

船場後退建築線によるセットバック空間の利用実態と空間形態の視覚的印象

ー大阪・船場におけるセットバック空間の活用に関する研究ー

都市計画分野 氏名 三輪 聖

1. 研究の背景、目的、方法

近年、大阪の中心商業業務地区・船場の抱える問題は、経済の地盤沈下、大規模な金融会社の撤退、オフィスビルの空洞化などがあげられる。この問題に対して、多くの企業、団体が船場の経済の活性化を図るために様々な方法を模索しているが、再生に関しては依然として困難な状況にある。船場では建築物のあり方や空間整備を考えていくうえでも、経済や社会的な動向、近年の都市再生の動向、現在行われているまちづくりに関して把握することが重要である。

実際の動きとして、建築ストックを再活用しようという動き、また都心居住促進と新しい産業形態の導入を図った「船場デジタルタウン構想」など点的なものは見られるが、まだ面的に展開するには至っていない。これからの船場の活性化には船場全体に蓄積してきた空間の特質に視点を置き、面的にまちを作っていく必要がある。

船場では、昭和 14 年に市街地建築物法第 7 条但書に基づき、大阪府告示第 404 号によって幹線道路を除く道路の中心から東西方向については 6m(後退後の全幅員 12m)、南北方向については、5m(後退後の全幅員 10m)後退した位置に「船場後退建築線」が指定された。現在、船場後退建築線は建築基準法附則第 5 項の規定によって、建築基準法第 42 条第 1 項 5 号の規定による道路の境界線とみなされ、これによって船場後退建築線が指定される前の道路幅員に比べ、道路斜線制限が緩和される。

現在、船場後退建築線によって多くの建物の後退が完了し、ほぼ船場全域の道路沿いに 2m 程度以上のセットバック空間が創出されている。中には、総合設計制度等による敷地内空地との一体的な整備によって歩行空間と緑化スペースを創出し、都市の景観や魅力の向上に大きく貢献しているものも見られる。

景観の向上や魅力の創出が、人々の関心をひき、まちの活性化につながっていくと考えられるのであれば、この空間について新たな提案をしていかなければならない。そのためにはまず現状を把握する必要がある。

本研究では船場後退建築線指定区域をとりあげ、都市の魅力の創出につながると考えられるセットバック空間の質について考察するため、①セットバック空間の利用等についての実態を把握し、②セットバック空間がどの程度歩行可能な空間として利用されているか、また③

後退の程度や利用の違いがどのような視覚的印象を与えるかを探り、これらによってセットバック空間を評価し、この空間の活用のあり方を提示する。

2. 間口ごとに見たセットバック空間の利用実態

船場後退建築線指定沿道に立地する建物について間口ごとに目視調査を行った。

建物主要用途は全間口数(3,362件)のうち業務施設が 68.1%(2,290件)、商業施設が 10.7%(361件)を占める。また、駐車施設(駐車場、タイムパーキング、立体駐車場)は 10.3%(347件)、住居(マンション、住宅)は 6.7%(223件)を占める(表 1)。

1 階用途は、業務施設が 42.7%(1,437件)、商業施設が 36.6%(1,230件)を占め主要用途と大きく割合が変わる(表 1)。これは、業務施設の低層部を商業施設として利用している建物が多いためである。また、業務施設の建物内に駐車施設を併設しているものが多い。

後退が完了している建物は 2,544 件(75.7%)、間口の和では 44,806m(84.9%)であった。なお 2m 程度後退した建物と比較すると 2m 以上後退した建物は平均間口が大きく、未後退の建物は平均間口が小さい(表 2)。

表 1 主要用途、1 階用途ごとの間口件数

用途	主要		1 階	
	件数(件)	割合	件数(件)	割合
業務	2,290	68.1%	1,437	42.7%
商業	361	10.7%	1,230	36.6%
サービス業	9	0.3%	52	1.5%
宿泊施設	15	0.4%	9	0.3%
ガソリンスタンド	14	0.4%	17	0.5%
マンション	73	2.2%	23	0.7%
戸建住宅	150	4.5%	55	1.6%
学校	24	0.7%	23	0.7%
病院	13	0.4%	23	0.7%
寺院	13	0.4%	13	0.4%
駐車場	161	4.8%	234	7.0%
立体駐車場	61	1.8%	57	1.7%
タイムパーキング	125	3.7%	125	3.7%
空き地	17	0.5%	17	0.5%
その他	36	1.1%	47	1.4%
総計	3,362	100.0%	3,362	100.0%

表 2 後退の程度ごとの間口件数、間口の和、平均間口

建物の後退の程度	間口件数(件)・割合	間口の和(m)・割合	平均間口(m)
2m以上の後退	586 17.4%	13,475 25.5%	23
2mの後退	1,708 50.8%	27,136 51.4%	16
未後退	818 24.3%	7,960 15.1%	10
その他	250 7.4%	4,194 7.9%	17
総計	3,362 100%	52,766 100%	16

セットバック空間の設えは全間口の約半分の長さが歩行空間として利用が可能(障害物がない、もしくはあっても歩行が可能な程度である)である。歩行空間として利用できない空間では間口が狭いものが多い。全体的な傾向としては、間口が広い敷地ほど歩行空間に設えら

れている割合が高い(表 3)。

利用実態は、歩行空間のみの利用が 21.7%で、その他の利用に関してはユーティリティー利用(多目的な利用)が 27.8%で最も割合が高い。また駐車・駐輪利用も比較的多く、駐車場の一部としての利用と、駐車・駐輪利用を合わせると 15.7%となる(表 4)。荷捌き場利用に加えて、ユーティリティー利用として分類した中にも、一時的に荷捌き場としても利用されているものがあり、セットバック空間を荷捌き場として利用しているものは比較的多い。

緑化については緑化 B(低木・植えマスの道路と平行方向の配置)と緑化E(演出のための設え)の割合が高く、その次に緑化 D(中高・低木、植え柵等の道路との垂直配置)の割合が高い。緑化 A(中高木の道路との並行配置)は平均間口が広いことから分かるように、大規模な敷地に多く見られる形態であることが分かる(表 5)。

駐車、駐輪、看板・商品は、セットバック空間に多く存在すると同時に路側部分にも多く存在する。前面道路幅員との関係をみてみると、セットバック空間に駐車、駐輪、看板・商品が存在する間口件数の割合に大きな違いは見られないが、駐車、駐輪、看板・商品が路側に存在する割合は 8m の幅員の方が高い、これは特に駐車の場合に顕著に傾向が表れる(表 6)。

表 3 セットバック空間の設えごとの間口件数、間口の和、平均間口

設え分類		間口件数(件)・割合		間口の和(m)・割合		平均間口(m)
歩行可能	2m以上の歩行設え	202	6.0%	7,061	13.4%	35
	2mの歩行設え	285	8.5%	7,265	13.8%	25
	歩行設え(障害物有)	353	10.5%	7,207	13.7%	20
	私的設え(障害物有)	466	13.9%	6,335	12.0%	14
歩行不可	歩行設え(障害物有)	230	6.8%	3,089	5.9%	13
	私的設え(障害物有)	1,112	33.1%	15,345	29.1%	14
	未後退	714	21.2%	6,464	12.2%	10
総計		3,362	100.0%	52,766	100.0%	16

表 4 セットバック空間の利用ごとの間口件数、間口の和、平均間口

セットバック空間の利用	間口件数(件)・割合	間口の和(m)・割合	平均間口(m)
歩行空間利用	728 21.7%	19,451 36.9%	27
ディスプレイ利用	308 9.2%	3,379 6.4%	11
ユーティリティー利用	933 27.8%	12,056 22.8%	13
オープンカフェ利用	38 1.1%	665 1.3%	17
駐車・駐輪利用	296 8.8%	5,176 9.8%	17
荷捌き場利用	87 2.6%	1,216 2.3%	14
駐車場の一部の利用	231 6.9%	3,539 6.7%	15
その他	27 0.8%	821 1.6%	30
未後退	714 21.2%	6,464 12.2%	9
総計	3,362 100.0%	52,766 100.0%	16

表 5 セットバック空間の緑化ごとの間口件数、間口の和、平均間口

緑化形態	間口件数(件)・割合	間口の和(m)・割合	平均間口(m)
A(中高木の道路との並行配置)	124 9.6%	5,236 21.3%	42
B(低木、植え柵等の道路との並行配置)	315 24.3%	8,149 33.2%	26
C(道路と平行、垂直な配置の併設)	116 8.9%	2,017 8.2%	17
D(中高木、低木、植え柵等の道路と垂直配置)	227 17.5%	2,898 11.8%	13
E(店舗前における演出のための配置)	345 26.6%	3,479 14.2%	10
F(その他(少量の植栽配置))	171 13.2%	2,802 11.4%	16
総計	1,298 100.0%	24,581 100.0%	19

表 6 幅員、設置物の種類ごとの設置位置

設置位置		2m以上の後退		2mの後退		路側	
幅員・設置物		件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)
6m	自動車	24	9.5%	247	21.6%	208	12.6%
	自転車	61	24.1%	377	33.0%	136	8.2%
	看板・商品	25	9.9%	379	33.1%	163	9.9%
	間口数	253	100.0%	1,144	100.0%	1,650	100.0%
8m	自動車	35	10.5%	229	19.9%	398	27.2%
	自転車	119	35.7%	388	33.7%	197	13.5%
	看板・商品	74	22.2%	334	29.0%	198	13.5%
	間口数	333	100.0%	1,150	100.0%	1,462	100.0%

3. セットバック空間の設え、利用と緑化の特徴

①用途ごとに後退の程度をみると、業務施設は全体で 83.6%の建物が後退し、20.4%が 2m 以上後退している。マンションは 93.2%が後退していて、そのうち約半分は 2m 以上後退している。商業施設、戸建て住宅は 7 割強が未後退である。

用途ごとにセットバック空間の利用をみると、マンションは高い割合で歩行空間として利用されているが、駐車・駐輪利用、ユーティリティー利用の割合も比較的高い。業務施設では、歩行空間利用とユーティリティー利用が同程度で高い割合を占めている。また、駐車・駐輪場利用も高いことが分かる。商業施設は未後退が多いが、利用に関しては歩行空間の利用、ディスプレイ利用、ユーティリティー利用とばらつきがみられる。

用途ごとに緑化形態をみると、全間口のうち 4 割程度が何らかの緑化がされている。業務施設では緑化 B が一番高い割合ではあるが、その他にも様々な形態の緑化がある。商業施設では緑化 E が最も高い割合を示す。マンションは緑化の割合が高くマンションの 6 割が緑化している。形態としては、緑化 D が多く、マンションの入り口を飾るためのものが多い。

②間口の広さごとに後退の程度をみると、間口が広くなるほど後退している建物が多くなる。間口が狭いものは未後退の建物が多く間口が 10m 以下の建物では 40%近くが未後退である。また、ある程度の広さの間口を持つと、2m 以上の後退が多くみられる。例として、間口が 20m 以上の建物では 2m 以上後退しているものが 3 割以上みられる。

間口の広さごとにセットバック空間の利用をみると、間口の広いものは、歩行空間としての利用割合が多く、間口が狭いものは、ディスプレイ利用、ユーティリティー利用、オープンカフェ利用等の利用が多い。

間口の広さごとに緑化形態をみると、緑化 A は 10m 以上間口がないと設えにくく、また同じように緑化 B もある程度広い間口に設えられている。緑化 C、D は 30m までの間口には多く設えられているが、50m を超える間口にはほとんど設えられていない。緑化 E は 20m までの間口に集中している。

③後退の程度ごとにセットバック空間の利用をみると、2m 以上後退した建物の間口では、51%が歩行空間として設えられている。その他の利用としては、ユーティリティー利用、駐車・駐輪場利用が多い。2m 程度後退した建物の間口では、歩行空間利用が 25.2%、42.4%がユーティリティー利用で、ディスプレイ利用は 14.9% 占める。

後退の程度ごとに緑化形態をみると、2m 以上建物が後退した間口の 67.6%に緑化されており、緑化形態にばらつきがみられた。緑化 A はほとんど 2m 以上建物が

後退した間口にみられた。2m 程度建物が後退した間口には、緑化 B と緑化 E が多くみられた。

④セットバック空間の利用ごとに緑化形態をみると、歩行空間、ディスプレイ利用、オープンカフェ利用は高い割合で緑化されている。歩行空間には緑化 A、緑化 B が、ディスプレイ利用、オープンカフェ利用には緑化 E が、ユーティリティー利用には緑化 D がそれぞれ高い割合で設えられている。

4. 区域ごとの特徴

以上船場全体について特徴を見てきたが、これらは船場に一律のものではない。そのため区域ごとの特徴についても把握しなければならない。区域区分については、地区の構造を読み取り、幹線道路(中央大通りを除く)と地区内幹線道路で 16 の区域に区分する。

区域ごとの

平均間口は、南北方向へは北へ行くほど広くなり、北半分の地域のほうが一敷地あたりの間口は広い。中でも区域 1 や区域 2 では、対象地区の中では、もっとも大規模な敷地が集積している。逆に北半分の地域でも、



図 1 区域区分図

区域 4、区域 8 は比較の間口が狭いものが多い。また南半分の地域では、全体的に間口が狭い。

後退の程度では、区域 10 の未後退の割合が 56.3% と高いが、その他の区域についてはほぼ 20~30% 程度である。区域 1、6、7 では 25% 前後の割合で 2m 以上後退した建物がある。

セットバック空間利用による分類から、区域 1、2、4、6、7 では 30% を超える割合で歩行空間として利用されており、区域 3、9 では約 25% が歩行空間として利用されている。ディスプレイ利用は区域 5、6、13、14 が比較的高い。ユーティリティー利用はどの区域にも平均して存在する。駐車・駐輪利用は区域 3、5、8、11、16 に多くみられる。また駐車場は区域 5、11、12 に多い。

区域ごとの駐車、駐輪、看板・商品のある間口数からみると、看板が高い割合で設置されている区域では駐車、駐輪の数も多い。

5. セットバック空間の形態が歩行通行に与える影響

空間形態が歩行者の通行に与える影響を把握するために、歩行者がセットバック空間と道路のどちらを歩行するのかを調査した。

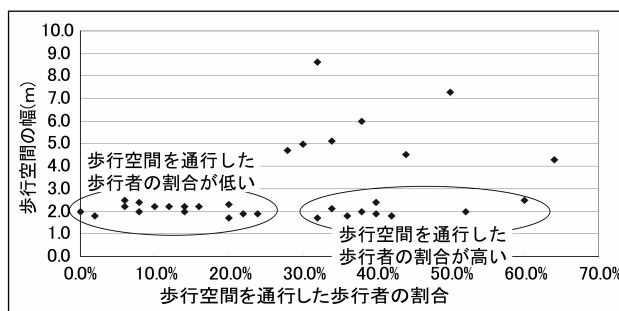


図 2 歩行空間の幅と歩行空間を通行した歩行者の割合

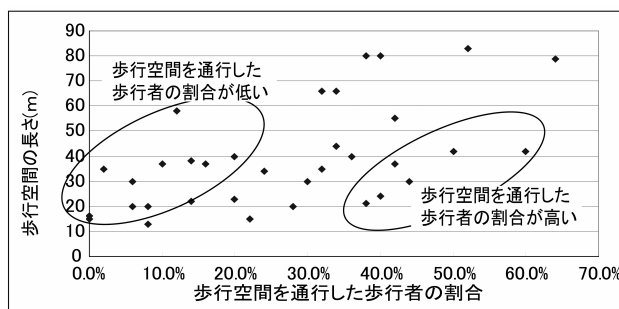


図 3 歩行空間の長さと歩行空間を通行した歩行者の割合

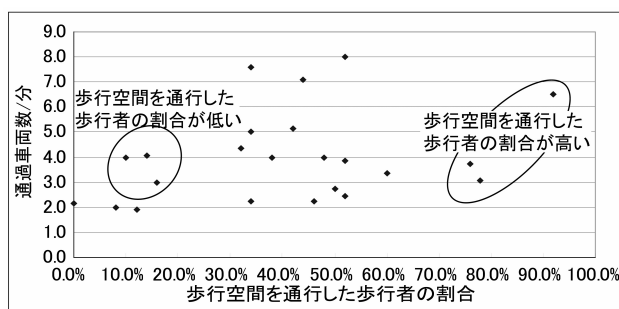


図 4 自動車の通過交通量と歩行空間を通行した歩行者の割合

全体的には、歩行空間の幅(図 2)、長さ(図 3)、セットバック空間前面道路における自動車の通過交通量(図 4)に正比例して多い方が歩行空間を歩行者が通行する割合が高くなる傾向がある。しかし、幅、長さ、通過車両数が同程度のものでも歩行空間を歩行者が通行する割合に差がみられる。この理由は幅、長さ、通過車両数以外のものが通行に影響を与えていると考え、周辺状況に着目した。

歩行空間の両端の出入りが容易であれば、路側に駐車・駐輪が存在していることは歩行者通行に大きな影響は与えないことが分かった。結果、「歩行空間への出入りの容易性」という要因に留意すれば歩行空間として利用できるセットバック空間は増えると考えられる。

なお、壁面が 2m 以上後退している場合では、植栽の存在する位置により、歩行空間を歩行者が通行した割合に違いがみられ、植栽が壁面側に存在するものが高く、敷地境界線付近に存在するものが低いこともわかった。

6. セットバック空間の空間形態の視覚的心象

セットバック空間の視覚的印象を把握するために、30枚のセットバック空間の写真をスクリーン上に投影しSD 尺度法(28 対の形容詞、7 段階の評定尺度)で被験者(本大学環境都市工学科 3 回生 19 名)に評価させた。

因子分析によって導き出した<暖かな><生き生きとした><親しみのある><活気のある>等の形容詞対で表される第一因子軸を【賑わい】軸(寄与率 43%)、<洗練された><質の良い><清潔な><さわやかな>等の形容詞対で表される第二因子軸を【粋】軸(寄与率 35%)とした。その後、後退距離、ファサード、緑化形態等の物理的項目の違いによる印象の差異について考察した。

評価項目		第一因子	第二因子
暖かな感じ	冷たい感じ	0.95	-0.22
生き生きとした感じ	殺伐とした感じ	0.95	-0.15
親しみのある感じ	よそよそしい感じ	0.93	-0.21
陽気な感じ	陰気な感じ	0.92	0.09
面白い感じ	つまらない感じ	0.89	0.09
活気のある感じ	沈滞した感じ	0.90	-0.22
明るい感じ	暗い感じ	0.85	0.21
特徴のある感じ	特徴のない感じ	0.81	0.06
自然的な感じ	人工的な感じ	0.79	-0.24
立体的な感じ	平面的な感じ	0.76	0.26
豊かな感じ	貧しい感じ	0.74	0.52
単調な感じ	複雑な感じ	-0.87	0.34
洗練された感じ	野暮な感じ	0.14	0.92
質のよい感じ	質の悪い感じ	0.31	0.92
清潔な感じ	不潔な感じ	0.00	0.91
さわやかな感じ	うっとおしい感じ	0.37	0.88
のびのびした感じ	窮屈な感じ	0.25	0.87
美しい感じ	醜い感じ	0.42	0.81
落ち着きのある感じ	落ち着きのない感じ	-0.29	0.80
すっきりした感じ	ごみごみした感じ	-0.56	0.79
新しい感じ	古い感じ	-0.07	0.78
広い感じ	狭い感じ	-0.24	0.76
統一感のある感じ	ばらばらな感じ	-0.52	0.68
快適な感じ	不快な感じ	0.66	0.67
静かな感じ	騒々しい感じ	-0.62	0.64
開放的な感じ	閉鎖的な感じ	0.55	0.62
連続的な感じ	不連続な感じ	-0.68	0.47
緑の多い感じ	緑の少ない感じ	0.50	0.27
固有値		12.06	9.89
寄与率		43.1%	35.3%
累積寄与率		43.1%	78.4%
評価軸		【賑わい】軸	【粋】軸

図 5 因子分析による主要因子の評価項目

図 6 各写真の因子得点

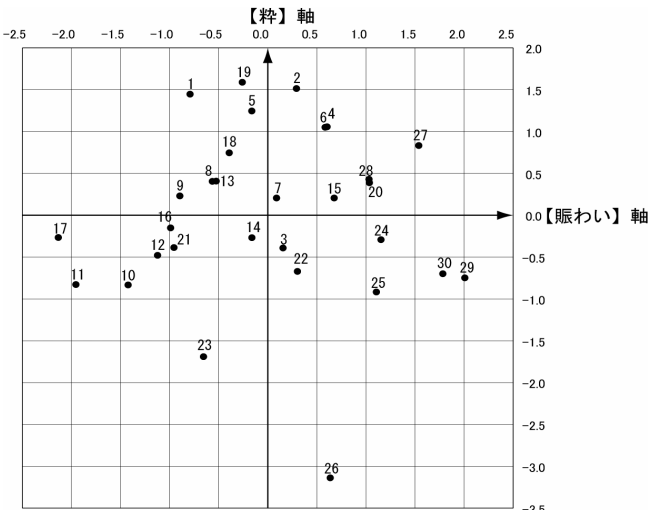


図 7 因子得点表

後退距離に最も相関の強い形容詞対は<広いー狭い>であったが、必ずしも後退距離の大きいものが、<広い>

を表しているわけではないことが分かった。

ファサードによる分類では、オフィス空間には【粋】軸が、商業店舗空間には【賑わい】軸が強く表れる。オフィス空間でも壁面や緑の設えに特徴のあるものは【賑わい】軸の評価を高め、店舗系の空間でもセットバック空間の設えによっては、【粋】軸の評価を高める。また透過性のあるファサードは<広い感じ>の印象を与える。

緑化形態については、道路に垂直な緑化は道路と平行方向の緑化より【賑わい】軸の評価が低く、閉鎖的な印象を与えている。店舗前にみどりを設えたと<緑の多い><豊かな><快適な><開放的な>印象を与える。設置物やみどりは量が少なければ【粋】軸の評価が高く、多ければ【賑わい】軸の評価が高くなる。しかし多すぎると<ごみごみした><うっとおしい><暗い><陰気な>印象を与えてしまう。

7. 結論

利用実態調査において、船場後退建築線によるセットバック空間は、歩行空間としての利用の他、そうでないものも様々な利用があり、これは建物用途、間口の長短等に大きく影響を受ける。間口や奥行きが狭い敷地においては、2m のセットバック空間は業務形態によっては所有者に必要不可欠な空間であるため、歩行空間として利用されていない空間が多い。

歩行空間として設えられていても実際は使われていないセットバック空間もあり、歩行しやすいセットバック空間を設えるには、歩行可能な部分の幅や長さの確保の他にも、障壁や歩行の妨げとなるものを取り除き、歩行空間に駐車や駐輪がされにくいように設えていかなければならない。同時に船場全域に渡って蔓延している路上駐車・駐輪や路側に設置された看板等については取り締まるための規制の強化を図ることや、建物ごととはもとより地区の課題としてセットバック空間の駐車・駐輪スペースとしての活用について取り組んでいかなければならない。

また視覚的印象による評価からは、同じ歩行空間として設えられていても、ファサード、後退の程度、看板等の設置物の量、また緑化形態によって異なった印象を与え、同じように店舗や飲食店についても各要素によって異なった印象を与えた。ただ、オフィス空間でも【賑わい】軸の評価を高める効果や、店舗系の空間でも【粋】軸の評価を高める効果を利用すれば、区域ごとに整った雰囲気や賑わった雰囲気を創出することができ、区域ごとの特徴に合わせて設えることも可能である。

今後、セットバック空間を設えるにあたり、ルールを作っていくためには、業務形態、間口だけでなく所有者の意思を反映させた上で、例えば地区ごと、筋・通りごとにセットバック空間の利用について考えていかなければならない。