

巣鴨地蔵通り商店街における賑わい分布に関する研究

宇野研究室

4106007 池上 碧

1. 研究背景・目的

1-1. 研究背景

現在の社会において、大型商店に押され、各地の商店街が衰退してきている。しかし巣鴨地蔵通り商店街は、高齢者の買い物客や高岩寺の参拝客で賑わい、年々活気が増すばかりである。この商店街は旧中山道という時代背景から、ほぼ一直線に形成されている。また延長線上に、この商店街の主要な駅である、JR・都営の巣鴨駅が存在する。故に非常に特殊な通りであると言える（図1）。

このように駅から一次的に伸びる商店街では、都市と駅との相関関係を分析しやすい。人や物の賑わいを定量化し、どのように分布しているかを検証することも可能である。通常、二次元的に広がる都市では、複雑に分布する賑わいを分析することは、極めて困難である。

1-2. 研究対象・目的

対象敷地は、全長約 780m の巣鴨地蔵通り商店街全てとする。本論では、下記の2つの仮説を検証し、駅との距離の関係・その他の要因を考察することを目的とする（図2）。
仮説1 現在の成熟した都市では駅との距離に従い、賑わいは減少する^{註1)}。

仮説2 仮説1は定説であるが、実際は駅だけでなくその他の要因により、分布の仕方は複雑になる。

2. 『賑わい』の定義

本研究における『賑わい』を以下の通り定義する。

- ①『賑わい』とは物の賑わいのことである（図3）。
- ②『第二次輪郭線^{註2)}』である。
- ③路上において、内部空間的な秩序を作ることができる。芦原義信^{註3)} 著「街並みの美学^{註4)}」では、日本の商店街における『第二次輪郭線』を否定している。さらにこれらを全て取り去り、「路上に内部空間的な秩序を作ることが街の豊かさを生む」ということを、繰り返し言及している。しかし、商店街においてはこの『第二次輪郭線』が擬似的な内部空間を構築する要素となっていると考えられる。そして芦原義信の言及する、豊かな街を構築している。



▲図1 巣鴨地蔵通り商店街と巣鴨駅の地図

3. 『賑わい』の分類

前述の③を満たす要素は、内部空間的な秩序の生成の仕方から、以下の2種類に分けられる（図4）。

3-1. 家具型要素（α） 歩行者の行動を誘発させ、道を直接的に室内の様に構築する要素^{註5)}。

3-2. 屋根型要素（β） 簡易的な頭上を覆う装置で、空間的に室内のような秩序にする要素^{註6)}。

4. 研究方法

- ①巣鴨地蔵通り商店街の時代の変遷を分析
- ②『賑わいの分布図』（図7）を作成
- ③『賑わいの分布図』から分析・考察

5. 巣鴨地蔵通り商店街の時代の変遷を分析

中山道として機能していた時代から高岩寺の移転や山手線開通などの歴史の変遷を古地図を用いて辿る（図5）。

6. 『賑わいの分布図』作成

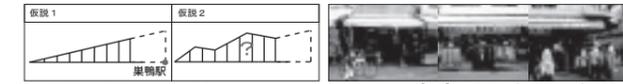
上述の条件に当てはまる、『賑わい』構成する要素を抽出する。そして分類した要素ごと、または全要素を統合したグラフを作成し、影響を与えた要因を検証する。

6-1. 抽出場所・時間・方法

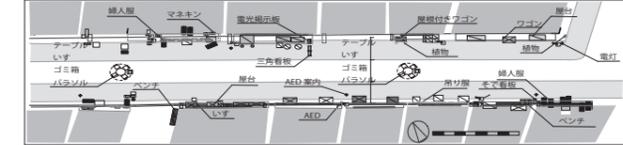
この対象敷地の土日祝日^{註7)}にて、全ての立面を連続写真で撮影し、各要素をプロットしていく（図6）。

6-2. 抽出した要素をグラフ化

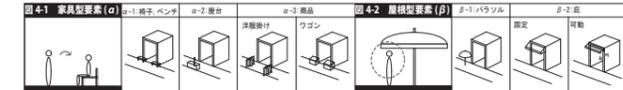
- ①通りを線と見なし、50mごとの15区間に区切る（図1）。
- ②15区間における各要素の個数を、通り全体の個数に対する百分率で表す。これを『賑わい分布率^{註8)}』とする。さらにグラフ化した物を『賑わい分布図』とする。
- ③全ての要素の平均をグラフ化。
- ④『賑わい分布図』を抽象化し、要因を考察しやすくする。



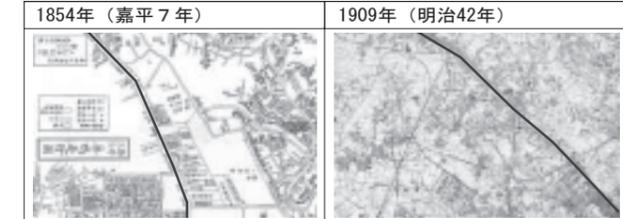
▲図2 賑わい仮説 ▲図6 商店街の立面一例



▲図3 商店街における物の賑わい



▲図4 賑わいの分類図



▲図5 古地図分析

7. 『賑わいの分布図』から分析・考察（図7-1, 図7-2）

『賑わいの分布図』は、各要素で様々な形状をしているが、多くの共通点も存在する。それは、全体として（図2）の仮説1のように巣鴨駅に遠い場所ほど減少するグラフとなる点である。また、巣鴨駅の距離とは関係なく、独立した『賑わい』がいくつか点在して見られる（図7-2 エリアA, B, C）ことも確認できる。

この様な結果から、以下の要因が考えられる。

①巣鴨駅が主要因となり、『賑わい』は遠ざかる程減少する。グラフAのように、巣鴨駅は『賑わい分布図』の基礎となる。（図2）の仮説1と同じ形状である。

②座る空間を持った2つの公共建築（高岩寺・郵便局）は、『賑わい』を大きくする（エリアB, C）。

観光目的地である高岩寺は、分布に影響与える要因になっていた。また、来街者には直接関係のない郵便局もわずかながら影響を与えている。この2つの公共建築に共通するのは、座る空間である（図8）。座る空間が人を集め、『賑わい』を大きくする。

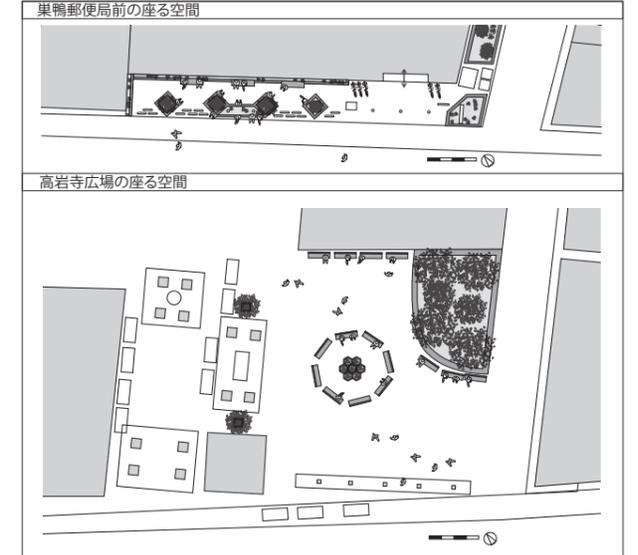
③都電荒川線庚申塚駅も『賑わい』を大きくする。

この通りの巣鴨駅と反対側には、都営都電荒川線庚申塚の駅がある。この来街者にとってはあまり主要な駅ではないが^{註9)}、この駅も要因となっていた（エリアA）。

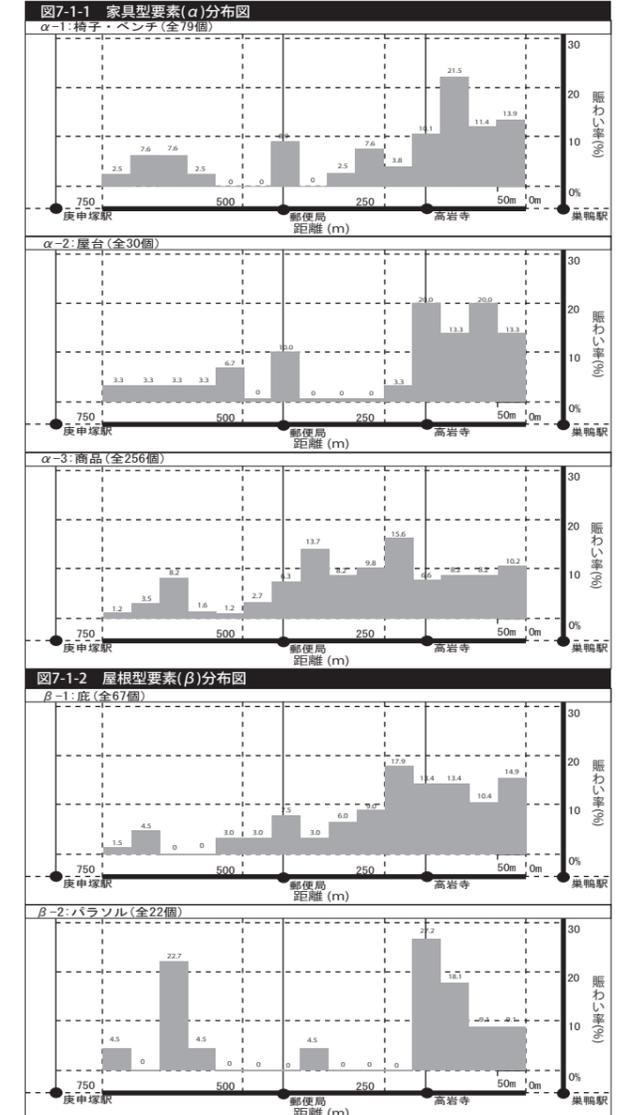
8. 結論（図7-3）

上記の②, ③より巣鴨駅以外の要因が3つ確認でき、（図2）の仮説2が実証できた。この要因がグラフAに影響を与え、グラフBの様な複雑な形状となった。この『賑わい分布図』は、旧中山道時代の生んだ一次的な形状の上に、現在の建築が生んだ『賑わい』が重なった結果である。

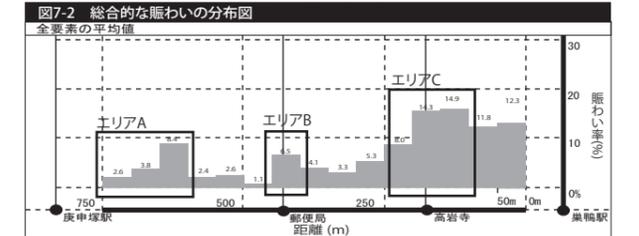
現在では、駅を中心に都市が作られるようになった。そして『賑わい』がそこに集中する。しかし、その他にも、計画されて作られた建築物の生み出す空間が、強く影響している。この様な要因を探ることは今後、都市計画を行う上で重要視すべきである。そして『賑わい』を生む様な、計画的な建築・都市を構築することが、強く求められる。



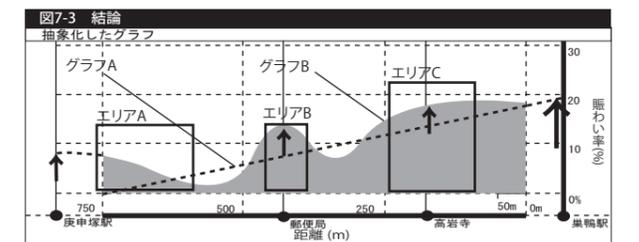
▲図8 公共建築の座る空間



▲図7-1 賑わいの分布図(要素別)



▲図7-2 賑わいの分布図(総合)



▲図7-3 賑わいの分布図(抽象化)

脚註：1) 参考文献、「駅再生」より。 2) 参考文献1「街並みの美学」より。建築の外観以外の突出物や一時的な付加物による形態。(⇒第一次輪郭線) 3) 芦原義信 1918-2003 建築家 4) 芦原義信「街並みの美学」1979年岩波書店 5) 商品ワゴンなどは、小さな物が複数ある場合、人が行動を促す家具程度の大きさ(50cm程度になった物)を一単位と数える。また、椅子・ベンチは座れる人数を個数とみなす。6) 人が覆われる程度(80cm以上突出した場合)路上にはみ出ている物を対象とする。7) 縁日をのぞく土日祝日(調査日時10月18日,10月25日の13:00~15:00) 8) 賑わい分布率=各区分の要素の個数/通り全体の要素の個数×100(%) 9) 一日平均の駅利用者数・山手線15,855,303人・都営三田線564,380人・都営都電荒川線52,733人(参考サイト:JR東日本,東京都交通局) 参考文献：1)「街並みの美学」芦原義信著1979年岩波書店 2)「駅再生」新井欣弥著2002年鹿島出版会 既住研究：1)「商店街末街の座りスペース利用に関する研究」大島秀明、天野克也、谷口汎 日本建築学会計画系論文集 第610号 41-46,2006年12月 J.Archit.Plann. A1J, No.610, 41-46, Dec., 2006 2)「商店街街路における行動誘発要素と歩行者のアクティビティに関する基礎的研究」有馬隆文、大木健人、山口敬、坂井猛 日本建築学会計画系論文集 第73巻 第623号 177-182,2008年1月 J.Archit.Plann. A1J Vol.73, No.623, 177-182, Jan, 2008