

[ 別紙 2 ]

## 論文審査の結果の要旨

申請者氏名 玉那覇綾子

地方都市商店街の疲弊が恒常化するなか、まちの魅力とそれに係る公共空間整備は地方都市の喫緊の課題となっている。一方、東京の繁華街は人を集めている。魅力があるからで、それには公共空間も大きく係っていると考えられる。

2部構成の11章よりなる本論文は、銀座、渋谷、浅草など東京の7つの代表的繁華街を対象に、来訪者が街中の公共空間で行う基本行動の「歩行」と「滞留」に着目して「歩行者空間」と「滞留空間」を分析し、東京の繁華街の空間の特徴を明らかにし、さらに地方都市への示唆を得ようとしたものである。

第1章では、研究の背景と目的、既往研究との関係、構成と方法をまとめている。

歩行者空間を扱った第I部の第2章では、「歩道」や「歩行者用通路」と異なる「歩行者空間」を、車両通行との関係等周辺の状況によって変化する、より流動的な空間として捉えることを提案し、その重要性を指摘している。

第3章では、歩行者空間の形状を調査分析し、全344路線の73.8%が200m以内でたいへん短いこと、幅員が10m未満の路線が全体の82.0%、5m未満が36.9%で、ヒューマンスケールな道路空間が多いことを明らかにし、歩行者の歩きやすさ、居心地良さの要因となる線形等についても考察を行っている。

第4章では、時間帯車両通行規制を繁華街ごとに整理し、全体では109路線(31.7%)で導入されていること、時間帯の統一や集中選択的な範囲設定などの取組が組合わされている場合に歩行者空間としての効果が大きいことなどを明らかにしている。

第5章では、第I部のまとめとして、短距離路線の集約的配置と時間帯車両流入規制の拡充の組合せによって歩行者空間を創出している繁華街(渋谷・新宿・池袋)がある一方、街の大部分で交通量を排除する領域をつくり、歩行者が車両通行から受けるリスクを低減するエリアデザインと歩車一体的道路形状を採用している繁華街(浅草・上野)があるなど、繁華街によって歩行者空間の特徴に違いがあることを明らかにしている。分析結果を踏まえ、良好な歩行者空間創出には、道路整備と車両通行規制をうまく組み合わせることが重要であるなどの提言を行っている。

滞留空間を扱った第II部の第6章では、「滞留空間」の概念を整理し、第I部の7つに日本橋を加えた8つの繁華街で合計363箇所の滞留空間を抽出し、数と密度の相関を考察している。

第7章では、立地を分析し、公共空間にあるものが57.3%と多く、その中でも道路空間にあるものが43.3%で最も多いことを明らかにしている。また、植栽で囲われ見にくい公園のベンチなどよりも、道路端で目立つ街路樹防護柵などのほうがよく使われていたことから、道路整備での滞留空間創出の有用性とその手法などについて考察している。

第 8 章では、空間タイプを建物一体型、敷地完結型、構造物付属型などに整理し、形態の多様性を分析し、道路との一体性や街の賑わいへの影響について考察している。また、繁華街別にみると浅草では内部領域拡大型が、原宿・池袋では植栽施設付属型が多い等、繁華街によって滞留空間形成に違いがあることを明らかにしている。

第 9 章では、複数の滞留空間が集まった複合滞留空間という概念を提示して再整理し、滞留空間の型の組合せを調べ、店舗前面部型同士の組合せが多いこと、連続的に集中することで賑わい感が発生すること、公共の道路と民間の沿道との一体型が強い魅力となることなどを明らかにしている。

第 10 章では、第 II 部のまとめとして、繁華街ごとの滞留空間の特徴を整理し、道路施設など公共整備型が中心の繁華街と、民間整備の店舗前面部型が散在する繁華街、その両方がある繁華街などに類型化し、滞留空間創出の手法を整理している。

第 11 章では、I 部と II 部の結果を再整理し、歩行者空間と滞留空間からみた東京の繁華街の特徴について総合考察を行い、地方都市への提言として、道路空間の広場化の重要性、滞留空間配置に関する位置選択のポイントなど両空間の整備のあり方と創出方法を論じている。

以上、本論文は、東京の代表的繁華街の歩行者空間と滞留空間の特徴を明らかにするとともに、地方都市の公共空間整備への示唆を整理したものである。本論文で得られた知見は、空間の魅力づくりに関する研究、実践に大きな影響を与えられ、学術上、応用上貢献することが少なくない。よって、審査委員一同は本論文が博士(農学)の学位論文として価値あるものと認めた。