

# 東京のアーケード商店街における都市環境と側面建築物の研究（その4）

- 規制誘導手法による街並み形成の考察 -

正会員 ○渡邊雄三\*  
正会員 松岡恭子\*\*

アーケード空間 商店街 規制誘導手法  
街並み誘導型地区計画

## 1. 研究の目的

前編（その3）では東京の全蓋式アーケード商店街における側面建築物に対して土地利用現況図及び建築計画・施工計画から現状分析を行った。そこから、これら「防災面」「施工面」「建築計画・設計面」で問題を解決する手法として地区計画などの「規制誘導手法」に着目する。

そもそも従来の側面建築物は木造二階建ての店舗が多かったが、これまでの研究（その1～3）によって1～2階を店舗、上階を集合住宅とする中高層建物が増える傾向にある。その際の建替え方法によってアーケード側にセットバックを伴うため現状のアーケード空間から逸脱し、問題だと思われる。

そこで規制誘導手法を制度内容や事例検討から分析し、上記の問題を解決しつつ、全蓋式アーケード商店街として相応しい商店付き中高層集合住宅の在り方と街並み形成の方法を考察することを目的とする。

## 2. 研究方法

大きく次の3つに分かれる。①各規制誘導手法の概要を制度内容の観点から分類する。②対象アーケード商店街のうち、具体的に地区計画が策定されている京急蒲田商店街を手がかりに規制誘導手法の問題点を抽出する。③アーケード商店街に適した規制誘導手法を、前編（その3）で導いた問題点から検討・シミュレーションし、考察する。

## 3. 規制誘導手法の分析

### 3-1. 規制誘導手法の概要と分類

主な規制誘導手法は a) 街並み誘導型地区計画（以下、街並み誘導型）、b) 建ぺい率特例許可、c) 連坦建物設計制度、d) 建築協定の4つがある。この中で建築協定は私法上の協定であり、土地所有者等の全員合意が必要であること、協定内容にかなりの裁量があることから除外する。これを踏まえアーケード商店街に適する手法として a と b が該当する。c は街区毎のためアーケード商店街を一体的に計画できない上、無接道建築物の建替え促進を主目的とする手法であるから中高層化することが難しい。

### 3-2. 京急蒲田商店街の事例分析

対象アーケードの中で唯一具体的に規制誘導手法（a）が策定されている京急蒲田商店街を分析する。

#### 《策定地区計画の概要と地区概要》

東京急行蒲田駅の立体交差事業を契機に、街並み誘導型が策定され、この中で側面建築物の形態に関連するも

のは①指定容積を上限とする緩和、②共同建替え（500 m<sup>2</sup>以上）の場合、2mセットバックすることで指定容積となる。③原則として敷地の最低限度は 50 m<sup>2</sup>。④道路幅員に合わせた高さ制限の4つがある。この他の地区の特徴として、（1）駅前地区再開発事業が計画されている。（2）民間による再開発新築工事が計画されていることが挙げられる。

#### 《地区計画適用モデルの作成》

上記の特徴を踏まえて適用モデルを作成した結果、図1のようになると予想できる。

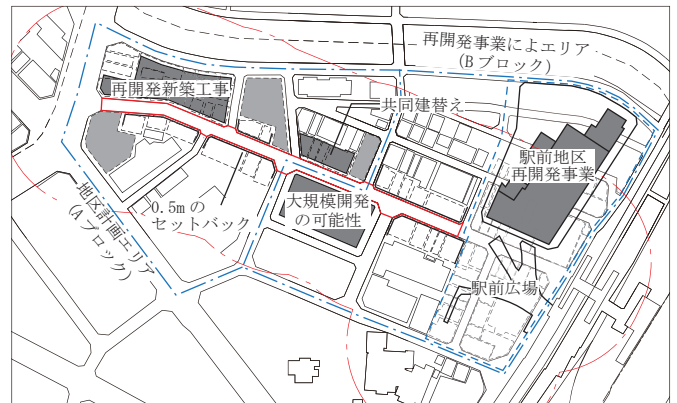


図1 京急蒲田商店街地区計画適用モデル

#### 《地区計画適用モデルの分析》

作成したモデルと制度内容から次のことが言える。①Aブロック（街並み誘導型が主体）と、Bブロック（再開発事業が主体）の2つ別々の計画があり、アーケードを軸として考えられていない。なおかつ分断されている。②地区計画や再開発事業を契機に、民間の大規模開発が行われる可能性がある。③側面建築物が建替えられた場合、0.5m～2.0mのセットバックが発生する。

### 3-3. 規制誘導手法の問題点

作成したモデルを分析した結果、①壁面線を制限することで道路斜線制限や容積率を緩和する仕組みから、セットバックが発生しアーケード空間が不連続となる。②道路幅員が拡幅されるだけで接道数が増えることはない。③道路幅員が拡幅された場合もアーケードの柱があるため消防車両の通行の困難さは改善されず、0.5m程度のセットバックでは歩行空間としても連続性を担保できないことが挙げられる。

これらの問題点はおおよそその規制誘導手法を用いても同じ傾向が言え、現行のままではアーケード商店街に適した手法とは言えない。

## 4. 規制誘導手法のシミュレーション

### 4-1. シミュレーション内容

#### 《方針・条件》

前章の結果を踏まえてアーケード商店街に適した規制誘導手法をシミュレーションするに当たり、次のことを方針・条件とする。

- ①従来のアーケード空間を維持するために、アーケード側のファサードは敷地境界上とする（＝ゼロ・ロット）。
- ②アーケードの反対側にある隣地境界からセットバックさせ接道数を2以上に改善する（＝背面道路）。
- ③指定容積の8割程度\*1を充足する中高層の建替を想定する。その際2階までを店舗、3階以上を共同住宅とする。
- ④個別建替と共同建替を併用する。後者の場合、2敷地以上かつ敷地間口10m以上\*2とする。

#### 《対象アーケード商店街》

前編（その3）の対象の中から、①接道率が低い、②防火・木造率が高い、③低層率が高い、④指定容積充足率が低い、⑤街区長さが長い、以上の5つに総合的に当てはまる武蔵小山商店街の中央北側街区を対象とする。

### 4-2. シミュレーション

「方針・条件」をもとに敷地ごとに主として建物形態の検討を行い、図2,3のようにした。

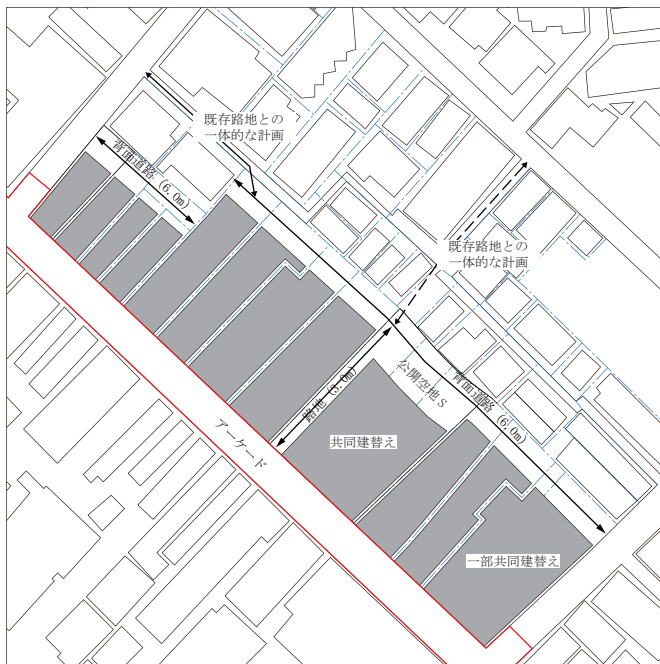


図2 平面図

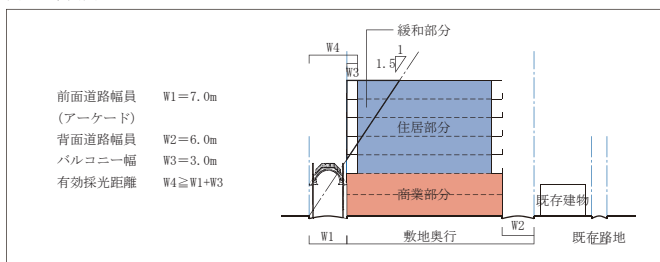


図3 断面図

### 4-3. 検証

シミュレーションした結果を、前編（その3）で問題となった3つの側面から検証する。

#### 《防災面》

前面道路幅員を既存のままにするため現行案よりも問題となるものの、消防車両の通行可能な幅員 W2=6m以上の背面道路を設けることにより同等以上の効果が期待できる。また、全側面建築物が接道数2以上になるとともに、共同建替時に設ける公開空地 (S) は消防活動上の拠点となる。建替が進んだ場合に、高層かつ耐火構造の側面建築物が連続することで都市の防火帯となり得る。

#### 《施工面》

接道数2以上となるため、工事車両のアクセス障害がなくなる。また、鉄骨建方をアーケード側から順に行えるため、背面道路に向けてクレーン車等の逃げが確保できることにより中高層化が可能となる。

#### 《建築計画・設計面》

接道数2以上となることによりアーケード側を商業、裏側を住居用に動線を分けることができる。アーケード側と裏側の2面を主要採光窓にできるため、ワンルームタイプ以外の住戸の可能性が広がる。3階以上の住居部分にアーケード側に避難ハッチ付きのバルコニーを設け、2階屋上からアーケードのキャットウォークを利用して避難することでアーケード空間にセットバックが発生せず済む。さらに背面道路側に主要縦動線を設ければ、効果的な2方向避難が可能となる。

## 5. 考察・まとめ

全蓋式アーケード商店街に適した街並み形成の方法を規制誘導手法に焦点を当て分析した。各規制誘導手法は、その制度内容からアーケード商店街に即した手法とは言えず、現に京急蒲田商店街の事例分析からもアーケード側にセットバックがまちまちに発生する可能性があることなどが挙げられる。次にシミュレーションした結果、前編（その3）の全蓋式アーケード商店街における側面建築物の現状分析から導きだされた問題点をもとに、本編は固有性を維持しつつそれを解決する街並み形成の方法の一つを導き出した。検討内容から背面道路を設けることによる接道数を増やすことが重要であるが、これは敷地形状に大きく依存するため、今後は不整形の場合の検討を行う必要が挙げられる。

\*1 新たに設けた背面道路の幅員を、消防車両や工事車両の活動可能距離から6mとする。それを通常の前面道路に対するセットバックとして計算した場合、道路斜線にかからず充足するのが約8割となる。

\*2 側面建築物の建設を行っていた工務店へのヒアリングから、クレーン車などの建設車両を用いて中高層建物を建設するのに10m程度の敷地間口が必要。対象の武蔵小山商店街中央北側街区の場合、概ね2敷地以上に該当する。