

CITY & LIFE

都市のしくみとくらし

1986・秋号

Vol. 7



特集
住宅地の道路と家並み

ふだんなにげなく歩いている道。この道は、いづろできたのだろうか。考え出すと、いろんな想像がわいてくる。自分たちの生活している住宅地の道路が、どのような歴史をもち、どのような制度によってつくられてきたのか。また、住宅地の家並みの形成との関係はどのようなのだろうか。美しい家並みをつくるための制度・手法を考えるてがかりとして、住宅地の道路について考えてみたい。

■ Contents ■

特集◎住宅地の道路と家並み

- 住宅地の道路の成り立ち/日端康雄————— 2
- 〈座談会〉欧米と日本・住宅地の家並みと道のデザイン
/芦原義信・日笠端・陣内秀信————— 8
- 上海市民のストリート・ライフ/島尾伸三————— 14
- 江戸時代の道路と町屋の底/波多野純————— 16
- 法制度の変遷からみた住宅地の道路と家並み/小宮賢一————— 20
- 今日の住宅地の道路設計の基本的なパターン/日端康雄————— 23
- まちづくり思い出ばなし⑥/高山英華————— 28
- INFORMATION/編集後記



パリ・モンマルトルの丘 サクレクール寺院のドームからみた市内の家並み

表紙●Ralph Fasanelle

写真●普後均 P.3,6./神山貞次郎 P.6,9./徳田敦司 P.1,3,10,11,12./島尾伸三 P.14,15./日笠端 P.10,

住宅地の道路の成り立ち

日端康雄

我々が住んでいる住宅地の道が、どのような過程で形成されたか、住宅地の道路がどのような仕組みやいきさつでできてきたのか、主に東京の典型的な地区を例にとりながらお話ししましょう。

住宅地を構成する要素としては当然ながら住宅(建物)がありますが、それと同じくらい住宅地の性格や質を規定するものとして、道路があります。その場合の道路には大きく分けると、二種類あります。ひとつは全く自然発生的にできたもの、もうひとつは、行政の規制や都市計画によってつくられたものです。

●集落とともにできた道路

自然発生的な道路からみてみますと、これらにもいくつかのタイプがあります。ひとつは、集落ができることで生まれた道路です(図1)。都市の住宅地の原形のひとつに集落があるわけですが、集落として住宅が集まってくると、そこに自然に道路ができるのです。この場合の特徴としては、かならず道路に面する部分とそうでない裏側の部分がでるということです。つまり通りに面する部分が表になるわけです。ですから道路から見ると、住宅の表と裏が違った形になっている。

●農道

そうやって生まれた集落がもつと大きな住宅地に変わっていくときには、どうしても農道を住宅地に変えていく必要が生じます。その場合には農道を道路空間に利用されます。京島(図2写真a)を見ると、もともとの地形にそって耕作上の理由から区切られた畔道がそのまま道路になっていることがよくわかります。この場合は、先ほどのような住宅の表と裏さえはつきりしてなくて、

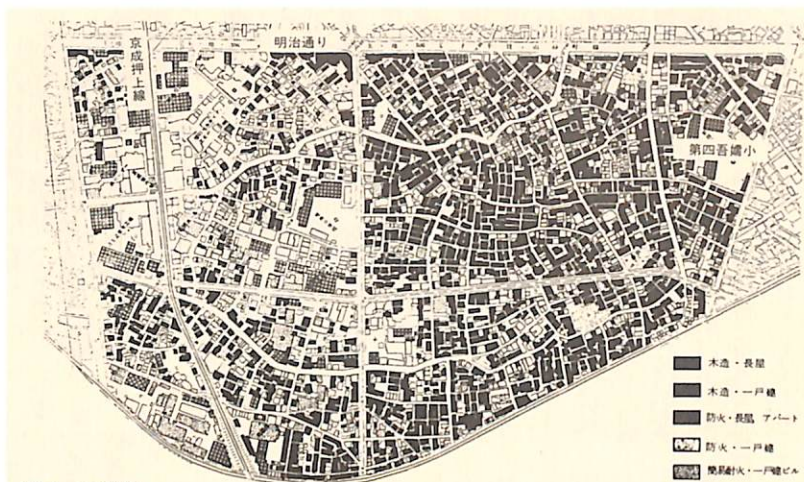
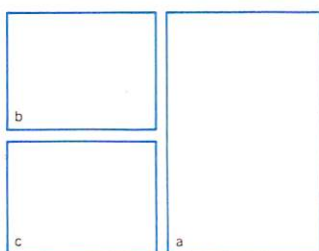


図2 ●元農道
墨田区京島地区 (『墨田区京島調査報告』東京都企画調整室 昭和49年11月より)
自然発生的な細道路網のもとで住宅の密集化が進んだ。



a. 墨田区京島
b. 中央区月島
c. 豊島区千早町 手前は建築線指定による道路。前方奥は指定以前に既に建築済みのため道路幅がせまい。

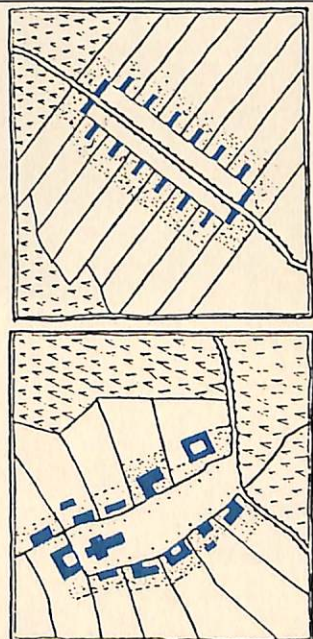


図1 ●集落と道路
ドイツの中世集落と道路 上図は道路に沿って形成されている集落。下図は袋路が大きくなって広場をかね、その囲りに家屋が並ぶ集落。

表と裏が混在しているうえに、非常に密集した形で住宅が建てつづまっています。

●耕地整理による道路

農道が道路になる場合にも、目黒区の八雲地区(図3)に見られるような、かなりスッキリとしたグリッドのものがあります。これは区画整理の原形である耕地整理によって農地割りをした場所が住宅地になったケースですが、しかし、よく見るとやはり住宅そのものは無秩序に建てられていて、道路の量も少ない。農地の耕田の都合で割りふっているのが、グリッドが大きいのです。

自然発生的な道路というのは、道路の本来の性格である共有地という認識に乏しい。そのために、私有地のなかを平気で人が通るといふようなことも起こるのです。

●公私混用型道路 底地のある道路

江戸時代に見られる底地というのは、まさにその公私混用型道路の典型です。月島(図4写真)の例は、江戸時代の街割りを知らずに大変立ちます。といっても江戸時代の街が今まで残っているというのではなく、関東大震災後、応急住宅としてできたもので、その際に江戸時代のモジュールを使用した、というわけです。江戸時代のモジュールというのは、中国の条里制をもとにつくられたもので、大きな街区を四〇丈四〇〇尺(イコール約六七間の正方形で区切り、街区間の道路として六間とする。今でいえば一〇・八mの幅になります。その街区をさらに半分に割り、それをまた半分に割る。そしてできた街区を一〇間ずつの短冊型に切つて、さらに五間て切つて、裏に背割線、表が路地になるわけです。この路地は九尺とてあるんですが、建物の底部分が一尺五

寸づつ張り出しています。この底下の部分を底地といふ公道として使用していましたが、いつのまにか住民が植木を並べたりして、あまり道路としては機能していないようです。もともと道路敷そのものが六尺しかないのが、現在の建築基準法で四mに拡張しないとダメなのですが、そうすると住宅の敷地が小さくなって家が建てられなくなる。中央区がずいぶん前から再開発をしようとしているのですが、未だに手がつけられていません。

●建築線の指定による道路

明治になって道路と住宅敷地を公の部分と私の部分をもつと分けようという動きが出てきます。永久的な道路空間の確保は、防災上からも必要でした。

そこで大正時代になってドイツから建築線という手法を導入したのです。これは全く道路のないところなどに道路配置計画をあらかじめ決めて、道路のないところではそれに即して家を建てさせようとした制度です。逆にいえば、家が建つ時にはかならず建築線によって道路空間を確保しようということになります。豊島区の千早町(図5写真)の道路は戦前の建築線によるものです。この当時、建築物の許可は現在のように県とか市ではなく警察が行なっていました。

この建築線という考え方は、ヨーロッパでは一種の衛生思想からきているのです。道路は人が通行するだけでなく、道路空間を開放することによって、住宅の日照や採光を確保するという役割をもっていた。だから、その起源を探ってみると公衆衛生法から出てきた考え方のようです。

もうひとつ、都市のスプロール対策という意味あいもあります。イギリスやドイツなどでは、産業革命以後急激な都市化が進行し、住宅が郊外へ無秩序に拡大してい

くという事態、いわゆるアーバン・スプロールといわれる現象をまねいた。なんの規制もなければどこへでも家が建てられるわけですから。それでは困るので強制的に都市の基盤として道路の設置を義務づけたのです。

●道路位置指定による道路

戦後の高度経済成長期の人口の急激な都市集中化がもたらしたスプロール現象は、深刻な社会問題でした。戦後制定された建築基準法により建築線の制度は廃止されましたが、こうした都市化の圧力に対して同法の道路位置指定制度というもので対応しました。これは家を建てるために私道をつくりたいからここに道路位置を指定して下さいと申請して行政庁の指定を受けるものです。この制度では、幅の狭い私道とかゴチャゴチャした家並みが続くいわゆるミニ開発のようになったところもあります。「私道につきうんぬん……(写真)」というのはこうしたスプロール化によってできた道路に多く見られる光景といえます。

●区画整理による道路

都市計画的に住宅地の道路をつくらうということでもってきたものに区画整理があります。やはりドイツで生まれたもので、これもスプロール対策のひとつです。これは道路用地を地主から減歩という形で提供してもらい、従前(計画前)の土地を整形に区画された宅地に交換するという方法で進めます。非常に公平なやり方で道路空

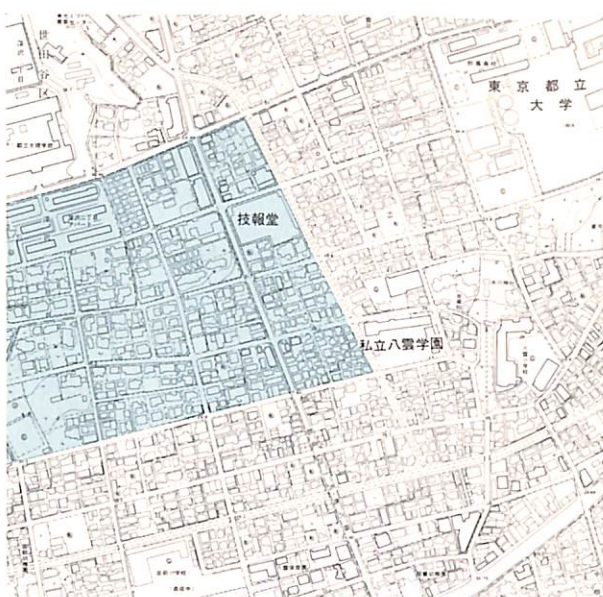


図3 ●目黒区の八雲
目黒区八雲地区 (昭和58年国土地理院)
耕地整理による区画割りのため住宅の配置と道路がうまく対応せず、裏家(道路に直接面しない住宅)が多くみられる。



昭和3年の指定建築線

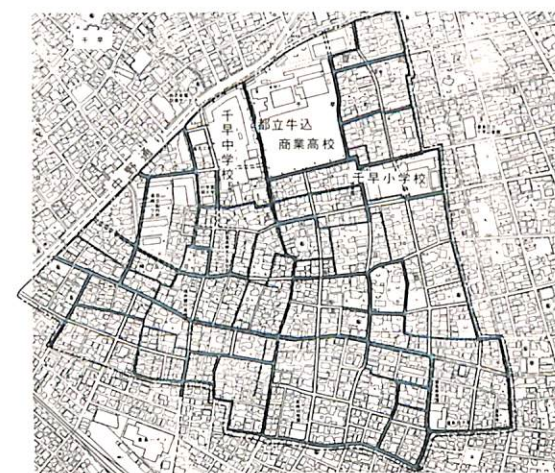


図5 ●建築線指定
豊島区の千早町(昭和53年調査)
かなりゆったりした敷地規模をもった戸建が多く見られる住宅地。現状道路の約90%(延長比)が昭和3年の建築線指定により実現したもの。

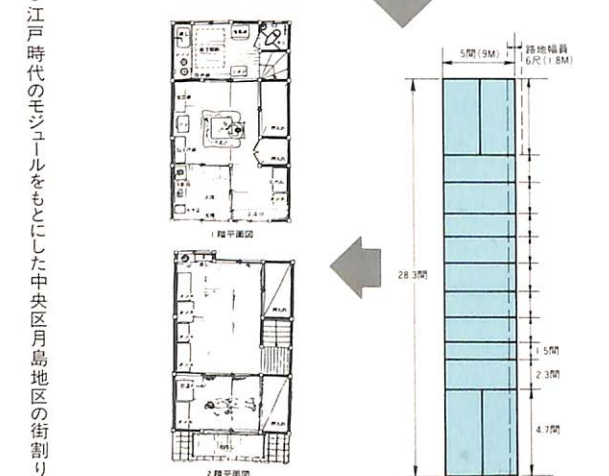
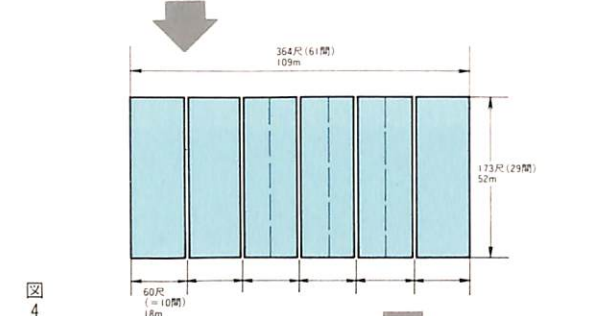
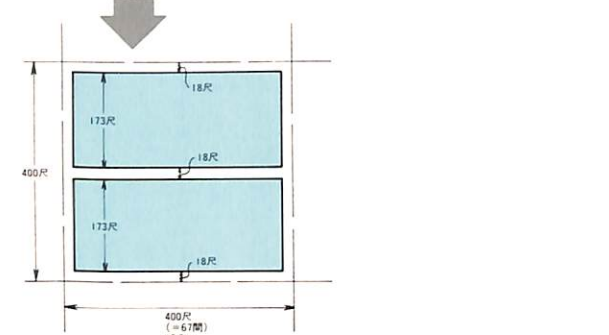
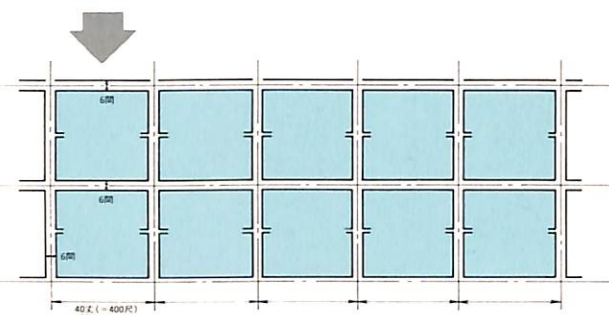
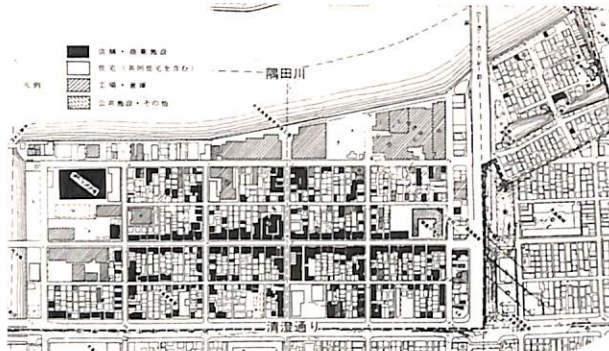
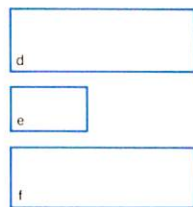


図4 ●江戸時代のモジュールをもとにした中央区月島地区の街割り



- d. 荒川区東日暮里 手前の太い道路は区画整理によるもの。
中央のたてに伸びた細い道路が建築線指定によるもの。
- e. 私道（渋谷区・千駄ヶ谷）
- f. 渋谷区松濤



図6 ●道路位置指定を上手に誘導した例 勝田市(茨城県)

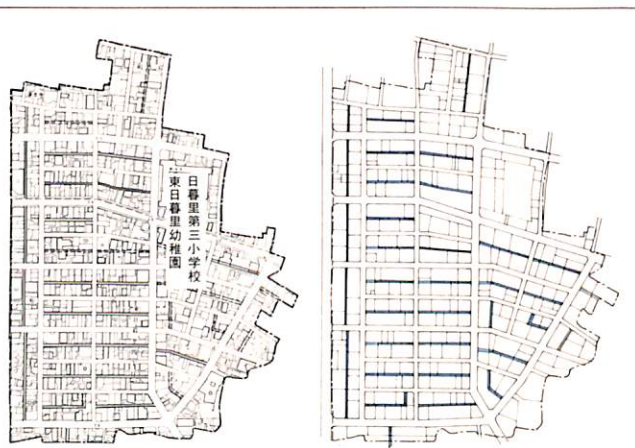
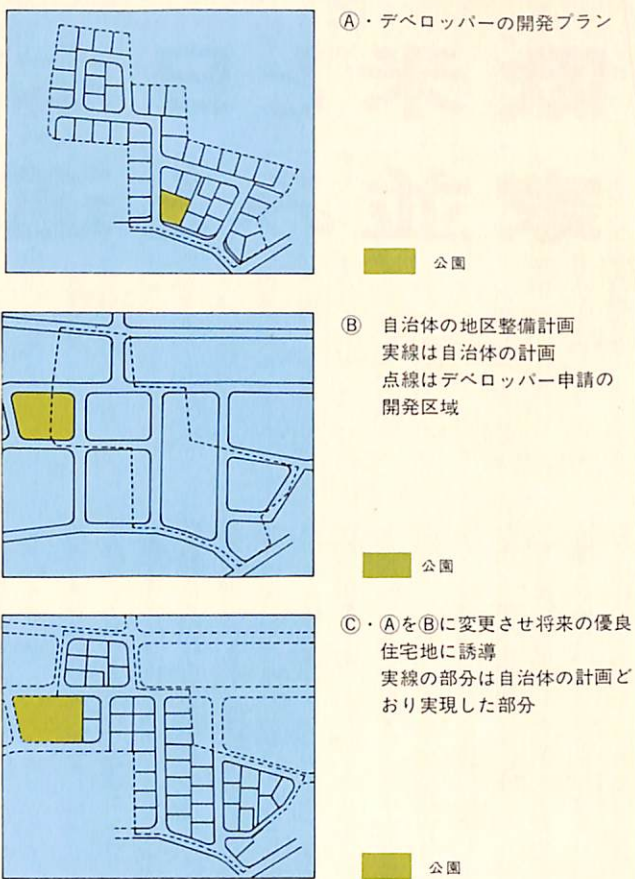


図7 ●区画整理
荒川区東日暮里3・4丁目付近 典型的な区画整理地区で、街路は旧道路にほとんど影響されていない。
住工併用家屋が多い。街路の背割り線の部分に建築線(青色部分)を指定。ロットの大きくなりがちな区画整理地では細分化により街路がくずれのを防ぐためこのような建築線はよく用いられたらしい。

間を確保できます。荒川区の東日暮里三・四丁目付近(図7写真d)のがそれです。関東大震災後の、震災復興区画整理でできたものです。もともと零細な敷地で、街区が小さい。ちなみにこの細街路は建築線によって指定されています。郊外地の農地を区画整理する場合は、かなりゆとりとした道路をとることができるとは、既成市街地や駅前の密集地を区画整理しようとする、零細なものになるケースがある。また、区画整理は機械的な格子割りをつくるのが手つとりばやいということがあって、とすると画一的な街路パターンを生み出す結果になります。ドイツなどの区画整理は、地区詳細計画という計画的な規制と組み合わせる画一的な設計ではなく、かなり有機的な街区設計をしています。

●大名屋敷跡などの 宅地造成による道路

もうひとつの都市計画による住宅地としては宅地造成があります。歴史的に見れば、城下町ゾーニングといって、城があつてその回りに家来が大きな屋敷をかまへ、その回りに商人や一般の住民が住むというパターンがありますが、東京(江戸)も江戸城の回りに数多くの大名屋敷があつたわけです。近代になって大名が財政難から自分の屋敷を売るという事態がたびたび起こった。旧藩主阿部家跡地の文京区西片町や旧佐賀藩主鍋島家跡地の渋谷区松濤(写真f)などがそうです。一戸あたりの敷地が大変広いので、道路が多少狭くてもいい住環境が

得られます。

また電鉄会社が計画的に開発した宅地造成があります。戦前では、成城や田園調布がそれにあたる。特に渋谷栄一がイギリスやアメリカの田園都市運動を勉強してつくった田園調布は、一戸の敷地が三〇〇〜五〇〇坪ぐらいで、当時としてはそれほどいい宅地造成ではなかったけれども、今はいわゆる超高級住宅地になっています。概略的に住宅地の道路の成り立ちを見るとほぼ今いたどろかに入るわけです。自分の生活している住宅地の道のルーツがなんであつたか、調べてみるのも面白いのではないのでしょうか。

(ひばた・やすお 筑波大学助教授)

(談)

欧米と日本・住宅地の家並みと道のデザイン

芦原義信・日笠端・陣内秀信

外からの視点・内からの視点

陣内 最近、わが国でも住宅地の家並みや街並みへの関心がずいぶん高まっていると思います。その場合、道の果たす役割は非常に大きいとともに、街並みのでき方における、欧米などとの違いも少なくありません。今日は、住宅地、都市における道路というところで自由にお話しただけならと思います。芦原先生は『街並みの美学』のなかでも外国の事例を豊富に取りあげられて、様々な観点から魅力的に論じていらつしやいますが、いかがでしょうか。

芦原 確かにヨーロッパなどに行ってみると、随分違うなあと実感しますね。なぜかという、ひとつは視点の相違ですね。我々の視点は、内から外を見るものが中心であるのに対して、ヨーロッパでは外からの視点に重きをおいています。端的にいうと、ドイツやスイスあたりのペランダに置かれていた花などが良い例ですね。家の中から見えないんですが外から見えるように並べている。日本では、洗濯物やフトンですね、太陽エネルギーを無料で使って夜中にホカホカと寝られればいいじゃないか、という視点です。これは良い悪いの問題ではなくて、哲学というか人生観の反映ですね。ドイツで聞いたんですが、洗濯物などを外に干したら三〇分もしないうちに警察官がくるそうです。また、アメリカの郊外住宅地などは五mほど道路から後退して家が建てられていますけれど、もしそこに我々がやっているようなコンク

パの都市の構成に対して、日本のように、一軒また一軒と建って農道ができてというような発散的に整えていくという習慣の都市形態。これを僕は足し算の建築といえると思います。ヨーロッパのいわゆる引き算の建築では、全体の形態が先に決定されているから、左右対称、正面性、象徴性が非常に重要になる。足し算の場合は、足していくから、コブがでるような……。建築物にたとえれば古書院・中書院・新書院と増築していつて、ひとつのトータルティがある。ノートルダムゴシック建築では絶対にできない考え方です。エーゲ海の都市なんかに行くと、あれもやっぱり外敵の侵入を防ぐためのいわゆる収斂的な都市国家ですね。

陣内 そうですね。限られた土地の中で、皆でいかに守りながら、よりよく住むかというのを追求したために、相互の関係を調整して、最小限のキツチリした建物の形態がでてきますよね。それからボンベイなんかをみると、あの時代にもう道が舗装されて、しかも車道と歩道が区別されています。建物もはつきりした住宅のタイプが作られて、外壁をフレスコ画で飾った相当華やかな街並みができているわけです。面白いのは、車道の幅を統一、規格化してそこを通るように共通ルールを決めて街並みを美しくし、使いやすくもしていることですね。あるいはローマの古い史料にも、公共道路に外階段を張り出さないように、御触れがでたことが残っています。街並みを整えて美しくしていこう、という関心は古くからあったようですね。おそらくそれがルネサンス以降のとりわけオースマンのパリ改造などの時に、道路と回りの建物の高さやデザイン、道路とのバランスを同時に設計してトータルイメージをあらかじめ決定していく方向性になっていっているでしょう。日本では、道路は先に通すけれども、敷地の中では勝手に建物が作られてしまった

り、逆に先に家ができてしまつて道が後からついてくる

日笠端(ひがさ・ただし)
東京大学名誉教授・東京理科大学教授

芦原義信(あしはら・よしのみ)
日本建築学会会長・武蔵野美術大学教授

陣内秀信(じんない・ひでのぶ)
法政大学助教授



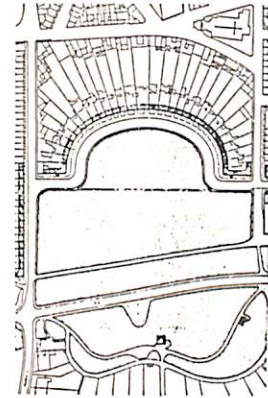
とかバラバラですね。その方がフレキシブルだともいえるわけですけども……。

芦原 エーゲ海の島などでは、波止場があつて斜面に街が作られています。そうすると波止場へ出る道に段があるんですね。だから水平に等高線に行く道は段がないわけです。敵が攻めてきた時に段がある道をいけばここに出る、横に行けばこうなる、というのが本能的に分かるんですね。また玄関が港の方に面していないんだ。敵がきた場合の共同防衛の精神が都市計画の中にあるんですね。ギリシャの街でも道路と道路の交差点には

リットブロック塀や鉄状網でも設けたら、おそらくアメリカ中のTVで放送されて、新聞にも出るだろうと思います。日本では、一番治安が良い国であるにも関わらず、なかには割ったビール瓶を逆さにさす人もいるほどです。夜になれば店舗や銀行はシャッターを完全に閉めて帰る。これは他の国ではちよつと考えられないことです。自分さえ良ければという内なる視点が基本的にあるんですね。デパートの垂れ幕なども外国であつたら、もうお店が危ないのかと心配されるでしょうね。

陣内 公共的なものに対する意識の薄さが日本の特徴というところで、それをベースとして都市ができていくというため、公共空間の整備も少ないといえそうですが、ヨーロッパの方は歴史的にみた場合はどうなんでしょうか。日笠 今、芦原先生が言われたように非常に違いますね。郊外と内部市街地とでもまた少し違うんです。郊外の場合は、日本では市街化区域ならば道路や公園や学校がなくとも家がどんどん建っていきますね。スプロールが容認されているというのかな。ところがヨーロッパでは地区計画の決まった所だけ家を建てさせている、アメリカでもスプロールはありますが、日本のように一軒一軒のパラ建ちではなく団地単位なんです。日本ではバラ建ちでも電気は送る、ガスも入れる、道路もつくってくれり期待しているし、事実また役所がその通りやってくれりんだ。けれども向こうでは水道も下水も電気も送らないから抑えられるんですね。それから内部市街地の方です。が、欧米では昔から広い道路でブロックが区分けされていて、道路にそつて建物が建ち、内側には大きな中庭を

図は1769年に実現したイギリス・パース ロイヤル・クレセントの平面図。



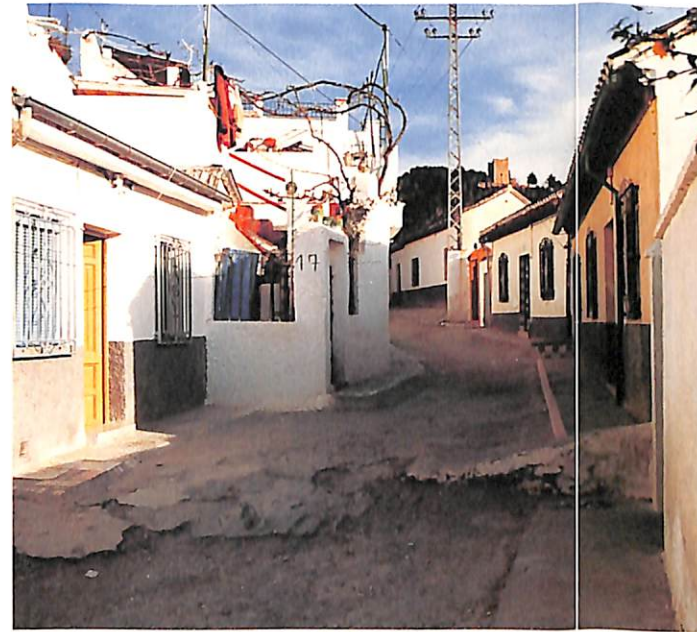
●ロンドンのリージェントパークをとりかこむパーク・クレセント(1821年完成)。



●壁の色が白に統一されていて美しい、スペイン・ミハスの家並み。



●スペイン・コルドバのユダヤ人地区の家並み。



●スペイン・アルハンブラ宮殿裏、アルバイシン地区の家並み。



●スイス・ベルンの家並み。1階の商店は夜通しウィンドを照明していた(早朝撮影)。



●鎌倉・稲村ヶ崎付近。江の電軌道敷が道路代用になっている家並み。

アメリカ型都市へ

必ず樹を植えるといえますね。樹が見えれば、「あつ、曲がれる」というわけです。やはり、ある種の共同責任みたいなものが街にあるんでしょう。日本では、さっき言ったように発散的だから連帯責任がてきにくい、どんな色に塗ろうがかまわないじゃないか、となるんですね。

日笠 ギリシヤもそうですけど、スペインの街なんか魅力がありますね。

芦原 いいですね。

日笠 パティオみたいな庭の形式でね、花がイッパイできれいですね。高密度な家並みですが、平面的な高密度さというのがあるんですね。ただ、防災上は右などの不燃建築物だから木造の場合とは違うけれど、ゴミの運び出しはどうするんでしょうかね。車が入れませんかね。陣内 ベネツィアなんかでも急病人がでると大変らしいですね。

日笠 多分、車の入る表通りまでもっていくんですね。陣内 船の所まで押していくとかですね、大変らしいです。

陣内 地中海の街の魅力の話が大部分でしたが、地中海の集落や小さな街の路上に溢れている生活のニオイというのは高密度化によるものでですね。これは道と住宅の持っている関係の面白さであり、ひとつの文化だと思いますが。

日笠 スペインのコスタ・デ・ソルという海岸にミハスという別荘地があるんですが、その街がとても面白くて、気に入っちゃったんです。もう路地が迷路のようで、しかもそのひとつひとつの路地のデザインが違っているわけですね。ある路地では非常に統一されていて、壁の色が白、屋根が赤、家枠やベランダが黒で他の色は全くない。路地に出ているレストランのメニューまでが白と黒でほかの色を全く使っていない。「都市計画で決めているんですね」と聞いたなら「そうじゃない」と言うんです。路地ごとに住民が協定していて規制のゆるやかな道は色が

入ってくるけれど、厳格に色を排除している道もある。そこをきれいな衣裳を着た人が歩くと、またよく引き立つんですね。ああいう風に街の人達が皆で協定してやっているというのでビックリしました。

芦原 まあ、建築家ってこんなことを言うと怒られるんだが、日本は非常に自由ですね。表現の自由がある。もうやりたいようにやっついんだけれど、特に外観に対して、ヨーロッパに行くともうすごい制約がありますね。街並みが揃っているという日本では京都の町家ですね。木造で連子格子でとても美しい。この間、下北半島の山奥へ行ったら、そこにはニュージーランドかと思うような建て売り住宅がありました。それから北海道の羅臼という昆布漁の町、もうポストン郊外かと思ったね。近代建築、建て売り住宅になってからヒドイんですけど、

日笠 明治の東京の繁華街なんかを見ると、もうそういう感じですね。新しいものをどんどん取り入れてゲテモノをつくっていったんですね。陣内 以前、芦原先生が『街並みの美学』を書かれた時

に、イスラム都市の秩序が分からなくてその良さが評価しにくいというように書くていらつしやいました。が、あれはあれで住んでいる人達にとってみれば、しっかりした方法や生活との結びつきがあつて、ああいう道と家のつながりはそれなりの秩序があるということでしょうね。

日笠 歴史的に、ある時期、これといこうと合意したのてしようかね。日本では合意する方向性が当分決まりそうもないですね。皆勝手に、実に多様に進めていつて。それがずーっと続くんじゃないですか。最近、僕はちよつとあきらめているんですよ。燃えなきやい、死ななきやい、とかね。それだけが都市計画の最低限の役割で、あとはもうね……(笑)。小規模には住民の協定が結ばれて、そこでは一応の統一がみられるというふうなものがアチコチに散在して、それぞれに全部が違う、そういう状況が長く続くんじゃないでしょうか。

芦原 僕もそう思いますね。初めは整合性のあるものが良いと思つてた。でもそれよりさらに新陳代謝して、僕はそれをアメーバ都市と呼ぶんだけど、変貌し続ける都市の方が二世紀へ向けてはいんじゃないかと思つています。あつちがダメならこっち、こっちがダメならあつちがでてる、と。結構、生きてるんですよ。

陣内 日本の場合、古い物がそのまま残ることは少ないですが、文化が何らかの形態で引き継がれながら、建て替えられていく。ある空間のコンセプトや雰囲気や遺伝子みたいな受け継がれていくのではないのでしょうか。そこに石づくりの西欧と比べた時の文化の質の違いを指摘できるかもしれませんね。

日笠 建て替え、というのは悪く言えば使い捨てなんですけどね。永遠に続かせる点では、日本の方式が合理的ですね。植林をやつて、受給関係のバランスをとりながら、木造建築をつくつていったら永遠に続くわけでしょう。ところが石や鉄は、そういうわけにはいきませんものね。

にすれば優先権はつきりして、事故率が下がるということ。アメリカでは住宅地を開発するとき必ず敷地割りをチェックされます。

ところが、日本の都市計画では敷地割規制の制度をつくらなかつたので、一般に道路については取り決めがないんです。区画整理をやつた時だけ、例の格子状の道路ができる。そのほかの地区は建築基準法の四道路さえあれば、もうどんな建築させているわけです。

芦原 だから、東京都で道路に名前をつけようというので僕も委員会にいたことがあるんだけど、もともと名前をつけるようにできていない都市計画なのだから、とてもできなかったんだ。

日笠 スプロールとは、良く言つたもんだと思つてますよ。あれは「はびこる」とか「のたくる」という意味ですよ。まさにそういうふうな道路ができていますから。

陣内 芦原先生もよく行かれる南イタリアのチステルニノ。僕も昔調べていたんですけど、城壁の内側の道路の仕上げは非常にきれいでできていますね。回りは白く塗つた住宅の壁が並んで、街路と室内空間があまり違わない。同じ石を使って同じように仕上げていますからでしょうが。所々トンネルがあつて、かかつているポールト(二つのアーチが交差してできる丸天井)がまた室内にかかつているポールトと全く同じなんです。そうすると当然、家の中にも靴のまま上がるわけで、内と外との区別がないんじゃないでしょうか。逆に外を大切にすると、ということもなつてくるし、区別がないのていつも緊張しているわけですね。

芦原 僕もそこに非常に感銘を受けたんだ。なにかひとつの大きな家のような都市でね。一軒家を建てる時、その上にアーチをかけて建てるのです。あんな面白い街はないですよ。

日笠 どこにあるんですか。

陣内 道路と住宅の関係で考えますと、東京の場合でも江戸時代の武家地と今の山手、それから郊外に分譲住宅でも、そのつくり方に本質的には何ら変わりがなかつたりするんですよ。また下町の商店街と中央線沿線などの駅前商店街、さらにもつと外れの商店街もやはり本質的には大きく違つてはいない。ですから、現在でも下町的なものをつくり出したり、ある歴史的な感覚をつくつてきた街を再生産する知恵があるように思います。コミュニティも一緒にできてきますね。ところが、イタリアなどですと城壁で囲まれた古い街の部分は、固有の論理固有の街並みの仕組があつて外へ出るとまるで違つてしまふ。外へ行けば行く程、古い街となんら関係がなくなつていく。そういう街しかつくれないうんですよ。欧米にも共通した傾向だと思つていますが、その点では日本はしなやかな国、ソフトな道路と住宅の関係をもつ国ともいえません。ですから、副都心、そのまた副都心といったように人間の生活の魅力ある核が現在でもつくれると思つてます。おそらく欧米人にとってはニュータウンとか副都心をつくつてもどうも殺風景で人気が感じられないということになつてしまふのではないかと思つてますね。

日笠 ヨーロッパをモデルにすれば、日本も早くヨーロッパ流にやれ、ということになるけれども、この頃僕は違うような気がしているんです。新宿の高層ビルのおかげでゴチャゴチャした路地があつて焼鳥屋の煙がモウモウと上がつているのなど、防災や衛生上で問題がなければ、スクラップ・アンド・ビルドで建て直したりしない方がいいのかもしれないですね。

家は小さな都市・都市は大きな家

日笠 道路の機能も、今また見直されて電線を地下に埋設していくというのがあります。今まで日本では、道路

陣内 イタリアのかかとの辺です。プーリア地方というんですけれど。石で組みあげられた家の上に、また同じように家を組みあげる。外階段で出入りするようになってるので、内部はいじる必要がない。家が増殖していく感じがします。

芦原 イギリスの田園都市などは、まったく正反対だね。陣内 そうですね。家は小さな都市、都市は大きな家。という言い方がありますが、そういう感じで相互乗り入れなんです。ですから自分の生活は都市との関係なしには考えられなくなつていく。

芦原 イタリア人は一番小さな寝室をもっているが、世界で一番大きなリビングルームを持っている、といわれますものね。

陣内 ナポリにしてもベネツィアにしても生活の雰囲気が出てくるものに洗濯物がヒラヒラしているというのがありますね。あれも場合によつては悪くないですね。

芦原 あれは、道路にヒモを渡してかけてるんですよ。陣内 滑車でね。

芦原 日本みたいにベランダには出さない、正面性がなから。道路の上にかかっているからね、旗みたいであれはイイやね。

陣内 展覧会やイベントをやる時に道の上に横断幕をはりますね。ベネツィアではリアルト橋の所にいつもかかつています。あれがいいですね。庶民地区の洗濯物と同じ発想だと思つてますが、目抜き通りですとイベントの広告になるわけです。ああいうのは街路演出としてはいいですね。

日笠 ドイツでもやりますね。それから中国でもやっています。

陣内 中国は重要な建物の輪郭に豆電球みたいなものをつけますよ、あれが面白いな。イスラム圏でもありますね、建築物のシルエットを浮かあがらせて面白いで



●ベネツィアの下町、カステッロ地区。

は電柱のためにあるスペースだつたりしたわけですが、車が増える、歩道はいる、そういう状況のなかでペンキで線を引いたり、ガードレールを設けたり、まあ非常に安直に対応していたわけだけど、決定的に道路のスペースが小さすぎますね、幅員が。

芦原 安全とか機能が追究されて、ある程度達成されたので、今度はアメニティの時代ということでしょう。

日笠 交通安全の方も随分研究されていますね。愛知大学の毛利先生だったかな、今まで区画整理で道路に十字の交差点を設けるので交通事故の発生率が高い。T字路

気候によって変わる家並み

――主に南ヨーロッパについてのお話が続きましたが、北方ヨーロッパの道路と住宅の関係についてはいかがでしょう。

芦原 ようするに樹が生えるかどうかですね。南ヨーロッパは大体樹が生えない、ですから石の家に住めるわけです。ヨーロッパもアルプスから北は樹が生える。ドイツではグリーノヴァルトとかシュヴァルトバルトといった「青い森」「黒い森」の名前の町があるくらい。木造建築がありますし、北欧にはログハウスもある。

カナダもそうだし、そうすると密着都市にはならない。木造だと日本のように敷地の中に家を建てるわけですね。

イタリア、スペイン、ギリシア、これらは道路に直接石の建築が面してこの間に空間がない。北ヨーロッパではフロント・ガーデンがありますが……。

陣内 中庭も生まれませんね。

芦原 北ではね。ところが敷地は広いんです。大体二〇〇坪あれば塀がなくてもある程度のプライバシーは保てるんだ。それ以下だと塀がないと裸にもなれない。最近では空調が進んだので窓が小さくなってきたからいいけど、今までの木造住宅だと塀がないと気持ちが悪くてね。

陣内 大体結論が出たようなんです、この辺で。今日は長い間ありがとうございました。

市内の大通りには電車(デ・イ・ツォ(上海語)/トロリーバス)が走っています。

主な通りには汽車(チ・ツォ(上海語)/バス)が、きめ細かいネットワークを形成しています。

通勤や買物などの主な足として、これら公共の交通機関と脚踏車(チャ・ダツ・ツォ(上海語)/自転車)があります。

ちょっとした買物は徒歩で行ける範囲で十分に済ませられます。

映画を見終えて夜遅くなっても、バスはおそくまでありますし、歩いて帰るといっても雨や雪でなければ、それほど苦にならないほどに街が広がっています。

市民のタクシーとしては三輪車(セー・レン・ツォ(上海語)/三輪タクシー)がこれまでは活躍をしていましたが、徐々に四輪の乗用車に追い出されつつあるところです。

バイクが若者たちの羨望の的となっています。

大きな車の通る馬路、それより少し小さな街、街道にはまた小さな裏通りへの入り口がたくさん口をあけて、人々の生活の

上海市民の ストリート・ライフ 島尾伸三

場である「巷」や「里」がそこにあることを示しています。

そして、それらの道のとどのつまりに「胡同」があるのです。

一本の細い路地を挟んで人家が密集して並び、その突き当たり付近に公共厕所(共同便所)があります。そのトイレの横を抜けて、もつと奥へ行こうとすると、空地や、小さな家庭菜園へ踏み込んでしまったりします。上海市の市街は、解放前に、フランス租界と共同租界だった地域がその大半です。この地域は、

その周辺の地域が戦争によって焼土と化したのに比べ、以前の古い建物や、未整理のままの雑居住宅が並びます。

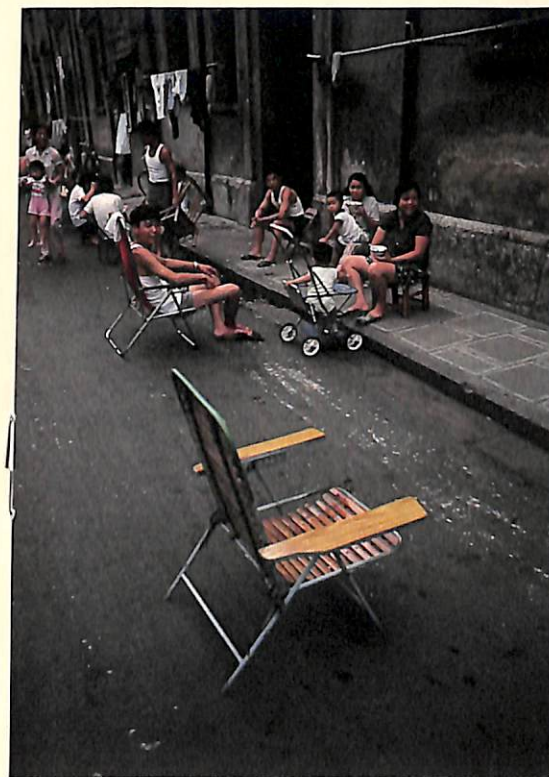
朝、その胡同や巷の細い路地には、馬桶(モ・ド(上海語)/便器、壺の形をしてる)が、うら返しにして並びます。各戸にトイレがないので、夜はベッドサイドに馬桶を置き、夜間の用足しはこれで行なうのです。そして朝起きると、公共厕所へ中身を捨てに行き、洗って自分の家の前へ並べて干しています。

その横で顔を洗ったり、歯をみがいたりしている老人。洗濯物が歩道を塞ぎ、イスが道端に置きっ放しになっています。そこを子供がかけまわります。

上海の夏は異常なまでに熱く、夜もむしむしとして、とても家の中では寝られないほどらしく、道端へベッドを持ち出して寝る人もたくさんいます。長イスに寝そべって、抱いた孫の顔をゆつくりと扇子であおいでやる老人。トランプをやる男たち、毛糸を編む婦人、食後のデザートを囲む一家……。車の行き交うバス道にまで、家の中の暮しぶりがこぼれて広がります。夜道で、寝ている人を踏みそうになったりします。

室内と露地、庭と通路の差が、ここではないのも同然です。治安の良さと人情味(ニン・チン・ビ(上海語)/人情味)が、この解放空間の担い手なのでしょうか。

(しまお・しんぞう 写真家)



江戸時代の道路と町家の庇

波多野 純

江戸の町人地の中心である日本橋界隈は、大店が並ぶ大商業地であった。けれどもそこはまた、職人や棒手振商人など落語の主人公たちにとっては、裏長屋に代表される寢食をとにもする住宅地であった。現在の東京からは想像しにくいことだが、江戸の町家は職住が接近した都市空間であった。

そうした江戸の街を縦・横にはしる長屋路地。これらの路地に今のような規制は存在したのだろうか。江戸の町の支配組織は、町奉行を頂点にして、町年寄、名主、家主、店子とピラミッド的に構成され、相互監視のほか町触の伝達

の機能も兼ねていた。江戸の裏長屋などがあったところは、地主が私有地の中にスプロール的に建設された裏長屋は町触の埒外で、地主・家持などの自由裁量により路地幅、庇等もまちまちにきめられたようである。そこで、文献で確認できる江戸の表通りの町屋の道路と庇の関係について、波多野先生に語っていただいた。

(編集部)

●商業空間とこの道

夕方、商店街の魚屋や八百屋では道に大きくはみ出して商品を並べているでしょう。近ごろではワゴンセールとかいって、食料品ばかりでなくフィルムや衣料品なども店からはみ出して売られています。これが度を越すと通行の障害になります。そこで道を線を描いて、せり出しの限界を自主規制している商店街もあります。もちろん公道に商品を並べることは違反なわけです。でも全面的に規制してしまったら、町の活気は失われてしまします。

●江戸の町家の特徴——庇

江戸の町でもきつと同じようなことがあったでしょう。これを建築的に考えますと、道に面した町家の庇のあり方ということになります。

江戸時代の終りのころの江戸と京都・大阪の風俗を比

較した『守貞漫稿』という大変面白い本があるのですが、これによりますと、江戸の町家は一階の庇が二階より三尺前に出ており、一階と二階がそろそろ京坂とははつきり違っているそうです。道路にせり出した一階の庇は、江戸の大きな特徴なのです。今でも、川越・土浦・栃木など江戸の面影をのこす町の古い商家にその特徴がよく遺っています。

●幕府と町人が協力して庇をつくる

さて、江戸の町は徳川家康が幕府を開いて以来大きく発展し、町家もすいぶん立派なものが建てられました。ところが開幕から五〇年ほどたった明暦三年(一六五七)一月一八日、一九日に大火が起き、町は焼きつくされました。落語などでも有名な振袖火事(明暦の大火)です。大火のあと幕府は、いろいろな都市改造政策を実施します。

この中に庇に関するとても興味深い政策を見つけました。大火から半年ほどたった六月一七日に出された町触

もしこのとおりだとすると町人たちはなかなかたくましく、幕府の方針を無視して庇をせり出したことになりました。身分制の厳しい時代にこんなことが可能だったのでしょうか。

●大火前からつくられていた庇

そこでもう少し詳しく調べてみることにしました。ほんとうに半分ずつ出し合ったのだろうか。すると変なことが分かってきました。

江戸時代の中頃につくられた沽券絵図と呼ばれる現代の地籍図にあたる地図があります。この沽券絵図のうち通一丁目(日本橋のすぐ南)のものをみると、

京間一間の庇は、道路と宅地から半分ずつ出し合ってつくってあると昔から伝え聞いています。

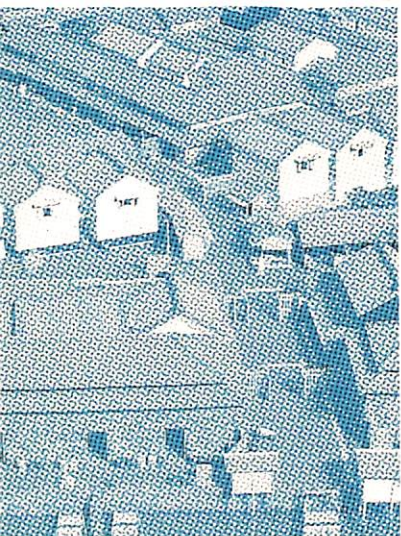
と書かれています。このとおりなら町触とよく合います。ところが道路が「七間一尺」と書かれています。この寸法は京間(一間＝六尺五寸)ですから田舎間(一間＝六尺)になおすと七間四尺五寸になります。これに京間一間の庇のうち本来道路である半間、両側でちょうど京間一間分を加えると八間五尺にしかありません。道路は田舎間一〇間でしたから、一間一尺足りなくなってしまうです。

じつは明治時代の地図などを調べてみたら、一間の庇は、全部道路を使ってつくられていたことが分かりました。これなら、

京間一間の庇(六尺五寸)＋京間七間一尺の道(七間四尺五寸)＋京間一間の庇(九間五尺五寸)＝田舎間約一〇間

となり計算が合います。『沽券絵図』に「昔から伝え聞いています」とあったのは、「実際に確かめたわけではなく、昔からそう言われています」という意味なのでしょう。

実際に一間の庇がすべて道路を使ってつくられていたことは、通一丁目にあった白木屋(今の東急デパート日本橋店)の図面でも確かめられました。



そこで明暦大火前の庇について調べてみました。江戸時代の初期、明暦大火前の町並のようすは、残念ながらあまりよく分かっていません。そこで町並が描かれている屏風絵から想像してみました。当時の情景を描いた屏風絵のうち代表的なものには、出光美術館所蔵の『江戸名所図屏風』と国立歴史民俗博物館所蔵の『江戸図屏風』があります。いずれの屏風にも明暦の大火で焼け落ちた江戸城の天守が描かれています。『江戸名所図屏風』には寛永初期(一六三〇頃)、『江戸図屏風』には明暦大火直前(一六五〇頃)の情景が描かれていると思います。二つの屏風の間には二〇年ほどの年代の開きがあるわけです。

まず『江戸名所図屏風』をみますと、場末の町家にはあまり庇は設けられていません。いっぽう東海道ぞいの日本橋のすこし南では庇のある町家が並んでいます。この庇の中には先を庇柱で支えられたものもあり、庇下には商品を並べる台がつくられています。日本橋の北の室町(今の三越あたり)では、庇は連続した庇柱に支えら

です。町触とは、町奉行所が町方に出す法令です。この町触では、

町家の庇は半間の釣庇にしない。ただし、江戸のメイン・ストリートにあたる本町通り(今の日銀から浅草橋)の道幅は京間七間(二・三八m)、通町通り(日本橋から銀座・新橋)の道幅は田舎間一〇間(二・八・二m)と定め、庇は先に柱を立てた一間幅のアーケードとしなさい。この場合には道路と自分の宅地から半分ずつ出し合いなさい。もし釣庇の方がよいという者がいても、大勢に従わなければいけません。隣の町ともそろえなさい。

と指示しています。これは大変なことす。幕府と町人が土地を半分ずつ出し合い協力し合って町並みをそろえ、アーケードをつくらうというのですから、まさに官民協力の都市景観整備です。現代の建築規準法よりも優れているようにもみえます。

れ、庇下は土間となり、アーケードとして雨の日も濡れずに歩けるようになっていました。

つぎに『江戸図屏風』に描かれた町家の庇をみると、東海道ぞいの室町から新橋までの町家ではすべて庇柱に支えられアーケード状につくられています。ところが街道と直交する横町あるいは神田の町では、同じように庇柱に支えられた庇はあるものの、庇下は商品を並べる台になったり、格子を設けて囲い込むなど、占有して使っています。

この二つの屏風の庇の様子からみると、庇の下を通行可能なアーケードにするやり方は寛永初期に室町あたりからはじまり、やがて街道ぞいに拡大していったことになりました。いっぽう横町などでは、庇下を占有空間化するやり方が一般的であったと思われます。

町触をみて、大火前には「商品を庇下よりはみ出して並べないけなさい」というのがあったくらいで、庇の下を占有空間化することは禁止されていたわけではありません。それにもかかわらず街道ぞいでは庇下を通行可能なアーケードとして開放していたとすれば、これは大変なことす。幕府の強引な指導でもなければできないことと思います。とにかく庇下をアーケードとすることは大火前から行なわれていたのです。

●めまぐるしく変わる庇の町触

そこで明暦三年一月一八日、一九日に大火が起きます。大火直後、幕府は町割改定があるから建物は仮建築にしないとい町触を出します。そして四月五日には、道にはみ出してある一間の庇は取壊しなさい。それによって余った土地はくり越します。庇をつくりたい場合には宅地内に納めなさい。

との町触を出します。ところが三日後の四月八日には方

針を変更し、

一間の庇のうち半分を切って柱なしの庇としない。
すると庇も不安定になるだろうから、どうしたらよ
いかは町年寄に指示を受けなさい。

と、釣庇をつくることを許可します。町年寄とは、町奉
行から直接指示をうける町人の代表で、江戸の町には三
人います。

さらに、四月二四日には、

道幅が五間あるいは六間、通町通りは田舎間一〇間
本町通りは京間七間と決まったから、三尺の釣庇に
しない。そのほかは一切道にはみ出してはいけま
せん。

と、三尺の釣庇にすることを再確認しています。

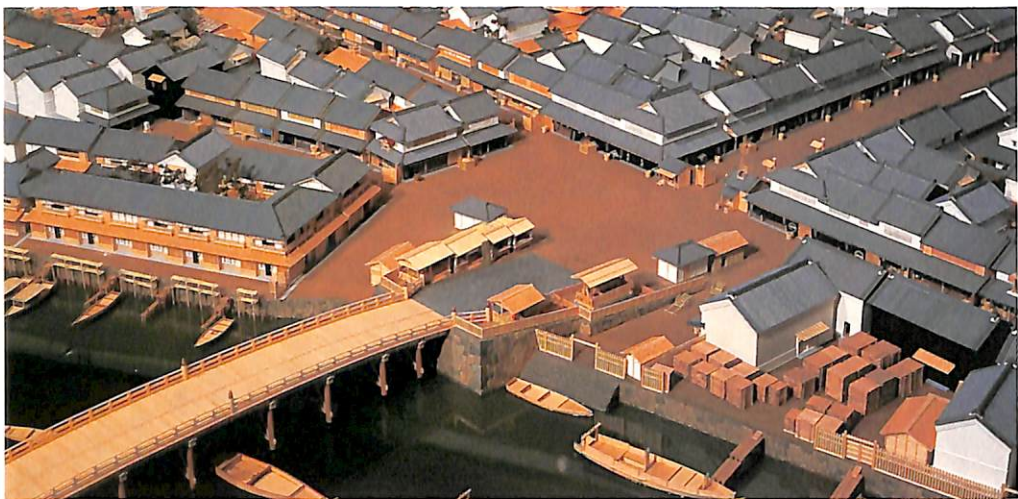
ところが、六月三日になると、

一般の庇は前々から伝えてあるように三尺の釣庇に
しない。通町通り・本町通りについては、三尺の
庇のほかに自分の土地を三尺出し、庇の先に柱を立
て、一間の通道をつくりなさい。三尺の釣庇にしな
い者がいても、みんなが一間の庇をつくらなければそ
れに従わなければならない。

と、通町通り、本町通りについては三尺の釣庇から先に
柱を立てた一間の庇へと方針が変更になります。六月三
日の町触は、表現がやや分かりにくかったため、前にとり
あげた六月一七日の町触でこの方針を再確認しています。
四月二四日から六月三日までのわずか一か月余りの間
に方針の大転換が行なわれたわけです。

●計画的につくられた一間庇

どうしてこんなに目まぐるしく方針が変わったのでし
ょうか。じつはこれは幕府の初めからの作戦だったよう
な気がします。



●江戸橋広小路界限復元模型(国立歴史民俗博物館蔵)

幕府は防災上の見地、たとえば火事の延焼防止や避難
経路の確保から道路を広くしたい。それには道にはみ出
している庇を撤去するのがとり早い。なかでも庇下
の占有状態がひどい横町や裏通りの庇を撤去したかった。
もともと大火の前から計画的につくられた通町通り・本
町通りの庇は例外としたかったと思います。そこでまず、
四月五日の町触のように庇の全面撤去の方針を出します。
すると予想通り大反発がくる。そこで三日後に、庇を
半分切って釣庇にしない、譲歩する。これで、お
おかたを納得させたわけです。

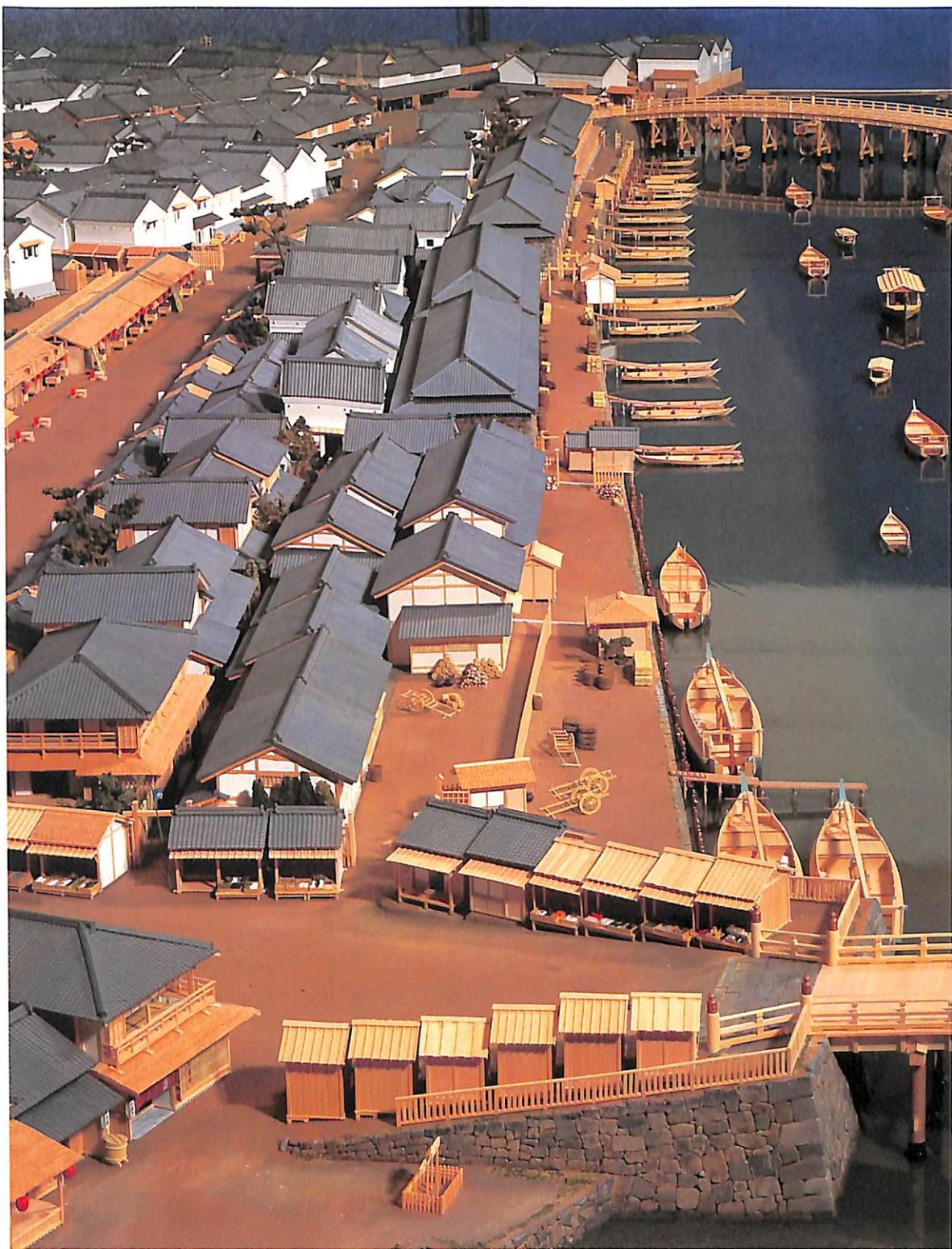
さらに一か月余りたった六月三日になって、通町通
り・本町通りについては庇の先に柱を立ててよいかわり
に自分の土地を三尺供出しないとの町触を出すわけ
です。つまり庇柱の許可とひきかえに自分の土地を出さ
せたのだから、他の町の人達も文句がないでしょう、とい
うわけです。もともと自分の土地を三尺供出させるとい
うのは、他の町の人達を納得させる言葉のあやで、幕府
もすべて道路を使った一間の庇をつくることを認めてい
た。あるいは奨励していたと思います。

というのは、通町通りは東海道的第一歩です、本町
通りは家康のまつられている日光へ参拝する重要なル
ートです。朝鮮や琉球の使節も通りますし、参勤交代の大
名も通ります。この道を立派に見せることは、幕府の権
威を示すために重要な意味があったわけです。

つまり、通町通り・本町通りの庇は幕府の景観整備の
方針のもとつくられたわけです。

とはいえ、町人達がこの庇下空間を商業空間として、
有効に利用したのも事実で、越後屋今の三越や白木屋
の浮世絵を見ても、外に長のれんを掛け、緑台を置き、
店内としてうまく使うようになっていました。ただ夜の
戸締りは建物本体で行なわれ、庇下は外部としていまし
た。

(はたの・じゅん 日本工業大学助教授)



●江戸橋広小路界限復元模型(国立歴史民俗博物館蔵)

法制度の変遷からみた住宅地の道路と家並み

小宮 賢一

●鎌倉時代からあった突出制限

道路と家並みに関する規制というのは、じつはずいぶん昔からあるのです。このあいだ古い資料を見ていたら、鎌倉幕府の禁制（一二四五年）の中に、道に宅の軒を差し出しちやいけないというのがあった。また、溝の上に小家をかけたなり、道を狭めて町屋をつくちやいけないとか書いてある。なかでも面白いと思ったのは、「道をつくらざる」という項目で、勝手に道をつくることを禁止しているのです。鎌倉というのはあまりが山で囲まれた、一種の要塞都市みたいなものだから、勝手に外に通ずる便利な道をつくってはいけない、という意味なのかとも思ったのですが、他の項目がみんな市内の街並みに関することだから、そうでもない。勝手に私道をつくってはいけないというのは昭和二年の建築基準法ではじめてできた規定ですから、もし鎌倉時代のこの禁令がそのような街づくりの観点に立ったものだとすれば、これは画期的なことですよ。とにかくこうした道路への突出制限などというのは、少なくとも一三世紀からあったのです。明治に入ってから、このような軒先を出しちやいけないといった規定が、初めのうちは府県の単発的な布令で出ています。やがてまとまった建築規則という形で出るようになるわけですが、そのなかで最も古いのが明治六年の神奈川県布達の家作建方条目です。これは一ヶ条ほどの短い規則なのですが、やはりこのなかに軒先を所有地の境界外に突出しちやいけないというのがある。

ツクリ出ています。

●地主・役所両者にメリットのあった土地区画整理

指定建築線というのはこれほど効果が大きくて大変よく活用されたのですが、実際には欠点もあった。それは建築線指定によって、自分の持っている土地がほとんど道路に指定されてしまつて何の利益も受けられない人もしれば、逆に大変得をする人も出てきて不公平が生じる。それを調整する方法として土地区画整理という方法があったわけです。これは大正八年に市街地建築物法と一緒にできた旧都市計画法の中に規定されているのですが、いちばん典型的なのは、地主さんたちが共同で土地区画整理組合というのを作つてやるわけです。道路など公の施設にあてた残りの宅地をそれぞれ持っていた土地面積に応じて分割する。道路の分だけ減りますけど不公平は出ない。府県や市は設計とか資金などの面倒はみるけれど、事業費は出さないんです。じゃあ、そのお金はどうするかといえば、土地を分割する時に組合に若干土地を留保しておいて、それを売ったお金で事業費をまかなう。役所は一銭もお金を出さずにすむし、地主さんも土地の値上りでカバーできるということなんだとかうまいって、いた。それに区画整理後も、すぐに全部を宅地にするというわけではなくて、畑として作物をつくつていて、売れたところが宅地になっていくという、そういうサイクルがうまく回転していたのです。役所の方も建築線の指定と同時に区画整理をやるように指導する。また逆に、先に区画整理を始めても途中で勝手に家ができたから困るから、建築線を指定してもらつて道路用地をあらかじめ押さえてしまふ。こんな風に、指定建築線と土地区画整理の連係プレイが非常にうまくいっていた。とくに昭和ひとケタ時代、不景気で農作物が暴落した頃というのは、

その後大正八年に市街地建築物法ができるまでに、各地でしだいに整つた建築取締規則が警察命令で出されていますが、なかでも明治四二年制定の大阪府の規則では、道路への突出制限のほか、道路境界線から一尺五寸の後退とか、道路からの高さの斜線制限などといった進歩的な規定が入っています。

●警察が行なつた戦前の建築行政

市街地建築物法は大正八年にできて、翌九年からまず六大都市で施行された。このなかに建築線という規定があるわけです。

これはどういう規定かといいますと、まず建築線には法定建築線と指定建築線の二種類があります。法定建築線の方は、道路の境界線が自動的に建築線になるわけで、建物はこの建築線から道路に突出してはいけないということになる。ただし、この場合の道路というのは幅が九尺以上、幅が九尺なければ道路とみなさないという規定がこの市街地建築物法で初めてできたのです。もうひとつの指定建築線というのはかなり画期的な制度で、これは道路が狭いか、あるいは全くないところに、必要があれば都道府県知事が別に建築線を指定することができるという規定なのです。この指定建築線が街づくりに大きな効果を発揮したのです。建築線の効果の第一は、建築線から突出して建物が建てられないこと。第二は、建築線に接した敷地でないと家が建てられないということです。

田畑の宅地化が進んで、この二つが盛んに行なわれたポイントだったのではないかと思います。

●戦後の建築基準法と道路位置指定制度

戦後の混乱時期は資材がなくて建築そのものができないので、地価は低迷し、土地造成もほとんどストップした状態だった。どん底状態が少しはよくなって街づくりがポツポツやり出せるようになった昭和二十五年に、現在の建築基準法ができたわけです。

この建築基準法は、大体それまでの市街地建築物法を踏襲した法規なんです。立法時に、指定建築線制度が問題になった。というのは、戦後は占領軍の指導で新憲法ができて国民の私有財産権を尊重する空気が強かったのですから、このような役所が一方的に強制する制度ではまずいのではないかということになった。そこで考え出されたのが道路位置の指定という制度なのです。

なお、その前にちよつと市街地建築物法について補足しておきたいのですが、戦前何度か改正されています。まず昭和九年に、今まで敷地が建築線に接してさえいれば現実には道路がなくても建物が建てられたのが、改正後、実際にそこが道路になつていなければ家が建てられないようになった。だから建築線の指定をしてもらつても、道路をつくらなければ家が建てないことになり、改正前のようなうまい味がなくなつた。もうひとつの改正は昭和十三年で、道路幅の規定が九尺（二・七m）以上から四m以上が変わつた。これは自動車普及したこともありですが、戦争に突入して防空活動のため必要だという理由で四mに広がったのです。

こうした改正をふまえて今の建築基準法になったわけです。建築基準法では、道路に接していなければ家が建てられないということ、道路幅は四m以上だということ

ですから勝手につくつた私道でも、道路幅が九尺以上あれば境界線が建築線になるわけだから家は建てられるのですが、たとえ公道でも、六尺ぐらいの狭い道は道路とみなされないから建築線がない、つまり家を建てられない。結局、道路の中心から両側に四尺五寸ずつ、計九尺のところに建築線を指定してもらつたりして、はじめて家が建てられるようになるんです。こうして既存の狭い道が長い間に広がっていくという効果があった。もうひとつの建築線指定は、道路が全くないところや農道が曲りくねっているような未開発の地区に、宅地造成を促進するために計画的に指定するものです。

このような建築線の計画的指定は、昭和の初め頃から戦前にかけて大都市の郊外では非常に積極的に活用されました。もちろん行政官庁が一方的に指定ができるとはいっても実際にはそうもいかないから、一応地主さんたちを集めて同意をとるのですが、建築行政は警察が窓口でしたから、警察署に呼んでハンコを押せといえれば大体みんな押してしまふ。だからできたという側面もありますね。東京の郊外はこうしてできたところが多くて、今の地図を見ても、たとえば中央線沿線では、新宿から東中野あたりまではかなりゴチャゴチャしていて、建築線の活用のない時代でできた街なのですが、中野や高円寺杉並あたりは、街区がわりと整然としていて、建築線が積極的に活用されてきた街だということがわかる。さらに先の郊外になると戦後の混乱時期にできたから、またゴチャゴチャしている。地図をみるとその辺が大変ハ

はそのまま受けついでなのですが、建築線制度はなくなつて、ただ道路への突出制限だけが残つた。そのかわりに道路位置の指定という制度ができたわけです。これは家を建てるために私道をつくりたいからここに道路位置を指定して下さいと申請して指定を受けるもので、行政庁が一方的に指定するというのはなくなつた。建築線制度に比べると、まあ民主的なのですが、現実の効果はというと、なんと全く個別に短い道路を指定して終わってしまうものだから、町並みがチマチマしてしまう傾向もなきにしもあらずといったところです。ですから建築基準法になってから、かえつて街づくりはやりにくくなつたといわれました。しかし、この制度の立役者である私としては、この「勝手に道をつくつても家は建てられない」という武器を活用すれば、戦前の指定建築線に負けない効果が発揮できるはずだ、と思つています。

それともうひとつ、組合施行の土地区画整理もやりにくくなつてきた。地価が猛烈に値上りして、昔のように地主さんが自ら区画整理をやつて売り出すという時代ではなくなつて、デベロッパーが土地を買ひ占めてやるようになった。また、昭和四三年に新都市計画法による開発許可制度ができて、街づくりのレヴェルも向上しましたが、その反面この規制を逃れるための粗末なミニ開発も助長されて、その面では昭和ひとケタ時代に比べると悪くなつてきているように思います。

●環境保持に効果のある建築協定・地区計画

家並みを整える法規ということでは、建築基準法のなかに壁面線の指定の制度があるのですが、これはたとえば前庭を広くとつた環境のいい住宅地をつくらうという場合に、道路から何mか引っ込んだところに壁面線を指定して、そこに家を建てさせるといったことも実際は可能

なわけです。

また、最近よく使われているのは、同じ建築基準法のなかにある建築協定です。これは地区住民が自主的に約束をして、住宅地の環境整備・環境保持をしようという制度で、最近非常に活用されています。だから役所から壁面線の指定を受けなくても、建築協定で決めればできるのです。不粋なブロック塀をやめて生け垣にしようとか、高い建物はやめようとか、また商店街では壁面を後退させてアーケードにしようとか、この協定でいろいろなことができる。最近はこの建築協定が分譲団地の目玉になっていて、デベロッパーが最初に協定をつくっておいてから売り出すというケースがかなり増えているようです。

現在の整然とした街づくりということでは、やはりこの建築協定が一番活用できるものになっていることは確かです。

もうひとつ昭和五年にできた制度に「地区計画制度」というのがあります。建築協定が建物の位置・形・色、塀など敷地の制限を目的とした私法的なものであるのに対し、地区計画は、前者のほか道路、公園などの地区施設も含めた小さな都市計画であり、公法として位置づけられます。これによりコミュニティのような小さい単位のなかで、きめのこまかい規制ができるようになりました。

道路と建物との関係の規定というのは、ざっとこんなものですが、盲点もありまして、そのひとつが私道の管

理です。外国では私道というのはあまりないらしいのですが、建設省の道路局でも、私道は道路と違っていいようです。だから私道は建築基準法のなかで、かろうじて存在が保証されているのですが、私道の権利関係の調整とか、その維持管理をどうするかとか、税金の問題などという規定は全くない。ほうりっぱなしの状態です。全部を公道化するのだったら、ちゃんとした私道法をつくるべきだと私は以前から主張しているのですが、それなかなか実現しません。

(こみや・けんいち

全国建築審査協議会会長・元大同工業大学教授)

●住宅地の道路に関する法制度の歴史年表

明治六年(一八七三)	神奈川県規則「家作建方条目」を公布 「都市計画法」公布(施行大正九年)六大都市に適用。
大正八年(一九一九)	「市街地建築物法」公布(施行大正九年)六大都市適用。建築線規定新設。
昭和九年(一九三四)	「市街地建築物法」および施行令、施行規則の改正公布(施行昭和一〇年)建築線についての改正。
昭和十三年(一九三八)	「市街地建築物法」および施行令、施行規則の改正公布(施行昭和一四年)防空の文字が入り幅員を九尺から四mに改正。
昭和十五年(一九五〇)	「建築基準法」公布、施行。 建築線廃止、道路位置指定新設。 建築協定新設。
昭和四三年(一九六八)	新「都市計画法」公布(施行昭和四四年)住宅造成事業に関する法律廃止。
昭和五五年(一九八〇)	「建築基準法」の改正(施行昭和五六年)地区計画制度新設。

今日の住

宅地の道

路設計の

基本的な

パターン

日端康雄

人と自動車を分離するデザイン

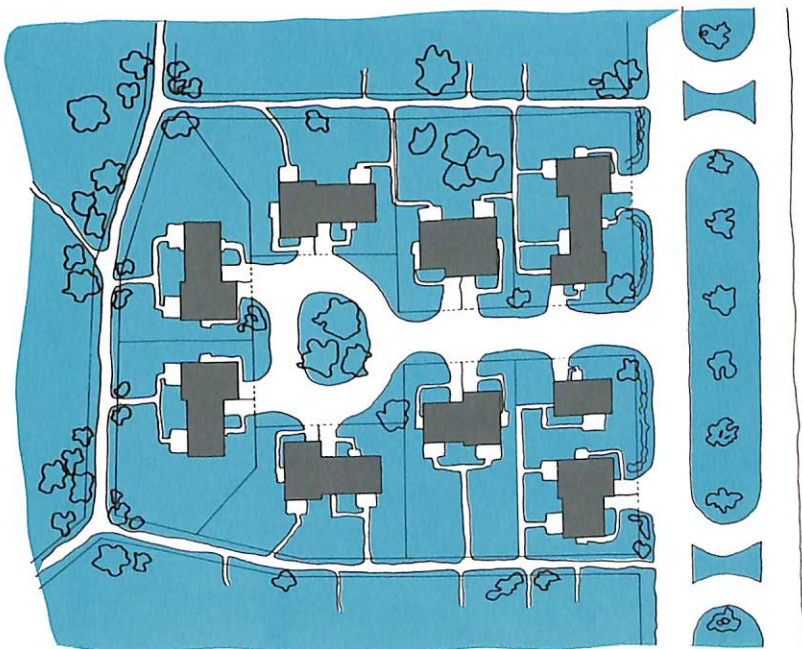
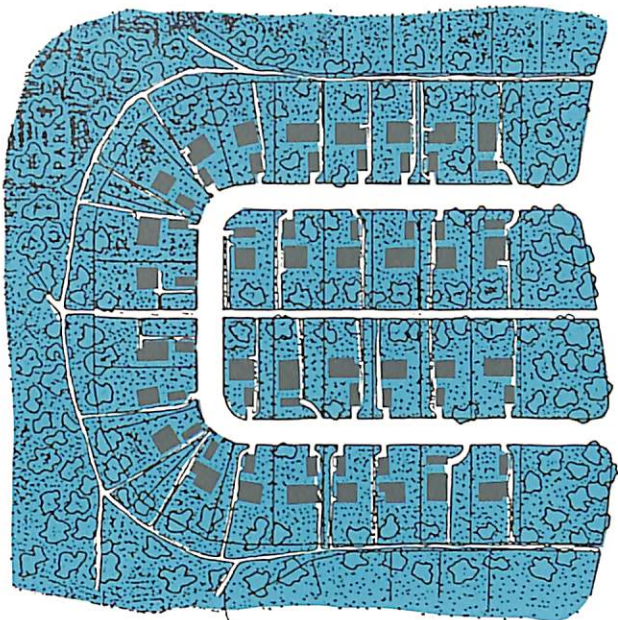
今日の住宅地の道路パターンを規定する要因はいくつもありますが、主に計画、設計という立場から分類してみましよう。

まず第一にあげられるのは、自動車との関係です。一九世紀末から今世紀の初頭にかけていろんな都市計画家が輩出しますが、当時の最も大きな問題は、来るべき自動車時代にむけて、人と自動車をいかに分離するかという点だったと思います。イギリスにレイモンド・アンウィンという有名な都市計画家があります。アンウィンは、当時の建築条例によってつくられた設計プラン(図1)があまりにも無味乾燥であることを批判して、いろんな提案をしているのです。そのプランのなかに、人と自動車の分離という案が盛り込まれていました。アンウィンは、住宅地を走る自動車には二種類あると考えた。一軒一軒の住宅に入るのを目的とする自動車と、単なる通過のために入ってくる自動車と二種類あるというわけです。問題は通過する自動車であり、通過する自動車が住宅地のなかに入ってくなければならないというわけで、「ループ」とか「クルドサック」というプランを提案したのです(図2①②)。ループもクルドサックも住宅に行き着くことを目的とした自動車しか入ってこないようなくしみになっています。つまり住宅地のなかから無駄な通過交通をできるだけ排除したのです。

これをもっとも大胆に適用したのが「ラドバーン」(図3)という住宅地で、後にラドバーン方式といわれるようになります。ラドバーンは、アメリカのニューヨーク郊外のニュージャージーにあります。一九二〇年代に建



図1 ●建築条例
R.アンウィンの批判したイギリスの建築条例(Building by law)による住宅地



設がはじまったのですが、三〇年代の大不況で中断し、結局当初予定の四分の一ぐらいて終わってしまっただけです。このラドバーンの図は当初のプランです。設計はクラレンス・スタイン。彼はループやクルドサックを使って、さらに大きな街区をつくりました。それを「スーパー・ブロック」と称して、そのなかに共通のコンモンスペース、緑地と小学校をとりました(図4)。

ラドバーン方式は、世界中のニュータウン計画でも採用されただけでなく、今日の住宅地の設計パターンにとって、最も支配的な原理になっています。

一方、通過交通にもいろいろなレヴェルがあるという点から、スーパー・ブロックを何段階かに分けて体系化した提案が出されました。イギリスの「ブキヤン・レポート(一九六三年)」がそれで、交通セル(歩行者優先化された最小の単位)と呼ばれるものを重層的に組み合わせた交通システムです。たとえば小学校区を一つのスーパー・ブロックとして、それが二つ組み合わせられて中学校区が構成される。中学校区の単位になれば、それはより大きな単位になるわけで、それにサービスする道路の幅員は必然的に太くなる。ラドバーン方式を積みあげて段階的に歩行者優先の空間を生み出そうというのが、ブキヤン委員会の提案なのです。

人と自動車を融合させるデザイン

さて、人と自動車を完全に分離するというのは安全面ではいいかもしれないが、自動車の利用者にとっては意外に不便なものです。そこで自動車を完全に排除してしまうのではなく、逆に人と自動車をうまく融合させればいいのではないかと考えた方が生まれました。そのひとつが、有名なオランダの「ボンエルフ」(図5)という考え方です。ちなみに、ボンエルフとは生活の庭という

ような意味です。ボンエルフの思想は、自動車にとって走りにくい道路にすれば人と車が融合できる活気ある街路になるということです。通過交通が自由に走り込んでスピードを出すから危険なのであって、自動車が走り込んで、スピードが出なければいいのではないかと。また、道路の目的は通行ばかりではありません。コミュニケーションの場であったり、日当りの場であったり、道路はいろいろな用途をもっています。そういう機能を満たすような装置と一緒に道路に組み込んで、しかも自動車はスピードを出せないしくみにしたものが、ボンエルフという考え方のようです。いわゆる歩行者天国とか商店街の歩行者専用路なども、道路に対する考え方としては共通する点があります。

人と自動車の融合という考え方が生まれてきた理由は自動車保有率が非常に高くなったことも影響していると思います。団地開発でも、かつては駐車場を数か所に集中させ、道路に近接させたプランが多かったですが、最近のタウンハウス型中層住宅の団地では、住宅に近接させた個別の駐車場をもつ形に変わってきています。そうしないと、自動車が納まりきらないのです。

それともうひとつ自動車との関係では、住宅地のなかに歩行者専用路を入れるという考え方があります。東久留米市および小平市の久留米地区開発計画(図6)では区画整理してきた何本かの道路を完全な歩行者専用路にしています。自動車が通るようになればどうしても舗装が必要になる。夏だと陽ざしの照り返しが激しかったり歩行者にとってみればあまり気持ちのいいものではない。そこで快適な歩行が確保されることを目的に、歩行者用に特化した道路を、自動車の通れる道路と一緒に組み込むというプランが生まれたのです。もちろん、歩行者専用路といっても、緊急時には自動車が入ってこれるようになっていきます。

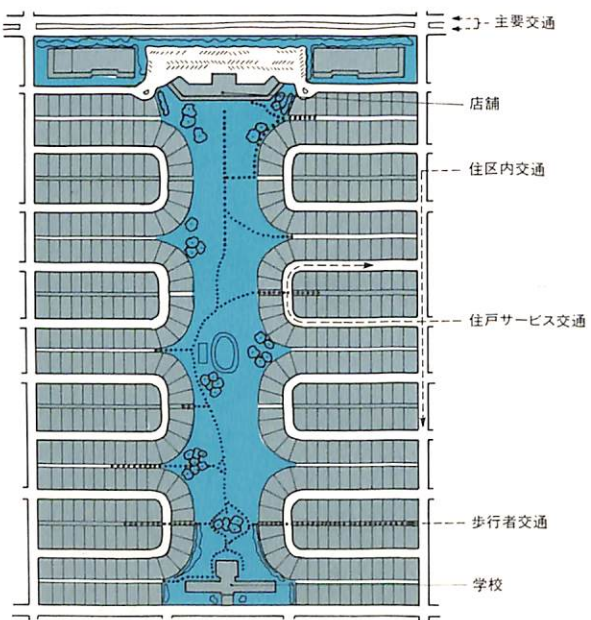


図4 ●スーパーブロック
この図は住宅地のスーパーブロックを模式的に表現したもので、1小学校が単位になっている。

図3 ●ラドバーン
①はラドバーン地区の配置図を示す。②は1本のクルドサック道路にグルーピングされた、典型的な住居群を示している。

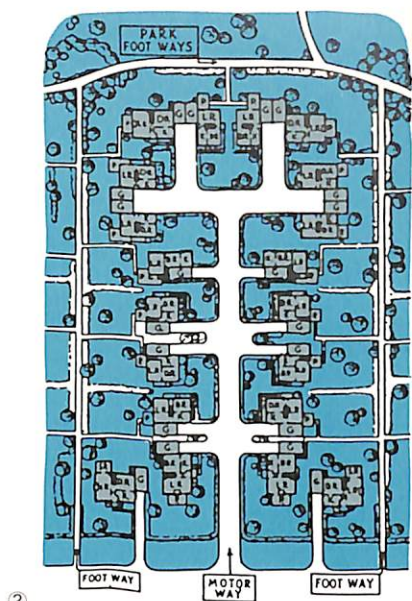


図7 ●ランド・ディベロップメント

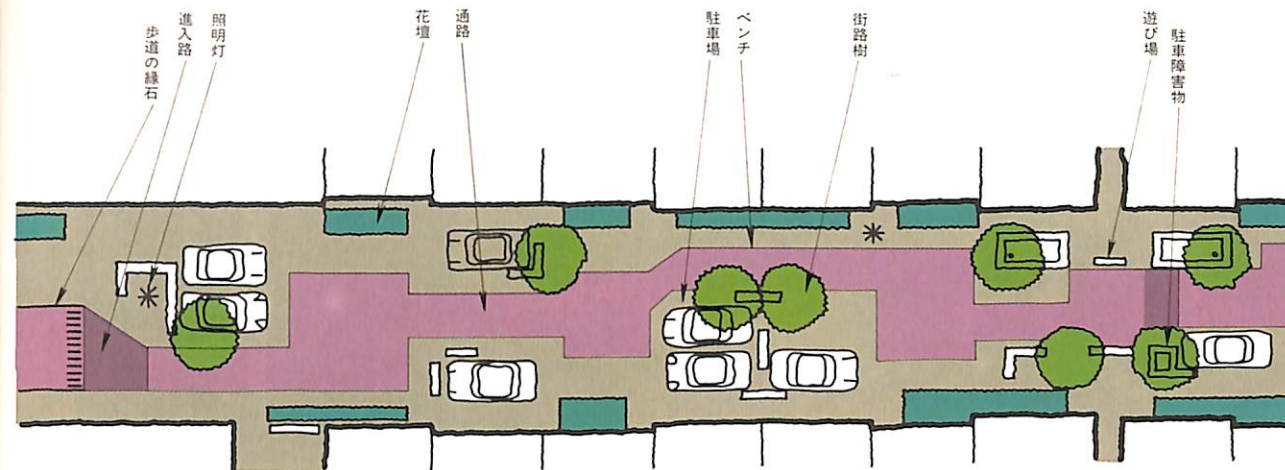
アメリカの典型的なランド・ディベロップメントで地形を生かして道路と宅地を配置し、斜面の緑地を残し、水面(池)も残している。



●は池 ●は緑地

図5 ●ボンエルフ

故意に車道を屈曲させたり段差をつけて自動車は強制的に徐行せられるような設計になっているのがボンエルフの特徴である。



地形を生かすデザイン

さて、以上が自動車との関係から生まれた道路パターンですが、次にあげられるのが、地形との関係だと思えます。今は少なくありませんが、かつては区画整理をする、地形を無視して平気で山を削り取ったりしていました。そういうやり方が一〇年ぐらい前からようやく否定され、もつと自然条件にそって設計しようという考え方に変わってきました。これは一五年以上前にアメリカではやめたランド・ディベロップメントという考え方に影響されたもので、その後の日本のニュータウン開発や宅地開発にも生かされています(図7)。無理に地肌を削り取ってしまうより、自然の植生をそのまま残すほうが、景観上いいし、経済的にもそのほうがいい場合があります。道路はその場合地形にそって湾曲させたり、斜面にそって坂にしたり、非常に変化に富んだものができます。昔の景観を残した、いい道路ができるわけです。

住宅形式、住宅密度によるデザイン

道路のパターンというのは住宅形式によっても大きく左右されます。これは住宅の密度と深く関わってきますが、たとえば、一戸建ての独立住宅と低層のタウンハウス、また中高層の共同住宅では道路パターンがおのずから違ってきます。独立住宅では、一戸ごとにそれぞれ人と自動車がアクセスできるような道路が接することになります。住宅の表と裏もはつきりしています。ところが、タウンハウスになるとある程度ブロックごとにまとめられるので、住宅の配置によって道路のパターンが規定されます。さらに、中高層の共同住宅では出入口が集中しますから、道路パターンは全く違ったものになります。

密度から見ると、大ざっぱに言えば、中高層住宅が高密度になれば、道路は結果的にオープンスペース的な役割を強くもつようになります。逆に低密度の場合は、住宅敷地内にオープンスペースが確保されるわけですから、道路は人間的な空間というより、単なる通路としての性格が強くなります。

道路用地を減らし、開発効率を高めるデザイン

最後に、開発効率による違いをあげておきましょう。宅地開発をするときに、デベロッパーは開発効率を上げたいと考えるでしょう。そのためには単純に道路用地を減らせばいいわけです。つまりデベロッパーはそれぞれの敷地を売ることと利益を得るわけですから、道路用地はできるだけ少ないほうがいいのです。そこで単なるグリッドにしないで、ループにしたりクルドサックにすると、道路用地は減ります。これを「クラスター開発」(図8)といいます。これだと道路用地を減らし共有地としてコンモンスペースが確保できるので、デベロッパーにとっても、買う住民にとってもメリットがあるわけです。住宅地の道路パターンというのは、以上のように、住宅地の道路の機能をどのように考えるか、ということと同時に、どのような住宅地をつくるかといったことに強く影響されるわけです。

(ひばた・やすお 筑波大学助教授)



図8 ●ループを使ったクラスター開発

左図は一般的な宅地開発であるが、右図はループ道路を使い共有緑地を生み出したクラスター開発。

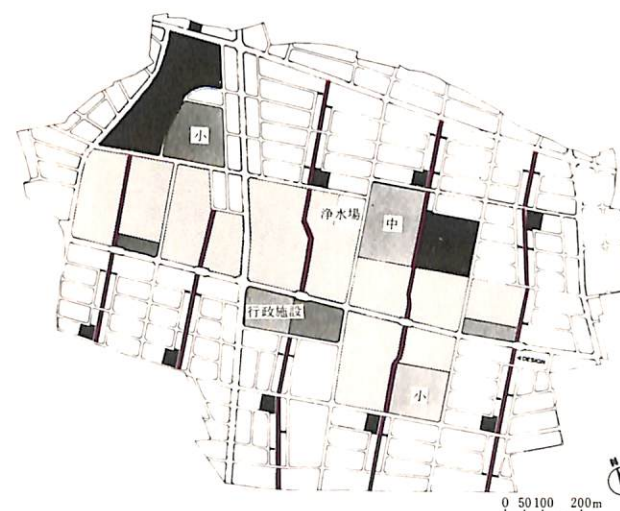


図6 ●歩行者専用路

区画整理地区に設けられた歩行者専用路(赤色)の例。「久留米地区(東京都東久留米市および小平市)」

○バックナンバーの紹介

『CITY & LIFE』は、おかげさまで創刊以来各方面のご好評をいただき、本号をもってNo.7まで発行してまいりました。こんごともご愛読を願い、よりよき都市生活をおくるためお役立ていただきたいものです。

(内容は主要部分のみ)

NO.1 特集「都市の幹線道路」(1984.2)

花のバリはどのようにして造られたか／鈴木博之
〈座談会〉昔の道、今の道／井上孝・日笠端・高見澤たか子
幹線道路——道のしくみと生活／小場瀬令二

NO.2 特集「都市公園」(1984.5)

〈座談会〉いま、公園抜きに都市は語れない
／佐藤昌・日笠端・高見澤たか子
風土と造園様式／鈴木昌道
造園の博物誌／鈴木博之

NO.3 特集「都市と河川」(1984.12)

偉大なる川、ラインの旅／小塩節
〈座談会〉川とともに生まれた都市、都市とともに育つ川
／高橋裕・日笠端・高見澤たか子
川から見たヨーロッパの都市空間／榊山絃一

NO.4 特集「子どものための都市計画」(1985.6)

〈座談会〉都市計画と子ども空間／日笠端・小川信子・大村謙二郎
子どものための住宅環境／延藤安弘
子どもの心理的尺度からみた都市／梶島邦江
子どもたちは、まちのどこで遊んでいるのか／加藤仁美

NO.5 特集「都市と盛り場」(1985.12)

〈座談会〉文化的な活力を生み出す盛り場の源流を求めて
／日笠端・陣内秀信・高見澤たか子
ロンドンと盛り場／山岸健
都市計画手法でつくられた東京の副々都心吉祥寺の盛り場

NO.6 特集「都市生活と神社仏閣」(1986.5)

江戸の都市空間と神社仏閣／陣内秀信
〈座談会〉都市の聖なる空間／伊藤ていじ・榊山絃一・鈴木博之
いま神社空間に求められるもの／上田篤
まちづくり思い出ばなし⑤(NO.2より連載)／高山英華

▲編集後記▼

○今回は、住宅の高さ・壁面・突出し・堀など家並みをととのえる要素を道路とのからみで特集した。

○欧米の都市では、住宅についても地区としてあるべき詳細なプラン(建物の形・高さ・壁面位置・色など)を事前に定め、個々の住宅を規制している。

○日本では、すぐ倒壊してしまうような住宅、窓のない住宅、建べい率を超える住宅など建築基準法にそわないものは建てられないが、個々の住宅の形・色・壁面を隣家と不揃いにしようが全く個人の自由である。仮に道路を計画的に整備しても、沿道の住宅は全体の景観におかまひなくバラバラに建てられるのだ。

○欧米式・日本式いずれが良いかは別として、少々自己を犠牲にしても住民で協力しあい、美しい自分たちの都市をつくり、育て、守り、誇りとする、都市観において、日本は一步遅れているように思える。

(常務理事 徳田敦司)

City&Life NO.7

●企画委員

日笠端(東京大学名誉教授)+日端康雄(筑波大学社会工学系助教授)+高橋公子(日本女子大学住居学科助教授)+徳田敦司(当協会常務理事)+三輪恒(当協会理事)

●1986年9月発行

■編集・発行・財団法人第一住宅建設協会

東京都中央区京橋2丁目4番12号

03-281-5773

編集・デザイン協力

株式会社アルシーヴ社・ライススタジオ

印刷・株式会社恒陽社印刷所

頒価・300円+送料200円

今回は、筑波研究学園都市の設立から現在までのいきさつと、今後の見通しをお話ししましょう。

いわゆる高度成長時代は、今の状況とはちょっと違うのですが、工場などのいろんな機能が東京へ集中してきた。そこで、京浜地区などにあまり大きな工場を入れないような、工場等制限令という法律をつくったのです。そのとき、工場等というなかに、大学や研究所も含めようということになったのです。つまり、大量に人間が来るものは分散したほうがいいという考え方でですね。それで、閣議で方針を決めて故河野一郎大臣が中心になってその案を推進しようということになった。候補地にあがったのは富士山麓と、榛名山のふもと、それと那須の御用邸付近。ご承知のように、それぞれの候補地には政治家の先生方がいて、盛んに誘致運動をやっておられた。

富士山麓は、噴火する恐れがあるというのでダメ。榛名山は東京から遠すぎるからやはりダメ、那須の御用邸付近を騒々しくしちゃいけないというのでこもとやめ。そうこうしているうちに、ゴルフ場や自動車の大きな試験場がある筑波が候補地に浮上してきた。橋本登美三郎大臣らが茨城県出身で、積極的に誘致して、結局筑波に決まったわけです。

あまりパツとしたところではなかったのですが、まあいいのではないかとということで、都市計画学会のなかに委員会をつくって、僕が委員長でマスタープランをつくった。マスタープランでは、もっとまとまりのある設計だったのですが、いろいろな事情があって、あっちの土地、こっちの土地とバラバラに買って、結局それをつなげるようなかたちで設計し直したので、あのような長い都市になってしまった。町村を合併させるという話もあったのですが、政治家の地盤の関係もあって、うまくいかなかった。未だに合併していない。筑波町というのはあるけれども、学園都市の中心は桜村です。やっぱり合併して中心になる市がしっかりやってくれるといいのにとっているのですがね。

まちづくり 思い出ばなし ⑥

筑波——日本で最初の 研究学園都市

高山英華

今いった最初のマスタープランでは、東京から常盤新幹線のような鉄道を入れる計画になっていたのです。それが筑波新都市のまん中を通る予定だった。結局予算がつかなくて、高速道路だけになった。あれができていれば、筑波科学博のときも役立ったのね。

筑波ができてようやく10年になろうとしている。文部省が筑波大学、通産省が工業技術院、農林省が農業研究所、建設省は土木研究所、建築研究所……というように各省が各予算でつくって、住宅公団が住宅地をつくって、ようやく街らしくなってきた。各研究所が活発に活動して成果を上げているし、筑波科学博もあってすっかり世界的に有名になったようです。関西でも対抗して同じような研究学園都市を分散的につくろうという話があるくらいですからね。それなりの成果があったのだと思います。ただ都市として成熟するには20年かかるから、あと10年たってみないとわからないと思う。広すぎて自動車でないといけないから、一杯やるということが難しいとか、人間味に欠けるといふ評価もある。やっぱり赤ちょうちんなんかできて、旧住民と新住民の間に二世ができるような時代にならないとね。筑波は、だからこれから10年がひとつの勝負どころだ、と思っています。

(談)

(たかやま・えいか／東京大学名誉教授)





第一生命グループ
財団法人 第一住宅建設協会