

深夜の繁華街に顕われる路上滞留行動の特性

THE CHARACTERISTIC OF STAYING BEHAVIORS ON THE STREET APPEARED IN MIDNIGHT SHOPPING DISTRICT

小林 茂雄*, 小林 美紀**
Shigeo KOBAYASHI and Miki KOBAYASHI

This research examined staying behaviors in streets at midnight in Shibuya area, and evaluated sitting sensation of the outdoor elements continuously from 16:00 till 5:00 on the next day. The investigated results are summarized as follows.

- The number of sitting people in the streets increased most at 23:00, and the sitting people's ratio to the people on the streets was the highest around 3:00 a.m. It was observed that people converted various interspaces produced by reduction in traffic or closing of shops into the comfortable staying spaces.
- The outdoor elements evaluated that people could sit and talk or eat increased continuously from 23:00 to 5:00, and the elements evaluated that they could do such behaviors comfortably increased most at 23:00.
- The possibility of supporting midnight staying behaviors based on the investigation and the interview was examined. It was considered effective to change the diversity steps close to the streets to the seating elements.

Keywords : *staying behavior, midnight, street, sitting behavior, observational investigation, Shibuya Center-Gai*

滞留行動, 深夜, 街路, 着座行為, 観察調査, 渋谷センター街

1. 研究の背景と目的

石畳の路地が入り組んだイタリアやスペインなどのヨーロッパの伝統的な街では、大小様々な広場が各所にあり、老若男女で絶えず潤っている。大型の広場だけでなく、市庁舎や教会、美術館、市場など人が集まる場所の前には噴水やベンチが配され、またそうした建造物の入口につながる大階段も座具として利用されることが多い。腰を下ろして滞留できる場所が街の中にきめ細やかに組み込まれているといえ、休憩場所と周辺建物も明確に区別されるのではなく一体感が醸しだされている。

一方、日本の街ではどうであろうか。一般的に街の中心部に設けられた屋外広場は少なく、そこで取られる行為のバリエーションも限定されている。駅前や高層ビルの足元にある広場は、人が通過するためや待ち合わせに使われたりするのが主であり、積極的に休憩したり交流したりする活動はあまり起こらない。東京での日比谷公園や代々木公園など大規模な公園は、銀座や渋谷の繁華街と距離的には近いものの、広幅員道路によって領域が明確に区別されている。休憩行為は公園の中に留まりやすく、街と公園との一体感が醸し出されたり、両者の双方向的な行為が生まれたりはしにくい。

歩行者が主体となっている街路自体ではどうか。人や商業的な情報が溢れた繁華街の路上は確かににぎやかそうに見えるが、ベンチなどの座具が設置されるような場所はなく、落ち着いて腰を下ろせるような段差も少ない。それは日中だけでなく、日没後の夜間も基

本的には同じである。街路は移動のための場所であり、休憩・滞留する場所とはなっていない。しかし、店舗の営業が終了し、終電が過ぎる頃から明朝までの時間帯では、状況が変わってくる。施設内部での活動が消失するかわりに、路上に人の活動が移っていく。屋外のような場所に腰を落ち着けて会話をしたり、食事したり、アルコールを飲んだりするなどの行為が展開されるようになる。特に気温の高い夏期に顕著である。広場の少ない日本の街でも、路上の各所を広場のように使用している様子が、深夜だけに現れるのである。

本研究は、日本人が都市空間を柔軟に利用している特別な実態を明らかにするため、終電後となる 23 時以降の時間帯における繁華街での滞留行動に着目する。フィールドワークによって滞留行動が取られる位置や種類をできる限り網羅的に把握すると共に、屋外空間における様々な要素が如何に人々を滞留させるように働くかについて評価を行う。これらの調査を夕方から明朝まで継続的に行うことで、街と人との関係が時間に応じてどのように変化するかを分析し、終電後の街路空間だけが持つ特徴、すなわち路上での自由な行動を支援している実態と意義について考察する。

都市の屋外空間における滞留行動に関する調査や研究は、これまでも数多くなされている。公園や広場の利用状況や着座者の分布を調査し、計画の条件を導き出すもの¹⁻³⁾、街路や緑道の着座スペースを調査したり評価したりしたもの⁴⁻⁵⁾、路上での飲食行為やコミュニケーションの取られ方を調査したもの⁶⁻⁸⁾ などがある。ただし、こ

* 東京都市大学工学部建築学科 教授・博士(工学)

** 東京工業大学大学院総合理工学研究科
特別研究員・博士(工学)

Prof., Dept. of Architecture, Faculty of Engineering, Tokyo City University, Dr. Eng.
Research Fellow, Tokyo Institute of Technology, Dr. Eng.

これらの調査は基本的に日中を対象としたものであり、深夜の行動については扱っていない。また、座具やテーブルなどに対する使われ方の調査が主であり、意図されていない使われ方を積極的に扱ったものは少ない。明確な目的や機能を持つ場所ではなく、機能が曖昧な場所において利用者が主体的に環境に働きかける行為を扱ったものとしては、「まちの居場所」に関する研究^{9)・10)}がある。利用者が環境を探索し居心地の良い場所を発見して滞留するという方向性は本研究と一致するものの、現段階ではコミュニティスペースなどの施設を対象とするに留まっている。

深夜の繁華街における路上行動については、泥酔者や犯罪者やキャッチセールス、あるいは未成年の若者グループなどの特異な振舞いについて雑誌やテレビで報道されたり^{11)~14)}、小説やエッセイの題材として描かれることはよくある。本研究の特徴としては、そうし

た行動をできる限り網羅的に客観的に調査することで、ある程度の定量データを示すことにある。また道端に座って飲食したり泥酔者が寝転がったりするようなことを、単に迷惑行為と捉えるのではなく、街に対して身体を使って能動的に働きかける行為の一つであると捉え、そうした中に、都市空間に対する主体性を獲得することの価値を見出そうとすることにも特徴がある。

2. 予備調査

2.1 対象地域と調査概要

2012年5月から6月にかけて、新宿、渋谷、池袋、六本木などの終電後の路上の様子を観察した結果、本研究の調査対象地として、渋谷センター街周辺を選定することとした。渋谷を選定したのは、ストリートミュージックやダンス、スポーツ、グラフィティ¹⁵⁾ など



図1 滞留行動と場所 (2012年7月9日23時~10日5時)

ストリートカルチャが根付き、深夜の路上の滞留が活発であること、街が緩やかに傾斜しており、座りやすい階段や段差が多様にあること、新宿や池袋よりも繁華街と性風俗店との棲み分けがされていること、警察や地域の防犯活動によってセキュリティが比較的高く保たれており、観察調査を行いやすかったことが挙げられる。

渋谷での予備調査は2012年6月から7月にかけて計5回行った。23時の終電前後^{注1)}から明朝5時までの滞在者の位置や行動、動作、街の要素の使われ方などを観察した。調査は20代の3名(男性2名、女性1名)で行った。また7月9日には、路上で取られている行為を隈なく把握するため、範囲を宇田川町に限定して調査した。宇田川町を選定した理由は、渋谷周辺で昼夜を問わず最も人通りが多いことと、車両の通行が制限されている^{注2)}こと、そして隣接する繁華街の道玄坂や円山町と比較して性風俗店が少なく安全に調査できるためである。調査は基本的に目視で行い、プライバシーを侵害しないように配慮した上で、写真撮影を行なった。

2.2 滞留行動の特徴

7月9日23時～翌10日午前5時までに観察された主な滞留行動を図1に示す。滞留行動は、一定の場所に5分以上滞在しているものとした。深夜には路上や駐車場に座って数人で会話したり、飲食したりする姿がよくみられた。午前1時台はエリア内の屋外で34人がアルコールを飲んでおり、そのうち着座しているのは26人であった(図1-H、K、L)。全ての行為を観察できたわけではないが、明朝に残された空き缶や空きビンから合計で100人以上の飲酒行動が深夜にあったのではないかと推察された。こういった飲酒や着座行為は、階段、建物前の段差、ガードレール、柱などを利用して行われていることが観察され、特に店舗が閉店後や駐車場が空いてきた後に、積極的に行われる傾向があった。すなわち時間帯や周囲の状況に合わせて、行為の場所や動作が変容していることが考えられた。

着座行為以外では、路上でのスケートボーディング(J)、楽器を演奏したり(G)する様子が、常時ではないが観察された。これらは渋谷の文化や立地条件、店舗構成、周辺施設(代々木公園、宮下公園、スポーツ施設等)の状況、すり鉢状に傾斜している地形条件などが関わっているものと考えられる。また4時を過ぎ明るくなると、横たわって眠りにつく人(A)も散見された。

3. 本調査の概要

予備調査において、深夜に路上の多様な場所で着座して滞留する行動が取られること、時間帯によって行動場所が異なることなどが分かった。ただし、エリア内のすべての行動を網羅して調査したわけではなく、時間帯による比較も十分には行われていない。そこで次に、日が暮れ始める16時から明朝5時にかけて、それぞれの時間帯で屋外に着座したり滞留したりする行動がどのようになっているかを把握する調査を行った。調査は、2012年9月29日(土)の16時、19時、23時、1時、3時、5時の各時間において、路上にいる全ての人数、その時の姿勢(立っているか座っているか)、滞留しているときの行為、場所、利用している屋外要素を記録するものである。調査は予備調査の3名を含む5名(男3名、女2名)で行なった。時間帯ごとにエリア内を分散して歩行しながら観察すると共に、カメラで撮影し記録した。図2に調査範囲を破線で示している。各時間帯において、後述の評価をすることが可能な最大の範囲を設

定した。予備調査の宇田川町の範囲に、公園通りやオルガン坂などの反対側の歩道部分を含めたが、この通りの歩行者と滞留者が頻繁に観察されたためである。

深夜の滞留行動は毎日同じものではなく、また、滞留するのに心地よい場所が必ずしも用いられているとは限らない。そこで、エリア内の全ての着座要素(街路からアクセス可能で物理的に着座できるベンチやガードレールなど)が各時間帯においてどの程度着座しやすい状態となっているかを評価する調査を行った。具体的には、「着座して会話する」「着座して飲食する」行為が、「抵抗があつてできない」「(抵抗があつても)できる(可能)」「快適にできる」の3段階で評価するものである。評価者は、渋谷で終電後に屋外で過ごしたことのある20代の20名(男性12名女性8名)とし、知人同士の3名か4名のグループに分かれて評価した^{注3)}。評価の際は、時間帯ごとにエリア内全域を周り、実際の場所の状態や人通りなどを把握しながら行なった。観察と評価は、各々の時間に開始し、40分～60分後にエリア全域を終了した。

調査エリア内での座具として利用可能な屋外要素を図2に示す。屋外要素は、3段以上の段差、3段未満の段差、車止め、ガードレール、椅子・ベンチに分類した。3段以上の段差は階段や非常階段が主なもので、3段未満の段差は店舗のエントランス部分やショーウィンドーの縁の部分の部分が主なものである。椅子・ベンチは、歩道など公共空間に設置されているものと、建物の入口周辺や軒下など私有地に設置されているものがある。図2にこれらの布置を示している^{注4)}。

4. 調査結果

4.1 着座者の数と行為

表1に観察調査結果の概略を示す。全時間帯での観察対象人数は29,322名であり、そのうち路上(街路上や駐車場などの目視できる屋外部分)に着座して滞留しているのは921名であった。着座者のうち男性は641名と約68%を占める。男性の方が多いものの、女性の着座者も合計280名と32%もあり、深夜であってもその比率は下がっていない。女性がこれだけ路上に腰を下ろして滞留することは、終電後であってもこの地域の路上の安心感が比較的保たれていることの証とも考えられる。また単独での着座者よりも、複数での着座者の方が多く、その傾向は女性の方が顕著であり、また23時から5時までの時間帯において顕著である。

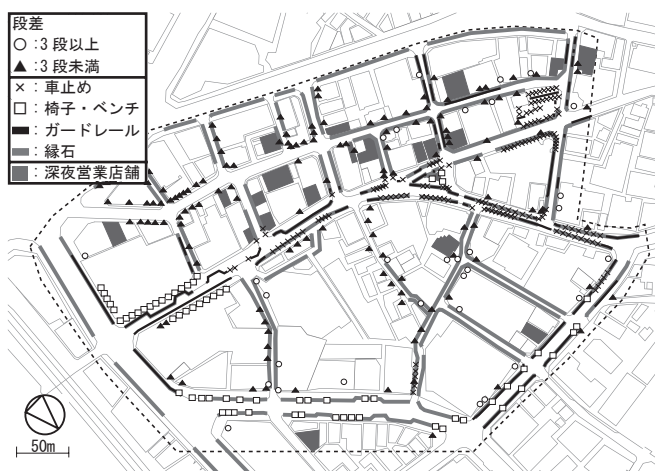


図2 座具として利用可能な屋外要素の分布

着座して
単位 (人)
 ▲ : 会話
× : 飲食

▽ : 眺める
★ : その他の行為

16:00

▲ 53
 × 9
 ▽ 58
 ★ 0



19:00

▲ 152
 × 11
 ▽ 65
 ★ 1



23:00

▲ 155
 × 34
 ▽ 33
 ★ 36



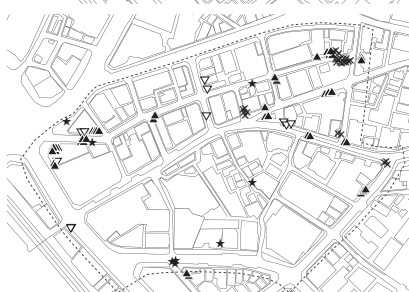
01:00

▲ 73
 × 31
 ▽ 21
 ★ 4



03:00

▲ 41
 × 35
 ▽ 11
 ★ 12



05:00

▲ 70
 × 1
 ▽ 10
 ★ 5

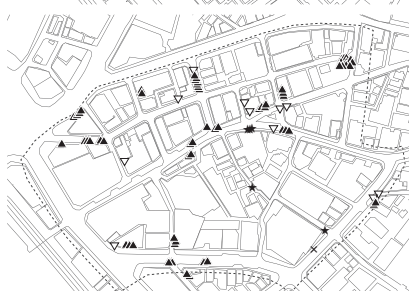


図3 観察調査時の滞留行動の分布

: 着座して会話できる
 : 着座して快適に会話できる

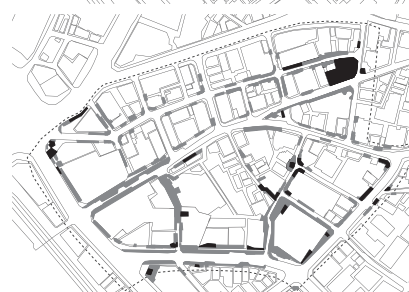
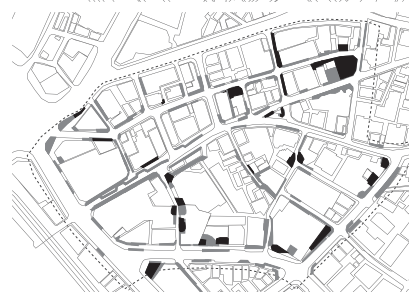
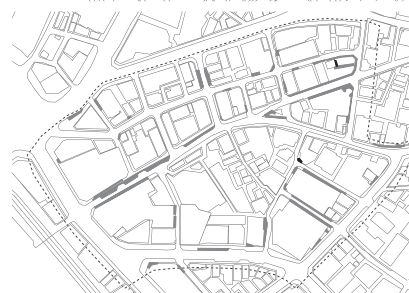


図6 「会話する」行為の評価結果

: 着座して飲食できる
 : 着座して快適に飲食できる

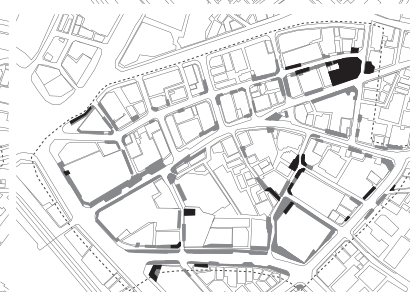
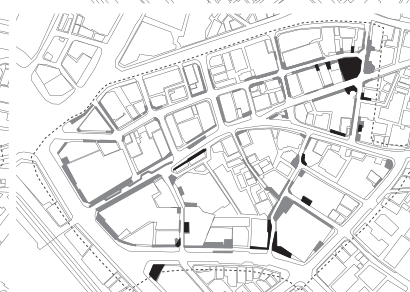
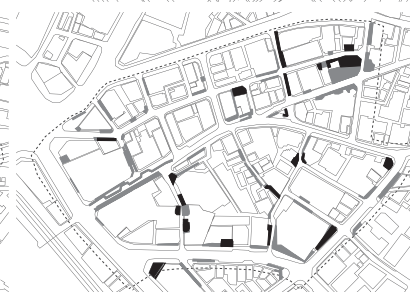
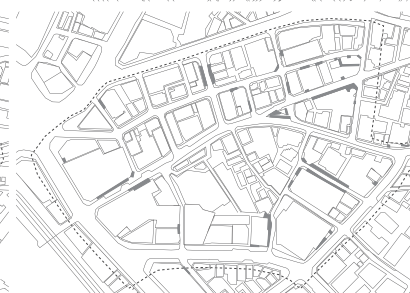


図7 「飲食する」行為の評価結果

図3に着座者の行為の分布を、図4に着座者数と路上の人数に対する着座者の比率を時間帯ごとに示している。図より、屋外で着座している人数は16時から23時にかけて増加し、23時に258人とピークを迎える。その後着座者数は減少し、午前5時には86人と最も少なくなる。一方で、路上人数に対する着座者の割合は、16時以降上昇を続け、3時で16.7%とピークを迎える。約6人に一人が路上のどこかに腰を下ろして滞留しているということになる。終電後となる1時以降は、街路に面する大半の店舗が閉店し、路上にいる人数が大きく減少するが、その中で着座して滞留する人の割合が高くなっていることが示されている。

図5に着座時の行為の割合を時間帯別に示す。着座時の行為では、「会話する」「飲食する」と、携帯電話の画面を覗き込むことや周りを眺めているだけの「眺める」が主であった。「その他の行為」は、寝転ぶ、ゲームする、抱き合うなどである。図より、16時と19時では眺める行為の比率が比較的高い。これらの時間帯では、着座して待ち合わせをしている者が多く観察され、また着座時間が比較的短い傾向があった。23時は終電までの時間を路上で過ごす者が多く、着座時間は短く、行為は最も多彩であった。

完全に終電後となる午前1時と3時には飲食行為の割合が増えており、しっかりと腰を据えて長時間滞留する行為が頻繁に観察された。図1のB、H、Iのように、車止めや階段の段差をテーブルや椅子として活用したり、自動車や看板をパーティション代わりにして周囲からの視線を遮っている様子がみられた。人通りの減少や店舗

表1 観察調査結果

時刻			16:00	19:00	23:00	01:00	03:00	05:00	合計	
観察者数			11296	9870	4909	1327	715	1205	29322	
路上行為		歩行・立ち止まり	11176	9641	4651	1198	616	1119	28401	
		着座	120	229	258	129	99	86	921	
		全体に対する 着座割合（％）	1.1	2.4	5.6	10.8	16.1	7.7	3.2	
路上での 着座者	行為者の 属性	男	単独	35	56	34	28	13	8	174
			複数	44	107	155	63	50	48	467
		女	単独	12	15	6	5	2	4	44
			複数	29	51	63	33	34	26	236
	着座時の 行為	会話	53	152	155	73	41	70	445	
		飲食	9	11	34	31	35	1	119	
		眺める	58	65	33	21	11	10	191	
		その他の行為	0	1	36	4	12	5	57	
	屋外 要素	段差	3段以上	1	22	21	0	11	4	59
			3段未満	32	49	83	50	34	49	297
		車止め	3	11	39	26	21	10	110	
		椅子・ベンチ	23	41	6	3	0	0	73	
		ガードレール	41	79	84	37	17	18	276	
		縁石	20	27	25	13	16	5	106	

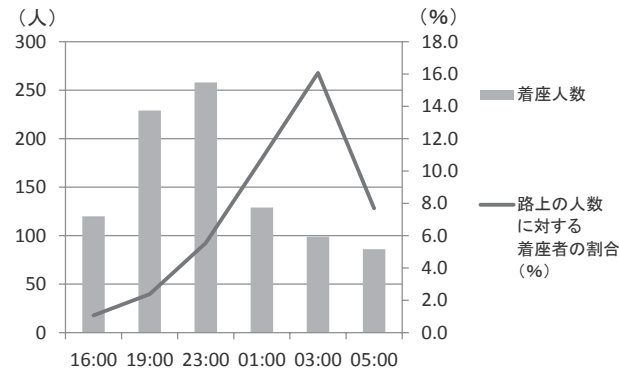


図4 時間帯別着座人数

の閉店によって街路空間に生まれた狭小なスペースや要素を、滞留者が工夫して飲食できる空間へと転換している。午前5時には会話行為が80%以上を占め、会話以外の行為は少なくなっている。3時と5時のその他の行為には、寝転んでいる者が多かった。図1のAやCにも示されるように、建物の壁にもたれかかったり、壁に身体を密着させて姿勢を安定させたり、半地下や車の影に入って視線や風や光を遮ったりするなど、場所や空間要素をアレンジしている様子がみられた。

4.2 着座しやすさの評価

表2に、着座行為のしやすさを評価した結果の概略を示す。表における屋外要素とは、座具として利用可能な部位のことを指し、要素の単位数と、着座可能な人数に置き換えた数とを併せて示している^{注5)}。また「着座可能」とは、会話または飲食のいずれかが「できる」と評価されたものである。図6と図7には、着座での会話行為と飲食行為に対する評価の分布を示す。図で示されている場所は、過半数が「できる」「快適にできる」と評価した屋外要素である。会話と飲食の評価された場所の分布は概ね共通している。

図8に、調査エリア内全体の屋外要素数(人数換算)に対して、実際の着座人数と、どちらかの行為が「できる」「快適にできる」と評価された要素数の割合を示している。観察調査で着座者がいた場所は、全要素の10%未満であったのに対し、着座可能と評価された

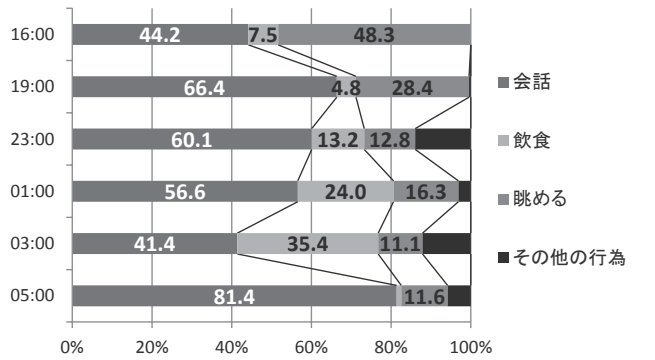


図5 着座者の行為の時間変化

表2 着座行為に対する評価結果

時刻	16:00	19:00	23:00	01:00	03:00	05:00	合計
要素数							
屋外要素	664	664	692	705	708	709	4142
着座可能	74	111	229	200	255	160	1029
行動者属性							
男	41	59	307	269	340	192	1208
女	67	80	186	162	221	119	835
会話							
可能	46	81	115	156	175	79	652
快適	2	1	41	23	37	9	113
飲食							
可能	41	77	115	172	194	140	739
快適	2	3	40	23	35	7	110
人数換算							
屋外要素	3456	3456	4049	4161	4166	4178	23466
着座可能	845	1191	2653	2399	2659	1974	11721
行動者属性							
男	91	272	1301	1216	1165	760	4805
女	264	310	713	624	747	389	3047
会話							
可能	603	1041	1321	1568	1625	987	7145
快適	27	17	906	655	759	154	2518
飲食							
可能	406	781	1174	1635	1615	1661	7272
快適	27	19	880	655	747	117	2445
屋外要素に対する着座可能割合(%)	24.5	34.5	65.5	57.7	63.8	47.2	49.9
着座可能な屋外要素							
段差	3段以上	297	244	497	676	699	3060
3段未満	370	524	1334	1207	1331	919	5685
車止め	1	10	78	57	63	62	271
椅子・ベンチ	93	106	70	17	87	22	395
ガードレール	74	106	494	409	440	324	1847
縁石	10	201	180	33	39	0	463

要素は50%近くまで上がっている。着座可能な要素の一部だけが実際には使用されていることが分かる。図3と図6、7の比較から、センター街や宇田川町交番（図1のK）など人通りの多い地帯では着座者の分布と着座可能要素の分布がほぼ重なるが、そこから離れるにつれ着座可能な場所でも利用されなくなっている。また、着座人数は19時と23時に高くなるのに対し、着座可能は23時から5時までが高くなる。着座快適は、23時から3時に高く、5時には3.7%と非常に低くなる。着座可能な場所は長時間安定して存在しているのに対し、快適な場所は4時間程度と限られている。最も快適な場所が多い23時は、路上に人が群がっており街にまだ活気が残っていると共に、閉店した店舗前や車が退いた駐車場など滞留できる場所が多くなる。「快適に」着座して滞留できるためには、着座可能な場所があることと、街の雰囲気が良いことの両方が重要であるといえ、深夜の23時から午前3時までがこれらのバランスが取られている時間帯であると考えられる。

4.3 着座時の行為と屋外要素の種別

図9は、着座されている場所を屋外要素の種別（人数換算）によって示したものである。図より、16時と19時は、全要素の中で椅子・ベンチとガードレールの比率が高いのに対し、23時以降にこれらは低くなり、3段未満の段差の比率が高くなる。椅子やベンチの一部は店舗の閉店と共に利用できなくなっており、それとは逆に店舗前の段差が滞留場所としてアクセスしやすくなっている。

図10は着座可能な屋外要素について、図11は着座快適な屋外要素について、要素の種別によって示したものである。着座可能については、23時以降の椅子・ベンチの減少に伴い、3段未満の段差とガードレールが増えている。他の要素の時間的な変化はあまりみられない。着座快適は、全体的に3段以上の段差（階段）の比率が高くなっている。また、23時から3時に3段未満の段差の比率が高いことと、5時に車止めの比率が高いことに特徴がある。ガードレールのように、着座可能であっても接触面積が小さくしっかりと座りにくいものに対しては評価が高くない。座り心地が良くないためか、着座継続時間も比較的短く、長く着座する人でも30分程度であった。

午前5時は屋外が明るくなっており、路上に出されたゴミ袋が目立ち、また滞留者の姿もはっきりと視認されるようになる。評価者からは、特に店舗前の段差に対して「ゴミ袋やカラスに気分が削がれる」ことや「歩行者の迷惑になったり自分の姿が曝されたりする

ため快適に利用はできない」という理由が得られた。

店舗が営業中、街路の中央部分は主として歩行のためのものであり、両端は店舗への出入口やショーウィンドウを眺める場所として用いられ、路上で気ままにくつろげる領域は必ずしも広くない。しかし店舗が営業を終了した後は、建物の持つ支配力が弱められる。そのため、街路と建物の間の緩やかな勾配に腰掛けてシャッターに寄りかかるなど、街路の隅々までが、滞在者が主体的に関わることができる空間となる。

5. 深夜の滞留行動に関するインタビュー

深夜に屋外の路上に滞留することの捉え方を把握するため、渋谷の街に携わる立場の異なる人々にインタビューを行った。対象者は、23時から明朝5時の間に滞留行動を取っていた27名（男性15名、

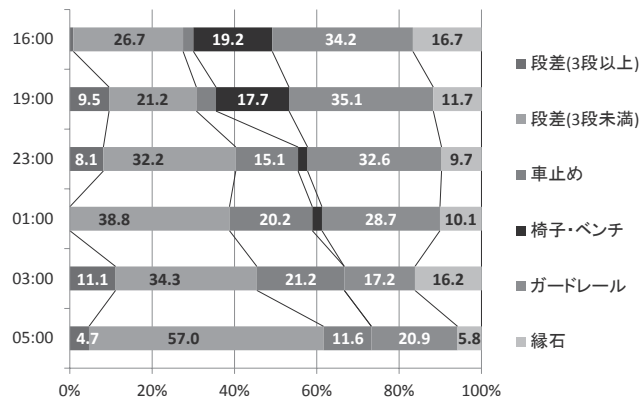


図9 着座された屋外要素の種別

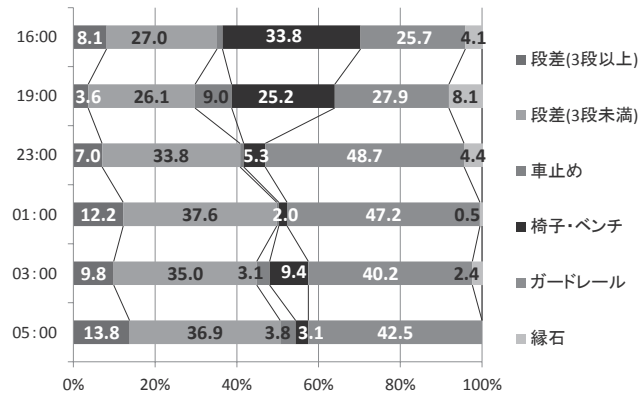


図10 着座可能と評価された屋外要素の種別

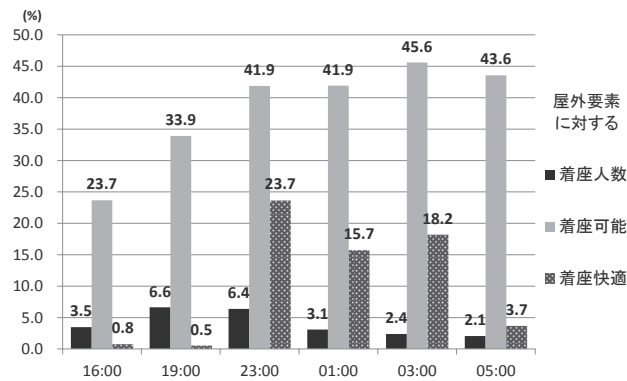


図8 屋外要素に対する着座人数・評価人数の割合

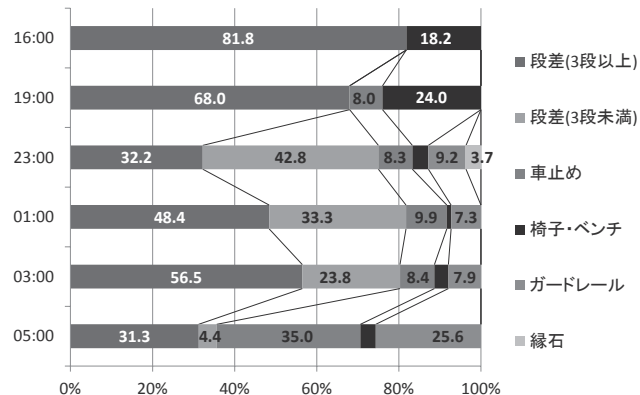


図11 着座快適と評価された屋外要素の種別

表3 深夜の滞留行動に対するインタビュー結果

	肯定的側面	否定的側面
行者者 (27人)	・外の方が気持ちいい。調度よい気温。(男女10人) ・外にいるならお金はかからない(男女7人) ・大都会にいる楽しさ。この時間にこれだけの人がいるのが楽しい(男性5人) ・人がいっぱいいてさみしくない。ここで知り合った人もいる。知らない人同士で共有する連帯感がある(男性6人) ・外だとタバコを吸える(男性4人) ・路上に座ったり寝転んだりするときには迷惑をかけないような場所を選んでいる(男性3人) ・昼間にはない自由がある。拘束されない自分たちの街になる(男性2人) ・渋谷は坂があってスケボーに適している。人や車も少なくなり安全。この辺りの道路をバンプと試している(男女3人) ・坂でスピードを出して交差点や上り坂に突っ込んでいくのは危険だけど楽しい(男性3人) ・深夜帯は飲んだり、地面に腰を降ろしたりすることに人目が気にならず、自由な感じがする(女性2人)	・座りたいところが汚れていたり嘔吐物があったりする(男女7人) ・トイレが少なく貸してくれる店はほとんどない(男女6人) ・暑い。大きいネズミも多くて快適とは言えない(男女6人) ・治安がいいとはいえない。怖い人も多い(男女4人) ・マナーは悪いと思う(男女3人) ・路上での喧嘩や落書きなど不法行為によって、店先ものが壊されることがある(4人) ・店のエントランスに座り込まれるのは営業の邪魔(3人) ・路上にたたずんでいるだけでは営業的な効果はない(2人) ・ゴミや嘔吐物などで店の周囲を汚される ・明らかに未成年者集団が酔っ払っていたことがあった
店舗のオーナー・従業員 (12人)	・終電後まで街に人が残ることは、深夜営業をする店にとって重要。活気が持続されている(6人) ・深夜の渋谷は人が面白く、若者や外国人などいろんな人が来て盛り上がる(5人) ・以前と比べると、深夜帯に危ない様子はなくなり、店舗への悪い影響はなくなっている(3人) ・街路に人がいると、集客しやすかったり、時には話し相手にもなったりする(3人) ・路上にたむろすることは悪いこととは思えない。お互いに認めあえるような文化がある。	・街の治安や防犯上の観点から深夜に路上で滞留する行為は好ましくない ・酩酊者同士の喧嘩、ゴミの散乱、放尿、落書き、騒音、私有地への侵入、放置自転車等がみられ、住民からの苦情が寄せられることがある ・路上でたむろしたり飲酒する行為はマナーが悪く、街のイメージも良くない ・自治体やNPOが朝方に積極的に清掃しているものの、ゴミが散乱したままである ・深夜帯には人同士のトラブルが発生しやすい
地域の管理者 (7人)	・センター街では商店街が深夜にパトロールを行っており、比較的治安が保たれている ・人で街が賑わうことは深夜であっても良い面もある。歩行者のためにつくられた街路で、滞留行動がとられることは悪いことではない ・住民や商店街で深夜の街のあり方を協議することも必要	

女性12名)、エリア内の店舗のオーナーと従業員12名(男性9名、女性3名)、地域の管理者(渋谷区役所、渋谷警察署、NP0)7名(男性5名、女性2名)である。得られた内容から、滞留行動に関する是非を抽出したものを表3に示す。

表より、深夜の滞留者は、屋外空間の気温や歩行者・交通量などの変化に過ごしやすさを感じると同時に、そうした環境条件が「寝転ぶ」「腰を下ろす」「スケートボード」などの行為に適していることを挙げている。これらの行為は、すり鉢状の渋谷の地形や建物配置などの空間的特徴を活かしたものであり、街に対して能動的に働きかける行為であるといえる。このとき、「迷惑をかけないような場所を選んでいる」というように、他者への配慮をしながら滞留場所を探索していつている様子も伺えた。公共の場で望まれてはいない行為をしようとするとき、場所の特徴と対人的な影響を慎重に読み取ることは必然となる。深夜の街に腰を下ろしたり飲食したり遊んだりして過ごすことを、「拘束されない自分たちの街」「自由な感じ」などと表現しており、心理的な解放感や独占欲がもたらされると同時に、街を自分たちのためにカスタマイズして引き寄せていることが伺える。「知らない人同士で共有する連帯感」などの他者との共存に目を向ける者もいる。このことも、街を自分たちのものと認識し、その空間を分かち合っているという意識と結びついているのではな

いかと考えられる。

一方、店舗のオーナーと従業員からは、深夜にまで人が集まることの営業上のメリットを挙げると同時に、街として活気が持続されている点が指摘された。一方で、路上での滞留が営業の障害となることやゴミの散乱や落書き被害など不道德な行為に対する問題も挙げられた。地域の管理者^{注6)}からは、深夜の騒音や私有地への侵入、放尿など不法行為、酩酊者による喧嘩などを懸念しており、防犯面や地域住民への配慮の面からも決して好ましい行為でないことが指摘された。ただし、歩行者のための街路空間において様々な滞留行動がとられ、人が楽しく過ごし街が賑わうことは否定されることではなく、住民らと協議などして街のあり方を考えることが重要だという意見も得られた。

6. まとめ

本研究は、通常の日本の都市ではみられないような積極的休憩行動が路上で取られる深夜の渋谷の繁華街を対象とし、滞留する人々の行動を網羅的に調査すると共に、屋外要素の利用しやすさの評価と、滞留者らへのインタビューを行った。得られた主な結果を以下にまとめる。

- ・屋外に着座し滞留する人数は夕方から夜間にかけて増加し、終電が始まる23時頃にピークを迎えた。一方、路上の人数に対する着座者の割合は午前3時頃に最も高くなり、深夜になるほど容易に路上に着座しやすくなるという実態が明らかとなった。また深夜でも滞留者の女性の比率は30%を超えており、これは路上の安心感が比較的保たれていることの証とも考えられた。
- ・夕方の路上での着座者は単に周りを眺めるだけの行為が多かったのに対し、深夜の午前1時から3時には飲食行為の割合が増加し、行為に多様性が富むようになった。人通りの減少や店舗の閉店によって街路空間に生まれた狭小なスペースや要素を、滞留者自身が工夫して飲食できる空間へと転換していることが把握できた。
- ・路上に着座して会話や飲食ができると評価された場所は、16時から23時の間に増加し、街の至る所に出現した。以後午前5時までその数は持続した。一方、「快適に」行為ができると評価された場所は23時から午前3時の間だけに高まった。着座できる場所が出現すると同時に活発な雰囲気は街に残っており、両者のバランスが最も取られる時間帯であると考えられた。
- ・深夜の滞留者らへのインタビューを行った結果、路上に座ったりスケートボーディングしたりすることに「自由」を感じ取っており、自分たちの街として引きつけて認識していることが読み取れた。防犯面や環境美化の面で課題はあるものの、街の活性化の面からそれらの行為を尊重したいとの考えが地域の管理者側からも得られた。

以上のように、深夜の繁華街において、通常は施設内に留まっているような行為が路上へと引き出され、賑やかな街路が生まれていく実態を把握した。滞留する場所を選択できたり様々な行為が行えたりする自由度の大きさは、人々が屋外で楽しく過ごせる街づくりをしていくうえで考慮すべき点である。誰にとっても開かれた街において、人が主体的に行動し滞留できる場所が多様に存在することは、たとえ深夜であっても街の価値を上げることにつながるであろう。

謝辞

本研究は、東京都市大学大学院の石井惇也氏、同工学部建築学科の鈴木あゆみ氏、宮田直弥氏と協同で行いました。記して謝意を表します。

注

- 注 1) 渋谷発の最終電車は路線や目的地、平日か休日によって異なるが、午前 0 時台が最も多い。観察調査を行った 2012 年 7 月の時点で、平日に最も早い最終電車は 23 : 03 に発車し (JR 湘南新宿ライン : 国府津行き)、最も遅い電車は 01 : 07 に発車する (JR 山手線 : 品川行き)。
- 注 2) 渋谷センター街は、平日は 15 : 00 ~ 5 : 00、日曜祝日は 12 : 00 ~ 5 : 00 まで、車両の侵入及び駐停車が禁じられている。またスペイン坂の一部は階段となっており、車両の通行はできない。宇田川町の中で車両の通行が頻繁なのは井の頭通りのみであるが、23 時から 5 時までの通行は非常に少なくなる。
- 注 3) 各行為の評価は、同行した 3 名か 4 名で行うことを想定している。ただし、評価は個人毎に行なった。
- 注 4) 私有地に設置されているベンチや椅子は、店舗の閉店後に収納されたりチェーンで囲われたりして、利用できなくなるものがある。このように店舗などの施設の営業状況によって、座具として利用可能な屋外要素は若干異なる。図 2 は調査した中で特定の時間帯でのみ利用可能な要素を含めて示している。
- 注 5) 屋外要素の単位数は、階段やベンチなど独立した部位を一つとして数えている。ガードレールのように線状に連続するものは、支柱によって座ることの出来る箇所が分断される所で要素を区切っている。また各々の要素によって規模や面積が異なるため、各要素に座れる人の数を求め、人数換算した値も用いている。既往研究 (文献 3) では着座要素数の表し方として、人が座ることができる部分を直線に置き換え、その長さで比較したものもある。
- 注 6) 管理者の意見はあくまで個人的な見解であり、組織を代表した回答ではないという条件が付けられている。

参考文献

- 1) 篠崎高志 : 都市の屋外公共空間における滞留行動に対する人的要素の影響に関する研究、日本造園学会誌、Vol. 65、No. 5、pp. 701 - 706、2002. 3
- 2) 小林茂雄、谷岡春美、村中美奈子 : 公園の緑地面における座位姿勢と臥位姿勢のとり方、日本建築学会環境系論文集、Vol. 74、No. 637、pp. 249-254、2009. 3
- 3) ウィリアム・H. ホワイト (著) / 柿本照夫 (訳) : 都市という劇場 アメリカン・シティ・ライフの再発見、日本経済新聞社、1994. 7
- 4) 大島秀明、天野克也、谷口汎邦 : 商店街来街者の座りスペース利用に関する研究―巢鴨地藏通り商店街の場合―、日本建築学会計画系論文集、No. 610、pp. 41-46、2006. 12
- 5) 吉田圭一、上野淳、登張絵夢 : モール状都市オープンスペースにおける線状着座滞在とその相互距離に関する考察 新宿サザンテラスにおけるケーススタディ、日本建築学会計画系論文集、No. 574、pp. 47-54、2003. 12
- 6) 堀口沙記子、杉田早苗、土肥真人 : 着座行為と着座者の選好からみた街路空間における着座行為に関する研究、日本都市計画学会術研究論文集、No. 36、pp. 763-768、2001. 10
- 7) 小林茂雄、勝又亮 : 街路におけるベンチの向きが着座者の行為に与える影響、日本建築学会計画系論文集、No. 621、pp. 69-75、2007. 11
- 8) ヤン・ゲール (著) / 北原理雄 (訳) : 屋外空間の生活とデザイン、鹿島出版会、1990. 2
- 9) 日本建築学会 (編) : まちの居場所―まちの居場所をみつめる / つくる、東洋書店、2010. 11
- 10) 李華、鈴木毅、奥俊信、木多道宏、松原茂樹、田中康裕 : 中国の都市公園における市民の朝の利用活動に関する研究 : 上海市黄浦公園を対象として、日本建築学会計画系論文集、No. 633、pp. 2365-2372、2008. 11
- 11) 荒井悠介 : 渋谷センター街周辺における小集団活動の今日的特徴―「イベサー」を事例に、土木計画学研究・講演集、Vol. 27、CD-ROM、2007
- 12) 松本くるみ : あなたの帰るお家はどこ?―深夜の繁華街を徘徊する若者に声をかける女性編集長、子供にまなぶ家庭教育 2009、佼成出版社、pp. 34-37、2009
- 13) 西脇健司、安田隆夫、陶山勝 : 夜眠らない若者たち、今月の焦点、三和総合研究所、vol. 13 (6)、pp. 5-16、1999. 6
- 14) 週刊文春編集部 : ルポ 渋谷に集う「家出少女」危ない夏休み、週刊文春 / 文芸春秋、vol. 48、No. 34、pp. 48-51、2006. 9
- 15) 小林茂雄 : 都市の街路に描かれる落書きの分布と特徴―渋谷駅周辺の建物シャッターに対する落書き被害から―、日本建築学会計画系論文集、No. 560、pp. 59-64、2002. 10

(2013年10月9日原稿受理、2014年1月24日採用決定)