

京都 だより

Kyoto Dayori

柳沢 究 (究建築研究室)

奥谷繁礼 (魚谷繁礼建築研究所)

池井 健 (池井健建築設計事務所)

*肩書、所属等は掲載当時のものです

【特集】 京都相對領域

- 2012年 7月号 第1回 「緑」
- 2012年 9月号 第2回 「駐車場」
- 2012年11月号 第3回 「集合住宅」
- 2013年 1月号 第4回 「建売住宅」
- 2013年 3月号 第5回 「辻」
- 2013年 6月号 第6回 「裏」



KYOTO SOCIETY OF ARCHITECTS & BUILDING ENGINEERS

一般社団法人 京都府建築士会

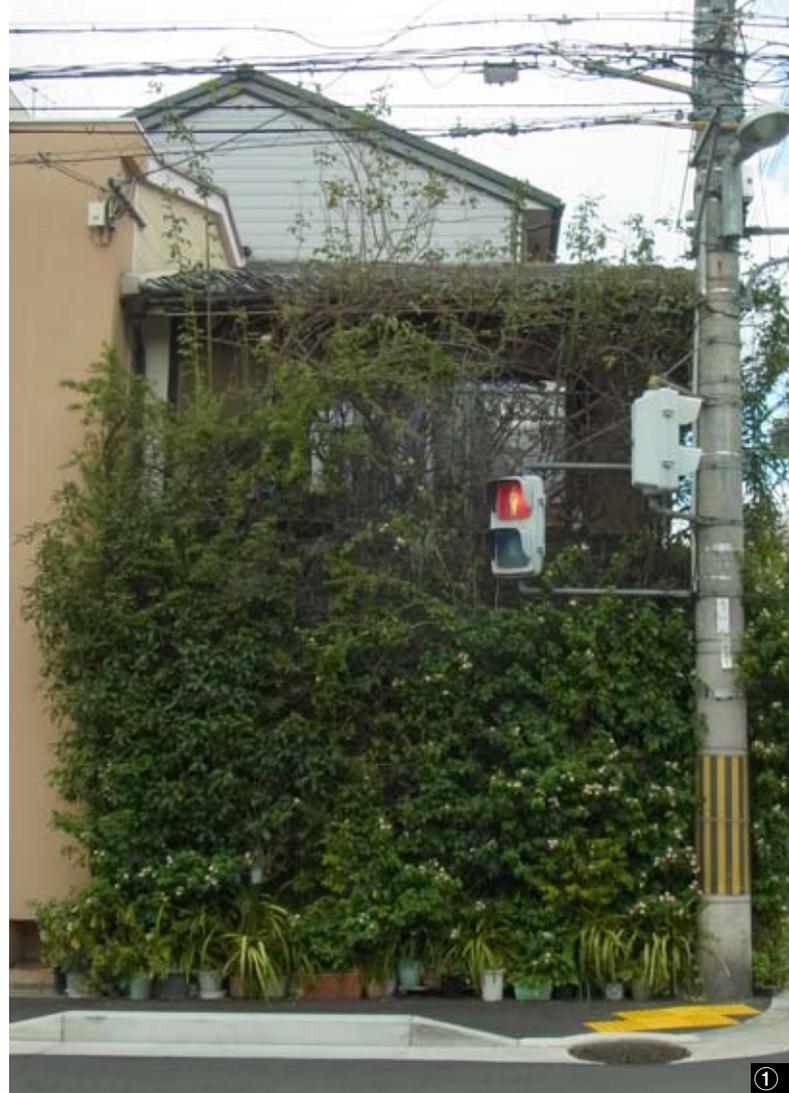
<https://www.kyotofu-kenchikushikai.jp>

(一社) 京都府建築士会



②見越しの松(東山区)

街路際の塀越しに敷地内の植栽がのぞく「見越しの松」。私的趣味の管轄である植栽の街路への露骨な表出を避ける都市的感性の表現であろう。「粋な黒塀」とセットで謳われるように、塀の高さや質感が決定的に重要。



①緑に包まれた町家(下京区)

奥行きわずか数十センチの地面に隙間なく様々な樹種を植えこむことで形成された緑の壁。植物による建物の損傷が懸念されるものの、植栽というよりはランドスケープと呼ぶべきスケールで街並みに存在感を発している。

【京都相对領域】

植栽や駐車場といった、どこの街にもあり、京都にも確実にある要素がある。「京都らしい」と一般に認識されるものではないが、これらの要素は果たして「京都」とは無関係なのだろうか。

そもそも植栽は都市においてどのような意味をもつのか？ 京都の都市構造に相応しい駐車場のあり方とは？ 京都に駐車場は似つかわしくない！と決め込む前に、これら要素の意味と可能性あるいは問題点について、具体的な事例を採り上げながら、敢えて検討してみたい。

緑

京都相对領域¹



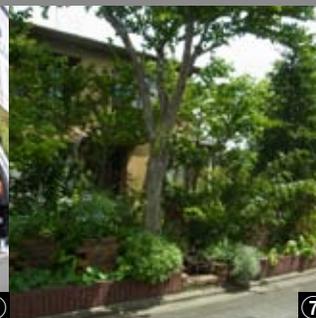
⑬



⑪



⑨



⑦



⑤



⑭



⑫



⑩



⑧



⑥



④

④街区の内部の様子(中京区)

屋根瓦と緑とがモザイク状に入り混じる街区の内部。このような緑の存在により、建物の密集した中心市街地における都市居住にも、潤いや通風がもたらされている。



③

③路地奥の緑(下京区)

街路から一步入ると、社を覆うように鬱蒼とした樹木が生い茂る。これにより路地の奥行きと社の神聖さが演出される。そこは街路の人工的な喧騒とはまるで別の世界である。

【緑】

「京都は緑が少ない」と言われることがあるが、少し注意して街を歩くと、緑が目に入らない道を探す方が難しいことに気付く。そのほとんどは人の手により設けられたものである。一般に建築や都市の緑化は都市に潤いや季節感をもたらすが、近年では建物の断熱/遮熱やヒートアイランド現象の抑止といった環境の効果も多分に期待されている。一方で、落ち葉の始末や虫を嫌って、既にある樹木が伐採されることも少なくない。

京都の街において緑はどのような意味をもつであろうか。市街地における緑の様相をいくつかの種類化しながら、京都に相応しい緑のあり方について考えたい。



②③



②①



②⑨



②⑦



②⑤



②④



②②



②⑩



②⑧



②⑥

京都の緑

京都は東北西の三方を山に囲まれ、緑を抱えた鴨川が街を縦断する、地勢的に緑を体感しやすい都市である。公的に整備された公園や街路樹こそ少ないものの、市中には貴重な原生林である糺の森や広大な京都御苑のほか、数多くの社寺境内があり、市街地中心部であってもまとまった規模の緑に手軽に触れられる。とはいえ、これらはやはりやや特別な緑地である。より日常的かつ身近に接する緑は、街路を歩いていて目にする緑であり、家や店舗の中から目にする街区の奥にある緑であろう。そこで以下では、京都の街中の緑を、街路に面した「オモテの緑」と街区の奥の「ウラの緑」に大きく分けて、それらが街に与える影響について具体例を見ながら考えてみたい。

オモテの緑

街路に面した「オモテの緑」のあり方は、街路から建物までの距離の大小によって異なってくる。

まず建物と街路間の距離が短い場合、最もよく目にするのは犬走りや並ぶ植木鉢である(25)。しかし植木鉢の植栽はどうしても疎らになりがちで、また建物に比して小さすぎる。街路景観への貢献は、人の背丈ほどに繁って初めて評価できる(26)。(13)で



合はどうかであろうか。伝統的には街路沿いに塀を設けた大塀造として、敷地内の植栽の松となる(2)。私の趣味の管轄である植栽を街路へ露骨に表出することを避ける都市的感性の表現であろう。ただし「黒塀／見越しの松」とセットで謳われるように、塀の高さや質感が重要な役割を担っている。(7)は街路際に塀を立てずに見事な植栽を育てた例であるが、防犯上の懸念から類似例は少ない。

(30)は駐車場となりがちなマンションの街路際を繁華な庭に仕立て、街並みの乱れを緩和している。より意欲的な事例としては、マンションの前面に高さ15m前後の樹木を植え、壁面の連続する街並みに配慮した(11)がある。大規模施設の周囲に生じるオープンスペースはしばしば刈込の生垣で処理されるが(31)、街路際に建物が建ち並ぶ京都の街並みにはそぐわない。そのことは街路際を密集した中高木の並木で処理した類似の事例と比較すると分かり易い(12)。壁面線の問題である。



ウラの緑

続いて、街路に直接面さない街区の奥にある「ウラの緑」の事例を見ていきたい。(15)では建物の奥の庭に豊かな緑が茂っているが、その様子は表の街路からは窺い知

境内に樹木が生い茂り、街路の喧騒とは別世界がつくりあげられている。(22)の植栽は、隣接した建物が取り壊されて不明瞭となった路地と駐車場との境界を示すサインの役割を果たしている。

(21)や(34)は路地奥の長屋が取り壊された跡地に雑草が茂ったものである。路地奥の敷地は建築基準法上すぐには新築できないため、雑草が生長するのに十分な時間がある。(18)や(19)は、そのような路地奥の空き地に、私物を置いたり野菜類を栽培するなどして、周辺住民が意識的に活用している事例である。



以上を整理すると、ウラの緑はそれが存在する場所の属性に応じて、庭型・路地型・空き地型の三つに分類できる。庭型は、敷地内の余白にあたる庭やバルコニーなどの屋外空間に緑があり、かつオモテの街路に面していないもの。路地型は、オモテから街区奥の建物へアプローチする屋外空間に緑があるもの。空き地型は、建物が建っていない敷地に緑があるものである。

その他の緑

オモテとウラの緑の他に、建物にまつわる植物として注目すべきは屋上緑化だろう。景観法関連条例には、勾配屋根にできない際は屋上緑化でもよいとする緩和規定がある。しかし適用事例は少なく、また街路のアイレベルから気づくような屋上緑化は稀である。それはこの緩和規定が街路からではなく、高所からの眺望視線を意識しているからだろう。そのような中で(23)は、

におけるオモテの緑の可能性の一つは、このセットバックによる街並みの欠落を補填する役割にある。

京都に限らずより一般的に考えれば、オモテの緑の意義はこのような代替ファサード機能にとどまらない。道路が全面舗装され硬質な素材が街路を覆う今日の都市において、やはり緑のもたらす陰影や季節感の価値は計り知れない。そしてそのような緑の恩恵を、奥に囲い込んだ私的な庭で楽しむだけでなく、街に対しても少し開いて共有することができれば、街は劇的に変化するだろう。たとえば単純に全ての家が街路に面して一本の樹木を植えるだけでもよい。オモテの緑の事例から伺えるのは、街に対しては緑のスケールが重要という点である。街路景観の形成要素としては少なくとも人の背丈以上のサイズが欲しい。緑の設え次第では、格子や庇のような視線や領域の制御機能をもたせることもできよう。オモテの緑の可能性はもっと模索されてよい。

■ウラ緑論

もちろん、オモテの舗装された街路とウラに連担する緑との温度差により、オモテとウラをつなぐ建物内部での通風が期待できることはいうまでもない。加えて、オモテとウラという性質の相異なる空間を創出するために、緑はウラにこそ設けられるべきではないだろうか。

京都のオモテの空間性とウラの空間性は対照的であった。街の喧騒溢れるオモテに対して、静寂感漂うウラ(15)。余所行きの人が行き交うオモテに対して、生活感が溢れるウラ(18)。街路体系や街並みの整然としたオモテに対し、混沌としたウラ(16)。狭まっていく空間にも関わらず、奥行き

は背後の板壁との組合せが印象的な効果をあげている。建物と街路間の地面に地植えする形式では、下草から低中木まで織り交ぜた立体的な植栽が可能となる。⑳では高密な植栽が一階壁面を覆い、格子と同じく街路に対するスクリーンとなっている。犬走りに花壇を造り付ける例もある(㉘)。これらに共通するのは、犬走りと街路沿いの小さな私有地を私的に活用することに重点がある点で、その意味で犬矢来や駒寄の現代版である。植栽が街路に与える印象を左右するのは、そのサイズと密度である(㉙)。



街路と建物が近いとしばしば垂直面が植栽に活用される。垂直面に緑の広がる壁面緑化の存在感は甚大である。壁面を藁で覆うものが多いが(㉘)、時折①のように生い茂る草木で梱包された町家も見かける。もはやランドスケープである。近年目立つのは外壁表面に植物を根付かせて、一種の外壁仕上げとして用いるものである(㉚)。⑨は大規模商業施設での採用事例であるが、町家の壁面を緑化する野心的試みもある(㉛)。これらの事例はいずれも街路に向けて「緑を見せる」ことに主眼がある。街路と建物の間にある程度距離がある場

ることができない。奥に入って初めて触れられる緑である。㉜では同様に奥の庭にささやかな緑が置かれている。街路の喧騒から離れた穏やかな憩いの場を演出するには、このような少量の緑でも十分である。



⑩では空中回廊とでも呼べそうな二階のテラスに植木鉢が所狭しと並べられている。④は市街中心部の街区内を俯瞰した写真であるが、屋根の葺と緑とがモザイク状に入り混じっている様子が着て取れる。緑が街区のなかで適度に連担しつつ点在していることで、鰻の寝床状の敷地に建つ建物に採光・通風・景色の面で良好な効果をもたらされている。

緑は街区内に伸びる路地にも見られる。㉞は路地に植栽が設けられている事例である。㉟では路地奥の祠を覆うように樹木が茂り、路地の奥行きを深さと祠の神聖さを演出している。㊱では街区の中央の神社



街路に対しても際立った存在感を発する珍しい屋上緑化事例の一つである。このような事例が増えれば、ルーフスケープとしてももちろん、街並みの緑化にも立体感が生まれることが期待できる。緑化というより、建物が緑に侵食されたような事例もある(㉜)。人工的に制御されない自然の存在を感じさせる意味で、都市の中のエアポケットとして評価できる。

オモテカウラか

最後に、京都の緑に関する相異なる二つの見解を示して、まとめに変えたい。京都あるいは都市のオモテには緑があった方が好ましいとする「オモテ緑論」と、京都においてはウラにこそ緑があるべきでオモテの緑はむしろ不要とする「ウラ緑論」である。

■オモテ緑論

そもそも京都の街路沿いの植栽は伝統的にはどうであったか。一般的な町家では街路際の犬走り(軒下)は商いの場であり、仕舞屋化した際には犬矢来や駒寄が設けられた。大塀造では「見越しの松」が標準的な植栽スタイルである。いずれにしても街路際に緑が入る余地は無かったであろう。京都の街並みがこのような町家の壁面と大塀で構成される限りにおいては、オモテの緑を京都に関する議論の俎上にあげる理由はない。犬矢来に代わって巨大な植え込みを設けるのは、やはり苦しい(㉜)。

しかしながら建蔽率や道路斜線対応、駐車場確保といった事情から、現代の建物はしばしば街路から後退する。そのようなセツトバックによる櫛の歯が欠けたような街並みの問題はかねてから指摘される。京都

深さを感じるウラ(㉞)。このようなウラ空間の創出に緑は一役買っている。オモテとウラのコントラストによりウラ特有の空間性が際立つ。



そして現在、そのコントラストが急速に薄められつつある。㉟では隣接する建物が取り壊され、オモテからは窺い知れなかつたはずのウラの緑が曝け出されている。㉞でも路地奥の祠とそれを覆う緑が、オモテの建物が取り壊されたことにより曝け出されている。このような状況になると、街区の奥行き感や祠の神聖さの大部分が失われたように感じる。

都市に性質の相違する二つの空間があることにより、都市空間に奥行きが生まれ、居住者はその二つを使い分けることができ。京都の街にはオモテとウラがあった方がよい。そのためにも、緑はウラにこそあるべきではないだろうか。オモテにある緑は、その二つの空間のコントラストを弱めてしまうからである。

名城大学／理工学部建築学科
柳沢 究

魚谷繁礼建築研究所
魚谷繁礼

池井健建築設計事務所
池井 健



② 路地奥の駐車スペース(下京区)

京都では街区奥にアプローチするための路地が数多くあるが、それを駐車スペースとして活用した珍しい例。幅およそ1間(1.8m)の路地をギリギリ通過できる小型の車両が停められている。居住者の駐車場確保に対する執念を感じさせる。



① 町家奥の駐車スペース(下京区)

伝統的な町家の奥の建物を取り壊して駐車スペースにあてている。奥にアプローチするため表の建物の1階部分もスケルトンとし、そこもピロティ型の駐車スペースとしている。結果、ウラに連担する空地とオモテに連続する街並みはなんとなくかろうじて保持される。このような形式は唯一の特殊事例では決してなく、中心市街地だけでも複数みられる。

【京都相对領域】

植栽や駐車場といった、どこの街にもあり、京都にも確実にある要素がある。「京都らしい」と一般に認識されるものではないが、これらの要素は果たして「京都」とは無関係なのだろうか。そもそも植栽は都市においてどのような意味をもつのか？ 京都の都市構造に相応しい駐車場のあり方とは？ 京都に駐車場は似つかわしくない！と決め込む前に、これら要素の意味と可能性あるいは問題点について、具体的な事例を採り上げながら、敢えて検討してみたい。

駐車場

京都相对領域²



⑬



⑪



⑨



⑦



⑤



⑭



⑫



⑩



⑧



⑥



④

④ 橋弁慶町ガレージ(中京区)

規格品でできたタワー型駐車場の外側を黄緑色のパンチングメタルで覆い、その間にプランターを設け壁面緑化を図っている。機能重視のため無愛想になりがちな専用駐車場のファサードをデザインし、町並みに配慮した数少ない例。



③

③ 元銭湯の駐車場(下京区)

もともと銭湯であった建物を、最低限の改修で駐車場に転換した極めて珍しい事例。床はアスファルトになっているが、壁にはタイル・鏡・カランの痕跡が残り、天井にはトップライトが開く。外観も銭湯時から大きく変化していないため、街路からはほとんど駐車場に見えない。

【駐車場】

自動車は現代社会に欠かせない交通手段として国土の隅々まで普及した。その結果、京都といわず日本中、人の住むところには必ず見られるのが駐車場である。しかしその存在感に比して、駐車場のあるべき姿が議論される機会は少ない。また一方で、駐車場は自動車を停めるための施設であると同時に、小さな初期投資で土地から収入を生む効率のよい収益施設でもある。そのような経済的原理は、京都の街に駐車場が増加していることと無関係ではない。



②③



②①



①⑨



①⑦



①⑤



©2012 ZENRIN ②④



②②



②⑦



①⑧



①⑥

京都と駐車場

自動車は日本においては高度経済成長期以後、現代社会に欠かせない交通手段として社会の隅々まで浸透した。8世紀に端を発する京都という都市においては、幾度かの大きな変化を経つつ近世には既に、直交する主要街路と街区中央部にアプローチするための路地という、中心市街地の街路体系骨格が完成している。当然、そこに自動車の存在は想定されていない。京都の駐車場問題を考えるにあたり、その根本的な背景として、このような歴史的経緯に加え、自動車の大量普及と目的地への近接駐車への強い要求があることは、はじめに確認しておきたい。

京都市全体の自動車保有台数は減少傾向にあるものの、平成15年の統計で約58万台(0.91台/世帯)、中心部の中京区に絞ると約3万4千台(0.72台/世帯)である。内外からの一時的流入を加えればその数はさらに増える。増加する自動車交通量への対処として道路の拡幅がなされ、増加する駐車需要に対しては駐車場が増設される。京都市における駐車場問題としては、路上駐車の原因としての駐車容量(駐車可能台数)不足の解決というテーマが中心であるが(例えば京都市駐車場整備連絡協議会の取り組みや中高層建築物等に関する条例など)、本稿では駐車場が市街に多数存在することで生じる街並みや居住環境上の問題に焦点をあてたい。

図1は京都市中心部のある街区における駐車場の分布の様子である。京都の歴史的中心市街において、現在駐車場が占める割合がどれだけ多いかが見て取れる。

境内に設けられた(境内型)(16)はやや特殊なケースであるが、京都の中心市街地では非常によく目にする。

(二体型)には規模が大きいものでは(ピロティ型)(7)、戸建て住宅など小規模なものでは一階の一部を車庫にする(ビルトイン型)(5)が多く、これらは設え次第では街に対して駐車場の存在をほとんど感じさせない。集合住宅や大規模商業施設では(地下型)(18)や(屋上型)(22)も一般的である。

【専用】敷地が全て駐車場あるいは同敷地でも駐車場と建物とが明快に区画されている(専用)駐車場は、露天か屋内か、また地下・単層・複層といった断面的分類が分かりやすい。コインパーキングや月極など、街で最もよく見かけるのが地上のオープンスペースを駐車場とした(露天型)(25)である。特殊な立地の(露天型)に、街区中央(アンコ)の広い空地を駐車場とした(アンコ型)(24)や、路地をそのまま利用する(路地型)(2)がある。どちらも京都の都市構造と密接に関連している。



屋内の(単層型)(20)は数としては少ないが、(3)はかつて銭湯であった建物をそのまま利用した興味深い事例である。(複層型)は2~4層のもの(17)と高さ数十mのタワー状のもの(13)が主流である。土地利用効率がよいため繁華街を中心に見られる。(地下型)は御池通にあるような大規模な公共駐車場である(19)。

での通風や採光環境の悪化という点でも、望ましいものではない。



このように整理してみると、問題の多くは(SB型)と(露天型)に起因し、とりわけ後者の引き起こす問題が大きいようだ。この(露天型)の発生には京都固有の文脈に基づくメカニズムがある。以下に詳しく見てみよう。

【露天型】駐車場の発生メカニズム

町家の減少が激しいといっても、京都にはいまだ数多くの町家が残る。町家はもとも職住共存の大家族を前提としているため、一般に現代の住宅よりもかなり規模が大きい。今では商売をやめごく少数で住む空き家となった町家が多くあるが、大きな町家の維持には多大なコストが必要となる。老朽化した建物の補修費用はもとより、街中で土地が広い分固定資産税や相続税も莫大である。活用するにしても、賃貸住居としては大きすぎると、商業テナントの需要があるのは中心市街地でもごく一部のエリアである。このように維持に負担が大きく活用も困難な町家の所有者にとつては、いつそ取り壊して駐車場にしてしまうのが手っ取り早い。(露天型)の駐車場であれば初期費用は僅かであり、そこそこの収益も期待できる。駐車場はローリターンであれローリスクな選択肢である。そして

トリアム駐車場である。このような事情ゆえ、京都の(専用)駐車場には(露天型)が多く、タワーパーキングを含む(屋内型)は少ない。京都市駐車場整備連絡協議会の資料によれば、市街中心部の駐車容量は今のところ需要を満たしているが、「永続性に乏しい小規模な駐車場」がなくなれば容量が不足するという。つまり駐車容量の一定割合は、町家からマンションへの過渡期にあるモラトリウム駐車場によって補われているのである。このような状況は隠れた大きな問題である。

対策と提案

中心市街地のある街区を調査したところ、街区全体の居住世帯数と、(専用)駐車場の容量とは、ほぼ等しかった。その駐車場は、一つの(複層型)を除きほとんどが(露天型)である。(露天型)は(複層型)に比べると、土地面積あたりの駐車効率は低い。一方、この街区には数多くのマンションが建っている。中高層のマンションの土地面積あたりの居住効率は高い。つまりこの街区では、ほぼ同数の自動車と世帯を収容するにあたって、前者は(露天型)駐車場という平面的に広がるいわば面的な解決策を、後者は中高層マンションという立体的に積み上げるいわば点的な解決策をとっているといえよう。

ここで考えたいのは、車を駐車する場所よりも、人が住む場所の方を地面と近くした方がよいのではないかと、ということである。試みに計算すると、1棟だけある(複層型)を4棟に増やせば、それでこの街区の駐車容量をまかなうことができる。これにより(露天型)が占める広大な土地を、

駐車場の類型

賃貸駐車場	時間貸／月極
付属駐車場	施設に付属し来訪者が利用する
占有駐車場	住宅や施設の居住者・使用者が利用するもの
公共駐車場	行政による整備

表1 運営形態による分類(駐車場法による位置づけとは異なる)

併用	分離	前=セットバック 横 奥 周囲
	一体	ビロティン 屋上 地下
専用	露天	単層 複層 地下
	屋内	
路上		

表2 敷地・建物との関係による分類

運営・利用形態によって分類すると表1のようになるが、ここでは街との関係を考えるために、敷地・建物との関係に注目して表2のように分類してみた。

駐車場の「問題」

これらの駐車場は増大する都市の駐車需要に比べて設置されたものであるが、同時にいくつかの「問題」と思われる現象も引き起こしている。

一、デザイン上の無配慮…特に〈露天型〉や〈複層型〉が目立つが、フェンスで囲い込み派手な看板を設けるなどといった周辺へ無配慮なデザインは、駐車場が基本的に無人の土地であることとあわせて、街に殺伐とした印象を加える(17)。

二、街並みの乱れ…街路沿いに〈露天型〉や〈S B型〉が設けられると、そのまま街並みの空隙となる(23)。それが多数になれば街並みの成立自体が危ぶまれる。壁面の揃った街並みを基調とする京都にとっては無視できない問題である。また、本来見られることを想定していない建物側面の露出をも招く(26)。

三、ウラの露出…街路沿いの〈露天型〉は街区の内奥を暴露する窓にもなる。街区の奥にある物干し場・プライベートな庭・型なる祠も、駐車場を介してあらわになる。本連載で何度か論じてきた京都のオモテ／ウラ構造に則れば、オモテに対してウラが露出してしまふのである(27)。

四、路地空間の消滅…隣接する町家が壊され〈露天型〉になることによって、三と同様、路地空間がオモテに露出し、街路と対照的な閉鎖的で奥行のあるその空間性が失われる(11)。

五、奥庭の消滅…〈S B型〉ではしばしば建物が敷地奥いっぱい寄せられるが、これは道路側の駐車場と引き換えに奥側の余地(奥庭)が無くなることを意味する。屋外居住空間の減少という点でも、街区全体

そのような駐車場は、やがて不動産事業者に目をつけられて買い取られ、そこにマンションが建てられる。マンションはハイリスクであれハイリターンである。中心市街地においては、町家↓〈露天型〉駐車場↓マンションという用途変化が、実際に数多く起こっている(図1)。

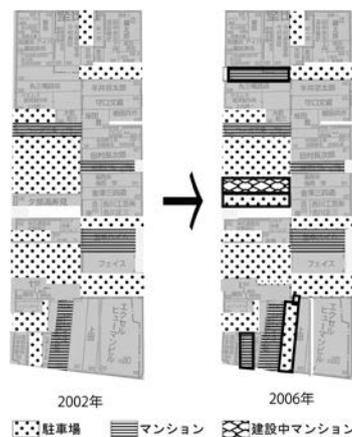


図1 ある街区における土地利用の変化

マンションを建てても事業採算が合わない土地の場合は、しばらくは駐車場のままである。ところで、京都には老朽化の著しい路地奥長屋が多く現存するが、路地奥の敷地は接道していないため再建築ができない。このような救いのないウラ敷地も、接道したオモテ敷地と合体することで価値をもつ。単体ではマンションを建設しても採算が合わない駐車場でも、ウラ敷地と合体することで採算が合うことは珍しくない。なぜなら再建築不可ゆえの低価格で土地を上げられるからであり、街区の奥に敷地を伸ばすことは道路斜線対応上(街路幅員の狭い京都では特に)建物高さの確保に有利だからである。かくして駐車場はウラ敷地を吸収してマンションへと変わる。

維持・活用の負担回避という消極的理由で町家は〈露天型〉駐車場へと変わり、やがてマンションの建設に至る。経済的原理に基づき束の間生じるそれは、いわばモラ

人が住むスペースに充てることが可能になる。また〈複層型〉は建物でもあるため、適切なデザインを行えば前項で挙げた問題の解決にもつながるだろう。

戸建て住宅に多い〈併用〉駐車場はどうすればよいだろうか。〈S B型〉による問題は〈ビルドイン型〉にすれば回避されるが、それが多く並べば通りは車両のシヨールームかシャッター通りになってしまふ。街区全体の駐車容量は、0・72台／世帯数(中京区)という自動車所有台数を鑑みれば、世帯数と同数あれば十分である。つまり住宅を含む個々の建物には駐車場を設けず、前述のように専用の〈複層型〉だけで街区全体の駐車場をまかない、収容しきれない外来者についてはパークアンドライド方式を実施すればよいのではないか。これによって〈境内型〉も不要となり、寺社境内にも自然が取り戻せる。

〈露天型〉駐車場の構造的発生に対して、以上の提案を実現させるためには、〈専用／複層型〉駐車場の設置を促進し、〈専用／露天型〉や〈併用〉駐車場の新設を抑制するような施策が有効であろう。もちろんこのような提案は必ずしも最善ではないだろうが、京都における〈露天型〉駐車場の多発生が、京都特有の都市構造と経済的メカニズムの帰結であり、その現況が望ましいものでないのであれば、それを望ましい状況へと導く取り組みが必要である。

- 名城大学 柳 究
- 魚谷繁礼建築研究所 魚谷繁礼
- 池井健建築設計事務所 池井 健



②

② 銀月アパートメント (左京区)

建築時期不明、大正期の洋館のような雰囲気を持つ、映画の舞台ともなった有名なアパート。トイレ共同風呂なしという格安物件だが、外観は連続する玄関扉やバルコニーといったアパートらしい要素が見えず、意匠的にかなり凝ってつくられている。



①

① 上京のマンション (上京区)

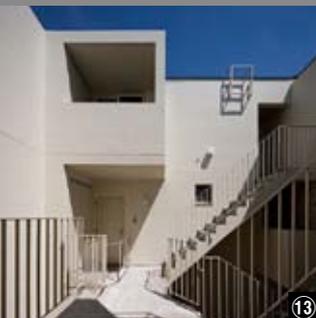
2010年に新しく建てられた3階建のマンション。景観法関連条例を守りつつ道路に面してバルコニーを配するというオーソドックスな作りながら、全面を端正な升目状のファサードとし、どことなく長屋を連想させる。以前に取り上げた庇の文脈からいえば、袖壁よりも庇を勝たせていれば尚良かったか。

【京都相对領域】

植栽や駐車場といった、どこの街にもあり、京都にも確実にある要素がある。「京都らしい」と一般に認識されるものではないが、これらの要素は果たして「京都」とは無関係なのだろうか。そもそも植栽は都市においてどのような意味をもつのか？ 京都の都市構造に相応しい駐車場のあり方とは？ 京都に駐車場は似つかわしくない！と決め込む前に、これら要素の意味と可能性あるいは問題点について、具体的な事例を採り上げながら、敢えて検討してみたい。

集合住宅

京都相对領域³



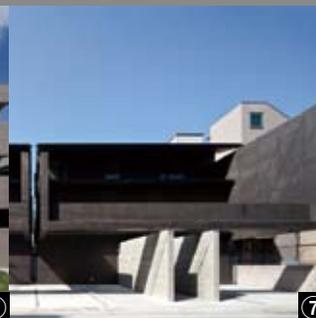
⑬



⑪



⑨



⑦



⑤



⑭



⑫



⑩



⑧



⑥



④

④永松アパート(下京区)

建築時期不詳。2階建てで、1階6戸2階6戸の計12戸。入口が西木屋町通に面し、全住戸が東側に高瀬川とそれに沿う桜並木を臨む。しかし、その抜群の立地にも関わらず、東側の開口率はさして大きくない。1階の6住戸の玄関扉が全て通に直接面していることにもポテンシャルを感じる。空室少なくなさそうだが、現在入居募集をしていない。



③

③光華寮(左京区)

1931年築、RC造地上5階地下1階建の元京都大学中国人留学生寮。設計は土浦亀城の実弟である土浦稲城。所有権をめぐる光華寮訴訟で有名だが、現存する戦前のモダニズム建築としても貴重な存在である。現在は閉鎖され半ば廃墟と化しているが、建設当初は学生向けアパートだった。

【集合住宅】

中高層の共同住宅いわゆる「マンション」が、京都に雨後の筍のように建ちはじめてから何年が経つであろうか。

京都のまちなかを歩くと、実に数多くのマンションを目にするようになった。

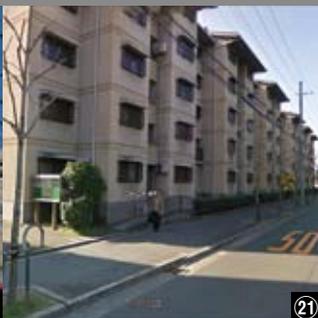
統計によれば、ここ数年の間に京都の中心市街地で建設された住宅の、実に8~9割がマンションをはじめとする共同住宅なのである。

何故かくも多くのマンションが京都に建つことになったのか。マンションは本当に京都に必要なのか。

経済原理にからむ困難な問いであることを承知で、あえて考えてみたい。



②③



②①



①⑨



①⑦



①⑤



②④



②②



②⑦



①⑧



①⑥

京都にはマンションが多い

統計資料を一瞥すると、京都の中心市街地に新築される住宅のおよそ9割が事業物件、すなわち共同住宅や建売住宅といった、実際にはそこに居住しない事業者が建設する物件である(表1)。実際に居住する人自身がハウスメーカーや工務店、設計事務所に依頼して建設する物件は、残りの1割ということになる。つまり、京都に新しく建設される住宅のほとんどは共同住宅または建売住宅なのである。かつての京都をかたちづくった基本的な居住単位は町家であったが、現代においては共同住宅や建売住宅がそれに取って代わったと言っても過言ではないだろう。このような状況をふまえ

年	中京区				下京区			
	住宅総数	貸家	分譲住宅	事業物件の割合	住宅総数	貸家	分譲住宅	事業物件の割合
22	947	417	420	88.4%	447	232	147	84.8%
21	589	313	153	79.1%	966	430	479	94.1%
20	1212	712	373	89.5%	754	392	281	89.3%
19	1523	756	640	91.7%	1816	987	743	95.3%
18	1908	861	911	92.9%	1941	1118	738	95.6%
17	1588	807	642	91.2%	1811	944	733	92.6%
合計	7767	3866	3139	90.2%	7735	4103	3121	93.4%

表1 中京区と下京区における住宅着工数(戸)と事業物件数(戸)

年	中京区			下京区		
	住宅総数	共同住宅	共同住宅の割合	住宅総数	共同住宅	共同住宅の割合
22	947	719	75.9%	447	334	74.7%
21	589	404	68.6%	966	839	86.9%
20	1212	1004	82.8%	754	620	82.2%
19	1523	1327	87.1%	1816	1646	90.6%
18	1908	1706	89.4%	1941	1794	92.4%
17	1588	1374	86.5%	1811	1615	89.2%
合計	7767	6534	84.1%	7735	6848	88.5%

表2 中京区と下京区における住宅着工数(戸)と共同住宅件数(戸)



図1 裏敷地と合筆してマンションとなった事例(着色部)

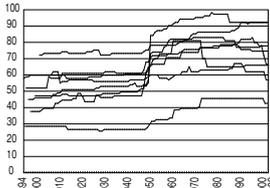


図2 街区における筆の数の変遷

京都のマンションの敷地と形状

前回「駐車場」では、屋外駐車場を町家がマンションになるまでのモラトリアムと位置づけた。その中で、鰻の寝床状の町家の敷地が、駐車場を経て、裏敷地を吸収するかたちで大きな敷地となり、やがてマン

クセスピリテイ、歴史的景観が残された京都らしい雰囲気というアメニティなどを高需要の要因として挙げている(青山吉隆「職住共存の都心再生」学芸出版社、2003)。事実これまで、分譲賃貸問わず新築されたマンションのほとんどが即売満室という状態であった。

このような背景に加え、マンション建設を抑制せずむしろ促進させる制度的条件もある。1987年の道路斜線制度の緩和と1997年の共用部の容積率不算入制度の導入がそれである。近年の街並み保全のために設けられたいくつかの条例も、新築される建物のデザインを規定するものであり、町家からマンションへの建て替えを抑制するものではない。唯一、景観法に基づくダウンゾーニングのみがマンション建設を一時的に抑制したが、土地価格が事業にみあうよう下落した後にマンション建設は再開された。

マンション建設が京都にもたらしたもの

マンションが次々と建てられることは、京都の街にどのような事をもたらすのか。マンションはもちろん需要と供給の(ある程度)一致によって生み出されたものではあるが、新規のマンションと既存の周辺環境とのスケールの根本的な齟齬に起因する問題は少なくない。それはマンションという用途に起因するものと、マンションの規模や意匠に起因するものと大きく分けられる。通りの賑わいの消失や地域コミュニティへの影響(若年独身人口の増加など)等が前者である。街並み景観の破壊や日射・通風・眺望・プライバシーといった居住環境の悪化が後者にあたる。その他にも、街区形状の変化(街区中央に空地を設け街路沿いを高層化していた天正期以来の「すり鉢状」の街区形状から、街区中央を高く建て詰め街路沿いは逆に低層あるいはセットバックするという「ピラミッド状」の形状(24)への変遷)や、裏敷地を吸収する不可逆的な敷地形状の変化などは、目立たないながらも京都の歴史的都市構造に関わ

てられた藩邸の屋敷地の名残である。街路から延びるアプローチ(表敷地)を通して見えるマンションの姿は、バロックさながらである(27)。

グリッド都市京都の街区の寸法は他都市に比べて大きい。その大きさがゆえ、鰻の寝床状の敷地や路地といった、いわゆる京都らしい都市の要素が創出されてきた。このようにマンションの敷地の由来を省みると、京都にマンションが多いことも一つの京都らしい事態といえるのかもしれない。

マンションが次々と建てられることは、京都の街にどのような事をもたらすのか。マンションはもちろん需要と供給の(ある程度)一致によって生み出されたものではあるが、新規のマンションと既存の周辺環境とのスケールの根本的な齟齬に起因する問題は少なくない。それはマンションという用途に起因するものと、マンションの規模や意匠に起因するものと大きく分けられる。通りの賑わいの消失や地域コミュニティへの影響(若年独身人口の増加など)等が前者である。街並み景観の破壊や日射・通風・眺望・プライバシーといった居住環境の悪化が後者にあたる。その他にも、街区形状の変化(街区中央に空地を設け街路沿いを高層化していた天正期以来の「すり鉢状」の街区形状から、街区中央を高く建て詰め街路沿いは逆に低層あるいはセットバックするという「ピラミッド状」の形状(24)への変遷)や、裏敷地を吸収する不可逆的な敷地形状の変化などは、目立たないながらも京都の歴史的都市構造に関わ

ほとんどが容積率・建蔽率・道路斜線等の規制の中で最大限の床面積獲得を図った中高層マンションである。床の飽和しきった今後を見据え、最後に、職住共存エリアになじみのよい、街とダイレクトにつながった接地型居住による低層高密度居住の可能性を、事例を交えながら検討してみたい。

別の言い方をすれば戸建住宅と中高層マンションのあいだに位置するような低層(三階建て程度)のマンションである。

2層のマンション(アパート)といえは外廊下に玄関扉がずらりと並ぶものがオーソドックスだが、銀月アパートメント(2)や(4)などは、玄関を共有し廊下を建物内部におさめることでアパートらしさが軽減され、一軒の戸建て住宅に近い街との距離感を獲得している。

外観に注目すれば、現代の事例として(9)や(10)は集合住宅を感じさせる要素であるバルコニーの見せ方を工夫した例であり、(11)や(12)はそうした要素そのものを隠した例である。事業性を求められるゆえにプランの制約が多くなりがちな集合住宅であるが、こうした事例を見ると外観の自由度は比較的高いことがわかる。

一方、公団による集合住宅は収益上の制約が比較的小ないためか、魅力的な空間を有していることが多い。1950年代に建設された堀川団地(6)は、堀川通に面した1階を店舗として、2、3階を住宅としているが、裏側では店舗の上(2階レベル)がテラスとして繋がっており、豊かなウラの生活空間が形成されている(本誌2012年3月号「けんちく・つれづれ草」参照)。京都における低層マンションのモデルの一つとして評価してよい。

リノベーションの事例としては、旧京都

てか「町家型集合住宅」や「平成の京町家」といった取り組みに代表される、現代の京都に相応しい京都型住宅モデルの構築が各所で模索されている。そこで今回と次回との相対領域では、京都の住宅供給の圧倒的多数を占めるマンションやアパート等の共同住宅（以下「マンション」に統一）と建売住宅をとりあげてみたい。今回はマンションである。

京都のまちなかを実際に歩いてみると、実に数多くのマンションが目に入る(25)。中京区と下京区に限ったデータを見れば、新築される住宅件数のなんと8〜9割がマンションなのである(表2)。では、京都でマンションが数多く建てられてきたことには、どのような背景があるだろうか。



第一に、戦前に建てられた町家に代表される建物の維持が困難になっている状況がある(伝統的産業の弱体化や、核家族化や職住分離した現代のライフスタイルへの適応が難しいこと、修繕費や固定資産税、相続税の大きな負担など、その理由は様々である)。駐車場の事例で見たように、大規模な町家はしばしば容易にマンションへと置き換わる。第二に、京都では都心といえども業務用の床需要が幹線道路沿いの一部地域に限られていることが挙げられよう。テナントや商業用ビルの需要は東京や大阪に比べかなり少なく、建設投資の多くが住宅に向いていると考えられる。また、京都における都心居住の需要が比較的大きいことも無視できないだろう。青山吉隆はこの点について、通勤・通学・買い物などのア

マンションが建設されるというプロセスを紹介した。図1はそのようにしておこった合筆の一例である。このように京都のマンションの敷地には、単純に「鰻の寝床」とは呼べないような複雑な形状をしているものも少なくない。

中心市街地の街区毎の筆の数の変遷をみてみると、1920年代及び1940年代後半の増加傾向を経て、近年では減少傾向にあることがわかる(図2)。1920年代の増加は、老舗や巨商の整理倒産や製業界で休機倒産が続出したあたりで路地奥長屋が多数形成されたためであり、戦後の1940年代後半の増加は路地奥家屋の区分所有化が促進されたことによる。そして近年の筆数減少傾向は、再建築不可な裏敷地が表敷地に吸収合筆され、マンションが建てられるという現象に起因する。このよ



うな裏敷地吸収型の敷地に建つマンションでは、単にマンションと町家が隣り合うにとどまらず、低層の町家を高層のマンションが囲い込んでしまうような事態も起こっている(26)。

裏敷地を吸収せず、町家の敷地そのままにペンシル型のマンションが建つケースはもちろん数多い。その他に少数ではあるが、街区中央のまとまった敷地に巨大なマンションが建てられている事例もある。これは江戸末期に街区中央の空地を利用して建

る重大な変化である。

マンションの飽和状態

都心居住の需要があるといっても当然都心部は周辺に比して地価が高い。そのため土地の利用効率が高く面積あたりの居住コストが(戸建に比して)安価という、集合住宅一般にあてはまるコストメリットがマンションの大きな強みである。しかし、京都市街のあちこちで見られたマンション建設も、最近では縮小傾向にある。飽和しているからである。新築分譲マンションも売れ残りが見られるようになり、新築賃貸マンションにも空室が目立つようになってきた。高地価対策としてのマンションの優位性は薄れつつある。人口に対して土地が足りない、というのは高層化の大きな理由となる。しかし前回「駐車場」において見たように、都心部においても実際には土地は余っているのである。

ごく最近まで、京都ではマンションが建てばほとんど全てが埋まっているという状況があり、マンション建設を推進する強力な根拠となっていた。しかしそれは上記のような需要に対して、現況ではマンションが比較的よく応えていることの証拠にはなっても、京都の都心部における最良の居住形態がマンションであることを示すものではない。またその前提も崩れつつある。そろそろ「京都らしい高層マンションのあり方」という議論はナンセンスであると、考えるべき時期に来ているのではないだろうか。

低層高密度居住の可能性

ここまで扱ってきたマンションは、その

電気鉄道堀川変電所を集合住宅として転用した梅香荘(5)がある。建築ストックの活用という観点でも、また従来のマンションや戸建て住宅におさまらない多様な住まい方が模索される潮流においても、今後の可能性を感じさせる事例である。実際、近年京都では古い町家をシェアハウスとしてリノベーションしている事例も少なくない。建築計画的な視点から見れば、⑦は廊下やバルコニーといった要素を内側に面させて配置することによって、表の街並みを整えると同時に裏に生活空間を形成した例である。⑮は共同玄関の奥の共用通路をまさに街中の歩道のような空間とした例である。法規的に道と住宅の関係にはならないため、街路と比べてより自由な外部計画が可能となっている。⑬は3層の集合住宅であるが、やはり空に抜けた共用部が魅力的な空間となっている。地上階でなくても街路のような感覚が得られるのは、エレベータを使わず歩いてアクセスする高さにも納まっているということも重要な要素かもしれない。⑧は公共の階段と共用の階段が隣り合い、街と集合住宅の境界が曖昧になっている例である。いずれも共用部を街のように扱うことで魅力的な空間を形成した事例であるが、これは地面と近く、かつ各階を異なるプランで計画しやすい低層集合住宅の可能性の一つとして、注目に値するのではないだろうか。

名城大学
柳沢 究

魚谷繁礼建築研究所
魚谷繁礼

池井健建築設計事務所
池井 健



②京都まちなかこだわり住宅(左京区)

京都型の建売住宅モデルとして開発された。街区におけるオモテとウラの再構築や木造SIによるプランの可変性、合理的な地産材流通システムの構築、伝統産業の活用などの他、間口の狭小敷地での短期間での施工方法も提案している。

①ボックスガレージ付き建売住宅(山科区)

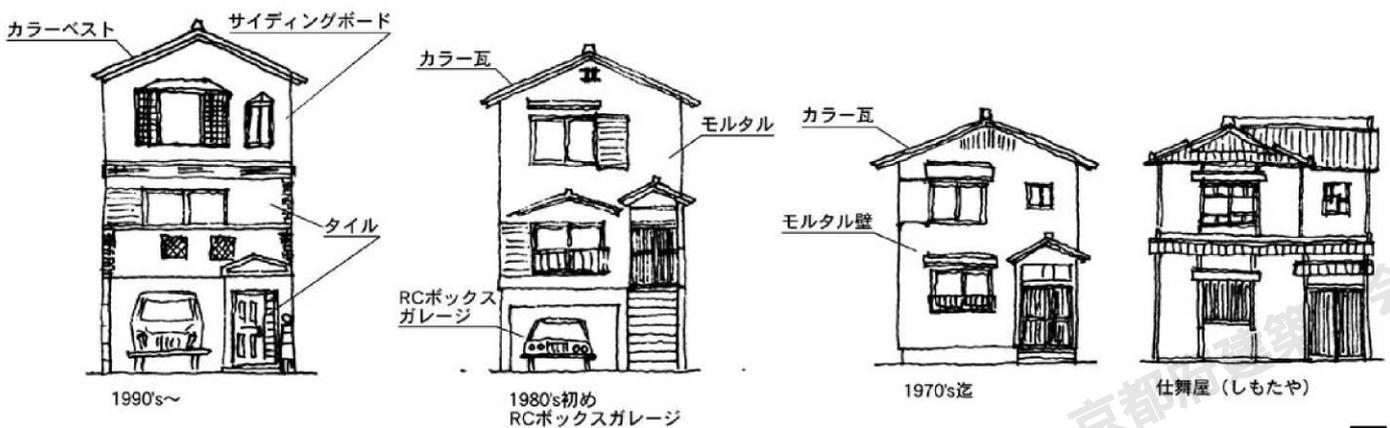
1980年代によく見られたRC造のガレージの上に木造二階建が載った下駄履きスタイルの建売住宅。地元の設計事務所と工務店が担う建売住宅はこの頃まで、京町家に連なる和風住宅のデザインを時代の変化に対応しつつ継承していた。

【京都相对領域】

植栽や駐車場といった、どこの街にもあり、京都にも確実にある要素がある。「京都らしい」と一般に認識されるものではないが、これらの要素は果たして「京都」とは無関係なのだろうか。そもそも植栽は都市においてどのような意味をもつのか？ 京都の都市構造に相応しい駐車場のあり方とは？ 京都に駐車場は似つかわしくない！と決め込む前に、これら要素の意味と可能性あるいは問題点について、具体的な事例を採り上げながら、敢えて検討してみたい。

建売住宅

京都相对領域⁴



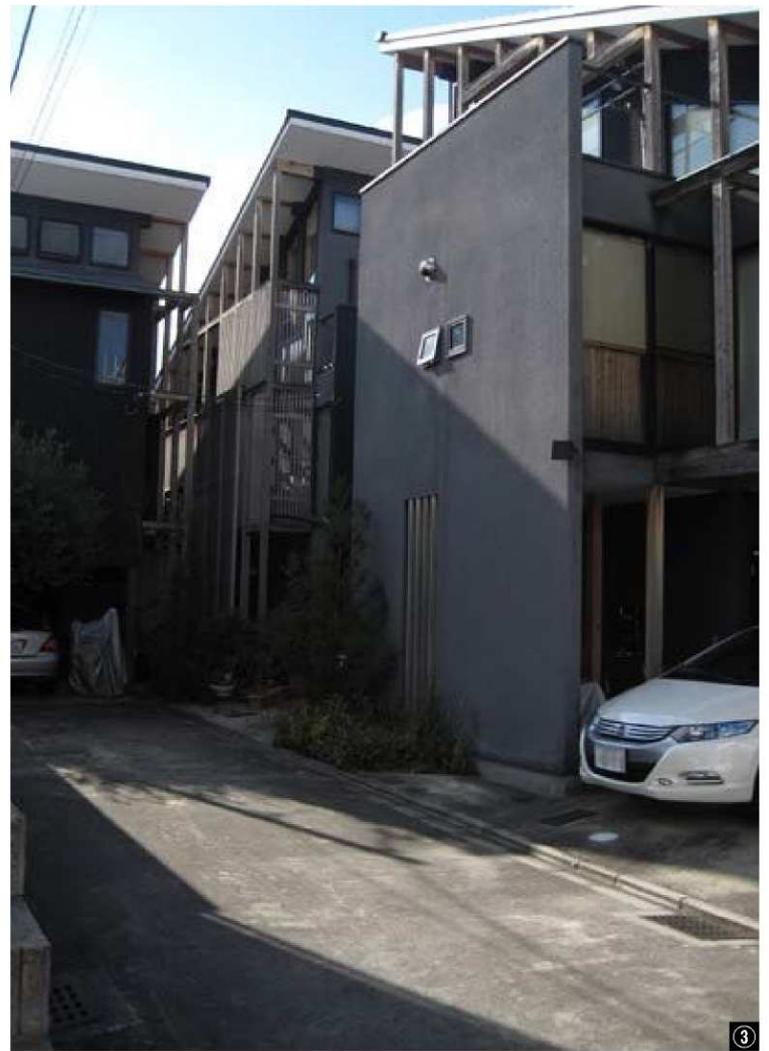
建売住宅の年代別模式図 ⑤



④

④ミニ開発(上京区)

中央に位置指定道路を設け、それを囲むようにガレージ付き木造三階建の建売住宅が並ぶのが典型的なミニ開発の形式である。道路の発生メカニズムは旧来の路地とほぼ同じといえるが、スケールや路面素材の違いによりその空間性は大きく異なる。その一方で袋小路となった道路は地蔵盆の舞台として活用されたりもする。



③

③西陣の町家(上京区)

「第1回京の町家学生コンペティション」の最優秀作品。一棟の町家の解体跡地に、通り庭を軸として繋がる三棟の建売住宅が建設された。学生や実務家などが参画するこのコンペは、その後数回にわたり継続し現代の京都における建売の町家のあり方を提案した。

【建売住宅】

今回のテーマは建売住宅である。建売住宅はともすれば、「建築家」の住宅より一段低く見られたり、悪者扱いされることがある。欠陥住宅を始めとする社会的問題を引き起こしていることも事実である。しかし、新築持ち家主義に応えつつ一般的な所得の家庭にも手の届く住宅を供給してきたのは建売住宅であり、現在京都で新しく建設される戸建住宅供給の大半は建売住宅によって占められる。京都の住宅を考えると建売住宅を等閑視できない理由である。京都における建売住宅について、その歴史と問題点、都市に及ぼす影響について考えてみたい。



⑭



⑫



⑩



⑧



⑥



⑮



⑬



⑪



⑨



⑦

建売と売建

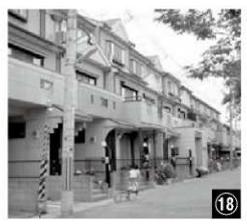
戸建住宅は、土地取引と上物（住宅）の関係から3つに大別できる。①土地と上物が契約上無関係な注文住宅、②完成した上物と土地がセットで売買される建売住宅、③土地販売後に「建築条件付き」で上物を建設する売建住宅である。②と③は上物建設時期は異なるが、どちらも不動産業者を軸に土地取引と上物建設がセットで行われるのが大きな特徴である。また住宅のプランや仕様はどちらも事業者主導で（コスト効率を最優先して）決定されるため、完成後の姿は規模・材料・デザイン等ほとんど区別がつかない。そのため本記事では、特記無き限り建売と売建を一括して、広く「建売住宅」として扱うこととする。

平成23年の京都市における住宅着工戸数の統計を見ると、一戸建の総戸数3982件のうち50%を分譲住宅、すなわち建売住宅が占める。残り50%が注文住宅か売建住宅であるが、統計上はどちらも「持家」であり区別が無い。仮にその半数が売建住宅だと考えれば、戸建住宅供給の75%が（ここでいう）建売住宅によることになる。京都の住宅を考えると建売住宅を等閑視できない理由である。

京都の建売住宅史

まずは京都における建売住宅の歴史的背景について、小林大祐氏（京都文教大講師）の論考（※1）を基に概観したい。

建売住宅のルーツは、大正から昭和にかけて増大したサラリーマン向けの専用住宅である（⑦）。戦前はそれほど貸家であったが、戦後の持ち家住宅政策への転



化した。91年の生産緑地法改正は農地が宅地化する引き金となり、南区や右京区では木造三階建の建売住宅による開発が急速に広がった。

また、いわゆる「土地転がし」に重税を課す税制の成立は、不動産業者の建売住宅事業への進出を促した。

00年代以降は、これまで順調に拡大してきた建売住宅にとって風当たりが強い時代である。ミニ開発への規制は厳しさを増し、相次ぐ欠陥住宅問題から品質確保のための様々な規制が設けられたが、一方で地価の下落と業者間競争による価格破壊は、既成市街地でのミニ開発や建売住宅建設を促進もした。景観や環境に対する意識の高まりを受け、京町家を意識したデザインや環境性能の重視といった企画コンセプトを明快にした建売住宅モデル開発の試みも、00年代以降の大きな特徴である。

建売住宅の一般的問題

建売住宅というシステムの内包する問題をごく簡単に整理しておこう。建売／売建住宅は土地とセットで販売されるが、その土地価格は多くの場合（買い手がつきやすいよう）土地のみで販売される時より安く設定されている。当然土地の売却益は減少するが、その分は住宅建設での利益率を上げることで補われるのが一般的である。では建物自体の売価が高いかというところで、販売価格で40万円台／坪といった建売住宅も多い。建売住宅の価格が比較的に抑えられているのは、一般的な所得の家庭

長い廊下・豪華さを演出するメンテナンスフリーの内装材などを削ぎ落とし、その分のコストや面積を中庭や開放的なデッキ、リビングにまわす等の手法により、敷地や生活条件に適合した質の高い売建住宅を実現している（※2・⑮⑯）。

駒井氏の試みは居住者の視点からの住宅の質向上が中心ではあるが、低価格での住宅所有を可能とする現行普及のシステムを利用しつつ、個別性・公共性を高める得るその方法論は、新しい建売住宅モデルがなかなか普及しない現況において、戸建住宅のあり方を切り開く端緒の一つとして注目される。



建売住宅の京都市的問題

戦災を免れた京都には数多くの町家が残された。職住共存で大家族居住を前提とした町家の敷地は規模が大きいため、1軒の町家が取り壊された跡には、4〜5軒分の新しい住宅が建つことが多い。このような建て替えに際して、ただでさえ狭い「鰻の寝床」の間口をさらに細分することを避けるため、既存の街路に直交する道路が新設

モデル構築の試み

これは敷地の分割方法に起因する問題でもある。この問題を解決する一つの方法として、（町家から建売住宅への建て替えでは一般に避けられる）敷地を間口方向に細分割する敷地割の可能性を再考したい（図1）。この敷地割であれば、街路沿いの壁面線が揃うとともに敷地の奥では庭が連担し、細長い敷地であっても街路と庭の両側から光と風を得ることができ。道路を設けずに済む分、事業性もよい。なにより不用意な新設道路によりグリッドパターンが崩されなくて済むのが利点である。

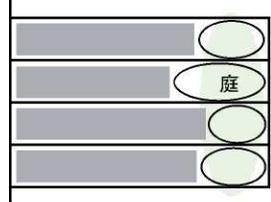


図1 敷地割の提案

この提案に限らず、現代の京都に相応しい建売住宅のモデル構築を旨とした取り組みが2000年頃から多く見られるようになった。「京の町家学生設計コンペ」（02〜05年／③）、「まちなみ住宅設計コンペ」（00年／⑩）、「北大路まちなか住宅コラボレーション」（02年／⑥）、「京都まちなかこだわり住宅設計コンペ」（05年／②）等である。「まちなみ」実現案では、地域に既にある住宅からデザインモチーフを採りつつ、街路に面して凹凸のある壁面を計画し、生活感と親しみのある街並みの創出を図っている。「北大路」では、8組の建築家が共同で定めたルールに基づき設計することで、調和と個性あるファサードの集合した街並み形成を狙う。「京都まちなか」では街並みを形成するオモテよりむしろ街区奥に空地が連担するウラに注目



換と都市生活者の急増を背景に、建売住宅は（アパートや文化住宅などの賃貸住宅と並んで）都市近郊に出現するのである。

京都に建売住宅が登場したのは1960年代頃とされる。デザイン的には和風を基調としつつ、カラーモルタルや色付き瓦を用いた木造二階建が主流であった（16）。当初から悪徳業者が横行し社会問題にもなったという。山科区や伏見区といった京都「郊外」におけるミニ開発の出現も建売住宅の登場と期を同じくする。

70年代にはマイカーの普及に伴い建売住宅にガレージが付く（17）。狭い敷地の一角を自動車にあて、豪華な門扉をつけた建売住宅が人々の心をとらえた。アルミサッシやクーラーの普及もこの頃であるが、玄関にはまだ和風の破風がついていた。

80年代になると京都の歴史的市街地にもミニ開発が進出する。RC造のガレージの上に木造二階建を乗せた下駄履きスタイルも目立ってくる（18）。80年代後半には和風の流れは途絶え、出窓を設けたり、タイルやレンガをあしらった洋風ともモダンともつかない無国籍系のスタイルが登場し、以後のデザインの主流となる。

90年代には三階建の建売住宅が激増する（18）。契機となったのは87年の準防火地域における木造三階建の規制緩和である。サイディングが普及し、ガレージを一階に抱え込む現在最もよく見られる形式が一般

でも購入できる価格こそが、建売住宅の最大の強みだからである。

かくして建売住宅では、通常より利益率を高く設定しつつ建設コストを抑えなくてはならず、必然的に材料や手間賃といった建設原価が削減され、住宅の質も低下するという構造が生まれる。実物を見せるという販売形式上、目に見える部分にコストを重点配分し、隠れた部分では手抜きをする業者が現れるのも自然である。こうして雨漏りや強度不足などといった欠陥住宅が多く建てられた。行政は瑕疵担保制度をはじめ様々な対策をとってはいるが、この構造が変わらない以上は根本的な解決には至らないだろう。

売建住宅の可能性

プランや仕上げ等を変更する余地のない建売住宅に対し、売建住宅は「自由設計」を謳う。しかし売建住宅では、土地の売買契約から着工までの期間（設計期間の最大）は一般に3ヶ月と短期間であること、また仕様を揃えた複数棟の同時施行によるコストダウンを前提としている等の事情から、「自由」の範囲がおのずと一部の内外装材の種類や色選び程度に制限されているのが実情である。また方位や隣地・周辺の街並みとの関係をほとんど考慮せず、既製のプランが機械的に敷地にはめ込まれる事例が少なくない。

このような状況の中、売建住宅における自由度の拡張を試みるのが駒井貞治氏（駒井貞治の事務所）である。駒井氏は、指定された仕様や建設費に基づきつつも、既製プランにありがちな、隣家との関係から開けられない窓や細分化した個室・不必要に

され、それを囲むように新築住宅が建ち並ぶ（4）。いわゆる「ミニ開発」であり、京都の歴史的市街地に建売住宅が建つ際の典型的な図式である。

「京都らしさ」という言葉をよく耳にする。町家や路地は「京都らしさ」の典型として扱われるが、町家と路地はいずれも中世から近世に発生したものであり、その発生因の一つとして（本連載でも何度か触れてきたが）京都のグリッド状の街路／街区を挙げることができる。このグリッドパターンこそが平安建都以来現代にいたるまで都市や建築を規定し続けてきたのであり、都市的な視点で見た時の「京都らしさ」の根幹である。建都時に120m四方で計画されたグリッドは、豊臣秀吉により一部60m×120mに変更された。ミニ開発はこのグリッド状街路に新たな道を加える。これは建都以来の2度目のグリッドパターンの改変といえるものである。もちろん路地や辻子（凵子）・突抜等、グリッド状街路に付け加えられた道は古くからあったが、それらの幅員がグリッドを構成する既存街路に比べてはるかに狭いのに対し、ミニ開発による新設道路は既存街路とほぼ同等の幅員がある。またミニ開発の新設道路を軸とする敷地割は、グリッド状街区において形成された壁面線の連続性や敷地奥の空地が連担する構造を崩すものでもある。個々の建売住宅の質やデザインの問題であれば、後日適切なものに改めることもできよう。しかし一度引かれた道を消去することは、現代では極めて困難である。このようなグリッドパターンを無計画かつ無自覚に崩していることこそが、京都におけるミニ開発及び建売住宅のはらむ重大な問題ではないだろうか。

ここを共用地として街区コミュニティの舞台として活用することを提案する。これらの取り組みでは、建築家や大学研究者とともに不動産業者や行政が連携して参画しているのが特徴的である。また個別の住宅の問題にとどまらず公共性（街並みや地域）に踏み込んだ提案がなされている点が注目される。

これらの建売住宅モデルの有効性は低いと思われるが、一般に広く受け入れられているとはいえない状況であるのは何故だろうか。それは局所的に見れば、住宅建設におけるコスト配分において、建築主（不動産事業者）や居住者（住宅購入者）が公共性と自己の便益を天秤にかけた際、後者を優先するためであろう。もちろん公共性への寄与は最終的には自己の益に繋がるはずである。しかしその前提には「皆が同様の態度で住宅を建てる」という条件が必要であり、そのような条件は未だ整っていないと難しい。この「皆が同様の態度で」という条件を担保できるのは法規である。その意味で、現代の京都に相応しい建売住宅の実現・普及のために行政が果たすべき役割は大きい。実際に近年の行政によるルールづくりに、前述のモデル構築の取り組みを積極的に参照した痕跡を少なからず看取することができるのは幸いである。

●出典
 ※1 ⑤⑩⑬~⑱：小林大祐「『京都人だけが知らない』建売住宅史」、『京都げのむ』No.2, 2002
 ※2 ⑲⑳：駒井貞治「売建住宅建設大会2012 Project」、『日本建築学会大会発表要覧集（東海）』2012年9月
 名城大学 柳沢 究
 魚谷繁礼建築研究所 魚谷繁礼
 池井健建築設計事務所 池井 健



①本家三友(五条楽園)

建物を隅切りして辻の中心に向かって建物の主入口を開きつつ、それを中心軸として左右の街路に面するファサードが対称形となるようデザインされている。お茶屋ならではの辻の祝祭性や非日常性を強くした構えといえよう。



②六間町出水の辻

平安時代、若い女が美男子に化けた妖鬼に殺されたという伝説を持つ場所。事件当時は御所の敷地内であり、妖鬼が出没するとされた「宴の松原」という松林だったが、その後御所が移り現在のような辻となっても、南西角には「宴松原」の石碑と灯籠が建てられ、未だに異界の様相を留めている。

【京都相对領域】

植栽や駐車場といった、どこの街にもあり、京都にも確実にある要素がある。「京都らしい」と一般に認識されるものではないが、これらの要素は果たして「京都」とは無関係なのだろうか。そもそも植栽は都市においてどのような意味をもつのか？ 京都の都市構造に相応しい駐車場のあり方とは？ 京都に駐車場は似つかわしくない！と決め込む前に、これら要素の意味と可能性あるいは問題点について、具体的な事例を採り上げながら、敢えて検討してみたい。

辻

京都相对領域⁵





④

④三條柳馬場の辻

角に面して塔のようなファサードを持つ日本生命京都三條ビル（大正3年竣工）。幅員のあまり変わらない三條通と柳馬場通の北西角に建ち、塔の正面は辻の中央を向けどちらの通りにも入口を設けるなど、通りのヒエラルキーを無くしつつランドマークとなるような意匠としている。



③

③御池車屋町の辻

御池通から車屋町通に入る南側の両角に同じデザインのビルが建つ。御池通と車屋町通のスケールの違いも手伝って、もはや辻というよりも異なる領域に入る門のような佇まいを見せている。

【辻】

グリッド都市には、線（街路）、面（街区）とともに点、つまり辻がある。辻の意味や役割は歴史的に変遷してきたが、街路がモータリゼーションに支配された現代、「辻」という語はもはや現代的な実感を帯びていない。そのような状況を改善し、車社会の利便性に抗して街路の主役を歩行者や住民に戻そうとする試みが各地で行われており、京都も例外ではない。そのような中で現代の辻が果たしてどのような場所であるべきか、或いはありうるかを検討することの意味は小さくないだろう。



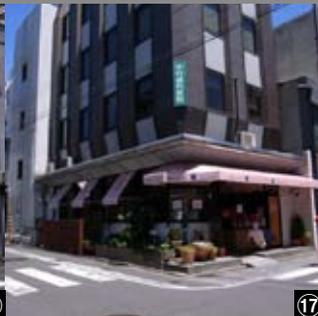
⑲



⑲



⑲



⑲



⑲



⑲



⑲



⑲



⑲



⑲

「辻」とは

「辻」という字は、通路・通行をあらわす「辵」に交差を意味する「十」を加えた、会意による国字である。「つじ」の語源にはチルスズ（散る筋）ヤツヂ（十路）、ツドヒヂ（集路）など諸説あるが、街路が集散する場所というのが辻の原義ということであろう。「天下の公道」という語が今もあるように、街路は古くは公界、つまり私権の及ばない無主の空間であり、世俗と縁の切れた無縁の地とされていた。街路は自由でオープンなパブリックスペースであり、とりわけ街路の重なる辻はその性質の強い場所であった。また辻は象徴的には二つの世界（あの世とこの世）が交錯する境界であり、神や霊と接触する場でもあった。それゆえ怪異の現れる舞台となり、また古くから盆の行事や神事・芸能・葬祭と密接な関わりをもっていた。

京都の辻

京都の市街地における辻の様相はどのようなものであったか。鎌倉期の京都では、都市の防備のため辻ごとに終夜かがり火をたく酪屋が設けられ、戦国期には公家や町衆みずから門や櫓を構築して町を自衛したという。江戸期には町内ごとに町境となる辻に木戸門を設け夜間の通行を遮断していた。辻には木戸門のほか番小屋や塵芥箱、

集まりやすさがあり、かつ無主の地のため無税である、といった辻の実利的側面に注目が集まっていたのである。

いずれにしても辻の空間的特質は、人々が往来する流れの小さな結節点がいわば小さな公共の広場となり、都市住民の交流や情報交換のための場として機能していた点であろう。そのような街路や辻のもつていた空間的性質は、しかしながら自動車社会の到来によって一変した。人々が滞留し交流する場としての辻は、四方から迫る車に気をつけるべき危険な交差点となり、辻の真ん中に留まることは不可能となったのである。

辻に見る街路のヒエラルキー

辻そのものは、街路と街路とが交わった場所という意味では一種の街路空間であるが、その空間を物理的に規定するのは辻を囲うようにして角地に建つ建物である。辻と角地に建つ建物と街路の関係について一考したい。

辻に面する建物は縦横2本の街路に面するため、入口の設置にあたって2つの選択肢をもつ。角地に建つ建物が縦横どちらの街路に開くかを指標に、街路相互のヒエラルキーを測れないだろうか。古代平安京の計画では入口は縦街路にのみ開くことになっていた。また大路に入口を開けるのは一部の階層のみで、低階層の者の宅地は街区内を通る小径に対して入口を開いていた。街路のヒエラルキーと居住者の階層とが、入口を介して対応していたのである。図2は2002年の田の字地区において角地に建つ建物の入口を示したものであり、

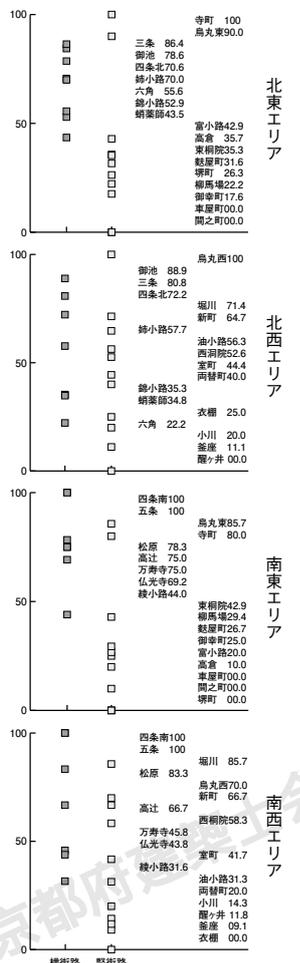


図4 田の字地区の4エリアにおけるE値の縦、横街路の比較

正街路の多くが部分的に途切れているのに対し、途切れることなく直進している平安街路のE値が高い。間之町通より東でも途切れず直進している街路に高いE値が見られる。同様に横街路のE値を比較すると、御池通・四條通・五條通に加え、三條通と松原通が高い値を示している。これらの街路は何れも他の街路と異なり、西はもろろん東にも、寺町通を越え鴨川に橋を架けさうにその先へ直進しているのである。ここでも街路の直進性とE値の相関が看取される。縦と横の街路のE値を比較するとどうか。平均を比べると縦街路が35、横街路が65で、横街路の平均値がかなり高い。図4は田の字地区を4つのエリアに区分し、縦と横の街路のE値を同時に比較したものである。いずれのエリアでも横街路が比較的高い値を示している。

中世において両側町が形成される先駆となったのは現在の新町通であったが、近世に差しかかった頃、京都の主要街路は縦か横に、横街路の中でも二条通と五條通から三條通と四條通に繁栄が移行した。近現代に入ると御池通・四條通・五條通・堀川通・烏丸通・河原町通などが幹線道路として整備された。これらの主要街路に共通するのは「繋ぐ」という機能である。新町通は当時上京と下京という2つの分離した市街を繋いでいた。三條通は東海道の西端で

が、面としての場に変わる端緒の一つであろう。その効果は開口部の面積もさることながら屋根形状によって演出される場所が大きい。京都で一般的な切妻平入の屋根の場合、表面を正面とする処理は難しくなりがちだが、ここでは部分的に入母屋造とすることで、どちらの街路に対しても庇を伸ばし、街並みの連続性と二正面性とを両立させている。

現代でも辻を単なる通過空間とせず、そこに人が滞留し何らかの行為の場となる（ことを期待した）空間をつくるケースもある。旧花街に建つ①は、辻の中心に対し強い正面を向ける事例であり、辻の非日常性が強く意識されている。②はその廉価な現代版と言えようが、人の集まる場としての辻を意識していることは読み取れる。③では角の建物すべてが隅切りによる巨大な壁面を辻の中心に向けることで、都市的な視覚的空間のまとまりを形成している。④では角地の建物がセットバックし植栽を設けることで心地良い溜まりが生まれている。⑤の辻では一方の角にサンクススペースのあるファッション店舗、その向かいにオープンカフェ、さらにその向かいにセットバックした複合商業施設による小さな空間があり、それらの建築形態と用途が連鎖することで、小さな交差点にもかかわらず、賑わいと広がりのある空間が形成されている。



©2013 ZENRIN



②

② 北大路高野住宅 (1978年・京都市左京区)

京都のコミュニティ単位を意識した総数120の住戸を、街路沿いにテラスハウスとして配置、街区内奥には個々の庭とは別に共有の中庭を設けている。住居群に囲まれた緑豊かなウラの中庭の情景は、映画「マザーウォーター」にて印象的に描かれた。



①

① 町田本洛中洛外図 (16世紀前半・国立歴史民俗博物館所蔵)

通りに沿って壁面線が揃い、街区中央にはまとまった空地がとられている。図にとらえきれていない街区も含め細かくみると、ウラには樹木や物干し、共同便所らしき小屋などが見つけられると同時に、部分的に塀で囲まれて私有化が発生している様子も確認される。

【京都相對領域】

植栽や駐車場といった、どこの街にもあり、京都にも確実にある要素がある。「京都らしい」と一般に認識されるものではないが、これらの要素は果たして「京都」とは無関係なのだろうか。そもそも植栽は都市においてどのような意味をもつのか？ 京都の都市構造に相応しい駐車場のあり方とは？ 京都に駐車場は似つかわしくない！と決め込む前に、これら要素の意味と可能性あるいは問題点について、具体的な事例を採り上げながら、敢えて検討してみたい。

裏

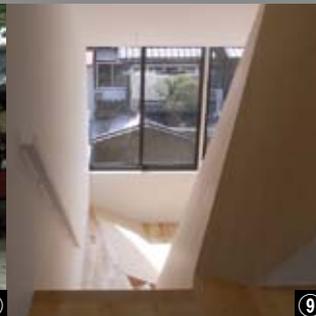
京都相對領域 6



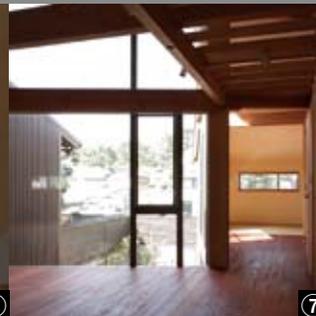
⑬



⑪



⑨



⑦



⑤



⑭



⑫



⑩



⑧



⑥

©2013 ZENRIN



④

④ 京都まちなかこだわり住宅 (2007年・京都市東山区)

現代の京都に相応しい一般住宅のモデル構築を主旨とした新築住宅。オモテでセットバックせず、ウラで庭が隣家の庭やテラスと連担すべく雁行型に建物を配置。将来的に隣り合う庭との間の塀や垣根を低くしていき、ウラが街区居住者の共有地として使用されることを提案している。



③

③ 虎屋京都店 (2009年・京都市上京区)

オープンスペースを意識的に街区のウラに確保することで、落ち着いたある喫茶空間をしつらえた事例。土蔵もあるこの奥庭は、周辺にある自前の庭を持たない住宅地にも、光と緑に溢れる快適な環境を提供している。

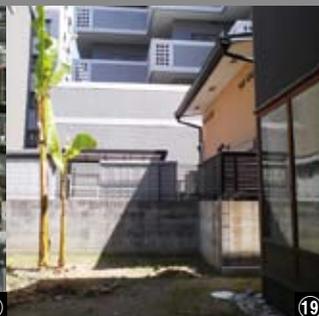
【裏】

京都という都市が語られる際に頻出するワードに、街並み・庇・格子・通りといったものがあるが、これらは何れも〈オモテ〉、つまり街路沿いの空間における様相である。

一方で本連載および前連載『京都絶対領域』では、〈ウラ〉という概念にしばしば言及してきた。〈ウラ〉とは、街路に面した〈オモテ〉の空間と対比的・対照的な、街区内奥部の空間的特性を指す、京都の都市構造を論じるうえで決して無視できない視点である。連載最終回となる今回は、この〈ウラ〉の諸相に焦点をあてたい。



©2013 ZENRIN ⑲



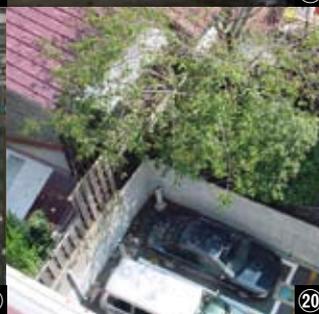
⑲



⑲



⑲



⑲



⑲



⑲

©2013 ZENRIN ⑳

©2013 ZENRIN ㉑

ウラとは

まずは京都におけるウラの発生と、その史の変遷を一瞥しよう。平安建都時、東西の大路小路からなる街路体系とともに、四行八門と称される街区の地割システムも計画された(図1)。これは、街区を東西4・南北8に分割した1/32街区を最少単位として、位階に応じて宅地を割り当てるものである。街路と街区の境界には築地塀や生垣を設けること、敷地から街路への出入り口のとり方は位階によること、といったルールが細かく定められた。建都時において既にオモテのあり方は強く意識されていたのである。時代を経て中世になると建物が街路に面して建つようになり、次第にオモテには壁面線の揃った街並みと両側町と呼ばれる街路を軸としたコミュニティが形成される。同時に街区中央にはまとまった空地がうまれる。この空地は街区居住者によって共有され、洗濯物が干されたり共同の井戸や便所が設けられたり、耕作が行われたり、樹木が植えられたりしたようである(図2・①)。ここにウラの発生が見出される。中世の京都の住民は、このオモテ／ウラという2つのオープンスペースを対照的なかたちで活用していたのである。

を、具体的に参照してみたい。

●古典的ウラ空間

街路沿いに建ち並ぶ建物に囲われた街区内部の公共性を帯びたオープンスペース、という古典的なウラ空間は現代ではほとんど見られない。しかしその雰囲気は今も色濃く残すのが、新町・西洞院・仏光寺・高辻の各通りに囲われた街区の中心に位置する菅大臣神社境内(⑪)である。土や石畳の路面が残る植栽豊かな境内と参道は、環境的にも親しみのある散策や遊びの場としても、周囲の住宅地に計り知れない恩恵を及ぼしている。

●学校

元成徳小学校(⑫)・下京中学成徳学舎、元明倫小学校(⑬)・京都芸術センターなどの明治創建の小学校では、街路沿いに校舎が建ち、街区の中心に校庭が設けられており、京都の伝統的な街区構造をよく残している。校庭は現在でも地域の祭りやイベントの場として活発に利用されており、京都における公的施設の配置計画によるウラ空間の活用手法として、今も評価に値するであろう。

●戸建て住宅

近年、新築戸建住宅においても京都の伝統的な街区構造を踏襲し、限られた敷地の中で街路側でのセットバックを避け、奥に庭を確保することで奥庭の連担によるウラ空間の創出を意図した設計例が見られるようになった。京都まちなかこだわり住宅(⑭)や斜庭の町家(⑮)、New Kyoto Town House(⑯)・House of Kyoto(⑩)などがその例である。

●集合住宅

前項の戸建住宅の事例は全体から見ればまだまだごくわずかであり、立地も散在して

ある墓地がたたずんでいる。このようにウラに墓地を内包するような街区はこのみならず南北につづく(⑲)。豊臣秀吉による寺町整備の名残である。

街区構成とウラ空間

次に個別の事例ではなく、街区レベルでの事例をその変化を追って見てみよう。図3は1938年の綾小路・仏光寺・新町・室町の各通りに囲まれた街区の様子である。街路に面して2階建の小さな建物が建ち並び、ウラには平屋と空地が多く見られる。これに対して2002年の同街区の様子を示したのが図4である。建物の巨大化だけでなくウラにまで高層建築が建て込み、逆にオモテにはセットバックによる空地と屋外駐車場が歯抜け状に発生している。このセットバックした建物を単純に道路境界線に寄せるといふシミュレーションをしたものが図5である。僅かではあるが裏の空地が連担してまとまった空間が発生し、当然ながらオモテの壁面線は揃ってくる。街区内の総建築面積を変えずとも建物配置を少し変えるだけでウラの空間とオモテの町並みが整えられることがわかる。

ウラ主義

最後に連載の結びに代えて、あらためて京都におけるウラの有意性を論じてみたい。

洗濯物や室外機の例からもわかるように、ウラがあるからこそオモテの街並みを整えることができる。ハレに対応するケの空間としてのウラである。またしばしば言及されることであるが、ウラは京都特有の

の街並み景観を乱すとされる高層建築は、敷地や街区の奥すなわちウラに建てることを促されてきた。雑然としたウラがあるからこそ整然としたオモテがあるにも関わらず、オモテを歩く者からはウラが見えない。それをいい事にしたオモテ至上主義がそこにはある。また、自動車交通により街路が支配された現代においても街路がコミュニティの舞台だった近世の情景に拘泥し、中世にはウラがコミュニティの舞台として活用されていたことは眼中に入らない近世(近視)主義がそこにある。寧ろ今こそウラの活用の仕方を模索すべきではないか。現代だからこそ、また京都だからこそ、中世における住まい方を参照しつつ、オモテ／ウラの2つオープンスペースを活かした都市空間のあり方に可能性を見出したいと考えるのである。今更ながらあらためて、そして引き続き、「ウラ主義」を唱えたい。

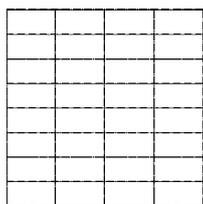


図1. 四行八門の地割

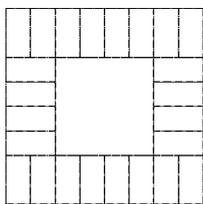


図2. 中世における街区の様子



図3. 1938年の街区の様子(※1)



により形成されるウラが存続していた。庇や格子などで整えられたオモテに対する、室外機や洗濯物・植栽などが雑然と溢れるウラである。重要なのはこのウラの様子、街路に建ち並ぶ建物により遮られオモテからは決して窺い知ることができないことである。

しかしながら現代、多くの建物がセットバックして建てられる(18・24)。それは京都特有の狭い街路幅、道路斜線制度や景観条例といった法規、施工性、経済性の追求などが複合した結果である。そしてセットバックの直接的な影響として、ウラの空地そのものの消失が進行している。結果行き場を失った室外機や洗濯物などはオモテに押し出される。僅かに残るウラの空地も、マンションのバルコニーに曝された落ち着きのない場所となり(19)、虫食い状に多発した屋外駐車場を通じてオモテの街路に露出するなど(20)、オモテとウラの区別は消失しつつある。中世以降形を変えつつも維持されてきた、京都の都市空間におけるオモテ／ウラの二重構造は、現在絶滅危惧の状態にある。

現代のウラ活用事例

以上のように京都の中心市街地の街区では、近代以降徐々にウラ空間が消失、あるいはオモテ空間のウラへの侵食が進行してきたのであるが、それではウラ空間とは現代の都市において無用の長物なのであろうか。今も京都にも残る、あるいは新たなウラ空間の創出を企図したと思われる事例

いるため設計者が意図した形での奥庭の連担はまだ実現しているとは言えない。一方この理念を街区規模の集合住宅として一体的にデザインした先駆的な事例として、北大路高野住宅(2)がある。総数120戸を40〜60m四方の6街区の街路沿いにテラスハウスとして配置し、街区内部には個々の庭とは別に、コモンスペースとなる中庭を広く設けている。住居群に囲まれた緑豊かな中庭の情景は、映画『マザーウォーター』にて印象的に描かれている。

府庁前の集合住宅(8)は、街区の背割り線にあたる場所に中庭をとり、その中庭を街区居住者全体ではないが、施主の異なる2棟の集合住宅で共有している。各居室のバルコニーや室外機の類はこの中庭に向かって設置されているため街路に面してはバルコニーがなく、オモテから一見すると集合住宅らしくない外観を有している。

●商業施設

オープンスペースを意識的にウラに確保することで、落ち着きのある喫茶空間をしつらえているのが虎屋京都店(3)である。敷地規模に比して中庭のサイズは控えめではあるが、街路と中庭の間に位置するガラス張りの棟から柱や壁を極力排し透明性を高めることで、街路からの視線を奥の庭へと引きこむことが意図されている。

三条名店街にあるJ E U G I A 三条本店と新京極通に面したドトール新京極三条店の裏は、小さなオープンスペースによって繋がれている(13)。路地の空間性にも通じる密集した商業エリアの中のエアポケットのようなウラ空間である。ちなみにそのすぐ横、三条河原町という京都で最も繁華な交差点のすぐ西南の街区奥には、人が減多に立ち入らない広大なオープンスペースで

鰻の寝床状の敷地に光と風・自然景観をもたらしている。ウラは街区寸法の大きい京都だからこそ存在しえたオープンスペースであり(同じくグリッド都市である大阪では、京都の反省を活かして小さな街区寸法で計画された。ウラの空地が発生しない分、土地利用効率は高い)、計画の及ばなかった一種の余剰空間である。そこを創意工夫により活用した結果、単調になりがちなグリッド都市のオモテ空間に對置される、豊穡で陰影と奥行きに富むウラ空間が獲得されたのである。街路がモータリゼーションにより支配された現代においては、ウラはオモテに代わるコミュニティの舞台ともなりうるだろう。

都市においてオモテとウラの区別がなされなければ、日常生活に必要な猥雑としたものが外来者に曝されることとなる。それを「生活感のあふれだし」として肯定的に捉えることもできるが、実際にはそのような場所は居住する場所としては敬遠されることが少なくない。空き家空室の増加による地域の荒廃や不動産価値の低下、スラム化といった悪循環は、日本のあちこちの地域や建物で起こっている。その意味においても、都市にはオモテとウラが必要なのである。とりわけ京都の都市はオモテとウラが生じやすい街区構造をもち、歴史的にもその構造を生活の中で活用してきた。オモテ／ウラの二重構造があるからこそ、京都特有の街並みや、町家、路地といったものが成立しえたと言えれば過言であらうか。しかしそれが今喪われつつあるのである。京都をめぐる有識者の言説や行政の施策の視線は、概してオモテの保全や復元に向けられており、結果としてウラの喪失を助長することに繋がるケースが多い。オモテ

※1 森田慶一ほか「都市測量の新方向～京都市中心部における街割調査」中の図版より作成

名城大学
柳沢 究

魚谷繁礼建築研究所
魚谷繁礼

池井健建築設計事務所
池井 健

凡例(図3～5)

- 平屋建
- 2階建
- 3階建
- 4階建
- 5階建
- 6階建
- 7階建
- 10階建
- 11階建
- P 屋外駐車場

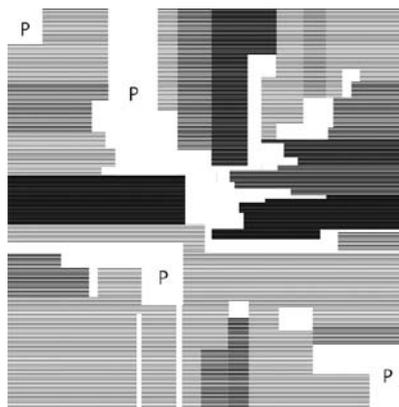


図5. 街路に面して建物を建てた場合

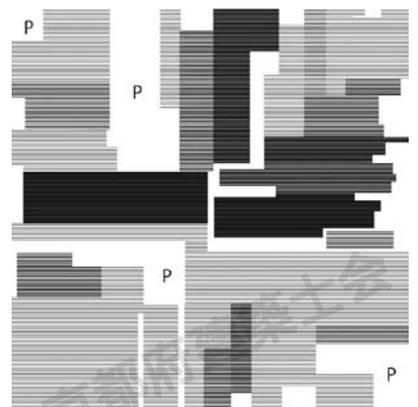


図4. 2002年の街区の様子