

茅ヶ崎市浜見平地区都市デザインガイドラインにおける環境空地率の導入

A Study on 'The Ratio of Human Semi-Public Space' in 'The Urban Design Guide Line of Hamamidaira District, Chigasaki City'

島田 正文* 福永 秀歳** 谷口 雅彦**

Masafumi SHIMADA* Hidetoshi FUKUNAGA** Masahiko TANIGUCHI**

1. はじめに

昭和30年代から40年初めに建設された団地は、その老朽化により建て替えが検討される時期にきている。当時建設された団地は5階建て程度で空間的にも豊かなオープンスペースを確保された事例が多いが、建て替えにおいては、事業採算性等の理由から高容積化やモータリゼーションの変化から駐車場の設置率を高めることが求められ、敷地内が建築物や駐車場等で占められ、従前の豊かな空間が失われるケースが少なくない。

筆者らは、茅ヶ崎市浜見平地区における団地建て替えにおいて、既存のゆとりのある、人を中心としたオープンスペース（空地）を建て替え後もできるだけ継承するため、「環境空地率」という数値指標を提案し、「浜見平地区都市デザインガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）で規定した。本稿は、その考え方と他事例を通して規制値を検証した内容について報告する。

2. 浜見平地区の概況

浜見平地区は、茅ヶ崎市の南西部に位置し、JR茅ヶ崎駅から南西に約2km、国道1号より南に約400m、国道134号より北に約300mの距離にある。本地区には昭和38年に日本住宅公団（現在の独立行政法人都市再生機構、以下「都市再生機構」という。）により建設された大規模賃貸住宅団地で、区域面積約25.5haである浜見平団地が立地している。また、周辺は、湘南海岸や相模川など豊かな自然環境が残る郊外型住宅地となっている（図-1参照）。

浜見平団地は、建設から40年以上が経過し、施設の老朽化や居住者の高齢化が進んでおり、平成20年度から都市再生機構による建て替え事業が実施されている。

3. 団地建て替えを規制・誘導する3つの計画

（1）ガイドラインの位置づけ

茅ヶ崎市は、この建て替え事業を契機として、総合的なまちづくりを展開するため、「浜見平地区まちづくり計画」（図-2、図中Aに該当）を策定し、本地区を市南

西部の生活・防災拠点として位置付けている。この浜見平地区まちづくり計画は、「ちがさき都市マスタープラン」及び「茅ヶ崎市景観計画」等の諸計画を踏まえながら策定されており、計画の内容を具体化するために、都市計画法に基づく地区計画（図-2、図中Bに該当）を都市計画決定するとともに、景観形成についてはガイドライン（図-2、図中Cに該当）を策定し補完している。

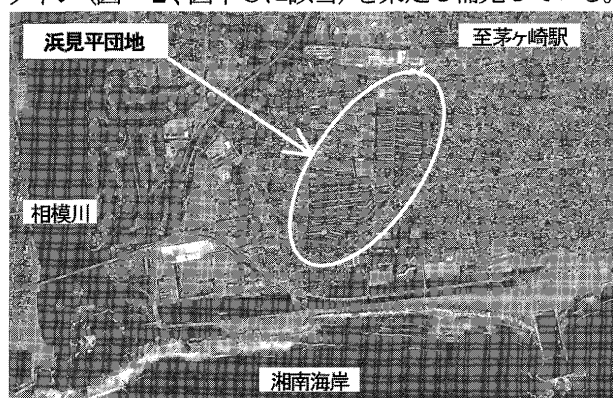


図-1 浜見平団地の位置

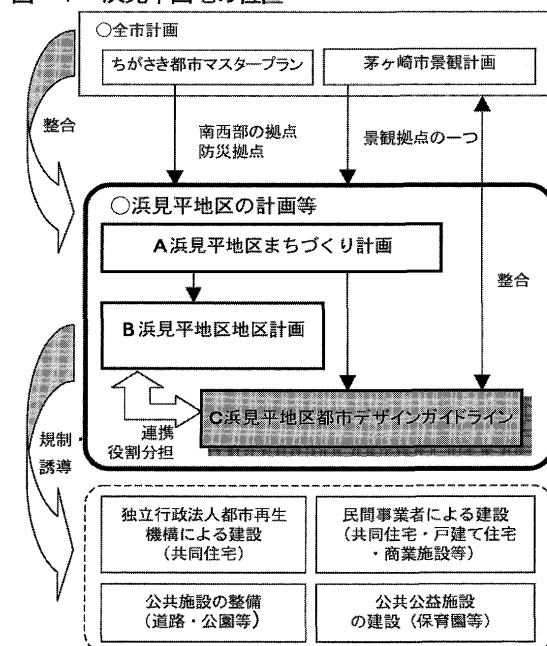


図-2 団地建て替えを規制・誘導する3つの計画

* 日本大学短期大学部

** (株)都市環境研究所

* Nihon University Junior College

** Urban Design Institute Co., Ltd

(2) ガイドラインの役割

ガイドラインは、浜見平地区まちづくり計画の内容を受け、都市計画法に基づく地区計画と連携して活用するものであり、地区における景観形成の指針となるものである。また、ガイドラインは、全市域における「茅ヶ崎市のまちづくりにおける手続及び基準等に関する条例」

(以下、「まちづくり手続条例」という。)に基づく基準に加え、よりよい環境やまち並みを実現するために本地区独自の基準として付加されるものとしている。

本地区の地区計画は、容積率や建ぺい率、斜線制限や絶対高さ制限など主に建築形態のコントロールを行っているが、ガイドラインは、オープンスペースの質及び量的な基準と詳細な建築物等のデザインに関する指針等を定めている。筆者らが検討・提案した環境空地率は、このガイドラインにおいて位置付けている(図-3参照)。

4. 環境空地率の考え方

一般的に敷地内のオープンスペースは、建築されていない部分によって生み出され、建ぺい率規定の裏返しとして担保されるが、その整備内容までは問われない。しかし、本地区は、従前の空間のゆとりや開放感の継承、既存の緑をできるだけ残すなど地区内の心象風景や原風景の保全と活用、環境共生のまちづくり、生活防災拠点としての空間確保等を理念で求めている。環境空地率は、上記理念の実現のため、オープンスペースにおける車利用ではない生活空間を担保する指標の一つとして設定した(図-4参照)。

(1) 定義

○環境空地率…環境空地面積/敷地面積×100

人を中心とした生活空間の確保のため、駐車場や自動車のための通路を除く歩行者を主体とした広場や通路、緑化スペース等の割合を指したもの。ゆとりのある快適な生活環境を実現する指標として定義。

○環境空地…非建ぺい地のうち次にあげるもの

①歩行者(自転車)通路②広場・プレイロット等③緑地(水面含む)等

(2) 例外規定

上記原則を基本としながらも、よりよい空間づくりのため、また、車両の空間であってもその利用が消防活動時等に限られる場合、環境空地としての質を考慮して、係数を用いて、以下の考え方で算入できるものとした。

ア) よりよい空間づくりのために整備された空間

通常時に周辺住民を含む一般の利用が可能な、より質の高い空間を確保した以下の場合には、環境空地面積に1.2倍の係数がけをして参入できる。

○通り抜け通路

○ある一定規模(150㎡以上)の角地の広場や通り抜け通路に接続して設けられる広場

○その他、提案により創出される空間で、景観まちづくり審議会の意見を聞いて判断されるもの

※1.2倍の係数は、総合設計制度の公開空地の広場状空地の有効係数と同じ数値を用いた。

※地区計画で定められている地区施設で上記に該当するものについては、この規定を適用せず、係数は、1.0とする。

イ) 車両空間でもその利用形態等によって参入できる空間

車両空間でその利用が限られる場合には、以下を条件として、環境空地面積に参入できる。ただし、当該空地面積に0.5倍の係数がけをしたものとする。

○消防活動空地等、通常時に車の通行がなく、舗装材料も周辺の広場等と一体的に整備されたもの

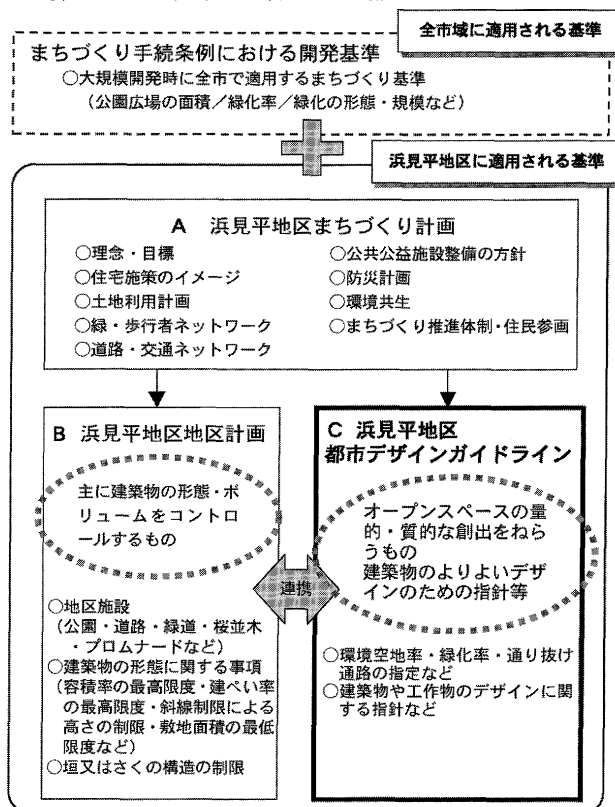


図-3 地区計画とガイドラインの役割分担

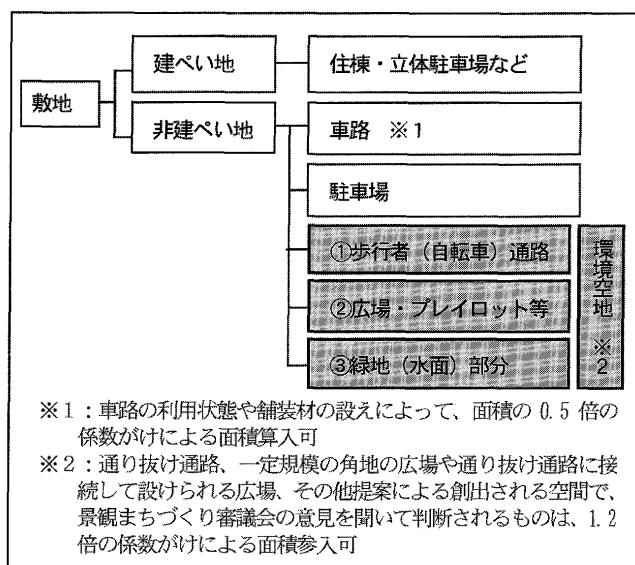


図-4 環境空地の考え方

5. 本地区における環境空地率の設定

環境空地率は、地区計画における土地利用の区分に対応して設定した。なお、地区計画では、容積率により建物のボリュームが規定されることと建築物等の高さの最高限度を考慮し、建ぺい率を設定している(図-5参照)。

(1) 高さを緩和する区域における設定(住宅地区①②)

本地区の従前の高さ規制は、都市計画の高度地区により15mとなっていた。これに対し、地区計画で、住宅地区①で25m、住宅地区②で22mとしており、従前の高さ数値に対する比率はそれぞれ1.67倍、1.47倍となっている。このことにより、地区計画で建ぺい率は抑えられ、非建ぺい率は、それぞれ1.5倍、1.25倍となっている。

また、車路及び建築面積に含まれない平面駐車場の整備量を考慮し、これが敷地面積の概ね20%程度と想定するとともに、上記高さ制限、非建ぺい率の従前基準との比率を考慮し、環境空地率を住宅地区①で40%、住宅地区②で30%と設定した。

当地区で最初に建て替え事業を行う先行街区の計画内容を都市再生機構の協力により、情報提供を受け、環境空地率をみると、基準をクリアしている。先行街区は、駐車場を自走式立体駐車場として集約しており、空地の確保に対して十分に配慮されている計画となっている。

(2) 低層住宅地(住宅地区③)

住宅地区③は、高さ制限が10m、建ぺい率60%となっている。低層の集合住宅としての利用の場合、環境空地率の数値基準は、非建ぺい率40%～20%の原則から、環境空地率は20%と設定した。ただし、戸建て住宅地となることも考えられ、この場合は、それぞれ単独の敷地(最低敷地規模145㎡)の中で環境空地を確保することとなり、集合住宅で確保する場合と意味が異なってくることから、環境空地の考え方がなじまないと判断し、戸建て住宅地の場合は、適用除外とした。

(3) 公共公益施設用地及び商業施設用地(A地区)

公共公益施設用地及び商業施設用地となるA地区は、地区計画において、建ぺい率を60%と設定している。公共公益施設用地については、現在、建築用途が具体的に決まっていないことや利用者が不特定多数であることから平面駐車場が望ましく、現段階では駐車場規模が想定できない。また、商業施設用地については、1フロアの床面積の確保が求められる施設であるとともに、商品搬入のための荷さばきスペースが必要となる。このことから、A地区については、原則とおり、非建ぺい率40%～20%とし、環境空地率を20%とした。

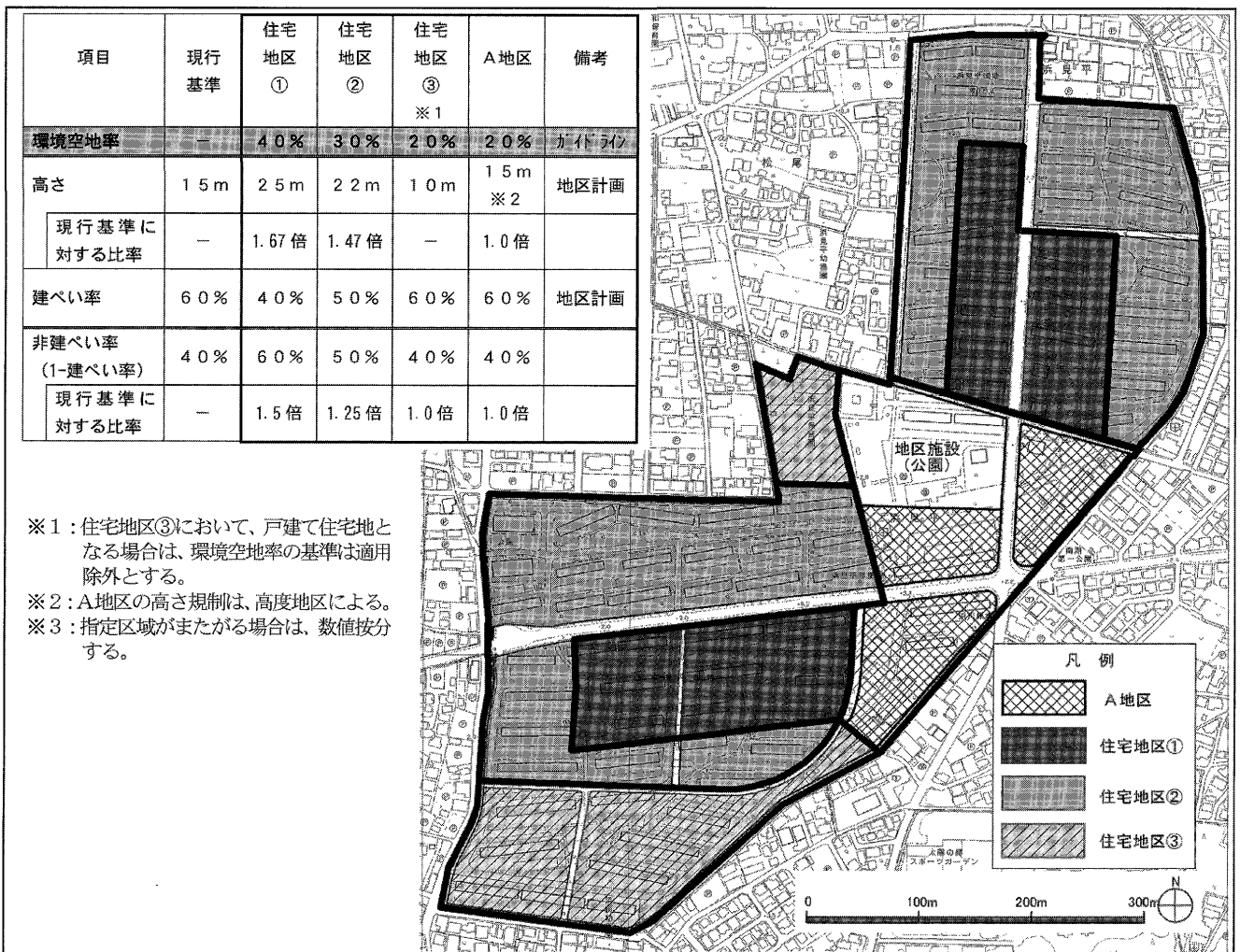


図-5 地区計画の地区区分と環境空地率の設定

6. 環境空地率の他事例における検証

本地区周辺の他の集合住宅の事例における環境空地率（係数がけはみっていない）は、表-1 および図-6 のような結果となる。事例1～3は近年の民間開発における事例であり、事例1で25%、事例2で34%、事例3で41%となっている。

事例3は、第一種低層住居専用地域内における良好な集合住宅であり、一団地の認定を受け、住棟が分けられ配置されている。また、空地確保のための設計上の工夫も行われている事例である。この事例3の環境空地率（40%程度）を住宅地区①では求めており、適切な数値設定といえるものと考ええる。

表-1 各事例の環境空地率

		① 敷地面積	② 建築面積	③ 車関連 面積	④ 環境空地 以外 (②+③)	⑤ 環境空地 (①-④)
事例1	面積(m ²)	5,733	3,668	589	4,257	1,476
	割合	100.0%	64.0%	10.3%	74.3%	25.7%
事例2	面積(m ²)	14,457	7,133	2,371	9,504	4,953
	割合	100.0%	49.3%	16.4%	65.7%	34.3%
事例3	面積(m ²)	16,216	6,440	3,281	9,721	6,495
	割合	100.0%	39.7%	20.2%	59.9%	40.1%

環境空地率は網がけ部分

7. まとめ

浜見平地区において環境空地率を導入したが、先行街区では、駐車場を自走式駐車場として集約化し、その数値基準をクリアしている。環境空地率は、結果として車両空間の割合を規定しており、これをクリアするためには、駐車場の集約や地下化等の工夫をおこなう必要性が出てくる。このことにより、緑化や広場等の歩行者空間の量を増加させ、オープンスペースの質を高める計画に誘導することが可能となる。

なお、環境空地率については、ガイドラインの他の基準とあわせて適合しているかどうか、景観まちづくり審議会で諮り、指導・助言を受けながら進めることとしており、このことによって環境空地率の基準が守られているかチェックできる機能を有している。

謝辞

ガイドラインは、茅ヶ崎市景観まちづくり審議会の審議を経て策定されている。また、ガイドラインの作成にあたっては、茅ヶ崎市から資料提供等を受けるとともに、都市再生機構神奈川地域支社との度重なる協議をおこなっている。関係者からの助言・協力を頂いたことに、厚く御申し上げます。

参考文献

- 1) 茅ヶ崎市(2008)：浜見平地区まちづくり計画
- 2) 茅ヶ崎市(2008)：浜見平地区地区計画
- 3) 茅ヶ崎市(2008)：浜見平地区都市デザインガイドライン

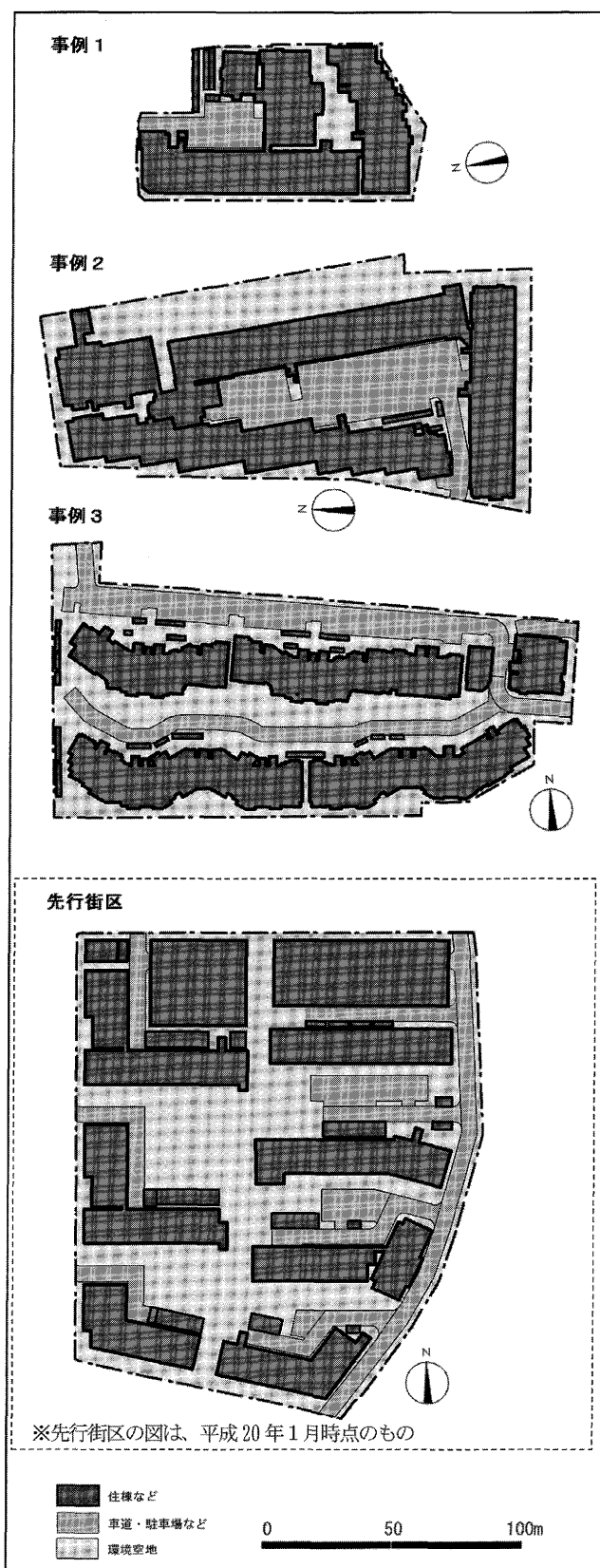


図-6 事例等における環境空地率

名 称：浜見平地区都市デザインガイドライン

所在地：茅ヶ崎市

発 注：茅ヶ崎市

受 託：(株)都市環境研究所

策定期間：平成17年11月～平成20年3月