T2R2 東京科学大学 リサーチリポジトリ
Science Tokyo Research Repository

論文 / 著書情報
Article / Book Information

題目(和文)	東京近郊における建築と自動車の境界にあらわれる空間構成
Title(English)	
著者(和文)	吉村英孝
Author(English)	hidetaka yoshimura
出典(和文)	学位:博士（工学）, 学位授与機関:東京工業大学, 報告番号:乙第4106号, 授与年月日:2014年12月31日, 学位の種別:論文博士, 審査員:塚本　由晴,藤岡　洋保,安田　幸一,奥山　信一,山﨑　鯛介,村田　涼
Citation(English)	Degree:, Conferring organization: Tokyo Institute of Technology, Report number:乙第4106号, Conferred date:2014/12/31, Degree Type:Thesis doctor, Examiner:,,,,,
学位種別(和文)	博士論文
Type(English)	Doctoral Thesis

Powered by T2R2 (Science Tokyo Research Repository)

論文題目

東京近郊における建築と自動車の境界にあらわれる空間構成

申請者　：吉村英孝

まえがき

まだ建築を学び始めて間もない学部生の頃、池袋メトロポリタンプラザで開催されていた「1996 年度アーキテクチュア・オブ・ザ・イヤー　―カメラ・オブスキュラあるいは革命の建築博物館―」展を訪れました。その一室で観た「メイド・イン・トーキョー」に受けた衝撃が、この論文の端緒であったと思います。現代のバナキュラーな建築の力強さと逞しさに、愛らしいネーミングと温かみのある観察にもとづいたドライな解説がつけられた T シャツとタグ、洋服屋のようにポップな展示は、新奇や難解さを競い、建築を取り巻く環境から断絶したものとして見えていた 90 年代の建築作品とは異なり、建築と都市空間、建築家と社会の関わりに広がりを感じさせるものでした。それ以来、身の回りの空間への眼差しが変わり、都市空間と人間をつなぐ建築の理論や設計が興味の中心となっていったことを覚えています。しかしながら、そういった興味を建築意匠論の問題として、どのように展開するのかには容易に答えが出せず、長い間逡巡することになりました。東京工業大学に在籍している間にいくつかの都市空間と建築の調査に携わり、様々な都市の文化や風土を反映した空間を経験するうちに、どんな文化や歴史をもつ都市においても、近代の産物である自動車が当たり前のように取り扱われていることの方が、不思議なことなのではないかと考えるようになりました。それは、現代の人間を取り巻く環境が、それと同じくらい自動車のために作られてきたものであった、というように空間に対する理解を更新するもので、行き過ぎた人間中心主義を認識の上で脱構築するものと言えるでしょう。このような理解を建築論の枠組みにおいて位置づけた上で、建築意匠論と都市デザイン論をつなぎたい、という思いがこの論文の契機となりました。そこでこの論文では、H･ルフェーブルの「空間の生産」における議論を下敷きとしながら、自動車による空間の実践として、建築と自動車の境界にあらわれる空間に着目し、その反復による構成類型と都市空間の体系を捉えることを試みています。また、本論は人間と自動車という主体の異なる空間の構成と同時に、通時的な変化と規模や長さなどの具体的な大きさを扱うことで、静的な空間構成を均衡され先鋭化された動的なものとして捉える枠組みを示すものでもあります。さらに、今回まとめた 20 世紀のバナキュラーな空間としての建築と自動車の境界空間の体系が、現代社会において私たちが生活する空間の理解にヒントを与えるものとなれば幸いです。

本論文をまとめるにあたり多くの方の御指導、御助力、御協力を頂きました。恩師である塚本由晴先生には、本論文の構想や展開、さらに最終的なまとめにいたるまで、多大な御指導、御助力を頂きました。先に述べたような建築と都市空間への眼差しと論理的な理解、なによりも建築を愛おしむ塚本先生の空間に対する姿勢は、私の建築的な思考の礎となっています。また、塚本先生のものとで行った実際の建築設計や都市空間のリサーチの経験、塚本研究室で過ごした刺激的な時間によって、建築だけでなく物事に対する私の価値判断の基準が培われました。さらに東京工業大学の諸先輩や同輩、塚本研究室の後輩の方々にも多くの御協力を頂きました。特に本論の第３章、第４章、第５章の内容は塚本研究室の後輩である千田友己氏、服部暁文氏、山道拓人氏の卒業論文の成果に依るところが大きいといえます。日本工業大学吉村研究室の川島優太君、菅原丈志君、湯浅和也君、横山公太郎君には、本論の第２章の再調査から、本論資料編の整理、プレゼンテーションまで御協力頂きましたが、そのことを通して成長していく姿と、共に過ごした時間は、これから建築教育に携わる上で規範となるものです。これらの方々へ、この場を借りて深く感謝の意を表します。

最後になりましたが、私をここまで育て、支えて下さった家族、学生と教員、設計者として複数の立場が常に重なる中途半端で長い期間を、時に叱咤し、時に暖かい眼で見守って下さった皆様に、心から感謝申し上げます。

平成２６年１２月　吉村英孝

目次

第１章　序論 1

第１節 研究の意義と目的、背景 2

１．１ 研究の背景 2

１．２ 研究の意義と目的 3

第２節 研究の事例と方法 5

第３節 従来の研究との比較 7

第４節 論文の構成及び概要 10

第２章　自動車斜路をもつ建築の構成
東京湾岸６区を事例として 27

第１節 本章の目的と概要 28

第２節 自動車斜路の形態 30

２．１ 斜路の変形 31

２．２ 斜路の形態と建築物輪郭 32

第３節 斜路と階の接続 33

３．１ 斜路と階の動線図 34

３．２ 階の配列と斜路の配列による斜路と階の接続 35

第４節 自動車斜路をもつ建築の構成類型 36

４．１ 斜路の形態と建築物輪郭、及び斜路と階の統合による構成類型 37

４．２ 自動車斜路をもつ建築における自動車の取扱い 38

第５節 自動車斜路をもつ建築の構成類型と立地 39

第６節 小結 40

第３章　郊外型大規模商業施設の外部空間の構成
東京首都圏を事例として 51

第１節 本章の目的と概要 52

第２節 郊外型ＳＣの敷地の履歴と周辺環境 54

２．１ 敷地の履歴 55

２．２ 郊外型ＳＣの周辺環境 56

２．３ 郊外型ＳＣと都市交通 57

２．４ 郊外型ＳＣの街区 57

第３節 郊外型ＳＣにおける外部空間の構成 58

３．１ 郊外型ＳＣにおける駐車／店舗空間の規模 59

３．２ 郊外型ＳＣの平面駐車場 59

３．３ 郊外型ＳＣの立体化される駐車場と自動車動線要素 60

３．４ 郊外型ＳＣの遊歩空間 61

３．５ 郊外型ＳＣの外部空間における構成類型 62

第４節 外部空間における構成類型の立地と系譜 63

４．１ 外部空間における構成類型の立地 64

４．２ 外部空間における構成類型の世代的特徴と系譜 65

第５節 小結 66

第４章　郊外主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み　78
国道 16 号、小山～相模大野間を事例として
第１節　本章の目的と概要　79
第２節　国道 16 号の沿道建築物と配置　81
２．１ 沿道建築物の用途、階数、敷地間口幅と世代　81
２．２ 沿道建築物の配置　83
第３節　沿道建築物の構え　84
３．１ 沿道建築物の構えの単位と壁面の分節　85
３．２ 沿道建築物の構えのタイプと群　86
第４節　沿道建築物の類型と 16 号の街並み　88
４．１ 沿道建築物の類型　89
４．２ 国道 16 号の街並みを類推する枠組み　91
第５節　小結　93

第５章　自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み　101
世田谷区奥沢を事例として
第１節　本章の目的と概要　102
第２節　街並みと住宅の構え、間口単位の関係　104
２．１ 間口単位による住宅の構えの記述　105
２．２ 間口単位を構成する要素　106
２．３ 間口単位の種類と自動車の取り扱い　107
第３節　住宅の構え　108
３．１ 間口単位からみた住宅の構えの構成類型　109
３．２ 間口幅による類型のまとまりと世代　112
第４節　類型からみた奥沢の街並み　114
４．１ 奥沢における全体の街並み、方位の街並み、部分の街並み　115
第５節　小結　117

第６章　自動車と建築の境界空間　130
第１節　研究の目的と概要　131
第２節　立体化する自動車の空間　132
第３節　道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス　134
第４節　反復される自動車の空間　136
第５節　小結　138

第７章　結論　145

第１章　　序論

第１節　研究の意義と目的、背景

１．１　研究の背景

１．２　研究の意義と目的

第２節　研究の事例と方法

第３節　従来の研究との比較

第４節　論文の構成及び概要

第１節　研究の意義と目的、背景

１．１　研究の背景

自動車による空間の実践

我が国の都市空間では、高速道路から細い路地まで道路は全て舗装され、その道路を行き交う自動車は、住宅から店舗、工場まで、様々な建築の駐車場に留まる。このように都市空間は、現代においては自動車を前提につくられているとも言えるが、その自動車がなければ存在しなかったであろう空間や環境は、どのようにかたちづくられてきたのか、それを捉えることが本研究の問題とするところである。

20 世紀初頭の都市空間において、自動車の登場は衝撃的な出来事であった。馬車から引き継いだ自動車の車輪は[注 1)]、道路の舗装技術を向上させ（図 1.1)、そのことで速度が増した自動車は､道路を伸ばすことによって都市をつなぎ､郊外を生んだ（図 1.2)。この速度と舗装の相乗作用は、それまで多様な活動のみられた街路を（図 1.3)、交通に専門化した空間につくり替え、自動車を優先した歩車分離という定義[注 2)]を生んだ(図 1.4)。さらに大量生産によって自動車は大衆化し[注 3)]（図 1.5)、現実のものとなると、その利便性とひきかえに、多くの問題が表面化する。都市計画の分野では、既成の都市構造と道路や速度の不調和が（図 1.6)、街づくりの分野では、街路の空間の多様性や街並みの損失が（図 1.7)、環境やエネルギー、経済の分野では渋滞や公害が問題として指摘された[注 4)]（図 1.8)。自動車はさらに普及しつつも、様々な問題の元凶とされ、界隈からの排除すら検討されるようになった。しかし自動車とそれに関わる空間は､技術の改良や環境の変化､時代の要請に､そのかたちをかえることで応じてきた。

こうした歴史的な経緯を経て、21 世紀の我が国では、自家用車の保有台数は世帯数を上回り[注 5)]、自動車が生活に不可欠な程に社会に浸透している。もはや自動車を考慮せずに都市空間の成り立ちを考えることは､現実的ではない｡むしろ日常の空間の中で、最も 20 世紀の空間の実践が反映されたものとして、検証されるべき時期に来ていると言える。本研究が問題とするのは、自動車が現代の生活の隅々まで浸透する過程において、建築の水準では、それがなければ存在し得なかった多くの建築種類を派生させ、都市空間の水準では、ロードサイドや郊外住宅地などの都市形態を生み出してきた自動車による空間の実践[注 6)]が、どのように人間の生きる空間を変えたのかである。

１．２　研究の意義と目的

建築と自動車の境界にあらわれる空間

自動車は、人間や荷物を載せることができ、速く遠くまで走ることができるという利点があるが、段差を超えられず、直角に曲がれないなど、不自由な側面も持っている。つまり自動車を自動車たらしめるためには、環境や空間が自動車のふるまいに合わせて整備される必要性が生じる。このことにより空間がつくられることを、ここでは自動車による空間の実践と呼ぶ。この自動車による空間の実践は、「移動」と「滞留」という自動車の二つの様態に対応したものとなる[注7)]（図 1.9）。まず、自動車の移動に関して、段差がなく幅の広い、アスファルト舗装の道路が、さらに高速走行による人身事故を排除するためには高速道路が生み出されることになった。これらは、自動車による空間の実践がなければ存在し得なかったものである。次に自動車の滞留は、駐車を契機として建築に受け止められ（図 1.10）、広大な駐車場や人間より重い荷重に耐えられる床を伴った空間を生み出している。それらは、ショッピングセンターや物流や生産施設などの建築種類や、駐車場を前提とした構えや設えが反復されるロードサイドや郊外住宅地という都市形態に見ることができる。これらも、自動車による空間の実践がなければ存在し得なかったものである。本研究が扱うのは、この滞留によって生み出された空間である。なぜなら、この空間が、現代の都市空間においては、個々別々の建築物に共有された条件となっていると考えられるからである。

この自動車による空間の実践は、外部空間か内部空間を問わず、様々な規模やかたちで、都市空間に展開している。その中で自動車の空間と、建築との対応関係を問題にするなら、それは道路と敷地、建築外部と内部といった建築と自動車の境界に集中的にあらわれることとなる。この建築と自動車の境界にあらわれる空間においては（図 1.11）、建築の空間からの要請と自動車の空間からの要請が競合することとなり、これらに応答する空間構成には、それらを均衡させることが求められる（図 1.12）。

こうした均衡にこそ、都市空間と建築の関係における問題が潜んでいると考えられる。建築が単に寄せ集められたものが都市空間となるのではなく、それらが均衡された状態が、ある一定の範囲に収斂していくのであれば、この均衡を捉えることは、建築と都市空間の関係を構築する上での有効な資源となると考えられる。

そこで本研究では、この都市空間に共有された条件としての建築と自動車の境界に

あらわれる空間構成に、繰り返しみられる型が生じているのかを明らかにすることを目的とする。このことは多様な現代の都市空間と建築との接点として、自動車による空間の実践（以下、自動車の空間）が、都市空間にどのようなまとまりをもたらしたのかを捉えることになると考える。

第２節　研究の事例と方法

研究の事例

自動車の滞留とは、移動の目的地となる建築に自動車がアクセスする場合に生じる様態であり、滞留の在り方は建築物用途によって異なる。このことから滞留の在り方は、既存の建築物用途に、それとは異なる自動車による空間の実践をつなぐものとなる。そこで本研究では、既存の建築物用途を前提としながらも、自動車の滞留の在り方に着目して事例を集めることとした。

具体的には、高密な都心部では地価や埋め立て地の制約から、自動車の滞留は立体化されるはずである。特に他の輸送手段との連係が求められる生産や物流に関わる施設では（第２章で検討）、倉庫のような空間に自動車の滞留が組み込まれる（図 1.13）。低密な郊外において、大規模小売店舗立地法の施行以来増加したショッピングセンターでは（第３章で検討）、大量の自動車滞留が集約される（図 1.14）。また同じ低密な郊外でも、大規模小売店舗立地法の施行より前に発展していたロードサイドでは（第４章で検討）、幹線道路に沿って自動車の滞留は反復されている（図 1.15）。このような線状の反復は、高密な都市空間における住宅地（第５章で検討）では、自動車滞留の帰還地として面状に分散されている（図 1.16）。

このような自動車の滞留の在り方に着目した４つの建築物群について（図 1.17）、東京都と、その近郊において事例を収集した（図 1.18）。東京都は、運輸、交通の結節点であり、トラックやバスなど自動車の種類が多く[注8)]、様々な交通機関が発達し、自動車交通が選択肢の一つとなっている。また、その近郊までを含めると高密な都市空間から低密な都市空間までが広い範囲にみられることから、多様な自動車による滞留に在り方、自動車による空間の実践がみられると考えた。

研究の方法

自動車による空間の実践とは、目的地である建築の自動車への応答として、建築と自動車の境界にあらわれる空間にかたちづくられてきたものである。本研究では、その建築と自動車の境界にあらわれる空間において、繰り返しみられる空間構成をとおした滞留の調整を、空間構成類型として導く[注9)]。この空間構成類型にみられる時間軸

を考慮した変化を捉えることで、構成類型をその生産された過程とともに類推するものである。

建築と自動車の境界にあらわれる空間には、まず機械としての自動車が最も効率よく機能を発揮する純粋な状態がある。その状態に立地やその周辺環境、区画や建築規模、歩行者といった異なる配慮が競合する。この競合する条件が、建築物の形態や構成をとおして均衡され、構成類型にバリエーションがもたらされていると考えられる。このとき、競合する条件の水準において何が優先され、どのような課題を構成の問題として先鋭化するのかは、それぞれの建築物用途によって異なる。

ここでは、それぞれの事例において、配慮の水準で競合する条件と、それを均衡させる空間や要素を整理する。

第２章で扱う、立体化された自動車の滞留を建築物用途に組み込む生産や物流の施設では（図 1.19)、用途から要請される建築物の規模が、立地によって異なる区画の規模と競合し、自動車の滞留が立体化されると生じる斜路と建築物の輪郭が均衡されている。

第３章で扱う、大量の自動車滞留を集約するショッピングセンターでは（図 1.20)、十分な広さの自動車の滞留が、その空間を生身の人間が歩かざるを得なくなるという歩行と競合し、自動車の空間と歩行することで生じる人の空間が均衡されている。

第４章で扱う、自動車の移動に沿って線状に自動車の滞留が分散されるロードサイドでは（図 1.21)、幹線道路から建築物への自動車でのアプローチのし易さが、幹線道路からの建築物の視認性と、さらに自動車から建築物への歩行でのアプローチと競合し、自動車の空間と建築物の構えが均衡されている。

第５章で扱う、面状に自動車の滞留が分散される住宅地では（図 1.22)、自動車の滞留が、各戸によって異なる敷地の大きさと競合し、自動車の滞留を受け止める駐車間口幅と、住宅の構えが均衡されている。

これらの競合する条件や､それが均衡された空間構成は､条件と構成の関係だけでは、先鋭化として捉えることはできない。散り散りの条件を、競合させるには、その前提として量や履歴といった尺度とともに、空間構成類型を導くことが必要となる。そこで本研究では、それぞれの事例において想定される条件と、それに関わる尺度とともに構成類型を導くことで、繰り返しみられる構成をとおした滞留の調整を検討する。

第３節　従来の研究との比較

本研究は、自動車による空間の実践として、建築と自動車の境界にあらわれる空間構成を取り上げ、それが現代の都市空間と建築空間にとって共有された条件となっていることに着目し、その空間構成を条件や出現、反復による都市空間との関わりを明らかにするものである。自動車の取り扱いに関する研究はこれまでにも多くなされているので、これらを整理し、本研究との関係を述べる。

斜路、並びに自動車斜路に関する既往の研究（第２章に対応）

計画分野における斜路に関する既往の研究としては、歩者や車椅子の使用する斜路について、勾配の基準化が検討されるユニバーサルデザインに関わるもの[注10)]がある。また、自動車斜路については設計資料集成において、緩和勾配を含めた勾配の基準や、立体自走式駐車場の斜路による分類など、技術指針に関するものがまとめられている[注11)]。意匠分野における斜路に関する既往の研究としては、建築作品におけるスロープの形態を類型化し、心理的評価を加える研究[注12)]があり、自動車斜路に関わる研究としては、建築・都市プロジェクトと建築作品において自動車用途と建築物の構成を論じる研究[注13)]がある。

これらに対し本研究第２章は、都市空間にみられる自動車の滞留を立体的に建築物用途に組み込む施設を事例とし、その立体化によって派生した斜路と、建築全体との接続を建築と自動車の境界にあらわれる空間構成として問題とするものである。

ショッピンセンターを題材とする研究（第３章に対応）

ショッピングセンターに関する既往の研究としては、ショッピングモールの構成について、核店舗とモール空間との関係を型として捉え、日米の比較を論じるもの[注14)]、店舗や事務所などの内部空間を、その規模と構成から論じるもの[注15)]がある。また、筆者らと同様に、駐車に関わる空間と建築物との関わりに関する研究には、車両の動線処理と、その利用実態について論じるもの[注16)]、駐車場の構成と、その利用実態について論じるもの[注17)]がみられ、自動車の空間に関して利用実態からの検討がなされるものがある。

これらに対し本研究第３章は、大量の自動車の滞留を集約するショッピングセンター

を事例とし、広大な駐車場と、そのために生じる屋外を歩行するための空間を同水準で取り扱い建築と自動車の境界にあらわれる空間構成として問題とするものである。

郊外の幹線道路沿いの建築物（第４章に対応）

郊外の幹線道路沿いの建築物（以下、沿道建築物）について言及のみられた既往の研究としては、沿道の商業店舗の形態とその意味作用について言及するもの[注18)]、商業店舗の駐車場の平面・断面的な形態の構成について言及するもの[注19)]、その利用実態に言及するもの[注20)]がある。さらに、沿道建築物のファサードの年代的な変化に言及するもの[注21)]もみられた。また、立地や土地利用の実態を調査するものとして、業種や店舗の分布に言及するもの[注22)]と、その年代的な変遷について言及するもの[注23)]がみられた。

これらに対し本研究第４章は、ロードサイドの建築物を事例とし、駐車場の配置を含んだ建築物の構えを、建築と自動車の境界にあらわれる空間構成として、その反復による建築類型とロードサイドの街並みを問題とするものである。

自動車と戸建て住宅、及び住宅地を題材とした研究（第５章に対応）

駐車スペースと住宅作品について言及のみられた既往の研究には、駐車スペースの接道や配置、外観による外部としての性格と、住宅との視線や動線の接続による内部としての性格について検討し、その設計手法や、内外の媒介としての位置づけから、街路への展開の可能性が語られるものがみられた[注24)]。また、駐車スペースと住宅地について研究した既往の論文には、開発時の記録の残る住宅地を対象として、駐車スペース等の増改築による街並みの変容について言及するもの[注25)]、街路に面する空地を定量的に分析し、その緑地、駐車場といった用途と建築物の用途との関係を検討するもの[注26)]、郊外住宅地において付加された駐車空間の形態を分類し、その街路に対する圧迫感、閉鎖性といった環境への影響について考察するもの[注27)]がみられた。

これらに対し本研究第５章は、住宅地にみられる駐車スペースをもつ住宅を事例とし、住宅の構えを建築と自動車の境界にあらわれる空間構成として、その反復による建築類型と郊外住宅地の街並みを問題とするものである。

第６章「建築と自動車の境界空間」については、以上の５章をまとめたものであるので、従来の研究はそれぞれ対応する章に準ずるものである。

以上より、本研究の題材、方法、目的は、既往研究にない独自性を有するものと考える。

第４節　論文の構成及び概要

論文の構成及び概要

本研究は、以下の７章から構成されている。

第１章「序論」では、研究の背景、目的と意義、研究の事例と方法、従来の研究との比較、及び論文の構成について述べている。

第２章「自動車斜路をもつ建築の構成」では、自動車「斜路の形態」を、地上から離れた床に到達するために必要な斜路の長さが建築物の輪郭に合わせて、折り畳まれ、重ねられる変形として、また駐車場の立体化に伴って派生した階と建築物全体の構成を、その位置、及び斜路の接続から捉え、それらの組み合わせから自動車斜路付き立体駐車施設の構成類型を抽出することにより、その外観を特徴づける斜路の形態は、階が斜路を統合するか、斜路が階を統合するかといった、建築物と斜路の接続における統合関係に依存すること、さらに建築物用途との結びつきには一定の傾向があること、立地との結びつきは敷地の埋立て時期と相関があることを明らかにしている。

第３章「郊外型大規模商業施設の外部空間の構成」では、自動車が滞留する「駐車空間」と人が歩行する屋外の「遊歩空間」の構成要素を、建築物壁面との関わり、及び規模、形態から整理し、それらの組み合わせから大型ショッピングセンターにおける外部空間の構成類型を抽出することにより、その外観を特徴づける構成要素は、首都圏の中心地域では立体、周縁の地域では平面としてあらわれ、それぞれ一部の要素の出現のしかたに、建設年代との相関が見られるという立地を反映した系譜的な展開が認められることを明らかにしている。

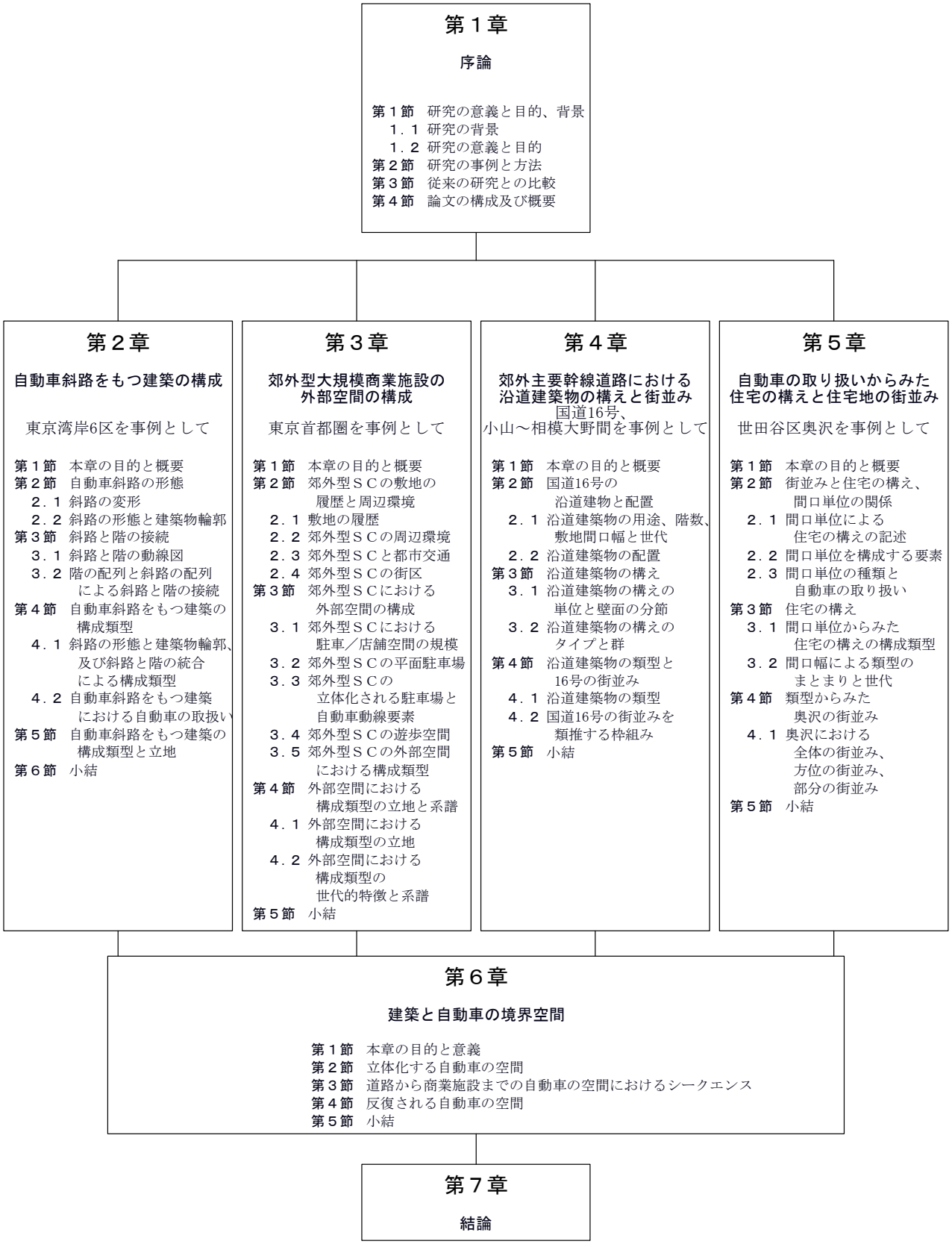
第４章「郊外主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み」では、建築物立面の構えのタイプを壁面の種類と分節のされ方、及び付加される要素の組み合わせとして捉えるとともに、建築物の配置を平面駐車場との敷地間口の占有／分割として捉え、それらの関係から沿道建築物の構えの構成類型を抽出し、その建設年代毎の敷地間口幅、建築物用途との結びつきを世代的特徴として比較することにより、ロードサイド

の建築物群による街並みは、世代に関わらず一定の敷地規模を条件として繰り返される構えと、世代によって異なる敷地規模に呼応して繰り返される構えに分けられることを明らかにした上で、これら新陳代謝する構えの集積としての街並みを記述する方法を提案している。

第５章「自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み」では、街並みの連続立面から、住宅の構えの構成単位でもある間口単位を分節し、その性格を建築物要素と空地要素、及び境界要素の奥行き方向の順列から捉え、それらの関係から住宅の構えの構成類型を抽出し、その敷地間口幅と、それに対する駐車用途の間口単位の幅比を比較することにより、郊外住宅地の街並みは、敷地間口幅が広く構えの大半を緑化の要素が占める第一世代、敷地間口幅が中程度で構えのバリエーションが豊富にみられる第二世代、敷地間口幅が狭く構えの大半を自動車の滞留が占める第三世代に分けられること、さらにこれらの配分として見た類推的街並みは、接道方位に影響を受けることを明らかにしている。

第６章「建築と自動車の境界空間」では、各章における建築と自動車の境界にあらわれる空間構成を比較することにより、建築物用途の違いを超えて共通する自動車の滞留の在り方は、自動車斜路付き立体駐車施設と大型ショッピングセンターに共通する「立体化する自動車の空間」、大型ショッピングセンターとロードサイドの建築物群に共通する「道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス」、ロードサイドの建築物群と郊外住宅地に共通する「反復される自動車の空間」という３つの「建築と自動車の境界空間」の体系としてまとめられることを明らかにしている。

第７章「結論」は、第２章から第６章までの各章で得られた結果を総括した本研究の結論である。


第１章
序論
第１節 研究の意義と目的、背景
１．１ 研究の背景
１．２ 研究の意義と目的
第２節 研究の事例と方法
第３節 従来の研究との比較
第４節 論文の構成及び概要
第２章
自動車斜路をもつ建築の構成
東京湾岸6区を事例として
第１節 本章の目的と概要
第２節 自動車斜路の形態
２．１ 斜路の変形
２．２ 斜路の形態と建築物輪郭
第３節 斜路と階の接続
３．１ 斜路と階の動線図
３．２ 階の配列と斜路の配列による斜路と階の接続
第４節 自動車斜路をもつ建築の構成類型
４．１ 斜路の形態と建築物輪郭、及び斜路と階の統合による構成類型
４．２ 自動車斜路をもつ建築における自動車の取扱い
第５節 自動車斜路をもつ建築の構成類型と立地
第６節 小結
第３章
郊外型大規模商業施設の外部空間の構成
東京首都圏を事例として
第１節 本章の目的と概要
第２節 郊外型ＳＣの敷地の履歴と周辺環境
２．１ 敷地の履歴
２．２ 郊外型ＳＣの周辺環境
２．３ 郊外型ＳＣと都市交通
２．４ 郊外型ＳＣの街区
第３節 郊外型ＳＣにおける外部空間の構成
３．１ 郊外型ＳＣにおける駐車／店舗空間の規模
３．２ 郊外型ＳＣの平面駐車場
３．３ 郊外型ＳＣの立体化される駐車場と自動車動線要素
３．４ 郊外型ＳＣの遊歩空間
３．５ 郊外型ＳＣの外部空間における構成類型
第４節 外部空間における構成類型の立地と系譜
４．１ 外部空間における構成類型の立地
４．２ 外部空間における構成類型の世代的特徴と系譜
第５節 小結
第４章
郊外主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み
国道16号、
小山～相模大野間を事例として
第１節 本章の目的と概要
第２節 国道16号の沿道建物と配置
２．１ 沿道建築物の用途、階数、敷地間口幅と世代
２．２ 沿道建築物の配置
第３節 沿道建築物の構え
３．１ 沿道建築物の構えの単位と壁面の分節
３．２ 沿道建築物の構えのタイプと群
第４節 沿道建築物の類型と16号の街並み
４．１ 沿道建築物の類型
４．２ 国道16号の街並みを類推する枠組み
第５節 小結
第５章
自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み
世田谷区奥沢を事例として
第１節 本章の目的と概要
第２節 街並みと住宅の構え、間口単位の関係
２．１ 間口単位による住宅の構えの記述
２．２ 間口単位を構成する要素
２．３ 間口単位の種類と自動車の取り扱い
第３節 住宅の構え
３．１ 間口単位からみた住宅の構えの構成類型
３．２ 間口幅による類型のまとまりと世代
第４節 類型からみた奥沢の街並み
４．１ 奥沢における全体の街並み、方位の街並み、部分の街並み
第５節 小結
第６章
建築と自動車の境界空間
第１節 本章の目的と意義
第２節 立体化する自動車の空間
第３節 道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス
第４節 反復される自動車の空間
第５節 小結
第７章
結論

第1章　注

注1)　参考文献1）p.67の中で「その連結のための脈絡組織は馬車のための道路網だが、それは、やがて登場する自動車のための環境的整備を準備するものとして重要であることはいうまでもない。」と述べられている。

注2)　参考文献2）では、歩車分離「歩行者と自動車を空間的に分けること．一般道路における歩道と車道もこれに当たるが，平面的に別系統の体系をもったり，立体的に分離する場合を指すことが多い.」とある。

注3)　アメリカでは、フォーディズムの礎となるT型フォードの生産が1908年に開始され、1920年代には既にモータリゼーションが始まっていたとされる。その頃の建築家により設計された自動車に関わる施設としては､F･L･ライトによりガレージを備えた｢Larkin Building(1906)｣､A･カーンにより大衆車T型フォードを生産する｢フォードモーターズ･ハイランドパーク生産工場（1908)｣が建設された。A･カーンは､｢フィッシャービルディング（1928)｣において螺旋スロープによる11層の立体駐車場がある。

注4)　参考文献3）の中で、歩車分離やペデストリアンデッキなどを広めたC・ブキャナンは、英国の交通に関わる問題を取り上げ、その危機的状況について述べている。

注5)　自動車検査登録情報協会資料より。我が国では、1964年の東京オリンピック開催を契機とした道路網の整備によって、モータリゼイションが加速した。1973年の排出ガス規制の制定、第一次オイルショックに続き、第二次オイルショックの始まる1979年に、初めて自動車の保有台数が世帯数を超えている。またこの年は「エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法)」の制定された年でもある。阪神淡路大震災のおきた1995年には、自家用乗用車の台数が世帯数を超え、一家に一台の自動車が名実ともに達成されている。

注6)　参考文献60）を参照。本論では「自動車による空間の実践」という用語を、H･ルフェーブルの｢空間の生産｣における｢空間的実践｣にならって用いている。H･ルフェーブルは、近代以降の空間を、生産物としてだけでなく生産として理解する必要性を解いた。この空間の生産物としては、計画者によって思考される空間「空間の表象」と、ユーザーによって生きられる経験「表象の空間」があり、どちらも空間の主体として、立場の異なる人間が関わってしまうがゆえに、構造的に対立を抱えていることを指摘している。この二項対立を乗り越え、空間についての第三の概念として、知覚される空間「空間的実践（空間の実践)」を導入するが､この空間を生成し､維持するための主体については様々な可能性を示している。さらに、主体と空間の間の相互作用が、コードを通して読み解かれることを説き､コードによって空間を含みこむ｢主体｣の質が獲得されるとしている。

本論では、この「空間的実践」の主体を自動車として、それが生成し、維持している空間を「自動車による空間の実践」と呼び、主体と空間の関わりを読み解くための最も原初的なコードを「移動と滞留」とした。

注7)　参考文献4）5）6）7）8）を参照。CIAM（Congres International d'Architecture Moderne）第10回会議（1956，ドゥブロヴニク）のテーマは「クラスター（単位)」「モビリティ(流動性)」「変化と成長」「建築と都市計画」であった(黒川紀章『都市デザイン』1965)。また、スミッソン夫妻は、「都市のインフラ・ストラクチュア」「住居のグルーピング」「ドアステップ」とまとめている『チーム10の思想（1962，architectural design，P.B.1965，単行本1968)』)。自動車のモビリティ、つまり移動と滞留に関する

議論は1950年代にはみられた。スミッソン夫妻は、「モビリティ」について著書の中で、「自動車の動きは、不意に止まったり動き出したり、方向を変えたり転回したりする人間の場合とは異なった流れをもつ動きである。すなわち幹線では早く、住宅地では遅くというように、流れとは機能に応じた速度で円滑に移動することを意味している。　新しいレイアウトの作成に際して、路線の重要度は道路と建築との相対関係によって示さねばならない。」

と述べている。

また、アメリカからチームXに参加したルイス・カーンは、自動車の移動を矢印で描くノーテーションを用いて「フィラデルフィア中心開発計画（1952-53）」を発表し、「高速道路は河のようだ。この河は、うるおす地域を形づくる。河には港がある。港は都市のパーキングタワーだ。港から運河のシステムが内に向かう。運河は動いている道路だ。運河は分かれてドックにはいって行きどまりだ。ドックは、建築物の玄関だ。」と述べた。このように、自動車の移動と滞留に着目した建築家の言説は数多くみられる。

注8）　自動車検査登録情報協会資料より。様々な種類の自動車が、それぞれ数多くみられることが東京都の特徴である。

注9）　参考文献9）において、R・ヴェンチューリは、A・コルクフーンの「過去の形態、または類型としてのそれらの形態の使用は不可避であるばかりか、もし避けえたとしても、そうすることによって私たちは、想像力とか他人と意思を通わせる力に対するコントロールを失ってしまう」という言説を引用し、類型として形態を扱うことを表明した。

他にも参考文献10）においてA･ロッシが類推概念の礎とし、参考文献11）においてC･ムーアが記憶の作用に絡めて「繰り返す類型」建築類型を扱うことの意味を述べている。

注10）　参考文献12）

注11）　参考文献13）

注12）　参考文献14）15）

注13）　参考文献16）

注14）　参考文献17）

注15）　参考文献18）

注16）　参考文献19）

注17）　参考文献20）

注18）　参考文献21）

注19）　参考文献22）23）

注20）　参考文献20）

注21）　参考文献24）

注22）　参考文献25）26）27）28）29）

注23）　参考文献30）

注24）　参考文献31）32）33）

注25）　参考文献34）35）

注26）　参考文献36）

注27）　参考文献37）

第１章　参考文献

1)　川添登：移動空間論，鹿島出版会，1968.9.10
2)　建築大辞典；第２版［普及版］版，彰国社，1993.6.
3)　コーリン・ブキャナン著，八十島義之助，井上孝訳：都市の自動車交通　イギリスのブキャナンレポート，鹿島出版会，1965.8.5 英語初版 1963.
4)　黒川紀章：都市デザインの思想と手法，彰国社,1996.7.10
5)　Alison Smithson 編，寺田秀夫訳：チーム 10 の思想，彰国社，1970.8.10.
6)　Alison&Peter Smithson 著，藤井博己訳：都市の構造，美術出版社，1971.5.28. 初版英語 1967.
7)　Alison&Peter Smithson 著，大江新訳：スミッソンの都市論，彰国社,1979.7.10. 初版英語 1970.
8)　：LOUIS I. KAHN COMPLETE WORK 1935-1974,Birkhauser, 1987.6.
9)　ロバート・ヴェンチューリ他著，石井和紘，伊藤公文共訳：ラスベガス，鹿島出版会，1978.9.30, 初版英語 1972
10)　A・ロッシ著，大島哲蔵，福田晴虔訳：都市の建築，大竜堂書店，1991.12.
11)　D・リンドン，C・ムーア著，有岡孝訳：記憶に残る場所，2009.11.30.　初版英語 1994
12)　広瀬鎌二、岩尾健一、斉藤一朗：傾斜路基準化に関する研究，日本建築学会大会学術講演梗概集（東北）計画系 48,pp.481-484,1973.10
13)　日本建築学会編:全面改訂版建築設計資料集成［総合編］，丸善株式会社,pp.207,2001.6
14)　中山誠健、積田洋ほか：スロープの形態に関する類型化分析，日本建築学会大会学術講演梗概集 E-1（近畿）,pp.1063-1064,2005.9
15)　中山誠健、積田洋ほか:形態の違いによる心理評価の試み－建築空間における階段スロープの研究（その２），日本建築学会大会学術講演梗概集 E-1（関東）,pp.1033-1034,2006.9
16)　横田亮、宇野求：現代建築におけるデザイン手法に関する基礎的研究　2. 自動車空間と建築空間の構成について，日本建築学会大会学術講演梗概集（九州）,pp.605-606,1998.9
17)　狩野忠正：日本型ショッピング・モールの形態について，日本建築学会大会学術講演梗概集（近畿），pp.349-350, 1971.11
18)　木多彩子：ショッピングセンターにおけるアメニティ空間の変容，日本建築学会近畿支部研究報告集，pp.85-88, 2006
19)　村岡大一郎、趙世晨：大規模小売店舗における車両動線処理の実態に関する研究 －店舗の配置パターンと車両出入口との関係について－，日本建築学会九州支部研究報告第 44 号，pp.485-488, 2005.3
20)　貝島桃代、土岐文乃他：郊外型ショッピングセンターにおける駐車場の構成と周辺環境、駐車場の構成類型と利用実態の関係，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2（九州），pp.689-692, 2007.8
21)　山代悟，大野秀敏：郊外ロードサイドショップの表層領域に関する研究 その１ 国道 16 号線の場合，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1（北海道）,pp.153-154,1995.8
22)　岩佐明彦，中山剛他：新潟市郊外ロードサイドの研究－自動車至上都市の「道域」による分析－，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1（近畿）,pp.287-288,2008.9

23) 吉田友彦，安藤俊生：ロードサイドショップの街区形態に関する研究－埼玉県久喜市を事例として－，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1（北海道），pp. 301-302, 2004. 8
24) 福島駿介，田上健一他：ファサードからみた商業地沿道景観形成に関する研究，日本建築学会大会学術講演梗概集 E-2（関東），pp. 69-72, 1997. 9
25) 瀬口哲夫，浅野純一郎：郊外型ロードサイドショップに関する研究－豊川市国道 151 号線沿線ロードサイドショップ集積地の場合－，日本建築学会大会学術講演梗概集 都市計画分冊（北陸），pp. 267-268, 1992. 8
26) 浅野純一郎：幹線道路沿道に集積する商業施設の立地構造に関する基礎的研究－商業施策が果たした出店規制について－，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1（北海道），pp. 577-578, 1995. 8
27) 浅野純一郎：地方都市の郊外型商業集積地の形成と計画課題に関する研究－北陸甲信越地方の二列目がいく商業集積型ロードサイド集積地に着目して－，日本建築学会計画系論文集第 615 号，pp. 157-164, 2007. 5
28) 伊藤香織，猪俣昌也：中心市街地とその郊外部における商業活動の分布－国道 16 号線沿線地域を対象に－，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1（関東），pp. 665-666, 2006. 9
29) 小嶋勝衛，根上彰生他：群馬県前橋市郊外部における沿道商業施設の立地と土地利用実態に関する研究，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1（北海道），pp. 841-842, 1995. 8
30) 志賀咲穂：都市近郊部におけるロードサイドショップ立地の特性分析－その２ 立地分析のための指標評価，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1（近畿），pp. 269-270, 1996. 9
31) 岩岡竜夫、竹内宏俊、加藤正三、三島秋津：「住宅作品の＜駐車空間＞に関する研究」日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2（北海道）、pp717-720、2004. 8
32) 坂本一成、久野靖広、三好裕栄　他：「駐車スペースの配置と接続からみた住宅作品の空間構成」日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2（関東）、pp519-520、2001. 9
33) 丹羽和彦、後藤隆太郎、渕上貴由樹：「高度成長期の住宅作品にみる駐車スペースの扱いについて」日本建築学会大会学術講演梗概集 E-2（近畿）、pp207-208、2005. 9
34) 菊地成明、柴田建、松村秀一、勝山善夫、東方琢也：「郊外戸建て住宅地における住環境の変容プロセスに関する研究」日本建築学会大会学術講演梗概集 E-2（東北）、pp127-130、2000. 9
35) 岩佐明彦、長澤泰、高橋鷹志：「住戸の増改築による街路景観の変容」日本建築学会計画系論文集，第 558 号，pp109-113、2002. 8
36) 杉山茂一、徳尾野徹、牧尾晴喜、中庭裕次郎：「既成住宅市街地の街路向き空地における駐車場と緑地」日本建築学会大会学術講演梗概集 E-2（北海道）、pp461-466、2004. 8
37) 岩佐明彦、田口航平：「郊外住宅地における駐車空間と街路環境の関係」日本建築学会大会学術講演梗概集 E-1（東海）、pp1035-1036、2003. 9
38) 塚本由晴、吉村英孝、金野千恵　他：「東京圏における住宅作品の類推的街並み」日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2（関東）、pp645-648、2006. 9
39) M. フェザーストン，N. スリフト，J. アーリ編著，近森高明訳：自動車と移動の社会学　オートモビリティーズ，法政大学出版局，2010. 9. 16. 初版英語 2005.
40) ケヴィンリンチ著、富田玲子訳：都市のイメージ，岩波書店，
41) 鵜沢隆註解：アントニオ・サンテリア「新都市チッタ・ヌオーヴァ」註解　解説篇，中央公論美術出版，2007. 2. 28

42) 多木浩二著：進歩とカタストロフィ モダニズム 夢の百年，青土社，
ル・コルビュジエ著，樋口清訳：ユルバニスム，鹿島出版会，1967.4.15，初版仏語 1924.
43) スタニスラウス・フォン・モース著，住野天平訳：ル・コルビュジエの生涯　建築とその神話，彰国社，1981.4.10. 初版独語 1968
44) ルイス・マンフォード著，生田勉訳：都市の文化，鹿島出版会，1974.05.25 初版英語 1938.
45) S・ギーディオン著，榮久庵祥二訳：機械化の文化史　ものいわぬものの歴史，鹿島出版会，2008.7.30. 初版 1977. 初版英語 1948
46) マーシャル・マクルーハン著，井坂学訳：機械の花嫁 産業社会のフォークロア，竹内書店新社，1991.3.25. 初版英語 1951,6.7
47) マーシャル・マクルーハン著，栗本裕，河本仲聖訳：メディア論 人間の拡張の諸相，みすず書房，1987.6.30 初版英語 1964.
48) ロラン・バルト著，篠沢秀夫訳：神話作用，現代思想新社，1967.7.31. 初版仏語 1957.
49) レイナー・バンハム著，石原達二，増成隆士訳，原広司校閲：第一機械時代の理論とデザイン，鹿島出版会，1976.12.25. 英語初版 1960.
50) ギー・ドゥボール：スペクタクルの社会，平凡社，1993.5.14，初版仏語 1967.
51) Simon Sadler 著：THE SITUATIONIST CITY, The MIT Press, 1998
52) Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer：The View from the Road, Massachusetts Institute of Technology, 1964
53) ：PROCESS Architecture No.4 ローレンス・ハルプリン，プロセス アーキテクチュア，1978.2.1　p.p.51-62 プログレッシブ アーキテクチュア誌 1965 7月号より「MOTATION」
54) Kati Rubinyi 編：THE CAR IN 2035 MOBILITY PLANNING FOR THE NEAR FUTURE, THE CIVIC PROJECTS FOUNDATION, 2013.
55) Reyner Bnham：LOS ANGELES The Architecture of Four Ecologies, University of California Press, 1971.
56) B・ルドフスキー著，平良敬一，岡野一宇訳：人間のための街路，鹿島出版会，1973.7.15. 初版英語 1969.
57) 芦原義信著：街並みの美学，岩波書店，1979.2.
58) バーナード・ルドフスキー著，渡辺武信訳：建築家なしの建築，鹿島出版会，1976.3.20 初版英語 1964.
59) 松村明監修：大辞泉［増補・新装版］，小学館，1998.10.
60) アンリ・ルフェーヴル著，斎藤日出治訳・解説：空間の生産，青木書店，2000.9.25. 初版仏語 1974.
61) ビアトリス・コロミーナ著，松畑強訳：マスメディアとしての近代建築－アドルフ・ロースとル・コルビュジェ－，鹿島出版会，1996.6.20，初版英語 1994.
62) ル・コルビュジエ著，井田安広訳：四つの交通路，鹿島出版会，1978.9.5，初版仏語 1939.
63) ル・コルビュジエ著，吉坂隆正訳：アテネ憲章，鹿島出版会，1976.1.30. 初版仏語 1943.

64) S. ギーディオン著，前川道郎，玉腰芳夫訳：建築、その変遷，みすず書房，1978.5.11 初版独語 1969.
65) K・マイケル・ヘイズ著，松畑強訳：ポストヒューマニズムの建築　ハンネス・マイヤーとルートヴィヒ・ヒルベルザイマー，鹿島出版会，1997.9.25, 初版英語 1992.
66) THOMAS S. HINES：RICHARD NEUTRA AND THE SEARCH FOR MODERN ARCHITECTURE, University of California Press, 1982
67) Norman Bel Geddes：MAGIC MOTORWAYS, RANDOM HOUSE, 1940.
68) アンリ・ルフェーヴル著，森本和夫訳：都市への権利，筑摩叢書，1969.7.20. 初版仏語 1968.
69) アンリ・ルフェーヴル著，森本和夫訳：現代世界における日常生活，現代思潮社，1970.3.30 初版仏語 1968.
70) ジェイン・ジェイコブズ著，山形浩生訳：アメリカ大都市の死と生，鹿島出版会，2010.4.30. 初版英語 1961.
71) ルイス・マンフォード著，生田勉訳：歴史の都市 明日の都市，新潮社，1969.1.20 初版英語 1961.
72) Girsberger 編：Le Corbusier & Pierre Jeanneret 1929-34, Les editions d'Architecture, Zurich, 1964 .
73) ルイス・マンフォード著，生田勉，横山正訳：都市と人間，思索社，1972 初版英語 1963.
74) Jim Heimann：CALIFORNIA CRAZY & BEYOND Roadside Vernacular Architecture, Chronicle Books, 2001.
75) 堀田典裕：自動車と建築　モータリゼーション時代の環境デザイン，河出書房新社，2011.4.30
76) 東浩紀編：思想地図β vol.1 ショッピング／パターン，合同会社コンテクチュアズ，2011.1.1
77) 田中純責任編集，門林岳史特集企画:SITE ZERO/ZERO SITE No.3 ヴァナキュラー･イメージの人類学，メディア・デザイン研究所，2010.06.01
78) 園田英弘編著：逆欠如の日本生活文化－日本にあるものは世界にあるか，同朋舎，2005.6.30
79) イアン・Ｌ・マクハーグ著，下河辺淳，川瀬篤美総括：デザイン・ウィズ・ネーチャー，集文社，1994.9.21

図 1.1
初期の舗装技術：
マカダム道路工法
川添登
『移動空間論』



図 1.2
都市間に生まれた郊外
C・ブキャナン
『都市の自動車交通』

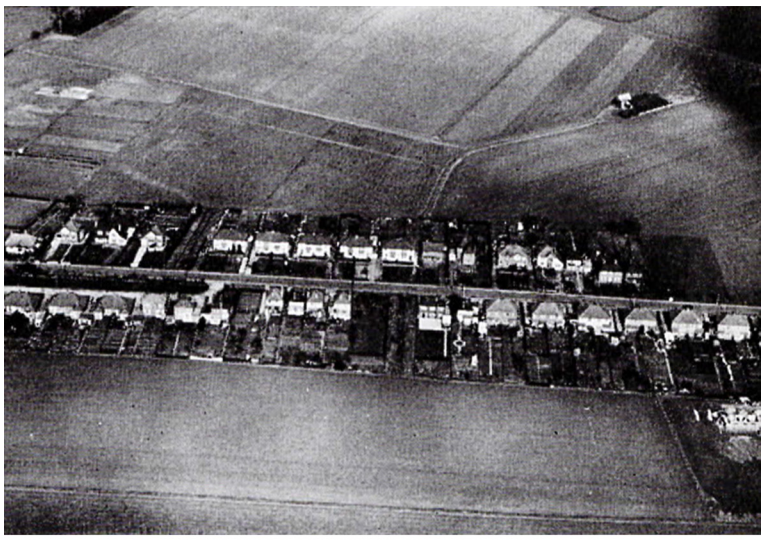


図 1.3
多様な活動がみられた街路
ヤン・ゲール
『建築のあいだのアクティビティ』



図 1.4
歩車分離の例
「ホッホハウスシュタット計画」
L・ヘルベルザイマー：1924
K・マイケル・ヘイズ
『ポストヒューマニズムの建築』

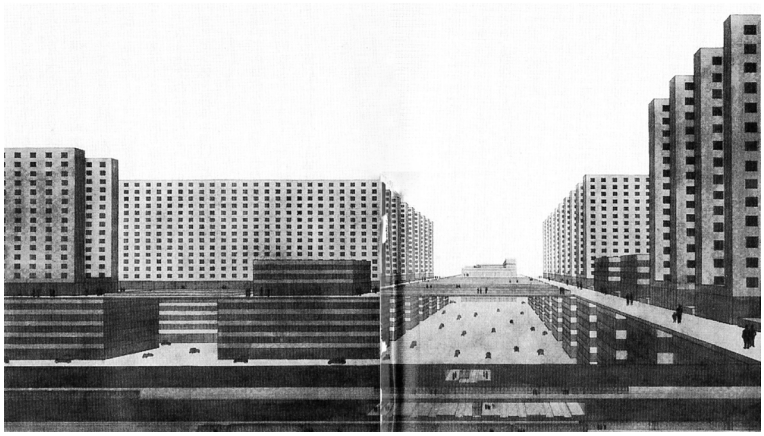


図 1.5
大量生産のための自動車工場
「フォードハイランドパーク自動車生産工場」
Ａ・カーン：1908
Ｎ・ジョルガノ
『アメリカ車の 100 年』

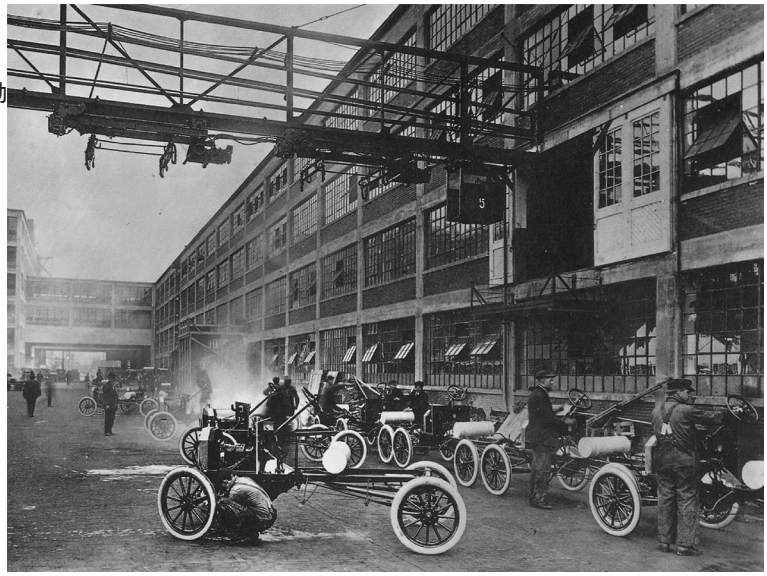


図 1.6
広場が駐車場になってしまった例
パリのバンドローム広場
Ｃ・ブキャナン
『都市の自動車交通』



図 1.7
自動車の普及以前に開発された住宅地：歩道が全て駐車場になってしまった例
C・ブキャナン
『都市の自動車交通』



図 1.8
高速道路の渋滞
イアン・L・マクハーグ
『デザイン・ウィズ・ネーチャー』

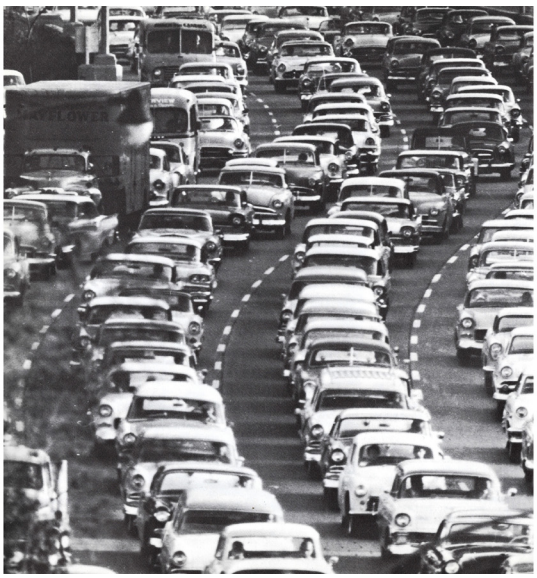


図 1.9
自動車の動きによる都市のノーテーション
「フィラデルフィア中心開発計画」
L・カーン：1953
A・スミッソン編
『チーム 10 の思想』

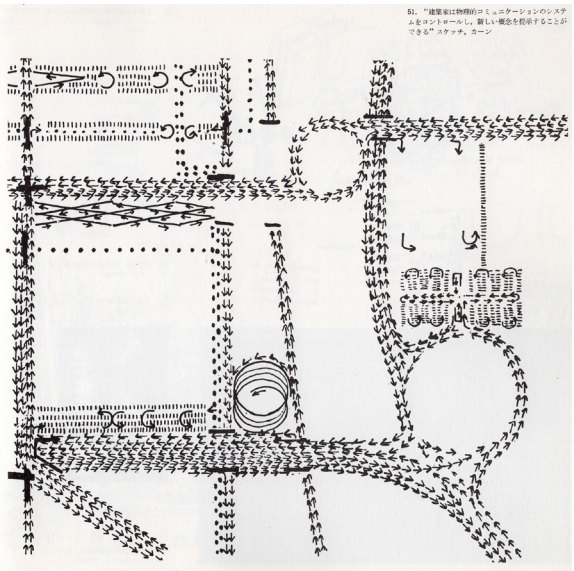


図 1.10
自動車の「移動」を円滑にする道路と「滞留」させる駐車場を受け止める建築

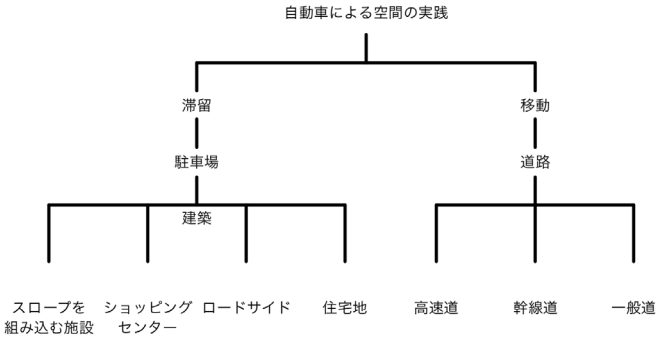


図 1.11
建築と自動車の境界にあらわれる空間

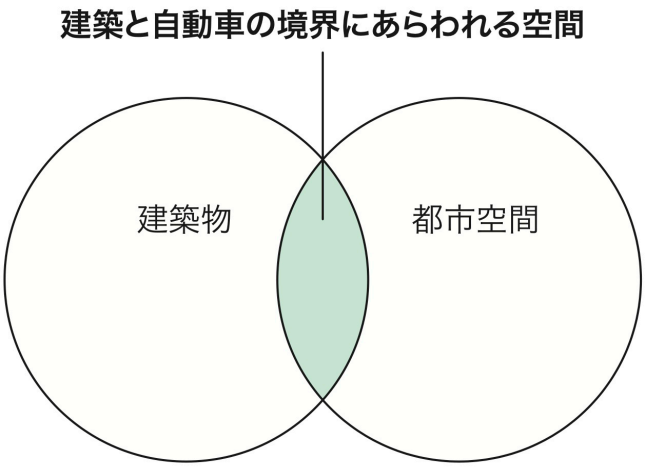


図 1.12
建築の空間からの要請と自動車の空間からの要請が建築と自動車の境界にあらわれる空間で競合する

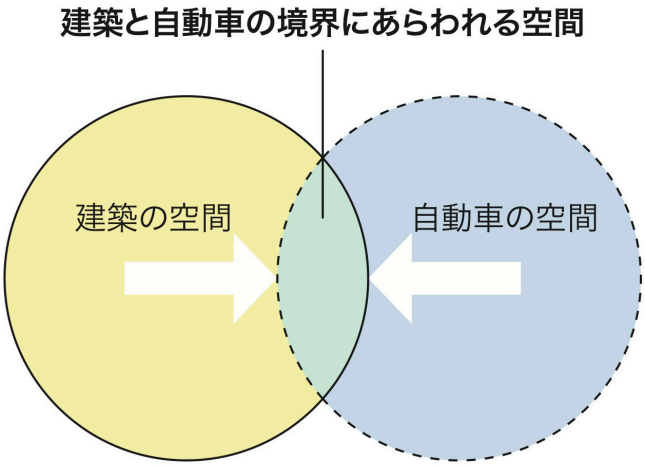


図 1.13
生産や物流に関わる施設
（第２章で検討）

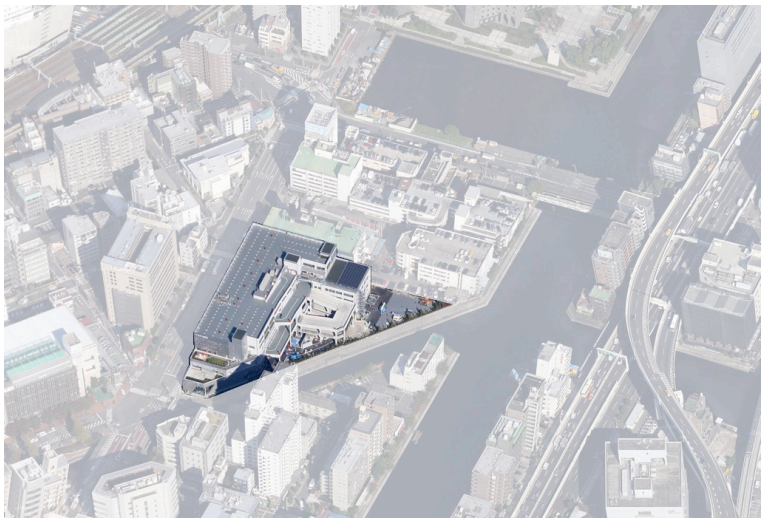


図 1.14
ショッピングセンター
（第３章で検討）

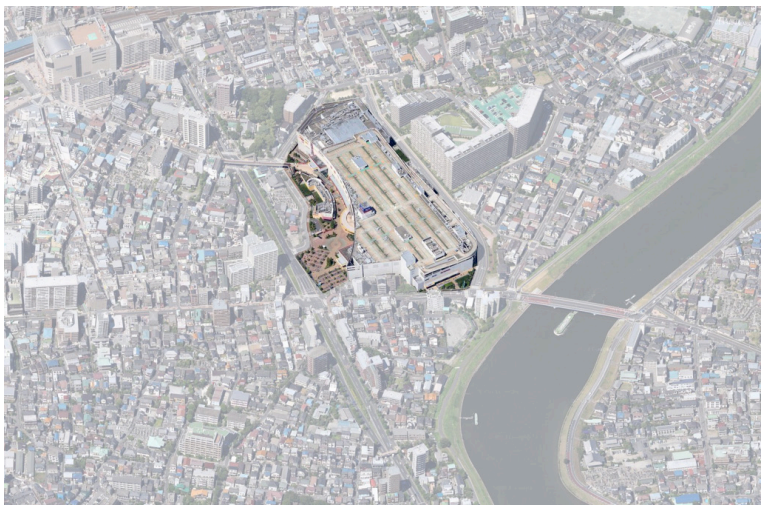


図 1.15
ロードサイド
（第４章で検討）



図 1.16
住宅地
（第５章で検討）



図 1.17
本研究が事例とする４つの建築物群と各章の対応

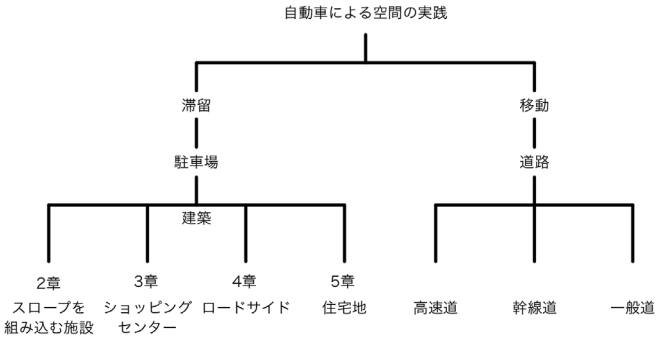


図 1.18
各章における事例とその広がり

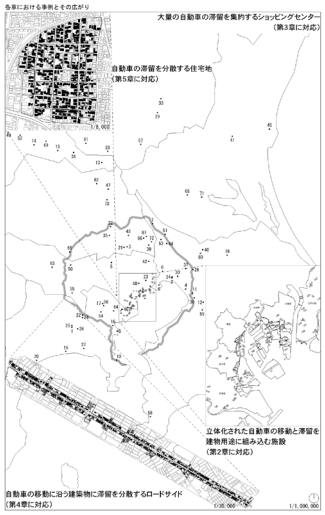
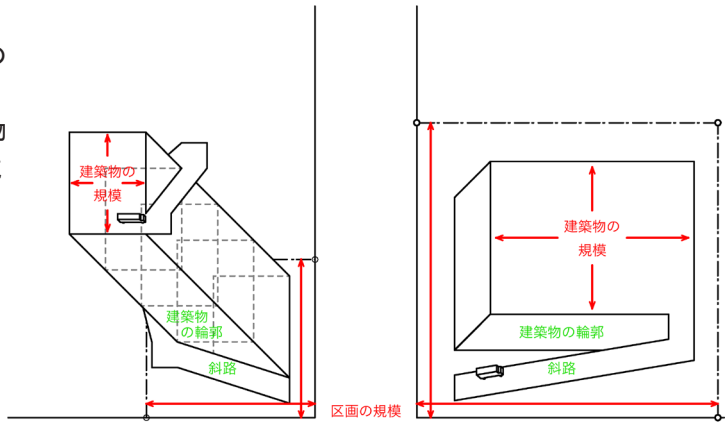
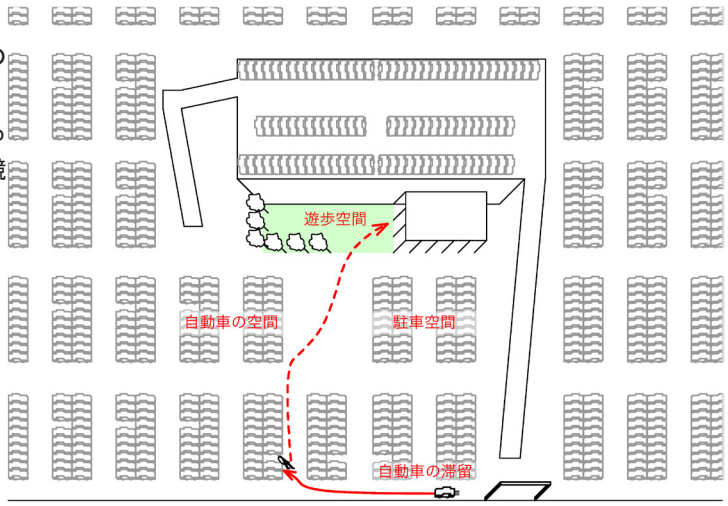


図 1.19
第２章　自動車斜路をもつ建築の構成：
立体化された自動車の滞留を建物用途に組み込む、生産や物流の施設において競合する条件



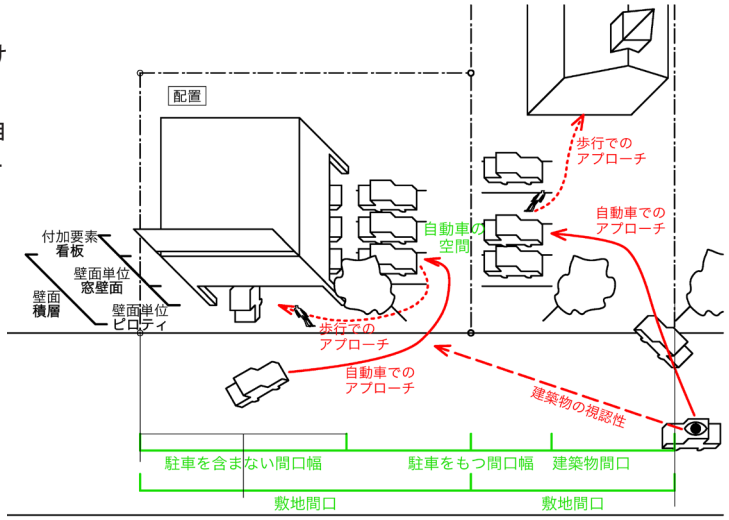
第２章　自動車斜路をもつ建築の構成

図 1.20
第３章　郊外型大規模商業施設の外部空間の構成：
大量の自動車滞留を集約するショッピングセンターにおいて競合する条件



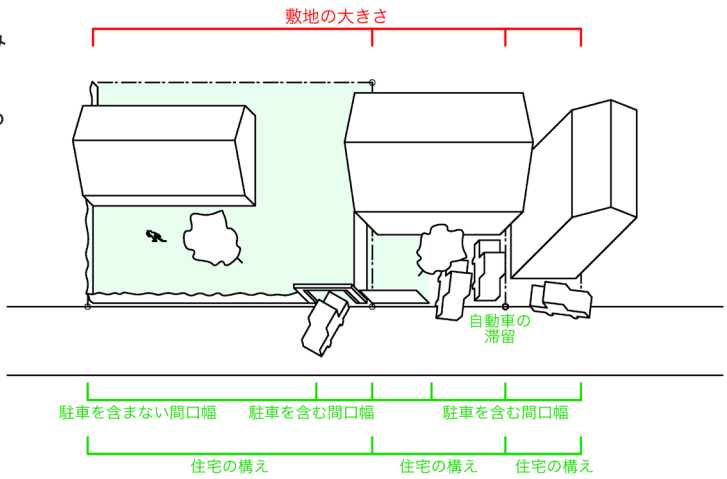
第３章　郊外型大規模商業施設の外部空間の構成

図 1.21
第４章　郊外主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み：
自動車の移動に沿って、線状に自動車の滞留が分散されるロードサイドにおいて競合する条件



第４章　郊外型主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み

図 1.22
第５章　自動車の取り扱いかたみた住宅の構えと住宅地の街並み：面状に自動車の滞留が分散される住宅地において競合する条件



第５章　自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み

第２章　自動車斜路をもつ建築の構成

東京湾岸６区を事例として

第１節　本章の目的と概要

第２節　自動車斜路の形態

２．１　斜路の変形

２．２　斜路の形態と建築物輪郭

第３節　斜路と階の接続

３．１　斜路と階の動線図

３．２　階の配列と斜路の配列による斜路と階の接続

第４節　自動車斜路をもつ建築の構成類型

４．１　斜路の形態と建築物輪郭、及び斜路と階の統合による構成類型

４．２　自動車斜路をもつ建築における自動車の取扱い

第５節　自動車斜路をもつ建築の構成類型と立地

第６節　小結

第１節　本章の目的と概要

自動車斜路と建築

大衆車の登場から約 100 年、我が国のモータリゼーションから約 50 年が経ち、現代の都市生活では、自動車が都市空間の隅々にまで入り込んでいる。この自動車を取り扱う空間は、建築言語の歴史に比べて新しいものの、都市空間と建築の間に介在して構えを決めるなど、現代の建築がどのように自動車を取り込まざるを得なくなったのかは、建築的な統合の問題として本論が注目するところである。

この自動車の取扱いは、20 世紀初頭の建築デザインでは、積層された高架の自動車専用道路が描かれたアントニオ・サンテリアによる「新都市」のドローイング[注 1)]、自動車工場の生産ラインを螺旋状の空間によって具現化したジャコモ・マッテ・トゥルッコによるフィアット・リンゴット工場がある。また、ル・コルビュジエによって、高速道路と建築が一体化したアルジェの都市計画[注 2)]も発表されている。建築理論としては、斜路を斜めの空間にまで還元して、新たな空間の原理としながら、傾斜面によって構成される建築空間と交通空間の可能性について言及したクロード・パランの「斜めにのびる建築[注 3)]」がある。このようにモダニズムの初期においては、自動車動線や斜路は、工業化や機能的な空間のイメージが重ねられた建築と都市を横断する要素と目されてきた。

現代日本の都市空間では、かつて未来の都市像として描かれたような建築と複合する自動車動線は、公道のような外部では稀である一方、敷地内での自動車の取扱いとして、立体駐車場や建築物の内部に入り込むものが多くみられる。立体駐車場は自動車の走行と駐車のために組織された全体をもつのに対し、本論では、自動車の空間と人の空間の荷重や開放といった条件の異なる空間の対比が、建築の構成に含まれる自動車斜路をもつ建築を対象とする。この対比を含む構成を動線として繋ぐ自動車斜路の取扱いは、建築の部分の取り扱いでありながら全体の構成を大きく左右し、公道へのアクセスを考慮して都市空間に表出される傾向がある。特に高度経済成長期以降に造成の進んだ東京湾岸の埋立地では、自動車交通が一般化した後に建築が建設され、かつ港湾施設や空港を経由する貨物の中継地として、生産や物流に関わる施設が多くみられる。これらの施設では、用途部が積層されるのに伴って、自動車動線も立体的

な形状を成すことから、自動車斜路をもつ建築が多く、斜路が都市の景観の基本的な構成要素となっている。

本論では、東京首都圏の物流地帯である湾岸6区において、自動車斜路が外形にあらわれる建築物を事例とし[注4)]、斜路の階との接続と形態的特徴にもとづく自動車の取扱いと、その立地の特性を明らかにすることを目的とする。

第２節　自動車斜路の形態

自動車斜路の勾配は、12.5%が望ましい[注5)]とされている（図 2.1)。この基準によって、例えば 4m の高さを登攀する斜路は、約 32m の平面上の長さをもつことになる。最上層の自動車階の地盤面からの床高さ（以下、床高さ）を整理すると[注6)]、全事例の中央値は 12.0m、平均値は 14.3m となった（図 2.2)。すなわち、斜路の平面上の長さは全事例の平均で 100m を超える。

２．１　斜路の変形

先述の勾配に関する規定を、自動車斜路の勾配の振幅を代表するもの[注7)]とすると、複数の階をつなぐ自動車斜路の形態は、勾配を一定に保って、平面方向に変形されたものとして捉えることができる（図 2.3)。これにより、自動車用途の最上階から地面までの一連なりの斜路の形態は、変形を伴わない直線（27)、変形を伴う屈曲（33）屈曲を繰り返して積層する螺旋（31)、直線の積層（15)、屈曲の積層（10）と、螺旋の斜路が、同位置で点対称に反復し、積層する二重螺旋（6）として整理される（図 2.4)。二重螺旋のような同じ形態の斜路の対称な配置としては、複数の斜路が回転した位置にある点対称（4）と、軸を中心に鏡像の位置にある線対称（13）がある。なお、動線を短くするために、自動車の最小回転半径に合わせた屈曲部の形状を、湾曲形状（図 2.3 中：屈曲部の平面形状）として取り扱った[注8)]。

次節以降では、複数の斜路がある事例のうち、同じ形態の斜路が対称に配置されるものは一つの単位として捉え、この他については上記の形態の組合せとして捉えることとする。

２．２　斜路の形態と建築物輪郭

次に、このような斜路の形態は、敷地状況や計画規模に合うように、高さによって定まる斜路の必要な長さを、折り畳んだものと考えられる。そこで、斜路の形態が建築物の輪郭に沿って建築のように扱われる場合を従属（53)、建築物輪郭から独立した要素として扱われる場合を独立（51）として検討する（表 2.1)。直線（37）の斜路の形態では、建築物輪郭に従属するもの（28）の方が多く、7m までの床高さで、最長でも 50m 程度である。これに対し、屈曲（39）の斜路の形態では、建築物輪郭から独立するもの（24）が多く、最長では 16m の床高さで 90m を超える。螺旋[注 9)]（28）の斜路の形態では、独立するものが多く、最大の回転数では 12 回転であった。湾曲との関係では、従属（5）より独立（25）に多い傾向があり、屈曲（15）と螺旋（15）は同数で、独立する螺旋（13）に最も多くみられた。

一つの事例に複数の斜路がみられる複合（14）では、同じ形態の複合（1）や、同じ建築物輪郭との関わりでありながら異なる形態の複合（5）は少なく、異なる建築物輪郭との関わりでかつ異なる形態の斜路の複合（8）が多くみられた。

第３節　斜路と階の接続

自動車斜路をもつ建築では、階が積層することで、地上ではない階に自動車がアクセスする。階が多くなれば、斜路が長くなり、また自動車の接合のない階（以下、建築物階）と自動車階が混成されることから（図 2.5)、全体の構成の中で斜路を位置づけるために、階と斜路の接続関係をみる。そこで本節では、動線図として、斜路と階の接続関係、建築物階と自動車階の配列（以下、階の配列)、斜路の長さを決定する最上層の自動車階の地盤面からの床高さ（以下、床高さ）を表し、その違いについて検討する。

３．１　斜路と階の動線図

斜路による垂直動線と、自動車階内の水平動線との接合には、階内の動線が垂直動線に組み込まれる経由と、階内の動線とは別に垂直動線が設けられる分岐がある（表2.2)。これをもとに、積層する自動車階を水平線とし、斜路を垂直の矢印に簡略化した梯子状の動線図が描くことができる（表2.2中記述例)。この記述例と前節で得た斜路の形態と建築物輪郭にもとづくと、分析例は（図2.6)、建築物輪郭から独立[注10)]する湾曲した螺旋の斜路によって、地盤面と建築物階の上部に積層された自動車階が接合され、さらに建築物輪郭に従属する直線の斜路によって、自動車階を経由して、屋上駐車場が接合されたものとして描くことができる。この方法にならって、全84事例について動線図を作成した。

３．２　階の配列と斜路の配列による斜路と階の接続

本項では、前項で得た動線図を、階の配列と、斜路の配列から整理する。

まず、積層される自動車階が多いほど、斜路の接合によって取り得る動線の形式の複雑度が増すことから、これを地盤面と自動車階の二つの階が繋がれるもの（37）と、多数の階が繋がれるもの（47）に分けて検討する（表 2.3)。

さらに、これらの自動車階と建築物階の断面における位置関係である階の配列は（表 2.4)、建築物階と自動車階が隣接、もしくは階内に自動車と人が混在する隣接（47）と、建築物階の上部に自動車階が積層する上積層（32)、自動車階の上部に建築物階が積層する下積層（5）として整理される。

次に、自動車階に接合された斜路の位置関係である斜路の配列は、単数の斜路（44）による動線と、複数の斜路（40）による動線に分けた上で、複数の斜路については、各階と複数の斜路が繋がれる並列、階と斜路が交互に繋がれる直列、直列と並列が用いられる直並列として整理する。すなわち二つ階を繋ぐ場合には、直列を含む斜路の配列は、理論上成立しない。

以上を踏まえた上で、階の配列と斜路の配列の組合せから表 2.5 を得る。二つの階の場合は、先に述べたように、直列を含む複数の斜路の配列はないことから、単数の斜路（29）と、複数の斜路が並列（8）しかみられない。多数の階の場合は、分岐の接合による単数の斜路（15)、接合の違いに関わらず複数の斜路が並列（11)、自動車階を経由する複数の斜路が直列（16)、直列と並列を含む複数の斜路が直並列（5）がみられた。これらの階の配列をみると、理論上はあり得るものの、多数の階と複数の斜路の組合せでは下積層の事例がみられない。これは建築物の下層部に自動車階が積層される場合、斜路が自動車階の内部に包含され、外形に表出しないことが多く、事例として抽出されなかったものと考えられる。

第４節　自動車斜路をもつ建築の構成類型

本節では、東京湾岸の限定された地域に、頻出度の高い自動車斜路をもつ建築の現れを、斜路の建築との接続関係と形態的特徴から検討し、構成類型として導く。それらの構成類型を比較することから、湾岸地帯に繰り返しみられる自動車の取扱いを明らかにする。

４．１　斜路の形態と建築物輪郭、及び斜路と階の統合による構成類型

本項では、2 章で整理した斜路の形態と建築物輪郭、3 章で整理した斜路と階の接続の掛け合わせからマトリクスを作成し、プロットされた動線図と斜路の形態を考慮して 3 事例以上のまとまりから構成類型を導き、その建築物用途を整理する（表 2.6)。

まず敷地へのアクセスがある地盤面と自動車階の二つの階を斜路がつなぐものをみる。建築物輪郭に従属する単数の斜路がつなぐものには、直線の斜路による従属直線型と、屈曲の斜路による従属屈曲型があり、これらは工場に多くみられる。これに対し複数の斜路がつなぐものには、軸線の斜路が対称に並列される従属直線対称型があり、物流施設に多くみられる。建築物輪郭から独立する単数の斜路がつなぐものには、直線の斜路による独立軸線型と、湾曲形状が約半数を占める屈曲の斜路による独立屈曲型があり､配送施設に多くみられる｡これらは低層部を自動車階とする建築物に多く、従属直線型、従属屈曲型では、建築物階の下部に自動車階が積層される下積層にみられず、従属直線対称型では上積層にみられないのに対し、独立型はどの階の配列にもみられた。

次に多数の階を斜路がつなぐものをみると、単数の斜路では、従属する螺旋の斜路による従属螺旋多層型が自動車の整備工場に多いのに対し、独立する湾曲した螺旋の斜路による独立湾曲螺旋多層型は、物流施設に多くみられる。複数の斜路の並列では、従属する二重螺旋の斜路による従属二重螺旋多層型が物流施設や店舗にみられるのに対し、独立する湾曲した螺旋の斜路が対称に配置される独立湾曲螺旋対称多層型は、物流施設のみにみられる。また斜路の配列に違いはみられるものの、一つの事例に直線と屈曲の斜路が複合される直線屈曲複合多層型がある。中高層の建築物に多い多層型のうち、直線屈曲複合多層型のみ中低層の建築物に多い。また独立湾曲螺旋対称多層型は、隣接の階の配列のみにみられた。

多数の階を複数の直列を含む斜路がにつなぐものでは、建築物輪郭に従属する直線の積層された斜路による従属直線積層多層型はタクシー会社や整備工場に多く、独立する螺旋の斜路による直列独立螺旋多層型は自動車販売店に多くみられた。また、異なる形態の斜路が複合される直列複合多層型がみられた。中低層の建築物に多いこれらの類型では下積層はみられず、直列複合多層型は上積層の階の配列のみにみられた。

４．２　自動車斜路をもつ建築における自動車の取扱い

これらの構成類型を比較することによって、斜路の形態的特徴と動線における斜路の位置づけから、自動車の取扱いを明らかにする。

まず斜路の形態と建築物輪郭による斜路の形態的特徴について、湾曲の多い独立の斜路は、建築物の他の部分から分離され、形態的に強調されるのに対し、湾曲の少ない従属の斜路は、矩形の建築物に融合され、建築物を目立たせない。これらに対し、複合する斜路の形態では、独立した斜路であっても、それぞれが小さく断片化され、弱められている。

次に斜路と階の接続による動線としての斜路の位置づけについては、複数の斜路が並列され環状を成す動線の一部に階が位置づけられるものと、動線の分岐によって階が樹状の動線の枝となるものは、斜路が階から分離され、強調される。これに対し、複数の斜路の配列に直列を含むものでは、動線の経由によって、斜路が階に融合され弱められる。また、二つの階が単数の斜路に繋がれるものは、動線による統合関係を作らずに、形態による強調に依拠するものと考えられる。

これをもとに構成類型を比較すると（表 2.7)、動線、形態ともに斜路が強調される独立湾曲螺旋多層型、独立湾曲螺旋対称多層型、動線によって強調された斜路が、形態によって弱められる従属直線型、従属螺旋多層型、従属二重螺旋多層型、直線屈曲複合多層型、動線によって弱められた斜路が、形態によって強調される独立直線型、独立屈曲型、直列独立螺旋多層型、動線、形態ともに斜路が弱めらる従属直線積層多層型、直列複合多層型にまとめられ、動線と形態における強調／弱調という自動車の取扱いにおける 2 つの軸が見出された。

第５節　自動車斜路をもつ建築の構成類型と立地

前節で導かれた構成類型と自動車の取扱いは、斜路の形態と建築物輪郭、及び斜路と階の統合による自動車斜路の形態からみた構成的特徴を示すものである。これらが同時に、東京の湾岸地帯に繰り返し現れる地域的な特徴となっているという仮説を、本論序において述べた。本章では、各事例の所在地を地図にプロットし、その分布を検討する（図 2.7）。

まず全 84 事例を地図上にプロットすると、事例の多くは埋立地に集中した。埋立地は、その形成年代によって、都市計画における位置づけや履歴が異なることから、区画の規模に着目し、高度経済成長期を境として、前期と後期の埋立地、内陸地の 3 地域に分割した上で分布をみることとした。

類型を成す建築のうち、特定の地域に過半を超える事例が偏るものとしては、内陸地の従属直線型、従属屈曲型、直線屈曲複合多層型、直列独立螺旋多層型、前期埋立地の従属直線積層多層型、後期埋立地の独立湾曲螺旋多層型、独立湾曲螺旋対称多層型、従属二重螺旋多層型が挙げられる。なお、その他の類型は、特定の地域に偏らず広い地域にみられるものである。ここで各類型の建築面積の平均値を比較すると、後期埋立地の独立湾曲螺旋多層型、独立湾曲螺旋対称多層型、従属二重螺旋多層型は大きく、直線屈曲複合多層型を除くと、前期埋立地、内陸地の類型は小さい傾向がみられ、3 地域の傾向に重なった。特徴的な例をあげると、動線、形態ともに斜路が強調される独立湾曲螺旋多層型、独立湾曲螺旋対称多層型は、後期埋立地に偏りがあるのに対し、形態によって弱められる類型のうち、従属直線型、従属屈曲型、直線屈曲複合多層型は内陸地に偏りがある。このことは、特定の地域に繰り返される自動車の取扱いが存在することを示すものである。近代以降、ある地域において建設の条件が共有され、それに応答した構成が反復されることで、その地域に特徴的な風景が生み出されるような仕組みは衰退しつつあったが、自動車は近代的な産物でありながら、その扱いは所有や建築の目的という個体を超えた条件に対する応答として建設がなされるための条件となり得ていると考えられる。

第６節　小結

以上、本章では東京湾岸６区にみられた自動車斜路をもつ建築を事例とし、階による水平な面と斜路による斜めの線による空間の型として、斜路の変形からその形態と建築物輪郭の関わりを整理し、建築物階と自動車階の配列と、最上層の自動車階の地盤面からの床高さ、斜路と階の接続を動線図として表し、階の配列と斜路の配列から斜路と階の統合関係を整理した。これらをもとに斜路の形態と建築物輪郭、及び斜路と階の統合を掛け合わせることで構成類型を導き、建築物用途との対応を整理した上で、その自動車の取扱いにおける動線と形態の強調／弱調という２軸の位置づけを検討した。この構成類型が、特定の地域に偏って現れる立地の分布を示すことで、自動車の取扱いという条件が共有され、その条件に対する応答として建設される自動車斜路をもつ建築が、現代において成立し得る地域性をもつ建築として位置づけられたものと考えられる。

第２章　注

注 1)　参考文献 1

注 2)　参考文献 2, p140-143

注 3)　参考文献 3

注 4)　本章は 2000 年度大会学術講演会において発表された論文（参考文献 4）を基にしているが、事例範囲を変更し 2013 年 8 月に再度実地調査を行っている（付図 2.1、付表 2.1)。

注 5)　参考文献 5

注 6)　高さの算定は目視による。一般的な例では 1 階の階高を 5m、その他を 4m として算定した。ただし、倉庫など階高が明らかに異なるものについては、周囲の建築物等との比較において推察している。また、第 3 節で描く動線図では、準工業地域の日影規制が 10m を超える建築物に係ること、高度地区の規制が係る場合 20m 以下になることを考慮して、区切り高さを決定している。

注 7)　全 84 事例の斜路を実測し平均化などを用いて求めることも考えられるが、敷地内に入る事のできない事例も多かった為、概念的な規定に留めている。

注 8)　このようなカーブは、ル・コルビュジェによるサヴォア邸にもみられる。

注 9)　表 2.1 内、従属の螺旋には、螺旋の内側に建築物がある場合と、螺旋の外側に建築物がある場合があるが、事例数も少なく、影響が小さい為、記号は分けるものの、以降の分析では螺旋としてまとめて取り扱う。また二重螺旋は、同位置での点対称の反復とも捉えられるが、ここでは積層の記号を用いて記述することとした。

注 10)　外形に現れる自動車斜路を事例としているので、部分的に外形に現れない斜路が動線として含まれることがある。事例数は少ないが、この場合には建築物の内部でも、建築物輪郭に従属するものとして捉えた。

第２章　参考文献

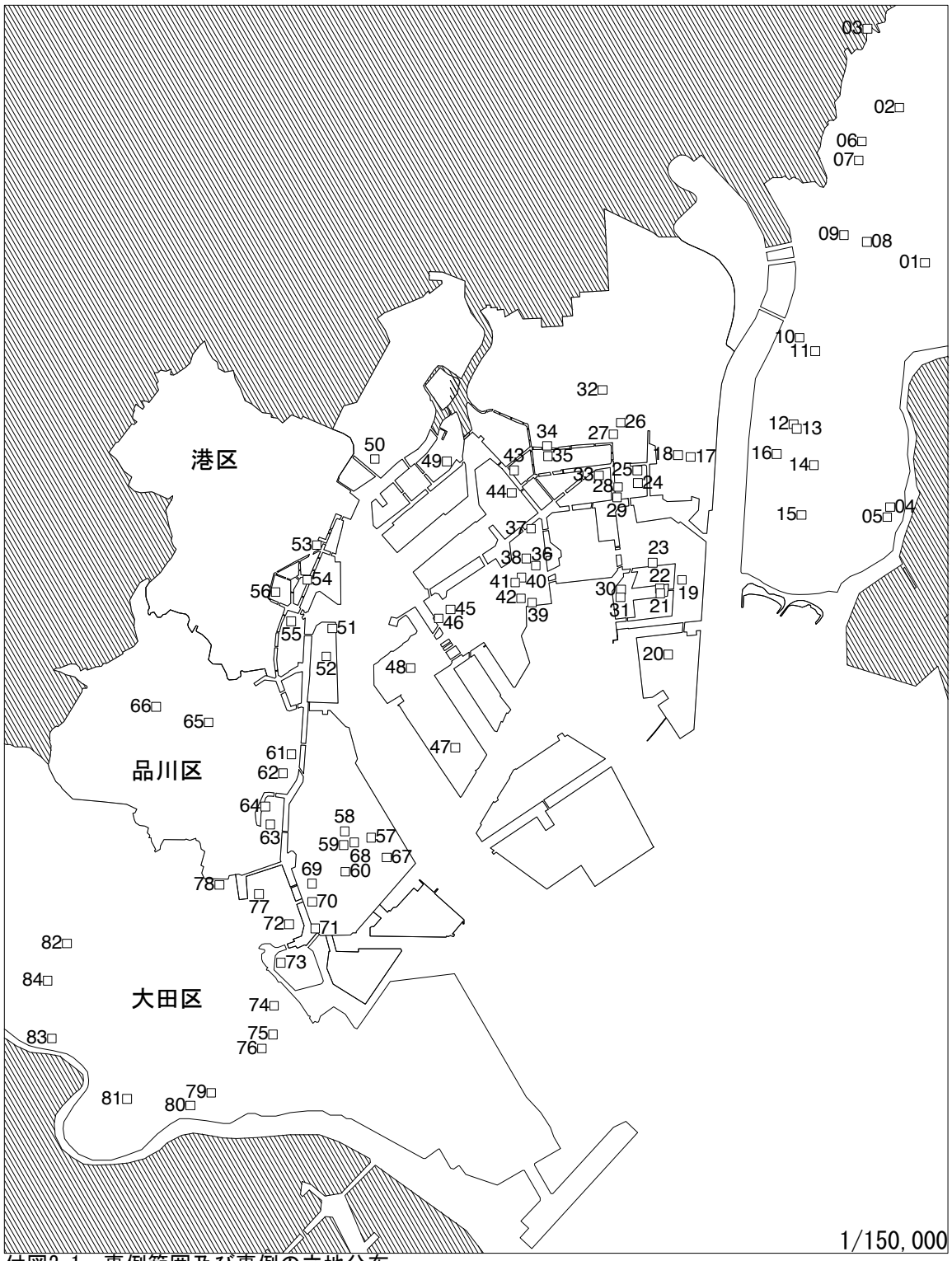
1)　鵜沢隆註解：アントニオ・サンテリア「新都市」註解，中央公論美術出版，2007

2)　ル・コルビュジェ全作品集 vol,2. 1929-34

3)　クロード・パラン著、戸田穣訳：斜めにのびる建築，青土社，2008

4)　吉村英孝、塚本由晴ほか：自動車要素と地表面要素からみた外形構成，要素の配列による構成類型と自動車用途の外形への現れ方－自動車交通と関係した建築の外形構成－，日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2（東北），pp. 527-530，2000. 9

5)　日本建築学会編：全面改訂版建築設計資料集成［総合編］，丸善株式会社，pp. 207, 2001. 6



付図2.1　事例範囲及び事例の立地分布

付表2.1　事例リスト

No.	区	所在地	建築物用途	(千㎡)	期
01	戸	晴江町34-15	小売	2.0	-
02	戸	南小岩7-1-16	小売	1.0	-
03	戸	西小岩3-38-2	小売	3.0	-
04	戸	東葛西9-3-6	小売	17.3	-
05	戸	東葛西9-3-3	小売	28.8	-
06	戸	本一色2-25-12	小売	2.3	-
07	戸	松本1-34-12	小売	1.5	-
08	戸	西一之江1-8-9	車販売	1.8	-
09	戸	中央2-11-22	車販売 小売	1.7	-
10	戸	船堀1-1-51	車販売	5.3	-
11	戸	船堀3-8-8	物流	4.4	-
12	戸	西葛西4-2-43	小売	1.3	-
13	戸	西葛西4-2-28	車販売	6.6	-
14	戸	中葛西5-7-13	小売	0.9	-
15	戸	臨海町2-3-4	小売	2.8	Ⅱ
16	戸	西葛西6-5-12	小売	0.8	-
17	東	新砂3-5-15	物流	7.0	Ⅰ
18	東	新砂3-4-11	配送	19.6	Ⅰ
19	東	新木場1-12-10	物流	10.4	Ⅱ
20	東	若洲2-2-8	物流	4.3	Ⅱ
21	東	新木場2-7	工場	14.6	Ⅱ
22	東	新木場2-6-5	物流	23.4	Ⅱ
23	東	新木場1-17	配送	3.8	Ⅱ
24	東	新砂2-4-17	配送	32.6	Ⅱ
25	東	新砂2-4	配送	9.6	Ⅱ
26	東	南砂2-2-2	車販売	0.8	-
27	東	新砂1-2-15	物流	4.6	Ⅰ
28	東	新砂1-12	配送	9.6	Ⅱ
29	東	新砂1-13-6	配送	2.7	Ⅱ
30	東	新木場2-15-20	事務所	2.2	Ⅱ
31	東	新木場2-15-25	配送	3.0	Ⅱ
32	東	東陽7-2-15	車販売	2.0	-
33	東	潮見2-8-16	小売	5.2	Ⅱ
34	東	木場6-1-1	事務所	1.6	-
35	東	塩浜2-8-4	車学校	1.0	Ⅰ
36	東	東雲2-7	庁舎	4.6	Ⅰ
37	東	東雲1-10-25	娯楽施設	1.3	Ⅰ
38	東	東雲1-8-19	配送	3.8	Ⅰ
39	東	東雲2-13-32	配送	18.4	Ⅰ
40	東	東雲2-6-1	ﾀｸｼｰ会社	2.3	Ⅰ
41	東	東雲2-5	配送	1.2	Ⅰ
42	東	東雲2-14-32	車整備	1.0	Ⅰ
43	東	塩浜1-2	備蓄倉庫	20.1	Ⅰ
44	東	豊洲3-4-8	小売	11.2	Ⅰ
45	東	有明1-4-33	配送	5.7	Ⅰ
46	東	有明1-6-26	配送	10.9	Ⅰ
47	東	青海3-2-17	物流	50.8	Ⅱ
48	東	青海1-1-10	小売	18.8	Ⅱ
49	央	月島2-15-1	車販売	1.5	Ⅰ
50	央	築地5-2-1	市場	96.4	-
51	港	港南5-8-20	物流	17.6	Ⅰ
52	港	港南5-4-12	物流	2.2	Ⅰ
53	港	芝浦1-6-38	車販売	6.7	-
54	港	芝浦4-22-2	小売	1.6	Ⅰ
55	港	港南3-3-27	車整備	0.4	Ⅰ
56	港	芝浦4-8-3	車整備	4.1	Ⅰ
57	品	八潮2-6-4	物流	12.2	Ⅱ
58	品	八潮3-2	物流	16.1	Ⅱ
59	品	八潮3-2	物流	9.4	Ⅱ
60	品	八潮3-2	物流	17.4	Ⅱ
61	品	東品川4-12-5	小売	10.5	Ⅰ
62	品	東大井1-9-35	車販売	4.0	Ⅰ
63	品	勝島1-6	小売	7.0	Ⅰ
64	品	勝島1-2	物流	7.7	Ⅰ
65	品	西品川1-1-1	車学校	7.9	-
66	品	大崎4-13-2	小売	1.9	-
67	大	東海5-5-3	物流	5.5	Ⅱ
68	大	東海4-1-23	物流	7.9	Ⅱ
69	大	東海1-3-6	物流	14.3	Ⅱ
70	大	東海2-1-2	物流	11.0	Ⅱ
71	大	平和島5-8-3	車整備	1.9	Ⅱ
72	大	平和島6-1-1	物流	58.1	Ⅱ
73	大	昭和島1-5-18	車整備	2.8	Ⅱ
74	大	大森南3-33-6	事務所	1.5	-
75	大	東糀谷5-9-6	車整備	0.7	-
76	大	東糀谷2-4-10	小売	1.0	-
77	大	平和島1-2-4	小売	10.0	Ⅱ
78	大	大森北2-13-1	小売	12.0	-
79	大	本羽田2-3-1	小売	7.3	-
80	大	本羽田1-23-25	小売	4.2	-
81	大	仲六郷3-8-9	小売	2.6	-
82	大	池上3-3-1	娯楽施設	3.2	-
83	大	矢口3-14-11	車販売	0.8	-
84	大	千鳥2-33-1	小売	4.2	-

※表内の略記は以下のとおり、区欄：戸=江戸川、東=江東、央=中央、品=品川、大=大田
期欄：ー=内陸地：32資料、Ⅰ=明治～1955：25資料、Ⅱ=1956~2005：27資料

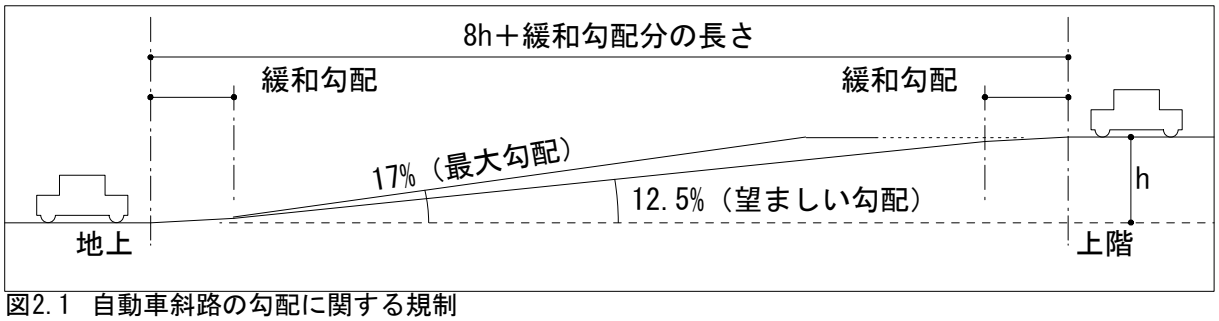


図2.1　自動車斜路の勾配に関する規制

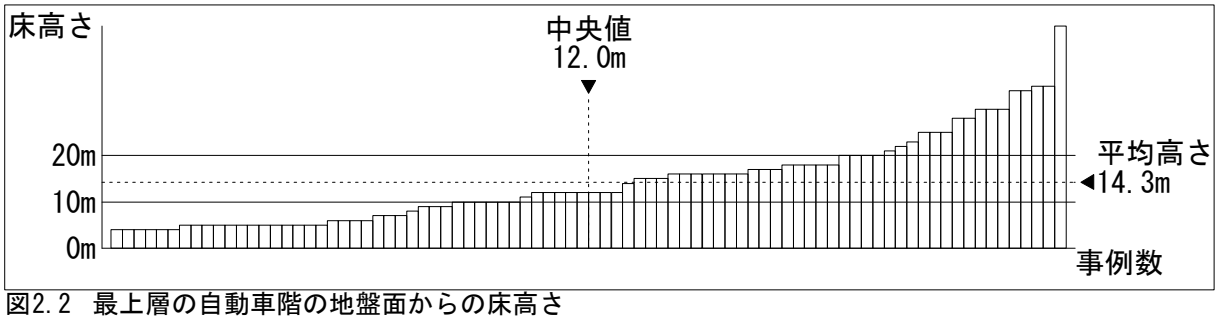


図2.2　最上層の自動車階の地盤面からの床高さ

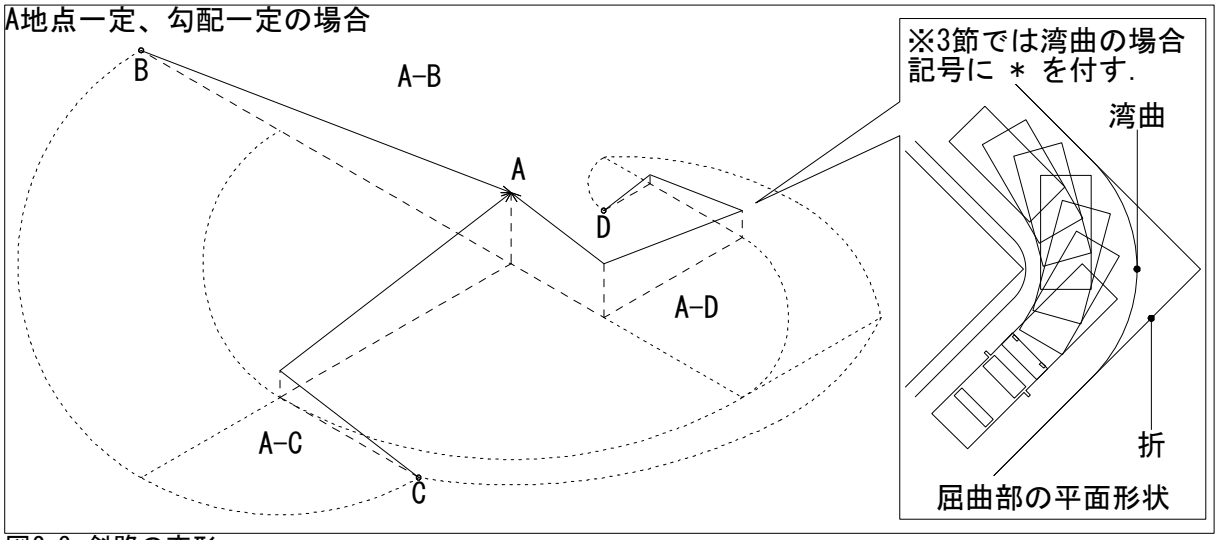


図2.3 斜路の変形

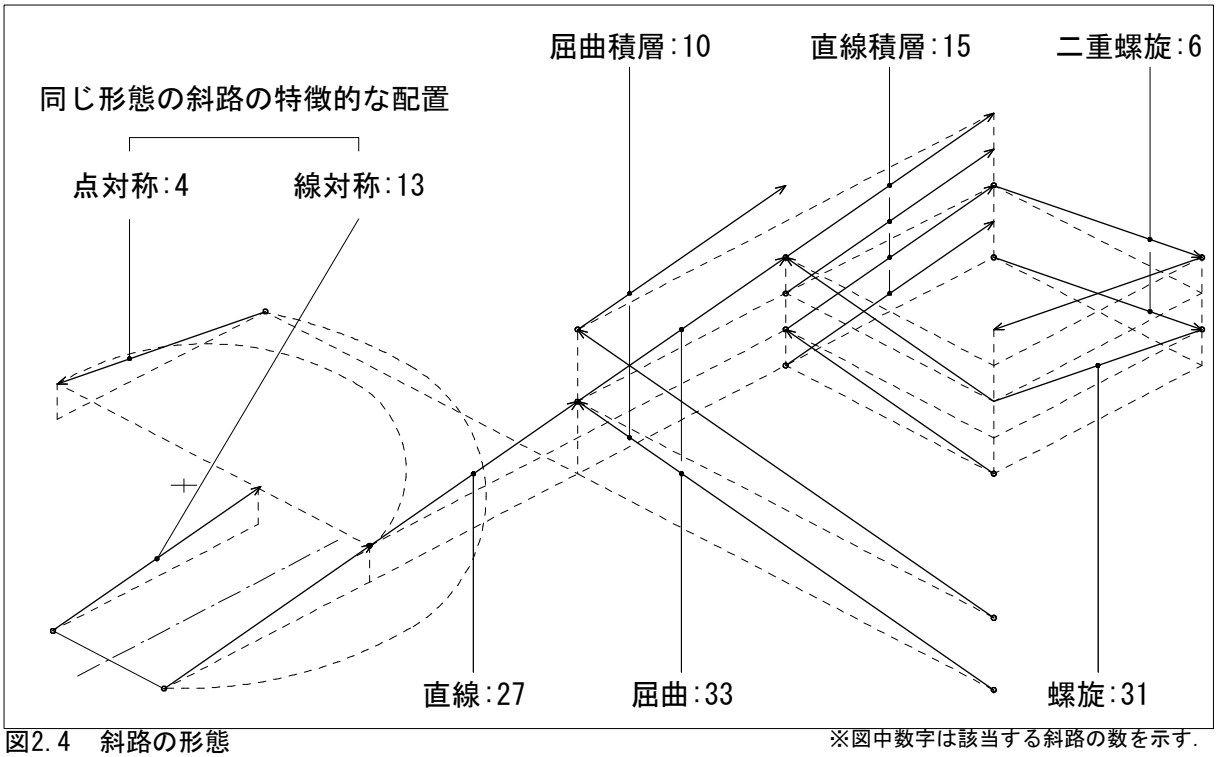


図2.4　斜路の形態

※図中数字は該当する斜路の数を示す.

表2.1　斜路の形態と建築物輪郭

形態 / 建築物輪郭	直線 37	屈曲 39	螺旋 28
従属 53	● 直線積層: 9 (●) 点対称: 1 [●] 線対称: 1 ● 直線:14 [●] 線対称: 3 28	▲ 屈曲積層: 3 (▲) 点対称: 1 ▲ 屈曲:11 15	■ 二重螺旋: 2 [■] 線対称: 1 螺旋の外側に建物がある時 ■ 螺旋: 3 [■] 線対称: 1 螺旋の内側に建物がある時 ◆ 螺旋: 3 10
独立 51	○ 直線積層: 2 ○ 直線: 7 9	△ 屈曲積層: 1 [△] 線対称: 2 △ 屈曲:20 [△] 線対称: 1 24	□ 二重螺旋: 2 □ 螺旋:11 (□)点対称: 2 [□]線対称: 3 18
斜路の複合 [14]	●—▲ [●]—▲ ○—△[2] ○—△—□ ●—○　○—△—▲ ●—△[4] ●—●—△ ●—●—△—□ ●—□		

※表中記号は形態を示す記号．表中の数字は該当する斜路の数、[]内数字は事例数を示す.

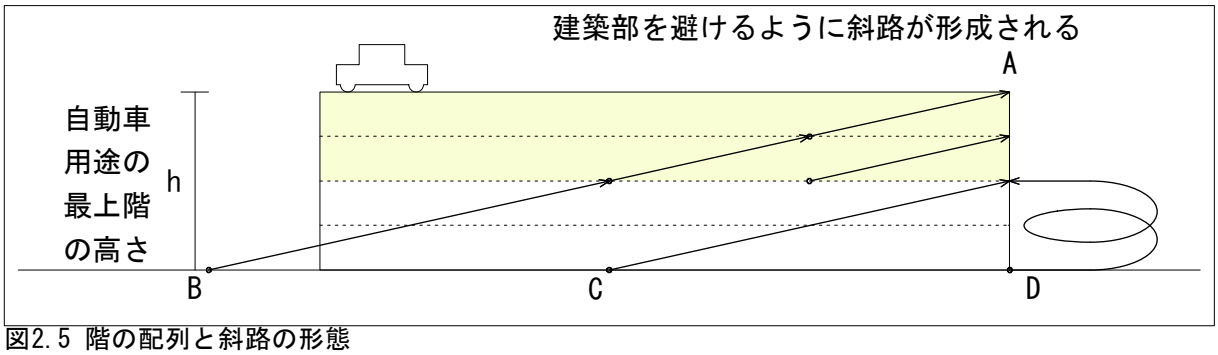
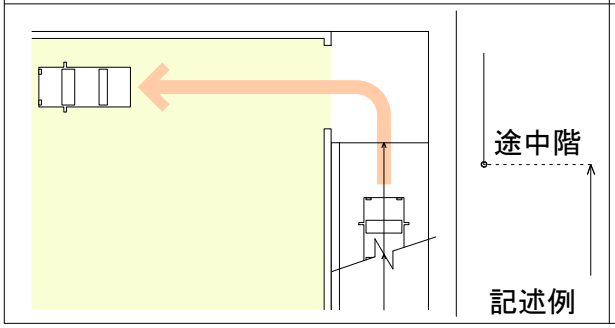
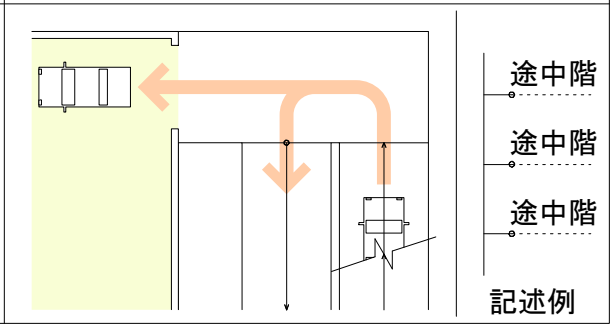


図2.5 階の配列と斜路の形態

表2.2 自動車階と斜路の動線

経由 斜路が階内の動線に組み込まれる	分岐 斜路が階内の動線とは別に設けられる
	

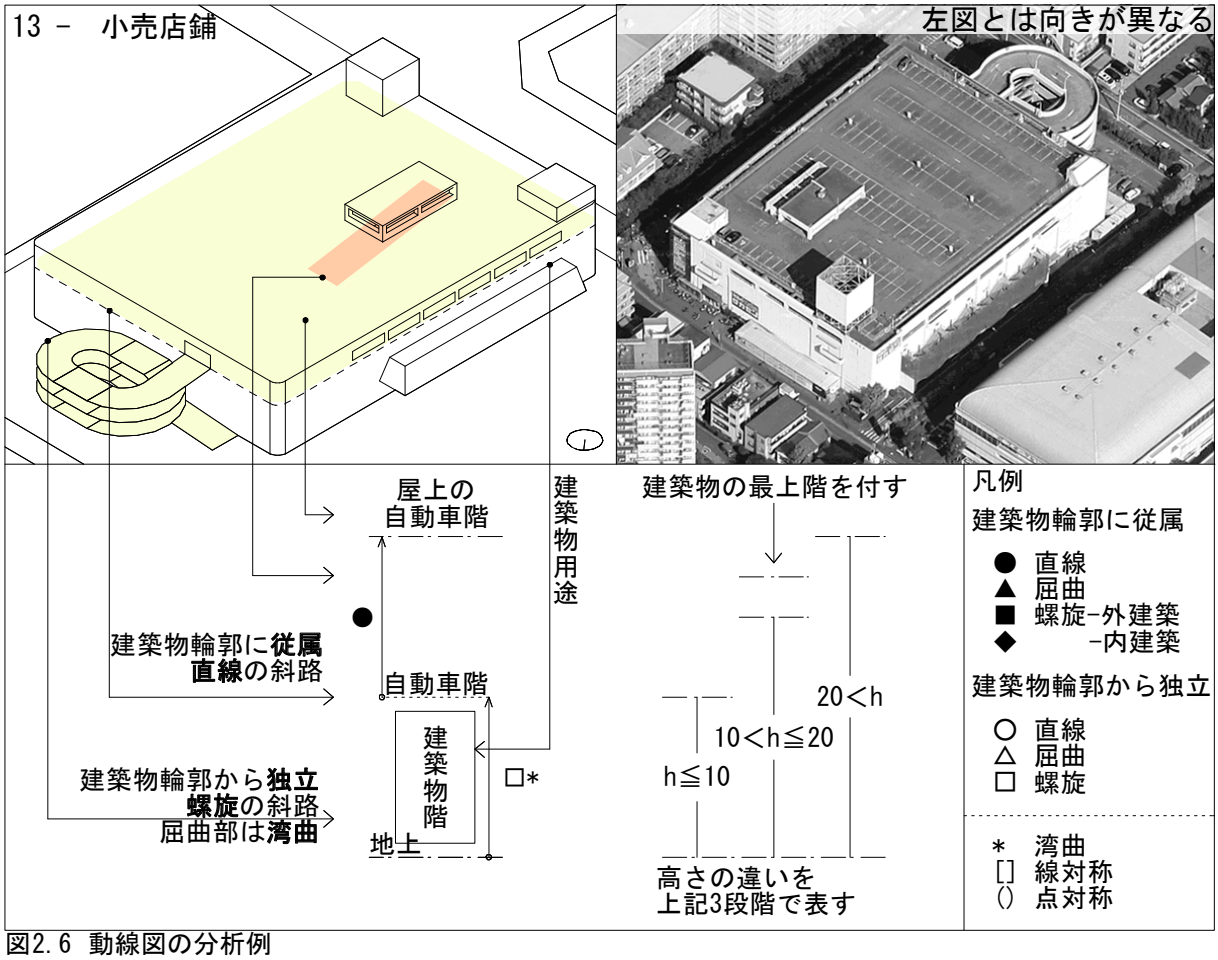
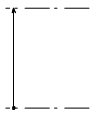


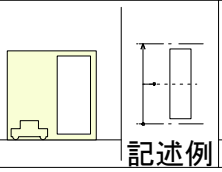
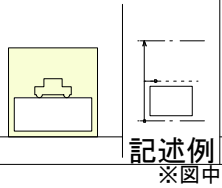
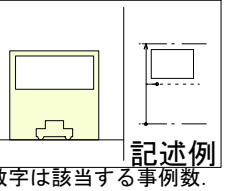
図2.6 動線図の分析例

表2.3 自動車階の積層数

二つの階　37	多数の階　47
	

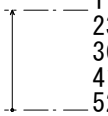
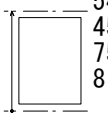
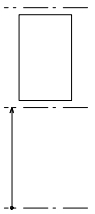
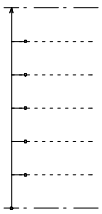
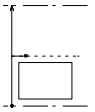
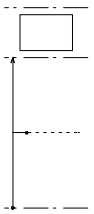
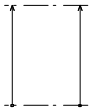
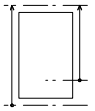
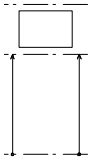
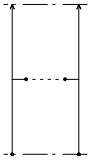
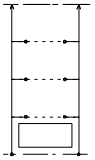
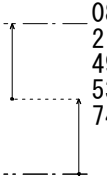
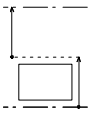
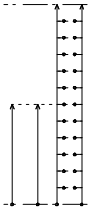
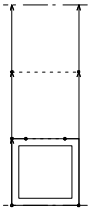
※図中数字は該当する事例数.

表2.4 階の配列

隣接　47	上積層　32	下積層　5
		

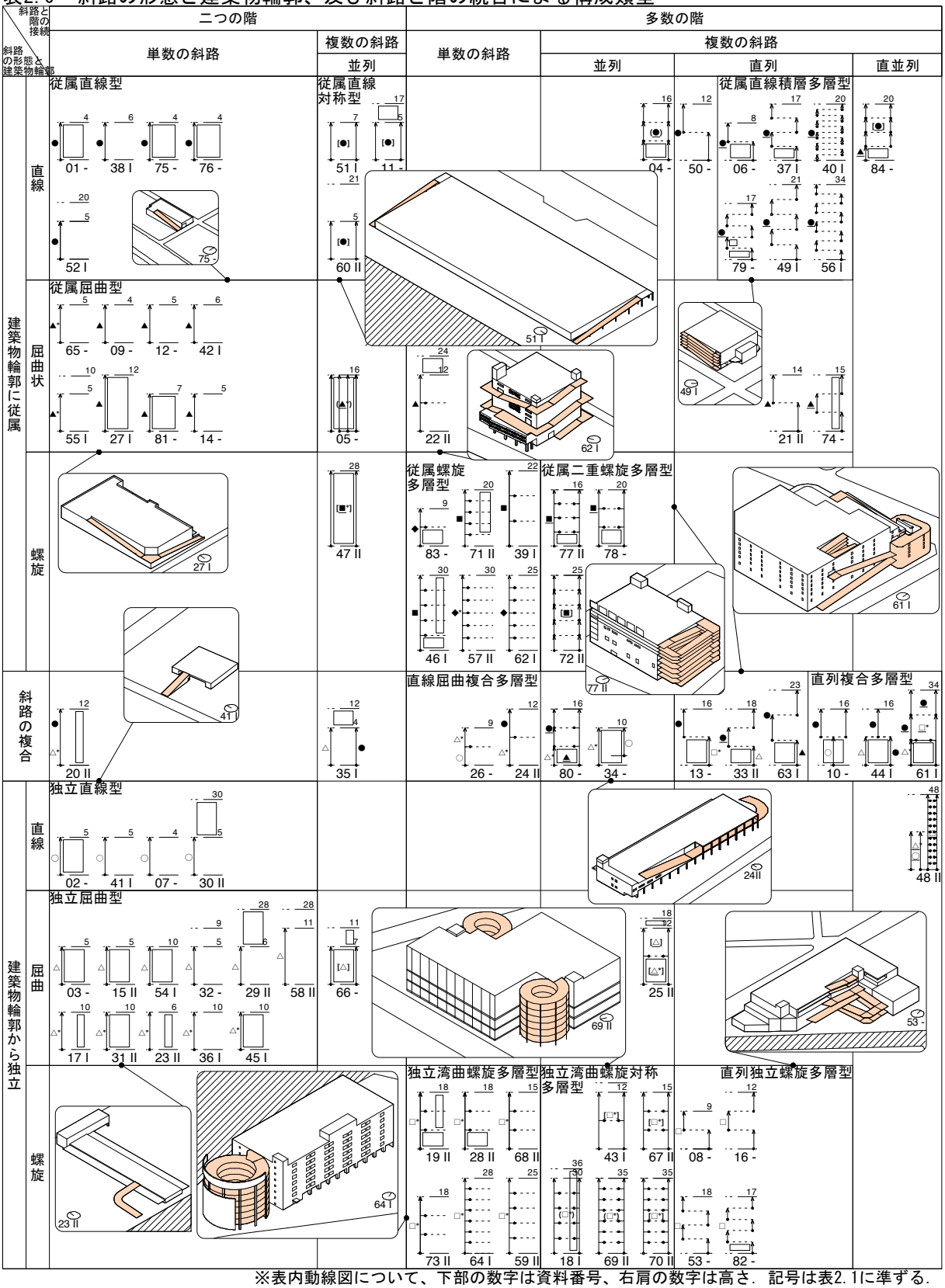
※図中数字は該当する事例数.

表2.5 斜路と階の接続

斜路の配列＼階の配列	二つの階【37】 隣接	二つの階【37】 上積層	二つの階【37】 下積層	多数の階【47】 隣接	多数の階【47】 上積層	多数の階【47】 下積層
単数の斜路【44】	(16) 07, 09, 12, 14, 17, 20, 23, 32, 36, 38, 41, 42, 52, 55, 58, 65  38	(11) 01, 02, 03, 15, 54, 31, 45, 27, 75, 76, 81  75	(2) 29, 30  30【29】	(10) 24, 26, 39, 57, 59, 62, 64, 68, 71, 73  57	(4) 19, 28, 46, 83  83	(1) 22  22【15】
複数の斜路【40】 並列【19】	(3) 18, 51, 60, 66  51	(3) 05, 34, 47  34	(2) 11, 35  11【8】	(7) 18, 25, 43, 67, 69, 70, 72  25	(4) 04, 77, 78, 80  77	(0) 【11】
複数の斜路【40】 直列【16】				(10) 08, 16, 21, 40, 49, 50, 53, 56, 74, 79  21	(6) 06, 13, 33, 37, 63, 82  06	(0) 【16】
複数の斜路【40】 直並列【5】				(1) 48  48	(4) 10, 44, 61, 84  61	(0) 【5】

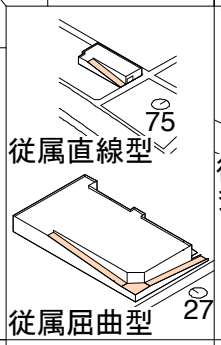
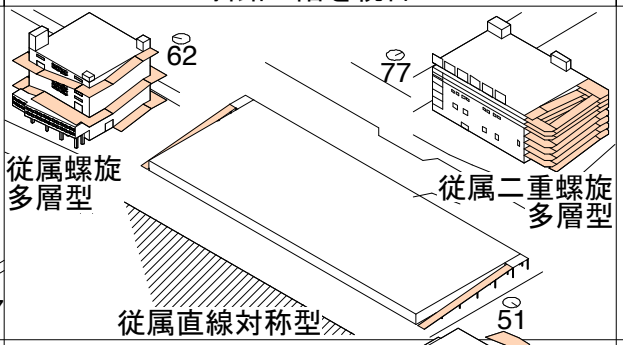
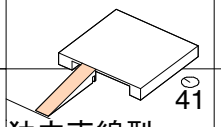
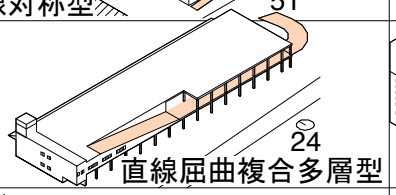
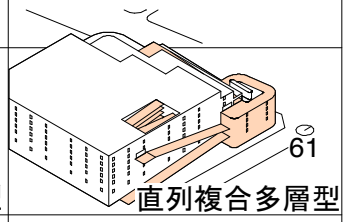
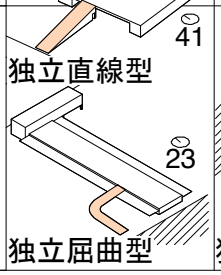
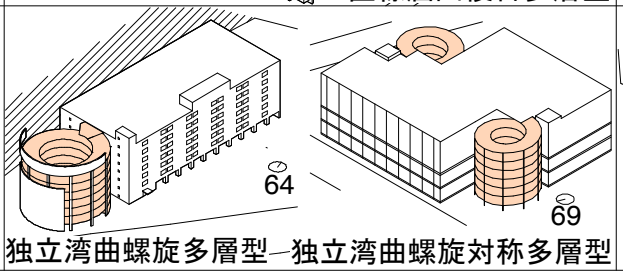
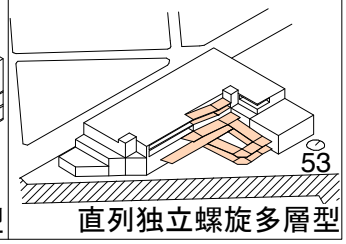
※表内動線図は代表例、表内数字は資料番号、【】及び（）内数字は資料数を示す.

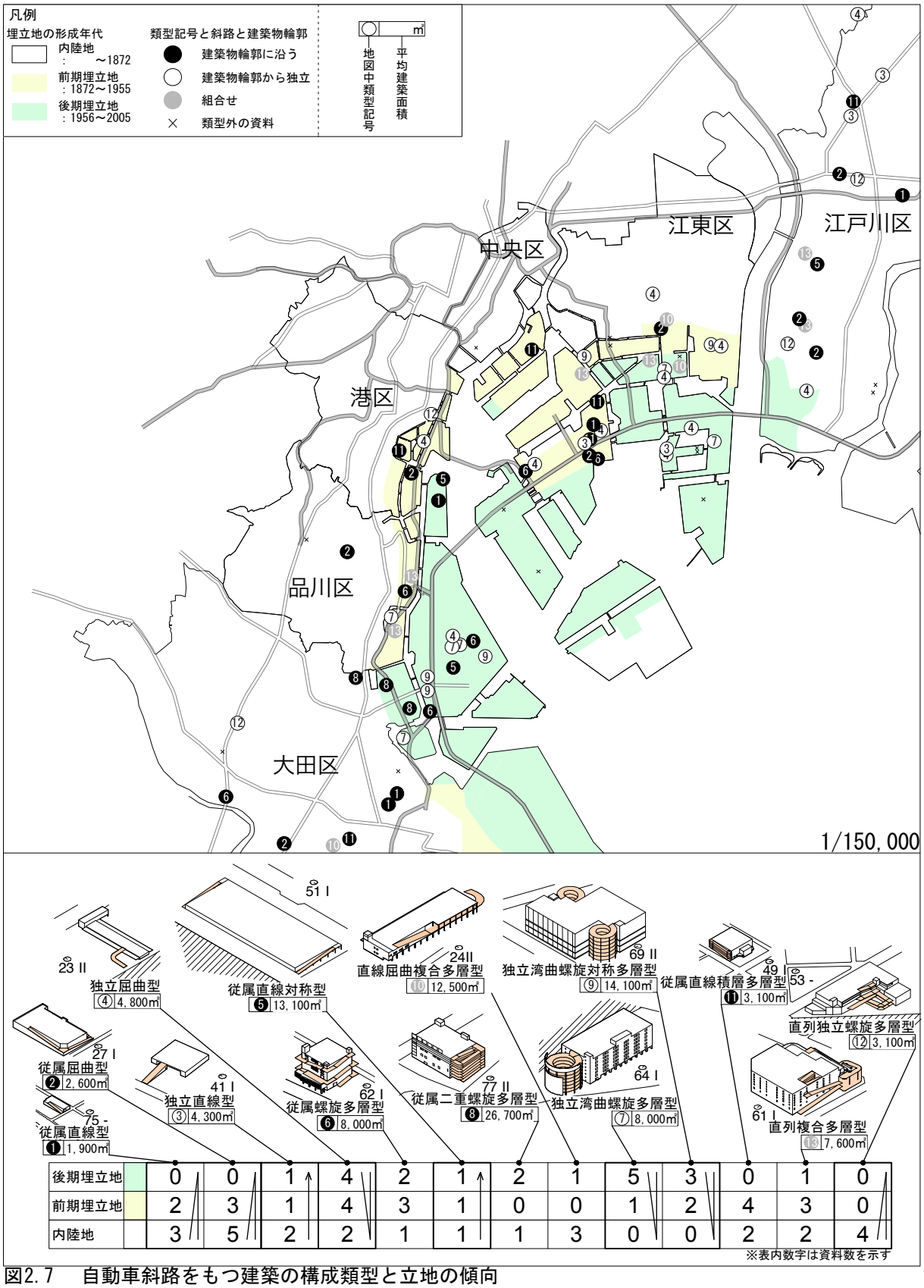
表2.6　斜路の形態と建築物輪郭、及び斜路と階の統合による構成類型



※表内動線図について、下部の数字は資料番号、右肩の数字は高さ．記号は表2.1に準ずる．

表2.7　自動車斜路をもつ建築における斜路の位置づけ

形態＼接続	基本形	展開形	
		斜路が階を統合	階が斜路を統合
従属			
複合			
独立			



後期埋立地	0	0	1	4	2	1	2	1	5	3	0	1	0
前期埋立地	2	3	1	4	3	1	0	0	1	2	4	3	0
内陸地	3	5	2	2	1	1	1	3	0	0	2	2	4

図2.7　自動車斜路をもつ建築の構成類型と立地の傾向

第３章　郊外型大規模商業施設の外部空間の構成

東京首都圏を事例として

第１節　本章の目的と概要

第２節　郊外型ＳＣの敷地の履歴と周辺環境

２．１　敷地の履歴

２．２　郊外型ＳＣの周辺環境

２．３　郊外型ＳＣと都市交通

２．４　郊外型ＳＣの街区

第３節　郊外型ＳＣにおける外部空間の構成

３．１　郊外型ＳＣにおける駐車／店舗空間の規模

３．２　郊外型ＳＣの平面駐車場

３．３　郊外型ＳＣの立体化される駐車場と自動車動線要素

３．４　郊外型ＳＣの遊歩空間

３．５　郊外型ＳＣの外部空間における構成類型

第４節　外部空間における構成類型の立地と系譜

４．１　外部空間における構成類型の立地

４．２　外部空間における構成類型の世代的特徴と系譜

第５節　小結

第１節　本章の目的と概要

大規模商業施設／ショッピングセンター

我が国の大規模商業施設／ショッピングセンター（以下、ＳＣ）は、私鉄ターミナル駅百貨店と比較され[注1)]、モータリゼイションに対応した小売業の新しい形態として、70年代に入って、郊外につくられるようになった。以降、ＳＣは多くの人口と安価な土地を求めて、さらに郊外へと展開し、大規模化することで成長してきた。これを促すかのように、2000年には、生活環境保護への方針転換となる大規模小売店舗立地法[注2)]の施行によって、規模に対する規制が緩和されてもいる。一方で、近年では店舗の閉鎖や事業の撤退による建築物の放棄が問題となり、残された建築物に市庁舎が移転した例[注3)]もみられる。また、建設から30年を経過する初期のＳＣでは、建築物の減価償却や耐用年数を考慮すれば、建て替えなど更新のタイミングに差し掛かっているものもあり、ＳＣをとりまく社会的な環境は刻々と変化を遂げている。

このように我が国のＳＣでは、現代社会の高度に成熟した流通や経済との関わりと地域への影響の大きさから、施設の是非が問われることが多いが、この40年間に浸透した自動車の個人所有を前提とする郊外生活が可能にした建築種類であることを考慮すれば、その空間と蓄積について価値や意義を検討する時期にきている。

そのＳＣについて、建築・都市論の視点からは、70年代にR. ヴェンチューリらが「ラスベガス[注4)]」において記した、商業建築についての、内部から外部への意味の伝達と建築物形態に関する論説、90年代に、R. コールハースが「ビッグネス[注5)]」において記した、大規模建築についての、外部と内部の不連続性に関する論説がみられるが、ＳＣは自動車による移動を前提として発展し、自動車が生産した空間と言い得る施設であるにも関わらず、その具体的な空間の検討は未だ少ない。そこで本論では、ＳＣ単体において、建築の外部として扱われてきた膨大な駐車の空間が、商業空間として大勢の人が集まる空間と、どのように分離／統合され、相互の空間的、意味的な関係が構築されるのかに、現代建築における意匠表現の問題の一つを見出そうとしている。さらに、そうした条件のもとで類型をなし、反復されているＳＣの在り方の年代や立地の広がりを特定すること、類型間の差異を系統立て、人が集まる場としてのパブリックスペースの郊外化の系譜を見出すことを試みる。具体的には、ＳＣにおける外部空

間の特徴を自動車の空間と人の空間の構成から捉えることで類型化し、それらの立地や年代及び表現の傾向を検討することによって、東京首都圏を事例とした郊外型[注6)]のＳＣにおける外部空間の系譜的特徴を明らかにすること目的とする。

第２節　郊外型ＳＣの敷地の履歴と周辺環境

郊外型ＳＣでは、敷地としても広大な面積が必要とされることから、何かの跡地や市街地から離れた場所など、限定された地域に建設され、履歴や立地に傾向があるものと考えられる。そこで本節では、建設以前の敷地利用と現在の周辺環境を整理する。

２．１　敷地の履歴

まず郊外型ＳＣの竣工年[注8)]を整理すると（表 3.1)、00 年代に建設されたもの（56）が約 8 割と大半を占め、次いで 90 年代（8)、80 年代（7)、70 年代（1）の順となり、この 40 年間に出現し、特に 00 年の大規模小売店舗立地法施行後に増加した建築種類であることがわかる。さらに敷地の履歴をみると（図 3.2)、農地や造成地などの空地に建設されたもの（39）と、商業地や工場などの建築跡に建設されたもの（33）に大別される。空地としては区画整理事業等の造成地に建設されたもの（26）が約 3.6 割(26/72)、建築跡としては工場の跡地（25）が約 3.5 割（25/72）を占めることから、区画整理事業による誘致と、工場の跡地利用によって郊外型ＳＣが建設されてきた様子が窺える。

２．２　郊外型ＳＣの周辺環境

郊外型ＳＣの立地は、前項の履歴と共に、隣接する周辺環境にも大きく関わっていると考えられる。郊外型ＳＣの規模を考慮すれば、住宅地や農地、鉄道などのインフラストラクチャーといった、大きさが類似した空間のまとまりとの隣接が特徴を成していると考えられる。そこで本項では、郊外型ＳＣに隣接する周辺環境を、用途、並びに空間の特徴を整理することから捉えていく。

全事例の周辺にみられた地形や土地、建築種類を整理したところ（図 3.3)、過半の事例にみられるような、突出して多いものはなかった。そこでまず、一事例に隣接する土地利用の種類数を、単純平均として求めたところ 3.4 となり、1 種類の周辺環境に隣接する敷地は少なく、多種類の土地利用に隣接する敷地が多いことが考えられる。このような周辺環境を、利用や用途、建築物や地勢を考慮して 6 分類し、さらにそれらの組合せから周辺環境の傾向を捉えると（図 3.3 中)、住宅地と広場の組合せ（21）が最も多く､住宅地と平地(9)､特殊建築と商業地(7)の組合せが少ないことがわかった。

先述の 6 分類では、住宅地、商業地など用途に関わる延べ数が多いことから、次に、用途の組合せに着目して土地利用の性格をまとめると（図 3.4)、まず、組合せの種類数としては 3 種類の土地利用に隣接するもの(33)が最も多くみられた。用途としては、住宅地と公共地を含む組合せ（28）が多く、加えて商業地が隣接するもの（9)、未利用地が隣接するもの（7）もみられ、生活環境に近接する郊外型ＳＣの姿が窺える。

ここで用途とは別に、周辺環境を平面的な拡がりや建築物の規模といった空間の特徴からまとめると（図 3.5)、組合せの種類数としては 2 種類の空間の特徴に隣接するもの（33）が最も多くなり、3 種類（26)、単種類（13）の順となった。空間の特徴の組合せをみると、空地と中規模建築物を含む組合せ（45）が過半となることから、郊外型ＳＣは、中規模建築物など市街地と、空地との対比的な周辺環境に挟まれている、つまりその縁に位置していることが窺える。

２．３　郊外型ＳＣと都市交通

郊外型ＳＣにとって、鉄道や高速道路といった交通に関わるインフラストラクチャーは、商圏の拡大により多くの人を誘導できる重要な要因である。そこで、鉄道や高速道路との関係を整理すると（図 3.6)、高速道路に隣接するもの（4）は少なく、鉄道に隣接するもの（31）の方が多くみられた。これを周辺環境として、隣接の仕方をみると、辺で接して際をなすもの（21=2+11+8）が、角で接するもの（14=2+10+2）より多いことから、空間の特徴と同様に、縁に位置する事が窺え、鉄道では集客に大きく影響する駅に接続するもの（21）が多くみられた。

２．４　郊外型ＳＣの街区

郊外型ＳＣにおいては、その規模を確保する為に複数の街区を利用するなど、街区の組織のつくり方が建築の重要な条件となっている。そこで郊外型ＳＣ街区の道路による分節に着目することから、街区の組織を整理すると（図 3.7)、単数街区（37）によるものと複数街区（35）によるものがほぼ同数みられた。また、複数街区によるものでは、道を挟んで対面する隣地を有するもの（30=14+10+6）が多くみられることから、道を挟んだ複数街区の統合が郊外型ＳＣにおいて一般化していると考えられる。

３．　郊外型ＳＣにおける外部空間の構成

郊外型ＳＣのモータリゼイションへの対応を、個別の敷地内での建築の特徴としてみると、多くの駐車空間が確保されていることがあげられる。これと同時に、商業施設は不特定の人の集まる場所であるので、安全な動線計画も求められる。このことから、郊外型ＳＣでは、内部を前提とする店舗空間と、外部を前提とする駐車空間の分離が計画の前提となるが、外部には広場やコンコースなど人の集う空間もみられるので、人の空間と自動車の空間はどのように両立されるのか、という統合の問題が外部空間には表出していると考えられる。そこで本節では、まず店舗空間と駐車空間の規模を把握することで、郊外型ＳＣの外部空間（以下、外部空間）の構成における条件を明らかにし、その上で外部に表出した駐車空間として、平面、及び立体駐車場、それに伴う斜路の自動車動線要素と、遊歩空間として、屋外広場や人動線要素、屋外要素から、外部空間の特徴を検討することで、その構成類型を導く。

３．１　郊外型ＳＣにおける駐車／店舗空間の規模

駐車空間と店舗空間の規模の比を捉える為に、駐車場面積を店舗床面積で除した値[注9)]を検討した（図 3.8)。0.5 から 1 となるもの（46）が約 6.4 割と最も多く、全事例の平均は 0.69 となり、これは大規模商業施設において駐車場面積が、店舗面積の 7 割程度、総床面積の約 4 割（6.9/10+6.9）を占めることを示す。この量としての比率を条件としながらも、駐車空間の形態としては、平面に展開（例 1）したり、積層して立体化（例 2）する構成上の選択肢が考えられる。

３．２　郊外型ＳＣの平面駐車場

自動車を前提とした建築では、例 1 の駐車場のように構築物のみられない地面までもが用途をもった空間として扱われており、敷地へのアクセスや店舗の配置計画に影響している。そこで、平面駐車場を規模と隣接関係から、店舗空間の水平投影面積と同規模で隣接する「主となる平面駐車場」（41）と、小規模で隣接するものや、道を挟んだ隣地、隔地の「従となる平面駐車場」（51）に分類した（図 3.9)。複数の平面駐車場を有するものは約 4 割（29/72）みられたが、その場合は主となる平面駐車場を優先して検討することとした。また駐車空間を立体に限定するものも約 2.6 割みられた。

３．３　郊外型ＳＣの立体化される駐車場と自動車動線要素

次に、立体化される駐車空間に着目するとほとんどの郊外型ＳＣが立体駐車場を保有しており、駐車空間が立体化されないものは 4 事例のみであった。これらを店舗空間との関係によって整理すると（図 3.10)、積層された駐車空間が店舗空間の上部にみられるもの（32)、店舗空間の屋上を駐車空間とするもの（67)、積層された駐車空間が店舗空間から独立するもの（24）に大別される。屋上の駐車空間が約 9.3 割にみられることから、積層された駐車空間に着目して組合せをみると、建築物上部が約 4.4 割を占め、独立した駐車空間が約 2.7 割、屋上駐車場のみがみられるものが約 2.2 割となる。また、立体化される駐車空間には昇降の為の斜路が必要であり、その取り扱いを形態と店舗空間との位置関係によって整理すると（図 3.11)、螺旋状に積層し壁面をなすもの（39)、壁面に隣接する壁沿（28)、壁面から突出（35）に大別される。それらの重ね合わせをみると、壁面から突出する斜路が含まれるものが約 4.9 割とほぼ半数を占め、螺旋や壁沿の壁面をなす斜路のみがみられるものが約 4.4 割、斜路が無い、もしくは外部から見えないものは 5 事例であった。

３．４　郊外型ＳＣの遊歩空間

外部空間には、前項までに検討した駐車空間の他に、人の集う広場などの遊歩空間が表出されていることは、先にも述べた。ここでは、こうした人の活動が外部に表出された空間を、店舗空間との関係に着目して整理する。まず、地上の外部にみられる屋外広場をみると（図 3.12)、建築物に囲まれた中庭（4）や街路（14）のように、都市環境から切り離された屋外広場（18）と、建築物の外壁に隣接（13）や部分（7)、建築物から独立して平面駐車場を包囲 (3) のように､都市環境に開かれた屋外広場 (23) とに大別される。

これらの重ね合わせをみると、約半数（38/72）の事例において屋外広場が設けられており､それ以外（34）の事例では､人の集う機能は内部空間に限定されている言える。また、上空の歩行空間である人動線要素としては、デッキなどの壁沿（20)、ブリッジなどの突出（21）が､人の滞留する屋外要素として､大庇（20）や露店（14）がみられた。これらの重ね合わせをみると（図 3.13)、人動線要素、屋外要素を有する人の空間を外部空間に表出させる郊外型ＳＣが約 7.4 割（53/72）であった。

３．５　郊外型ＳＣの外部空間における構成類型

本項では、本節各項の分析結果を記号化して整理し、まず主となる平面駐車場の有無とその形式、次いで立体駐車場の有無と自動車動線要素を含めた形式、さらに遊歩空間の有無とその形式を検討することから、特徴的な組合せのみられる 4 事例以上のまとまりを、類似した特徴を持つ郊外型ＳＣの構成類型として導く（表 3.2)。

まず、従となる平面駐車場のみを有する、もしくは平面駐車場のみられない類型①～④のうち、類型①は、建築物上部や建築物外の立体駐車場、及び斜路による立体化される駐車空間を有し、人動線要素の遊歩空間を有するものである。これと同様の立体化される駐車空間を有するものとして、類型②は、周辺環境から切り離された屋外広場を有するもので、類型③は、周辺環境に開かれた屋外広場と、人動線要素を有するものである。これら駐車空間を立体化し、地上の外部空間を人に開放する類型①～③の周辺環境をみると、全事例が中規模建築物に隣接し、6 割以上の事例が駅に接続する。類型④は、従となる平面駐車場と、建築物から分離された立体駐車場を有するもので、周辺環境としては、空地と中規模建築物に隣接する。

主となる平面駐車場を有する類型⑤～⑨のうち、類型⑤は、包囲の平面駐車場が多くみられるもので、過半を使用する屋上駐車場と壁から突出する斜路を有し、建築物の際に遊歩空間はみられず倉庫のような外観をなすものである。類型⑥は、建築物に囲まれた屋外広場を有するもので､駐車空間は立体化せず､建築物の平面計画によって、地上を駐車場と遊歩空間に分割するものであり、類型⑦は、主と従の平面駐車場、屋上駐車場と突出する斜路を有し、分割された街区や平面駐車場を繋ぐように突出する人動線要素がみられるもので、突出する線状の動線要素に特徴がある。周辺環境をみると、類型⑥は空地と中規模建築物とに隣接し、類型⑦は空地に隣接する傾向がある。類型⑧、⑨は大庇によって、半外部の人の集う空間を地上に有するものであり、類型⑧は、建築物によって平面駐車場を主従に分割し、屋上の一部を駐車場とするもので、周辺環境としては空地と中規模建築物に隣接する。類型⑨は、主となる平面駐車場、屋上と独立した立体駐車場による駐車空間、屋外広場、大庇、人動線要素による遊歩空間を有し、多くの要素を外部空間に表出させるものである。

４．　外部空間における構成類型の立地と系譜

前節で得た外部空間の構成類型において、各事例の立地や竣工年、面積といった定量的な傾向を、分布として捉えることによって、類型の条件の広がりを確定することができる。それら条件の広がりによって、相対的な類型間の差異に特定の位置づけを見出すことができる。そこで本節では、まず各類型の立地の分布を整理し、それを基に駐車空間、遊歩空間の特徴と竣工年の分布との関係を検討することで、外部空間における構成類型の系譜について考察する。

４．１　外部空間における構成類型の立地

まず、各事例の類型番号を地図にプロットし、その分布を検討したところ、限定された領域に集中する類型（図 3.14）と、拡散する類型（図 3.15）とに分類された。

集中する類型①②③④⑨は、東京駅を中心とした 50㎞ 圏内のみに分布し、類型①は東京湾を囲うように展開し、類型⑨は 20㎞ 圏上に展開する特徴がある。

拡散する類型⑤⑥⑦⑧は東京駅を中心とした 20㎞ 圏外に分布し、類型⑥は関東の東寄り、類型⑦⑧は北寄りに展開する傾向がある。また、類型⑤は、最も広範囲に展開するものである。

４．２　外部空間における構成類型の世代的特徴と系譜

前項で得た距離圏による分類を前提に、各類型の外部空間の特徴と、各事例の竣工年の分布を、類型の建設された年代から比較検討する（図 3.16）。集中する類型①②③④⑨では、類型①が最も要素数が少なく、90 年代までにしかみられない。そこでこれを基に比較を試みると、類型②③④は、80 年代から近年まで長い期間にわたってみられる類型で、外部空間の特徴としては類型①の駐車空間に加えて、類型④は、独立した平面・立体駐車場がみられ、類型②は、周辺環境から切り離された屋外広場が、類型③は、周辺環境に開かれた屋外広場がみられる。類型⑨は、類型②③とは、主となる平面駐車場と大庇の有無、類型④とは、屋外広場、大庇、主となる平面駐車場の有無に違いがあり、06 年以降のみにみられるものである。

次に、拡散する類型⑤⑥⑦⑧では、90 年代にみられるものは類型⑦のみであり、他の類型は 00 年代の事例によるものである。そこで、集中する類型と拡散する類型の関係を捉える為に、この類型⑦と類型①の特徴を比較すると、突出する斜路の有無、敷地外の平面駐車場の有無が異なり、類型①は 90 年代までしかみられず、類型⑦は 90 年代以降にみられ、年代としても差がみられる。

続いて類型⑦と拡散する類型を比較すると、類型⑤は、敷地外の駐車場の有無と人動線要素の有無、類型⑥は、立体化される駐車場の有無と周辺環境から切り離された屋外広場の有無、類型⑧は屋上駐車場の過半／一部の違いと、大庇の有無に違いがみられた。

以上を整理すると、集中する類型では、立体化される駐車場の特徴を共有し、拡散する類型では主となる平面駐車場の特徴を共有する二つの系譜が浮かび上がる。これに従って、集中する類型では、90 年代までにみられなくなった類型①から、初期から近年までみられる類型②③④が派生し、近年にのみの類型⑨への集約という 3 つの世代と派生／集約という流れが見出されるのに対し、拡散する類型では、90 年代からみられた類型⑦から、00 年代のみの類型⑤⑥⑧への派生しかみられない。また集中する類型では年代をおって、外部空間の要素が加わる傾向があるのに対し、拡散する類型では年代をおって、要素が少なくなる傾向がみられた。

第５節　小結

以上、東京首都圏を事例とした郊外型ＳＣについて、まず敷地の履歴から区画整理事業と工場跡地に多い傾向を、周辺環境から多種の用途の敷地に隣接し、かつ空地と中規模建築物に隣接する傾向を指摘した。次いで、店舗空間面積の７割にも及ぶ駐車の規模を内部空間と外部空間の立体的な構成の条件として導き、郊外型ＳＣは人の空間と自動車の空間が面積を巡って競合する建築種類であることを指摘した。その上で、外部空間に表出される駐車空間と遊歩空間の組合せをもとに、郊外型ＳＣの外部空間における９つの構成類型を導いた。さらに、得られた構成類型の立地と年代の分布、及び外部空間の特徴を相対的に位置づけることで、50km圏内に集中する類型と、20km圏外に拡散する類型に年代的な傾向がみられることを導いた。このことから、新しい建築種類である郊外型ＳＣにも、年代と立地とともに外部空間の構成的性格を変化させてきた系譜を読み取ることができる。そのことによって、未だ建築表現としてまとまった議論のみられない郊外型大規模商業施設を、時代性を背景として変容する都市圏を反映した建築型として位置づけた。

第3章　注

注1)　SD 70 2 ショッピングセンターの新段階（鹿島研究所出版会，1970.2)「玉川高島屋ショッピングセンターについて」において、小売業の発展形として語られている。

注2)　1998年にまちづくり三法として改正都市計画法、中心市街地活性化が、2000年に、それまでの大規模小売店舗法を廃止し、大規模小売店舗立地法が施行された。商業調整から生活環境保護への規制内容の変更と言われている。

注3)　青森県むつ市庁舎が2009年にショッピングセンター跡に移転した。

注4)　R・ヴェンチューリ他著、石井和紘他訳：ラスベガス，鹿島出版会，1978

注5)　Rem koolhaas, Bruce Mau：S,M,L,XL, 010Publishers, 1995.12

注6)　本章では特に、「郊外型」という用語を、自動車利用を前提（詳細は[注7)]を参照）としたタイプを指して用いている。すなわち立地に関わるものではないが、山手線管内及び新都心と呼ばれる地域には、上の用件を満たすＳＣはみられない。

注7)　事例としては、日本ショッピングセンター協会発行のリストをもとに、関東一都六県にみられた、大規模小売店舗立地法において規制のかかる1千平米以上の商業施設のうち、商業延床面積が3万平米を超え、駐車台数が1千台を超えるものを対象とした（図3.1、表3.1)。また、ボリュームの配置や外部空間の構成は、住宅地図と実踏調査を行うことから得た。

注8)　日本ショッピングセンター協会発行のリスト参照、また参考として、73年施行の大規模小売店舗法、90年代の大規模小売店舗法5法、94年の規制緩和、2000年の大規模小売店舗立地法による規制商業面積上限の設定がある。

注9)　商業床面積の商業施設面積に対する割合が45～55%、中間の50%をとると、商業施設面積は商業床面積の2倍となる。駐車1台当たりの正味駐車場面積が5×2.5mの12.5平米、下記参考文献によると1台当たりの必要面積24.3平米であり、必要面積は正味面積の約2倍となることから、商業床面積、駐車台数×12.5平米を用いて比率を得た。
参考文献：日本建築学会編：建築設計資料集成［総合編］，丸善株式会社，2001.6 pp457

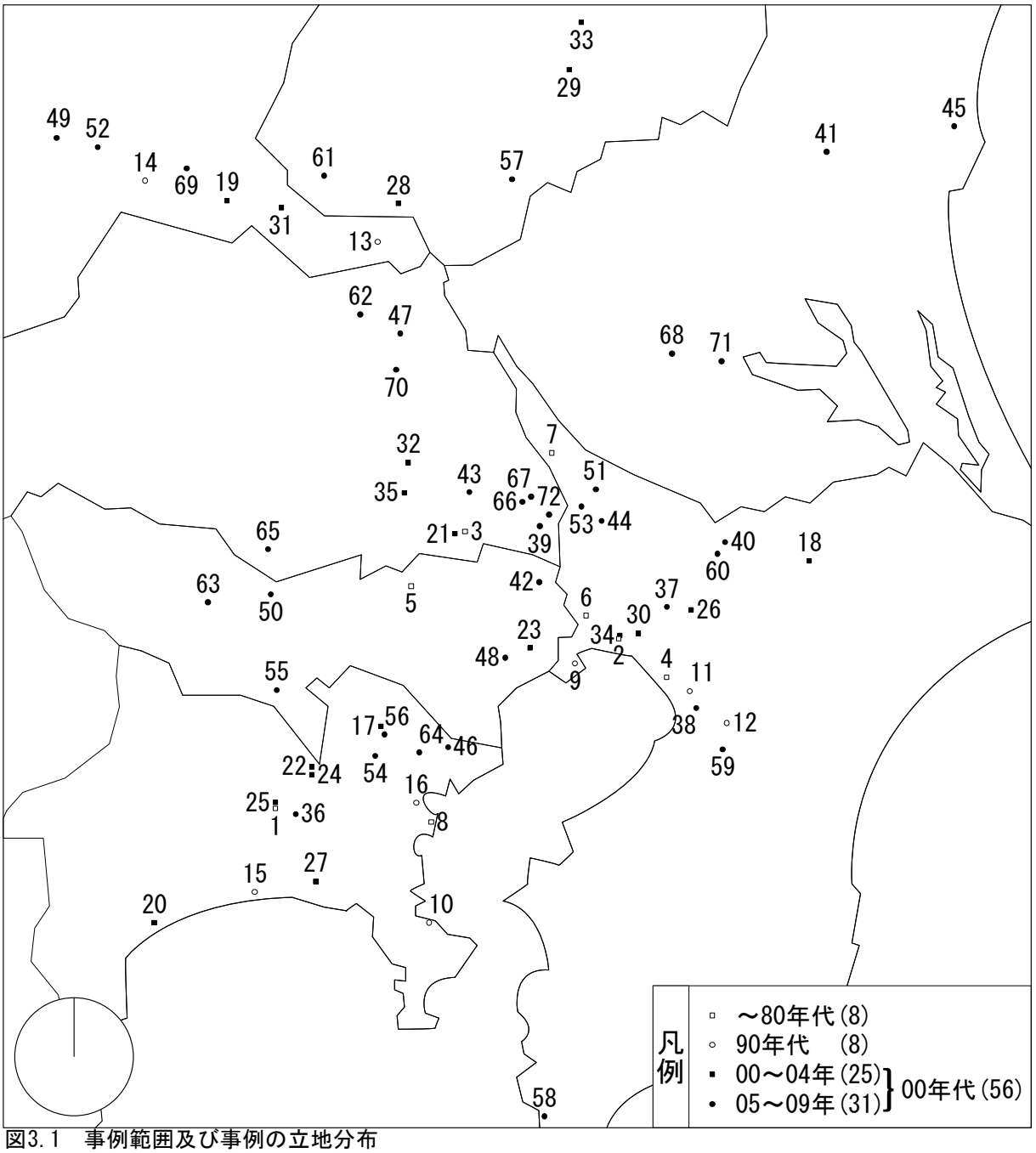


図3.1　事例範囲及び事例の立地分布

表3.1　事例リスト

事例番号	事例名	都県名	竣工年
01	海老名サティ	神	79
02	ららぽーとTOKYO-BAY	千	81
03	ｲｵﾝﾓｰﾙ川口グリーンシティ	埼	84
04	マリンピア	千	84
05	光が丘 IMA	東	87
06	ニッケコルトンプラザ	千	88
07	ノア	千	89
08	マイカル本牧	神	89
09	ショッパーズプラザ新浦安	千	90
10	ショッパーズプラザ横須賀	神	91
11	ｵｰﾛﾗﾓｰﾙジュンヌ	千	93
12	ゆみーる鎌取	千	94
13	館林つつじの里S.C.	群	96
14	ｽｰﾊﾟｰﾓｰﾙいせさき	群	97
15	オリンピック湘南平塚シティ	神	99
16	横浜ワールドポーターズ	神	99
17	ﾓｻﾞｲｸﾓｰﾙ港北　都筑阪急	神	00
18	ｲｵﾝﾓｰﾙ成田	千	00
19	新田S.ﾓｰﾙ　ニコﾓｰﾙ	群	00
20	ダイナシティウェスト	神	00
21	ｲｵﾝﾓｰﾙ川口キャラ	埼	00
22	つきみ野サティ	神	00
23	トピレックプラザ・コウトウ	東	00
24	大和オークシティ	神	01
25	ビナウォーク	神	02
26	フルルガーデン八千代	千	02
27	湘南ﾓｰﾙFILL	神	03
28	ｲｵﾝ佐野新都市S.C.	栃	03
29	FKD.S.M.宇都宮インターパーク	栃	03
30	ｲｵﾝ津田沼S.C.	千	03
31	ｲｵﾝﾓｰﾙ太田	群	03
32	ステラタウン	埼	04
33	ベルモール	栃	04
34	ビビットスクエア	千	04
35	ｲｵﾝ与野S.C.	埼	04
36	綾瀬タウンヒルズS.C.	神	05
37	ｲｵﾝ八千代緑ヶ丘S.C.	千	05
38	ハーバーシティ蘇我	千	05
39	ピアラシティみさと	埼	05
40	牧の原モア	千	05
41	ｲｵﾝﾓｰﾙ水戸内原	茨	05
42	アリオ亀有	東	06
43	ｲｵﾝ浦和美園S.C.	埼	06
44	ｲｵﾝ柏S.C.	千	06
45	ニューポートひたちなか	茨	06
46	ラゾーナ川崎プラザ	神	06
47	ビバモール加須店	埼	06
48	ｱｰﾊﾞﾝﾄﾞｯｸららぽーと豊洲	東	06
49	ｲｵﾝﾓｰﾙ高崎	群	06
50	ｲｵﾝﾓｰﾙむさし村山ミュー	東	06
51	ららぽーと柏の葉	千	06
52	けやきウォーク前橋	群	07
53	流山おおたかの森S.C.	千	07
54	ららぽーと横浜	神	07
55	グリーンウォーク多摩	東	07
56	ノースポートモール	神	07
57	おやまゆうえんﾊｰｳﾞｪｽﾄｳｫｰｸ	栃	07
58	ロックシティ館山	千	07
59	ユニモちはら台	千	07
60	ガーデンﾓｰﾙ印西　BIG HOP	千	07
61	あしかがﾊｰｳﾞｪｽﾄﾌﾟﾚｰｽ	栃	07
62	ｲｵﾝﾓｰﾙ羽生	埼	07
63	ｲｵﾝﾓｰﾙ日の出	東	07
64	トレッサ横浜	神	07
65	三井アウトレットパーク入間	埼	08
66	ｲｵﾝﾚｲｸﾀｳﾝkaze	埼	08
67	ｲｵﾝﾚｲｸﾀｳﾝmori	埼	08
68	イーアスつくば	茨	08
69	スマーク	群	08
70	モラージュ菖蒲	埼	08
71	ｲｵﾝ土浦S.C.	茨	09
72	ららぽーと新三郷	埼	09

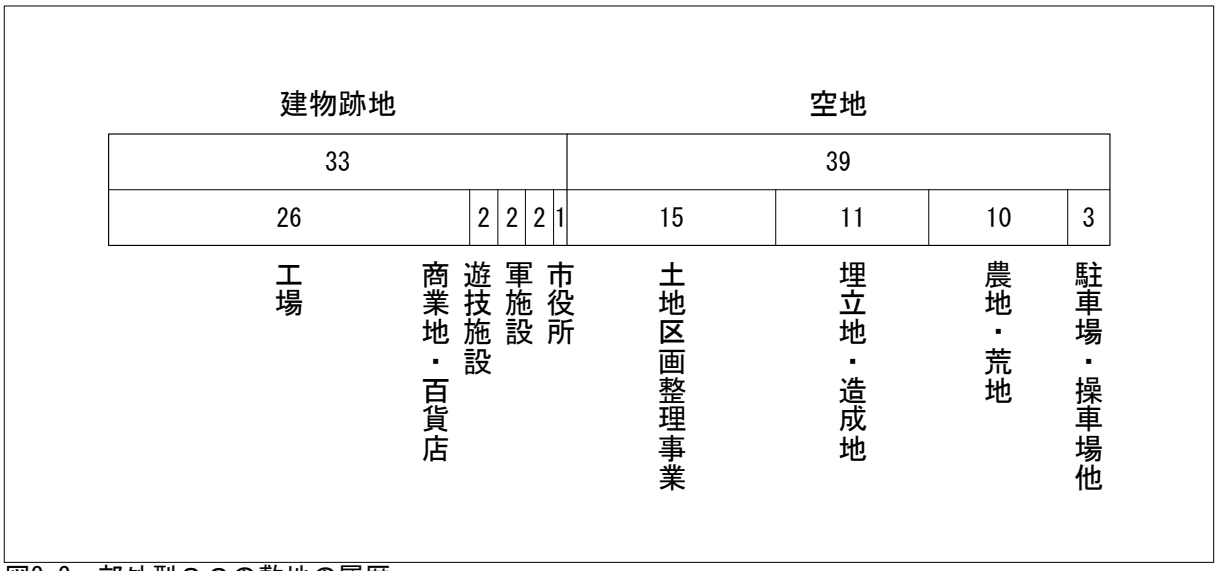


図3.2　郊外型ＳＣの敷地の履歴

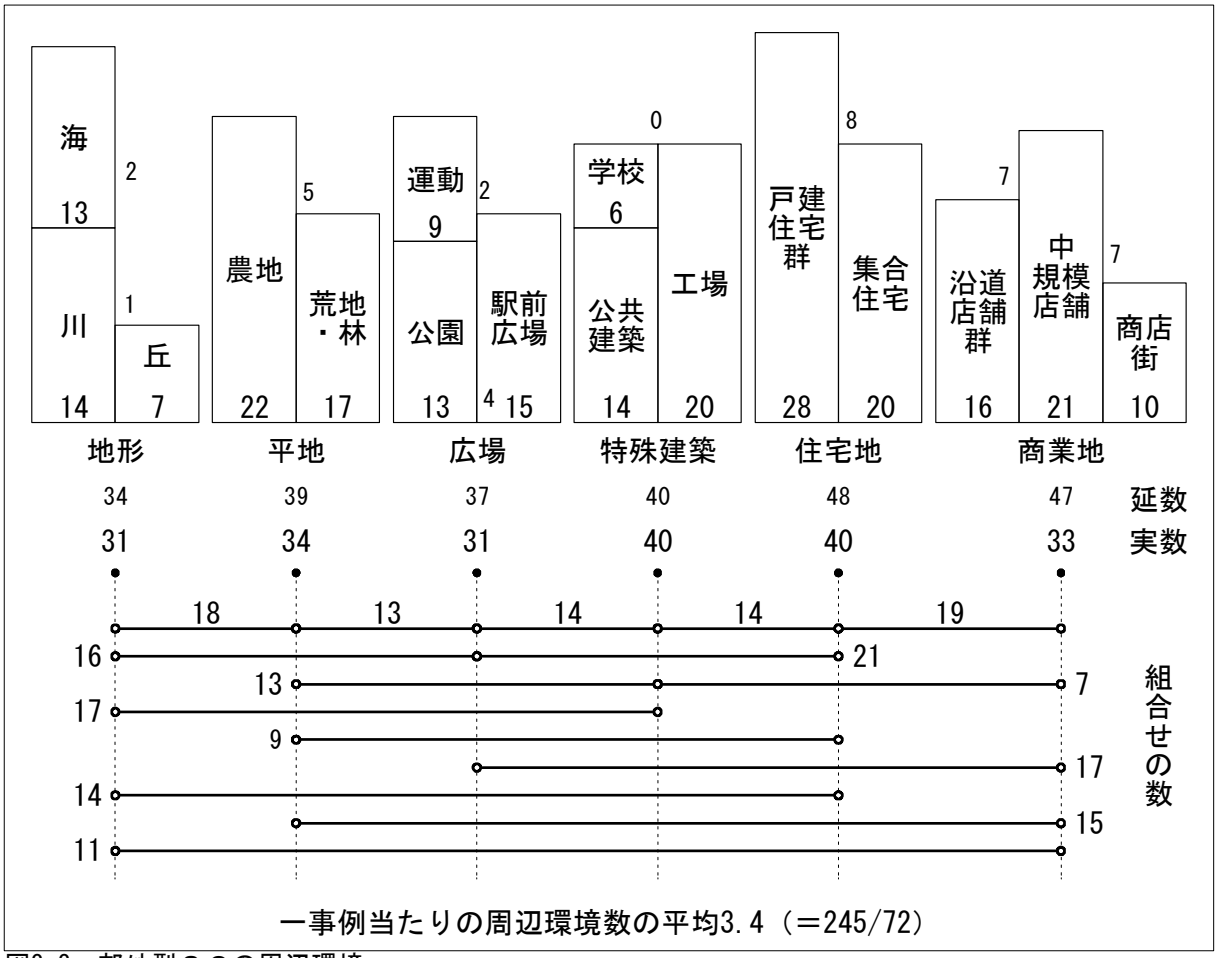


図3.3　郊外型ＳＣの周辺環境

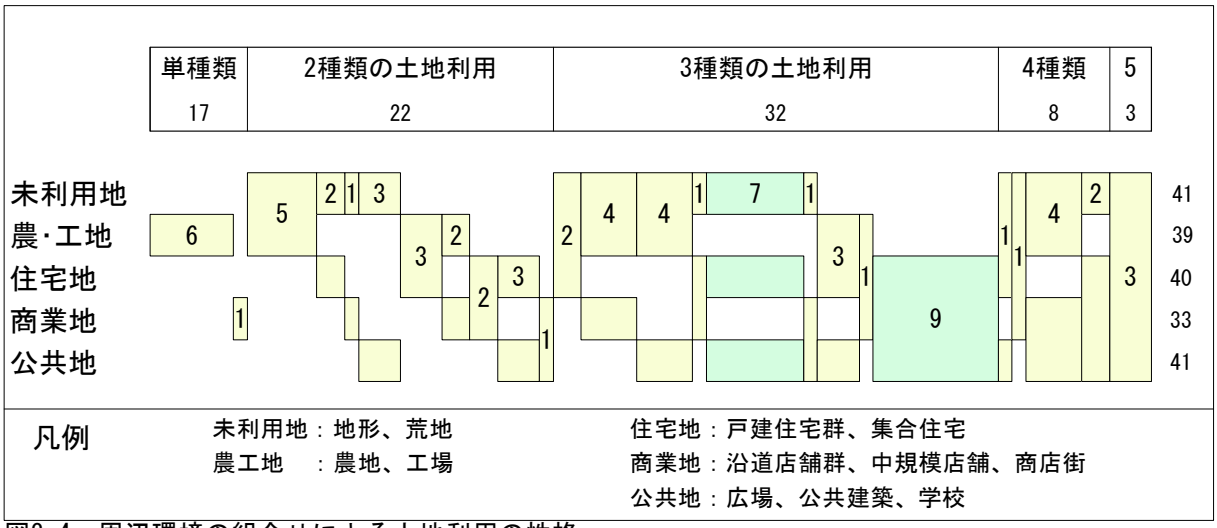


図3.4　周辺環境の組合せによる土地利用の性格

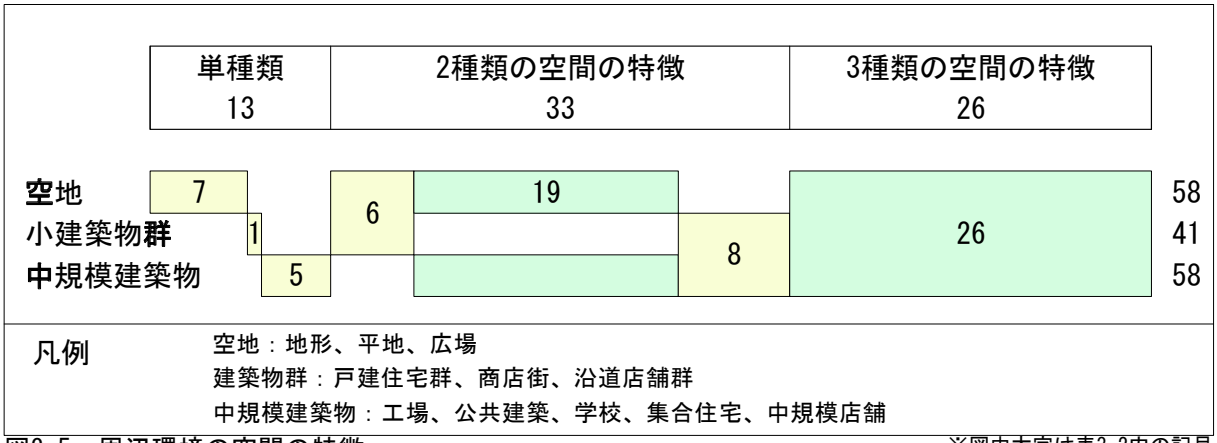


図3.5　周辺環境の空間の特徴　　※図中太字は表3.2内の記号

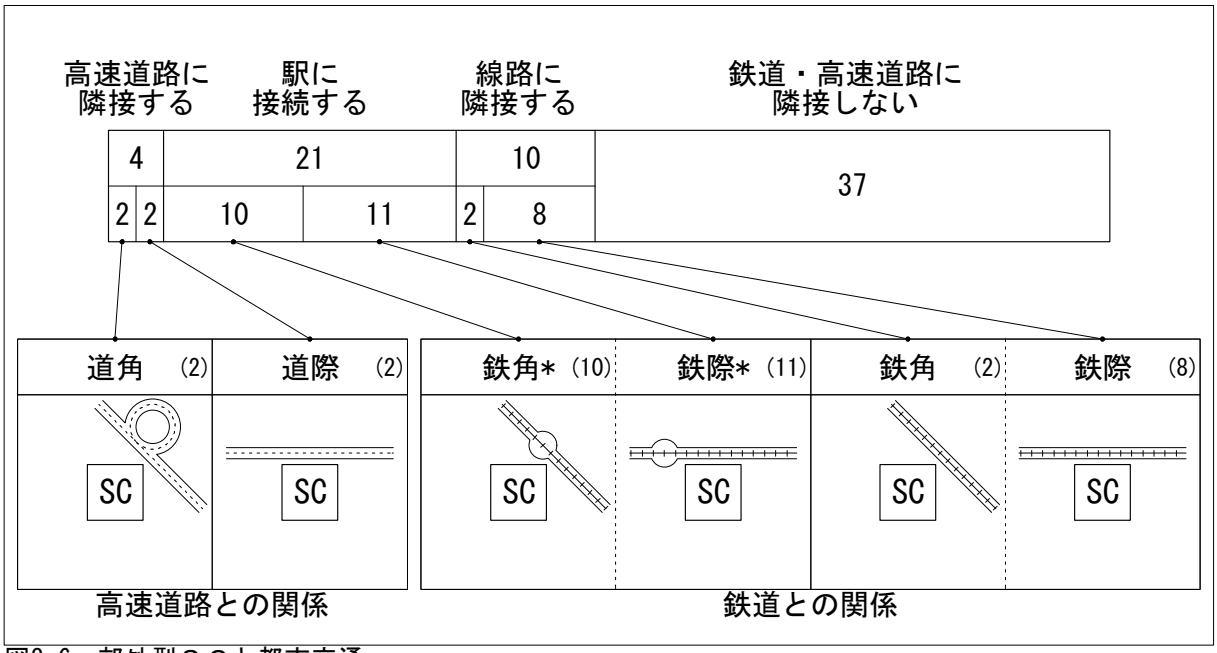


図3.6　郊外型ＳＣと都市交通

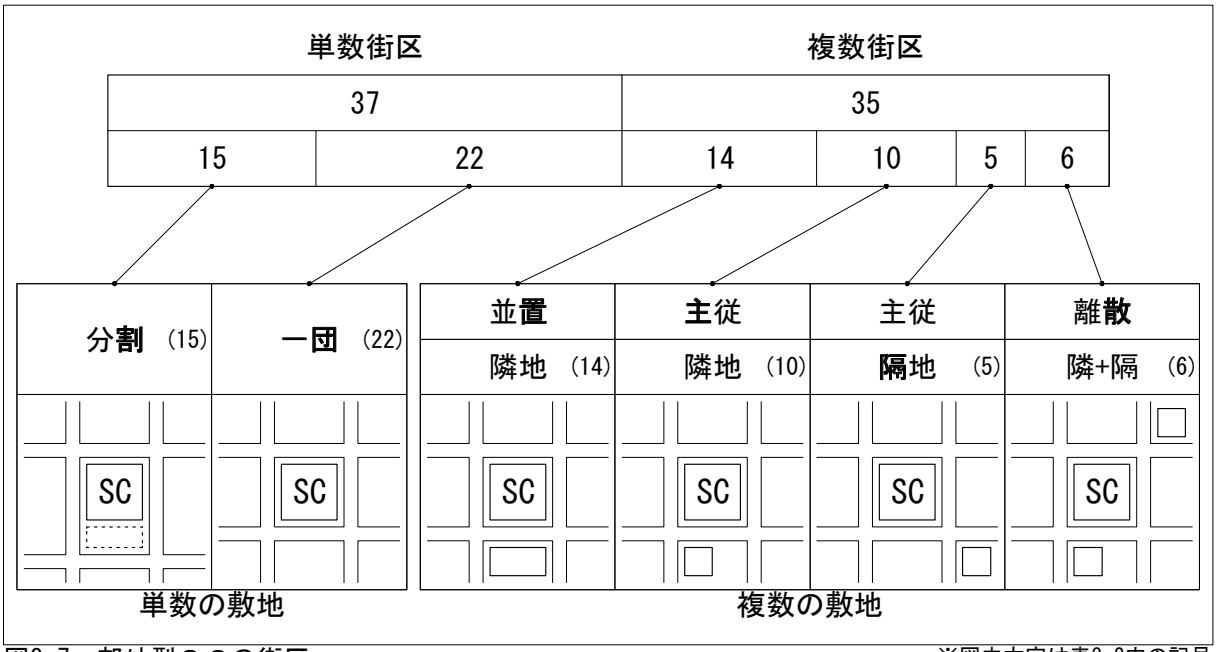


図3.7　郊外型ＳＣの街区　　※図中太字は表3.2内の記号

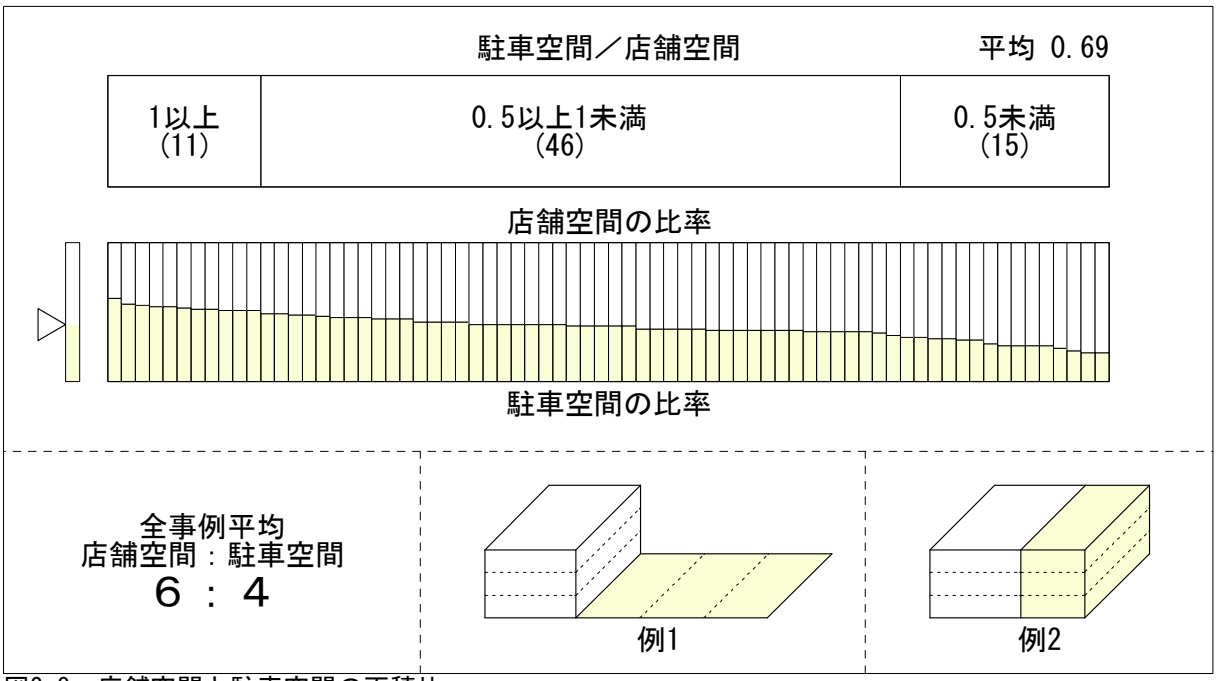


図3.8　店舗空間と駐車空間の面積比

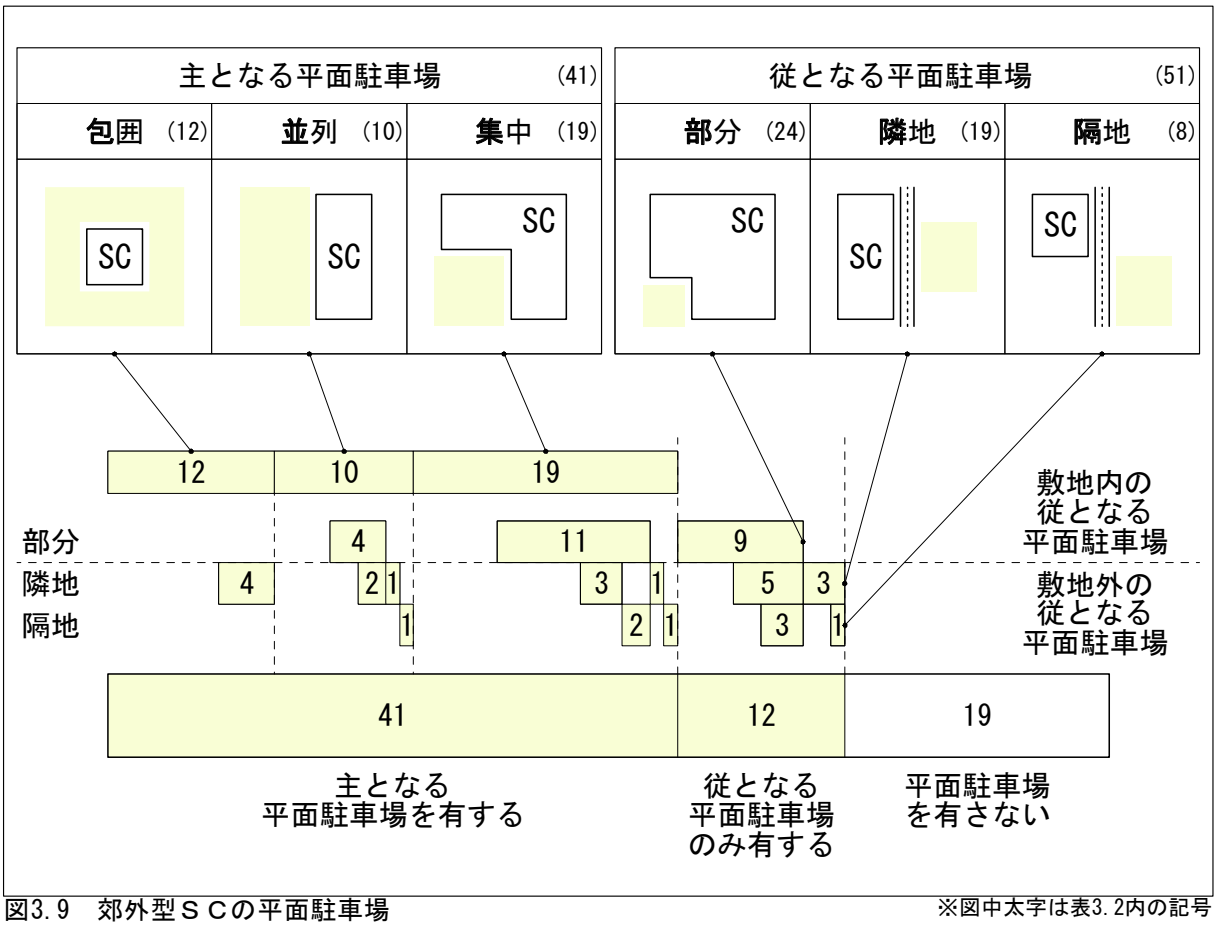


図3.9　郊外型ＳＣの平面駐車場　　※図中太字は表3.2内の記号

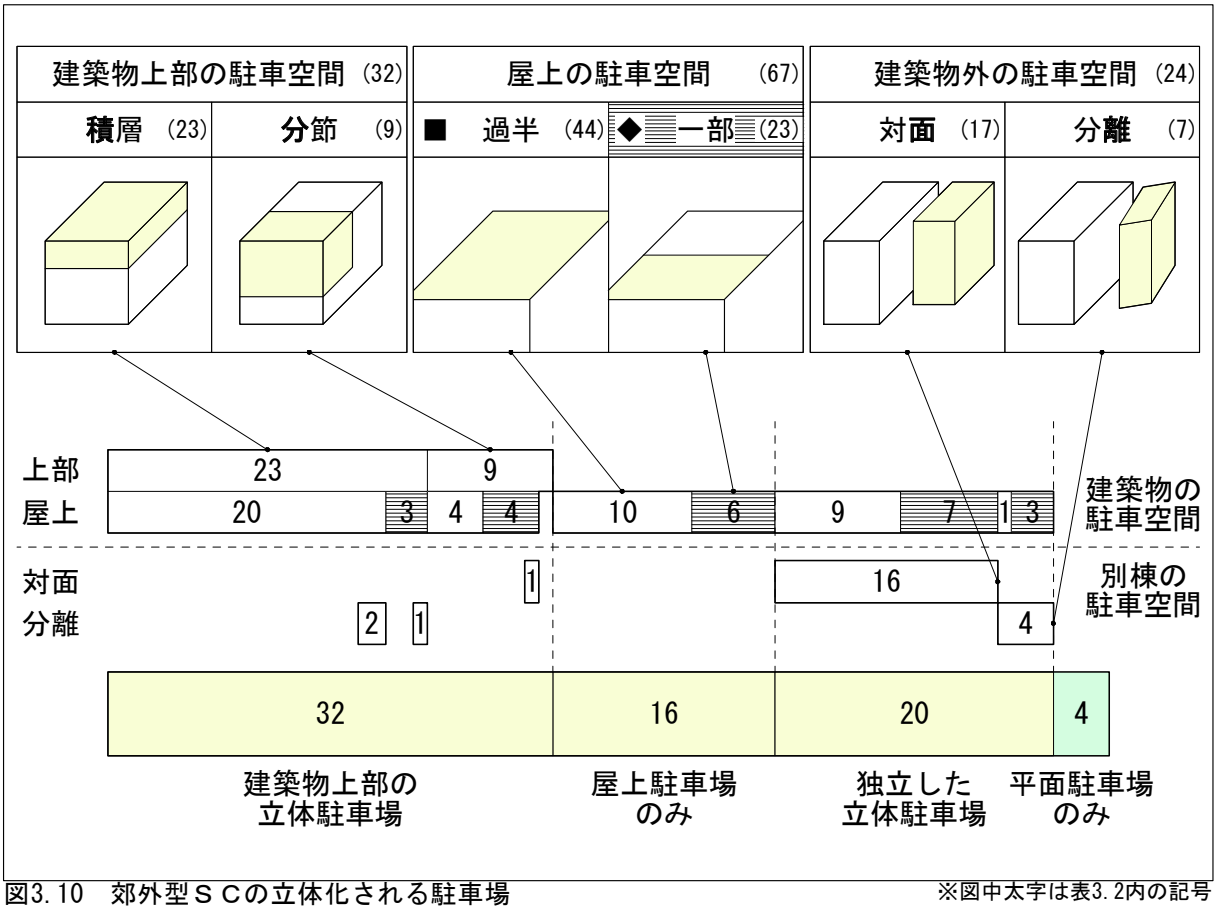


図3.10　郊外型ＳＣの立体化される駐車場　　※図中太字は表3.2内の記号

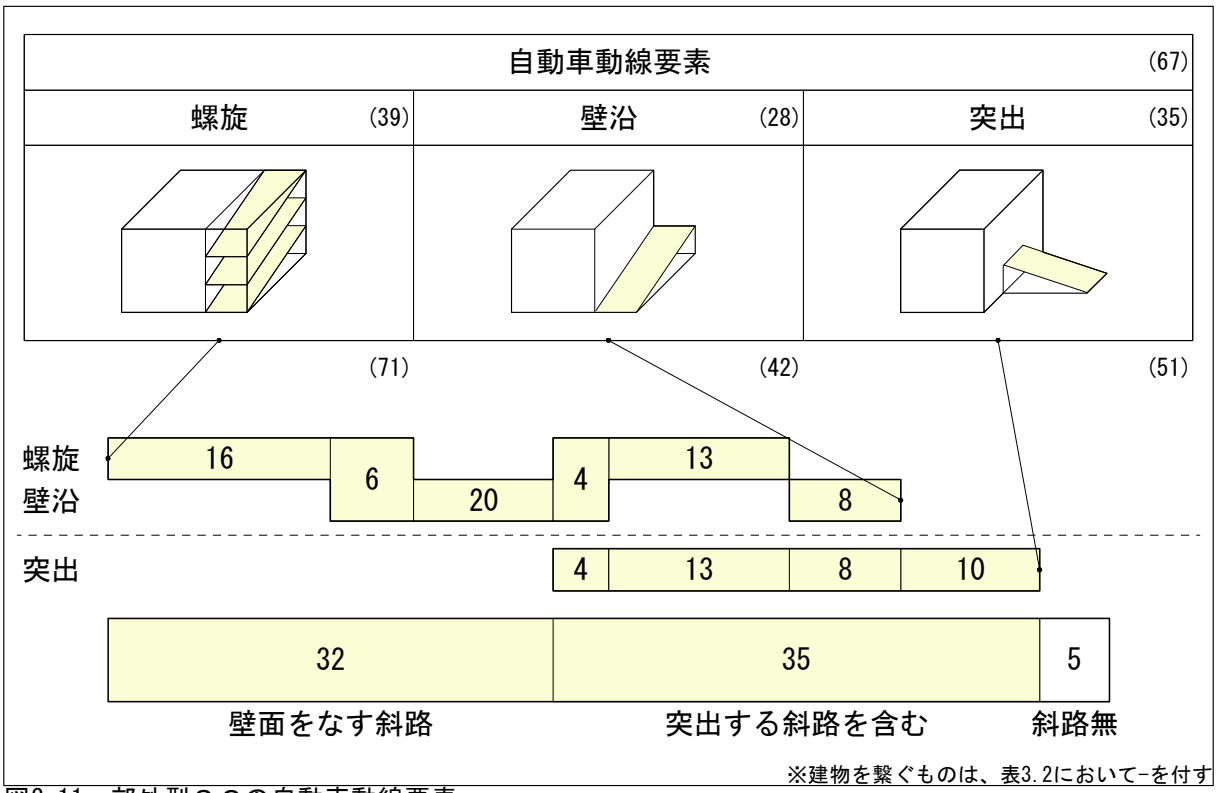


図3.11　郊外型ＳＣの自動車動線要素

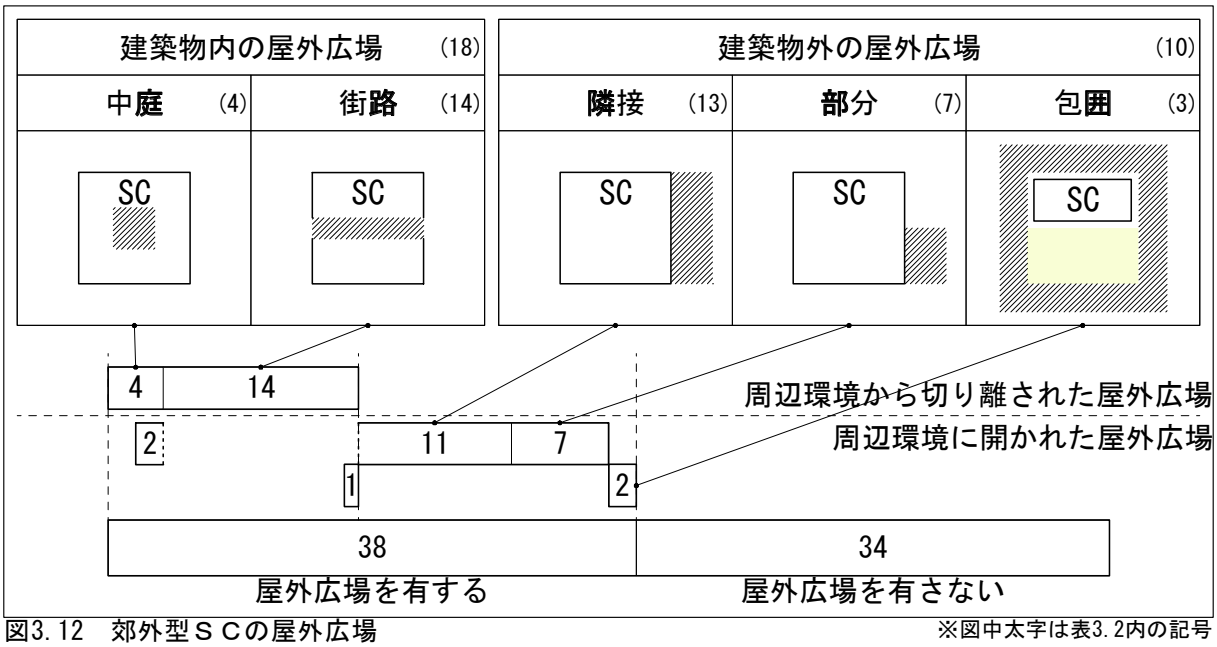


図3.12　郊外型ＳＣの屋外広場　　※図中太字は表3.2内の記号

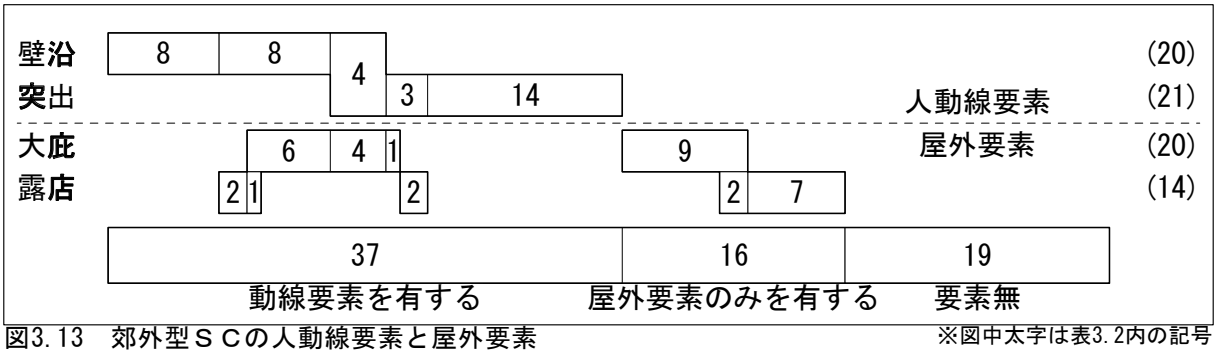


図3.13　郊外型ＳＣの人動線要素と屋外要素　　※図中太字は表3.2内の記号

表3.2　外部空間における構成類型

事例番号	駐車空間					遊歩空間			周辺環境：2章				店舗面積	駐車台数	面積比	類型番号
	平面駐車場		立体駐車場	斜路数		屋外広場	屋外要素	人動線要素	竣工年	周辺環境の空間の特徴		高速道路鉄道	街区			
	敷地内	敷地外		螺旋	壁沿	突出	内・外	店・庇						(万m2)	(千台)		
34			■離	2・						04	空	群・中		割	5.28	1.5	0.35	
09			分					沿*		90	空	群・中	鉄角*	割	3.80	1.1	0.34	
16			分 ◆	1・				突*		99	空	中		団	3.53	1.0	0.34	
11			積 ■	1・				突		93		群・中	鉄際*	団	8.10	1.8	0.27	①
08			積 ◆	1・				沿*		89	空	中		主	4.67	2.2	0.57	
12			■面	2・				突*		94	空	群・中	鉄角*	団	3.55	2.0	0.68	
66	部		■面		3		◎	沿・突*		08	空		鉄際*	主	8.07	2.4	0.36	
21		隣	積 ■	1・1		庭				00	空	群・中		割	4.41	2.4	0.66	
51			◆面	2・		庭				06	空	中	鉄際*	団	4.10	3.6	1.07	
26			積 ■	4・	1-	路		突		02		群・中	鉄角*	団	4.08	2.3	0.68	
64	部		分 ■	4・	1-	路		突		07		中		置	6.00	2.7	0.55	②
25			分 ◆	2・		路	◎	沿*		02	空	群・中	鉄際*	主	4.90	1.4	0.35	
02		隣・隔	◆面	2・3		路	◎	沿		81	空	中	道際	散	11.50	8.3	0.88	
15	部		積■離	・1		庭	隣	沿		99		群・中	鉄際	隔	3.11	1.7	0.66	
17			積 ◆	1・			隣	沿*		00	空	群・中	鉄角*	団	3.94	1.1	0.34	
30			積 ■	1・1			部	突		03	空	群・中	鉄際*	団	3.49	1.3	0.45	
56			分 ◆	2・			部	突*		07	空	群・中	鉄角*	団	7.26	1.6	0.27	
32			積 ■	1・1			隣	○ 突*		04	空	中		主	5.37	2.4	0.54	③
42			積 ■	・2			隣	○ 沿*		06	空	群・中		割	4.21	2.5	0.72	
48			分 ■	4・			隣	○ 突		06	空	中		主	6.20	2.2	0.43	
05			◆面	1・1			部	◎ 沿*		87		中	鉄角*	主	5.62	1.2	0.26	
53			◆面	2・			部	◎ 沿・突*		07	空	中	鉄際*	団	4.11	1.9	0.56	
10			■	・2			隣	○ 沿*		91	空	中	鉄角*	割	4.45	1.5	0.41	
04			■面	2・			部			84	空	群・中	鉄角*	隔	3.08	1.5	0.59	
06	部	隣・隔	◆離	1・1	1		囲	○		88	空	群・中	鉄際	散	5.61	2.5	0.54	
22	部		◆面	2・	1		部			00	空	群・中		割	3.16	1.6	0.61	
03	部	隣	■面	2・	2		隣	○		84	空	群・中		置	3.06	1.5	0.60	④
01		隣	◆離	2・				○		79	空	群・中		置	3.04	1.5	0.60	
36	部	隣・隔	積■離	・2				突*		05	空	中		散	3.40	1.2	0.43	
33	部	隣	積 ■	・2				沿		04		群・中		置	5.04	5.0	1.21	
14	部	隣・隔	■	・1				◎		97	空	群		散	3.84	3.3	1.06	
52	包		積 ■	3・						07		群・中		団	5.06	3.3	0.79	
29	包	隣	積 ■	・1						03	空	群・中	道角	置	4.15	5.0	1.46	
62	包		■		2					07	空			置	8.82	5.0	0.69	
43	包		■		2					06	空	群	鉄際*	団	8.72	3.0	0.42	
71	包		■		2					09	空			団	7.97	4.2	0.64	
31	包	隣	■	・1	2					03	空	群・中		置	6.49	4.2	0.79	
41	包		積 ■	2・	3					05	空	群・中	鉄際	団	7.17	4.0	0.68	
63	包		積 ■	・1	2					07	空	中		団	7.34	3.7	0.61	⑤
50	包		積 ■	4・	2		囲			06	空	群・中		団	8.40	4.0	0.58	
70	並	隔	■面	2・	2					08	空			隔	9.00	4.5	0.61	
28	並 部	隣	■		2					03	空	群・中		置	3.35	2.3	0.83	
27	集		積 ■	・1	1					03		中	鉄際	割	3.47	2.1	0.74	
35	並		分 ■	1・1	1					04		中	道角	割	4.45	3.0	0.82	
60	包	隣				路	○			07	空	中	鉄際*	団	3.69	2.8	0.92	
58	集					路				07	空	群・中	鉄際	割	3.15	2.0	0.79	⑥
40	集					路	○ ◎			05	空	中	鉄際*	団	3.04	1.4	0.56	
47	集 部					路	囲 ◎			06	空	中		置	3.20	2.7	1.03	
23	集 部		積◆離		1		部	○		00		群・中		割	3.02	2.1	0.84	
68	包		積 ■	・1	1		路	○		08	空	群		団	8.48	3.7	0.53	
55	集		積 ■	・3	1		路	○		07	空	群・中		割	3.24	1.5	0.56	
13	集 部		◆	・1	1				突	96	空	中		置	3.09	1.2	0.48	
38	集 部	隔	■	・2	1-				突	05	空	群・中	鉄角	散	9.30	4.6	0.59	⑦
18	並	隣	■面	1・1	1				突	00	空	群	鉄際	主	5.38	4.0	0.90	
49	並 部	隣	積 ■		2				突*	06	空			置	6.08	3.7	0.74	
59	包	隣	■		1			沿		07	空	群		置	3.14	2.4	0.93	
44	集		分 ■	1・2				沿*		06		群	鉄際	割	4.40	2.0	0.55	
37	集		積 ■	1・	1			沿*		05	空	群・中	鉄際*	団	4.64	2.5	0.66	
07	並		■	・1			◎			89	空	群		割	3.02	2.2	0.89	
19	集 部		◆		1		◎			00	空	群・中		団	3.77	3.5	1.13	
39	集 部	隣	◆		3		◎			05	空	中	道際	散	5.11	3.1	0.74	
45	集 部	隣	◆	・3			◎			06	空	中		主	6.00	6.2	1.25	⑧
61	集 部		◆	・1		路	○ ◎			07	空	中		割	3.60	2.0	0.68	
57	集 部	隔	◆	・2	1	路	○ ◎	沿		07	空	中	鉄際	隔	4.30	2.4	0.68	
65	集 部	隣	◆離	3・		路	◎	沿		08	空	群・中		主	3.20	3.0	1.14	
72	集 部		◆面	2・	1	路	◎	沿		09	空	中	鉄際*	団	5.94	2.8	0.57	
46	並 部		◆面	2・		庭	隣 ◎	突*		06	空	群・中	鉄角*	団	7.93	2.0	0.31	⑨
54	集	隣	■面	1・2	1		隣	◎	沿・突*	07		中		主	9.30	4.2	0.55	
67	並		■面	2・	3		隣	◎	沿・突*	08	空		鉄角*	置	13.77	5.8	0.51	
69	集	隔	分◆面	1・	2		隣	◎		08	空			隔	5.50	4.5	0.99	
20	並 部		■面	1・	2		隣		突*	00		群・中	鉄角	割	4.40	3.7	1.02	
24	並		積 ■	1・1-			隣		突	01		群・中		置	5.15	1.9	0.45	

※斜路数欄において＊の付されるものは、敷地外とに繋がるものを示す。

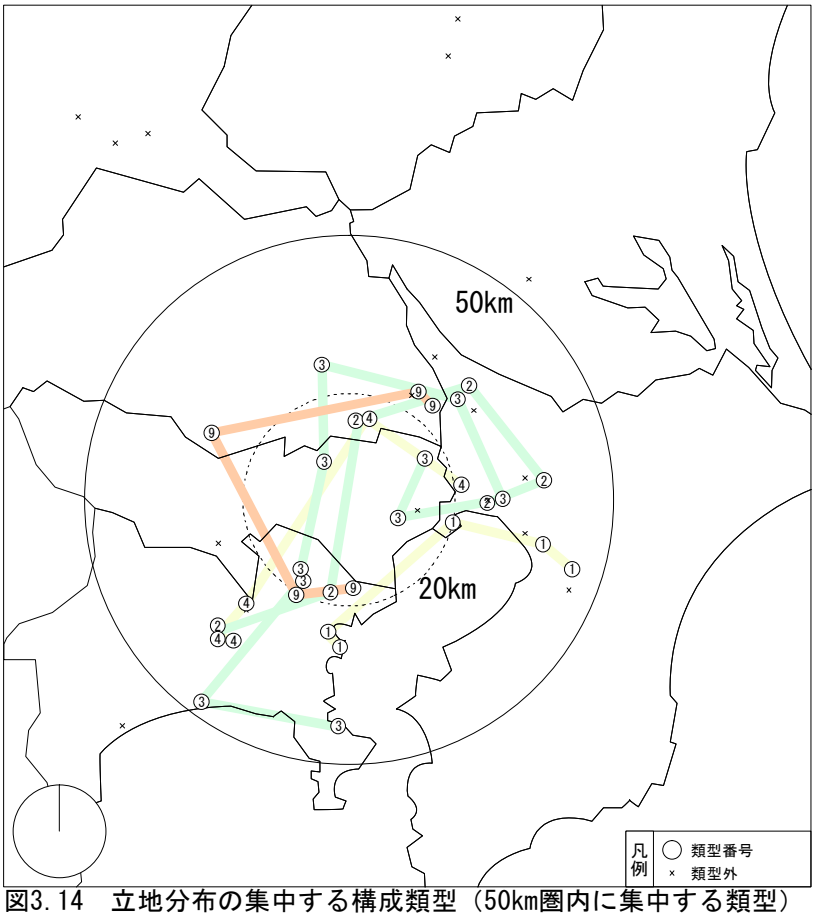


図3.14　立地分布の集中する構成類型（50km圏内に集中する類型）

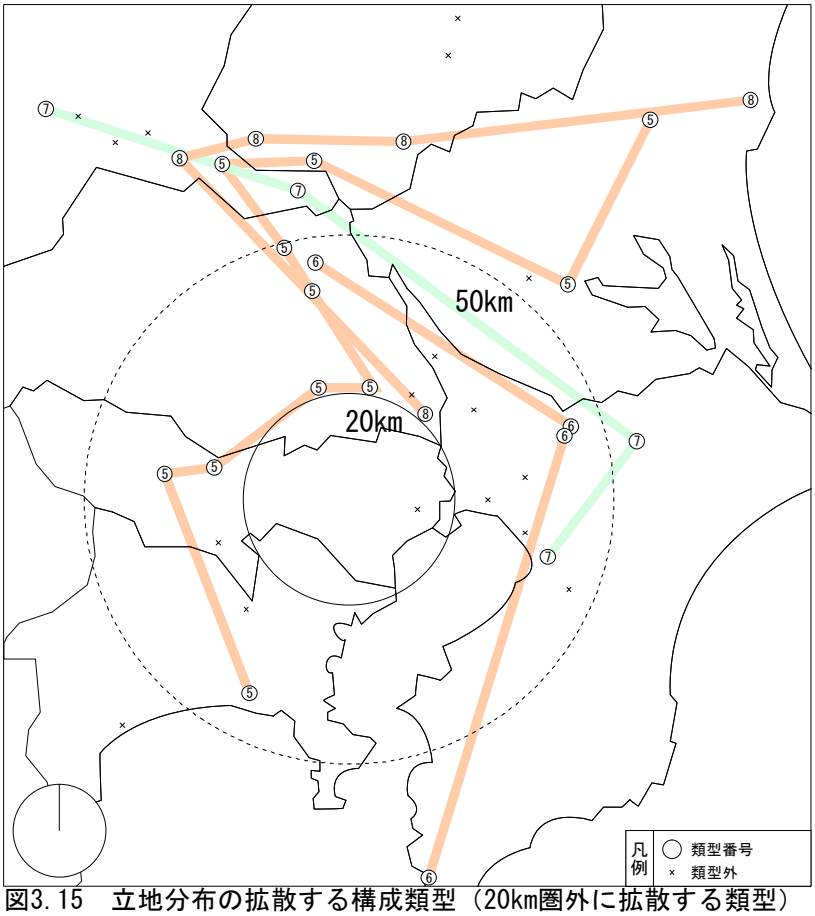


図3.15　立地分布の拡散する構成類型（20km圏外に拡散する類型）

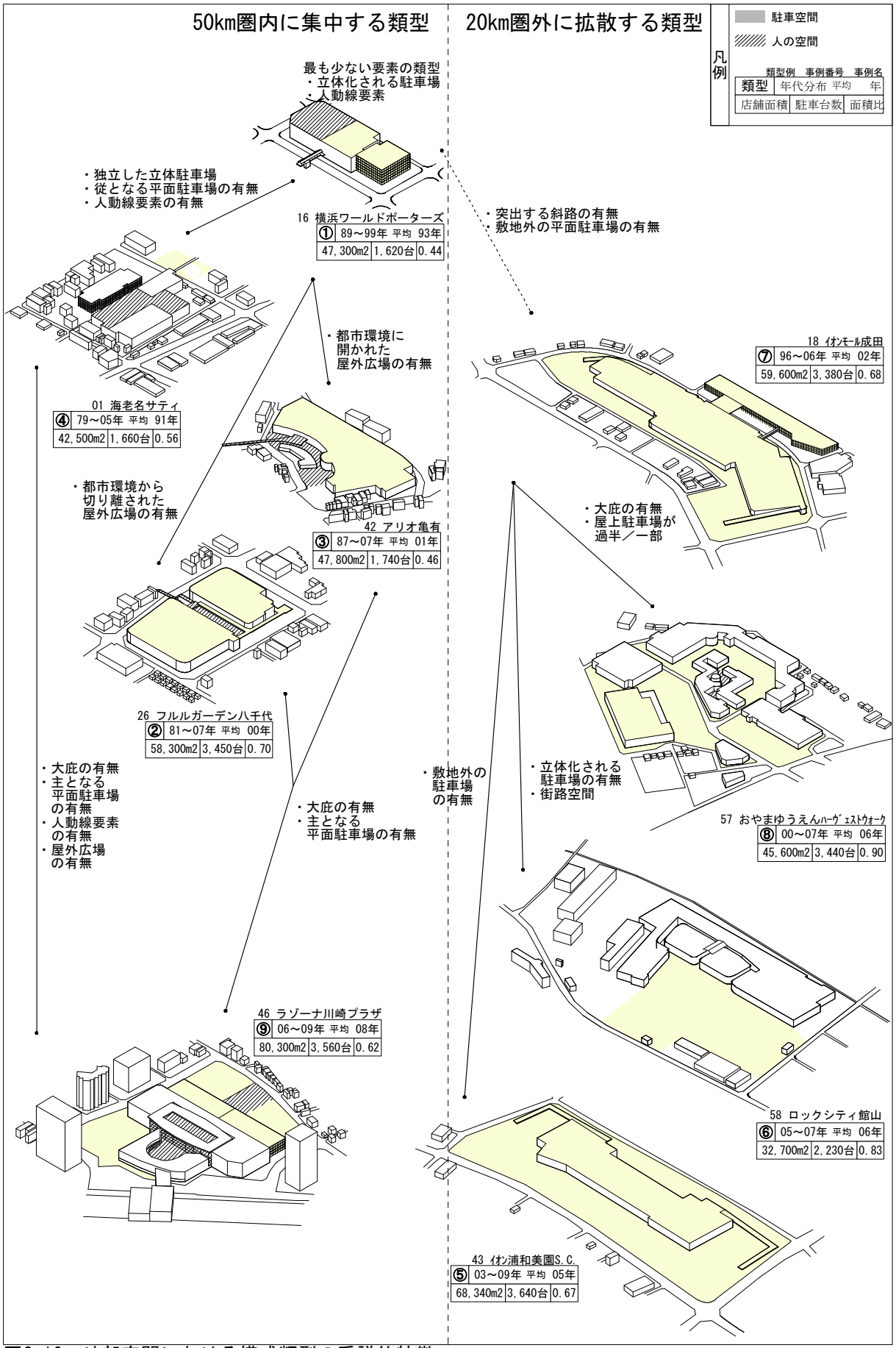


図3.16　外部空間における構成類型の系譜的特徴

第４章　郊外主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み

国道 16 号、小山〜相模大野間を事例として

第１節　本章の目的と概要

第２節　国道 16 号の沿道建築物と配置

２．１　沿道建築物の用途、階数、敷地間口幅と世代

２．１　沿道建築物の配置

第３節　沿道建築物の構え

３．１　沿道建築物の構えの単位と壁面の分節

３．２　沿道建築物の構えのタイプと群

第４節　沿道建築物の類型と 16 号の街並み

４．１　沿道建築物の類型

４．２　国道 16 号の街並みを類推する枠組み

第５節　小結

第１節　本論の目的と概要

ロードサイドの建築物と街並み

我が国では、高度経済成長期から 70 年代に、自家用車保有率の増加と、宅地の郊外へのスプロールとがあいまって、郊外の主要幹線道路沿いに商業店舗が展開されるようになった。80 年代に入ると、こうした沿道の店舗数は増加し、業種も多様となって、商業集積地として一応の隆盛をみることとなり、「ロードサイド[注 1)]」が建築物の名称から地域を表す名称として一般に認知されるようになる。こうしたロードサイドでは 90 年代以降、店舗間の競争が激化するとともに、外圧を受けての規制緩和によって店舗が大規模化すると、駅前の中心市街地の空洞化との関わりや、周辺の生活環境の悪化が問題視されるようになり、00 年代には、地域住民の生活の保護を目的として「大規模小売店舗立地法[注 2)]」が施行された経緯がある[注 3)]。

このようなロードサイドの商業集積は、均質化しグローバル化する都市の代表例として批判されることもあるが、中世に社寺の前に商店が集まって門前町が形成され、明治以降には鉄道の開通によって駅前商店街が形成されたことを踏まえれば、現代社会の経済原理と自動車に依存した郊外生活とに特化して形成された特徴的な現代都市の萌芽として捉えることもできる。

こうしたロードサイドの特徴は、R. ヴェンチューリらによる「ラスベガスから学ぶこと[注 4)]」を下敷きに、建築物から独立し自動車からの視認性の定理によって説明される巨大な看板や、建築物自体をシンボリックな形態によって記号化する店舗という二極の建築の在り方[注 5)]によって語られることが多いが、我が国におけるロードサイドの現状と、60 年代のラスベガスにおける興行小屋沿いの状況が、年代、業種や規模を一瞥しても単純な帰納、演繹として重ねられるとは考えがたい。しかし、一見差異を強調するような個別の建築物の特徴から、帰納的にその集積としての都市の特徴を捉える方法は、現代社会や都市との関わりにおいて建築をデザインする上で、重要な知見となり得ると考えられる。

また一般に、我が国のロードサイドにおいては、駐車場による連続的な建築物形態の分断と、各敷地における権利の確保を前提とした個別の建設によって、街並みと呼

べるものは存在しないと考えられているが、個々の建築物が形態上の類似性を有し、その類似性の範囲が特定できるのであれば、それらの「集積としての街並み[注6)]」もある限定の内に納まるはずであり、連続を前提としない街並みを位置づけることが可能になると考えられる。この時、しばしば現代都市の悪因として排除される自動車は、むしろ共通性を担保する条件へと価値の転換が図られるのである。したがって本章では、個別の建築物に共通してみられる道路際の立面（以下、構え[注7)]）や駐車場の構成類型を明らかにし、その時間的、空間的な推移を検討することで、建築物の形式から類推される街並み[注8)]について論じる枠組みを提示することを目的とする。

第２節　国道 16 号の沿道建築物と配置

２．１ 沿道建築物の用途、階数、敷地間口幅と世代

具体的な事例の選定に際し、大店法[注 9)]、及び大店立地法[注 10)] において出店調整の規制が床面積に対してかけられたことから、規制内となる大規模店舗と、規制外となる小中規模の床面積（500 ㎡から 1000 ㎡に変更）の店舗の二極化を助長していると考えられることを考慮した結果、郊外ロードサイドの商業集積地の黎明期に形成された国道 16 号線相模原地区[注 11)] のうち、規制外となる小中規模店舗が比較的多くみられた清新交差点から大野台郵便局前交差点の約 4.4㎞の区間とした（図 4.1、図 4.2)。一般に、商業店舗の集積地として言及されることの多いロードサイドであるが、事例対象地をみると集合住宅やオフィスなども混在し、商業店舗はその一部であることがわかる。そこでまず、沿道建築物の用途についてみると（図 4.3 上)、最も多くみられたのは飲食店舗で、次いで事務所、物販店舗と続き、物流施設から戸建て住宅までその用途は多岐にわたった。こうした用途を不特定の利用者を前提とした用途と、特定の利用者を前提とした用途に分類すると、前者は 5 割、後者は 4 割程で、不特定利用者の店舗と特定利用者の住居や事務所が複合するものが 1 割を占めた。さらに用途の運営形態を本店、本社、単独の戸建て住宅のように独立性が想定されるものと、フランチャイズ店や営業所、住宅団地のように別の場所での再現性が想定されるものに分類すると、フランチャイズ店が全資料のほぼ半数（129/261）を占め、これを含む複製、反復を前提とした運営形態は 7 割程（175/261）と大半を占めることがわかった。

次に、こうした用途や運営形態が、どのような変遷で現状に至ったのかを捉える為に、94 年に大店法関連 5 法が改正され、出店規制の対象が 500 ㎡から 1,000 ㎡以上の店舗となった注 20) ことを考慮して、85 年、95 年、05 年の 10 年毎の住宅地図を比較することで、現在の建築物がどの期間に建設されたのか(以下、世代)を整理した(図 4.3 下)。95 年～ 05 年(第三世代)に建設された建築物が約 4 割と最も多く、最少の 05 年以降(第四世代）は期間の年数で除した年率をみても最小となる。現在の用途から世代をみると、事務所用途では 85 年以前（第一世代）の建築物が多く、商業、住居用途では、本店、独立住宅が 95 年以前（第一、第二世代）の建築物に多いのに対して、フランチャ

イズ店、住宅団地等は 95 年以降（第三世代）の建築物に多くみられた。また、約 2 割(56/261）の建築物において用途変更がなされていた。

さらに、世代毎に建築物階数、敷地間口幅の平均をみると（図 4.4、図 4.5)、階数では 85 年～ 95 年（第二世代）の 2.9 階が最大となり全資料の平均は 2.4 階、間口幅では 95 年～ 05 年(第三世代)の 30.0 mが最大となり全資料の平均は 27.6 mとなった。

２．２ 沿道建築物の配置

前項のように、幹線道路の沿道には住居から店舗、工場まで多岐にわたる用途の建築物が建ち並んでいる。こうした用途の違いを越えて各敷地に共通する即物的な構成に着目すると、個々の建築物は前面道路に対して接道し、駐車場を有すること（8 割強[注 12)]:213/261）が挙げられる。中でも建築物輪郭外の駐車場[注 13)]（以下、建築物外駐車場）は、敷地へのアクセスを考慮すれば接道による性格が、建築物の構えや街並みを考慮すればオープンスペースとしての性格が重ねられており、特に前面となる 16 号間口における建築物と駐車場のせめぎ合いに、16 号間口の占有の様態として端的に現れていると考えられる。そこでまず各敷地におけるアクセスの条件となる接道面の数を整理し、各々に平均の敷地間口幅を算出すると（表 4.1)、角地のように横道に接し街区の端部に位置するもの（139）が 5 割に達し、間口幅の広い角地が多い傾向がみられた。同様に建築物外駐車場について接道面の数を整理すると（表 4.2)、一面でのみ接道するもの（80）と複数面で接道するもの（114）に分類され、複数面で接道するものでは隣接する二面で接する角（64）が多くみられた。次に、各敷地において建築物外駐車場の位置を整理すると（図 4.6)、建築物が敷地全体を占め建築物外駐車場の無いもの（67）が最も多く、次いで建築物の前に駐車場のある表駐車場（59)、横の側駐車場（47)、後ろの裏駐車場（31）の順となり、その他の配置（57）についてはこれらの組合せとして捉えることとした。

こうして捉えられた建築物の配置を、国道 16 号の道路境界との関係によって整理すると、建築物が接するもの（186)、駐車場が接するもの（163）の二つに大別され、これらの集合の交わりを含めて間口を建築物が占有（98)、建築物と駐車場に分割（88)、駐車場が占有（75）の 16 号間口の扱いによる 3 つの様態が導かれた。さらに、外部空間における敷地の奥を形成するものとして、建築物裏の駐車場の有無（有：59）を併せて検討し、建築物の配置を間口と奥行きの特徴の重ね合わせとして位置づけた。

第３節　沿道建築物の構え

第１節で述べたようにR. ヴェンチューリらが「ラスベガスから学ぶこと」によって提唱した、デコレイテッドシェッドとダック[注14)]とによるロードサイドの建築物に関する枠組みは、我が国のロードサイド建築物の状況にそのまま援用することはできない。しかし一方で前節で検討したような用途や配置を踏まえ、建築物に限定するならば、容器としての箱状の建築物に、看板等の要素が付加されるデコレイテッドシェッドのような在り方は、建築物と屋外広告物を別として規制する我が国においても建築物の分析に有効であろう。よって本章では、沿道建築物の構えを、壁面と付加される要素の組合せとして捉え、共通する特徴を有するタイプを導く。

３．１ 沿道建築物の構えの単位と壁面の分節

先述に従って沿道建築物の構えをみると、建築物の床面積を確保しボリューム（以下、建築物ボリューム）として立面を形成する部分（以下、壁面単位）と、床面積とは関係なく付加される要素（以下、付加要素）とに大きく分けられる（図 4.7）。これに従って構えにみられた単位を整理すると（表 4.3）、付加要素としては屋根（74）、看板[注 15)]（64）、大庇（19）の順に多くみられ、大庇のみが、自動車に関わる要素で、建築物領域の外部において壁面を用いずに領域を形成する。また建築物に特徴ある形態を付与する屋根は、用途の複合に関わらず、頂部にのみ用いられることから看板に準ずるものとし、同様に扱うこととした。壁面単位としては[注 16)]、窓やバルコニーなどを設けた窓壁面（145）、窓のない無窓壁面（73）、ガラスの大開口や、カーテンウォールのガラス壁面（118）が多くみられ、自動車に関わる壁面単位としては、ガレージのように壁に大きな穴が穿たれた車庫壁面（44）、ピロティなどの列柱壁面（21）、ガラスの無い開口のある開口壁面[注 17)]（7）がみられた。これら付加要素、壁面単位の組合せの相関をみると（図 4.8）、付加要素と壁面単位の組合せでは、屋根と窓壁面（39）、看板とガラス壁面（26）、看板と窓壁面（25）の組合せが多く、壁面単位間では、窓壁面と車庫壁面（32）、窓壁面と無窓壁面（31）の組合せが多くみられた。母数となる単位数の違いを考慮すると、大庇とガラス壁面（14）も特徴的な組合せと言える。

次いで、壁面単位の組合せがどのような配列をしているかを捉える為に、壁面の分節を整理すると（表 4.4）、壁面に分節を用いず一つの壁面単位によって立面を形成する単一が半数を占め（131）、上下に分節する積層（77）、左右に分節する並置（29）、上下左右の分節が組み合わされる部分（24）の順となるが、左右の分節が含まれるものをまとめても 2 割（53/261）程度と積層に及ばず、複雑な形態や立面は少ない。このことから、立面の分節の複雑さより、ガラス壁面や車庫壁面といった壁面単位の種類や位置関係の方が、類似性によって街並みを形成し得ると考え、以下これに従い検討を進める。

３．２ 沿道建築物の構えのタイプと群

まず前項までに明らかにした付加要素、壁面単位とそれらの組合せの相関、壁面の分節によって沿道建築物の構えを整理した（図 4.9）。これに従い付加要素の有無と種類[注 18)]、壁面単位の種類と分節、位置関係が一致するまとまりから、一階部分の壁面が、通りからの視線や動線の連続を検討する上で重要であることを考慮して、構えの 9 つのタイプを抽出し、そのひろがりを特定した上で 3 つの群を導いた（図 4.10 上）。

単一の窓壁面を構えとするタイプ（64）には、屋根要素を伴うもの（27）と、陸屋根とするもの（37）がみられ、これらは 16 号に対して建築物の表、つまり正面（64）を対応させるものとして捉えられる。これらは、どの用途にもみられるが本社や本店、単独住宅などの独立性を前提とした運営形態に多くみられた（33）。世代にも偏りはなく資料数も多いことから典型的な沿道建築物として考えられ、平均敷地間口幅[注 19)]は 18.5 mであった。単一で無窓壁面を構えとするタイプ（22）では、陸屋根とするもの（10）より、屋根要素を伴うもの（12）の方が多くみられた。下部を無窓壁面とし異なる壁面を積層するタイプ（12）は、いずれも 16 号に対して建築物の開口のない面、つまり側背面（34）を対応させ、単一の無窓壁面と類似するものとして捉えられる。正面と同様に、どの用途にもみられるが特に住宅に多い（14）。第二世代が少ないものの全世代を通してみられ、16 号への対応として一般化された構えのタイプと考えられる。単一の無窓壁面の平均敷地間口幅が 15.9 mと狭いのに対し、積層下部を無窓壁面とするものは 23.6 mである。これら正面と側背面のタイプは、建築物の壁面としての性格を強調しつつ、16 号への構えを形成することから閉鎖の群として位置づけられる。

単一でガラス壁面とするタイプ（43）では、陸屋根とするもの（28）が、屋根要素を伴うもの（15）より多くみられた。さらに、下部をガラス壁面とし異なる壁面を積層するタイプ（29）がみられ、これらは 16 号に対して、大きなガラスによって内外を視線的に連続させる透明の群（72）として捉えられる。この群は用途においてはフランチャイズ店（51）、建設においては第三世代（31）に集中し、単一のガラス壁面の平均敷地間口幅は 29.9 m、積層のガラス壁面は 19.5 mと大きく異なる。

以上は、自動車に関わる要素、壁面単位を含まない構えの 5 つのタイプ、及び 2 つの群であり、全資料の 6.5 割（170/261）を占めた。

続いて自動車に関わる要素、壁面単位を含む建築物の構えをみると、自動車への建築的な対応として、屋根下の空間を設え、外部に開放された内部空間を有するという特徴が共通している。大庇の付加要素を有し陸屋根とするもの（17）と、壁面を並置とし、自動車に関わる壁面単位（以下、自動車壁面。具体的には車庫壁面、列柱壁面、開口壁面を指す。）を有するもの（6）はともに、接道レベルで人の領域と車の領域を水平方向に分節するタイプ（23）であり、さらに、垂直方向にも分節を有するものとして、部分の壁面の分節で自動車壁面を有するタイプ（15）がある。これらは接道レベルにおける建築物間口を自動車壁面と、壁面とに分節する隣接開放（38）として捉えられる。下層を自動車壁面とし異なる壁面を上層とするタイプ（26）と、上層を自動車壁面をとし下層を異なる壁面とするタイプ（7）は、ともに層状の構成によって自動車が独占する層を形成するもので積層開放（33）として捉えられる。これらの開放の群における用途をみると、フランチャイズ店（45）に集中しており、第三世代（31）に多く、透明の群と類似した傾向を示している。平均敷地間口幅としては、上部を自動車壁面とする積層が 59.1 mと最も広く、次いで庇・並置とする隣接の 44.5 m、部分の 23.4 m、下層を自動車とするものの 22.0 mの順となった。

得られた各タイプを平均敷地間口幅の順に並べると（図 4.10 下）、群、壁面の分節とも集中せずに分散することから、沿道建築物の構えの特徴と敷地間口幅の直接の対応はみられなかった。

第４節　沿道建築物の類型と 16 号の街並み

前節までに検討した 16 号間口に対する配置の性格と、建築物の構えに関するタイプ及び群の組合せによって、郊外幹線道路の街並みを形成する個々の建築物の構成を捉えることができる。そこで本章では、建築物の配置による間口方向、奥行き方向の特徴と、構えの群を重ね合わせることによって沿道建築物の類型を導き、その集積としての郊外幹線道路の街並みについて考察する。

４．１ 沿道建築物の類型

ここではまず、沿道建築物の類型を捉える為に、第２節において得られた配置の特徴を縦軸、第３節で得られた建築物の構えの群を横軸としたマトリクスを作成し全事例をプロットした。また、世代毎の事例数、用途の増減を、世代毎の合計事例数によって除した値、すなわち建設数に対する用途の割合をグラフによって図示した（表 4.5)。

まず正面、側背面の閉鎖の群について配置との対応をみると、敷地間口を建築物が占有するもの（47)、敷地間口を分割するもの（31）による 8 割（78/98）の建築物が 16 号に接しており、16 号に近接した建築物が、その向きによって対応する沿道建築物と考えられる。このような閉鎖の構えの建築物において、各配置における世代毎の用途の増減をみると、建築物が占有するものでは、全ての用途にみられるものの、第一、第二世代では商業、事務所の用途に多く、第三世代以降では、住宅団地等の住居用途の占める割合が多い。間口を分割するものでは、商業系用途、第二世代に多くみられ、駐車場が占有するものでは、事務所、住居が多く、第三世代以降に商業用途が増加する。

次に、透明な群（72）について配置との関係をみると、間口を分割（33)、駐車場が占有（20）による 7 割（53/72）の建築物において､駐車場が 16 号に接している。また、複数面で接道する建築物外駐車場が多いことから、自動車による敷地へのアクセスの簡便性という動線的な連続と、構えの透明性による建築物内外の視線的な連続が敷地正面に重ねられた沿道建築物と考えられる。世代毎の用途の増減をみると、間口を建築物が占有、間口を分割においては、第一世代から第三世代に多くみられるフランチャイズの店舗用途が第四世代に減少し、間口を駐車が占有するものが第四世代に多くなる。このことは、フランチャイズ店に多いガラス壁面の建築物では、16 号間口を建築物の占有から駐車場による占有の配置に変わりつつあることを示している。

自動車を建築物領域内に含む開放の群の配置との関係を検討すると、敷地間口を建築物が占有するもの（29)、駐車場が占有（28）など、敷地間口を分割せずいっぱいに用いる占有の形式が 8 割（57/71）を占める。これらは前面道路に対する建築物の構えと自動車の接続という相反する要請を、配置においては間口を分割せずに、建築物で間口を分割する、もしくは層状に重ねることによって建築物がその両方を引き受ける沿道建築物と考えられる。世代毎の用途の増減をみると、間口を駐車場が占有、分割

の配置では、第一世代の事務所に多く以降は店舗が多くなり、建築物が占有する配置では、第四世代の店舗と住宅に多い。このことは事務所に特徴的であった開放の構えが、配置を変えつつ店舗や住宅へ移行されたことを示している。

以上を配置の性格から整理すると（表 4.5 中枠)、閉鎖による群は、建築物が 16 号に接し、それとは逆に透明の群は駐車場が 16 号に接する傾向がある。これらが 16 号に接するものの種類に特徴があるのに対し、開放の群は間口方向の占有の形式に特徴がみられた。

４．２ 国道 16 号の街並みを類推する枠組み

国道 16 号の現在の街並みは、個別の時期に、個別の建築物が建設された結果であることを考慮すると、各類型は即物的な隣接関係だけでなく、時間的な隣接関係を伴うことで、新陳代謝する街並みを構成していると言える。よって現在の街並みを、通時的な変化の中に立ち現れるものとして捉える枠組みが創出される必要性がある。そこで本項では、各類型における世代毎の事例数と平均敷地間口幅を図として表し、それらの通時的な変化を比較検討する（図 4.11）。この変化は、現在まで残る建築物から導かれた各類型において、世代毎の事例のまとまりに共有された特徴を表すので、本項では、これをもとに検討する[注 20)]。まず事例数をみると、全事例の約４割を占める第三世代が最多となるものは多くみられるが、これらの通時的な変化としては、第一、二世代が少ないものと、第一世代が多く、周期的に増減するように見えるものに分かれる。全事例の約 2.7 割を占める第二世代が最多となるものと、同じく全事例の約 2.7 割を占める第一世代が最多となるものは、初期の建築物が多く残る類型で、通時的には周期的に増減するように見える。こうした全事例に占める世代の割合と、各類型における世代毎の事例数の通時的な変化を比較すると、事例数の周期的な変化は、現在の均質と言われるロードサイドの街並みに、新旧の偏りとしてあらわれている可能性がある。この偏りが敷地規模の変化とどのように対応しているのかを捉えるために、世代毎の平均間口幅の変化をみると、世代に関わらず平均間口幅が一様となる、つまり敷地の規模と構えが世代に関わらず一致するものと、世代毎に変化する、つまり規模と構えが世代に一致するものがみられた。

以上を踏まえ事例数と平均間口幅の通時的な変化から、現在の街並みを構成する各建築類型の特徴を考察する（図 4.11 枠）。閉鎖の構えでは、世代に関わらず平均間口幅は一様であるが、現在まで残る建築物の世代をみると、建築物の配置によってその傾向が異なる。このことから閉鎖の構えは、特定の敷地規模に一致して新陳代謝する類型と考えられる。透明の構えでは、駐車場が構えにあらわれない配置の類型は、第一世代が多く残され、間口幅は各世代で変化するのに対し、他の配置の類型は、第三世代を最多とし、間口幅は一様となる。このことから透明の構えは、駐車場が構えにあらわれない配置の類型では、世代毎に異なる敷地規模に呼応するのに対し、駐車場

が構えにあらわれる類型では、特定の敷地規模に一致するものと言える。開放の構えでは、建築物の配置に関わらず第三世代が最多となり、間口幅は変化する。このことから開放の構えは、世代毎に異なる敷地規模に対応したものと言える。以上を自動車への対応から整理すると、閉鎖の構え、透明の構えでは特定の敷地規模と一致するのに対し、開放の構えでは世代毎に異なる敷地規模と対応している。このことから、現在のロードサイドの街並みは、建築物に自動車が入り込む建築類型によって、規模として偏りがもたらされていると考えられる。

第５節　小結

以上、国道 16 号線、小山〜相模大野間において、まず沿道建築物の用途と階数、敷地間口幅を整理し、次いで配置を、間口と奥行きの特徴によって捉えた。続いて、付加要素と壁面単位の組合せ、壁面の分節と位置による共通性をもとに、沿道建築物の構えのタイプとその群を導いた。さらに得られた配置と構えの群から沿道建築物の類型を導き、世代毎の用途の割合、事例数、敷地間口幅の推移を検討することによって、現在の街並みを、世代を経て増減する類型の推移の中に立ち現れる一断面として再定義した。このことは、壁面の特徴である透明・開放・閉鎖という群が、配置による壁面のセットバックや間口の分割の問題と関わりつつ、街並みの時間的な変遷の中に位置づけられることを示しており、未だ基礎的な段階ではあるが、とりとめのない郊外の街並みを、個別の建築物における類型とその広がり、変遷から、類推的に捉える枠組みを示すことができたと考える。

第４章　注

注 1)　本章では特に、郊外主要幹線道路の沿道建築物群によって形成される環境の全体を「ロードサイド」と定義している。

注 2)　大規模小売店舗立地法、第一条において、その目的は、「この法律は大規模小売店舗の立地に関しその周辺の地域の生活環境の保持のため大規模小売店舗を設置する者によりその施設の配置及び運営方法について適正な配慮がなされることを確保することにより、小売業の健全な発達を図り、もって国民経済及び地域社会の健全な発展並びに国民生活の向上に寄与することを目的とする。」とある。

注 3)　参考文献 1)p5 〜において、ロードサイド商業の発展過程をまとめている。発展理由の概要を列挙すると。「道路整備、モータリゼーションの進展、郊外人口の増加と消費の郊外化、地価、規制」。

注 4)　参考文献 2) 参照。改訂版の日本語訳タイトルは「ラスベガス」となっているが、訳文中にも使われている「ラスベガスから学ぶこと」の方を用いた。

注 5)　参考文献 2)p118 参照。R. ヴェンチューリは「論点を明確にするためには、対照的なふたつの対立物が必要である。」として、「ダック」と「デコレイテッド・シェッド」を提唱し、前者を「空間、構造、プログラムからなる建築のシステムが、全体を覆っている象徴的形態によって隠し込まれ、歪められている場合。」、後者を「空間の構造のシステムがプログラム上の要請に無理なく従い、しかも、装飾がそれ自身他のものと無関係にとり付けられている場合。」と位置づけている。ストリップについては p51 ＜メイン・ストリート＞と＜ストリップ＞参照。

注 6)　参考文献 5) によると、「街並」とは「街路に沿って建築物が建ち並んでいるようす。」とあり、軒等のつらなり、形態的な連続を「街並」と呼ぶ場合と区別して、ここでは「集積としての街並み」とした。

注 7)　本章では、16 号側の建築物立面を入り口や向きに関わらず「構え」とした。

注 8)　参考文献 3) 参照。アルド・ロッシは「都市の建築」の中（ポルトガル語版序文）で、p285「〜本書の目指すところが建築としての都市の構想であることは正しく認識されている〜」と述べている。また p299「〜スパラトはその類型的形態のなかに都市を見いだしていたのだ。だからそこでは、建築物が類推的に都市の形態と結びついている。そこから導かれるのは、従って、建築物が都市との類推によって計画され得るということなのだ。」と述べ、「建築物の持つ類推による変形作用〜」、「類型的形態」から「類推的都市」へと発展させる。また、参考文献 4) では「類推」の概念について、詳細な検討がなされている。これらを参考に、ロッシにおいては、類型から原型へ向かい、集団的記憶から歴史へと「類推」は進むが、本章では特に、形態としての共通性から類型を導き、街並へといたる過程、つまり「建築物類型」から「都市形態」を推し量ることを「類推」とした。

注 9)　大規模小売店舗法の略称。1974 年に施行された大規模小売店舗の事業活動を調整する法律。500 ㎡以上の大型店の出店を規制。2000 年に「大規模小売店舗立地法」の施行に伴い廃止。

注 10)　大規模小売店舗立地法の略称。2000 年 6 月に「まちづくり 3 法」の一つとして施行。他は「改正都市計画法」「中心市街地活性化法」。内容は注 1 参照。
大店法では 500 ㎡以上の出店を規制していたが、1994 年の改正によって 1000 ㎡未

満の店舗の原則出店自由となり、それを引き継ぐかたちで、大店立地法でも 1000 ㎡以上の店舗の出店を規制している。

注 11) 参考文献 1）p63 〜。「第三章　神奈川県および国道 16 号線沿線の商業」において、商業、人口構造から神奈川県を、郊外人口、モータリゼーション、交通量、土地供給能力から 16 号線沿線の重要性を位置づけており、中規模店が多かった為に、大店法による 500 ㎡以上の店舗の出店規制の影響を受けなかったとある。

注 12) 計算式：総資料数（261）− 建築物外の駐車場を持たない資料数（67）＋ 建築物外の駐車場を持たず建築物に駐車を含む資料数（19）＝ 213 ／ 261 ＝ 8. 16

注 13) 本章では、ガレージなどの建築物内部にある駐車場と区別して、建築物の輪郭外の屋外駐車場を建築物外駐車場として扱った。なお、建築物の側部などに駐車場としての設えを有さずに、横付けするものなどについては、明確な配置の意図がみられない為に、取り扱わないこととした。

注 14) 注 4) 参照。「ダック」は特徴的な例であるが、資料区間には、建築物以外のものの形態を模した建築物や、複雑な形態をした建築物はみられなかった。

注 15) 本章では、他の要素との均衡から建築物に接するボリューム状の看板のみを扱うこととした。よって面状のものや、独立した搭状のものは扱っていない。

注 16) 入口は、壁面の意図に関わらず設える必要が生じる為、窓として扱わない。

注 17) 屋上の駐車場については、開口とは異なるが、転落防止の壁面が腰壁程度にみられるので、本章では開口壁面とした。また、ガラスカーテンウォールの内部に自動車のある建築物もみられるが、特定の自動車のみが入る場所である為、自動車の要素とせずに壁面単位として取り扱うこととした。

注 18) 付加要素のうち看板については、商業店舗との結びつきが強いこと、また我が国の法令では、仮設構築物として扱われ、店舗や事務所の入れ替わりによって取り替えられることも多いので、他の付加要素とは異なる取り扱いとし、看板の有無によってタイプを分類しないこととした。

注 19) 第 3 節における平均敷地間口幅のみ、上下 1 割を除いたトリム平均とした。

注 20) 増減を捉えるのに際し、Ⅳ期は 3 年間と他の期の 10 年に較べて期間が短い為に、Ⅰ〜Ⅲ期の補足として検討することとした。

第 4 章　参考文献

1) 川野訓志，坂本秀夫，中山健，鷲尾紀吉：ロードサイド商業新世紀 − 国道 16 号にみる実態と今後の展望 −，同友館 , 1999

2) R・ヴェンチューリ他著，石井和紘他訳：ラスベガス，鹿島出版会 , 1978

3) A・ロッシ著，大島哲蔵，福田晴虔訳：都市の建築，大龍堂書店 , 1991

4) 松政貞治：都市建築における類推の概念について − アルド・ロッシの類推的建築を通して −，日本建築学会計画系論文集第 543 号 , pp. 289−296, 2001. 5

5) 日本建築学会編：建築学用語辞典第 2 版，岩波書店 , 1999

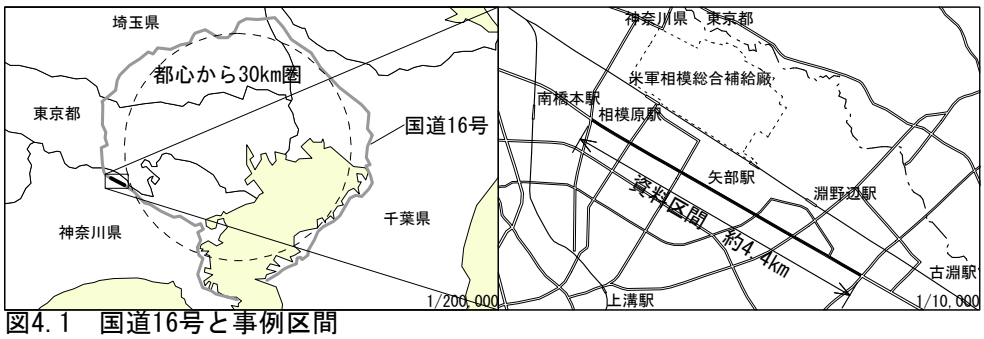
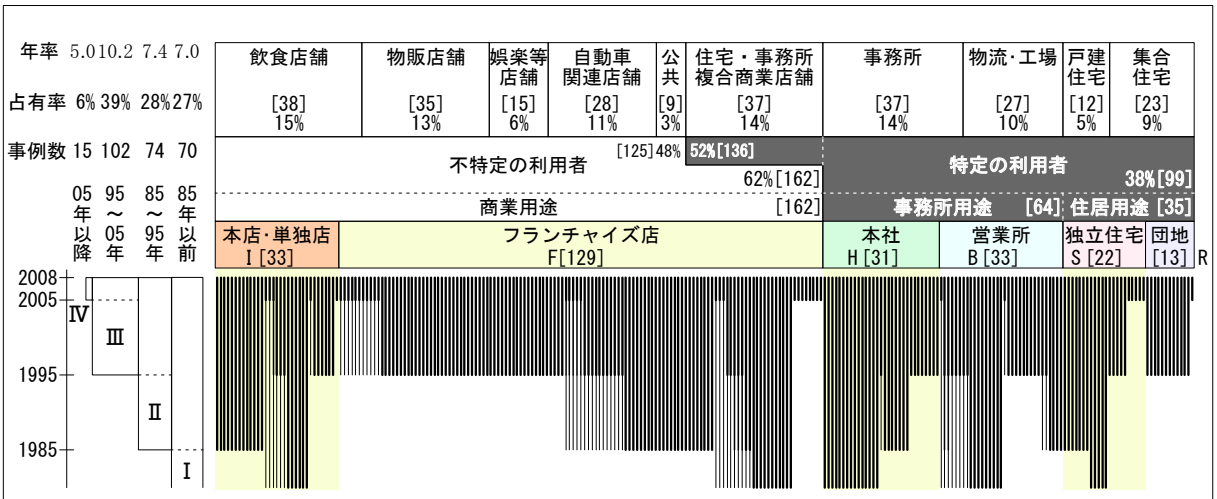


図4.1　国道16号と事例区間



※図4.3 注 世代に関しては運営形態毎に左から多い順に並べた. 細線は用途変更のあった資料. 年率の第一世代は便宜上10年で除した値.

図4.3　資料建築物の用途と世代

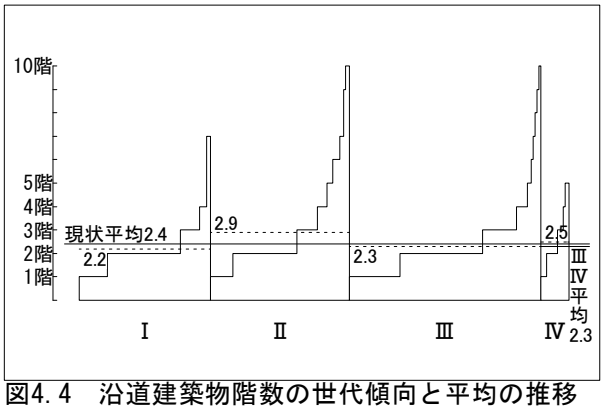


図4.4　沿道建築物階数の世代傾向と平均の推移

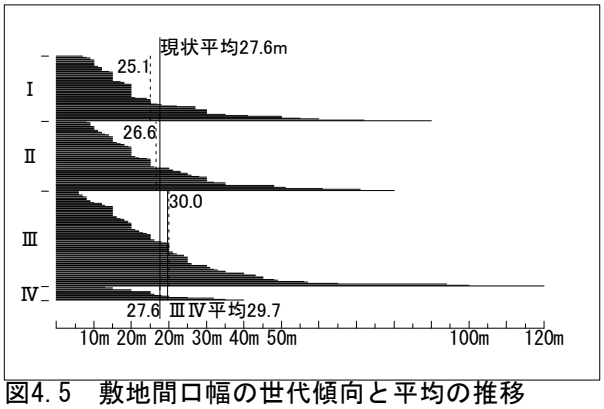


図4.5　敷地間口幅の世代傾向と平均の推移

表4.1　敷地の接道

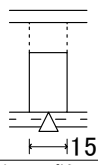
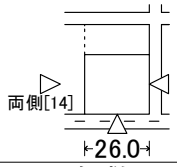
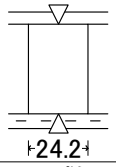
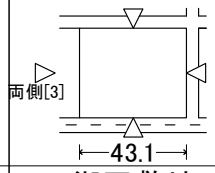
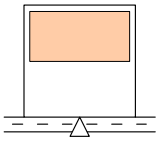
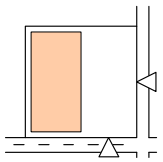
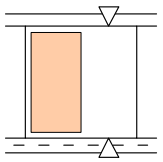
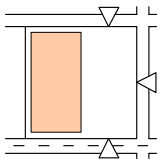
前後の接道	街区における位置	街区央部 [122]	街区端部 [139]
前後の接道	前面接道 [134]		
		前面敷地 [68]	角敷地 [66]
	前後接道 [127]		
		貫通敷地 [54]	街区敷地 [73]

表4.2　建築物外駐車の接道による性格

道路間口と接道の関係	単数の道路間口に接道 [80]	複数の道路間口に接道 [114]	
			角 [64]
			通過 [18]
			角・通過 [32]

※表中図は代表例.

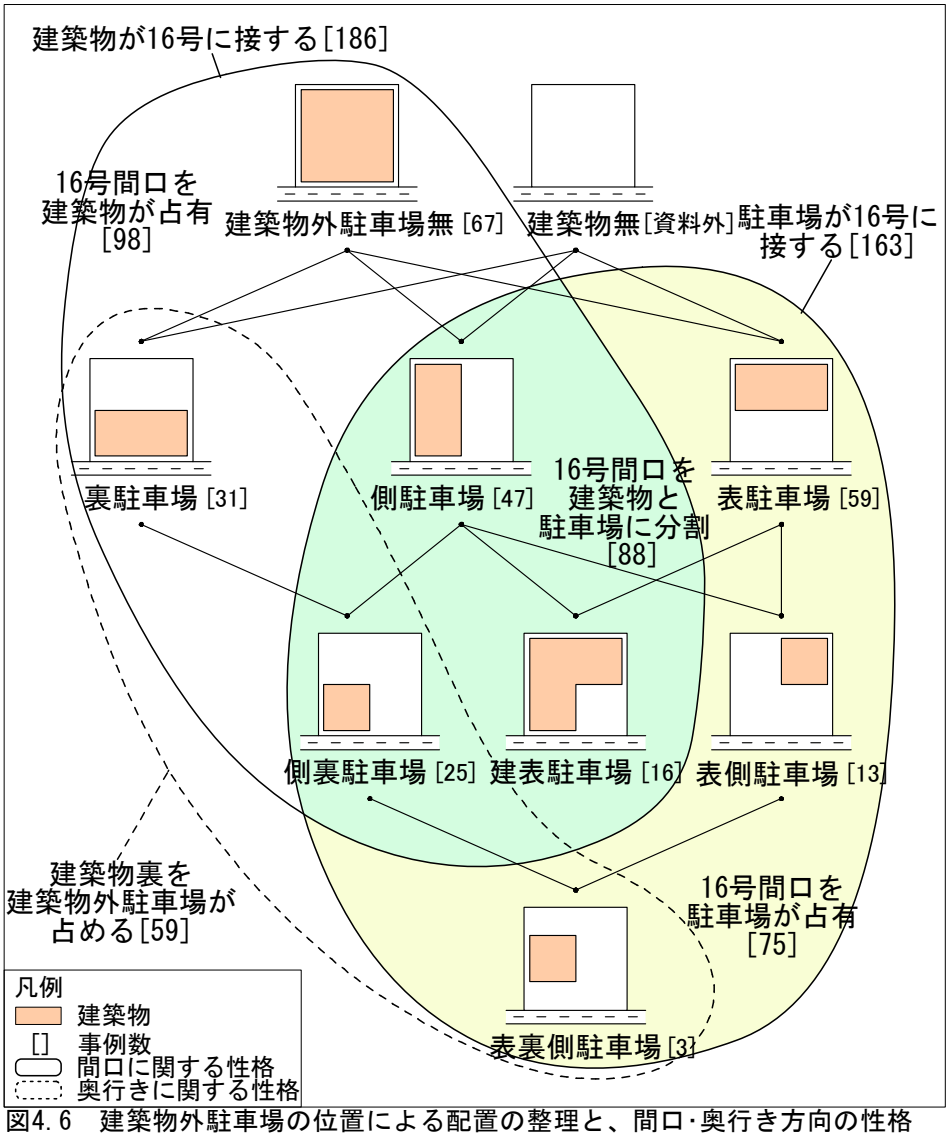


図4.6　建築物外駐車場の位置による配置の整理と、間口･奥行き方向の性格

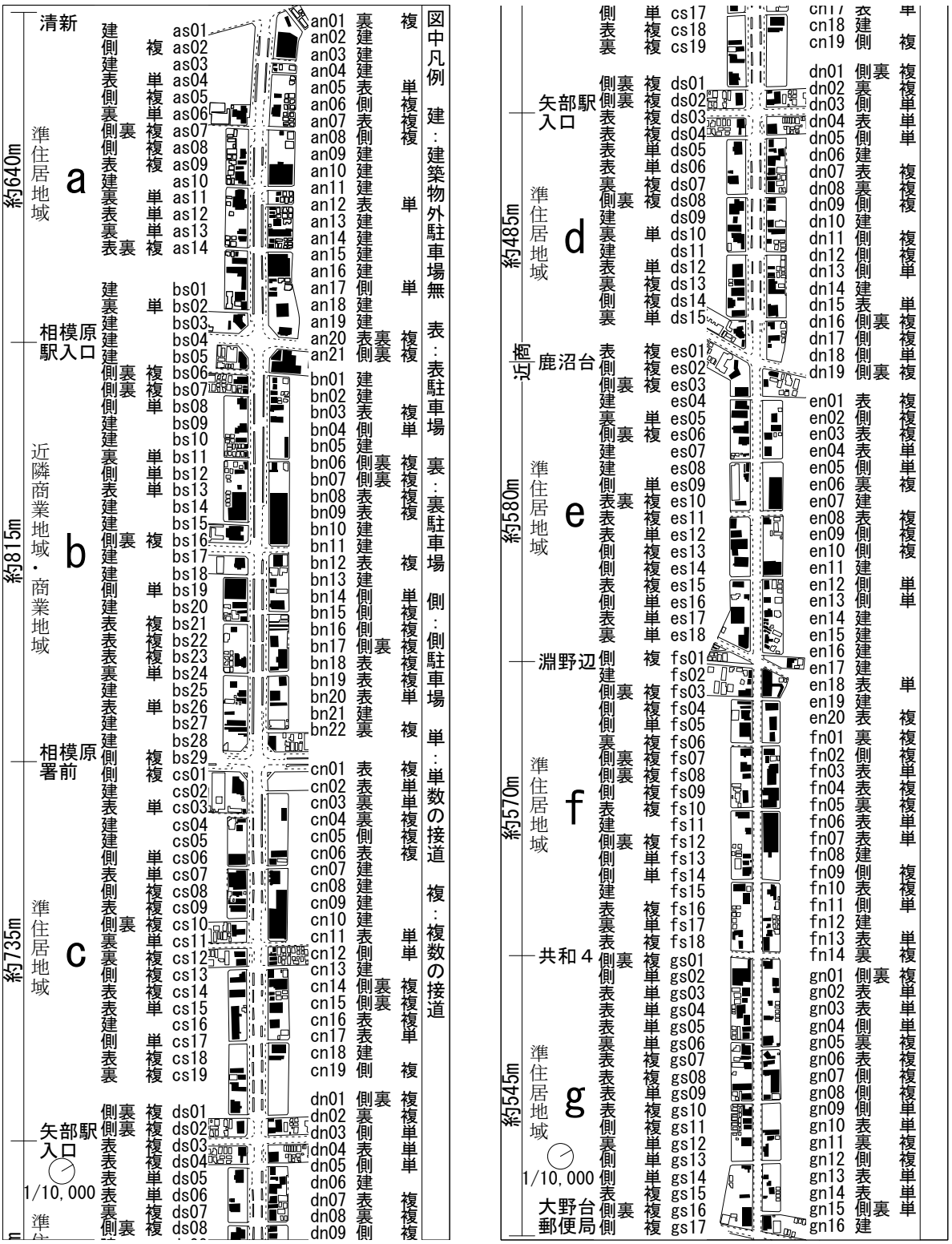


図4.2　事例建築物配置図と事例番号

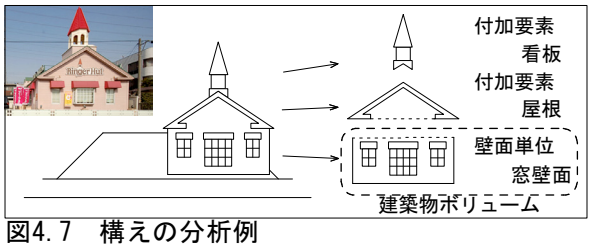


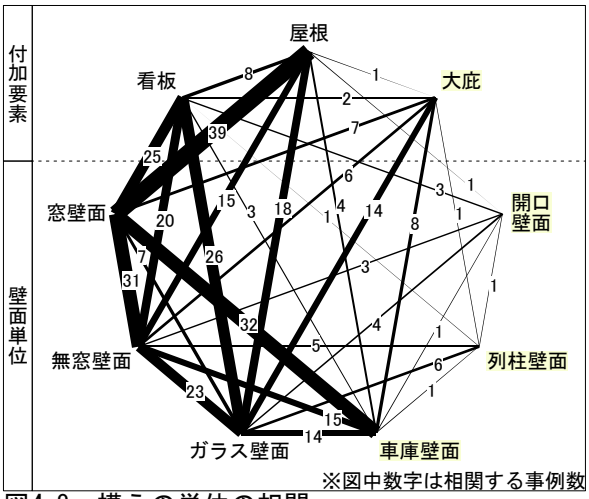
図4.7　構えの分析例

表4.3　沿道建築物の構えの単位

付加要素	屋根 [74]	看板 [64]	大庇 [19]
壁面単位	窓壁面 [145]	無窓壁面 [73]	開口壁面 [7]
	ガラス壁面 [118]	車庫壁面 [44]	列柱壁面 [21]



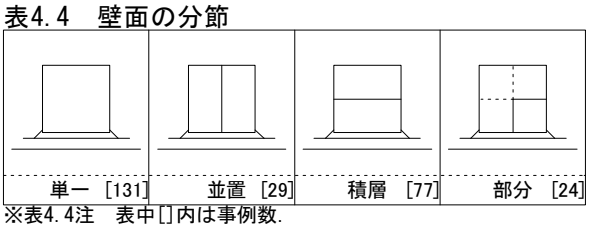
※表4.3注　表中網掛は自動車要素を示す. []内は事例数.
開口壁面には屋上駐車も含む.



※図中数字は相関する事例数

図4.8　構えの単位の相関

表4.4　壁面の分節



※表4.4注　表中[]内は事例数.

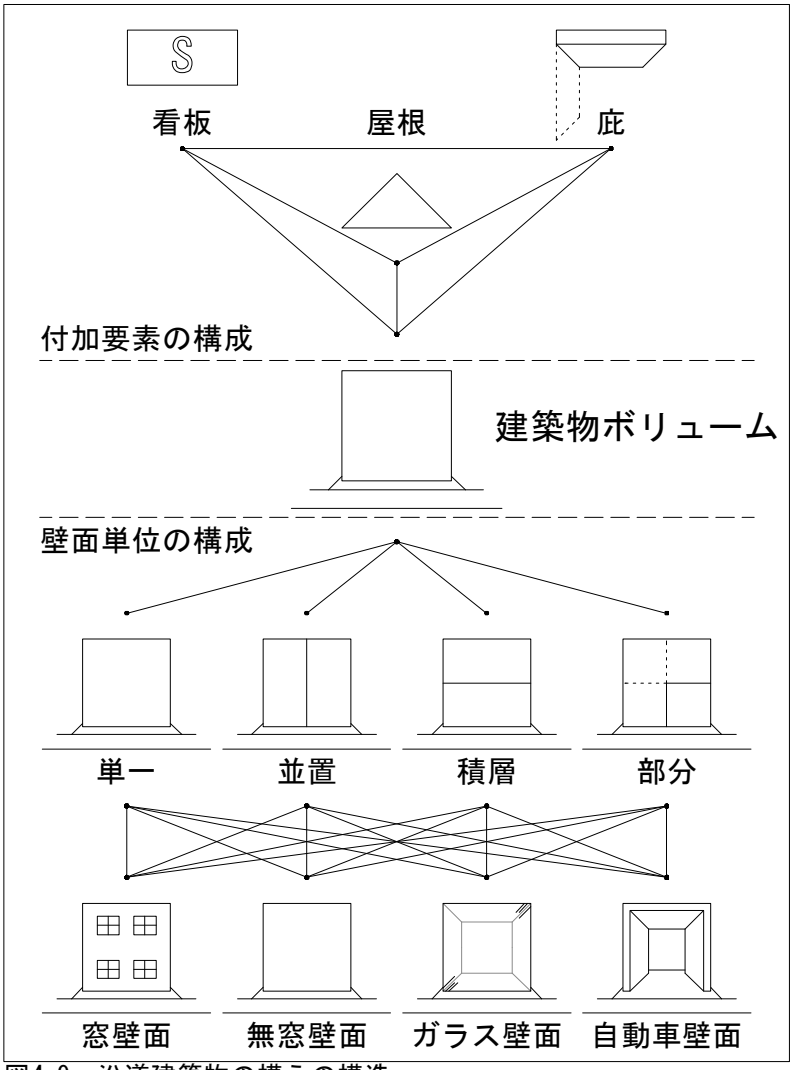


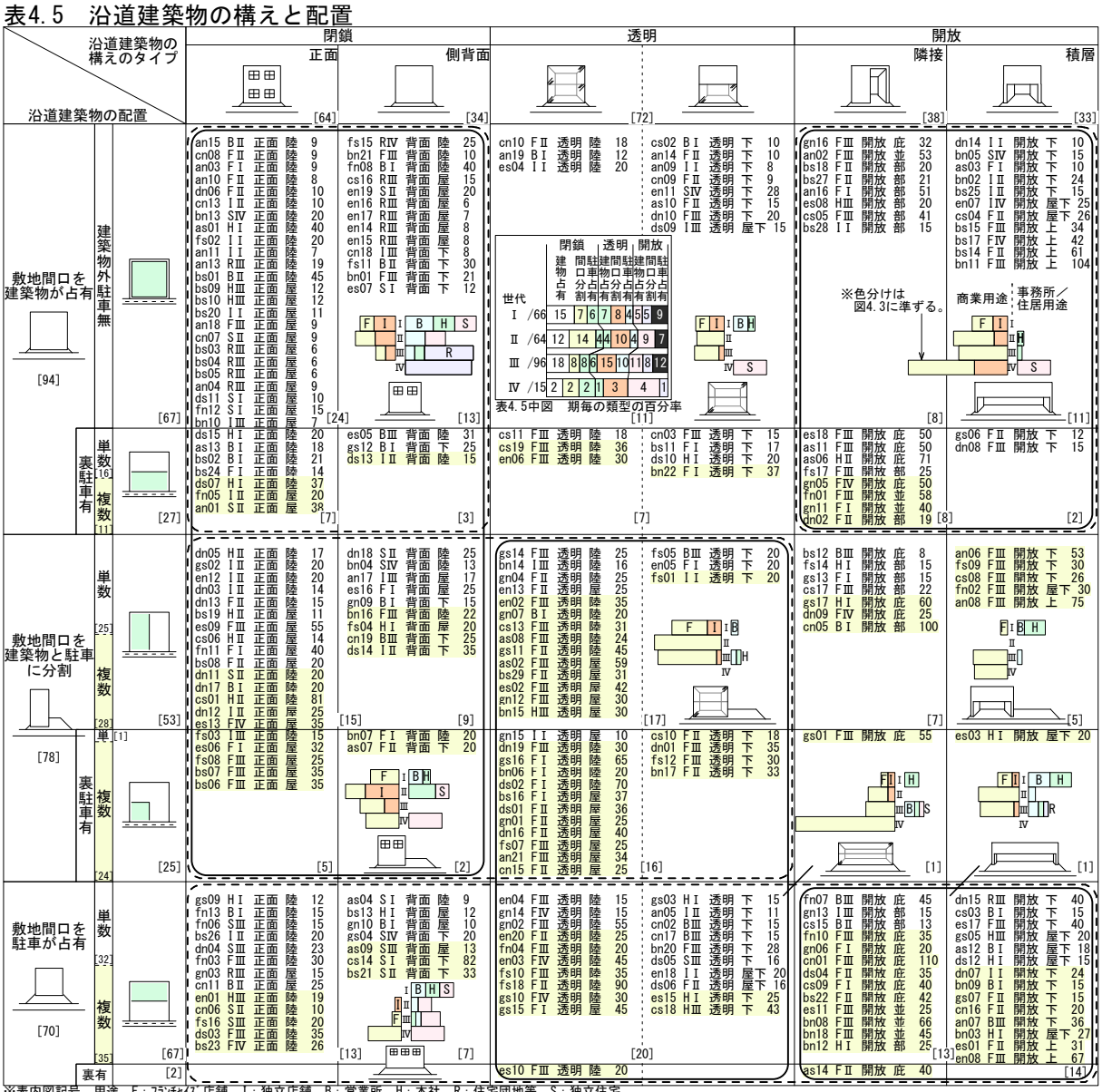
図4.9　沿道建築物の構えの構造



図4.10　沿道建築物の構えのタイプ、及びその平均敷地間口幅と群

※図4.10注　図中写真は代表例. []内は事例数.

表4.5　沿道建築物の構えと配置



※表内図記号　用途　F：ﾌﾗﾝﾁｬｲｽﾞ 店舗　I：独立店舗　B：営業所　H：本社　R：住宅団地等　S：独立住宅
世代　Ⅰ：85年以前　Ⅱ：85～95年　Ⅲ：95～05年　Ⅳ：05～08年
構え　正面：正面の構え　背面：側背面の構え　透明：透明の構え　開放：開放の構え
屋：屋根　陸：屋根無　庇：庇　並：並置　下：積層下部　上：積層上部　部：部分
※表注　図中網掛け資料は、「接続」の建築物外駐車となるもの．実線枠は構えの群において二割以上となるもの、点線枠は配置において二割以上となるものを囲った。

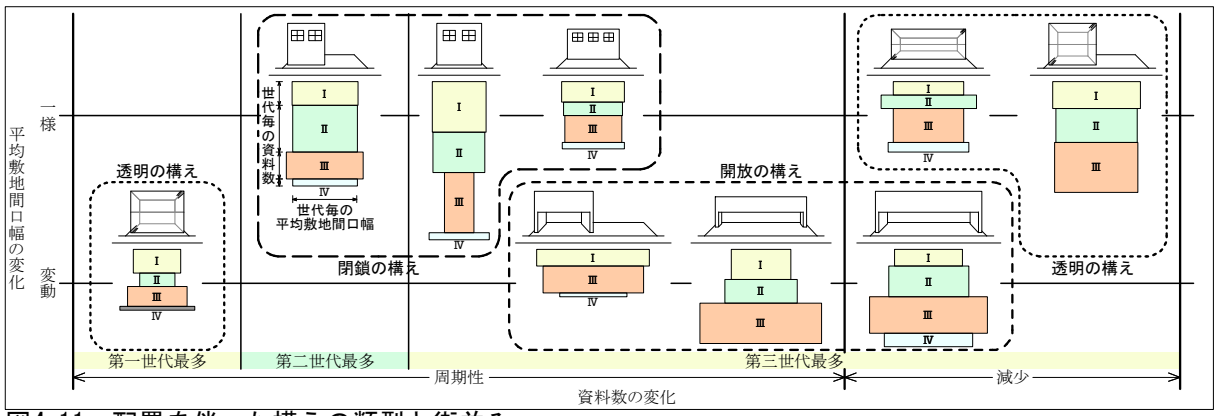


図4.11　配置を伴った構えの類型と街並み

第５章　　自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み

世田谷区奥沢を事例として

第１節　本章の目的と概要

第２節　街並みと住宅の構え、間口単位の関係

２．１　間口単位による住宅の構えの記述

２．２　間口単位を構成する要素

２．３　間口単位の種類と自動車の取り扱い

第３節　住宅の構え

３．１　間口単位からみた住宅の構えの構成類型

３．２　間口幅による類型のまとまりと世代

第４節　類型からみた奥沢の街並み

４．１　奥沢における全体の街並み、方位の街並み、部分の街並み

第５節　小結

第１節　本章の目的と概要

住宅地の街並みと個々の住宅における自動車の取り扱い

我が国における郊外住宅地の開発は、1920 年代に端を発する[注 1)]。開発当初は垣根や塀の連続する街並み[注 2)] であったが、50 年代に土地所有者の代替わりに伴って、敷地が小さく分筆され始め[注 3)]、高度経済成長期の 70 年代には、乗用車の一般家庭への普及[注 4)] によって住宅の庭や垣根に駐車場が割り込むようになり、宅地環境の悪化が叫ばれるようになった。

しかし、この状況を改善するために、地域や敷地から自動車を排除することは、自動車がもはや現代の社会生活において必要不可欠であることを前提とするならば、現実的とは言えない。むしろ駐車スペースを独立住宅の個々の問題を超え、宅地全体に共有された問題であると捉え直して、その影響を街並みの創出に積極的に利用する方法が求められていると言えるだろう。

自動車と歩行者の関係を主題とする住宅地の計画手法としては、ボンネルフ[注 5)]、クルドサック[注 6)] などがあるが、我が国においては、道路率が高く住宅用地の面積が小さくなるなどの理由から、これらが新興の住宅地に導入されることは稀であり、ましてや敷地区画も更新され続ける既成住宅地に適用されることは、ほぼ不可能と言わざるを得ない。このために、住宅地の街並みと自動車の問題を接続する手法を構築することは、現代の建築デザインにとっても、大きな挑戦と言えるものとなっている。

このとき前提となるのは、住宅地の街並みが一つの主体によって、統合的にデザインされるのではなく、個々の戸建住宅の更新や改修の集合によって、結果的に形成されるということである。特に、自動車が普及する以前に開発された住宅地では、開発当初は、同程度の規模や間口幅といった、同じような条件のもとに一斉に住宅が建てられていたと考えられるが、代替わりや自動車の普及、法改正などによる敷地区画や建築物の更新を経た現在においては、各敷地の建築物は異なる時期に、異なる条件のもとに建てられたものとなっている。この現状に則して検討するのであれば、住宅地の街並みは、各敷地の個別性を反映した住宅の、道路に沿った反復を前提としながらも、自動車の取り扱いを共有することで、横に繋がる可能性を含んだものとなるはず

である。すなわち、建設年代や敷地規模の異なる住宅の構えは、街路に沿って建ち並び、駐車場を有するという条件のもとでの、各敷地における道路間口への対応の差として類型化することができ、さらに街並みの違いはこれらの類型が出現する割合の違いとして位置づけることができる。

このように境界を構成する要素や建築物の形態としての連続、つまり配列としてみるのではなく、建築類型の配分として現実の街並みを検証することで、自動車を介した構えの類型と街並みの接続の可能性について論じることが本章の目的である。

第２節　街並みと住宅の構え、間口単位の関係

まず、事例の対象範囲としては、自動車が普及する以前に開発された住宅地であり、現在までの変化を追うことができる地域を選んだ。その中でも、郊外住宅地の嚆矢である玉川全円耕地整理事業の一部で、開発時の記録が残り[注7)]、多様な規模や形状の住宅が混在している東京都世田谷区奥沢四丁目[注8)]をケーススタディのフィールドとして選定した（図 5.1)。

住宅地の街路環境は、通りを挟んで向き合う住宅群の構えの連続によって形成されているが、個々の住宅の構えが、日当たりや接道、方位による斜線規制といった条件への応答として位置づけられることを考慮すれば、条件を共有する建築のまとまりとしては通りの各側となる。

そこで本研究では、通りの各側を街並みと呼ぶこととし、道路境界に正対するように撮影した写真をつなぎ合わせることで、連続立面写真[注9)]として街並みを再構成した(図 5.2)。街並みは個々の住宅の構えが連続したものであるので、隣地境界で垂直に分割すると住宅の構えを分節することができる。さらに、住宅の構えを構成する要素の種類と、奥行き方向への配列に着目すると、その差異によって垂直に分割された構成単位を見出すことができ、これを間口単位と呼ぶこととする。間口単位が隣接して住宅の構えとなり、住宅の構えが隣接して街並みとなるという加算的な隣接関係によって、間口単位は、住宅の構えの単位であり、かつ街並みの単位でもあるといえる。

ただし本研究では、それぞれの住宅での組合せを検討した後は、住宅の構えを中間単位としその反復として街並みをみていくこととする。また、通りに面する全住宅について、連続立面写真を撮影し、構えの数を算出した（図 5.1 右)。その中で、駐車を持たない住宅に関しては、要素の種類、間口の分節が少ない類型として位置づけられる。これを開発当初の構えとするならば、駐車が一般化した後にどのように住宅の構えが変化し、新たな類型を生じせしめたかということが、この論文の問題とするところである。この為に、駐車を持たない住宅の構えについては、駐車が一般化する以前の開発当初の類型として位置づけることで、それ以上の分析をしないこととする。

２．１ 間口単位による住宅の構えの記述

前項で述べたように、住宅の構えは間口単位の組合せとして捉えることができるが、間口単位はさらに構成要素と、その配列によって捉えられることから、本項ではこれらの関係を明らかにし、住宅の構えを記号化することによって比較可能とする。分析例（図 5.3）の住宅の構えをみると、建築物の手前が、シャッターのついた 2 台分の駐車スペースと、門扉の奥に庭のあるアプローチに分割されている。ここで、構成要素による間口の分割に従って、住宅の構えを分割したものが間口単位となる。間口単位内には、構成要素の間口方向の隣接はないので、間口単位の構成は要素の奥行き方向への順列として記述することができ、間口単位の幅は駐車一台分の幅を基準とし、その整数倍として付記することとする[注 10)]。このような方法に従って全事例について分析を行った。

２．２ 間口単位を構成する要素

まず、事例にみられた要素を整理すると、建築物、空地、境界に分類された（図 5.4）。住宅やガレージなどの壁面に囲まれる建築物要素には、住居用途の建築物、駐車スペースを建築物内に内包するビルトインガレージ、住宅より張り出して駐車スペースを設け、その上部を利用する基壇ガレージ、建築物から欠き取るように駐車スペースを設ける穴状ガレージ、住宅とは別棟の駐車用の建築物を設ける独立ガレージがみられた。面的に使用され、奥行き方向の距離をつくる空地要素には、庭木や芝のみられる庭、舗装されているが明確な用途のみられない舗装空地があり、駐車用途としては、道に直行する屋外駐車、並行する横向屋外駐車、これらに屋根のかかる屋根付駐車がみられた。敷地の境界を形成する境界要素には、植物による生垣、アルミフェンスなどの視線を通す柵、コンクリートブロックなどの視線を遮る塀があり、可動式で駐車に関わるものとしては、視線を通すゲージと、遮るシャッターがみられた。

２．３ 間口単位の種類と自動車の取り扱い

前項で整理した要素の種類と奥行き方向への順列を検討することによって、406 事例の住宅の構えから、773 個の間口単位が得られ、記号化すると 54 種類の間口単位となった（表 5.1）。これらの間口単位を建築物、空地、境界といった要素の分類と、その配列から整理すると、駐車スペースを含む間口単位と、含まない間口単位に大別され、単位数では前者が 55%を占め、間口幅では後者が 54%を占めた。前者について、さらに駐車の取り扱いの性格を検討すると、駐車スペースを最も手前に配置して、道路から連続的に取り扱うものが 42%を占め、境界要素の奥に駐車スペースを配置して、境界内に取り込むものが 27%、駐車の建築物要素によって、駐車スペースを建築物内に取り込むものが 31%を占めた。また、後者を空地要素と建築物要素の有無から整理すると、空地要素を含まずに建築物･境界要素によるものが 55%と最も多く、次いで空地･建築物の両方の要素によるものが 30%、空地・境界要素によるものが 15%となった。

第３節　住宅の構え

前項で検討した間口単位を、通り毎にその連続をみると街並みとなり、敷地毎にその隣接をみると住宅の構えとなる。ただし条件への応答を検討する際には、敷地間口幅が重要な基準となると考えられることから、ここでは中間単位として、住宅の構えの類型を導くこととし、敷地毎の間口単位の組合せを検討する。まず、敷地間口の間口単位への分割を、間口単位の組合せの数から検討すると、二つの間口単位のものが206 事例と全体の 5 割強を占め、次いで単独のものが 112 事例と 3 割弱、三つのものが 88 事例と 2 割強となり、奥沢の住宅の 7 割を超える構えでは間口は分割される傾向がみられた。

３．１ 間口単位からみた住宅の構えの構成類型

以上を踏まえて、間口単位における特徴的な要素の配列や駐車の形式、及び間口単位の特徴的な組合せを検討することで、類似した性格を有する[注11)]住宅の構えの構成類型（以下、類型）を導いた（表 5.2)。

まず、駐車を含む建築物要素に特徴があり、住宅の下部を駐車スペースとする間口単位を有する建築型としては、単独の間口単位で住宅の１階の間口全てを駐車スペースとするもの、もしくは建築物のみの間口単位と組み合わさり駐車スペースを間口の一部とする建築貫入と、これらの間口単位に、道路境界を塀とする間口単位が組み合わさる壁面貫入、生け垣や庭などの緑化の要素を含む間口単位が組み合わさる建築貫入緑化がみられた。建築貫入は、建築物の壁面が住宅の構えを形成し、そこに駐車用の大きな開口のみられるものであり、壁面貫入も同様に壁面が住宅の構えを形成するが、建築物と塀の壁面の連続によるものである。塀の内側には庭などを確保するものもあり、特に基壇ガレージを含む間口単位を有するものでは、庭などの空地を道路レベルより持ち上げて確保している。建築貫入緑化では、駐車用の大開口のある建築物壁面と、庭や植栽の緑化された外構が対比的に住宅の構えを形成するものである。

次に、建築物の手前を空地要素の駐車スペースとする間口単位による後退型としては、境界要素をもたない建築後退と、駐車スペースの奥に境界要素と建築物が配される境界後退がみられた。どちらも敷地間口を占有する駐車スペースによって、建築物が道路から引きを取るものであるが、駐車しない時の構えが異なる。これらと同様に住宅の手前を空地要素とする構えとしては前庭型があり、建築物の手前を空地要素の駐車スペースとする間口単位と、建築物の手前を庭の空地要素とする間口単位が組み合わされる前庭並列と、建築物の手前を空地要素の駐車スペースとし道路境界をケージとする間口単位と、建築物の手前を庭の空地と境界要素とする間口単位が組み合わされる前庭取込がみられた。前庭並列、前庭取込のどちらも自動車と庭の並列によって住宅の構えが形成されるが、前庭取込では視線を通す境界要素によって、道路境界の要素の連続によっても住宅の構えが形成されている。これら後退型、及び前庭型は建築物の手前を空地とする配置としては同じであるが、駐車や外構によって住宅の構えが異なっているものである。

さらに道路境界に特徴のみられる境界型としては、建築物の手前を空地要素の駐車スペースとする間口単位と、建築物の手前を境界要素とする間口単位が組み合わされる壁面欠取、道路境界を塀とする間口単位と、シャッターとする間口単位が組み合わされる境界貫入、塀を駐車スペースの奥とする間口単位と、塀を道路境界とする間口単位が組み合わされた境界雁行と、垣や庭の緑化する要素を駐車スペースの奥とする間口単位と、それらを道路境界とする間口単位が組み合わされる緑化雁行がみられた。壁面欠取は建築物の壁面と塀によるものであるが、駐車スペースによって間口が分割された住宅の構えとなり、同じく境界貫入は壁面と塀によるものであるが連続する構え、雁行型は塀や緑化の要素が襞状の位置となる構えである。

これらに対し、複数の間口単位に共通する特徴がみられない分離型としては、独立ガレージの間口単位と、生垣や庭の緑化による間口単位が組み合わされる分離緑化と、共通する要素のない間口単位が組み合わされるもの、及び複数の駐車スペースを異なる要素、位置とする間口単位が組み合わされる分離並列がみられた。これらは、間口方向の要素の連なりをもたない、敷地間口を短冊状に分割する住宅の構えである。

ここで得られた類型の特徴を、方位、類型毎の総間口幅を事例数で除した平均間口幅（表 5.3)、類型毎の駐車総間口幅を敷地の総間口幅で除した駐車間口比との対応関係から次頁に書き出す。

□方位との対応に偏りのみられる類型

北接道　　建築型　（建築物が直接道路に面するもの）

南接道　　前庭型　（建築物前面を空地とするもの）

東西接道　　分離型　緑化雁行　（間口を分割するもの）

□方位との対応に偏りがみられない類型

後退型　（敷地間口全体を駐車スペースとするもの）

境界型　（道路境界上の境界要素に特徴のあるもの）

□平均間口幅との対応

約 20 m（＝ 7）　　分離緑化

約 15 m（＝ 5 前後）　壁面貫入、前庭型、境界型、分離並列

約 10 m（＝ 3 前後）　建築貫入、建築貫入緑化、建築後退

約　5 m（＝ 2 弱）　　境界後退

□駐車間口比との対応

間口全体　　建築後退、境界後退

過半　　建築貫入、建築貫入緑化

三分の一程度　壁面貫入、前庭並列、前庭取込、
壁面欠取、境界貫入、境界雁行、
分離並列

四半程度　　緑化雁行、分離緑化

３．２ 間口幅による類型のまとまりと世代

前項で検討した住宅の構えと間口幅の関係から、我が国の住宅地において現在進行している敷地の細分化[注12)]の傾向には平均間口幅が、世帯当たりの自動車の保有台数の増加傾向[注13)]には駐車間口比が対応することが推察される。こういった社会的な現象と間口幅との対応を考慮すれば、個々の敷地における庭や住宅、駐車による間口の奪い合いは、集合としてみると住宅地の風景を成す基盤にまでなっていると考えられる。この個別の住宅と、街並み両者に共通する間口の占有の状態を検討するために、類型の平均間口幅を縦軸とし、駐車間口比を横軸とするグラフを作成し、類型毎の値をプロットした（図 5.5）。

大枠としては、平均間口幅の狭いもの程、駐車間口比が高く、平均間口幅の広いもの程、駐車間口比が低くなる傾向がみられた。その上で、平均間口幅が約 15 m（＝ 5）前後で、駐車間口比が三分の一程度に集中する類型のまとまりを見出すことができ、これを基準にその前後のまとまりを捉えることで、間口幅の傾向によって類型に 3 つのまとまりを見出すことができた。この 3 つのまとまりは、現状の街並みから得られた類型の偏りによるものであるが、先述の社会的な要請の年代的傾向に対応した変化を考慮して、奥沢における住宅の構えの三世代[注14)]と読み替えられる。

ここで世代は、間口幅とそれに対する駐車の間口の比によって区別されるものである。各類型が示す構えの特徴は、それぞれの世代による間口の拘束のもとに現れる要素の組合せと配列として位置づけられる。平均間口幅が広く、駐車間口比の小さい第一世代としては、東西の接道に多くみられる分離緑化と、緑化雁行があげられる。間口の比から推察すると、どちらも生垣や庭といった緑化の一部を駐車スペースとするものであり、類似した条件のもとで、住宅の取り得る構えは限られており、緑化を基本とした安定した世代であると考えられる。平均間口幅が約 15 m（＝ 5）前後で、駐車間口比が三分の一程度となる第二世代としては、南接道に多くみられる前庭型、北接道に多くみられる壁面貫入、東西接道に多くみられる分離並列と、接道方位に偏りのない境界型があげられ、類似した条件のもとで、多種の住宅の構えがみられることから、住宅地に建築の言語的な豊富さがもたらされた世代と考えられる。平均間口幅が狭く、駐車間口比の大きい第三世代としては、北接道に多くみられる建築貫入、建

築貫入緑化、接道方位に偏りのない後退型があげられ、駐車の要素が住宅の構えの過半近くを占める条件のもとで、住宅の取り得る構えは限定され、駐車の取り扱いが住宅の構えにおいて支配的な要因となった世代と位置づけられる。

第４節　類型からみた奥沢の街並み

図 5.5 下段の連続写真は、3 節で得られた住宅の構えの各類型の代表例を、平均間口幅の比が保持されるように世代順に並べたものであるが、住宅の構えが連続しているので街並みのようにも見える。これは実在する街並みとは異なるものの、駐車の取り扱いからみた構えの各類型の混在による奥沢 4 丁目全体の街並みであると言える。従って、ある通り、ある範囲について、どの類型が多く、どれが少ないかといったような出現率を検討することで、具体的な通りの違いを位置づけることができる。このような建築類型の配分から街並みを考える際には、事例数による各類型の出現率とともに、少ない事例数で広い街並みを占有したり、多い事例数で狭い街並みを占有するといった間口幅の影響が重要であると考えられるので、ここでは各類型の出現率と各類型の平均間口幅による占有の割合を組み合わせて、奥沢 4 丁目の街並みを検証する。

４．１ 奥沢における全体の街並み、方位の街並み、部分の街並み

まず、奥沢４丁目全体の街並みを、世代の偏りから検討すると、第一、第二、第三世代の事例数の百分比は９：49：42 となり、間口幅の百分比は 11：63：26 となった。これらの配分を比較すると、第一世代と第二世代によって街並みの７割５分弱を、6割弱の事例数で占めるのに対し、第三世代では街並みの２割５分強を、４割強の事例数で占めている実体が明らかとなり、住宅地が細分化される状況との対応がみられた。続いて、構えの類型の偏りから検討すると、建築型、後退・前庭型、境界型、分離型の間口幅の百分比は 28：26：24：22 となり、概ね世代的には均衡状態にある街並みと考えられる。

次に、通りの接道条件毎の街並み、つまり方位の街並みを、構えの類型とその世代の偏りから検討した（図 5.6)。南北軸通り、つまり東西接道の構えが反復する街並みとしては、両側共に、第一世代が約２割弱を占め、第三世代が約２割強を占めている。残りの約６割を占める第二世代の内訳としては、分離並列が最も広く、次いで壁面貫入、壁面欠取の占有率が高い。これら南北軸通りでは、各側においては構えの類型が混在しているものの、その配分は類似した街並み向かい合う街路が形成されていると考えられる。これに対し、東西軸通り、つまり南北接道の構えが反復する街並みでは、両側共に、第一世代がほとんどみられなくなり、北接道では、第三世代が約３割強を占め最大となり、第二世代の大半を壁面貫入、壁面欠取の壁面による類型が占めるのに対し、南接道では、第三世代の占有率は平均的で、第二世代の半数を前庭取込が占める。これら東西軸通りでは、北接道と南接道では占有率の高い類型が異なっており、各側における占有率の高い、特徴の異なる構えの類型が向かい合って街路が形成されていると考えられる。

さらに、世代的なまとまりによって塗り分けた住宅地図を作成し（図 5.7)、それらの分布を検討したところ、100 m角を基準とする街区単位でみると、多くの通りでは３つの世代が混在していることがわかった。ここで通りの一部に集中して現れるような、部分の街並みを、３軒以上で連続する構えの類型や世代から検討したところ、13E のように第二世代の前庭並列が連続するものや、64S のように第二世代の前庭型と第三世代の後退型が混在するもの、84N のように第三世代の建築型の連続と第二世代の壁面

貫入の連続が隣接するものなど、ほとんどがミニ開発などによって細分化された同規模の敷地に、類似した形式の建築物が建ち並ぶものであった。

このように奥沢エリア全体で導かれた類型とその間口幅の特徴による世代によって、全体の街並み、方位の街並み、部分の街並みという、それぞれの範囲における具体的な街並みの違いを、駐車の取り扱いからみた類型の配分の違いとして位置づけることができた。このことは、形態の連続としてみると無秩序に映る東京の住宅地の街並みに、構えの類型として住宅個別の街路への対応と、その間口幅の特徴による世代として条件や環境への対応が位置づけられることを示している。よって住宅地の街並みは、ここでまとめられた類型が、通り毎にどのような出現比率をもって存在しているかという類型の配分の問題として位置づけられることとなる。このことは同時に、部分の街並みにみられたような秩序のある街並みが、この配分の操作によって可能となることが示されたと考えられる。

第５節　小結

以上、世田谷区奥沢４丁目の住宅地において、街路の連続立面写真から、各住戸の駐車を中心とした接道への応答として構えを抽出し、さらに要素の種類と配列によって間口単位を抽出した。続いて、間口単位の組合せと、要素の種類と位置の類似性によって住宅の構えの類型を見出し、方位との関係、及び間口幅、駐車間口比との関係を検討した。こうして得られた類型間の差異と、世帯当たりの自動車保有台数の増加、代替わりによる敷地の細分化といった条件や環境の変化との対応をあわせて考察することで、奥沢の街並みにおける構えの類型には現時点で大きく三世代のまとまりがあることが明らかになった。次に、奥沢４丁目全体、接道方位といった限定した範囲における類型、及び世代の間口幅の按分を検討し、世代ごとの類型を地図にプロットすると、基本的には雑多な混じり方であったが、その中にも類似した類型がまとまっているところが散見された。以上のことは、住宅個別に取り扱われてきた駐車が、住宅の構えに多様さをもたらし、そのことが雑多と言われる住宅地の街並み形成の一因となっていることを明らかにするだけでなく、その雑多さの中に、間口幅といった条件を共有する世代のまとまりが出現し、それらが集中した通りにおいては、個別の住宅建設を前提としつつも、街並み一体感が創発的に形成されうる可能性を示したものと言える。

第５章　注

注 1)　「戦前、明確なポリシーを持った計画的な宅地開発が二つの系譜によって実行された。ひとつは電鉄資本、学校法人を主とする分譲地の開発であり、もうひとつは先見性のある郊外地主が自ら区画整理組合を結成し、実行した宅地開発であった。参考文献 5）p123」本章の事例対象地は、後者である玉川全円耕地整理事業によって整理され、前者の電鉄資本の会社によって分譲された地域であり、わが国における宅地開発の最初期の事例としてあげられる。

注 2)　本研究対象地の分譲会社は、隣接する田園調布に「各自の宅地に塀をつくらず、せいぜい生け垣にするか、灌木を植えるぐらいにしてほしい」という紳士協定を定めている。参考文献 5）p130

注 3)　参考文献 2）p186 には、「洗足住宅地は、世代交代と都市的な変動によって、分譲当時の区画は大幅に細分化していった。第 1 回目の世代交代は昭和 26 年頃に訪れ、戦争による後遺症と伴に土地分割が行われた。第 2 回世代交代は、地価高騰が起こる昭和 47 年前後で、いわゆるミニ開発的な土地細分化が生じる」とある。注図 5.7 参照。

注 4)　参考文献 13）によると、2002 年における自家用車の一世帯当たり台数は全国平均で 1.094 台と一台を超え、増加の傾向にある。東京都は 0.557 台。

注 5)　参考文献 16）によれば、ボンネルフとは「通過交通の進入を防ぎ、車の速度を抑え、オープンスペース機能をもった歩車共存道路、またその方式。」

注 6)　参考文献 16）によれば、クルドサックとは「出入り口が一つだけの通路及び小広場をいう。例えば、その先端が車の回転広場をもった行き止まり道路や袋小路など。」とあり、それを利用した例としてラドバーン（住宅地においてクルドサックなどを採用し、歩行者と車両の分離を図ることを主眼とする設計手法）がみられる。最初期の郊外の宅地開発であり、1937 年に内務省都市計画課によって設計された常盤台住宅地では、既に取り入れられていた。参考文献 5）p136

注 7)　玉川全円耕地整理事業（1924 ～ 1954 年）によって区画整理された地域。1923 年の関東大震災に郊外へ人口流出に伴い千束、田園調布に続いて分譲された。参考文献 15）参照

注 8)　目蒲線と大井町線の整備された 1929 年頃には、ほぼ現在の街区割りとなった地域。参考文献 15）には、耕地整理の区画は約 100m 角とあり、なかでも幹線道路を丁目以下に含まず、域内道路の幅員が類似し、道路が東西南北にほぼ直行する地域として奥沢四丁目を選定した。

注 9)　2005 年 8 月～ 10 月にかけて、実踏調査をおこなった。本研究でも当時の資料を用いており、当時工事中であった物件なども事例としていない。また、連続立面写真においては駐車を持たない住宅についてもの基礎資料として扱った。注図 5.1 参照

注 10)　自動車を道路に直行して停めた際に必要な横幅、3 m程度を基準単位として、駐車のみられない間口に関しても、その整数倍に勘案して求めている。道路に対して並行に停める縦列（＝横向き）駐車は間口幅 2 が最小幅となる。

注 11)　ここでいう類似した性格とは、塀［W］・建築物［B,I,E］の壁面としての性格、庭［Y］・生垣［H］の緑化としての性格、空地の［Q,O,R］の駐車使用の性格が挙げられ、明確な用途のみられない舗装空地［V］はみないものとして、ケージ［C］、フェンス［F］

は、透過性があるのでその奥の要素を優先することととし、間口単位間の共通する特徴的な要素の組合せを指している。

注 12) 注３）を参照。奥沢に近接し、同じく田園都市株式会社の開発した洗足の住宅地における土地区画の細分化の様子が、参考文献 2）に描かれている（注図 5.2）．その図の説明では、1922, 24 年に売り出された宅地が、1951 年頃に第一回の世代交代をむかえ、1972 年頃に第二回の世代交代をむかえたと書かれている。

注 13) 注 4）を参照。

注 14) これらの通時的な傾向は歴史的には年代による社会情勢の変化などとして考えられるが、建築のタイポロジーにおける条件の変化によるこのまとまりは、実際にはその年代との対応を検討していないので、ここでは世代的まとまりと呼ぶこととする。



注図5.1　駐車を持たない住宅の典型例



注図5.2　洗足の土地区画の細分化

第５章　参考文献

1) 芦原義信：街並みの美学，岩波書店 , 1979

2) 山口廣：郊外住宅地の系譜 東京田園ユートピア , 鹿島出版会 , 1987 p186

3) 田村明：江戸東京まちづくり物語 , 時事通信社 , 1992

4) 槇文彦　他著：見えがくれする都市　SD 選書 162，鹿島出版会，1980

5) 越沢明：東京の都市計画　岩波新書（新赤本）200，岩波書店，1991

6) 越沢明：東京都市計画物語　ちくま学芸文庫，筑摩書房，2001

7) アルド・ロッシ著、大島哲蔵・福田晴虔訳：都市の建築，大龍堂書店 , 1987

8) a+u 6 月号　特集アルドロッシ，新建築社，1988

9) 日本建築学会関東支部住宅問題専門研究委員会：東京の住宅地，社団法人日本建築学会関東支部，2003

10) 世田谷区デザイン委員会：世田谷らしい風景の創造をめざして

11) 世田谷区教育委員会：世田谷の近代建築 第１集 住宅系調査リスト，世田谷区教育委員会文化財係，1987

12) 世田谷区：80 万緑化計画　世田谷区みどりの資源調査，世田谷区都市整備部都市環境課，2002

13) 平成 14 年度版　国土交通省自動車交通局監修：わが国の自動車保有動向，自動車検査登録協力会，2002

14) 耕地整理完成記念誌「郷土開発」

15) 篠野志郎　他著：郊外住宅地開発・玉川全円耕地整理事業の近代都市計画における役割と評価−近代の都市開発における住宅地供給に関する史的研究−，第一住宅建設協会，1997

16) 日本建築学会編：建築学用語辞典大 2 版，岩波書店，1999

17) 青木繁　他編：建築大辞典＜縮刷版＞，彰国社，1990

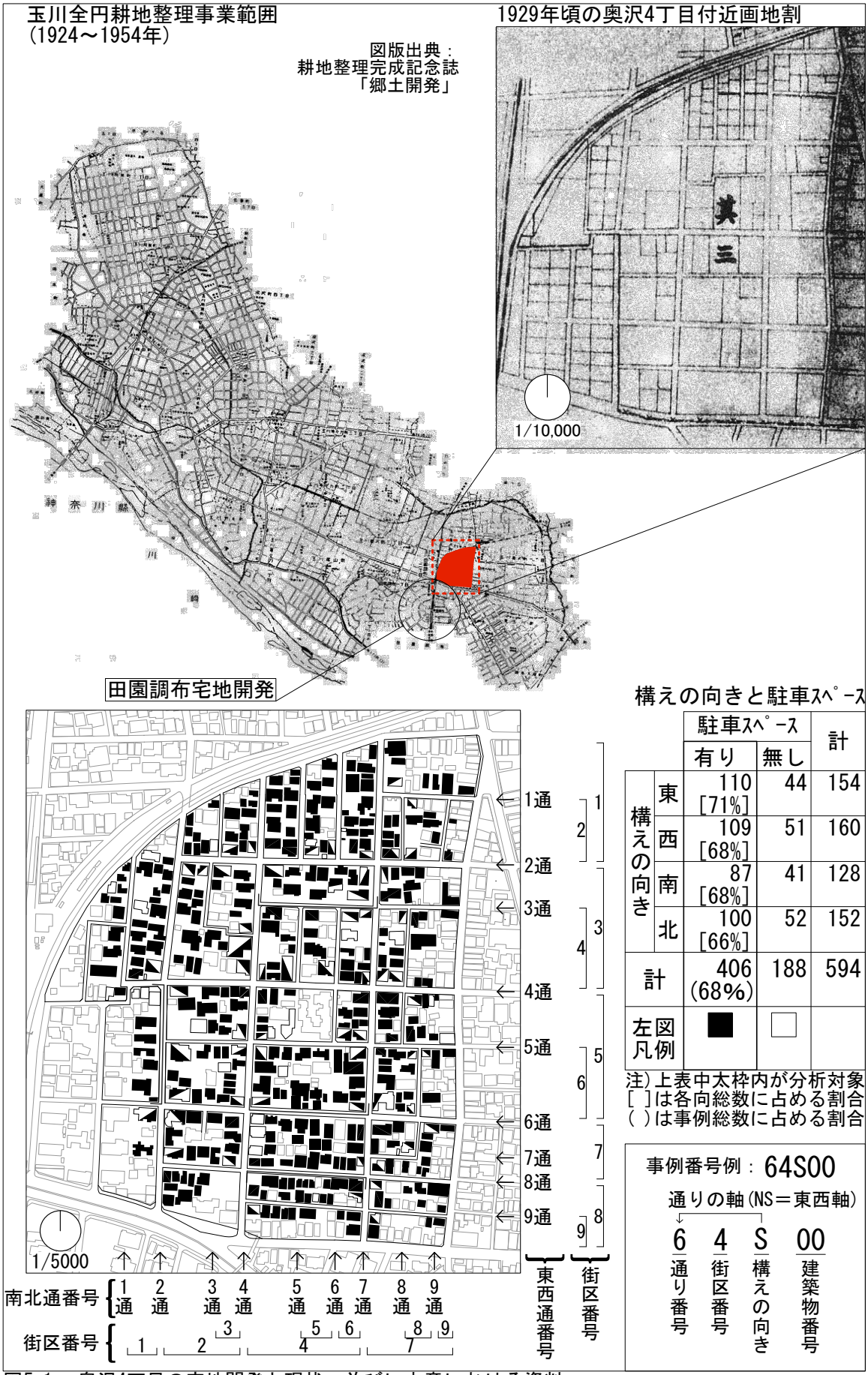


図5.1　奥沢4丁目の宅地開発と現状、並びに本章における資料

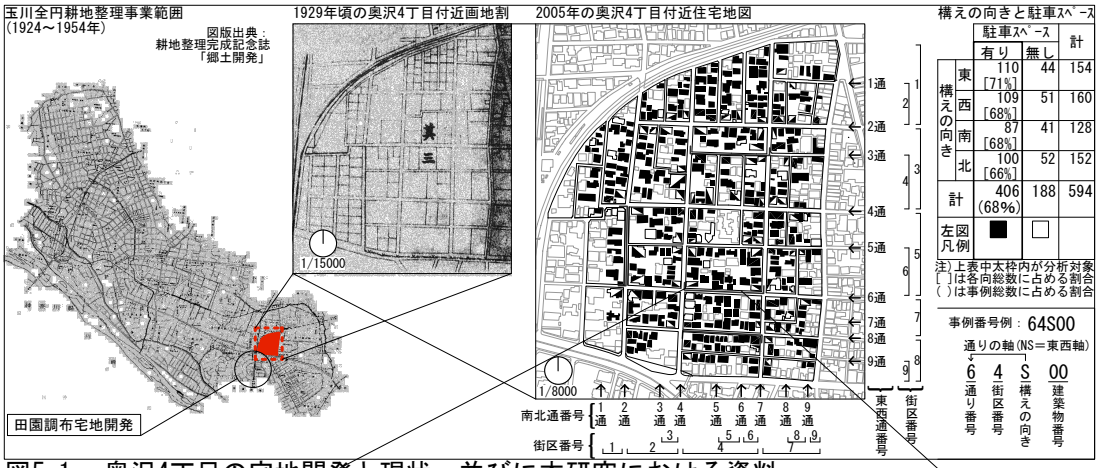


図5.1　奥沢4丁目の宅地開発と現状、並びに本研究における資料



図5.2　街並みと住宅の構え、間口単位の関係

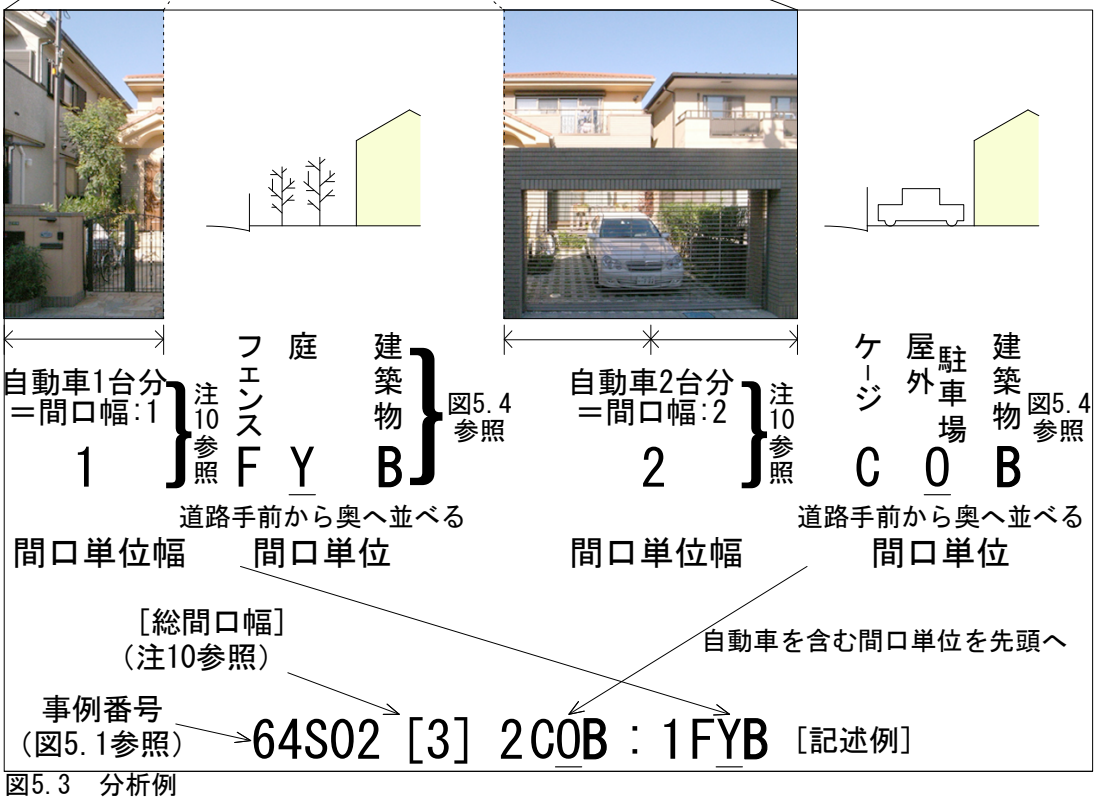
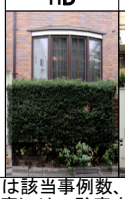


図5.3　分析例

表5.1　間口単位の種類

駐車を含む間口単位 (423)[771]	道路から連続して取り扱う (179)[342]	建築物を含まない (45)[57]	OW (2)[3] O (9)[10] OWY (2)[2] Q (3)[5] QWY (1)[3] VR (1)[2] RWY (1)[1] OY (15)[17] OFY (1)[1] RY (7)[8] QFY (2)[4] RHY (1)[1]	 OY
		建築物を含む (134)[285]	OWB (7)[19] OB (47)[99] QWB (6)[17] RB (9)[14] RWB (1)[1] QB (41)[112] RFB (1)[1] OFB (22)[22] OHB (9)[20] QHB (7)[18]	 OFB  OB  QB
	境界内に取り込む (114)[177]	建築物を含まない (56)[74]	CO (2)[2] HO (1)[2] SO (1)[2] CRY (15)[19] COY (30)[38] SOY (7)[11]	 COY  CRY
		建築物を含む (58)[103]	COB (32)[53] CQB (4)[11] CRB (18)[29] SOB (3)[6] WQB (1)[4]	 COB  CRB
	建築物内に取り込む (130)[252]	建築物のみ (113)[228]	E (24)[48] G (8)[13] I (26)[45] P (18)[42] VE (23)[52] VI (14)[28]	 E･VE  I･VI  P
		境界を含む (17)[24]	CE (11)[14] CI (2)[3] CVE (4)[7]	 CE
駐車を含まない間口単位 (350)[912]	建築物を含まない (53)[86]		FY (11)[12] HY (14)[33] WY (28)[41]	 WY
	建築物・空地を含む (106)[282]		YB (13)[23] YWB (2) [3] FYB (13)[20] HYB (25)[83] WYB (53)[153]	 HYB  WYB
	空地を含まない (191)[544]		B (36)[104] FB (8) [14] HB (54)[159] WB (93)[267]	 HB  WB

※図中( )内は該当事例数、[ ]内は該当間口幅とする.
間口単位の代表例（右写真）は、駐車を含む単位では10事例以上、
駐車を含まない間口単位では20事例以上とし、表中網掛と対応する.



図5.4　間口単位を構成する要素

表5.2　間口単位の組み合わせによる住宅の構えの構成類型　(1/3)

建築型

建築貫入

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
48NO3[1]	1I	21WO3[3]	3I	82NO4[2]	2VI	22SO2[3]	3VI
48NO2[1]	1I	78EO1[4]	4I	38NO1[2]	2VI		
62NO3[5]	1I :4E	72WO2[3]	1I :2B	68NO2[8]	2I :6B	45WO4[3]	2I :1FB
27NO1[3]	3I	72WO3[3]	1I :2B	21WO1[3]	1I :2B	87NO5[8]	1I :3B :4B
41WO1[1]	1E	44NO2[2]	2VE	52NO2[2]	2VE	84NO8[3]	3VE
54EO2[2]	2E	33EO1[2]	2VE	51EO2[3]	3VE	84SO5[4]	4VE
94SO1[3]	3E	51EO5[2]	2VE	46SO2[3]	3VE	45WO1[5]	5VE
62SO3[4]	4E	52NO3[2]	2VE	64NO5[3]	3VE	48NO1[5]	5VE
44SO1[2]	1E :1B	51WO4[2]	1E :1B			45WO3[4]	2CE :2FB
97SO1[2]	1E :1B	28WO4[4]	1E :3B	17SO4[5]	1E :4B	37SO4[6]	1CE :5B



1E　1I　2CE : 2FB　1I : 2B　3VE　3VI

壁面貫入

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
62NO1[8]	2I :6WB	24NO3[5]	2I :3WB	84NO2[4]	2VI :2WB	77WO2[4]	1I :1WB :2B
76WO1[4]	1I :3WB	84NO3[4]	2VI :2WB	84NO1[8]	3VI :3WB :2E	42NO1[5]	2I :1WB :2B
25SO2[3]	2VI :1WYB	25EO3[4]	2VI :2WYB	23EO8[5]	1I :4WYB	44WO2[4]	1CI :2WB :1WY
		61WO2[6]	2VI :4WYB	61EO3[8]	2I :4WYB:2WY	71EO4[5]	2CVE:2WY :1WYB
52NO1[5]	1E :4WB	42NO6[3]	1E :2WB	47EO2[4]	2CE :2WB	54NO2[3]	1CE :2WB
82NO1[5]	2E :3WB	96WO1[5]	3E :2WB	84NO9[3]	1CE :2WB	54NO1[4]	1CE :3WB
84EO2[4]	1VE :3WYB	46SO3[3]	2CE :1WYB	94NO2[3]	2CVE:1WYB	46WO2[5]	1CE :3WB :1WY
42SO2[2]	1VE :1WYB	94NO3[2]	1CVE:1WYB	23EO4[5]	1E :2WB :2WY	41WO5[9]	1CE :4WB :4WY
42NO7[4]	2P :2WB	24NO6[4]	3P :1WYB	14EO2[5]	2P :2WB :1WB	33EO3[7]	2P :5HYB
22NO1[6]	3P :3WB	23SO2[4]	2P :2WYB	46EO2[5]	2P :2WB :1WYB	25EO1[8]	3P :3HB :2HB
21WO4[7]	3P :4WB	82SO1[8]	4P :4WYB	23EO7[6]	2P :1WY :3WB	76EO5[3]	1P :1HY :1HB
55SO1[7]	2P :5WB	76EO4[3]	1P :2WY	22SO1[7]	3P :3WYB:1WYB		



1VE :1WYB　2VI :1WYB　2VI :2WB　2P :2WB　2P :2WYB　2WY :1P

建築貫入緑化

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
79EO1[3]	1E :2HB	24NO5[5]	2E :3HB	27NO2[3]	2VE :1HB	42NO4[6]	3I :3HB
77EO2[4]	1E :3HB			28WO1[6]	2VE :4HB		
84NO6[2]	1VE :1YB	84NO4[2]	1VE :1YB	94SO2[3]	2VI :1YB	54NO6[2]	1VI :1YWB
84NO5[2]	1VE :1YB			94SO7[3]	2VI :1YB	94SO3[4]	2VI :2YWB
37SO2[4]	3I :1FY	87SO3[2]	1VE :1FYB	82NO3[2]	1CE :1FYB	96EO2[3]	2CVE:1FYB



1VI :1YB　2VI :1YB　1VE :1YB　2VE :4HB　2CVE :1FYB

後退型

建築後退

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
82SO4[3]	3P	22SO3[3]	2P :1FYB	44NO1[6]	3E :2B :1FY	68NO1[5]	1I :3HB :1FY
				23WO1[5]	3E :1FY :1WY	76EO1[5]	2I :2HB :1WY
				71EO1[7]	5E :1FY :1WB	41EO5[7]	2P :3WB :2FY
事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
23WO5[1]	1OB	23WO4[2]	2OB	62SO1[2]	2OB	78WO1[4]	4OB
71EO3[1]	1OB	28WO2[2]	2OB	75WO2[3]	3OB	96EO3[4]	4OB
42NO2[1]	1OB	76WO2[2]	2OB	38NO2[3]	3OB	92EO1[4]	4OB
13WO5[2]	2OB	76WO3[2]	2OB	64SO3[3]	3OB	82NO6[5]	5OB
13EO4[2]	2OB	97WO3[2]	2OB	84SO8[3]	3OB	64NO2[6]	6OB
13EO5[2]	2OB	42SO1[2]	2OB	87NO3[3]	3OB	32NO1[7]	7OB
33WO2[2]	2QB	94SO6[2]	2QB	94SO5[3]	3QB	27NO3[4]	4QB
65WO3[2]	2QB	54WO3[3]	3QB	48SO1[3]	3QB	44SO2[4]	4QB
64SO8[2]	2QB	82WO2[3]	3QB	85WO2[4]	4QB	84SO1[4]	4QB
82NO2[2]	2QB	87SO1[3]	3QB	27SO1[4]	4QB	94NO1[5]	5QB
61WO1[3]	2QB :1RY	31WO3[3]	2QB :1OY	13WO4[3]	2QB :1RY	47EO4[4]	2OB :2RB



1OB　3OB　2OB　2QB　3QB　2QB : 1RY

境界後退

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
31WO1[1]	1OFB	47WO2[1]	1OFB	24NO4[1]	1OFB	64NO3[1]	1OFB
26WO3[1]	1OFB	41EO4[1]	1OFB	54NO3[1]	1OFB	62NO2[1]	1OFB
28WO3[1]	1OFB	46EO3[1]	1OFB	64SO4[1]	1OFB	87NO2[1]	1OFB
23EO6[1]	1OFB	65WO2[1]	1OFB	64SO7[1]	1OFB	82NO5[1]	1OFB
23EO5[1]	1OFB	71EO2[1]	1OFB	64NO7[1]	1OFB	42NO3[1]	1RFB
47WO1[1]	1OFB	96EO1[1]	1OFB	64NO6[1]	1OFB		
46EO4[2]	2OWB	17SO2[3]	3OWB	17SO1[4]	4OWB	85EO1[3]	3QWB
46EO6[2]	2OHB	71EO8[2]	2OHB	64NO9[2]	2OHB	51EO6[3]	3QWB
46EO5[2]	2OHB	64NO10[2]	2OHB	37SO3[3]	3OHB	52SO1[6]	3QWB:3QWY
94NO6[2]	2QHB	23EO1[3]	3QHB	85WO1[4]	4QHB		



1OFB　1OFB　1OFB　1OFB　1OFB　2OWB　2OHB　3QWB

表5.2　間口単位の組み合わせによる住宅の構えの構成類型

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
21WO2[1]	1CQB	97WO1[2]	2CQB	61WO5[3]	3CQB	87SO2[3]	3CQB
23EO2[1]	1CQB	64SO6[2]	2CQB	25EO2[3]	3CQB	64NO8[3]	3CRB
92EO3[6]	4QB :2QFY	45EO3[4]	3QWB:1CQY			27EO2[5]	3QWB:2QY
43EO4[1]	1CRY	44WO3[1]	1QY	31EO1[6]	2HQ :4HB	44WO1[5]	4WQB:1CRY

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
92WO1[2]	1QB :1YB	67NO1[6]	3QB :3YB	49WO1[5]	1RB :4YB	84SO2[7]	2QB :1FYB:4FYB
48SO2[4]	3QB :1WY	24SO2[4]	2QB :2WYB	35NO1[6]	2QB :4WYB	51WO5[5]	1RB :4WYB
		58NO1[7]	1QB :6WYB			64SO1[7]	2RB :5WYB



2QB : 2WYB　1RB : 4WYB　2RB : 5WYB

前庭並列

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
62SO2[5]	4CQB:1FYB	58SO3[4]	1CQB:3FYB	97SO2[5]	2CQB:3FYB	25SO1[3]	2CRB:1FYB
64SO2[3]	2CQB:1FYB						
52SO2[5]	2CQB:3HYB	64S10[7]	2CQB:5HYB	34SO1[15]	3CQB:6HYB:6HY	34SO2[17]	3CQB:6HYB:8HYB
84SO7[4]	2CQB:2HYB	84SO3[8]	2CRB:6HYB	41SO2[5]	1CRB:3HYB:1HY	54EO1[4]	1CQB:2HYB:1HYB
71EO6[3]	1CQB:2WYB	23SO1[4]	1CQB:3WYB	62SO4[6]	2CRB:4WYB	77SO1[5]	2CRB:3WYB
74WO2[3]	1CQB:2WYB	84SO4[6]	3CQB:3WYB	82SO3[7]	2CRB:5WYB	64SO5[4]	2CRB:2WYB
84SO9[5]	2CQB:3WYB	47SO1[5]	1CRB:4WYB	43EO1[4]	1CRB:3WYB	36NO1[7]	2CQB:3WYB:2WYB



1FYB: 2CQB　1FYB : 4CQB　2WYB: 2CRB　2WYB : 1CQB　3HYB : 2CQB

前庭取込

前庭型

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
82EO2[4]	1QB :3B	48WO1[4]	2QB :2B	24NO2[5]	2QB :3B	61EO1[6]	1QB :5B
54NO5[7]	2RB :5B	44NO3[5]	1CQB:4B				
97SO3[7]	2QB :5B	29SO1[3]	2QB :1B	58NO3[4]	2QB :2B	41EO2[3]	2QB :1FB
84EO1[6]	3QB :3WB	13EO1[5]	1QB :4WB	13EO2[3]	1QB :2WB	14EO4[3]	2QB :1WB
42NO5[3]	1QB :2WB	13EO3[4]	2QB :2WB	41WO2[7]	2QB :3B :2WB	79WO2[5]	1RB :4WB
46NO1[4]	2QB :2WB			94NO4[5]	2QB :3WB	31WO2[4]	2QB :1WB :1WB
13WO6[4]	3QB :1WB	64NO1[4]	2QB :2WB	37NO1[6]	2QB :4WB		
71EO7[3]	1CQB:2WB	94NO5[8]	2CQB:6WB	87SO4[3]	1CQB:2WB	34NO1[10]	2CQB:8WB
61WO4[4]	1CQB:3WB	64NO4[4]	1CQB:3WB	87NO1[6]	1CQB:5WB	75EO3[3]	1CRB:2WB
65WO1[4]	1QB :3HB	57NO3[4]	2QB :2HB	87NO4[5]	2RB :3HB		
76EO2[4]	2QB :2HB	85EO2[5]	3QB :2HB	62NO4[6]	1RB :5HB		
58SO2[4]	1CQB:3HB	14EO1[4]	1CQB:3HB	14EO3[5]	1CQB:4HB	26SO2[3]	1CRB:2HB



1QB : 2WB　2QB : 2WB　3QB : 3WB　2QB : 2WB　1WB : 3QB

壁面欠取

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
54WO2[5]	2VR :3YB	73EO2[4]	2SQY:2HYB	25EO4[7]	2SQ :4WYB:1FYB	64WO1[5]	1CQY:3WYB:1FY
33WO1[4]	1CQ :3YB	22NO2[5]	1QY :4WYB	76WO4[6]	2CQB:3WYB:1WY	64SO9[6]	2CRY:1WYB:3HYB

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
51WO3[4]	1SQY:3WB	73EO1[6]	1SQY:5WYB	67SO2[3]	2SQB:1WB	24SO1[5]	2SQB:3WYB
76WO5[7]	4SQY:3WB			67SO1[3]	2SQB:1WB	23WO2[6]	1SQY:2WB :3WY



1SQY: 5WYB　3WB :1SQY　3WYB : 2SQB　2WB : 3WY :1SQY

境界貫入

境界型

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
58SO1[4]	1QWB:3WB	27WO1[4]	1QW :3WYB	46SO1[3]	2QWB:1WYB	43EO3[5]	1RWY:1WY :5WB
57NO2[4]	3QWB:1WB	64WO3[4]	1QWY:3WYB			54NO4[6]	1RWB:4WYB:1WY



3QWB :1WB　2QWB : 1WYB　1RWY:1WY: 5WB　3WYB : 1QWY

境界雁行

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
43WO2[8]	4QHB:4HY			26SO1[5]	1QHB:3HY :1HYB	61EO2[7]	2QHB:2HYB:3HY
82WO1[4]	1QY :3HB	24NO1[3]	1QY :2HB	79WO1[4]	1RY :3HB	45EO2[4]	1QFY:2HB :1HY
43WO1[6]	1SQY:5HB	74EO1[4]	1SQY:3HB	13WO3[4]	1CQY:2HB :1WY	45EO1[4]	1CQY:2HB :1WY
75WO1[5]	1CQY:4HB	26WO2[3]	1CQY:2HB	75WO3[5]	1CRY:4HB	43EO2[4]	1CQY:1HYB:2HB
97WO2[6]	1CQY:5HB	78EO2[4]	1CRY:3HB	28SO1[4]	1CRY:3HB	73WO1[6]	1CQY:4HB :1HY
41WO3[4]	1CQY:3HB	55SO2[6]	2CRY:4HB	97EO1[6]	2CQY:1HY :3HB		



1QY: 2HB　3HB :1CRY　3HB : 1QY　2CRY : 4HB

緑化雁行

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
47EO1[6]	3QHB:3WB	84WO2[6]	2QFY:4WB	82SO2[6]	2QHB:4WYB	71WO2[3]	2QWB:1FYB
41EO1[3]	2QHB:1FB	46EO1[4]	1QWY:3HB	37SO1[7]	4QWB:3HYB	25WO1[8]	2QW :3HY :3HB

表5.2　間口単位の組み合わせによる住宅の構えの構成類型　(3/3)

分離型

分離緑化

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
71E05[7]	2G :5HYB	25E05[9]	2G :7WYB	61W06[8]	2G :3HYB:3HY	74W01[6]	1G :2WY :3WYB
				23W03[9]	2G :4HYB:3HY	23E09[6]	1G :3WYB:2I
				61W03[7]	1G :4HYB:2HY	76E03[4]	2G :1FB :1FY



2G : 5HYB



2G : 4HYB : 3HY



1CE :1COY : 1B

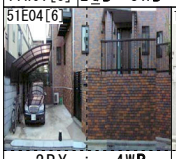


1CRY : 3FB :1CRY

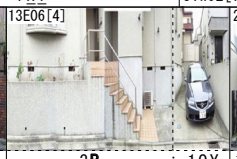
分離並列

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
72W04[4]	1O :3B	47N01[10]	2O :8WB	32N02[3]	1O :2HB	13E06[4]	1OY :3B
47W03[4]	1O :3B	92W02[6]	1O :5WB	41S01[4]	1O :3HB	51W01[5]	1OY :4FB
97N02[6]	2O :4B	57N01[5]	1O :4WB	51E01[4]	1O :3HB	51E04[6]	2RY :4WB
64W02[5]	2COY:3WB	13W02[3]	1COY:2WB	44E01[6]	2COY:4B	26W04[5]	1COY:3WB :1WY
94S04[5]	2COY:3WB	97N01[6]	2COY:4WB	43E05[4]	1CO :3HB	77W03[5]	1CRY:2WB :2WY
75E02[5]	1COY:4WB	92E02[5]	2COY:3WB	46W03[4]	1COY:2WB :1FB	45W02[4]	1COY:2WB :1WY
75E01[5]	1COY:4WB	58N02[5]	2CRY:3WB	41W04[9]	2CRY:6WB :1FY	45E04[4]	1COY:2WB :1WY
44E02[6]	1COY:5WB	27E01[7]	1CRY:6WB	44S03[5]	3COY:1WB :1FY		

38N03[8]	2I :4B :2QB	23E03[5] 1COY:3HB :1OY
17S03[6]	2E :2CRB:2B	77E01[7] 1COY:4HB :2O
27N04[3]	1CE :1COY:1B	79E02[5] 1CRY:3FB :1CRY
26W01[5]	1I :3WB :1COY	13W01[5] 2QB :2WB :1RY
51E03[5]	3VE :1OY :1OY	71W03[5] 1OY :2WYB:2WY
82E01[5]	1OY :2QB :2B	46W01[6] 2RB :3QB :1COY
41E03[5]	1CRY:2QHB:2WB	84W01[6] 1O :2WB :3QB
54W01[6]	1O :4HB :1RHY	74E02[3] 1OB :1YB :1OB
72W01[5]	1CRY:3HB :1OB	45S01[5] 1CRB:3WYB:1CRB
77W01[6]	2QB :3HB :1RY	51W02[7] 1OB :4WB :2OB



2RY : 4WB



3B : 1OY



1CRY: 6WB



1COY: 5WB

事例番号		事例番号		事例番号		事例番号	
74E03[4]	1CRB:2WB :1WY			74W03[5]	1CRB:2B :2WY		
57S01[5]	2COB:2WB :1WY			84S06[6]	3CRB:2WYB:1FY		
67N02[5]	1OY :2YB :2WB						
51E07[7]	1RY :5WB :1WY			77E03[6]	2OY :1WY :3B		

※表中網掛部分は類型外となる資料である．表右の写真は代表的な例を複数あげている．

表5.3　類型と方位、間口幅、自動車間口幅比

類型	検討項目	接道方位(事例数) 東	西	南	北
建築型	建築貫入	5	10	9	14
	壁面貫入	14	8	6	18
	建築貫入緑化	5	2	5	10
後退型	建築後退	6	17	12	9
	境界後退	13	7	6	12
前庭型	前庭並列	0	3	4	3
	前庭取込	3	1	20	1
境界型	壁面欠取	14	7	5	16
	境界貫入	1	3	3	0
	境界雁行	1	2	2	2
	緑化雁行	7	11	3	1
分離型	分離並列	18	20	5	8
	分離緑化	4	4	0	0

表5.3　類型と方位、間口幅、自動車間口幅比

類型	検討項目	間口幅(事例数) 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	15	17	総間口幅	平均間口幅
建築型	建築貫入	3	11	12	5	4	1	0	2	0	0	0	0	123	3.24
	壁面貫入	0	2	8	12	11	3	4	5	1	0	0	0	226	4.91
	建築貫入緑化	0	7	5	6	2	2	0	0	0	0	0	0	75	3.41
後退型	建築後退	3	15	13	9	2	1	1	0	0	0	0	0	131	2.98
	境界後退	23	7	5	2	0	1	0	0	0	0	0	0	66	1.74
前庭型	前庭並列	0	1	0	2	2	2	3	0	0	0	0	0	53	5.30
	前庭取込	0	0	4	6	7	2	3	1	0	0	1	1	144	5.76
境界型	壁面欠取	0	0	9	15	8	5	3	1	0	1	0	0	196	4.67
	境界貫入	0	0	2	1	1	2	1	0	0	0	0	0	34	4.86
	境界雁行	0	0	1	4	1	1	0	0	0	0	0	0	30	4.29
	緑化雁行	0	0	2	10	3	5	1	1	0	0	0	0	106	4.82
分離型	分離並列	0	0	4	9	21	11	3	1	1	1	0	0	267	5.24
	分離緑化	0	0	0	1	0	2	2	1	2	0	0	0	56	7.00

表5.3　類型と方位、間口幅、自動車間口幅比

類型	検討項目	駐車間口幅(事例数) 1	2	3	4	5	6	7	駐車総間口幅	駐車間口比
建築型	建築貫入	14	11	8	4	2	0	0	86	69.9%
	壁面貫入	17	22	7	1	0	0	0	86	38.1%
	建築貫入緑化	10	10	2	0	0	0	0	36	48.0%
後退型	建築後退	3	15	13	9	2	1	1	131	100.0%
	境界後退	23	7	5	2	0	1	0	66	100.0%
前庭型	前庭並列	4	4	2	0	0	0	0	18	34.0%
	前庭取込	8	13	3	1	0	0	0	47	32.6%
境界型	壁面欠取	19	20	3	0	0	0	0	68	34.7%
	境界貫入	3	3	0	1	0	0	0	13	38.2%
	境界雁行	5	1	1	0	0	0	0	10	33.3%
	緑化雁行	18	3	0	1	0	0	0	28	26.4%
分離型	分離並列	47	21	4	0	0	0	0	101	37.8%
	分離緑化	3	5	0	0	0	0	0	13	23.2%

※表中網掛部は本文に関連する部分．特記、単位の無い数値の単位は、
駐車幅（＝約3m）を「1」とする単位を基準とした数値．

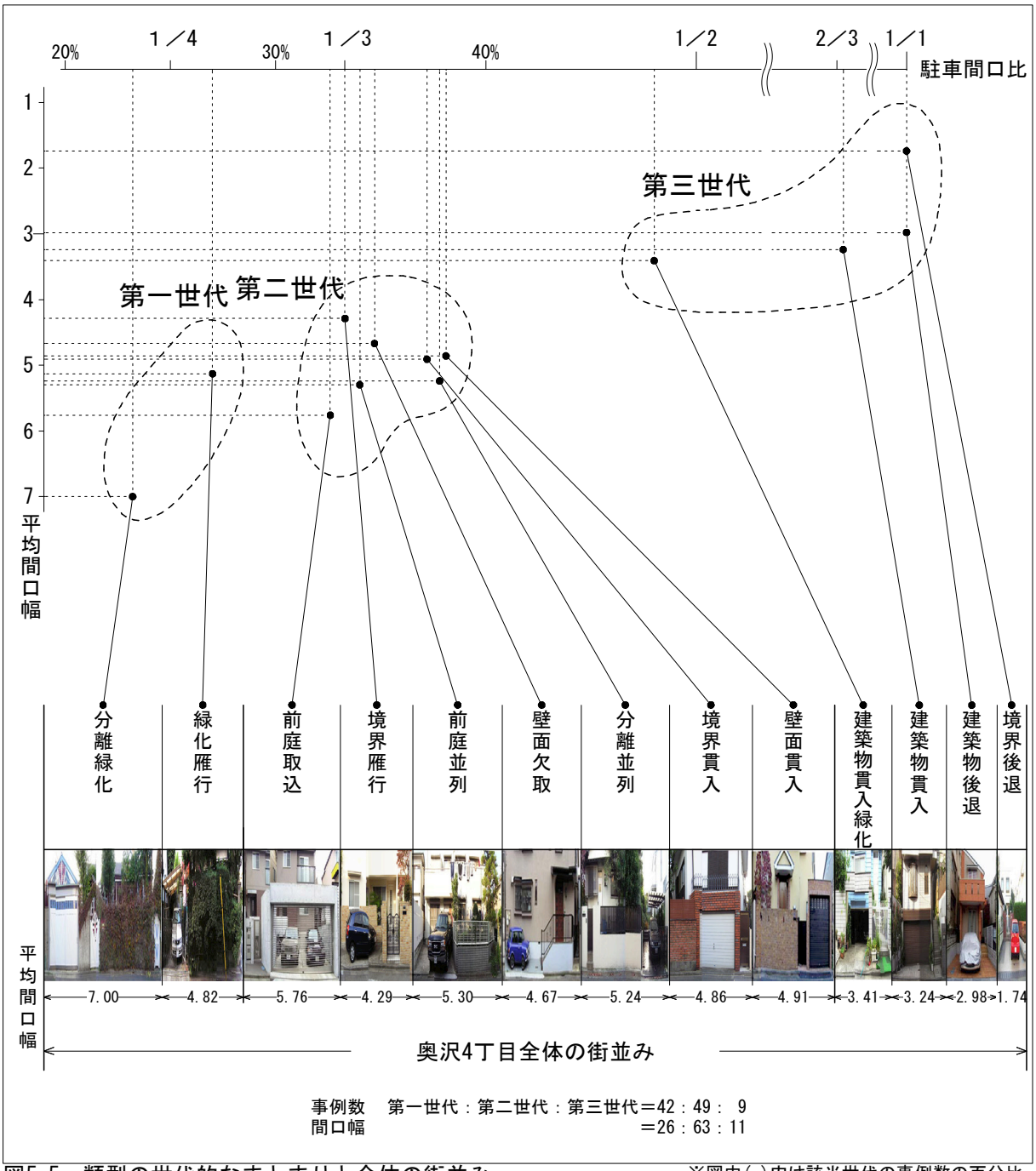


図5.5　類型の世代的なまとまりと全体の街並み

※図中( )内は該当世代の事例数の百分比.
[ ]内は該当世代の間口幅の百分比.

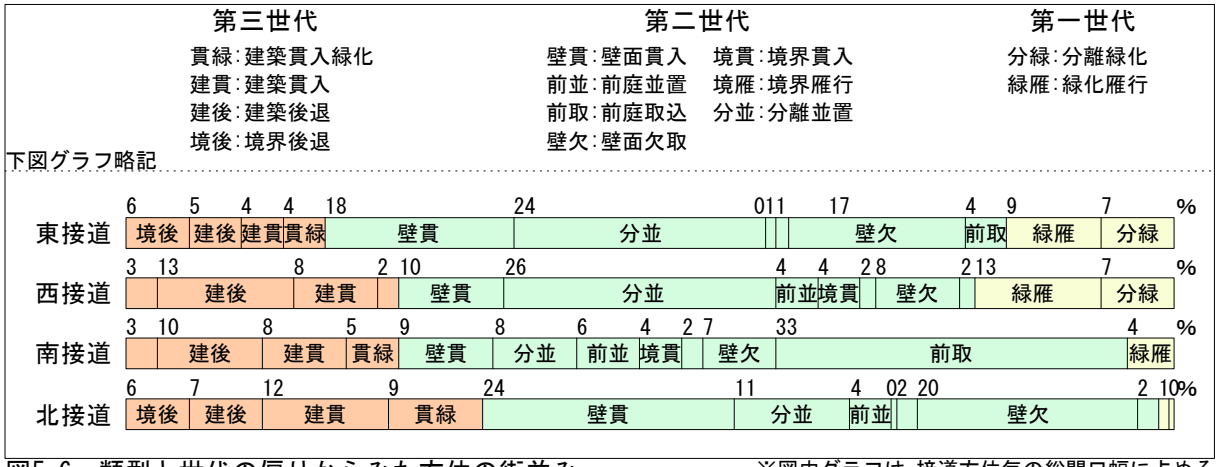


図5.6　類型と世代の偏りからみた方位の街並み

※図中グラフは、接道方位毎の総間口幅に占める各類型の間口幅の百分比を整数で示し、網掛けは図5.7凡例に準ずる.

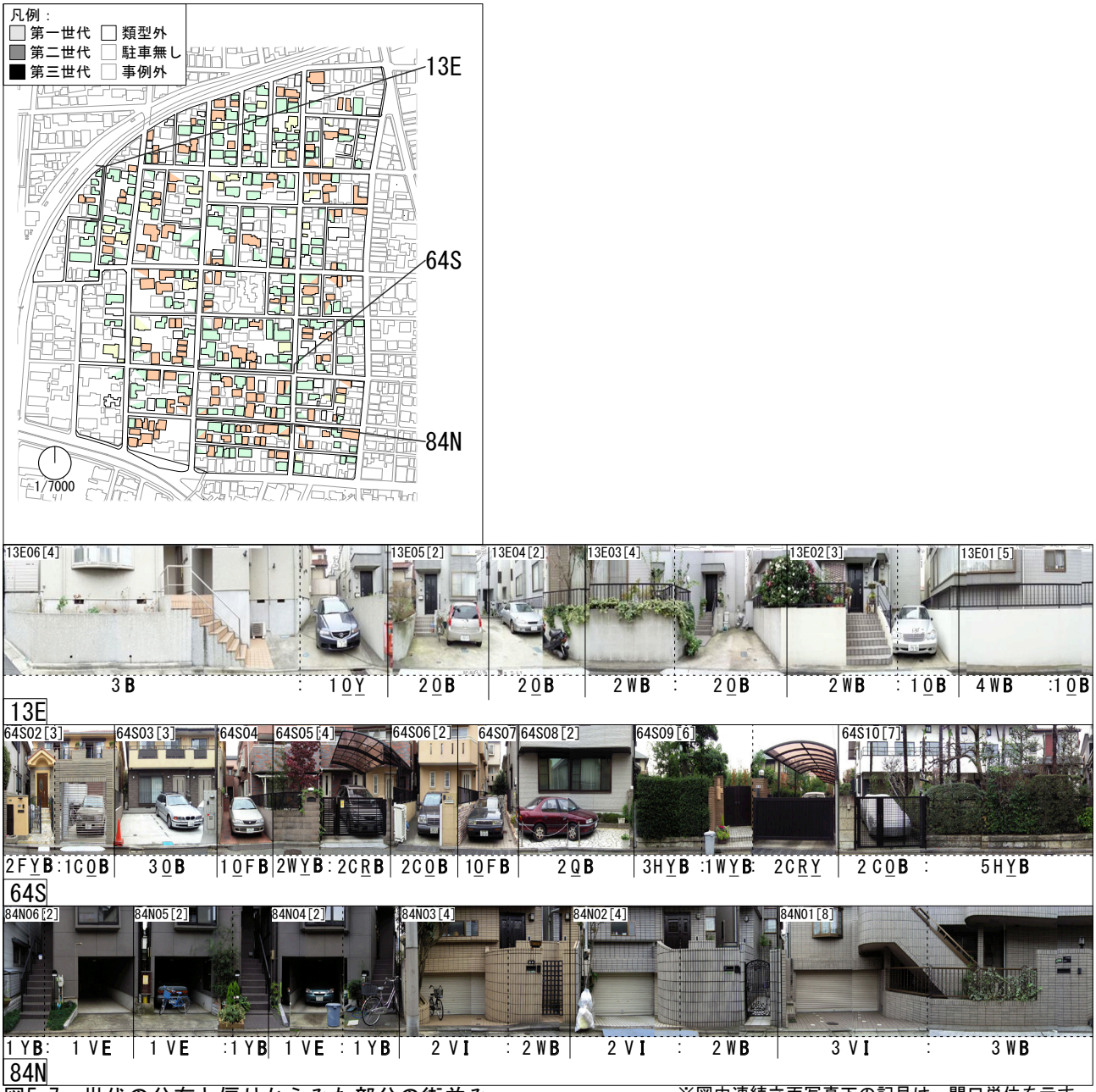


図5.7　世代の分布と偏りからみた部分の街並み

※図中連続立面写真下の記号は、間口単位を示す.

第６章　建築と自動車の境界空間

第１節　本章の目的と概要

第２節　立体化する自動車の空間

第３節　道路から商業施設までの
自動車の空間におけるシークエンス

第４節　反復される自動車の空間

第５節　小結

第６章　建築と自動車の境界空間

第１節 本章の目的と概要

これまでに述べてきた各章は、自動車からみた都市空間を自動車の移動と滞留に分けた上で、その滞留と建築物との関係についての、建築物用途にもとづいた事例を検討したものであった（表 6.1）。その上で、インフラストラクチャーの延長の一部として捉えられる自動車の滞留と、人間が目的をもって集まる建築の境界にあらわれる空間構成の広がりを捉えた。建築物用途を導入したのは、建築の目的によって滞留のさせ方が異なると考えたからである。この建築物用途を通して、各事例における滞留の在り方をみると、建築物用途の違いを超えて共通する特徴がある。そこから、建築物からの要請とインフラストラクチャーからの要請が、それぞれの建築物の規模、それぞれの目的の間で均衡する空間の体系が得られる。これを「建築と自動車の境界空間」として、明らかにすることが本章の目的である。

まず、生産や物流の施設を扱った第２章と、ショッピングセンターを扱った第３章では、接客の空間の有無という条件の違いはあるが、自動車の空間が立体化されて建築物の内部に入り込むことと、斜路が発生するというところに共通した特徴がみられる。次に、ショッピングセンターを扱った第３章と、ロードサイドの商業施設を扱った第４章では、巨大な建築物と中小規模の建築物という規模の違いはあるが、自動車での建築物へのアプローチから、停車し、歩行のための空間、すなわち「歩行空間」を通って店舗へ至るという、自動車の空間におけるシークエンスが共通した特徴となる。ロードサイドを扱った第４章と、住宅地を扱った第５章では、商業施設が主となるものと、住宅が全てとなるものという違いはあるが、前面道路に沿って小さい建築物が反復し、街並みに寄与する条件があるということが共通している。これらの「立体化する自動車の空間」、「道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス」、「反復される自動車の空間」は、各章を比較するための方法[注1)]であり、かつ４つの建築物用途を通した自動車の滞留の在り方に共通する、３つの「建築と自動車の境界空間」の体系としてまとめられるものでもある。

第２節　立体化する自動車の空間

ここでは、自動車の空間が立体化されて建築物の内部に入り込み、斜路が発生するという、生産や物流に関わる施設を扱った第２章と、ショッピングセンターを扱った第３章に共通する特徴をまとめて論じる。これらの施設における自動車の滞留に着目すると、特定の自動車による生産や物流の施設と、接客の空間で自家用車によるショッピングセンターでは、車の種類と利用者という条件が異なる。ここでは、そのことが立体化する自動車の空間において、どのような固有性として現れるのかを、構築物における自動車の空間と人の空間の断面的な配置、スロープのあらわれ方、立体的な自動車の空間と平面駐車場の関係からまとめることで、（図 6.1）その広がりを捉える。

まず構築物において自動車の空間と人の空間が、断面的にどのように配置されているのかをみると、ショッピングセンターでは、人の空間を下、自動車の空間を上として積層するものが多いのに対し（48 事例 /72）、生産や物流の施設では、類型とはならないものの、自動車の空間を下、人の空間を上とするものがみられる（5 事例 /84）。これは、前者では地面と建築物上部の駐車場からの、人の歩行による店舗へのアプローチが優先されるのに対し、後者では道路、つまりインフラストラクチャーと自動車の滞留との接続が優先されたものと考えられる。このような自動車の空間と人の空間の断面的な配置の違いは、地面との結びつきに対する建築物用途とインフラストラクチャーからの要請に応答した固有なあらわれとして捉えられる。

次にスロープのあらわれ方をみると、ショッピングセンターでは、自家用車での大量のアプローチに応じて多くの斜路がみられるのに対し（28 事例 /72）、生産や物流の施設では、2 本までのものが大半を占める（82 事例 /84）。このことにより、前者ではスロープの数が、立体駐車場の階と道路との接続数を増加させているのに対し、後者では、スロープが対称に配置されるなど（71 事例 /139）、特定の自動車が作る線状や環状の流れが生まれている。これらは、建築物用途が、道路との接続数、つまりインフラストラクチャーとの結節点を求めるのか、敷地内のスムーズな流れを求めるのかという車種や利用者の違いが、固有なスロープのあらわれを生んだものと捉えられる。

さらに立体的な自動車の空間と平面駐車場との関わりをみると、ショッピングセンターでは大規模な平面駐車場と立体化する自動車の空間の両方をもち（5 類型 /9）、低

密な都市空間に多くみられるのに対し（3 類型 /5）、高密な都市空間に多い生産や物流の施設では、立体化された自動車の空間に比べて平面駐車場は小さいものが多い。このことは、建築物用途に応じた自動車の滞留を取り扱う量と、周辺環境の都市空間としての密度が、固有な駐車場の在り方を生んだものと捉えられる。

以上は、生産や物流の施設とショッピングセンターの間に共通する「立体化する自動車の空間」にみられる構成の広がりを、地面との結びつき、結節点とスムーズさという建築物用途、インフラストラクチャー、自動車滞留の量からの要請の競合が、周辺環境と均衡された固有なあらわれとして示したものである。このことは、「立体化する自動車の空間」を、車種や利用者の違いに応答する建築と自動車の境界空間の体系として位置づけたものと考える。

第３節　道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス

ここでは、自動車での建築物へのアプローチから、停車し、歩行空間を通って、店舗へ至るという自動車の空間におけるシークエンスを、ショッピングセンターを扱った第３章と、ロードサイドの商業施設を扱った第４章に共通する特徴としてまとめて論じる。ショッピングセンターは、建築物の中でも最大級のものであり、ロードサイドの商業施設は、小規模、中規模の店舗によるものである。これらの規模の隔たりには、大規模小売店舗法とその改正の影響がある。ここでは、それらの規模の異なる商業施設が、その共通性の中でどのような固有性がもたらされているのかを、各章における要素を比較することで、それらのもたらすシークエンスの広がりを捉える（図 6.2)。

まず、ショッピングセンターでは、歩道橋や、大きな庇、路面店やそれの並ぶ街路や広場などの歩行空間が敷地内みられるが（59 事例 /84)、これらはロードサイドでは、道路や公園など、そのほとんどが敷地外にみられるものである。このことから歩行空間は、単体の建築としては大規模なショッピングセンターに固有なものとして考えられる。

次に、ロードサイドの商業施設におけるガラス壁面や（72 事例 /241)、ピロティは(71 事例 /241)、ショッピングセンターでは、窓のない壁面に、部分的にしかあらわれないもので、それによって構えを成すことはない。このことからガラス壁面やピロティがもたらす構えと、そこにおけるシークエンスは、ロードサイドの商業施設に固有なものとして考えられる。

さらに、施設の規模とシークエンスの関係をみると、ロードサイドは小規模や中規模の商業施設であることから、自動車から降りるとすぐに店舗に入ることができ、歩行空間のシークエンスは短くなる。これに対し、ショッピングセンターは、広大な平面駐車場や屋上駐車場をもち、自動車を停車させてから、店舗までの歩行空間のシークエンスは長くなる。このことは、商業施設の規模にもとづく、自動車の滞留を集める量が、店舗までの歩行によるシークエンスと均衡されたものと考えられる。

これらがもたらす自動車の空間におけるシークエンスをまとめると、ロードサイドのガラス壁面がもたらすシークエンスは、道路から店舗に入るまで、常に店舗内部の様子がわかる、建築内部が外部化されたようなシークエンスとなる。ロードサイドの

ピロティがもたらすシークエンスは、外部空間を含まず自動車内から建築内部へと乗り換えるようなシークエンスとなる。これらに対し、ショッピングセンターは、歩行空間が長くなることを受け止めるために、迎え入れるような大きな庇や、広場や歩道橋などが発生したものと考えられる。これらの要素がロードサイドでは都市空間にみられたものであることと、その規模から、ロードサイドの風景をミニチュア化して、その長いシークエンスに取り込んだものとも考えられる。

以上は、ショッピングセンターとロードサイドの商業施設の間に共通する「道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス」の広がりが、施設の規模により異なる自動車の滞留の量と、それに均衡される歩行空間によって、建築内部の外部化、乗り換え、ロードサイドのミニチュア化という固有な体験をもつことを示したものである。このことは、「道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス」を、施設規模に応答する建築と自動車の境界空間の体系として位置づけたものと考える。

第４節　反復される自動車の空間

ここでは前面道路に沿って小さい建築物が反復し、街並みに寄与する条件があるということを、ロードサイドを扱った第４章と住宅地を扱った第５章に共通する特徴としてまとめて論じる。商業施設が主体となるロードサイドと、住宅が全てとなる住宅地という違いはあるが、どちらも前面道路に対する建築の構えを問題としたものである。それらの構成の水準では類似したものもみられるが、その街並みとしてのあらわれ方は大きく異なる。こうした街並みの違いが、個別の建築物のどのような違いによるものなのか、敷地の大きさとしての敷地間口幅と、構成の関わりを示すことで、それぞれの街並みについてまとめる（図 6.3)。

まず、住宅地にはなくロードサイドにあるものをみると、ガラス壁面（64 事例 /261）やピロティ（19 事例 /261)、類型には直接影響しないものの、看板や大きな庇があり、これらはロードサイドの街並みに固有なものであると言える。

次に、ロードサイドにはなく住宅地にあるものを、その出現の数の差としてみると、境界を形成する塀や垣根（111 間口単位 /773)、生活を豊かにする庭（240 間口単位 /773）があり、これらは住宅地の街並みに固有なものであると言える。

さらに、こうした特徴をもつ個別の建築物と、その集積としての街並みの関係を敷地の大きさをとおして比較する。ロードサイドでは、ガラス壁面やピロティによる商業施設の構えは、その数や敷地の大きさを増す傾向がみられる。つまり街並みが透明化、立体化していると考えられる。これに対し、住宅地では敷地の細分化により、緑化された広い敷地における住宅の構えが減り、住宅と自動車の空間のみとなる狭い敷地における構えが増えるような傾向がみられる。この住宅と自動車のみによる構えには、住宅の手前を自動車の空間とするものと、車庫のように住宅の中に自動車の空間を組み込むものがある。このうち、建築物の中に自動車の空間を組み込み重層化するものは、ロードサイドのピロティによる商業施設の構えにもみられるが、ロードサイドでは敷地が広がる傾向に伴って増加した構えであるのに対し、住宅地では敷地が狭いものにしかみられず、空間構成の前提となる敷地規模の条件が異なる。

以上は、ロードサイドと住宅地に共通する「反復される自動車の空間」が、ロードサイドでは商業施設からの要請に応答する透明化という固有なあらわれと、ロードサ

イドと住宅地に重層化という共通なあらわれがみられることを示したものである。特に重層化する建築物の増加は、ロードサイドでは大規模小売店舗法改正に伴う商業施設の条件の変更によって先鋭化された事象であり、住宅地では建築物の広さの確保という要請と、自動車を保管する場所の確保という要請が道路境界上で均衡され、区画の細分化という社会現象によって先鋭化された事象である。つまり、ある建築の構成が増加する背景には、社会的な現象や制度の改変に伴う、前提条件の変化があることを示した。このことは、「反復される自動車の空間」を、社会的な制度や現象によって先鋭化されることによって形作られた建築と自動車の境界空間の体系として位置づけたものと考える。

第５節　小結

以上により、各章において４つの建築物用途毎に述べてきた、建築と自動車の境界にあらわれる空間構成の特徴を、自動車の滞留の在り方における「立体化する自動車の空間」、「道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス」、「反復される自動車の空間」という３つの共通する特徴から整理した。その結果、それぞれ車種や利用者の違いへの応答、建築物規模への応答、社会的な現象や制度により先鋭化された在り方としての「建築と自動車の境界空間」の体系が明らかになったものと考える。

第６章　注

注１）　このような比較の方法は、参考文献１）の中では『逆欠如』の手法として以下のように述べられている。

「『逆欠如』とは、意図的日本中心主義の文化・社会の比較研究の方法である。もっとも単純化して表現すれば、日本に固有と思われている現象を、『そのような現象が世界にあるか』を検証し、もしなかったら固有性の背景を探り、もし有ったらその共通性の理由を探るという方法論である。～中略～『逆欠如』という観点はあくまで方法論であるので、経験的命題に関しては『空』なのである。目的はあくまで、『日本を十分に分析し、しかも日本だけに自閉していない理論』を、自らの歴史と自らを取り巻く生活環境を足場にしながら構築しようとする試みの第一歩なのである。」

本章では、文化・社会と自動車の空間という対象の違いはあるものの、この手法を用いて、これまで各章で得られた結果を、その固有性の背景と、共通性の理由を探ることから、その体系の構築を試みるものである。またこのような数や時系列によって主従関係のみられる事物を比較するものとして、参考文献２）３）を参考とした。

第６章　参考文献

１）　園田英弘編著：逆欠如の日本生活文化ー日本にあるものは世界にあるか，同朋舎，2005.6.30

２）　ピエール・マシュレ著，鈴木一策・桑田禮彰訳：ヘーゲルかスピノザか，芯評論，1998.02

３）　桑田禮彰著：フーコーの系譜学　ーフランス哲学「覇権」の変遷，講談社選書メチエ，1997.04.01

表6.1　各章における検討項目

検討項目＼各章			第２章	第３章	第４章	第５章
			自動車斜路をもつ建築の構成	郊外型大規模商業施設の外部空間の構成	郊外主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み	自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み
建築物用途			商業施設 工場 倉庫 物流施設 事務所	商業施設	商業施設 工場 倉庫 物流施設 事務所 住宅	住宅
競合する条件			建築の規模	歩行距離	建築物の視認性	敷地間口幅
					歩行でのアプローチ	
			区画の規模	大量の駐車場	自動車でのアプローチ	駐車スペース
均衡される空間や要素			建築物の輪郭	遊歩空間	建築物の構え	住宅の構え
			斜路の形態	駐車空間	自動車の滞留	自動車の空間
時間的な尺度			区画の形成年代	建設年	建設年代	敷地の細分化傾向
定量的な尺度	水平方向	面積	建築面積	商業床面積／駐車床面積	―	―
		長さ	―	―	敷地間口幅	敷地間口幅／駐車間口幅
	垂直方向	高さ	自動車用途の最上階の高さ	―	―	―

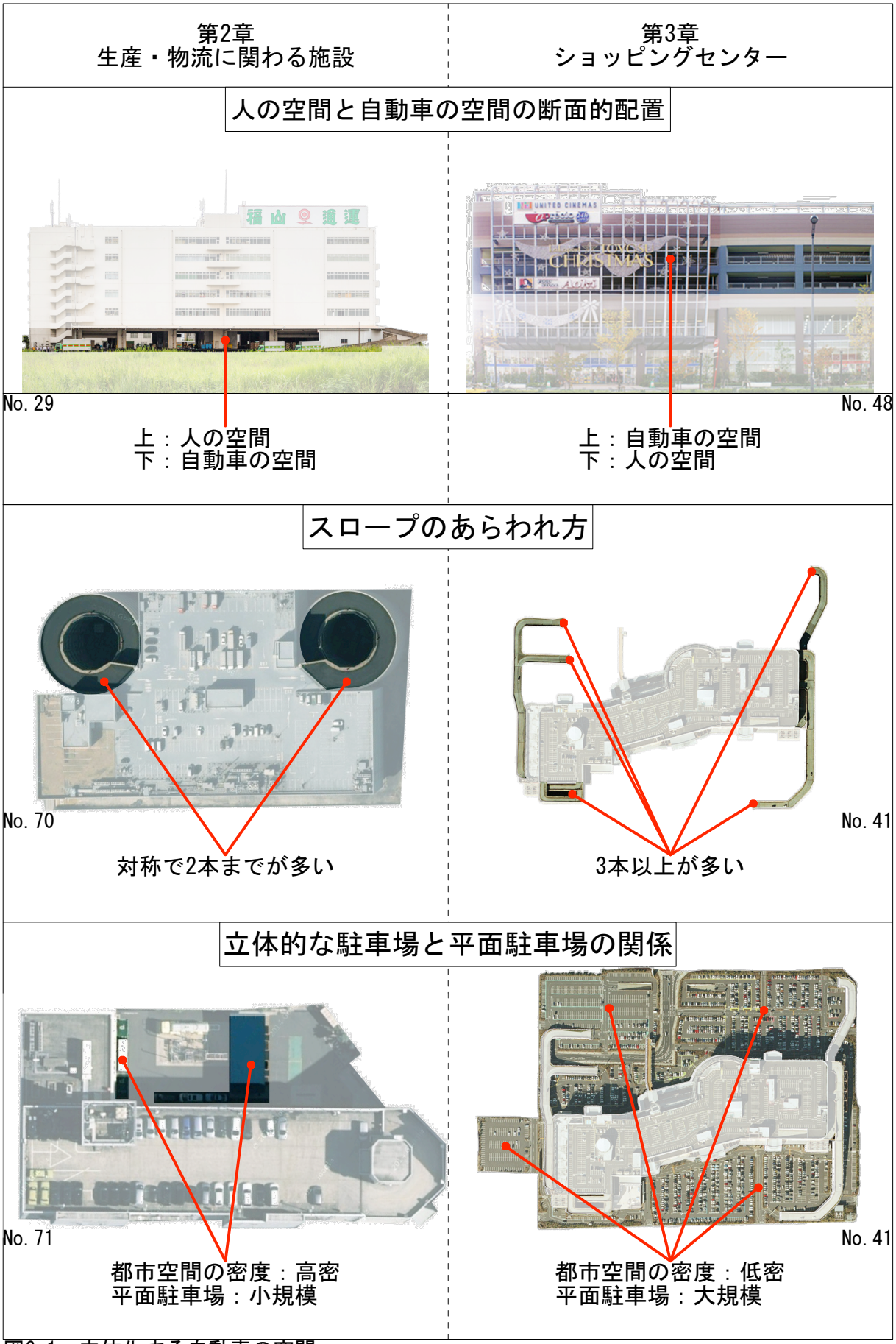


図6.1　立体化する自動車の空間

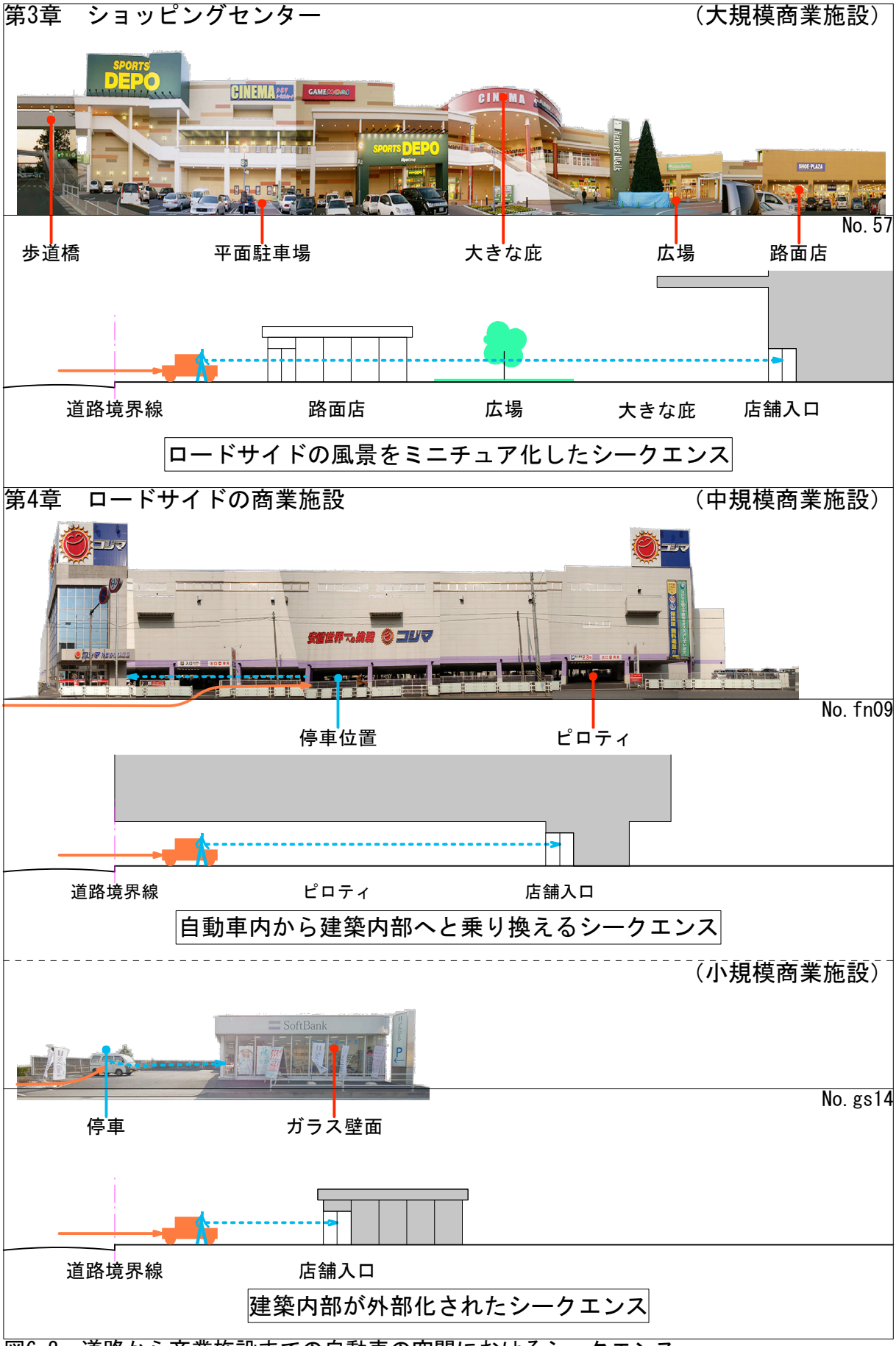


図6.2　道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス

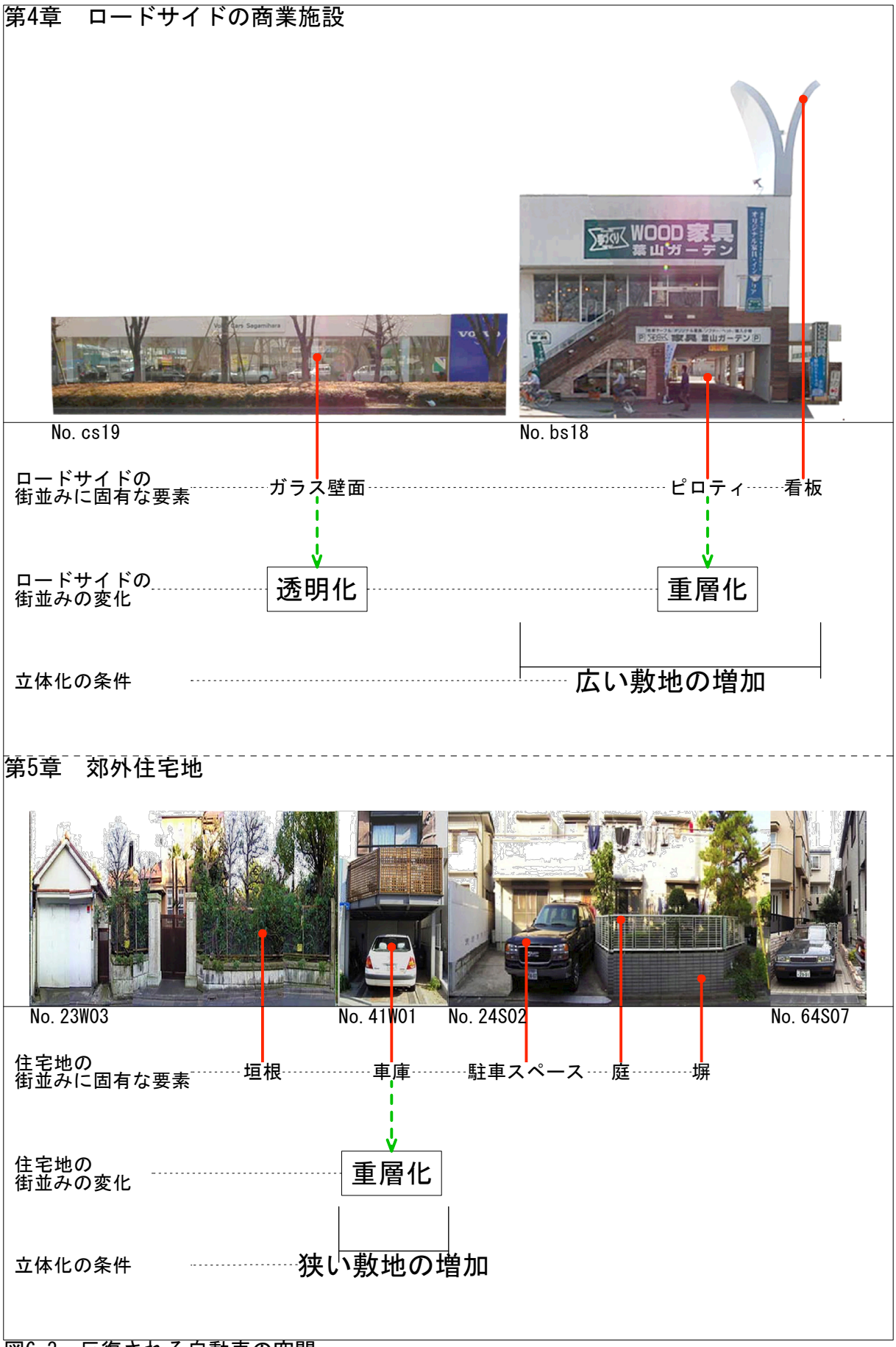


図6.3　反復される自動車の空間

第７章　　結論

第７章　結論

本研究は、我が国において自動車が普及するようになって既に半世紀以上が経過し、このあいだに東京の都市空間も自動車の存在を前提として整備が進められてきたが、そこにみられる自動車による空間の実践が、多様な現代の都市空間と建築との接点として、それぞれに共有された条件となっていることに着目し、それが都市空間にどのようなまとまりをもたらしたのか、その展開を捉えるものである。

第１章「序論」では、自動車の存在を前提に整備が進められてきた都市空間を、自動車の「移動」を円滑にする道路の整備と、それを「滞留」させる駐車場の整備に大別した上で、自動車の「滞留」を受け止めることを、現代の建築が共有する条件として捉え、そこに自動車と建築の境界に成立する空間があることを指摘し、自動車の存在を抜きに語る事ができない建築物や建築群として、自動車斜路付き立体駐車施設、大型ショッピングセンター、ロードサイドの建築物群、郊外住宅地についてのフィールドサーベイを行い、各事例群に固有の構成要素の分節と統合を検討して構成類型を明らかにすることを通して、建築と自動車の境界にあらわれる空間の体系化を行うところに本論文の目的があると述べた。

第２章「自動車斜路をもつ建築の構成」では、湾岸６区の幹線道路沿いにみられるにおける自動車斜路付き立体駐車施設を事例とし、自動車「斜路の形態」を、地上から離れた床に到達するために必要な斜路の長さが建築物の輪郭に合わせて、折り畳まれ、重ねられる変形として、また駐車場の立体化に伴って派生した階と建築物全体の構成を、その位置、及び斜路の接続から捉え、それらの組み合わせから構成類型を抽出した。さらに、その立地の分布について埋立地との関わりを検討した。

導かれた自動車の斜路と立体化した駐車場の階による空間構成類型としては、

□二層の基本形：地面と自動車階をつなぐ単数の斜路

従属軸線型、従属屈曲型：工場に多い

独立軸線型、独立屈曲型：物流、配送施設に多い

□多層の展開形

・階が斜路を統合するもの：斜路と階の数の差によって、斜路が主となる

従属軸線積層多層型　：タクシー会社に多い

直列独立螺旋多層型　：自動車販売店に多い

直列複合多層型

・斜路が階を統合するもの：必ず階が斜路に挟まれることによって、階が主となる

従属螺旋多層型　　：自動車の整備工場に多い

従属軸線対称型、独立湾曲螺旋多層型、独立湾曲螺旋対称多層型

：物流施設に多い

従属二重螺旋多層型　：物流施設と店舗に多い

軸線屈曲複合型

がみられ、それぞれ上記のような建築物用途との対応がみられた。

その立地の分布としては、

□内陸地　　：直列独立螺旋多層型

□内陸地、前期埋立地　　：従属軸線／屈曲型、従属軸線積層多層型

□前期埋立地、後期埋立地：独立湾曲螺旋多層型／対称多層型

という傾向を示した。

以上より第２章では、自動車斜路付き立体駐車施設において、その外観を特徴づける斜路の形態は、階が斜路を統合するか、斜路が階を統合するかといった、建築物と斜路の接続における統合関係に依存すること、さらに建築物用途との結びつきには一定の傾向があること、立地との結びつきは敷地の埋立て時期と相関があることを明らかにした。

第３章「郊外型大規模商業施設の外部空間の構成」では、首都圏における大型ショッピングセンターを事例とし、自動車が滞留する「駐車空間」と人が歩行する屋外の「遊歩空間」の構成要素を、建築物壁面との関わり、及び規模、形態から整理し、それらの組み合わせから外部空間の構成類型を抽出した。さらに、その建設年と立地の分布、要素の増減を検討した。

導かれた９つの空間構成類型としては、

□自動車の空間と歩行の空間が立体化されるもの：①⑦⑧

□自動車の空間と歩行の空間が平面のもの：⑥

□自動車の空間と歩行の空間が平面もあり、立体化されるもの：⑨

□自動車の空間が平面のもの：⑤

□自動車の空間が平面もあり、立体化されるもの：④

□自動車の空間は立体化され、歩行の空間は平面のもの：②③

がみられた。

その立地の分布としては、

□ 50km 圏内に集中する類型

・90 年代　　：自動車の空間と歩行の空間が立体化①、自動車の空間の立体化④

・00 年代前半：歩行の空間が平面②③

・00 年代後半：自動車の空間と歩行の空間が平面／立体化とも ⑨

□ 20km 圏外に拡散する類型

・00 年代前半：自動車の空間と歩行の空間が立体化⑦

・00 年代後半：自動車の空間と歩行の空間が平面⑥⑧

自動車の空間が平面のもの⑤

という傾向を示した。

以上より第３章では、大型ショッピングセンターにおいて、その外観を特徴づける構成要素は、首都圏の中心地域では立体、周縁の地域では平面としてあらわれ、それぞれ一部の要素の出現のしかたに、建設年代との相関が見られるという立地を反映した系譜的な展開が認められることを明らかにした。

第４章「郊外主要幹線道路における沿道建物の構えと街並み」では、国道 16 号におけるロードサイドの建築物群を事例とし、建築物立面の構えのタイプを壁面の種類と分節のされ方、及び付加される要素の組み合わせとして捉えるとともに、建築物の配置を平面駐車場との敷地間口の占有／分割として捉え、それらの関係から沿道建築物の構えの構成類型を抽出した。さらに、その建設年代毎の敷地間口幅、建築物用途との結びつきを検討した。

導かれた沿道建築物の構えにおける空間構成類型としては、

→自動車でのアプローチと建築物の視認性からの要請を建築物の配置で分離

□閉鎖の構え：窓の有無によえう正面と側背面の構えを 16 号に向けるもの

＊建築物が 16 号に接するものが 8 割

＊第一、第二世代は商業や事務所、第三世代以降は住居

□透明な構え：大きなガラスによって内外を視線的に連続させるもの

＊駐車場が 16 号に接するものが 7 割、複数面で接道するものが５割強

＊商業に特化した構え

→自動車アプローチと建築物の視認性からの要請を建築物に積層するもの

□開放の構え：建築物の部分が外部に開放されるもの

＊敷地間口を分割しないものが 8 割

＊駐車のみが接道する第一世代の事務所から建築物が接道する商業へ

がみられた。

それらの建設年代（世代）毎の平均敷地間口幅と事例数としては、

□閉鎖の構え：世代毎の平均間口幅は変わらず、事例数が変化

□透明の構え：駐車が接道するものは、世代毎の平均間口幅は変わらず事例数が増加

□開放の構え：間口を占有するものは、世代毎の平均間口幅、事例数ともに変化

という傾向を示した。

以上より第４章では、ロードサイドの建築物群による街並みは、世代に関わらず一定の敷地規模を条件として繰り返される構えと、世代によって異なる敷地規模に呼応して繰り返される構えに分けられることを明らかにした上で、これら新陳代謝する構えの集積としての街並みを記述する方法を提案した。

第５章「自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み」では、東京都世田谷区奥沢４丁目における郊外住宅地を事例とし、街並みの連続立面から、住宅の構えの構成単位でもある間口単位を分節し、その性格を建築物要素と空地要素、及び境界要素の奥行き方向の順列から捉え、それらの関係から住宅の構えの構成類型を抽出した。さらに、その敷地間口幅と、それに対する駐車用途の間口単位の幅比を比較検討した。

導かれた住宅の構えにおける１３の空間構成類型としては、

□第一世代（間口幅：15 〜 20m、駐車間口比：1/4）：

分離緑化、緑化雁行

□第二世代（間口幅：15m 程度、駐車間口比：1/3）：

分離並列、境界貫入、境界雁行、壁面貫入、壁面欠取、前庭並置、前庭取込

□第三世代（間口幅：5 〜 10m、駐車間口比：1/1 〜 1/2）：

境界後退、建物後退、建物貫入、建物貫入緑化

がみられた。

その街並みへの配分としては、

□全体の街並み：資料数４割強の第三世代の建築類型が街並みの２割５分強を占有

□方位の街並み

・東西の構え：間口の配分は第一：第二：第三世代＝２：６：２

・南北の構え：第一世代がほとんどみられない

：北接道では第三世代が３割強で最大、第二世代の大半が壁面型

：南接道では第二世代の半数を前庭取込型

□部分の街並み：細分化された同規模の敷地に、類似した形式の住宅が建ち並ぶ

という傾向を示した。

以上より第５章では、郊外住宅地の街並みは、敷地間口幅が広く構えの大半を緑化の要素が占める第一世代、敷地間口幅が中程度で構えのバリエーションが豊富にみられる第二世代、敷地間口幅が狭く構えの大半を自動車の滞留が占める第三世代に分けられること、さらにこれらの配分として見た類推的街並みは、接道方位に影響を受けることを明らかにした。

第６章「建築と自動車の境界空間」では、 第２章と第３章に共通する「立体化する自動車の空間」、第３章と第４章に共通する「道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス」、第４章と第５章に共通する「反復される自動車の空間」を、建築物用途の違いを超えて共通する自動車の滞留の在り方としてまとめた。

「立体化する自動車の空間」では、生産や物流に関わる施設とショッピングセンターの車種や利用者の違いが、地面との結びつき、結節点とスムーズさ、自動車の滞留の量による条件の競合の、建築物用途、インフラストラクチャーへの接続、都市環境への応答として均衡されが固有なあらわれをもつものとして位置づけられた。

「道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス」では、ショッピングセンターとロードサイドの商業施設の施設規模の違いが、自動車の空間と歩行の空間の均衡を生み、建築内部の外部化、自動車内から建築物内部への乗り換え、ロードサイドのミニチュア化という固有なシークエンスを生むものとして位置づけられた。

「反復される自動車の空間」では、ロードサイドと住宅地に共通する建築物の重層化

が、大規模小売店舗立地法の改正による施設の大規模化や、世代交代による敷地の細分化という異なる社会現象によって条件が先鋭化されることで、あらわれていることを示した。

以上により第６章では、各章における建築と自動車の境界にあらわれる空間構成を比較することにより、建築物用途の違いを超えて共通する自動車の滞留の在り方は、自動車斜路付き立体駐車施設と大型ショッピングセンターに共通し、車種や利用者の違いに応答する「立体化する自動車の空間」、大型ショッピングセンターとロードサイドの建築物群に共通し、施設の規模に応答する「道路から商業施設までの自動車の空間におけるシークエンス」、ロードサイドの建築物群と郊外住宅地に共通し、社会的な制度や現象によって先鋭化される「反復される自動車の空間」という３つの「建築と自動車の境界空間」の体系としてまとめられることを明らかにした。

以上で述べた各章の結論は、東京のフィールドサーベイによって抽出された、自動車の存在を抜きに語る事ができない建築物や建築群のケーススタディを通して、現代の建築物に共有された条件である自動車の滞留を受け止める建築と自動車の境界空間の体系を明らかにするものである。このことは、都市空間と建築物を同位相で分析、構想する建築デザインの方法論を導出するものであり、建築意匠論の都市デザイン論への展開に寄与するものである。

以上をもって、本論文の結論とする。

発表論文目録

[本論に関係する審査論文]

＊自動車斜路をもつ建築の構成　－東京湾岸６区を事例として－
吉村英孝，塚本由晴
日本建築学会計画系論文集　2013 年 12 月投稿　現在審査中

＊郊外型大規模商業施設の外部空間の構成　－東京首都圏を事例として－
吉村英孝，山道拓人，塚本由晴
日本建築学会計画系論文集　第 658 号，pp. 69-75　2010 年 12 月

＊郊外主要幹線道路における沿道建物の構えと街並み
－国道１６号，小山～相模大野間を事例として－
吉村英孝，塚本由晴
日本建築学会計画系論文集　第 649 号，pp. 751-758　2010 年 3 月

＊自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み－世田谷区奥沢を事例として－
吉村英孝，千田友己，塚本由晴
日本建築学会計画系論文集　第 635 号，pp. 283-290　2009 年 1 月

[本論に関係する口頭発表論文]

＊自動車要素と地表面要素からみた外形構成
自動車交通と関係した建築の外形構成に関する研究（1）
日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2，pp. 527-528，2000 年 7 月（共著）

＊要素の配列による構成類型と自動車用途の外形への現れ方
自動車交通と関係した建築の外形構成に関する研究（2）
日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2，pp. 529-530，2000 年 7 月（共著）

＊自動車の取り扱いからみた住宅地の道路境界面の構成（１）：世田谷区奥沢を事例として
日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2，pp. 637-638，2006 年 7 月（共著）

＊自動車の取り扱いからみた住宅地の道路境界面の構成（２）：世田谷区奥沢を事例として
日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2，pp. 639-640，2006 年 7 月（共著）

＊ロードサイド店舗のアプローチにおけるシークエンス
シークエンスから捉えたロードサイド店舗のアプローチ空間の構成（１）
日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2，pp. 773-774，2007 年 7 月（共著）

＊建築のシークエンスにおける内部と外部
シークエンスから捉えたロードサイド店舗のアプローチ空間の構成（２）
日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2，pp. 775-776，2007 年 7 月（共著）

＊郊外大規模ショッピングセンターの構えにおける建築的特徴
日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2，pp. 687-688，2009 年 7 月（共著）

[その他の口頭発表論文]

共著：78 編
日本建築学会大会学術講演梗概集（1998 ～ 2010）

東京近郊における建築と自動車の境界にあらわれる空間構成

資料編

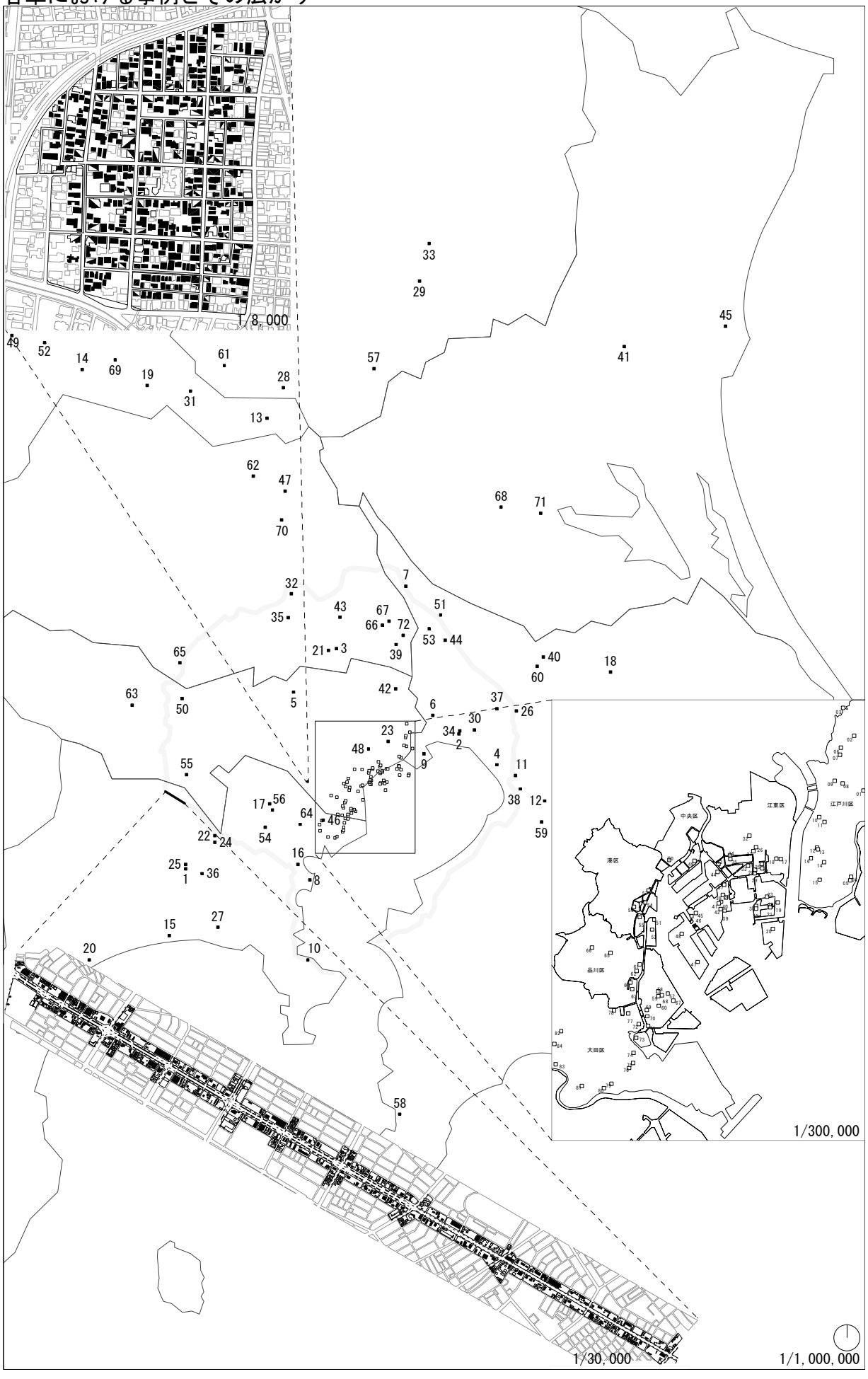
第２章　自動車斜路をもつ建築の構成　3
東京湾岸 6 区を事例として

第３章　郊外型大規模商業施設の外部空間の構成　34
東京首都圏を事例として

第４章　郊外主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み　61
国道 16 号、小山〜相模大野間を事例として

第５章　自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み　117
世田谷区奥沢を事例として

各章における事例とその広がり

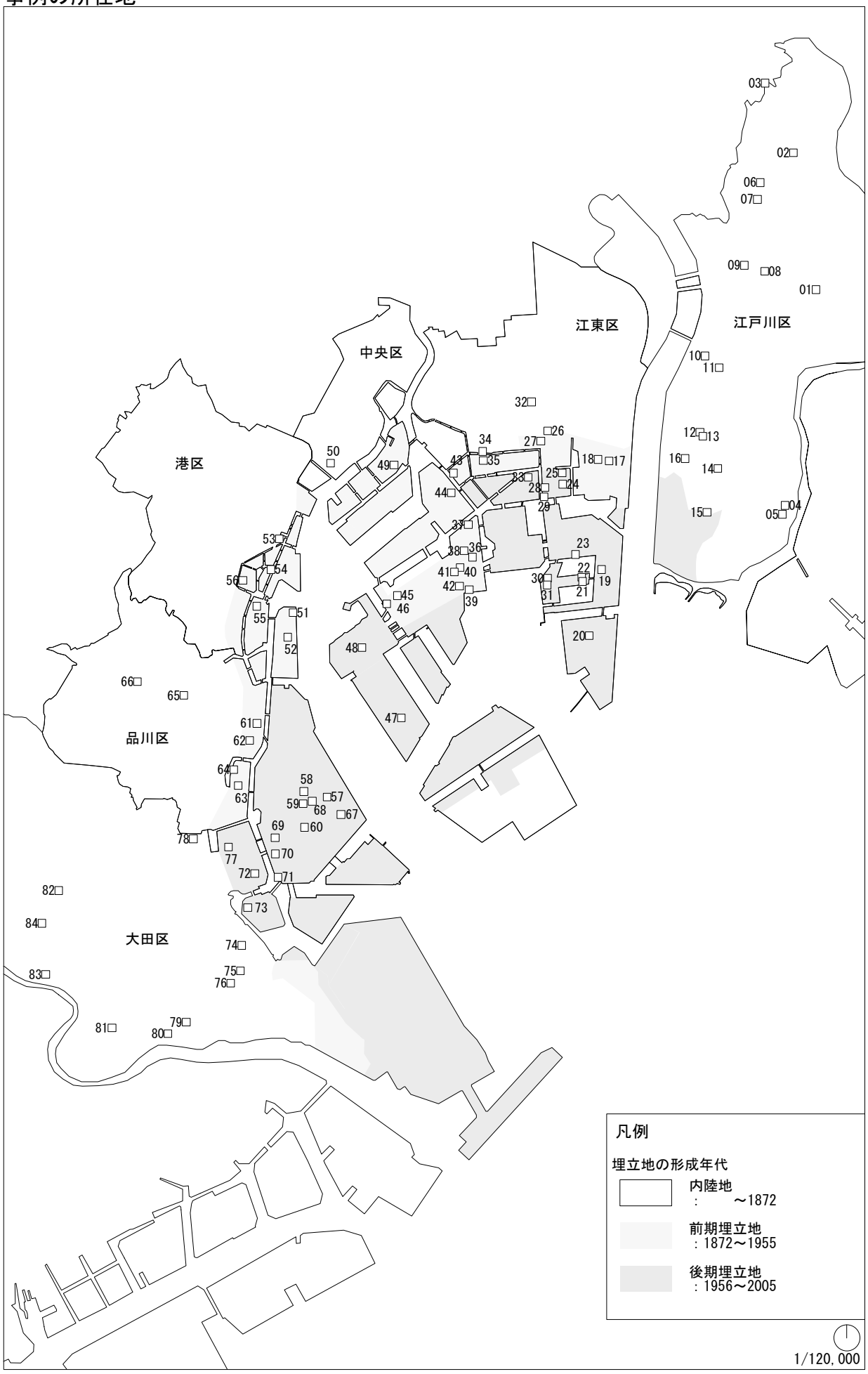


第２章　自動車斜路をもつ建築の構成

東京湾岸６区を事例として

（84 事例）

事例の所在地

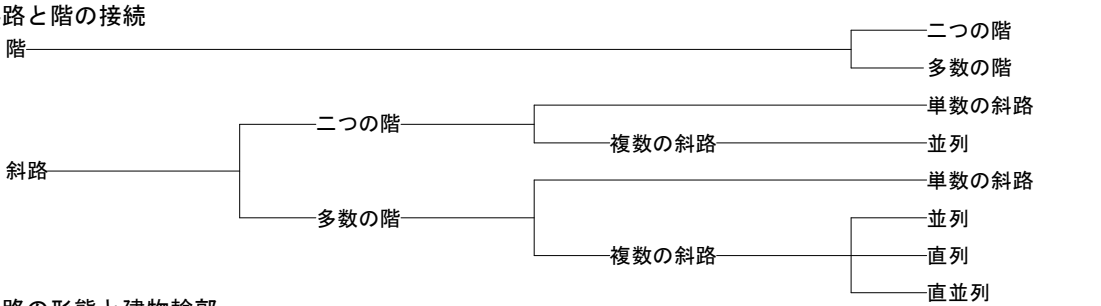

港区
中央区
江東区
江戸川区
品川区
大田区
凡例
埋立地の形成年代
内陸地
：　～1872
前期埋立地
：1872～1955
後期埋立地
：1956～2005
1/120,000

事例番号　類型番号　期　　所在地　　用途　　建築面積（千㎡）

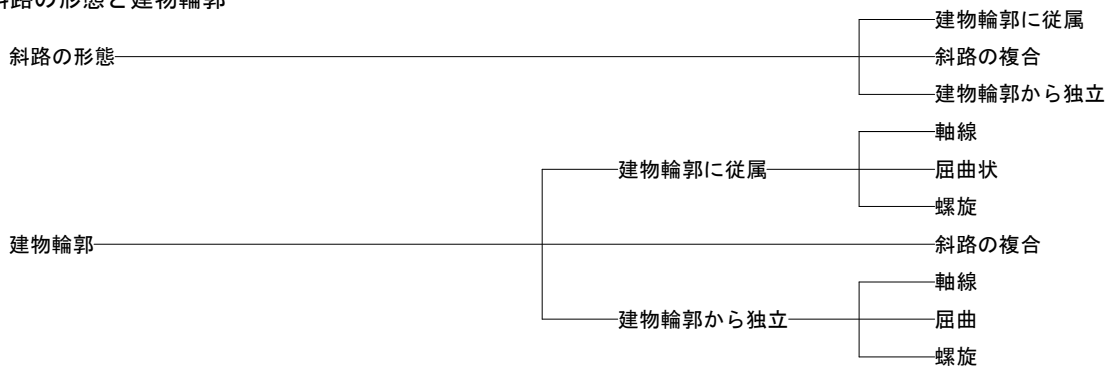
航空写真	地図	斜路と階の接続 階 斜路 斜路の形態と建物輪郭 斜路の形態 建物輪郭 動線図

凡例

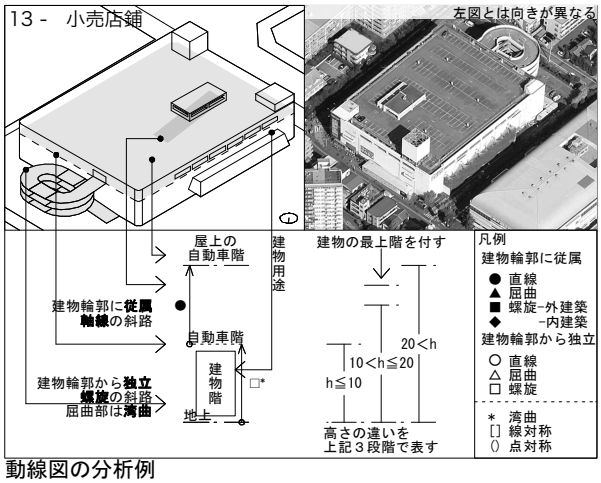
斜路と階の接続



斜路の形態と建物輪郭



動線図



動線図の分析例

事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
01	①		江戸川区晴江町 34-15	小売	2.0

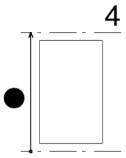




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
02	③		江戸川区南小岩 7-1-16	小売	1.0

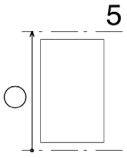




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
軸線

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
03	④		江戸川区西小岩 3-38-2	小売	3.0

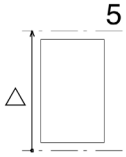




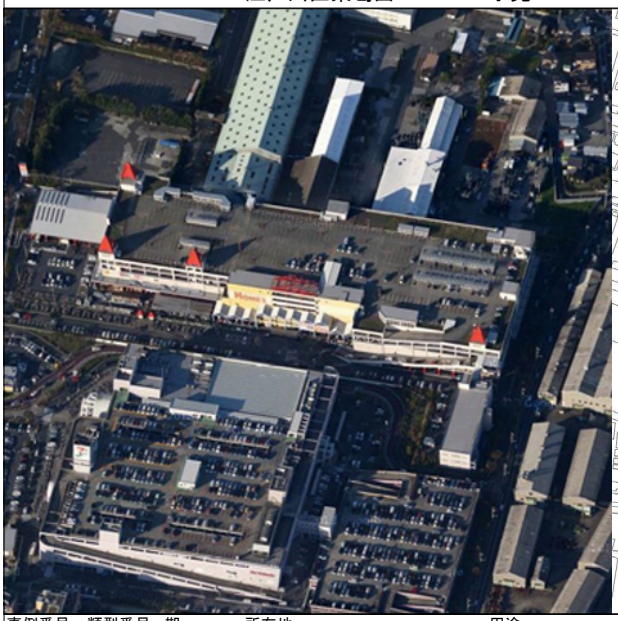
斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路

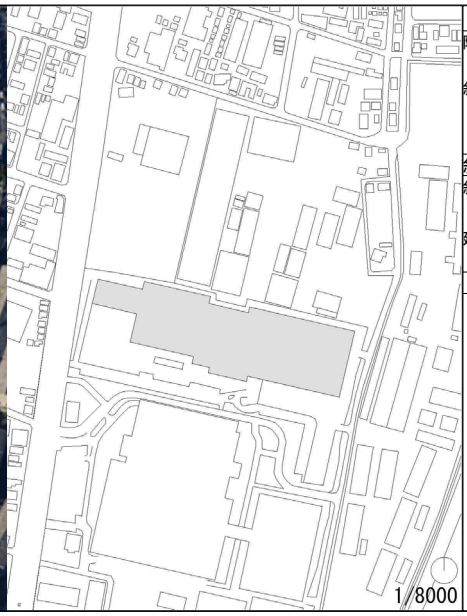
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲

動線図

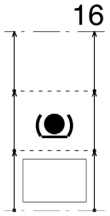


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
04			江戸川区東葛西 9-3-6	小売	17.3

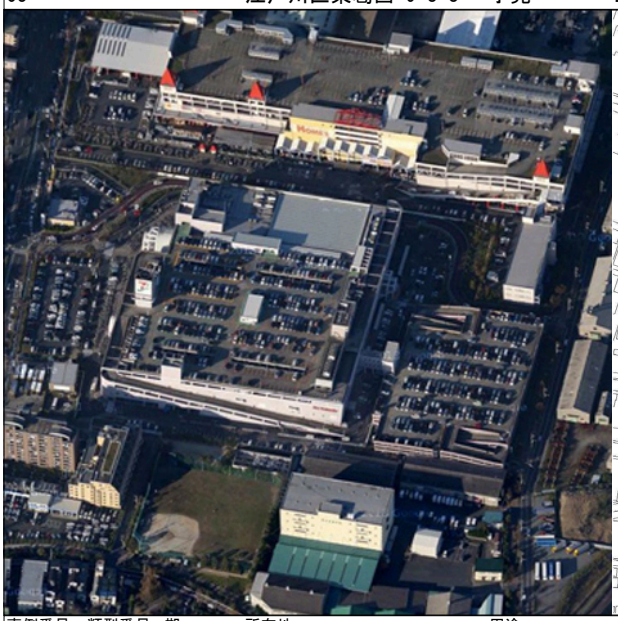


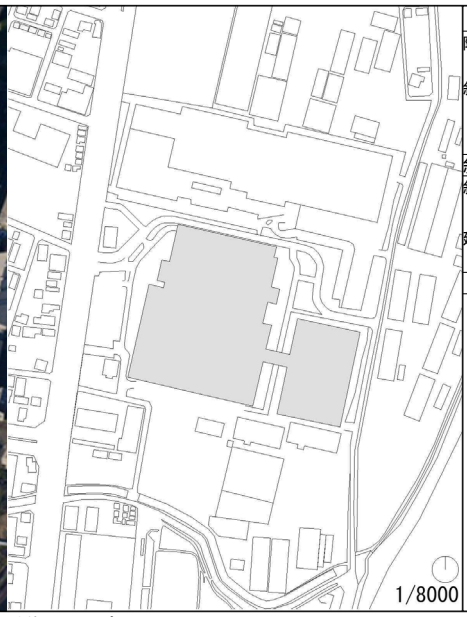


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

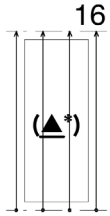


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
05			江戸川区東葛西 9-3-3	小売	28.8





斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲
動線図

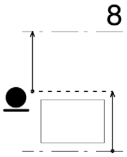


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
06	⑪		江戸川区本一色 2-25-12	小売	2.3

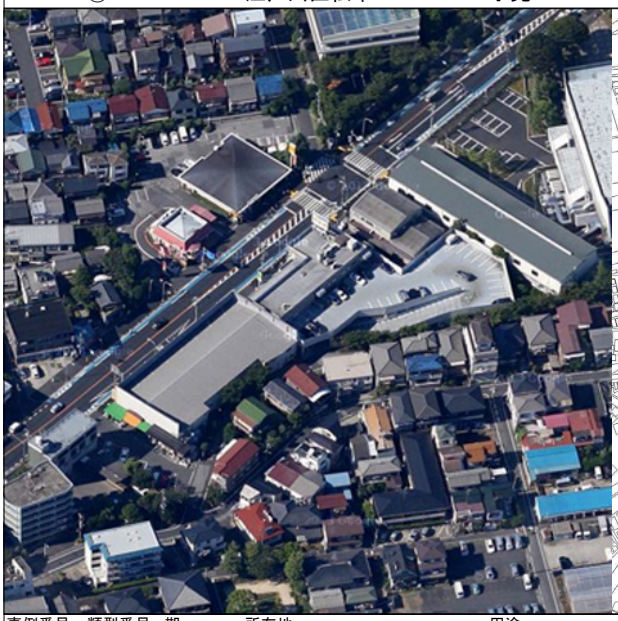




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
07	③		江戸川区松本 1-34-12	小売	1.5

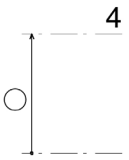




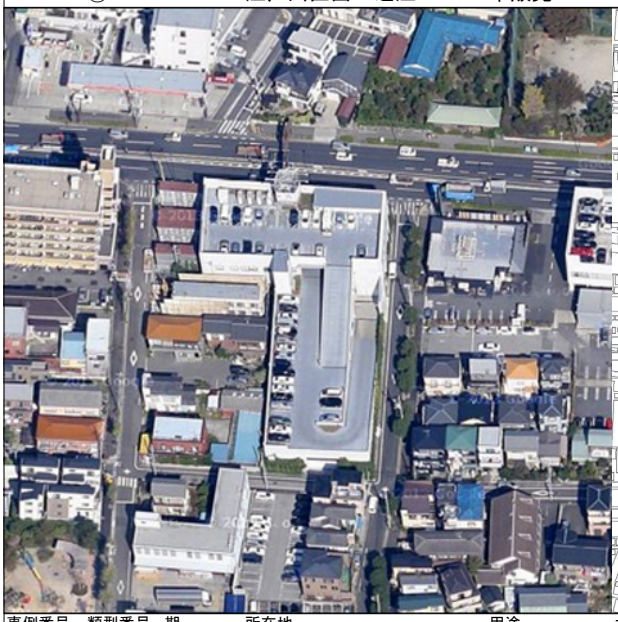
斑路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
軸線

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
08	⑫		江戸川区西一之江 1-8-9	車販売	1.8

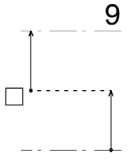




斑路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
09	②		江戸川区中央 2-11-22	車販売 小売	1.7

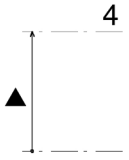




斑路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
10	⑬		江戸川区船堀 1-1-51	車販売	5.3





斜路と階の接続

階
多数の階

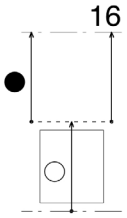
斜路
複数の斜路
直並列

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
斜路の複合

建物輪郭
斜路の複合

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
11	⑤		江戸川区船堀 3-8-8	物流	4.4





斜路と階の接続

階
二つの階

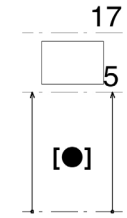
斜路
複数の斜路
並列

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
建物輪郭に従属

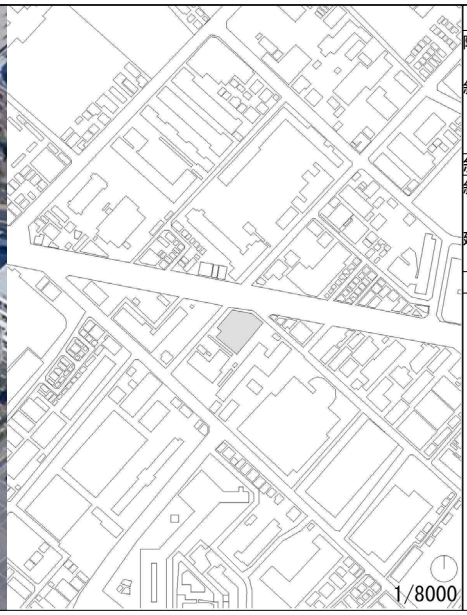
建物輪郭
軸線状

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
12	②		江戸川区西葛西 4-2-43	小売	1.3





斜路と階の接続

階
二つの階

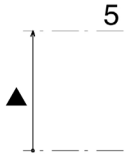
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
建物輪郭に従属

建物輪郭
屈曲状

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
13	⑬		江戸川区西葛西 4-2-28	車販売	6.6





斜路と階の接続

階
多数の階

斜路
複数の斜路

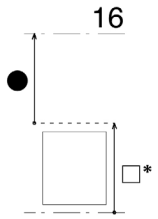
直列

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
斜路の複合

建物輪郭
斜路の複合

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
14	②		江戸川区中葛西5-7-13	小売	0.9





斜路と階の接続

階
二つの階

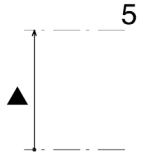
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭

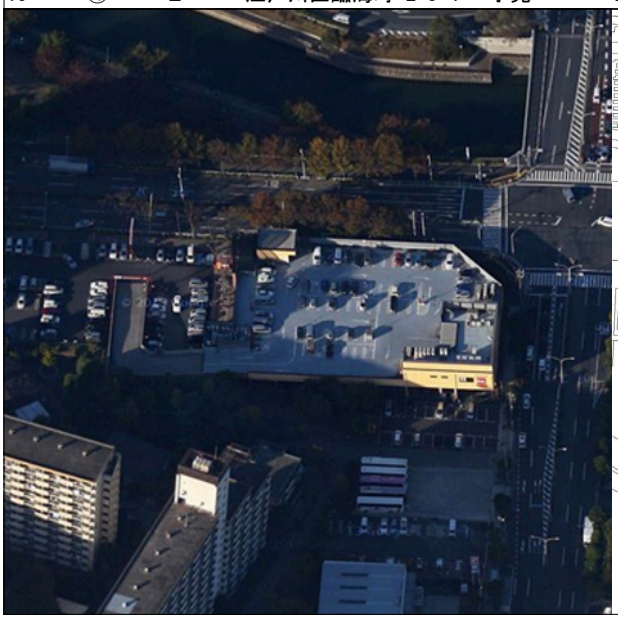
斜路の形態
建物輪郭に従属

建物輪郭
屈曲状

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
15	④	Ⅱ	江戸川区臨海町 2-3-4	小売	2.8





斜路と階の接続

階
二つの階

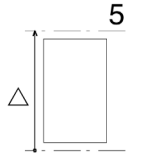
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭

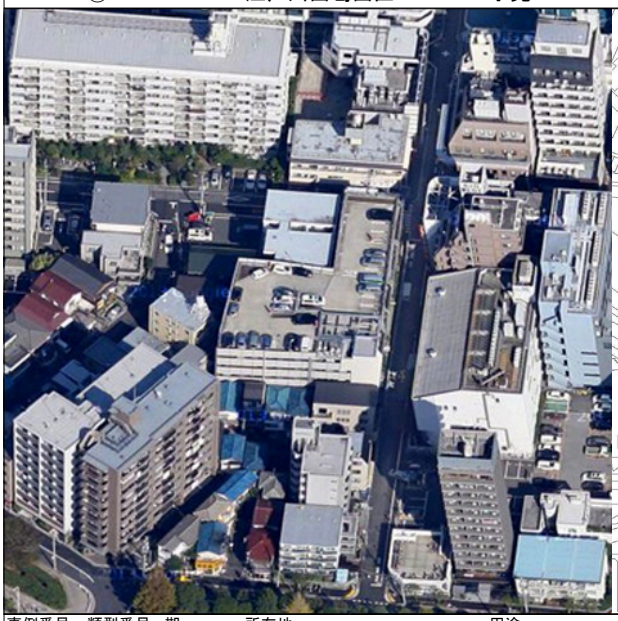
斜路の形態
建物輪郭から独立

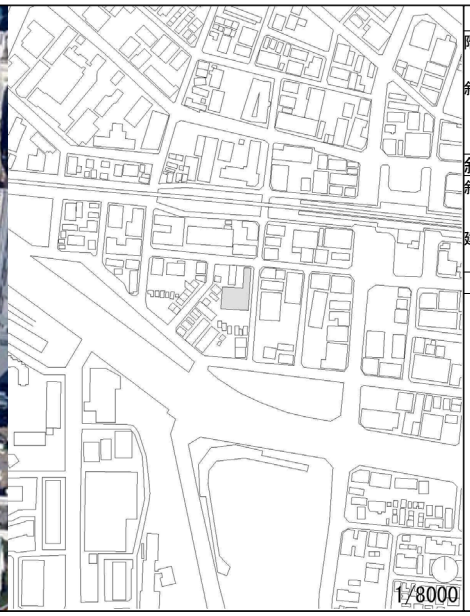
建物輪郭
屈曲

動線図

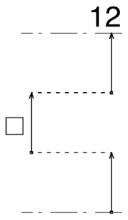


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
16	⑫		江戸川西葛西区 6-5-12	小売	0.8

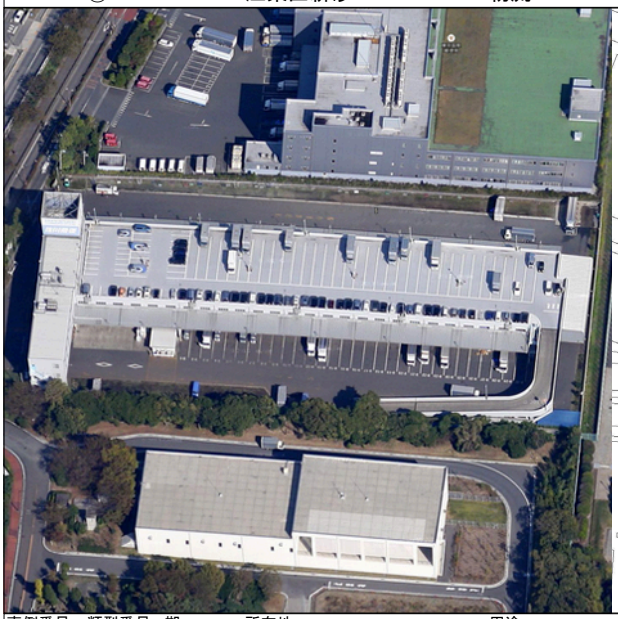


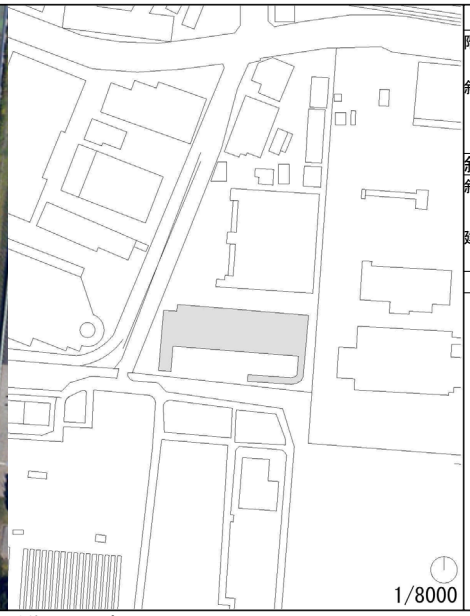


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

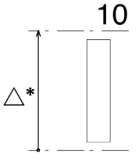


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
17	④	I	江東区新砂 3-5-15	物流	7.0



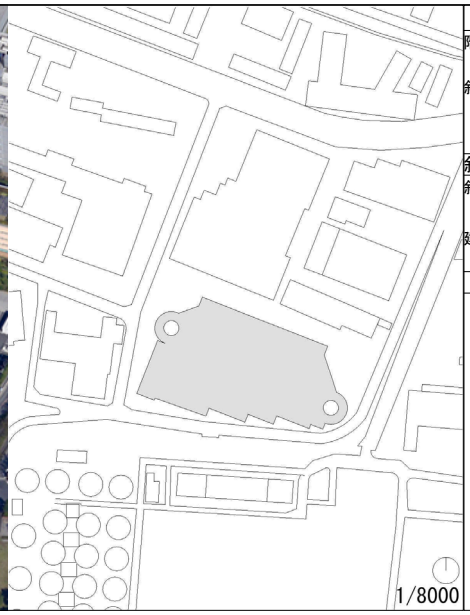


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲
動線図

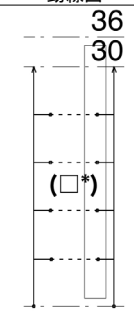


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
18	⑨	I	江東区新砂 3-4-11	配送	19.6



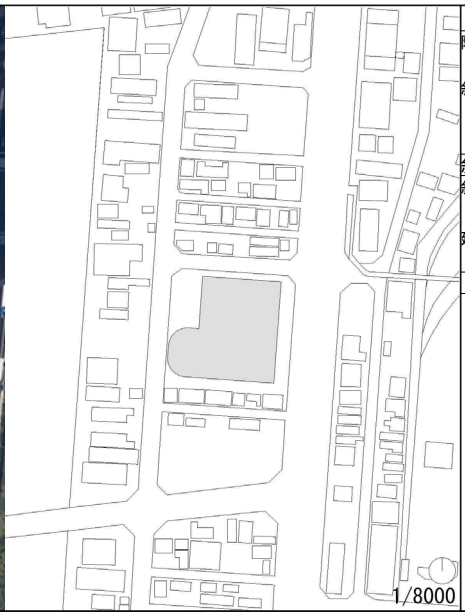


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

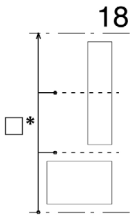


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
19	⑦	Ⅱ	江東区新木場 1-12-10	物流	10.4

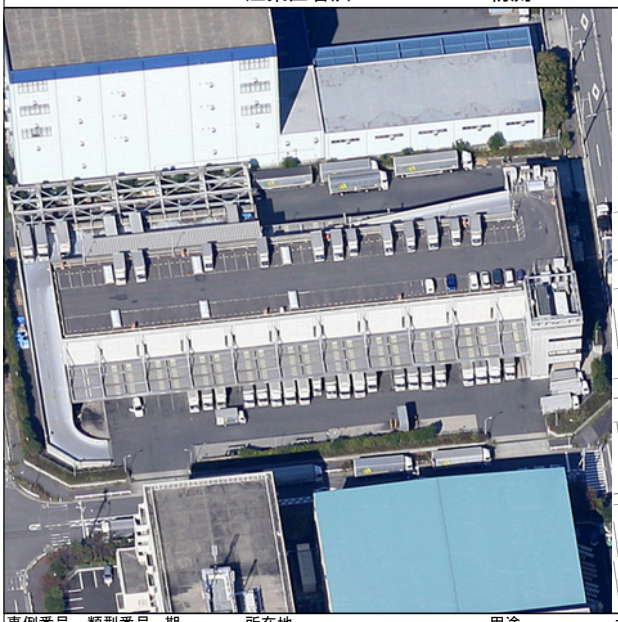




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

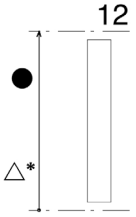


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
20		Ⅱ	江東区若洲 2-2-8	物流	4.3

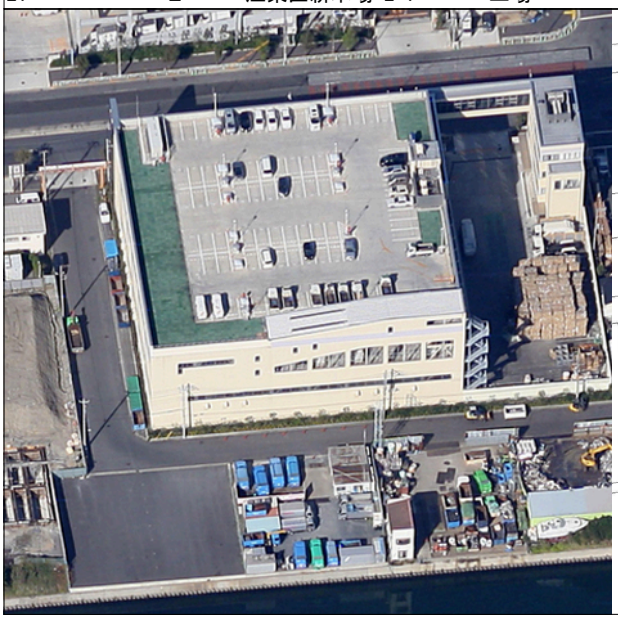




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
斜路の複合
建物輪郭
斜路の複合
動線図

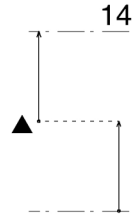


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
21		Ⅱ	江東区新木場 2-7	工場	14.6

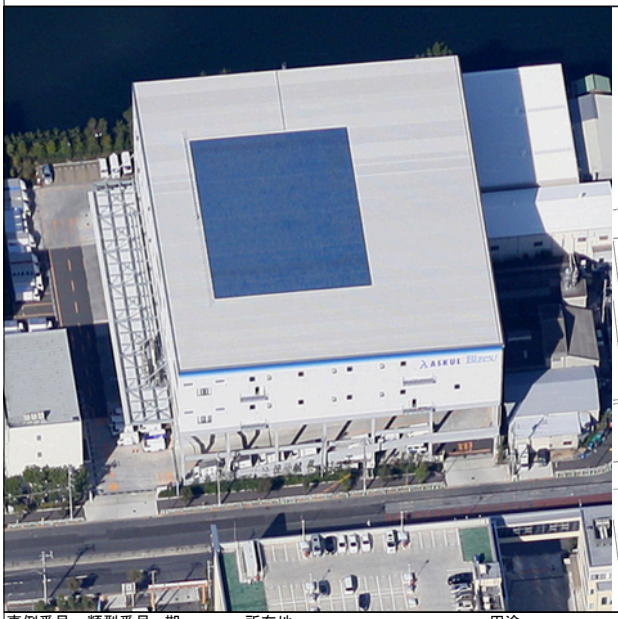




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲
動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
22		Ⅱ	江東区新木場 2-6-5	物流	23.4

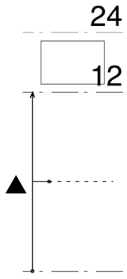




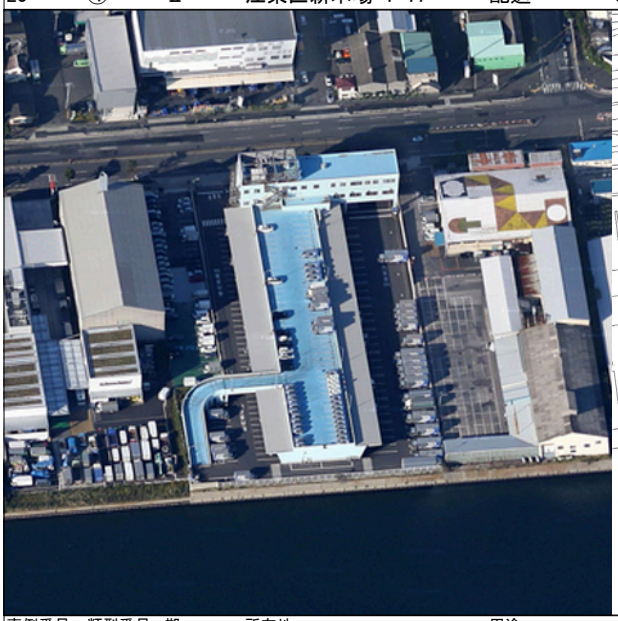
斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
23	④	Ⅱ	江東区新木場 1-17	配送	3.8

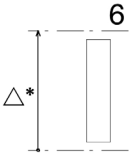




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路

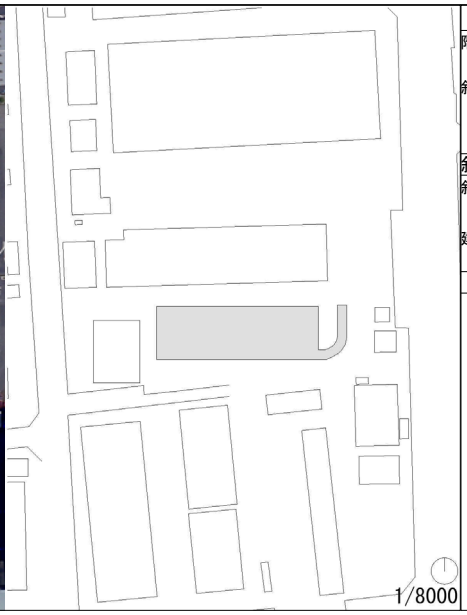
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
24	⑩	Ⅱ	江東区新砂 2-4-17	配送	32.6

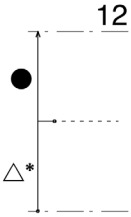




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路

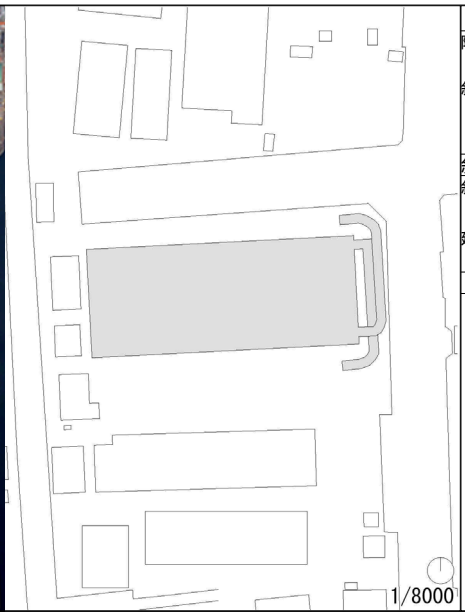
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
組合せ
建物輪郭
組合せ

動線図

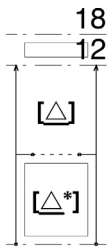


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
25		Ⅱ	江東区新砂 2-4	配送	9.6





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲
動線図

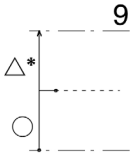


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
26	⑩		江東区南砂 2-2-2	車販売	0.8





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
斜路の複合
建物輪郭
斜路の複合
動線図

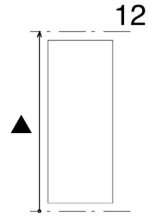


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
27	②	Ⅰ	江東区新砂 1-2-15	物流	4.6

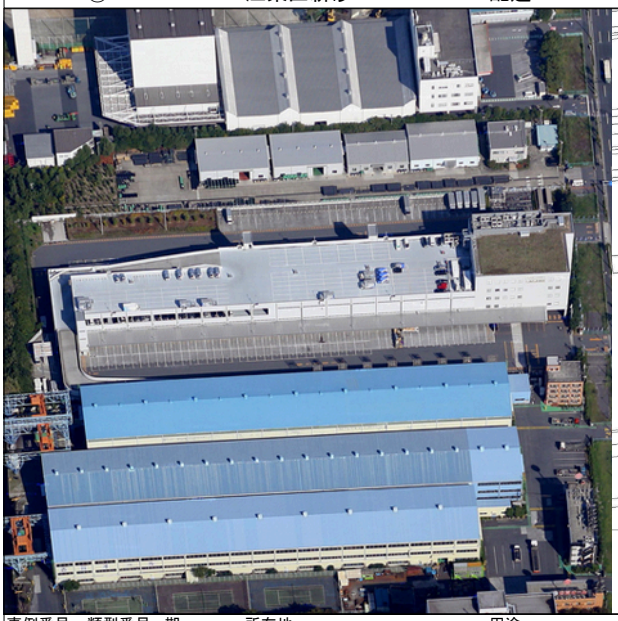




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲
動線図

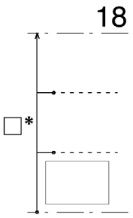


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
28	⑦	Ⅱ	江東区新砂 1-12	配送	9.6

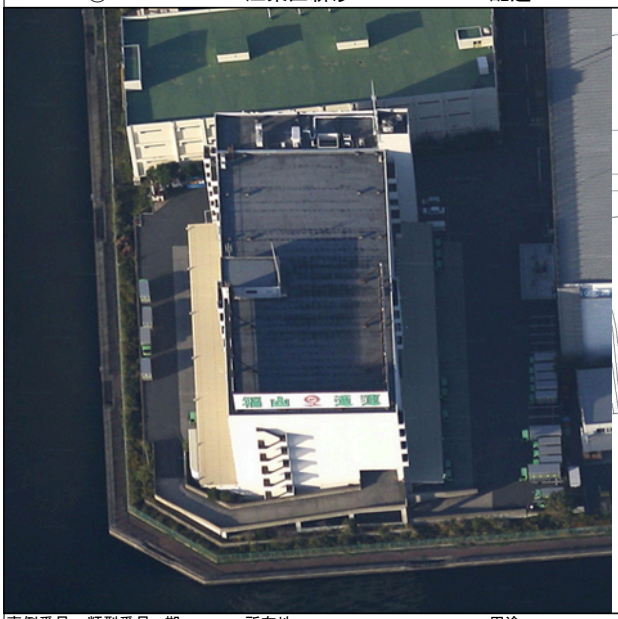




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

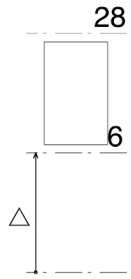


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
29	④	Ⅱ	江東区新砂 1-13-6	配送	2.7



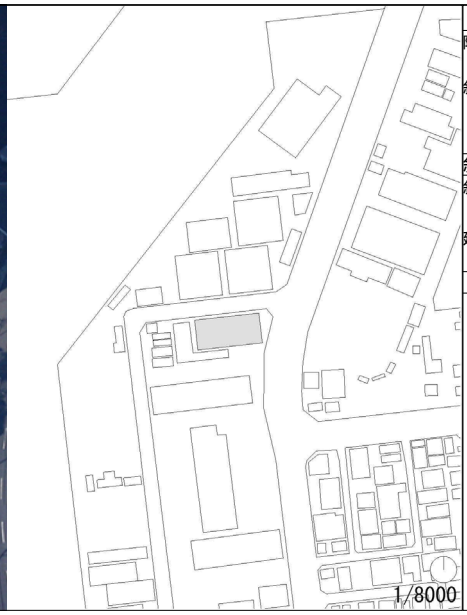


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲
動線図

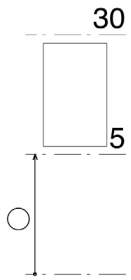


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
30	③	Ⅱ	江東区新木場 2-15-20	事務所	2.2





斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
軸線
動線図

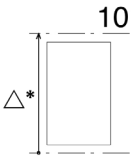


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
31	④	Ⅱ	江東区新木場 2-15-25	配送	3.0

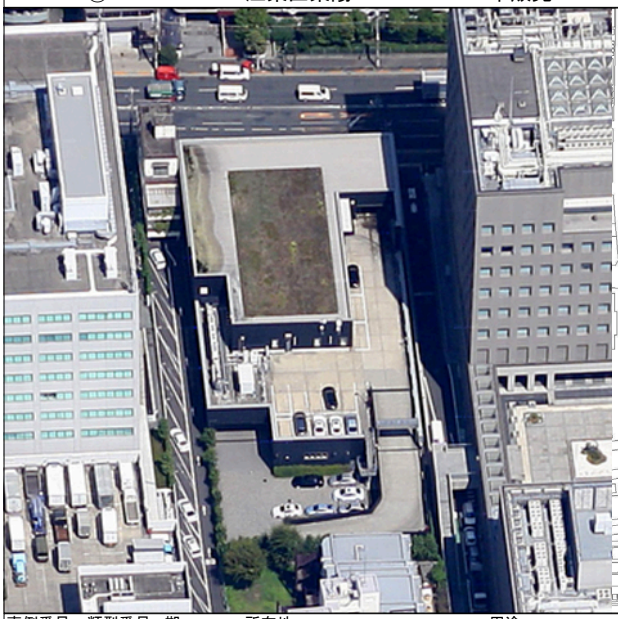


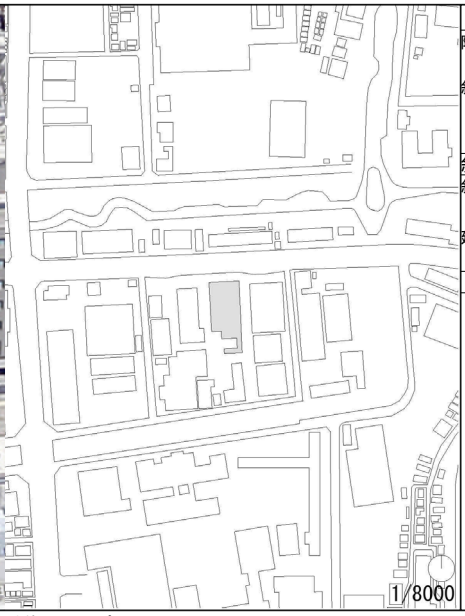


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲
動線図

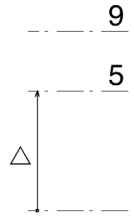


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
32	④		江東区東陽 7-2-15	車販売	2.0

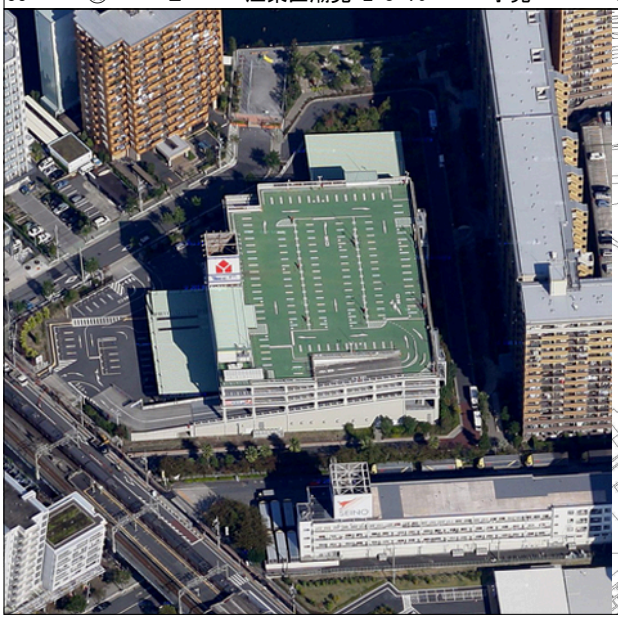




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲
動線図

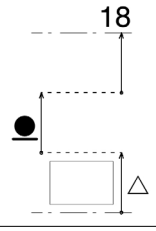


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
33	⑬	Ⅱ	江東区潮見 2-8-16	小売	5.2

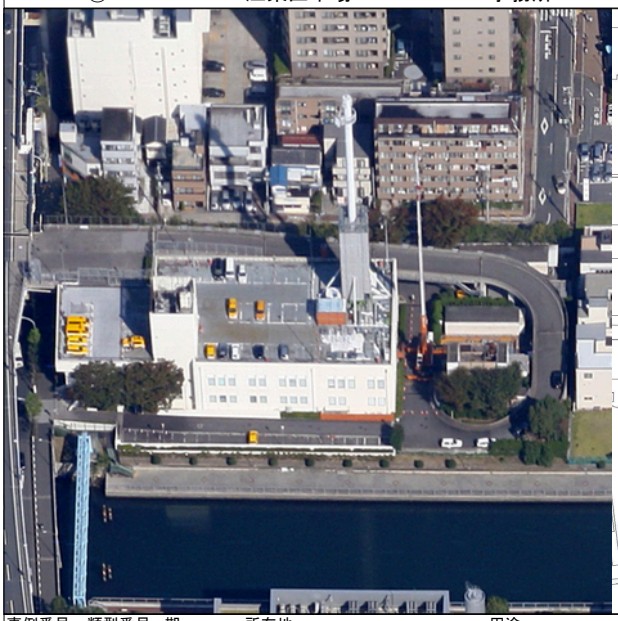




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
斜路の複合
建物輪郭
斜路の複合
動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
34	⑩		江東区木場 6-1-1	事務所	1.6





斜路と階の接続

階
多数の階

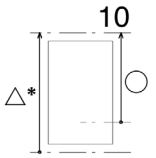
斜路
複数の斜路
並列

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
斜路の複合

建物輪郭
斜路の複合

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
35		I	江東区塩浜 2-8-4	自走車学校	1.0





斜路と階の接続

階
二つの階

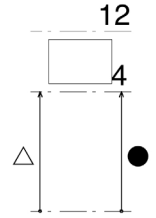
斜路
複数の斜路
並列

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
斜路の複合

建物輪郭
斜路の複合

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
36	④	I	江東区東雲 2-7	庁舎	4.6





斜路と階の接続

階
二つの階

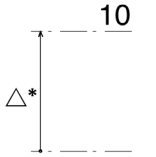
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭

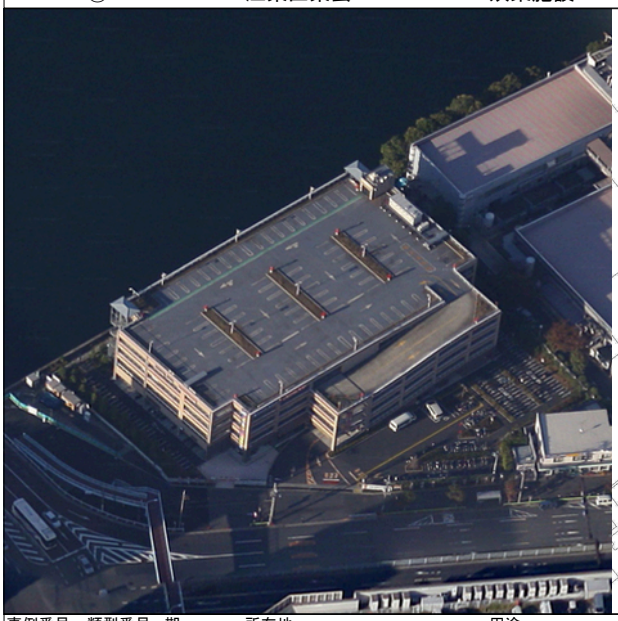
斜路の形態
建物輪郭から独立

建物輪郭
屈曲

動線図

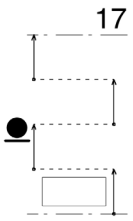


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
37	⑪	I	江東区東雲 1-10-25	娯楽施設	1.3

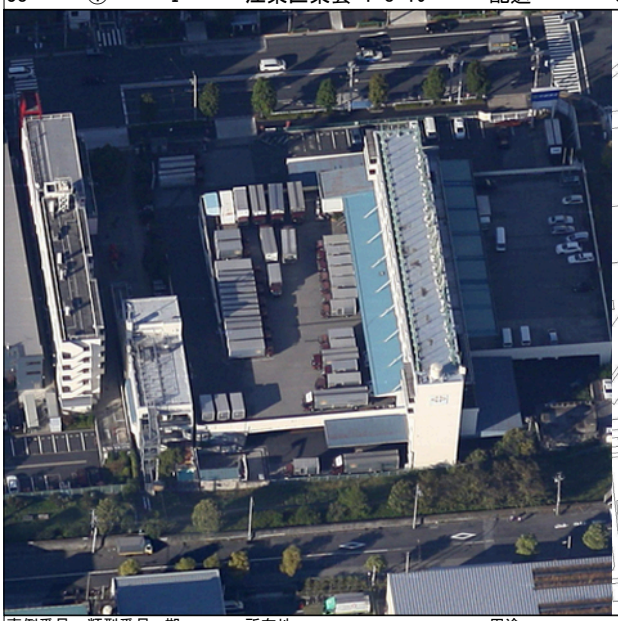




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

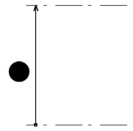


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
38	①	I	江東区東雲 1-8-19	配送	3.8



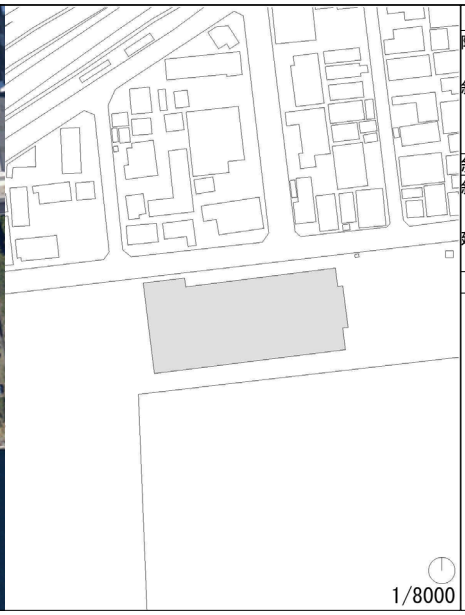


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

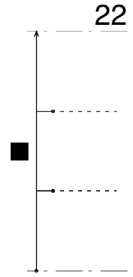


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
39	⑥	I	江東区東雲 2-13-32	配送	18.4

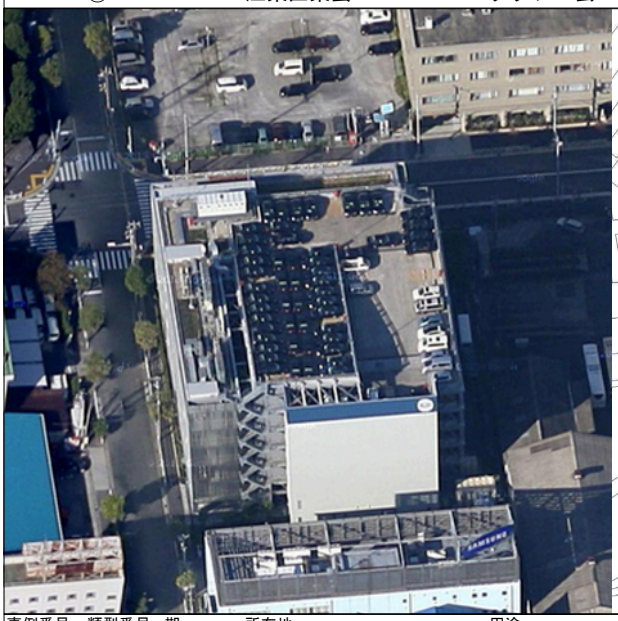




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋
動線図

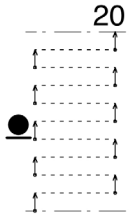


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
40	⑪	I	江東区東雲 2-6-1	タクシー会	2.3



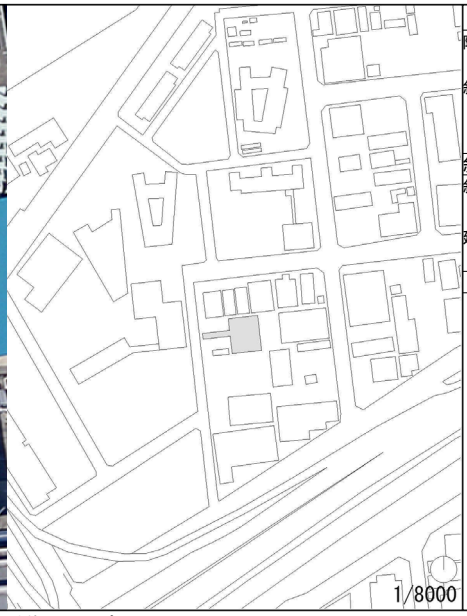


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

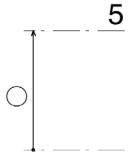


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
41	③	I	江東区東雲 2-5	配送	1.2

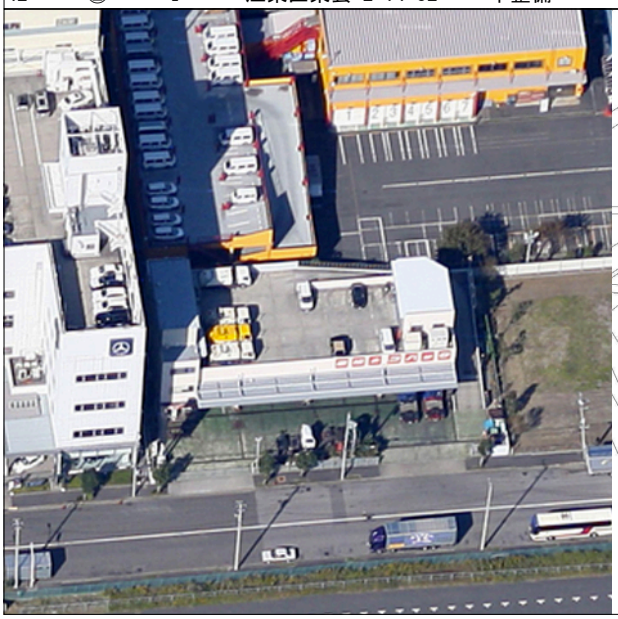


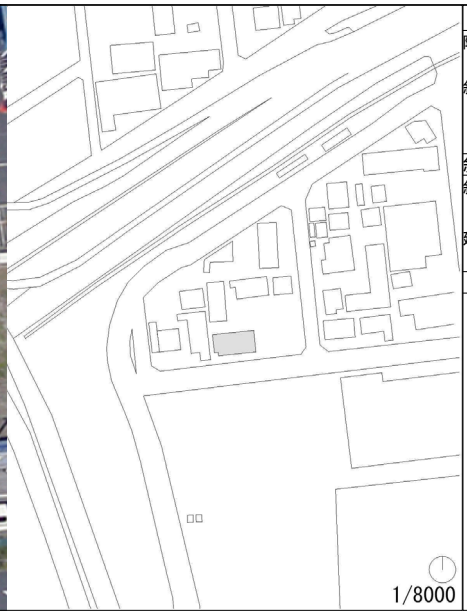


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
軸線
動線図

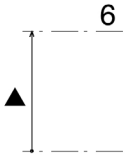


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
42	②	I	江東区東雲 2-14-32	車整備	1.0



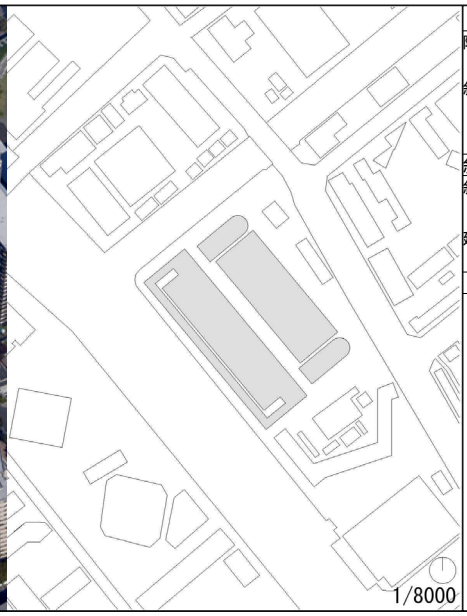


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲
動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
43	⑨	I	江東区塩浜 1-2	備蓄倉庫	20.1





斜路と階の接続

階
多数の階

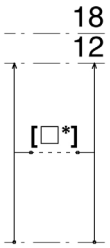
斜路
複数の斜路
並列

斜路の形態と建物輪郭

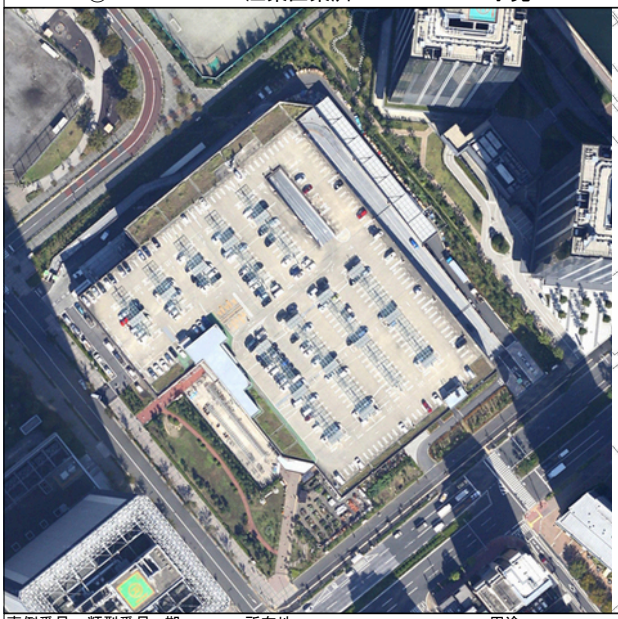
斜路の形態
建物輪郭から独立

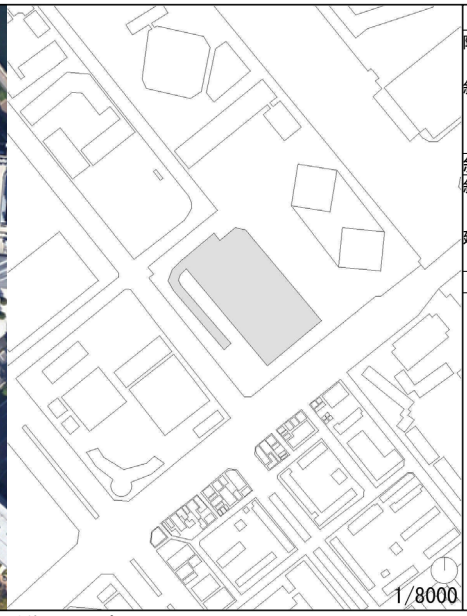
建物輪郭
螺旋

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
44	⑬	I	江東区東洲 3-4-8	小売	11.2





斜路と階の接続

階
多数の階

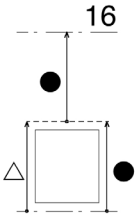
斜路
複数の斜路
直並列

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
斜路の複合

建物輪郭
斜路の複合

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
45	④	I	江東区有明 1-4-33	配送	5.7





斜路と階の接続

階
二つの階

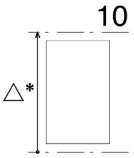
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
建物輪郭から独立

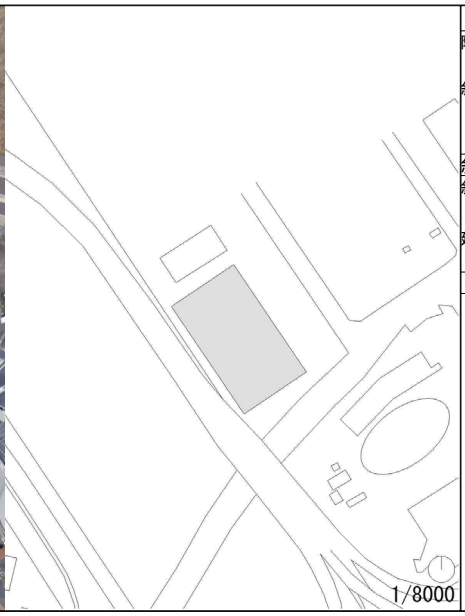
建物輪郭
屈曲

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
46	⑥	Ⅰ	江東区有明 1-6-26	配送	10.9

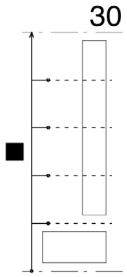




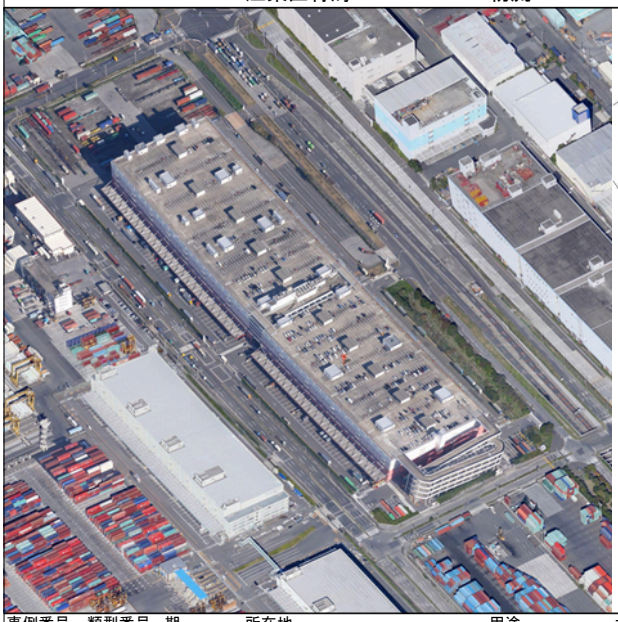
斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
47		Ⅱ	江東区青海 3-2-17	物流	50.8

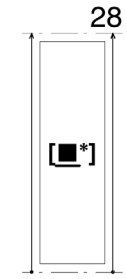




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
複数の斜路
並列

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
48		Ⅱ	江東区青海 1-1-10	小売	18.8

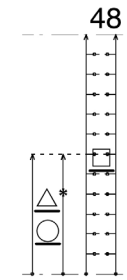




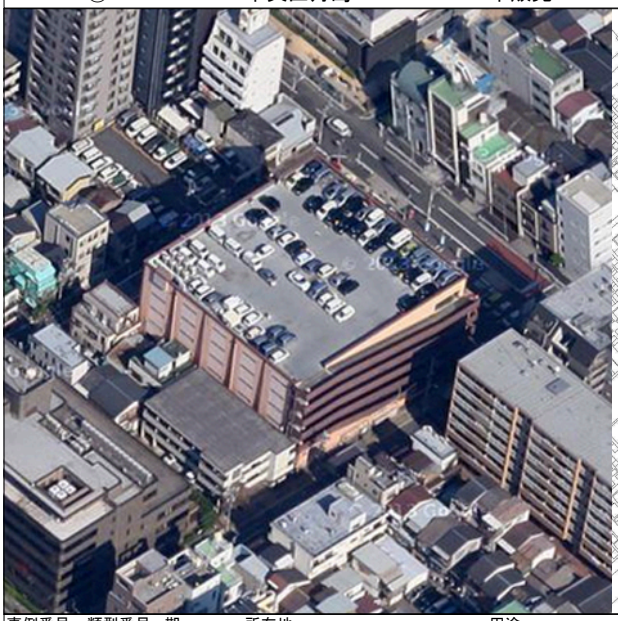
斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直並列

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭

動線図

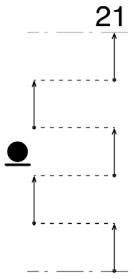


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
49	⑪	I	中央区月島 2-15-1	車販売	1.5

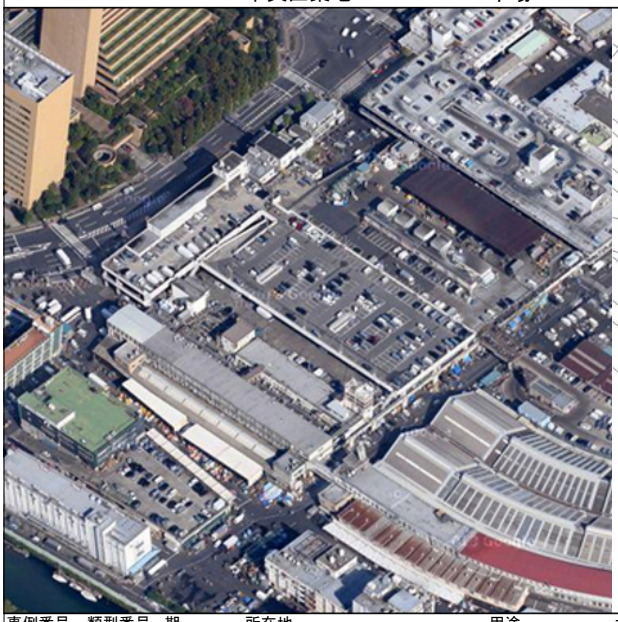


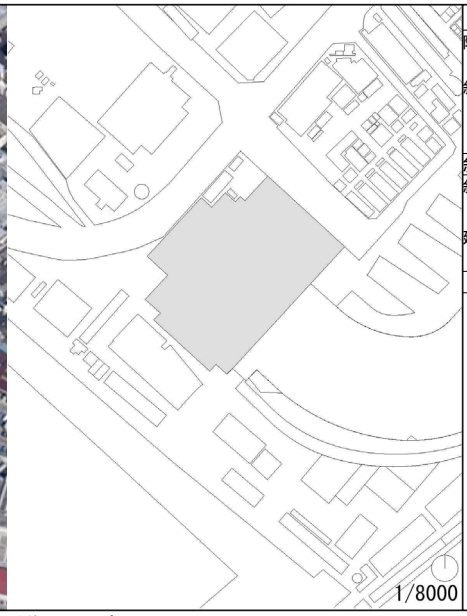


斑路と階の接続
階
多数の階
斑路
複数の斑路
直列
斑路の形態と建物輪郭
斑路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

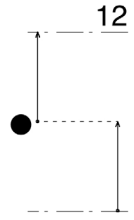


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
50		–	中央区築地 5-2-1	市場	96.4



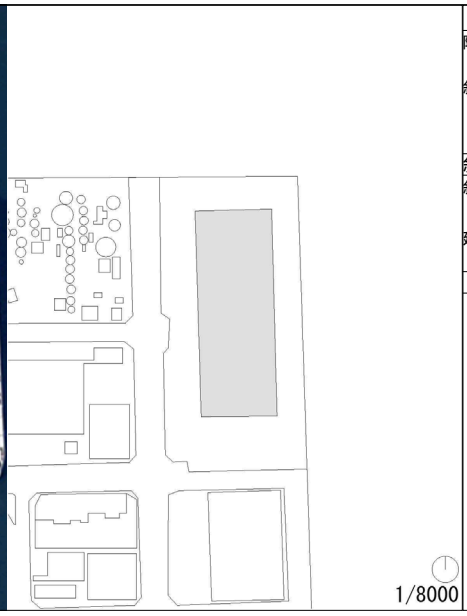


斑路と階の接続
階
多数の階
斑路
複数の斑路
直列
斑路の形態と建物輪郭
斑路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

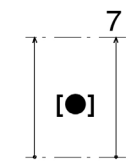


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
51	⑤	I	港区港南 5-8-20	物流	17.6

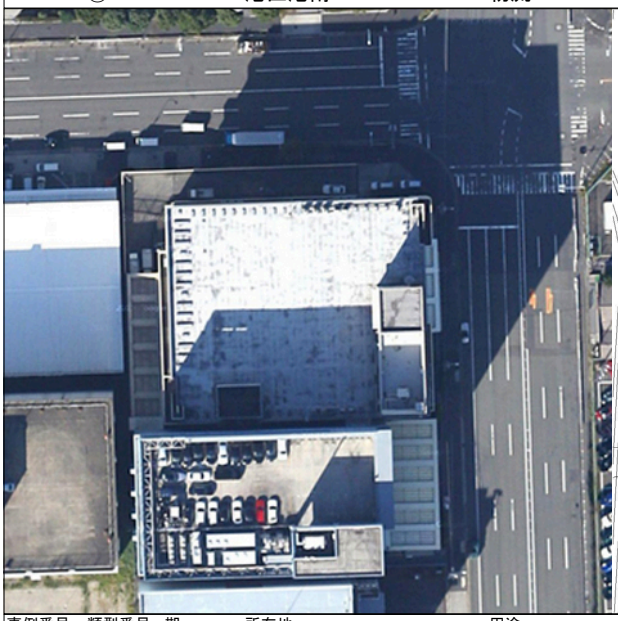


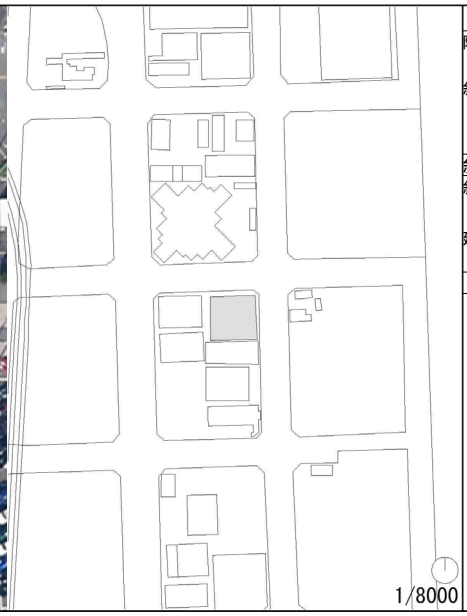


斑路と階の接続
階
二つの階
斑路
複数の斑路
並列
斑路の形態と建物輪郭
斑路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

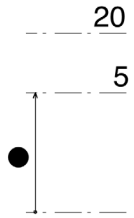


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
52	①	I	港区港南 5-4-12	物流	2.2

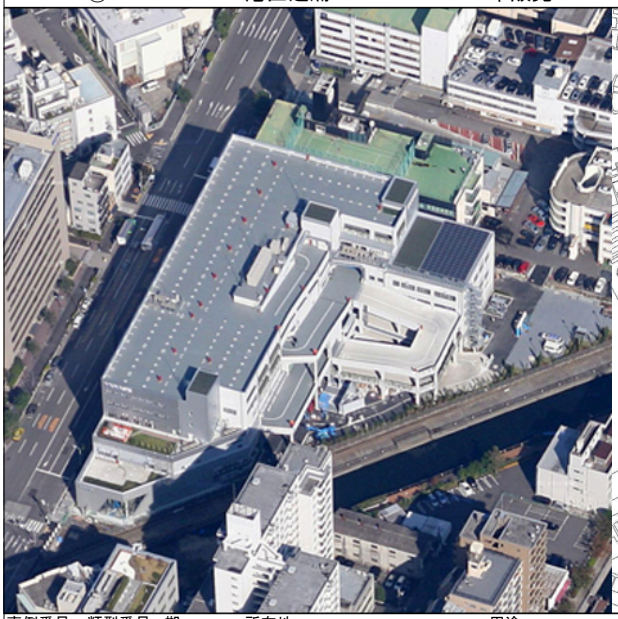




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

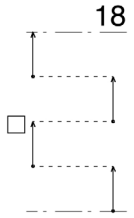


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
53	⑫		港区芝浦 1-6-38	車販売	6.7





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

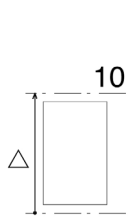


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
54	④	I	港区芝浦 4-22-2	小売	1.6

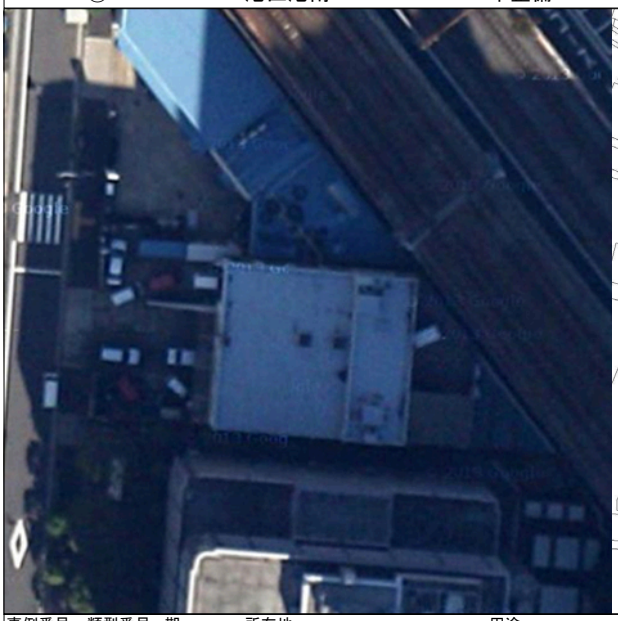


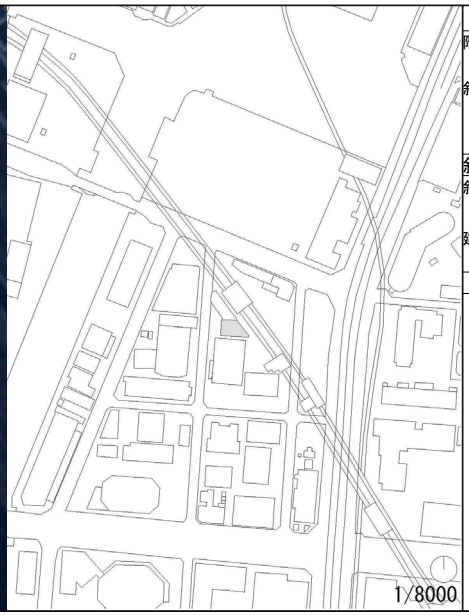


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲
動線図

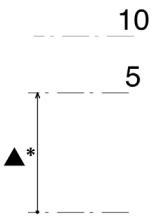


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
55	②	Ⅰ	港区港南 3-3-27	車整備	0.4





斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲
動線図

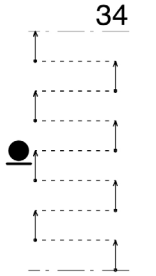


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
56	⑪	Ⅰ	港区芝浦 4-8-3	車整備	4.1





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

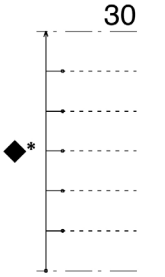


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
57	⑥	Ⅱ	品川区八潮 2-6-4	物流	12.2

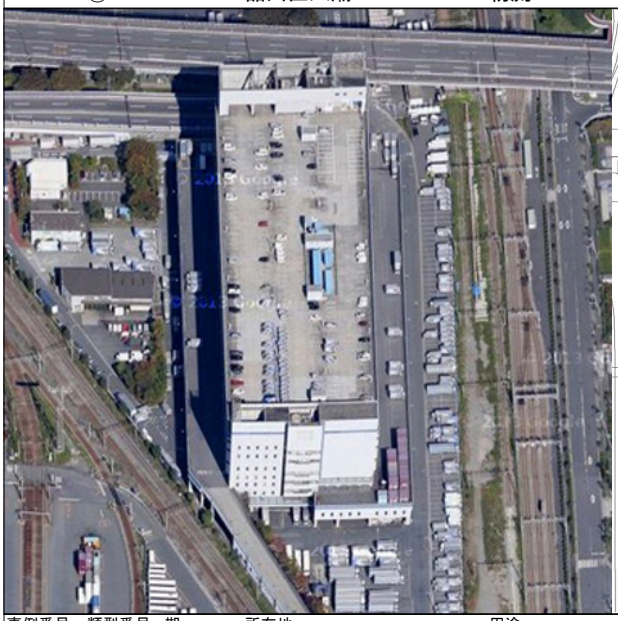


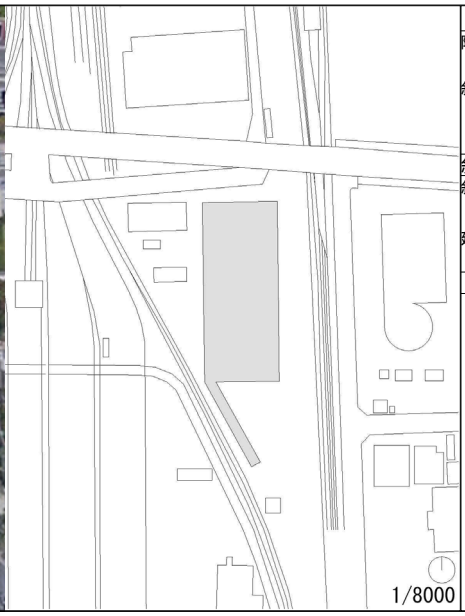


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋
動線図

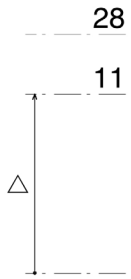


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
58	④	Ⅱ	品川区八潮 3-2	物流	16.1





斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲
動線図

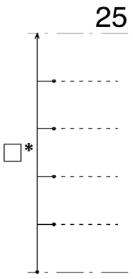


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
59	⑦	Ⅱ	品川区八潮 3-2	物流	9.4





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

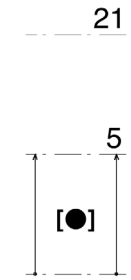


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
60	⑤	Ⅱ	品川区八潮 3-2	物流	17.4

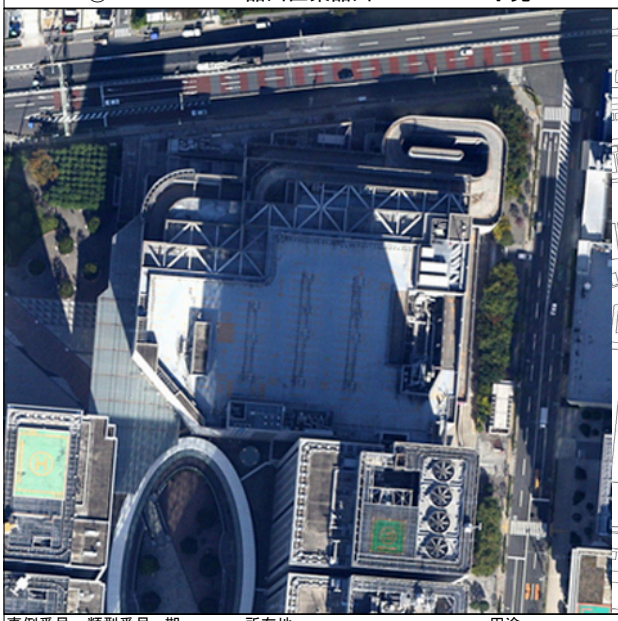


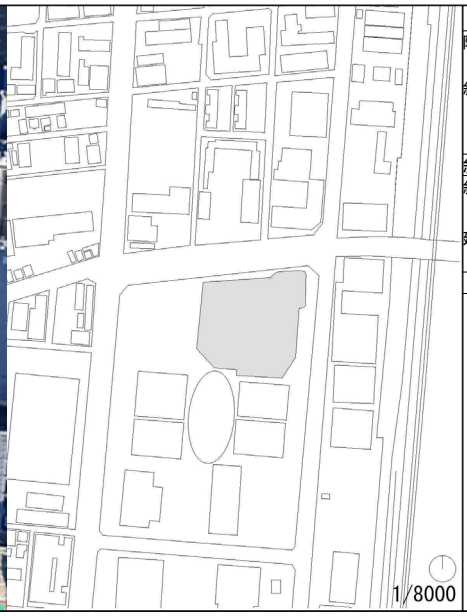


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線
動線図

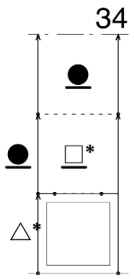


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
61	⑬	I	品川区東品川 4-12-5	小売	10.5





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
斜路の複合
建物輪郭
斜路の複合
動線図

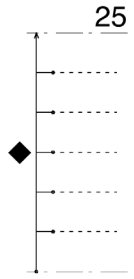


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
62	⑥	I	品川区東大井 1-9-35	車販売	4.0

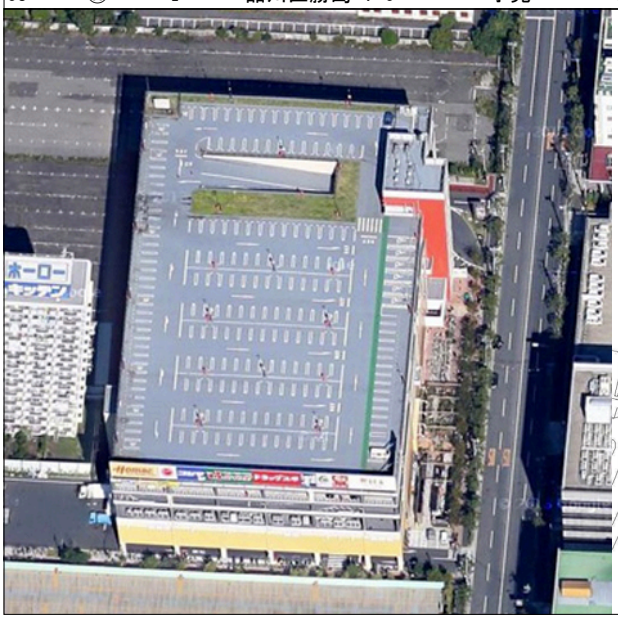




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋
動線図

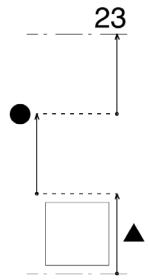


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
63	⑬	I	品川区勝島 1-6	小売	7.0





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
斜路の複合
建物輪郭
斜路の複合
動線図

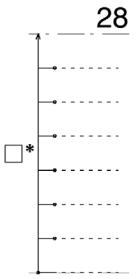


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
64	⑦	I	品川区勝島 1-2	物流	7.7





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

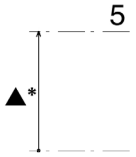


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
65	②		品川区西品川 1-1-1	車学校	7.9



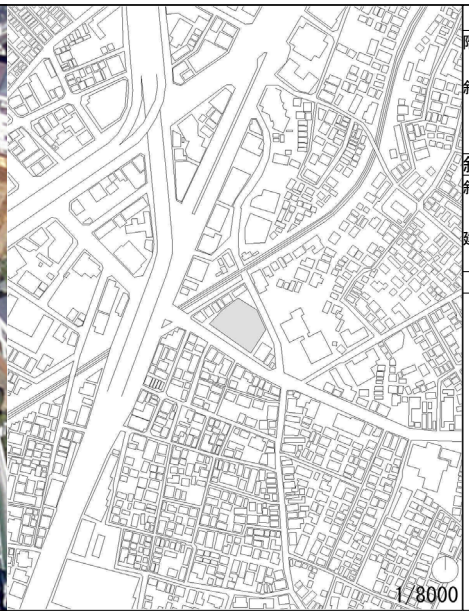


斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲
動線図

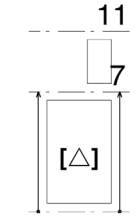


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
66			品川区大崎 4-13-2	小売	1.9

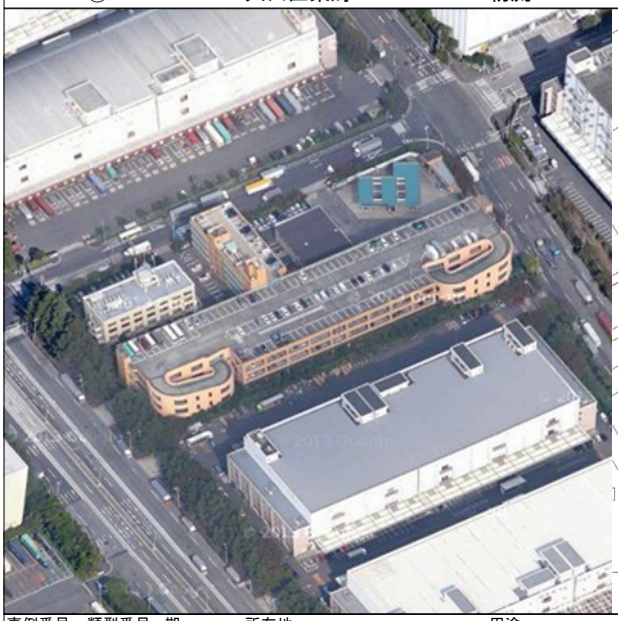




斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
屈曲
動線図

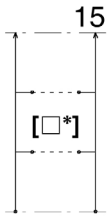


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
67	⑨	Ⅱ	大田区東海 5-5-3	物流	5.5

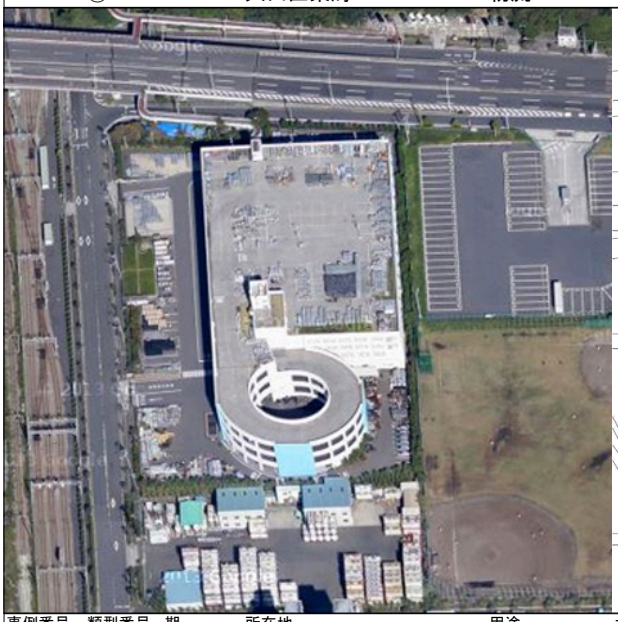




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

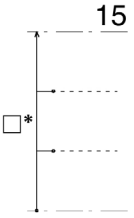


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
68	⑦	Ⅱ	大田区東海 4-1-23	物流	7.9

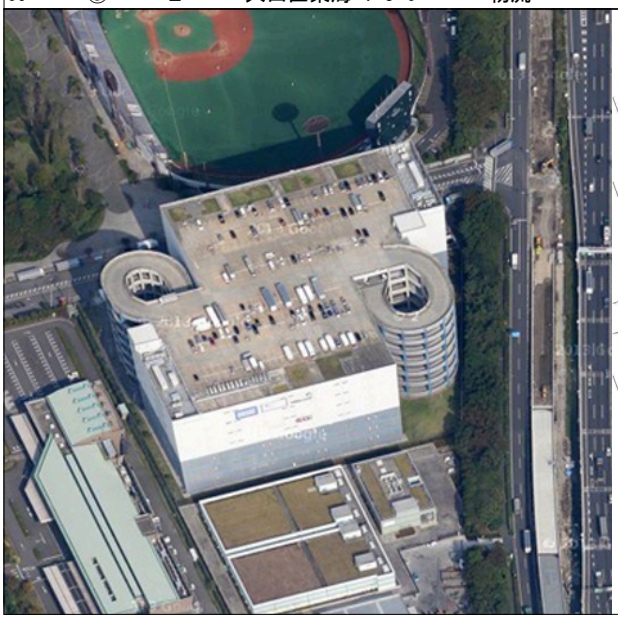


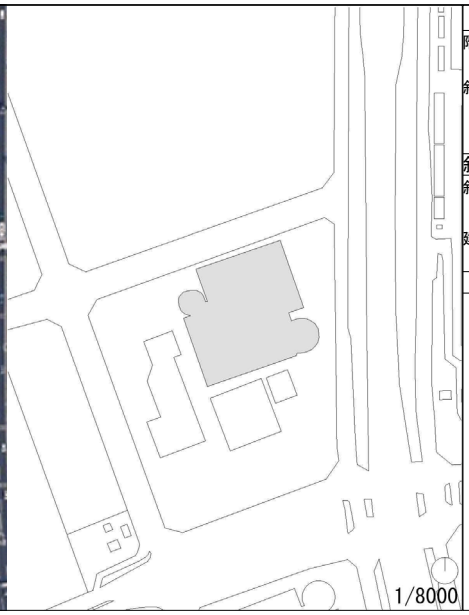


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

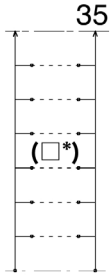


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
69	⑨	Ⅱ	大田区東海 1-3-6	物流	14.3

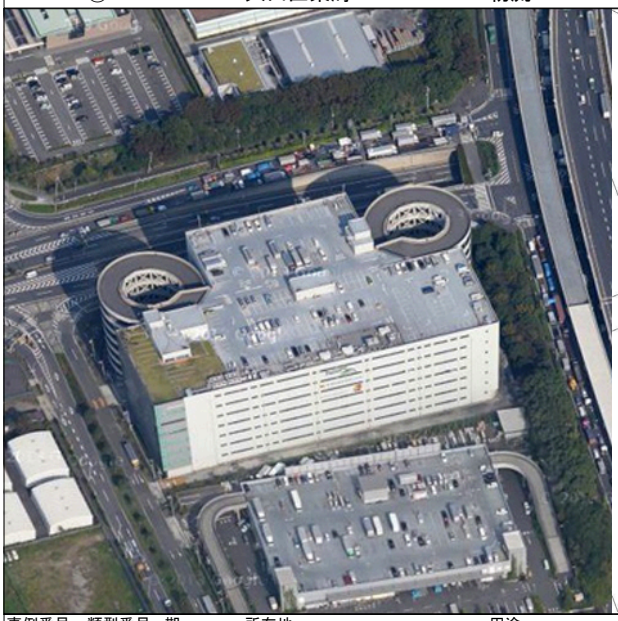


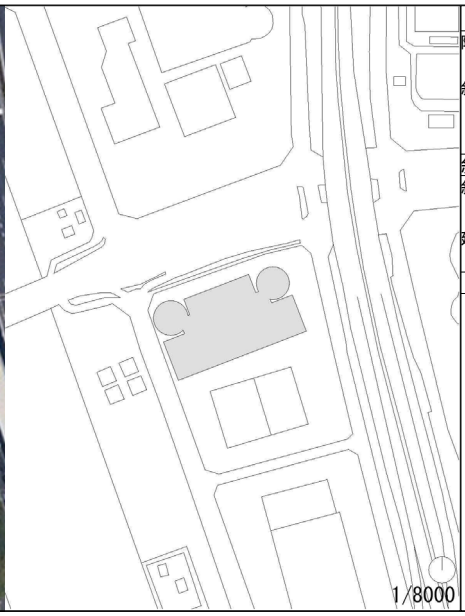


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

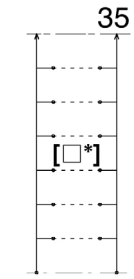


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
70	⑨	Ⅱ	大田区東海 2-1-2	物流	11.0

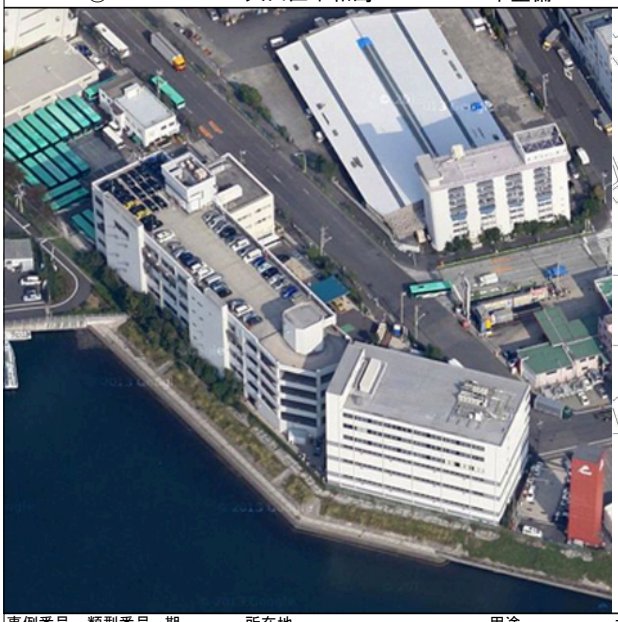




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

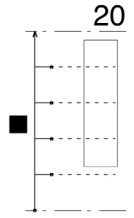


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
71	⑥	Ⅱ	大田区平和島 5-8-3	車整備	1.9

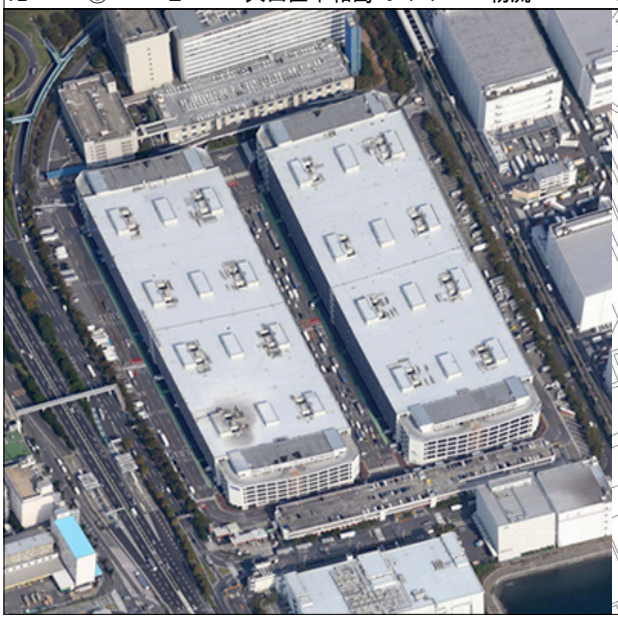


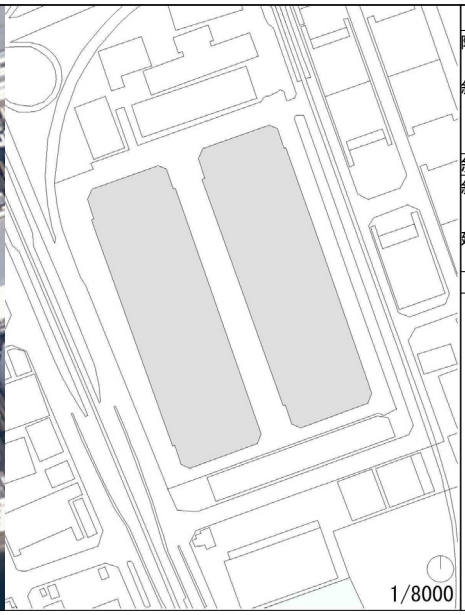


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋
動線図

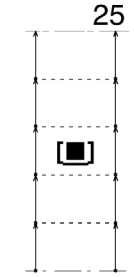


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
72	⑧	Ⅱ	大田区平和島 6-1-1	物流	58.1

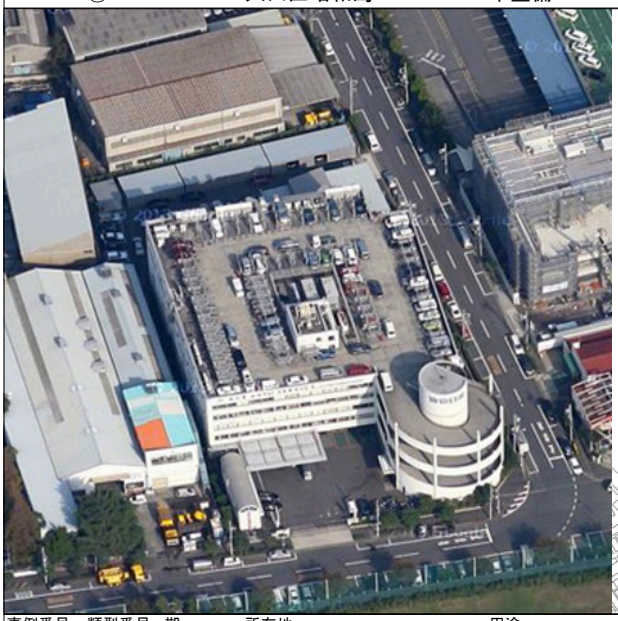




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋
動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
73	⑦	Ⅱ	大田区昭和島 1-5-18	車整備	2.8

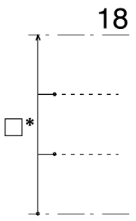




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
74			大田区大森南 3-33-6	事務所	1.5

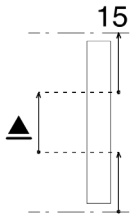




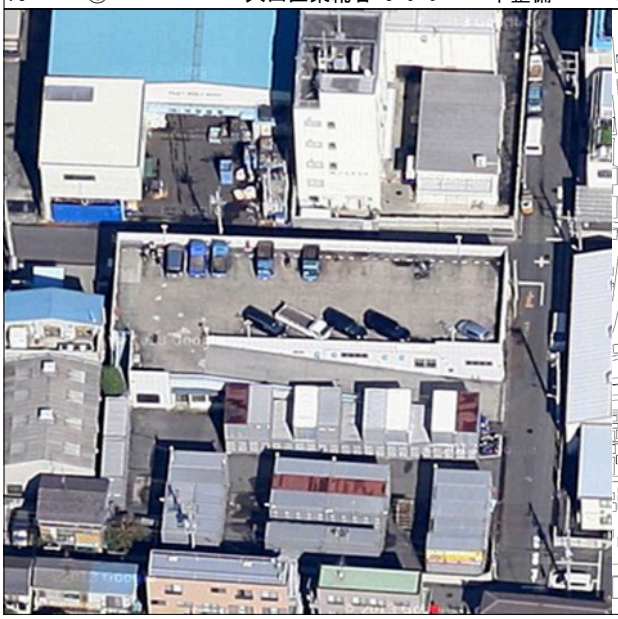
斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
屈曲

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
75	①		大田区東糀谷 5-9-6	車整備	0.7

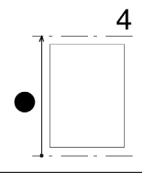




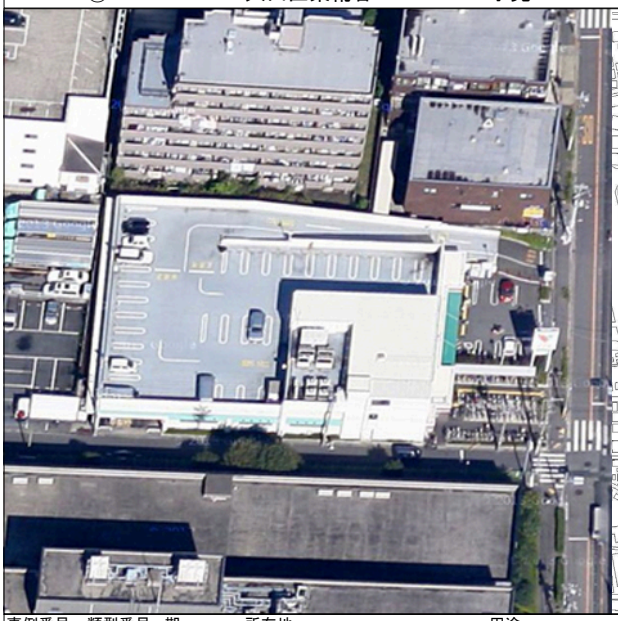
斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
76	①		大田区東糀谷 2-4-10	小売	1.0

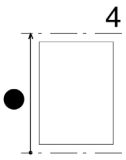




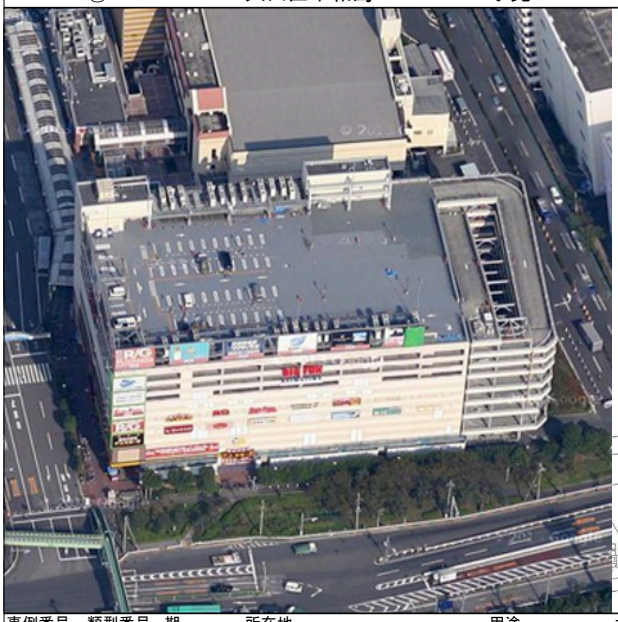
斜路と階の接続
階
二つの階
斜路
単数の斜路

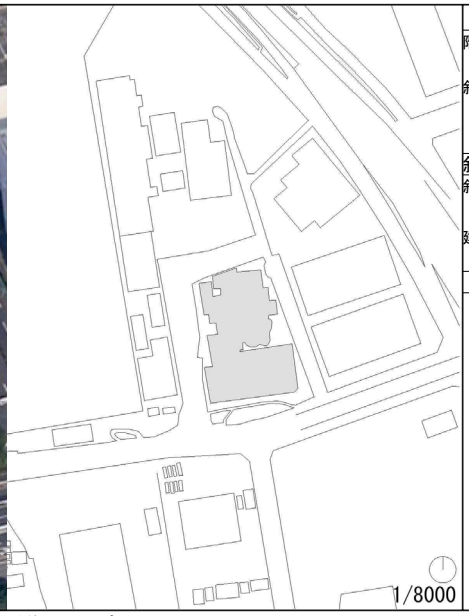
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
軸線

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
77	⑧	Ⅱ	大田区平和島 1-2-4	小売	10.0

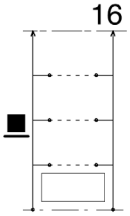




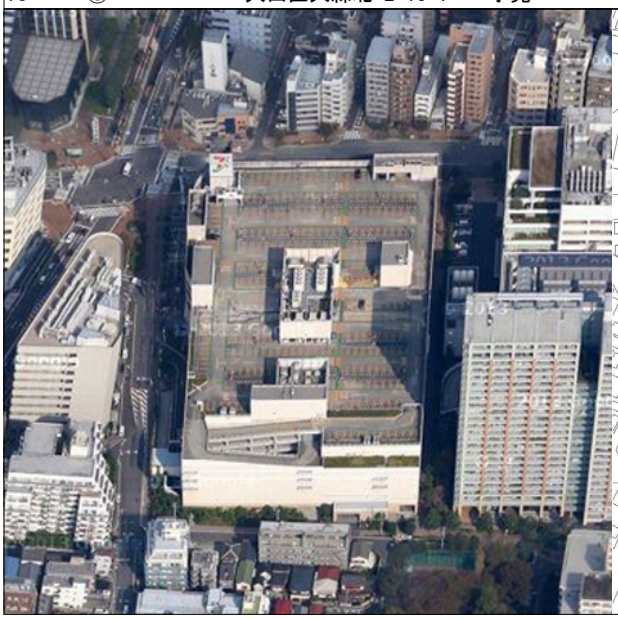
斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列

斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
78	⑧		大田区大森北 2-13-1	小売	12.0

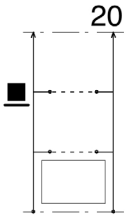




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
並列

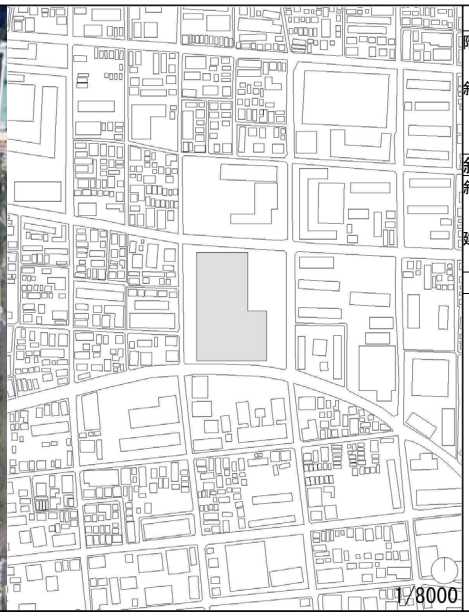
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
79	⑪		大田区本羽田 2-3-1	小売	7.3





斜路と階の接続

階
多数の階

斜路
複数の斜路

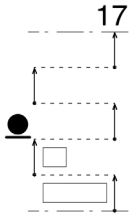
直列

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
建物輪郭に従属

建物輪郭
軸線

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
80	⑩		大田区本羽田 1-23-25	小売	4.2





斜路と階の接続

階
多数の階

斜路
複数の斜路

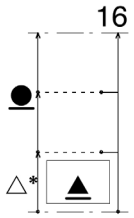
並列

斜路の形態と建物輪郭

斜路の形態
斜路の複合

建物輪郭
斜路の複合

動線図



事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
81	②		大田区仲六郷 3-8-9	小売	2.6





斜路と階の接続

階
二つの階

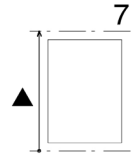
斜路
単数の斜路

斜路の形態と建物輪郭

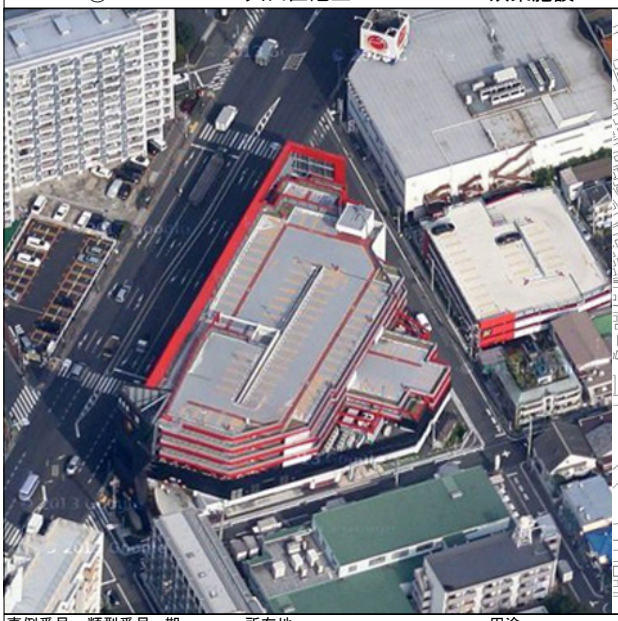
斜路の形態
建物輪郭に従属

建物輪郭
屈曲

動線図

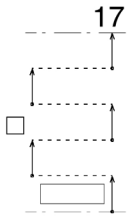


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
82	⑫		大田区池上 3-3-1	娯楽施設	3.2

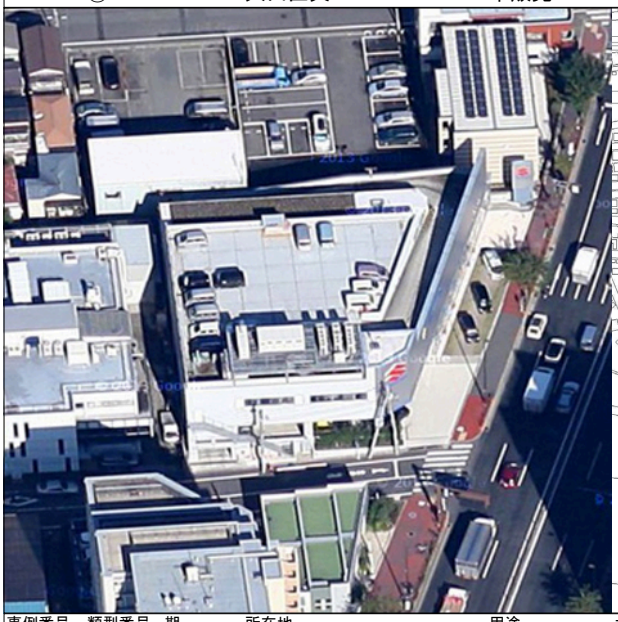




斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭から独立
建物輪郭
螺旋
動線図

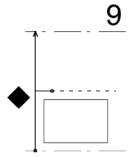


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
83	⑥		大田区矢口 3-14-11	車販売	0.8



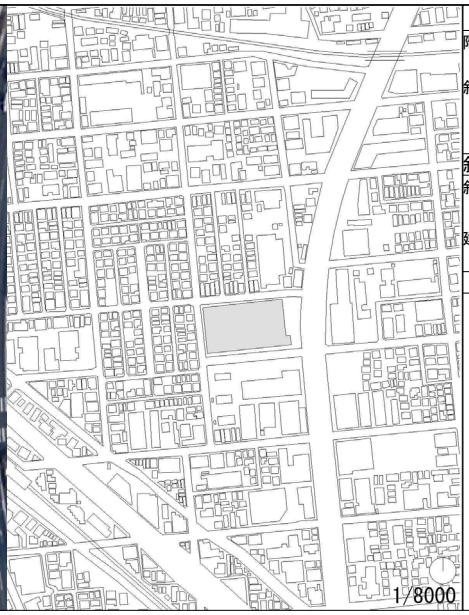


斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
単数の斜路
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
螺旋
動線図

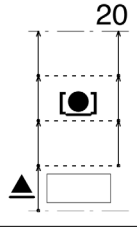


事例番号	類型番号	期	所在地	用途	建築面積(千㎡)
84			大田区千島 2-33-1	小売	4.2





斜路と階の接続
階
多数の階
斜路
複数の斜路
直並列
斜路の形態と建物輪郭
斜路の形態
建物輪郭に従属
建物輪郭
動線図

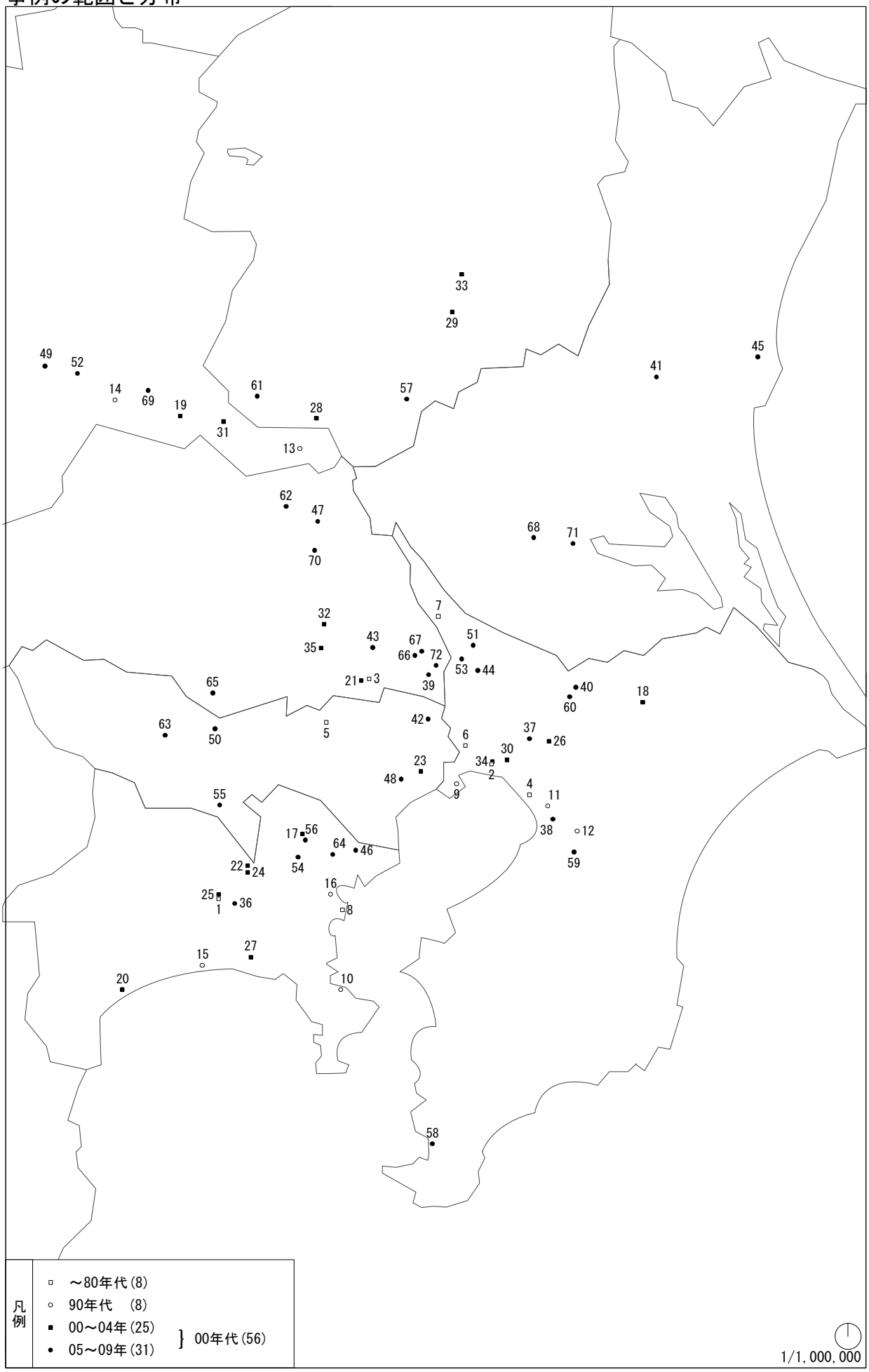


第３章　郊外型大規模商業施設の外部空間の構成

東京首都圏を事例として

（72 事例）

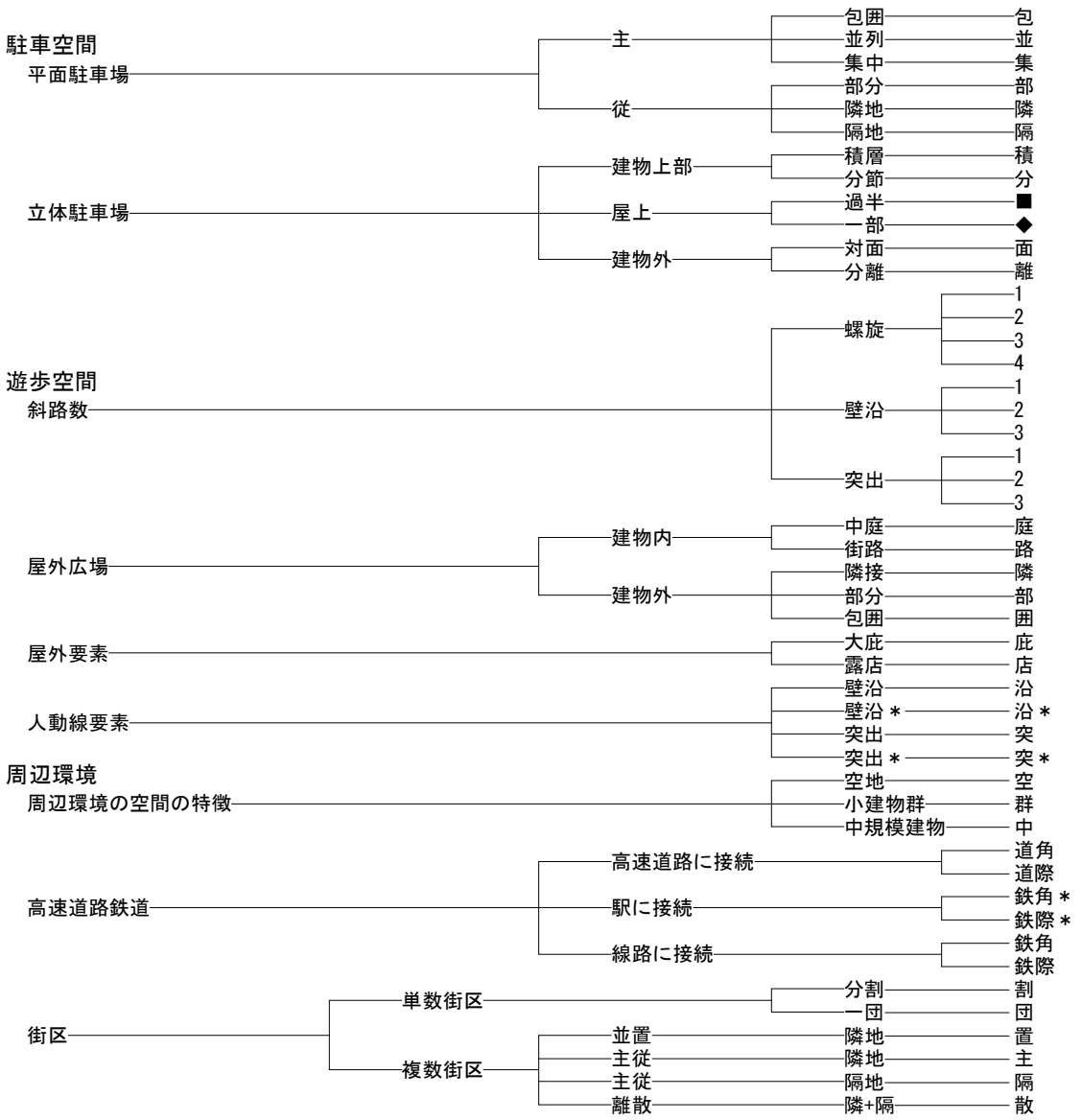
事例の範囲と分布



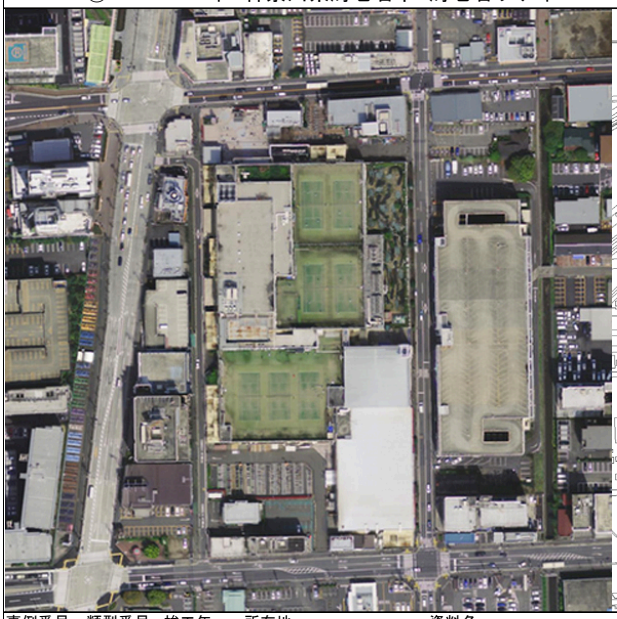
事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	建築面積(千㎡)	駐車台数(千台)	面積比

航空写真	地図	駐車空間 平面駐車場 立体駐車場 離 斜路数 螺旋　壁沿　突出 遊歩空間 屋外広場 内　外 屋外要素 店　庇 人動線要素 周辺環境 周辺環境の空間の特徴 高速道路鉄道 街区

凡例



事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
01	④	1979年	神奈川県海老名市	海老名サティ	3.04	1.5	0.60





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
隣
立体駐車場
離
◆離
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
一
屋外要素
店　庇
○
人動線要素
一

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
一
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
02	②	1981年	千葉船橋市	ららぽーとTOKYO-BAY	11.50	8.3	0.88



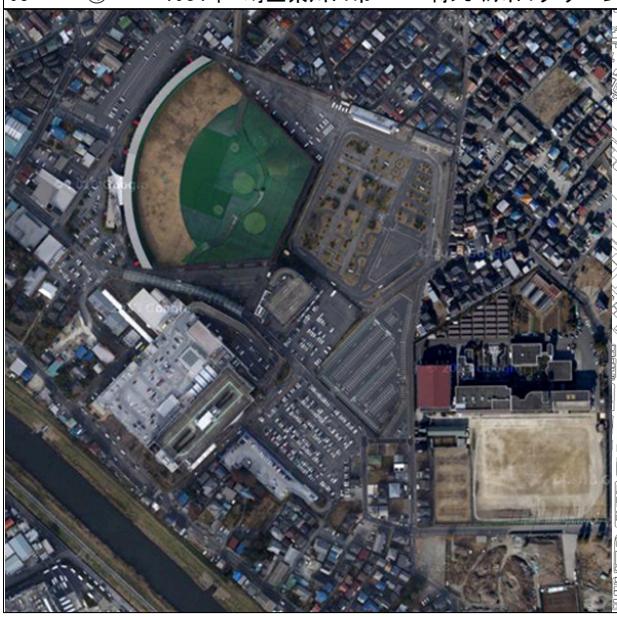


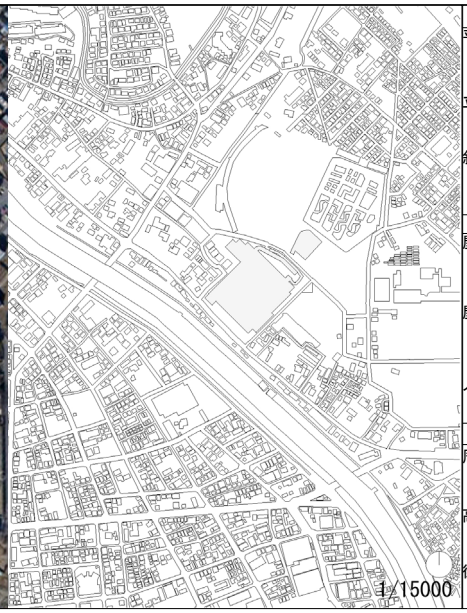
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
隣　隔
立体駐車場
離
◆面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　3

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素
沿

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
道際
街区
散

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
03	④	1984年	埼玉県川口市	ｲｵﾝﾓｰﾙ川口グリーンシティ	3.06	1.5	0.60





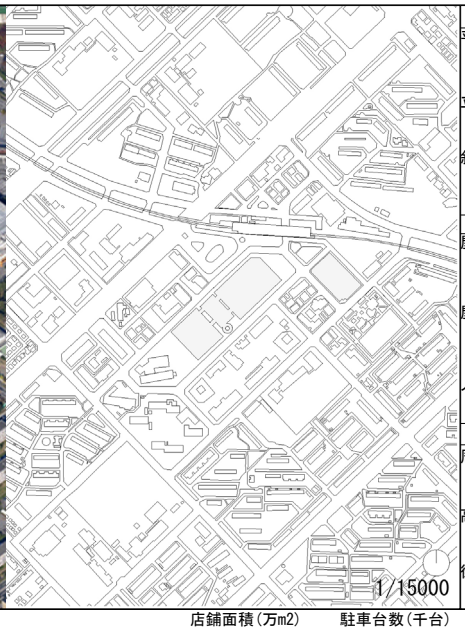
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
部：隣
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　2

遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
○
人動線要素
一

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
一
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
04		1984年	千葉県千葉市	マリンピア	3.08	1.5	0.59



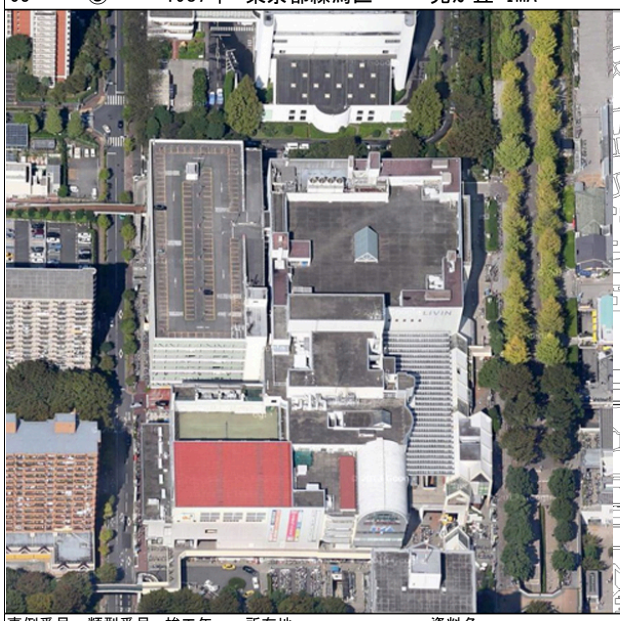


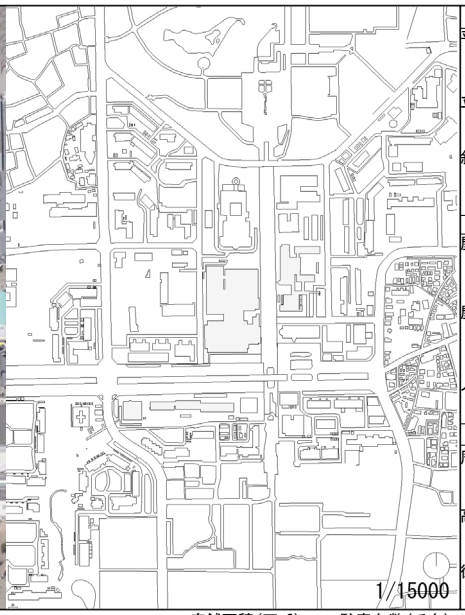
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
部
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
隔

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
05	③	1987年	東京都練馬区	光が丘 IMA	5.62	1.2	0.26





駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
◆面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
部
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素
沿＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
06	④	1988年	千葉県市川市	ニッケコルトンプラザ	5.61	2.5	0.54





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
部：隣　隔
立体駐車場
離
◆離
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
囲
屋外要素
店　庇
○
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄際
街区
散

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
07		1989年	千葉県野田市	ノア	3.02	2.2	0.89



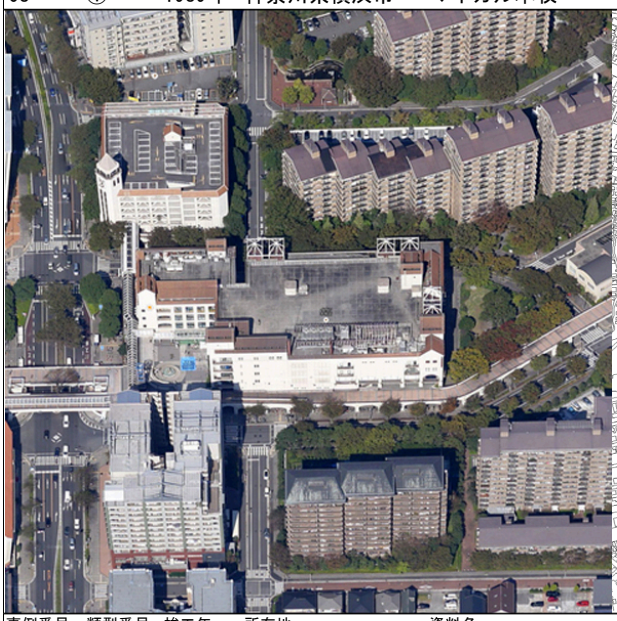


駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群
高速道路鉄道
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
08	①	1989年	神奈川県横浜市	マイカル本牧	4.67	2.2	0.57



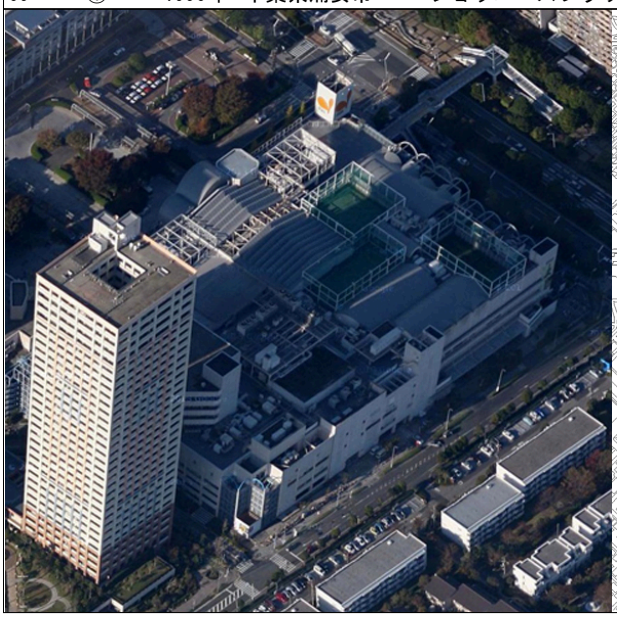


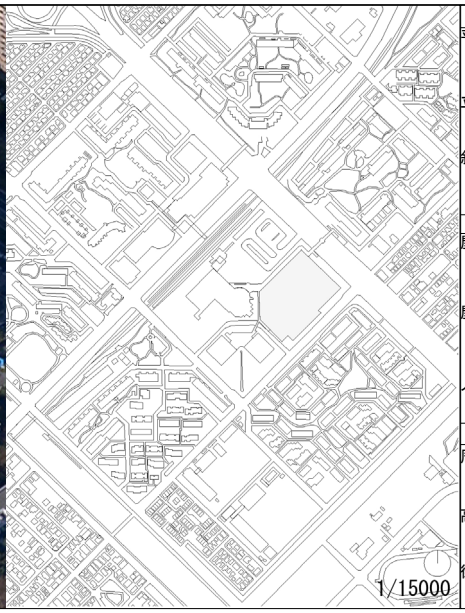
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
積◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
沿＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
09	①	1990年	千葉県浦安市	ショッパーズプラザ新浦安	3.80	1.1	0.34





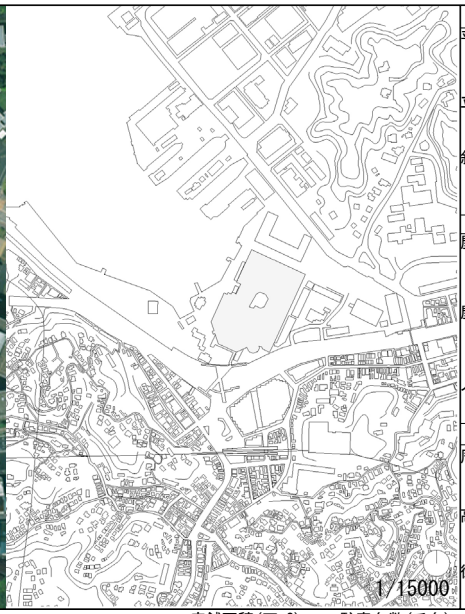
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
分
斜路数
螺旋　壁沿　突出

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
沿＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
10	③	1991年	神奈川県横須賀市	ショッパーズプラザ横須賀	4.45	1.5	0.41



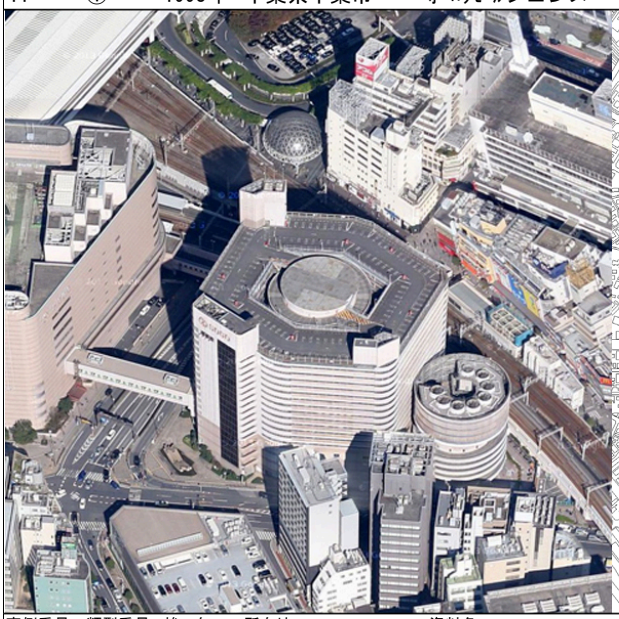


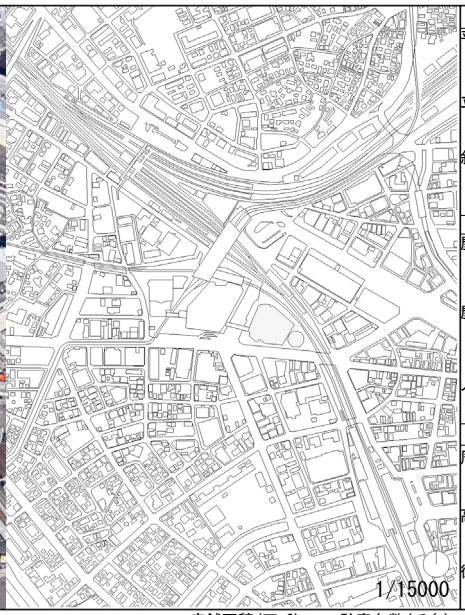
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
○
人動線要素
沿＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
11	①	1993年	千葉県千葉市	ｵｰﾛﾗﾓｰﾙジュンヌ	8.10	1.8	0.27





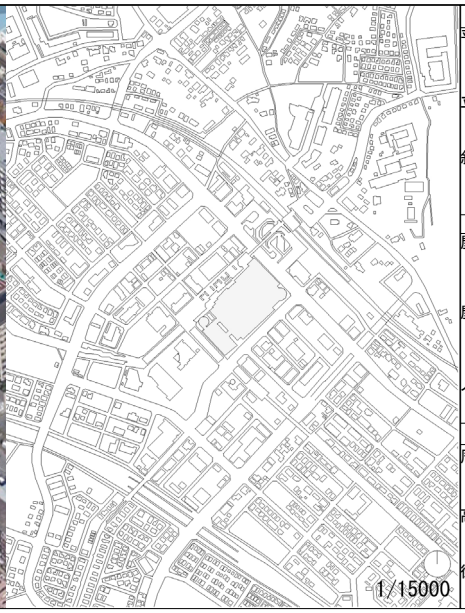
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
突

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
群　中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
12	①	1994年	千葉県千葉市	ゆみーる鎌取	3.55	2.0	0.68



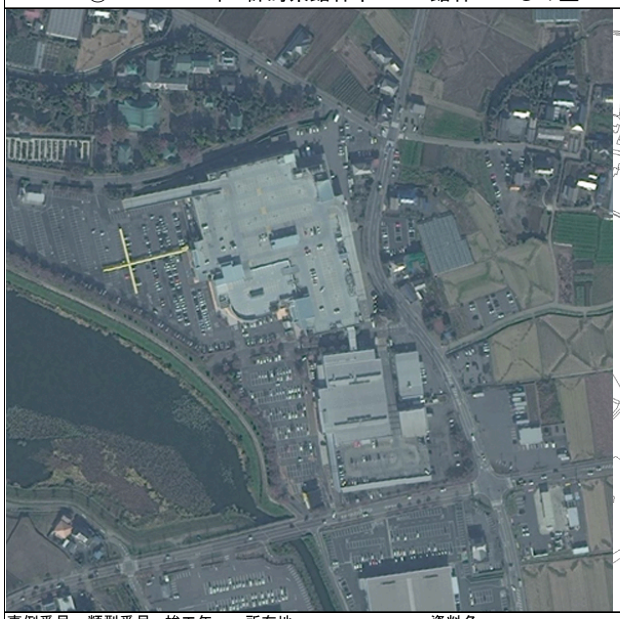


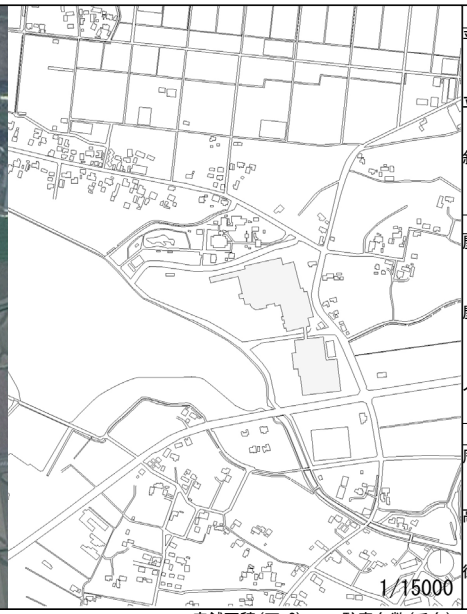
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
13	⑦	1996年	群馬県館林市	館林つつじの里S.C.	3.09	1.2	0.48





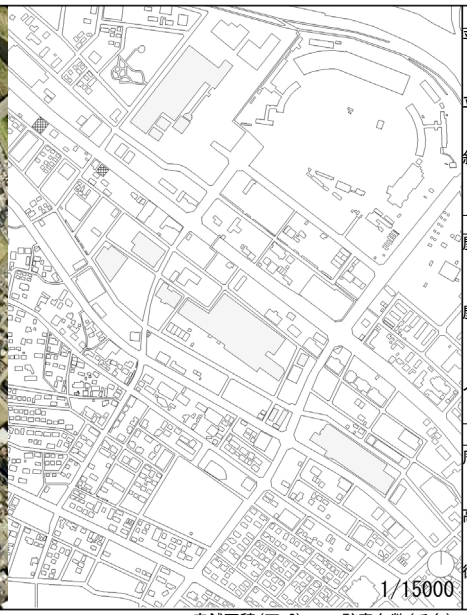
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部
立体駐車場
離
◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
突

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
14		1997年	群馬県伊勢崎市	ｽｰﾊﾟｰﾓｰﾙいせさき	3.84	3.3	1.06





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
部：隣　隔
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群
高速道路鉄道
街区
散

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
15	③	1999年	神奈川県平塚市	オリンピック湘南平塚シティ	3.11	1.7	0.66



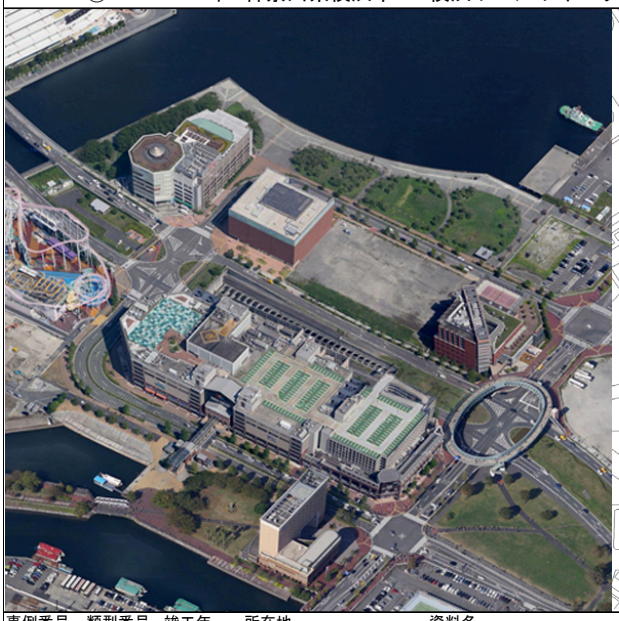


駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
部
立体駐車場
離
積■離
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
庭　隣
屋外要素
店　庇
人動線要素
沿

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
群　中
高速道路鉄道
鉄際
街区
隔

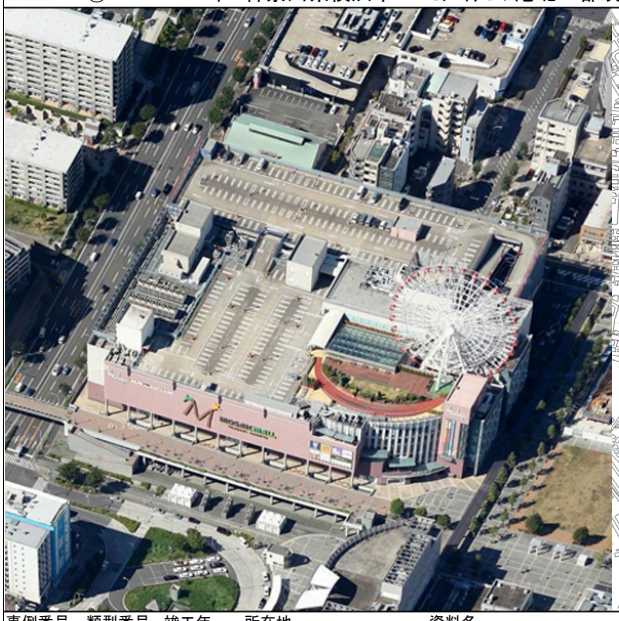
事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
16	①	1999年	神奈川県横浜市	横浜ワールドポーターズ	3.53	1.0	0.34

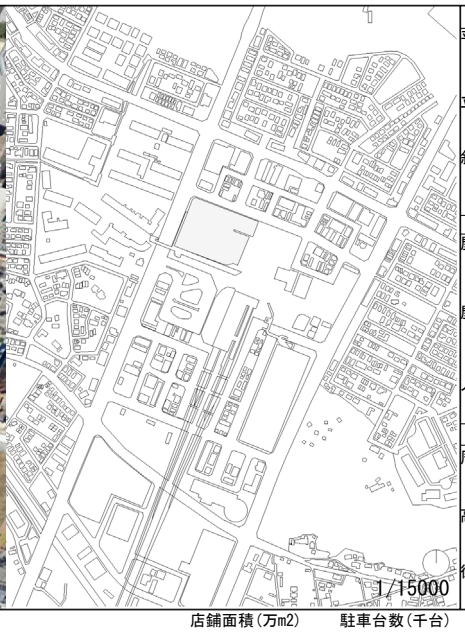




駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
分◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1
遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
突＊
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
17	③	2000年	神奈川県横浜市	ﾓｻﾞｲｸﾓｰﾙ港北　都筑阪急	3.94	1.1	0.34

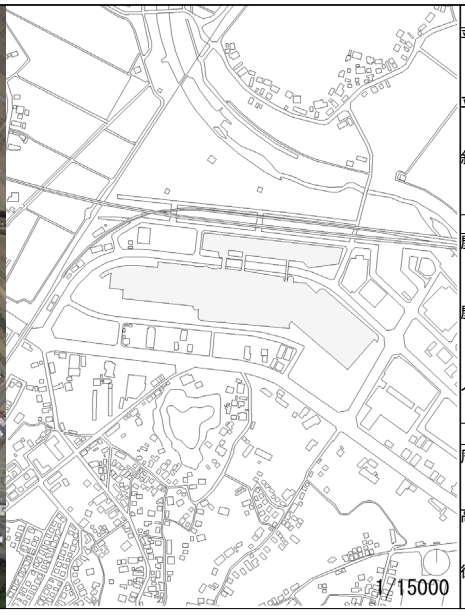




駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
積◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1
遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
人動線要素
沿＊
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
18	⑦	2000年	千葉県成田市	ｲｵﾝﾓｰﾙ成田	5.38	4.0	0.90





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並　：隣
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1　1
遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
突
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群
高速道路鉄道
鉄際
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
19	⑧	2000年	群馬県太田市	新田S.ﾓｰﾙ　ニコﾓｰﾙ	3.77	3.5	1.13

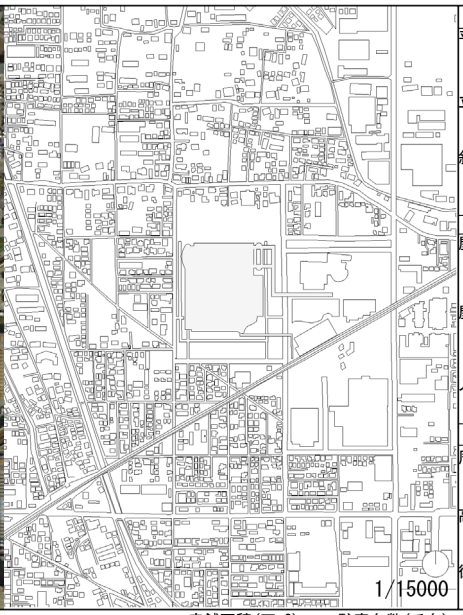




駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部
立体駐車場
離
◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1
遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
20		2000年	神奈川県小田原市	ダイナシティ・ウェストモール	4.40	3.7	1.02

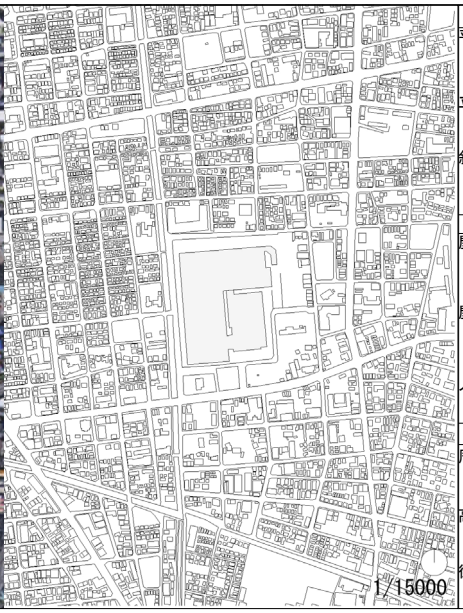




駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並　部
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　2
遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
人動線要素
突＊
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
群　中
高速道路鉄道
鉄角
街区
割

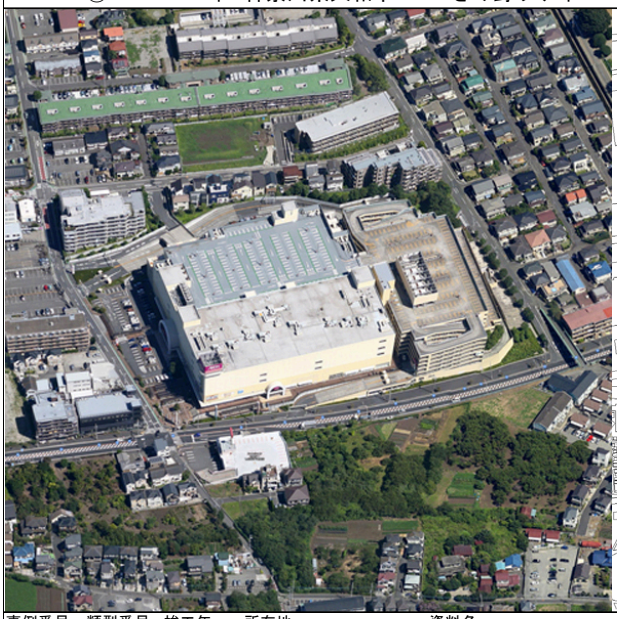
事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
21	②	2000年	埼玉県川口市	ｲｵﾝﾓｰﾙ川口キャラ	4.41	2.4	0.66

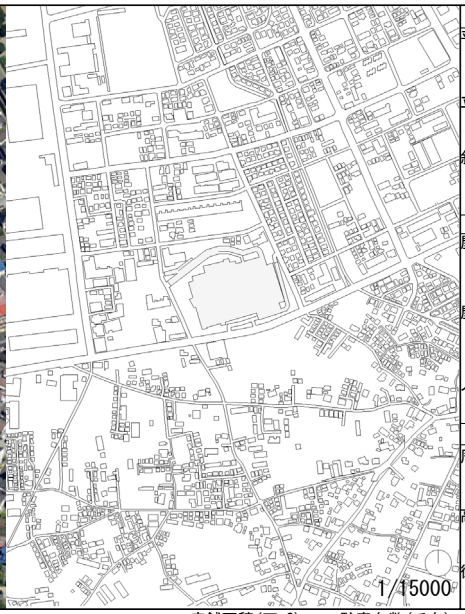




駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
隣
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1
遊歩空間
屋外広場
内　外
庭
屋外要素
店　庇
人動線要素
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
22	④	2000年	神奈川県大和市	つきみ野サティ	3.16	1.6	0.61





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
部
立体駐車場
離
◆面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
部
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
23		2000年	東京県江東区	トピレックプラザ・コウトウ	3.02	2.1	0.84



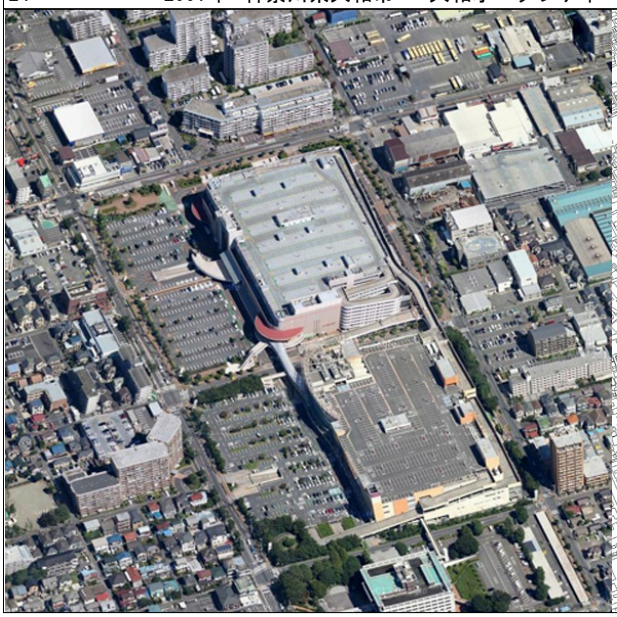


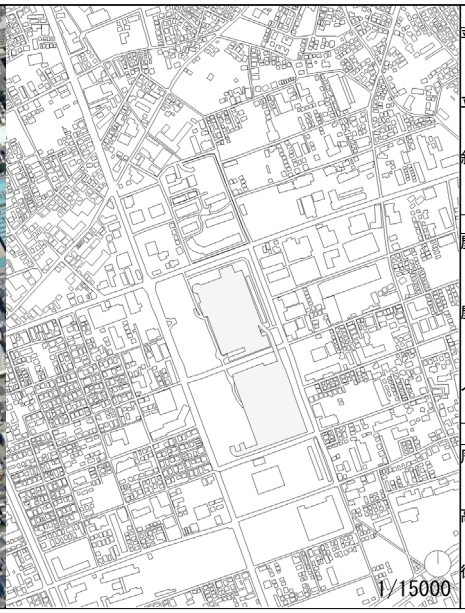
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部
立体駐車場
離
積◆離
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
部
屋外要素
店　庇
○
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
群　中
高速道路鉄道
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
24		2001年	神奈川県大和市	大和オークシティ	5.15	1.9	0.45





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1-

遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
人動線要素
突

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
群　中
高速道路鉄道
街区
置

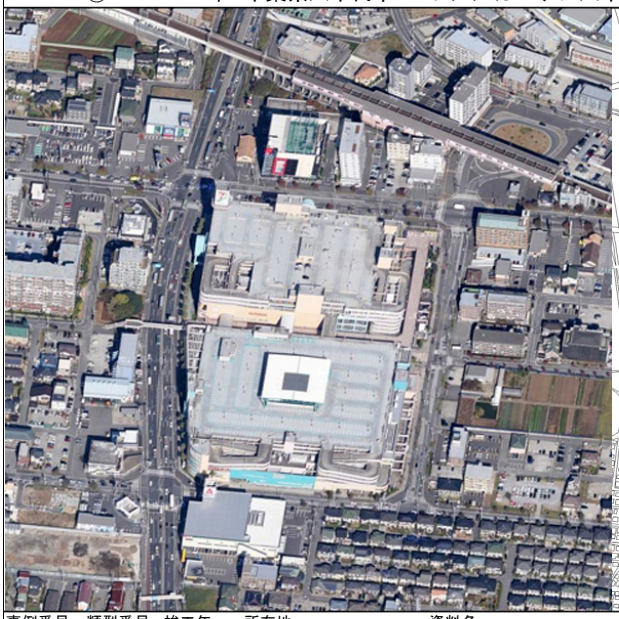
事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
25	②	2002年	神奈川県海老名市	ビナウォーク	4.90	1.4	0.35

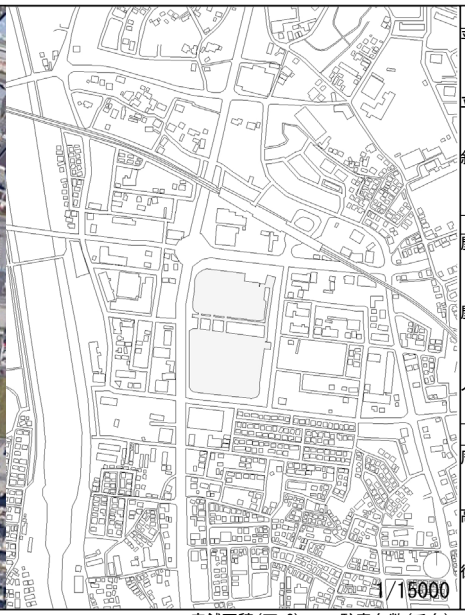




駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
分◆
斜路数
螺旋 壁沿 突出
2
遊歩空間
屋外広場
内 外
路
屋外要素
店 庇
◎
人動線要素
沿＊
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空 群 中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
26	②	2002年	千葉県八千代市	フルルガーデン八千代	4.08	2.3	0.68

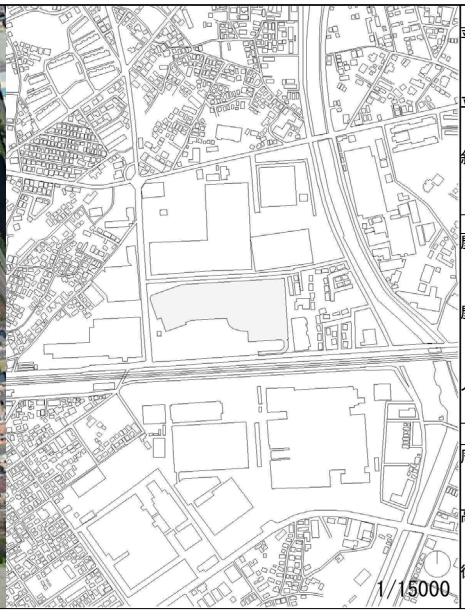




駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋 壁沿 突出
4 1-
遊歩空間
屋外広場
内 外
路
屋外要素
店 庇
人動線要素
突
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
群 中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
27	⑤	2003年	神奈川県藤沢市	湘南ﾓｰﾙFILL	3.47	2.1	0.74





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋 壁沿 突出
1 1
遊歩空間
屋外広場
内 外
屋外要素
店 庇
人動線要素
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
中
高速道路鉄道
鉄際
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
28	⑤	2003年	栃木県佐野市	ｲｵﾝ佐野新都市S.C.	3.35	2.3	0.83





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並　部：隣
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
29		2003年	栃木県宇都宮市	FKD.S.M.宇都宮インターパーク	4.15	5.0	1.46





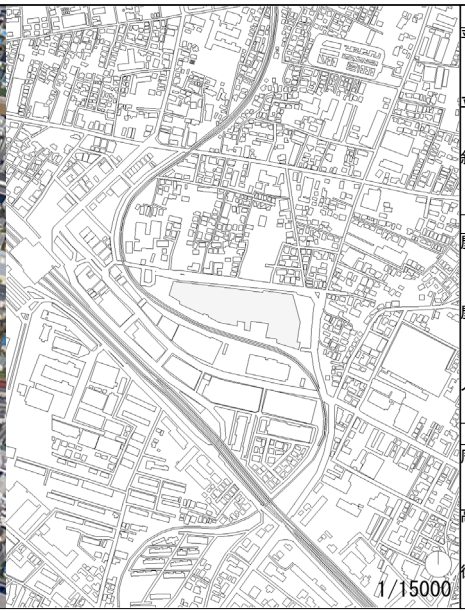
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包　　：隣
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
道角
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
30	③	2003年	千葉県習志野市	ｲｵﾝ津田沼S.C.	3.49	1.3	0.45





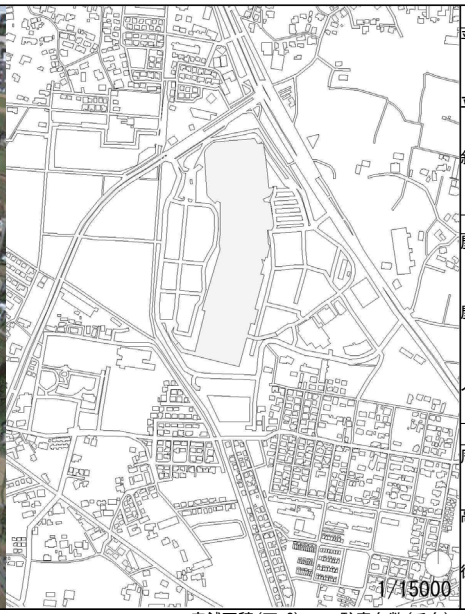
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
部
屋外要素
店　庇
人動線要素
突

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
31	⑤	2003年	群馬県太田市	ｲｵﾝﾓｰﾙ太田	6.49	4.2	0.79





駐車空間

平面駐車場
敷地内：外
包　　：隣

立体駐車場
離
■

斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　2

遊歩空間

屋外広場
内　外

屋外要素
店　庇

人動線要素

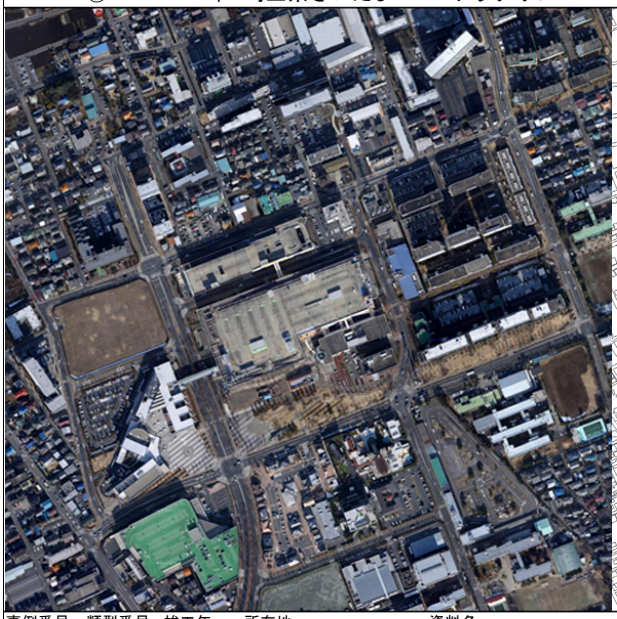
周辺環境

周辺環境の空間の特徴
空　群　中

高速道路鉄道

街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
32	③	2004年	埼玉県さいたま	ステラタウン	5.37	2.4	0.54





駐車空間

平面駐車場

立体駐車場
離
積■

斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1

遊歩空間

屋外広場
内　外
隣

屋外要素
店　庇
○

人動線要素
突＊

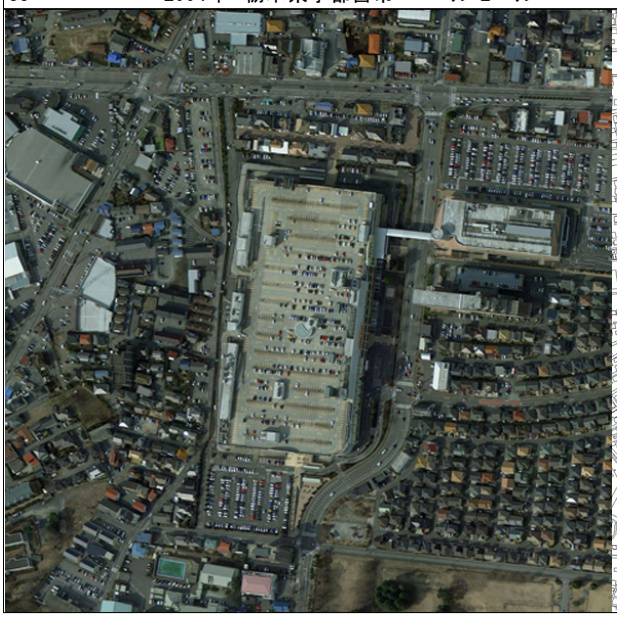
周辺環境

周辺環境の空間の特徴
空　中

高速道路鉄道

街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
33		2004年	栃木県宇都宮市	ベルモール	5.04	5.0	1.21





駐車空間

平面駐車場
敷地内：外
部　：隣

立体駐車場
離
積■

斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間

屋外広場
内　外

屋外要素
店　庇

人動線要素
沿

周辺環境

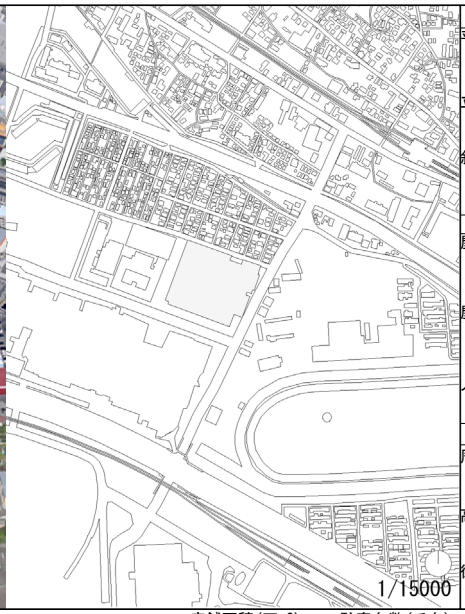
周辺環境の空間の特徴
群　中

高速道路鉄道

街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
34		2004年	千葉県船橋市	ビビットスクエア	5.28	1.5	0.35





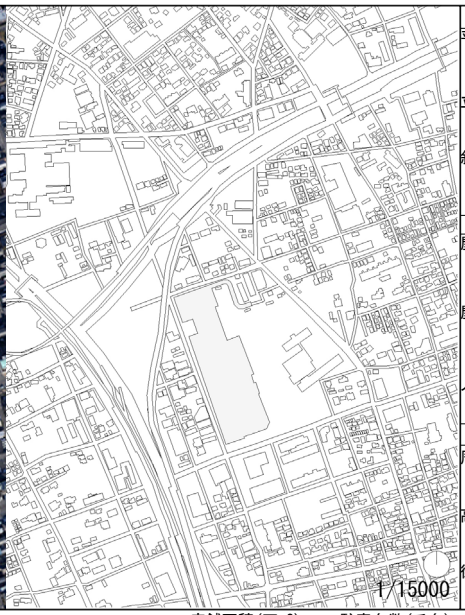
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
■離
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
35	⑤	2004年	埼玉県さいたま市	ｲｵﾝ与野S.C.	4.45	3.0	0.82



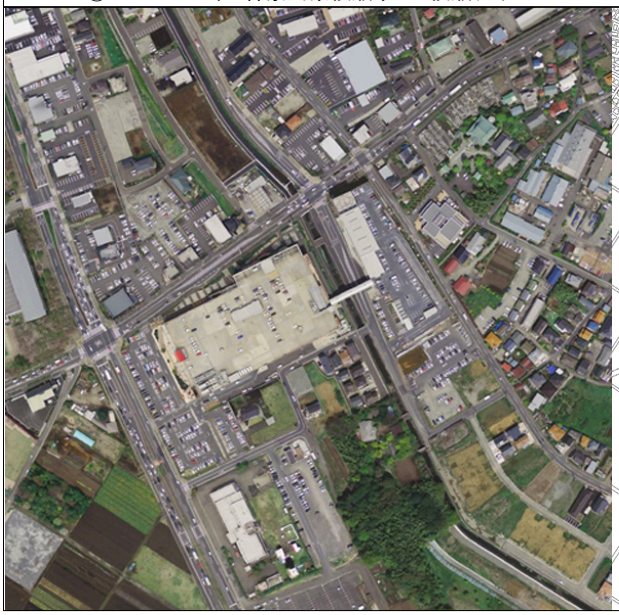


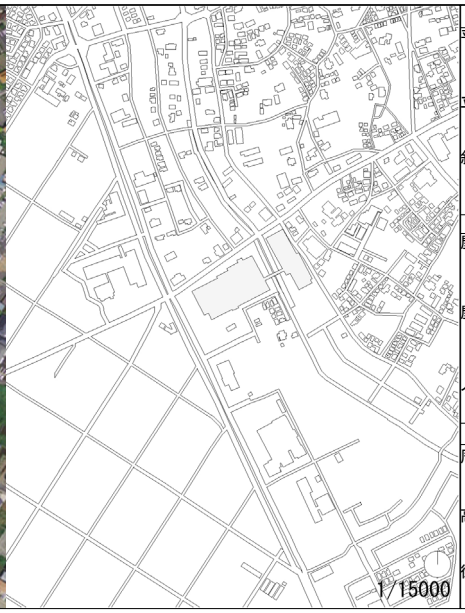
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並
立体駐車場
離
分■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
中
高速道路鉄道
道角
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
36	④	2005年	神奈川県綾瀬市	綾瀬タウンヒルズS.C.	3.40	1.2	0.43





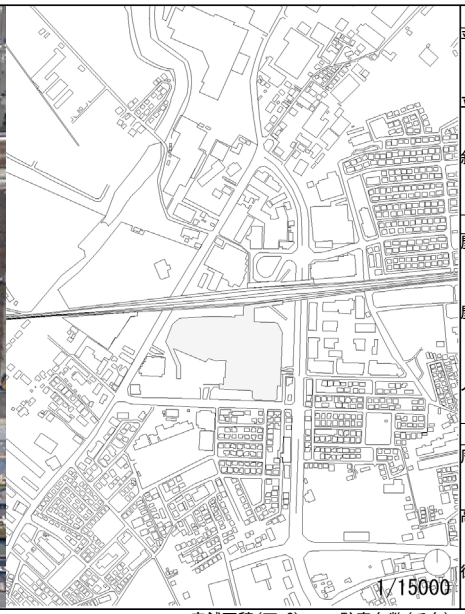
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
部：隣　隔
立体駐車場
離
積■離
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
散

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
37		2005年	千葉県八千代市	ｲｵﾝ八千代緑ヶ丘S.C.	4.64	2.5	0.66





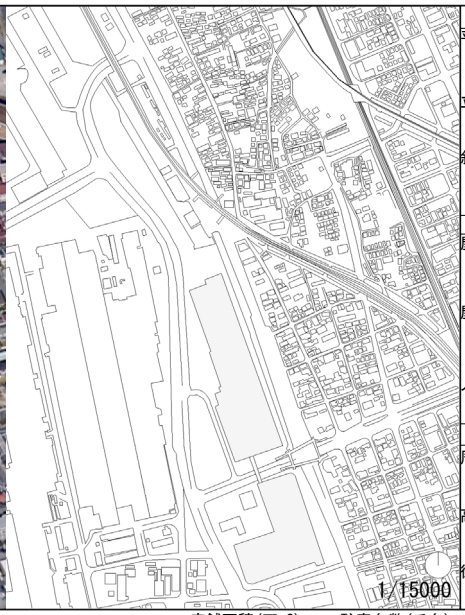
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
沿＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
38	⑦	2005年	千葉県千葉市	ハーバーシティ蘇我	9.30	4.6	0.59





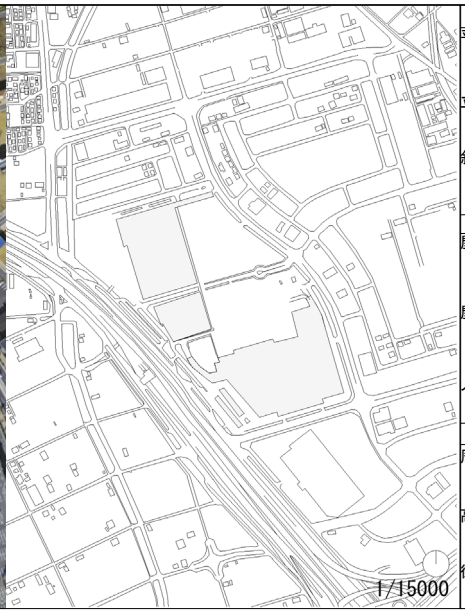
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部：　隔
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　1-

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
突

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄角
街区
散

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
39	⑧	2005年	埼玉県三郷市	ピアラシティみさと	5.11	3.1	0.74





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部：隣
立体駐車場
離
◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
3

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
道際
街区
散

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
40	⑥	2005年	千葉県印西市	牧の原モア	3.04	1.4	0.56





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集
立体駐車場
離
斜路数
螺旋　壁沿　突出

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
○　◎
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
41	⑤	2005年	茨城県水戸市	ｲｵﾝﾓｰﾙ水戸内原	7.17	4.0	0.68





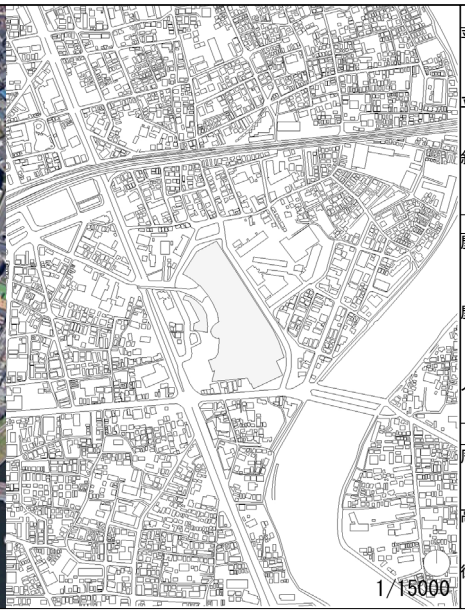
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　3

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄際
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
42	③	2006年	東京都足立区	Ario亀有	4.21	2.5	0.72





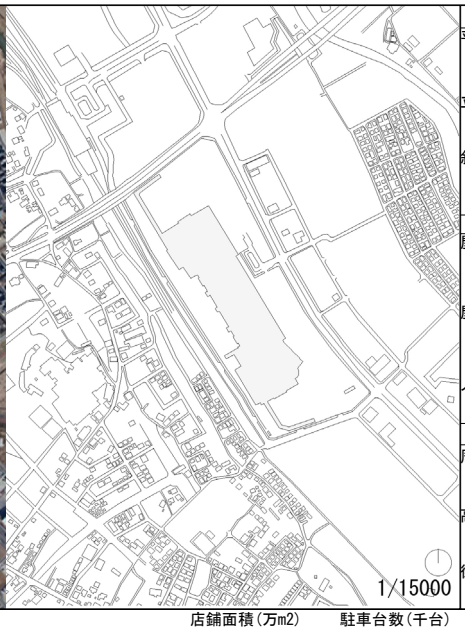
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
○
人動線要素
沿＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
43	⑤	2006年	埼玉県さいたま市	ｲｵﾝ浦和美園S.C.	8.72	3.0	0.42





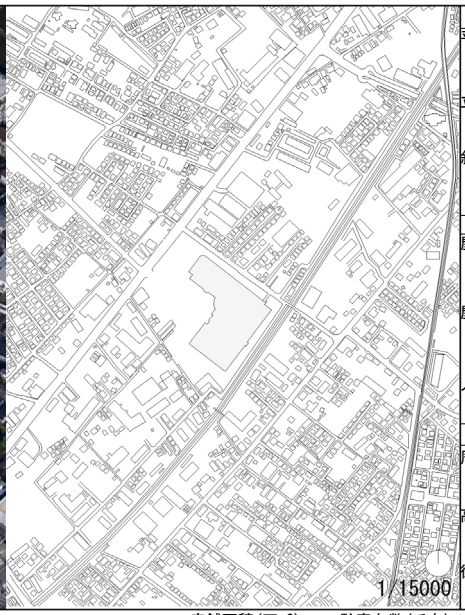
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
44		2006年	千葉県柏市	ｲｵﾝ柏S.C.	4.40	2.0	0.55





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集
立体駐車場
離
分■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
沿＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
群
高速道路鉄道
鉄際
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
45	⑧	2006年	茨城県ひたちなか	ニューポートひたちなか	6.00	6.2	1.25





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部：隣
立体駐車場
離
◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
3

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
46	⑨	2006年	神奈川県川崎市	ラゾーナ川崎プラザ	7.93	2.0	0.31





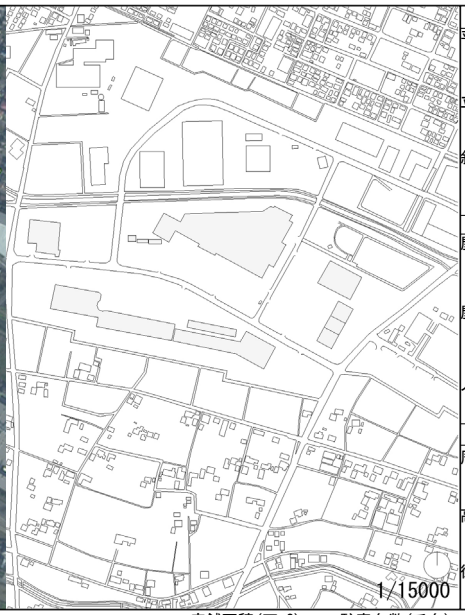
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並　部
立体駐車場
離
◆面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
庭　隣
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素
突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
47	⑥	2006年	埼玉県加須市	ビバモール加須店	3.20	2.7	1.03





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部
立体駐車場
離
斜路数
螺旋　壁沿　突出

遊歩空間
屋外広場
内　外
路　囲
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
48	③	2006年	東京都江東区	アーバンドックららぽーと豊洲	6.20	2.2	0.43





駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
分■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
4

遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
○
人動線要素
突

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
49	⑦	2006年	群馬県高崎市	ｲｵﾝﾓｰﾙ高崎	6.08	3.7	0.74





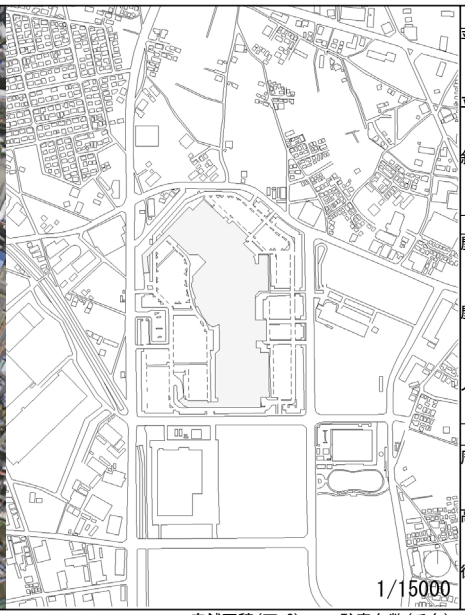
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並　部：隣
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空
高速道路鉄道
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
50	⑤	2006年	東京都武蔵村山市	ｲｵﾝﾓｰﾙむさし村山ミュー	8.40	4.0	0.58



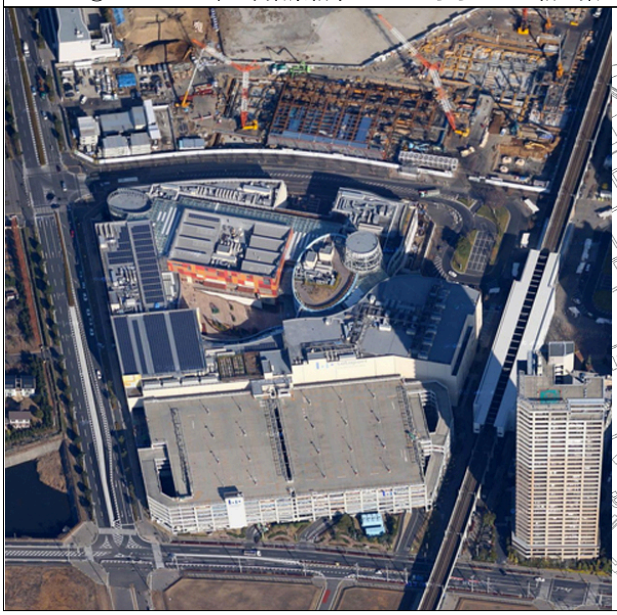


駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
4　2

遊歩空間
屋外広場
内　外
囲
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
51	②	2006年	千葉県柏市	ららぽーと柏の葉	4.10	3.6	1.07





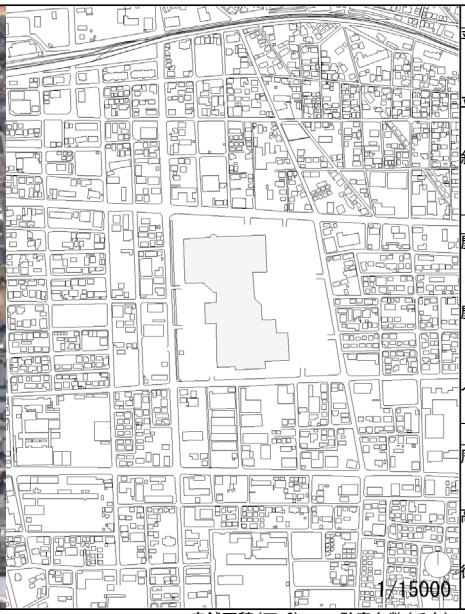
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
◆面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
庭
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
52		2007年	群馬県前橋市	けやきウォーク前橋	5.06	3.3	0.79





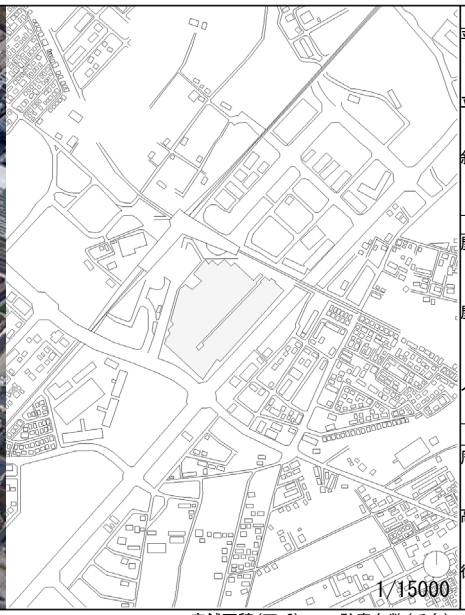
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
3

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
群　中
高速道路鉄道
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
53	③	2007年	千葉県流山市	流山おおたかの森S・C	4.11	1.9	0.56



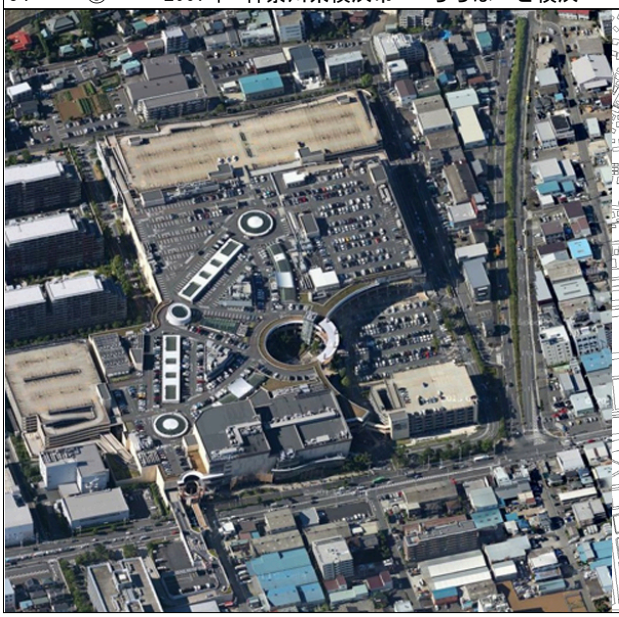


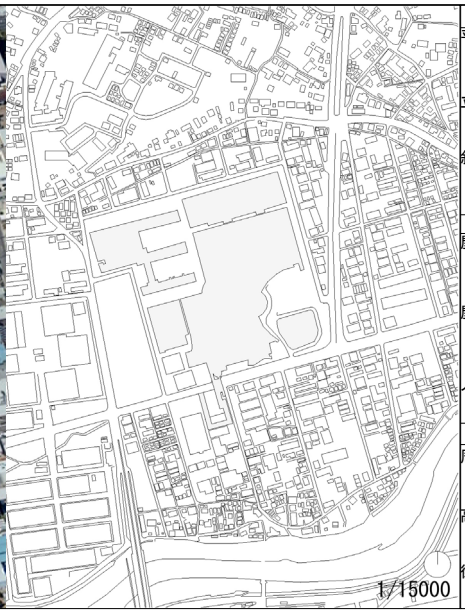
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
◆面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
部
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素
沿　突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
54	⑨	2007年	神奈川県横浜市	ららぽーと横浜	9.30	4.2	0.55





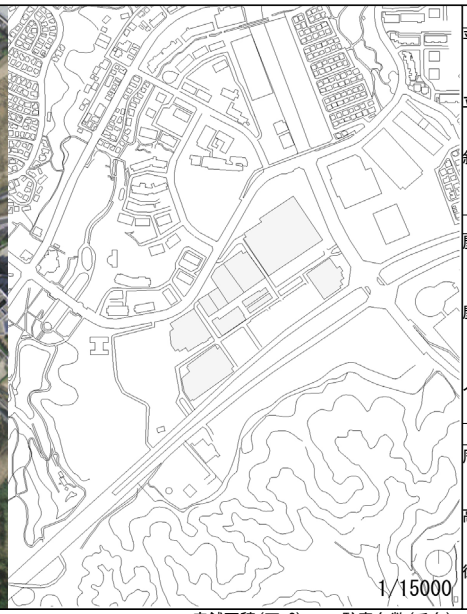
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　：隣
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　2　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素
沿　突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
中
高速道路鉄道
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
55		2007年	東京都八王子市	グリーンウォーク多摩	3.24	1.5	0.56





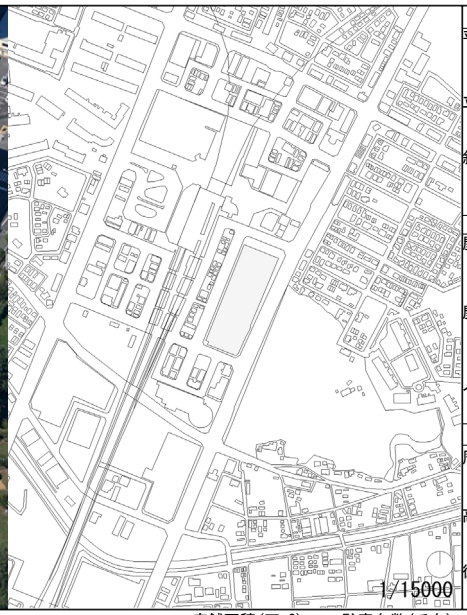
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
3　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
○
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
56	③	2007年	神奈川県横浜市	ノースポートモール	7.26	1.6	0.27





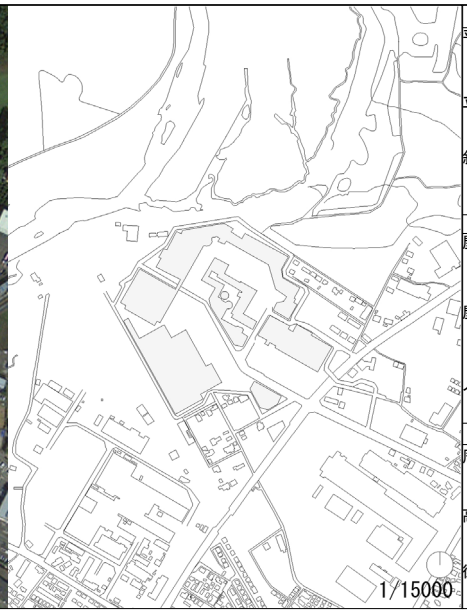
駐車空間
平面駐車場
立体駐車場
離
分◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
部
屋外要素
店　庇
人動線要素
突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
57	⑧	2007年	栃木県小山市	おやまゆうえんﾊｰｳﾞｪｽﾄｳｫｰｸ	4.30	2.4	0.68





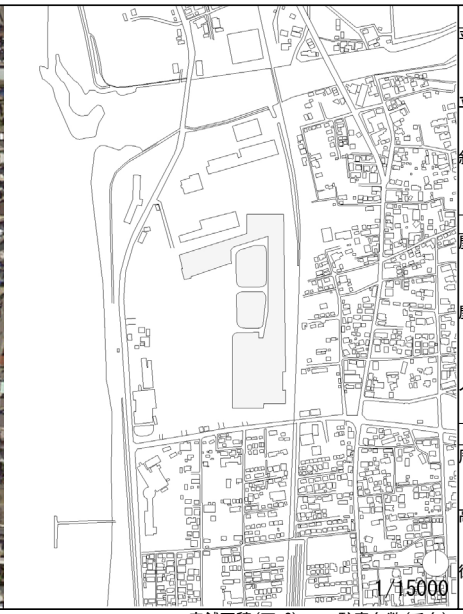
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部：　隔
立体駐車場
離
◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
○　◎
人動線要素
沿

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
鉄際
街区
隔

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
58	⑥	2007年	千葉県館山市	ロックシティ館山	3.15	2.0	0.79





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集
立体駐車場
離
斜路数
螺旋　壁沿　突出

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群　中
高速道路鉄道
鉄際
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
59		2007年	千葉県市原市	ユニモちはら台	3.14	2.4	0.93





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包　：隣
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素
沿

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群
高速道路鉄道
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
60	⑥	2007年	千葉県印西市	ガーデンﾓｰﾙ印西　BIG HOP	3.69	2.8	0.92





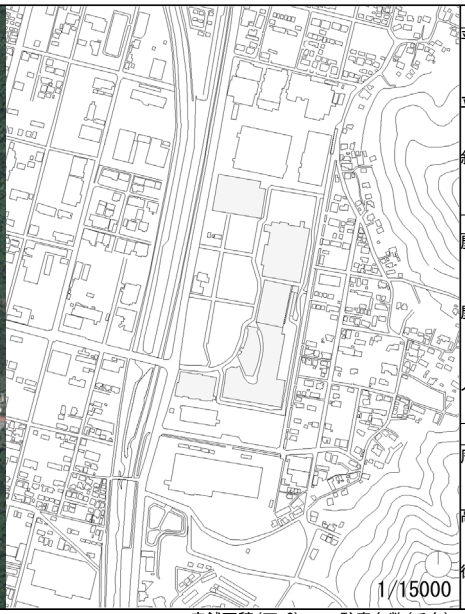
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包　：隣
立体駐車場
離
斜路数
螺旋　壁沿　突出

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
○
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
61	⑧	2007年	栃木県足利市	あしかがﾊｰｳﾞｪｽﾄﾌﾟﾚｰｽ	3.60	2.0	0.68





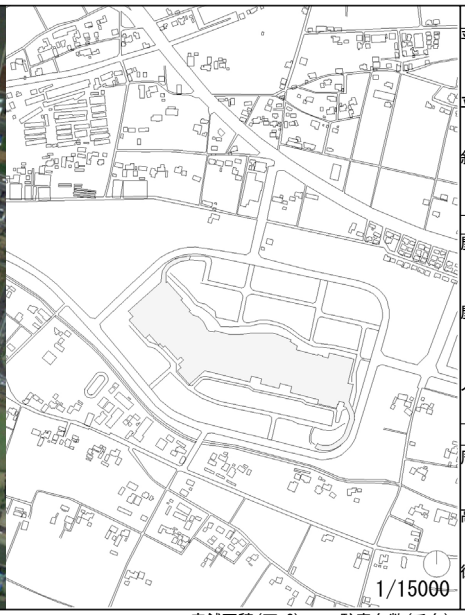
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部
立体駐車場
離
◆
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
○　◎
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
割

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
62	⑤	2007年	埼玉県羽生市	ｲｵﾝﾓｰﾙ羽生	8.82	5.0	0.69





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空
高速道路鉄道
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
63	⑤	2007年	東京都日の出町	ｲｵﾝﾓｰﾙ日の出	7.34	3.7	0.61





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
64	②	2007年	神奈川県横浜市	トレッサ横浜	6.00	2.7	0.55





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
部
立体駐車場
離
分■
斜路数
螺旋 壁沿 突出
4 1-

遊歩空間
屋外広場
内 外
路
屋外要素
店 庇
人動線要素
突

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
中
高速道路鉄道
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
65	⑨	2008年	埼玉県入間市	三井アウトレットパーク入間	3.20	3.0	1.14





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集 部：隣
立体駐車場
離
◆離
斜路数
螺旋 壁沿 突出
3

遊歩空間
屋外広場
内 外
路
屋外要素
店 庇
◎
人動線要素
沿

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空 群 中
高速道路鉄道
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
66		2008年	埼玉県越谷市	イオンレイクタウンkaze	8.07	2.4	0.36





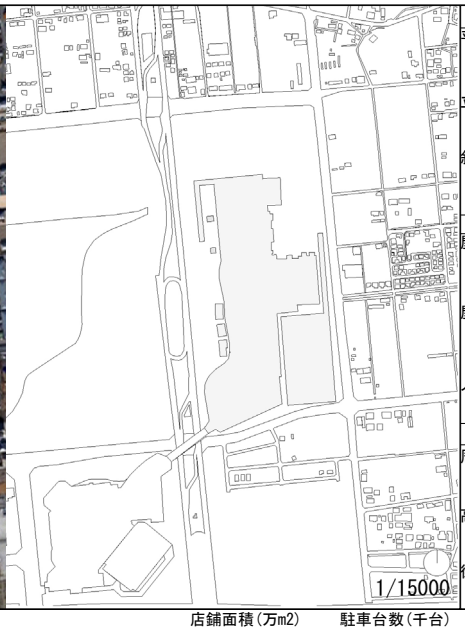
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
部
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋 壁沿 突出
3

遊歩空間
屋外広場
内 外
屋外要素
店 庇
◎
人動線要素
沿 突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
主

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
67	⑨	2008年	埼玉県越谷市	イオンレイクタウンmori	13.77	5.8	0.51





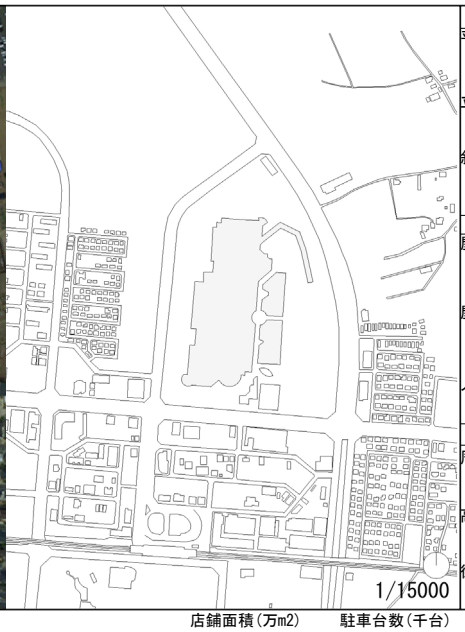
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　3

遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素
沿　突＊

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空
高速道路鉄道
鉄角＊
街区
置

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
68		2008年	茨城県つくば市	イーアスつくば	8.48	3.7	0.53





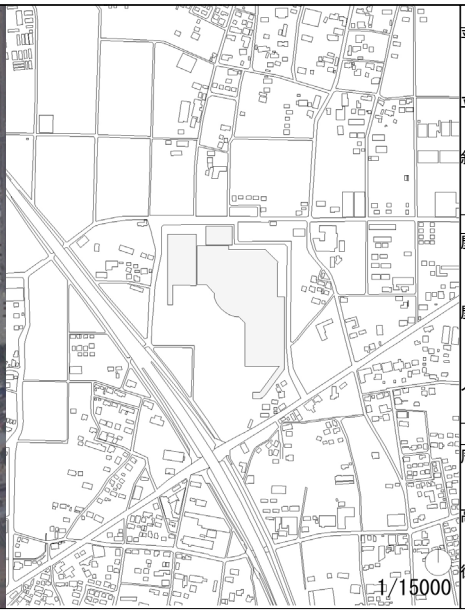
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包
立体駐車場
離
積■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
○
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　群
高速道路鉄道
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
69		2008年	群馬県伊勢崎市	スマーク	5.50	4.5	0.99





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　：　隔
立体駐車場
離
分◆面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
1　2

遊歩空間
屋外広場
内　外
隣
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空
高速道路鉄道
街区
隔

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
70	⑤	2008年	埼玉県菖蒲町	モラージュ菖蒲	9.00	4.5	0.61





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
並　：　隔
立体駐車場
離
■面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空
高速道路鉄道
街区
隔

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
71	⑤	2009年	茨城県土浦市	ｲｵﾝ土浦S.C.	7.97	4.2	0.64



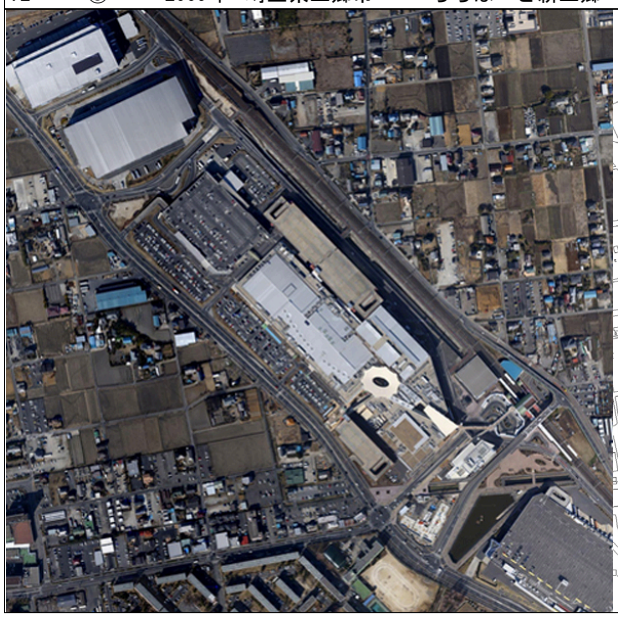


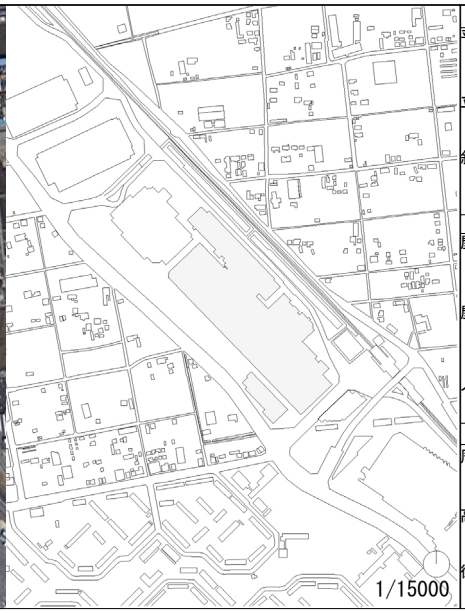
駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
包
立体駐車場
離
■
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2

遊歩空間
屋外広場
内　外
屋外要素
店　庇
人動線要素

周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空
高速道路鉄道
街区
団

事例番号	類型番号	竣工年	所在地	資料名	店舗面積(万m2)	駐車台数(千台)	面積比
72	⑨	2009年	埼玉県三郷市	ららぽーと新三郷	5.94	2.8	0.57





駐車空間
平面駐車場
敷地内：外
集　部
立体駐車場
離
◆面
斜路数
螺旋　壁沿　突出
2　1

遊歩空間
屋外広場
内　外
路
屋外要素
店　庇
◎
人動線要素
沿

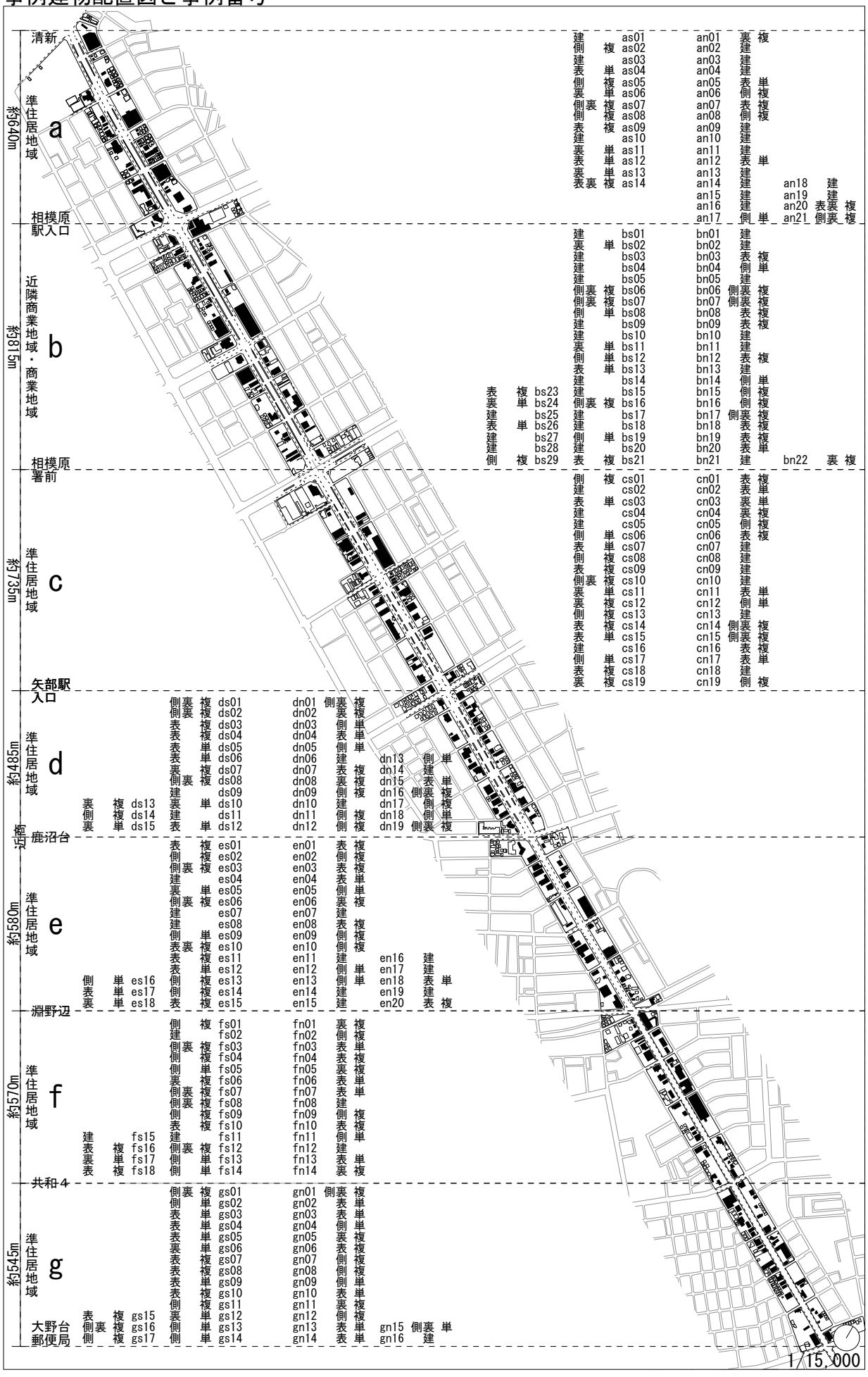
周辺環境
周辺環境の空間の特徴
空　中
高速道路鉄道
鉄際＊
街区
団

第４章　郊外主要幹線道路における沿道建築物の構えと街並み

国道 16 号、小山～相模大野間を事例として

（261 事例）

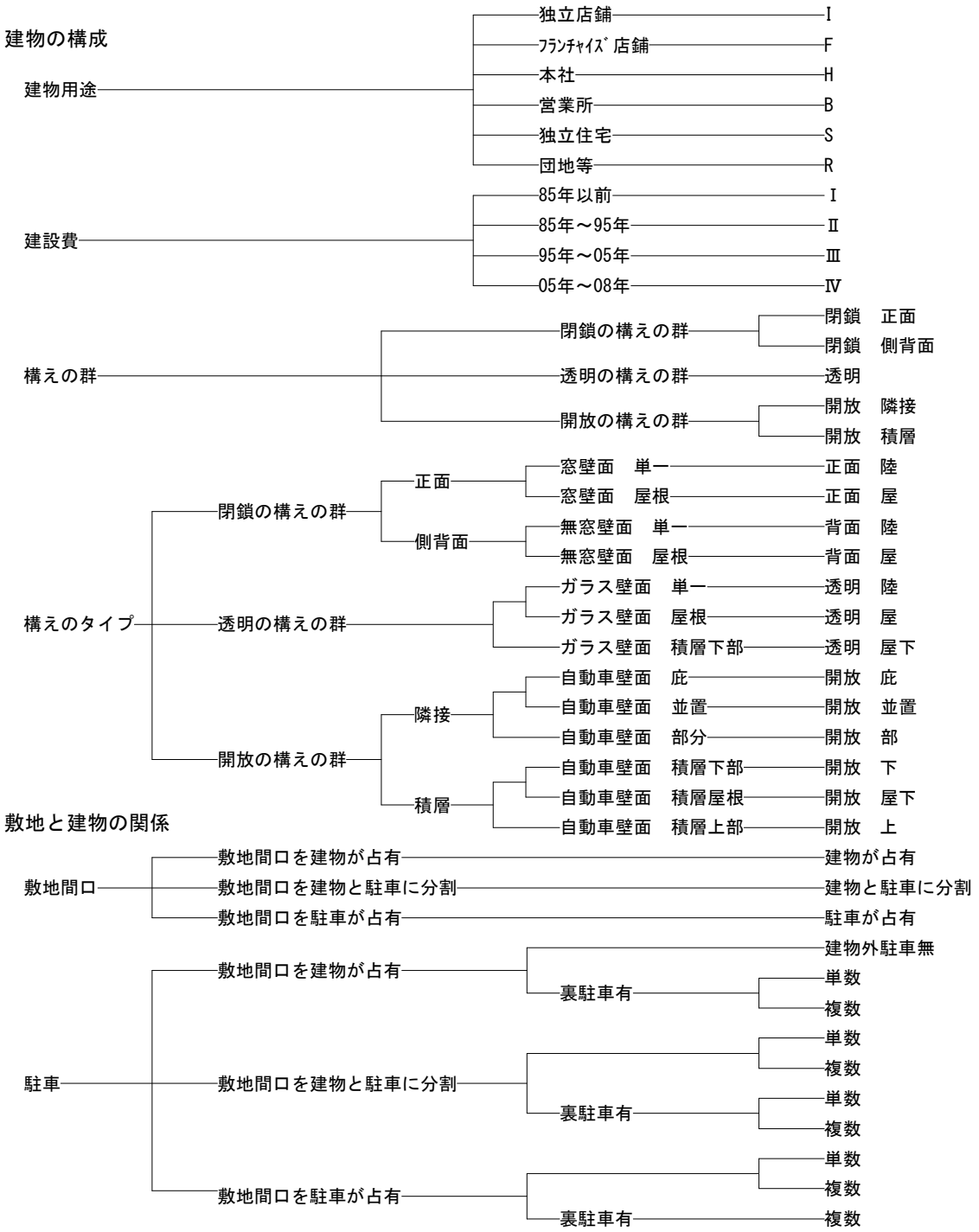
事例建物配置図と事例番号



事例番号　　建物用途　建設期　　敷地開口幅

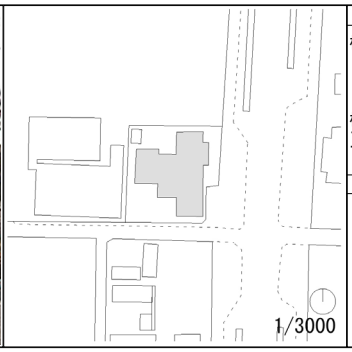
立面写真	地図	建物の構成 構えの群 構えのタイプ 敷地と建物の関係

凡例



事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as01	H	I	40





建物の構成

構えの群
閉鎖　正面

構えのタイプ
正面　陸

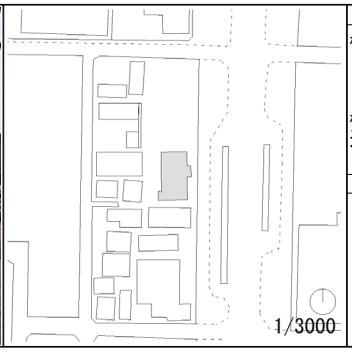
敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as02	F	Ⅲ	59





建物の構成

構えの群
透明

構えのタイプ
透明　屋

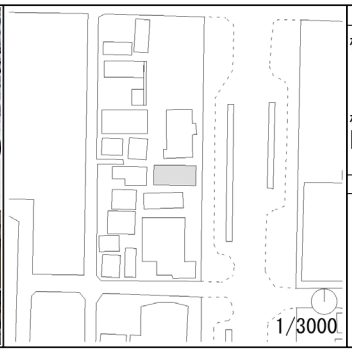
敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as03	F	I	10





建物の構成

構えの群
開放　積層

構えのタイプ
開放　下

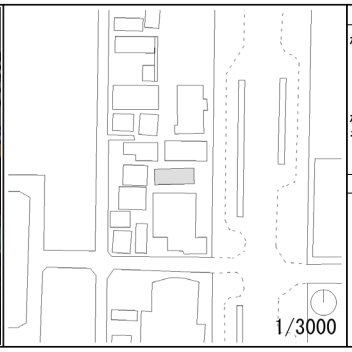
敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as04	S	I	9





建物の構成

構えの群
閉鎖　側背面

構えのタイプ
背面　陸

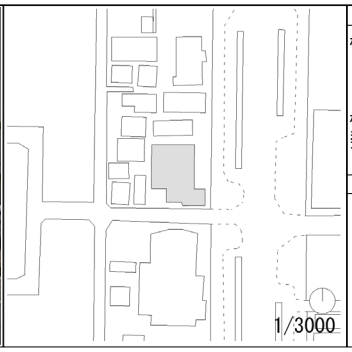
敷地と建物の関係

敷地間口
駐車が占有

駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as05	B	I	28





建物の構成

構えの群
類型外

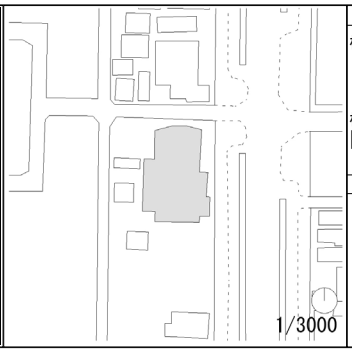
構えのタイプ
類型外

敷地と建物の関係

類型外

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as06	H	Ⅱ	71

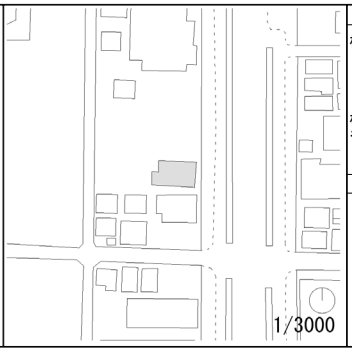




建物の構成
構えの群
開放　隣接　庇
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as07	F	Ⅱ	20





建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有 複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as08	F	Ⅲ	24





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as09	S	Ⅲ	13





建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as10	F	Ⅱ	15





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as11	F	Ⅲ	50

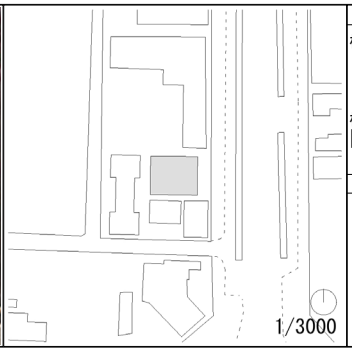




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as12	B	Ⅰ	18

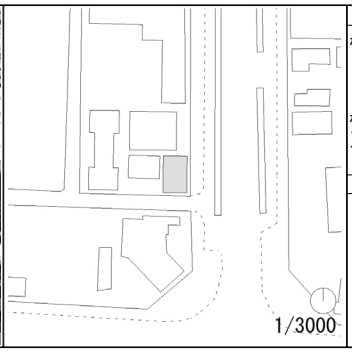




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as13	B	Ⅰ	18

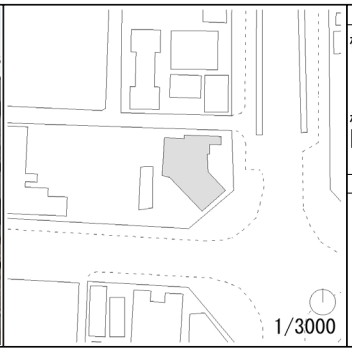




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有 単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
as14	F	Ⅱ	40

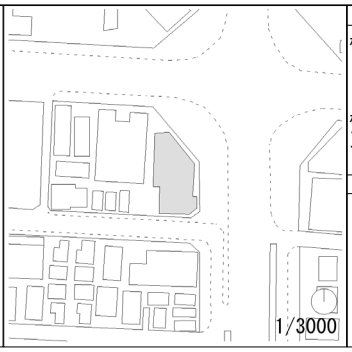




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
裏駐車有 複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs01	B	Ⅱ	45

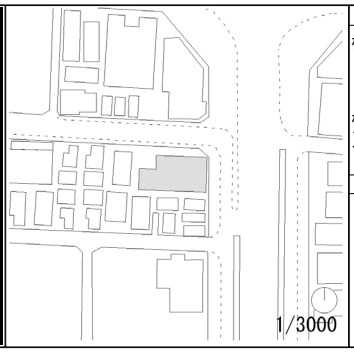




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建築外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs02	B	I	21





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs03	R	Ⅲ	6





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建築外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs04	R	Ⅲ	6

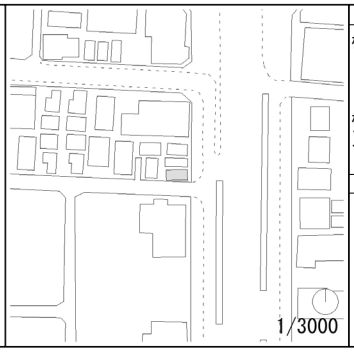




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建築外駐車無

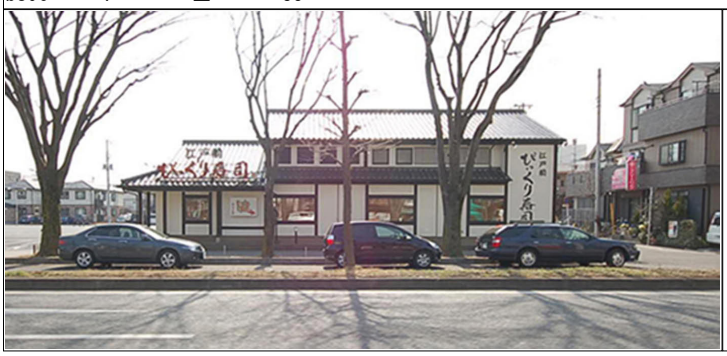
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs05	R	Ⅲ	6

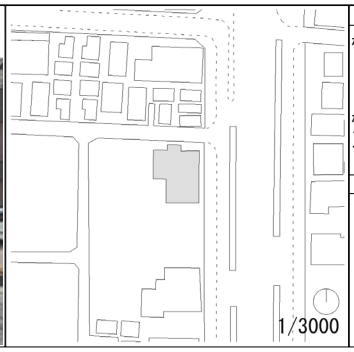




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建築外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs06	F	Ⅲ	35





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

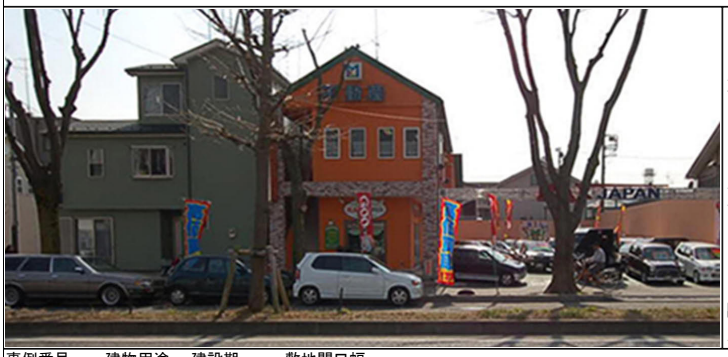
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs07	F	Ⅲ	35

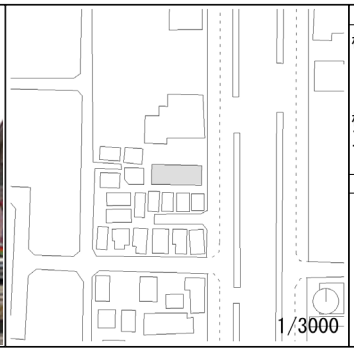




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有 複数

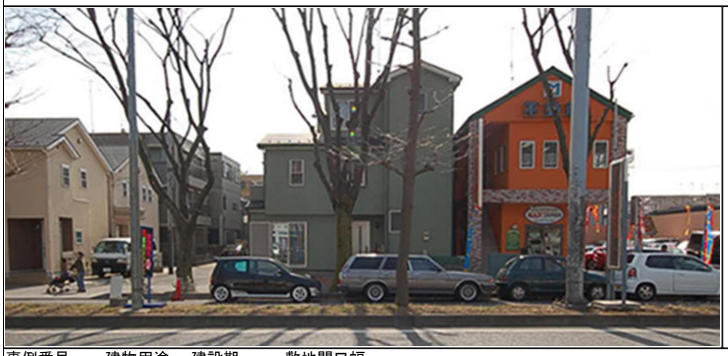
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs08	F	Ⅱ	20

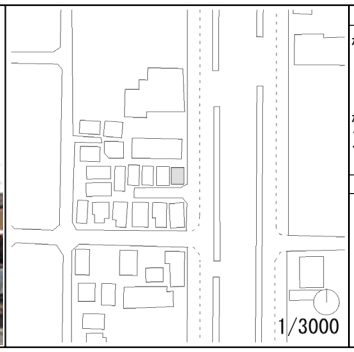




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs09	H	Ⅲ	12





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建築外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs10	H	Ⅲ	12





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建築外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs11	F	Ⅰ	17





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs12	B	Ⅲ	8





建物の構成

構えの群
開放　隣接

構えのタイプ
開放　庇

敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs13	H	Ⅰ	12





建物の構成

構えの群
閉鎖　側背面

構えのタイプ
背面　屋

敷地と建物の関係

敷地間口
駐車が占有

駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs14	F	Ⅱ	61





建物の構成

構えの群
開放　積層

構えのタイプ
開放　上

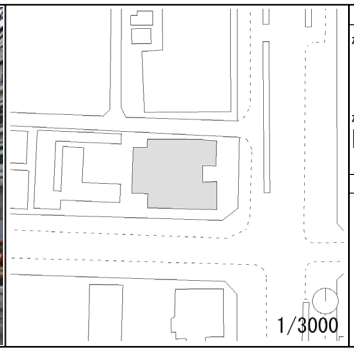
敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs15	F	Ⅲ	34





建物の構成

構えの群
開放　積層

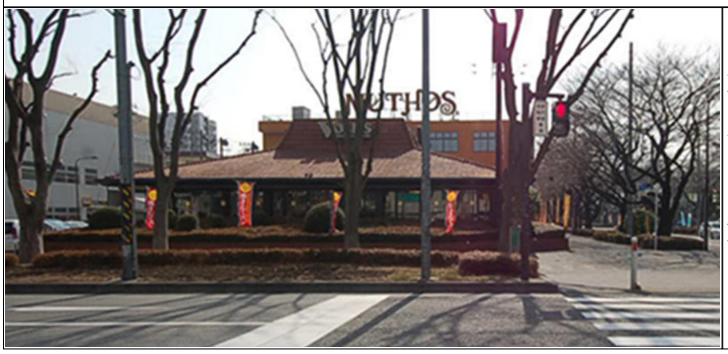
構えのタイプ
開放　上

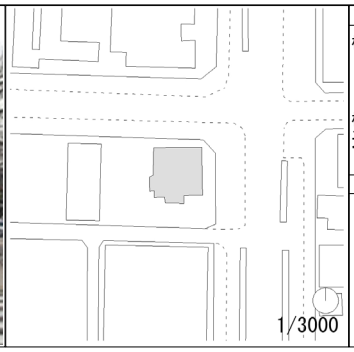
敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs16	F	Ⅰ	37





建物の構成

構えの群
透明

構えのタイプ
透明　屋

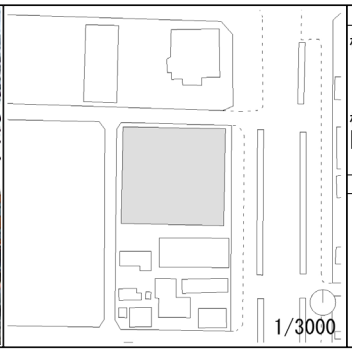
敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs17	F	Ⅳ	42

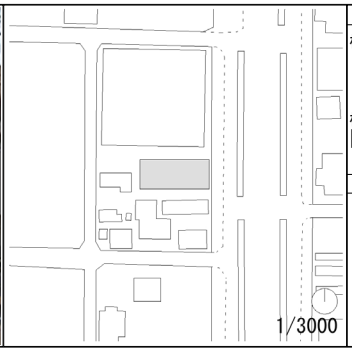




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　上
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs18	F	Ⅱ	20

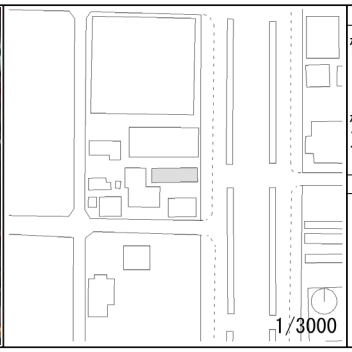




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs19	H	Ⅱ	11

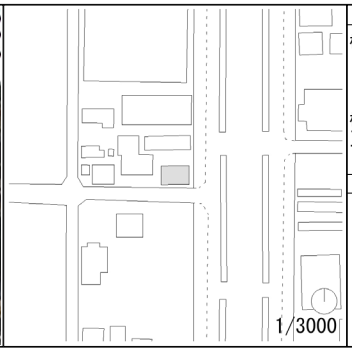




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋根
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs20	I	I	11

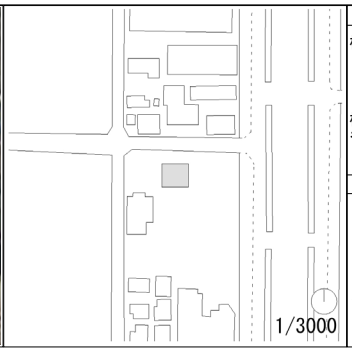




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建築外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs21	S	Ⅱ	33

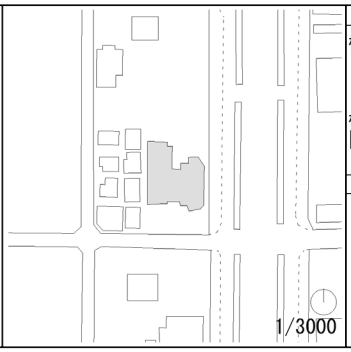




建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

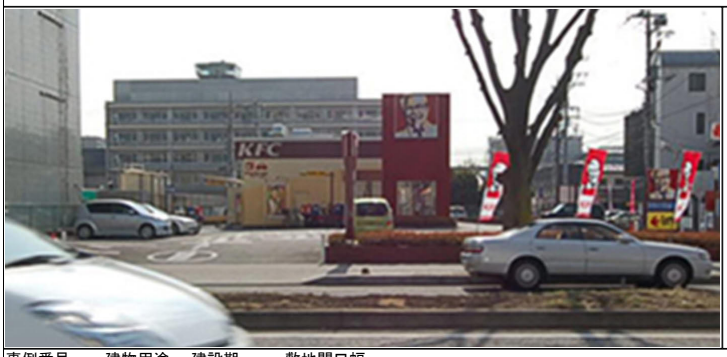
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs22	F	Ⅱ	42

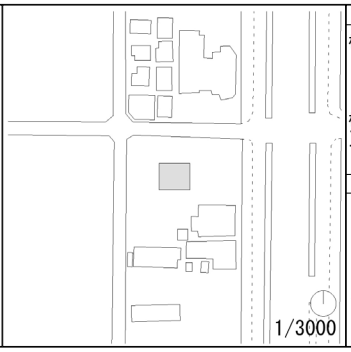




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs23	F	Ⅳ	26

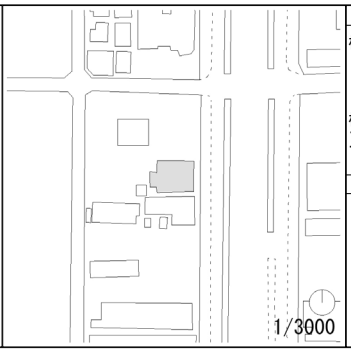




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs24	F	Ⅰ	14

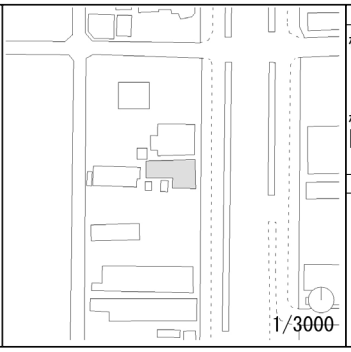




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs25	I	Ⅱ	15

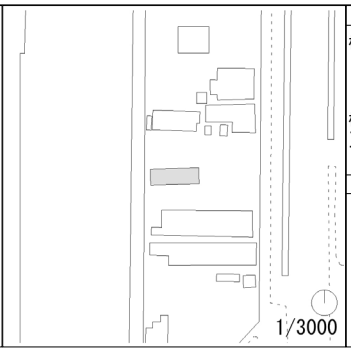




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
bs26	I	Ⅱ	20

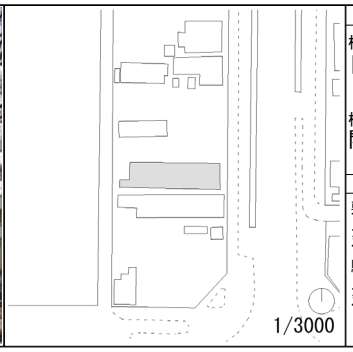




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

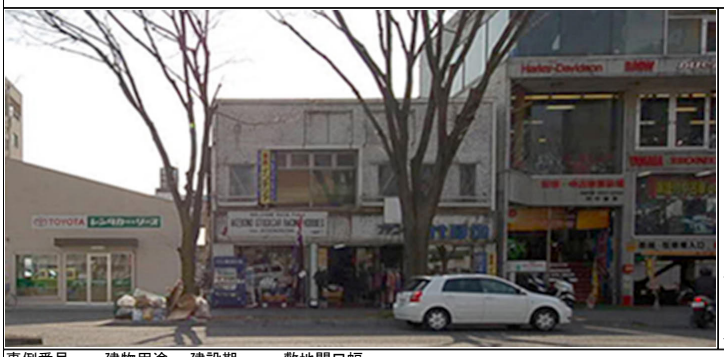
事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
bs27　F　Ⅱ　21

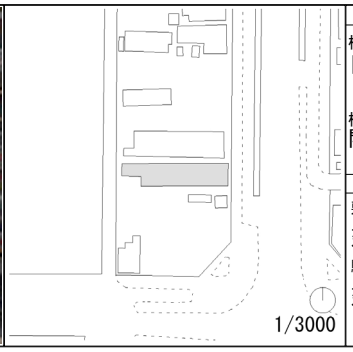




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
bs28　I　I　15

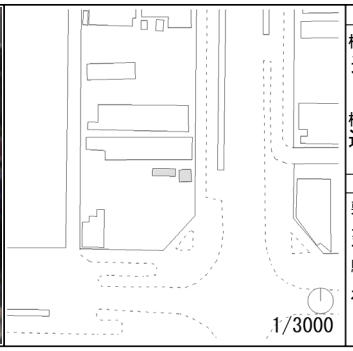




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
bs29　F　Ⅱ　31

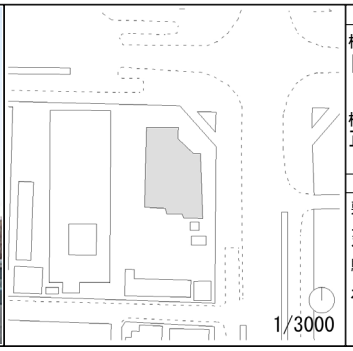




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
cs01　H　Ⅱ　81

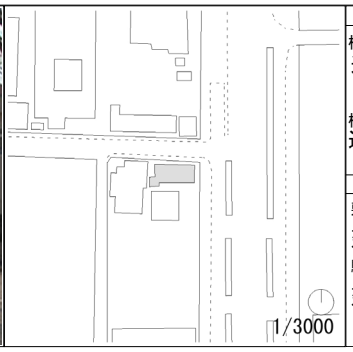




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
cs02　B　I　10

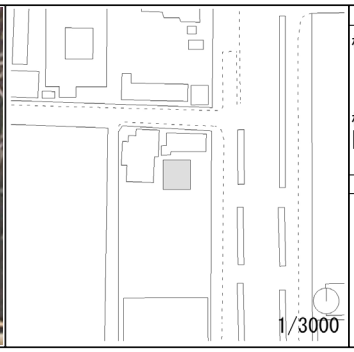




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs03	B	Ⅰ	15

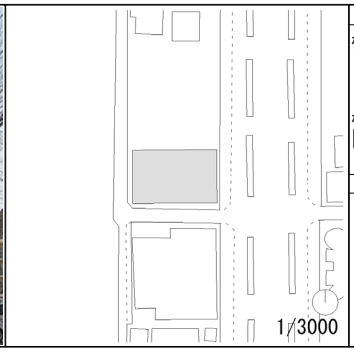




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs04	F	Ⅱ	26

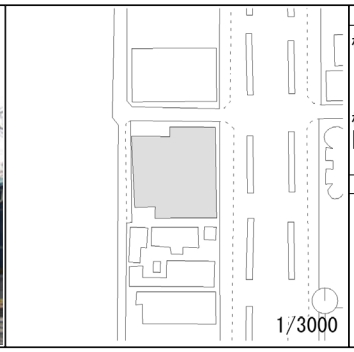




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs05	F	Ⅲ	41

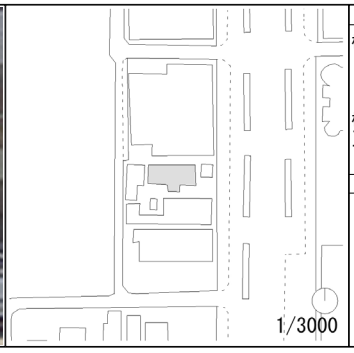




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

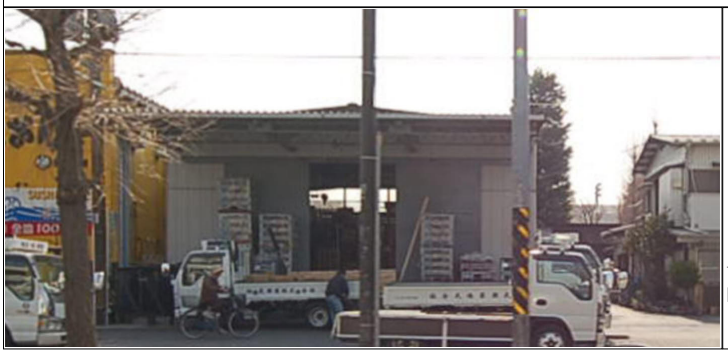
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs06	H	Ⅱ	14

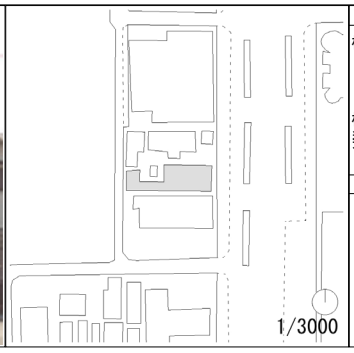




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs07	H	Ⅱ	12

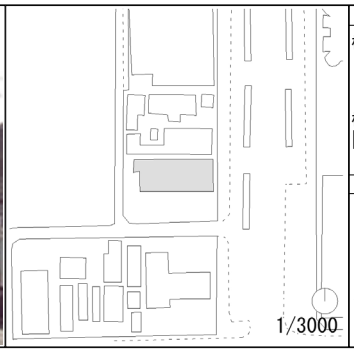




建物の構成
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs08	F	Ⅲ	26

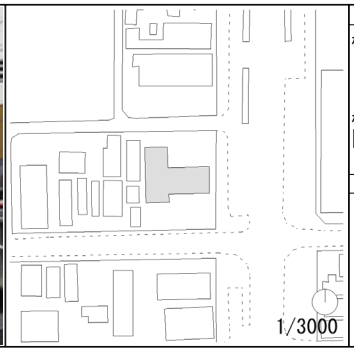




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs09	F	Ⅰ	40

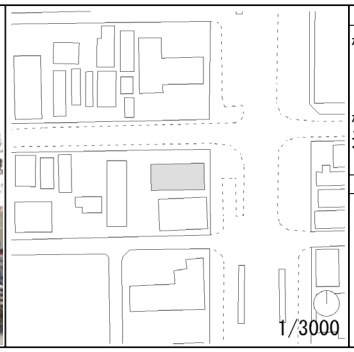




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

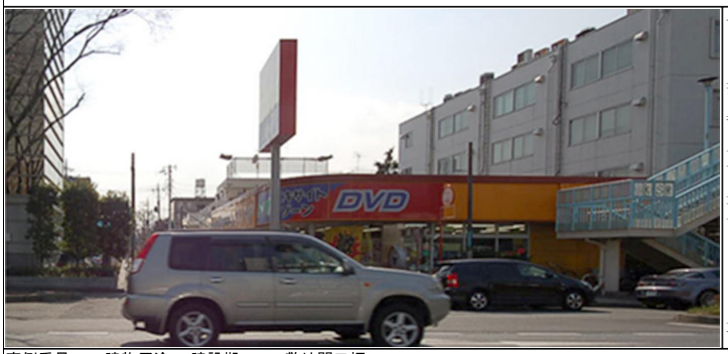
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs10	F	Ⅱ	18

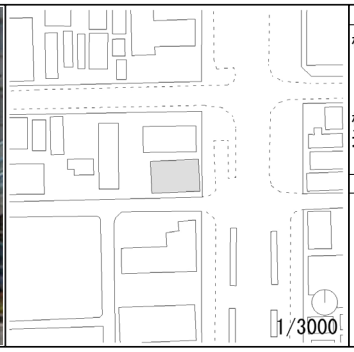




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs11	F	Ⅲ	18





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs12	H	Ⅲ	10

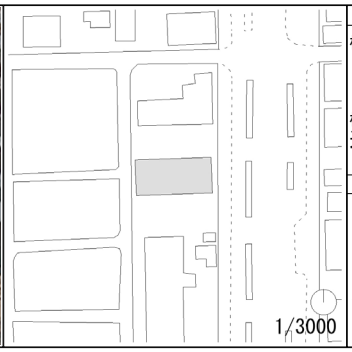




建物の構成
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
cs13　F　Ⅲ　31

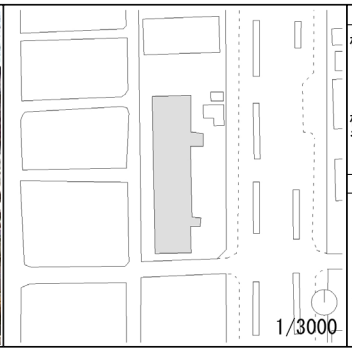




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
cs14　S　Ⅰ　82

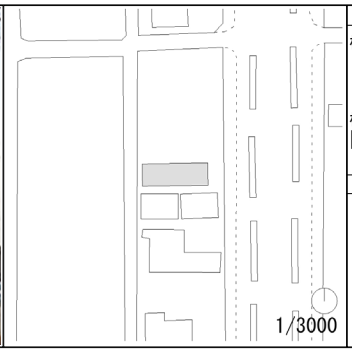




建物の構成
構えの群
正面　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
cs15　B　Ⅱ　13

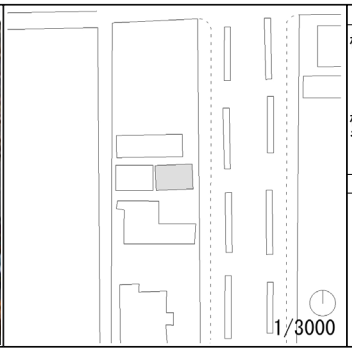




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

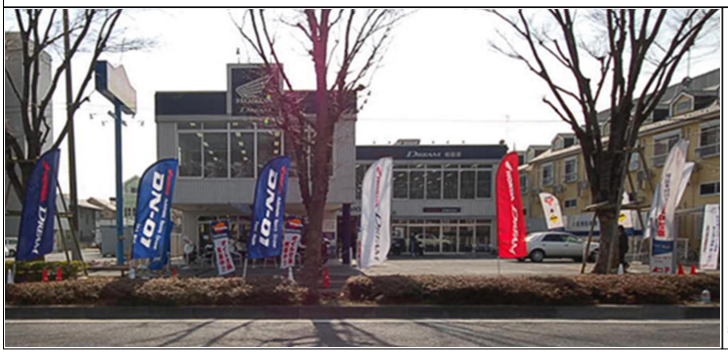
事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
cs16　R　Ⅲ　15

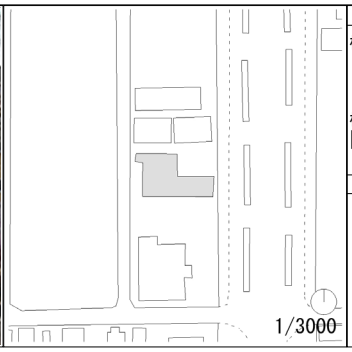




建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
cs17　F　Ⅲ　22

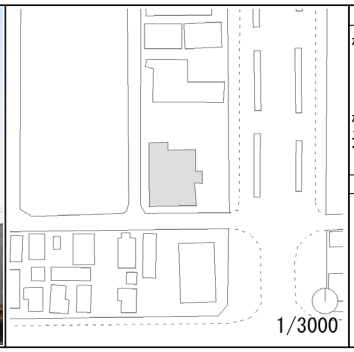




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs18	H	Ⅲ	43

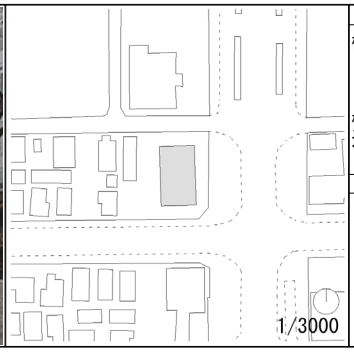




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
cs19	F	Ⅲ	36

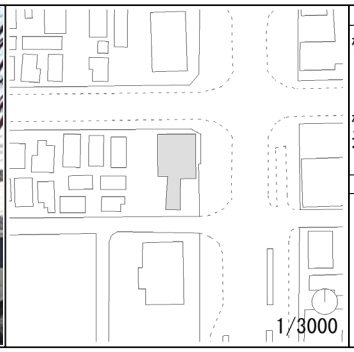




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds01	F	Ⅱ	36

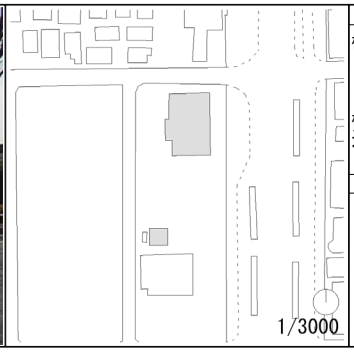




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds02	F	Ⅰ	70

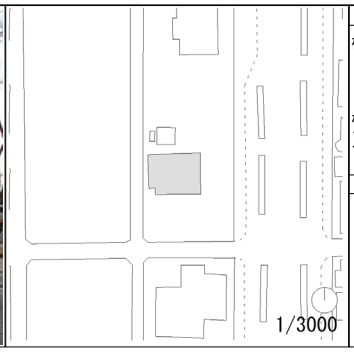




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds03	F	Ⅲ	35





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds04	F	Ⅱ	35

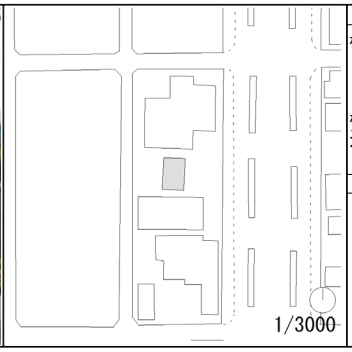




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

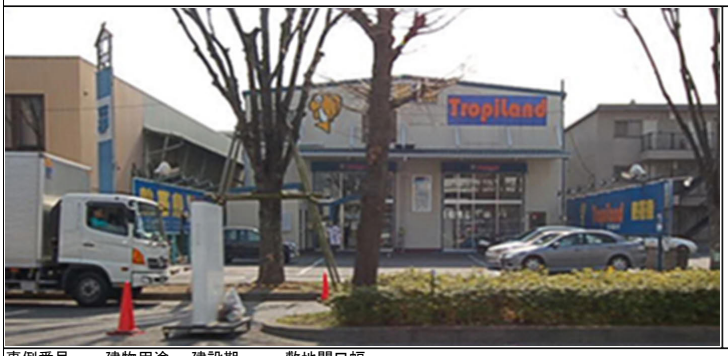
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds05	S	Ⅲ	16

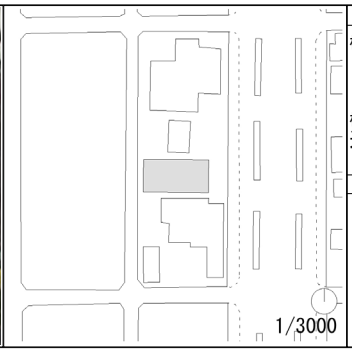




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds06	F	Ⅱ	16

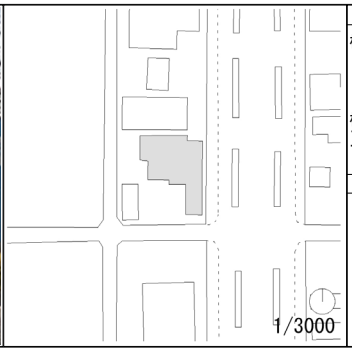




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds07	H	Ⅰ	37





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有 複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds08	F	Ⅱ	45





建物の構成
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds09	I	Ⅲ	15





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋下

敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds10	H	I	20



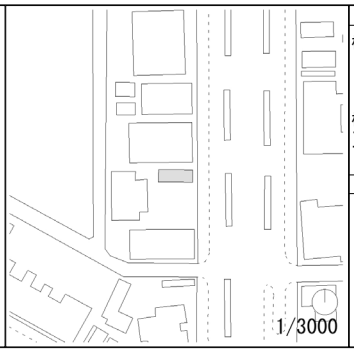


建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下

敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds11	S	I	10



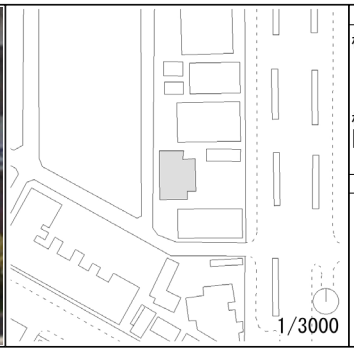


建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋

敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds12	H	I	15



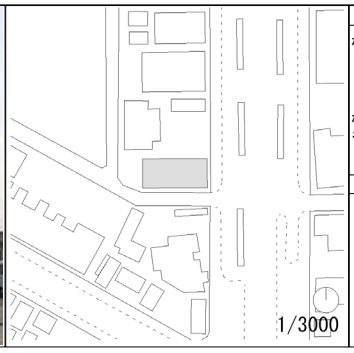


建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　屋下

敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds13	I	Ⅱ	15



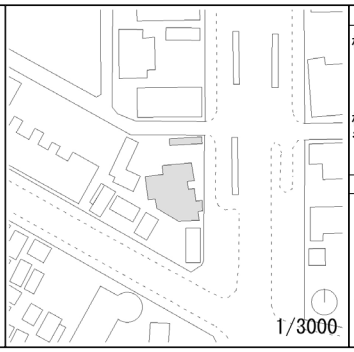


建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸

敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds14	I	Ⅱ	35

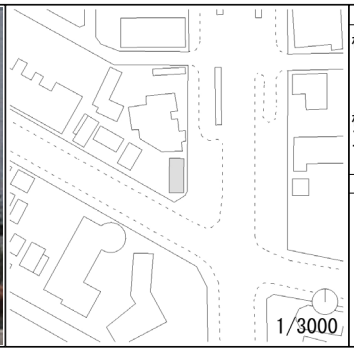




建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
ds15	H	I	20

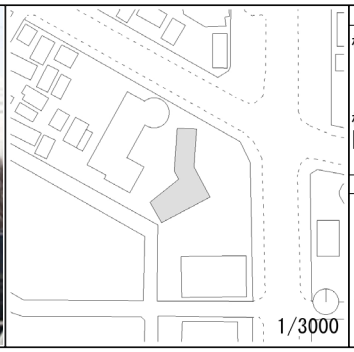




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es01	F	Ⅱ	31

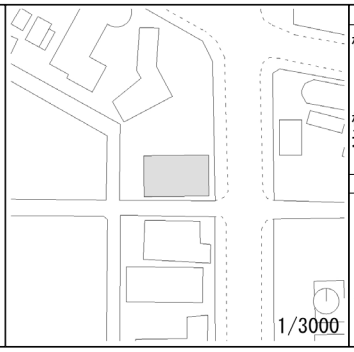




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　上
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es02	F	Ⅲ	42





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es03	H	I	20





建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es04	I	I	20

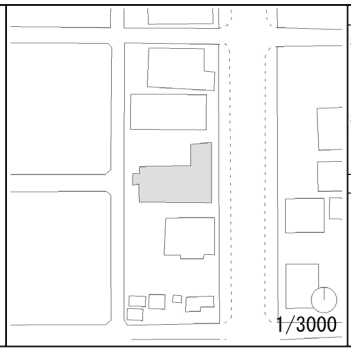




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es05	B	Ⅲ	31





建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es06	F	I	32





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es07	S	I	12





建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es08	H	Ⅲ	20

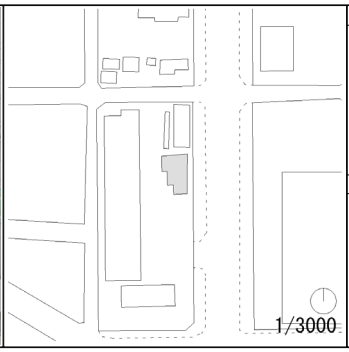




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es09	F	Ⅲ	55

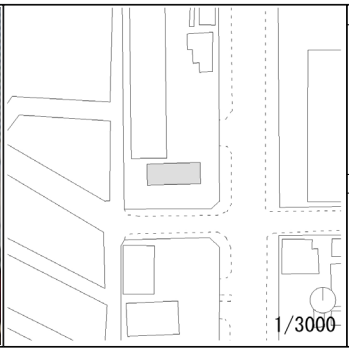




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es10	F	Ⅲ	20

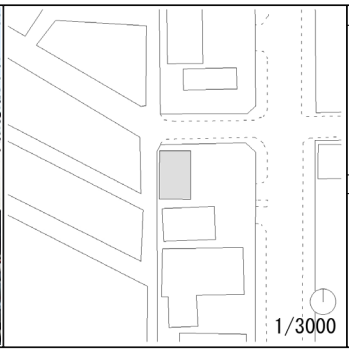




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es11	F	Ⅲ	25

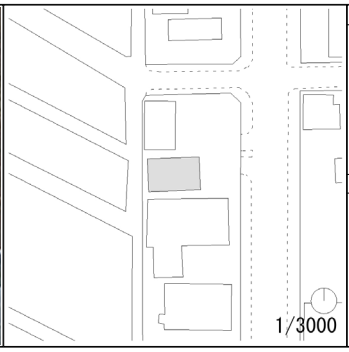




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　並
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es12	H	Ⅱ	15

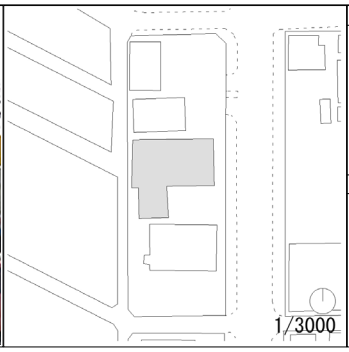




建物の構成
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es13	F	Ⅳ	35





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es14	F	Ⅱ	40





建物の構成
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es15	H	Ⅰ	25





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es16	F	Ⅰ	25

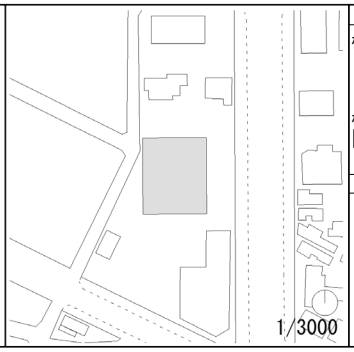




建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

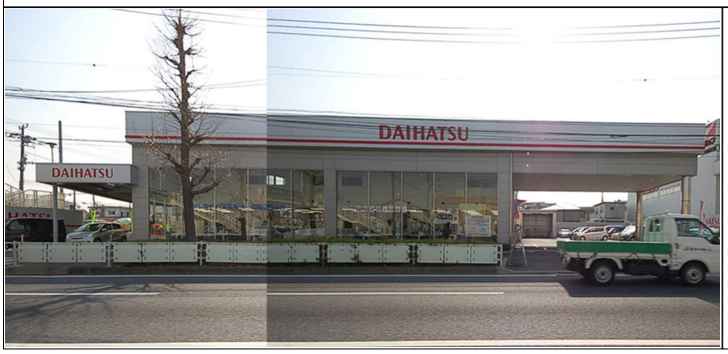
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es17	F	Ⅲ	40





建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
es18	F	Ⅲ	50



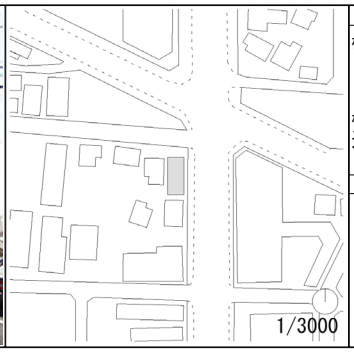


建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅

fs01　I　I　20





建物の構成

構えの群
透明

構えのタイプ
透明　下

敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅

fs02　I　I　20





建物の構成

構えの群
閉鎖　正面

構えのタイプ
正面　陸

敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建築外駐車無

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅

fs03　I　Ⅲ　15





建物の構成

構えの群
閉鎖　正面

構えのタイプ
正面　陸

敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
裏駐車有 複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅

fs04　H　I　20





建物の構成

構えの群
閉鎖　側背面

構えのタイプ
背面　屋

敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅

fs05　B　Ⅲ　20





建物の構成

構えの群
透明

構えのタイプ
透明　下

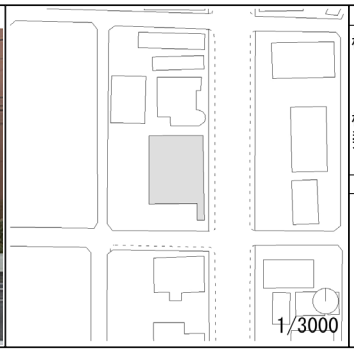
敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
fs06	I	Ⅱ	40





建物の構成
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
fs07	F	Ⅲ	25

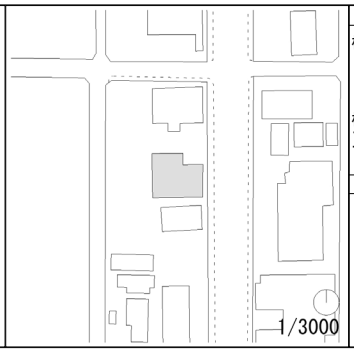




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

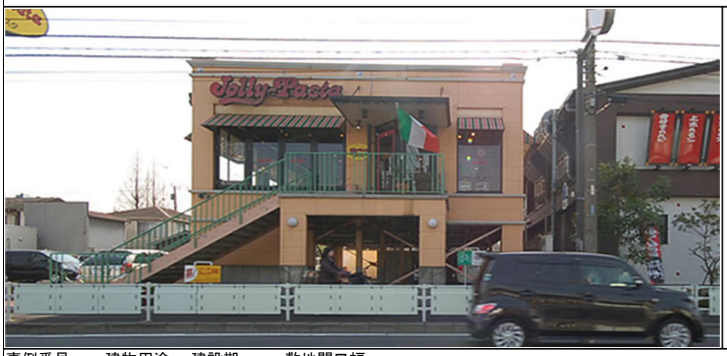
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
fs08	F	Ⅲ	25





建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有 複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
fs09	F	Ⅲ	30





建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

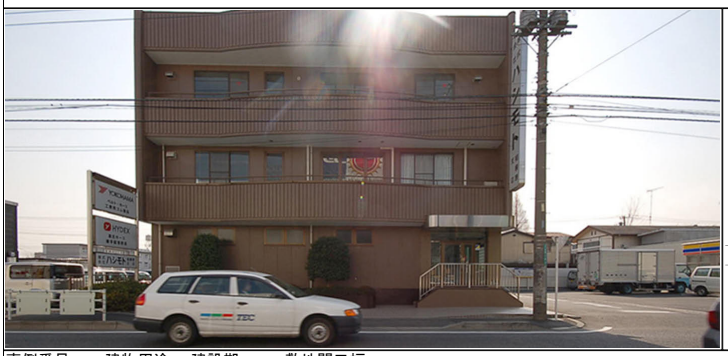
事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
fs10	F	Ⅲ	35

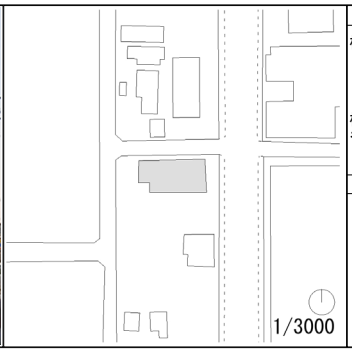




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
fs11　B　Ⅱ　30

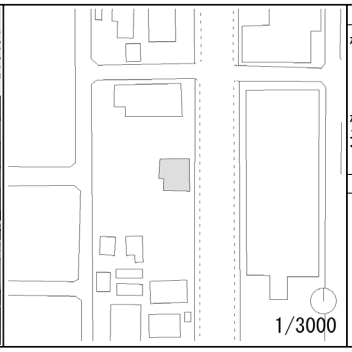




建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
fs12　F　Ⅲ　30





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
fs13　F　Ⅲ　30

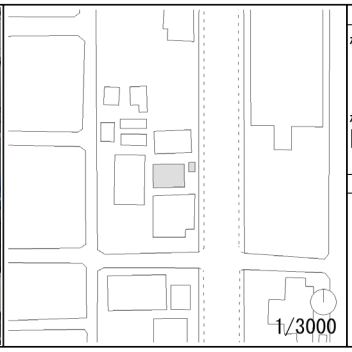




建物の構成
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
fs14　H　Ⅰ　15

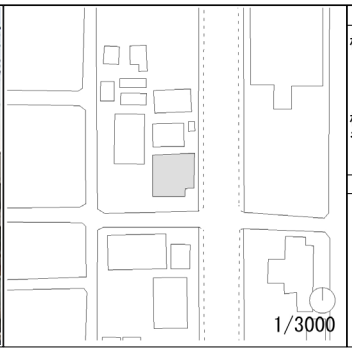




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
fs15　R　Ⅳ　25

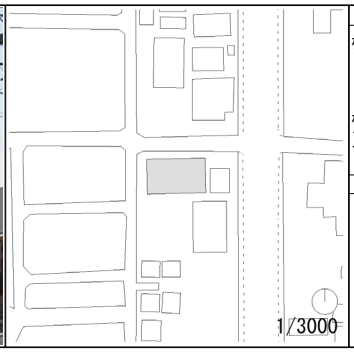




建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
fs16	S	Ⅲ	20



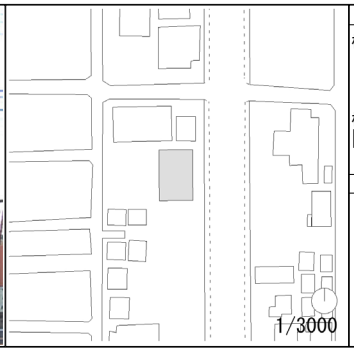


建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸

敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
fs17	F	Ⅲ	25

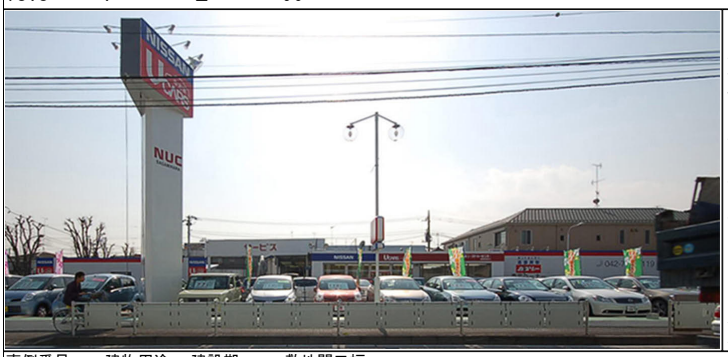




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部

敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
fs18	F	Ⅱ	90





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸

敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs01	F	Ⅲ	55



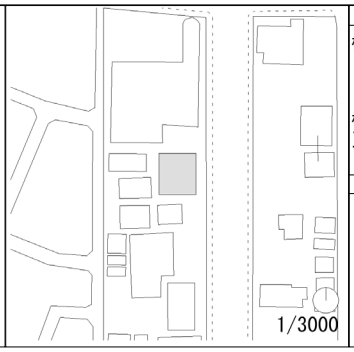


建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇

敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs02	I	Ⅱ	20



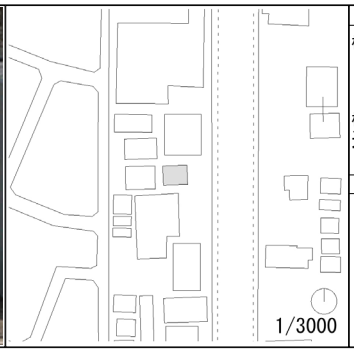


建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸

敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
gs03　H　I　15





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
gs04　S　Ⅳ　20

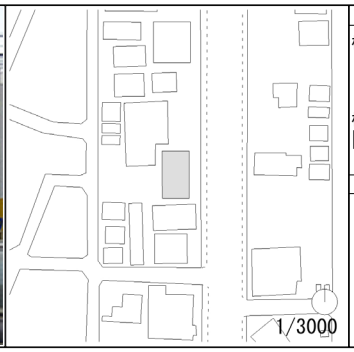




建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
gs05　H　Ⅲ　20

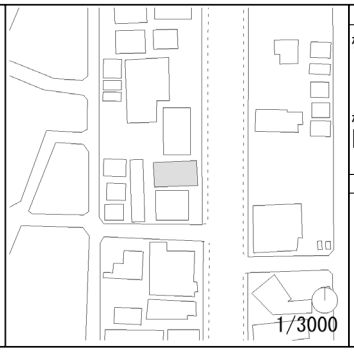




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
gs06　F　Ⅱ　12

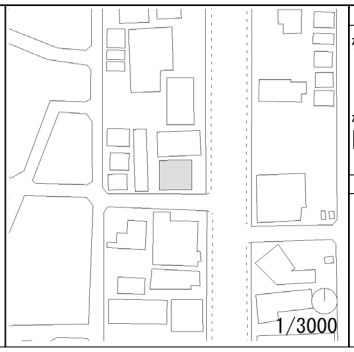




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

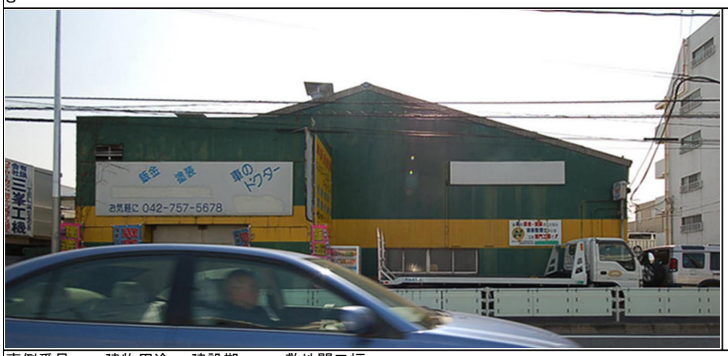
事例番号　建物用途　建設期　敷地開口幅
gs07　F　Ⅱ　15

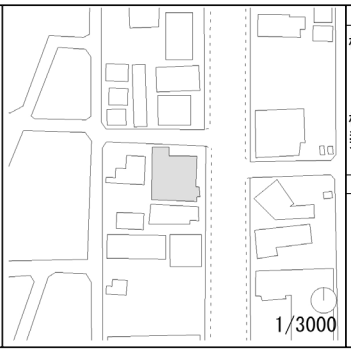




建物の構成
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs08	F	I	25

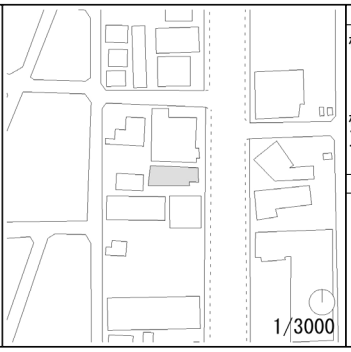




建物の構成
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs09	H	I	12

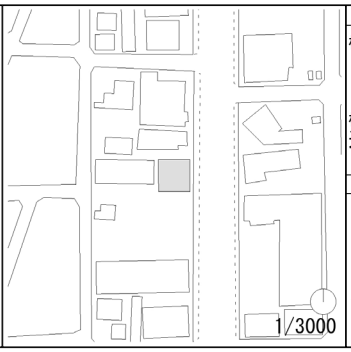




建物の構成
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs10	F	Ⅳ	30

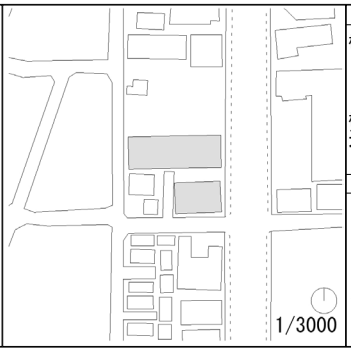




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs11	F	Ⅱ	45





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs12	B	I	25

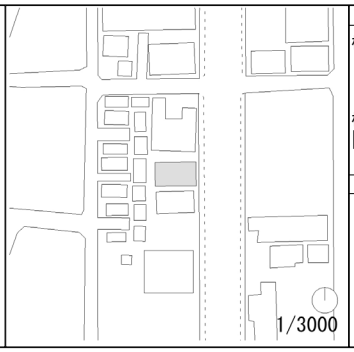




建物の構成
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs13	F	I	15





建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs14	F	Ⅲ	25





建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs15	F	I	45

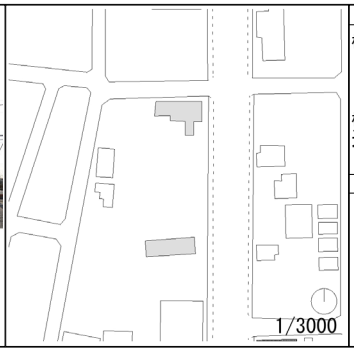




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs16	F	I	65

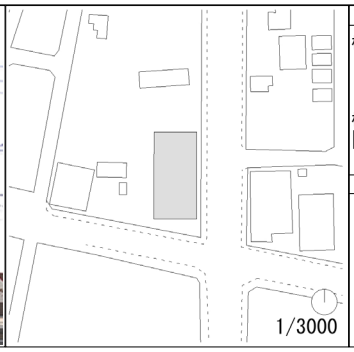




建物の構成
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設期	敷地開口幅
gs17	H	I	60

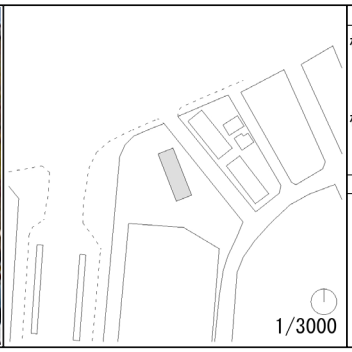




建物の構成
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an01	S	Ⅱ	38





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an02	F	Ⅲ	53





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　並
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an03	F	Ⅰ	9





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an04	R	Ⅲ	9





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an05	I	Ⅱ	11





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an06　F　Ⅲ　53





構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

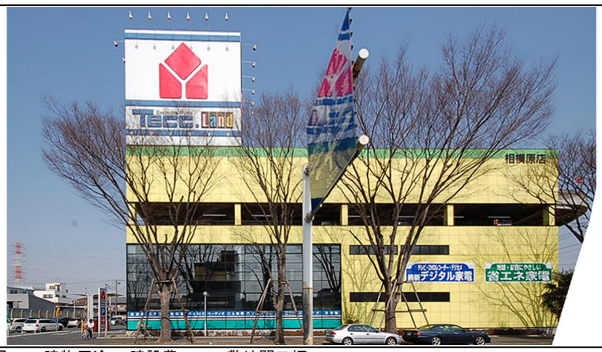
事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an07　B　Ⅲ　36

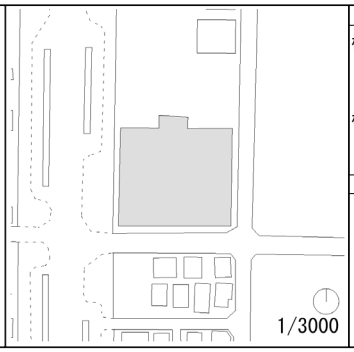




構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an08　F　Ⅲ　75





構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　上
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an09　I　I　8





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an10　F　Ⅱ　8

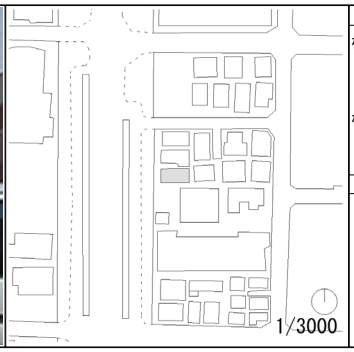




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an11	I	I	7

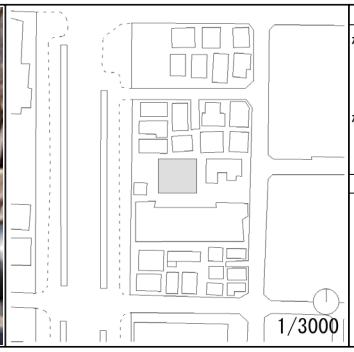




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an12	B	Ⅲ	18





構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

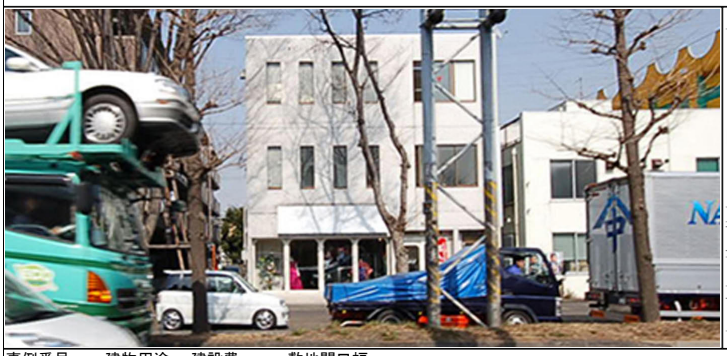
事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an13	R	Ⅲ	19





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an14	F	Ⅱ	10





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
an15	B	Ⅱ	9





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an16　F　I　51





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an17　I　Ⅲ　17





構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an18　F　Ⅲ　9

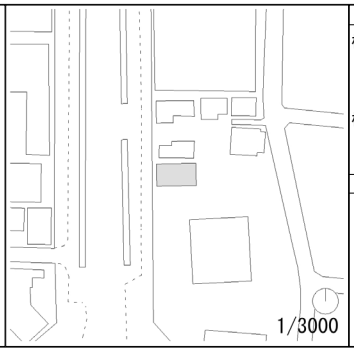




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an19　B　I　12





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an20　F　Ⅲ　41





構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
an21　F　Ⅲ　34

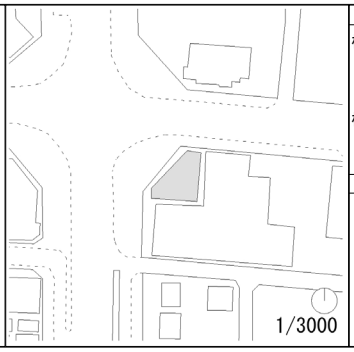




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
bn01　F　Ⅲ　21

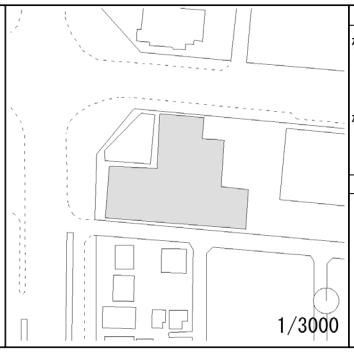




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
bn02　I　Ⅱ　24





構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
bn03　H　I　27





構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
bn04　S　Ⅳ　13





構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn05	S	Ⅳ	15





構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn06	F	I	20

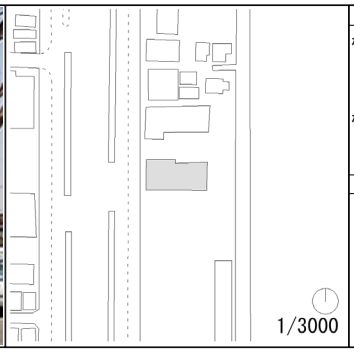




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn07	F	I	20

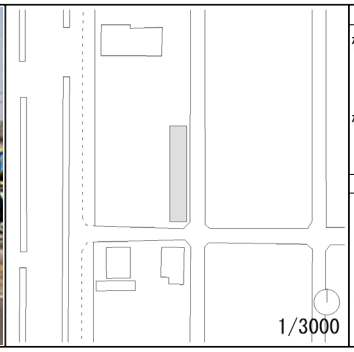




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn08	F	Ⅲ	66





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　並
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn09	B	I	15

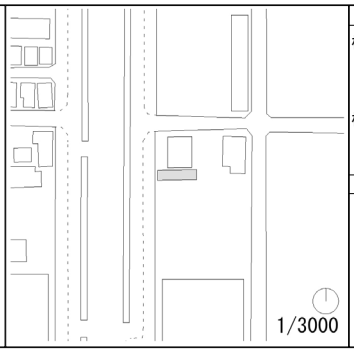




構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn10	I	Ⅲ	7





構えの群

構えの群
閉鎖　正面

構えのタイプ
正面　屋

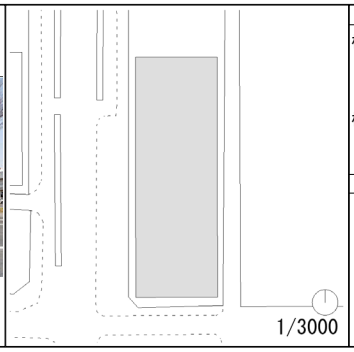
敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn11	F	Ⅲ	104





構えの群

構えの群
開放　積層

構えのタイプ
開放　上

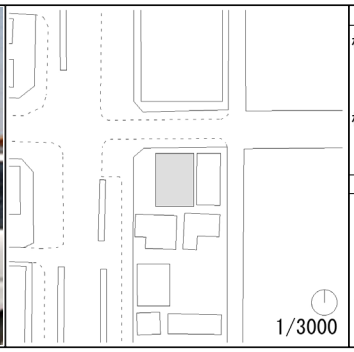
敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn12	H	I	25





構えの群

構えの群
開放　隣接

構えのタイプ
開放　部

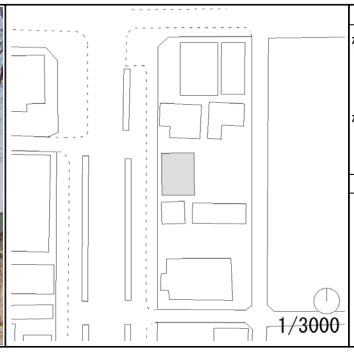
敷地と建物の関係

敷地間口
駐車が占有

駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn13	S	Ⅳ	20





構えの群

構えの群
閉鎖　正面

構えのタイプ
正面　陸

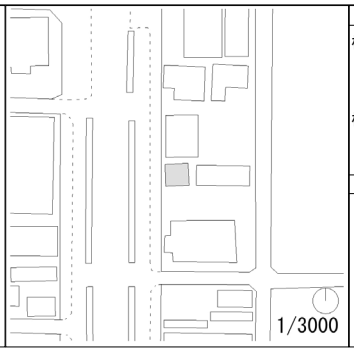
敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn14	I	Ⅲ	16





構えの群

構えの群
透明

構えのタイプ
透明　陸

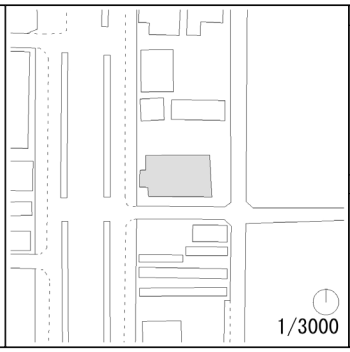
敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
単数

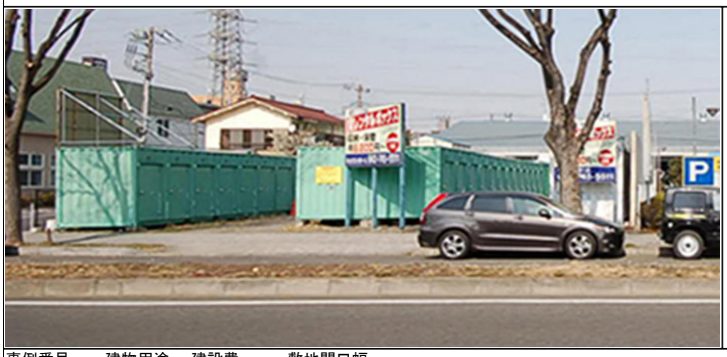
事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn15	H	Ⅲ	30





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn16	F	Ⅲ	22

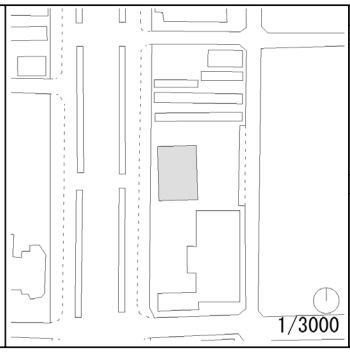




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn17	F	Ⅱ	33

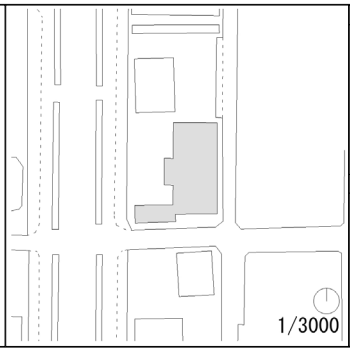




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn18	F	Ⅲ	45





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　並
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

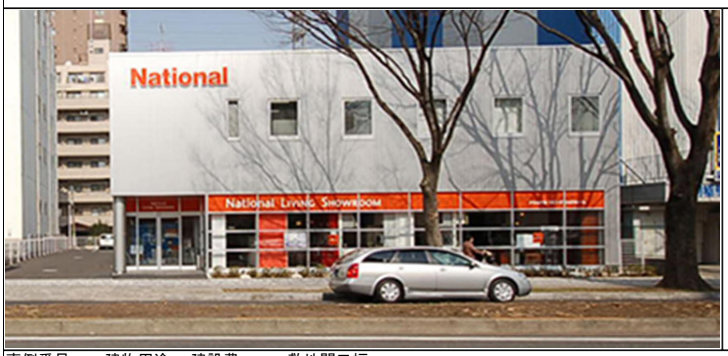
事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
bn19	H	Ⅱ	22





構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
bn20　F　Ⅲ　28

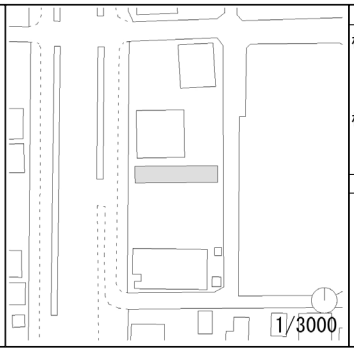




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
bn21　F　Ⅲ　10

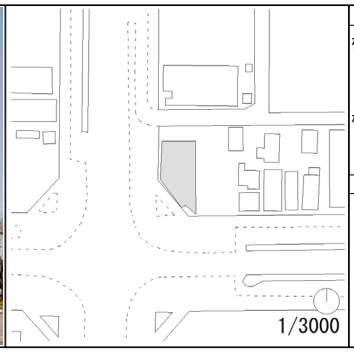




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
bn22　F　Ⅰ　37

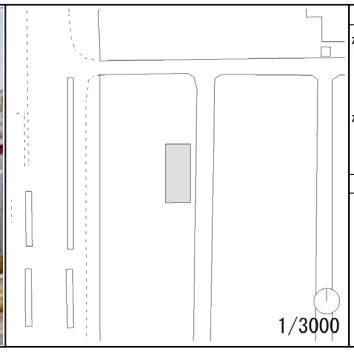




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn01　F　Ⅲ　110





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn02　B　Ⅲ　15

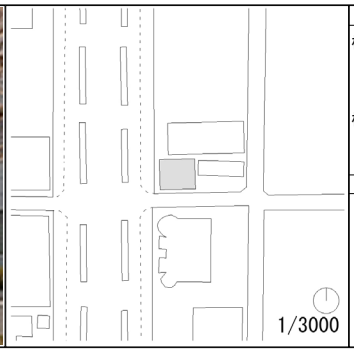




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

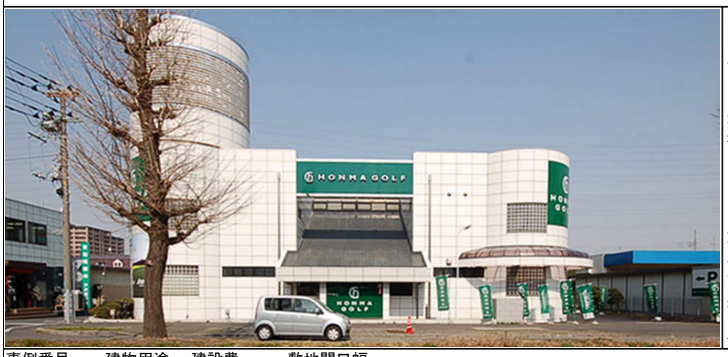
事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn03　F　Ⅲ　15





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn04　F　Ⅱ　40

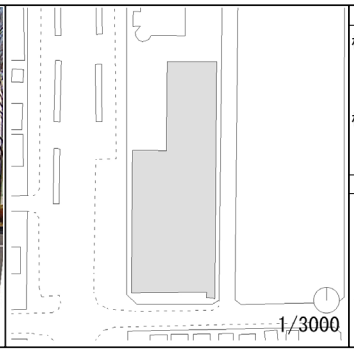




構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn05　B　Ⅰ　100

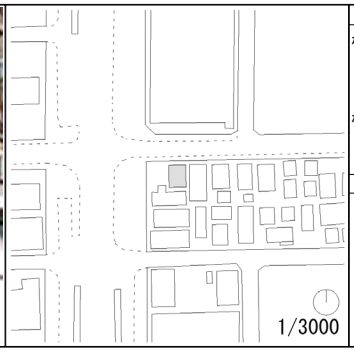




構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn06　S　Ⅱ　10





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn07　S　Ⅱ　9

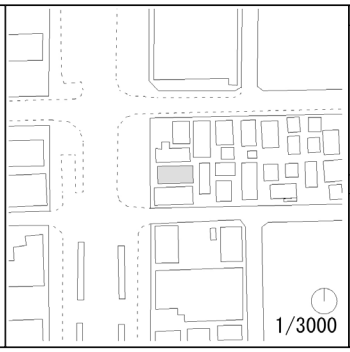




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
cn08	F	Ⅱ	9

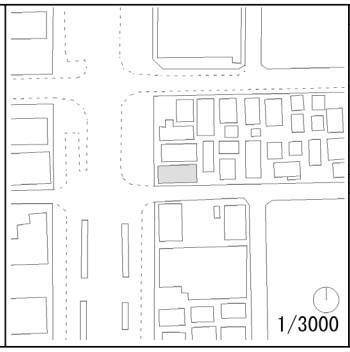




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
cn09	F	Ⅱ	9





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
cn10	F	Ⅱ	18





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建築外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
cn11	B	Ⅱ	25

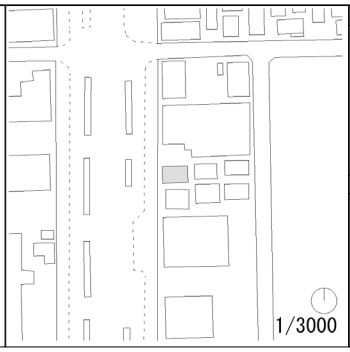




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
cn12	I	I	10





構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn13　I　Ⅱ　10

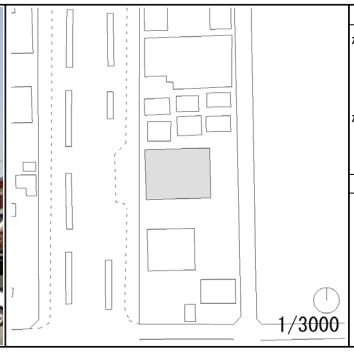




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn14　F　Ⅱ　30

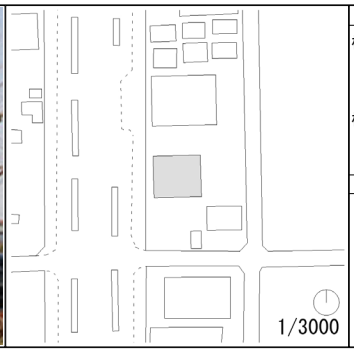




構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn15　F　Ⅱ　25

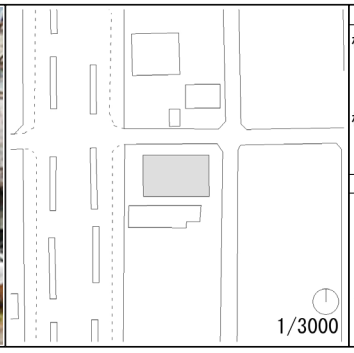




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn16　F　Ⅱ　20

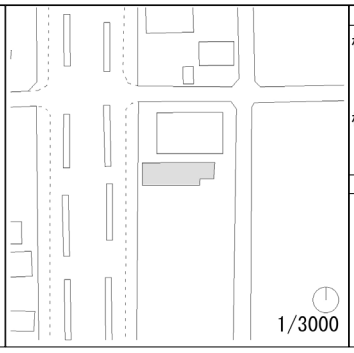




構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
cn17　B　Ⅲ　15

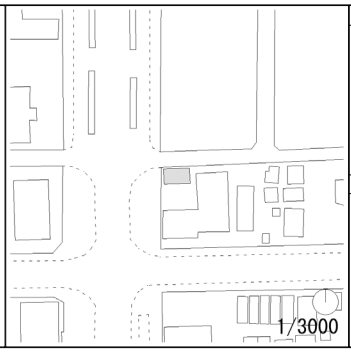




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
cn18	I	Ⅲ	8

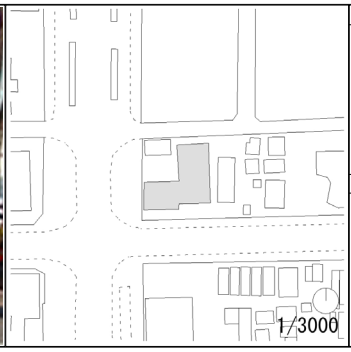




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
cn19	B	Ⅲ	25

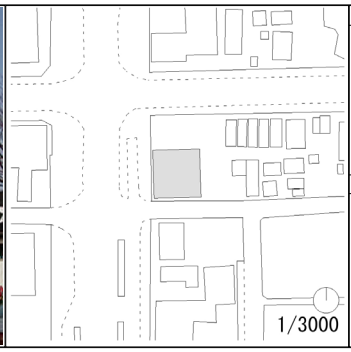




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn01	F	Ⅲ	35





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn02	F	Ⅱ	19

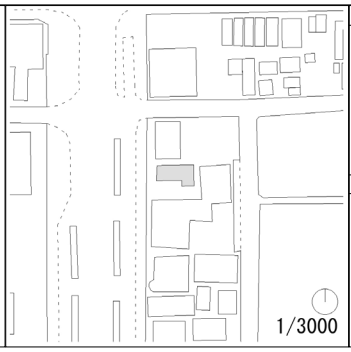




構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn03	I	Ⅱ	14





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn04	S	Ⅲ	23

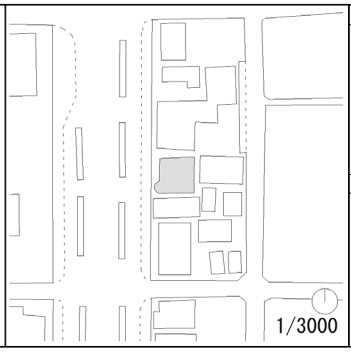




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn05	H	Ⅱ	17

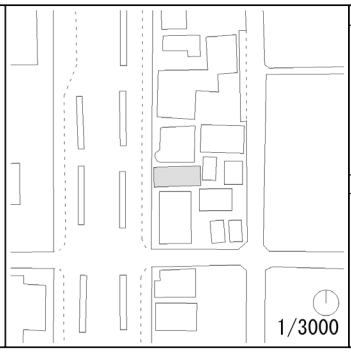




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn06	F	Ⅱ	10

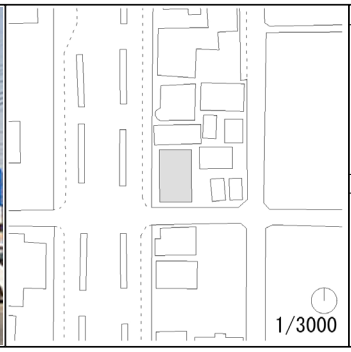




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn07	I	I	24





構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn08	F	Ⅲ	15

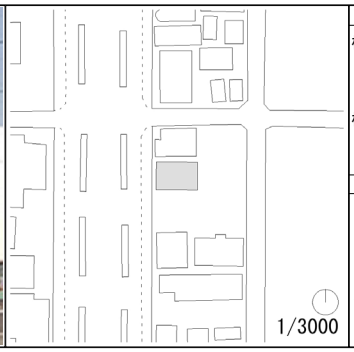




構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
dn09　F　Ⅳ　25





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
dn10　F　Ⅲ　20

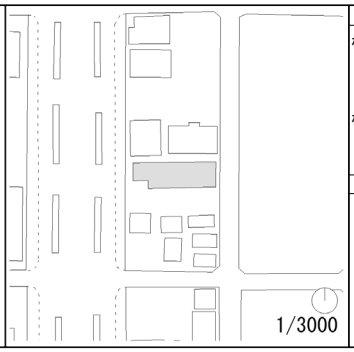




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
dn11　S　Ⅱ　20

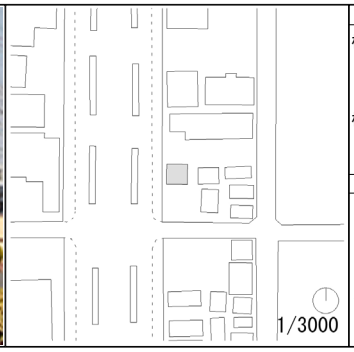




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
dn12　I　Ⅱ　25

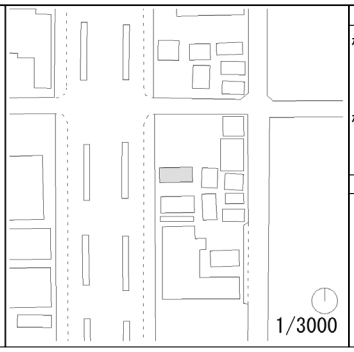




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
dn13　F　Ⅱ　15





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn14	I	I	10

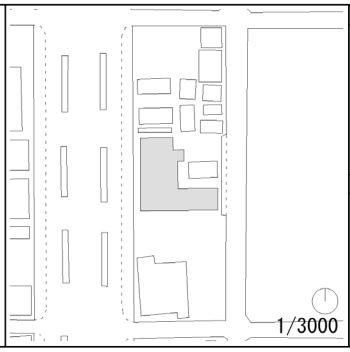




構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn15	R	Ⅲ	40





構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn16	F	Ⅱ	40





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn17	B	I	20





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn18	S	Ⅱ	25

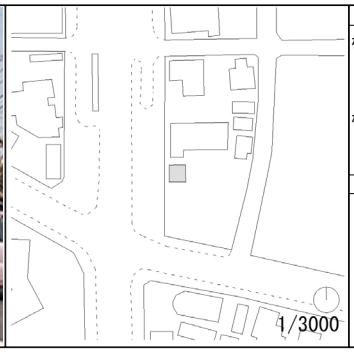




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
dn19	F	Ⅲ	30





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en01	H	Ⅲ	19

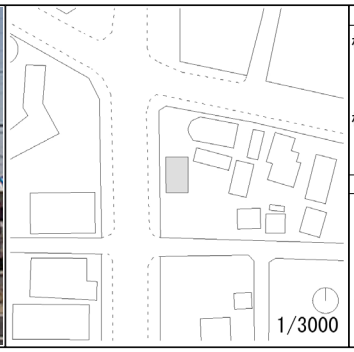




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en02	F	Ⅲ	35





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en03	F	Ⅳ	45





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en04	F	Ⅲ	15





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
en05　F　Ⅰ　20

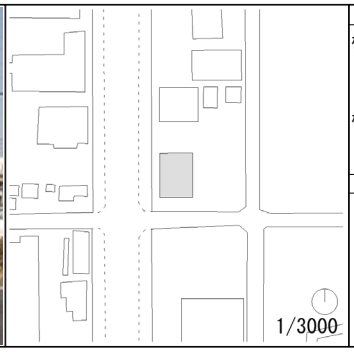




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
en06　F　Ⅲ　30

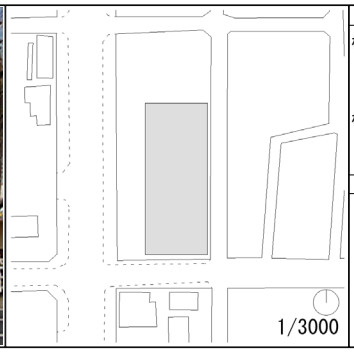




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
en07　I　Ⅳ　25

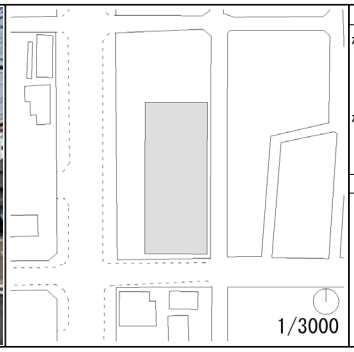




構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
en08　F　Ⅲ　67

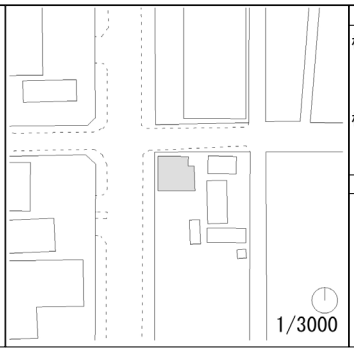




構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　上
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
en09　B　Ⅱ　58

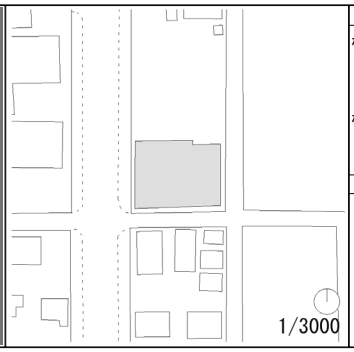




構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en10	F	Ⅱ	58





構えの群

構えの群
類型外

構えのタイプ
類型外

敷地と建物の関係

類型外

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en11	S	Ⅳ	28





構えの群

構えの群
透明

構えのタイプ
透明　下

敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en12	I	Ⅱ	20





構えの群

構えの群
閉鎖　正面

構えのタイプ
正面　陸

敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en13	F	Ⅱ	25





構えの群

構えの群
透明

構えのタイプ
透明　屋

敷地と建物の関係

敷地間口
建物と駐車に分割

駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en14	R	Ⅲ	8





構えの群

構えの群
閉鎖　側背面

構えのタイプ
背面　屋

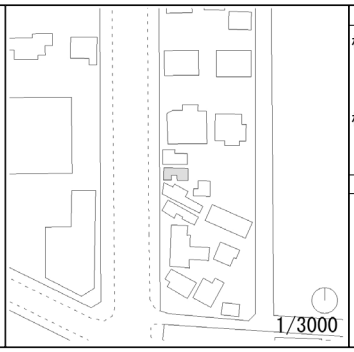
敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

駐車
建物外駐車無

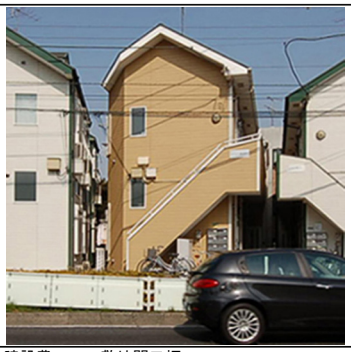
事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en15	R	Ⅲ	8

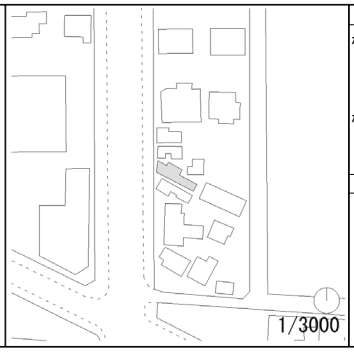




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en16	R	Ⅲ	6

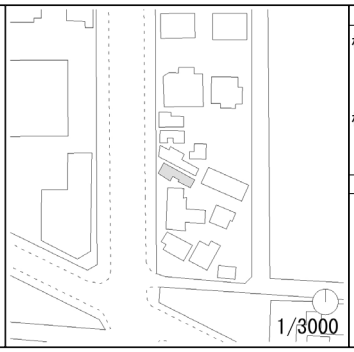




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en17	R	Ⅲ	7





構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en18	I	I	20

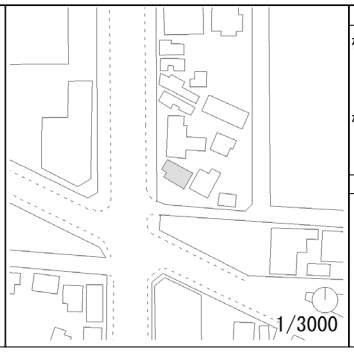




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en19	S	Ⅱ	20

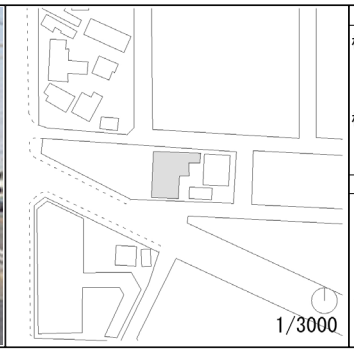




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

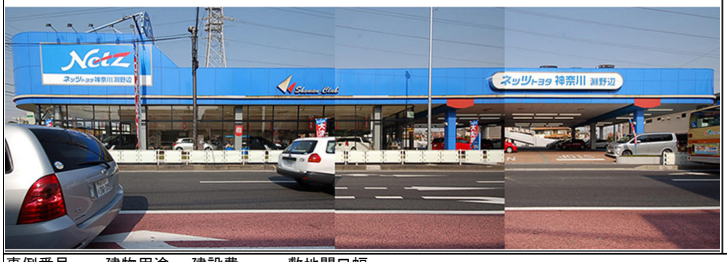
事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
en20	F	Ⅱ	25

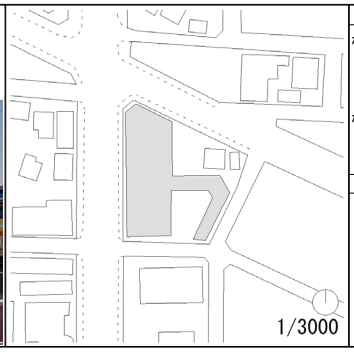




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

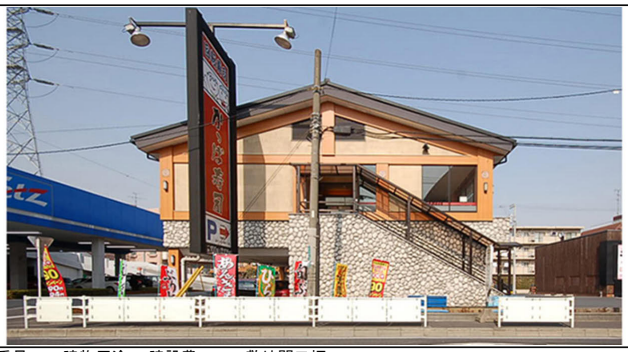
事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
fn01	F	Ⅲ	58

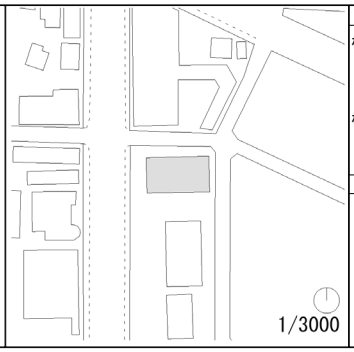




構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　並
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
fn02	F	Ⅲ	30





構えの群
構えの群
開放　積層
構えのタイプ
開放　屋下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
fn03	F	Ⅲ	30





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
fn04	F	Ⅲ	20

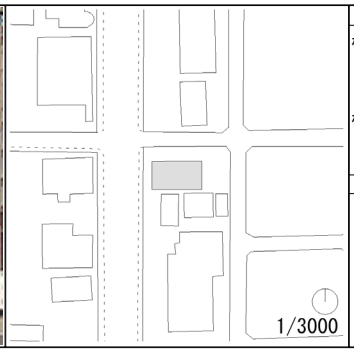




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn05　I　Ⅱ　20





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn06　S　Ⅲ　15





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn07　B　Ⅲ　45

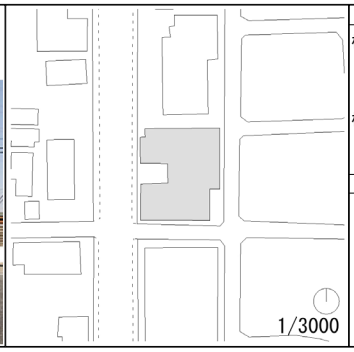




構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn08　B　I　40





構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn09　F　Ⅲ　130





構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn10　F　Ⅲ　35

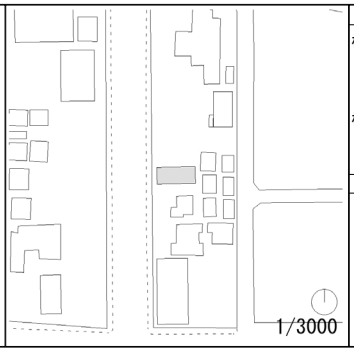




構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn11　F　I　40

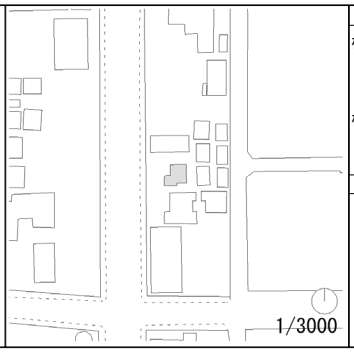




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn12　S　I　15





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
建物外駐車無

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn13　B　I　15

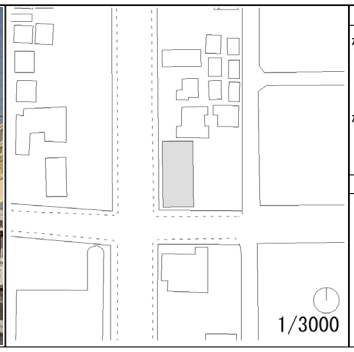




構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
fn14　B　Ⅲ　30

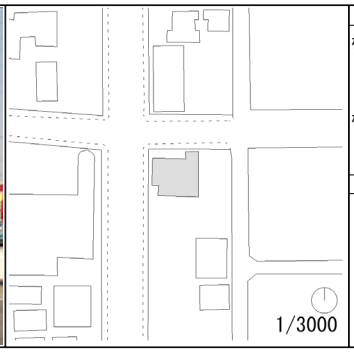




構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

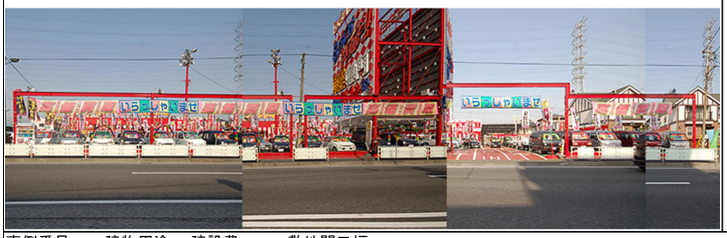
事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn01　F　Ⅱ　25

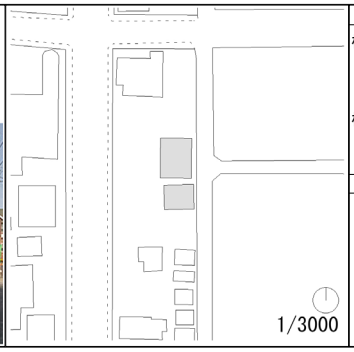




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn02　F　Ⅲ　55

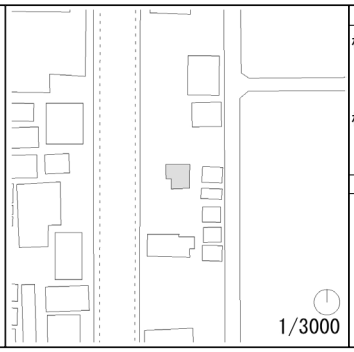




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn03　R　Ⅲ　15





構えの群
構えの群
閉鎖　正面
構えのタイプ
正面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn04　F　Ⅱ　25

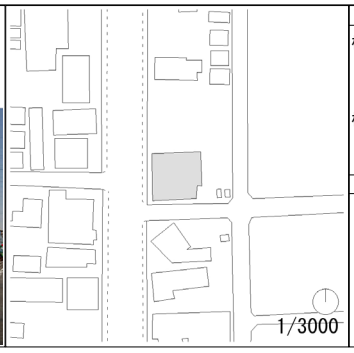




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn05　F　Ⅳ　50





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn06　F　I　20





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　庇
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn07　B　I　20

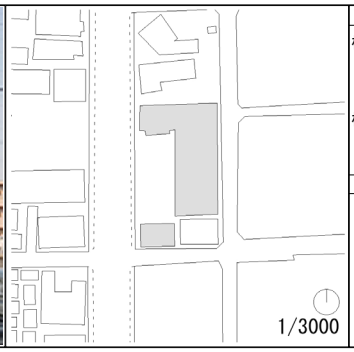




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn08　B　I　60

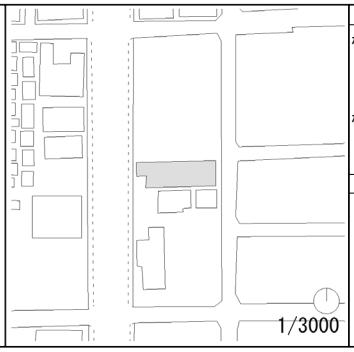




構えの群
構えの群
類型外
構えのタイプ
類型外
敷地と建物の関係
類型外

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn09　B　I　15

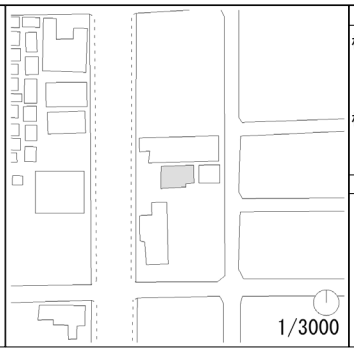




構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　下
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
単数

事例番号　建物用途　建設費　敷地開口幅
gn10　B　I　10





構えの群
構えの群
閉鎖　側背面
構えのタイプ
背面　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
gn11	F	Ⅰ	40





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　並
敷地と建物の関係
敷地間口
建物が占有
駐車
裏駐車有　複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
gn12	F	Ⅲ	30

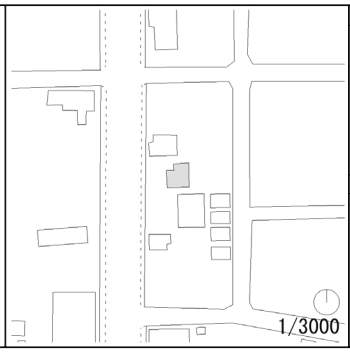




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
複数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
gn13	Ⅰ	Ⅲ	15





構えの群
構えの群
開放　隣接
構えのタイプ
開放　部
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
gn14	F	Ⅳ	15

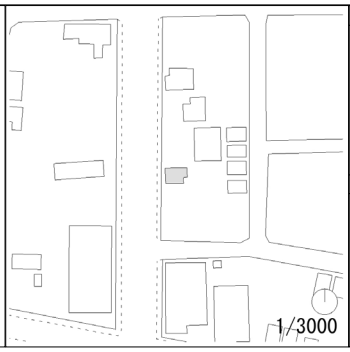




構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　陸
敷地と建物の関係
敷地間口
駐車が占有
駐車
単数

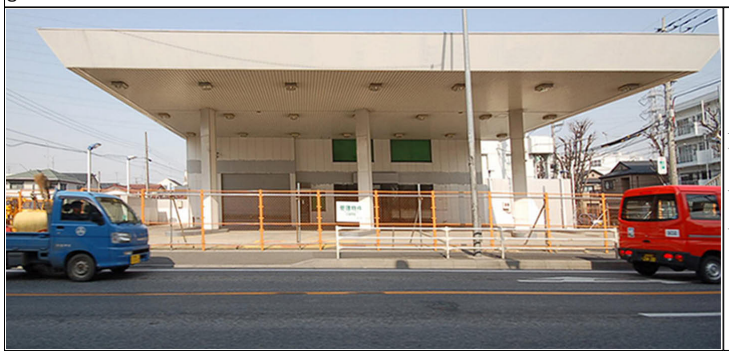
事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
gn15	Ⅰ	Ⅰ	10





構えの群
構えの群
透明
構えのタイプ
透明　屋
敷地と建物の関係
敷地間口
建物と駐車に分割
駐車
裏駐車有　単数

事例番号	建物用途	建設費	敷地開口幅
gn16	F	Ⅲ	32





構えの群

構えの群
開放　隣接

構えのタイプ
開放　庇

敷地と建物の関係

敷地間口
建物が占有

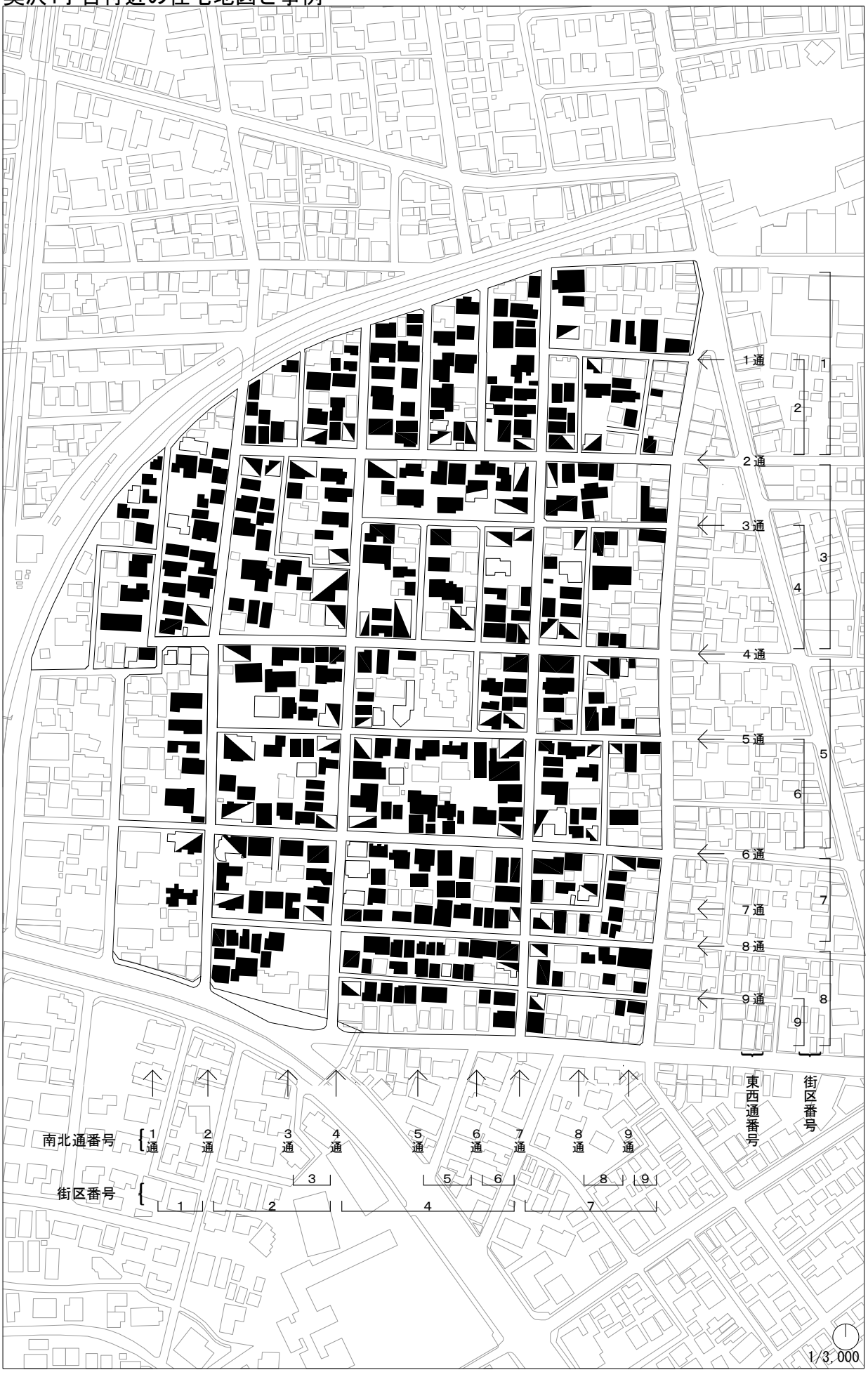
駐車
建物外駐車無

第５章　自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み

世田谷区奥沢を事例として

（406 事例）

奥沢4丁目付近の住宅地図と事例

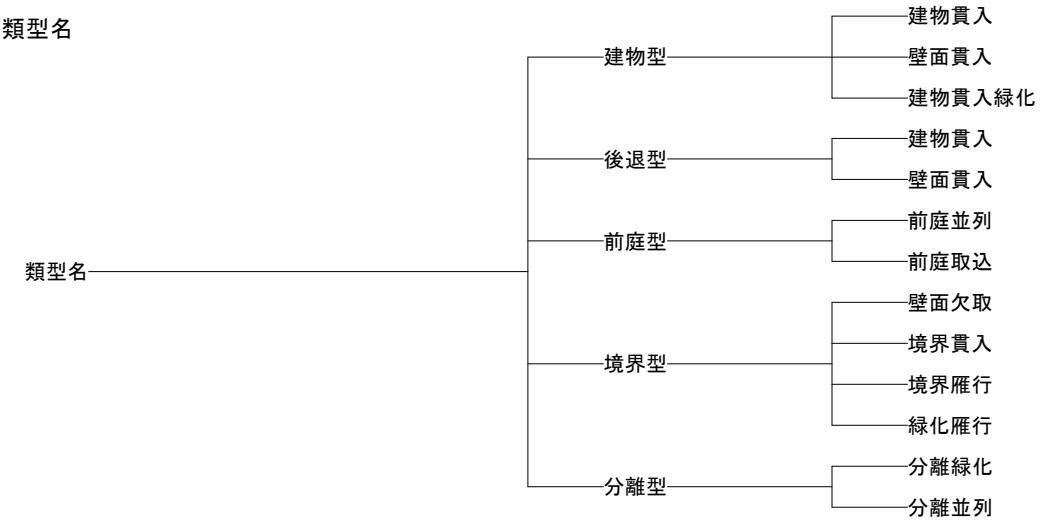


事例番号

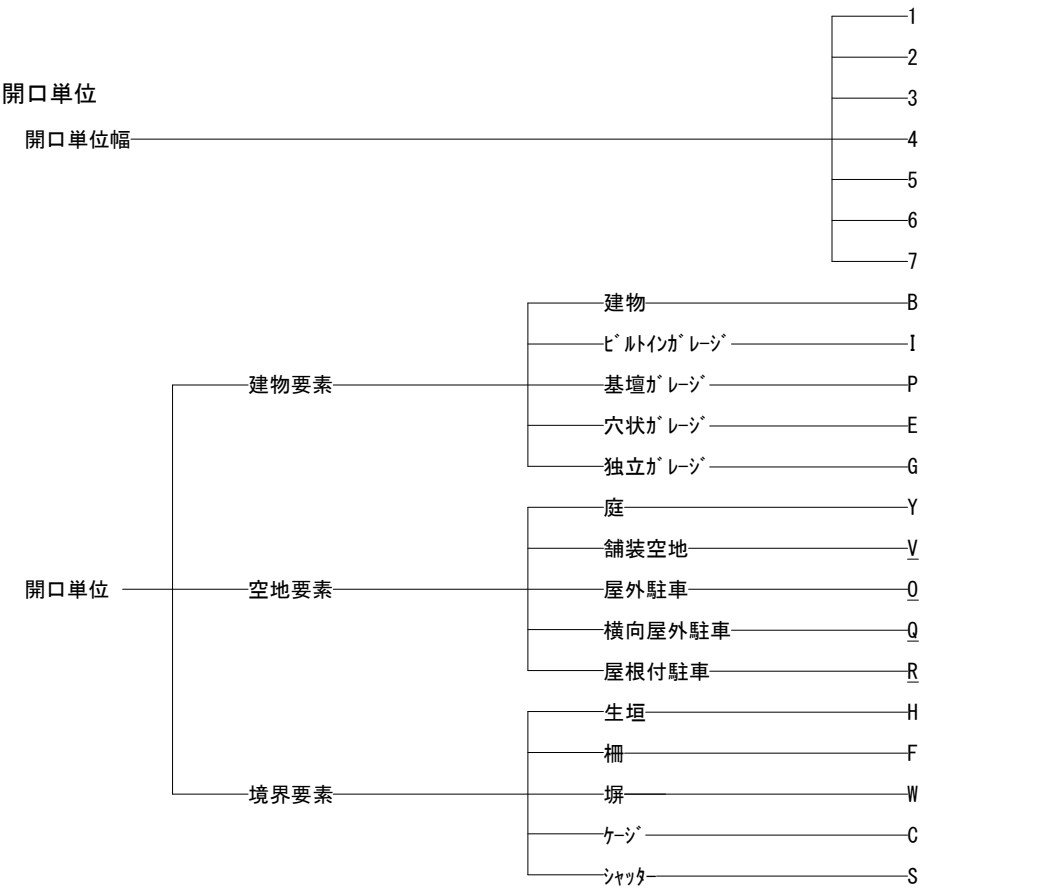
立面写真	地図	類型名 開口単位

凡例

類型名



開口単位



事例番号
13E01[5]



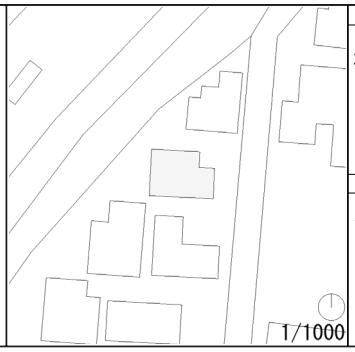


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
10B :4WB

事例番号
13E02[3]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
10B :2WB

事例番号
13E03[4]



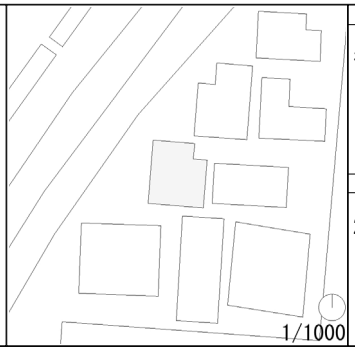


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
20B :2WB

事例番号
13E04[2]



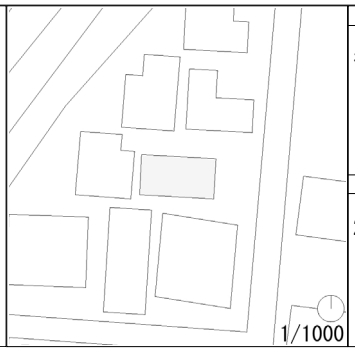


類型名
後退型　建物後退

間口単位
20B

事例番号
13E05[2]

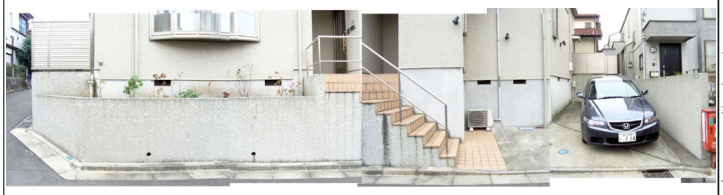




類型名
後退型　建物後退

間口単位
20B

事例番号
13E06[4]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
10Y :3B

事例番号
13W01[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
2QB :2WB :1RY

事例番号
13W02[3]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1COY:2WB

事例番号
13W03[4]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1COY:2HB :1WY

事例番号
13W04[3]



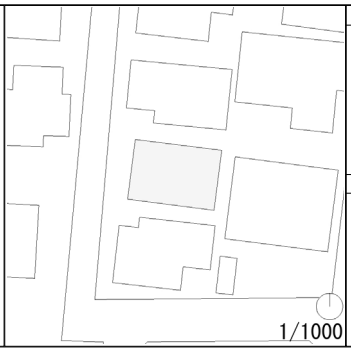


類型名
後退型　建物後退

間口単位
2QB :1RY

事例番号
13W05[2]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
20B

事例番号
13W06[4]



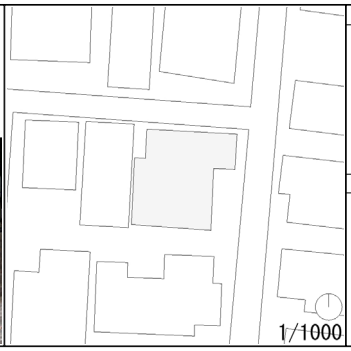


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
3QB　:1WB

事例番号
14E01[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1C0B:3HB

事例番号
14E02[5]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2P　:2WB　:1WB

事例番号
14E03[5]



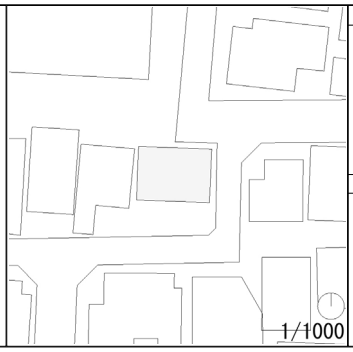


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1C0B:4HB

事例番号
14E04[3]



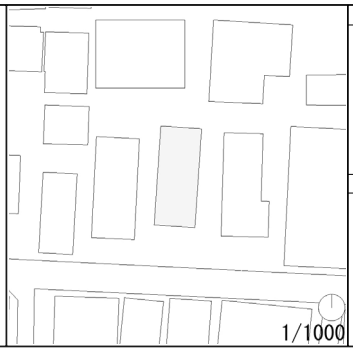


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
20B :1WB

事例番号
17S01[4]

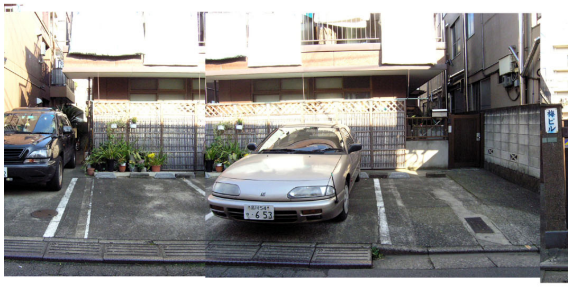


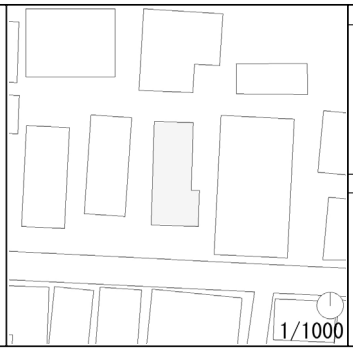


類型名
後退型　境界後退

間口単位
4OWB

事例番号
17S02[3]



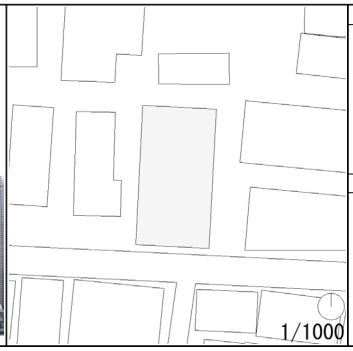


類型名
後退型　境界後退

間口単位
3OWB

事例番号
17S03[6]

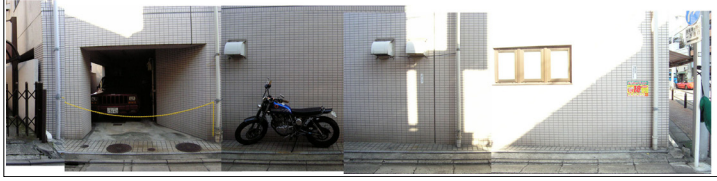


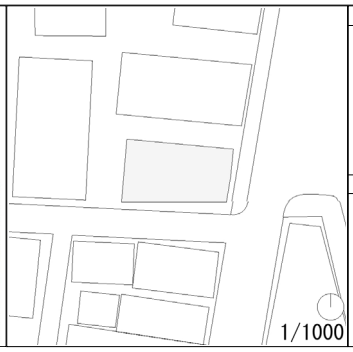


類型名
分離型　分離並列

間口単位
2E:2CRB:2B

事例番号
17S04[5]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1E:4B

事例番号
21W01[3]



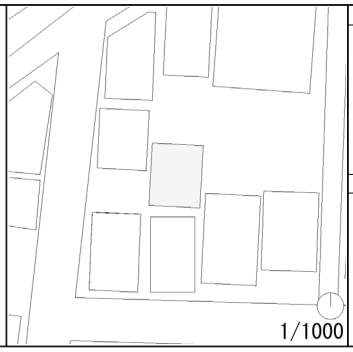


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1I　:2B

事例番号
21W02[1]



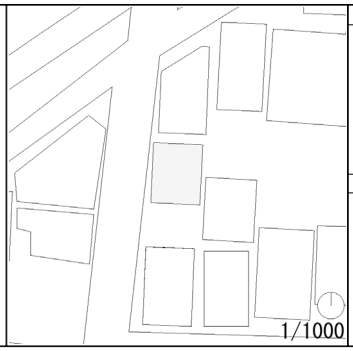


類型名
類型外

間口単位
1C0B

事例番号
21W03[3]

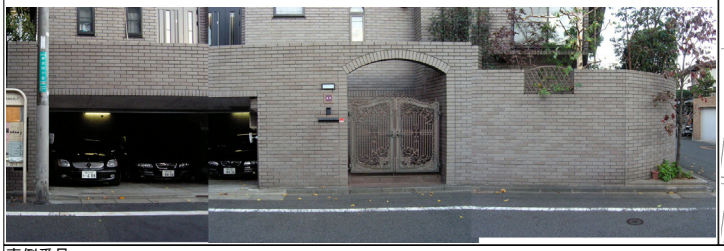




類型名
建物型　建物貫入

間口単位
3I

事例番号
21W04[7]

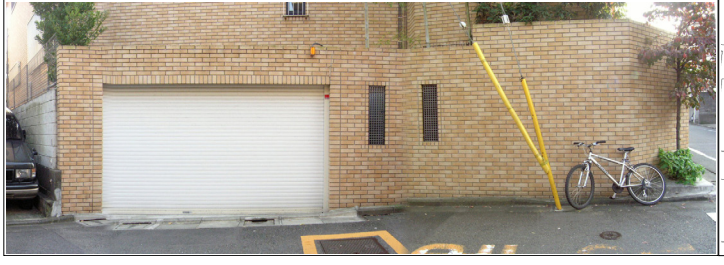




類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
3P　:4WB

事例番号
22N01[6]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
3P　:3WB

事例番号
22N02[5]

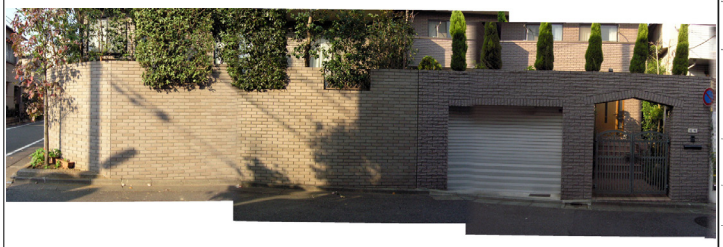




類型名
類型外

間口単位
10Y ：4WYB

事例番号
22S01[7]



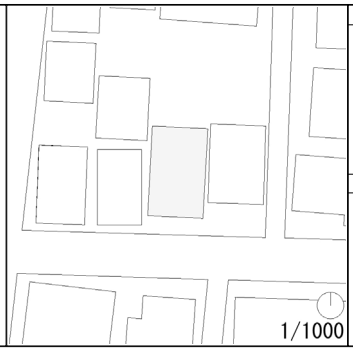


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
3P:3WYB:1WYB

事例番号
22S02[3]



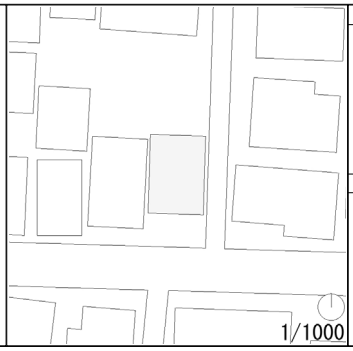


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
3VI

事例番号
22S03[3]





類型名
類型外

間口単位
2P　：1FYB

事例番号
23E01[3]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
3QHB

事例番号
23E02[1]





類型名
類型外

間口単位
1C0B

事例番号
23E03[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1C0Y:3HB :1OY

事例番号
23E04[5]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1E :2WB :2WY

事例番号
23E05[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
1OFB

事例番号
23E06[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
1OFB

事例番号
23E07[6]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2P　:1WY　:3WB

事例番号
23E08[5]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1I　:4WYB

事例番号
23E09[6]



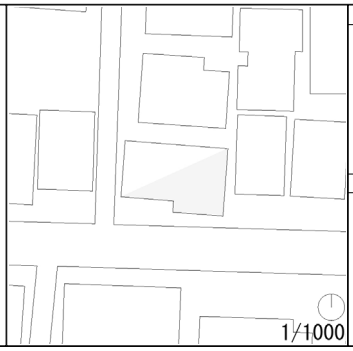


類型名
分離型　分離緑化

間口単位
1G　:3WYB:2I

事例番号
23S01[4]



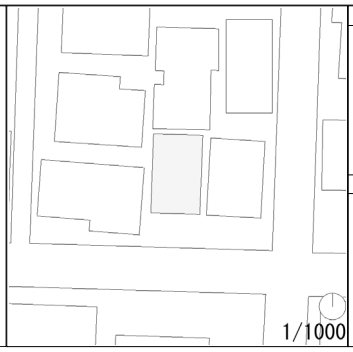


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
1COB:3WYB

事例番号
23S02[4]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2P　:2WYB

事例番号
23W01[5]





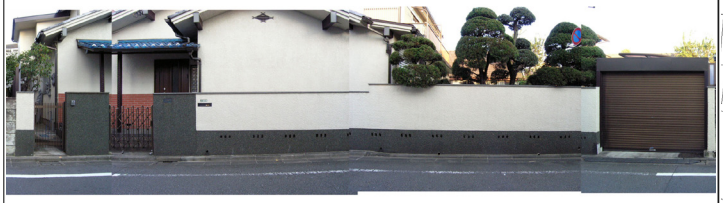
類型名

類型外

間口単位

3E:1FY :1WY

事例番号
23W02[6]





類型名

境界型　境界貫入

間口単位

1SOY:2WB:3WY

事例番号
23W03[9]





類型名

分離型　分離緑化

間口単位

2G　:4HYB:3HY

事例番号
23W04[2]





類型名

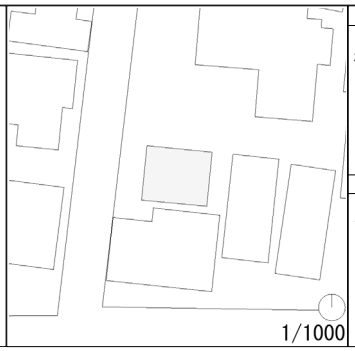
後退型　建物後退

間口単位

20B

事例番号
23W05[1]





類型名

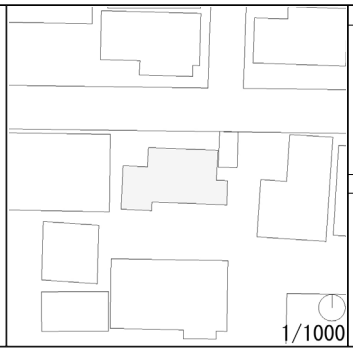
後退型　建物後退

間口単位

10B

事例番号
24N01[3]



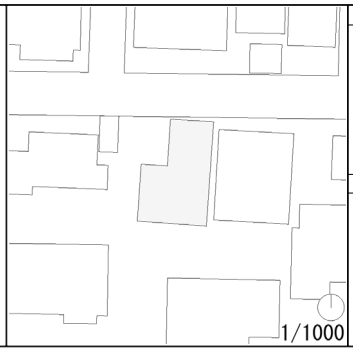


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
10Y ：2HB

事例番号
24N02[5]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
20B ：3B

事例番号
24N03[5]



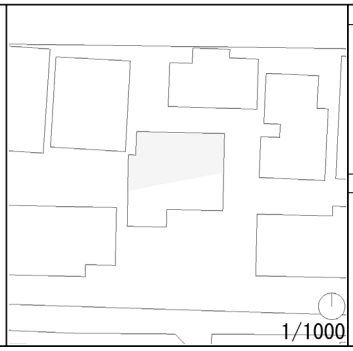


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2I　：3WB

事例番号
24N04[1]



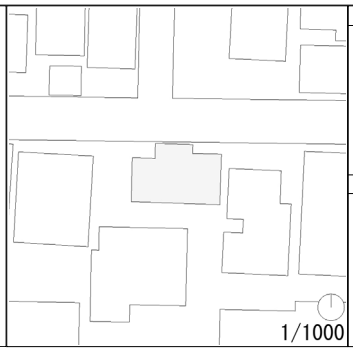


類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
24N05[5]



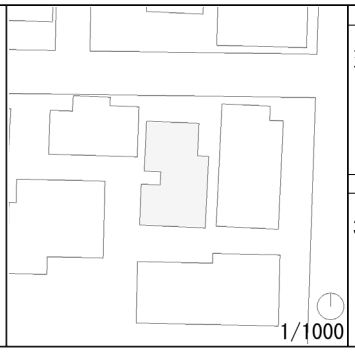


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2E ：3HB

事例番号
24N06[4]



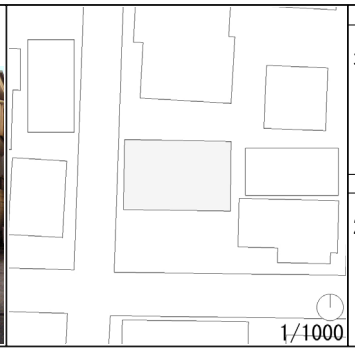


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
3P　:1WYB

事例番号
24S01[5]





類型名
境界型　境界貫入

間口単位
2SOB:3WYB

事例番号
24S02[4]



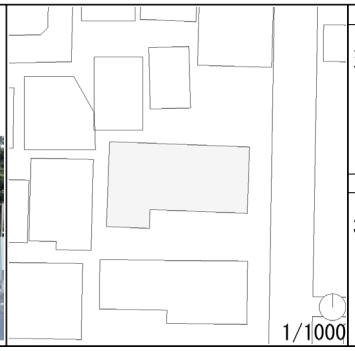


類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
2OB　:2WYB

事例番号
25E01[8]



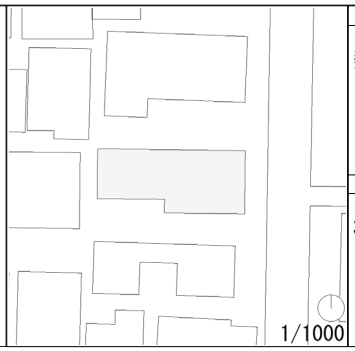


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
3P　:3HB　:2HB

事例番号
25E02[3]



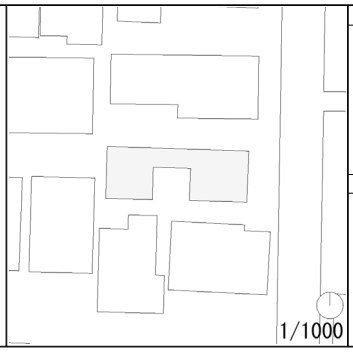


類型名
類型外

間口単位
3CQB

事例番号
25E03[4]

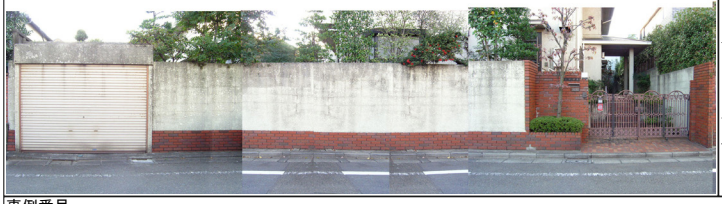




類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2VI　:2WYB

事例番号
25E04[7]





類型名
類型外

間口単位
2SO:4WYB:1FYB

事例番号
25E05[9]



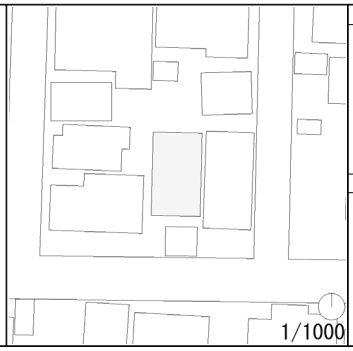


類型名
分離型　分離緑化

間口単位
2G　:7WYB

事例番号
25S01[3]



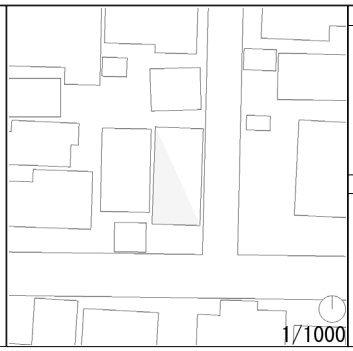


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2CRB:1FYB

事例番号
25S02[3]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2VI　:1WYB

事例番号
25W01[8]





類型名
類型外

間口単位
2OW :3HY :3HB

事例番号
26S01[5]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1OHB:3HY:1HYB

事例番号
26S02[3]

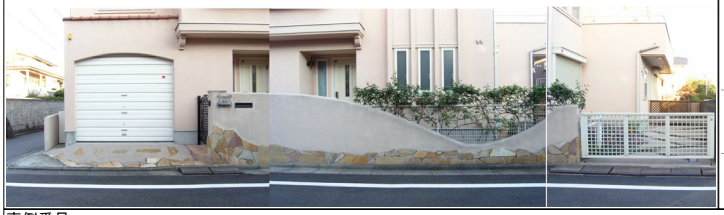


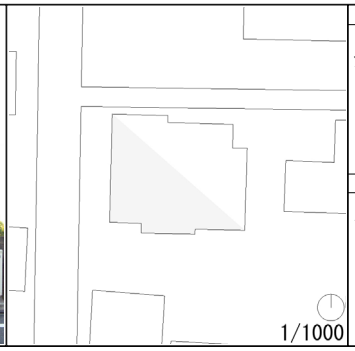


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1CRB:2HB

事例番号
26W01[5]



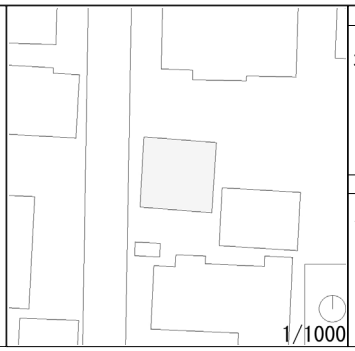


類型名
分離型　分離並列

間口単位
1I　:3WB :1COY

事例番号
26W02[3]

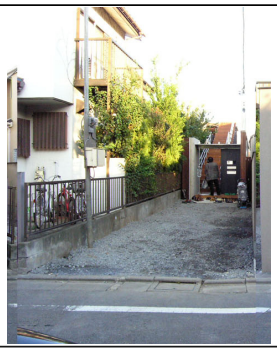


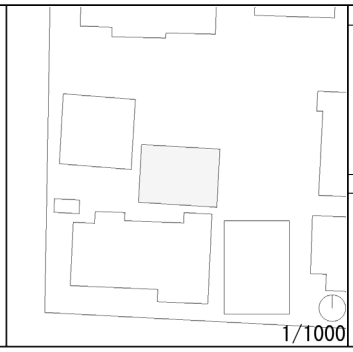


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1COY:2HB

事例番号
26W03[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
26W04[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1COY:3WB　:1WY

事例番号
27E01[7]

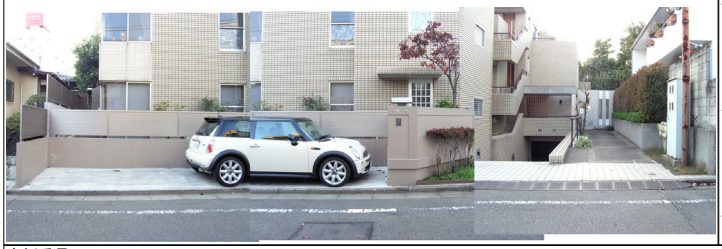




類型名
分離型　分離並列

間口単位
1CRY:6WB

事例番号
27E02[5]





類型名
類型外

間口単位
3QWB:2OY

事例番号
27N01[3]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
3I

事例番号
27N02[3]



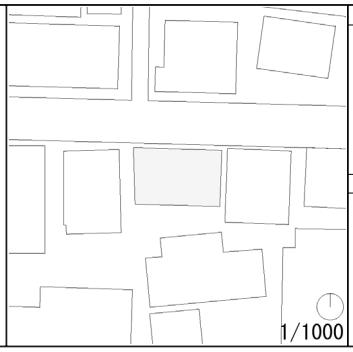


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2VE :1HB

事例番号
27N03[4]



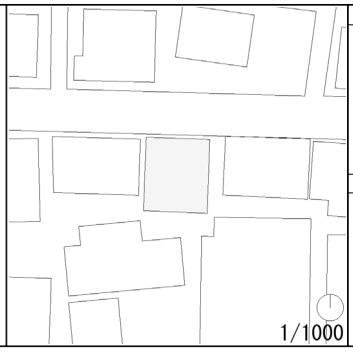


類型名
後退型　建物後退

間口単位
4QB

事例番号
27N04[3]



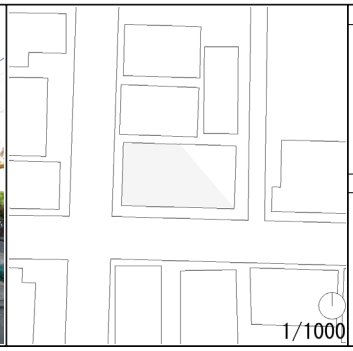


類型名
分離型　分離並列

間口単位
1CE:1COY:1B

事例番号
27S01[4]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
4QB

事例番号
27W01[4]





類型名
境界型　境界雁行

間口単位
10W :3WYB

事例番号
28S01[4]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1CRY:3HB

事例番号
28W01[6]



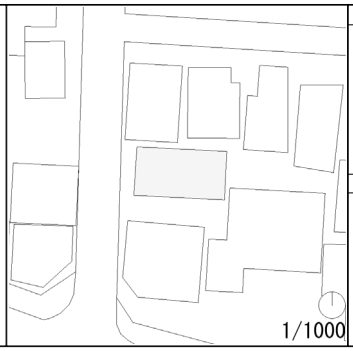


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2VE　:4HB

事例番号
28W02[2]



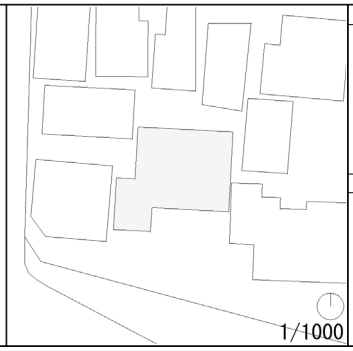


類型名
後退型　建物後退

間口単位
20B

事例番号
28W03[1]



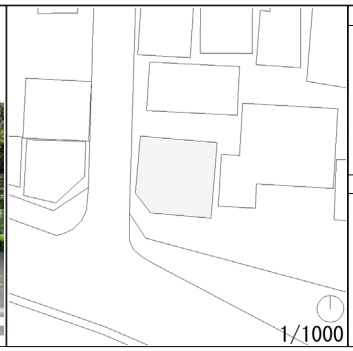


類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
28W04[4]



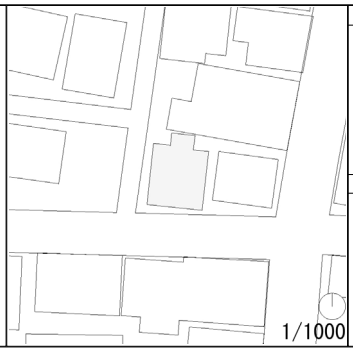


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1E　:3B

事例番号
29S01[3]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB :1B

事例番号
31E01[6]



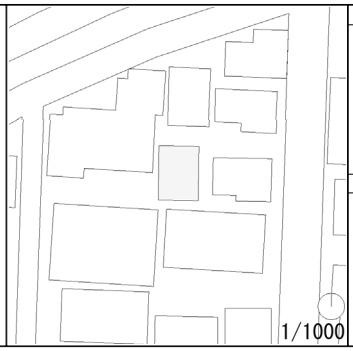


類型名
類型外

間口単位
2HO :4HB

事例番号
31W01[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
31W02[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB :1WB :1WB

事例番号
31W03[3]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
2QB :10Y

事例番号
32N01[7]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
7QB

事例番号
32N02[3]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
10　:2HB

事例番号
33E01[2]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2VE

事例番号
33E02[4]





類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2CI　:1HYB:1HYB

事例番号
33E03[7]

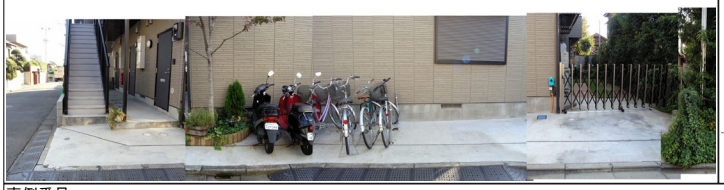




類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2P　:5HYB

事例番号
33W01[4]



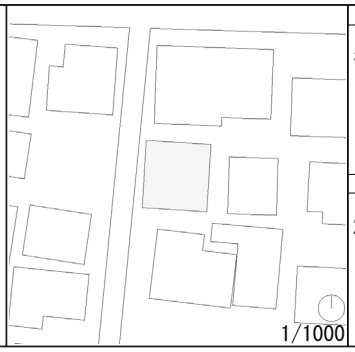


類型名
類型外

間口単位
1C0:3YB

事例番号
33W02[2]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
2QB

事例番号
34N01[10]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2C0B:8WB

事例番号
34S01[15]



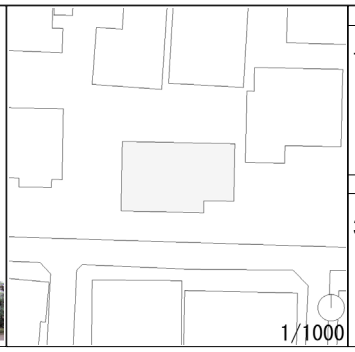


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
3C0B:6HYB:6HY

事例番号
34S02[17]





類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
3C0B:6HYB:8HYB

事例番号
35N01[6]





類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
2QB　:4WYB

事例番号
36N01[7]





類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2CQB:3WYB:2WYB

事例番号
37N01[6]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB　:4WB

事例番号
37S01[7]





類型名
類型外

間口単位
4OWB:3HYB

事例番号
37S02[4]



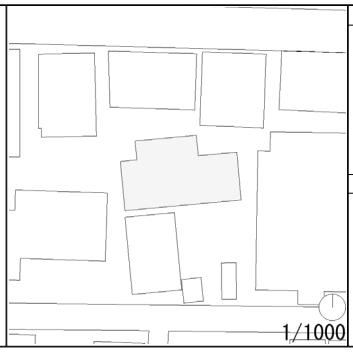


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
3I　:1FY

事例番号
37S03[3]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
30HB

事例番号
37S04[6]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1CE :5B

事例番号
38N01[2]

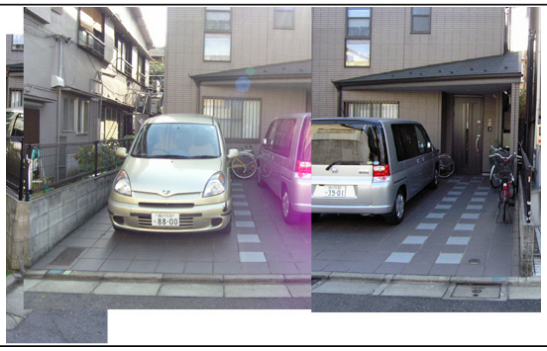


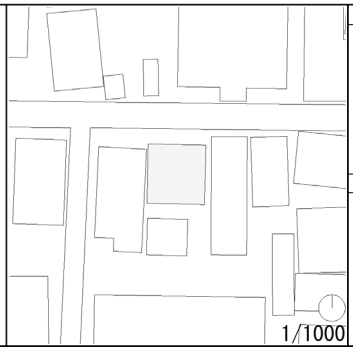


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2VI

事例番号
38N02[3]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
30B

事例番号
38N03[8]



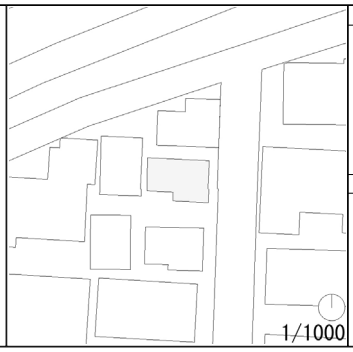


類型名
分離型　分離並列

間口単位
2I :4B :2QB

事例番号
41E01[3]





類型名
類型外

間口単位
2QHB:1FB

事例番号
41E02[3]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB　:1FB

事例番号
41E03[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1CRY:2QHB:2WB

事例番号
41E04[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
41E05[7]



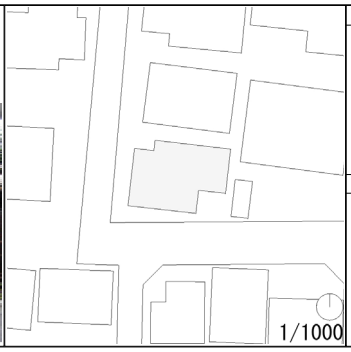


類型名
類型外

間口単位
2P　:3WB　:2FY

事例番号
41S01[4]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
10　:3HB

事例番号
41S02[5]



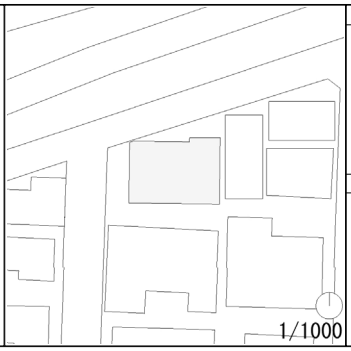


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
1CRB:3HYB:1HY

事例番号
41W01[1]



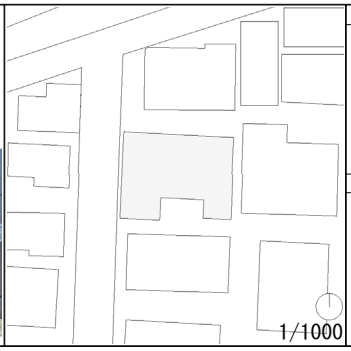


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1E

事例番号
41W02[7]



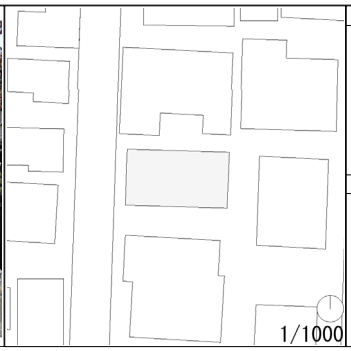


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
20B　:3B　:2WB

事例番号
41W03[4]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1COY:3HB

事例番号
41W04[9]

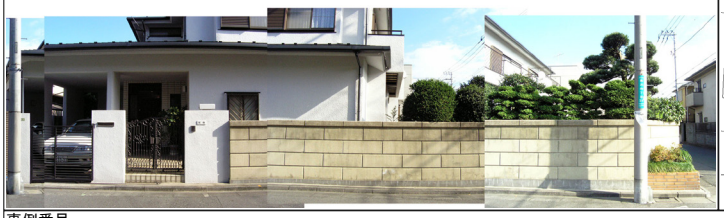




類型名
分離型　分離並列

間口単位
2CRY:6WB　:1FY

事例番号
41W05[9]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1CE　:4WB　:4WY

事例番号
42N01[5]



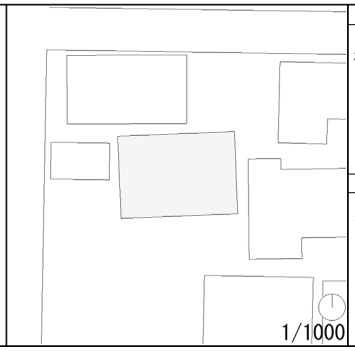


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2I　:1WB　:2B

事例番号
42N02[1]



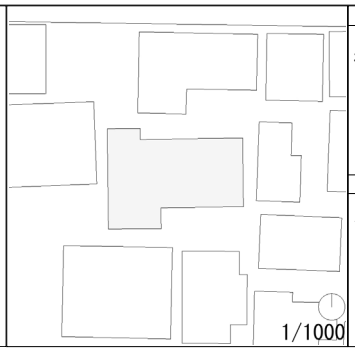


類型名
後退型　建物後退

間口単位
10B

事例番号
42N03[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
1RFB

事例番号
42N04[6]





類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
3I　:3HB

事例番号
42N05[3]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
10B :2WB

事例番号
42N06[3]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1E :2WB

事例番号
42N07[4]



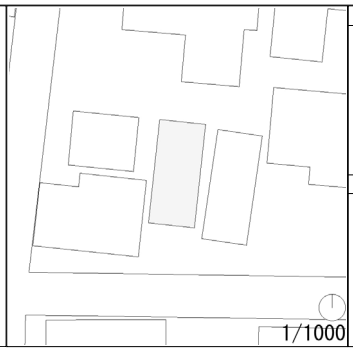


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2P　:2WB

事例番号
42S01[2]



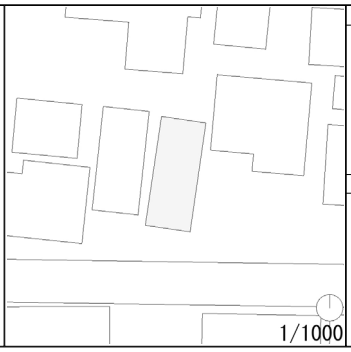


類型名
後退型　建物後退

間口単位
20B

事例番号
42S02[2]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1VE　:1WYB

事例番号
43E01[4]

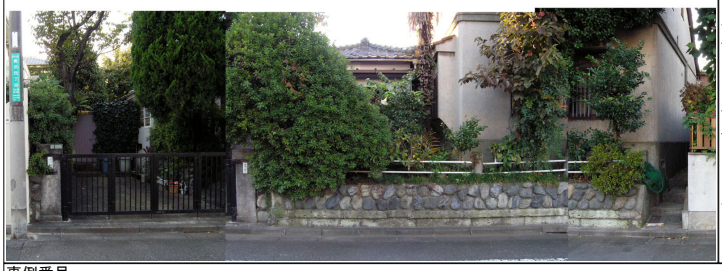


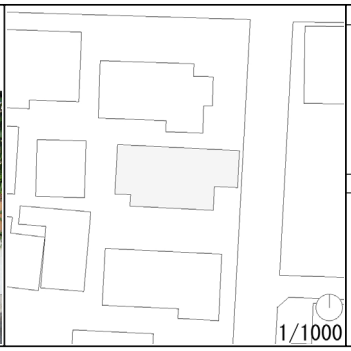


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
1CRB:3WYB

事例番号
43E02[4]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1COY:1HYB:2HB

事例番号
43E03[5]

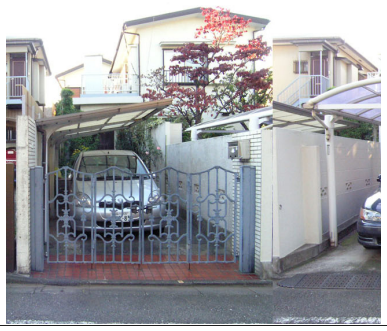




類型名
境界型　境界雁行

間口単位
1RWY:1WY　:5WB

事例番号
43E04[1]





類型名
類型外

間口単位
1CRY

事例番号
43E05[4]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1CO :3HB

事例番号
43W01[6]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1SOY:5HB

事例番号
43W02[8]

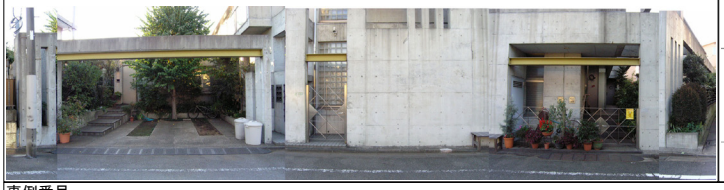


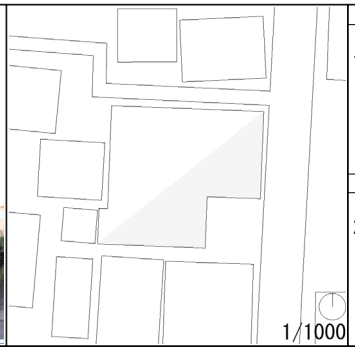


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
40HB:4HY

事例番号
44E01[6]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
2COY:4B

事例番号
44E02[6]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1COY:5WB

事例番号
44N01[6]



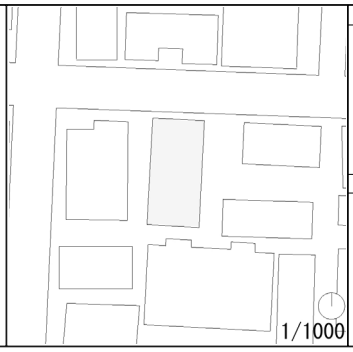


類型名
類型外

間口単位
3E :2B :1FY

事例番号
44N02[2]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2VE

事例番号
44N03[5]



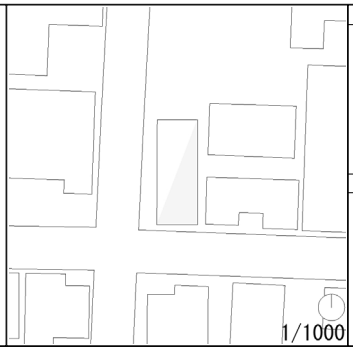


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1C0B:4B

事例番号
44S01[2]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1E :1B

事例番号
44S02[4]



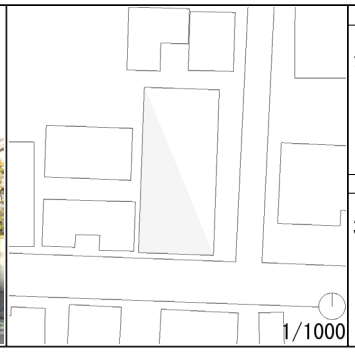


類型名
後退型　建物後退

間口単位
4QB

事例番号
44S03[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
3COY:1WB　:1FY

事例番号
44W01[5]

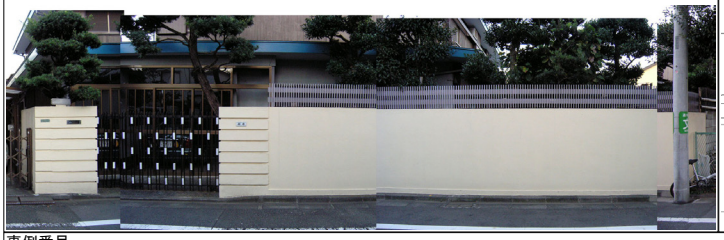




類型名
類型外

間口単位
4WQB:1CRY

事例番号
44W02[4]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1CI　:2WB　:1WY

事例番号
44W03[1]

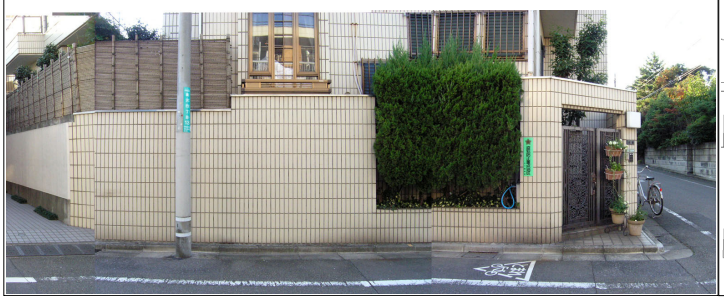




類型名
類型外

間口単位
10Y

事例番号
45E01[4]



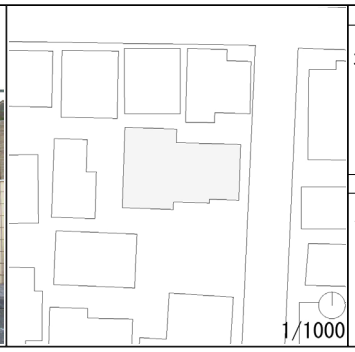


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1COY:2HB　:1WY

事例番号
45E02[4]



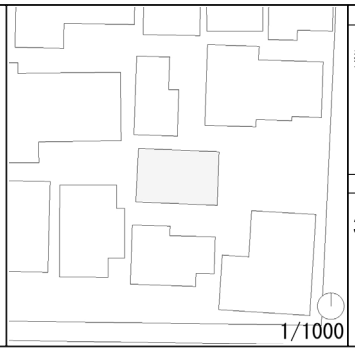


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
10FY:2HB　:1HY

事例番号
45E03[4]





類型名
類型外

間口単位
30WB:1COY

事例番号
45E04[4]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1COY:2WB　:1WY

事例番号
45S01[5]



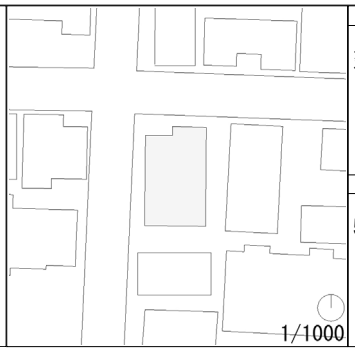


類型名
分離型　分離並列

間口単位
1CRB:3WYB:1CRB

事例番号
45W01[5]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
5VE

事例番号
45W02[4]



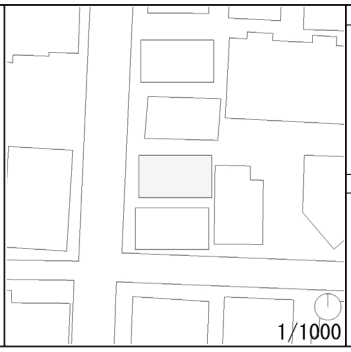


類型名
分離型　分離並列

間口単位
1COY:2WB　:1WY

事例番号
45W03[4]



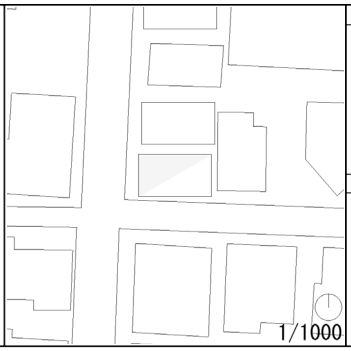


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2CE　:2FB

事例番号
45W04[3]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2I　:1FB

事例番号
46E01[4]





類型名
類型外

間口単位
10WY:3HB

事例番号
46E02[5]



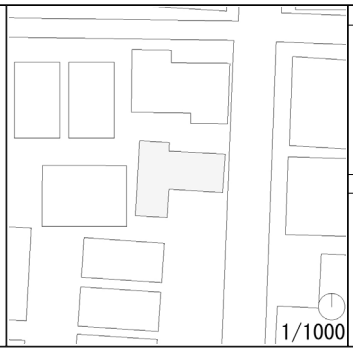


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2P　:2WB　:1WYB

事例番号
46E03[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
46E04[2]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
20WB

事例番号
46E05[2]



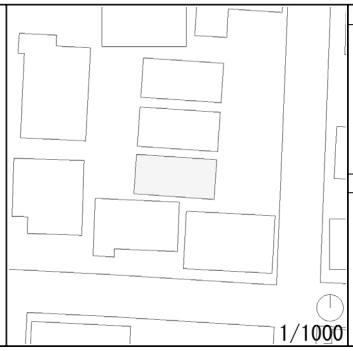


類型名
後退型　境界後退

間口単位
20HB

事例番号
46E06[2]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
20HB

事例番号
46N01[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB :2WB

事例番号
46S01[3]



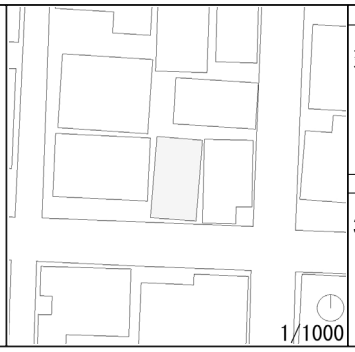


類型名
境界型　境界雁行

間口単位
2QWB:1WYB

事例番号
46S02[3]



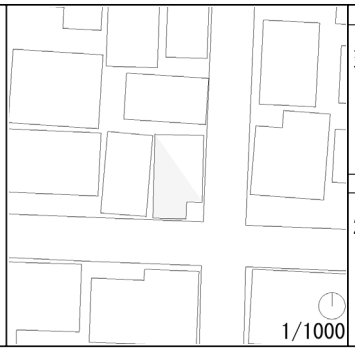


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
3VE

事例番号
46S03[3]



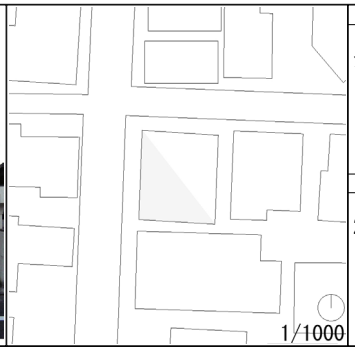


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2CE　:1WYB

事例番号
46W01[6]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
2RB:3QB:1COY

事例番号
46W02[5]

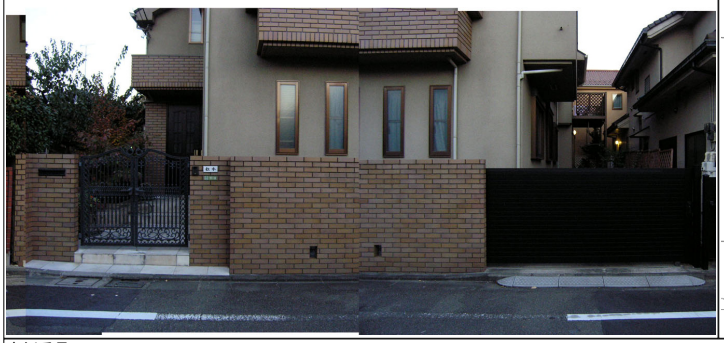




類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1CE　:3WB　:1WY

事例番号
46W03[4]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1COY:2WB　:1FB

事例番号
47E01[6]





類型名
類型外

間口単位
3QHB:3WB

事例番号
47E02[4]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2CE　:2WB

事例番号
47E03[5]



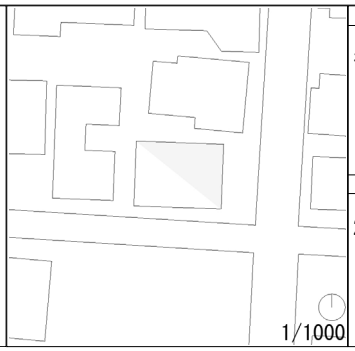


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2VE　:3HYB

事例番号
47E04[4]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
2OB　:2RB

事例番号
47N01[10]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
20　:8WB

事例番号
47S01[5]

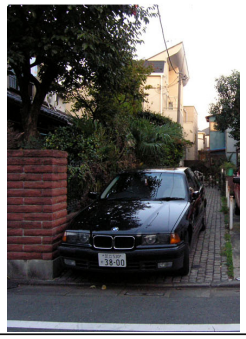




類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
1CRB:4WYB

事例番号
47W01[1]

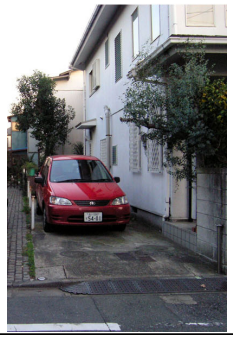


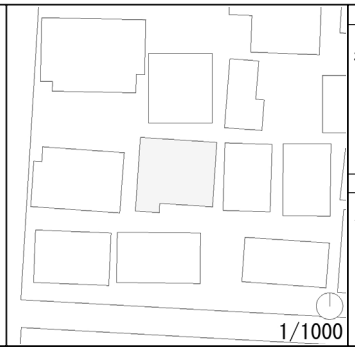


類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
47W02[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
47W03[4]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
10　:3B

事例番号
48N01[5]



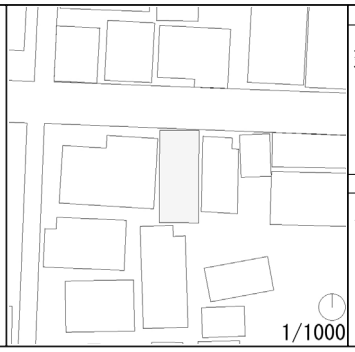


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
5VE

事例番号
48N02[1]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1I

事例番号
48N03[1]



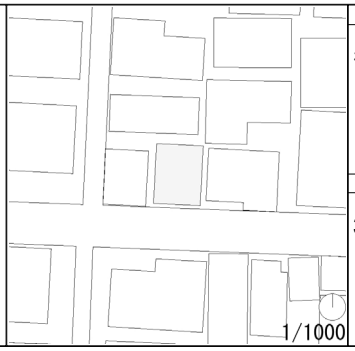


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1I

事例番号
48S01[3]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
3QB

事例番号
48S02[4]



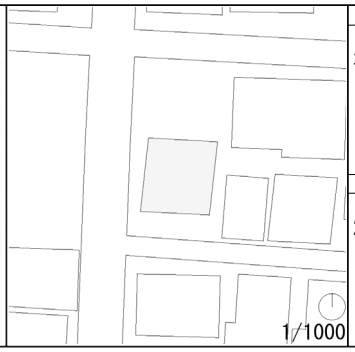


類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
3QB :1WY

事例番号
48W01[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
20B　:2B

事例番号
49W01[5]

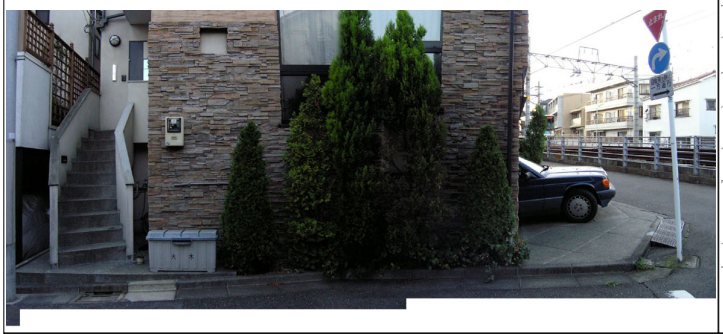


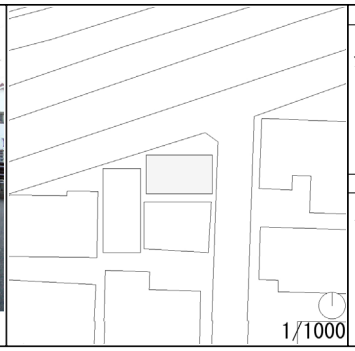


類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
1RB　:4YB

事例番号
51E01[4]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1Q　:3HB

事例番号
51E02[3]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
3VE

事例番号
51E03[5]

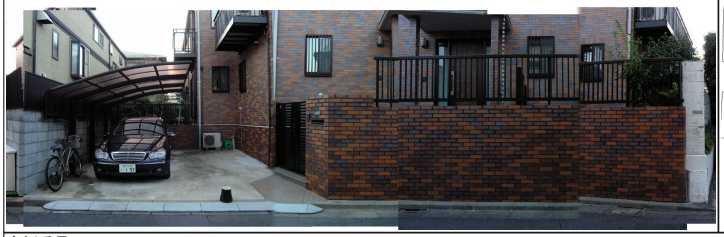




類型名
分離型　分離並列

間口単位
3VE　:10Y　:10Y

事例番号
51E04[6]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
2RY :4WB

事例番号
51E05[2]



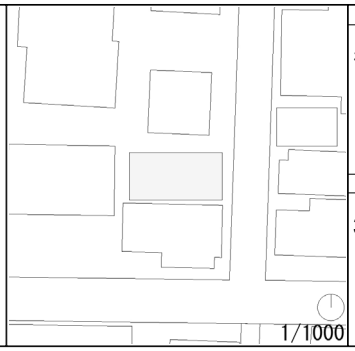


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2VE

事例番号
51E06[3]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
3QWB

事例番号
51E07[7]





類型名
類型外

間口単位
1RY :5WB :1WY

事例番号
51W01[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
10Y :4FB

事例番号
51W02[7]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
10B :4WB :20B

事例番号
51W03[4]

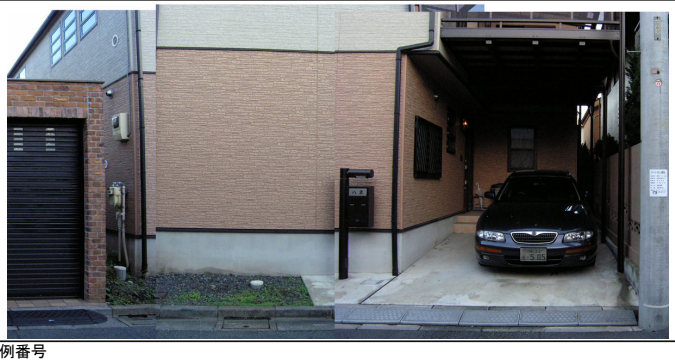


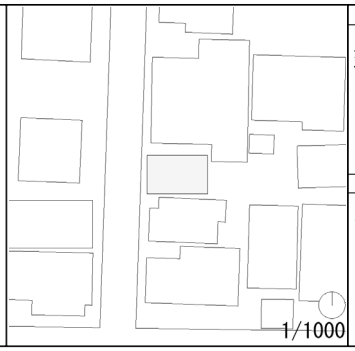


類型名
境界型　境界貫入

間口単位
1SOY:3WB

事例番号
51W04[2]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1E:1B

事例番号
51W05[5]



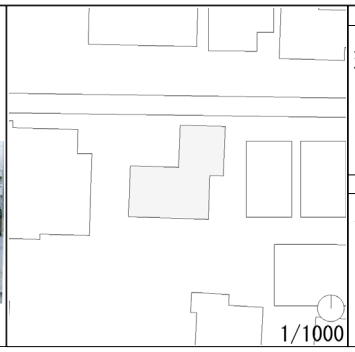


類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
1RB :4WYB

事例番号
52N01[5]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1E :4WB

事例番号
52N02[2]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2VE

事例番号
52N03[2]



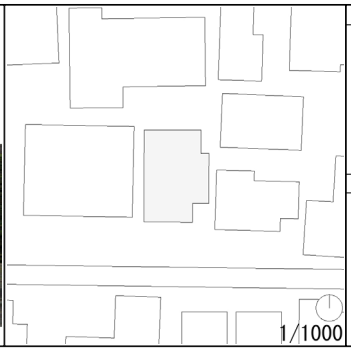


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2VE

事例番号
52S01[6]

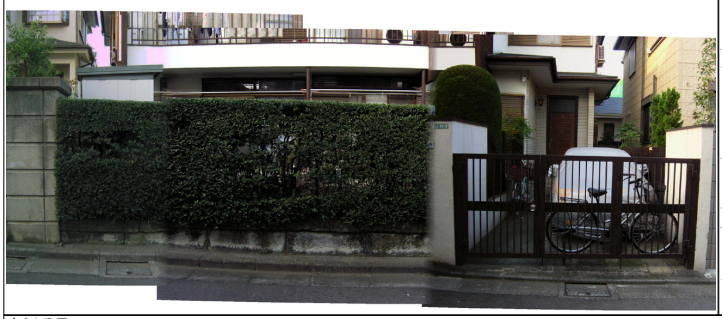




類型名
後退型　境界後退

間口単位
3QWB:3QWY

事例番号
52S02[5]





類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2COB:3HYB

事例番号
54E01[4]



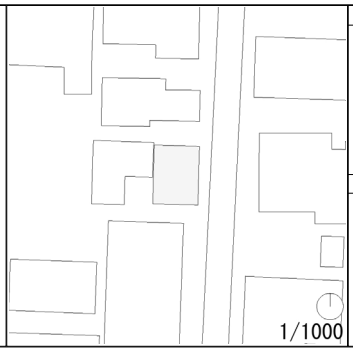


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
1COB:2HYB:1HYB

事例番号
54E02[2]



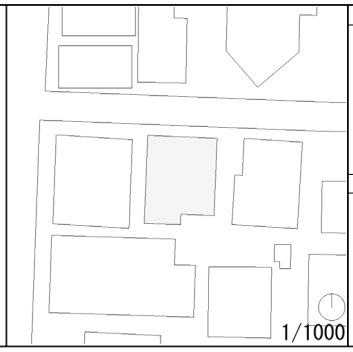


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2E

事例番号
54N01[4]



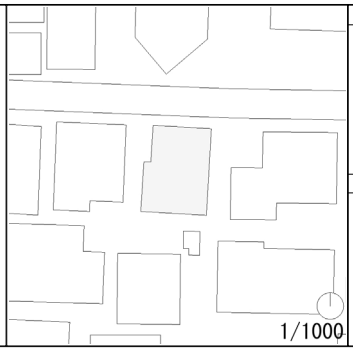


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1CE :3WB

事例番号
54N02[3]



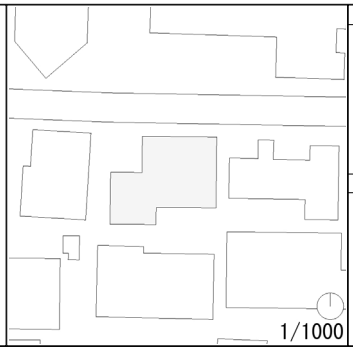


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1CE :2WB

事例番号
54N03[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
54N04[6]





類型名
境界型　境界雁行

間口単位
1RWB:4WYB:1WY

事例番号
54NO5[7]





類型名

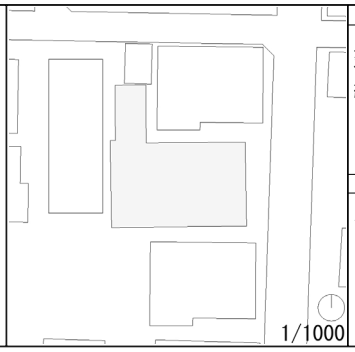
境界型　壁面欠取

間口単位

2RB :5B

事例番号
54NO6[2]





類型名

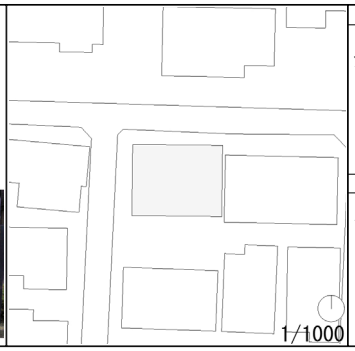
建物型　建物貫入
緑化

間口単位

1VI :1YWB

事例番号
54WO1[6]





類型名

分離型　分離並列

間口単位

10:4HB :1RHY

事例番号
54WO2[5]





類型名

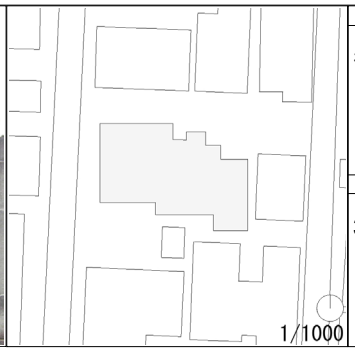
類型外

間口単位

2VR:3YB

事例番号
54WO3[3]





類型名

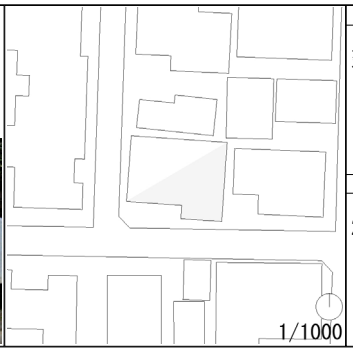
後退型　建物後退

間口単位

3QB

事例番号
55S01[7]

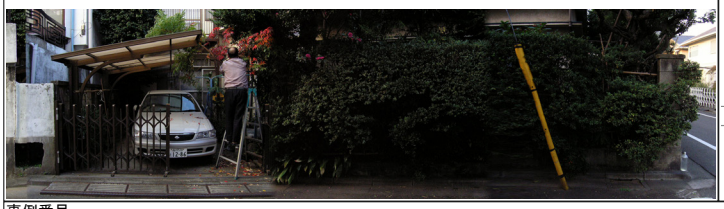


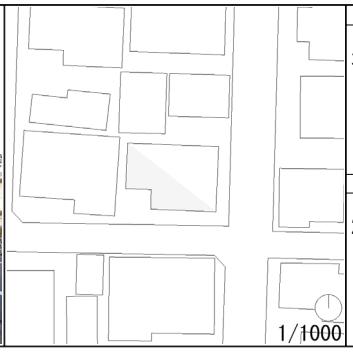


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2P　:5WB

事例番号
55S02[6]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
2CRY:4HB

事例番号
57N01[5]

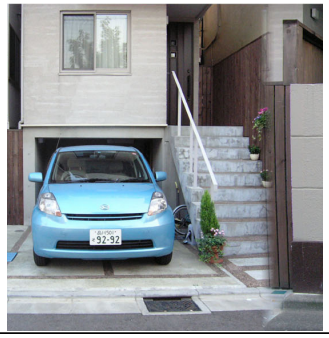


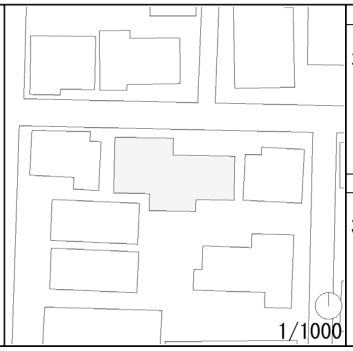


類型名
分離型　分離並列

間口単位
10　:4WB

事例番号
57N02[4]

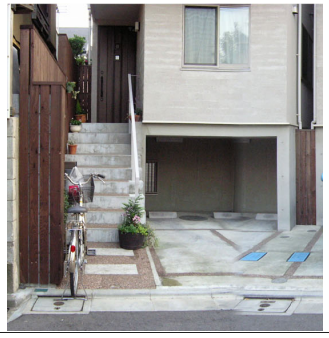


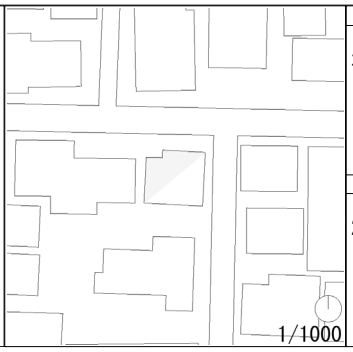


類型名
境界型　境界雁行

間口単位
3QWB:1WB

事例番号
57N03[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
20B　:2HB

事例番号
57S01[5]



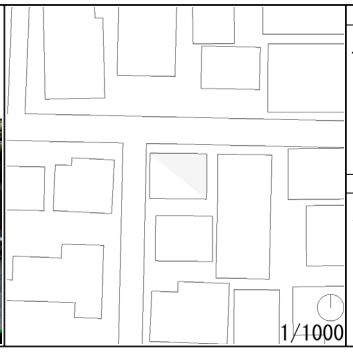


類型名
類型外

間口単位
2COB:2WB :1WY

事例番号
58N01[7]



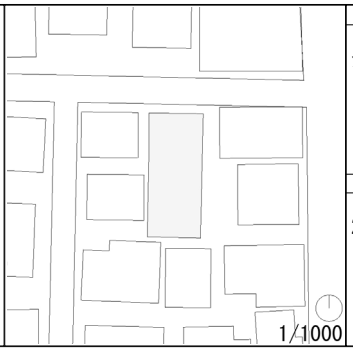


類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
10B :6WYB

事例番号
58N02[5]

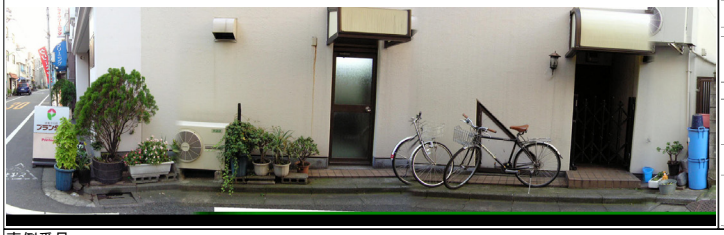




類型名
分離型　分離並列

間口単位
2CRY:3WB

事例番号
58N03[4]

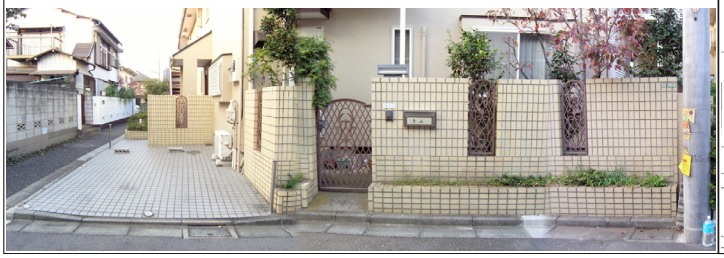




類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB :2B

事例番号
58S01[4]





類型名
境界型　境界雁行

間口単位
10WB:3WB

事例番号
58S02[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1C0B:3HB

事例番号
58S03[4]





類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
1C0B:3FYB

事例番号
61E01[6]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
10B　:5B

事例番号
61E02[7]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
2QHB:2HYB:3HY

事例番号
61E03[8]



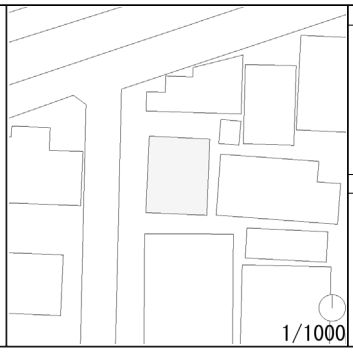


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2I　:4WYB:2WY

事例番号
61WO1[3]





類型名

後退型　建物後退

間口単位

2QB :1RY

事例番号
61WO2[6]





類型名

建物型　壁面貫入

間口単位

2VI :4WYB

事例番号
61WO3[7]





類型名

分離型　分離緑化

間口単位

1G :4HYB:2HY

事例番号
61WO4[4]





類型名

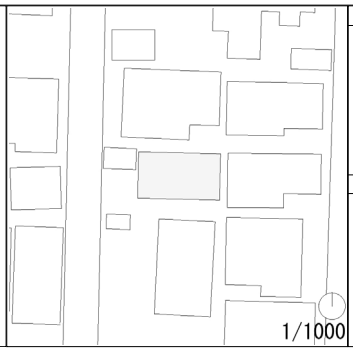
境界型　壁面欠取

間口単位

1COB:3WB

事例番号
61WO5[3]





類型名

類型外

間口単位

3COB

事例番号
61W06[8]



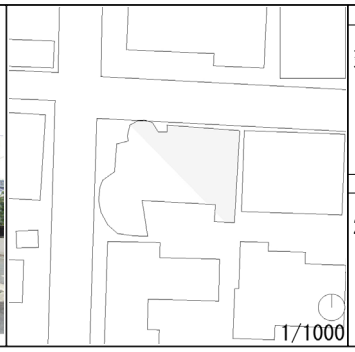


類型名
分離型　分離緑化

間口単位
2G　:3HYB:3HY

事例番号
62N01[8]



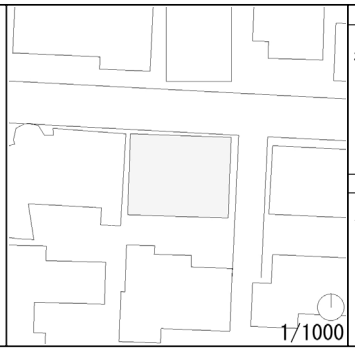


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2I　:6WB

事例番号
62N02[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
62N03[5]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1I:4E

事例番号
62N04[6]



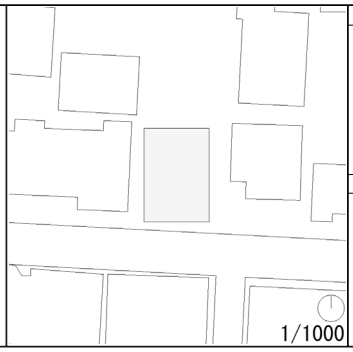


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1RB　:5HB

事例番号
62S01[2]



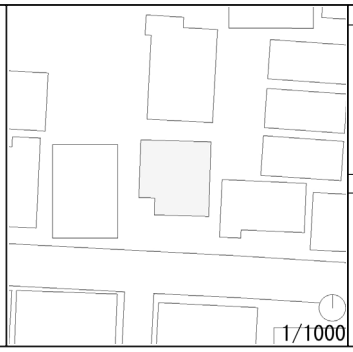


類型名
後退型　建物後退

間口単位
20B

事例番号
62S02[5]



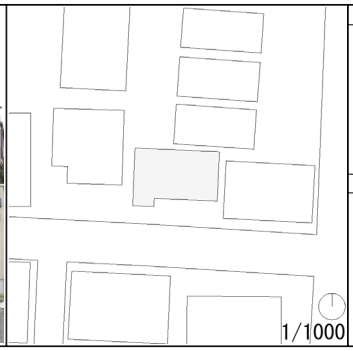


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
4C0B:1FYB

事例番号
62S03[4]



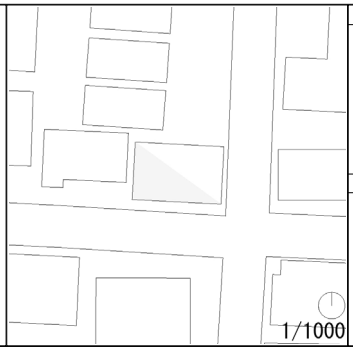


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
4E

事例番号
62S04[6]





類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2CRB:4WYB

事例番号
64N01[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB :2WB

事例番号
64N02[6]



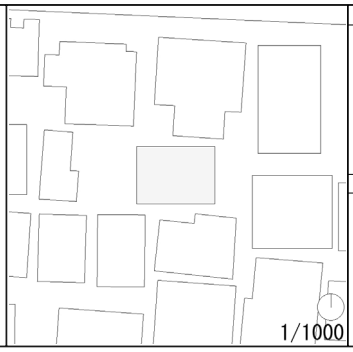


類型名
後退型　建物後退

間口単位
60B

事例番号
64N03[1]



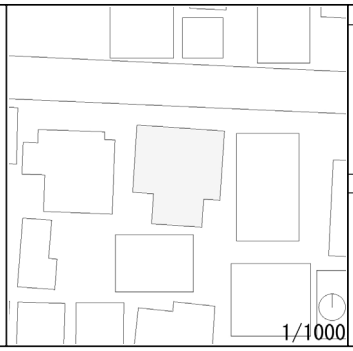


類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
64N04[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1COB:3WB

事例番号
64N05[3]



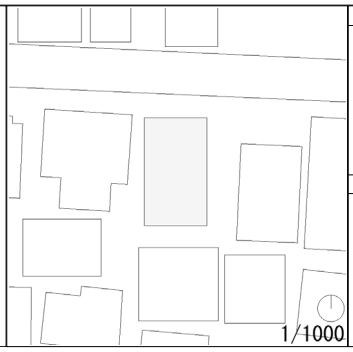


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
3VE

事例番号
64N06[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
64N07[1]



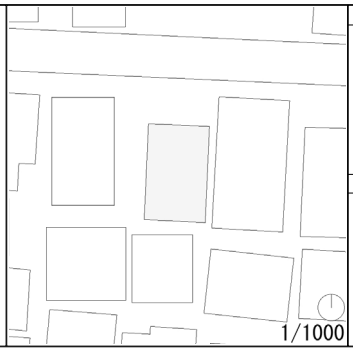


類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
64N08[3]



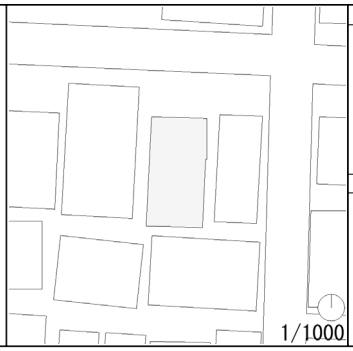


類型名
類型外

間口単位
3CRB

事例番号
64N09[2]



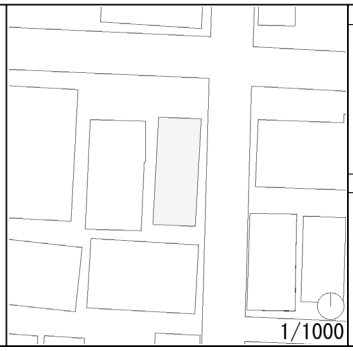


類型名
後退型　境界後退

間口単位
20HB

事例番号
64N10[2]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
20HB

事例番号
64S01[7]



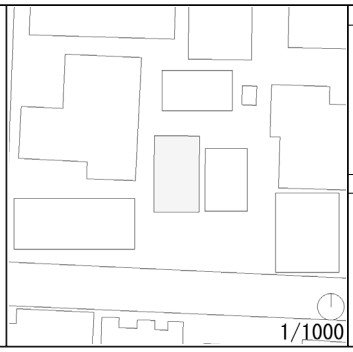


類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
2RB :5WYB

事例番号
64S02[3]



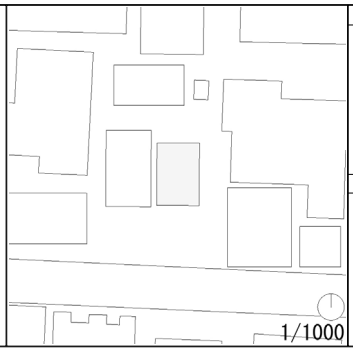


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2C0B:1FYB

事例番号
64S03[3]



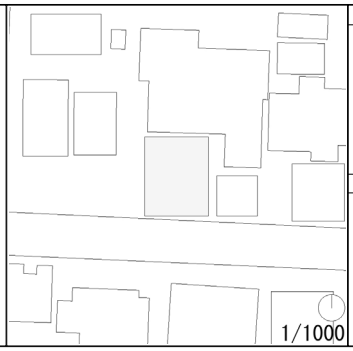


類型名
後退型　建物後退

間口単位
30B

事例番号
64S04[1]

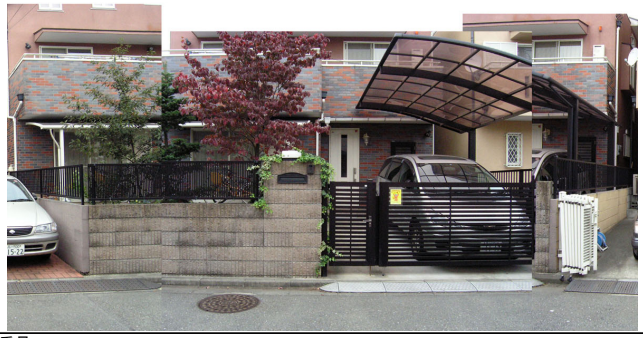


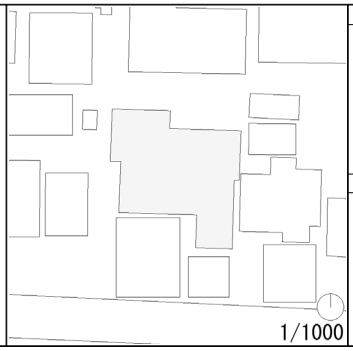


類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
64S05[4]



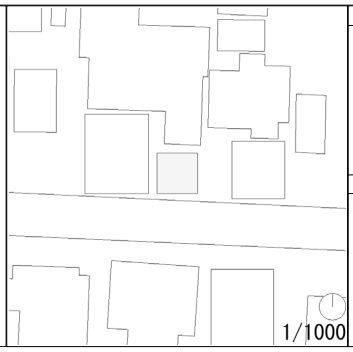


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2CRB:2WYB

事例番号
64S06[2]



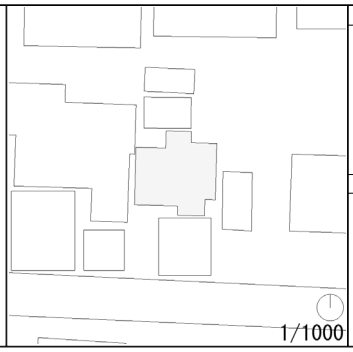


類型名
類型外

間口単位
2C0B

事例番号
64S07[1]



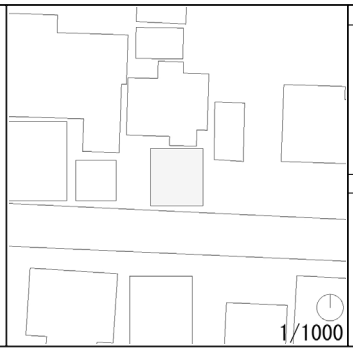


類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
64S08[2]



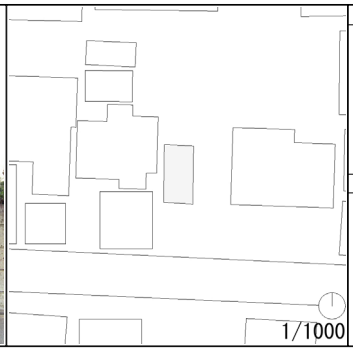


類型名
後退型　建物後退

間口単位
2QB

事例番号
64S09[6]





類型名
類型外

間口単位
2CRY:1WYB:3HYB

事例番号
64S10[7]





類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2COB:5HYB

事例番号
64W01[5]

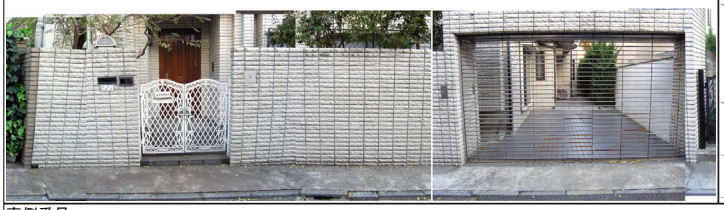




類型名
類型外

間口単位
1COY:3WYB:1FY

事例番号
64W02[5]





類型名

分離型　分離並列

間口単位

2COY:3WB

事例番号
64W03[4]





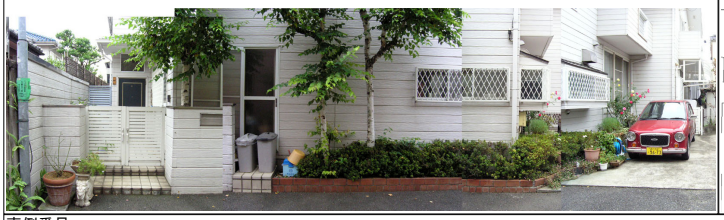
類型名

境界型　境界雁行

間口単位

10WY:3WYB

事例番号
65W01[4]





類型名

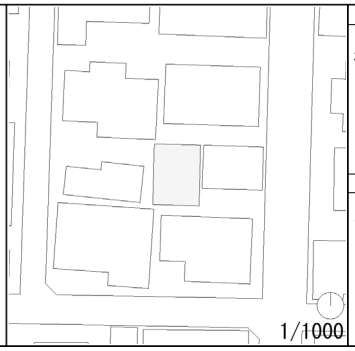
境界型　壁面欠取

間口単位

10B　:3HB

事例番号
65W02[1]





類型名

後退型　境界後退

間口単位

10FB

事例番号
65W03[2]





類型名

後退型　建物後退

間口単位

2QB

事例番号
67N01[6]





類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
30B　:3YB

事例番号
67N02[5]



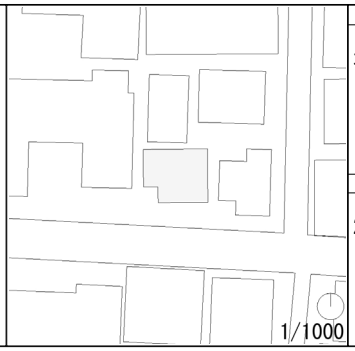


類型名
類型外

間口単位
10Y　:2YB　:2WB

事例番号
67S01[3]



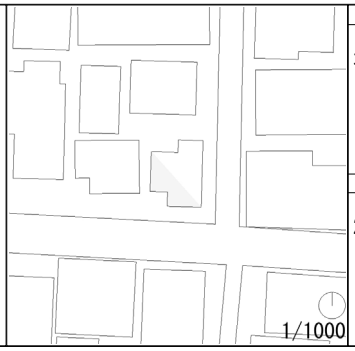


類型名
境界型　境界貫入

間口単位
2SOB:1WB

事例番号
67S02[3]





類型名
境界型　境界貫入

間口単位
2SOB:1WB

事例番号
68N01[5]





類型名
類型外

間口単位
1I　:3HB　:1FY

事例番号
68N02[8]





類型名

建物型　建物貫入

間口単位

2I　:6B

事例番号
71E01[7]





類型名

類型外

間口単位

5E :1FY :1WB

事例番号
71E02[1]





類型名

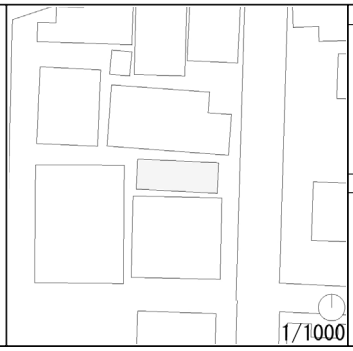
後退型　境界後退

間口単位

10FB

事例番号
71E03[1]





類型名

後退型　建物後退

間口単位

10B

事例番号
71E04[5]





類型名

建物型　壁面貫入

間口単位

2CVE:2WY :1WYB

事例番号
71E05[7]





類型名
分離型　分離緑化

間口単位
2G　:5HYB

事例番号
71E06[3]

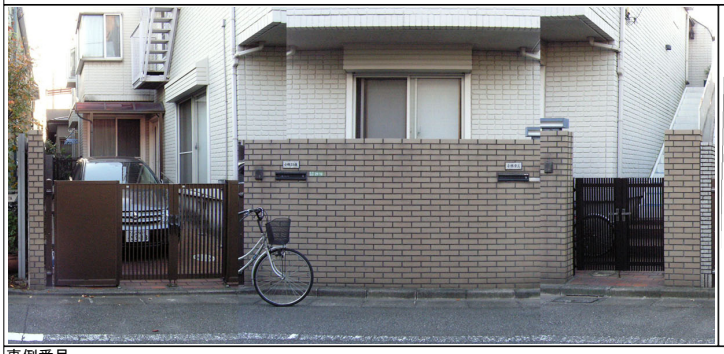




類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
1COB:2WYB

事例番号
71E07[3]



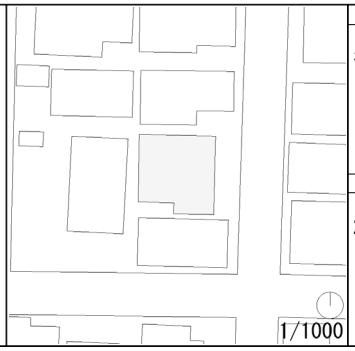


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1COB:2WB

事例番号
71E08[2]



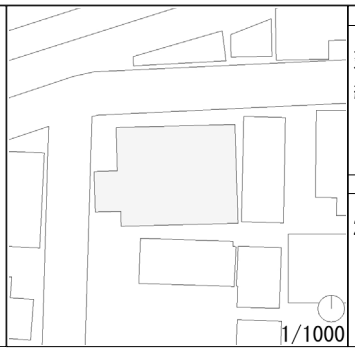


類型名
後退型　境界後退

間口単位
2OHB

事例番号
71W01[4]





類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2I　:1HB :1HY

事例番号
71W02[3]





類型名
類型外

間口単位
20WB:1FYB

事例番号
71W03[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
10Y　:2WYB:2WY

事例番号
72W01[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1CRY:3HB　:10B

事例番号
72W02[3]



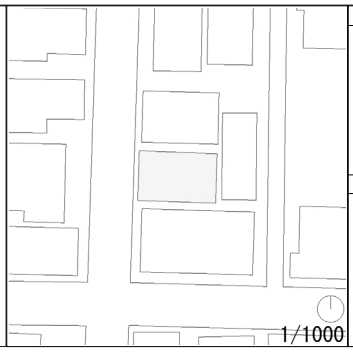


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1I　:2B

事例番号
72W03[3]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1I　:2B

事例番号
72W04[4]

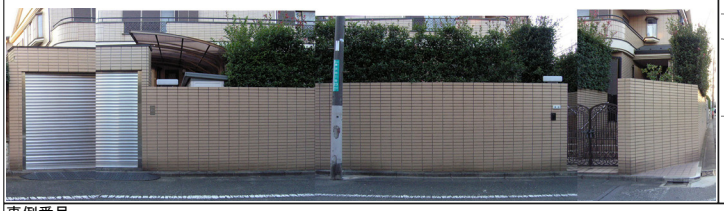




類型名
分離型　分離並列

間口単位
10　:3B

事例番号
73E01[6]





類型名
境界型　境界貫入

間口単位
1SOY:5WYB

事例番号
73E02[4]





類型名
類型外

間口単位
2SOY:2HYB

事例番号
73W01[6]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1COY:4HB　:1HY

事例番号
74E01[4]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1SOY:3HB

事例番号
74E02[3]





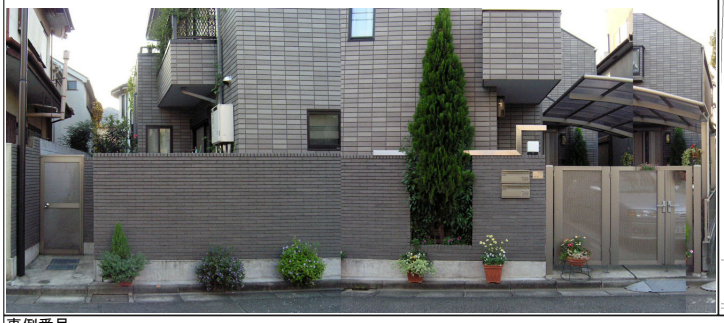
類型名

分離型　分離並列

間口単位

10B :1YB :10B

事例番号
74E03[4]





類型名

類型外

間口単位

1CRB:2WB :1WY

事例番号
74W01[6]





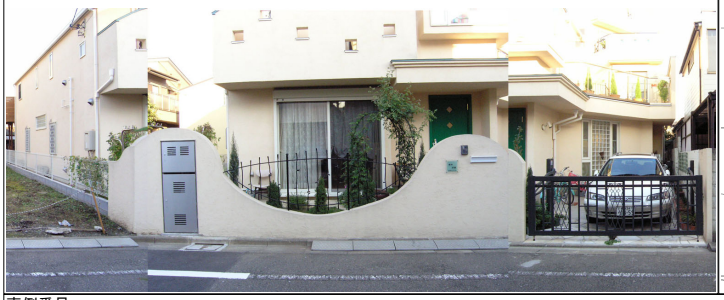
類型名

分離型　分離緑化

間口単位

1G :2WY :3WYB

事例番号
74W02[3]





類型名

前庭型　前庭取込

間口単位

1COB:2WYB

事例番号
74W03[5]





類型名

類型外

間口単位

1CRB:2B :2WY

事例番号
75E01[5]



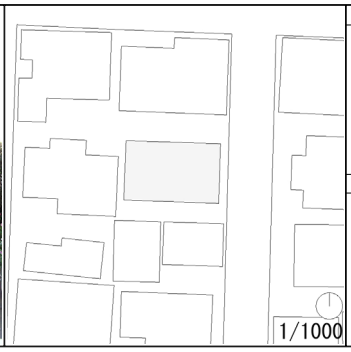


類型名
分離型　分離並列

間口単位
1COY:4WB

事例番号
75E02[5]

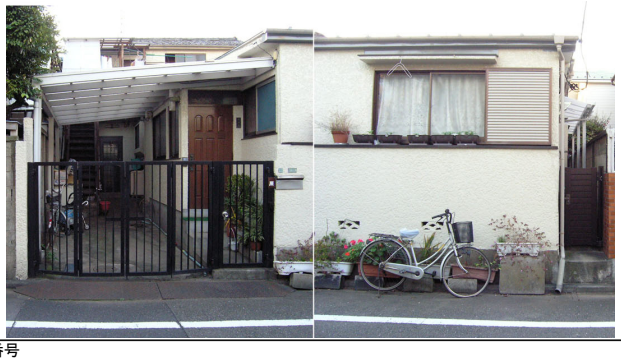




類型名
分離型　分離並列

間口単位
1COY:4WB

事例番号
75E03[3]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1CRB:2WB

事例番号
75W01[5]



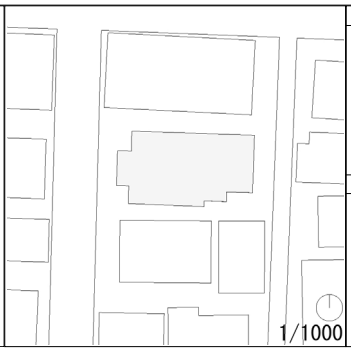


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1COY:4HB

事例番号
75W02[3]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
30B

事例番号
75W03[5]



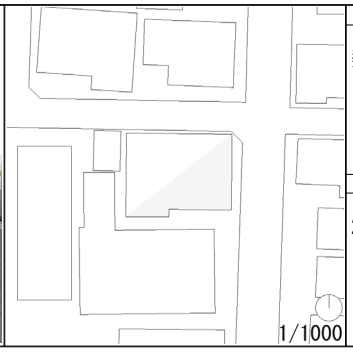


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1CRY:4HB

事例番号
76E01[5]





類型名
類型外

間口単位
2I　:2HB　:1WY

事例番号
76E02[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
20B　:2HB

事例番号
76E03[4]

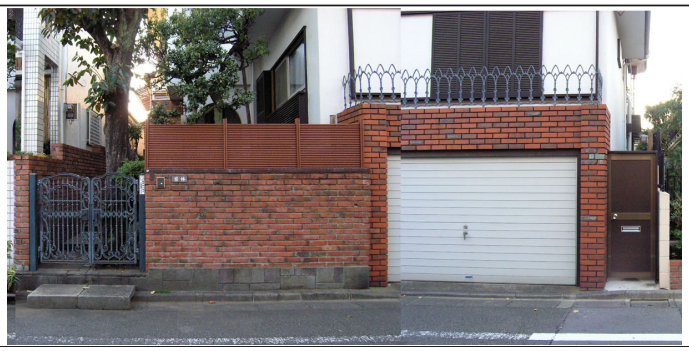




類型名
分離型　分離緑化

間口単位
2G　:1FB　:1FY

事例番号
76E04[3]



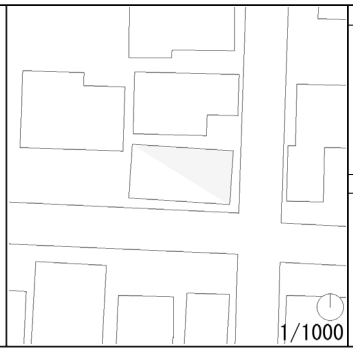


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1P　:2WY

事例番号
76E05[3]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1P :1HY :1HB

事例番号
76W01[4]

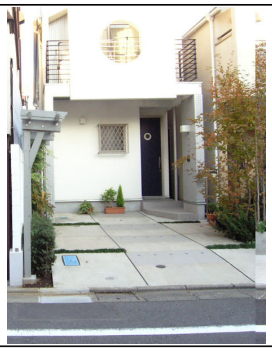


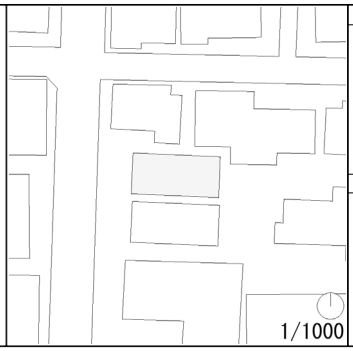


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1I :3WB

事例番号
76W02[2]



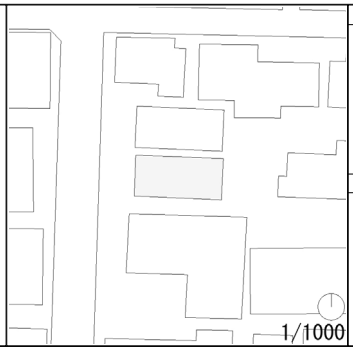


類型名
後退型　建物後退

間口単位
20B

事例番号
76W03[2]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
20B

事例番号
76W04[6]

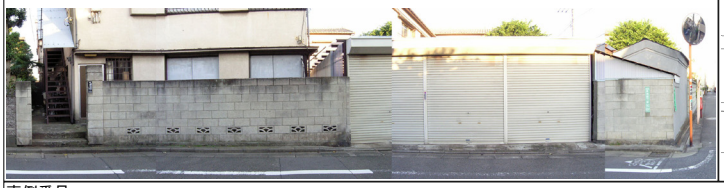


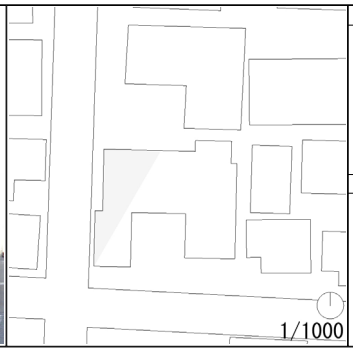


類型名
類型外

間口単位
2COB:3WYB:1WY

事例番号
76W05[7]





類型名

境界型　境界貫入

間口単位

4SOY:3WB

事例番号
77E01[7]





類型名

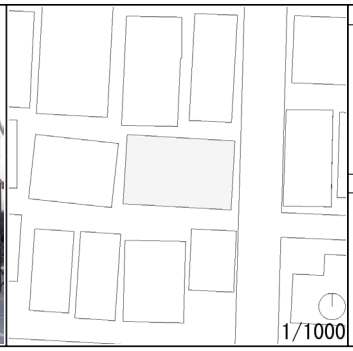
分離型　分離並列

間口単位

1COY:4HB　:2Q

事例番号
77E02[4]





類型名

建物型　建物貫入
緑化

間口単位

1E　:3HB

事例番号
77E03[6]





類型名

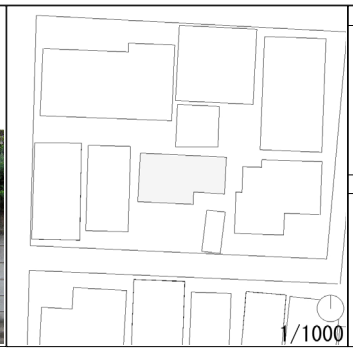
類型外

間口単位

2OY　:1WY　:3B

事例番号
77S01[5]





類型名

前庭型　前庭取込

間口単位

2CRB:3WYB

事例番号
77W01[6]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
2QB :3HB :1RY

事例番号
77W02[4]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1I :1WB :2B

事例番号
77W03[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1CRY:2WB :2WY

事例番号
78E01[4]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
4I

事例番号
78E02[4]



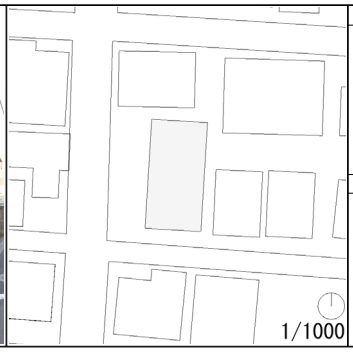


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1CRY:3HB

事例番号
78W01[4]



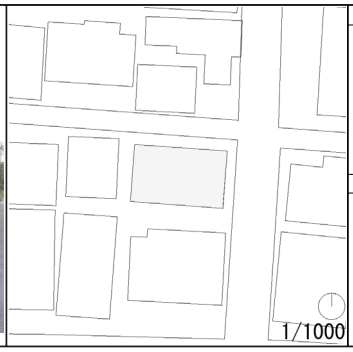


類型名
後退型　建物後退

間口単位
40B

事例番号
79E01[3]



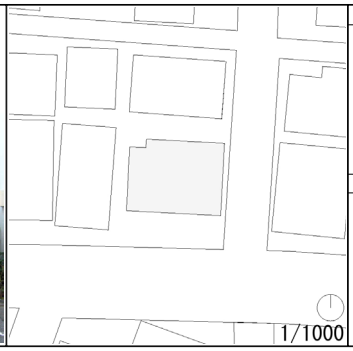


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
1E :2HB

事例番号
79E02[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
1CRY:3FB :1CRY

事例番号
79W01[4]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1RY :3HB

事例番号
79W02[5]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1RB :4WB

事例番号
82E01[5]



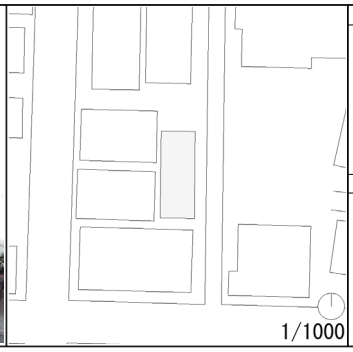


類型名
分離型　分離並列

間口単位
10Y　:2QB　:2B

事例番号
82E02[4]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
10B　:3B

事例番号
82N01[5]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2E　:3WB

事例番号
82N02[2]

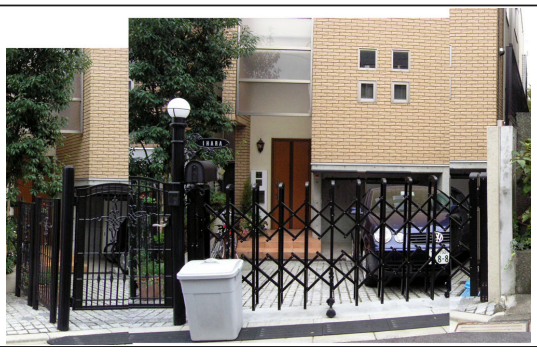


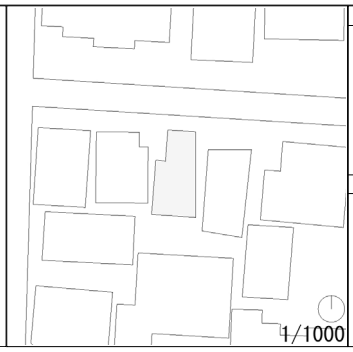


類型名
後退型　建物後退

間口単位
2QB

事例番号
82N03[2]



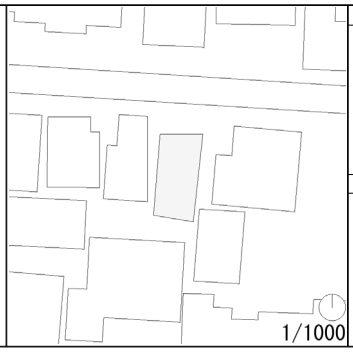


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
1CE　:1FYB

事例番号
82N04[2]



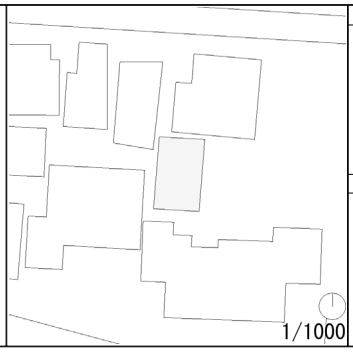


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
2VI

事例番号
82N05[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
82N06[5]



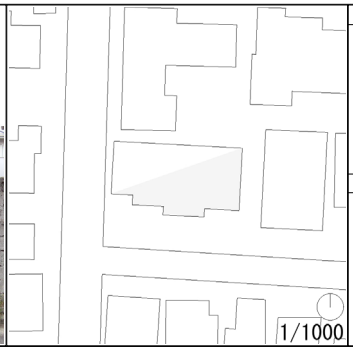


類型名
後退型　建物後退

間口単位
50B

事例番号
82S01[8]

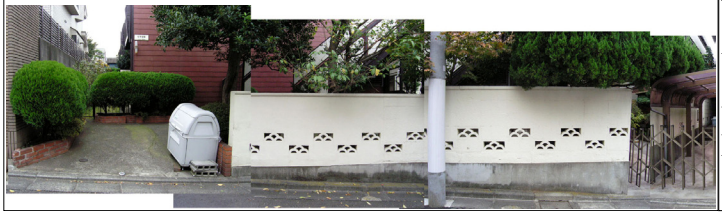


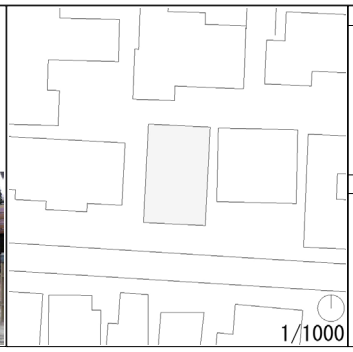


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
4P　:4WYB

事例番号
82S02[6]

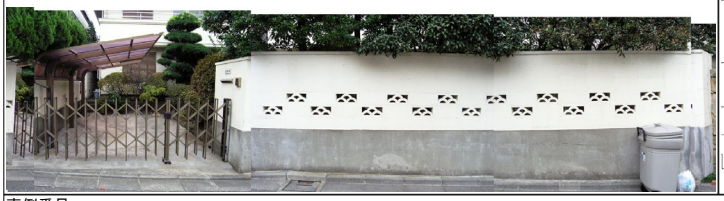




類型名
類型外

間口単位
20HB:4WYB

事例番号
82S03[7]

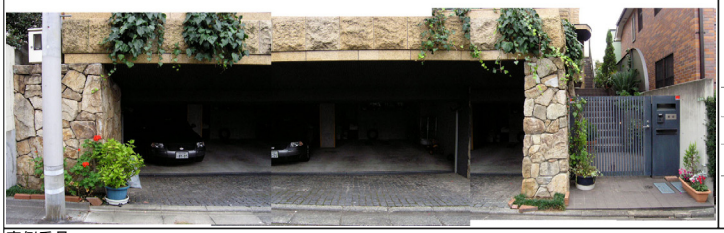




類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2CRB:5WYB

事例番号
82S04[3]

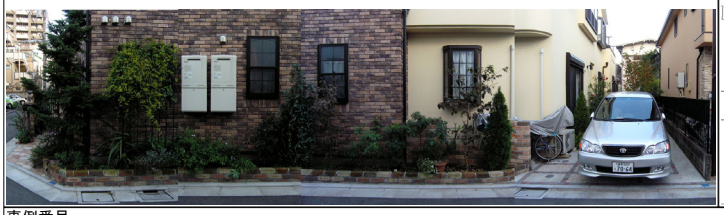




類型名
類型外

間口単位
3P

事例番号
82W01[4]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
10Y :3HB

事例番号
82W02[3]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
3QB

事例番号
84E01[6]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
3OB :3WB

事例番号
84E02[4]



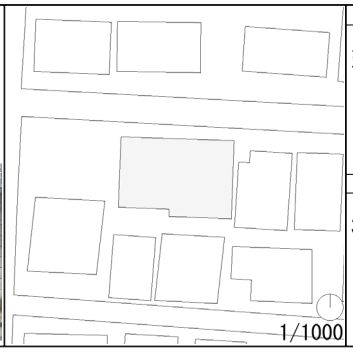


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1VE:3WYB

事例番号
84N01[8]



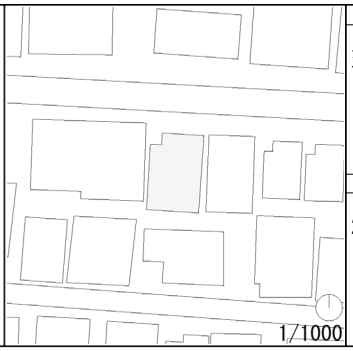


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
3VI :3WB :2E

事例番号
84N02[4]



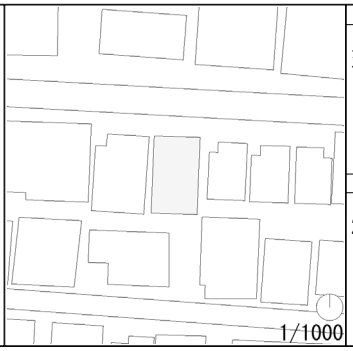


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2VI :2WB

事例番号
84N03[4]



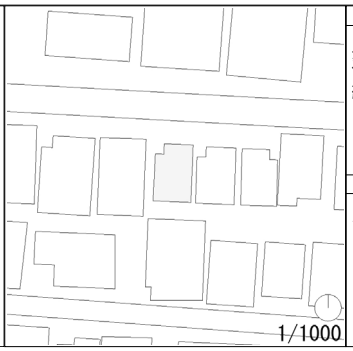


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2VI :2WB

事例番号
84N04[2]



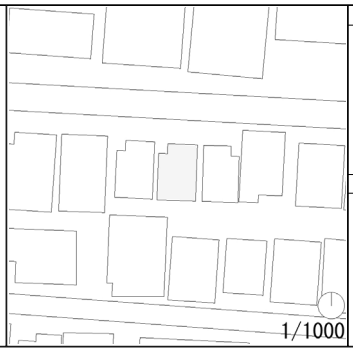


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
1VE :1YB

事例番号
84N05[2]



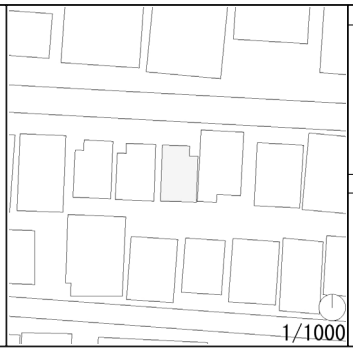


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
1VE :1YB

事例番号
84N06[2]



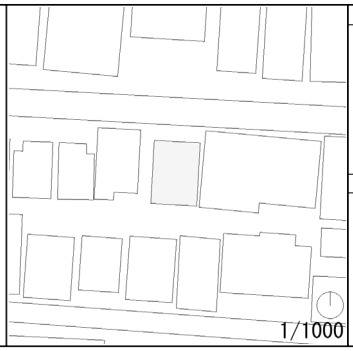


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
1VE :1YB

事例番号
84N07[2]





類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
1VI :1YB

事例番号
84N08[3]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
3VE

事例番号
84N09[3]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1CE :2WB

事例番号
84S01[4]



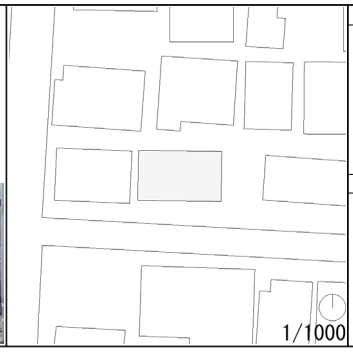


類型名
後退型　建物後退

間口単位
4QB

事例番号
84S02[7]





類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
2QB:1FYB:4FYB

事例番号
84S03[8]

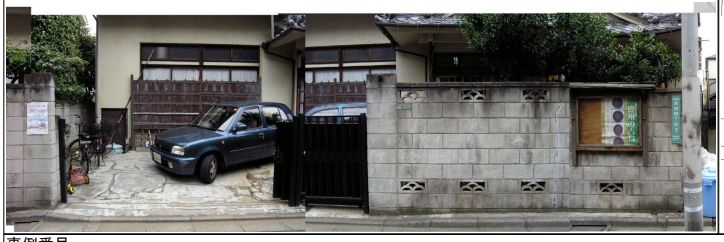




類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2CRB:6HYB

事例番号
84S04[6]



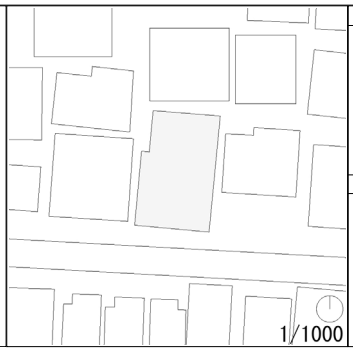


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
3CQB:3WYB

事例番号
84S05[4]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
4VE

事例番号
84S06[6]





類型名
類型外

間口単位
3CRB:2WYB:1FY

事例番号
84S07[4]



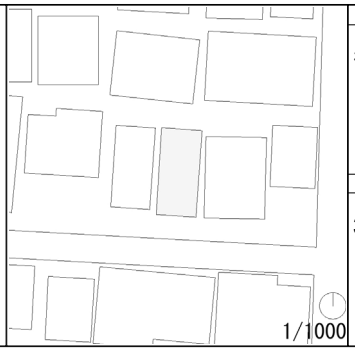


類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2COB:2HYB

事例番号
84S08[3]



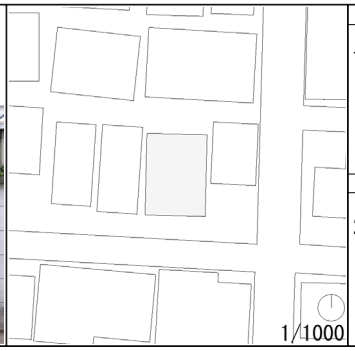


類型名
後退型　建物後退

間口単位
30B

事例番号
84S09[5]





類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2COB:3WYB

事例番号
84W01[6]



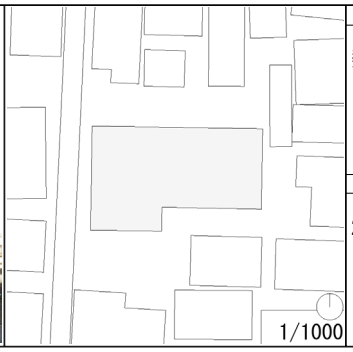


類型名
分離型　分離並列

間口単位
10　:2WB　:3QB

事例番号
84W02[6]



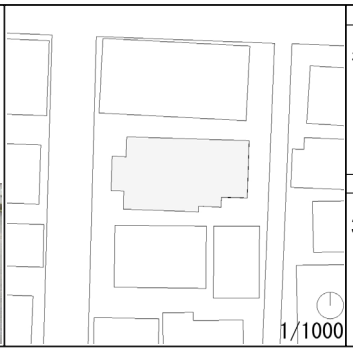


類型名
類型外

間口単位
2QFY:4WB

事例番号
85E01[3]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
3QWB

事例番号
85E02[5]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
3QB :2HB

事例番号
85W01[4]



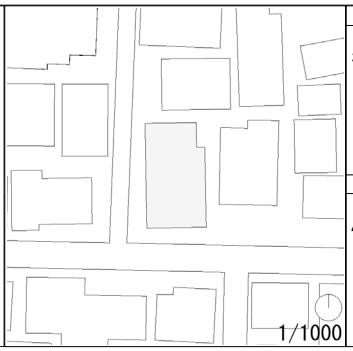


類型名
後退型　境界後退

間口単位
4QHB

事例番号
85W02[4]

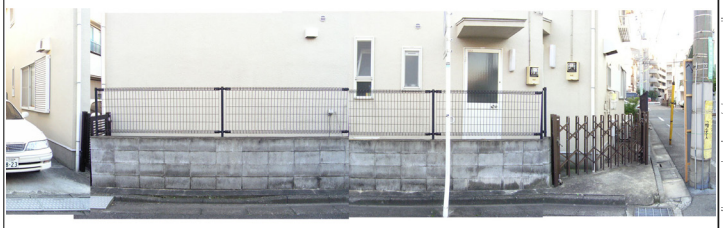




類型名
後退型　建物後退

間口単位
4QB

事例番号
87N01[6]



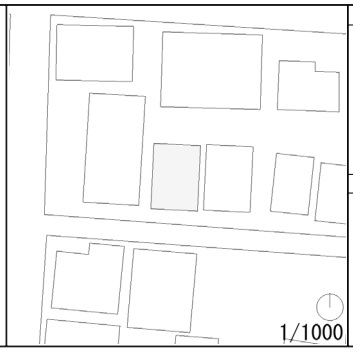


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1COB:5WB

事例番号
87N02[1]

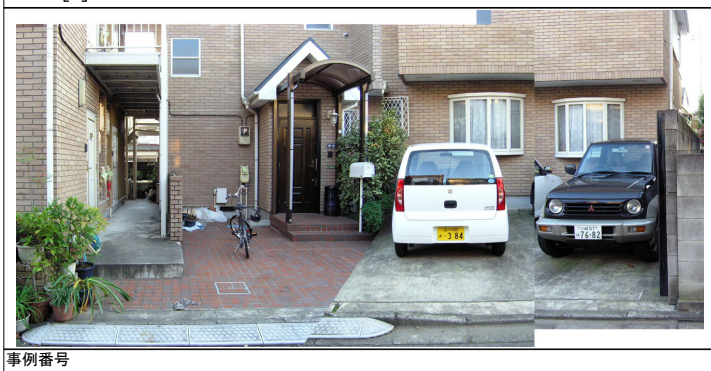


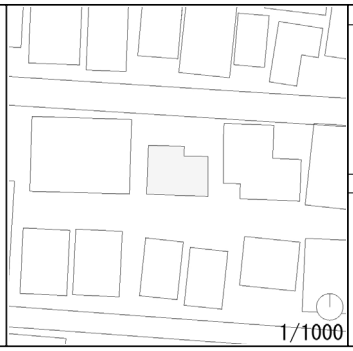


類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
87N03[3]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
30B

事例番号
87N04[5]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2RB :3HB

事例番号
87N05[8]



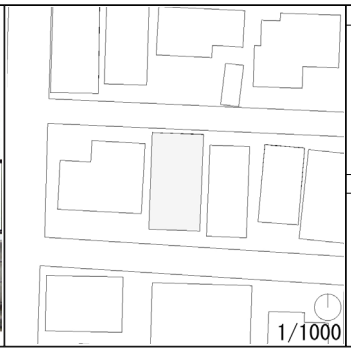


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1I　:3B　:4B

事例番号
87S01[3]



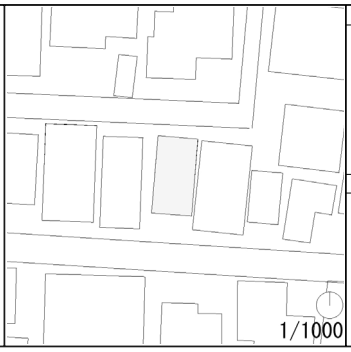


類型名
後退型　建物後退

間口単位
3QB

事例番号
87S02[3]



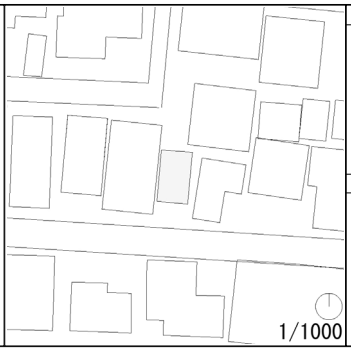


類型名
類型外

間口単位
3CQB

事例番号
87S03[2]



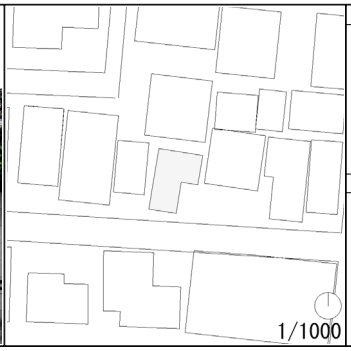


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
1VE　:1FYB

事例番号
87S04[3]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
1COB:2WB

事例番号
92E01[4]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
4OB

事例番号
92E02[5]





類型名
分離型　分離並列

間口単位
2COY:3WB

事例番号
92E03[6]

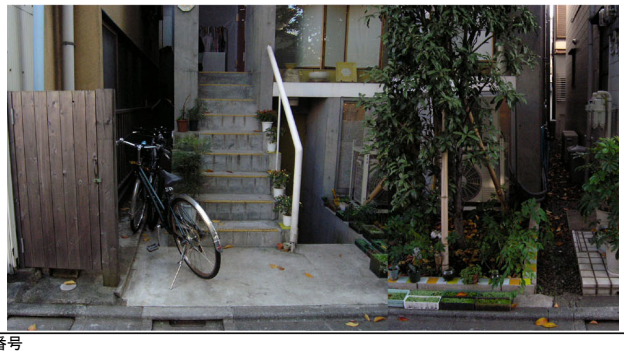


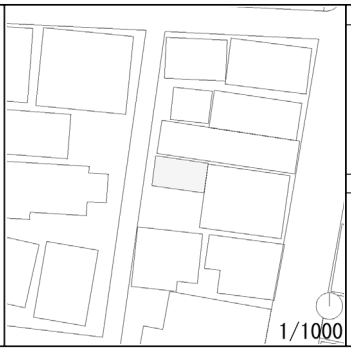


類型名
類型外

間口単位
4QB　:2QFY

事例番号
92W01[2]





類型名
前庭型　前庭並列

間口単位
10B　:1YB

事例番号
92W02[6]



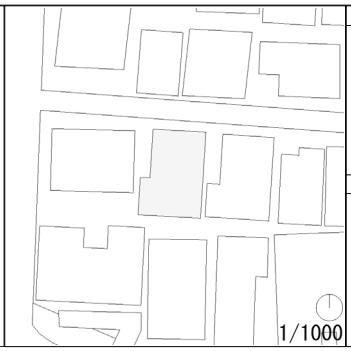


類型名
分離型　分離並列

間口単位
10　:5WB

事例番号
94N01[5]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
5QB

事例番号
94NO2[3]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
2CVE:1WYB

事例番号
94NO3[2]





類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
1CVE:1WYB

事例番号
94NO4[5]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB　:3WB

事例番号
94NO5[8]





類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2COB:6WB

事例番号
94NO6[2]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
2QHB

事例番号
94N07[4]





類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
1VE:3HYB

事例番号
94S01[3]



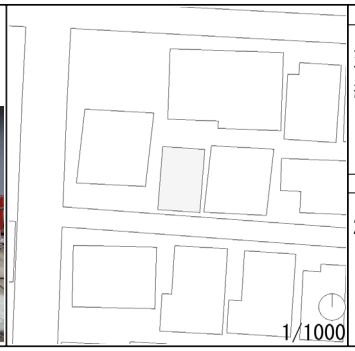


類型名
建物型　建物貫入

間口単位
3E

事例番号
94S02[3]

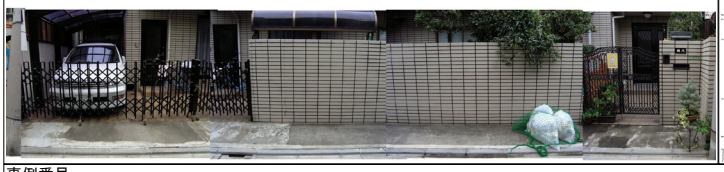


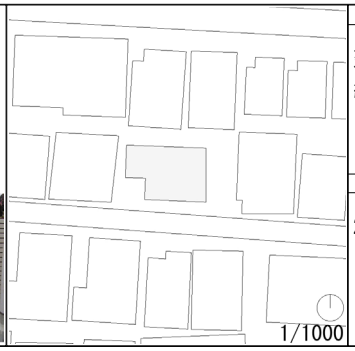


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2VI :1YB

事例番号
94S03[4]



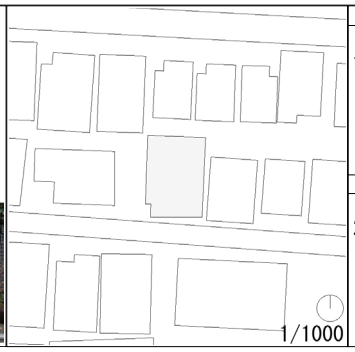


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2VI :2YWB

事例番号
94S04[5]



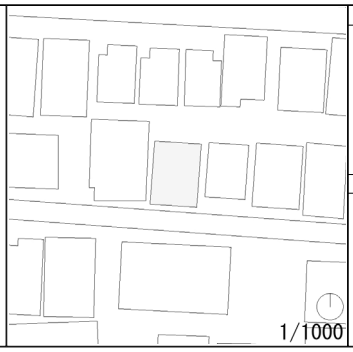


類型名
分離型　分離並列

間口単位
2COY:3WB

事例番号
94S05[3]



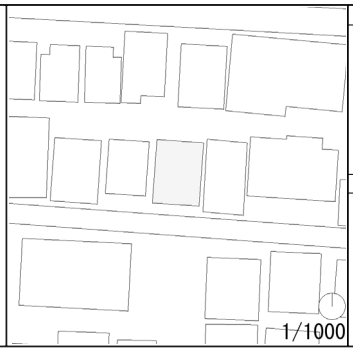


類型名
後退型　建物後退

間口単位
3QB

事例番号
94S06[2]

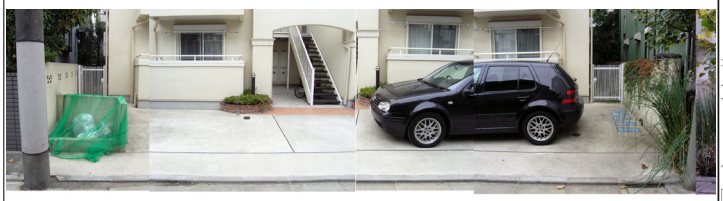




類型名
後退型　建物後退

間口単位
2QB

事例番号
94S07[3]

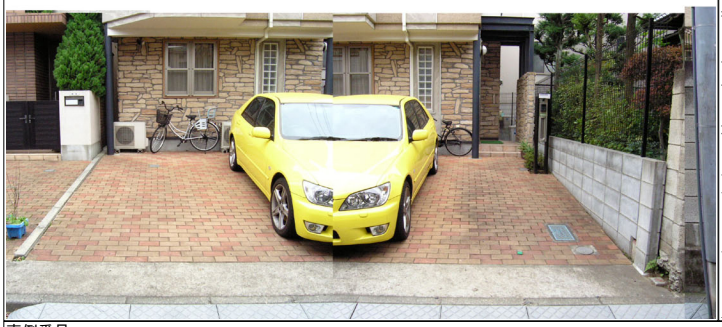


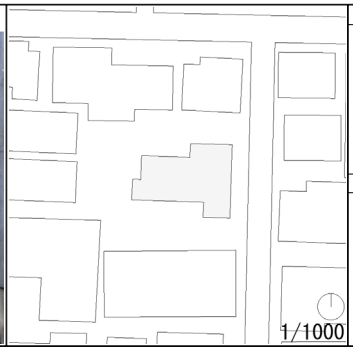


類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2VI　:1YB

事例番号
96E01[1]





類型名
後退型　境界後退

間口単位
10FB

事例番号
96E02[3]





類型名
建物型　建物貫入
緑化

間口単位
2CVE:1FYB

事例番号
96E03[4]





類型名
後退型　建物後退

間口単位
40B

事例番号
96W01[5]



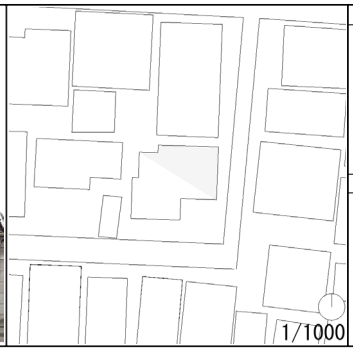


類型名
建物型　壁面貫入

間口単位
3E　:2WB

事例番号
97E01[6]





類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
2COY:1HY　:3HB

事例番号
97N01[6]



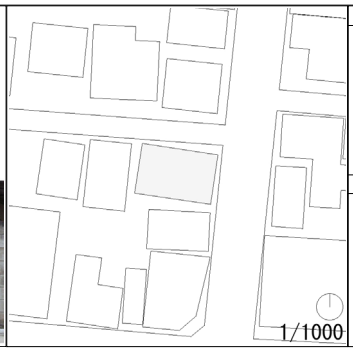


類型名
分離型　分離並列

間口単位
2COY:4WB

事例番号
97N02[6]



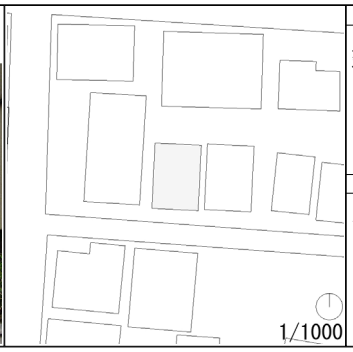


類型名
分離型　分離並列

間口単位
2Q　:4B

事例番号
97S01[2]





類型名
建物型　建物貫入

間口単位
1E :1B

事例番号
97S02[5]





類型名
前庭型　前庭取込

間口単位
2C0B:3FYB

事例番号
97S03[7]



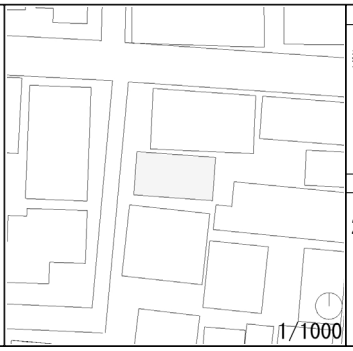


類型名
境界型　壁面欠取

間口単位
2QB :5B

事例番号
97W01[2]



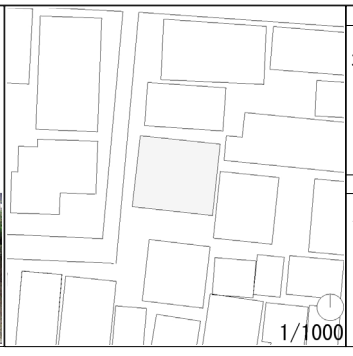


類型名
類型外

間口単位
2C0B

事例番号
97W02[6]



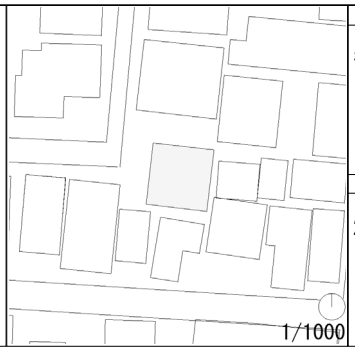


類型名
境界型　緑化雁行

間口単位
1C0Y:5HB

事例番号
97W03[2]





類型名

後退型　建物後退

間口単位

20B