

住宅地の生活の場としての街路における空間と利用の変遷に関する研究 —用賀プロムナードを事例として—

都市空間生成研究室
2141067 佐藤 利香

歩車共存道路	プロムナード	歩行者空間
街路利用	生活の場	滞留空間

1. 研究の目的と背景

国土交通省はウォークアブルなまちなかの形成の支援の充実や、歩行者利便増進道路制度等の歩行者の安全で円滑な通行及び利便の増進を図る取り組みを進めている。また居住地域においては、ゾーン 30 やゾーン 30+ の取組、2026 年には生活道路の法定速度が 60km/h から 30km/h に引き下げられる見通しが立っている*1。こうした背景からも住宅地内の生活道路を含む街路での安全性の確保と合わせて、街路空間の利用と管理が課題となってくる。

そこで本研究は、世田谷区用賀地区にある用賀プロムナード(いらかみち)を対象として、用賀プロムナードの竣工時と現在の利用と空間実態の変遷と、水路を巡った街路利用者の意向と行政の施設整備に関する考え、計画当時の事業担当者の考える街路のあり方について明らかにし、今後の持続可能な住宅地における生活の場としての街路のマネジメントについての知見を得ることを目的とする。

2. 研究の方法

周辺住環境を把握した後、いらかみち内での活動や空間の竣工時と現在の二時点比較、関係者のヒアリング調査とシンポジウムや事業担当者へのヒアリング調査を通して、いらかみちの継続や住宅地に求められる街路について考察する。調査の流れは以下の通りである。

- ①いらかみち周辺の住環境調査
- ②空間と利用の二時点比較
- ③利用者意識と空間整備に関するヒアリング調査
- ④計画当時の事業担当者へのヒアリング調査

3. 対象地の概要

対象地は、用賀プロムナード「いらかみち」である。世田谷区上用賀 5 丁目・用賀 4 丁目に位置し、1979 年に世田谷基本計画「生活と文化の軸」をつくるプロムナードとして、象設計集団によって設計され、1986 年に完成した住宅地内の街路である。用賀駅と世田谷美術館を結ぶアクセス路として整備されている。主な特徴として、生活道路であるが歩車道の分離が明確にされていない点

や物理的デバイスを用いることなく視覚的な操作によって、自動車の速度抑制を図っている点、ベンチや水路等の設えによる滞在機能がある点が挙げられる。かつての道が持っていた多様な場としての役割を復活させることを目的とし、設計者のいう「不思議なもの」を取り入れることで、道に対して、ただ通り過ぎる場所という固定概念を変えるという意図をもち、各地で普遍的にこのような事例が広がることが期待されていた。



図 1. いらかみちの様子

4. 「いらかみち」の変遷と課題の把握

4-1. 住宅環境調査

本調査では国勢調査の整理より世帯総数の推移とゼンリン地図の整理から住民の移り変わりを明らかにする。上用賀 5 丁目と用賀 4 丁目の世帯総数としては、1985 年から最新データである 2020 年までのデータにおいて、1985 年と 2020 年を比較すると世帯総数はほぼ横ばいになっていることが明らかになった。

ゼンリン住宅地図の調査からは 2024 年現在の住民居住歴は、全体の割合として 1996 年から居住している世代は 1 割弱であるが、1986 年・2006 年・2016 年・2024 年から居住している世代は各 2 割前後の割合を占めており、居住歴のばらつきがあることが明らかになった。

以上より、いらかみち周辺地域では安定的に居住者が入れ替わっており、当時と近いような世帯の世代構成が維持されていると考えられる。そのため、様々な年代からの居住者が入り混じった地域になっており、まちが高齢化していることが問題になるのではなく、住宅地のマネジメントとしても比較的的成功していると考えられる。



図 2. 2024 年現在の居住者の居住歴

4-2. 空間と利用の実態調査

過去の文献の整理と現地調査の比較をすることで、空間と利用の経年変化を明らかにする。空間については追加で世田谷区土木部へヒアリング調査をする。

空間実態の経年変化としては、主に水路の使用中止と劣化による破損・使用禁止の 2 点が挙げられる。舗装や塗装の劣化や震災、感染症などの社会的な要因による変化がありつつも、適宜修復され、竣工時の状態を維持することや人身事故を防ぐために優先順位をつけて、空間の補修を行っていることが明らかになった。また沿道で販売やギャラリーを開催する住民がおり、自宅の延長のような活動が現在では見られた。利用実態としては、竣工当時と現在を比較すると、同様の利用や“本を読む”は現在の“座る(スマホを見る)”に変化しているなど媒体の違いがあるものの、利用のされ方には類似性が見られた。また、計画当時に意図された活動が現在もあることが明らかになった。以上より、経年変化の中で利用は大きな変化はなく、設計当時に意図されていた使われ方が現在でも同様に受け入れられ、安定的に使われ続けていると評価することができる。

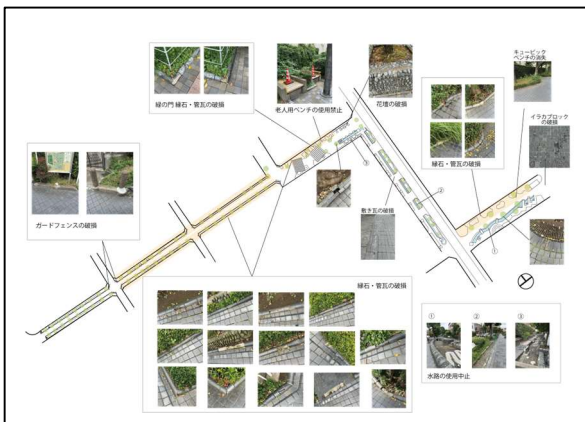


図 3. 現在の使用禁止と破損箇所

4-3. ヒアリング調査

いらかみちの利用者と玉川土木管理事務所、当時の事業担当者を対象に行う。また、用賀シンポジウムの内容を整理する。住民・利用者側は、清掃に感謝する声、舗装・街路内の要素に関心を示す声、水路の継続を望む声があることから街路の特徴を把握しており、その価値や管理者の取り組みを利用者目線で評価していた。土木管理事務所も同様の評価をもち、水路継続の意識があるが、バブル期に造られた高額な建造物の今の時代での維持の仕方や老朽化による不具合に対処するための作業量と予算内での工面に、課題を抱えていることが明らかになった。また、区はいらかみちを継続させていくために、利用を拡大させたいという考えがある半面で、当時の事業担当者はあくまで、いらかみちは生活道路の 1 つの枠の中で考えたものであり、特別視する必要はないとし、管理や道のあり方に関しての考え方の相違が確認できた。

5. 結論

空間の変化として、いらかみちは年月による劣化に対して、優先順位をつけて適宜補修を行っている。また本街路の車が自然と減速するという特性から、沿道で自主的な活動をする住民の存在が明らかになった。利用の変化としては、竣工時も現在も同様の使用方法があることが明らかになった。管理上の変化としては、当時の素材が現在は高額になり、同じものでの補修に費用が掛かり、管理上の負担になっていることが明らかになった。

これらを踏まえ、今後のいらかみちの持続性を向上させるためには、整備予算の確保や、使用素材に関して計画時点で後世への配慮が必要であるという知見を得た。全てを当時と同様の素材を使用するのではなく、似たもので代用することや、住民を巻き込んだ維持が必要であると考え。地域活動の一環としていらかみちの清掃に取り組むことで委託しての清掃費を維持管理費に充てることができ、かつ住民同士の交流にも繋がるだろう。また、いらかみちは日本の生活道路発展の事例として評価できるが、本事例を特別な事例とすることは生活道路の設計意図とは反するため、本街路のあり方について今後新しい議論が必要であると考え。

注

1) 読売新聞オンライン “生活道路が時速30キロへ、遺族「やっとな国が動いてくれた」…法定速度の混在や周知など課題”

<https://www.yomiuri.co.jp/national/20240605-0YT1T50125/> (最終閲覧日: 2024 年 11 月 29 日)

参考文献

- 1) 日経アーキテクチャ: 「安全性」という試練にさらされた瓦の道, pp142-148, 1996 年 11 月 25 日号 (増刊), p144
- 2) 季刊建築設計資料: 17 歩行者空間楽しく歩ける街をめざして, pp93-102, 1987 年・夏, 建築資料研究社, p95