

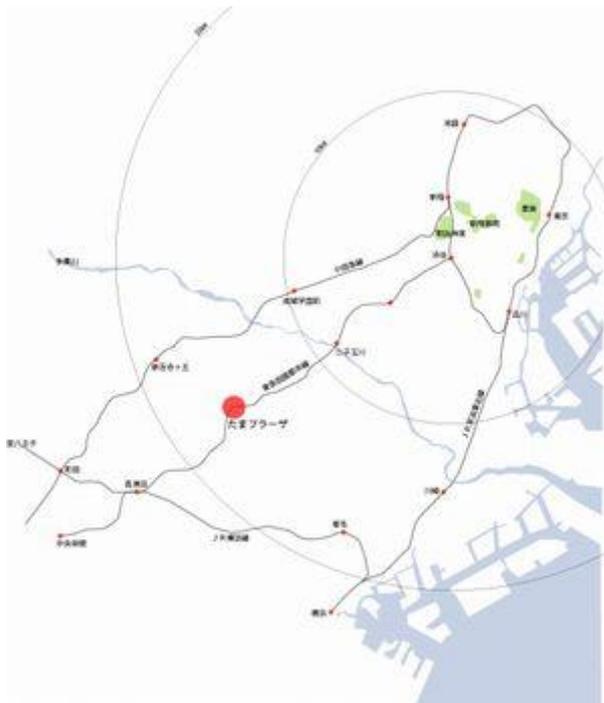
良好な住宅地であり続けるために

■ たまプラーザの概要

編集局 添田昌志

今回は典型的な郊外の戸建住宅地である「たまプラーザ」(美しが丘2、3丁目)を対象に、これからの人口減社会をふまえて、郊外住宅地の住環境を良好に維持していくための方策について考えてみたいと思います。

「たまプラーザ」は、東急電鉄田園都市線で渋谷から急行で約20分(20km圏内)の場所にあるまちです。田園都市線沿線は、東急電鉄が1960年代後半から、鉄道整備及び駅後背の住宅地開発(主に土地区画整理事業)を行ってきました。特に1977年の新玉川線開通(二子玉川園一渋谷間)以降は沿線の利便性が高まり、人気のエリアとなりました。中でも、たまプラーザ周辺は沿線きっての高級戸建住宅地として、1980年代に放映されたTVドラマ「金曜日の妻たちへ」の舞台にもなり、その名を広く知られるようになりました。



たまプラーザの位置

しかし、開発後30年程度経過する中で、初期の入居者の高齢化が進んできました。特に美しが丘2、3丁目は駅からやや離れた丘の上の開発された住宅地であるため、階段や坂が多く高齢者には住みづらい環境とも言え、住宅や庭のメンテナンスの負担もあり、従前どおり戸建住宅に住むのが困難となるような状況も見られます。そのような世帯の住替え等に伴って、空家や空地も少なからず発生しています。また、この地域は1つの区画が大

きく地価が高いため、そのままの規模では価格が高くなりすぎ転売しにくいいため、当初の区画を2分割して売却する場合もかなり見られます。それによって、既存の住宅にあった生垣などの緑が除去され、周辺の雰囲気合わない住宅が建つなどといった状況も散見されます。つまり、これまでに蓄積された住宅地としてのブランド性や魅力が失われつつある状況とも言え、それらをどのように維持、更新していくのかという課題が顕在化してきています。

前回取り上げた佐原のように江戸時代から代々受け継がれてきた歴史のあるまちでは、お祭りを中心として地域の文化が継承され、それ故住民が主体となったまちづくりが可能でしたが、30年ほど前に開発され1世代のみが暮らしたばかりのまちでは、歴史的な風土は形成される余地がありません。それでは、そのような地域において、良好な住環境を持続するためには誰がどのように関わっていけばいいのでしょうか。今回はたまプラーザをケーススタディとして、日本に少なからず存在する郊外の新興住宅地の今後について考えていきたいと思えます。



美しが丘2、3丁目の位置

たまプラーザより徒歩15～20分程度の小高い丘の上に開発された戸建住宅地。地区内の住宅は全て2階建て以下の低層住宅となっている。



駅からは長い階段が続く



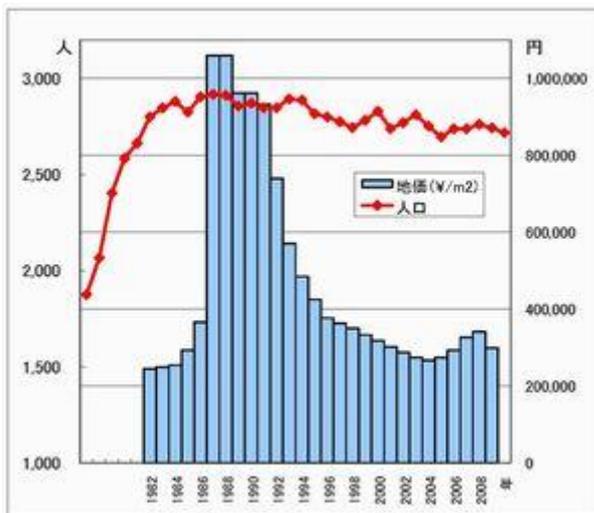
美しが丘2、3丁目の戸建住宅の状況

(市販の住宅地図と現地調査を元に編集局が作成)

住み替えに伴うと推測される空地、空家が散見されると同時に、当初の区画を2分割して売却したものが相当数あることが分かる。



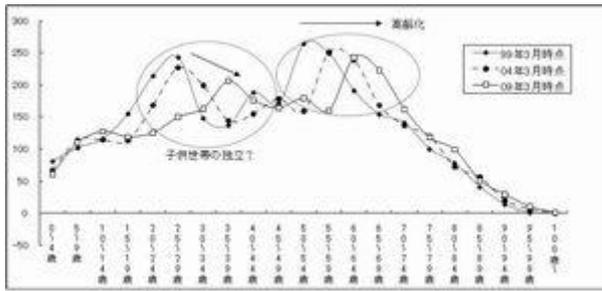
空地が散在する状況



美しが丘3丁目の地価と人口

(地価データ出典:よこはま地価マップ)

(人口データ出典:横浜の人口)



美しが丘3丁目年齢区分別人口推移

(人口データ出典:横浜の人口)

人口は地域の開発が終了した1980年代にピークを迎え、近年は微減している。これは初期の入居者の子世帯が独立することによって世帯構成人員が減少していることが要因として推測できる。

地価はバブル期に高騰したが、近年は30万円/m²前後で推移している。しかしこの地域の当初の区画は100坪(330m²)を越すものも多く、そのまま転売しようとした場合には土地代だけで1億円超となり、購入できる層が限られてしまうため、2分割して転売する手法が多く見られる(地区協定により1区画50坪以下には分割できないことになっている)。

良好な住宅地であり続けるために 三井所隆史氏インタビュー

三井所隆史氏略歴

2002年北海道大学大学院博士後期課程修了

2002年(株)市浦都市開発・建築コンサルタント(現(株)市浦ハウジング&プランニング)入社

2008年(株)市浦ハウジング&プランニング退社、みいしょ計画研究所設立

(株)市浦ハウジング&プランニング在職時より、国交省等のエリアマネジメントに関する調査・検討に携わる。専門分野は住政策、エリアマネジメント

— 郊外の戸建住宅地では、現在、住宅の建替えや住まい手の世代更新などの問題が顕在化してきています。このようなことがうまくいかずに、住宅地が廃れていってしまうというような事態もあるようです。そもそもとして、郊外住宅地が抱えている維持管理上の問題の背景について教えてください。

◇ 事業者の開発後の関わり方

住宅地、特に郊外に新たに開発された住宅地の場合、開発段階でディベロッパー等の企業が携わるものの、宅地の売却が完了した段階で、企業と住宅地の関係がなくなってしまうことが一般的です。したがって、その後の維持管理は住民が担うことになるのですが、それを支える仕組みも、また、何かする上での資金もないような状況にあるのが実状です。結果として、維持管理がうまくいかずに、住宅地が老朽化、陳腐化し、価値が減少するという場合が多くあります。

開発段階のことで言えば、民間事業者はよい住環境を創るために様々な取り組みをしています。例えば、建築協定(一人協定)等をセットし良好な景観を演出するというものや、住宅地内の道路をインターロッキングにするなどの「お化粧」をしたり、セキュリティ会社と契約し地域の防犯性の向上を謳うということもあります。また、駐車場やフットパス等を共有地とし、それを込みで宅地等を販売することで、豊かな住環境を創出するという例も見られます。

しかし、多くの場合、販売完了時に民間事業者はその住宅地から手を引き、後は住民、場合によっては行政にお任せの状態となります。維持管理をする上で核となる事業者が抜けてしまった後はどうなるのでしょうか。建築協定は時限があるものなので、その後の更新がされず、時代に合わないものになってしまうことがあります。共有地も管理されず荒れてしまい、かえって住宅地の魅力を失わせることもあります。舗装等を含む道路等のインフラの管理を行政に委ねることで、他の普通の住宅地と同じレベルの管理がされ、住宅地の「売り」となるところがなくなることもありえます。

極端な言い方をすれば、これまでによく見られた民間事業者による住宅地の管理は、あくまでも自らが開発した住宅地の「販売促進のツール」であり、その住宅地の魅力を「継続的に維持」することは目指してこなかったと言えます。しかも、新しい住宅地を次々と売り出していくため、今から20～30年前ぐらいに開発された住宅地は販売促進に敗れ、魅力を失いつつあるような状態です。



せっかく整備されたフットパス（歩行者専用道路）も適切な維持管理がされなければ、地域の環境を害してしまう。

特に現在は、住宅ストック数が世帯数を上回っています。つまり住宅が余って空き家率が上昇するような状況にある訳で、今後、地域間・地区間の競争（住民の奪い合い）がさらに激しくなると想定されます。また、新規の開発はこれまでのようには行われなくなるとも考えられます。今後、人口減社会を迎える中では、今ある住宅地の価値を高め、良好な環境を「継続的に維持」していくための取り組みを真剣に考えていかないとはいけません。それが、「エアリアマネジメント」です。

一 具体的にエアリアマネジメントとはどのようなことを行うのでしょうか？

◇ 地域の環境や価値の維持向上のために

一口にエアリアマネジメントといっても、その地域の状況によってやること、やれることには差があります。例えば、商業地域では、来街者の増進することを目指したプロモーションが軸となります。人を集める拠点施設の整備や、歩いて楽しい空間の形成、魅力的なイベントの開催などを行っていくこととなります。

では、住宅地ではなにをするのかということですが、よくある例としては、ディベロッパーが策定した建築協定を更新する、フットパス（歩行者専用道）などの共有地の草刈りや清掃をする、といったものが挙げられます。また、地域ぐるみの防犯活動といったことも、近年の大きなテーマとなっています。これらの活動は、住民が地域に関心を持ち、実際に関わっていく上で、非常に重要となってきています。このように言ってしまうと、従

来の「まちづくり」との違いがあまり感じられないかもしれませんが、エリアマネジメントとは、「地域の価値向上」を明確に目的としているところに違いがあると考えています。

先に述べたように、これからの人口減社会では、何も手を打たないとただただ人口が減少し地域は沈んでいってしまう状況になります。したがって、いかに地域に付加価値を与え、住まう人を確保していくのかということが重要になってきます。良好な住環境を維持するためには、ハード、ソフトを対象にした総合的、戦略的な価値向上のためのマネジメントが必要だと言えます。

◇ 個人の土地所有意識がもたらす課題

戸建住宅地をマネジメントする主体としては、当然、住民が挙げられますがしかし、「地域の価値向上」という視点で考えた場合、本当に住民だけでいいのかという問題意識があります。

そもそも、日本において持ち家政策が進められた背景には、土地の所有権に関する意識のありようが大きく影響を与えていると考えています。つまり、自分の土地を所有し、自分の思い通りの家を建て、一国一城の主になることが、目標となっていると思われます。多くの住宅地において、そのような意識があるなかで、住民が、地域全体をトータルに考えることは困難となっていると考えられます。よく言われる「総論賛成、各論反対」ということが、まさにこれにあたると考えられます。そのような中では、結果として、「やりたい人が集まって、やりたいことをやる」という単発的な活動をベースとすることになり、それをどう地域の付加価値に結びつけていくのか、見失われることも多いのです。そこで、地域の価値全体をマーケットとするような視点から、民間事業者によるビジネスとして住宅地にアプローチできないかということが考えられるのです。

— ビジネスとしてのエリアマネジメントとはどういうことでしょうか？

◇ マンション型の管理は困難

例えば、マンションでは、区分所有法にもとづき管理組合が設立されます。管理費、修繕費を徴収し、積み立て、その資金によって廊下やエレベーターなどの共有部分の管理を管理会社に一任しているところも多いです。このような方法を一般の住宅地に適用できないか、というのがまず考えつくところです。しかし、住宅地にはマンションのように責任を持って決定する住民組織は一般的にはなく、また、管理の対象や内容が必ずしも定格化されていません。つまり、誰がお金を集め、どの範囲の管理をどう行っていくのか、また、それに関してどのように意思決定を図っていくのかという枠組みができていないのです。したがって事業者側としても効率的な事業スキームを設定できずにいます。このようなこ

とが要因となって、民間事業者による（戸建）住宅地におけるエリアマネジメントへの関与は、これまで限られたものとなっていました。

◇ 既存住宅のリフォーム・再販という手法

しかしこのような中で、近年、新しいアプローチも出てきました。一例ですが、東急電鉄は、1970年代から開発してきた田園都市線沿線の戸建住宅地を対象に既存の住宅をフルリフォームして付加価値を与え、より高い価格での流通をサポートする事業を展開しています。

大まかに事業の流れを説明しますと、

- i) 地域の不動産屋等から、住宅の売却意向を持つ所有者の情報を入手・アプローチ
 - ii) 売却対象の住宅の構造や性能の調査
 - iii) 状況に応じて、リフォーム（原則、躯体のみを残し、間取りを含め大規模に改修する）を所有者に替わって実施
 - iv) 買取保証をつけつつ、売却をサポート
- という流れから成り立っています。

この事業の特色としては、リフォーム費用は事業者が立て替え、その住宅が売却された段階で工事費用分をもらう、市場相場をにらみながらリフォーム費用を含め価格を査定する、つなぎ融資を用意する、新規購入者に対しては、新築住宅と同様10年の瑕疵担保保証をつけるという点があります。つまり、売主や買主が個人として背負うリスクや手間を事業者が間に入って代行するという事です。このようなリスクは、電鉄会社ぐらいの規模の企業であれば、必ずしも高くはなく、逆に付加価値がつけやすい地域であれば、安定したマーケットの確保にもつながります。

— この事業がどのように地域のエリアマネジメントにつながるのでしょうか？

◇ 住まい手をマネジメントする主体の存在

一番大きいことは、空家対策に積極的に取り組む主体がいるということです。常に誰かが住んでくれるように目配りをし、実際に、いまある住環境を享受しようとする新しい住民を連れてくる役割を担う人がいるのです。そういう事業者がバックについているということが知られることによって、新規に住宅を求める人も安心できるのではないのでしょうか。

近年、好立地の郊外住宅地では、空家・空地になった段階で土地が分割され、それまでの住宅・宅地と比較して、小規模のものが供給されるというケースが見られます。そのようなことが繰り返されていきますと、実際に郊外住宅を歩いてみるとわかることですが、それまで形成されてきた街なみにそぐわない住宅やまち並みが出現しているということも少なからずあります。

そこで、事業者が間に入り、それまでの住宅地の形成過程や開発時のコンセプトをきちんと理解し踏襲しながら、住宅の内部については新たなライフスタイルに適合したものにリフォームして供給する訳です。その結果として、今ある良好な住環境の維持が図られ、街としてのイメージがぶれず、それを求める人の新規入居が促進され、地域全体の価値が安定化するということになります。これこそ、「広い意味での地域のマネジメント」と言えるでしょう。

◇ 事業者側のメリット—企業のイメージ向上

また、事業者側にも少なからずメリットがあります。そもそも、鉄道を運行する企業としては沿線のイメージを維持することは非常に重要です。自身が開発したまちの住環境を継続的に維持するために、その地域内の人口変動や、街なみ等に関する動きを少しでもコントロールすることは開発者としての責任を果たすことであるとも言えます。そのようなことを着実に行っていくことによって、企業としてのイメージ向上にもつながっていくでしょう。今後、住替え等が進むことが予想される中、地域に対して継続的なつながりを持ち、かつマーケットを維持する上で、この事業は効率的なツールとなっているわけです。

— なるほど。しかし、まちづくりというとやはり NPO や地域のボランティアに支えられて行うべきものというイメージがあり、ビジネスとしてと言われると、儲かりそうにない街やイメージ向上につながらない街は見捨てられてもいいと言われているような気もしてしまいます。

◇ 見捨てられる危機感を

あえて言いますと、「見捨てられてもいい」と思っています。何もしないでいると、見捨てられる可能性があるという危機意識を地域が持つことが、これからの時代には重要になるのだと思います。東急の事例のように、対外的に認められるような住宅地のイメージが築かれているところのごくわずかです。多くの住宅地は、漠然とした「郊外住宅地」という括りの中にいます。その中で自分たちが住み続けていくためにはどうするのか。足りないところを行政に対して要望しても、それを行政が対応してくれるとは限りません。逆に、いま行われていることが縮小する可能性も十分にあります。そのような中では、まず住民が自主的に住宅の維持管理に関わっていくことが大切ですし、住民自身が良好な住環境を維持したいと望んでいることはもちろん前提となると思います。

しかし、実際に高齢になったので戸建住宅の維持が難しくなった、マンションや施設に入居したい、ついでには住宅を売却したいという住民が増えた時に、その後の空家や空地をどうするかということは、住民だけではどうしようもないことです。それをどうにかしようとした時には、ビジネスとして成り立つ仕組みを作り出してこそ、住宅が循環し、地域がうまく更新できていくのではないのでしょうか。繰り返しますが、民間事業者がビジネス

として参入するかどうかを判断する上では、住民が行っている活動やそれによってつくられる住宅のイメージが大切なのだと思います。

◇ 事業者としての社会的責任

一方、ビジネスとして成り立たせるということは、事業者側にも一定の責任を求めるといことです。つまり、これまでのように売ったらおしまい、ということではなくて、自ら開発・供給したものを継続的な視点で再マーケティングしていくことが求められてきていると言えると思います。今社会的に求められている、住宅ストックの活用、持続型社会の実現というテーマが民間事業者にもつきつけられおり、それに答える手法の1つが上記のようなものとも言えます。



インタビュー風景(三井所氏)

良好な住宅地であり続けるために 三井所氏＋編集局員座談会

前回は、住政策の専門家である三井所さんにエリアマネジメントという観点から良好な住宅地を維持するための民間事業者の取り組みについてご紹介いただきました。今回は都市計画や建築設計の専門家でもあるジャーナル編集局員を加え、郊外住宅地たまプラーザの課題や価値について議論した座談会の模様をお送りします。

郊外住宅地としてのたまプラーザの特徴

◇ 質も住民意識も高い住宅地

大澤:まず、三井所さんに、たまプラーザの住宅地としての特徴を伺うところから始めたいと思います。

三井所:たまプラーザは、他の郊外住宅地と比べて何がいいかと言うと、フットパスを自然な形で入れ、クルドサックをしているなど、その当時の計画論を踏まえてきちんと作りこんでいることです。緑も豊かで、道路と敷地の生け垣があり、その手前のところにもまた緑を入れるという二重植栽をやっていて、それを維持しようという意識も持たれています。それが協定委員会の立ち上げや、協定の見直しということに表れています。ですから、ハードの環境とそれを維持しようとするソフトの取り組みということに関しては、ある程度完成された状況になっていると思います。



よく手入れされた「二重植栽」

また、世界的な視点で見ても、ここまで、電車の駅と直結している戸建住宅地ってそんなにないんです。一番奥のエリアまでも何とか歩ける距離です。海外の都市計画関係者なんかは日本へ来た時に「鉄道沿線の住宅地の作り方がすごい」と驚くんです。僕が学生時代にアメリカの方からサスティナブルコミュニティの話聞いていても、それは当たり前じゃないかという感じでした。駅があつて、そこから徒歩圏で、まず各所にコアがあつて、それがセットで出来ているなんてことは日本ではもはや当然のことで、それが東急の過去

80年の田園都市構想のベースになっています。そもそも、東急の田園都市とは、イギリスのロンドンとレッチワースとの関係をきちんと日本なりに作ろうという意図が背景にあったわけですから。

それから今、たまプラーザでは「坂の問題」というのが言われていますけれど、住民が本当にただただフラットな環境を望んでいるのでしょうか。それこそ自転車は、今なら電動式自転車もありますから、大きな問題にはならない。高層マンションでは眺望が売れるポイントになるのと一緒に、起伏とかアンジュレーションというのはそもそも郊外住宅地の売れる特徴でした。いい部分も当然あるんです。

大澤:多分そちらの方が価値として勝っていたという気はしますね。

三井所:この程度の坂で問題だったら、尾道なんて成立しませんよね。

大澤:長崎なんかもそうですね。

川上:結局「坂の問題」は、本質的に何を問題だと言っているのか見えてこないですよ。たまプラーザに対するネガティブな要素として誇張されすぎている印象を受けます。

◇ 新しい機能が入らない

大澤:そういうたまプラーザの特徴がある一方で、今、明らかになりつつある問題というのはどのようなことでしょうか。

三井所:前職のときに、郊外住宅地の空き家の調査等を行っていたことがありますが、やっぱり一番ネックになっていたのは建築協定とか地区計画を作ることによって、そこに新しい機能が入れられなくなっているということですね。

大澤:そこに建てられる建物の用途ががちがちに制限されているということですね。

添田:新しい機能というのは具体的にどのようなものでしょうか。

三井所:喫茶店とか、人が集えるような機能をもったものですね。実は協定を破らないようなすれすれのラインで、家を改造して喫茶店とか、人が集まれる場所にしたりとかっていうのをやっていくと、そこには人が集まってきているという事例が意外とあったりするんです。

添田:なるほど。しかし、時代背景を考えると、開発当初は商店や工場や住宅などがごちゃごちゃに混じった下町というものから脱却することに新しい価値を見出していたと思うんです。つまり、用途純化をして住宅だけがすっきり集まっているということが価値だった。きっと人々は、今までとは違う新しい街になったと、すごく純粋に感動したんだと思うん

です。庭付き一戸建てがずーっと丘の上に広がっていく景色に。でもそこに30年住んでみると、やっぱりつらいなど。

大澤:だって、コンビニ軒建てられないんですよ。まあ現在の住民がそれを望んでいるのかは分かりませんが。

三井所:当時出来ていなかったことを否定することはないですけど、今の時代の変化に、例えば都心に住民を持っていかれるよとなった時に、そこをどう考えるの？という部分が大局的にあるんです。それで都市計画の視点というのが重要になってくるんだと思います。全体をドラスティックに変えなくても、例えば軸となる道路沿いに、何か住宅以外の機能をぶら下げる仕組みを作るだけでも、街としての骨格がガラッと変わってくると思うんですよ。

大澤:結局、建築基準法、都市計画法は、建築行為に対する規制なんですよ。つまり、新築する時にやってはいけないことを定めている。そして今見えてきている課題というのは、建てた後どう使うかとかどう維持するかという話で、これらの問題には全然対応できない、ということなんですよ。

三井所:そうなんです。結局、住宅と都市計画が乖離しているというところに問題の本質があると思っています。

敷地分割は悪か

◇ 何のための180㎡か

大澤:今、たまプラーザでは敷地分割されている事例が多く見られます。この分割というのは、当然地区協定で定められている「1つの敷地は180㎡以上とする」という制約は守っているわけですが、この敷地分割という事象を、ルールを守っているんだから別に問題ないんだと捉えればいいのか、いや180㎡というのはあくまでも最低限の基準であって、本来のたまプラーザ、美しが丘らしさみたいなものから考えると、望ましい規模は300㎡なんだという風に考えるべきなのか。つまり、敷地分割＝悪と単純に捉える傾向もありますが、敷地が細分化されていくことの何が具体的によくないのかを考えてみたいと思うのですが。

添田:私の主観ですが、やっぱり分割すると無理が生じる部分があるなあ、と現地を歩いて思いました。分割前の敷地はどれも大きいとはいえ、接道部分はそんなに広くない形状のものも当然あったりして、そうすると2分割した奥の方の敷地は旗竿地みたいになったりしている。一方、間口が広い敷地の場合も、前面道路に面して元々あった生け垣を全部切り崩してアプローチを作って、一戸建てをぽんぽんと建ててしまっていたりしました。

大澤:なるほど。

三井所:敷地の狭い所に、ある程度の住宅を建てようとするから、街全体を見ても目一杯感が出てきてしまっていますね。

添田:それが問題なの？と問われれば、もっと劣悪なところはいっぱいあるから、その中でもまだゆったりしているところだという言い方も出来るんでしょうが。

大澤:一応この地域には地区計画があって、さらに、地区計画だけでは書ききれないこととか、地区計画が意図することを補完するために、街並みガイドラインというのを作っているんです。そこには多分思想的なものとか、旗竿敷地みたいなものは望ましくありませんよということがちゃんと書いてあって、本当なら建物が出来る前にチェックをしたいんですね。だけど、法的に地区計画の届け出と街並みガイドラインの届け出はリンクさせられないから、どうしても「お願い」というレベルに留まってしまっている。それをすり抜けて開発されてしまうものは、もう止められないんですね。それをどうにか止めようとして、横浜市って条例を作っていますよね。地区認定がされて、地区独自の取り組みが認められれば、地区との協議が義務となって、地域のルールが担保されるんですけれど。

三井所:それも条例ですからね。

大澤:アメリカは完全にサブディビジョンコントロールで、宅地分割規制というのがありませんよね。その時に、分割してもいいけれど、その代わりこの条件は満たしてね、というのが、計画にちゃんと合致していることとか、間口がこれだけとか色々と条件が入るんです。そういうところで、そもそもどうしたいのという、計画が、地区計画が本来そうなんでしょうけれど、あんまりビジョンが共有されていないということが大きいのかなと。だから180㎡と言われてしまうと、数値が合っているかどうかしか判断しようがない。

三井所:そうなんです。

大澤:単純に数値を満たしているかどうかということじゃなくて、そもそもどうしたいんだってところが本当は一番重要なんだと思いますね。

◇ 街に対する責任を担う

川上:分割したところを購入して住んだ場合、その人は、ゆとりのある美しが丘らしい街並みを図らずも自ら壊すことになるわけじゃないですか。さっき話に出ていたように、たまプラーザは質が高い住宅地で、ある理念を持って作られた街で、それをみんなが共有の評価として住んでいたはずなんです。なのに、時間が経つとその評価した要素すら残っていかないということがなんだか残念なんですよ。

添田:確かにそれが怖いですね。結局、敷地分割という現象は土地を売りたい側の都合と買いたい側の買える値段という都合、つまり単純に売り買いという経済的原理から来ている

わけですよね。そのこと自体を否定するのは資本主義社会では難しいのだけれど、せめて、分割する際にその土地の持っていた良さとか、雰囲気とかを出来るだけ活かそうと考えている人が誰かいないのかと思いますね。

川上: そう。誰が責任を取ろうとしているのか、ということが疑問なんです。そもそもの開発の理念は何を目指してやっていたのか。敷地分割して細かくなっていっても、変化していくことが良いことだと、誰かビジョンを持って意思決定をしていけば何の問題もないんです。

逆にその時々で売ればよいていう話だけで回っているとすると、結果的に敷地と建物がどんどん小さくなって行って、街としてのみずぼらしさが芽生えてしまって、そうすると本来のポテンシャルにはもう戻れないですよね。住んでいる人たちだって、本当はその街の価値を下げたくはないはずですよね。だとすると、本来、何か大きな力でコントロールしない限りは街としての価値は維持できない、ということになりませんか。それを担うことが街に対する責任なんだと思います。

良好な街であり続けるために

◇ 何をもって価値とするのか

川上: 結局、考えていくと、何をもって良好な住宅地が維持されたと評価すればいいのかというところにたどり着きます。やっぱり地価なのでしょうか。

大澤: それも一つの指標かもしれないですよね。

川上: それとも生け垣のある家が立ち並ぶ街の姿なののでしょうか。要するに何をもってこの「たまプラーザプロジェクト」を成功だとするんでしょうね。本来、街というのは自然発生的に出来ているから、色々なものの新陳代謝があることで維持できていると思うんです。例えば佐原みたいに、歴史的な何かを残しましょうという街だと、それが維持できているかどうかを一つの評価軸にできるけれども、一気に建ってしまった郊外住宅地というのは、建物の一つ一つにコンセプトがあるわけでもないですよね。何となくの雰囲気、いい住宅地でしょ？と言ってみても、結局いい住宅地とは何なんだろうと。

本来は地価が安いということも一つの評価軸だったのにもかかわらず今はやたらと高くなっていますよね。もともといい住宅地を安く供給したかったという思想もあった訳ですから、安く快適に意識の高い人たちだけで住みましょう、みたいな話でもいいんだと思うんです。結局、何を生活環境の基準とするのか、ということですよね。

三井所: そもそも、郊外住宅地の価値ってなんだろうね、という話ですよね。確かにね、アメリカの住宅地の話はそれこそゲイティッド・コミュニティの例もあるように、住宅地を

開発した段階で、地域のステータスや価値の設定をしていますよね。ラドバーンだってそうです。

添田:日本の住宅地というものは、アンチテーゼの上に成り立っていたという気がします。とにかくごちゃごちゃ用途混合で、暗くて狭くて緑もなくて、というようなところが原点にあって、そうじゃない新しいものを作りたかった。でも古いほうにも実はいいところがあったんだとなると、じゃあ新しいものの何がよかったんだってぐらぐらになったりして。そうじゃない絶対的な、今おっしゃったアメリカのような価値というのがあったら、それはそれできちんと成り立つんでしょけどね。

◇ マイナスをプラスに変える何かを

添田:このまま進んでいって、良好であり続けられるのかなと思いますね。

川上:その時の良好って何なのか、話し合っておかないといけないと思います。必ずしもそれは生け垣だけでもないだろうし。とはいえ、この住宅地が抱える問題が何なのか、歩いてみてわからなかった。普通の住宅地が、単純に第一世代から第二世代に移っていくときに、緩やかな新陳代謝を行って、そのペースが早いか遅いかというのが結局その街の特質であって。

添田:そういう意味では、郊外住宅地やニュータウンで一気に同じ世代が固まってしまうのは仕方ないことなので、次の第二世代をどうやって入れていくかということが大きな問題ですよね。そしてその時に第二世代に何が魅力に見えるのかということなんだと思います。

三井所:第二世代が入るかどうかという鍵の一つは、第一世代が住み続けられる環境を、第一世代自身がどう作るかだと僕は思っていて、第一世代が動かなかったら第二世代は呼び寄せられないと思います。今住んでいる街を良くするという意識がなければ、多分ふっと第二世代は入ってこないと思う。そこで、何かアクションが起きていて、商業の人も目が向いてきて、そういうマーケットと住んでいる人の関係を作ろうとしているところでなければ、マーケットは来ないし、そうじゃないところには若い人は来ないと思う。だから、インタビューの中で、「何もしないところは見捨てられてもいい」と言ったのは、そういうことなんです。誰が判断するのかというのは、住んでいる人自身が判断するしかないと思う。

今、たまプラーザの東急さんはインターネットでモノを頼んだら運んでくれるというサービスがありますけど、もっとそういうものが使いやすくなって、若い人でも買い物は便利なのねという風になってきたら、その坂というのは全然マイナスポイントになってこないと思うんです。そして、そういったソフト面の活動については協定委員会で働きかけていけばいいんです。この街にはその土台はあると思うから、ここは生き残れるだろうなと思います。

ただこれだけ条件のいい場所でも空き家が出てきたりという状態なので、他のところは、もっと大変なことになるかと思います。だから郊外住宅地の問題点というのは、多分たまプラーザに基準のレベルを置くと見えてくるものがあると思いますよね。そして、どう生き残る道があるかどうか、その部分をどう拾い上げるかどうか、を考えていくことじゃないでしょうか。たまプラーザでも問題はありますから、そういう時はこう、マイナスをプラスに変えたとしたら何があるのかというところで、論点を出していった方が建設的ですよね。

添田:そうですね。結局、一番怖いのは、マイナスをプラスに変えるというような、新しい価値を提供しようとしている態度が見えないところだと思うんですよ。今、あるものの良さに気づかずに、知らず知らずのうちにその価値を食いつぶしていつていっているようでは、最後は見捨てられていくことになってしまうんでしょうね。設計者や開発者の方には、これからの人口減社会を見据えて、自分の造る建物が街に対してどのような価値を提供するのか、ということをもっと意識していただけたらと個人的には思います。

