

非日常時の街路空間利用に関する研究

ー埼玉県本庄市・中山道の祭礼を対象としてー

角皆 貴紀[®]

TSUNOGAI Takanori

本来、街路は、人々の活動の場であり公共の場として多目的に利用できる空間であった。ところが、モータリゼーションの進展により街路は自動車交通のための整備が優先され、人々の活動の場が崩壊していった。そこで、かつての街路の魅力を復権すべく、街路整備のあり方から考えることとした。本研究では、街路での人々の活動が大いに見られる祭礼に着目し、現地調査により人々の空間利用特性を明らかにした。その結果、にぎわいのある空間では、落ち着く場、見物する場として街にあるあらゆる段差が有効的に利用されていること等がわかった。

Keywords: 非日常, 利用特性, 祭礼, 中山道, 街路, 段差

1. 背景と目的

かつて、街路は、沿道に住む人々の社交の場や子供の遊び場であったように、街路を中心としてコミュニティが形成されていたⁱ⁾。

ところが、近代化が進むにつれ自動車が急増し、街路は自動車交通を最優先に考えた整備が主流となった。たしかに、そのような整備により自動車にとっては、より快適でより便利な街路となった。一方、自動車交通の効率性や自動車に対しての安全性の面から行われた歩車分離によって、貴重な公共空間である街路は、歩行者にとっては、より窮屈な空間になってしまった。多目的に利用できた街路が、自動車交通のためという単一目的な空間に変貌してしまったために、街路からは人がいなくなり、賑わいをみせていた街に活気がなくなり、シャッター商店街の出現など街の衰退に繋がったと言えよう。

そこで近年、街路は様々な目的に様々な人が利用できる公共空間、という本来の街路の魅力を見直そうという動きが見られるようになってきた。特に祭礼等のハレの日には、多くの人が街に集まり街路はにぎわいをみせる。街のにぎわいづくりにおいて、ハレの日は重要なものである。そのため、歩車道の境界に低木植栽や中央分離帯をあえて設置しないⁱⁱ⁾、イベント用の電源やパラソル等を設置できる基礎をあらかじめ設置するⁱⁱⁱ⁾ など、近年ハレの日を意識した街路整備が試みられている。

ハレの日を意識した街路整備を今後計画・設計するにあたり、自動車交通を主な利用として考えられた街路および沿道で、ハレの日にはどのように利用されているかを把握することは意義がある。

本研究の対象地である埼玉県本庄市の中山道は、「本庄まつり」の開催時には、多くの人でにぎわいをみせる。また、山車の巡行を考慮し電線類地中化が予定されている街

路である。そこで、今後の街路整備のあり方を探るために、日常および非日常における中山道の街路と沿道空間の利用特性を現地調査により明らかにすることを本研究の目的とする。

2. 研究の位置づけ

本研究の特徴は、

- ・祭礼空間に関する研究
- ・街路整備に関する研究
- ・街路の多目的利用に関する研究

にある。

祭礼空間に関する研究として中尾ら^{iv)}は京都の祇園祭りを扱い、市街地と祭礼利用の関係を明らかにし、伝統的市街地の再評価をしている。本研究は、京都のような伝統市街地で行われ祇園祭りのような大規模な祭礼ではない。

街路整備に関する研究は、土木学会等の多くの著書にまとめられているが、ハレの日を意識した街路整備のあり方を示しているものは見られない。

街路の多目的利用に関する論説は近年多く見られる。このことから、近年街路の多目的利用に関心が集まっていることがわかる。

3. 研究の対象

3. 1 対象地

対象地は埼玉県本庄市とする。本庄市は、原始・古代時代からの歴史があり、古代末頃、武蔵武士団の一つの児玉党が拠点置いていた。また、江戸時代には中山道の整備が行われ本庄宿が建設された。そして、1843年には中山道最大規模の宿場町と発展した。さらに、明治初期には養蚕の町として発展し続けた^{v)}。

現在の本庄市中山道周辺の様子は、空き地や空き家が点々とし商店街はシャッター商店街と化しているが、夏の本庄祇園まつりや秋の本庄まつりの際には、廃れた雰囲気が一変して活気を取り戻す。

[®] 早稲田大学理工学部社会環境工学科4年

景観デザイン研究室

3. 2 対象街路

対象街路は、祭礼が開催されている区域内の、中山道、銀座通りおよび駅前通りを対象とする。

街路の対象区間は、非日常の街路利用が顕著にみられる区間として、祭りの期間中、車両通行止めおよび一時通行止めの区間が適切である。なお、対象区間を図 1 に示した。

(1) 中山道 (県道)

中山道は江戸から京都へ結ぶ五街道の一つであり、その宿場町の中でも本庄は最大の宿場町として栄えた経緯があり、歴史の面影が残る通りである。

対象区間は、東は中山道と十間通り(県道)の交差点から西は金鑽神社手前の中山道と国道 465 号の交差点までの約 1600m の区間とする。祭礼期間中は、終日車両通行止めおよび一時車両通行止めとなる区間である。また、埼玉県による電線類地中化が計画されている区間である。

(2) 銀座通り (市道)

銀座通りは、かつて本庄を代表する商店街の一つとして栄えていた通りである。対象区間は、銀座通りと中山道の交差点から J R 高崎線の踏切までの約 300m の区間とする。祭礼期間中は、終日車両通行止めとなる区間である。

(3) 駅前通り (県道)

駅前通りは、すでに電線類地中化がなされた通りである。対象区間は、駅前通りと中山道の交差点から J R 本庄駅までの約 400m の区間とする。祭礼期間中は、一時車両通行止めとなる区間を含む。



図 1. 対象街路

3. 3 本庄まつりの概要

毎年 11 月 2 日・3 日に開催される「本庄まつり」を対象とする。

本庄まつりは、金鑽神社の例大祭の付祭りとして始まった。金鑽神社は、兄玉党の氏神として信仰され、江戸時代には本庄宿の総鎮守として崇められている。例大祭の特徴は、神輿の渡御行列であり、神輿およびお供の人 50 名程が中山道を巡行する。付祭りとしての山車祭りは、東京の近代化とともに東京での山車の曳き回しが困難となった「江戸型山車」が本庄に入ってきて明治初期より始まった。神輿・山車は神の乗り物とされている^{vi)}。

本庄まつりは、戦後の民主化により本庄市・観光協会・

商工会議所・自治会連合会が主催となり、現在、神社の例大祭、10 町内会の 10 基の山車からなる山車祭り、その他商工観光の等のイベントが一同に会して行われる。

以上のことから、本庄の氏神(住む土地の鎮守の神)を祀るために氏子(住人)がはたすべき祭礼であるという宗教的意義があり、さらに、地域活性のための観光資源としての性質を有する祭礼であるという観光的意義がある。

表 1. 本庄まつりの日程

日時	場所	内容
11月2日 13時～22時	各町内	山車の曳き回し
11月3日	11時	各町山車集合 山車と人形をせり上げお囃子を奏でながら待機
	12時	中山道 神輿の渡御行列・山車が台町へ向け巡行開始
	14時	台町 各町山車集合 山車と人形をせり上げお囃子を奏でながら待機
	15時～16時半	駅前通り 山車と人形をせり上げお囃子を奏でながら巡行
	18時半	市民プラザ 各町山車集合
	20時～	中山道・銀座通り 辻の叩き合い

4. 研究方法

4. 1 研究の概要

本研究は、自動車交通のための「道路」整備のあり方ではなく、街に暮らす人々が多目的に利用しやすい「街路」整備のあり方を探ることにある。そのため、街路内の形態や街路内の利用のみに着目するのではなく、街路に加え沿道の形態や沿道の利用の実態に着目することに意義があると考えられる。

そこで、本研究は、街路、ストリートファニチュア、建物、駐車場などのオープンスペースを含む空間の形態およびその空間の利用の実態を現地調査により把握する。

日常と非日常の調査を比較・検討することで、街路整備のあり方を探る。

4. 2 調査内容

空間の構成要素を、

- ①街路(構造、用途変化)
- ②ストリートファニチュア(構造、設置位置)
- ③建物(用途、用途変化、装飾)
- ④オープンスペース(用途、用途変化)

の四つ大きく分類し、それらをさらに細分し調査する。

また、非日常調査は、さらに、

- ⑤人の行動(にぎわい、見る、座る)
- ⑥山車の巡行(見せ場、障害)

の人々の行動に関する調査を行う。

日常および非日常調査で疑問になった点を、住人や金鑽神社の神主に聞き取り調査を行った。

また、論を進める前提として、終日車両通行止めとなる中山道の区間を「中山道中央部」、銀座通りを「銀座通り」、一時車両通行止めとなる中山道の東側、西側の区間をそれぞれ「中山道東側」、「中山道西側」、駅前通りを「駅前通り」と呼ぶ。

5. 調査結果

5. 1 日常調査

①街路

街路の構造を表2に示す。

表2. 各街路の構造

区間	歩道幅員	歩車道レベル差
中山道中央部・西側(一部除く)	約2m	約10cm
中山道東側・西側(金沢神社周辺)	約1m	約15cm
銀座通り	約1m(路側帯)	なし(一部縁石あり)
駅前通り	約2.5m	なし(縁石あり)

②ストリートファニチュア

街灯の断面位置は図2のように3タイプあった。街灯の分布、間隔を図3、表3に示す。街灯の構造は、図4のように旗や飾りを飾るための装置が付けられている。

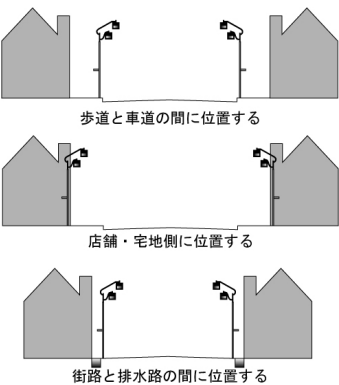


図2. 街灯の断面位置



図4. 街灯の構造

表3. 街灯の間隔

街灯の設置場所	区間距離(m)	街灯本数	間隔(m/本)
歩道と車道の間に位置	1280	146	8.8
沿道に位置	640	65	9.8
街路と排水路の間に位置	300	36	8.3
全区間	2220	247	9.0

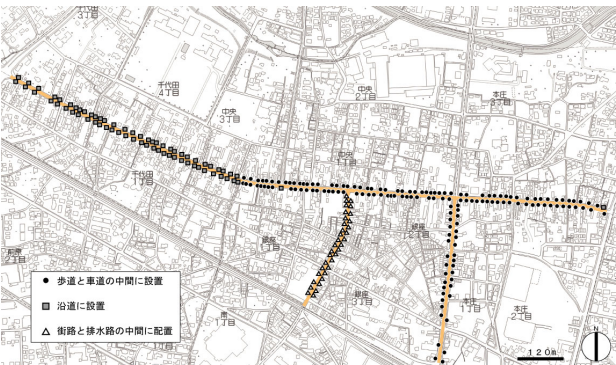


図3. 街灯の設置場所

③建物

建物の用途別件数、用途の割合を区間別に表4、図5に示す。

表4. 各区間の建物用途

区間	店舗	企業	専用住宅	集合住宅	公共施設	寺社	倉庫・車庫	空家	その他
中山道西側	43	9	88	3	1	3	7	2	
中山道中央部	27	12	8	0	1	0	3	10	0
中山道東側	28	8	29	2	0	1	0	4	3
銀座通り	28	1	14	0	2	0	0	14	0
駅前通り	20	13	12	1	0	1	4	10	1
全区間	144	43	121	6	4	3	12	46	6

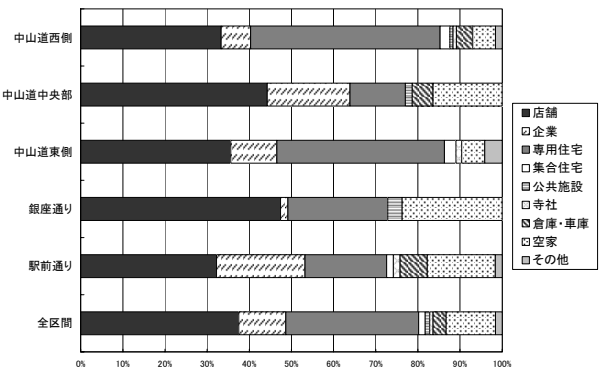


図5. 各区間の建物用途割合

④オープンスペース

オープンスペースの面数を区間別に表5に示す。中山道中央部にはセットバックスペース(SB)が他と比べて多くある。これは、郵便局や銀行によるものである。

表5. 各区間のオープンスペースの面数

区間	SB(1.5m)	建物	駐車場(4m)	庭	駐車場	空き地
中山道西側	3	10	20	18	29	4
中山道中央部	7	3	1	0	24	3
中山道東側	4	15	7	4	12	2
銀座通り	0	1	2	0	6	3
駅前通り	0	1	2	2	18	1

5. 2 非日常調査

①街路

露店の分布を設置場所別に図6に示す。中山道および銀座通りの市民プラザ前では、露店は歩道に納まっている。一方、銀座通りでは露店は車道にはみ出している。違いの要因として段差の有無と幅員の大小があげられる。

なお、露店の設置場所に着目した理由は、時として露店が山車の妨げになることが考えられたからであるが、本調査においては巡行の妨げになっている様子は見られなかった。



図6. 露店の設置場所

②ストリートファニチュア

しめ縄飾りの分布、しめ縄飾りが結び付けられていた建物の分布を図7に示す。多くの建物に結び付けられている区間では、しめ縄飾りは断続している。また、図3と比べるとその区間は街灯が沿道側に設置されている区間と重なる。

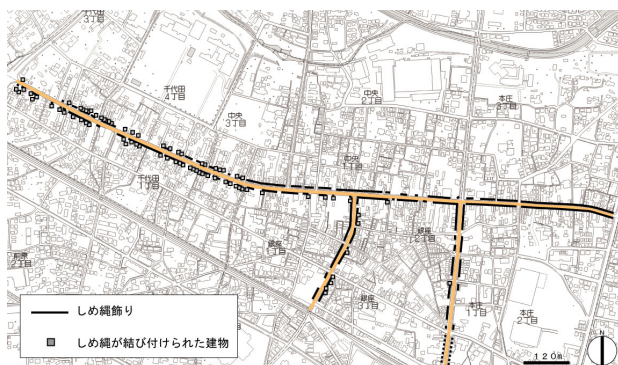


図 7. しめ縄飾りの分布としめ縄飾りが装飾された建物

③建物

垂れ幕、ポスター、提灯が飾られていた建物の分布を図 8 に示す。

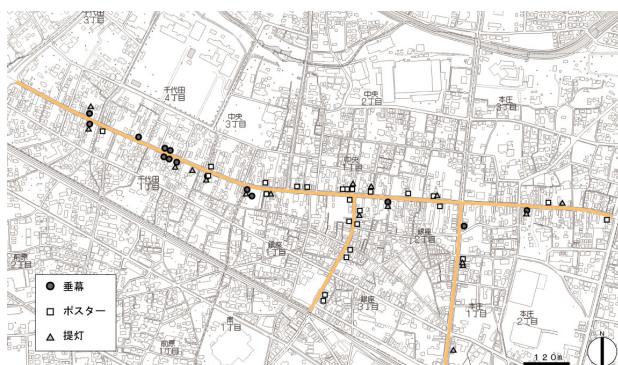


図 8. 垂れ幕、ポスター、提灯の分布

④オープンスペース

休憩場所、祭礼施設として使われていたオープンスペースの分布を図 9 に示す。

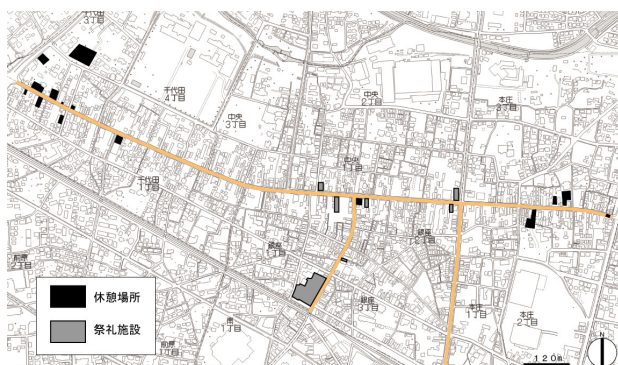


図 9. 休憩場所と祭礼施設

⑤人の行動

見物する場所として椅子を出している人がいた。椅子のほとんどは観光客に対するものではなく身内のために設置している。椅子の分布を図 10 に示す。ただし、この分布は観察者が山車の巡行に添って観察した定性的なものである。

段差に腰を下ろして休憩や見物をする人も多く見られた。一時的に座っている人が見られた場所と終始誰かしらが座っている場所とに分けて図 10 に示した。ただし、この分布は観測者が山車の巡行および他の調査の最中に観察した定性的なものである。段差は、歩道の段差、縁石、

フェンス、車止め、建物の段差、植樹ますであった。中山道中央部においては、歩道には露店が多く、沿道の銀行や郵便局のセットバックスペースの段差を利用していた。台町周辺での休憩時や駅前通りでの山車のパレード時には、歩道の段差や縁石を多くの人利用していた。ただ、銀座通りには段差が少なく店舗や空き家の軒下に座っている若者が目に付いた。図 11 に示す。

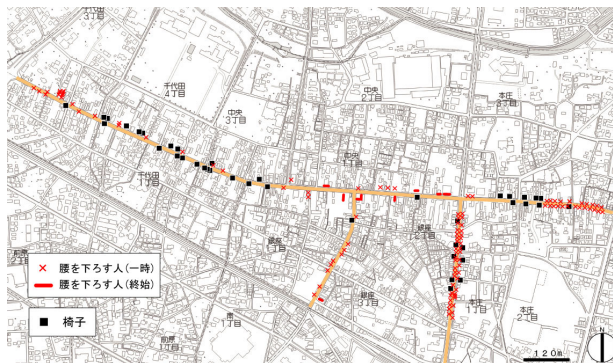


図 10. 椅子の分布と段差に座る人の分布

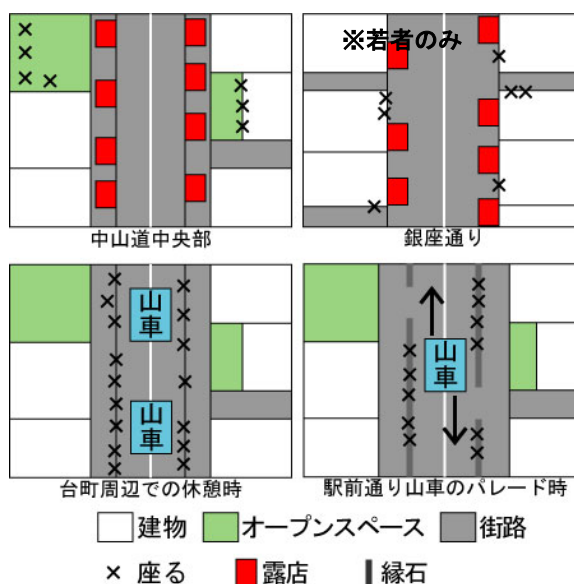


図 11. 段差に座る場所の特徴



図 12. 歩道の段差や縁石に座る様子

にぎわいの様子は区間、空間によって異なる。車両通行止め区間の期間別による違い、街路と沿道の空間別による違いを表 6、表 7 に示す。

表 6. 車両通行止め区間によるにぎわいの様子

区間	にぎわいの様子
終日車両通行止め区間	露店・山車の巡行により終日にぎわう
一時車両通行止め区間	山車の巡行時にはにぎわうが、通過後は閑散とする

表 7. 空間によるにぎわいの様子

空間	にぎわいの様子
街路	露店・山車の巡行によりにぎわう
沿道	にぎわいはないが、落ち着く空間である

⑥山車の巡行

山車が巡行する際、電線類や交通標識が障害となった。

各通りにおける山車の見せ場を表 8 に示す



表 8. 各通りの山車の見せ場 図 13. 駅前通りの様子

区間	山車の見せ場
中山道	距離的に連続した街路であるため、山車の巡行に対し遠近感がある。
銀座通り	街路幅が狭く臨場感がある。交差点が多く山車が交錯する。
駅前通り	山車がせり上げられ、開放的な巡行である。見物者がもっとも多い。

5. 3 聞き取り調査

聞き取り調査からわかったことを以下に示す。

露店の設置されている区間は昔からかわらない。終日車両通行止め区間内の他の通りでは、街路幅が狭く山車の巡行の妨げとなるため設置できない。

しめ縄飾りの宗教的な意味は、神輿や山車が通る神聖な空間と一般の空間を区切るものである。よって、しめ縄飾りを結う位置は特に留意すべき点はない。

垂れ幕は 20 年前に商店が一同に購入したが、現在は高齢化等の理由により装飾が困難となった。

かつて、金讃神社前の街路内で山車を管理する人達が食事をとっていたが、街路内で食事をする行為がみっともないという理由で沿道の住人が沿道の駐車場や民家の敷地を積極的に提供するようになった。

6. 考察

構造に対する考察

・段差

段差は、日常においてはバリアフリーの観点から段差解消が好まれているが、非日常時には二つの役割が見られた。

一つめは、歩車道境界に段差があることで用途の分離が明確になる。催しの舞台となる車道と観客席となる歩道と分離される。また、露店が歩道に並んでいたが、露店は時として山車の巡行の妨げになることがある。そのような露店に対し、歩車道境界の段差により露店の整列を物理的に強制させる働きがあると考えられる。

二つめに、街路および沿道空間にあるあらゆる段差が、人が腰を下ろす場所となる。本調査で、観察した中で腰を下ろしている人は何らかの段差を利用しており、平坦な場所に腰を下ろしている人は銀座通りを除いて少なかった。段差は、人が休憩をしたり山車などの催しを見物したりする際に、ベンチのような存在となる。腰を下ろす場所として、ベンチではなく街に存在する段差を利用することのメリットは収容数の多さである。ハレの日には、多くの人が一箇所に集中する。ベンチの収容数には限りがあるが、歩道の段差であれば長距離に連続するため多くの人を利用できる。

一方、デメリットと捉えられることとしては、地べたに座る行為は一般的にはみっともない行為とされていることに注意なくてはならない。観光客に対して不快な思いをさせるようでは本庄まつりの観光的意義を損ねる。本調

査でも、銀座通りで若者が店舗の軒下で座り込んでいる姿はみっともないと感じた。しかし、山車の曳き手が一同に段差に座って休憩している姿や多くの見物客が縁石に座って山車を見物する姿はそうとは感じず、むしろにぎわいを象徴していた。実際、地べたに座ることを嫌がるような年配の方を含め、あらゆる世代の方が座っていた。また、日常では、歩道の段差や縁石は歩車分離のものとして扱われているものであるが、街路は公共空間であり多目的利用できる空間という観点を持ち込むことで、段差が単なる「地べた」ではなく「ベンチ」や劇場の「観客席」として捉えることが出来るのではないかと考えられる。

・ストリートファニチュア

非日常時での街灯の役割、および電線類や交通標識が障害となることが見られた。

街灯にはしめ縄飾りが飾られていた。しめ縄飾りは、宗教的意義を果たすためにも、非日常の空間を演出するためにも必要なものである。本調査では、しめ縄飾りの装飾の連続性と街灯の設置場所に関係が見られた。街灯の断面位置が歩車道境界に位置する場合、しめ縄飾りは連続して街灯に結び付けられる。一方、街灯の断面位置が沿道側にある場合は、しめ縄飾りは街灯に加え建物に結び付けられる。街灯に結び付けるだけでは、しめ縄飾りが懸垂して間口を塞いでしまう。そのため、間口を確保するためにしめ縄を切断したりしながら建物に結び付ける。切断することで、建物と建物の間に駐車場や空き地があるような場所ではしめ縄飾りは連続しない。また、建物に結びつけることは高齢者からなる家々では装飾が困難になったりもする。このことから、街灯を沿道に設置した結果、縄飾りは断続してしまうことがわかった。

電線類や交通標識は、山車の巡行の際に障害となる。山車の高欄や人形をせり上げる行為は、宗教的意義や観光的意義を考慮する上で大切である。山車の巡行の妨げにならないように、電線類を地中化、交通標識の高架化などの配慮が必要となることが確認できた。

・高い視点場

建物の屋上、二階、階段といった建物の上や脚立を準備し見物や写真撮影をする人が見られたように、ハレの日には、見物場所として高い視点場をとる。ハレの日には、催しが行われたり多くの人で混雑したりする。本調査では、視対象となる山車や人に対し、混雑からの視点場の確保のためやそれらを俯瞰する楽しみ方のために高い視点場をとっていると思われる。見物客が多角的にハレの日を楽しむには高い視点場を確保するための設えが必要となる。ただし、本庄まつりのような宗教的意義をもつ祭礼には高い視点場をとることは注意が必要である。山車や神輿は神様の乗り物であり、拝むべきものである。それらを俯瞰する行為は不謹慎な行為と言える。

高い視点場を確保するための設えのためには、観光的意義と宗教的意義の折り合いをどうするか慎重に考えなければならない。

表 9. 各区間の空間利用

街路区間	車両通行 止め期間	街路				ストリートファニチュア		建物				オープンスペース		
		山車	露店	椅子	段差 ¹⁾	しめ縄	巡行障害	用途変化	しめ縄	垂れ幕	ポスター	段差 ²⁾	観光客用 ³⁾	曳き手用 ⁴⁾
中山道中央部	終日	◎	◎	△	△	○	◎	◎	△	△	◎	◎	○	
銀座通り	終日	◎	◎	△	△	○	◎	△	○		◎	○	○	
中山道東側	一時	○		◎	◎	◎	◎			△	△	△		○
中山道西側	一時	○		◎	○	△	◎	△	◎	◎	△	△		◎
駅前通り	一時	○	△	◎	◎	△				△	○	△		

1) 歩車の段差・縁石に座ること 2) 沿道の段差に座ること 3) 観光客用の休憩場所 4) 山車の曳き手用の休憩場所

・オープンスペース

駐車場や建物のセットバックスペースなどのオープンスペースは、にぎわいのある街路空間に対し落ち着きのある空間となっている。オープンスペースでは、人が休憩する場所となる。ブルーシートを敷けば簡単に休憩場所となるが、ブルーシートは身内同士には使い勝手がよい。しかし、不特定多数の人が集まるような場合にはベンチや前述したような座れる段差があると便利である。

各区間の整理と考察

各区間の空間利用の特徴を、◎よく見られる、○見られる、△少し見られる、として表 9 に整理した。

以下に各区間の考察をする。

・中山道中央部

歩道には露店が並び、終日、街路は多くの人でにぎわいを見せていた区間である。そのためか、歩車道の段差に座る人は他区間と比べ少なく、落ち着いて休憩や食事などする人は沿道の駐車場や建物の段差などに腰を下ろしていた。特に、銀行や郵便局の建物は、構造的に段差が多くありそこに座っている人が目立った。

終日車両通行止め区間であり、山車の巡行、露店、祭典施設、本庄まつりを知らせるポスターなどが多くあり、特に商工観光機能が集中しているとうかがえる。

・銀座通り

中山道中央部と同様、商工観光機能が集中している。

単断面構造の街路であり、若い人が店舗や空き家の軒下の平な面で腰を下ろしている姿が目立った。商店の人からはみっともないという声も聞かれた。中山道中央部とは違い、駐車場やセットバックスペースなどほとんどなく落ち着く場所が少なかったのだと思われる。このことから、にぎわいのある空間に対しては同時に落ち着く空間の配慮も必要であることが言える。

・中山道西側

金讃神社があり昼には神社周辺で食事をする。その際、周辺の駐車場や民家の庭など山車のすぐ近くのオープンスペースを利用して。町内会単位といった身内でブルーシートを敷き即席の休憩場所として利用していた。沿道の住人等の協力もあり空間の有効的な利用がなされていた。また、多くの人が沿道で休憩するため、歩道の段差に大人数で座っている様子は見られなかった。

歩道には露店がないため椅子を持ち出し見物している人が目立った。

・中山道東側

山車のパレードの休憩地点となる区間で、多くの人が歩道の段差に大人数で腰を下ろして休憩していた。中山道西側に比べるとオープンスペースの利用は積極的ではなく、山車からはあまり離れず、周辺の歩道の段差が絶好の休憩場所となっていた。

また、歩道には露店がないため椅子を持ち出して見物している人が目立った。

・駅前通り

見物や写真撮影をしていた人が最も多く目立った区間である。電線類が地中化済みで、他の通りでは見られない、山車の高欄や人形がせり上げての巡行があったからである。また、街路の構造も縁石が配置されているため縁石が絶好の観客席として利用でき、建物の屋上、階段、塀などにより多角的に見物できる空間であったこともあげられる。

7. まとめ

以上の調査結果より以下の知見が得られた。

- ・歩道などの段差が、人が座るという行為においては重要である。
- ・しめ縄飾りのような装飾をする上で街灯の設置場所は歩車道境界など建物の間口からある程度距離をとる必要がある。
- ・各区間の祭礼時の空間利用の特徴が得られた。

本庄まつりには宗教的意義と観光的意義を持ち合えていたため、確固たる提案まではし兼ねた。ハレの日を意識した街路整備を進めるにあたり、ハレの日の意義を考え、それを果たすためにはどのような設えが必要となるか、また日常のことも含めどのように折り合いをつけるかが重要となる。

《参考文献》

- 国土交通省「道路ルネッサンス研究会報告書～道路ルネッサンスの推進に向けて～」2006
- 望月真一「ハレの日のための交通空間づくり」1993、都市計画 No.184
- 鳥根県ホームページ「シンボルロード整備と環境デザイン 出雲市駅前矢尾線」
- 中尾達雄・増井正哉・谷直樹・新谷昭夫・田中敏宏「都心市街地の形態と祭礼演出に関する研究—京都・祇園祭山鉦町における伝統と変容—」1991、日本都市計画学会学術研究論文集
- 本庄市ホームページ
- 本庄市教育委員会「本庄まつりの山車調査報告書」2002