

街路の相互関係からみた景観評価に関する研究

- 天神・中洲地区の8本の街路景観をケーススタディとして -

福岡大学工学部社会デザイン工学科 学生会員 ○太田有香
福岡大学工学部社会デザイン工学科 正会員 柴田 久
福岡大学工学部社会デザイン工学科 正会員 石橋知也

1. 背景と目的

周知のように景観法が施行され、魅力ある都市の景観に対する議論が高まっている。これを受け、都市の景観評価を目的とした研究の蓄積も多く見られる。一方、街路の雰囲気については、幅員、沿道の建物高さなど多種多様な要素によって構成され、そのほか街路自体の機能や場所性によって各街路の格が把握されることになる。しかし、街路は連続しており、都市の魅力はこれら街路の雰囲気とそれら格を持つ街路の相互的な役割、関係性（街路単体としては評価されなくても他の街路との関係性、役割分担から評価されるケース）の景観体験によって捉えられていると考えられる。これに対し既往の景観評価に関わる調査研究では、各街路に対する一定方向の視軸を設定した上で、SD法、D/H、天空率などの評価指標が重視された街路単体の研究成果が目立っている。

よって本研究では、福岡市中心部の都市の魅力を事例とし、都市内における各街路の相互的関係性、役割に着目した定量的かつ総合的な都市内街路の景観評価を試みる。

2. 対象街路及び調査分析指標

(1) 対象街路の設定

本研究で対象とする街路は、福岡市の中心地である天神・中洲地区を走る名称のある通り（国体道路、明治通り、昭和通り、大正通り、渡辺通り、天神西通り）、昔ながらの雰囲気をもつ紺屋街商店街、そして、福岡の歓楽街である中洲の中心を通る中洲大通りの8本である。ただし、渡辺通りは天神地区を縦断する通りであり、このような大きな通りが横切れる場合、同じ街路でも雰囲気の形成に変化が出るのではないかという仮説の下、国体道路と明治通りに関しては、渡辺通りを境に東西に分けた。また、それぞれの街路は他の街路と交差するところまでとした【図1】。

(2) 調査分析指標

街路データとして、幅員(D)、建物の高さ(H)、建物の正面幅(W)、看板率【図-2】、路線価、交通量、主要樹種、舗装の種類、建物用途を挙げた【図-3】。

3. 街路特性と関係性の考察

(1) 国体道路及び明治通りの東西での比較

ここでは紙幅の関係から、国体道路と明治通りに対する分析について述べる。国体道路を東西で比較すると、建物数が国体道路（西）は110棟、国体道路（東）は74棟と西側は東側の約1.5倍となっている。また、看板率も建物数と同様国体道路（西）が17.09%、国体道路（東）が13.79%と、前者の方が多い。建物用途の調査結果からも西側に業務施設や商業施設、店舗併用共同住宅など様々な施設が混在している工

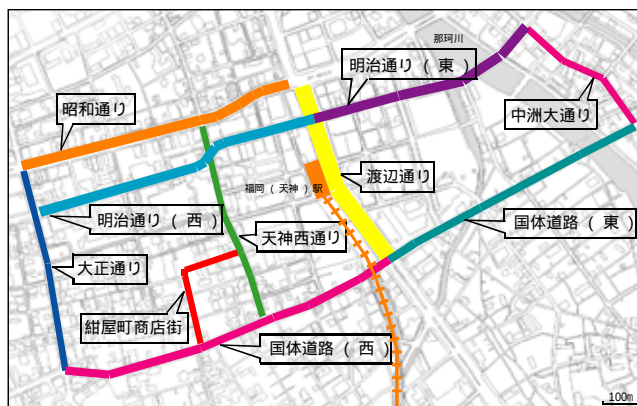


図-1 対象の街路



図-2 看板率の分析例

街路名		国体道路(西)	国体道路(東)	明治通り(西)	明治通り(東)	渡辺通り
街路の幅員 D (m)	平均	21.92	22.40	24.70	26.39	49.93
	最大	25.12	26.60	41.00	37.00	50.20
	最小	20.65	20.00	19.05	24.50	48.80
	分散	0.53	1.86	12.51	7.05	0.089
車道 (m)	平均	14.55	14.11	12.59	12.61	13.58
	最大	19.50	17.65	15.05	16.50	18.00
	最小	11.81	10.70	11.00	11.00	11.41
	分散	3.45	3.57	0.92	1.08	2.27
歩道 (m)	有無	○	○	○	○	○
	平均	3.68	4.14	6.06	6.89	9.99
	最大	4.97	5.45	13.60	12.48	11.50
	最小	1.15	2.63	3.25	5.05	9.45
	分散	0.82	0.61	2.55	1.77	0.13
建物の高さ H (m)		13.53	13.09	19.66	23.83	31.80
建物の総数		110	74	65	32	15
建物の正面幅 W (m)		12.79	12.39	19.50	23.21	58.58
D/H		1.62	1.71	1.26	1.11	1.57
W/D		0.58	0.55	0.79	0.88	1.17
看板率(%)		17.09	13.74	5.55	15.04	3.87
路線価(千円/㎡)		1169	1058	1949	1833	3467
交通量(台/時)		1968	1717	1529	1354	2399
車線数(本)		4	4	4	4	8
主要樹種		○ケヤキ ○クログナモチ		○ホルトノキ ○クログナモチ		○イチヨウ ○クログナモチ
舗装の種類	車道	アスファルト(黒)		アスファルト(黒)		アスファルト(黒)
	歩道	[渡辺通り・丁目・春吉橋西] 色つきアスファルト(赤系) [春吉橋東・中洲・丁目] タイル(赤系)		[浜坂・天神西] 色つきアスファルト(赤系) [天神西・中洲・タイル] タイル(赤系)		自然石の石張り(赤系)
備考		自転車に乗った人が多く、歩行者は1人もしないで行動している人が多い。		歩行者が多く、2,3人で行動している人が多い。歩行者が目につく。		人が多く、歩道の人口密度が高い。自転車は押して歩いている。

図-3 対象の街路データ(国体道路, 明治通り, 渡辺通りのみ表記)

リアと位置づけられる。特に、国道道路（西）の住居を含む建物は国道道路（東）のそれに比べ2.5倍となっている。また、国道道路（西）側では街路樹であるケヤキが密に植樹されているが、国道道路（東）では、渡辺通り交差点から中洲

に向かって約 400mのところまでは植樹されていない。これにより、国体道路（西）と国体道路（東）は渡辺通りを境に街路樹が途切れ、雰囲気の変化にも影響を与えていると思われる。

次に、明治通りを東西で比較すると、建物数が明治通り（西）は 65 棟あるのに対し、明治通り（東）ではその約半分の 32 棟と東側の建物数は少ない。東西の大きな違いは、看板率が西側は東側の約 3 倍となっているところである。国体道路と同様、建物用途の分析結果から、西側の方が業務施設や商業施設、店舗併用共同住宅など様々な施設が混在していることが背景としてうかがえる。これによって、建物の高さにもばらつきがあり、統一性がない街路になっているものと思われる。また、明治通りの歩道の舗装の変化や沿道の建物の用途変化があり、明治通りは、赤坂交差点から天神西交差点（区間 1）・天神交差点から水上公園交差点（区間 2）・西大橋交差点から中洲交差点（区間 3）の 3 区間に分けて評価できると考えられる【図-4】。

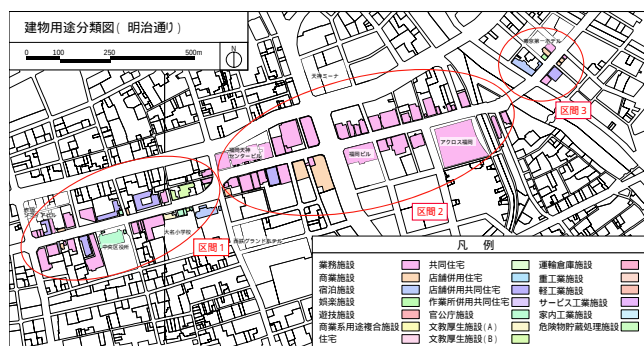


図-4 区間分けされた明治通り

(2) 街路データからみる街路の特性

街路の空間が一定のまとまりを得るためには、ある程度の延長にわたって、街路幅員（D）及び沿道の建物高さ（H）が一定に保たれていることが必要である¹⁾。街路幅員と沿道の建物高さの比（D/H）は、大通りでは1~2程度の空間になっているのが居心地のよい街路と言われている。前述した街路データから、大通りである街路は、国体道路（西:1.62, 東:1.71）、明治通り（西:1.26, 東:1.11）、昭和通り（2.88）、大正通り（1.15）、渡辺通り（1.57）となる。昭和通りを除いてはD/Hが1~2程度であるため、圍繞感が存在していると言える。特に、明治通りと大正通りはD/Hが1~1.5付近であるため、街路の雰囲気に均整があると思われる。昭和通りにおいてはD/Hがほぼ3となっていることから、茫洋とした空間と評価できるが、中央分離帯が存在し、そこに街路樹が植樹されていることで、空間を視覚的に引き締めている。また、裏通り、横丁といった盛り場を構成する街路では、D/H > 1 が親密で居心地の良い空間を演出するとされている²⁾。天神西通り、紺屋町商店街、中洲大通りのD/Hは順に、0.89, 0.71, 0.79となっていることから、上記のような空間を演出していると思われる。

(3) 交差する街路間での相互的な関係性評価

ここでは、例として明治通りと中洲大通り、国体道路と中洲大通りとの関係性に着目した分析結果を示す。

明治通りと中洲大通りの比較

中洲大通りは一方通行のため、車の進入は明治通りからは

出来ない。中洲大通りは明治通り（東）と交差しており、明治通りの沿道建物は中洲から天神方面に向かって那珂川を境に、商業施設から業務施設へと変化している。これにより、この2本の街路の雰囲気は那珂川を境にして変化し、明治通り（東）の中洲側では中洲大通りの印象を存続していると思われる。

国体道路と中洲大通りの比較

中洲大通りは国体道路（東）と交差しており、車は国体道路からの進入のみである。国体道路から中洲大通りに入ると、看板率も示すように、看板の量が急増する。街路の幅員も半分に減少することから、中洲大通りに入った瞬間に雰囲気が一変する。中洲大通りの看板はネオンを使ったものが多く、昼夜の印象はかなり変化するものと思われる。つまり最も印象の変化を与えるものとしては看板の種類が考えられる。

(4) 街路の相互関係からみた雰囲気変化の把握

一例として渡辺通りは、明治通りと交差するところでは業務施設が東西に広がっていることから、東西の雰囲気を結ぶものとして存在している。しかし、国体道路と交差するところでは国体道路（東）に曲がると街路樹が途切れており、東西の雰囲気は渡辺通りで分断されている。また、明治通りにおいては西大橋交差点で、国体道路においては春吉橋東交差点で歩道の舗装が変化していることから、どちらの街路も橋を境にして雰囲気の変化が見られ、沿道の建物の用途などからも中洲大通りの雰囲気に影響されているものと思われる。このように交差する街路など、複数の街路の相互関係を考慮することで、沿道建物や街路樹など、街路内に生じする雰囲気や空間的分節を、都市全体からみた意味、役割として分析できることが示された【図-5】。都市景観に対して街路単体からのアプローチだけでなく、それら連続した総合形態としての街路評価と都市の魅力を捉える解読手法ならびにデザイン手法への可能性が見出されよう。

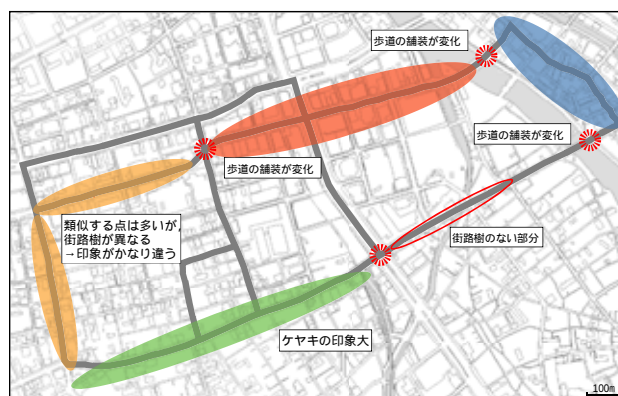


図-5 街路の相互関係に対する分析結果（一部）

4. まとめ

本研究では、福岡市中心部の都市の魅力を事例とし、都市内における各街路の相互的な関係性、役割に着目した都市内街路の景観評価を試みた。なお知見の詳細については発表時に述べる。

参考文献

- 1) 篠原修編・景観デザイン研究会著：景観用語辞典，pp.166-167，彰国社，2004
- 2) 同上書，pp.170，彰国社，2004