

論文 / 著書情報
Article / Book Information

論題(和文)	総合設計制度導入時における空地の議論 - 総合設計制度の成立に関する研究(その2) -
Title(English)	DISCUSSION OF OPEN SPACE IN ENACTING PLANNED DEVELOPMENT DESIGN SYSTEM - Study on Establishment of Planned Development Design System part 2-
著者(和文)	杉田早苗, 加藤仁美, 桑田仁, 中西正彦, 大澤昭彦
Authors(English)	Sanae Sugita, Hitomi Kato, Hitoshi Kuwata, Masahiko Nakanishi, Akihiko Osawa
出典(和文)	日本建築学会大会学術講演梗概集, Vol. 2015, , p. 812-822
Citation(English)	, Vol. 2015, , p. 812-822
発行日 / Pub. date	2015, 9
権利情報	一般社団法人 日本建築学会

総合設計制度導入時における空地の議論 —総合設計制度の成立に関する研究(その2)—

正会員 ○杉田早苗*1、加藤仁美*2
桑田仁*3、中西正彦*4、大澤昭彦*5

総合設計制度 総合設計委員会 空地
容積率 公共空地

1. はじめに

総合設計委員会による答申では、総合設計制度の3つの目的の第一に「市街地における公共空地を設けることをたすける」が掲げられた。本稿では、総合設計制度における容積緩和等の絶対条件とされた公共空地(現行の公開空地)の考え方について、総合設計委員会での議論から、その経緯を整理する。

2. 公共空地の検討経緯

2-1 空地の考え方—受験資格としての空地

本格的議論が開始された第3回委員会(1970/7/13)では、建設省住宅局市街地建築課長補佐より、総合設計の基本的考え方の3番目に、「街の形として開発の方向は敷地規模を大きくする要請に対して空地をとらせそれだけ緩和するようにする」ことが示された。

その後、第5回委員会(9/1)で説明された政令案で、適用条件として、敷地面積規模とともに、空地については基準建蔽率に応じた取り方(建蔽率のうら返し+15~20%)が示される。ここでは、担当官から、有効空地とは「道路からつながり不特定多数の人が入れる形状のもので広場的なもの」等の説明があり、委員より「ケンペイ率のうら返しでは有効空地だけではなく。ボーナスについては対象となる空地を別に定める・・・要するに有効空地のメリットによってボーナスを付けたらどうか」という意見が出される。そして、建蔽率の裏返しとしての空地率を一つの基準(必要条件・受験資格)として設け、その上で、空地率と斜線緩和等のボーナスの関係については、切り分けて考えることが提案される。

2-2 有効な空地としての公共空地

第1.5合同分科会(9/30)では、建蔽率の裏返しではない、有効な空地について議論され、都市の過密化の中で「人が自由に入れる」ことを原則とし、特に商業地では、歩行者の憩いの場、駐車場以外のもの、児童遊園・スポーツ・レクリエーション施設等の具体的なアクティビティが示された。第7回委員会(10/6)では、合理的な建物を作ることより地域社会への貢献が制度の主目的であり、空地の確保による貢献度でボーナスを与える考え方が示される。さらに、第1分科会(10/15)では、制度目的としての有効空地を「公共空地」とし、その条件として公共に開放し不特定多数の人々の自由な利用に供すること、車

の進入を排除した歩行者のスペースであること、「臨時的に屋台、縁日或は市などを置くことは、むしろ好ましい」とする等、アクティビティ重視の考えが明確に示された。

2-3 空地の意義と機能・用途

しかしながら、空地の意義と機能・用途の問題として、公共空地に車の進入を認めるか(すなわち、車が入る空間に対してボーナスを与えるか)否かについては、最後まで一貫して評価が分かれた。

特に、先の第1分科会(10/27)の中間報告に対して第8回委員会(10/27)では、公共空地の条件として「ただの空間があることでもいい」「車のある空地もある程度評価すべき」等の意見が実務関係の委員より出され、車排除の取締まりは困難との課題も示される。これをふまえた第1.5合同分科会(11/5)の中間報告(3)では、単に空地があるというだけではボーナスは不要で、ボーナスに値する空地の意義として、アクティビティ・ベースのよさや人間に開放した空地をつくる努力に価値を認めることが再確認され、第9回委員会(11/17)で報告されるが、再び同じ議論が噴出する。

2-4 空地とボーナス付与の手法

第10回委員会(12/2)では、前回に引き続き、公共空地の定義について人間だけか、車がいってもいいかという2つの考えが対立した。「空地のメリットのランク付けは手法に置き換えていい」、「容積を緩和する場合は人だけ、斜線を緩和する場合は車があってもいい」等、ランクを分けてボーナスを付与する意見が出され、容積ボーナスと斜線ボーナスを別立てで検討することが示された。これを受け、第3分科会(12/8)では公共空地の目的として、これまでのアクティビティに加え、駐車場や車の動線といった項目が追加された。

しかし第1分科会(1/22・2/8)では、これまでの対立した議論を踏まえた上で、やはりボーナス対象となる空地は、不特定多数の人が入れる(車は入れない)公共空地とし、ボーナスは生み出された公共空地に等しいものを与えるという考えが再び整理された。

第15回委員会(2/25)で示された建設省試案では、公共空地に車が入ることは認めながらも、車が入らない公共空地が1/2以上なら有効空地とみなすとされた。これに対し、「完全な公共空地(車が入らない公共空地)の場合は容積と斜線ははずす、その中間として駐車場位でも斜線はは

ずす」「斜線だけのボーナスがあってもよい」「斜線だけのボーナスの要求は現実にもう都にきています」等の意見が交わされ、第10回で示された容積ボーナスと斜線ボーナスを別立てで考える方向性が再度示された。

2-5 建蔽率の裏返し空地とボーナス付与

第1・2・3合同分科会(3/5)では、以下の整理が行われた。まず、車の入らない公共に開放した空地の提供を重視(アクティビティ重視)する考え方と都市に空地や空間が出来ることのメリットを重視(駐車場や車路も有効)する考え方の2種類があるが、前者を容積ボーナス対象とすることについて異論はないとされた。建設省試案では2つの意見を織り交ぜた手法となっていたが、公共空地の概念と斜線ボーナスを切り離すこととし、①政令の受験資格を満たしたものには斜線の緩和をする(容積ボーナスは認めない)、②政令の受験資格を満たしたもので車の入らない公共に開放した空地をとったものにはその公

共空地の面積に応じて容積のボーナスを与える、とした。

3. まとめ

以上、総合設計委員会における議論から、以下の点が明らかとなった。

①ボーナス対象とする「公共空地」の概念・用途については、車を排除し人々に開放された自由な利用を主とすべきか、駐車場や車路も含む都市の空地とすべきか、最後まで意見が分かれた。そして、②制度適用の必要条件としての「空地」(率)とこれに包含される「公共空地」に区分され、前者には斜線ボーナス(斜線制限緩和)のみが適用された。③一方、「公共空地」については、公共に開放された車の入らないアクティビティを可能とする空間が位置づけられ、容積ボーナス(容積緩和)の対象となった。

【参考文献】

(1)日本建築センター編「建築基準法に基づく総合設計制度の解説(総合設計委員会答申)」日本建築センター、1971

表1 総合設計委員会における空地に関する主な議論内容

	建蔽率の裏返し空地(受験資格)	空地(公共空地)の定義	ボーナス
第5回委員会 1970/9/1	・建蔽率の裏返し空地は有効な空地だけでない。 ・建蔽率の裏返し空地は受験資格。 ・有効な空地は別で考え、それとボーナスを関係づける		
第1.5分科会 1970/9/30		<空地とは何か> ・不特定多数の人が自由に入れる、車は入れない ・歩行者のいこいの場、駐車場以外のもの、児童遊園地施設のあるものスポーツ施設、レクリエーション施設、植込、池、営利事業(道路に準ずる)	
第7回委員会 1970/10/6			・空地は受験資格で、空地の地域社会への貢献度でボーナスを決める
第1分科会 1970/10/15		<公共空地の条件> ・公共に開放され、不特定多数の人々の自由な利用に供す。 ・車の進入を禁止し、これを排除する。歩行者のためのスペースであることが絶対条件。 ・常設の営業用施設を設けない。但し臨時的に、屋台、緑日など人を集める施設を置くことは好ましい。 ・通路から入り易いよう著しいレベル差を設けない。 ・1つの公共空地として有効な部分の最低300㎡。	・ピロティ下や形状によっては、公共空間として認めるものの、有効面積を減減する。
第8回委員会 1970/10/27		・「公共空地は人間のみ」「公共空地は車も入ってよい」との考えが対立。	・車の入る空間にはボーナス不必要。
第1.5分科会 1970/11/5		・アクティビティ・ベースのよさを強調すべき。	・人間に解放した空地がボーナスに値しうる。
第9回 1970/11/17		・「公共空地は人間のみ」「公共空地は車も入ってよい」との考えの対立が継続。	・ボーナスの対象となるのは公共空地で、車の入る空地は公共空地に入れない。 ・車が入ってもメリットは0ではないため、ランク付けしながら採点していく方法を考える。
第10回 1970/12/2		・「公共空地は人間のみ」「公共空地は車も入ってよい」との考えの対立が継続。 ・空地の定義の対立をボーナス付与の手法で解決できないが、	・容積ボーナスは人間のみの場合だけ、斜線ボーナスは車があつてよい。
第3分科会 1970/12/8		<空地の目的> ・駐車場、車の動線、歩行者の憩いの場、広場、植込等、スポーツ施設、児童遊園、レクリエーション施設など	・公共空地(敷地内の道路等)とボーナス対象空地の言葉に分ける。
第1分科会 1971/1/22		<空地の概念規定について> ・公共空地は不特定多数の人が入れるものとし車は入れない。 ・公共空地として「芝生」「池」「花壇」「植込」「彫刻」「広告塔」「カフェテラス」「遊具のある公園」などを例示。	・ボーナスの対象空地は公共空地を設けた場合。 <ボーナス対象空地の check point とボーナスの考え方>(商業地域) ・ボーナスは生み出された公共空地と同等を与える。 ・有効空地の面積の減減。(レベル差、被われ、アクセシビリティ、形、大きさ)
第1分科会 1971/2/8			<ボーナス対象空地の check point とボーナスの考え方>(住居地域) ・公共空地を設けた場合は斜線ボーナス、第1種住専は高さ制限撤廃。容積ボーナスは必要ない。 ・有効空地の面積の減減。(レベル差、被われ、形)
第15回 1971/2/25		・公共空地は車も入ってよい。(建設省試案)	・車が入らない公共空地が1/2以上なら有効空地とみなす(建設省試案) ・車が入る空地に斜線だけのボーナスがあつてよい。
第1.2.3分科会 1971/3/5	・建蔽率の裏返し空地(受験資格を満たしたものに斜線ボーナスを与える。	・公共空地は、車の入らない、公共に開放した空地とする。	・公共空地の面積に応じて容積ボーナスを与える。 ・ボーナスの与え方/算出方法(直説法・間接法)

*1 東工大大学院社会理工学研究科 助教・博士(工学) *1 Assist. Prof., Graduate School of Decision Science, Tokyo Inst. of Tech., Dr. Eng
 *2 東海大学工学部 教授・博士(工学) *2 Prof., Dept. of Architecture, Tokai University, Dr. Eng.
 *3 芝浦工業大学デザイン工学部 教授・博士(工学) *3 Prof., College of Engineering and Design, Shibaura Inst. of Tech. Dr. Eng.
 *4 横浜市立大学国際総合科学部 准教授・博士(工学) *4 Assoc. Prof., International College of Arts and Sciences, Dr. Eng.
 *5 高崎経済大学地域政策学部 准教授・博士(工学) *5 Assoc. Prof., Fac. of Regional Policy, Takasaki City Univ. of Economics, Dr. Eng.