

す

[通巻第107号] 2020年8月25日発行

ISSN 0916-0671

一般財団法人 住総研

Housing Research
Foundation JUSOKEN

Smile on Housing Forum

2020
夏

ま

い



ろ

特集 高層住宅「地」

焦点

高層住宅「地」の現状と課題 太田浩史 [一級建築士事務所ヌーブ]

すまいろんシンポジウム

岡 絵理子 [関西大学]

藤井さやか [筑波大学]

武田史朗 [立命館大学]

桑田 仁 [芝浦工業大学]

論考

桑田仁 / 北崎朋希 / 中山靖史 / 丸山真央

連載

私のすまいろん 大野秀敏

ひろば 田村順子

すまいぼん 柴田 建

すまい再発見 片山和俊

ん



1977
2016



妻入のまちなみが残る

北国街道の宿場町

〔新潟県三島郡出雲崎町〕
写真＝畑亮・畑耕・畑拓

東

京から約4時間、日本海に面した佐渡を望む出雲崎に向かった。江戸時代、佐渡島から人々は金銀を運び出し全国に散った。出雲崎は金銀荷揚げ場として幕府直轄の天領地となり、要衝の要となる大きな宿場町だった。ここは、良寛生誕の地でもある。出雲崎は、沿岸の北国街道を挟んで3・6kmにわたって妻入りの家が軒を連ねていた。奥行き長い家の造りは、海から直接船を入れるため、また当時は家の間口の広さによって税金を取られていたため、間口2間と狭くした背景があるという。昔は旅館や遊郭、漁師街とはっきり区分されていた。遊郭だった家は2階にも入口がつくられており、奥さんに怒鳴りこまれた旦那を逃がすためだという話を聞いた。漁師場がある立派な港には、いまでも数多くの船が停泊している。また、新潟県景勝百選の一位に選ばれた「良寛と夕日の丘公園」からは、夕日に輝く日本海の水平線に佐渡島がシルエットで見える絶景の風景だ。この地で、「荒野や佐渡によこたふ天の河」と詠んだ松尾芭蕉姿が眼に浮かんでくる。



① 1977年撮影の北国街道。江戸時代には廻船問屋や旅館、遊郭などさまざまな業種が集まり、人口密度も越後一といわれた②③ 2016年撮影。妻入りのまちなみが残る北国街道 ④ 1977年撮影。毎年8月15日の「船まつり」には、大漁旗を掲げた漁船の「海上船団パレード」で大賑わいとなる。〔表紙・右頁上〕1977年セスナ機より撮影。海岸に砂浜を埋め立て、国道402号の新設工事中だった。〔右頁下〕2016年撮影。国道352号と町道海岸線は、1996年に歴史国道に選定された。良寛ゆかりの地として、良寛堂（良寛生家屋敷跡）や山の上的夕日の丘公園に良寛記念館などがある。

すまいろん●目次
特集
高層住宅「地」

004 焦点

高層住宅「地」の現状と課題

太田浩史〔2級建築士事務所「アーブ」〕

006

すまいろんシンポジウム——高層住宅「地」

岡絵理子〔関西大学〕藤井さやか〔筑波大学〕武田史朗〔立命館大学〕

論点整理・桑田仁〔愛浦工業大学〕司会：太田浩史

022

論考

高層住宅「地」のフィールドワーク

桑田仁〔芝浦工業大学〕

026

都市再生と高層住宅「地」

北崎朋希〔筑波大学〕

032

都市居住のデザイン——計画住宅地と一般市街地

中山靖史〔独立行政法人都市再生機構〕

036

都心マンション・コミュニティの可能性——社会学の視点から

丸山真央〔滋賀県立大学〕

040

連載 私のすまいろん

高層住宅「地」に住んでみて インタビュー 大野秀敏〔建築家〕聞き手：太田浩史

044

連載 ひろば

シンガポール——都市づくりのイデオロギ、国づくりのフィクション 田村順子〔明治大学〕

048

住総研だより

050

連載 すまいぼん

高層住宅と身体 柴田建〔大分大学〕

052

連載 すまい再発見

住み続けるサンシティの魅力 片山和俊〔東京藝術大学 名誉教授〕

056

編集後記

高層住宅「地」の現状と課題

太田浩史 〔級建築士事務所ヌープ〕

平成の都市計画は容積緩和と民活を主軸とした土地の高度利用政策を行い、都心居住の流れを生みだした。東京と大阪では1994年頃から地価の下落、低金利政策によって「第6次マンションブーム」が起きていたが、1997年の共同住宅の共用部分の容積不算入など、制度上の緩和が加わることで、「第7次」のマンションブームが発生した。制度緩和によってタワーマンションが増加し、主戦場のひとつの東京湾岸の建設ラッシュが「湾岸戦争」と呼ばれたことは記憶に新しい。

さて、リーマンショックの2008年まで続き、「ミニバブル」とも呼ばれた第7次のブームには、もうひとつの大きな特徴があった。それは駅前の遊休地を活用した高層・超高層マンション、いわゆる「駅近マンション」人気である。「2003年問題」と呼ばれた東京都心のオフィス大規模供給によってオフィス需要が減ったため、アクセスが良く、リセールバリューも優れた駅近マンションの整備が進んだ。その傾向は、市街地再開発事業の住宅の割合が27%（1990～1994年の平均）から55%（2000～2004年）に急増¹⁾、東京都心の新築マンションから最寄駅への平均所要時間も、1995年の7.3分から2005年の4.8分へと大きく短縮されたこと²⁾などにも見ることができるといえる。東京近郊に目を向ければ、この時期、埼玉県川口市が再開発による駅近タワーマンションを3棟竣工させて、「ほぼ東京」の人気を得るに至った。本特集にも登場する武蔵小杉（2007年）や柏の葉（2008年）は川口に遅れるが、広大な遊休地の計画的開発により、リーマンショック以降の駅近タワーマンション人気を牽引した。

当時、これら良く知られた駅近タワーマンションとは別に、もうひとつの「駅近」が全国各地進行していた。それは再開発事業を伴わない、小規模の駅近高層マンションの建設である。今回、フィールドワークで訪れた相模原（神奈川県）、草津（滋賀県）、宝塚（兵庫県）など、都心直通駅近辺の商業地域が開発され、駅近人気の第二の受け皿となった。これらの駅の商業地域もオフィス・商業利用の需要減に苦しみ、その敷地がマンション建設地に「転用」されたのである。

商業地域の「転用」というのは間違った言葉である。もともと商業地域に住宅を建てることは可能なのだから。しかし、容積率設定が高く、日影規制の対象外である商業地域が、居住地域としてここまで高度利用されることを、誰が予想しただろうか。それが想定外の問題として現われた最初の例は、商業地域に板状高層マンションが連なつて建設され、眺望を巡る紛争が発生した「浦和ドミノマンション」（埼玉県）である。2005年、まさに第7次マンションブームの最中に、旧中山道沿いの容積400%の商業地域に、12階、14階、9階のマンションが10mにも満たない隣棟間隔で建てられた。日照・眺望・通風を伴わない開発は、当のマンション住民にも疑問視されて、高層マンション住民が隣の高層マンションに反対運動をするという事態を生んだ。しかし、地域には地区計画もないため、建築基準法の要件さえ満たせば高層マンション建設は可能であった。たとえば、その建築基準法が共用部分の容積不算入によってマンションを巨大化をさせるものだったとしても。

地区計画の有無は、高層マンションの住環境整備に多大な影響を持つ。

川口や武蔵小杉などの再開発型のマンション開発は、そもそも市街地再開発事業が地区計画等を前提とするため、緑地の整備や建物形状の制限など、良好な住環境整備の誘導法をもっている。しかし狭小敷地におけるマンション開発は、地区計画などの規制がなければ建築基準法の限界まで建物を巨大化することが可能で、緑地や遊び場の設置義務も必要としない。この傾向は日影規制のない商業地域で顕著となり、駅がある場合、駅に近いほど指定容積率は高くなり、リセールバリュも上がるから、日照・眺望・通風が不足した高層マンションが駅近辺を埋め尽くすことになる。この時、駅近辺に地区計画があったとしても、商業利用を想定したものが一般なので、緑地や歩行者専用道など、居住地としての整備は基本的に行われない。フィールドワークで訪れた相模原を例にすると、相模原駅から5分ほどの商業地域が板状マンションの密集地域になっているのだが、423人/haという高い人口密度にも関わらず、緑地や公園は全く整備されていない。写真1に見るように、わずかに残された地面が駐車場で占められる一方、行き場を失った子どもたちがビル3階のテラスで走り回っている。これで良いのだろうか。

高層住宅「地」という本号の特集は、主に駅近の高層マンション／超高層マンションを対象に、そこでの居住形式と、私たちのまちづくりの方法が、本当に整合したものになっているかを考えるものである。そもそも論で恐縮だが、私はかつて高層住宅は地面を緑地と公共空間に開放し、健康で文化的な生活を送るためのモダニズムの理想だと習った。しかしそれが人間の的でないと批判が起り、用途混



写真1 民営の保育園・学童保育施設が入る正面ビル3階テラスで、子どもたちの遊ぶ姿が立体駐車場越しに見える

合のコンパクトな都心居住こそが素晴らしいという議論が起った。駅近マンションは、モダニズムとコンパクトシティ論の良いところ取りをしているように聞こえるが、実際にフィールドワークで歩いてみると、悪いところの掛け合わせという印象がある。あちこちで観察されたのが、モダニズムのオーバースケールと自動車依存、高密居住による緑地・公共空間の不足だったからである。特に高い自動車依存は、ショッピングセンターでの買い物など郊外型生活へのニーズを示している、駐車場問題、一般交通動線との輻輳だけではなく、中心市街そのものの地盤沈下もたらしているようにも思われた。乱暴に言えば、駅近辺の商業地域は住居専用地域化しつつある。しかしながら、その商業地域は住宅地としての整備が行われていない。用途地域制度そのものが、都心居住の状況に追いついていないとさえ感じられた。

従来、高層住宅に関する議論は、建築的なスケールに限ったものが主流だった。今も週刊誌を賑わせるタワマン批判がその代表である。しかしタワマン論の裏側で、浦和のドミノマンションのような、もしくは相模原の遊び場不足のような都市計画的な課題が生まれている。高層住宅も都心居住も私たちの将来の大きなテーマであるから、これらの課題は、明るい可能性と広い視座をもって論じられたい。本特集では、建築、都市計画、ランドスケープ、社会学の視点から高層住宅「地」を考えたい。

〔注釈〕

- *1 国土交通省、市街地整備事業の実績、国土交通省鋭HPより
- *2 山田浩久、東京大都市圏中心部におけるマンション立地と地価変動との関係、山形大学歴史・地理・人類学論集、第9号、2008
- *3 芝浦工業大学桑田仁教授の調査による

太田浩史(おた・ひろし)

建築家、博士(工学)。1968年東京都生まれ。1993年東京大学大学院研究科建築学専攻修士課程修了。1993～1998年東京大学生産技術研究所助手・同キャンパス計画室助手を兼任。2000年デザインヌープ一級建築士事務所共同設立。2003～2009年東京国際都市再生センター特任研究員。2009年東京大学生産技術研究所講師。2009年株式会社デザインヌープを檜原徹と設立(その後、株式会社ヌープに改称)。2000年より、東京ピクニッククラブを共同主宰。

高層住宅「地」



zoomによるシンポジウム風景 / (上段右から)岡絵理子、藤井さやか、武田史朗、(下段右から)太田浩史編集委員、桑田仁の諸氏

【講演1】

超高層マンションと都市計画

— 関西圏

岡絵理子 [関西大学環境都市工学部]

いま大阪市内には超高層マンションが多く立っています。私たち都市住宅学会・関西支部タワーマンション研究会では、高さ60m以上、20階建以上の建物を中心に研究を進めています。府内近隣市でみると、駅前にも何本も林立している市もありますが、まだ一本も建っていない大阪府茨木市などでは、はじめの一本をどこに建てるかが議論になっています。

大阪市内の第1棟目の市街地型の超高層住宅は、1987年の「アーバンヒル上町」[図1]です。これは大阪市ではじめて総合設計制度を用いた共同住宅です。当時は公開空地に区分はなかったようですが、歩道上公開空地のかたちでとられています。低層階に大阪市の社会福祉会館が入り、4階から上が184戸の住宅になっ

2020年4月6日 zoomによる

司会 太田浩史 [一級建築士事務所ヌーブ]

論点整理 桑田 仁 [芝浦工業大学] (22頁・25頁・論考1参照)

講演 岡絵理子 [関西大学]

藤井さやか [筑波大学]

武田史朗 [立命館大学]

ています。これは大阪市内住宅供給公社の20周年企画として取り組まれたもので、さまざまな先駆的な試みが見られます。二棟の躯体埋め込みの立体駐車場を設置していて、駐車場と住戸が隣接しないように、トランクルームで駐車場を囲うなどの工夫がされています。

その後、バブル崩壊のため高層住宅建設は見られませんでした。2005〜2010年のあいだに一挙に増えました[図2]。この頃、高層



図1 アーバンヒル上町 (出典:『建築と社会』1988年1月より)

- 主な試み
- ・安全で管理のしやすい積層構成
 - ・居住性の高いSRC構造
 - ・合理的なプレコンによる外装
 - ・都市景観を乱さないファサードの色
 - ・空中庭園や遊び場
 - ・躯体埋込型立体駐車場
 - ・吹き抜けシステムと太陽追尾装置
 - ・ガスエネルギーの採用
 - ・オートロックやTVドアフォン装置

設計監理: 大阪市住宅供給公社
日建設計
施工: 竹中工務店
所在地: 大阪市天王寺区東高津町
構造規模: SRC B1 24F
工期: 1985年4月〜1987年9月
構成: B1-3F/大阪社会福祉会館
4F-24F/住宅184戸

住宅についてのさまざまな問題点が出てくるようになり、長期修繕計画のガイドラインなどが出されるようになりました。その後は東日本大震災などで一時期落ち込みましたが、今はまた、だんだん数が増え、大阪のまちにはタワーマンションが林立している状態になっています。しかし、近郊をみると少し状況は異なります。京都市は景観政策の高さ規制により高層住宅は建ちませんし、神戸市の中心部では、マンション

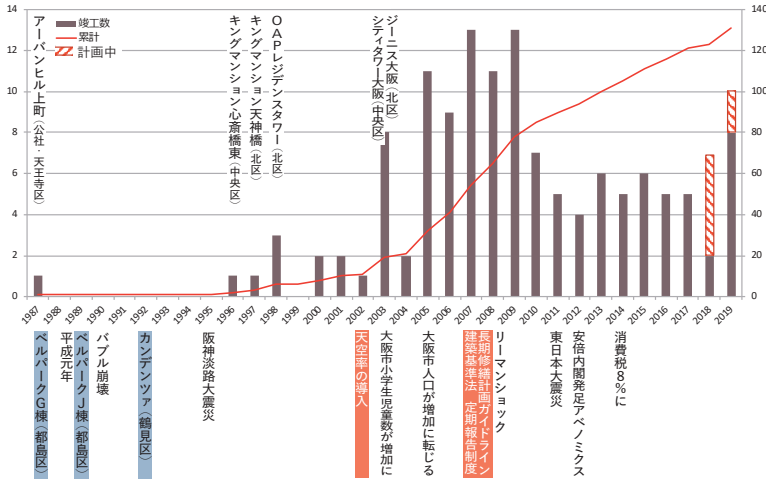


図2 大阪都心6区のタワーマンション棟数の推移と、開発動向 (タワーマンション研究会作成)

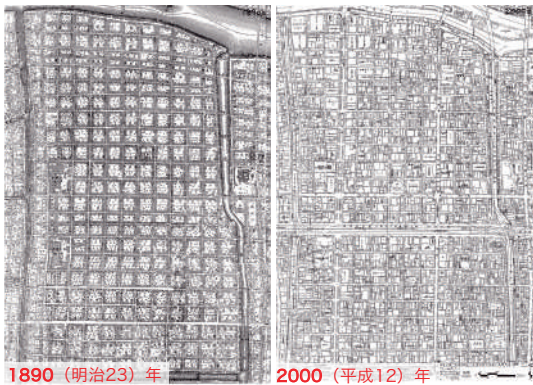


図3 新旧大阪・船場の町割り (江戸・明治時代のまま残る)

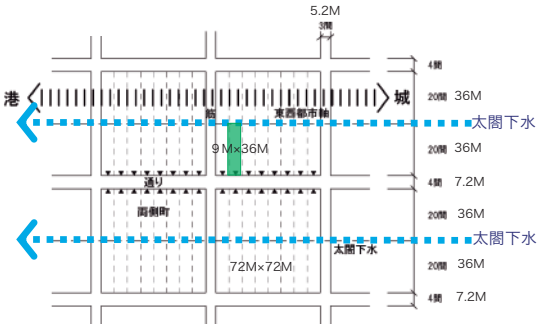


図4 船場の街区と町割り

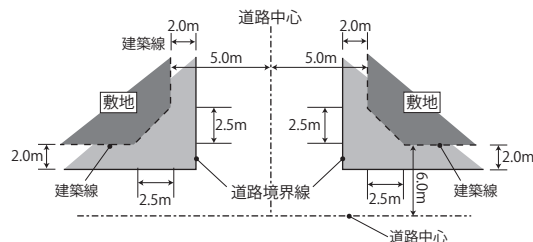


図5 船場建築後退線 (1939年~)

建設の規制をはじめました。要は業務に特化し、就業人口を増やすのが目的ですが、このことは関西ではたいへん話題になりました。その一方で、大阪市はいまだに都心地域でのタワーマンションを推奨しているような状況にあります。

タワーマンションと制度

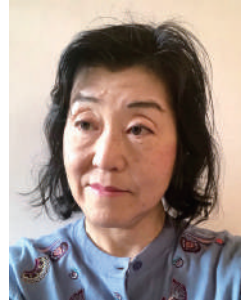
タワーマンション建設の背景には大阪市の総合設計制度となる「都心居住容積ボーナス制度」が大きく関わっています。とくに大阪市の場合、一般の建築物と比べて商業地域で5倍の容積率の割増が認められるという制度です。ほかにも、再開発促進区や、船場都心居住促進区、高度利用地区、特定街区、都市再生特別地区など、

さまざまな制度がありますが、一般的には、総合設計制度である「都心居住容積ボーナス制度」を利用して建てられています。

船場都心居住促進区

大阪都心の船場の状況について紹介します。船場地区の基本的な街区は、太閤秀吉によるまちづくりが色濃く残り、72m街区のなかに9m×36mの細長い敷地が並んでいます。ここにタワーマンションを建てるためには、それらをつくつか買集める必要があります(図3・4)。

船場地区には、1939(昭和14)年につくられた「船場建築後退線」(図5)という制度指定があります。これは、現状の道路境界線から2mずつ後退しなさいというものです。近世の町割り



岡 絵理子(おか・えりこ)

関西大学環境都市工学部建築学科教授。
京都府立大学生活科学部で住まいについて、大阪大学大学院環境工学専攻で「まちをつくるすまい」について学ぶ。都市計画コンサルタント勤務を経て、大阪大学大学院博士後期課程修了。博士(工学)。
沿線まちづくり、タワーマンション研究などにも取り組んでいる。また、研究室として新しい住環境価値を見出すためのさまざまな社会実験を行い実践的にまちづくりに関わる。

のまま(東西道路幅8m、6m)では都心で十分な高さの建物が建てられないからです。この船場建築線が指定されているのが「船場都心居住促進

地区」(図7)です。御堂筋、堺筋、あるいは本町、中央通りではそのままでも容積率800%で建ちますが、内側のエリア(図7左・赤色破線枠内)に

まちをよくする高層住宅のあり方とは

調べたところ、いま大阪都心の環状線の内側に建ってタワーマンションは131棟、さらにこれから10数本が計画中です(図6)。
タワーマンションの研究をしていると、区分所有に関わるテーマ、高密度居住に関わるテーマ、都市居住に関わるテーマなど、さまざまな課題や問題点に気づきます。いま特に大阪で話題になっているのは、都市インフラの問題や、大規模修繕や建替え問題なのですが、私たちタワーマンション研究会では「まちとの関係性」として、まちとつながる要素となる一階部分の施設や店舗、あるいは公開空地のあり方について、よく議論をしています。

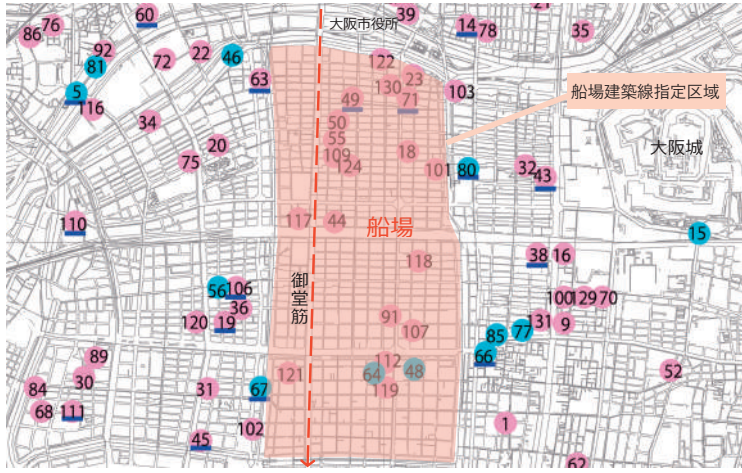


図6 大阪都心のタワーマンション数(ピンク色: 既建築、青色: 計画中のタワーマンション)

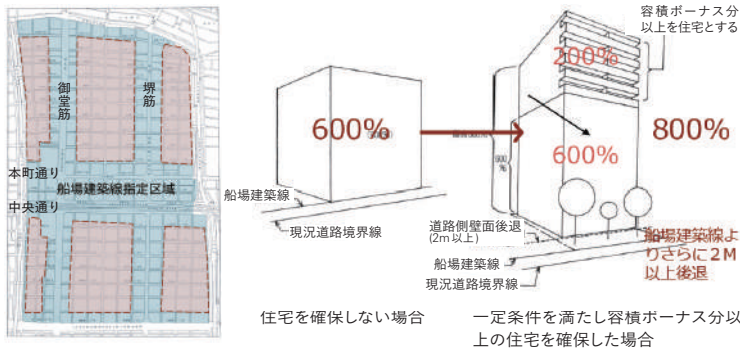


図7 船場都心居住促進地区のボーナス制度(1990年～)



図8 街に貢献しない公開空地



図9 落下防止策として植栽されて立ち入り不可能な公開空地



図10 一般利用を目的としないデザイン

まず、高層住宅の一階部分に施設や店舗がどれくらいあるのかを調査したところ、114棟のうち24棟しか店舗が入っていませんでした(2017年調査)。残りの90棟は、まちとの接点がどのようになっているのかというと、歩道上公開空地は取られているものの、街の賑わいを生み出さないものであったり、出入り口のない街路となっているものがほとんどです[図8~10]。

では、なぜタワーマンションの下に店舗を入れないのか? 設計された方によると、公開空地で道から離れてしまうので店舗として営業が成り立たないという話がありました[図11]。そこで、店舗が入っているタワーマンションの事業者の方に「低層部に商業施設が入る条件」について尋ねてみました。主な回答としては、「再開発地区計画などで賑わい施設が誘導されていること」、「公共用地の売却の事業コンペなどで、賑わい施設等が条件となっていること」、「建て替えにおいて従前の地権者で継続営業の要望がある」などが挙げられました。それから、「周辺に利便性施設がないので一階にスーパーマーケットを入れた」というところもありました。しかし、それも今は閉店していたりして、商業店舗というのはなかなか担保できないという悲しい実情がみえてきました。またその他に、「容積緩和要件となっている空地の公共性を担保するため」という回答もありました。これは公開空地が道路に面していないので、その空地の公共性



図11 街路から奥まった店舗



図12 船場のランチタイムにキッチンカーが出店する様子



図13 ニューヨーク市内のポップス屋内型公開空地のあり方

を示すために店を一軒設けたというものです。電力会社が建てたタワーマンションで「事業者用高圧電力を共用部に導入するため」という回答もありました。結果として、タワーマンションで積極的に店舗を入れることはまずないということがわかりました。これについては管理会社も、複合用途のあるマンションの管理はしたくないというのが本音のようです。また一階店舗の駐輪問題など、管理組合との関わりにおいても問題が多いようです。

続いて、タワーマンションとまちをつなぐ用途としての公開空地は、公共的な意味を果たしているのだろうか、公開空地は一般利用を目的としたデザインがされていないのではないかと、という点です。公開空地は建築申請時に大阪市で審査されているはずですが、調べてみると公開空地がないものが、122棟のうち、18棟(2018年調査)あって、その多くが賃貸マンションであるということがわかりました。

以上のことから、やはり、公開空地のあり方や、低層部店舗のことを改めて考え直す必要があるのではないかと考えています。たとえば、一階部分の施設・店舗と公開空地を一緒には考えられないのだろうか。船場エリアには、お昼になるとキッチンカーがたくさん出てきます[図12]。たった一時間程度の賑わいですが、こうしたものを仮設店舗でもいいので、必要に応じて出店できないだろうか。これについては、現在大阪市も検討中ということです。

また、ニューヨーク市でみたポップス(Pop-Up)・Privately Owned Public Space: 私有の公共空間では、高層ビルの一階ロビーにあたるところが屋内型の公開空地となっていました[図13]。中に入ると、ここに住んでいるとは思えないようなおじさんがくつろいでいて、その横を居住者が横切っています。このような空間もまちの資産になりました。このようなにもっと多様な捉え方があります。このようにもっと多様な捉え方のおかげで、公開空地や一階店舗などについて提案をしていきたいと思っています。

高層住宅と都市計画

東京圏

藤井さやか「筑波大学システム情報系」

高層住宅開発の背景と動向

高層住宅開発の背景には、特例的緩和制度だけではなく、建築基準における集団規定の緩和も影響しています。バブル期前後から、規制緩和が次々と追加され、これらを全て組み合わせると一つの敷地に簡単にタワーが建ってしまう。また、総合設計制度でも敷地に対する容積緩和の割合が大きくなり、さらに同じ敷地なら住宅を建てる方が高容積で建てられるようになったのも、高層住宅増加の大きな背景です。

都市計画法においては、再開発地区計画の創設(1988)にはじまり、大規模な土地利用転換にあわせ、既存の制限をリセットして計画を策定できる仕組みが出てきました。また事例としては少ないですが、高層住居誘導地区(1997)もあります。東京では東雲キャナルコートと芝浦アイランドの二つで、高さ制限や容積率緩和に加え、日照規制も適用除外となります。

また、都市再生特別地区(2002)は、既存の用途地域等の制限を適用除外し計画を定めることができる、かなり自由度の高いものです。地

区を決めて高層住宅を誘導するという点では、敷地単位の建築基準法上の緩和よりは良いのですが、制限を白紙に戻してしまうという意味では、かなり影響のある仕組みだと思います。これらを東京の高層住宅開発の動向(図1)とあわせてみると、バブルの頃から60m超(20階超)の高層住宅は増えていますが、実はバブル後の方が圧倒的に増えています。だいたい1250棟あり、このなかに1000m超(30階超)のものが430棟ほどあります。規制緩和の動向とあわせてみると、その影響は一目瞭然です。

またバブル前は、住宅ではない高層建築が多いのですが、2000年代以降は圧倒的に住宅の割合が多く、階数が増えるほど分譲マンションである割合も高くなるのも特徴です。これはオフィスよりも住宅の方が高容積を消化しやすいという制度的背景や、バブルで都心から追い出された人口を取り戻そうとする政策的背景が重なります。

高層住宅地において必要な住環境はさまざまですが、それらを分析すると、一棟一棟が考える要素だけではなく、街区レベル、さらには地区レベルの要素が重なり合っている状態ではないかと思えます。しかし、集団規定の緩和で考えられている範囲は建物単体とそ

の周辺程度で、総合設計の公開空地といえども、さほど広範囲では考えられてはいません。地区計画も、地区を越えてまでは考えられてはいませんし、都市再生特区でも地域の貢献という意味合いはあるものの、都市全体としては弱いというように思います。これから高層住宅「地」を考える上では、建物単体だけではなく、地区レベ

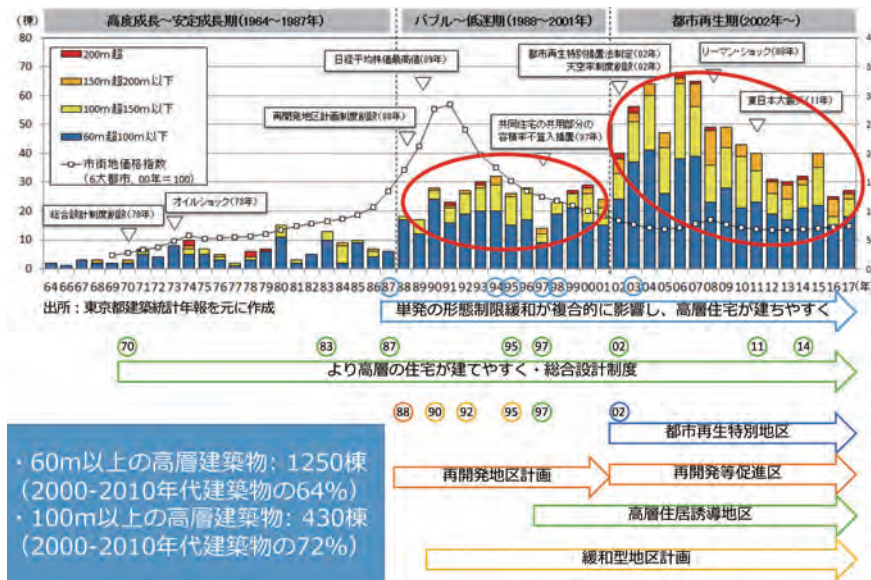


図1 東京都の高層マンション開発動向と制度 (高崎経済大学・大澤昭彦氏 作成)



藤井さやか(ふじい・さやか)

筑波大学システム情報系准教授。筑波大学第三群社会工学類卒、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻博士後期課程単位取得退学。日本学術振興会特別研究員(PD)、筑波大学講師、トロント大学客員教員等を経て、2005年より現職。博士(工学)。

住環境整備に関わる地域地区や地区計画等の活用効果と課題、地域住民等の発意を活かした地区レベルのまちづくり、郊外住宅地や住宅団地の再生に関する研究・活動に取り組む。

ルでみた住環境や性能を考慮していく必要がある
 と思います[図2]。

武蔵小杉と大川端リバーシティの事例から

では、総合設計制度の集合体は高層住宅「地」

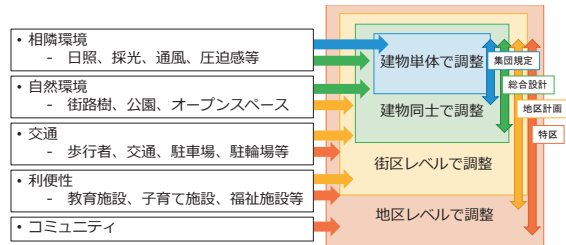


図2 高層住宅「地」に求められる住環境

	大川端リバーシティ	武蔵小杉
従前	工場跡地	工場跡地
開発手法	市街地住宅総合設計制度 住宅市街地総合整備事業	総合設計制度 6地区計画・4再開発等促進区 住宅市街地総合整備事業等
時期	1986年～2007年	2005年～現在
地区面積	28.7ha	100ha以上
開発規模	全体14棟/3,934戸 東：賃貸8棟・1366戸・6-37階 西：賃貸2棟・544戸・14-40階 分譲2棟・626戸・31-40階 北：賃貸1棟・642戸・43階 分譲1棟・756戸・53階	全体20棟以上/約9,000戸以上 大半が分譲(ただし賃貸に出ている分譲も相当数ある) 1ha～20ha以上さまざまな地区割り 10階～53階
人口	約12,000人/約6,500世帯 (2015年国勢調査・佃1,2丁目 合計・地区外含む)	約32,800人/約185,000世帯 小杉駅周辺14町丁目・地区外含 (川崎市中原区役所集計)
乗降客数	月島駅(東京メトロ):7.6万人、都営地下鉄:7.5万人)	東急武蔵小杉駅(東横線17.6万人・目黒線5万人)、JR武蔵小杉駅13万人 合計30万人
開発者	都市公団、三井不動産	川崎市、東急電鉄、再開発組合、三井不動産、野村不動産、住友不動産、NEC等
公益施設等	オフィスビル、公園・緑地、小中・学校、シニアセンター等	オフィスビル、ホテル、商業施設、公園、小学校、図書館等
マネジメント組織	管理組合、建物所有者、地区全体管理組合(区分所有者として開発事業者が関与し続けている)	各管理組合、建物所有者、エリアマネジメントNPO(エリア参加建物は半数程度にとどまる)

図3 大川端リバーシティと武蔵小杉高層住宅群の比較



大川端リバーシティ 出典: Google Earth



武蔵小杉高層住宅群 出典: Google Earth



図4 大川端リバーシティの公開空地



図5 武蔵小杉高層住宅群の公開空地

(図中 緑色: 公開空地 黄色: 公立公園 オレンジ色: 公益施設)

出典 図4: NPO法人小杉駅周辺エリアマネジメント「武蔵小杉おさんぽMAP」
 図5: 都市公団・三井不動産「大川端・リバーシティ21開発事業」パンフレット

を形成できるのか、武蔵小杉と大川端リバーシティ(以下、大川端)の二つの事例をみていきたい
 と思います。この二つには多くの共通点があり

ます[図3]。どちらも工場跡地の再開発事業で、
 総合設計制度を使って建てています。大川端の

方はまとまった開発になっていて、全体が住宅市街地総合整備事業で覆われています。実は武蔵小杉も総合整備事業ではありませんが、広範囲で大川端に比べると内容が少なくなっています。また武蔵小杉は一つひとつが地区計画で、大川端と比べてバラバラとした印象に感じます。

大川端の方も一棟一棟は総合設計制度ですが、それに加えて区立公園としての整備もされています[図4]。川沿いは堤防緑地になっていて非常に緑豊かです。また、小中学校、オフィスや運動施設などが整備され、マンションの足元には商業施設や集会所もあり、相当の人が自由に行き

来できる空間となっています。

一方、武蔵小杉は、人口規模に比較して川崎市の公園はひとつしかありません。もう少し南の方や、線路を渡った先で今後整備計画があるようですが、現状として緑の豊かな空間は、すべて公開空地に頼っているような状況です〔図5〕。小学校(整備予定)や、公的施設もいくつかできていますが、大川端と違ってマンション低層部に入れるようなつくりになっています。これは大川端〔図4〕と武蔵小杉〔図5〕の地区面積を比較するだけでも、公的な空間整備状況の違いがよくわかると思います。

総合設計が集まる高層住宅「地」の実態と課題

大川端の特徴は、公的空地と公開空地が一体的な作り方をしていることです〔図6〕。公園内の半分は公開空地として整備されていて、いろいろな人が自由に公園で遊び、自然にマンションの敷地内に入って過ごせるような空間がつくられています〔図7〕。公園との境界をみても、両方向同じような舗装で歩道がつくられているので、普通に歩いていると、どちらにいいのかわかりません。けれども公園との境界をよくみると、タイルの隙間に生える雑草が、公開空地側には生えておらず、マンション側が丁寧に管理し、地域の環境提供を懸命に行なっている様子がわかります。

武蔵小杉の方は、東急線とJR南武線の駅が

あって、駅前には商業施設もあります。ここはたくさんのお空気があり、緑もたくさんあるエリアです。たとえば、パークシティ武蔵小杉ミッドスカイタワーには、中原市民館という公民館のような公的施設があります。この前にある空間は、駅から人や施設に出入りする人たちがちよつとベンチに座っておしゃべりするような場所ですが、これも公開空地です。また、駅につながる一番の近道であり、緑が多くて気持ちのよい公開空地の歩道は、マンション以外の人もたくさん利用しています。これも街灯や植え込みの手入れなど全てマンション側で管理を行なっています。南武線の駅すぐのレジデンス・ザ武蔵小杉でも、マンションの足元の公開空地のオープンスペースは駅前ひろばに面しています。南武線を利用する人が約10万人いることを考えると、すぐにインターロッキングが痛んでしまうなど、負担の大きな公開空地です。

こうした状況をみると、タワーを建てるからには周辺環境に貢献せよというのわかるのですが、いったいどこまで貢献すればいいのか。その地区の公的な公園などの供給量のバランスはどうなのか。武蔵小杉では、公共的な役割もかなり公開空地に頼っているような状況です。

一方大川端では、地区全体管理組合という管理組合の連合体をつくり、ここが公開空地の管理をしています。さらにその管理組合には、ここをはじめに開発した三井不動産が入っています。

先ほどの岡先生の話でも、事業者が関わらずにつづけることや、賃貸部分を事業者がもつことの重要性について触れていましたが、大川端ではまさにそれが効いています。また三井不動産は、賃貸の高級マンションや駐車場も所有しています。住民は三井不動産から駐車場を借りなくてはいけません。需要が変化して他所に貸す場合に、管理組合の場合は税金がかかりますが、そういうことはありません。また事業者として駐車場を管理・運営ができるので、カーシェアシステム導入など、長期的にみて柔軟性があります。同じことは商業施設の部分にもいえます。商業施設を管理組合方式で1000〜2000世帯の区分所有者が話し合つてマネジメントするというのは非常に難しいことです。もとの開発事業者などが所有し、時代にあわせてマネジメントしていくようなやり方が大川端ではできています。

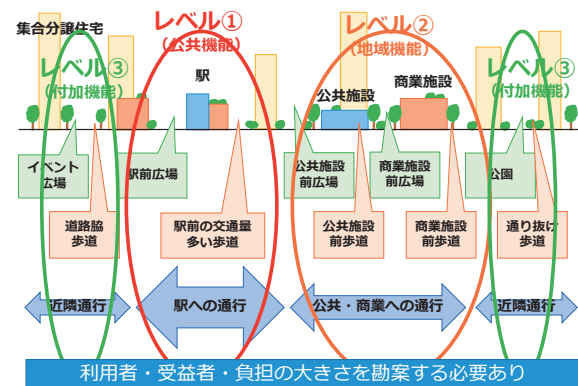
一方、武蔵小杉の方では、タワーマンション群ができる前から住んでいる商店街や町内会の方々が発端となったエリアマネジメント団体があります。マンション開発時から入ってもらえるよう交渉をして、実際に多くの新規住人の方が入っていますが、それでも全体の半数〜2/3です。武蔵小杉は、先日の台風のとくも大変な被害が発生しましたが、各建物で意思決定しながらの問題解決を、建物本体の問題だけでなく、公開空地のマネジメントにも及ぶと、非常に



図6 大川端リバーシティの公的空地と公開空地の境界線



図7 大川端リバーシティの公的空地と公開空地の一体的なデザイン



レベル① (公共機能)
 本来は公共空間が提供するべきインフラの一部を担う
 →駅への通行量をさばくための歩道拡幅、駅前広場、公共施設前広場等
 →公共からの費用補助があるべき？

レベル② (地域機能)
 エリアの付加価値創出に貢献
 →街路樹・植え込み、通り抜け歩道、イベント用オープンスペース等
 →容積率等緩和に対する貢献として所有者が負担？

レベル③ (付加機能)
 空間の向上に寄与
 →多様な植栽、高質な舗装材、高価なストリートファニチャー等
 →公共空間で用いられる植栽や素材を超えた高質な素材の仕様は負担者の可能な範囲で実施？

図8 公開空地の役割整理と公民分担の見直し、レベル分けの提案

ます。そういったことを、所有者や住民だけではなく、最初につくった開発事業者などが、一部区分所有し続けて関与することを義務付けるようなしくみも必要なのではないかと思えます。そのためには、都市計画の範囲をこえて、しっかりと議論することが必要になると思っています。

負担が大きいのではないかと思います。

こうした状況をもとに、総合計画の集合体としての高層住宅「地」が、現行のしくみでどこまでカバーできているのかを考え直す必要があるように思います。公園や自然豊かな緑や歩道は公開空地に依存しすぎていないか、その負担を適正に配分されているのか、利便施設が足りているのかなどを、まずは①地区全体、②街区、③建物のそれぞれの視点に分けて整理していくことだと思います。

公開空地は、誰もが自由に通行できる空間として提供されますが、この清掃や管理は所有者が担います。しかし公開空地による容積率緩和のメリットは事業者にあつて、所有者・居住者に

もそのメリットが適切に配分されているのか疑問に思うところがあります。また武蔵小杉をみると、地域機能としての公開空地の役割もあるなかで、一律に公開空地をカウントするのはなく、その役割や、受益者と受託者のバランスを考えながらレベル分けをしながら整備をしていくことが重要だと考えています【図8】。

たとえば、公共機能が強いところは、やはり公共からの費用の補助も必要なのではないかと思えます。駅前で10〜20万人が通行するような歩道をたつた100戸、200戸の所有者の人たちが費用を出して整備し続けるというのは、負担感として疑問に思えます。また、公民館の前の空地は、本来なら公民館と一緒に公共が整備

してもいいはずですが、地域だけに任せているような状況もあります。

改めて高層住宅「地」を考えていくと、まちのビジョンを明確化した地区全体の体系的なまちづくりをしていく必要性を感じます。たとえば、地区全体でどれくらいの人が入ってくるのか、それらを受けとめるためにどれくらいの施設やインフラが必要なのかを考えながら、適切な公開空地の量や、公民分担の見直しが必要だと思います。

そして、その必要に応じた公開空地を抱える建物のデザインはどうあるべきかを考え、同時に地区のコミュニティやエリアマネジメント的な仕掛けや提案をしていくことが大切だと思います。

新興住宅地の公共空間と「ホストのある風景」の創出に向けて

— J R南草津エリアを中心に

武田史朗 立命館大学

新興住宅地としての南草津エリア

滋賀県草津市は、滋賀県の南東部、琵琶湖の湖南エリアに位置します。もともとは東海道と中山道の分岐・合流する宿場として栄えた歴史をもちます。こうした交通の要所である草津にパナソニックの草津工場が1969年にでき、これにもなって工業団地や宅地開発がはじまりました。立命館大学がこの地に来たのは1994年ですが、同じ年に南草津駅が開業して人口が一気に増加しました。令和2年度5月で13万6千人弱であり、いまだ増加しています。この急激な人口増加にともない、草津駅、南草



図1 JR南草津駅西口。円形分水工のある東山道記念公園がみえる

津駅の周辺にはタワーマンションが立ち並んでいます。その風景を見て、桑田さんが「エッジシティ」と表現されていますが、それほど完結してもいないの

で従来のなベッドタウンという方がまだ近いかと思えます。

草津市の住民がこの地をなぜ居住地として選んでいるのか、その動機を市役所が行った市民意識調査から読み取ってみます(草津市平成30年度草津市のまちづくりについての市民意識調査結果報告書)。

草津の都市イメージとして、多くの方は、「水と緑にあふれた自然なまち」や、「街道文化の歴史豊かな宿場のまち」をあげています。草津には、「草津宿街道交流館」という歴史資料館があり、琵琶湖近くでは飛鳥時代に開基したともいわれる芦浦観音寺があり、上賀茂神社の歴史価値のある建築物がここに移築されているそうです。しかし、草津の地域資源について街中で意識されているものはないようです。立命館大学の草津キャンパスも、南草津の駅からバスで20分ほど行ったところであり、駅前を中心市街地に大学らしいアクティビティを十分注入できている状況にはありません。

市民の意識調査では、むしろ「便利で都会的なまち」と、「特にイメージするものはない」という回答が目立ちます。そして「これからも草津市に住み続けたいか」という回答には、「そう思う」、「ややそう思う」が70%は占めています。その魅力を尋ねると、「住宅地の環境が良い」、「住みやすい」、「買い物便利」などが挙げられます。

この調査をみるかぎり、居住者は街そのものへの興味が低いのかもしれず、基礎的なコミュ

ニティへの期待や満足の程度は高くないということがわかります。便利とは感じながらも満足度は低い。つまりこのエリアは、市民にとって通勤や通学、買い物拠点としての空間的価値は明確であるものの、暮らす場所としての価値は十分認識されていない可能性があります。

こうしたなかでも、特に南草津駅周辺は、90年代から急成長しています(図1)。一日あたりのJRの乗降者数をみても、草津駅を抜いて滋賀県第一位です。南草津駅周辺は、もとは農地だったところを用途変更して戸建住宅地が開発されています。かつての土地利用の名残として、琵琶湖からポンプアップしてきた水を農業用水として配分している円形分水工が西口の東山道記念公園内にあります。この宅地開発は相当に力をいれて行われ、目ぬき通りのケヤキ並木や公園もきちんと美しく計画されています。

しかしながら、今後の高齢化や人口流出は避けられません。草津市の人口目標14万人ということに対しては、いまは目標人口達成よりも、人口維持のために力を注ぐべきではないかというような議論もあがっています。こうした中で、南草津駅の課題は大きく二つあります。

一つ目の課題は、駅周辺を人のためのまちにするにはどうしていくべきか。そして、二つ目の課題は、東西の交通の課題です。J R南草津駅から立命館大学までは、普段ならばバスで20分くらいですが、夕方になると自動車が増え混雑して



武田史朗（たけだ・しろう）
 1972年生まれ。ランドスケープと建築の美術と教育・研究に携わる。博士（緑地環境科学・大阪府立大学）、一級建築士。立命館大学理工学部教授／武田計画室主宰。東京大学工学部建築学科卒業。ハーバード大学GSD M.A.修了。
 【主な著書】「デキストランドスケープデザインの歴史」（学芸出版社）、「自然と対話する都市ヘオランダの河川改修に学ぶ」（昭和堂）などがある。
 【主な作品】立命館大学大阪いばらきキャンパス（2015年）、福浦港津波防災ステーションランドスケープ（2010年）など。



図2 草津駅・南草津駅周辺のまちなかの構造
 (出典：第5次草津市総合計画2010-2020 [第3期])



図3 びわこ文化公園都市概要 (出典：「新県立体育館施設整備基本計画～スポーツ・健康づくりの拠点整備を目指して～」平成29年3月、滋賀県）を元に作成)



図4 路上での遊び(大津市布施屋町)昭和34年7月 谷本勇撮影(大津市歴史博物館蔵)



図5 ニューヨークのベイリーパーク(1960)

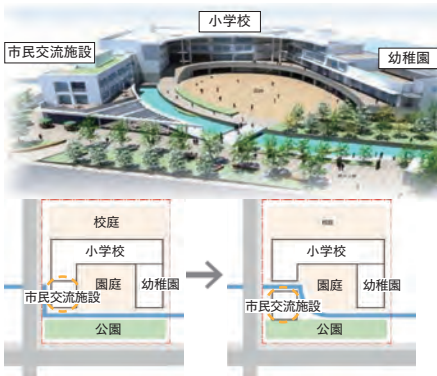
つくることで共存でき、共有の風景として誰もが思い出す「風景」になるのだと思います。そうした居場所論と風景論の交差するところにランドスケープのデザインがあるのではないかと考えています。

図4は、草津からもほど近い大津の風景です。通りの軒先に座り込んで遊んでいる子どもは、どこの家の子かはわかりませんが、通りというパブリックな場所で非常にプライベートな営みをしています。これが実現できているのは、この場所が面している家の玄関先であるということ、そのプライベートな人たちが互いに空間の主人、あるいはホストとなって場を提供しているから、このパブリックな空間としての質が保たれていると思うわけです。このような「町と地続きの誰かの場所」というのが各所に染み渡っているというのは、先ほどから話に出ているような公開空地のあるべき姿の話と似たような構造にあるように思います。私は、こうした風景を「ホストのある風景」と呼んでいます。

50分以上かかることもあります。これは、JR沿線沿いに集中して街ができたことが関係しています。滋賀県は、この立命館大学のあるあたりを含むエリアを「びわこ文化公園都市」として位置付けています【図2・3】。このエリアには、三つの大学をはじめ、文化、芸術、医療、福祉、教育、研究、レクリエーションなどが集積しています。しかしなかなかそのポテンシャルが生かされていません。新名神のアクセス性を活かすべく、東西の移動を助ける新交通システムも検討されていますが実現できてはいません。この東西交通にはコンパクトシティネットワークの

上でも重要な課題です。

「ホストのある風景」と都市の公共空間
 庭のように自分達の居場所として使いやすく、同時にさまざまな風景が共存しているような空間であつたり、自分と関係が深い建物の近くで、少し立ち止まっていられるような場所があるだけでも、その場に安心を得られます。反対に、全く関係がなかった場所でも、そういう仕掛けを



河川を付け替え、公園と市民交流施設を隣接

図6 「あまが池親水緑地」(2008) 守山小学校・幼稚園・市民交流施設との複合計画
(基本計画・基本設計:立命館大学武田史朗研究室。全体計画は及川清昭研究室と共同監修 建築設計:及川研究室+類設計室)



図7 “tetto”長屋+集会所 (2015)
(ランドスケープ: 武田計画室/ 建築設計: SALHAU/ 事業企画: ブリズムック)



図8 立命館大学大阪いばらきキャンパス (2015)
(基本計画・設計監修: 立命館キャンパス計画室)

ニューヨーク市内の世界初といわれるポケットパーク「ペイリーパーク」[図5]は、自由に動かせる椅子やテーブルもあって、みんなが居心地よく過ごしています。全く次元が違う例とすら思われませんが、実はここにも同じ構造があります。というのも、ここには入り口脇に小さなコーヒー店があって、その店員たちがホストとなり、このエリアをきちんと管理しています。誰もが利用できる自由さは、実は「ホスト」がいる風景でもあるわけです。私は、都市のランドスケープを考える上で、この「ホストの存在」というのが非常に重要になってくるのではないかと考えています。もう少し具体的な事例を紹介しましょう。

例えば、「あまが池親水緑地」(滋賀県守山市) [図6]は、私も計画と設計に関わった事例ですが、幼稚園、小学校、市民交流施設に加えて公園が同

時に計画されました。ここには、公園に面した市民交流施設の1階にまちづくり会社が入っています。同じフロアのカフェが占有するカフェテラスのように見える部分は実は公園の一部です。公園と市民交流施設をこのまちづくり会社が運営・管理しているので、公園とカフェテラスが連続して存在しています。こうして、地域の人々が見守る広場を通って、子どもたちが登校、通園する風景ができています。

また、「tetto」という集合住宅では、東京近郊の農地に、オーナーの別宅兼集会所と長屋形式の木造賃貸住戸の集住体をつくる手伝いをしました(神奈川県川崎市[図7])。ここでは、オーナーが管理する集会所と賃貸住戸との間にcommonsペースとなる通路を設けて、この通路から各世帯のリビングに続く空間までを、少しずつ仕上げを変えながら高低差をつくりました。公と私のグラデーションをつくりながら、境界の裏と

表とが重なり合うようなかたちを検討しました。最後に「立命館大学大阪いばらきキャンパス」(大阪府茨木市[図8])では、キャンパスと公園との境界線をゆるやかにし、これらを結ぶ軸線をつくって設けました。ここでは、計画の主体としての立場を生かして、市民参加による「ガーデニングエリア」では、植物を植える活動を通じて交流したり、この緑地の管理には、市民の方も入ってもらったりという試みも行っています。

このように、単に誰でも立ち入れる空間があるだけでなく、そこに関わり続ける主体があること、つまり「ホスト」のような存在がセットである場所には、道ゆく人が参加する風景、つまり市民のランドスケープがつけられやすいのではないかと思います。そうして、その結果として現れたり、そうした傾向を強化するような物理的設定が固定化されていくと、都市のランドスケープに庭園的な価値が生まれてくるのではない

いか、というようなことを考えています。

「アーバンデザインセンターびわこ・くさつ(UDCBK)」での試み

南草津駅の東側には、西友、市民交流プラザ、図書館、薬局やレストランなどの店舗もあります[図9]。バス停やタクシー乗り場もあって便利な駅前ですが、駅を降りても居場所がありません。そこで立命館大学は市と連携して、駅東口

西友の一階部分に、「アーバンデザインセンターびわこ・くさつ」(以下、UDCBK)をつくりました。これは全国で13番目、関西初のアーバンデザインセンターで、大学と企業と連携しつつ、今は草津市の事業として運営しています[図10]。UDCBKは、ここで任意活動可能な公共空間の実験場としてホストを務めようとしています。当然ながらUDCとしての目的を持ってアーバンデザインに関するレクチャーやイベントも企画運営していますが、スタッフが常駐するこの空間には、普段から自由に市民が入り込んで、お母さんたちの集まりがあったり、駅前の塾に通う中学生たちが自習をしたりしています。議会では、子どもの自習室のために税金を使っているのかというような批判を受けたこともあります。しかし、それはお門違いの議論です。むしろ、駅前にニーズのあった任意活動ができる空間がこれまでなかったということ自体が、これまでの駅前空間の大きな問題で、それがUDCBKの運用によって明らかになったのだと思

ます。塾や教室のある駅前には、子どもたちが塾を出たあとに居られる場所がありません。親の迎えを待つ場所もない。親が子どもを待つ場所もない。むしろ、こういう場所、つまりホストがいて皆が安心して居られる空間をもっとつくっていくことが、本当の意味での駅前の活性化につながるはずだと思います。

はじめは、アーバンデザインなんて自分たちには関係ない、まちづくりは市民同士の繋がりを築くソフトの営みの方が重要だということな意見も強く寄せられて、なかなか理解が得にくかったのも事実です。まちを開発したあとから、さまざまな課題がでてくるのは当然のことだと思えますが、街に移り住んだ人々は、まさか自分たちがそれを変えられるのか、変えるような提案をして良いなんて、思ってもいないのです。UDCBKでは、大学の授業で南草津駅周辺を歩行者空間に変える設計作品などを展示したこともあります。そうすると、それを見た人



図9 JR南草津駅東口



はいろいろな反応を見せてくれる



図10 UDCBKで行われる任意活動の様子。イベント企画や、立命館大学学生による南草津駅前の課題作品の展示

ます。いまは少しずつこの意識してくれる人が増えてきたように思います。こういうことは、インフラや市街地施設の老朽化などによって突如訪れるかもしれない都市再編の時に備えた、事前復興に近いのかなと思っています。先に触れた東西交通問題の解消なども、こうした都市再編の契機になるかもしれないので、UDCBKでは交通問題も積極的に議論の題材に取り上げています。

UDCBKでは、昨年度に滋賀県の職員、市の職員、大学の教職員や専門家も交えて、「30年先のビジョン」を共有するワークショップを行いました。今年度は、これを市民も一緒に行う予定です。このワークショップで、広域交流拠点化の方向性を生かしていくのか、JRのベッドタウンとして生きていくのかという議論をはじめ、自動運転や乗合い化が進むとまちはどうなるのか、広域交流拠点を活かしながら多様な主体が空間をシェアする都市づくりに向けた議論などを、UDCBKをベースに行なっていきたいと思っています。

デイスカッション

高層住宅「地」を管理していく仕組み

●太田「司会」——高層

住宅「地」という観点から都市居住の現在についてお話を聞きました。デイスカッションを始めるにあたり、論点整理をお願いしました桑田さんからご発言いただけますでしょうか。



太田浩史編集委員

か。

●桑田——これまでのお話を聞きながら、高層住宅「地」においては、開発者と管理者とが異なるというのが重要なポイントだと思いましたが。いままでは、法的なインセンティブ制度が高層住宅をつくる仕組みでしたが、高層住宅「地」を管理し続けるということに関しては仕組みができていないのではないかと。また、藤井さんのお話で、駅周辺の公共的な性格が強い公開空地の不公平な負担感を調整する仕組みも、現状では抜けています。

もうひとつはハード面で、区画整理が難しく街区割は変えられないとか、沿道型の店舗を後から設えるのが難しいという場合でも、「ボックス」のようなかたちで短い時間で人手をかけ

ずに賑わいを演出することができると思いました。その時に重要な「ホストの存在」は、管理にも通じることだと思います。また、個々にバラバラになっている空地や住宅、オフィスをどうつなげていくのか。複合開発はデベロッパーも嫌がるという話もありましたが、そのところを今後の管理を含めて考えていく必要があると思います。

●太田——高層住宅「地」の管理の仕組みがないこと、それから既存の空間の枠組みを超える協調的な仕組みが必要だということですね。藤井さんのお話のように、それは武蔵小杉や大川端のような大型開発にも必要であるし、大阪市内のように、商業地域に高層住宅が進出していく場合にも必要なのだと感じました。

●藤井——大川端の近くの月島や勝どきのある東京都中央区は、わりとざっくりとした地区計画をかけているので、一見バラバラとしたタワーができていて、大阪の状況に似ているのかなと思います。タワーマンシヨンの難しいところは、完成してしまつたらいいれないということとで、足元のつくり直しや細かい修正、使い方や開き方が最初のステップでは求められるのだと思います。建物をいったん閉じてつくと開きようもないので、やはりパブリックスペースの部分でどれだけ開いた部分と閉じた部分のバランスを再調整できるかというチャレンジになるのかなと思います。また、新しいタワーが計画されるときには、何がここに必要か周りと協調し

てもらうことも前提にすべきだと思います。やはり完成前であれば難しいことがたくさんありますので。

●太田——基本的には、地区計画的な広域な仕組み、もしくはまちのビジョンのようなものが必要だということですね。

●藤井——はい、やはり場所だけあつてもその管理や、どれだけの人が使うかというような、全体的なビジョンなしでは難しいと思います。

●太田——岡さんは、いまのポイントについてどう思われますか？

●岡——大阪の船場せんばからすると、武蔵小杉や大川端は羨ましいです。まず地区計画があることや、足元に図書館や公共施設が入っているので決議権の半分くらいを市がもっているかもしれないなと思いました。たとえば、アーバンヒル上町では、大阪市が議決権の約1/3をもっています。そのため、居住者の総意のままにいかないこともありますが、そのぶん安心感があります。いま大阪の街中に、JR九州がタワーマンシヨンをつくっているのですが、そこは15階まではJR九州が運営する賃貸物件で、上半分は分譲住宅というものです。残念ながら低層階に店舗や施設などは入っていないのですが、建物に対する担保や、日常的な管理のことを考えると、ひとつの法人が所有に関わり続けていることはいいことだと思います。

さきほど最後にあげた船場の公開空地の使い方は、まさに船場全体でエリアマネージメント

することが考えられます。もともと船場建築線自体が、民間の土地を公共に提供するところからはじまっていますから。先ほど地区計画の話で藤井さんが提案された公開空地のランク分けというような話は、船場地区においても大いに活用できる話だと思います。ただ残念なことに、タワーマンションの公開空地の質の高さは販売時がピークであることが多いので、これにいかにも持続可能なたちで計画・デザインしていくかも考えていく必要があると思いました。

●太田——僕も公開空地のレベル分けというのはとても面白いアイデアだと思いました。武田さんはどのように思われましたか？

●武田——最初のデザインがまちななかで機能するようなものの提案と、購買者層のリテラシーを高めることとセットでなされる必要があるのではないかと思います。それから、公共的空間があることで、一体どういいういことがあるのか、そこが居住者（所有者）と共有されていないと、ただ管理の負担だけが重荷に感じられてしまうのではないかと思います。つまり私たちは、1階にお店が張り付いていないことがなぜいけないことなのか、はつきりと言えるようになる必要があると思います。

また一方で、制度がまちをつくるということもあるのですが、制度でできるところと、デザインでできるところの両輪でアプローチすることが必要なのだと思います。

●太田——タワーマンション低層のロビーが高

級感を出し過ぎて周りから浮いてしまうなどと、都市居住のライフスタイルが良く分からなくなっている感じはありますね。最初のデザインだけではなく、周囲の公共空間やその使い方を通してもつと街を良くできるというお話に共感します。船場でも、住宅として売り抜けてしまいたいのか、足元に店舗を設けず、周囲の商業地と全く装いが違うタワーマンションを多く見ました。桑田さんは、こうした足元の課題についてどう考えますか？

●桑田——たしかに賑わいのために店舗を設けたとしても、その後の管理運営のところまでは不確かですよ。可能性としては、ポップアップショップのようなかたちで、やりたい人が自由にできる移動式の屋台みたいなものがあつて、自由に動かせる椅子が2、3個でもあれば、ちょっと座つてご飯を食べたり、休憩したりできる場が生まれます。それを、たとえばお昼の間だけ、短時間に限定すれば可能性があるのではないかと思います。ただそれが現状ではしにくいので、規制緩和などで展開しやすくするような余地は十分にあると思っていて、そのための負担をどう減らすかというのが大事なところかなと思います。



桑田仁氏

●藤井——大川端は街なかにありますが、やはり住宅地なんです。草津や大阪の事例は都

心なので、大川端とはずいぶん違うなというふうに思いながら話を伺っていました。

地方の中心地は住むために限定されず、本来ならその都市の人たちが集まってきて過ごすための場所としての機能をもっていたのだと思います。そこにマンションができたことで個人が私有化してしまっている側面もあると思います。それが都市のための公共の空間をある意味で奪ってしまったとも言えるので、そういうことに対してどう負担と貢献を整備し直すかということでもあると思います。また、武田さんがおっしゃっているように買入人の価値観というのも反映されていて、便利なお客に自分だけの空間が欲しいというようなマーケットがあるから、そういうものができてしまうということもあるのです。購買者のリテラシーを高めるというのも大切な話だと思います。

また、地価が高すぎるというのも、それ以外の選択肢を許さない要因だと思います。バブル以降、日本の都市空間の開発のペースとなる地価の構造は相変わらず歪んだままで、その土地の実力以上にお金を出して使わなければならないような状況になっています。そういうことが、みんなで作る空間を提供することを阻んでいるような気もしています。いままでも公開空地は、質のいいものという要件がついてきたわけですが、結局はマンションのグレードを上げるために使われてしまつて、居住者以外の人が使いやすいという観点での質の高さは基準のなかには

入っていないかと思えます。そこで最近のポップアップ的な、暫定利用的なことは、むしろ何も作っていない空間でやってもらったほうが本当はいいのかもしれないですし、公開空地的な場所に対する考え方をガラリと変えるということも必要なのかなと思えました。

●桑田——戦前の東京の公園では、なかに店舗を設けて、そこからの利益によって公園を維持していたものもあると聞いたことがあります。たとえば、日比谷公園には松本楼、上野公園には精養軒などのレストランが入っていますよね。かつては公共空間であっても、何らかのかたちで稼いで自主管理するということが、都市経営の視点として認められていたのかもしれない。最近ようやく、スターバックスが公園のなかでできたという事例も出てきましたので、パブリックスペースにおいても、やりたい人が手を上げやすくなるような余地を残すということがこれから大事であるような気がしました。

交通計画・駐車場について

●太田——高層住宅地においては、駐車場の話避けられません。今回いろいろと歩いてみて、まちなかであっても自動車利用への要求がとて多いと実感しました。草津や相模原では駅近マンションの足元が駐車場で埋め尽くされ、公共空間や遊び場が全くないケースを多く見まし

た。こうした現状をみるかぎり、これまでの「コンパクトシティ化によって公共交通の利用が増える」というシナリオは見直して、自動車利用を前提としたまちなか居住のあり方を探っていくなくてはいけないように思います。大阪市内のタワーマンションでは、どのように車の問題を扱っているのでしょうか？

●岡——この間、仙台の事例で、立体駐車場をメンテナンスするために、全部の車を移動させる敷地が必要なので、そのために土地を買おうとしたという管理組合の話が聞きました。実際考えてみたら、修理するときに入っている車をどうするかは切実ですよ。大阪市内でいうと、ひたすら周辺駐車場を借りて解決しなければなりません。

先ほど紹介した、アーバンヒル上町は、駐車場がタワーのかたちで入っているのですが、いま実際の駐車場利用は1/4です。仙台の事例でも、必要な駐車場台数は減っています。今の機械式駐車場を解体して、最終的には敷地内自走式にしていきたいそうです。

海外の事例にはあまり詳しくはないのですが、シンガポールのタワーマンションをいくつか視察したとき、機械式の駐車場は皆無でした。高層建築と長いあいだつきあっている国というのは、そういうところで機械に頼らないのでは、と思います。結局機械に頼ると、それが建物の寿命にも大きく関係するので、集合住宅をつくるうえで基本的なことなのかなと思います。

それは設備面でもそうで、強制換気などは、日本の設備技術に頼って計画しているというところに、大きな落とし穴があると思っています。

●太田——先ほどの草津では、まちの交通負荷が大きいという話でしたが、どのような議論が展開されているのでしょうか？

●武田——県と市ともにたいへん問題視しています。自家用車が大きな課題となっています。塾のお迎え問題について話をしましたが、歩いて帰ればいい距離に住む人が、ちよっと雨が降っただけでも車で迎えにくると、渋滞をおこしてしまします。南草津駅では、自家用車は西口にまわそうという社会実験を2年越しの議論をへて取り組んでいるところですが、やはり住み方そのものを変えていかないといけないということ、思いを、みんな本当はわかっているように思います。15分程度のところに1時間近くかかってしまうような現状は、みなが不便に思っているはず。そこで、公共交通としての自動運転やBRTなどの交通システムなどの議論が必要になってくるわけですが、すぐに実現するのは難しいのが現実です。

●太田——宝塚は、同じように板状の高層マンションとタワーマンションが駅から離れたところにあるのですが、宝塚劇場に続く歩行者道の「花の道」がそこまで続いていて、とても美しいアクセス路になっていました。南草津も草津も、せめて歩行者専用道路をつくって、安全に美しく歩けたら良いな、と思いました。草津駅にとて

も近いところにショッピングセンターがありませんが、人で賑わうショッピングセンターも歩行者がアクセスしにくくなっています。コンパクトであることを活かして、歩いて楽しい街に変わっていかれるととても良いと思うんですね。

●藤井——駐車場も重要です。たしかに機械式駐車場の維持管理には莫大なコストがかかるので、作る段階で長期的なコストをきちんと計算せずに売っていること自体が問題だと思っています。あるところでは、割り切って駐車場を外部の人に貸しているケースもあります。その場合、管理組合に税金がかかってしまうというデメリットはありますが、駅前駐車場をたっぷりもっているのに居住者が高齢化して半分以上駐車場を使っていない場合は、貸した方が収入になります。その収入をもとに公開空地の管理などにまわすことができれば、所有者にとってはメリットになると思います。

やはり、最初につくった所有者の数と駐車場の数にだんだん開きが出てくるようになるのが問題で、その利用の自由度、流動性のなさがさらに問題を難しくさせているのかなと思います。やはり、車が必要なライフステージというのがあるって、とくに地方だと、車で移動しないと生活できないこともあると思います。また都心なら他にも駐車場を使いたい人が別にいて、新しいビルで新たにまた駐車場をつくるのではなく、シェアして回せるような仕組みがあれば、新たに計画するタワーには駐車場を減らせます。そ

うして、うまく流動させて、あまり税金で縛りすぎずに自由に使うていくことが必要かなと思いました。

●太田——立地適正計画の、都市機能の誘導区域では集約型駐車場をつくっていかうという方向性になっているので、附置義務とはまた違う駐車場のつくりかたが期待できるような気がします。

高層住宅「地」の実態把握の課題

●桑田——岡さんに伺いたいのですが、大阪の都心部の人口密度を算出してみたら、これだけタワーマンションが林立しているにも関わらず、全然人が住んでいないことに衝撃を受けたのですが、これをどう考えればいいのでしょうか。

●岡——私は、一番はじめのタワーマンション研究で、本当に人口は増えているのか国勢調査の人口比較をしました。その結果、以前から人が多く住むエリアのタワーマンションでは人口が増えるのですが、もともと人が住んでいなかったエリアでは人口が増えていないことがわかりました。理由ははっきりしないのですが、ひとつには国勢調査ができないという事情があるようです。管理会社にきくと、調査員がもってきた調査票をフロントで預かると、次の理事会でそのことを報告することになるわけですが、それまでに国勢調査の回収期日がきてしまうという。

役所からも、そのような状況があるという話を聞いています。しつかりと地域の町内会があるところは回収できるのですが、大阪都心部は、管理組合に入っている所有者と住んでいる人が違うケースも多いのです。つまり、それだけタワーマンションが地域に開かれておらず、地域との関係がうまくできていないことの表れだと思います。

●桑田——なるほど。そもそのデータが取れていないのだとすると、今後何をベースにして計画論を議論をしていけばいいのか難しいですね。

●藤井——それに加えて、海外の都心部で問題になってきているのは民泊ですよ。人はいるのだけれども、実態としての固定の夜間人口ではないというようなケースが増えています。これからのタワーマンションで、本当のニーズの大きさをどうやって把握したらいいのかというのは非常に難しいなと思います。

●太田——今日皆さんのお話をお聞きして、高層住宅「地」という、第7次マンションブーム以降に明らかになってきた都市居住というのは、今までの都市計画が想定していたのとは違う、全く新しいジャンルなのだと強く感じました。敷地を超えた協調的な住宅地をどうつくり、どう運営していくか、まだまだ分析や議論が必要だと思いました。今回は、コロナ禍の大変な状況のなかで参加していただき、本当にありがとうございました。

高層住宅「地」のフィールドワーク

桑田 仁 [芝浦工業大学建築学部建築学科教授]

高層住宅「地」のフィールドワークトリップ

今回のテーマである高層住宅「地」を考えるにあたり、まずは実際に現地を見ようと2020年3月に東京、神奈川、滋賀、大阪、兵庫を訪れた。このうち滋賀、大阪、兵庫は太田浩史氏と共にフィールドワークを行った。

高層住宅「地」のタイプ分け

一つは建築形態の違い——タワーマンションか、あるいは板状高層住宅のいずれが立地しているのか、高層住宅の建築形式に着目した。もう一つは地区計画の有無——再開発等促進区を定める地区計画など、緩和型も含めた地区計画が定められているか否かに注目した。これら二つの視点を組み合わせ、今回フィールドワークを行った高層住宅「地」を四つのタイプに分けて、それぞれの典型地区を紹介しようと思う。

①武蔵小杉駅前——タワーマンション／緩和型地区計画適用【図1】

駅前に林立するタワーマンション群は、大規模工場やグラウンドの跡地に開発された。タワーマンションの建設が始まったのは2005年頃からで、現在までに30階建て以上のタワーマンションだけで10棟を超えている。川崎市は用途転換による高層住宅地の空間形成に積極的にかかわる姿勢を見せており、2009年に策定された都市マスマちづくり推進地域構想では、高層化による敷地内オープンスペースや歩行者空間の創出と緑

化を考え方として示した。さらにそのオープンスペースを、公共空間や沿道店舗前面の空間と共に、パブリックスペースの一部として位置づけた。再開発等促進区を定める地区計画や市街地再開発事業が面的に隣接して展開した結果、連続する高質なパブリックスペースが形成されることとなったといえる【図2】。実際に歩いて、道路から敷地内オープンスペースに、シームレスにつながっていくことを実感する。

②大阪都心部——タワーマンション／個別建築集積【図3】

豊臣秀吉によって進められた大阪城の築城と城下町の建設、そしてその拡大によって、大阪都心部である船場^{せんば}では京間で縦横40間の町割がなされ、グリッド状の都市基盤が形成された。その後、大阪市区改正設計によって御堂筋、四つ橋筋、土佐堀通、長堀通などの拡幅整備が行われた。特に船場では、中心部の狭幅員道路沿いの敷地においても土地の高度利用を図ることができるよう「船場建築後退線」が指定され、今日に至っている（7頁参照）。制度面では人口の都心回帰を進めるために、都心部で一定割合以上の床面積を住宅とする場合、通常の総合設計制度に比べてより多くの割り増し容積を得ることが出来る現・都心住居容積ボーナス制度が1979年に創設されて運用されてきた。このような状況を背景に、大阪都心部では2000年を過ぎた頃から超高層集合住宅の立地が活発となり、2007～2009年にピークを一度迎えた後、ここ数年で再び活発に建設されている。



図1 武蔵小杉駅前(出典: Google Earth)



図2 タワーマンション足元の公開空地(武蔵小杉駅前)

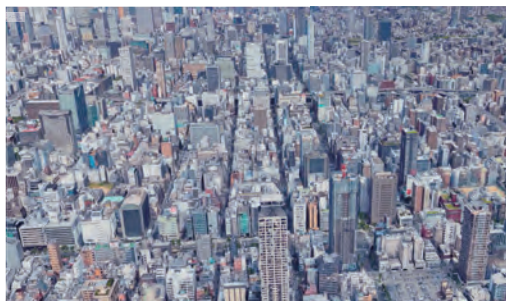


図3 大阪市中央区・船場エリア(出典: Google Earth)



図4 タワーマンションの足元の例。賑わいを生み出してはいない(大阪都心部)

船場を実際に歩くと、オフィスビル群の中でタワーマンションの立地が進んでいることが分かる。これらは道路からセットバックすることにより敷地周囲に歩道状空地を確保し、歩行者空間の拡大に寄与しているといえるが、低層階に商業施設を持ち、賑わいを創出しているものとはとても少ない印象を受ける〔図4〕。福島区福島1丁目「ほたるまち」は堂島川の水

辺と連続したオープンスペースを創出しているプロジェクトであるが、こういった例は少ない。総合設計制度を利用している場合でも、滞留を積極的に促すように設えた公開空地を提供している例は多くない。

③南草津駅前——板状高層住宅／一般型地区計画適用〔図5〕(14頁参照)

滋賀県草津市南部の新たな拠点として位置付けられたJR南草津駅は、1994年9月、立命館大学びわこ・くさつキャンパス開学の5か月後に開業した。1992年より、キャンパスが立地する側である駅東口を中心とする土地区画整理事業が施行されたが、従前はほぼ農地であり、駅用地は池を埋め立てて新しく造成された。駅開業直前の1994年4月に地権者の同意を得て区画整理の全面的な着工が可能となったことから、東口駅前広場は開業の5年後によく完成した。駅東口の地区計画は1994年に決定され、駅前地区で1階を住宅用途とすることを禁じるといった制限が課されている。西口駅前広場については1999年に組合が設立された土地区画整理事業によって、2007年に供用が開始された。2006年には駅西側に地区計画が決定されたが、駅前における1階部分の住居利用禁止や壁面後退、また地区に於いて45m、31m、16mの3種類の高さ制限を課すなど、東口と比べてよりきめ細かい制限となっている。駅両側とも地区計画策定後に市街化しており、地区計画による制限は機能したと考えられる。

航空写真やGoogle Earthで確認すると、2000年の時点では駅の両側に未利用地が広がっているが、2000年から2006年にかけて駅東口周辺が先行して市街化した。その時点では西口周辺は依然としてほぼ更地であったが、5年後の2011年までには、今度は駅西口周辺が一気に市街化したことが分かる。1日平均乗降客数を見ると、1994年の4000人弱から、2017年には30000人を超えるほどにまで右肩上がりに増加している。京都や大阪への通勤客のベッドタ

ウンとして急成長したことがよく分かる。

板状やL字型の高層集合住宅は東西両側とも駅近傍の商業地域内に集中しているが、浦和(さいたま市)のドミノマンションのように、リビングの目の前に別のマンションが建てられてしまうと、といった事態が生じているわけではない。区画整理によって道路基盤はグリッド状に整備されており、住戸は主に道路側から十分な採光を得ているようだ。一方、航空写真からも分かるように、非建ぺい地はほぼ駐車スペースとして利用され、アスファルトで覆われている。現地を歩くと、高層住宅では機械式立体駐車場が住棟間に抱き込まれたり、ファサードのないタワーパーキングが住



左：図5 南草津駅周辺(出典：Google Earth)



右：図6 板状高層マンションの足元を駐車場が覆う(南草津駅前)



左：図7 相模原駅前(出典：Google Earth)



右：図8 狭い隣棟間隔でマンションが立地する(相模原駅前)

棟に隣接して設けられたりするなど、駐車スペースに課題を感じる「図6」。またポケットパーク的なオープンスペースもほとんど存在しない。

④相模原駅前——板状・L字高層住宅／個別建築集積「図7」

1939年、軍都として整備を進めるために大規模な区画整理が都市計画決定され、現在の市役所さくら通りや国道16号などの広幅員街路が整備された。この時期に今日の相模原市の骨格が形成されたといえる。相模原駅は旧・相模陸軍造兵廠(現・在日米軍相模総合補給廠)南側に隣接して設置され、いわゆる駅前繁華街は現在でも駅南側のみに形成されている。戦後は内陸工業都市として、また東京や横浜のベッドタウンとして発展を遂げたが、1980年代半ばから、既存の住宅街の中にマンションなどが立地するようになり、地域住民との軋轢が大きくなった。駅南口に指定されている商業地域の一角、JR横浜線に沿って東に広がる中央区相模原4丁目に着目して航空写真を確認すると、1989年頃はまだ線路沿いの街区には戸建て住宅の方が多い印象であるが、1997年には戸建て住宅はほぼ見られなくなった。現地を実際に歩くと、かなり高密度に中高層集合住宅が立地していることが分かる「図8」。なかには、ベランダから隣のマンションの非常階段に手が届くほどの距離に建っているものもある。足元部分に目を転じると、いくつかのマンションでは指導要綱や条例に基づいて自主管理空地が設けられていたが、それらはいずれもとても狭く、開発の残余空間にしか見えないものもあるなど、公共空間に潤いを提供できているとは言い難い。

よりよい高層住宅「地」にむけての考察

今回のフィールドワークを通じてみた限りではあるが、緩和型地区計画が適用されたタワーマンションが立地する武蔵小杉駅前で、質の高い住環境を生み出すことに成功しているといえる。インセンティブで得た高容

積を消化するために高層化(20階以上)を図りながら、開放性の高い住戸計画と十分なオープンスペースを生み出すには、現状ではタワーマンションという選択肢以外には難しいかもしれない。とはいえ、こういった条件が成立する市街地は限られるし、またタワーマンションという住戸形式自体も、ここでは詳しくは触れないが、持続可能性などの視点から課題を抱えていることが指摘されている。ではより良い高層住宅地の形成に向けて、どのような取り組みが必要なのであろうか。

第一に、個別敷地の課題に地区レベルで取り組むことが考えられる。敷地個々に駐車場や狭小な空地を提供するのではなく、それらを地区レベルで集約することができないだろうか。商業・業務地では近年、駐車場の集約化をすすめて、歩行者環境を向上させる取り組みが始まっている。また、狭小な空地であつても、それらが敷地を超えて連続するようにデザインを誘導することにより、価値を高めることが出来るのではないか。

第二に、個別地区の課題に対して、地域レベルで取り組むことである。そもそも、商業地域に集合住宅が立地していることよって課題が生じている。すなわち、①高い容積率と緩い建築規制によつて、大規模でない敷地では特に隣棟間隔が担保されない恐れがある、②土地区画整理事業で商業地としての利用を想定したエリアでは、住環境として必要な公園などのオープンスペースが整備されていない、といった点である。特に駅近くに立地する高層住宅地については、駅利用者および周辺住民の移動空間や滞留のための空間(公園・オープンスペース、賑わいのための空間(商業施設)、自動車のための空間(駅前の滞留スペースや住民のための駐車場)をバラバラに考えるのではなく、これらを相互に関連付けた、駅近高層住宅地の新たな計画が必要なのである。そしてこういった計画を実現するためには、既成市街地に適用しやすい、新しい形のインセンティブを備えた地区計画などの手法が必要となつてくると考える。

現行のインセンティブ制度は、容積率や各種建築制限の緩和など、開発

者がボーナスを享受できる仕組みである。ところがプロジェクトの完成後、設置された公開空地や低層部の店舗などを管理運営し続けていく際には、開発者とは異なる、管理組合や店舗の所有者が責任を負うこととなる。こういった主体には開発時に付与されたボーナスの恩恵は届かない。管理側にとっては、なるべく手のかからない \parallel 使われたい、使いにくいオープンスペースを生み出したくなるという逆のインセンティブとして働いてしまう。美しくランドスケープされた公開空地は、管理運営する側からみれば負担がさらに大きくなる。

このような課題についての取り組みを二つ考えてみよう。一つは、開発者が権利者の一員として、管理運営に継続的に関与することに対してのボーナスを付与することである。もう一つは、通路や広場の、実際の通行量や利用頻度などを事後的に評価し市民が頻繁に利用する公共性、公益性が高いと考えられる空間の維持管理については、一定の割合でメンテナンス費用を行政が負担することである。いずれにしても、当初開発者に与えるボーナスを減じ、その分を時間軸に沿つて空間を継続的に評価しながら、長期にわたつて少しずつ管理者に対して与えるイメージである。

なお本原稿は、太田氏らと行ったフィールドワークで得た知見を、シンポジウムでの議論(本誌06頁21頁)も加味しながら桑田がまとめたもので、文責は桑田にある。フィールドワークでは、南草津駅周辺を立命館大学理工学部武田史朗教授、大阪都心部を関西大学岡絵理子教授、一級建築士事務所B A 森山秀二氏にそれぞれご案内いただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

桑田 仁(くわた・ひとし)

1968年生まれ。芝浦工業大学建築学部建築学科教授。専門は都市計画制度論。埼玉県景観審議会会長等を現在務めている。

『主な論文』大澤他(2017)「地区計画制度の成立経緯に関する研究」『都市計画論文集』(共著)等。

『主な著書』「まちを読み解く——景観・歴史・地域づくり」朝倉書店(共著、2017)、「成熟社会における開発・建築規制のあり方——協議調整型ルールの提案」技法堂出版(共著、2013)。

都市再生と高層住宅「地」

北崎朋希 筑波大学システム情報系社会学域 非常勤講師

1. 都市再生は高層住宅の開発を助長させたのか？

近年の超高層マンションの乱立は、2000年代前半の小泉政権による抜本的な不良債権処理を目的とした都市再生が原因であるとの指摘が新聞記事などで散見されるが、これは果たして真実なのだろうか。「都市計画に係る規制を全て適用除外とし、民間事業者が自由に事業計画を立案できる新しい都市計画制度を導入する。」この一節は、都市再生特別措置法が可決された2002年2月の通常国会における小泉元首相の施政方針演説の一部である。同年4月には、民間事業者の提案に基づいて規制緩和する都市再生特別地区が創設され、加えて都市開発に低利融資や税制優遇を提供するエリアとして、大都市を中心に全国52地域8838haに都市再生緊急整備地域が指定された。また、2004年には地方都市の再生を目的として、都市開発に対する低利融資や税制優遇に加え、関連するインフラ整備に補助金を交付する都市再生整備計画区域が指定された¹⁾。こうした都市再生施策を活用した都市開発は、都市再生特別地区が91事業、低利融資や税制優遇を活用した民間都市再生事業計画が123事業存在する²⁾。しかし、これらの都市開発の主用途をみると、図1に示したように全事業の6〜7割はオフィスによって占められており住宅は1割に過ぎない。このことから都市再生が直接的に高層住宅の開発を促進したとは言えないと筆者は考えている。

一方、首都圏を中心に高層住宅の建設は2000年から急増したの事実である。³⁾ (株)不動産経済研究所の調査³⁾によれば、図2に示した

ように首都圏の超高層マンション(20階建以上の共同住宅)の竣工戸数は2000年に倍増し、その後も増加を続けて2007年には2万3千戸が供給された。その後、世界金融危機による景気後退を受けて減少したが、近年は5千〜1万戸で推移しており、1990年代と比較しても数倍高い水準にある。こうした傾向は、全国でも同様であり、2019年には全国で1万7千戸の超高層マンションが竣工し、その半数が首都圏以外の地域によって占められている。

2. 高層住宅「地」形成のメカニズムとは？

それでは、どのようなメカニズムで高層住宅の建設が増加し、高層住宅「地」が生まれていったのだろうか。筆者は、1990年代後半から行われた一連の規制緩和がオフィスと住宅の収益ギャップを縮小させたことで高層住宅の事業機会が増加し、さらに再開発によるメリットが個人地権者に徐々に伝播したことが高層住宅「地」の形成を後押しした要因と考えている。

(1) 高層住宅の建設が増加した要因

東京都では、都市再生特別地区の創設に加えて、2002年の都市計画法・建築基準法の改正により容積率の最高限度が1000%から1300%に引き上げられたこと、2003年の都市開発諸制度活用方針の策定によって規制緩和で付与される割増容積率の事務所利用が解禁

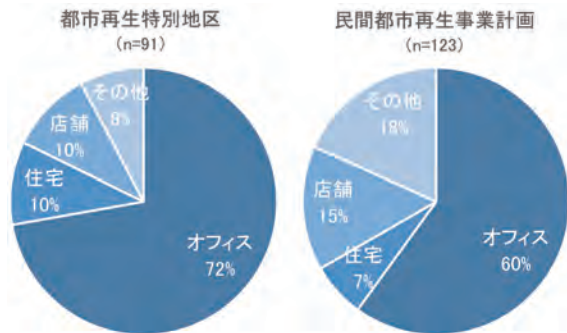


図1 都市再生施策活用事業における主用途の内訳 (出典：内閣府)

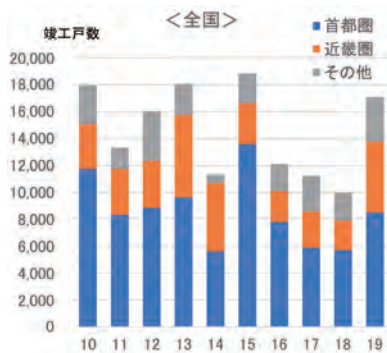
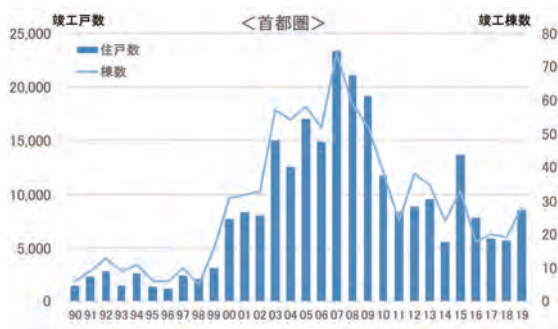


図2 超高層マンションの竣工戸数の推移 (出典：㈱不動産経済研究所)

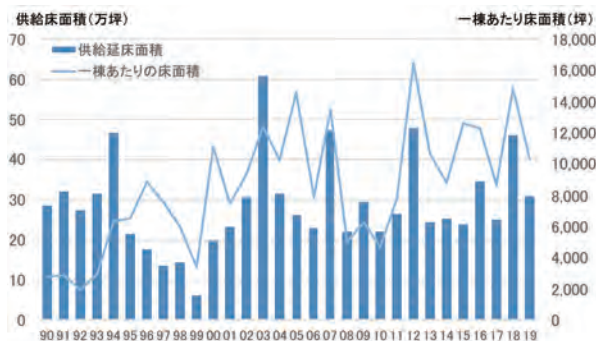


図3 オフィスビルの供給床面積の推移 (出典：三鬼商事㈱)

されたことを受けてオフィスビルが巨大化していった。オフィス仲介の三鬼商事(株)のデータ⁴によると、図3に示したように1990年代に竣工したオフィスビルの延床面積は平均4900坪であったが、2000年以降は平均1万坪を超える規模に達した。特に2000年以降は、主要駅から至近距離にあり、築年数が新しい大規模オフィスビルに人気が集まる「近・新・大」がキーワードとなった。一方、高度経済成長期に都心周辺に数多く建設された中小オフィスビルはテナントが徐々に引き抜かれ、空室率が上昇して賃料が大幅に低下していった。

さらに、住宅を対象とする規制緩和として、1990年代後半から容積率不算入措置の拡大や都心居住促進のために緩和型地区計画の創設などが相次いだ。共同住宅に対する容積率不算入措置は、1997年にエントランスホールや共用廊下・階段などが容積算定上の延床面積から除外され、さらに2014年にはエレベーターのシャフト(昇降路)が除

外対象となった。これによって、同じ容積率において建設できる床面積が約1.2倍となったことから、分譲や賃貸できる住戸数が大幅に増加した。さらに千代田区や中央区などの東京都心では、バブル経済期に大きく減少した居住人口の回復を目指して、住宅用途のみに容積率を緩和する用途別容積率地区計画などを数多く指定した。これらの一連の規制緩和によって、都心における住宅の収益性は飛躍的に向上し、都心周辺ではオフィスよりも住宅の収益性が上回る事象が発生した。その結果、都心周辺の中小オフィスビルは、築後数十年が経過して大規模改修や建替えの時期が迫っていたこともあって、次々と高層住宅に建替えられていったのである。

また、都心周辺の大規模工場跡地などの土地利用転換においても、オフィスでは収益性を確保することが困難であることから、分譲住宅を中心とした事業計画へと次々と変更されていった。例えば、京浜工業地

帯の一角として大規模な工場や研究所が立地していた大崎駅周辺では、1980年代に副都心に指定されたこともあり数多くの再開発が実施されてきた。そのうちのひとつである大崎駅西口中地区第一種市街地再開発事業では、2002年に再開発地区計画が指定され、容積率の最高限度が300%から560%まで緩和された。しかし、東京都心のオフィス大量供給を懸念した2003年問題の影響を受けて、地権者とともに参加する民間事業者が決まらずに事業が進捗しない状態が続いた。そこで再開発組合では事業計画を住宅中心に変更し、2004年に都市再生特別地区の指定を東京都に提案した。その結果、容積率の最高限度が300%から650%まで緩和され、総戸数1120戸、地上39階建ての超高層マンション2棟から構成される大崎ウエストシティタワーズが2009年に竣工した。こうした事業計画の用途変更は、池袋駅や錦糸町駅といった他の副都心の再開発でもみられ、さらに立川駅、浦和駅、市川駅といった首都圏郊外のターミナル駅前の再開発でも同様に発生した。

(2) 高層住宅「地」が形成された要因

東京圏における高層住宅地は、大川端、豊洲、東雲といった大規模工場跡地の一体的な再開発を除けば、一つの高層住宅の誕生によって次の開発が誘引されている場合が多い。例えば、中央区月島地区では、駅前に密集した低層木造長屋の建替えを促すために、都市再生機構が主導してムーンアイランドタワー（地上38階建、531戸）が2002年に竣工した。東京タワーからレインボーブリッジまでを見渡すことのできる眺望や東京都心まで地下鉄で10分以内という立地は、職住近接を志向する共働き世帯が増加していたこともあって高い人気を博した。この再開発の成功を受けて、道路を挟んだ向かい側の街区にも再開発の機運が高まり、2005年には再開発準備組合が設立されてキャピタルゲートプレ

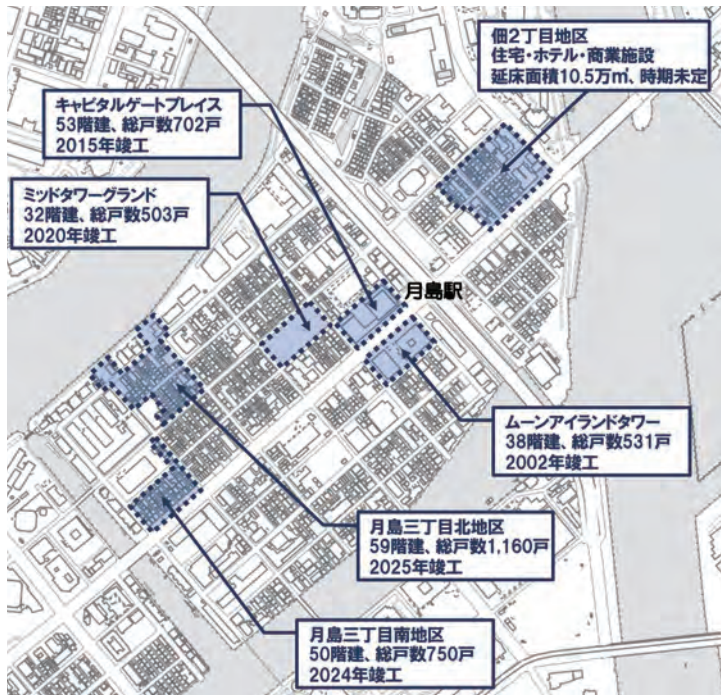


図4 高層住宅地が形成されている月島駅周辺
 出典：建設通信新聞等の記事、国土地理院（下記URL）をもとに作成
<https://maps.gsi.go.jp/vector/#15.534/35.66433/139.783084/&ls=v2blank&disp=1&d=1>

イス（地上53階建、702戸）が2015年に竣工した。さらに南西側の月島もんじャストリートに面した街区においても2011年に再開発準備組合が設立され、ミッドタワーグランド（地上32階、503戸）が2020年に竣工した。現在、周辺には図4に示したように三つの超高層マンションを中心とした再開発が計画されており、高層住宅地が形成されつつある。こうした再開発による高層住宅地は、隣駅である勝どき駅、港区の白金高輪駅、品川区の武蔵小山駅などの周辺においても進行している。高層住宅建設の連鎖は、再開発に参加する住民と行政の思惑がうまく合致することでスピードアップしている。住民は、町内会などを通して高層住宅の再開発に参加した地権者から、自己負担なしに建替えが出来る。

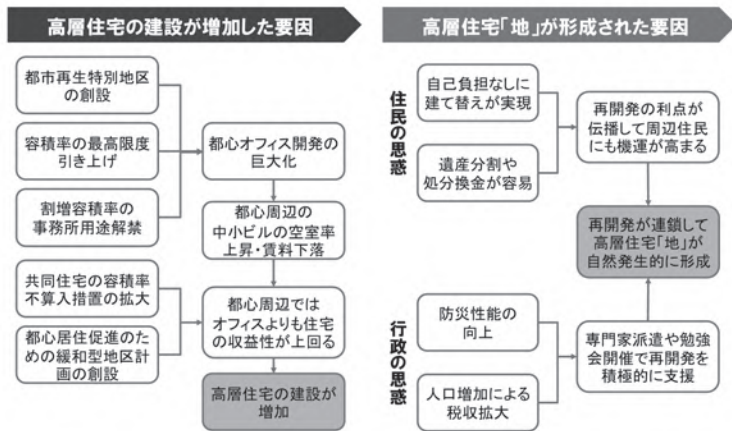


図5 高層住宅「地」形成のメカニズム

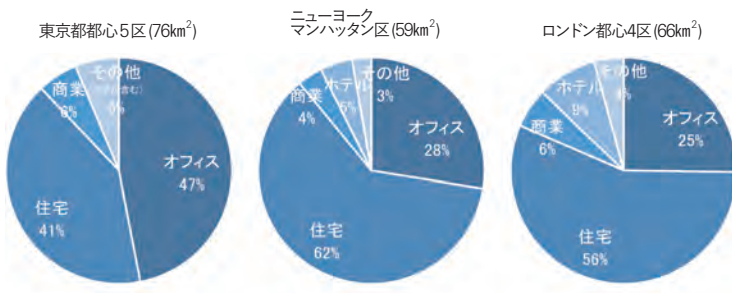


図6 用途別建物床面積割合の比較 (出典: 参考文献5~7を基に作成)

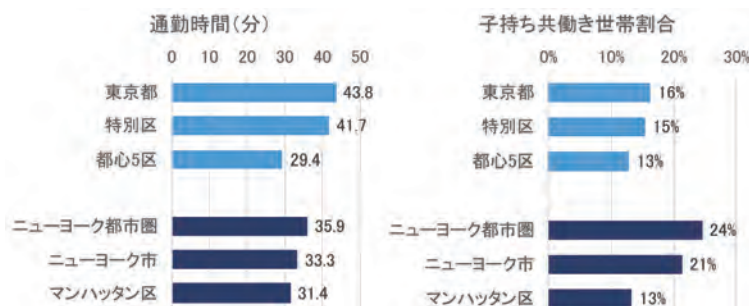


図7 通勤時間と子持ち共働き世帯割合の比較 (出典: 国勢調査、米国情勢調査)

生していると考えられる。これは、東京都心以外には居住地に近接する就業地が少ないため、都心以外の子持ち世帯では子供の送迎などの問題もあって共働きがしにくい状態が生じていると考えられる。

余儀なくされることで共働きしにくい都市構造となっている。図7は、東京とニューヨークの通勤時間と子持ち共働き世帯割合を比較したものであるが、都心レベルでは東京もニューヨークも同水準にあるが、都市圏レベルでは東京の方が通勤時間が長く、子持ち共働き世帯割合が低い結果となっている。

たことや、従前の一戸建てが複数の住戸に権利変換されることで遺産分割や処分換金が容易になるとの話や、行政も地域の防災性能の向上や人口増加による税収拡大への期待もあって、専門家の派遣や勉強会の開催などを通して積極的に再開発の推進を促している。これにより、一つの高層住宅の建設が契機となり、次々と高層住宅を中心とした再開発が発生し、結果的に高層住宅「地」が形成されているのである。これらのメカニズムを示したのが図5である。

3. 何が高層住宅地の問題なのか？
 それでは、こうした東京都心の高層住宅地に問題は無いのだろうか。図6は、東京、ニューヨーク、ロンドンの都心における建物床面積を用途別に比較したものである。これをみると、ニューヨークやロンドンでは、住宅が6割前後を占めている。したがって、海外主要都市と比較しても、オフィスが5割を占めている。したがって、海外主要都市と比較しても、東京都心には住宅が依然として不足しているといえる。このようにオフィスが都心に偏在する東京では、結果として就業者は長距離通勤を

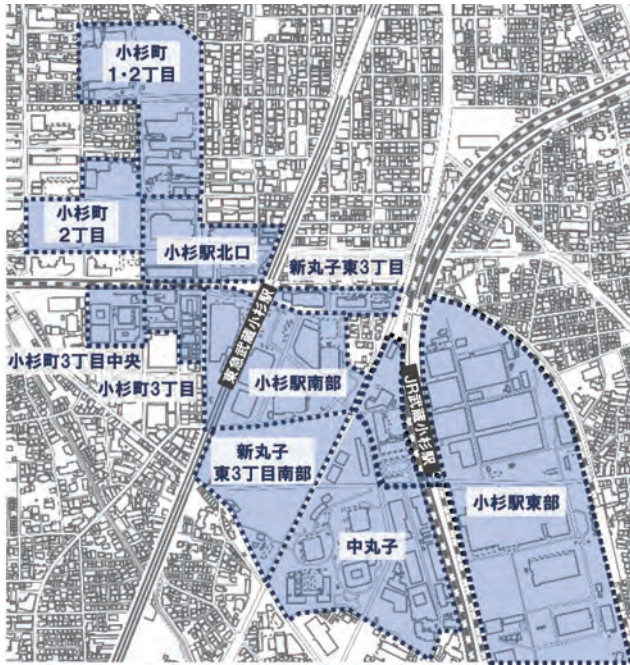


図8 緩和型地区計画が集積する武蔵小杉駅周辺
 出典：川崎市資料 (<http://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/26-2-1-2-1-1-0-0-0-0.html>)、
 国土地理院 (<https://maps.gsi.go.jp/vector/#14.977/35.575678/139.659659/@ts=v2blank&disp=1@d=1>) をもとに作成

一方、高層住宅地の形成によって小学校や鉄道駅などの社会インフラの逼迫、日照・通風・採光といった市街地環境の悪化が発生しているのも事実である。近年、何かと話題にのぼることが多い高層住宅地が武蔵小杉駅周辺である。川崎市中原区にある武蔵小杉駅は、JR横須賀線・南武線・湘南新宿ライン、東急東横線・目黒線の5路線が乗り入れる交通結節点であり、2006年頃から超高層マンションの建設が相次いでおり、これまでに2万5千戸が供給された。かつて駅周辺には、工作機械や電気機器などの工場や大企業の社宅などが集積していたが、1990年代に製造業の海外生産移転が相次いだこともあり、多くの工場や社宅が閉鎖されて低未利用地となっていた。川崎市は恵まれた交通インフラを活かして武蔵小杉を第三都心(都心を川崎とし、副都心を溝の口、新百合ヶ丘に指定)とするため、住宅、商業、医療が集積する街を目指し



図9 通勤時間帯の左側通行を強く推奨する看板 (勝どき駅周辺)

て、図8に示したように2007年から駅周辺に再開発等促進区を定める地区計画や高度利用地区を順次指定していった。これにより商業地域(指定容積率400%)、工業地域(指定容積率200%)、第一種住居地域(指定容積率200%)に指定されていた駅周辺は、広場や公園などの整備などによって容積率の最高限度が400~800%まで緩和することが認められた。これにより、低未利用地の多くは超高層マンションか商業施設に再開発され、人口が急激に増加するに至った。そのため、東京駅や新宿駅と直結する路線が乗り入れているJR武蔵小杉駅の乗降客数は、2007年には7万6千人であったが2018年には1.7倍となる13万人に増加している。そのため、朝の通勤時間帯には駅への入場待ちの行列が日常的に発生しており、混雑時には改札まで約30分を要する事態となっている。また、JR横須賀線の武蔵小杉駅から西大井駅間の混雑率は年々上昇を続けており、2018年には混雑率が197%と首都圏で2番目に混在している区間となった。こうした超高層マンションの集積による鉄道駅の混雑は東京都心でも発生している。中央区都営大江戸線勝どき駅は、2000年の開業時には2万8千人の乗降客数であったが、周辺に複数の再開発等促進区を定める地区計画が指定されて超高層マンションが開発されたことで、2017年には10万人を超える

乗降客数となった。その結果、通勤時間帯には駅構内のみならず歩道にも人が溢れる状態が発生している。東京都では、総事業費160億円を投じてホームやエスカレーターの新設を行っており、規制緩和が都市施設の負荷を増大させる結果となっている。

こうした鉄道の混雑は、民間事業者が開発に先立って実施する環境影響評価の対象外であり、本来であれば再開発等促進区を定める地区計画を指定する際に土地利用の転換を視野に入れて、広域的な都市施設の負荷を検証すべきである。しかし、我が国では事業段階における環境影響評価は義務付けられているものの、用途地域の変更や地区計画の指定といった計画段階における環境影響評価の導入が遅れており、鉄道や道路の混雑や日影といった複数事業によって引き起こされる環境影響を未然に防ぐ手段が不十分となっている^{＊8}。その結果、複数の再開発が想定される地域では、最終的にどのくらいの規模の高層住宅地が形成されるかを想定することが困難であり、後追的に鉄道や学校などのインフラ整備や、高層住宅間の日照・通風・採光などの整合性を図っているのが現状である。そのため、いま高層住宅地に求められているのは、開発抑制といった安易な対処療法ではなく、インフラ容量の観点から導き出される開発総量の決定、竣工時期を分散化させる開発のタイムコントロール、複数の建物間の整合性を保つデザインマネジメントである。

4. 都市再生は高層住宅地をコントロールできるか？

筆者は、こうした良質な高層住宅地を形成することを目的とした新たな仕組みを都市再生特別措置法に盛り込むべきであると考える。特措法には、緊急整備地域内の民間都市開発と公共施設整備の整備に関する整備計画の作成が明記されており、国、自治体、民間開発事業者が構成員となった都市再生緊急整備地域協議会が策定している。しかし、現状の協議会は書面による持ち回り開催が多く、自治体が個々の事業を取りま

とめて作成した案を追認しているに過ぎない。そこで、この整備計画に開発総量の決定、開発のタイムコントロールとデザインマネジメントの執行を義務付けることで、協議会を官民による協議調整の場とすることが出来ないだろうか。当初の特措法は、不良債権の抜本的処理のために再開発を量的に増加させるための新たな都市計画制度や金融支援を社会実験し、大都市を中心に一定の成功を収めた。したがって次の都市再生では、再開発の質的向上を図るための取り組みにチャレンジすることが求められているのではないだろうか。

「参考文献」

- 1 北崎朋希(2015)「東京・都市再生の真実・ガラパゴス化する不動産開発の最前線」水曜社
- 2 内閣府地方創生推進事務局「都市再生による民間投資の促進」<https://www.kantei.go.jp/singi/triki/foshisaisei/04troushi/index.html> (2020年5月5日アクセス)
- 3 (株)不動産経済研究所「超高層マンション動向2020」<https://www.fndousankeizai.co.jp/share/nansion/423/md20200427.pdf> (2020年5月5日アクセス)
- 4 三鬼商事(株)「オフィスマーケット情報」<https://www.enkico.com/naiker/datacenter/index.html> (2020年5月5日アクセス)
- 5 東京都都市整備局(2018)「東京の土地2017(土地関係資料集)」<https://www.toshischi.metro.tokyo.lg.jp/seisaku/rochi/index.html> (2020年5月5日アクセス)
- 6 The City of New York Department of Finance “Annual Report of the New York City Property Tax FY2017.” <https://www.lnyc.gov/assets/finance/downloads/pdf/reports/reports-property-tax/fy17.pdf> (2020年5月5日アクセス)
- 7 Greater London Authority “Commercial and Industrial Floorspace 2012.” <https://data.london.gov.uk/dataset/commercial-and-industrial-floorspace-borough> (2020年5月5日アクセス)
- 8 原科幸彦(2018)「不動産開発の環境マネジメントにおける今日的課題」日本不動産学会誌27巻1号、29～33頁

北崎朋希(きたざき・ともき)

2006年(株)野村総合研究所入社。都市政策や不動産開発・投資に関する調査研究やコンサルティングに従事。2015年から三井不動産アメリカ(株)、2018年から三井不動産(株)において国内外の都市政策や不動産開発・投資に関する調査研究に携わる。2015年から筑波大学システム情報系社会工学域非常勤講師を務める。内閣官房都市再生の推進に係る有識者ポッド経済効果WG委員、内閣府地域再生エリアマネジメント負担金制度有識者会議委員。

都市居住のデザイン — 計画住宅地と一般市街地

中山靖史 「独立行政法人都市再生機構事業企画室長」

1. はじめに

UR都市機構(以下「UR」)はその前身の日本住宅公団時代から現在に至るまでに分譲住宅等約67万戸、賃貸住宅約89万戸を建設してきている。その多くはいわゆる「団地」であり、中高層住宅「地」である。

URの設計技術の特徴の一つは「配置設計」である。数ha〜数十haの敷地にどう住棟を配置するかは、日照や通風、プライバシーといった住棟相互の性能を担保しながら、同時に良好な屋外空間をデザインすることであり、まちをデザインすることに通じている。

一方で経営的側面からは容積消化を追求しなければならない。その結果、居住密度が増加し、生活を支える設備や施設の量も増える。中でも屋外環境に大きく影響するのは駐車場である。

そこで本稿では、住棟形式と消化容積率・駐車場設置率に着目して、高層住宅「地」における良好な環境整備に向けた視点を整理したい。

2. 敷地規模と容積消化率

団地のような計画住宅地ではない一般の高層住宅「地」は、単体住宅開発の集合体である。通常一敷地に一棟の住宅を建設する単体住宅開発は、敷地外部への依存により高容積の消化が比較的容易である。しかしながら、高容積であるが故に付帯施設の量も多くなり、屋外空間への配慮を行いくくなる。更には、隣接敷地開発による環境悪化の可能性があり、相隣関係の悪化につながりかねない。これが、単体住宅開発の集

合体である高層住宅「地」の質が高まらない要因の一つである。

一方、建築基準法第86条を活用するような数ha〜数十haオーダーの「大規模敷地における計画的住宅開発」は、複数の住棟の相隣関係を開発者自身の課題として解かなければならないため、高容積消化は大変難しい。図1はURの一般団地のうち、データが確認できた1185団地における敷地規模別消化容積率のグラフである。敷地規模が大きくなると容積消化が難しくなることは一目瞭然である。

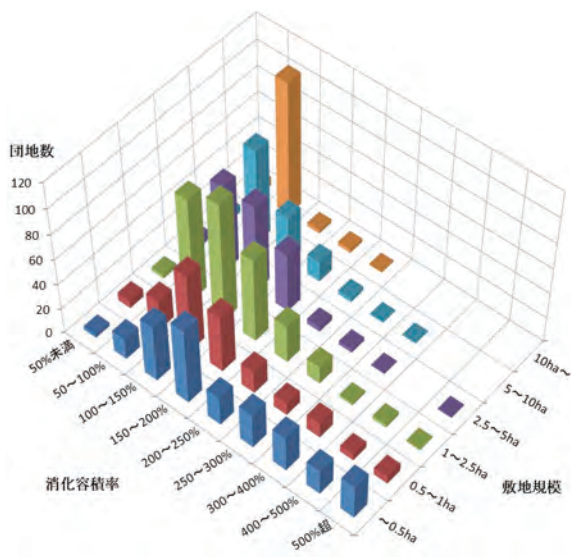


図1 UR団地における敷地規模別消化容積率分布

3. 住棟形式別の代表的団地

次に住棟形式別の消化容積率と屋外環境につき、代表的な団地を例に見ていくこととした。なお、容積率の算定根拠はさまざまであること、また年代によって容積不算入範囲が異なることから、本稿における「消化容積率」は「容積イメージ」として捉えていただければ幸いである。

まずは中層階段室型5階建住棟で構成される団地である。「団地」というこのイメージを思い浮かべる方も多いことだろう。この形式の団地は昭和30年代から40年代にかけて建設されたものが多く、住宅不足を解消すべく大都市近郊区において大規模な敷地に建設されている場合が多い。消化容積率は50%~100%程度である。図2に田島団地(さいたま市・1906戸)を示す。敷地面積約15ha、消化容積率62%、駐車場設置率57%であり、この程度の消化容積率であると駐車場設置率が50%を超えても絶対量としての駐車場台数がそれほど多くなく、平面式駐車場であっても、良好な屋外空間が形成可能である。

次に14階建高層板状住棟で構成される団地を示す。より都心に近く住宅ボリュームを稼ぐとともに効率性を追求する場合に多くみられる。



図2 田島団地(消化容積率62%) 出典: Google Earth



図3 高島平団地(消化容積率202%) 出典: Google Earth



図4 アーベインピオ春日団地(消化容積率196%) 出典: Google Earth

消化容積率は150%程度が標準で、敷地境界に沿って効率的に住棟を配置できる場合や、北側に河川があるなどの好条件の下では更なる容積消化が可能であるが、それでも大規模敷地の場合は、通常200%程度が限界である。図3は高島平団地(板橋区・8287戸)である。敷地面積約22ha、消化容積率202%である。一部でツインコリドル形式の住棟を活用することで約200%が消化できている。田島団地の3倍強の容積率となっているが、駐車場設置率は22%で約3分の1のため、田島団地と同様に豊かな外部空間が形成できている。

ただし、200%程度の消化容積率であっても、例えば郊外部等で駐車場設置率が高くなると、外部空間は駐車場で占められるようになる。例として敷地面積約3.1ha、消化容積率196%のアーベインピオ春日団地(福岡県春日市・718戸)を見てみよう(図4)。駐車場設置率は77%と高いことから、自走式立体駐車場を相当程度導入していても、外部空間のかなりの部分が駐車場で占められていることが分かる。

14階建住棟でこれ以上の容積消化を可能にするためには、住棟の奥行を増やすこと、即ちツインコリドル形式や中廊下形式を採用することが必要となる。それでも敷地面積5ha超となると消化容積率200%を超えることができたのは数団地しかない。その例として図5に大島六丁目団地(江東区・2892戸)を示す。敷地面積約7.3ha、消化容積率267%、駐車場設置率は21%である。南北軸に配置された住棟と同様の南北に細長い敷地のため、効率的に容積消化が実現できている。駐車場設置率が低いことに加え、敷地外周部に駐車場を集約配置して

るため、住棟に囲まれた空間において環境形成が可能となっている。
更なる容積消化のためには超高層住棟を導入することが必須となる。

典型的な超高層住棟による計画住宅地である大川端リバーシティ（中央区）は、街区毎に約450%と約540%の消化容積率（住宅部分のみを計算）となっている【図6】。このような高容積率を実現するには、総合設計制度等の容積緩和手法を合わせて活用することが多く、その場合には公開空地を設けること等が条件となり、敷地境界部デザインは周辺環境に配慮されたものとなることが多い。また、駐車場については立体駐車場を整備したり、タワーパークを住棟内部に組み込んだりするなど周辺環境との親和性に対して工夫をしているケースも多い。

例外的に14階建中廊下形式で消化容積率358%を実現しているのが東雲キャナルコートCODAN（江東区・1712戸）である【図7】。高容積率の実現のため、北側住戸を積極的に導入し、一部住戸の日照を犠牲にする代わりに採光や住戸前面の解放感を考慮するなど、従来とは異なる考え方を採用している。

また、駐車場設置率は44%と都心部にしては比較的高いが、駐車場を

住棟下部と地下に自走式を中心に一部機械式を併用して設置しているため、高容積を消化しながらも屋外空間への影響はほとんどない。更に、都市的空間の形成を企図して、街区中央を貫くS字アベニューに沿った住棟1階部分には施設を連続的に配置し、住民や来街者が歩いたり滞留したりする公共的空間に都市活動が表出するような仕掛けを施している。

4. 商業地域における高層住宅「地」の状況

これまで計画的な住宅地における容積率消化の概要を見てきたが、次に単体住宅開発の集合体である一般の高層住宅「地」を見てみよう。

特に商業地域は指定容積率が高く、また日影規制がなく斜線制限も緩やかであり、かつ駅前の便利な地域に指定されることが多いので、マンション開発事業者が多数参入してくる状況にある。

一例として海老名駅周辺（神奈川県海老名市）の状況をあげる【図8】。商業地域指定された区域に、板状マンションが短冊状の敷地目一杯に建っている。よく見ると目の前の敷地に壁のように別の住棟が建っているもの



図5 大島六丁目団地（消化容積率267%）
出典：Google Earth



図6 大川端リバーシティ（消化容積率450%・540%）
出典：Google Earth



図7 東雲キャナルコートCODAN（消化容積率360%）
出典：Google Earth



図8 海老名駅周辺市街地の様相
出典：Google Earth

もある。更には現時点では日照やプライバシー距離が保たれているマンションであっても、目の前の敷地に別のマンションが建つと居住環境が極端に悪化する可能性があり、住環境としての課題を抱えている。

また市街地サイドからこの状況を見てみると、商業地域にマンションが立地することで1階回りの商業用途の連続性は途切れ、かつ駐車場の出入り口が設けられることにより、物理的な連続性も阻害されるといった課題も存在している。

5. 対応方策の考察

これらの課題は隣接地開発への配慮不足に起因しているが、個々の地主や採算性を追求しなければならない民間事業者に、過度の配慮を求めずとも仕方がない。必要なのは、都市計画や建築規制による対応である。

対応策の方向性の一つは、商業地域における住宅そのものの量を規制することである。埼玉県上尾市の仲町愛宕地区では、居住環境の保全を目的に、地区計画により商業地域400%指定を敷地規模に応じて200〜240%に引き下げている。このようなダウンゾーニングは極端な例としても、地区計画による用途制限等を立体的に活用して、住宅系用途のボリュームを抑制したり、隣接建物との距離の制限を課すことで良好な居住環境の担保を行うこと等が考えられる。

もう一つの方向性は、建物下層部、特に商業環境やまちの雰囲気形成の大きな構成要素である1階まわりにおける、住宅系用途及び駐車場の出入り口の制限である。地区計画による用途制限は、1階まわりの商業の連続性の確保に活用できる。例えば、港北ニュータウン(横浜市)のセンター北地区の一部においては、センター地区の賑わいを考慮して、1・2階への住宅系用途の導入が地区計画によって制限されている。これにより、上層部における住宅整備を行いつつ、センター地区としての

商業環境の形成を実現している。

ただ、ここで留意しなければならないのは、下層部に誘導する用途とボリュームである。2階まで商業立地が成立する場所はそもそも限られており、都市のポテンシャルによつては1階を全て商業用途で埋めることが難しい場合もある。例えばサテライトオフィス等も許容し、「都市活動が表出する用途」と幅広く捉えておくことが肝要であろう。

駐車場の出入り口の制限については、今国会で成立した改正都市再生特別措置法において「滞在快適性向上区域」が創設され、当該区域内の特定の道路において駐車場出入口の設置制限を活用することができるようになった。国土交通省では、道路や空地、建物1階の用途やフアサードまで一体的に「公共的空間」として捉え、その質を向上させようとしている。特に商業地においては1階まわりの「公共的空間」の質を向上させ、適切に管理運営していくことが重要であり、公開空地の在り方や管理運営方法をより柔軟なものにしていくことも必要になるだろう。

商業地域に出現した高層住宅「地」における良好な環境整備とは、1階まわりの公共的空間の最適化と上層部における高質な居住環境確保の両立である。一部の都心型高度商業地を除いて、商業地に一定の居住機能が入ることは、ジェイコブズの言う「用途の混在」や「十分な密度」といった活き活きとしたまちの構成要素を具備することには必ずである。

魅力的な1階まわりは、まちの価値や競争力につながる。上層部の住宅の資産価値を形成する。用途別の立体的誘導方策をうまく活用して付加価値増の構図に結び付けることが、民間活力と上手に向き合いながら良好な高層住宅「地」を形成するキーポイントであると考えている。

中山靖史(なかやま やすふみ)

1989年 住宅・都市整備公団(現UR都市機構)入社。長年にわたり都市再生業務に従事。2009年 大手町業務部整備第1チームリーダー。大手町連鎖型再開発や虎の門2丁目地区再開発事業を担当。2017年 東日本都市再生本部事業企画部長。新規都市再生事業の組成を担当。2019年より現職。

都心マンション・コミュニティの可能性

社会学の視点から

丸山真央 滋賀県立大学人間文化学部 教授

1. 集合住宅コミュニティの社会学

住宅に関する社会調査の歴史が示すように、集合住宅が出現して以来、社会学者はそこに「コミュニティ」が生まれるのかという点に関心を寄せつづけてきた（祐成ほか2011）。

そうした初期の調査のひとつに、1950年代に東京都立大学社会学研究室が東京都三鷹市の公団牟礼団地で実施した調査がある。その報告書は、誕生まもない公団団地の住民たちの特徴として、若い核家族、高学歴のホワイトカラーの世帯主が多いといったことを指摘すると同時に、彼らの人間関係の特徴にも焦点をあてている。団地住民たちの友人関係は、職場や学窓を通じたものが多く、「地域社会の機能を契機とした関係はきわめて少ない」。団地内のつきあいは、挨拶や世間話程度にとどまり、「結局、コミュニティとしての性格は、全般的にいえばかなり微弱なものであるといつてよい」。また、団地外の地域との関係として、氏神の祭礼との関わりを尋ねているが、「団地を取り巻く地域社会との繋りは、殆どないといつてよい」と結論づけている（磯村・大塩編1958:41、原文ママ）。

ひるがえって、1990年代末から東京、大阪をはじめ大都市の都心部を中心に増えはじめ、今や都心のランドスケープとして定着したタワー型マンションをはじめとする都心部のマンションのコミュニティは、半世紀以上前の牟礼団地のコミュニティのありようと、どれほど異なっているだろうか。

少し前のことになるが、われわれは2014年に大阪市中央区内の中規模以上の共同住宅（マンション）32棟で、選挙人名簿から無作為抽出した1215名を対象に、自記式・郵送法の質問紙調査をおこなった（有効回答数396、有効回収率32.6%）^{*1}。心齋橋や船場など江戸期以来の大阪ミナミの都心部を擁する中央区では、高度成長期以来、ドーナツ化（都心部の居住人口減）に悩まされてきたが、それが1990年代末に一転、マンションの建設ラッシュに沸くようになり、人口は再増加するようになった。いわゆる人口の「都心回帰」である。調査からは、こうした都心回帰を牽引する都心部のマンションの住民たちの地域生活の実態や課題が浮き彫りになった。

本稿では、この大阪市中心区マンション住民調査の結果を紹介しながら、都心部で増加するマンションの住民たちのコミュニティの可能性と課題を考えてみたい^{*2}。

2. 都心マンション・コミュニティの実態

まず、なぜ都心部のマンション居住が選ばれているのかをみてみよう。表1は、入居理由を選択肢から選んでもらい（複数回答）、回答者の世帯類型別に整理した結果である。これによれば、どの世帯類型でも、上位2位は「交通が便利」と「職場・学校が近い」で共通している。生活の利便性、とくに職住近接が都心居住の理由となっているといえるが、この背後に、「夫婦のみ世帯」や「夫婦と未婚子世帯」での共働きの広がり

があるのはまちがいないだろう。

こうした結果からは、生活の利便性や職住近接だけを志向する私生活主義的なライフスタイルが想像されるかもしれないが、実際は必ずしもそうでもなさそうである。たとえば、図1は、マンション内でのよう

	単独世帯	夫婦のみ世帯	夫婦と未婚子世帯	その他の世帯
1位	交通が便利 81%	交通が便利 86%	交通が便利 83%	交通が便利 70%
2位	職場・学校が近い 46%	職場・学校が近い 46%	職場・学校が近い 52%	職場・学校が近い 51%
3位	部屋タイプ・間取り 43%	部屋タイプ・間取り 40%	部屋タイプ・間取り 36%	建物・住居設備 33%
4位	建物・住居設備 33%	建物・住居設備 39%	景観・雰囲気 33%	管理・防犯 31%
5位	管理・防犯 24%	買物に便利 37%	教育 33%	景観・雰囲気 30%

表1 都心マンション居住の理由(上位5位)

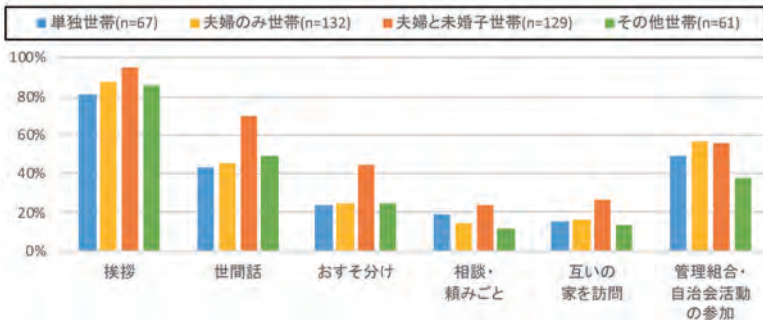


図1 マンション内の住民と近所づきあいがあるか、管理組合・自治会活動に参加したことがあるか(「ある」と答えた割合)

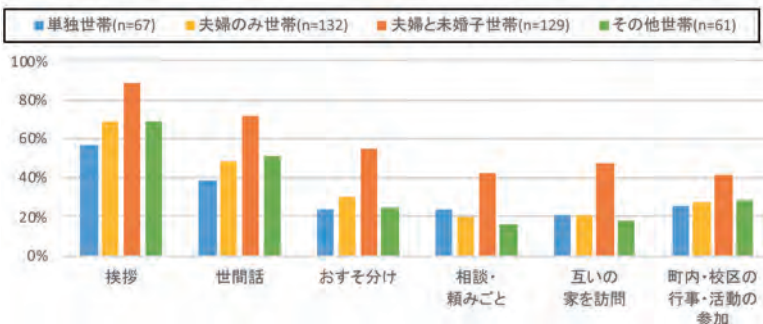


図2 マンション外の地域住民と近所づきあいがあるか、町内・校区の行事・活動に参加したことがあるか(「ある」と答えた割合)

なつきあいがあるかを世帯類型ごとにみたものであるが、同じマンションの住民と「挨拶」をするという人はいずれも8〜9割にのぼっている。「世間話」を交わすという人は、「単独世帯」や「夫婦のみ世帯」では4割程度であるが、「夫婦と未婚子」世帯では7割と高い。「おすそわけ」となると、全体的に少なくなるが、「夫婦と未婚子」世帯だけは4割を超えている。こうした一方、込み入った相談事や互いの家に行きこむようなつきあいは、全体的にあまりないようである。ちなみに、図にはマンションの管理組合・自治会活動の参加経験もあわせて示したが、世帯類型でそれほど大きな違いはなく、おおむね5割前後が参加経験ありと答えた。

マンション外の地域住民とのつきあいもみてみよう。図2によると、マンション内のつきあいと比べて、全体的につきあいの量は少ないが、それでもマンション外の地域住民と「挨拶」をするという人は6〜8割にのぼる。とくに「夫婦と未婚子」世帯では8割を超えている。「世間話」「おすそ分け」「相談・頼み事」「互いの家を訪問」と、つきあいが濃密になるにつれて、全体的につきあいは少なくなるが、「夫婦と未婚子」世帯だけは、いずれでもつきあいがあると答えた割合の高さが目立っている。地域の町内・校区の行事や行事への参加は、全体に2割台であるが、やはり「夫婦と未婚子」

世帯だけは4割を超えていた。

以上からうかがえるのは、都心部のマンション住民たちの近所づきあいは、挨拶や世間話を中心であり、先の牟礼団地と同様、「結局、コミュニティとしての性格は、全般的にいえばかなり微弱なものである」ということになりそうである。しかし、「夫婦と未婚子世帯」、つまり子どもがいる比較的若い世帯は、他に比べるとつきあいが豊富である。

マンション外の地域住民との近所づきあいも、全体的には、「団地を取り巻く地域社会との繋りは、殆どない」とまではいいすぎであろうが、やはり挨拶と世間話がある程度である。しかしここでも、「夫婦と未婚子世帯」の半数強は、マンション外の住民と「おすそ分け」をする関係を築いており、子どもがいる世帯はマンション外の地域社会とのつながりをそれなりにもっているようである。

3. 都心コミュニティの可能性と課題

近年多発している都市型災害への対応をはじめ、都心居住に潜むさまざまなリスクを考えると、近所づきあいから生まれるコミュニティが重要であると、しばしば指摘される。また、そうしたコミュニティを基盤とするアソシエーションとしての地域住民組織(町内会・自治会)の組織や活動を活性化させる必要があることも、たびたびいわれる。

そのようなコミュニティの形成に際して、先の調査結果にみられたように、子どもがひとつの機縁になることは確かであろう。かつて都心のドーナツ化が進行していた時期には、都心部から子どもの姿が消えていたが、近年ではそれが一変して、小学校の教室不足が問題化する地域がみられるまでになっている。子育て世帯にとって、職住近接は最重要課題であるが、同時に、子どもが育つうえで近隣との関わりが求められるし、実際にも関わりは避けられない。子どもが公立校に通っていれば、日常的にマンション外の地域住民との関わりは自然と生まれる。そ

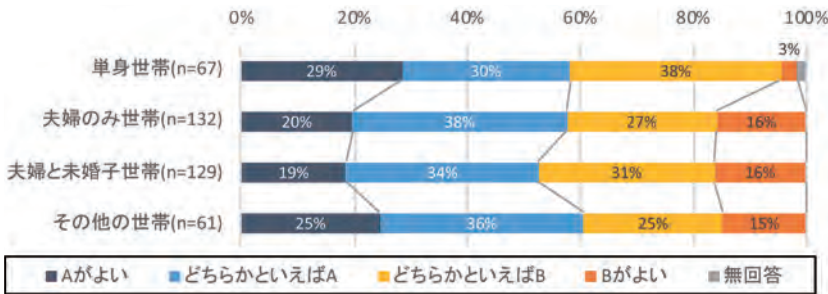


図3 「A. 他人に煩わされない暮らし」と「B. 近所づきあいのある暮らし」のどちらがよいか

うした機縁を、地域コミュニティの形成にどのようなつながられるかが、ひとつのカギになってくるだろう。

しかし同時に、都心部に居住する世帯の相当部分を単身世帯や夫婦世帯が占めているという現実を目を配る必要がある。大阪市中央区全体の世帯状況は、2015年の国勢調査の結果によると、単身世帯が一般世帯総数の66%を占めており、夫婦のみ世帯(13%)、夫婦と未婚子世帯(17%)を大きく引き離している。こうした現実の前では、子どもを機縁としたコミュニティづくりだけと唱えることには限界がある。

また、たとえ子育て世帯であっても、近所づきあいを志向しない住民が一定数にのぼるという現実も考えあわせることも必要であろう。図3は大阪市中央区マンション調査の中で、近所づきあいをどう考えるかという質問項目を設け、「A. 近所のつきあいがあまりなくても、他人にわずらわされることなく暮らせる町がよい」と「B. 他人に気を使うことが多少あっても、近所とおつきあいに暮らせる町がよい」のどちらの考えに近いかを尋ねた結果である。その結果、回答者全体では、「A. 他人に煩わされない暮らし」派は57%、「B. 近所づきあいのある暮らし」派は43%

	単独世帯	夫婦のみ世帯	夫婦と未婚子世帯	その他の世帯
1位	防犯 45%	防犯 46%	防犯 59%	防犯 54%
2位	防災 37%	防災 39%	防災 46%	防災 52%
3位	防火 30%	防火 30%	育児援助 30%	防火 33%
4位	街灯の維持管理 15%	高齢者援助 20%	防火 27%	育児援助 28%
5位	行政連絡、広報配布 15%	街灯の維持管理 18%	祭礼行事 23%	高齢者援助 21%

表2 町内会・自治会に取り組んでほしい活動(上位5位)

と割れていた。この回答を世帯の家族類型別にみると、たしかに、「単独世帯」や「夫婦のみ世帯」と比べて「夫婦と未婚子世帯」の回答者には

「B. 近所づきあいのある暮らし」派が多かったが、それでも「夫婦と未婚子世帯」の53%は「A. 他人に煩わされない暮らし」を選んでいた。

とはいえ、地域コミュニティやそれを基盤とする住民組織が必要ないというわけでもなさそうである。表2は、町内会・自治会に「取り組んで欲しいと思う活動」を選択肢から選んでもらい(複数回答、回答者の世帯類型別に整理した結果である。これによると、どの世帯類型でも、「防犯」「防災」「防火」など、いわゆる安全・安心にかかわる分野を中心に、住民のニーズが一定程度あることがうかがえる。

この20年間、大阪だけでなく、多くの大都市で人口の都心回帰が進行し、都心居住が広がりをみせてきた。しかし、そこにおいて地域コミュニティがどうあるべきかについては、十分問われてこなかったように思われる。地域コミュニティやそれを基盤とする住民組織に、何を託し、何を託さないのか。実態やニーズを踏まえたうえで、それらのあり方やあるべき姿を考える時期にきているように思われる。

〔注〕
*1/調査対象の共同住宅は、選挙人名簿で1棟あたり有権者70名以上が居住する建物とした。内訳は、民間分譲28棟、民間賃貸2棟、UR賃貸1棟、公社賃貸(特優賃)1棟である。またこの32棟の平均建物階数は21.7階、1棟あたりの平均戸数は155.2戸である。詳しい調査方法と結果は鯉坂ほか(2018)を参照。
*2/大阪以外の大都市でも同様の調査を実施しており、その結果は丸山(2016)を参照。

〔参考文献〕

- 鯉坂学・上野淳子・丸山真央・加藤泰子・堤圭史郎・田中志敬、2018、「都心回帰」による大都市のマンション住民と地域生活——京都市中京区と大阪市中央区のマンション住民調査より『評論・社会科学』124・1頁105頁
- 磯村英一・大塩俊介編、1958、『団地生活と住意識の形成(居住形式と人間関係に関する研究第1集)』東京都立大学社会学部研究室
- 丸山真央、2016、「再都市化」と都心コミュニティの可能性——6都市の都心区におけるマンション住民調査の比較分析を手がかりに『東海社会学会年報』8・68頁78頁
- 祐成保志・平井太郎・西野淑美、2011、「戦後日本の社会調査における住宅の対象化——住宅の社会的意味に関する調査データベースの構築」『住総研研究文集』38・303頁15頁

丸山真央(まるやま まさお)

1976年 神奈川県生まれ。一橋大学大学院社会学研究科博士後期課程単位取得退学。博士(社会学)。専門は都市社会学、地域社会学。2017年から滋賀県立大学人間文化学部教授。
『主な著作』『平成の大合併』の政治社会学——国家のリスケーリングと地域社会(御茶の水書房)、『さまよえる大都市・大阪——「都心回帰」とコミュニティ』(共編著、東信堂)、『大都市問題の変容——「都心問題」を中心に』(「都市問題」106号)など。

「私のすまいるん」

高層住宅「地」に住んでみて

大野秀敏さん「建築家」インタビュアー 聞き手・太田浩史

——現在の高層住宅までに至る大野先生の住宅遍歴をお教えいただけますか？

生まれたのは岐阜市の郊外です。長良川の近くの街道沿いで、戦災で焼けた後に建てた通り土間のある家でした。小学5年生のときに、堤防建設で立ち退くことになり、近くの比較的新しい郊外的な地区に越ししました。今度はモダンリビングでした。大学入學で上京し、最初の2年間は目白の和敬塾にいました。村上春樹と同じ時期です。それから杉並区の木造の不思議な学生下宿、戸建住宅の間借り、都住宅供給公社のアパート、木造平屋の離れ、民間RC低層マンション、木造2階建て古家の改修、公団中層賃貸の7階と、ほぼ全ての住戸タイプは経験したんじゃないでしょうか(笑)。



大野秀敏さん

(撮影：横関一浩)

——柏の葉(千葉県柏市)に移られたのは何がきっかけでしたか？

職場が新しくできた柏キャンパスに移ったので、2008年春にここに引っ越しました。建築家だから戸建てを設計することもあったのでしょけれど、資力を考えても、生活スタイルを考えても、やっぱり集合住宅かと……。柏に住むならキャンパスまで歩ける範囲で、本郷にも行かなきゃならないので駅前の高層住宅にしました。その頃はまだ開発が始まったばかりで、ほとんど選択肢がなかった。高層にこだわったわけではありません。

——住んでいらつしやるのは何階なんですか？

35階建ての24階です。さすがに眺めは良くて、南にスカイツリー、東に手賀沼が見えます。ありがたいことに3mの奥行きバルコニーがあつて、よく食事や日光浴をします。鉢植えもいっぱい置けます。でも向かいの住棟を見ると物干し以外に使っている人はほとんどいないですよ。そもそもバルコニーに出てこない。本当に勿体無い。住戸は片廊下で、約90平米の3LDK。プランは全く普通ですが、天井高が2・65mあつて、バルコニーともに空間に余裕があるのは嬉しい。

高層階に住むのは初めてでしたが、感覚としては7階と特別変わることはないですね。大地震のときはどうなるか心配ですが……。住宅としては水回りや断熱が進化していますね、ペアガラスとかデイスポーターとか。

——柏の葉という場所についてはどう感じていらつしやいますか？

デベロッパはコンパクトシティだと言っています。たしかに、必要なものの9割がたは徒歩圏にあるし、医療関係も充実しています。しかし都市計画的に考えると、駅前のショッピングモール(らぽーと)柏の葉にしても来場者の過半は車で来ているようで、自動車郊外型の人の動きです。つまり、駅前だけを見ればコンパクトで、そこに住む私たちは恩恵を受けているけれど、実際は自動車でしか動けない郊外住宅地に支えられています。店も百貨からはじまって、どこにでもある大手のナショナルチェーンばかりです。つまり9割の消費者に応える構成です。

東京大学にて「Epoor City」など都市構想を発表され、「茨城県宮松代アパート」(93年建築学会作品選奨、三上建築事務所と共同設計)など集合住宅の作品もある大野秀敏さんは2008年より千葉県柏の葉の高層住宅に住んでいらつしやいます。研究者、設計者からみた高層住宅「地」についてお聞きしました。

高層住宅の足元に個人商店が増えれば良いと建築の人も都市計画の人も言うけれど、現代の消費者の好みと流通の形態を考えるとなかなか難しいのではないかと思います

——ちなみに、お住まいの住棟では車の保有率はどのくらいですか？

駐車場は100%設置でほぼ埋まっているんじゃないかな。ここは約千世帯で、住民は若夫婦か高齢者に二極化していて、休日なんかは駐車場から車が半分くらい出払っていますかね。鉄道があっても車があれば、常磐道もあるので選択肢も広がるでしょう。僕自身は、大学を辞めた後は都心の事務所に行くだけですから3か月に一度くらいしか乗らない。もう自動車を止めようと思っていたところに、コロナが来て廃車は延期です。

——やはり車は前提のようですね。柏の葉にはLRTを誘致しようというお話もありましたが？



図1 柏の葉キャンパス駅周辺図 (提供: UDCK)



図2 柏の葉キャンパス駅周辺航空写真 (提供: UDCK)

LRTは論外でしょう。モノレールをという時代遅れの話もありましたが。それより、東大の同僚の北沢猛さんが創って今は出口敦さんがセンター長のUDCK(柏の葉アーバンデザインセンター…東京大学、千葉大学、柏市、三井不動産、柏商工会議所、田中地域ふるさと協議会、首都圏新都市鉄道が共同経営するまちづくり組織 <https://www.udck.jp/>)が中心になって、まちづくりが進んでいます。たとえば、まだ短いですが自転車レーンが少しずつ増えているとか、東大との共同で自動運転の実証実験も進んでいます。

柏の葉の位置づけを考える時には、鉄道郊外から自動車郊外へという発想を振り返る必要があります。日本での鉄道郊外は1920年代に始まりました。これは、新中間層のエクソダス(注:集団的な脱出)だったんですね。都心を拒否して、郊外に新天地を求めた。それが今のプレミアム郊外になっています。興味深いことは、それらの多くが明快な理念をもった個人が牽引したことです。渋沢栄一や羽仁もと子、小林一三、小原國芳など、みな新しい生活イメージを形にすることを考えていました。

ところが、自動車郊外の時代になると、そういう人物が見当たらずに。これは世界を見渡しても同じだと思います。理念がないまま、技術論だけで拡大していったと思います。

その一つに街の経営に理念がないことがあると思います。たとえば、街区は近隣公園のような緑地を抱えていて、そこは誰が使ってもいいということになっている。ゲーテッドコミュニティになっていないのは良いのですが、公共空間といってもよい施設を居住者だけで負担していま



図3 パークシティ柏の葉キャンパス1番街の公共空間 (撮影: 大野秀敏)

割合をきちんとするべきだと思います。

—— 今回のシンポジウム(6〜21頁)でも、藤井さやか筑波大教授が武蔵小杉の駅前を例にして、広大な公開空地を居住者が負担するというのは無理があるのではないか、と問題視されていました。

同じ話ですね。そもそも容積緩和をインセンティブにして開発をするという手法自体が、今の縮小社会では無理がある訳ですから。それも踏まえて住宅地経営の方法を探っていくかといけないですね。

—— 少し話を戻しますが、鉄道郊外と自動車郊外という分類だと、柏の葉はどちらのタイプになるのでしょうか？

事業計画的には、両者を上手くミックスしたのだと思います。つくばエクスプレス線の東に並行して北総線(東京都葛飾区の京成高砂駅と千葉県印西市の印旛日本医大駅を結ぶ路線)が走っていますが、沿線の千葉ニュータウン開発では、住宅需要が揃ってから商業施設を開発するという戦略なのか、駅周辺に広大な空き地が残っていました。そのうちに居住者は周辺の商業施設に流れてしまっただけで、駅周辺の開発意欲が削がれてしまう。柏の葉では最初からショッピングモールを作った成功していると思います。ただ、先ほども言ったように広大な裾野に住宅地があったからできた計画なのだと思います。

すが、最初から北沢さんなどが計画に入ったことも大きかったと思います。都市再生特別措置法の発想というのは、とにかく不動産投資をテコに経済成長を後押ししようというもので、特にどうい都市を実現したいというビジョンが無いわけですね。今求められているのは、成熟社会の人口構造や環境問題に対するビジョンですが、議論がないまま、規制緩和だけが進んでしまっている。これでは、先が行き詰まってしまうでしょう。

—— 今こそビジョンが必要ということですね。そこでお伺いしたいのですが、今回の特集のフィールドワーク(本誌22〜25頁)で、鉄道駅周辺の商業地域に超高層住宅が建つという状況を多く見ることができました。商業地域は日影制限が一番甘く、公園や歩行者空間が不足するなど都心居住に必ずしも適していない環境です。商業地域の高層住宅「地」化が今後も進むとなると、そもそも中心市街とは何だったのか、今後のミクスチャーとしてどうい姿なのかと、都心居住の姿を描き出すようなビジョンが必要になっているようにも思います。商業との関連で、コンパクトな居住についてのイメージをもう少しお教えいただけませんか。

モダニズムの初期の都市構想には商業のための特別の地域が見当たりません。鉄道郊外の創生期には、郊外に商業地はありませんでした。それを補ったのは、路線商店街です。新雅史さんが『商店街はなぜ滅びるのか』(光文社新書)で書かれています。こうした商店街をつくったのは基本的には農村から出て来た人たちで、一種の素人商売でした。それがあったので鉄道郊外が生活の場になれたわけです。柏の葉は駅前を用途混在にしていますが、昔のような小さな商業が成り立つというわけではなくて、小さな商業も大手のテナントリーシングで進められている。小さな資本ではとても出店できないですよ。

既成市街地であれば、裏通りとか、細街路とか地価が安いところは必ずありますから、小さな資本でも進出できるかもしれません。ですが、そもそも一体開発はすべての街区の効率を最大限にすることが目標なわけですから、

そんな街区をわざわざ作らない。個人経営者には敷居が高いでしょうね。

——駅前商店街を今つくるのはなかなか難しいということですね。

柏の葉キャンパス駅を西口に降りると、そこから北東へ斜めに、マスタープランナーの團紀彦さんが設定した街区の中を突っ切るプロムナードが設定されています。入口あたりだけに店舗があつて、あとは保育園とかコミュニティ施設ですね。多分高い家賃を払って成り立つのは自然食品とか、パンとか、付加価値の高い店だけではないのではないのでしょうか。大学の研究室でケーススタディをした長岡(新潟県で人口第二の都市)のように27万人近くの人口を抱える既成市街地でも、かつての商店街はみんな歯抜けになつています。

——そうなんです。でもミクスْتُユースと言ったとき、商業が期待できないとすると、何をミックスすれば良いのでしょうか。オフィスでしょうか？

2000年代頃から、高速交通の整備の結果、地方の中小都市から都心が消えて町全体が郊外的状況になりました。その結果、地方の中核都市だけに都心があり、周辺の中大都市全てを従える構図です。たとえば東北における仙台などが好例です。この図式は、柏の葉のように駅周辺の地区だけがミニ都心で、周辺の自動車郊外を従えているのと似ています。

長岡もそうですが、地方都市だと、事務所とか工場とかは散在している。まちなかに大小のオフィスがいっぱいあつて人が集まつている、というのは大都市にしかない風景なんじゃないでしょうか。柏の葉地区は病院もあるし、大学もあるし、ベンチャー育成もしているので混在状況があります。これはデベロッパーの三井不動産やUDCKなどの努力の結果だと思いますが、まだまだ地に足がついている感じはしません。先ほどの、小さい街区がないなど自然さに欠けて、どこかテーマパーク的なところがあるからでしょうか。

——それぞれの都市の特性を見極めて議論をしないといけないですね。では最後に、柏の葉、または高層住宅「地」について、今後考えていくべきテーマを教えてくださいませんか。

日本では物理的に郊外らしい空間は初期の鉄道郊外に起源をもつ町で、1960年代ごろまでしかなかったのではないのでしょうか。その後、宅地が狭小化して、郊外といつても庭もない、窓を開けると隣家の壁が目と鼻の先にあつて、洗濯物を2階バルコニーに干さなければならぬ。郊外の空間が切り詰められているところに、90年代以降、都市論壇における郊外批判が追い打ちを掛け、「都心」に集中的に資本が投下され、「郊外」からは資本が引き上げられています。いまや瀕死状態です。コンパクトシティ政策や、その擁護論は側面からそれを正当化してきました。

でも、集約化という考え方は本当に正しいのでしょうか。これから問題にすべきことは「郊外」の再生ではないかと思えてなりません。それができないと地方「創生」なんかないように思えます。これまでは地方の中小都市にも「都心」になれとミクスْتُユースや創造産業の育成などを通して何とか賑わいを作り出そうとしていますが、これは地方都市にはかなりきつい話です。賑わいなんかなくて良い、ということをやると言う必要があると思つています。

日本人の住まい方や、都市に関する思潮や政策がすぐ変わるとは思いませんが、今回のコロナ禍で少しだけ風向きが変わつてきています。これを一時の流行と考えないで、真剣に考えないといけない問題だと思つています。

(2020年4月11日オンラインインタビューにて、編集・太田浩史)

大野秀敏(おの・ひでとし)

1949年岐阜県生まれ。1975年東京大学大学院修了後、株式会社横総合計画事務所勤務。1983年、東京大学助手、助教を経て、1999年より、同大学教授。2015年、東京大学定年退職後、アルプデザインワークシヨプ代表取締役所長就任。東京大学名誉教授、東京藝術大学客員教授。『主な著書』『ファイバーシティ——縮小時代の都市像』(2016、東京大学出版会)、『ミニシティによる地区経営』(2018、鹿島出版会)ほか。建築作品で建築学会賞(作品)ほか多数受賞。

「ひろば」

シンガポール——都市づくりのイデオロギー、国づくりのフィクション

田村順子

〔明治大学 特任准教授〕

イデオロギーとしてのガーデン・シティ

インド洋と太平洋を結ぶ最重要航路に位置するシンガポールは、今もなお拡大し続ける島である。1965年の建国時には581.5km²だった島の面積が、わずか55年で724.2km²まで拡張した〔46頁、図1〕。狭い国土の明白な境界線が与える人々の認識は、有限とされる土地資源の価値を高め、これが人口増加と共に国民の意識を一気に効率主義へと導いたと考えられる。いかに効率的かつ環境に配慮した都市づくりが進められるのか、そして限られた土地、水、森林などの資源制約の下で「職・住・遊」の調和を図れるのか。国民が共有する「地」への認識がインセンティブとなり、開発計画が具体化されたのがシンガポールという都市国家と言えよう。

しかし、独立当時のシンガポールは失業問題、貧困、人口の過密化、住環境の悪化に伴う結核の蔓延などさまざまな問題に直面していた。こうした事情を抱えながらも国家として繁栄するために開発主義思考を打ち出すイデオロギーが生まれた。外国の投資や企業および観光の誘致など、多国籍資本に大きく依存せざるを得ないシンガポールは、輸出中心の工業化政策の基盤として科学・技術・中央集権行政に重点を置くことにし、同時に国民に対しては、住宅不足の緊急対策として公共住宅の建設を国家の最優先事項に揚げた。これに加え、外国人が心置きなくシンガポールに滞在し、投資・企業進出等を行うことのできる国づくりを目指して促進させたのが緑化政策である。こうしてジャングルから港町へ、そして世界有数の商業センターと貿易港をもつ近代的ビジネス国家、ガーデン・シティ

(Garden City)へと変身を遂げた。

私はシンガポール大学で講師として約6年半、ガーデン・シティを体験し、学生と議論してきた。そこで本稿はまず、シンガポールの都市計画、公共住宅、緑地政策の概要から効率主義や開発主義といったイデオロギーに基づく都市づくりを紹介する。次に、GISによる空間データを用いた量的観点から、ガーデン・シティの実態を把握する。最後に、国づくりを支えてきたフィクションとしてのシティ・イン・ア・ガーデンを述べる。

シンガポールの都市計画

限られた国土を意識した効率的な開発計画が着手されようとする中で、ガーデン・シティへと発展させるビジョンが建国の父、リー・クアンユー首相によって打ち出された。そこでまず40〜50年にわたる都市づくり・国土計画の骨格を示すコンセプト・プランが立案され、1971年に策定された最初のものには、基本的な社会的ニーズとインフラ開発を重視した内容が構想されている。これに基づいて、今日のバックボーンとなるニュータウン開発、高密度都市、中央集水域の周辺に公園などの緑地スペースを設ける「リング・コンセプト」が計画され、1991年には国民生活の質の向上を強調したものに改定された。リング・コンセプトとはオランダのランドスタッド構想を導入したモデルで、主要な街がそれぞれの特色と独自性を保持しながら中央に広がる緑の周りに点在することで、大きな円を形成する環状都市を表す。

一方、コンセプト・プランを具体化するのがマスター・プランである。これは10～15年の開発の指針となるもので、具体的かつ詳細に策定するための実践計画といえる。その目的は、経済的・社会的ニーズを満たしながら質の高い生活環境を創出することであり、ハワードの田園都市理論をベースとする自給自足のための計画になる。これに加えてペリーの近隣住区論に基づき、約4千～6千戸の規模に対して住民の生活圏内で日常的な活動が満たされるよう、近隣公園、近隣センター、学校などの施設が配置されている。その際には空間的・視覚的な多様性を確保するためにチェッカーボード・コンセプトが用いられ、低層・低密度の土地地区を市松模様計画し、高層・高密度の開発の中に建物が注意深く建物の配置が工夫されている。こうすることで密集した印象を与えず、多様なスカイラインと楽しい生活環境の提供が可能となった。

シンガポールの公共住宅

シンガポールの公共住宅の歴史は、1927年の英国植民地時代に創設されたSIT(Singapore Improvement Trust・国土保全委員会)が原点とされる。SITは住宅供給以外に道路整備、生活衛生の向上、土地の収用と管理などの役割を担っていたが、当時の人口増加に対して住宅供給が追いつかずに1959年の時点で25万人(人口の約17%)がスラム地域で生活していた。こうした深刻な住宅不足を改善するために1960年に創設されたのが、HDB(Housing and Development Board: 住宅開発庁)である。

HDBは短期間での住宅供給を目標に定めていたため、初期は住宅の確保が最優先であった。しかし、後に広さや部屋数などを見直すことで、量的生産から住空間の質的向上、そして多様化を目指した政策等が設けられた。その他の特徴としては、持ち家制度の導入が挙げられる。現在シンガポリアンの約80%がHDBに居住し、そのうち持ち家率は約90%である。これは他の国と比べて非常に高い。より多くの国民が自分の家を持つこ

とは、政治的・経済的に社会の安定につながるという考えの下に、ニュータウン開発は持ち家制度とともに推進された。

シンガポールの緑地政策

シンガポールの緑化計画は、植民地時代の1822年にラッフルズ卿が最初の植物園を開設したことに端を発し、1848年には島内の森林伐採を禁止することで緑を保ちながら開拓が推進されたという歴史的背景がある。そして独立後の1967年にリー・クアンユー首相がガーデン・シティの概念を提唱することで政策としての緑化が進められてきた。これに伴い、政府の公共事業局内に公園・樹木課を設置し、都市環境の改善を目的とした樹木の拡大を街路空間などで図ってきた。この実現に向けて、緑を増やしながらも適切に維持するためのシステムが合理的に確立されていることが、シンガポールにおける緑化政策の大きな特徴である。

今日では既存の公園等をうまく活用しながら、緑を点的な整備から面的な整備へと広げることに重点を置いている。具体的には、各公園や緑地、自然保護区等を並木道で繋げる「パーク・コネクタ」計画の整備を拡充する方針を明らかにしている。この新しい都市ネットワーク・システムは単なる散歩道、遊歩道といった位置づけだけでなく、サイクリングやジョギングコースなどもネットワーク上に設置され、地域住民が移動しながら緑を楽しむことのできる空間づくりが実現されている。

空間データから見るシンガポールの実態

2015年に開催された建国50周年記念プロジェクトとして、国立図書館に展示されたシンガポールの空間分析に関する研究の一部を次に紹介する。GISデータを用いた量的観点から、都市の実態を把握することを目的とした。なお、シンガポールのGISデータはその当時、入手困難であったために本研究に向けてオリジナルなものを手作業で作成した。し

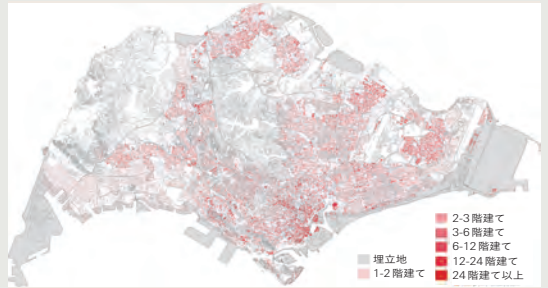


図1 水平・垂直方向に拡大するシンガポール

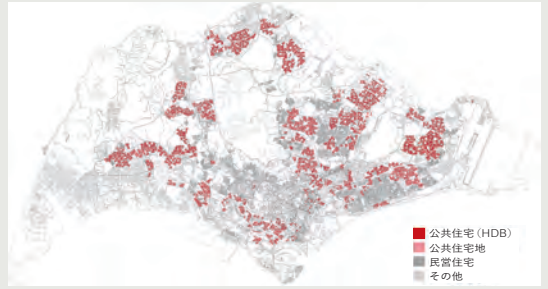


図2 HDB公共住宅の分布

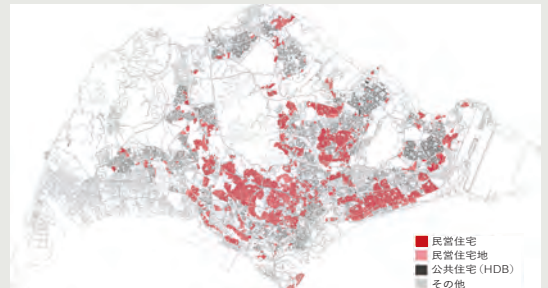


図3 民間住宅の分布

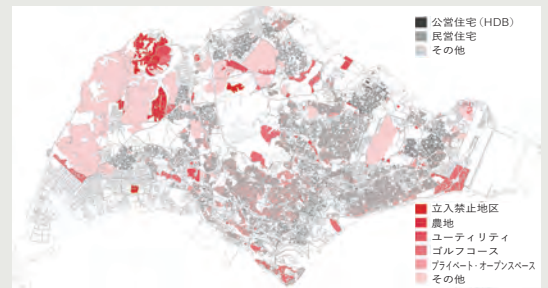


図4 プライベート・オープンスペース



図5 パブリック・オープンスペース

たがって2015年のデータが使用されていることから数値が若干古いかもしれないが、マクロの視点からすると変化はわずかであるために、参考程度にはなるかと考える。

まず、シンガポールの国土(724.2km²)には約570万人の人口が生活を営んでいる。しかし、国籍および永住権を保有するシンガポリアンは総人口の70%になる約400万人のみである。残りの30%は外国人居住者の割合であり、本稿でシンガポリアンとする場合には外国籍を除く約400万人を指す。

高密度都市とされるシンガポール全体の人口密度は70人/haに対して、面積がほぼ等しいニューヨーク(786km²)は107人/ha、東京23区(627.57km²)は153人/haであり、他の都市に比べるとそれほど高いとは言えない。しかし、これを国土の13.4%を占めている住宅地に限定してみると、人口密度は一気に495人/haまで増え、香港における高層マンションなどの集合住宅が密集している地区に匹敵するほどの人口密度

になる。

ニュータウン開発によって計画されたHDB地区は住宅地全体の48%を占めており、国土の6:5%になる。HDBの公共住宅にはシンガポリアンの83%が居住しているが、これは総人口の59%に相当し、残りの52%の住宅地は民間住宅(コンドミニアムや土地付建て住宅など)が占める割合で、総人口の41%(このうちシンガポリアンは12%で残りの29%が外国人になる)が居住している。一人当たりの住居面積を比べてみると、HDBの35m²/人に対して民間住宅は119m²/人とその差は歴然としている。

図2はHDB、図3は民間住宅の分布を示しているが、これはシンガポリアンにとってはかなりショックな実態を表している。想像上のニュータウン全体はHDB住宅数と比例して国土を占領しているものだと思われていたが、実際には半分以下の住宅地にシンガポリアンのほとんどが居住しているのだ。日々の生活で体感する高密度都市のイメージはこうした場面から作られていることがわかる。

また、国土の30%を占める緑地には中央集水域、自然保護区、公園、住宅地周辺のオープンスペース、戸建て住宅の庭、街路樹などが含まれているが、19・5%はゴルフ場や軍用地など、アクセスが制限されたプライベート・オープンスペース〔図4〕として分類でき、残りの10・5%のみが自由にアクセス可能なパブリック・オープンスペース〔図5〕になる。そして後者のうち、国土の4%がHDB住宅群の隙間に設けられた余白としての緑地である。更に国土の7・6%が道路の面積になるが、歩道の割合は道路のわずか15%しかないのに対して、街路樹は18%を占めている。歩道は狭くとも街路樹によって歩行者が直射日光を避けながら快適に歩けることは、シンガポールにおいては重要なのだ。

国土の4%に相当する中央集水域〔図5中央部分〕は、ラッフルズ卿から今日まで引き継がれる緑地計画のシンボルであると同時に、リング・コンセプトを組み込む都市計画をも象徴する。しかし、人々が認識するガーデン・シティを支えているのは、むしろHDB地区に存在する4%の緑の余白と1・4%の街路樹を合わせた5・4%の緑地であるといっても過言ではない。中央集水域や約20%のプライベート化された緑地は、必ずしも日常において身近な存在でないのに対して5・4%の緑地は、通学・通勤や買い物といった日々の慣習的行為の延長線上で感じることができからだ。

フィクションとしてのシティ・イン・ア・ガーデン

シンガポールの実態を表す地図は10テーマに沿って作成されており、大学の授業では学生とクイズ方式で毎年講義を行なっている。意外にも学生が正解することはほとんどなく、認識と実態のズレに皆は驚き、さまざまな意見が飛び交う。また、住民の日常的ニーズが満たされる施設配置等が施されているかどうか、計画面での評価をニュータウン毎で比較してみると、HDBが与えるホモジニアスな空間イメージとは相反して地域に

よってその差は激しいことがわかり、これもまた学生にとってはショックなのだ〔平等な施設計画が行われていると思っているため〕。一方、私のような外国人が住む私営住宅地周辺はCBD(Central Business District: 中心業務地区)でない限り店舗など計画されていない場合が多く、非常に不便だ。これはシンガポールが居住していないとされる私営住宅地の日常が、生活圏内の概念としてマスター・プランに組み込まれていないことが原因である。非シンガポール人は、最も近くにあるHDB地区にパラサイトすることでしか生活が成り立たない。55年間継続された効率主義や開発主義といった都市づくりのイデオロギー、あるいはガーデン・シティの限界をこうした場面を感じる。

しかし、人々が身近に感じるわずか5・4%の緑地に私は価値を憶える。独立当時、猛スピードで変化していった国土開発とは対比的に、国民一人一人が植えたHDB地区や街路樹の苗木は、自然のリズムと調和して育まれたものであるからだ。苗木の植樹が成長するまでに少なくとも20年ほどの歳月を要する緑地は、その間フィクションとして、人々の想いが物語られたのではないだろうか。こうして創発されたのが、シティ・イン・ア・ガーデン(City in a Garden)である。「地」の拡大のみが国づくりを支えてきたわけではない。5・4%の緑地は、シンガポールそのものを象徴する。そしてこれからは苗木に限らず、ミクロのレベルでさまざまなアイデンティティ・エレメントが植えられることで、物語は紡がれていくことになるだろう。シティ・イン・ア・ガーデンといったフィクションが、人々の認識するスケール感で丁寧な空間がデザインされることが、今後期待される。

田村順子(たむら・じゅんこ)

1977年ジャカルタ生まれ。ペルーへ、インスティテュート(オランダ)修了。東京大学大学院工学系研究家博士課程修了。博士(工学)。専門は都市解析とアジア・アフリカ都市の地域研究。これまでスラム・低所得者住宅の空間分析に基づいて、タンザニア、カンボジア、インドネシア、ザンビアで住民参加によるコミュニティ集会所や教室などのプロトタイプを制作した。2011年東京大学大学院都市持続再生研究センター・特任助教。2013年シンガポール国立大学・講師。2020年明治大学・特任准教授。

住総研だより

第18回 住総研研究・実践選奨

「第18回住総研研究・実践選奨及び奨励賞」の受賞論文は、以下の5編に決定した。内訳は、「研究・実践選奨」3編（研究1編・実践2編）、「奨励賞」2編（実践2編）である。

〔研究・実践選奨〕

●「寒冷地における性能向上リフォームの適用拡大に向けた研究」（研究）▽主査：森太郎（北海道大学大学院准教授）▽委員：岩間雄介（北海道大学大学院生）・工藤和樹（NITフアシリティーズ）

●「備後中継表の織機再生と製織技術継承」（実践）▽主査：佐藤圭一（福山大学教授）▽委員：中嶋健明（福山大学教授）

●「地域善隣版モクチンメソッドの開発・実装——生活困窮者の住まいの質的改善を目指して——」（実践）▽主査：園田眞理子（明治大学教授）▽委員：連勇太郎（NPO法人モクチン企画代表理事）・川瀬英嗣（NPO法人モクチン企画副代表理事）

〔奨励賞〕

●「高校生と商店街の協働による地域再考と商店街活性化のための取組」（実践）▽主査：森田直之（東京都立科学技術高等学校教諭）▽委員：廣瀬公一郎

（東京都立田無工業高等学校主任教諭）

●「蒸暑地域の住まいにおける『外皮』概念の再編と沖縄モデルの提示」（実践）▽主査：松田まり子（松田まり子建築設計事務所代表）▽委員：伊志領敏子（伊志領敏子一級建築士事務所主宰）・清水肇（琉球大学教授）・中本清（NPO法人蒸暑地域住まいの研究会理事）・平良啓（株式会社国建常務取締役）・金城優（有限会社社門（一級建築士事務所）代表）

「選奨」には賞状、副賞10万円、「奨励賞」には、賞状、副賞5万円が贈られた。

* 所属・肩書は論文掲載時

第5回 住総研博士論文賞

第5回住総研博士論文賞として、次の3編の論文が受賞した。

* 五十音順・敬称略

●小柏典華「滋賀院における寺院運営組織と空間構成の歴史的研究」（2019年3月東京藝術大学授与・長尾充教授指導）

●芹川真緒「潜熱蓄熱建材の熱的挙動の測定および計算の方法ならびに計算による住宅の温熱環境およびエネルギー性能の評価方法の提案」（2018年9月東京大学授与・前真之准教授指導）

●矢吹剣一「米国の人口減少対応型

都市計画に関する研究」（2018年3月東京大学授与・西村幸夫教授指導）

キックオフミーティングおよび

「住総研研究・実践選奨」「住総研博士論文賞」表彰式記念講演会

例年6月最終金曜日に開催していたキックオフミーティングおよび「住総研研究・実践選奨」と「住総研博士論文賞」の表彰式・記念講演会は新型コロナウイルス感染拡大を考慮し二つに分けて行うこととした。キックオフミーティングは2020年6月26日に、表彰式・記念講演会の様子は同年8月7日にオンライン上で開催した。

2020年研究・実践助成採択

応募総数78件のうち、4月の研究運営委員会で26件を選考、理事会・評議員会で決定された。採択者は以下のとおり。

* 助成番号順・所属（申請時）・敬称略

〔研究〕●太田裕通（京都大学）●後藤克史（明治大学）●権藤智之（東京大学大学院）●鈴木あるの（京都大学）●田中厚子（芝浦工業大学）●野澤俊太郎（東京大学）●伊東優（東京大学生産技術研究所）●林和真（東京都市大学）●岡田知子（西日本工業大学）●加登遼（武庫川女子大学）●木下知威（日本社会事業大学）●久野遼（東京大学大学院）●白石レイ（山口大学）●丁文磊

（大阪大学）●中嶋麻起子（神戸大学大学院）●中須正（Chulalongkorn University）●平井百香（東北大学大学院）●福田健（九州大学）●安武敦子（長崎大学）●山田あすか（東京電機大学）

〔実践〕●伊庭千恵美（京都大学）●辻井左恵（NPO法人集合住宅維持管理機構）●陶器浩一（滋賀県立大学）●橋本彼路子（長崎総合科学大学）●平田京子（日本女子大学）●村上慧（アーティスト）

2020年出版助成採択

応募総数17件の中から、4月の研究運営委員会で6件を選考し、理事会・評議員会で決定された。採択者は以下のとおり。なお、1986年から助成件数累計は112件、助成総額は約9560万円。

* 助成番号順・所属（申請時）・敬称略

●アルマザンホルヘ（慶応義塾大学）●須崎文代（神奈川大学）●田中稲子（横浜国立大学大学院）●松村淳（関西学院大学）●山納洋（大阪ガス）●脇坂圭一（静岡理工科大学）

第7回「住まい・まち学習」

教育実践報告研修会

「住まい・まち学習」を教える先生や関心のある方々が対象の実践研修会を毎年開催している。今年度は2020年3月20日に開催予定だったが、新型コロナウイルス感染拡大を考慮し開催中止とした。

住総研 研究論文集・実践 研究報告集 No.46 発行

2019年10月末提出の研究論文・実践研究報告書27編は、1月の研究運営委員会で査読を完了。査読の内容修正を反映し、「住総研 研究論文集・実践研究報告集」No.46として2020年3月末に出版した。

住まい読本 17

『住まいの生命力——清水組住宅の100年』清水組『住宅建築図集』既存住宅調査委員会／柏書房／2200円＋税／2020年5月発行

住まい読本 18

『和室学——世界で日本にしかない空間』松村秀一、服部岑生他／平凡社／3400円＋税／2020年9月発行

住まい読本 19

『おとなのための住まい力——知識・経験・リテラシー——』「おとなのための住まい学」研究委員会編／ドメス出版／2000円＋税／2020年8月発行

市ヶ谷加賀町アパート「絵本とおそいぶのいびり」83gocco オーパン

市ヶ谷加賀町アパート（東京都新宿区）に「絵本とおそいぶのお店83gocco

（ハチサンゴッコ）が8月3日オープンした。団地および地域のコミュニティづくりを目指して「住宅＋αの場所」をテーマに開催したコンペにより選ばれた。調理師の娘と絵本家の母による運営で、毎日日替わりのおかずをテイクアウトしたり、カフェスペースに常設している1000冊以上の絵本を手にとって読むことができる。今後、絵本に関するイベントなども開催する予定である。

研究・実践助成募集

住関連分野における研究の発展や研究者の育成および支援の観点から、将来の「住生活の向上」に役立つ内容で、学術的に質が高く、社会的要請の強い又は先見性や発展性等が期待できる「研究」もしくは、「実践研究活動」に対して助成。

▽募集期間：2020年10月1日～2021年1月31日必着（電子申請のみ）
▽助成金額・件数：1件あたり130万円を上限とし、研究・実践合わせて23件程度（今回より上限金額をアップしました）。

出版助成募集

住関連分野における研究の発展や研究者・実践者の育成及び支援の観点から、将来の「住生活の向上」に役立つ内容で、社会的要請及び学術的に

質の高い研究・実践研究活動の成果や若手研究者による、未刊行の出版に要する経費の一部を助成。

住総研 博士論文賞 募集

住関連分野における研究発展のため、若手研究者・実務家の育成及び支援を目的に、将来の「住生活向上」に役立つ優れた博士論文を表彰。

▽表彰数：1～3編程度
▽賞金：10万円
▽募集期間：2020年5月1日～2020年9月30日（必着）

住総研 シンポジウム 報告と予告

住総研シニアが描く住まいの未来研究委員会（委員長・岡部明子氏）の企画による住総研シンポジウムを本年度は2回開催する。

●第54回住総研シンポジウム
▽日時：2020年8月1日（土）14:00（終了）

『ウィズコロナ時代のシェアと住まい』
▽講演：鈴木亮平（NPO法人Urban design partners balloon 理事長）、山道拓人（ツバメアーキテクト代表取締役）、竹之内祥子（Okare にしおきオーナー・株式会社シナリオワーク代表）、西山佳孝（株式会社タウンキッチン取締役）

●第55回住総研シンポジウム「予告」
▽日時：2020年12月3日（木）

▽場所：建築会館ホール
『それでも人は他者とシェアする（仮）』
▽講演：岡部明子（東京大学大学院教授）、小川さやか（立命館大学教授）、門脇耕三（明治大学准教授）、前田昌弘（京都府立大学大学院准教授）他

「すまいろん」購読のご案内

●「すまいろん」は年2回刊（2月と8月）です。

●定期購読料（税・送料含む）
1年購読（2冊）15000円
3年購読（6冊）45000円

●購読料のお支払い
郵便局備付の青色の振込用紙をご利用下さい。

▽口座番号 001101316639
▽加入者名 一般財団法人住総研

* 払込入欄に購読期間（1年または3年）をお書き下さい。* 希望の送付先を払込入欄にご記入下さい。* 途中解約はできませんのでご了承下さい。* 振込手数料は「負担下さい」。

●単品での購入
最新号ならびに在庫のある号についてはバックナンバーもご購入頂けます。ご希望の号により価格が異なります。詳細は左記URLのページをご覧ください。

http://www.jusoken.or.jp/publish/sumation_old.html

「すまいるん」

高層住宅と身体

柴田建「大分大学」

Stay home.

急遽自宅に設えたワークスペースで、オンライン講座、Teamsmiーティング、Zoom飲み会を次々とこなす。時折、狭い部屋に耐えられず、外に出て深呼吸する。木漏れ日や風の音が心地よい。そのまま近所を散歩して、すぐ近くに立派な神社があることに初めて気づく。世界が拡張していくからこそ、逆に自らの身体とその環境について否が応でも意識させられる、新しい暮らし方が始まっている。

高

層住宅地」とのお題で、真っ先に思い出したのが、映画『ハイライズ』(2015)。中層階からオーバーハングして見ると不安感を煽る40階建てタワーマンションの造形、馬やヤギもいる楽園のような屋上庭園、次第にスラム化し死体も放置されていく館内の様子、さらに主人公ラング医師役のトム・ヒドルストンの肉体美まで、どれもがグロテスクで美しい。

さらにグロテスクなのは、「ピクトリア朝の階級社会よりの危険」という建物の階層

である。上層階はクラシック生演奏で貴族風衣装、パーティ、下層階はバンクロックをかき流しながら子ども誕生会。上層階級が占領していたプールに子どもたちがなだれ込んだところから、階層間の闘争が始まり、次第に秩序は崩壊していく。死体も放置されるような荒廃が進む中で、ラングは一人ジムでボートを漕ぎ自らの肉体と秩序を守ろうとする。最後は、原始的な生の欲望に素直に従う新たなライフスタイルを手に入れた、不思議な静けさで終わる。

ところで、このロンドン郊外に立つタワーマンションの足元は、一面の駐車場埋め尽くされていて、周囲との交流は一切ない。このような高層建築と地域の関係を批判したのが、ジェイン・ジェイコブスである。ニューヨーク中で高層住宅と高

速道路の建設を進めたロバート・モーゼスとの闘争を描いた映画『ジェイン・ジェイコブス：ニューヨーク都市計画革命』(2016)では、やや安易な勧善懲悪の物語の中で、彼女の主張が紹介されている。コルビュジエの「公園に建つタワー」と

いうアイデアがアメリカに渡り、戦後に高層住宅プロジェクトが進められていく。1954年にセントルイスで建設されたブルーイット・アイゴー公営団地の広報ビデオでは、「広々とした遊び場のある新しいアパート、子供たちは芝生の上で安全に遊べます」と謳われていた。しかし、新たな形の隔離地区に閉じ込められた低所得層の人々は、怒りや自己嫌悪から、自らの住む建物を破壊していく。建設からわずか9年後には、窓ガラスが尽く割られ、足元には燃えた自動車が放置される「世界で最も危険な場所」となってしまう。

そ

こで、団地再生の検討

チームは模型で検討する。

高層住宅棟を横に倒すと、

2階建て程度の高さとなり見通しが良くなる。この検証の結果、団地は実際に爆破され高層住宅群は一気に崩れ落ちる。続けて、ボルチモア、シカゴ、フィラデルフィアの高層住宅団地も、同様に次々と爆破され消滅していく。このリスミカルな破壊シーンこそが、映画のクライマックスといえよう。



『ジェイン・ジェイコブス
ニューヨーク都市計画革命』
発売元：東風、ノーム
販売元：ポニーキャニオン
価格：DVD 3,800円+税

『ハイ・ライズ』
発売元：バップ
価格：Blu-ray 4,800円+税
価格：DVD 3,800円+税
©RPC HIGH-RISE LIMITED / THE BRITISH
FILM INSTITUTE / CHANNEL FOUR
TELEVISION CORPORATION 2015



『恋する惑星』(右)
©1994, 2008 Block 2 Pictures Inc.
All Rights Reserved.

『アルティメット』(左)
©2004 EUROPACORP-TF1 FILMS
PRODUCTION

では、どうすればよかったのか。ジェインは、著書『アメリカ大都市の死と生』(1961)のなかで、高層住宅プロジェクトを救う方法として、「この白紙の上に新しい街路を設計しよう」と訴える。さらに住棟の低層部を設計変更することで居住以外の用途を取り込んだ街路ビルに変え、屋台も活用することで、彼女が最も重要と訴える「多様性」を取り戻すというのである。

このようなジェインの理想が、ひょっとしたら実現しているかもしれないのが、香港の高密度都市型居住であろう。特に、九龍城砦が1993年に取り壊された後に、カオスの都市住居の象徴の役割を継承したのが、重慶マンションである。この17階建ての建物とその周辺の街路を舞台に、ウォン・カーウエイは映画『恋する惑星』(1994)を撮影した。重慶マンション内

には、飲食店、衣料品店、ゲストハウス、偽造の作業場となるバック店などが所狭しと並んでいて、失恋したばかりの若い警官、金髪のドラッグディーラー、密入国のインド人集団など、多種多様な人たちがひしめき合っている。軽食店前の狭い通路ですれ違いざまに軽くぶつかる二人。そのとき、彼女との距離は0・1ミリ——57時間後、僕は彼女に恋をした——。まさに、高密度・多様な場の環境がきっかけとなり、このラパス

トリーは進行していく。極彩色のネオンライトを反射する濡れた廊下や、アジアを代表するイケメン俳優トニー・レオンの、白のタンクトップにフリーサイズ一枚の情けない姿でぬいぐるみに話しかけるシーンなど、意表を突く美しさに満ちた映画で日本でも大ヒットした。

ジェインは、自身が暮らしたハドソン通りでの、見知らぬ人々が毎日朝から晩まで展開する活動を見つめ、それを「歩道のパレエ」と記述することで、世界中のアーバンデザイナーに多大な影響を与えた。しかし、『すまいろん』2016年夏号の「すまいろん」で祐成保志氏が指摘しているように、その後のハドソン通りではジェントリフィケーションが進行し家賃が高騰する。モースとジェインは実は「共犯関係」にあり、「ミドルクラスの都市を造ろうとした点では違いない」のである。

最

後に紹介するのは、リュック・ベナンソン制作・脚本のフランス映画『アルティメット』(原題 Banlieue 13) (2004)。郊外がミドルクラスの主な居住地となった米日とは異なり、フランスでは、郊外(バンリュー)に建設された高層住宅団地に貧困層や移民が

柴田 建(しばた けん)

1971年福岡生まれ。2000年九州大学大学院人間環境学専攻博士課程単位取得後退学。博士(工学)。九州大学助教を経て、2018年大分大学理工学部創生工学科准教授、『すまいろん』編集委員。主な研究テーマは、住居地のエリアマネジメント・郊外の継承等。主な著書に『住まいのまちなみを創る』(共著、建築資料研究社)、現在知11郊外その危機と再生(共著、NHKブックス)、『孤立する都市、つながる街』(共著、日経経済新聞出版)ほか。

集中し、2005年には暴動も起きていた。映画では、危険地帯として高い壁で囲われ孤立化した架空の郊外「13区」を舞台に、主人公の二人組が、ギャング団から妹の救出と任掛けられた時限爆弾の解除のために奮闘する痛快アクション映画である。ここで主人公が踊るのは、上品なパレエではない。映画の冒頭、ギャング団に襲撃された主人公は、10階の部屋から廊下に飛び出し、テラスから下階に飛び降り、ロープを使って棟の裏側へ回り込んで窓枠を駆け上り、隣棟の屋上へタイプしながら見事に走り去っていく。演じているダヴィッド・ベルは、走る・跳ぶ・登るという身体動作のみで障害物を超えていくパルクールの第一人者。高層住宅という非人間的なスケールのポリウラムに対して、その鍛え上げられた体で鮮やかに立ち向かっていく。

アフターコロナ・ウィズコロナの世界で、そびえ立つ高層住宅という住まいについて考えること。それは、受容したり、抵抗したり、あるいは社会的距離を取ったり、でも大切な人と近くにいなから、自らの身体と環境の関係について、改めて問い直すことなのかもしれない。

住み続けるサンシティの魅力

片山和俊（東京藝術大学名誉教授）

飽

きがこないだろうか？
良かれと思っても、住まいは
暫くすると変えたくなるも
のだ。特にマンションは最新設備や価格
の高いものに買い替えても不思議ではな
い。ところがサンシティに住んで40年経
ちながら、私はまだ住んでいる。

何故飽きがないかということだが、
最近早朝に散歩して分かったような
気がする。若い頃は用もないのにサンシ
ティ内を歩くことがなかったが、高齢に
なると健康維持に散歩は欠かせない。緩
い坂のある同じ回遊路を30分余り、夫婦
で3年あまり続けている。春には木々の
新緑に目を奪われ、夏には木陰を追い、
秋になると紅葉が落ちないかと一喜一
憂し、落葉
掃除の大変
さに同情し
ている。冬
もいい。澄
み切った青
空に枯れ枝
が良く似合



【写真1】内側を巡る回遊路

う。近頃は、下草や草花にも馴染みがで
きている。サンシティの内側を巡る緑に
溢れたみちの風景である。

サンシティは東京都板橋区にある14棟
1872戸からなる民間開発の住宅団
地である。人口4500人余り（平成26年
推定）。私たちは、子どもが成長し同居し
ていた文京区の親の家から引越してき
た。当時苦大助手の傍らの設計活動も忙
しく、家族の住まいを考える余裕がなく
義兄の情報に飛びついた。

当時サンシティはまだ工事中だった
が、北側住棟群の外観が圧倒的ではじめ
の印象は良くなかった。が他に選択肢
もなく、パンフレットから前の住棟が目
に入らない位置で、樹の高さ以上に住
まないという信念から3階を選んだら補
欠で当選した。

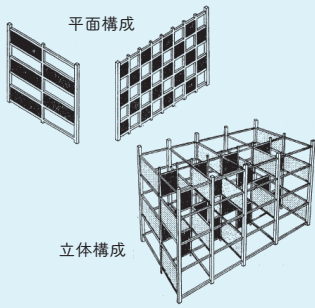
サ

ンシティのこれだけの容積
を考えると、周辺環境との
関係は圧倒的にならざるを
得ない。が、全体計画は既存の地形と緑
を生かした囲み型の住棟配置で悪くな
い。当たり前とは言え首都高速5号線側



【サンシティ】
所在地：東京都板橋区
建築年：1980年
事業主：三井不動産、旭化成工業、三旭都
市開発
企画・基本設計：三井不動産、日本設計
事務所
監修：K.M.G建築事務所
設計：三井建設、鹿島建設、サンコーコン
サルタント、東洋造園土木
施工：三井建設・鹿島建設共同事業体、
東洋造園土木
管理：三井不動産住宅サービス

【図1】サンシティ配置図（水色部分は、池・プールを示す）



〔図2〕MCS骨組みの構成(出典:参考文献3より)

に商業施設を配し、フラット型の住棟群(6階建て)を分離したことによって、内側の生活ゾーンは静寂に保たれている。東側の長く続く丘部分(東の丘)に低いフラットを、西側の丘部分に配したポイント型の超高層住棟2棟(D・G棟)の内側からの圧迫感、緑によって程よく緩衝されている。〔図1〕

一番多いフラット型の住棟は、完成した時期や南、東西向きによって多少異なるが、大きな構成は似ている。私の住む南向き住棟は構造的な工夫が面白い。それが購入時の動機の一つだが、MCS構法と言いつつ耐震壁が市松状に設けられ、上下階で平面が東西逆転している。この構法が、最近試みた耐震改修を難しくしたのだが、私自身はそのユニークさを買っている。同じ構造方式で超高層の住棟も建てられている。〔図23〕

住戸構成は、ポイント型の超高層2棟以外は廊下型の3LDKが多い。子育て



〔写真2〕建設当初のサンシティ(出典:参考文献4より)



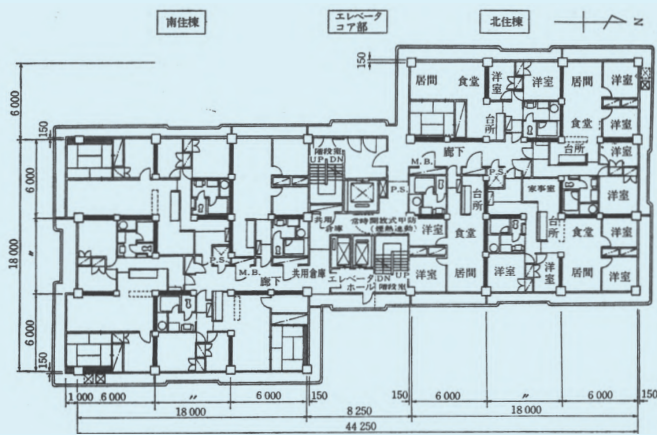
〔写真3〕住棟群に囲まれた中央林を見る



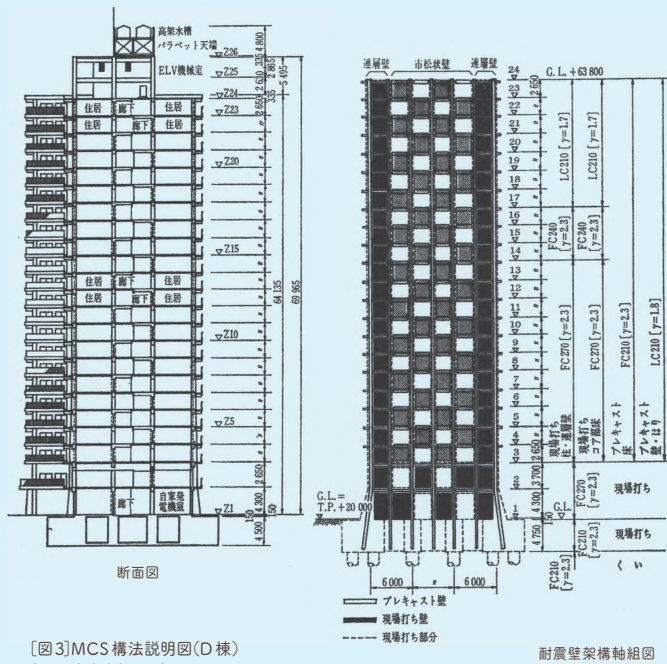
〔写真4〕中心の滝のひろば



〔写真5〕商業施設から学校へ、中央の通り抜けの道



D棟 基準階平面図



〔図3〕MCS構法説明図(D棟)(出典:参考文献3より)

耐震壁架構軸組図

時に問題という指摘のあるタイプだが、南北または東西に風が抜けて、環境的に暮ししやすい。わが家は、今から10年前前に家族構成の変化と高齢化に向けて全面

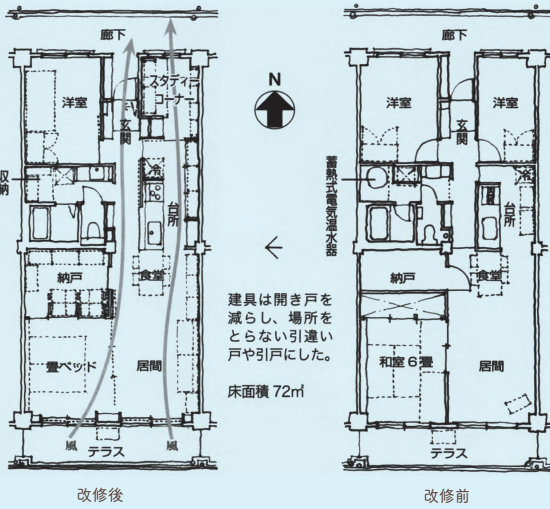
的に改修した。主な箇所はキッチンの通風改善、和室をやめて一続きのBLDK(BはBedroom)に、収納と浴室、トイレの改善とバリアフリー化であった。

が、逆に介護時などに備え一部屋残している。またタタミはやめたものの全体は和を基調とし、南開口部には上げ下げ障子を入れた。そのお蔭で緑の四季の変化

を楽しめている。「図4」

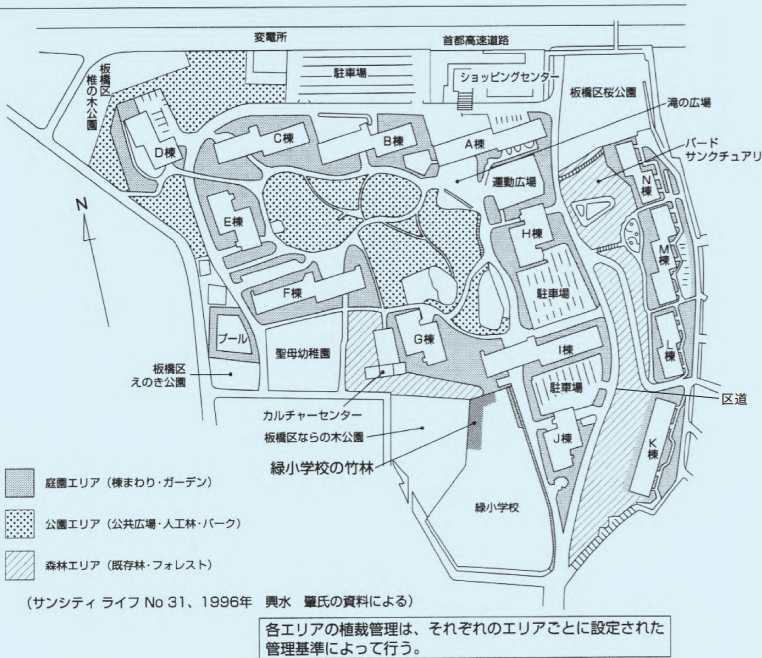
が、サンシティの魅力は、図と地という見方からすれば、地の豊かな緑(中森林に尽きるだろう。毎朝散歩しながら、ふと思うのはイタリアの広場のように一本の木もない広がりであったらどうだろうか。多分広さを持って余してしまうに違いない。この緑豊かな「柔らかいひろば」、変わらないコンクリート建築の環境の中に、刻々と変化する緑という時を持つ在り方は日本らしい解き方も知らない。しかも中央林は既存林ではなく、40年という時が育てた緑である(建設当初の「写真2」と、現在の中央林「写真3」を参照)。現在はアレワークなど働き方自体が変

わったが、昔夜中のタクシーで、非番がウイークデイだと変人だと思われ団地で休めないと聞いた。近くの公の場所で過ごせない日本の男性には、むしろ隠れられる空間の方が合っている。それほど必要な緑なのだが、住民としての私の貢献度は低い。享受しているだけである。調べてみると、何気なくいなと思っている緑がさまざま試みと人材によって保たれてきたことが分かる。1994年に提案された「サンシティ緑の管理目標」(興水肇・明大教授を基本とした森林(フォレスト)、公園(パーク)および庭園(ガーデン)にゾーン分けしての植栽管理が行われてきている。実行して



玄関から居間をみる 畳ベッド(右手)のあるBLDK

〔図4〕自邸改修(出典:参考文献5より)



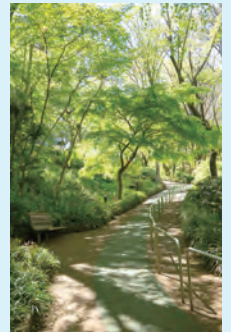
〔図5〕サンシティグリーンボランティア(以下、SGV)によるサンシティ緑の管理目標(図2-5出典:参考文献1より)



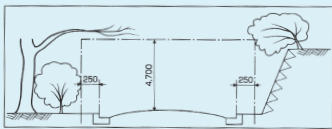
〔写真6〕住棟と植栽管理の関係



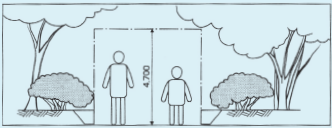
〔写真8〕中央林内パーベキュー広場



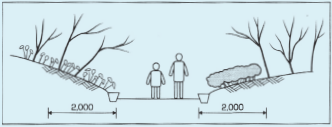
〔写真7〕丘上の住棟への小径(写真1, 3~8: 片山順平撮影)



a. 車道沿い(区道)の植栽基準



b. 車が入らない広めの歩道沿いの植栽基準



c. 日常的に接する小径の植栽基準

〔図6〕車道歩道の植栽基準 (SVGによる/図中寸法も)

〔サンシティ緑地維持管理特記仕様書〕(1997.1)概要

1. 車道沿いの植栽は、車の交通に障害のないように原則として左記枠内に植物が生長しないように、剪定整枝すること。生垣などで、緑の面から2.5mが確保されていない場合は、緑面とすることが出来るが、監督員と協議すること〔図6-a参照〕
2. 歩道沿いの植栽は、人や自動車の通行に障害のないように原則として左記枠内に植物が生長しないように剪定整枝すること〔図6-b参照〕
3. 車道、歩道、駐車場など車や人が日常的に接する舗装、緑の端部から2mの範囲は原則として日常的な管理ゾーンとし、特に規格が維持されていること〔図6-c参照〕
4. 3のゾーンは、原則として生垣、低木、または地被などの植え込み地とし、枯損が出た場合、監督員と協議の上速やかに植栽すること。

5. 3のゾーンは原則として生垣を除く中木の育成は行わない。
6. 3のゾーンは原則として低木、地被などの下層植栽の育成を促すため、上層の高木は枝抜き、間引きなどにより下層の日照条件を適正にすることを。また、作業は監督員と協議の上決定すること。
7. 3のゾーンにおける新植、補植時にはその場所の土壌改良を適正に行うこと。また、土壌不良が原因と思われる生育不良箇所では、監督員と協議の上、土壌改良や施肥を行うこと。
8. 接地住戸に面する植栽において、通路や広場側から住戸内が見えないように維持管理すること。
9. プライバシーなどを考えなくてもよい樹林地などでは、できるだけ開放的にし、見通しの良さを確保すること。低木類の刈り込み高さは、原則として舗装の高さより1.0mとする。中木があっても低木に仕立てること。

そ

して緑は住民の価値観の闘いの場であることだ。総論賛成、各論反対、いや各論賛成と反対の場である。樹木の成長、大きな樹木や森は上階の住民や、私のような散歩三昧の身にとっては手放しでよいことだ。が、下階の住民にとってはよいとばかりは言えない。木々の成長は日射しの減少や湿気や虫の増大につながる。一方、枝を落せば視覚的な緩衝帯がなくなり暮しにくい。この二律背反の相持の中に緑はある「区」。そして高齢化、人口減少というたまたむ時代を迎え、緑の維持自体が難しい存在になりつつある。

きたのがサンシティグリーンボランティア(SGV)で、苦闘の歴史と言ってよい。しかも苦闘はこれからも続くことなのだ。学生時代に吉村順三は暖炉の前に生きている火の魅力について語ってくれたが、緑も同じ。自然は手を掛けなければその魅力を保てない〔図5:6-7〕。

とは言い居住者としてサンシティの良い印象は変わらない。入居当初と変わらないという中古物件評価もあるが、家人たちの近隣情報によると、居住家族の買増しや次世代の巣戻り、二世帯近居も多く、住み継がれ

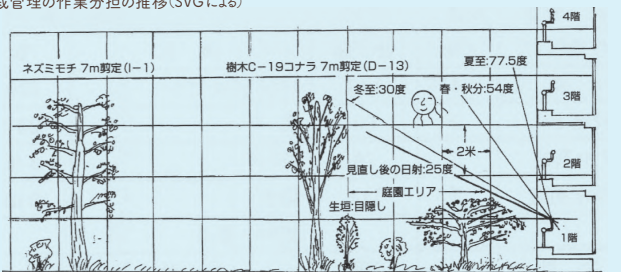
ていく気配が感じられるところがいい。勿論盛んなクラブ活動や、管理組合と管理会社がしっかりといてメンテナンスがよいことも挙げられる。以前から商業施設ゾーンの活性化など頭の痛い問題を抱えているが、それでも住み続ける魅力は、同業の立場から自状すると、当初計画の「筋」の良さとそれを実現した設計力のお蔭ということになる。

	1995 H7	1996 H8	1997 H9	1998 H10	1999 H11	2000 H12	2001 H13	2002 H14	2003 H15	2004 H16	2005 H17	2006 H18
1 中高木	伐採(剪定)	植打ち(枯れ枝)										
2	整理・運搬											
3	土留め	林内急斜面										
4	土留め											
5	土留め											
6	土留め											
7	土留め											
8	土留め											
9	土留め											
10	土留め											
11	土留め											
12	土留め											
13	土留め											
14	土留め											
15	土留め											
16	土留め											
17	土留め											
18	土留め											
19	土留め											
20	土留め											
21	土留め											
22	土留め											
23	土留め											
24	土留め											
25	土留め											
26	土留め											
27	土留め											
28	土留め											
グリーンボランティアの参加人数 (人)	114	239	600	850	1282	1256	1301	1448	1586	1518	1549	1642

(注) これまでSVGにより植栽管理費支出を補ってきているが、樹木が育ち中高木・高度技術の植栽整備事業が増えている。〔図7〕植栽管理の作業分担の推移 (SVGによる)

片山和俊 かたやま・かずとし
 1941年東京生まれ。1966年 東京藝術大学美術学部建築科卒業。1968年 同大学院修士課程修了。1968年 環境設計 茂木研究室勤務。1978年 文部省在外研究 イギリスほか。1987年 東京藝術大学建築科教授。DIK設計室主宰。近著に、住総研住まい読本シリーズ「金山町」中心地区街並みづくり100年計画「林寛治・片山和俊編著(求龍堂)を2020年3月に発行。

「参考文献」
 1 「まちの森林づくり10余年」住民ボランティア奮闘記―2008年2月1日初版発行、金本・夫宮下國弘著、編集発行 社団法人日本森林技術協会
 2 「サンシティだより」1954年7月創刊号、現在142号、編集発行サンシティ管理組合
 3 「MCS構法による超高層住宅の施工」工業化工法によるサンシティ25階高層棟の施工」山本喜三郎、坪井安郎、外田卓也、山田雅夫、コシクリト工学、vol.19、No.2、1981年2月
 4 「SONORITY」BS特別番組放送時の記念イベント」発行・三井不動産、旭化成工業、三旭都市開発「リフォームで住み続ける家」に特集、生かされていますか「今あるものを」、2017年、婦人の友5月号



〔図8〕植栽管理改善後日照環境改善効果: C棟住居 (SVGによる)

編集委員

委員長

大月敏雄

〔東京大学教授〕

委員五十首題

いしまるあきこ

〔二級建築士事務所ねこのいえ設計室〕

太田浩史

〔二級建築士事務所ヌーブ〕

柴田建

〔大分大学准教授〕

祐成保志

〔東京大学准教授〕

三浦研

〔京都大学教授〕

編集・制作

建築思潮研究所 帳章子

印刷・製本

新藤慶昌堂

表紙デザイン

佐藤らひろ

〔編集後記〕

●17年ほど、国内外のたくさんの方を訪ねてきたが、正直、日本の街を歩くのは辛い。その理由は中心市街地が元気がないということに尽きるが、何よりも、まちを歩いて人に会わない。商店街が生きている街はごくごく稀で、地方都市に行けば行くほど、みな車で移動しているから、目が合うのは暇そうな商店主か子どもくらいである。駐車場付きのショッピングセンターに入ってから、ああ、この街にも人がいたんだと安心する。そう感じているのは私だけではないだろう。

●今回、駅近マンション近辺を中心に各地の高層住宅「地」を歩いてみて思ったのは、現在の都心居住／まちなか居住は、こうした状況を改善するばかりか、より悪化させる可能性を持っているということだった。それを特集では「商業地域の住専化」と呼んだけれども、都市再生の成果に見える都心の

人口増加が、地域商業の衰退の一因になっているように見えて、事態は実に複雑だと思つた。また、実現された都心居住そのものの質が低いことも、大きな課題であつた。

●駅近辺の商業地域について言えば、求められているのは「商業地域の用途混合化」ということなのだろう。住まうことを前提とした、中心市街地の再構築というのが第一歩。そして、中心市街地で働く人を少しでも増やしていくというのが第二歩。駅近マンションはベッドタウンの新しい形態として展開したけれど、コロナ禍の在宅勤務によって、少し、通勤に関する意識も変わった。遠くの会社や工場ではない、なにか中間的な働くスペースを中心市街地に増やせないだろうか。そうすれば、街を歩いたとき、もっと色んなタイプの人に会えると思う。

〔太田浩史／本号責任編集〕

〔年2回刊〕
すまいるん

通巻107号

2020年8月25日発行

発行 一般財団法人住総研
発行人 道江紳一

〒103-0027 東京都中央区日本橋3丁目12番2号
朝日ビルディング2階
TEL: 03-3275-3077・3078 FAX: 03-3275-3079

E-mail: info@jusoken.or.jp
URL: http://www.jusoken.or.jp

定価＝本体1,000円＋税