

都心住空間創出のための立体路地の導入と課題*

—都心コミュニティ再編のために—

Introduction of SOLID ROJI (piling corridor with slope) for creating domiciliary space to center of Tokyo and its subject. -To reorganize community relations to center of Tokyo-*

松迫 茂樹** 三浦 裕二***
By Shigeki MATSUSAKO** Yuuji MIURA ***

はじめに

都心区では定住人口を回復させるため様々な住宅政策が進められている。しかし現状は今も夜間人口の流出が続いている。最も減少の著しいのが千代田区である。昭和30年代はじめの約12万人をピークに減少を続け、今現在では約 3万 5千人である。

人口の減少は、地域コミュニティを弱体化し、自治の崩壊にもつながる。現に高齢化や少子化も加わり、残された住民の福祉介護社会への懸念も増大している。

そこで本稿は、都心居住をテーマに、コミュニティを再生すべき複合的な建築物の開発を探ってみた。なお本研究は第30回建築設計競技「都心に住まうためのコミュニティ施設を持つ集合住宅」に参加したものであり、そのコンセプトとした傾斜式回廊の考え方が、土木と建築との橋渡しともなるものと考えた。

1、一つの町を形成する複合な建物の開発

土地の有効利用から生まれる複合建築物においては、住居、店舗、地域サービス施設など色々なコミュニティ施設が組込まれる。しかしパターンとしては、低層部は店舗・事務所、上層部は住宅といった分離式の物が多い。これにより各階における繋がりも、地域住民との交流も巡り逢う機会も無くしている。本来、複合的な建物は、ユニット式のいわゆる一つの町であり、同時に一つの町を形成すべき繋がりのあるコミュニティを備えていなければならない。

これらを踏まえ、都心に求められる住まい方や、都心の住宅のあるべき姿について、千代田区の中で最も人口流出が多い神田地区を取り上げた。

(1)神田の現状

住・商の雑居ビルが混在し、裏通りではバブルの影響による空き地が目立ち歯抜け状態となっている。住民が転出した理由として先ず

- a)日照、緑、交通混雑などの住環境の悪化
- b)家賃・物価の高騰
- c)生鮮食品店など生活関連施設の減少
- d)固定資産税・相続税の増加、遺産分割等が挙げられ、今も転出者がたえない。1)『写-1』

(2)路次に生まれた神田

街区は、小刻みに分筆された土地と 3m～6mの細街路で成り立っているような所である。

かつて江戸の町割りにより、60間真角の「町人地」として設けられたが、大火を繰り返すなか次第に長方形の町屋に改良され、表通りは卯建を構える表店、そして裏通りには路地を挟んだ九尺二間の棟割長屋といった、形を引き継いでいる。

その町屋には生業、人情豊かな下町といった社会があった。路地においては余所の土間先まで進んで



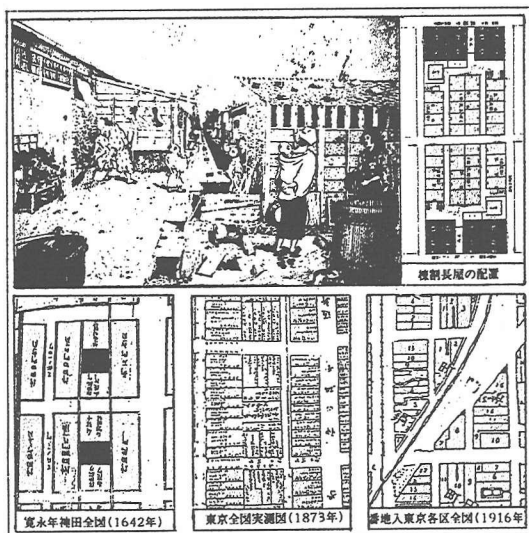
『写真-1 / 神田駅周辺の住環境』

*キーワード：地区計画、再開発、空間設計

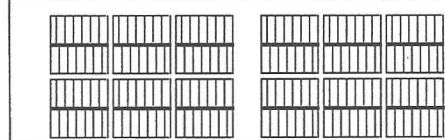
**正員、工務、日本大学理工学研究所

***正員、工務、日本大学理工学部交通土木工学科

(船橋市習志野台7-24-1、TEL&FAX0474-69-5237)



『図-1 路次風景(台東区下町史料館展示)下・神田周辺の変遷』



『図-2 立体路地導入→コミュニティの連結』

掃除する、それがここに住む人達のステイタスシンボルでもあった。互いに助け合い、苦楽を共に分かち合う、そんな“向う三軒両隣り”の繋がりを保持していた。『図-1/上』

そして帝都建設、震災復興を経て、戦災復興そしてバブルの影響により、区画は変化し、同時に繋がりのあった路地空間も次第に姿を消していった。

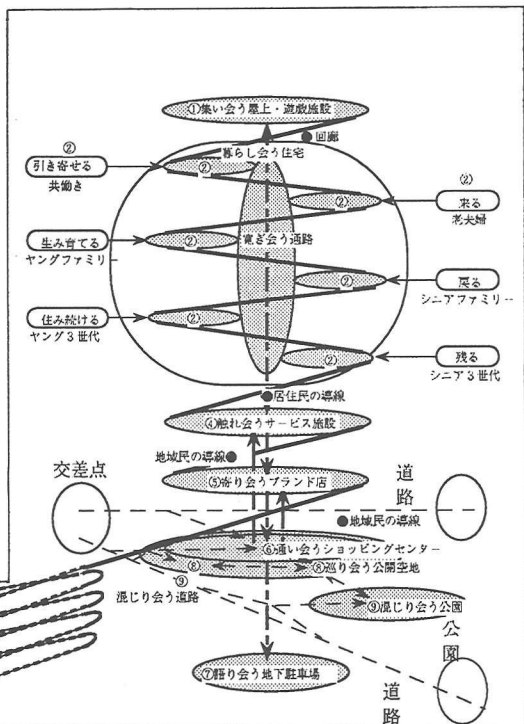
(3) 連鎖的な路地空間の導入

地域特性を生かして取り入れることは街づくりの必須条件である。神田地区の再開発では路地空間の復活と、その連続性を取り入れ、一つの町を形成する複合的建築物の手法が必要である。

そこで、建物内部に繋がりのあるコミュニティを造るため、斜路式の立体路地を導入した。コンセプト設定に当たっては、“コミュニティ”の語源を元に体系化した。『図-2』

2、コミュニティ道路を持つ建物内部

あらゆる人々が気のままに振舞える空間や、幼児から老人まで各階層に応じた環境が用意された空間、さらには活気と新鮮さのあるマーケット空間など、都心が求めるコミュニティ空間を創出した。



(1) 繋がりのある内部空間の創出

a)一階から屋上までの空間を約1kmの斜路で繋ぐ。その路地空間には消えつつある下町の雰囲気再現した。『図-3/パース』²⁾

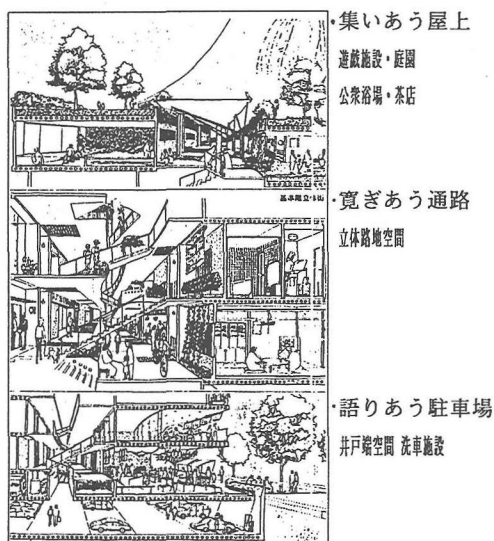
b)恒久的なコミュニティを維持していくためには“ふれあいと不干渉の両立”も必要である。一軒、一軒の間には隙間を設け、それぞれが独立した住いを保つ構造にした。その中には2層吹抜の下駄履き住宅も再現した。隙間には通風、採光、緑化そして自転車置場など身近な生活環境に配慮した。

c)コミュニティの増幅を図るため公衆浴場を設けた。温水はごみ熱を活用し、使った風呂水は浄化処理して、再び通路の清掃や施設等のトイレに使うという再利用システムを取り入れた。『図-4』

(2) 斜路導入における検討

通路の連続性は斜路、階段、そして踊り場で結ばれる。これらの構造においては、高齢化社会を考え、昇る負担と恐怖感を忘れさせるような、斜路を検討した。

かつて江戸城周辺には急な坂が多く、雁木(はし)を使い緩やかな坂に改良した。例えば「苦難で苦、多い坂…九多ん坂」とも読み取れる九段坂は、



『図-3 / 立体路地空間パース』

3パターンの雁木により九段の坂にしてある。

以下、心臓の負担にならない、疲れを感じさせない、斜路への検討事例である。

a) 身障者対策の実践より、室内での勾配は 8% 以内、屋外では 5%、長さは 12m が限度とされる。

b) 東京国際フォーラム会場(ガス橋の5階から12階)に設けられる8~10%のストレートな200m程の斜路は、内部空間が楽しめる工夫であるという。

c) 沖縄・今帰仁城址の坂は、3段・5段・7段ごとに、4、6、8歩の踊り場があり、老人も容易に昇っていくという。³⁾

そこで、当設計では各階ごとに 6つの踊り場を設け、スロープは 6.3%、長さを 6m とした。

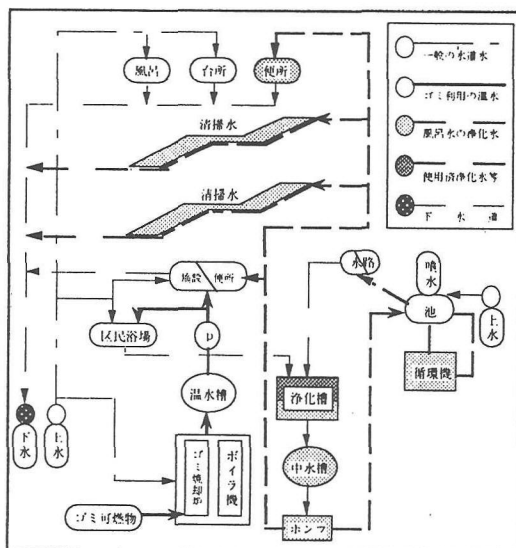
3、都心に住み続けるための制度を求めて

種々の制度はあるが、なかなか活用できない。こうした実情が都心にもある。その足枷になっているのが、敷地の共同化に伴う権利関係の調整である。街区内には土地・建物の所有権や、借地権、借家権が混在し、その取りまとめが円滑に進まない。

共同化と制度導入には、モザイクのように散らばった権利者が協同しながら共存するという合意形成の仕組みづくりと、合意形成に繋がる制度の活用である。

(1) 制度の積上げによる実現性

ここでは、共同化を前提にした敷地 1,950㎡ を持



『図-4 / ゴミ・風呂水の再利用システム』

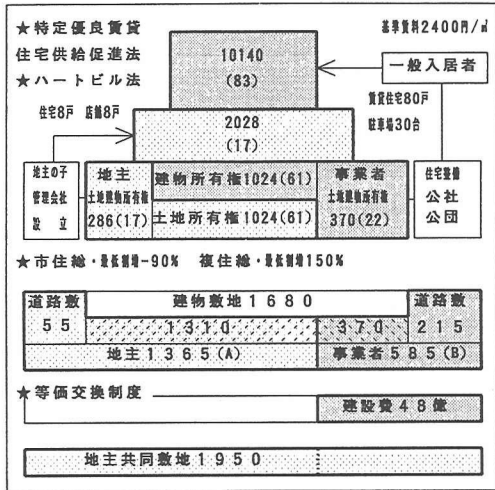
つ地権者 8名が、地価公示価格㎡当たり 700 万などの土地条件をクリアしながら、それぞれが自営業を続け、三世に亘り都心に住み続けるための方法として、制度の積上げや事業採算性のケーススタディーを行った。

先ず事業者は、都心にメリットのある制度、つまり地価の高いことを有利に公社・公団方式の等価交換制度を前提に、特定優良賃貸住宅供給法やハートビル法(高齢者、身体障害者が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律)に伴う補助金制度の活用、さらには、駐車場整備に伴う容積割増し、複住総(市街地複合住宅総合設計制度)による緩和容積など、複合的に制度を積み重ねる。また地主は、住宅・店舗の建設を融資で賄い、同時にその相続人が、管理会社を設立し、賃貸収入を得ながら償還するという方式をとる。

その結果、事業者は都心に 3DK (75㎡) 18 万という共稼ぎにも手頃な賃貸住宅が提供でき一方、地主は建物消滅と同時に事業者の借地権も消滅することから、子孫四世代まで元の土地の 2/3 は維持できるという可能性も生まれた。『図-5』

(2) 制度導入に伴う接道幅員の確保

指定容積の大きい商業地域でも、敷地の接道条件により、容積や斜線制限の緩和条件もそれなりに違ってくる。ここでは複住総の接道条件を満たすため、いわゆる“蛇玉”方式を採用した。つまり道路法に則り、民地に道路の網を掛けていく方法で、前段階



『図-5 / 制度積上による持分』

として地区計画を導入し、ある一定の地区内のルールを定めた上で、道路管理者と協議を進めながら接道幅員を確保していくものである。『図-6』

細街路におけるオープンスペースの確保や歩道の広幅員化を進める上で、土地収用の手続きや用地買収など多額な事業費も必要としない手法でもある。

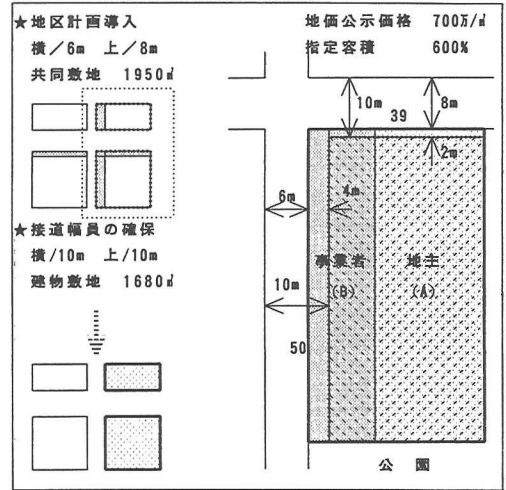
なにより事業者は容積の割増しを求め、街づくり担当者は広い道路を求める。その両方を満たした、現法令による苦肉の策でもある。尚この手法には、整備途中、思わぬ雨水排水の処理など、道路の維持管理上の問題も出てくるため、しっかりとした路線計画と共に開発に伴う許可条件のマニュアル化が必要である。

4、細街路の上に立体路地を設けるときの課題

民地内における私道としての立体路地の開発は可能である。しかし立体路地の導入は単に民地内に止まらず、向う三軒両隣りという関係を引き継ぐためにも、公共施設としての道路の上部空間にもその考え方を取り入れていくことが必要である。

しかし開発に伴い、道路上に重ねて立体路地を設ける場合には（一階部分は一般車両等を通す方向で）以下のような法制的課題をクリアする必要がある。

a) 道路法32条第1項第4号該当物件として、道路全面をおおう「通達・公共用歩廊の占用」の項目のほか「通達・アーケードの取扱いについて」によらなければならない。つまり道路管理者、建築主事、



『図-6 / 接道幅員の確保』

警察署長及び消防所長又は消防長からなる連絡協議会が設置され、各機関意見一致のもとで許可となる。

b) 道路上空を横断して設ける占用物件として、「通達・上空通路の占用」によるほか「通達・道路の上空に設ける通路の取扱いについて」によらなければならない。つまり通路路面はほぼ水平とし、さらに建築基準法施行令第137条に該当するものとして数は2個までと規制される。設置は一方の垂直投影上の範囲とし、階数は1、幅員は6m以下となる。

c) 屋上連結通路の取扱いとして、「建設省道路局内規」により、百貨店その他これに類するものとし、通路の高さは31mまでとされる。

これ等の制限・規制から、道路上の開発には困難が伴う。したがって細街路にも「立体路地制度」の導入が望まれる。

おわりに

都心区の用途地域など土地利用計画に伴う高額な固定資産税、都市計画税などの納税義務に対し、省庁通達・内規の全国画一的な規制の取扱いは、今後とも問題となろう。都心住民の納得のいく解決策の創出こそ行政の仕事と考える。

参考文献 1) 千代田区役所：千代田区政概要

2) 東京建築士会：第30回建築設計競技入賞作品展覧

3) 関 並木：江戸・パリ・ロンドン比較都市論