



道路政策の質の向上に資する技術研究開発
成果報告レポート
No. 17-5

研究テーマ

集客地の活性化に資する、
道路のホスピタリティ表現手法についての研究

平成20年7月

研究代表者：東京大学アジア生物資源環境研究センター教授

堀 繁

共同研究者：政策研究大学院大学教授

篠原 修

東京大学大学院教授

内藤 廣

東京大学大学院准教授

中井 祐

新 道 路 技 術 会 議

目次

概要.....	1
第1章 はじめに	3
第2章 集客地の活性化と道路.....	4
2.1 集客地の問題	4
2.2 集客地の来訪者の街、道、沿道建物の評価.....	4
第3章 集客地の道路におけるホスピタリティ表現	6
3.1 集客地の道路とホスピタリティ	6
3.2 集客地の道路の様々なホスピタリティ表現.....	6
3.3 集客地の道路におけるホスピタリティ表現の概念整理.....	7
第4章 道路のホスピタリティ表現の型分類の研究	9
4.1 はじめに.....	9
4.2 型の解説事例	10
4.3 事例集における型分類の全体	48

研究成果概要

平成17年度採択分
平成20年7月31日作成

研究課題名 集客地の活性化に資する、道路のホスピタリティ表現手法についての研究開発
研究代表者及び共同研究者

- ・研究代表者氏名(ふりがな) 堀 繁(ほりしげる)
- ・共同研究者氏名(ふりがな) 篠原修(しのはらおさむ)、内藤廣(ないとうひろし)、
中井祐(なかいゆう)

所属研究機関・役職 東京大学 アジア生物資源環境研究センター・教授

【研究の概要】

商店街、温泉地、観光地などの集客地の活性化が全国的課題となっているが、来訪者の誰もが「歩いてみたい」と思う道路を整備できれば、その活性化に道路が貢献できるはずである。そこで、道に魅力を出すホスピタリティ表現について、その概念を整理し、表現形を99にタイプ分類し、写真が集まった52タイプについてわかりやすく解説した。現在残りのタイプも写真収集を続けており、近々の出版を予定している。

【キーワード】

集客地、商店街の活性化、温泉地の活性化、観光地の活性化、魅力ある道路、街路、ホスピタリティ表現、もてなしの演出、来訪者の評価

(研究開始当初の背景・動機)

観光地、温泉地、商店街など、地域を支えてきた集客地の多くが苦戦し、それに伴って地域が活気を失っている。集客地の苦戦は、集客地自体が魅力を失ったことが大きな要因で、一言で言えば「楽しくない」のだが、集客地の空間の基本構成は通常、道と沿道の建物とで成り立っているから、楽しくないのは沿道の建物もさることながら、道路が魅力的でないことも大きく影響していると考えた。そこで、あらためて人を集めている地区の道路を観察したところ、車では走りにくいと一目でわかる舗装となっている、来訪者に「どうぞ、おやすみください」と優しく誘いかけるベンチがある

など、車よりも人を大事にした表現をして人間・来訪者を居心地良くもてなす設えが道路に施されていることの多いことに気が付いた。これは人に対するもてなしの表現、つまりホスピタリティ表現が豊かであると整理でき、この道路のホスピタリティ表現は集客地にとってたいへん重要な意味を持つと考えるに至った。

(研究の目的)

本研究は道路整備によって、商店街、観光地、温泉地などの集客地を活性化することを目的に、地域住民や商店主が「やれば自分たちの街もよくなりそうだ」と思うようにわかりやすく、道路のホスピタリティ

表現について、その考えや、多様な表現の型の提示・解説を行おうとしたものである。

（研究の方法）

現地調査で事例を出来るだけ沢山収集し、分析し、概念整理と型のタイプ分類を行い、わかりやすく解説をつけていくという方法で行った。外注は主にデータ整理であった。

（研究の主な成果）

集客地における道路のホスピタリティを、安心型、人重視型、車軽視型、自己領域形成型などに分けて整備することで、ホスピタリティの豊かさをわかりやすく示した。

また、ホスピタリティを表現するためには形状こそが重要であることを示し、実際の道路整備で使えるように、ホスピタリティ表現の形を99タイプの型に整理した。

各タイプについて、道路を専門としない人を想定して、見開き2ページで、写真を沢山添えて、平易な用語・文で解説した（写真1、写真2参照）。



写真1 自己領域非形成型ベンチ

ベンチで重要なことは高い材料を使うことではない。居心地よく座れそうに見える自己領域（自分の居場所）を設けてやることだ。この例は自己領域がないため、もてなされているように見えない。



写真2 自己領域形成型ベンチ

自己領域が設けられていて、歩行者の邪魔にならずに休むことができる。写真1よりずっと町がもてなしてくれているように見える。

（主な発表論文）

出版を準備中である。

（今後の展望）

本研究のホスピタリティ表現理論で実際に道路を整備した温泉地がゴールデンウィークに人を集め、利用者に好評であった。今後は実際の整備に用いて、参考事例を増やしていくことが求められるが、それには広く理解を浸透させるために何が必要か、探っていくことが課題である。

（道路政策の質の向上への寄与）

道路横断構成を大きく変えるなど、高い魅力を出すには従来の標準設計と異なったことが必要になる場合もある。一方、舗装のちょっとした工夫など比較的簡単に出来る（但し、それなりにしか魅力は出ないが）こともあるので、実際の道路整備に使い、商店街や観光地の活性化に資する道路政策の展開に寄与すると考える。

第1章 はじめに

本研究は、来訪者を迎えるホスピタリティ表現を道路に施すことによって温泉地、観光地、商店街などの集客地の活性化を目指すことを目的として、道路のホスピタリティ表現の手法を型として整理しようとしたものであり、平成 17 年度より3ヶ年の研究期間で実施した。

特に、地域づくりの担い手に「道路のホスピタリティ表現」とその整備の重要性が理解できるよう、それらを「事例集」などとしてわかりやすくまとめることを目指したもので、極力わかりやすくするため一目瞭然の事例を集めることを心掛けた。平成 17 年度、18 年度にその事例収集を行ったが、情報がなく、手探りで事例収集をしたため、たいへん難航した。各型を説明するに十分なだけの事例を集めることは必ずしも出来なかったが、現在事例収集を重ねており、平成 20 年度中に完成の予定である。

第2章 集客地の活性化と道路

2.1 集客地の問題

商店街、観光地、温泉地などの集客地は、地域の経済的中核をしてきたところが多く、その弊弊は当該地区のみならず周辺地区にまで広く深刻な影響を与えている。

なんとかそれらを集客地がしっかりと集客するように立て直しをし、活性化していかなければならない。

おいしいものが食べたい、行ったことのない街に行きたい、おしゃれな服が買いたい、美術館を見たいなど、集客地の来訪者の来訪動機は様々である。当然それらの来訪動機が十分達成されることが来訪者の満足につながる。

しかし、来訪動機が何であれ訪れた集客地、歩いた街が魅力的でない、楽しくないのであれば、やはりがっかりしてしまう。来訪動機は様々でも、来訪実感は「歩いた街の印象」という共通したもので出来上がる。

そうであれば、街の印象を良くすることが、「一度でこりこり」、「また行こうとは思わない」という状況からの脱却に不可欠である。

現在、宿泊客のみならず来訪者が少ないのだが、これを見ればわかるとおり、街が楽しくなく、行ってみたいと思わないと容易に想像がつく。私達来訪者は、魅力があれば行ってみたいと思ひ、魅力がなければ行ってみたいとは思わない。つまり、街の魅力のある・なしが集客地の集客に大きく関わっていることがわかる。

行ってみたいと思わない、行きたくない集客地が集客できず、経済的にもうまいかず疲弊するのは当然である。

すべての街は「道」と「沿道の建物」で成り立っているので、「魅力のない街」とは、道に魅力がない、沿道の建物に魅力がない、道と沿道の建物の両方に魅力がない、のいずれかと考えられる。従

来、街は街並、建物群で捉えられることが多かったと思うが、本当にそうだろうか。

集客地を訪れた者が街を見るのは道からである。私達は道から街を見る。そして、その際一番見ているのは実は建物ではなく道路である。

沿道の建物の魅力の差もさることながら、道の魅力の差に気がつく。

ということは、シャッターの目立つ商店街、客足が遠のいた温泉地の活性化に、「道を魅力的にして街全体を魅力的に見せ、それによって集客数アップを図る」というスキームが考えられることになる。

もちろん、道路だけで街が高い魅力を獲得して、どっと人が押し寄せるといことはありえない。沿道の建物、特に店舗、飲食店のソフトも含めた魅力向上、まち全体の取組などが欠かせないと思うが、しかし道路も街の魅力アップへ相当な貢献が出来るはずである。

仮に「道の魅力づくり」のノウハウがあるとしたら、道路整備時、それを使わないより使う方が少なくとも集客地活性化への道路の貢献は違って来るはずである。

2.2 集客地来訪者の街、道、沿道建物の評価

私達はどのような評価メカニズムで片方を良い、片方を良くないと判断したのだろうか。

集客地の来訪者には、先述のように来訪動機がなんであれ、訪問時の印象は街の見た目で作られる。つまり景観といってよい。景観でまちを評価するのだが、その評価を行う私達の頭は、「私のことを楽しませてくれるか?」、「私を居心地よく気分よくしてくれるか」、「私をもてなしてくれるか」、つまり、「私を大事にしてくれるか」という観点で最も強く評価する。

楽しくない方がうれしい、居心地悪い方が落ち着くという人はいるだろうか。まずいいはずであり、大事なことは、「誰もがそう評価する」という一点にある。「人に来てもらいたいので、人が来るように道を整備する」と決めたととしても、ある人間はその整

備を好ましいと思って来訪するとしても、他の人間が好まなければ大きな集客は見込めない。つまり、「誰もが良い」と思う整備をしたいわけで、その「誰もが高評価する」強い普遍性を持った評価基準が見つけれ、それに基づいた整備が行われれば理論的には誰もが来るようになるわけだから、集客地の活性化も果たせることとなる。

第3章 集客地の道路における

ホスピタリティ表現

3.1 集客地の道路とホスピタリティ

民族・宗教の壁を越えて、全ての人間は「私を大事にしてくれればうれしい。大事にしてくれなければ楽しくない、いやだ」と思う。

従って集客地では、街も、沿道の建物も、そして道路も、「私をもてなして、大事にしてくれる」と来訪者が感じるようにすればよいということになる。

「来訪者が自分のことを大事にしていると感じる」ということを、集客地の整備に引き寄せて考えてみると、「あなたのことを大事にします」というホスピタリティを、来訪者が見てとれるようにわかりやすく表現すること、が大事とわかる。

のホスピタリティが相手に伝わったとき来訪者は「この街は私を大事にしてくれている」と実感し、その街を良く評価する。しかし、このホスピタリティを伝えるためには、の表現が不可欠である。いくらホスピタリティがあっても表現されていなければ、来訪者はホスピタリティを感じることは出来ず、「ホスピタリティを感じる事が出来ない」のであればそれは、「ホスピタリティがない」と来訪者に見えても仕方がない。

従って、街も、沿道の建物も、道路も、このホスピタリティ表現（「あなたのことを大事にします」というメッセージ）が相手によく伝わるように形にしていくことを高いレベルで実現していくことが、誰もが「良い」と評価することとなると言える。そして当然、高く評価されれば誰もが行ってみたいと思いい、集客地は自然と来訪者が増えることとなる。

私をもてなしてくれとうれしいとだれもが思っているとすると、ホスピタリティ表現は集客に普遍性を持っていると言いうるが、ここでは道路に絞って、ホスピタリティ表現を確認してみたい。

ホスピタリティ、すなわち「あなたをもてなす」

という観点、来訪者からすると「私を大事にしてくれるか」という観点でこの道路を見ると、中央の広い所が車道で、端の狭い所が歩道となっている。これを見たとき私達は、「中央の広い所は車のためのスペースで、人間であるあなたは端の狭い歩道で我慢しなさい」と街が自分に冷たく言い放っているように感じる。つまり、車道よりもずっと狭い道、中央が車道、端が歩道という位置関係が、「私達よりも車を大事にしている」という街のホスピタリティを「表現」しているのである。

このような「表現形」でもって私達は、その形に込められたメッセージを読み取って、そのメッセージを評価しているのである。

車道よりも広い歩道、中央が歩道、端が車道という「形」になっていて、私達はその「形」から、その形が放つ街のメッセージとして、「車よりもあなた方人間を大事にしますよ」という気持ちを感じることが出来る。、の形がホスピタリティ表現であり、このホスピタリティ表現のレベルの高さで私達は、この街を好ましいと感じるのである、と考えると、集客地の活性化のために道路が貢献しうることが見えてこないだろうか。

3.2 集客地の道路でのホスピタリティと

その表現

以上のように、ホスピタリティという観点から集客地の道路を観察すると、一口にホスピタリティといっても様々なホスピタリティがあることがわかる。

また、そのさまざまなホスピタリティの表現形も実に様々である。そこでそれらを整理する（図1）。

人間を大事にする内容は、生命の危険を阻止する安心型から儀礼的な挨拶型まで様々である。また、表現形も線形段階でのもの、舗装レベルのものなど、実に様々である。

3.3 集客地の道路における

ホスピタリティ表現の概念整理

論理を再整理する。

人は誰でも、自分のことを大事にしてくれるとうれしいと思う。「自分が大事」という価値基準の普遍性は高く、「ベージュとイエローどちらが好きか」というような議論とは本質的に異なる。

楽しいことを期待して訪れる商店街、観光地、温泉地などの集客地では、特にその価値観で街が見られ、「私を大事にして、もてなし、楽しませてくれるか」、その点から評価される。

従って、集客地からすると、来訪者を大事にし、もてなし、楽しませればよい。

来訪者は街の様子で判断するから、集客地側は、このもてなし（ホスピタリティ）が容易に見てとれるように表現することで、もてなしのメッセージを伝えなければならない。

つまり、ホスピタリティ表現が重要で、それを高いレベルで沢山街に入れていくことが目標となりうる。

街は道と沿道の建物とでなるが、評価者である来訪者が身を置く道路が集客地では重要であり、この道（街路）にもホスピタリティ表現を高いレベルで沢山入れていくことが道を、ひいては街を魅力的に見せることになる。もてなし、ホスピタリティは「あなたを大事に歓迎して、楽しませます」ということである。来訪者は集客地にそのような期待を強く抱くので、集客地側はこのホスピタリティを目に見える形で表現することが集客に欠かせない。道路でも同様であり、道路のホスピタリティ表現とは、「あなたが歩く道は、あなたのことを大事にして、もてなしますよ」というメッセージを具体的な形をもって来訪者に伝えることである。高いレベルで沢山、このホスピタリティ表現が入れられると、来訪者は街を魅力的に感じるのであり、集客地の活性化の一つのツールとなるものである。

表現形

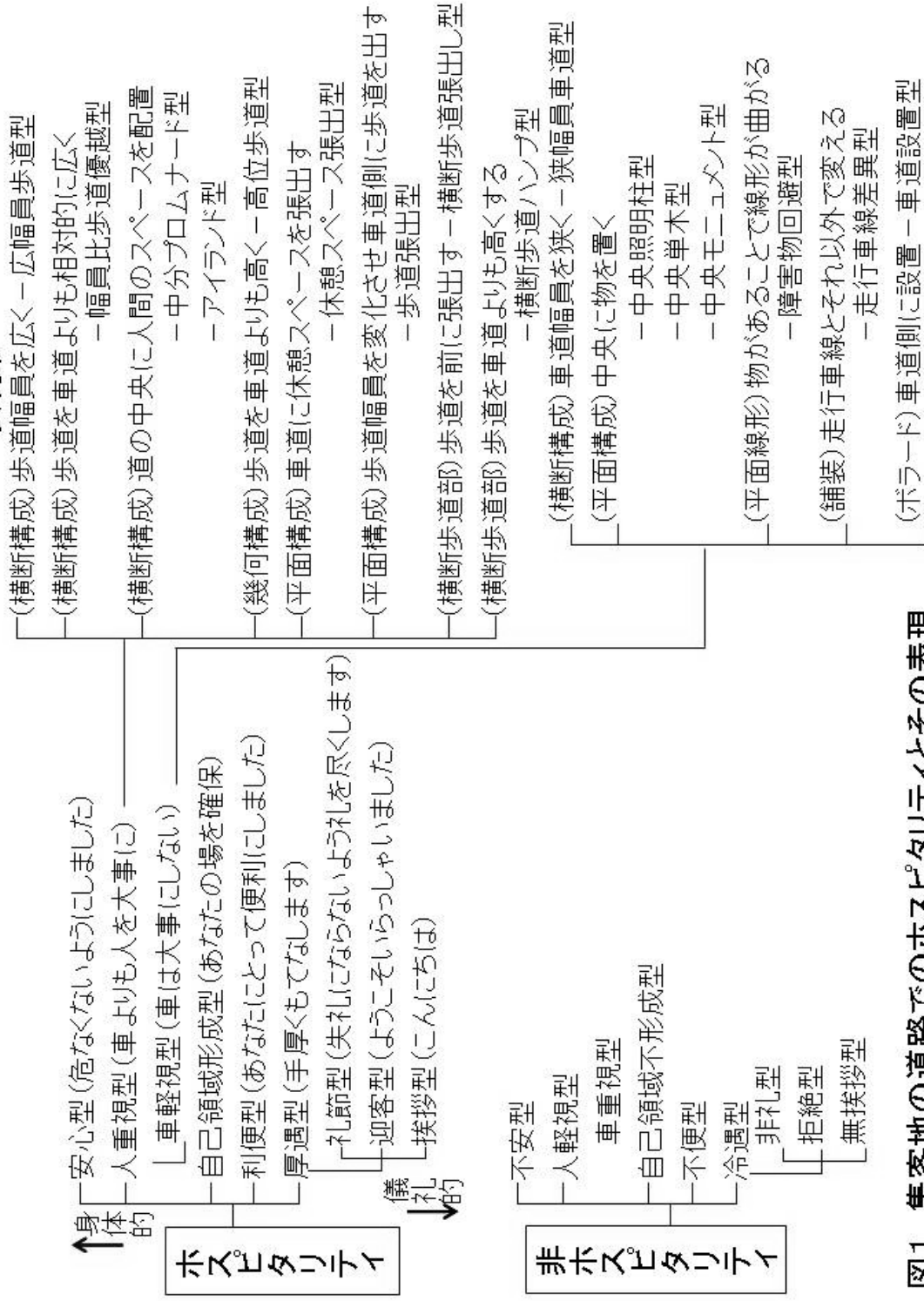


図1 集客地の道路でのホスピタリティとその表現

4章 道路のホスピタリティ表現の型分類の研究

4.1 はじめに

集客地の活性化には来訪者の増加が欠かせない。来訪者は、主として「行ってみたい」という来訪動機を持ったときに来るわけだから、集客地が、誰もが行ってみたいと思えるようになることが集客地のまちづくりの1つのゴールである。

「行ってみたい」と私達が思う集客地とは、物販、飲食、宿泊などの個店の商品やサービスの魅力ももちろんあるが、目にすることの出来るまちの佇まいが魅力的なところである。なぜなら、私達は見ることで地域を認識し、評価しているのであるから。そのため、インターネットやガイドブック、パンフレットなどのビジュアルな情報、実際に行ってきたレポートや口コミ情報などで、「街がよい」と評価されているところが集客している。

従って、まちの佇まいを魅力的にすることが重要だが、私達がまちを見て魅力的と思うのは、「お金がかかっているから」とか、「古い建物があるから」とか、「有名な旅館があるから」ということでは必ずしもない。まちのいたる所が、私のことを楽しませてくれそうで、居心地よさそうで、私をとてもてなしてくれそうに見える時に、そういう情報を持って「魅力がある、行ってみたい」と思い、あるいは訪れて、「楽しかった、また来たい」と思うものである。

そのため、「ホスピタリティ表現」という考え方が重要となるが、まちは道路と沿道の建物の主に2つで出来ているから、まちづくりでは、沿道建物のホスピタリティ表現同様、道のホスピタリティ表現もしっかりとつけていくことが求められる。

道路において行うことの出来るホスピタリティ表現は、前章のとおり様々あることがわかったので、以降ではそれらを道路整備の段階、項目に応じて整理して、一つ一つ解説していく。

なお、本書は近いうちに出版を目論んでいるが、集客地のまちづくり関係者、一般住民の方々に道路

の重要性とホスピタリティ表現の具体を理解してもらうために、事例を豊富に載せようと考えている。ホスピタリティ表現の型の整理は出来たが、事例収集が不十分な項目がまだ多く、今後もう少し収集を続ける必要がある。

そこで、本 部では、解説事例が揃った項目のみをあげて、一般の人にわかりやすいスタイルで行う出版予定の「事例集」の体裁で解説を行う。事例が揃っていない項目については、各章の最後に型名を記すに留める。

4・1

道路では歩道が人間のスペースだが、歩道を広げるだけでよいだろうか？

幅員比歩道優越型（人重視型ホスピタリティ）

車よりも人間を大事にしていると見える道路

4 横断構成

「歩いて楽しい集客地」を目指すには、車より人間を大事にしていると見てとれるように（人重視型ホスピタリティ）道路整備することがポイントの一つとなるが、「車は端で道の中央は人間とする」（4.3 参照）、「車道幅員を狭めてしまう」（4.6 参照）といったことの他に、「車道よりも歩道が広く見えるようにする」ことも重要な手法である。

歩道と車道の幅員比

私達は常に相対的にものを見ているので、車道が歩道よりも広ければ人間よりも車を大事にしていると見てしまう（右ページ下参照）。対面通行車道の場合は、車道がいつそう広いので、ますますそう見える（下左参照）。道路拡幅時に歩道を広げても、車道の方がより広ければ（6・C・1 右ページ下参照）それ程良くなったと見えないのは、このように相対的に見えているからである。

そこで、歩道と車道の幅員比が重要であって、西欧の中心商業地ではしばしばそのような再整備が行われている（右ページ上参照）。「歩道が車道」よりも広いと、人間を車よりも大事にしているととなるのである。

見えがかりの幅員操作

「車道よりも歩道を広くする」のはなかなか難しいが、ホスピタリティでは表現が重要なのであるから、「広くする」のではなく、「広く見えるようにする」ことでも同じ効果が得られる。

下右は「歩道よりも車道が広い」が、走行車線と路側・駐車スペースの表情を遠える（6・B・4 参照）ことで、道路全体の中で車道が他（歩道＋路側駐車）よりも狭く見えるようになっているものである。このように車道を歩道よりも狭く見せるように見えがかり上の幅員を操作しても効果がある。



高耐久性材を用いた居心地よさそうな木のベンチ。西欧では座面はほとんど木が使われる



木の座面は「暖かく持てなします」というメッセージを発するので集客地でのファーストチョイスは木が基本

道路のホスピタリティ表現では歩道と車道の幅員の関係が重要

歩道を美装化しても、そもそも歩道が車道よりも狭ければ道全体としては来訪者をもてなしているように見えない。肝心なのは歩道を車道よりも広くすることだが、歩道を広く見せることでもよい。



人のための歩道が車のための車道よりも広ければ、車より人を大事にしていると見える。そこで、車道を一車線に絞って歩道を広くすることが道、つまり街を魅力的にする効果がある。



いくら美装化しても歩道が車道よりも狭ければ、そのまちは人を大事にしているようには見えない

4・2

車道を極端に狭くすることが、人を安心させる 狭幅員車道型（車軽視型ホスピタリティ）

車にプレッシャーをかけていると見える道路

4 横断構成

人を大事にしているに見える（人重視型ホスピタリティ）道路が、「歩いて楽しい集客地」に欠かせない。では、道路幅員について、人を大事にしているに見える条件を考えると、①車道を感じない程に広い歩道（シャンゼリゼのように）、そこまで歩道が広くなくとも、②歩道が車道よりも相対的に広い道路（4・1参照）があげられる。しかし、①も②も道路幅員が相当広いことが求められ、狭い日本の道路ではいずれも使える場所は限られる。

ところで、道路を人間が使う際、最も気になる存在が自動車であるので、この自動車にうまくプレッシャーをかけることが人を大事にする表現の1つの勘どころである。そこで、道路幅員が狭い場合には、車軽視型で人のホスピタリティを表現することが有効となる。

走行車線だけの車道

右ページ上は走行車線だけの車道である。このように幅員が狭い車道、つまり車を軽視している道は「車よりも私を大事にしてくれている」と見え、人間を安心させるのである。右下の広い車道と比べればそのことがよくわかるはずである。

車は単なる道具、まちの中ではええばらせない

まちは人のためにこそある。そこでは車は単なる道具、人間生活を便利にするための道具であって、その道具がええばっけてはまちは楽しくならない。だから、車道を狭くし車にプレッシャーをかけることが1つのホスピタリティになるが、幅員比歩道優越型を組み合わせれば（下左）、一層それが強くなる。

下右はセンターライン上にポラード（車止め）を立てたものだが、これも車にプレッシャーをかけたものである。



歩道の方が広い幅員比歩道優越型でかつ車道自体が狭いことで人間が大事に見える道路。



センターラインに車止めを設置し、車にプレッシャーをかけた道路。

車にプレッシャーをかけていると見える道路

自動車がえばっている道は楽しくないので、どうやって車にプレッシャーをかけるかが知恵の出し所である。走行車線だけの、狭い車道はその1つである。



「車は走れるだけでじゅうぶん」とメッセージを送る走行車線幅しかない車道。歩道に逃れようがないことがプレッシャーに。



車道幅員が広い道路。車には全くプレッシャーがかからない。

4・3

歩道を広く取る以外、横断構成で人優先を表現することはできないだろうか？

中分プロムナード型（人重視型ホスピタリティ）

車よりも人間を大事にしていると見える道路の様々な形

4

横断構成

30m程の広い歩道、車道よりも広い歩道（4・1参照）など人間を大事にしていると見える道の形は様々ある。状況に応じて良い形を目指したいところである。

特段に人を大事にしていると見える道路の形

これもある程度道路幅員が広くないと出来ないが、特段に人を大事にしていると見える道路の形がある。それは、道路の中央に人のためのスペースを設けた形である。歩道が最もよく見られ、中央分離帯のプロムナード型と覚えておきたい。

右上がその典型だが、ここでは歩道も車道より広く一層人間にとって楽しそうな道となっている。いくら立派に飾りたてても道路中央部が車道では楽しそうに見えない（右ページ下）。

中分プロムナード型のヴァリエーション

鎌倉の歴史的な道・段葛（下左）もその様な中分プロムナード型である。段葛は真中が歩道であるのに加え、歩道が車道よりも一段高くつくられており、なお一層人間優位と見える。

道路延長が短い場合、プロムナードではなく人間の滞留スペースとして中央分離帯を使っても、同様に人間を無視した良好な形となる（下右）。



38

歴史的な中分プロムナード。車道よりも一段高くなっており、人間中心が一層顕著である。



プロムナードではないが、中分に人間のためのスペースを作った道路。

中央に人間のスペースを取れば人優先の道と見える

歩道を多少広くした所で、歩道が端であるならばどうしても車を優先しているように見えてしまう。対して、歩道を道路の真中に取りれば、道はとたんに楽しそうに見えてくる。



中央が車道ではなく、歩道（プロムナード）となっている道路。ここは幅員も歩道の方が車道よりも格段に広いので、一層気持ちよい道となっている。



立派に整備したが、真中が車道のため人間はあまり居心地よいとは感じにくい。

5・1

道路正面に建物などがあると人間は落ち着く

T字路・アイストップ型 (車軽視型・自己領域形成型ホスピタリティ)

正面に何も無い道と建物などがある道

5

平面線形・平面構成

道がまっすぐ続いて、正面に何も無いようである（下左）と、車が走りやすく、従って人間よりも車を大事にしていると見えるのに加え、自己領域が形成されず道が居心地よく見えない。

壁で囲まれた部屋が居心地よいように私達は、空間が区切られ（分節され）、自分の場所がまわりと分かれて存在すると落ち着く。道路も同様で、道路正面に壁のようにものが立ち上がるとそれによって空間が分節され、道路が自己領域化し、街が落ち着いた佇まいに感じられるようになる。

T字路の街路

右ページ上のようなT字路は、車がスピードを出しにくく、車に対し「遠慮して走りなさい」とメッセージを出している。それだけでなく、上述のように正面建物が空間を分節し、街路を自己領域化し、人を居心地よくさせる。

車中心で発想されてきた戦後の都市計画（新宿歌舞伎町のような例外もあるが）の多くでは、このようなT字路を嫌ってきたが、集客地のホスピタリティではむしろT字路のポテンシャルを積極的に評価したい。

T字路では、目が行く正面はたいへん重要で、この例のように正面建物がつつましやかでも端正に作られていると、来訪者は「この街は私に見られることを意識し、配慮しているな」と好ましく思う。対して、下左のように左右の建物がちぐはぐであったり、ぞんざいであったりすると、「この街は私をもてなす気がないな」と評価を下げることになる。

アイストップ型街路

T字路でなくとも、正面に山が立ち上がっていれば、街路空間の分節が同じように起こる。この場合、山は一般に街の外にあるので、車は長い直線で走りやすいことになり、その分T字路に比べてホスピタリティのポテンシャルは下がるが、日本では全国でこのような街路を見ることが出来、重要である。



44

幅員は狭いが、正面に何も無い長い直線の街路。車が走りやすいのに加え、空間が閉じておらず、落ち着かない。



手前の街路空間が閉じているT字路。都市デザイン的には、目に付く正面の建物に配慮が必要。

正面の建物や山が道路空間を分節していると道は居心地よくなる

道路の居心地よさは集客地の魅力となるので、どうやって居心地よくしていくか知恵を絞らなければならない。T字路やアイストップ（山当て）の道は、その居心地よさを作るので大事にしたい。



T字路の街路。直線道路に比べ車は格段に走りにくい。また、正面の建物によって空間が分節され、街路が自分領域化している。



アイストップ型の街路。道は直線で続き、車が走りにくいということはない。しかし正面の山によって空間は分節され、街路が居心地良くなっている。

5・2

繁華街で、ときどき車道を曲げているのはなぜか？

屈曲型（車軽視型・自己領域形成型ホスピタリティ）

ホスピタリティから見た直線街路の問題点

5

平面線形・平面構成

下左は直線街路である。右ページの下と比べて欲しい。いかがだろうか。街路が直線で長く続くと、①車が走りやすそうに見える（車を優遇している。相対的に人を大事にしていない）、②沿道の建物がよく見えない（どんな街か、興味を持ってやってくる来訪者の見たいという気持ちに応えていない）、③道路の正面が空いていて空間が閉じていない（自分の場所が明確になっていない（自己領域不形成））といった問題が、街のホスピタリティという観点からは浮かび上がる。

屈曲型街路のホスピタリティ

右ページの上と下は、①車が走りにくく、車を大事にしていない、②建物がよく見え、来訪者の街を知りたい欲求を満たし、③空間が閉じて自己領域が形成され、居心地よい。

区画整理などで屈曲線形を直線に切り直すことがよくおこなわれるが、集客地の魅力づくりという観点からはよくよく考える必要がある。

繁華街でおこなわれるスラローム化の意味

中心市街地、特に繁華街の街路ではよくスラローム化（線形を曲げること）が見られる。本来、線形を屈曲させるのは、以上のように、車が走りにくくすることで、人間の居心地をよくするために工夫されたものであって、「スラローム化は手段」、「目的は人間を大事にした表現をすること」である。

しかし、下右のように、舗装だけ曲げたものもよく見かける。沿道の建物で構成される空間は直線的で、また歩車境に何も設置物がないため、人間を大事にしているようにあまり見えない。



直線街路。走りやすく、車が主役と見える。



舗装だけ屈曲させた道。空間自体が人間を大事にしているように見えるわけではない。

46

車を冷遇し、空間が閉じて自己領域が形成される屈曲型は人を大事にする線形

楽しかった街を思い出してみると、街路正面が建物などで閉じていることが多いのではないだろうか。それは線形が屈曲している（T字路などもある。5・1 参照）からで、そうであると車はスピードを出すことが出来ず、「車のための道」と見えてこない、人を大事にする線形といえる。



屈曲し、沿道建物が表情豊かに来訪者を迎えているように見える街路。



道が屈曲すると、空間が閉じ、街が自分の居場所のように見えてくる。

5・2

屈曲型（車軽視型・自己領域形成型ホスピタリティ）

47

5・4

道路は同じ幅員で続くのが普通だが、それは街の魅力となるだろうか

道路幅員変化型（車軽視型ホスピタリティ）

人にやさしい道、車に冷たい道

5 平面線形・平面構成

集客地では、人間、来訪者を大事にしていることを表現することが、魅力づくりに欠かせない。道路では、「車が主役、人間は脇役」と見えることのないよう工夫して、「人にやさしく、車に冷たく」していかなければならない。

人にやさしい道の基本は、人間を厚くもてなすことだが、車が走りにくくして、車を冷遇することも、相対的に人を大事にしていると見せることになる。

車が走りにくい線形

「車に冷たい」というのは、「車が走りにくい」ということで、T字路（5・1参照）、屈曲路（5・2参照）などがその代表だが、右ページ上のように車道幅員が変化するのも車にとっては走りにくいこととなる。

戦後の車優先の道路整備では評価されてこなかったと思うが、改めて見直したい。右ページ下のように等幅員で続く道は、車が走りやすそうに、したがって車優先にどうしても見えてしまい、私達人間は魅力を感じないのである。

集客地でよく見かける工夫

等幅員車道が人間を大事にせず、したがって集客地が魅力的に見えないため、左下のように施設帯を車道内に張り出して二次的に車道幅員を変化させることがよくおこなわれる。

右ページ上と比べると、人為的に過ぎ、街としての必然性が弱く、沿道建物で形成される空間自体が変化するわけではないので、「魅力」という観点ではどうしても落ちるが、うまくやれば車優先ではないというメッセージを出すことは出来る。

下左も同様に車道幅員を変化させたものだがどうだろうか。車道が狭くなっているといっても走行に支障は全くなく、車が走りにくくなっていない。これでは効果がない。何でもそうだが、目的（車が走りにくくする）と手段（復員変化）との関係をじゅうぶん理解していなければならない。



等幅員道路に植栽スペースを張り出し、「車道幅員」を不等幅員にしたもの。



不等幅員車道だったが、走行に支障はなく車にプレッシャーは与えていない。

「車に冷たく人にやさしい道」の実現が重要

自動車走行に便利な等幅員道路では「人に冷たく車に優しい」ので、集客地では不等幅員にすることを考えたい。しかし、車が走りやすい不等幅員では効果が弱い。



道路幅員が変化すると、人間には特段の支障はないが、車にはプレッシャーを与える。



道路幅員が一定だと、車が走りやすそうに見え、人間を大事にしているように見えない。

5・5

等幅員道路における人間優先表現の工夫は？

車道内歩道張出し型（人重視型ホスピタリティ）

人間優先の道

5

平面線形・平面構成

T字路、屈曲路、不等幅員路などは、車が走りやすく、車を冷遇した道で、これらは相対的に人間を大事にしていることとなるが、より積極的に人間を優先し、厚遇して街を魅力的に見せる街路の形がいろいろとある。

「車道よりも歩道が広い」、「車道が端で歩道が中央」などがそれらの代表であるが、他にもまだある。

車道に歩道が張出した道

右ページ上は、道路幅員が変化する手前であらかじめ車道幅員を絞ったものだが、そうすることで歩道が車道に張出してきており、車よりも人間を大事にしていると見えているものである。

このように、車道に歩道が張出すと、街が人間を優先し、人を大事にしていると見えてくる。

車道内のアイランド

右ページ下は、横断歩道にアイランドを設けたものだが、車道内に人間のためのスペースが張出した形で、同等に人間を大事にしているとホスピタリティを表現することになる。

このように、大きなスペースでもなくとも、人を車よりも大事にしているとメッセージを出すことは可能であり、それはまちの魅力となってくる。

舗装の工夫により歩道張出し型の形

歩道が車道に張出さない（下左）のはどうしても固くなるが、現実には歩道を車道に張出すのはなかなか困難である。その場合、道路管理上の議論は必要だが、下右のように歩道舗装の一部を車道舗装に合わせることで、「見えがかり上」歩道が車道内に出しているかのように見せることも出来る。



さまざまな人間のための装置があるものの、歩道が車道に張出していないため、人間優先に見えない。



歩道舗装の一部を車道舗装に合わせ、歩道を車道の中に張出しているように見せたもの

安全性に配慮しながら人間のスペースを車道内に張出すと人間優先に

歩道が車道内に出てくると車は走行に気を付けざるを得ず、人間を大事にしていると見える。小さなスペースしか取れなくとも工夫していきたい。



歩道が車道側に張出したもの。休憩スペースも張出しているため、一層人間優先の表現となっている。



横断歩道にアイランドを付け、人間の道を車道に張出したもの。

5・5

車道内歩道張出し型（人重視型ホスピタリティ）

51

5・6

車よりも人間を大事にしていると見せるための、車道内張出しの最強のタイプ 車道内休憩スペース張出し型（人重視型ホスピタリティ）

人間を大事にしていると見てとれる街路

5

平面線形・平面構成

ともかく私達人間は、「私のことを大事にしてくれる」とうれしいと思う。「私のことを大事にしてくれない方がうれしい」という人はまずいないので、これは個人の好みを越えた集客地の根本の整備目標となりうる。そこで、「あなたのことを大事にしますよ」とホスピタリティを表現していくことが重要である。

その道路に様々なホスピタリティ表現を高いレベルで（人々が魅力を感じるレベルで）可能な限り沢山入れていくことが、道路整備が商店街や観光地、温泉地の活性化に貢献しうる方策といえる。

道路での高いホスピタリティ表現

道路が人を大事にしていると見えるホスピタリティ表現には様々なものがあるが、たいへん効果的な高いホスピタリティの表現になりうるのは、7章で解説する休憩スペースである。

この休憩スペースが街の中に目立っていれば、まちが人を歓迎しているように見える。右ページ上のように車道内に張出せば、よく目立つだけでなく、車をも冷遇しているように見え、たいへん高いホスピタリティ表現となる。

もちろん、車道に張出すわけだから、安全・安心に見えていなければ人間にプレッシャー、ストレスを与えてしまい、逆にホスピタリティは弱くなるから、慎重な計画・設計が求められる。

52



車道を止めて休憩スペースを取った例。車を冷遇していると見える。



車道内張出し型だが、休憩スペースという人間のための装置ではないので、ホスピタリティは弱い。

高ホスピタリティの休憩スペースの設置場所も重要

休憩スペースは高いもてなしの表現となる。しかしそれをどこに置くか、設置場所の吟味も重要であり、車道に張出して置くことは有力である。



車道に張出して置かれた休憩スペース。車は走りにくく、街全体も見やすく、一層車よりも人を大事にしていると見える。



歩道が狭い場合、無理してベンチを置くよりも、車道に広い休憩スペースを置く方がホスピタリティは高い。

5・6

車道内休憩スペース張出し型（人重視型ホスピタリティ）

53

6・2

なぜ舗装はホスピタリティから見て重要なのか？整備のポイント

複数材混合型（厚過型ホスピタリティ）

人間はどこを見て歩いているか

6

舗装・道路表示

道を歩くとき私たちは下を見て歩いている。

人間の骨格構造はやや前傾しており、歩くとその前傾は一層強くなるので、屋根など建物の上部を見るのはそこを意識したときであって、そうではない時は、下、つまり舗装を見ている。舗装を見ながら歩いているといっても過言でない。

もちろん舗装を自覚的に見るのは専門家であって、一般の人はどんな舗装であったか覚えてすらいらないのが普通だが、しかし見た瞬間に私達の頭はその舗装を評価しているのである。もちろんホスピタリティの視点からである。

舗装を見ながら歩いているとすると、道路の舗装は集客地のホスピタリティにとってたいへん大事だということになる。

ホスピタリティの効いた舗装

ホスピタリティの基本の一つは、「お客様に見られるところをぞんざいにせず、丁寧に扱う」ことにある。すなわち、舗装のホスピタリティ表現では、「丁寧にやりました」とアピールすることが重要となる。

この丁寧さをアピールする手法は様々であるが、右のページの上のように、複数の教材を一体的に組み合わせることが、高評価を得やすい。対して、右ページ下のように単一材で全体を整備してしまうと、「面倒なので簡単に済ませました」と見えてしまう。

実は、上はコンクリートが主体で、下は全部が石であり、整備費は数段に下が高い。道路のホスピタリティ表現をきちんとマスターすればお金を無駄に使わずに効果的な整備が出来るようになる。



アスファルトと石。両者が分離しているので、一体的に複数材を用いるよりももてなしは弱い。



前面石張り。大きさ、色に変化をつけているが、単調さは否めない。

60



コンクリートと石とタイルの一体的組合せ。複数の材料を用いると、単一材に比べて丁寧に人を遇しているに見える。



前面石張り舗装。単一材利用はこのように単調となって集客地では人に冷たいことがよくある。

6・7

ホスピタリティからは図を作ることが舗装では大事だが、留意点は？

図ヒューマンスケール型（厚遇型ホスピタリティ）

舗装のホスピタリティ表現の2つのプロセス

6

舗装・道路表示

集客地においては舗装もホスピタリティ表現のチャンスで、よい街と思って貰うためには、①図を作り存在を認識させる、②その図を好ましいと評価させる、という2つのプロセスがあることを理解しなければならない。地は認識されない（6・3参照）というのは①のプロセスだが、図なら何でもよいということにはならないというのが②のプロセスの原則である。では、②のプロセスでの、好ましい図とはどんなものだろうか。

ホスピタリティの基本は身体感覚

人に対するホスピタリティは当然のことに身体感覚で認識される。「自分よりも」高い所からの挨拶と低い所からとでは、同じ挨拶内容であっても受取り方が異なってくるように、私達は自分の身体を基準にしてものを認識している。そのため、図の大きさが問題となってくる。

ヒューマンスケールの図

右ページ上は、石とタイルを図にしたものだが、その図の大きさは人間の身体の大きさを越えていない。右ページ下の身体スケールをはるかに越えた大きな図と比べれば、図から受けるホスピタリティの好感度が高いことがよくわかる。

右ページ下ほどではないが、下左も同様にヒューマンスケールを越えていて、落ち着けない。

意識して図を作っているのであれば、それはヒューマンスケールで作るということをおきたい。

なお、オーバースケールがよく起こるのは、デザインが①1/100など縮小した、②平面図でおこなわれるからである。1/100で見やすい図が、実際の1/1ではオーバースケールになるのは当然である。「図面上で良い図柄に見えること」と「実際に良い感じに見えること」とは別のことと知っていなければならない。



68 大小の同じ円の図。円が人間よりも大きく、落ち着いた感じがしない。



茶の石、オレンジのタイルが構成する四角の図はオーバースケールだが、白と灰色のタイルは相互に小さな図となっている。



コンクリートの「地」に石とタイルが「図」となっているが、歩行時一つ一つの図が一目で見える大きさに設定されている。



蛇行する流れを図としてデザインしたものだが、図が大きすぎて認識しにくい。

6・10

車を大事にしていなくても人間は居心地よくなるが、その方法は？

高テクスチャ型（車軽視型ホスピタリティ）

車が走りにくい道

6

舗装・道路表示

集客地の道路は、車よりも人を大事にしているように見せることがポイントである。従って「車が走りやすそうに見える道」は、人を大事にしているように見え、工夫が必要となる。しかし、車道の幅員が一定、長い直線の道など、線形に関わるものは後からの改良が難しい。

では、整備が比較的容易な舗装で車が走りにくいものはないだろうか。

テクスチャのある舗装

車が最も走りやすい舗装は、どんな「見えの特徴」を持っているだろうか。それは、「のっぺり」としていることである。全体が一樣で、明暗のコントラストが全くない。すなわち、テクスチャ（肌理。明暗のコントラストで認識される）がないのである。

ということは、テクスチャが豊かにある道が、「車のための道ではない」と見えることになる。そこで、右ページの上のように、目地のある舗装が考えられることとなる。この場合、舗石が明、目地が暗となってテクスチャを作っている。2色のタイルを用いているが明暗のコントラストがしっかりと出ているため、全体がのっぺりとしている右ページの下と比べれば、その差は歴然である。

「走りにくい」と「走りくそうに見える」との違い

しかし、右ページ上のように、舗石と舗石の間が空いては、車が走りにくいだけでなく、走行音も大きくなり、また、車イスなども使いづらくなってしまうので、この使用は躊躇されることと思う。

しかし、ホスピタリティ表現では、メッセージが伝わればよいのであった。つまり「走りにくいこと」よりも、「走りくそうに見えること」が求められるのであり、そう思えると来訪者は「人間を大事にしている」と評価してくれるのである。

そうすると、「目地（テクスチャ）があるように見える」のでじゅうぶんということになる。また、テクスチャは明暗のパターンであるので、濃淡2色の小さな舗装材と組合せても（下左）効果がある。



目地がしっかり付けられている。



舗装材が細かいために、2色の材料が明暗を構成し、テクスチャとなっている。

70

テクスチャのある舗装は人重視に見える

アスファルトのようなのっぺりした道は人を大事にしていないうように見え、逆にしっかりとした目地を持つ舗石などテクスチャのある舗装は人を大事にしているように見える。舗装の工夫はしっかりやりたい。



舗石の目地がテクスチャ（肌理）を構成し、表情がついているだけでなく車が走りにくそうに見える。



2色のタイルを用いているが、テクスチャがないため、無表情で車も走りやすそうに見える。

6・10

高テクスチャ型（車軽視型ホスピタリティ）

71

6・11

「車重視」に見せない舗装の工夫

走行車線分離型（車軽視型ホスピタリティ）

集客地の魅力づくりでは道路を「車主役」に見せないこと

6

舗装・道路表示

集客地で「歩いて楽しい道」を作るには、来訪者を大事にしてもてなすと見てもらえるようにすることこそが肝要である。それでまず思いつくのが、「来訪者が歩く歩道の美装化」である。歩く所を丁寧に作れば、それはもてなしに他ならない。

ところが、そう単純ではない。私達は道を歩くときに歩道だけ見ているわけではないからである。歩道だけのグレードアップ・美装化をしても、車道をアスファルトで作れば、どうしても「車を大事にしていて、人間が車道を見ることに気を配っていない」と取られてしまう。

道路が「車主役、人間脇役」、「車を厚遇、人は冷遇」と見られてはまずいのである。そこが集客地の魅力づくりの大きなポイントの一つである。

車をいじめているように見せる舗装の工夫

右ページ上の車道舗装を見てみよう。走行車線と路側の舗装が異なっている。しかも、路側の舗装は歩道舗装に近い。そのため、車のためのスペースがたいへん狭められているように見える。その効果は道路全体がアスファルト（車重視の舗装）である右ページ下と比べれば一目瞭然である。

下左も走行車線と路側の舗装を変えたもので、拡大した下右のとおり、ここでは路側の舗装が歩道の舗装と同一で、しかも緑石も同色であるため、一見車道が狭い（狭幅員車道は車冷遇型ホスピタリティ。4・2参照）と見える。しかしこれは、走行車線の舗装を路側と分離したもので、車道を狭くしたわけではないのである。但し、走行車線がアスファルトである分、ホスピタリティは弱い。



路側と走行車線を分けている。



左の路の歩車境部。路側と歩道が同一舗装のため、一層車が狭い印象を受ける。

路側と走行車線の舗装を分けてみよう

車を大事にしているように見せない様々な工夫が集客地の道では必要であるが、路側と走行車線の舗装を分離すると、車のためのスペースが狭く感じられるようになる。



走行車線と路側を分けた舗装。車道、車のためのスペースが狭い印象を受ける。



全面アスファルトで、走行車線と路側が分けられておらず、道路が車中津に見える。

6・13

車道舗装の工夫が集客地を大きく変える

車道・図形成型（厚過型ホスピタリティ）

舗装の工夫は車道でこそ

6

舗装・道路表示

舗装のグレードアップ、美化も今では特別のことではなく、ごく一般におこなわれるが、それは車道ではなく歩道においておこなわれることが圧倒的に多い。

しかし、広い車道に手を付けず歩道だけやっても道全体のホスピタリティが高くなることはほとんどなく（右下）、集客地の魅力アップ効果はあまり期待できない。なぜなら、「車道舗装をアスファルトにしておく」ということは、「車が走りやすくしておく」ということであり、車を厚過していると来訪者には見えるからである。

従って、強いホスピタリティを演出しようと思えば、図形成型舗装（6・3 参照）を車道におこなうことを検討したい。

車道での図形成型舗装

右ページ上と下左は、図形成型車道舗装である。目立つ色を使っているわけではないが、濃色の地に淡色の図がしっかりと浮かびあがっている。たいへん洗練されたデザインだが、この舗装によって車道が車ではなく人間を強く意識して作られていることがよく伝わり、私達はもてなしを感じることが出来る。右下の、グレードアップしているが地模様であるため、人間へ語りかけていない街と比較すればその効果はよくわかる。

再度、なぜ図形成型なのか

もてなしのメッセージを相手に伝えるためには、相手が気付くようにしなければならない。相手が気付いてくれないければ、いくら工夫したつもりでも、そのもてなしは自己満足の域を出ないことになる。

私達が気付きやすいものはベンチでも郵便ポストでも「形」である。形によって存在を意識する。地は形の背景に隠れ、気付かないで終わることがよくある。

従って、舗装事態をホスピタリティの演出に使うと思えば、「地」ではなく「図」なのである。



図形成型舗装によって歩道よりも車道を美化した街。来訪者を歓迎しているように見える。



車道ではなく歩道におこなわれた舗装のグレードアップ。ホスピタリティ効果は弱い。

74

可能であるなら図形成型舗装は車道で

歩道舗装でも図形成型がホスピタリティ効果は高いのだが、それを車道でおこなえば、車よりも人間を厚くもてなすという表現が強く出るので、可能であるならやりたいものである。



歩道ではなく車道に施された図形成型の美化舗装。

6・13

車道・図形成型（厚型ホスピタリティ）



車道のグレードアップ舗装だが、図を作っていない。地では来訪者がもてなされていると感じることが出来ない。

75

7・1

道路のホスピタリティ表現の最強のツールは？

沢山設置型（人重視型ホスピタリティ）

7 休憩スペース

来訪者にとって集客地の道路とは何だろうか

すべての道路は交通のためにあるが、集客地を訪れる人間は、道路に交通（移動）だけを期待しているだろうか。自らの経験を思いかえせば答えは容易に見つかるはずで、私達は街を楽しむためには道路は出てくるのである。「歩行」はするが、それは「移動のため」というよりは「街を楽しむ」ためである。WALKという、A地点からB地点までの移動を徒歩ですることではなく、RAMBLEという、ウィンドーショッピングをし、買い物をし、カフェでお茶を飲み、そういうことをしながら通りをブラブラ歩くということである。

それが来訪者にとっての集客地の道路であり、そのような道の使い方がじゅうぶん出来たときに、人はその集客地を楽しんでいるのである。

集客地の道路に不可欠なもの

来訪者から見た集客地の道路は早く歩くことが出来ることが大事なのではない。ゆっくりと街を味わいながら歩くことが大事なのである。

そこで、「歩く」と休むはセット」と覚えておきたい。移動が目的なのではなく、まちとの交流が目的なのだから、身体を休め、座りながらまちを眺めたり、地域の人や他の来訪者と言葉をかわすことが求められ、そのような「歩くことではないこと」をどのくらい道の中に入れることが出来るかが動所で、それを意識するために、「集客地の道路では歩く」と休むはセット」なのである。

つまり、ホスピタリティ表現としてベンチ、休憩スペースは不可欠なのである。

ホスピタリティそのものである休憩スペースは沢山あった方がよい

本書ではそのような理由で各種施設の中から休憩スペースを独立させて章立てをしたのだが、「どうぞお休み下さい」と来訪者に呼びかける休憩スペースはまちのホスピタリティそのものである。

従って、可能な限り沢山置くことがまず基本となる。右ページ上のベンチが多い側と下の無い側とを見比べれば、休憩スペースが街のホスピタリティであることがよくわかる。

休憩スペースが沢山あることが、街のホスピタリティに

集客地を私達はさっさと歩こうと思っていない。ゆっくり味わいながら歩こうと思っているので、「歩く」と休むはセット」と覚え、休憩スペースを沢山置きたいものである。



長椅子型ではなく、小分けして小さなベンチを沢山置いた例。



植樹帯のパイプ型ベンチ。ベンチがあれば人は利用するから、沢山あった方がよい。



ベンチが沢山用意されている道。ベンチは人をもてなすが、それだけでなく座っている人は歩く人に「楽しいよ」と無言のメッセージを送っている。

7:1
沢山設置型（人重視型ホスピタリティ）



ベンチのない商店街の通り。来訪者をもてなしているようには見えない。

79

7・2

ベンチと休憩スペース、その違いは？ 舗装による分節型（自己領域形成型ホスピタリティ）

ホスピタリティからは休憩スペースが重要

7 休憩スペース

前節、「休憩スペースを沢山設けよう」と述べた。「ベンチ」としなかったのだが、理由を述べたい。

「休む」には腰を降ろす所すなわちベンチが不可欠である。従って、「休ませるにはベンチ」と思う人が多いかもしれない。しかし、「腰をおろすこと」は集客地での楽しい体験としての休憩の一部でしかない。「居心地よく休む」ことが楽しい体験としての休憩に不可欠であり、それには自分の場所（自己領域）が用意されていること、すなわち休憩スペースがあることが重要となる（下右）。

「歩く」と休むはセット」だが、「休む」を集客地から考えると、①「あなたの休む場所を設け」、その中に②「腰を降ろすベンチを置く」と2段階からなるのであり、②の前の①が重要なのだと理解したい。

休憩スペースの作り方

休憩スペースは、そう見て取れるように周囲から独立して認識されなければならない。そこで、分節（空間を分ける）、特に歩行スペースからの分節が肝要となる。

分節には様々な手法があるが、舗装による分節が最もやりやすい。

右ページの上と下を比べて欲しい。下が広い歩道空間にベンチだけ置いたものであるのに対し、上は歩行空間と分けた休憩スペースが作られていて、両者の居心地よさの相違は歴然である。そして、右上の休憩スペースが歩行空間と分節されているのは、舗装を違えているからである。下左は休憩スペースの境界部を舗装で明示した例であるが、このように舗装による分節は、境界強調型、内部差異型の2つがある。



パリ、シャンゼリゼ。歩道中央の施設帯の前に太い濃色の舗装を入れ、休憩スペースを分節している。



歩道内ではなく、沿道のポケットパーク型の休憩スペース。歩道から分節されている。



舗装によって歩道から分節された休憩スペース。



広い歩道の中にベンチを置いたもの。ベンチだけで自分のスペースの存在が見てとれず落ち着けない。

7・2

舗装による分節型（自己領域形成型ホスピタリティ）

81

7・3

分節が休憩スペースづくりのポイントだが、その手法は？ 高低差による分節型（自己領域形成型ホスピタリティ）

7 休憩スペース

分節のもう一つの代表的手法

自分の場所と見てとれないと休む場所が居心地よさそうに感じられないので、ベンチを置かないより置いたほうが、それも沢山置いた方がはるかによい（7・1参照）が、ベンチだけを置いてもなかなか道路は魅力的にはならない。ベンチではなく休憩スペースを設けることが肝要であり、スペースは周囲から分節されて初めて「スペース」を認識されるから、歩行空間と分節して休憩スペースを設けること（7・2参照）を検討したいのである。

その分節の代表的な手法の一つは舗装による分節であったが、もう一つたいへん重要な分節手法がある。それは、「高低差による分節」である。

右ページ上は傾斜緑石で周囲から少しだけ高くした休憩スペースであるが、ベンチがあるだけでなく、ベンチのまわりの休憩スペースがしっかり見てとれ、その休憩スペースの存在によってベンチでも休憩がとて気分がよいものになっていることがわらう。

右ページの下はウッドデッキで休憩スペースを一段高くしたものであるが、やはり休憩スペースが強く認識されることとなっている。下左は歩道の傾斜によって休憩スペースに段差が出来、それが「高低差による分節」を引き起こしているものである。

高低差による分節とバリアフリー

日本では現在、バリアフリーが強く言われ、バリアフリー自体はもちろん大事だが、「バリアフリー」よりも「段差を無くすこと」が熱心におこなわれている。

そのため、「高低差による休憩スペースの分節」は、その効果は理解できたとしても、なかなか日本では採用されないと思う。しかし、バリアフリー思想発祥の地である欧米でこそ、「高低差」が魅力アップ手法として使われている事実は知っておいてもらいたい。

目的と手段の取違えは近年の日本ではよくあるが、「段差を無くすこと」が目的化して、戦後苦勞して膨大な税金を投入して上げた歩道を、それがまだ使えるのにまた税金を使って下げるのが本当に「知恵が働いている」と言えるのだろうか。

集客地のホスピタリティの基本は「丁寧にやること」であるから、魅力を作りながら全ての人が楽しく使えるというように、何でもそうだが丁寧に考えたいものである。

使用はためられるが効果的な高低差による分節

バリアフリーでは段差、高低差を無くすことが多く求められる。しかし、高低差による分節はたいへん効果があるので、上手に工夫して用いたいものである。



82 歩道が傾斜しているためについでいる段差だが、高くなった休憩スペースが分節されている。



ベンチは一段高い場所に置かれているが、人間が足を置くところは高くなっていない。バリアフリー下での妙な休憩スペース。



傾斜縁石を用いた高低差による休憩スペースの分節。バリアフリーと集客地の魅力づくりのバランスをうまく取ることが肝要。



ウッドデッキによる高低差分節。高い場所は低い場所より良い場所なので、休憩スペースが良い場所と見える。

7.7 背付きベンチ(非スツール)型(安心型・厚遇型ホスピタリティ)

向き同様ベンチ、形状もホスピタリティに効いてくる

休憩スペースが大事であればベンチも大事

7 休憩スペース

「あなたを歓迎します」と強くメッセージを出す集客地が魅力的で人を集めるとすると、来訪者を休ませる休憩スペースはとても大事な魅力演出ツールとすることができる。

休憩スペースが大事であれば、その中に置かれている来訪者を座らせ、休ませるベンチも集客地のホスピタリティから見てとても大事ということになる。ベンチではまず、その向きが大事だが、当然形状も重要である。

よく見られるベンチ

近年の整備で実によく使われるのが右ページ下のようなスツール型ベンチである。維持管理の容易さから木よりも石やコンクリートが使われ、石で作ろうとするときおい右ページ上のような複雑な形状は取れず、必然的にスツール型が多くなると思料するが、真相はどうなのだろうか。右ページ下は、白大理石でたいへん立派だが、座れば冷たいだけでなく、形状も居心地よさそうには見えない。

ベンチ形状のポイント

理由は簡単で、①背が無く、ゆったりと座れない、②ベンチ自体が座る人間の自己領域を形成していないからである。右ページ下が①背がありもたれかかれる、②背・両脇があって(境界部立上がり型。7.4、参照)三方が守られ、自己領域が形成されているの比べれば、その差は歴然である。座面に木を使ったくらい(下右)ではスツール型が魅力となることはまず無い。

つまり、①背をつけ、加えて、②両脇を守ること(両サイド保護型)がベンチ形状のポイントである。下左は駐車場の柵にベンチを作りつけたものだが、柵と支壁が背と脇を守る形状となっている。このような工夫をいろいろとしてみたいものである。



柵にベンチを作りつけたもの。柵の固さを和らげるとともに、ベンチに背を提供している。柵の支壁にも注目。



座面に木を使用したスツール型ベンチ。背が無いと座りにくだけでなく、居心地も良くない。



背板、肘掛けが背後と両脇を守った良好ベンチの基本形状。もちろん背板はもたれかかる実用も備えている。



背後も両脇も守られていないスツール型ベンチ。近年全国的に見られるが、楽しそうに休んでいる姿を見ることが少ない。

7・7
背付きベンチ（非スツール）型（安心型・厚湯型ホスピタリティ）

91

簡単に自己領域を作るには？

7・9

道路軸方向向き型（自己領域形成型ホスピタリティ）

休憩スペースづくりは自己領域づくりから

7 休憩スペース

休憩スペースではベンチの前にスペースを作らねばならないが、そのスペースの居心地のよさは「自分の居心地（自己領域）がきちんと確保されているか」によっている。つまり自己領域形成が良好な休憩スペースづくりに不可欠であり、そのための分節の方法を既に紹介した。

ところが、スペースの分節をことさらやらなくとも自分の居場所を形成する方法がある。

道路軸方向にベンチを向けると自己領域が出来上がる

右ページ上を見てもらいたい。ベンチの向きが通常と異なっている。通常は道路軸に直交して置かれるのに対し、道路軸方向を向いている。こうすることによって、利用者の身体は必然的に歩行空間に出ないことになり、歩行空間と休憩スペースが分けられている。

つまり、道路軸方向にベンチを向けるだけで比較的簡単に自己領域を持った休憩スペースを作ることが出来るのである。

右ページ下はベンチではなく野外卓を道路軸方向に置いたもの、下左は背なしベンチを同様に置いたものだが、いずれもスペースが歩行空間と分節されているのがわかる。

道路軸方向向き型の留意点

ベンチを道路軸方向に向けて設置するには、歩道幅員が確保されなければならないが、他にも気をつけなければならないことがある。施設帯に置く場合、街路樹との関係をよく吟味しておかないと、下右のようにベンチに座った際、視方向を街路樹が邪魔するということになる。丁寧に丁寧に考えていかないとならない。



道路軸方向に向けて置いたもの。普通は落着かない背なしベンチだが、自己領域が形成され、その分良好。



ベンチを道路軸方向に向けたが街路樹が視方向を塞いでいるもの。



道路軸方向に向けてベンチを沢山並べたもの。歩行空間との分節が自然と起こっている。



道路軸方向に向けて野外卓を置いたもの。舗装も違えてあるため一層自己領域が形成されている。

8・2

施設は多ければ良いのだろうか？

施設帯施設過多型（人軽視型非ホスピタリティ）

集客地のもてなしと道路施設

8

施設帯・施設

集客地の道路は来訪者をもてなすように、ホスピタリティ表現を豊かに入れていくことが求められる。ベンチにしろ樹木にしろファニチュアにしろ、道路付帯施設は入れないより入れた方がもてなしが表現されるから、「道路施設は少しでもたくさん入れた方がよい」、と思われるだろう。はたして本当にそうだろうか。

集客地のもてなしは、「街全体」が私のことを歓迎してくれているということであり、来訪者が最も興味を持つ街並や建物、右ページ上のように、道を歩いたときによく見えるということが肝要である。施設帯に施設を入れ過ぎると、右ページ下のように、①街が見えにくくなる（冷遇型）、②歩道を狭く歩きにくくする（冷遇型）、③歩道という人間のスペースを物置のようにしている、と見えてしまうことがよくあり、そうであるならお金を掛けてマイナスの印象を与えていることとなるので、よくよく注意しなければならない。

施設を入れ過ぎない

右ページ上のように、ベンチを含め施設を何も入れなくても魅力が出るというのは、余程他の条件（線形や街並）が良い場合に限られようが、しかし施設を入れ過ぎるのは危険で、下左のように施設間にじゅうぶん空間を取って、狭い歩行空間を閉鎖しないように気をつけたい。特に、右ページ下や下右でわかるとおり、一般に密に入れる街路樹は歩道と車道を切って人間を狭い歩道スペースに閉じ込め、見通しも悪くする場合があるので、緑陰提供がするものの集客地のホスピタリティからはよく考えたい。



施設が間隔を空けて置かれている。街が見にくいということもなく、歩道の開放感もある。



間隔を詰めて植える街路樹は、人と街を分断する危険を孕む。



施設帯に何も無い街路。人を歩道に押し込めず、街も見やすい。



施設帯に様々なものが置かれ、歩道を狭くし、街を見にくくしている。

4.3 事例集における型分類の全体

事例収集がじゅうぶん出来ず、想定していた型約100のうち、今現在整理出来たのは、以上の52タイプである。しかし、収集の目途がついているものも多く、平成20年度中には完成化させ、出版したいと考えている。以下には、事例集で想定している型分類の全体を示す。

1. 横断構成

- 1) 幅員比歩道優越型(人重視型ホスピタリティ)
- 2) 狭幅員車道型(車軽視型ホスピタリティ)
- 3) 中分プロムナード型(人重視型ホスピタリティ)
- 4) 道路内水路・物設置型(車軽視型ホスピタリティ)
- 5) 駐車スペース設置型(利便型ホスピタリティ)
- 6) 横断歩道張出・車道幅狭変化型(人重視型ホスピタリティ)
- 7) 横断歩道アイランド型(人重視型ホスピタリティ)
- 8) 横断歩道ハンプ型(人重視型ホスピタリティ)
- 9) 中分横断防止柵型(人軽視型非ホスピタリティ)

2. 平面線形・平面構成

- 1) T字路・アイストップ型(車軽視型・自己領域形成型ホスピタリティ)
- 2) 屈曲型(車軽視型・自己領域形成型ホスピタリティ)
- 3) 広場・ポケットパーク型(人重視型・自己領域形成型ホスピタリティ)
- 4) 道路幅員変化型(車軽視型ホスピタリティ)
- 5) 車道内歩道張出型(人重視型ホスピタリティ)
- 6) 車道内休憩スペース張出型(人重視型ホスピタリティ)
- 7) 車道内植栽スペース張出型(車軽視型ホスピタリティ)
- 8) 沿道建物・空間張出型(車軽視型ホスピタリティ)

- 9) 歩道の一部の駐車スペース化(利便型ホスピタリティ)
- 10) 車道内駐輪スペース配置型(車軽視型ホスピタリティ)
- 11) 階段・小階段型(車軽視型ホスピタリティ)
- 12) (特に車道の)等幅員直線型(車重視型ホスピタリティ)
- 13) 必然性が見えないボンエルフ型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 14) 歩道内自己完結型グレードアップ(人軽視型非ホスピタリティ)
- 15) 道路内物掲出型(車軽視型ホスピタリティ)
- 16) 道路上部空間利用型(人重視型ホスピタリティ)

3. 舗装・道路表示

- 1) 木舗装型(厚遇型ホスピタリティ)
- 2) 複数材混合型(厚遇型ホスピタリティ)
- 3) 歩道・図形成型(厚遇型ホスピタリティ)
- 4) 舗装沿道対応型(迎客型ホスピタリティ)
- 5) 全面平滑石張型(厚遇型ホスピタリティ)
- 6) カッターで無造作に切る型(冷遇型ホスピタリティ)
- 7) 図ヒューマンスケール型(厚遇型ホスピタリティ)
- 8) 美装化(非黒舗装)型(車軽視型ホスピタリティ)
- 9) 非舗装(土・砂利)型(車軽視型ホスピタリティ)
- 10) 高テクスチャ型(車軽視型ホスピタリティ)
- 11) 走行車線分離型(車軽視型ホスピタリティ)
- 12) 異種組合せ型(車軽視型ホスピタリティ)
- 13) 車道・図形成型(厚遇型ホスピタリティ)
- 14) 石置型
- 15) 車道グレード高型(車軽視型・厚遇型ホスピタリティ)
- 16) 車道テクスチャ高型(車軽視型・厚遇型ホスピタリティ)

- 17) 歩車同一型(車軽視型ホスピタリティ)
- 18) 歩車差弱型(厚遇型ホスピタリティ)
- 19) 無標示型(車軽視型ホスピタリティ)
- 20) 非ペイント型(厚遇型ホスピタリティ)
- 21) 「止まれ」型(冷遇型非ホスピタリティ)

4. 休憩スペース

- 1) 沢山設置型(人重視型ホスピタリティ)
- 2) 舗装による分節型(自己領域形成型ホスピタリティ)
- 3) 高低差による分節型(自己領域形成型ホスピタリティ)
- 4) 境界部立上げによる分節型(自己領域形成型ホスピタリティ)
- 5) 木材(非石材)ベンチ型(厚遇型ホスピタリティ)
- 6) 車道向き型(安心型ホスピタリティ)
- 7) 背付きベンチ(非スツール)型(安心型・厚遇型ホスピタリティ)
- 8) ベンチ両サイド保護型(安心型ホスピタリティ)
- 9) 道路軸方向向き型(自己領域形成型ホスピタリティ)
- 10) 緑陰型(厚遇型ホスピタリティ)
- 11) テーブル・イス型(厚遇型ホスピタリティ)
- 12) 大棧敷型(厚遇型ホスピタリティ)
- 13) 沿道施設と対応型(迎客型ホスピタリティ)
- 14) 施設帯設置型(人軽視型非ホスピタリティ)

5. 施設帯・施設

- 1) 休憩施設充実型(迎客型ホスピタリティ)
- 2) 施設帯施設過多型(人軽視型非ホスピタリティ)
- 3) 強立上がり型(人軽視型非ホスピタリティ)
- 4) ボラード車道設置型(車軽視型ホスピタリティ)
- 5) フラット型でのボラード歩道境設置型(車軽視型ホスピタリティ)
- 6) 木製ボラード型(厚遇型ホスピタリティ)
- 7) 照明柱それだけ美装化型(冷遇型非ホスピタリティ)

- 8) 照明柱高さ低型(迎客型ホスピタリティ)
- 9) 台置ファニチュア型(人軽視型非ホスピタリティ)
- 10) 植栽帯内ファニチュア型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 11) まちや他施設と無文脈のファニチュア型(人軽視型ホスピタリティ)
- 12) オーバースケールモニュメント・ファニチュア型(人軽視型非ホスピタリティ)
- 13) 木製ファニチュア型(厚遇型ホスピタリティ)
- 14) 地上器沿道側配置型(厚遇型ホスピタリティ)
- 15) 地上器施設帯配置型(人軽視型非ホスピタリティ)
- 16) 地上器高さ高型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 17) 地上器美装過多型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 18) 横断防止柵設置型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 19) 案内・解説板非立上がり型(厚遇型ホスピタリティ)
- 20) 軽小案内・解説板型(厚遇型ホスピタリティ)
- 21) 長大案内・解説板型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 22) 施設こげ茶型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 23) アーケード支柱型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 24) アイランド設置型横断歩道(人重視型ホスピタリティ)
- 25) 物を置くきっかけ提供型(人軽視型非ホスピタリティ)
- 26) 電柱処理型(人重視型ホスピタリティ)

6. 植栽

- 1) 非列植単木型(挨拶型ホスピタリティ)
- 2) 非列植群植型(挨拶型・厚遇型ホスピタリティ)
- 3) 非列植・外カーブ等正面型(挨拶型ホスピタリティ)
- 4) 車道張出型(挨拶型・車軽視型ホスピタリティ)
- 5) 植栽スペース盛上げ型(厚遇型ホスピタリティ)
- 6) プランター型(厚遇型ホスピタリティ)
- 7) 中分植栽型(車軽視型ホスピタリティ)

- 8) 沿道植栽型(厚遇型ホスピタリティ)
- 9) 歩車境密植型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 10) 狭幅員歩道列植型(冷遇型非ホスピタリティ)
- 11) 樹冠車道張出型(車軽視型ホスピタリティ)
- 12) 管理いき届き型(厚遇型ホスピタリティ)
- 13) 植栽帯型(厚遇型ホスピタリティ)