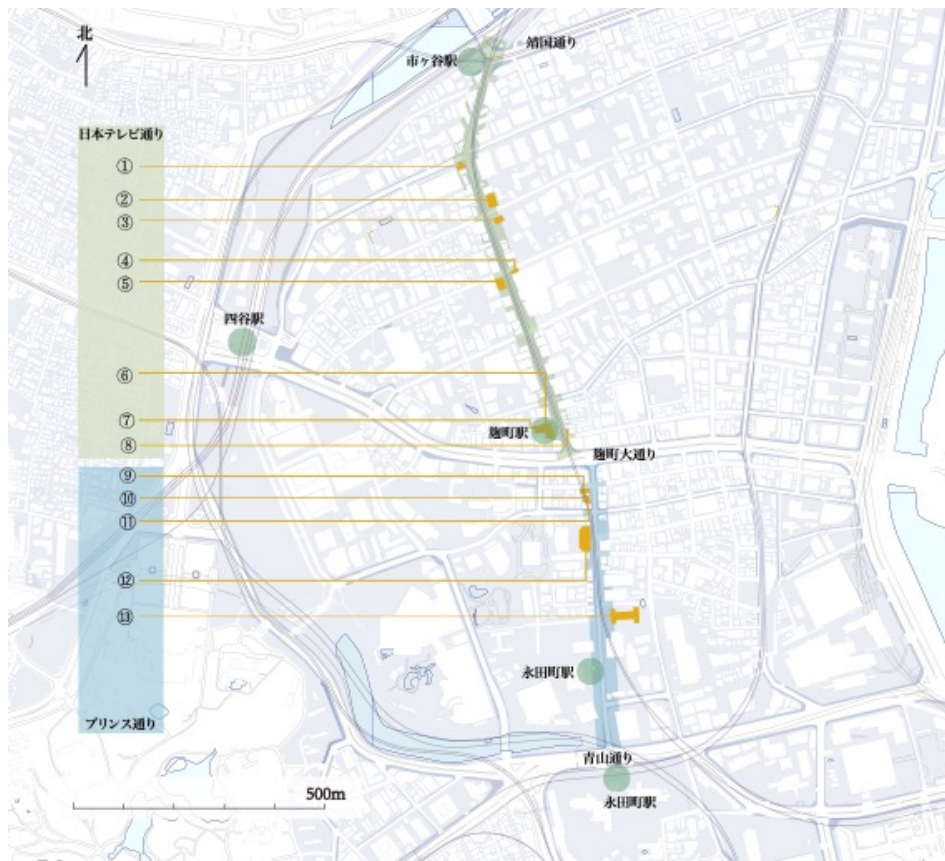
調査形式	調査流れ	記録方式	調査目的
視点調査	着座空間からの可視範囲を確認	平面図	街路における着座空間から眺められた空間構成の視認要素を把握 「場所愛着」の視点から評価することで、 街路が特有の視覚体験から着座者への印象を明らかにする
	可視範囲による空間構成視認要素を抽出・分類	図表	
	着座空間の空間構成の分類を踏まえ、「場所愛着」の視点から評価	スケッチ	

(表 2-3) 視点調査 (着座者目線から調査対象地域への視覚体験)

3 着座空間の抽出と分類

3-1 着座空間の抽出

本事業では、実踏調査を踏まえ、調査対象地域としての「日本テレビ通り」と「プリンス通り」を巡回した後、日本テレビ通りにある8箇所とプリンス通りにある5箇所の合計13箇所の着座可能となっている着座空間を抽出し、「着座空間分布図」（図3-1）と「着座空間表」（表3-1）を作成した。



（図3-1）着座空間分布図 （筆者作成）

まず、「着座空間分布図」（図3-1）から見ると、合計13箇所の中で、主な着座空間の立地は日本テレビ通りに位置する。

次に、所属の施設の用途（表3-1）を分析してみると、調査時間帯の中で「商業施設」に立地した着座空間の割合が最も多いことがわかった。その次の2番目は「広場と通路」という公共施設に属する着座空間である。この「商業施設」と「広場と通路」に立地した着座空間も日本テレビ通りに位置するのが多い。

そして、着座空間分布図（図3-1）のように、日本テレビ通りがより多くの道路沿いの着座空間を提供しているとわかった。

以上の調査結果により、着座空間の数と選択肢が多様のため、集積効果をもたらす傾向が高まることとともに、「ここに様々な着座できる場所が多い」と地域住民や来街者に発信することも期待でき、多くの人が来る可能性も高くなるだろう。

調査対象地域	NO.	所属施設 用途	対象地名称	調査実施日 (天候)	写真
日本テレビ通 り	①	商業施設	TINC GANA	10月17日 (雲)	
	②	商業施設	Doutor	10月17日 (雲)	
	③	広場を含む 商業施設	NO.4(商業施設) 番町の庭(広場)	10月17日 (雲)	
	④	公共施設 (広場と通路)	公開空地	10月17日 (雲)	
	⑤	商業施設	上島珈琲店	10月17日 (雲)	
	⑥	公共施設	ベンチ (ファミマ麹町駅前)	10月17日 (雲)	
	⑦	業務施設	麹町駅隣の休憩エリア (麹町クリスティー東館ビル)	10月18日 (雲)	

(表 3-1) 着座空間表 (筆者撮影)

調査対象地域	NO.	所属施設 用途	対象地名称	調査実施日 (天候)	写真
日本テレビ通り	⑧	道路施設	ガードレール (Doutor 前)	10 月 18 日 (雲)	
プリンス通り	⑨	商業施設	Doutor	10 月 19 日 (晴)	
	⑩	商業施設	PIZZERIA D`ORO	10 月 19 日 (晴)	
	⑪	商業施設	daisy	10 月 19 日 (晴)	
	⑫	業務施設	構造物 (文藝春秋新館前)	10 月 19 日 (晴)	
	⑬	公共施設 (広場と通路)	公開空地 (都市センターホテル前)	10 月 19 日 (晴)	

(表 3-1) 着座空間表 (筆者撮影)

3-2 所属施設の用途に基づく着座空間の分類

13 箇所の着座空間の属性から、所属施設用途の統計図（図 3-2）を得た。「商業施設」に属した着座空間が最も多い。調査に際しては「商業施設」を除き、その他の用途の施設が全部無料で利用できる着座空間を含めた。従って、購買行動を行う必要があるかどうかという明確な基準が着座行為に影響している。

この後、全部の着座空間の購買行動の実行必要性、いわゆる「有料/無料」に関する利用方式（図 3-3）を調査し、3 種類の利用方式を把握した。全部の割合図（図 3-4）からみると、「有料型」と「無料型」の比率が同じで、「有料・無料型」が少ない事が分かった。以降では、着座空間を「有料型」、「無料型」、「有料・無料型」にわけ、調査と分析を行う。

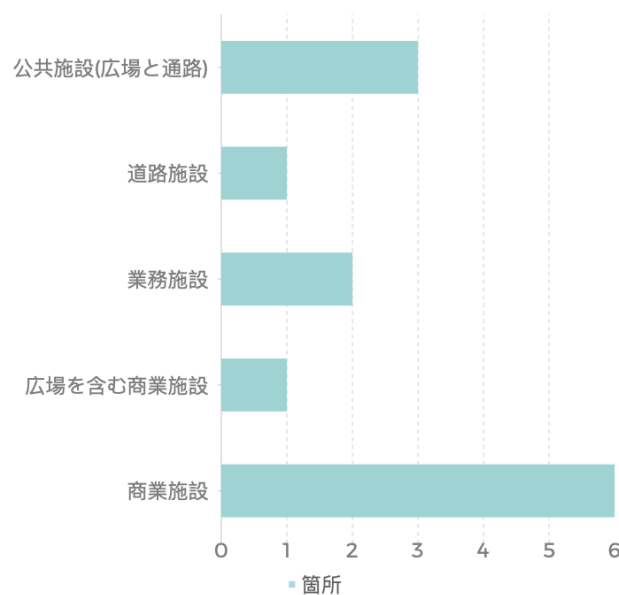


図 3-2 所属施設用途の統計図（筆者作成）

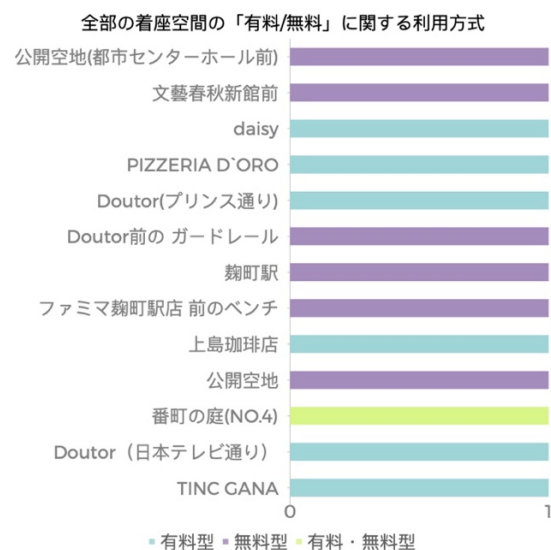


図 3-3 （筆者作成）

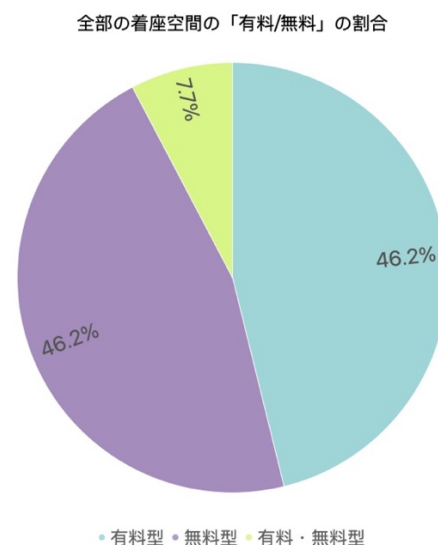


図 3-4 （筆者作成）

4 「社会的包摂」に着目した着座空間の評価

4-1 着座空間構成要素の抽出と分類

着座空間に対し観察調査を行い、着座空間構成要素図（図 4-1）示したように、13 種類の空間構成要素をまとめた。

結果として「着座可能となっている装置との位置関係」による各要素の役割をまとめた。「空間構成要素の分類」（表 4-1）に示したように、「着座施設の囲み」と「着座施設」という二つの分類軸によって着座空間の構成要素を分けた。

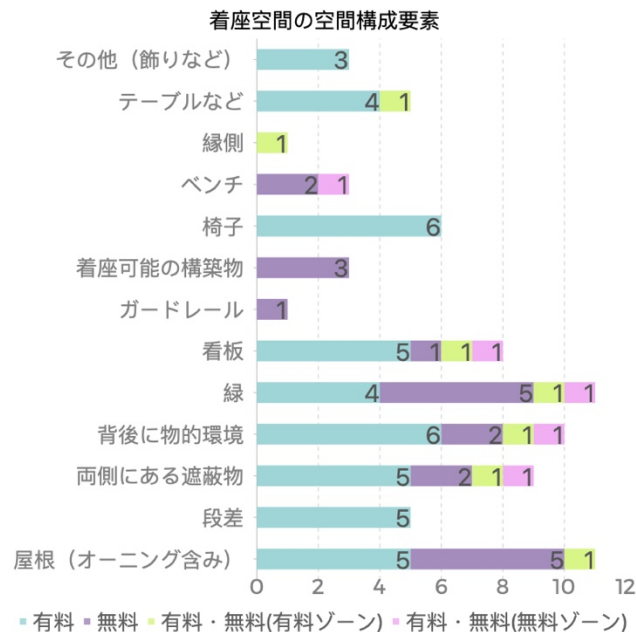


図 4-1（筆者作成）

着座空間の構成要素	位置関係による役割	着座空間での役割
屋根（オーニング）	屋根	着座施設の囲み
段差	段差	
両側にある遮蔽物	四方囲み	
背後に物理的環境		
緑		
看板		
その他（飾りなど）		
ガードレール	囲まれた着座装置	着座施設
着座可能な構築物		
椅子		
ベンチ		
縁側		
テーブルなど		

（表 4-1）空間構成要素の分類

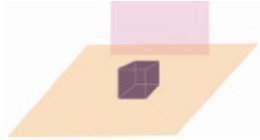
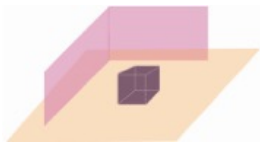
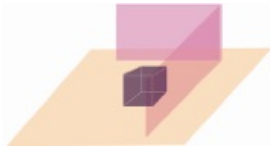
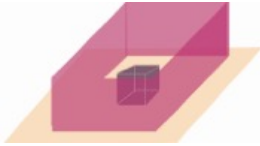
前述のように、「空間構成要素の分類」を「着座施設の囲み」と「着座施設」という二つの分類軸によって分けた。

「屋根」は着座施設の真上に位置して、着座施設を覆う構成物として定義する。

「段差」は着座施設と道路空間を分ける役割を持ち、段や階段のような高低差がある構成物に定義する。

「着座施設の囲み」について、「屋根」、「段差」、「四方囲みの囲み型」という3つの部分について「有料型」、「無料型」、「有料・無料型」の着座空間に評価する。

「四方囲みの囲み型」を空間の開放感に基づき、四方囲みの囲み型分類表（表 4-2）のように定義した。

図例	同一平面の地面	着座空間	着座施設	屋根	段差
					
No.	名称		空間種類モデル		
①	オープン型				
②	セミオープン型				
③	セミプライベート型				
					
					
④	プライベート型				
⑤	閉鎖型				

表（4-2）四方囲みの囲み型分類表

4-2 空間構成要素の分類に基づく着座空間の「社会的包摂」に関する評価

前述のとおり、実踏調査の結果にもとづいて着座空間を「有料型」、「無料型」、「有料・無料型」という3つの利用方式に分類した。その後、着座空間構成要素を「着座空間での役割」に基づき、「着座施設の囲み」と「着座施設」という二つの分類軸に分けた。

本段階は、着座空間を「着座空間での役割」という分類軸を基礎として、異なる施設利用方式にわけ、着座空間構成要素を「社会的包摂」の観点から評価する。

4-2-1 「着座施設の囲み」に基づく「有料型」の着座空間への評価

① 「屋根」に基づく「有料型」の着座空間への評価

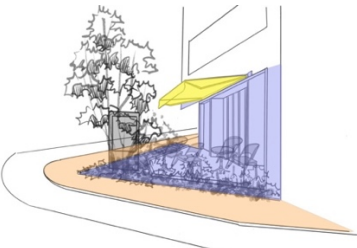
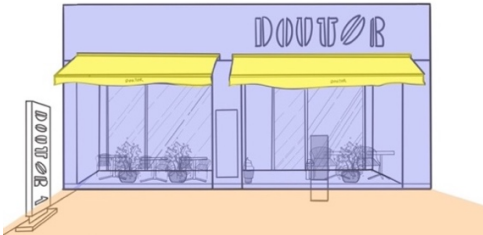
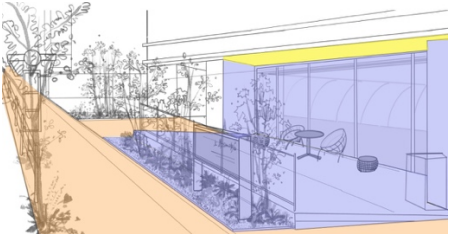
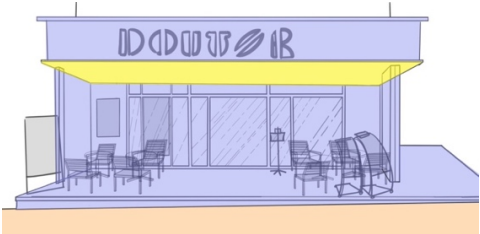
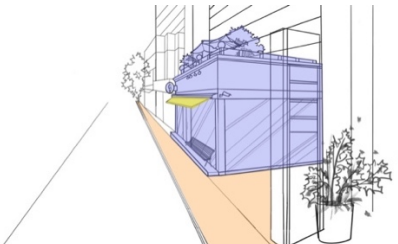
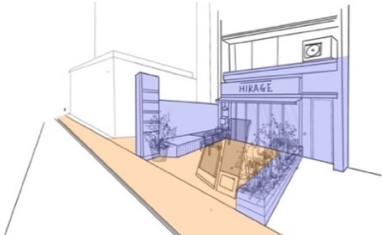
NO.	名称	「有料型」の着座空間
①	TINC GANA	
②	Doutor (日本テレビ通り店)	
③	上島珈琲店	
④	Doutor (プリンス通り店)	
⑤	daisy	
⑥	PIZZERIA D`ORO	

図 4-2 「屋根」に関する「有料型」着座空間図

実踏調査結果により、「有料型」に属した着座空間が6箇所あり、全ての着座空間の46.2%を占め、「無料型」着座空間と同じような割合だとわかった。その中で、「屋根」に関して「有料

型」の着座空間図（図 4-2）を分析すると、着座施設の真上に「屋根」が付く着座空間は 5 箇所あった。残った 1 箇所（⑥番）は「屋根」がついていることになっているが、調査時には着座施設を屋根が覆っていなかった。

構成要素について、「有料型」着座空間の「屋根」は建物軒下とオーニングという 2 つの要素で実現したことだとわかった。

つまり、今回の調査により、全ての「有料型」の着座空間に「屋根」が当てはまった。

また、「有料型」着座空間では庇がなく通行の役割を担う街路空間と明確に区別されている。言い換えると、屋根の範囲外である「公的空間」と屋根に覆われた「私的空間」に分けられた。これに基づき、着座空間に領域性が生まれている。歩行者が着座空間を眺めた時、そこは空間な領域性が保たれ、長く滞在できる空間イメージが伝わると考えられる。

さらに「屋根」の存在が、天候に左右されず滞在できる空間環境が形成し、いつでも快適に滞在可能であるという空間イメージも形成している。

まとめると、「有料型」は「屋根」が配置された空間が多く、「屋根」は建物軒下とオーニングで主に構成されている。街路から眺望した「有料型」の着座空間は、屋根で空間領域性が保たれており、天候を問わず快適に滞在できる空間と感じられる。

② 「段差」に基づく「有料型」の着座空間への評価

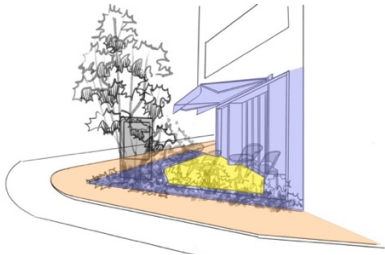
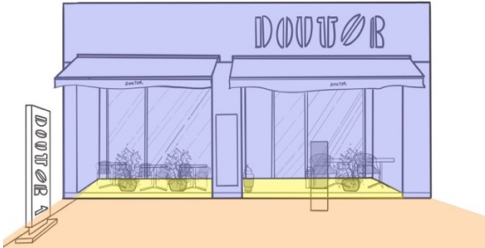
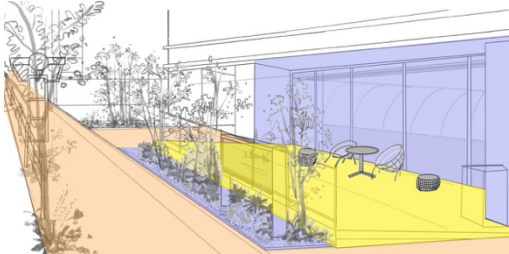
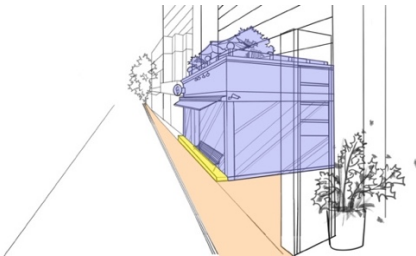
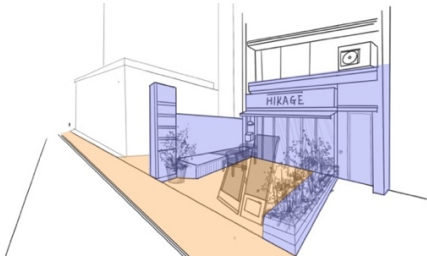
NO.	名称	「有料型」の着座空間
①	TINC GANA	
②	Doutor (日本テレビ通り店)	
③	上島珈琲店	
④	Doutor (プリンス通り店)	
⑤	Daisy	
⑥	PIZZERIA D`ORO	

図 4-3 「段差」に関する「有料型」着座空間図

上記の「段差」に関する「有料型」の着座空間図（図 4-3）から見ると、着座施設を「段差」の上に配置する「有料型」着座空間が5箇所ある。

この5箇所の着座空間の中で、①番と⑥番を除いて、残った3箇所の「段差」は全て直接的に歩道と接している。この「段差」は1段であるものの、「段差」が着座空間と歩道の明確な境界になっている。

「段差」によって領域性が確保されたと感じられるため、安心して滞在できる着座空間であるというイメージを歩行者に伝わっている。

また、歩道はさまざまな人が異なる方向歩く流動的な状態であるが、「段差」により着座空間がその流動する街路に浮く船のように存在しており、これによって領域性に加えて安全性を獲得している。

しかし、④番と⑤番は「段差」によって1段上がっている一方で、歩道の間に①～③番のような植栽や看板などの遮蔽物が配置されていない。そのため、歩道に歩いている人とはっきり区別され、舞台に座っているような感覚が生まれている。これにより、プライベートな行為はこの着座空間では行いにくいと推察される。

まとめると、「有料型」着座空間は、「段差」が配置された空間が多い。また、「段差」と歩道との間の遮蔽物の有無で、空間体験が違う。「段差」があることで道路から離れた領域感と安全感が感じられ、安心して滞在出来る空間と意識されている。一方で、着座空間と歩道の間に遮蔽物がない場合、ステージ状になり着座者のプライベートの確保が難しい。

③ 「四方の囲み方」に基づく「有料型」の着座空間への評価

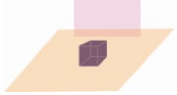
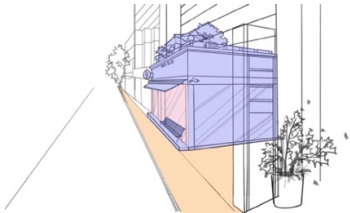
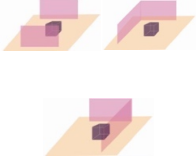
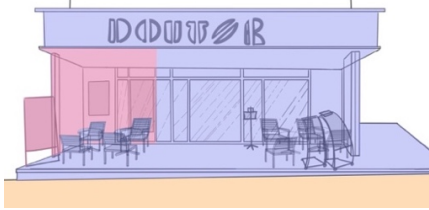
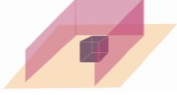
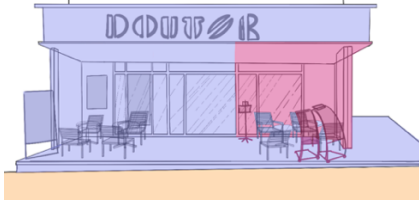
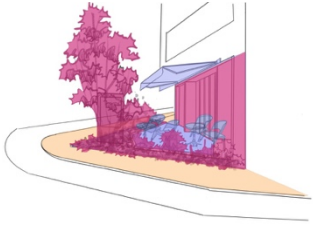
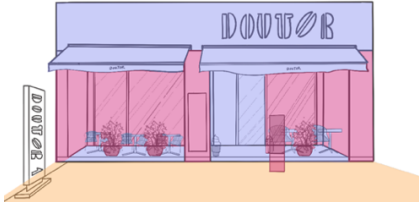
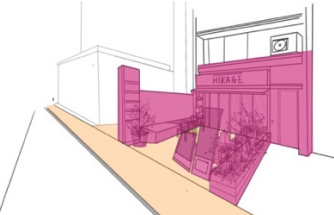
空間種類	NO.	名称	「有料型」の着座空間
オープン型			なし
セミオープン型 	①	daisy	
セミプライベート型 	②	Doutor (プリンス通り店)	
プライベート型 	③	Doutor (プリンス通り店)	
閉鎖型 	④	TINC GANA	
	⑤	Doutor (日本テレビ通り店)	
	⑥	上島珈琲店	
	⑦	PIZZERIA D`ORO	

図 4-4 「四方の囲み方」に関する「有料型」着座空間図

まず、上記の分類結果から見ると、「有料型」着座空間の囲み型（図 4-4）について、6箇所の中で、最も多いのは「閉鎖型」で4箇所ある。一方で「オープン型」がないという明確な特徴が明らかになった。

そして、②番と③番は、同一の着座空間であるが、歩道側に移動可能の遮蔽物の有無によって、「セミプライベート型」と「プライベート型」に分けられた。

また、空間の囲みの形状に関しては、着座空間がより閉鎖的になるほど、歩道から空間内の情報の把握もより難しくなる。結果として、「閉鎖型」の「有料型」着座空間は着座者のプライベートの確保がしやすいことが明らかになった。

「有料型」着座空間はそもそも所属施設が存在している。少なくとも一面の建築の壁やガラスとしての遮蔽物があるため、完全オープンの着座空間とはなっていない。

次に、着座空間と歩道の間に配置された遮蔽物については、主なものは緑や看板で構成されており、完全閉鎖の壁と異なり、歩道から少し着座空間内部が見えるがはっきりは見えない。このような「ソフト」な遮蔽物が利用され、空間の透過性が配慮されている。これにより着座空間から店内の状況が少し把握することが出来るようになっている。

さらに、遮蔽物の存在で領域感が感じられるとともに、歩道や建築内部と違い、明確な「公的空間」と「私的空間」ではなく、「公と私の曖昧空間」に身を置くという空間体験が感じられる。完全な屋内に入らずに着座したい人々に新たな選択肢を提供している。

まとめると、「有料型」着座空間には「閉鎖型」の着座空間が最も多い一方、「オープン型」がないことがわかった。移動できる遮蔽物が用いられることで一つの着座空間の中に2種類の囲み方が形成されている。

また、着座空間が閉鎖的になればなるほど、着座空間内の状況もより把握しにくくなると同時に、着座者のプライベートが確保しやすくなると考えられる。

そして、緑や看板などといった「ソフト」な遮蔽物が設置され、空間内外の透過性が確保されている。また、「公と私の曖昧空間」は着座したい人々に新たな選択肢を提供している。

④小結

街路からの「有料型」着座空間への見え方：

「屋根」に関する視覚体験：

- ①「屋根」が配置された「有料型」着座空間が多い。
- ②「屋根」の主な構成要素は建物軒下とオーニングである。
- ③「屋根」が視覚的に領域性を演出し、長く滞在できるというイメージが与えられる。
- ④「屋根」の存在が天候を問わず快適に滞在できるというイメージが与えられる。

「段差」に関する視覚体験：

- ①「段差」が配置された「有料型」着座空間が多い。
- ②「段差」と歩道間の遮蔽物の有無により見え方の印象が違う。
- ③「段差」が着座空間を歩道から分離し、領域感を形成することが安全感を与えており、人々が安心して滞在出来るというイメージが与えられている。
- ④「段差」と歩道間に遮蔽物が配置されない場合、着座空間がステージ状になり、周辺から見られるため着座者はプライベートな振舞いが難しくなった。

「四方囲み」に関する視覚体験：

- ①「有料型」着座空間は「閉鎖型」が最も多く「オープン型」がない。可動式の遮蔽物が利用されるため、一つの着座空間に二種類の囲み型が形成されている。
- ②閉鎖的になればなるほど、着座空間内の状況が把握しにくくなると同時に、着座者のプライバシーがより確保しやすくなる。
- ③「ソフト」な遮蔽物が利用されることで、空間内外の透過性が確保される。
- ④「公と私の曖昧な空間」が生じ、着座したい人々の新たな選択肢となっている。

4-2-2 「着座施設の囲み」に基づく「無料型」着座空間の評価

① 「屋根」に基づく「無料型」着座空間の評価

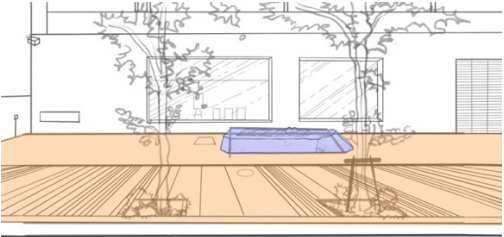
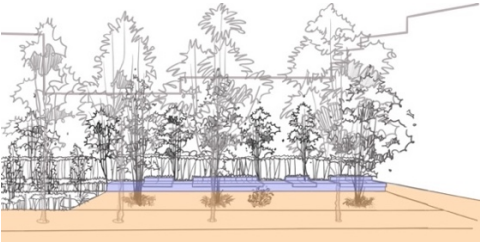
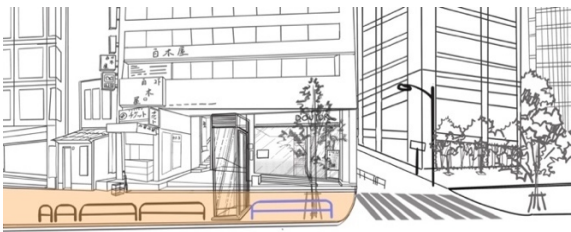
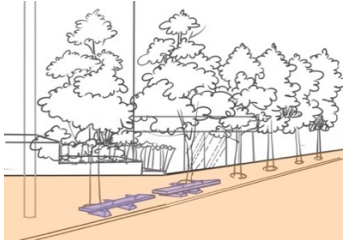
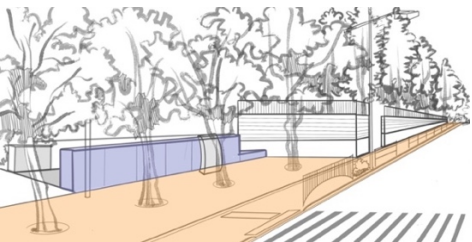
N0.	名称	「無料型」の着座空間
①	麴町駅隣の休憩エリア (麴町クリスタルシティ東館ビル)	
②	構造物 (文藝春秋新館)	
③	公開空地	
④	ガードレール (Doutor 前)	
⑤	ベンチ (ファミマ麴町駅前)	
⑥	公開空地 (都市センターホテル)	

図 4-5 「屋根」に関する「無料型」着座空間図

「無料型」に分類される着座空間は 6 箇所あり、全ての着座空間の 46.2%を占め、[有料型]着座空間とほぼ同じ割合だとわかった。

上記（図 4-5）のように、「屋根」がついている着座空間は一つのみで、残りの 5 箇所の着座空間は全て「屋根」がついていない。「屋根」がついている①番の「麴町駅隣の休憩エリア」は唯一の建築の中に立地している着座空間であり、「屋根」がないほかの「無料型」着座空間は全部歩道に存在している。「無料型」着座空間は本来的に着座のために計画されており、きちんと整備された着座装置と公開空地のベンチで形成されている。多くは「屋根」がついていないので、「屋根」によって生じる領域感は感じられない。

そして、「屋根」がない場合、雨などの不安定な天候の際は滞在出来ないと思われる。降雨に加え、着座施設の上に溜まった水で服が汚れる可能性もある。結果として、長時間滞在する可能性や滞在者の多様性を低くなることが推察される。

まとめると、「無料型」着座空間は、「屋根」が配置されていない空間が多い。加えて「無料型」着座空間は路上に主に位置しているため空間の領域感が感じられなくなっている。また、「屋根」がことで、悪天候の対応能力も低くなり、滞在時の快適性にも影響している。

「屋根」の有無が空間の領域性、滞在時の快適性と長時間滞在可能性と関係がある。

② 「段差」に基づく「無料型」の着座空間への評価

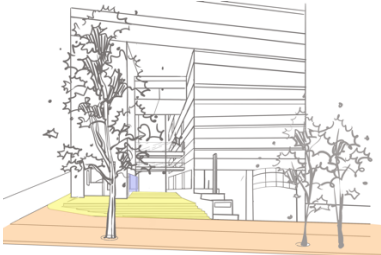
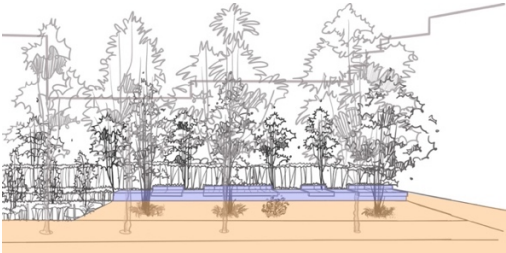
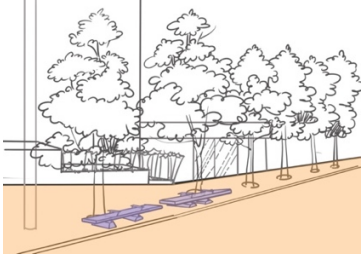
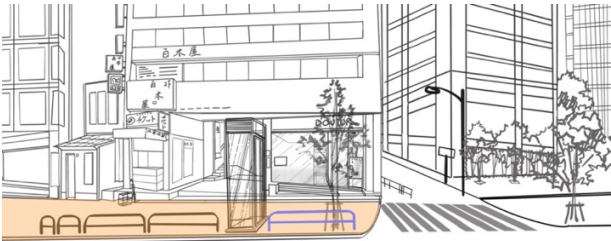
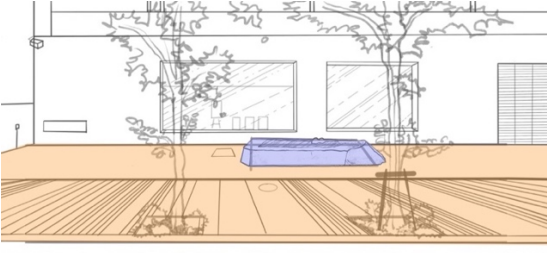
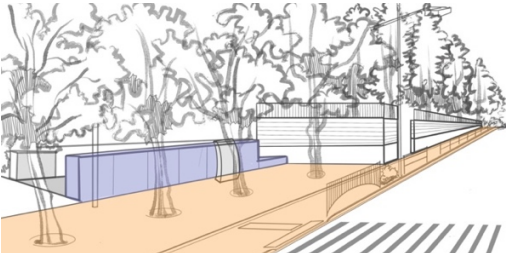
NO.	名称	「無料型」の着座空間
①	麴町駅隣の休憩エリア (麴町クリスタルシティ東館ビル)	
②	公開空地	
③	ベンチ (ファミマ麴町駅前)	
④	ガードレール (Doutor 前)	
⑤	構造物 (文藝春秋新館)	
⑥	公開空地 (都市センターホテル前)	

図 4-6 「段差」に関する「無料型」着座空間図

上記の調査結果からみると、①番の「麴町駅隣の休憩エリア」は業務施設に位置して、歩道との間に階段がある。これを除き、残った5箇所の着座空間は全て歩道上に位置しているため着座施設の下に「段差」がないことがわかった。

建築構内に立地する①番は「段差」が一般の段差より高い階段で構成されているため、着座空間と歩道空間を明確的に分けられた独立の空間が生まれており、プライベートの確保性が高いとわかった。

残りの5箇所は歩道に位置し、「段差」がないため、着座者と歩行者が同じ空間に混在しており、明確な空間の領域性を持たない。それに伴い、滞在時の安心感も感じにくくなり長時間に滞在することが難しくなると考えられる。

まとめると、「無料型」着座空間は、「段差」が配置されていない空間が多い。歩道空間に立地するため、歩行者と着座者が同一の空間に混在している。加えて「段差」がないため、着座施設が立地している場所は「着座空間」として認識するのが難しい。空間の領域感とプライベートの確保も難しくなっていくため、滞在するときの安心感も感じにくく、長く滞在しづらいと思われる。

③ 「四方の囲み方」に基づく「無料型」の着座空間への評価

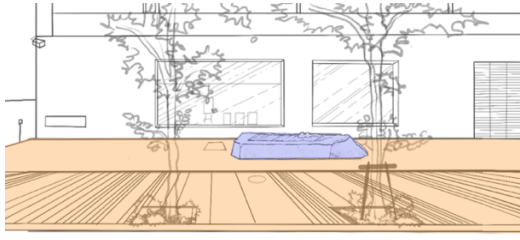
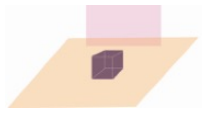
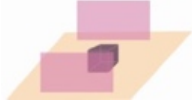
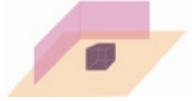
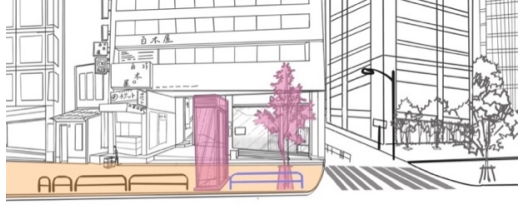
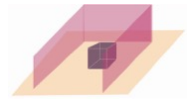
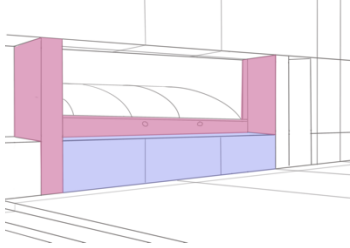
空間種類	NO.	名称	「無料型」の着座空間
オープン型 	①	構造物 (文藝春秋新館)	
セミオープン型 	②	ベンチ (ファミマ麹町駅前)	
セミプライベート型   	③	公開空地 (都市センターホテル前)	
	④	ガードレール (Doutor 前)	
プライベート型 	⑤	麹町駅隣の休憩エリア (麹町クリスタルシティ東館ビル)	
	⑥	公開空地	
閉鎖型			無し

図 4-7 「四方囲みの囲み型」に関する「無料型」着座空間図

上記の調査図（図 4-7）によると、「無料型」着座空間に「閉鎖型」は存在しない。一方、「オープン型」の「無料型」着座空間は存在している。そして、「無料型」着座空間の主な種類は「セミプライベート型」と「プライベート型」の2タイプである。

結果として、すべての「無料型」着座空間は商業施設などに付設して存在しているわけではない為、着座施設に近接する遮蔽物がないというタイプの着座空間もみられた。また、今回の調査では、すべての着座空間は公共空間に位置していたため、完全閉鎖型のタイプも見られなかった。

次に、すべての着座空間において、着座者の視線は開放的な方向に向いており、視線方向の遮蔽物で最も多いのは植物であり、車が走っている道路空間や人が通行している歩道空間といった「動的な空間」を遮蔽している例も多い。視線方向以外の遮蔽物は建築立面や公共施設などの物的なものが多い。

さらに、着座者の視線方向の遮蔽物は樹木などで透過性を有しており、視覚的な開放感と透過性が得られている。

無料型の着座空間は領域感が感じられものの、遮蔽物が固定されていないため不安定で、長く滞在するのが難しい。視線方向には透過性のある低い遮蔽物があり、開放感と透過性が感じられ、プライベートなことはやりにくい一方で、街の状況が把握できるため、安心感が感じられる。

④小結

街路における「無料型」着座空間への見え方：

「屋根」に関する空間的印象：

- ①「屋根」が配置されていない「無料型」着座空間が多い。
- ②多数の「無料型」着座空間は路上に位置しているため、空間の領域感が感じ難い。
- ③「屋根」がない場合、悪天候の対応能力も低くなり、滞在時の快適性にも影響している。

「段差」に関する空間的印象：

- ①「段差」が配置されていない場合が多い。
- ②主な「無料型」着座空間は歩道に立地している。「段差」がない為、歩行者と着座者が同一の空間に混在していると感じられる
- ③「段差」がない場合、空間領域感とプライベートの確保が難しく、安心感が少なくなる。それに伴い、長く滞在することは難しいと思われる。

「四方の囲み方」に関する空間的印象：

- ①主な空間種類は「セミプライベート型」と「プライベート型」である。
- ②以上の二種類の「無料型」の着座空間が多く、固定的でない遮蔽物が多く存在した。不安定感が感じられ、長く滞在するのが難しいと思われる。
- ③遮蔽物は建築立面や公共施設などの「物的の構成物」が多い。
- ④視線報告には存在感が低い遮蔽物があり、開放感と透過性が感じられ、プライベートなことはやりにくい、街の状況が把握しやすく、安心感が感じられる。

4-2-3 「着座施設の囲み」に基づく「有料・無料型」の着座空間の評価

① 「屋根」に基づく「有料・無料型」の着座空間への評価

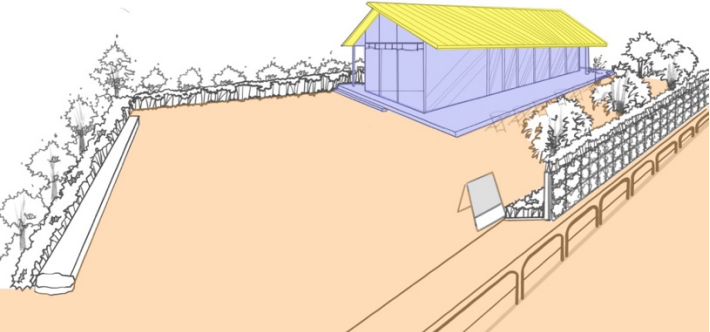
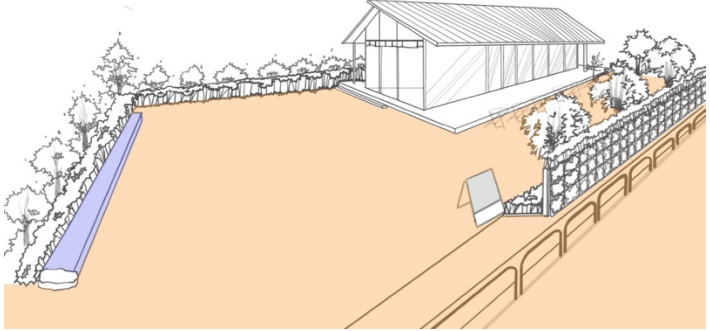
NO.	名称	「有料・無料型」の着座空間
①	NO. 4 (有料ゾーン)	
②	番町の庭 (無料ゾーン)	

図 4-8 「屋根」に関する「有料・無料型」着座空間図

「有料・無料型」の着座空間（図 4-8）は商業施設としてのカフェと公共施設としての広場が組み合わさっており、「有料ゾーン」と「無料ゾーン」に分けて分析した。

「有料ゾーン」の着座空間の真上に切妻屋根があり、「無料ゾーン」に「屋根」がないという明確な違いがあった。このため、「有料ゾーン」の着座空間の領域性が確保される一方、「有料ゾーン」の屋根は着座空間の全領域をカバーしていないため、雨などの不安定な天候の際は「無料ゾーン」と同じように利用しにくいと感じられた。

② 「段差」に基づく「有料・無料型」の着座空間の評価

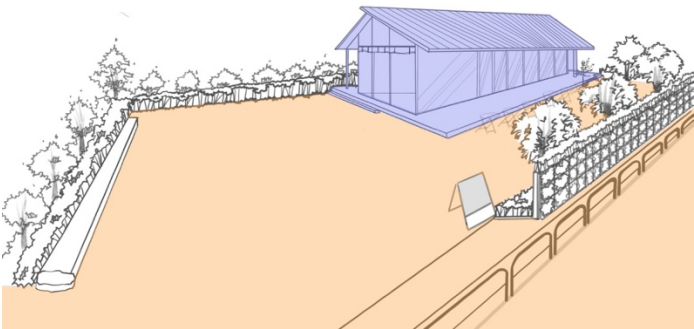
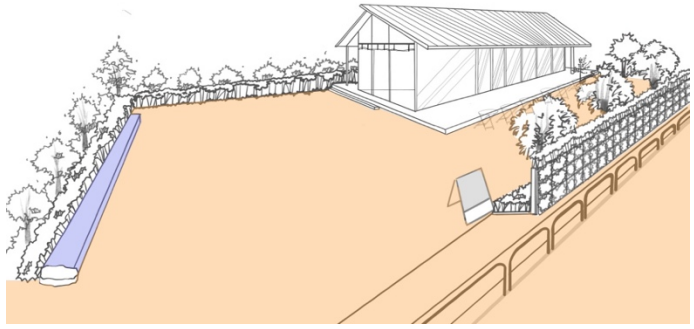
NO.	名称	「有料・無料型」の着座空間
①	NO. 4 (有料ゾーン)	
②	番町の庭 (無料ゾーン)	

図 4-9 「段差」に関する「有料・無料型」着座空間図

「有料ゾーン」と「無料ゾーン」両方とも「段差」がないため、「段差」で生じる領域性は得られていない。一方、「段差」が設けられていないことで「有料ゾーン」と「無料ゾーン」の間に固定的な物理的な障壁が存在せず「空間の一体性」が感じられた。

③ 「四方の囲み方」に基づく「有料・無料型」の着座空間の評価

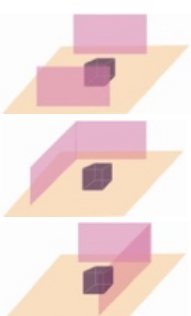
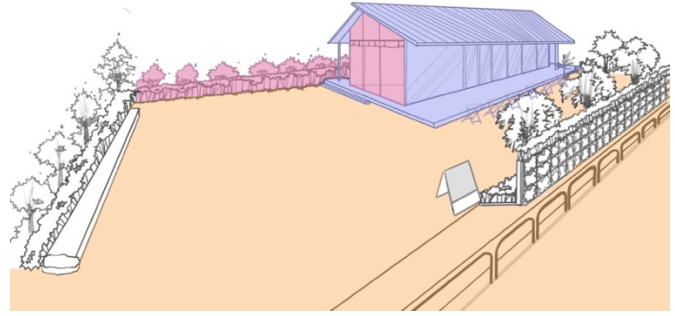
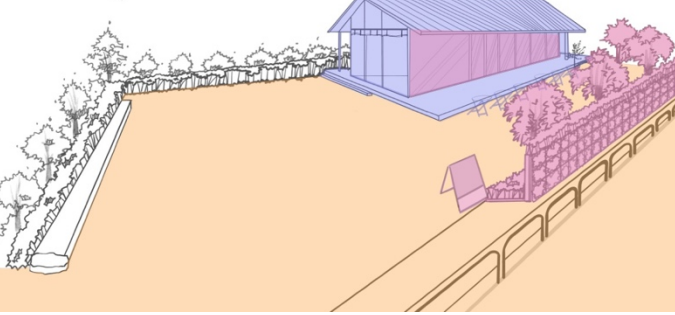
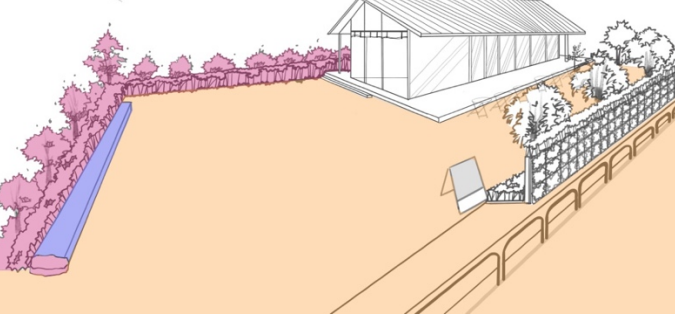
空間種類	NO.	名称	「有料・無料型」の着座空間
セミプライベート型 	①	NO. 4 (有料ゾーン)	
プライベート型 	②	NO. 4 (有料ゾーン)	
	③	番町の庭 (無料ゾーン)	

図 4-10 「四方囲みの囲み型」に関する「有料・無料型」着座空間図

上記の図（図 4-10）のように、「有料ゾーン」の空間構成は①番の「セミプライベート型」と②番の「プライベート型」で構成されている。①番の縁側の着座空間が「無料ゾーン」に面しており、開放感とプライベート感が配慮された「セミプライベート型」空間となった。

②番の縁側部分が歩道と通りに面しており、樹木が遮蔽物として設けられ、領域性と安心感が確保されている。

③番の「無料ゾーン」は小道に接しているところに遮蔽物としての石が配置されているため、着座空間と道路空間が分けられ、空間領域性が確保されている。

「有料ゾーン」と「無料ゾーン」の間に遮蔽物が設けられていないため、「空間の一体性」が得られている。

④小結

街路空間における「有料・無料型」着座空間への見え方：

「屋根」に関する空間的印象：

- ①「有料ゾーン」に「屋根」があり、「無料ゾーン」に「屋根」がないという明確な違いがあった。
- ②「屋根」があるため着座空間にいるときの領域性が確保され、安心して滞在できる。一方で、「無料ゾーン」には「屋根」がなく、広場に含まれるという「一体性」が感じられる。
- ③「有料ゾーン」の屋根は着座空間全体すべてをカバーすることができないので、雨などの不安定な天候の際、「無料ゾーン」と同じように利用しにくいと感じられた。

「段差」に関する空間的印象：

- ①「有料ゾーン」と「無料ゾーン」ともに「段差」がないため、「段差」から得られる領域感はない。
- ②「段差」がないことで、「有料ゾーン」と「無料ゾーン」の繋がりがよくなり、空間連続性が得られている。二つの空間の利用者が同一の空間を共有することができ、「空間の一体性」が感じられた。
- ③明確な「段差」が存在しないことで、空間の連続性が形成され、どのゾーンの利用者でも一つの空間に存在することができ、利用可能のスペースが拡大されている。領域性を「段差」のような物理的なものでなくよりソフトなもので構成すれば空間の一体性を崩し難いと考えられる。

「四方囲み」に関する空間的印象：

- ①「有料ゾーン」の空間構成は「セミプライベート型」と「プライベート型」で構成されている。
- ②「有料ゾーン」と「無料ゾーン」が対面して存在しているため、真ん中の空間は開放的な状態で、空間の間の連続性が確保されている。道路に面している「有料ゾーン」と「無料ゾーン」は植物や石などが遮蔽物として用いられており、空間の連続性が確保されながら、領域性と安心感が生まれている。
- ③「有料ゾーン」と「無料ゾーン」を完全に分割するのではなく、セミプライベート型とプライベート型を組み合わせることで、空間の連続性と領域性が配慮された空間が形成できることが分かった。

4-2-4 「着座施設」に基づく「有料型」の着座空間の評価

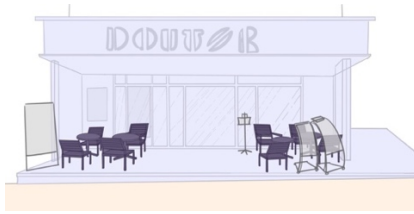
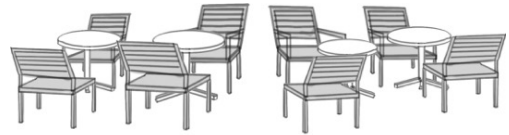
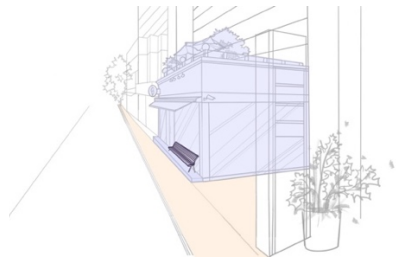
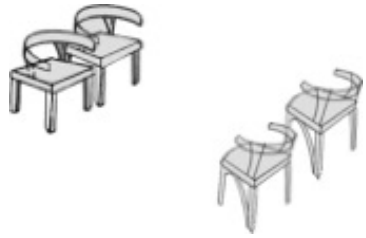
NO.	名称	着座空間	「有料型」の着座空間
①	TINC GANA		
②	Doutor (日本テレビ通り店)		
③	上島珈琲店		
④	Doutor (プリンス通り店)		
⑤	daisy		
⑥	PIZZERIA `ORO		

図 4-11 「有料型」着座空間の着座施設

上記の図（図4-11）のように、「有料型」着座空間は3種類のタイプがある。1つ目は①、②、③と④番を典型とした「イスとテーブルの組み合わせ」タイプである。3つ目は⑤番を典型としたベンチである。最後は⑥番を典型としたイス組である。「有料型」着座空間の共通点はすべて背もがある点である。背もがれあるタイプは体を預けて座ることができ、長時間滞在の快適性が確保される。

次に、椅子とテーブルで組み合わせた例が最も多い。飲食店に附属している施設では、飲食しながらゆったりと滞在できる。とりわけ、角のない円形や湾曲したテーブルは、子供などが着座する際にも怪我につながりにくく、安心感が感じられる。

また、二人以上の人が腰掛けるベンチが設置された⑤番を除き、すべての着座施設の座席は一人用の椅子で、座れる人数が限定されている。一人一人の着座者の滞在快適性が配慮され、角がない円形タイプのテーブルと組み合わせて配置されることで多人数のグループに利用することができる。

最後には、⑤番のベンチは店の屋根の真下に配置されており、一人でも多人数も着座できる。さらに直接的に道路に面しているため、店の利用者だけではなく、歩道に歩いている人も一時滞在できる。他のものは全て店舗の領域内に置かれていたため、購買を前提とした着座空間であり、選択自由度が高くないと感じられた。

4-2-5 「着座施設」に基づく「無料型」の着座空間の評価

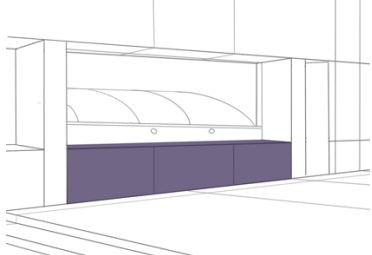
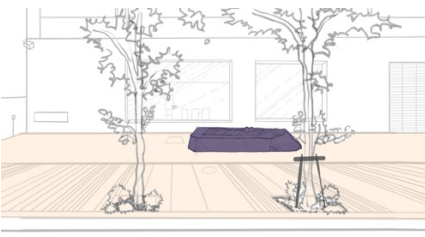
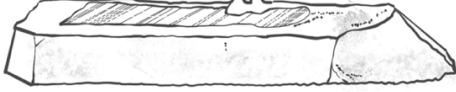
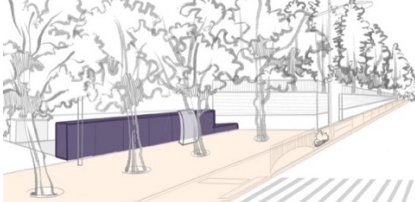
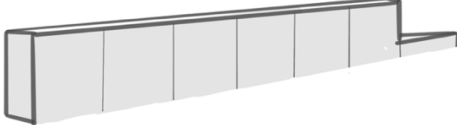
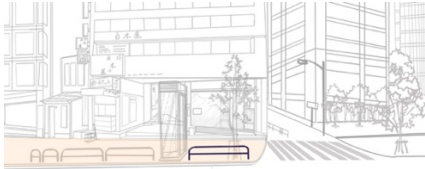
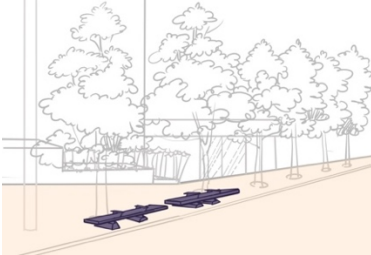
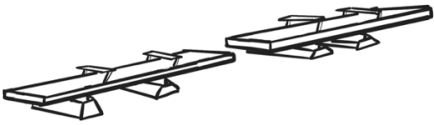
NO.	名称	着座空間	「無料型」の着座空間
①	麴町駅隣の休憩エリア (麴町クリスタルシティ 東館ビル)		
②	構造物 (文藝春秋新館)		
③	公開空地 (都市センターホテル前)		
④	ガードレール (Doutor 前)		
⑤	ベンチ (ファミマ麴町駅前)		
⑥	公開空地		

図 4-12 「無料型」着座空間の着座施設

「無料型」着座空間はインフォーマル座席（①、②、③と④）とフォーマル座席（⑤と⑥）という2種類のタイプに分けられる。その中で、ファミマ麹町駅前店（コンビニ）前のベンチ⑤と公開空地内のベンチ⑥—この2つは既存の着座施設なので、フォーマル座席と定義した。他の今回の調査を通して発見した着座者がいるインフォーマル座席は駅と業務施設の間の着座可能の構造物①、公開空地と地下駐車場入口を分けるための構造物③、建物前の装飾用構造物②、と道路施設としてのガードレール④である。

次に、フォーマルの座席は一人一人の空間を確保するため、⑤番のように肘掛けを利用したり、⑥番のように肘掛けと座席分けの隙間をつけたりしている。これにより、一人一人の領域性が確保され、お互いに知らない同士が一つのベンチに着座可能となっている。とりわけ、⑥番は「肘掛けと隙間の組み合わせタイプ」と「座席分けの隙間だけがあるタイプ」という2種類の着座装置があり、多人数利用と個人利用の両方が配慮され、着座者の選択自由度が高くなった。

インフォーマル座席は多様なタイプがある。今回の調査によると、インフォーマル座席が道路における「無料型」着座空間の主役だとわかった。

また、着座施設の視認性について、②、③と④を代表とした着座施設と歩道の間に遮蔽物がなく、直接的に歩道に近接している。視認性が①、③と⑥を代表とした着座施設がより高い。

さらに、①番以外はすべて歩道上に位置し、無料で利用できるため、歩いているときに突然の出来事があれば、一時的に利用しやすいと考えられる。

着座施設の構成について、⑥番を除き、他の着座施設が歩道空間内の見やすい場所に存在している。また、他はすべて背もたれないタイプで、姿勢を保って座らなければならないため、長時間の着座には向いていない。

4-2-6 「着座施設」に基づく「有料・無料型」の着座空間の評価

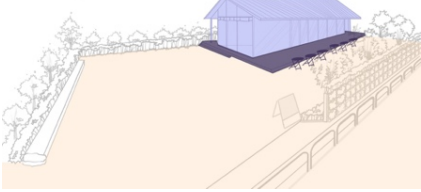
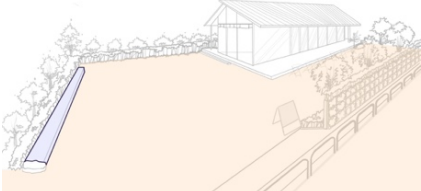
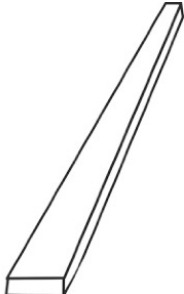
NO.	名称	着座空間	「有料・無料型」の着座空間
①	NO. 4 (有料ゾーン)		
②	番町の庭 (無料ゾーン)		

図 4-13 「有料・無料型」着座空間の着座施設

「有料・無料型」の着座空間の着座施設は「有料ゾーン」の縁側とテーブルの組み合わせ、及び「無料ゾーン」の長いベンチで構成されている。

座席機能の共通点としては、複数人が座れるもので、着座できる人数が制限されていない点が挙げられる。その中で、「有料ゾーン」には縁側が着座装置として設置されており、明確な席数の制限がないが、テーブルの数が有限なので、店で購買行為を行った人のために、屋外で利用できる席が確保された。同時に、円形テーブルと一緒に組み合わせられて、テーブルの形による人数制限がなくなった。

さらに、テーブルの様式について、角がないタイプの円形テーブルが利用され、公共空間の利用者の安全も配慮された。

「無料ゾーン」にあるベンチは個人スペースが設定されていない一方で、人数制限がなくなったため、グループ数を問わず何人でも座れるようになっている。有料と無料の着座施設がお互いに向けて設置され、空間内のコミュニケーションが促進されている。

最後に「有料ゾーン」と「無料ゾーン」が同一の空間に位置するため、両方が一体に利用されることで、直接的に無料の場所にも座れるため、テイクアウトなどの行為を発生する可能性を高めるとともに、住民や来街者の選択自由度も高めている。このような相互的に作用することで、空間の有効活用も可能になるだろう。

4-2-7 小結

「有料型」着座空間の着座施設について：

まず、「有料型」着座空間は着座者の長時間滞在の快適性を配慮して、一人用の背もがれあるタイプの着座施設を利用した方が多い。ただし、座れる人数が制限されるため、使える人が限られる。

次に、着座施設の組み合わせについては、椅子とテーブルを組み合わせたタイプが多く、特に角がない、座る人数と着座者の安全を考慮した円型のテーブルが最も多く利用されている。

最後には店前のベンチを除き、他の着座空間は全て店舗の物件面積内に設置されているため、購買行為がない場合は着座する可能性が低く、選択自由度が制限されたと感じられることがある。

結果として、「有料型」の着座空間の整備主体は、施設の利益と着座者の安全に大きな責任を負っているため、利用者の属性を限定することや、長時間滞在することの快適さを主に考えていることがわかる。これにより、通りを利用する人々の選択の自由度が高くないと感じられることがある。

「無料型」着座空間の着座施設について：

まず、調査により「無料型」着座空間の着座施設はフォーム座席とインフォーマル座席という二つのタイプがあることがわかった。しかし、既存の「無料型」の着座空間は二つしかないため、突然の事情で一時的に滞在できる場所が少なくなりこともわかった。そのため、他の着座施設を利用して着座する例も多く見られ、選択肢が制限されていると考えられる。

次に、既存の「無料型」着座空間の座席は肘かけや座席分けの隙間などといったデザインが施され、一人一人の空間が確保できるようになっているため、長い時間滞在でも快適性と領域性が守られる一方、着座できる人数も制限される。

最後には、フォーマルの着座空間が植栽で囲まれている一方、他の着座空間が全て歩道上に存在しているため、視認性が良いことが特徴である。歩行者に突然の出来事があった場合に、一時的に利用しやすいが、背もたれがないため、長時間の滞在には向いていない。

結果として、街路におけるしっかり整備された「無料型」着座空間が少ないことが明らかになった。また、一時的に着座できる場所の必要性が高いこともわかった。散在しているちょっと腰掛けることが可能な「無料型」着座空間の整備が重要であることも分かった。

「有料・無料型」着座空間の着座施設について：

まず、有料ゾーンと無料ゾーンの着座施設の設置をグループ化にすれば空間内の一体感と視覚上の連続性がよくなることがわかる。単純に着座施設の設置方法が重要なだけでなく、縁側や長いベンチといった複数人が座れるものを利用することも重要であり、空間での選択自由度と空間内のコミュニケーションが高められることが分かった。

次に、各属性の利用者の安全性を確保するためには、外部空間で円型のテーブルを利用することも重要性であるとわかった。

最後に「有料ゾーン」と「無料ゾーン」が同一の空間に設置された場合、一体に利用されることで、テイクアウトなどの行為が発生する可能性があること、および住民や来街者の選択自由度が高められることがわかった。また、相互に作用することで、空間の有効活用も可能になるだろう。