

IV-298

都市集合体施設導入に関する土地利用

正員 三 浦 行 政

1. 都市機能としての役割

現在の都市の交通と建物との配分方式には問題が多く、大都市になる程その影響は顕著に現われる。都市が持つ諸々の施設が機能的に発揮でき、そこでの都市活動を快適なものに推進させていくには、次ず都市に於ける当該施設を一つの集合体としてとらえて都市施策を考慮するのが得策といえる。利用施設の交通機関と都市を形造る施設を一つの建造物内に集納することで、新しい都市の形態が生じ、エネルギーの省力化が可能となる。これら利用交通機関と建造物とが合体となって働く機構を持った形式をとった場合の方が経済合理性の見地からも、理に適っているものといえる。例えば建造物の躯体が自動車道路及び歩行者通路の架橋を兼ね更には基礎の根拠の部分が地下道及び地下鉄道の構築を兼ねるなどして都市施設を立体的に重畳収納することで都市の形態は整い都市景観上、土地政策上の観点からも最も有効に働くものと考えられる。

2. 都市活動を通しての便益

都市に於ける人間活動は都市施設内部における行動と都市施設外部との出入りの場合との行動とを関連づけ、施設内での集団生活上コンパクトにまとめあげる必要性のものについては可能な限り集約化と画一性をとり、且つ都市施設外との連結は速やかに行動に移し得て、更には避難上安全な中間空地緑地帯の確保と同時に都市景観との構成とを両立させることができる。構築物内部での動線については、人それぞれの行動に伴い段階区分ごとに主要通路は施設内の中央に配し、小径としての脇道通路は其の両側に設け、日照の良い南及至東又は西に面するスペースに居住部分を配し、北側の日影にあたるスペースには公共施設及び企業用施設の執務的なものに充てる。屋上部分は当該施設内に限っての自動車のための通行帯としての役割を果し、駐車場施設のターミナル部分を随所に設け、当該施設に自動車の乗り入れを取らない場合の屋上部分は自転車専用道路とし、一階部分は通路及びコンコース広場、或いは憩いの場としての公益施設に、地階はショッピングセンター及び地下鉄道用地並びに駅のターミナル施設を設けることで都市活動が便利となる。

表一I 参照

3. 都市空間がもたらす効果

建造物更には構築物がもたらす景観は自然景観と相互し、その存在価値は大きく、都市美を形成する上で大切な役割を果すもので、これら平面配置空間並びに立体的存在空間から画一的に整然とした形式を配備することで多大の効果を挙げ、単位ブロックごとに中間に配備される空地には緑の木々が占める安全緑地帯としての役割を施設に接し設けることで人々に安らぎと憩いとを与えることになる。表一II参照

都市集合体施設ブロック便益の範囲

4. 考 察

現在の都市構造に於ける其の機能を停滞させている要因のなかで土地の権利の二分化があげられる。即ち公共財として占める部分は殆どが交通機関が関与し、民有地が占める領域には個々の権利を主張するものによって単独な方法で建造物が建てられているのが現状である。統一的に計画するにあつては複雑且つ不都合な権利関係を有している。そのために同時に機能すべきものが個別な権利関係の機構のもとでは充分に発揮できず、発展に伴い益々複雑化し、その土地に於ける利用価値を消失し、様々な弊害をもたらしている。これら異なる二つの土地の権利の公有化と民有化の配分方式の現存するのとは別途な方法で建造物と交通機

直接便益 表一I

動線の区別	行 動 の 種 別	利 用 効 果
内 部 動 線	建造物内の移動	合理性・簡略化
外 部 動 線	建造物外の移動	利便性・迅速化

間接便益 表一II

要 素	手 法	効 用
平面の空間	空間の集約	緑地の保全
立体の画一	高さの均等	景観の確立

関とを集合体として集約させ、立体的に集納させる方法をとるので、民有地の土地の有する権利又は建物の権利は集合体の施設の建造物の各区分ごとに利用権として変換させ計画区域を順次策定していく手法を特長とする。図一I 参照

5. 結 論

都市を構成する施設の形成は現在の段階では大別して、土木工事と建築工事とが個別に行なわれているのが現状である。都市としての立地上の条件を満たした地域での計画区域が開発地であって、都市集合体施設として新設する未利用地開発事業と現存する都市の形態を変換する再開発利用のための都市集合体施設再開発事業とが考えられるが、本課題では土木、建築の両方の工事を同時に推進して行くことになるので、それぞれが抱える共通の項目について次の順序で説明する。

（1）施設の策定計画

都市施設区域内の導入について計画区画ブロックの設定に当たっては当該施設計画に適應したものと不適應なものとを区別して分離する所の分離方式をとる。

（2）期限留保の設定

期限付策定計画を立て、地権者、並びに住居者の希望なり意見を検案し段階的に推進する期限留保制度をとる。

（3）変換制度への確立

施設建造物はそれ自体が高架自動車道路の荷重を躯体構造が基礎と同時に地下鉄道の構築をも支える工法が取られるので当該建造物に変換される権利関係は区分利用権となる。即ち施設建造物の躯体建設地盤、更にブロックごとに配置される中間空地緑地帯等土地に関する権利関係は地域の共同体組織となる。なかならず従来土地の価格が交通機関の関与によって占められる現状と比べて施設内総ての部分が均等に交通機関と関連性を持つ様になれば土地に対する価値観も根本的に見直され都市において土地を所有する意味すら無くなり、公共機関、とりわけ、道路、鉄道等の社会投資資本が特定な地域の土地の値上がり招くことも起きなくなり、又昼夜における都市人口の不均一も解消され、これら多くの現存する都市が抱える弊害や難題を取り除くことができる。

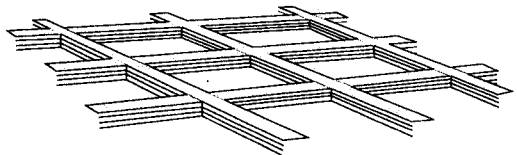
（4）施設規模の決定

施設の規模を決めるにあたっては、構法の難易性は基より、人口の動向、社会情勢、経済活動を考慮し、建造物躯体の辺長、巾、高さ並びに中間空地緑地帯との面積比の算定基準にあたってはそれぞれの地域の特性によって定める。

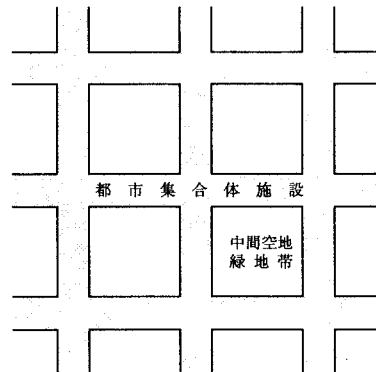
（5）地方との競合

土地の私権を制限し、建造物及び交通機関を優先する職住近接方式をとるものの、都市集団化の色合いの濃い施策であるため、地方並びに周辺とのリゾート開発整備をも関連づける必要がある。地域の振興及び活性化を進め均衡を計る結びつきで外部との連結が速やかに処理できる当該都市施設としての機構は充分その成果が得られることになる。

都市集合体施設ブロック図



鳥 瞰 図



平面形状図

図一I