

まちの価値を維持していくこと

イントロダクション

編集局 添田昌志

2月、3月の東京生活ジャーナルは、1980～90年代に計画された東京近郊の住宅街を取り上げます。

1960～70年代には、住宅不足への対応として、いわゆる「団地」型の開発が大量に行われました。しかし現在、その年代の開発については、住民の高齢化や建物の老朽化ともあいまって、様々な問題が噴出しています。例えば、効率的な供給を実現するため規格化された建物は、白い箱が並んでいるだけで単調と批判され、「近隣住区論」に基づき整備された団地内の近隣商業施設は衰退の一途をたどっています。

一方で、80～90年代の開発では、上記の年代へのアンチテーゼとして「量より質」を謳い、建物やその周辺環境に様々な工夫が施されていることが特徴となっています。例えば、建物のデザインや住戸プランに特徴を持たせたり、住戸間のスペースにビオトープや共用庭を設けたりといったことが挙げられます。しかし今やそのような住宅街も開発から20～30年が経過しました。計画段階で特徴として取り上げられた様々な工夫は、現在、どのように維持管理されているのでしょうか。

建物や街も老いていくのが必然です。歴史的に木造住宅に暮らしてきた日本人は、都市型の集合住宅を世代を超えて継承し、維持していくという経験を実はこれまでしたことがありません。つまり、大規模に開発された鉄筋コンクリート造の集合住宅群を良好な環境のまま維持するノウハウはほとんど蓄積されていないのです。開発型社会からストック型社会への転換が唱えられて久しいですが、そこで重要なのは200年持つハードとしての建物ではなく、住民を含めそれを維持管理していくソフトの取り組みにあると考えます。

良好な住環境の維持のためには、何を考え、何を留意し、何を継続していかなければならないのか、まず今回は景観に配慮した住宅街として有名な、千葉県「幕張ベイタウン」を通して考えてみたいと思います。

幕張ペイタウンの概要

幕張メッセや千葉マリスタジアムなどで広く知られる幕張新都心は、千葉県企業庁によって千葉市西部の臨海埋立地に開発された都市です。東京都心と成田空港のほぼ中間に位置し、各々へ30分という優れた立地条件を有しています。



幕張ペイタウンの位置（編集局作成）



幕張ペイタウン最寄駅の JR 海浜幕張駅前

幕張ペイタウンは、面積84ha、計画人口26,000人、計画戸数9,400の幕張新都心の一角を占める住宅地です。欧風のまち並みや電柱のない街路など景観を意識して開発され、洗練されたデザインで人気を集めている集合住宅群です。平成7年に入居が開始されてから、住宅供給に合わせて3小学校、1中学校、公園等が整備されているほか、商店、診療所、銀行、ガソリンスタンドなど約100店舗が開業しています。30～40代の住民が多く、子育て世代が多く住むまちとなっています。



幕張ベイタウン内の様子

幕張ベイタウンの住宅地開発には、次のような特徴があげられます。

◇沿道中庭型住宅

幕張新都心は、「職・住・学・遊」の複合機能を備えた国際業務都市として整備を進めており、幕張ベイタウンも、国際的な水準の住宅地をつくることを目標としていました。従来の郊外開発の住宅団地では、住宅をなるべく道から遠ざけているのが大きな特徴でした。

これは、広大な敷地の内側に閑静な住宅地をつくる田園都市型のニュータウン思想に基づいて計画されていたためです。しかし、幕張ベイタウンの構想にあたり、新しい都市型居住として、街路が、生活やコミュニティを形成していくうえで、非常に大事なスペースではないかという議論が出てきました。その結果、街の中を縦横に道路が走り、連続する街区型住棟によるまち並みが形成されました。こうして、各住棟には中庭があり、外側は道路に面するという「沿道中庭型住宅」という計画が生まれたのです。



沿道中庭型の街区による街並み

◇計画デザイン調整

幕張ベイタウンの住宅地開発は、千葉県企業庁の計画のもと、住宅都市整備公団(当時)、千葉県住宅供給公社、大手民間不動産開発企業体6社、計8住宅事業者が参画した官民パートナーシップ事業でした。ここでは、沿道中庭型住宅が住宅地計画の中心となり、千葉県企業庁はマスタープランで、その導入を決めました。住宅建築については、住宅事業者が個別に実施することから、マスタープランでは不十分のため、幕張新都心住宅地都市デザインガイドライン(以下、デザインガイドライン)で設計指針がきめ細やかに定められました。このデザインガイドラインをともなって官民共同の設計調整体制を造り上げたことが、このプロジェクトの大きな特徴でもあり、高く評価されています。

◇幕張方式

長期にわたる事業開発を継続的に行うための工夫として、「幕張方式」といわれる独特の事業方式が生まれました。これは土地転貸借権付分譲方式のことで、事業主である千葉県企業庁が、土地を民間住宅事業者に貸し、それを居住者が土地を賃借、建物を分譲取得する独特の手法です。この方式を取り入れることにより、千葉県継続的にまちづくりに関わっていくことができます。一方、入居者にとっては購入時に土地代がかからない(購入後に賃料を払う)ため、購入価格が安くなる、という利点もあります。

参考文献：

日本建築学会編，エコロジカルデザイン：幕張ベイタウン，建築設計資料集成 地域・都市1（プロジェクト編），2003，丸善

蓑原敬、日本で質の良い住宅都市は生き残れるのか 14年経った幕張ベイタウンの今、新建築 84(9)、50-57、2009-8、新建築社

渡辺定夫、大室康一、安藤茂延、座談会 コーポラティブ・プロジェクトとしての都市づくりーベイタウンに学んだもの、幕張アーバニスト第9号、2003年、千葉県企業庁

前田英寿、都市建築の実現に向けた設計調整の実践ー幕張ベイタウンの事例ー、日本建築学会計画系論文集 第606号、p123-130、2006年8月

前田英寿、基盤建築の連携化に向けた都市空間計画の策定と実現ー千葉県幕張ベイタウンのマスタープランと都市空間形成についてー、日本都市計画学会都市計画論文集、No.41-2、p25-32、2006年10月

デザインガイドラインとは

編集局作成

幕張新都心住宅地 都市デザインガイドライン（以下、デザインガイドライン）とは、千葉県企業庁が定めた幕張ベイタウンにおける都市デザインの具体的な設計に対する指針です。都市デザインの目標、街の地区区分、住棟のデザイン、屋外空間のデザイン、都市景観先導施設と街並み形成について、具体のイラストとともに示されています。デザインガイドラインがめざすところは、全体的には調和のとれた街並み形成を図りながら、個々の施設においては、創意工夫に富んだ魅力的なデザインの展開が図られることであり、すべての計画はガイドラインに則って、あるいは発展的に柔軟な対応をもって行われてきました。

特徴としては下記のような点があげられます。

1) マスタープランを補完する

事業計画では、沿道中庭型住宅と格子状道路により基盤建築一体の都市空間計画を示しました。しかし、施設空間の整備主体は8住宅事業者であり、それぞれの担当街区は混合して配置されたことから、デザインガイドラインを運用することにより、相互の形態協調や干渉回避を図り、施設空間の集積が調和のとれた都市空間を形成するように導くことにしました。

2) 沿道中庭型住宅を技術面で保証する

沿道中庭型住宅をめぐるっては、日陰や見合い、住棟の方位と外観の関係、駐車場と中庭の取り合いなどの技術的課題がありました。国内事例が乏しいため、建築設計レベルまで事前検討し、具体的な設計指針を示す必要がありました。

3) 固定基準ではなく運用に裁量性がある

都市デザイン方針の作成及び審査権限は、千葉県企業庁の委任で各住宅事業者専属の都

市デザイン専門職「計画設計調整者」にありました。デザインガイドラインは固定基準ではなく、事業の進捗に伴う反省や事業環境の変動を反映しながら運用され、計画設計調整者は、各施設街区の事業運営を阻害せず創意工夫を促進するようにしました。

次に、このデザインガイドラインの要旨について具体例を交えて説明します。

参考文献：

千葉県企業庁、幕張新都心住宅都市デザインガイドライン、H13改訂版、2002.3

前田英寿、沿道囲み型住宅の面的展開による都市空間形成－住宅地開発事業における設計指針の策定と運用－、日本建築学会計画系論文集第606号、P99-106、2006.8

デザインガイドライン要旨

編集局作成

ここでは、デザインガイドラインの中から、壁面、屋根そして商業施設等のデザインについて取り上げます。

◇壁面のデザイン－沿道型住棟の壁面の構成、デザインなどについて

◆壁面率

沿道型住棟の壁面により街並みを形成することから、開口部を除いた壁面を明確に構成する部分の面積を、原則として立面全体の60%以上確保するものとする。

◆開口部の形状

開口部は、既製品にこだわらず、創意工夫する。

◆壁面からの突出

住戸のバルコニー、庇、霧よけ、出窓などを壁面から突出させる場合は、原則として建築線から75cm以内とする。



◆バルコニー

バルコニーは、ニッチ型を原則とする。3方向に開放し水平に連続するバルコニーは極力避ける。物干し用金物等を設ける場合は、手摺高をこえない位置とする。



◆外壁等の仕上

外壁は、1,2階基壇部、中間部、及び頂部の3部構成とする。街の賑わいと密接に関係する基壇部と中間部は異なる意匠を施すことを原則とする。



◆色彩

外壁及び上げ裏の色彩は原則として自由。



◇屋根のデザイン

周囲からの景観を配慮して、変化に富んだ自由な構成とする。このため、やむ得ない場合を除き、住棟の過半を平坦な屋根で構成することは避ける。素材は、耐候性、加工性などから、瓦または金属板を使用する。色彩は原則として、無彩色系とする。設備機器等を設置する場合、沿道からの景観を配慮して、機器の周囲を適宜遮蔽する。



◇商業施設等のデザイン

商業施設等は原則として1階及び2階までとする。1階部分の階高は4.5m程度とする。賑わいを演出するために、街路に面するフロント部分は、透明ガラス等透過性のある素材で構成する。商業施設等のための広告物は2階以下に設置し、街並みと調和のとれたデザインとする。居住者に支障をきたす強い光線、輝度の高いもの、音の出るものは避ける。原則として袖看板、屋上広告塔は設置してはならない。





参考文献

千葉県企業庁, 幕張新都心住宅都市デザインガイドライン, H13 改訂版, 2002. 3

デザインガイドラインのめざすもの

編集局 川上正倫

◇デザインガイドラインの経緯

幕張ベイタウン（以下、ベイタウン）が計画されたのが1989年（幕張新都心住宅地事業計画）である。多摩ニュータウンにおける少子高齢化やそれに対応して空間の質を維持するための建物更新、管轄による公共サービスの差などの社会問題が現実化してきた頃であり、バブル景気を背景に益々の都市発展を見込めた「よい」住宅地を模索する計画となっている。そのベイタウンを特徴づけている空間制御のための幕張デザインガイドラインが定められている。「単に住環境を満たすだけの街づくりではなく、都市景観等デザインに配慮した質の高い環境」の必要性を訴え、そんな「都市デザインが目指す街づくりの目標」として、

1. 21世紀を展望した都市の先駆けとなる街
2. 賑わいのある都心型の街並みが展開する街
3. 国際交流が展開される居住環境を備えた街
4. ウォーターフロントの特性を活かした街
5. 自然とのふれあいが感じられる街

の5つを謳っている。

当然と思われる目標が並ぶ中で、ひとつ気になるのが2番である。「賑わいのある都市型の街並み」に対して、文献やシンポジウムの議論などを参照する限り、設計者の意識としてかなり強い思いを感じる。しかしながら、実現において苦勞しているように見受けられるのも、「賑わい」である。この「賑わい」のためのひとつのキーワードとなっているのが「沿道型建築（道路に直近した型の建築）」である。ここでは、都市に住むことを享受する住まいの定型として、日本の町家、パリのアパートマン、ロンドンのテラスハウスを参照しな

がら住民の住む姿勢と建物の工法の統一をもって、都市の美しい景観をつくってきたと評価している。目標の文中にもある「都心型」というのは、「郊外型」への強い批判が込められている。「郊外型」は、いわゆる近代都市としての4つの根本機能である労働、休息、余暇、交通を自己完結するイギリス型田園都市を理想としている。ところが、日本における「郊外型」は都心への接続を前提にしていたことで高齢化に伴う関係の断絶から姨捨山と揶揄されるに至っているように都市として脆弱であった。そして、日本において郊外型建築の象徴として参照されたのが、板状建築を代表するコルビュジェ型都市デザインである。そもそもコルビュジェの都市は、オスマンのパリ計画の権威主義に対する近代的な解放が主題であることもあり、日本の「郊外型」ニュータウン計画などに引用すること自体に無理がある。結果的に既存の都市的なコンテクストと断絶された、単に建築が「図」化されている持続性の疑わしい街が増えたという批評である。また、その結果が粗悪な景観であると評し、デザインガイドラインの動機ともなっている点が興味深い。多摩ニュータウンの反省をもとに幕張の差異づけを行いつつ、都市に住み、働き、遊ぶための空間構成として複合性、開放性、場所性が必要であり、それらを定型化することによって美しい「景観」が得られるのであるという論理である。つまりベイタウンにおいて幕張流定型をつくるための方法がガイドラインによって示されていることになる。

◇デザインガイドラインの役割

ベイタウンを事業として成立させるための構図として面白いのは、このエリアの土地所有は千葉県企業庁であり、開発は街区単位で管理されて土地を借り上げた別々の建築主による点にある。これは、土地の価値が先行しがちな日本の開発としては非常に特徴的であり、都市計画の先進事例としてよく挙げられるアムステルダム市の開発と共通する。さらに建築主としての民間事業体と建物を含めた街区をデザインする設計者が組んで各々ガイドラインを守りつつ自由な提案を行っていることによって街区ごとのキャラクターができしており、他の面開発としては一線を画している。この成果の表れとして、家族構成などの変化によって街区間での住み替えが頻繁であることなどから、ベイタウンという街の質に対する住民評価の高さが伺える。しかも、借地の上の建物は分譲されている。これは建物の価値を相対的に高めることでもあり、デザインが評価対象となっており、土地代が都市に住むことを苛んでいる日本の住宅事情からすると公共サービスのひとつのあり方のように思う。結果として住民にとっても「景観がよい街」と「デザインガイドライン」の存在意義のコンセンサスがよく取れている日本でも希少な街並みが成立していることは非常に評価できることである。

また、建築面でもガイドラインが定型化している沿道型建物を都心型住環境として設定しており、街の賑わいをデザインしようとしている点には非常に共感を覚える。しかしながら、現実的には事業体がどこまで親身になっているのか、という点においては疑わしい状態であるように思われ、「賑わい」は今後の課題というように見受けられる。郊外型板状

団地→沿道型都心建物というガイドライン設定時から今や時流は一気に都心型超高層住宅へと移りつつある。超高層は建物が「図」となっており、賑わいも建物の中に封じ込めてしまう、まさにデザインガイドラインが批判している近代の典型と言える。しかも幕張よりもさらに積極的に都心居住を推進しているタイプであり、幕張としては都心型として対極にある「街並み」として価値をどうつくっていけるかの真価が問われるところである。さらには、今まで価値を担保してきた千葉県企業庁が解体される。個人的には、デザインガイドラインの危機を乗り越えることで、幕張ペイタウンが景観を意識した希有な街という呼ばれ方を失くなり、各地でこのような取り組みが当たり前になされるようになることを望んでやまない。

金沢シーサイドタウン概要

横浜市の最南部、金沢区の海沿いを南北にのびる集合住宅群が金沢シーサイドタウンです。計画戸数1万戸、計画人口3万人のニュータウンとして、昭和53年に入居が開始されました。三浦半島の付け根に位置し、横浜市中心部に比べて温暖な気候に恵まれています。近隣に横浜市唯一の海水浴場である海の公園や八景島などの人気リゾートを抱える地域でもあります。シーサイドライン（モノレール）がまちを南北に走っており、京浜急行線の駅からも徒歩圏で、品川駅までの所要時間は35分ほどです。



金沢シーサイドタウンの位置（編集局作成）



写真：八景島周辺の眺め



写真：金沢シーサイドタウンの様子

◇金沢シーサイドタウン開発の経緯

鎌倉時代からのリゾート地であった金沢区の海岸線も、高度成長・人口増加の余波を受け、昭和40年代から埋め立てが計画されることになりました。それまでは埋立地＝工場用地というのが常識でしたが、この金沢の埋立地は当初から工業地帯と住宅地を共に開発する「都市再開発」に用いるものと位置づけられています。これは当時としては画期的な発想でした。港北ニュータウンなどと共に、横浜市の都市整備戦略6大事業のひとつとして、市の情熱的ともいえる注力のもと、埋め立て事業が開始されたのです。



写真：金沢シーサイドタウン沿いに走る首都高速湾岸線と工場地帯

埋立地のうち住宅地となる約180haは、従来のように自治体が街路とインフラを整備した後には事業体に丸ごと売り渡してしまうのではなく、人間的な優れた都市景観を作り出す「アーバン・デザイン付きの開発」として設計されました。横浜市が建築家の槇文彦氏と

組んで行政内部に「アーバン・デザイン・チーム」を作り、埋立地という人口造成地上に快適な住環境を生み出すべく、昭和 42 年に「金沢シーサイドタウン」計画がスタートしました。

◇シーサイドタウンの生活

タウン内では横浜市や住宅公団を含む複数の事業者が住宅を作り、昭和 53 年から 58 年にかけて住民が次々と入居しました。平成元年には新杉田と金沢八景を結ぶシーサイドラインが開通し、利便性が向上しています。当初は 1 つだけだったスーパーも現在大小合わせて 3 つになり、日常的なものの買い物には事欠かないと言えます。銀行や郵便局、体育館や公園などの施設も揃い、通勤通学などを除けば「徒歩数分の範囲内で生活できる」状況です。まちの開発と同時に植えられたさまざまな樹木は大きく成長して四季折々の美しさを見せ、埋立地であることを忘れさせるほどです。



写真：シーサイドタウン内の様子

住民の満足度はおおむね高く、タウン内での住み替えも頻繁に行われています。最初に賃貸エリアや分譲の高層棟に入居した人が、占有面積の広い中低層や専用庭付きの住宅に移るパターンがほとんどです。

◇シーサイドタウンの現状とこれから

シーサイドタウンの住宅群は開発時から環境を整え、集合住宅ながら「仮住まい」ではなく「終の棲家」となることを視野に入れて設計されました。最初の入居からほぼ30年が経った現在、ずっと住み続けている住民も数多く、定住化は計画通り進んだように見えます。しかし定住化するという事は、入居者が固定し高齢化するという事でもあります。

シーサイドタウン・並木1～3丁目の2010年9月の人口は20,005人。ここ10年で3500人ほど減っています。年齢別にみると最も多いのは60歳代で、10代と20代で著しく減少していることがわかります。30代でこのまちに移ってきた人々が60代になり、その子どもたちが成人して外へ出ていっている様子が見えます。

かつてタウン内には小学校が4つあり、1990年代頃にはどの学校も1000人ほどの児童を抱えていました。今世紀に入り児童数は急減し、今から5年前にそのうち2校が統合され、現在では小学校3校・中学校2校となっています。統合により廃校になった小学校用地は民間に売却され、目下、主に高齢者を対象とする大規模リハビリ病院の建設が進められています。



写真：現在の小学校跡地と周辺の様子

タウン内にはエレベーターのない4、5階建の住宅や、エレベーターがあっても各階停止ではない高層住宅も数多く、高齢化の進むまちの今後の大きな課題となると思われます。

ただ、10歳未満の小さい子どもの数はそれほど減っておらず、子育て世代である30代は逆に2割ほど増えています。住民によると、タウンで育った子どもが結婚して家庭を持つと、またこのまちに帰ってくるケースが少なからずあるそうです。親と子それぞれが近距離別居をし、「子どもが小さいうちは親に子育ての手助けをしてもらい、親が高齢化したら面倒をみる」という生活スタイルがタウン内で広がっているのかもしれませんが。

参考文献：

- ・「都市住宅」1981年10月号
- ・横浜市統計ポータルサイト
- ・北沢猛氏ホームページ

アーバン・デザインの実践について

編集局作成

金沢シーサイドタウンの開発における特徴には、金沢埋立地の構想が深くかかわっています。従来の埋立地は工業地帯として利用するのが一般的でした。しかし横浜市は、金沢の埋立地を工場用地だけではなく、住宅地や海の公園も併せて開発し、これらが一体となって一つのまちが形成できるように、都市整備の事業を進めていきました。そして、住宅地区の生成にあたっては、「ひとつのまちづくり」と捉え、アーバン・デザインの手法を用いて活気のある街をつくり出そうと考えました。これまでの埋立地にありがちな殺伐とした乾いたイメージを払拭するような、潤いのある楽しいまちづくりを目指したのです。



写真：シーサイドタウン内の様子 緑豊かな住環境

◇アーバン・デザインとは

このアーバン・デザインとは一体どういうものなのでしょうか。

当時横浜市で都市デザインを担当していた西脇敏夫氏、北沢猛氏によると、アーバン・デザインは以下のように定義されています。

- ・おのおののまちの自然的背景、地域的背景、歴史的背景などを踏まえ、その街全体としての目標を明らかにし、街に参加してくるさまざまな主体の要求とそれらの相互関係を、この目標に従って調整していくこと。
- ・単に量的なものの解決ではなく、質の向上を目指したまちづくりを行うこと。
- ・個々のもつ価値の単なる集積ではなく、また個々の価値を犠牲にして全体的価値を押し付けるのでもない。集積されることの価値を生み出しながら、まちとしての特徴をつくりだしていくこと。

その土地特有の文脈を読み取り、個々の調和から全体としての特徴を生かしていくこの試みは、高度成長時代の急激な都市化に伴ってなされた大量供給型開発へのアンチテーゼと言えるものであります。

◇アーバン・デザインの手法によるマスタープラン

横浜市は、建築家の榎文彦氏率いる榎総合計画事務所とともに、5年の歳月をかけて住宅地全体のマスタープランを作成しました。住宅地の基本的な計画は次のようなものでした。

1. 通過交通を避ける 一歩者分離

住宅地内の通過交通をなるべく排除し、住宅地の居住環境の保護、居住性の安全性を確保する。



写真：住宅地外周を走るループ道路

2. 住宅地と工場地帯の分離 一緑の緩衝帯

土手と植樹によって、道路や工場地帯と住宅地とを遮断する。



写真：首都高速湾岸線に沿って設けられた植栽空間

3. 既存住宅地と接する部分（旧海岸線）にはなるべく水と緑を残すこと



写真左：旧海岸線に残る断層、写真右：旧海岸線沿いの長浜公園野鳥観察池

4. 旧漁港地区を水辺空間として積極的に活用すること



写真：海の公園の様子ー潮干狩りをする人々

この基本計画のもと、住宅地内の通過交通を避けるために、住宅地の周囲にはループ道路がめぐらされました。また、湾岸道路、工場との緩衝帯として、植栽空間が設けられました。これらの植栽は埋め立てから30年近く経った今、野趣あふれる緑豊かな空間となっています。また、金沢八景という景勝地、旧漁港による入江を活用すべく海の公園や八景島などの計画が進められました。今では、休日に大渋滞を引き起こすほど人気のリゾート地となっています。

このような条件の整備により、いったん住宅地に入ると、ここが埋立地で、近くに高速道路や工場地帯があることを忘れてしまうような雰囲気を持つ住宅地が形成されました。



写真：シーサイドタウン内の様子

◇住宅地におけるアーバン・デザインの実践

住宅地内部も、当時の集合住宅地としては新しいアイデアを盛り込んだ計画が提案されました。ここでは定住化を視野に入れ、「日本人が定住する住宅や住宅地はどういうものになり得るか」を計画の発想の原点として重要視しました。以下の点が基本的な構想です。

1. グリッドパターンによる街区構成
2. 低層住宅による街並みの構成と環境への配慮
3. 大通り・通り・小路という街路のヒエラルキー
4. 個性的な公的建築デザインの導入
5. サイン計画、公園、植樹、ランドスケープも含めたトータルデザイン

事業用地分譲後の姿を見据えて、敷地の分割・統合に対応可能な柔軟性を併せもつ格子状の街区にしたこと、低層住宅を主体として街路にヒエラルキーを設けることにより、京の町家に見られるような風土的にも日本に長く息づいている公共空間のシークエンスを意識したことなどが主な特徴です。

やがて、1号地（並木1丁目）の大部分と2号地北ブロック（並木2丁目）は当時の日本住宅公団（現・都市再生機構、以下公団と表記）に売却することが決まります。そして、1号地の実施設計も楨総合計画事務所が行うこととなりました。実際には、オイルショックによる埋立地のコスト高が引き金となり、低層住宅のみでの街区構成案は、高層・中層・低層の住棟を組み合わせる計画へ変更されました。しかし、歩行者専用道路（以下、歩専道）を中心に低層住宅が数多く建設され、身近な生活のスケールをもつ住空間を生み出しています。



写真左：1号地（並木1丁目）の高層住宅群、写真右：船溜まり越しに見る1号地

◇協同設計によるアーバン・デザインの取り組み

複数の事業主体によって建設された1号地に対して、2号地北ブロックは公団のみに分譲されることになりました。いわゆる公団団地の住宅地が形成されるのを好ましいことではないと考えた横浜市は、公団に対し土地分譲に際して、4人の建築家に建築設計を依頼する

よう申し入れました。神谷宏治氏、内井昭蔵氏、藤本昌也氏、宮脇檀氏の4者による協同設計です。このようにして、複数の異なる個性による団地型ではない変化のあるまちづくりを目指しました。

設計にあたっては、1号地で導入された手法 歩専道を住宅地の骨格とすること、低層接接地气型住宅を活動の主軸である歩専道沿いに配置すること、を踏襲し、ヒューマンスケールを主軸に歩専道の周辺に調和のとれたタウンスケープを展開させていく方針が固められました。その根底には、生活実感を得られるような街をつくりたいというテーマがありました。具体的には、歩専道から commonspace、路地というような公から私をつなぐ空間のデザインを重視し、歩専道から横道へそれた外の広がり にいたるまで、生活のアクティビティを含んだ雰囲気 が伸びていくことを意図しました。



写真：2号地北ブロック（並木2丁目）、歩専道から小路へ

◇アーバン・デザインの成果

これらのアーバン・デザインによるまちづくりの試みにおいて、多くの議論を重ねた結果として実現しなかったことも少なからずありました。しかし、現在の金沢シーサイドタウンの様子を見ると、建物やその周辺環境に様々な工夫が施されたことが奏功し、季節ごとにその美しさを楽しめる樹木に囲まれ、建物や路地が様々な表情を持つ豊かな住空間が広がっています。アーバン・デザインという手法によって、金沢シーサイドタウンの緑豊かな趣のある住環境がひとつの価値として創出されていることは、個々の調和から全体としての特徴を生かしていこうとするこの手法のひとつの成果といえるのではないのでしょうか。

参考・引用文献：

金沢シーサイドタウンのアーバン・デザイン構想、田村明、都市住宅、1981年10月号、鹿島出版会

街路型住宅へのアプローチ、長島孝一、都市住宅、1981年10月号、鹿島出版会

街づくりへの参加の可能性と問題、神谷宏治ら、都市住宅、1981年10月号、鹿島出版会

集合住宅地におけるアーバン・デザインの実践、西脇敏夫、北沢猛、都市住宅、1981年10月号、鹿島出版会

金沢シーサイドタウンに見る「都市デザイン」

編集局 川上正倫

◇1970年代の都市デザインとアーバン・デザインの不幸

金沢シーサイドタウンは、設計者（建築家）の意図がよく反映された事例である。完成したのは1981年のことであるが、計画開始はその10年前に遡る。第一期に榎文彦氏、第二期に大高正人氏、神谷宏治氏、藤本昌也氏、内井昭蔵氏、宮脇檀氏といった建築家たちがプロジェクトに参画している。背景としての設計者の意図を探るため、予備知識的に70年代の建築界を簡単に振り返ってみたいと思う。

当時の日本は、高度経済成長が落ち着き始め、一世を風靡したメタボリズム（※1）ムーブメントにおいて、大阪万博をひとつの転機に、万博参加建築家たちの活動分化が起こり始めている頃であった。所得倍增計画(1960)や国土総合開発計画(1963)などといった景気をおおる政策が施行され、国が都市拡大に注力する一方、丹下健三氏の「東京計画-1960」をはじめとする建築家の描く都市像は、現実の都市から受け入れてもらえないムードが漂っていた。多くの建築家が個々の建築デザインに集中し始める中、金沢シーサイドタウンに参加した榎氏は、アーバン・デザインへの関わりを継続している建築家であった。建築の拡大としての都市ではなく、建築の集積による都市を思考し、建築によってつくられる「奥」や「すきま」による「見えがくれする都市」を謳っていた。そのアーバン・デザインへの思考を表す成功例として代官山ヒルサイドテラスが挙げられる。しかしながら、ヒルサイドテラスと比較して同時期の金沢シーサイドタウンは必ずしも理想通りにいったわけではないようである。事業を担保していたはずのマスタープランの変更を余儀なくされるなど、固定的な法規による理解欠如をはじめ、社会への対応に終始するなかで独創性を低下させている印象がある。それでもデザインを巡るイニシアティブに関する落胆を上回るアーバン・デザインに対する建築家としての期待が、当時の発言から読み取れる（※2）。ところが、建築家のアーバン・デザインへの期待は、その後82年の中曽根内閣発足とともに訪れたマネーゲームの中で、急激な地価高騰に喘ぐ都市によって70年代以上に受け入れられることはなかった。バブル経済は建築家に対して、より即物的な都市への対応を求め、建築家の興味を都市から完全に奪い去ることで、アーバン・デザインへの挑戦は据え置かれることになり今に至っている。

一方で、田村明氏率いる横浜市が、アーバン・デザイン付きで事業地をつくる可能性を示した金沢シーサイドタウンでの成果は、その後の都市景観行政に大きな進歩を与え、その後の「地区計画」の普及や90年代の幕張ベイタウンのデザインガイドラインへと引き継

がれていると考えられる。田村氏はアーバン・デザインとは、「モノとモノ」「モノとヒト」「ヒトとヒト」の3次元を対象とするものであると述べている(※3)。建築家の専門性は本来「モノとモノ」であり、アーバン・デザインにおいてはその領域拡大が望まれる。しかしながら建築家が万能であった中世と異なり、それだけの専門性を要求するには都市は複雑過ぎた。その結果として、建築家を都市から撤退させる一因になった。まずは、アーバン・デザインの三権分立を確立することである。都市をデザインするためのより広範な場の準備を意識しない限り、バランスがとれた「都市」議論が実現されず、「不幸」が繰り返されることが懸念される。

※ 1 黒川紀章や菊竹清訓などを中心とした若手建築家、都市計画家によるグループ運動。その名の通り社会変化や人口増加にあわせて有機的に成長していく新陳代謝できる都市や建築の提案を行った。高度経済成長という日本の急速な都市拡張、更新に耐える柔軟性をもつ提案として従来の固定化したル・コルビュジェを中心に展開していたモダニズム形態への批判として盛り上がった。金沢シーサイドタウンプロジェクトに参画している槇氏、大高氏はその中心メンバーであり、その他面々も丹下研究室、菊竹事務所とのつながりから思想的にメタボリズム影響下にあったと考えられる。

※ 2 都市住宅 8110「アーバンデザインの今日的課題 対談＝槇文彦×林泰義」槇氏は、概念的であったアーバンデザインが横浜市の実践を通して啓蒙期から次の段階へと進んでいるという評価を語っている。

※ 3 田村明 『美しい都市景観をつくるアーバンデザイン』1997年 朝日選書

◇金沢シーサイドタウンにおける街路・街区のデザイン

前置きが長くなってしまったが、建築家の思いは色々あれども、金沢シーサイドタウンは、住民の評価は獲得できているといえる。まず、工業エリアと隣接している住宅地を意識して設けられた緩衝緑地が功を奏している。埋立地における住宅地という印象はまったく感じさせないくらい樹木が生い茂っており、非常に豊かな住空間を形成している。

住宅地に関するアーバン・デザインは、以下のように構想された。

- ・グリッドパターンの街区割
- ・通過交通の排除と歩車分離、歩行者専用道路ネットワーク
- ・個性的な公的建築デザインの導入
- ・低層住宅ならびに環境配慮の継続
- ・サイン計画、公園、植樹、ランドスケープも含めたトータルデザイン

ここで意識されているのは、あくまでもアーバン・デザイン付きで事業用地が売却されることである。グリッド街区は、分譲先によらない普遍性の獲得が目的である。歩者分離の道空間は、西欧における広場の概念を日本的に再解釈したものである。日本の風土に適した、低層建築+道の空間によって「領域性」をつくることと、緑に埋もれた建築という「風景」をつくりだすことによって、人々の生活の場として新しい都市に記憶をつくろうと意図されている。現実的には完全な歩者分離は、公共サービスの実現において難しく、ボンエルフの事例参照によって苦労しながら道路行政の理解を得て、現状を実現している。

公的建築への建築デザイナーの採用は、表向きは個性的なアクセントを街にもたらしことを目的としている。しかし、他方で分譲先不明の住宅地に対して行政が発注する環境としての質担保が目的と考えることもできる。低層建築の配置として街をデザインしているのも、道空間との関係のほか、分譲後の変化への環境配慮を促す意図を持っている。

事業体としては、1号地の大部分、2号地北ブロックを日本住宅公団が担っている。前述のように建築としては、1号地については槇氏、2号地については4人の建築家が協同設計している。特にアーバン・デザイン的な観点から横浜市が公団の一律的な団地化を懸念して4人の異なる個性を発揮させようとしている点が興味深い。「アーバン」というのは、文字通り都会という意味である。よって都市には多種多様なデザインがあるべきで、アーバン・デザインとはそれらを共存させ、全体を調和させるものであるべきだという主張である。これも結果としては建築家側の不完全燃焼はあったにせよ、公団の厳しい基準のもとで住民にもわかりやすい良好な住棟、住戸計画となっている。

いわゆる公団仕様と建築デザインの確執やマスタープランの変更など、各建築家間、建築家と事業主体間での調整が、いかに困難であったかは想像に難くない。しかしながら、建築家、事業主体ともに「モノとモノ」「モノとヒト」の専門性なのである。調整役の行政も実は出自を正すと同じ専門であったりする。専門を同じくしてこそその相互理解もあろうが、やはりその辺りがオープンな議論といえども「住民」の受動性を高める結果となっているように感じてしまう。ここでの反省は、幕張ベイタウンにどう生かされたのかが、おそらく評価点となる。金沢シーサイドタウンの価値は、30年以上経った現在からすると、むしろアーバン・デザインによって戦略的に環境継承ができたこと、そしてそれによって改めてアーバン・デザインの重要性を再認識できることであると考えられる。

建築家の立場からするとアーバン・デザインに携わること自体、職能を発揮する場として発奮することであろう。問題は、その発奮が空回りしてしまうこと、無意識に建築家＝万能との勘違いをしてしまうことなのである。金沢シーサイドタウンの経緯を振り返るにあたり、建築家がアーバン・デザインの中でその実力を発揮するためには、モノに対する説得力と提案力によって、厳しい規範や形骸化した常識を上回る構想を抱くことに専念し、あくまで建築の専門性から都市を思い描いているに過ぎぬことを意識して議論に臨むことが重要であると考えられる。

まとめ 価値の維持のために

編集局 添田昌志

金沢シーサイドタウンと幕張ベイタウン、開発された年代は20年ほど違うとは言え、両者の出自はよく似ている。どちらも海沿いの敷地にゼロベースで開発された住宅街であるこ

と、計画の初期段階から著名な建築家が関わり、街の構成やコンセプトについて深く議論がされていること、である。

住宅地に限ったことではないが、都市計画や建築といった行為においては、その地の歴史性や地形などといった、場所固有の特性にデザインの拠り所を求めることが一つの王道の手法として存在する。ところが、ゼロベースでフラットな土地にはその拠り所となるものがない。したがって、住宅街としてその場所がどうあるべきか、そして、それをどのように実現していくのか、というコンセプトワークの部分がますますクローズアップされてくる。そういった意味で、この2つの住宅地は、建築家が考えたコンセプトがどう具現化され、どのように受け入れられたのかがシビアに問われる場と言えらるだろう。しかし、結論から言えば、どちらの街もそのコンセプトは住民にかなり肯定的に捉えられているようであった。

■住民の評価

2つの街の風景は対照的である。金沢シーサイドタウンは豊かな緑と歩行者用道路が印象的であるのに対して、幕張ベイタウンでは、個性的なデザインの中層住戸と歩車道に敷き詰められたペイブメントが象徴的である。これは、金沢STは「見え隠れ」や「路地」といった、いわば「和」の発想からデザインされている一方で、幕張BTは「沿道囲み型住宅」といった「洋」のイメージをベースにしているところによるだろう（関係者は異論があるかもしれないが）。もちろん、街の風景に対する個人的な好みの違いはあるだろうがしかし、ここでは、どちらが良い、悪いというのではなく、この2つの街は、住宅地としての価値を違ったアプローチから創出していると捉えるべきと考える。

金沢STの歩行車道は、どこまでも歩いて（もちろん、自転車でも）行ける/行きたくなる気にさせるし、そこで感じられる四季折々の緑は住民にとって、かけがえのないものとなっているようである。ここの豊かな緑を見ていると、元々は埋立地という人工物であることに気付かないくらいである。





写真：金沢シーサイドタウン

一方の幕張BTでは、集合住宅でありながらも個性的な住戸のデザインがやはり価値となっている。旧来の団地型の集合住宅は、単調で無個性な白い箱、どこに住んでも同じに見えるというのが典型であったが、幕張BTでは、全くその逆の認識になっており、今度はあのデザインの住戸に住んでみたいという理由で、街の中の別の住戸に住み替える例もあると聞いた。住民インタビューで聞いた「もう戸建に住むつもりはなくなった」という声は、まさにこの街の価値を言い当てているだろう。集合住宅でありながら、デザインによって、ある種の戸建感覚（住戸としてのアイデンティティ）を実現していることは、やはり特筆すべきことである。



写真：幕張ベイタウン

■価値の維持

このように、晴れて計画時のコンセプトが住民に好意的に受け入れられている双方の住宅

地であるが、この価値を維持していくために何をすべきか、という点では少し議論が分かれそうである。

私が考える維持管理の1つのポイントは、管理組合の形態である。管理組合は、集合住宅の維持管理に関わる最高意思決定機関であり、第一の主体と言えるだろう。どちらの街も基本的に一定の街区ブロック毎に管理組合が結成されている。この方式は言わば古典的なものであるが、しかし、金沢 ST の方は現状、それで特に問題は感じられなかった。住棟・住戸の管理はブロックごとに結成された管理組合が主体となってい、それをつなぐ歩行者道は横浜市が行うことによって、街の連続性を維持することを担保しているからである。また、歩行者道やその途中に設けられた公園の清掃等には、住民自治会が協力する仕組みも成り立っているようである。つまり、街のインフラに対して、維持管理主体が無理なく連携し関わっている。

一方の幕張 BT は、結論から言うと、街のコンセプトと管理組合の形態が合っていないため、今後の維持管理に向けて若干の不安が感じられた。つまり、通りを軸に捉えた「沿道型の街」であるはずなのに、管理組合はブロックごとに形成されており、通りとしての連続性に気を配る主体が弱いということである。コンセプトに沿うのであれば、例えば、銀座商店会のように、通り毎の組合というものがあつたのではないだろうか（銀座ではそれが奏功して、銀座デザインルールにより通りごとの景観が維持管理されている/銀座デザインルールの回参照）。

また、幕張 BT では、住棟の1階部分に商店を積極的に導入している。これは、街のコンセプトとして「にぎわい」というキーワードがあり、そのキーとして一階部分の店舗が位置づけられているためであるが、この「にぎわい」を維持管理する主体は誰なのかということが見えにくく感じた。当地で開催された幕張 BT の今後のあり方を考えるシンポジウムでは、近年、物販店舗が撤退し、学習塾や医療機関など内向き型の店舗に置き換わっていることを、「にぎわい」という点から問題として取り上げる向きがあつた。しかし、店舗・業種の入替わりは住民のニーズがそこに向いたが故に起きることであり、経済活動としてはごく自然な現象である。それに反して、「にぎわい」を維持するためにある特定の業種に固執するというのであれば、それを補償する何かを住民が負うことになるだろう。だが、現状では、商業の管理運営主体と住民の管理運営主体が一体化しているわけではないため、おそらく、このような枠組みを超えた議論がされないことが一番の問題だと思われる。

■新しい枠組み

郊外住宅地における近隣商業の維持は日本においては、古くからの課題である。実は、金沢 ST においても、近隣センターは現状シャッター街と化してしまっている。ただ金沢 ST の場合は商業施設の数少なく、限定された場所に配置されているため、街全体の価値に

は大きな影響を与えていないようである。一方、幕張BTは金沢STの何倍もの店舗を、それも街のメインストリートに沿って配置している。万が一、商業が衰退した場合の街へのダメージは金沢STの比ではないだろう。住民の高齢化に伴って、当然購買力は衰える。その時に、幕張BTの商店はどのような業種になっているのだろうか、そして、「にぎわい」は維持されているのだろうか。

幕張BTはそのデザイン性において、これまでの団地型開発と一線を画した、新しいものを提供し成功した。維持管理という点においても、上で述べたような住商の枠を超えた通りごとの管理主体を形成し、それが通りのデザインも含め、商業のマネージメントまでも行うというような、これまでにない斬新な発想と仕組みで、将来予想される課題を打破し、開発時の価値を維持してくれることを願ってやまない。