

雑司ヶ谷研究 その1

——道路の構成と住宅更新——

Zoshigaya Study 1

—Structure of Pathways and Renewal of Houses—

住居学科

皆川 智子

薬袋奈美子

Dept. of housing and architecture Satoko Minagawa

Namiko Minai

抄 録 雑司ヶ谷は鬼子母神があることが江戸時代から有名で、その参道沿いに町が発展してきた。しかし現在は静かな住宅地の様相が強く、細い路地沿いに木造の住宅が密集している地域である。静かな住宅地である反面、災害時の危険性も危惧されている。本稿では、過去20年程の住宅更新状況を調べた上で、路地の形態を確かめ、建物更新との関係について考察するものである。今後の路地を中心とした住宅地構成にかんする研究の、基礎的研究として位置付ける。

キーワード：路地、住宅地計画、更新、道路幅員

Abstract “Zoshigaya” is a town famous for “Kishimojin” and was developed in the Edo period. It is now a quiet residential area, but with many wooden small houses along narrow pathways. Its atmosphere is quiet and friendly, but is considered not so safe in the case of fire or other disasters. This paper reports on 1) redevelopment projects over the last two decades, 2) shapes of pathways, and 3) the relationship between building renewal and pathways. This is a basic study for proposing housing area planning schemes for areas with narrow pathways.

Keywords : small alley, community planning, renewal, width of pathways

1. はじめに

自然発生的に創出をされた住宅地には、生活の豊かさ、生活をする一人一人の住まい・地域への愛着が感じられる。雑司ヶ谷地域もそのような町の一つである。本研究は、生活の息遣い豊かな雑司ヶ谷を様々な角度から考察し、今後の住まい・地域づくりへの示唆を得ることを目的に、調査・研究を重ねるものである。本稿はその第一報であり、雑司ヶ谷の空間を特徴づける大きな要因である道路と住宅の関係について考察をするものである。

住宅と路地の関係については、既に住環境整備の分野の研究としては蓄積がある。殊に墨田区向島地区等を対象として取り上げた研究は多く、特に防災対策についての研究は多い。しかし、道路形状や、

建物の形態にかかわるような研究は少なく、中村等による縁石と壁面距離の関係⁷⁾、川崎による3項道路による地区計画制度の検討⁶⁾等、幾つかが見られる程度である。本稿では、雑司ヶ谷地区における道路形状を整理したうえで、建物の更新状況を分析する。

木造密集市街地については、災害時の危険度が高いことから、スクラップアンドビルド型の改善対策が、講じられてきて、特に東京都心部での過密居住による危険度は、軽減されたと言えよう。しかし、その方法は、コミュニティを大きく変えるという負担があり、各町が長年かけて築きあげてきたものが壊される。また、地権者や居住者の同意を得ることが困難であり、自治体を中心になって様々な手を尽くしてきたが、依然として多くの地域での密集地域

問題は解消していない。更に、面的な更新を行った地域でも、東京都地域延焼危険度（6時間後延焼危険度ランク）で、危険度が高いという指摘を受けている地域もあるとの指摘もある*¹。つまり、十分な問題解決が行われてこなかったのが、これまでのクリアランス型の密集市街地問題の解消方法である。本研究では、修復型での木造密集市街地の住宅地の可能性を一層探るために、雑司ヶ谷地区を対象として、近年の建物の更新状況及び路地の状況について、実態を整理する。

2. 雑司ヶ谷地区の住環境の概要

2.1 地域の概要

江戸時代から、雑司ヶ谷の鬼子母神は、子授け、安全、子育てを祈願するために、多くの人の参詣する場として栄えてきた。江戸時代中期には、麦藁細工の角兵衛獅子やすすみみずくといった、参詣客向けの“雑司ヶ谷土産”が売り出されるようになり、料理茶屋等も建てられ繁盛した。

明治初期の雑司ヶ谷霊園ができたこともあり、戦後の近傍の池袋副都心が発展しつつも、静かな住宅地という側面を保ってきた地域である。

豊島区の都市マスタープラン上では、“雑司ヶ谷地区”として、雑司ヶ谷1丁目から3丁目、及び南池袋4・5丁目が一体的に扱われている（図1参照）。南池袋3丁目は、東京音楽大学や区立南池袋小学校が新設される等、文京・福祉関連の公共的な利用に供される空間が多く整備され、また南池袋4丁目は雑司ヶ谷霊園がある場所であり、いずれも密集した住宅地を持ちつつも、広大な敷地の公共的な空間のある場所である。

一方雑司ヶ谷1～3丁目については、旧高田小学校跡地はあるものの、密集した住宅地の連担する地域が残されている地域である。

また、1972年から整備が検討されてきた副都心線のルートについて、1999年に帝都高速度交通営団が免許を取得し、2008年6月に地下鉄副都心線の雑司ヶ谷駅が開通した。都電荒川線の鬼子母神駅しか鉄道の無かった地域に、大きな交通環境の変化があった。

2.2 密集市街地としての対策

木造住宅を中心として構成される密集市街地は、災害時の危険度が高いために、様々な基準でその危



図1 雑司ヶ谷地域の場所

表1 雑司ヶ谷地域の地域危険度

町名	雑司ヶ谷			南池袋	
	1	2	3	3	4
建物倒壊危険度	2	4	2	2	1
火災危険度	3	3	3	4	2
総合危険度	1	2	2	2	1
総合危険度順位	2	3	2	2	1
危険度特性評価	AAA	BAA	AAA	ABA	AAA

*危険度は、5段階評価で示され、数値が高い方が危険度が高いことを示す。

*危険度特性評価は、以下のような意味を持つ

AAA…相対的に危険度の低い町

ABA…火災に注意すべき町

BAA…建物倒壊に注意すべき町

険度を割り出し、防災対策を講じてきた。表1に示す通り、雑司ヶ谷2丁目を中心に、災害時のリスクを意識すべき地域である。第6回東京都地域危険度調査（2008年）において危険度ランク5099町丁目中第91位という地域である。

しかし、雑司ヶ谷墓地周辺120mに対する防災不燃化促進事業が昭和59年～平成15年にかけてられ、また公園等への小型貯水槽の設置*²、旧高田小学校が空地として確保されているものの、東池袋4・5丁目地域のような公的な大規模な用地買収を含む居住環境総合整備事業*³は、導入されていない地域である。

雑司ヶ谷2・3丁目の一部については、東京都計画道路幹線街路環状第5号線の整備に伴い、拡幅の対象となる部分については、地区計画が指定されており、住宅地として落ち着きある空間を維持しつつ現行の諸規制に基づく安全性の高いまちの形成が確



図2 地区計画及び延焼危険性の高い地域

保された。しかしそれは図2に示すように、地域の一部であり、雑司ヶ谷1丁目を中心に密集市街地が今後も継承される。

つまり、住環境の改善が住民自身の努力に任されている地域であると捉えられると同時に、従来型の防災対策以外の方法での対応が可能な地域でもある。

雑司ヶ谷2丁目では、特に図2中延焼危険度の高い地域として示された場所は、平成18年度土地利用現況調査に基づき、オープンスペースが少なく建物が密集しており、火災などに弱い地域で、不燃化領域率50%以下、建蔽率50%以上、かつ建物棟数密度70棟/ha以上であることが認められた場所を指定したものである。図2にその場所を示す。

3. 建物の更新状況

3.1 建物用途の変遷

延焼危険性の高い地域として指定されている部分を含む、雑司ヶ谷2丁目の建物用途の実態を確かめる。ゼンリン住宅地図を利用して、5年毎の建物棟数を整理した。表2にその結果を示す。

全体に建物頭数は減少傾向にあり、特に専用独立住宅の減少が顕著であることがわかる。一方で集合住宅は少しずつ増加している。

また医院等併用住宅等の数は、この20年での変化は殆ど無い。店舗併用住宅も含め、地域に密着した生業を持つ人が少なからず存在し続けている地域であることが確認できる。事務所数が僅かではあるが、増えていることも確認できる。住居併用でない事務所が増えることは、地域内で居住者との繋がりを持たない通勤者が増える可能性を示唆する。集合

表2 雑司ヶ谷2丁目の建物用途変遷

	1986	1991	1996	2001	2006	2008
専用独立住宅	521	478	430	421	421	423
集合住宅	136	149	160	146	145	149
店舗併用住宅	67	67	62	62	62	60
事務所	28	29	32	37	36	36
事務所併用住宅	8	6	4	5	3	3
公共施設	1	1	1	1	2	2
医院等併用住宅	4	4	4	4	4	4
医療福祉施設	1	1	1	1	1	1
住居併用工場	5	7	7	7	7	7
教育文化施設	1	1	1	1	0	0
宗教施設	1	1	1	1	1	1
その他	78	67	77	73	62	55
合計	851	811	780	759	744	741

表3 建物概形の変化

	1986-1991	1991-1996	1996-2001	2001-2006	2006-2008	合計
A 建て替え	47	28	86	51	22	244
B 駐車場・空き地化	32	37	16	40	14	129
C 細分化	1	3	6	6	0	16
D 細分化(アプローチ路有)	0	0	1	1	1	3
E 新築(従前期は駐車場・空き地)	13	16	17	18	12	76
F 複数建物の統合	16	15	6	2	1	40
G 空き地の駐車場化	3	0	1	3	1	8

住宅が増え、地域との繋がりを強く持ちやすい併用事務所・医院数が増えないことは、意識的に地域の繋がりを持つような仕掛けが無ければ、近隣の交流度合いの低いコミュニティに移行することも危惧される。

3.2 建物の更新状況

1) 全体像

ゼンリン住宅地図豊島区版を用いて、1986年から5年毎及び2008年の、建物の建築状況を比較する。ゼンリンは航空写真をもとに建物形状を地図に反映させているので、建物の概形を空から把握した上での分析ということになる。建物の概形変化の分類を、図3の凡例に示したように行う。ここでは、従前期との変化を以て確認を行いその変化を確かめた。また建物の細分化については従前の棟数で、統合については統合後の棟数で示す。表3にその結果を示す。

調査対象となった20年の間に、建て替えや新築等、建物の変化があったのは、この地域にある800棟程度ある建物のうちの約370棟と5割近くに相当する。国土交通省によると平成8年から過去5年間に除却されたものの平均は、建設から26年という



図3 雑司が谷における5年毎の建物更新状況

数値が出ており、それを鑑みれば、比較的ゆっくりとした速度で、建物の更新の行われている地区であるとも言える。

最も多いのは、同一敷地内の建物建て替えである。全期を通して数多くの建物の建て替えが見られる。1996年～2001年期には、特に環状5号線沿いで通常よりも多くの建て替えが見られるが、これは道路の拡幅工事が影響しているものと考えられる。

建て替えに次いで多いのが、駐車場化・空き地化するものである。建物の建設への需要圧力が弱い地域では一般的に駐車場化する事例は多くみられるが、この地区でも建物が除却されそこにオープンスペースが発生する状況が読み取れる。特に2001年～2006年期の環状5号線沿いに多くみられ、これも道路拡幅工事の影響があるものと推測される。一度空き地化・駐車場化された後に家が建てられるケースも確認できる。

2) 建物棟数に変化のあったもの

建物の更新があったもので、敷地内の棟数の変化のあったものを中心に考察をする。従来の密集市街地整備の中では、特にFのような小規模な木造建物を除却し、大きな不燃化構造物に建て替えることが、良い解決策例として目標の一つとされてきた。雑司ヶ谷でもバブル経済を背景にした不動産活況期を中心に、そのような事例が多いことがわかる。しかし、近年は多くはない。このような建て替えのしやすい場所でも一通り事業が行われたという可能性や、バブル期に比して活発な不動産投資が社会的に少ないということもあるかとは思われるが、地下鉄線の開通があったにもかかわらず、このような件数が多いということはないということは、今後ともこのような方法での建物更新は多くはないということが推測できる。つまり、個別更新における住環境整備のありようについての検討の重要性が確認される。

Cの細分化事例は、微増傾向にある。細分化された場所では、住宅の密集化が一層進行することになり、空間の使い方を慎重にすべき場所となる。

細分化の中でも路地的空間を新たに発生させるアプローチ路のあるものも近年事例がみられるようになってきている。敷地の大きい場所を細分化させるには、奥まった家へのアプローチ路が必要であることに伴う対応であるが、住宅が密集するばかりでなく行き止まり路を増やすこととなり、災害時の避難路確保の視点からは、必ずしも望ましい状態ではない。

しかしアプローチ路は、短い場合は限られた人数の人が利用する場所であり、道路的空間でありながら、共有の中庭の感覚で利用する可能性のある場であり、コミュニティ形成の視点からも、うまく運用されれば、良い空間となりうる。まだ件数は少ないが、今後も見守るべき空間といえよう。

4. 道路の形状

4.1 道路幅員の実態

道路台帳をもとに、道路の幅員を調べたうえで、道路形状の連続性をもとに、分類をした。

図4は道路を幅員別に示したものである。車両の通り抜けのしやすい幅員6m以上の道路は、ごく一部であり、一般的な道路として必要とされる4m以上の幅員のある道路も町丁目境界沿いの一本に留まる。いずれも商店街の主要路として利用されている道路であり、車両と人の往来が絶えない場所である。

最も多いのは、幅員2mから4m程度の道である。4m以下の道路は車両のすれ違いが困難であり、車両のスピードが抑制される。特に対象地域内には、直線状の道路が殆ど見られず見通しが悪いこと等から、通り抜け車両も含め、必要車両が速度を落として通過する地域である。車両が通る際には、歩行者は道を譲らなくてはならないような場合もあるが、歩行者中心の道路空間としての維持が容易な空間と

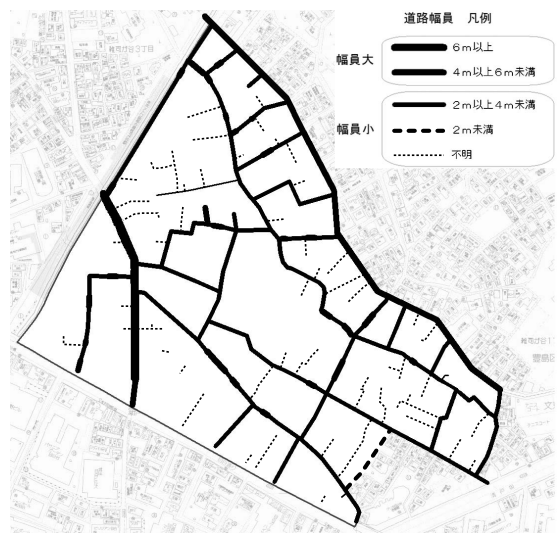


図4 雑司ヶ谷2丁目内の道路幅員

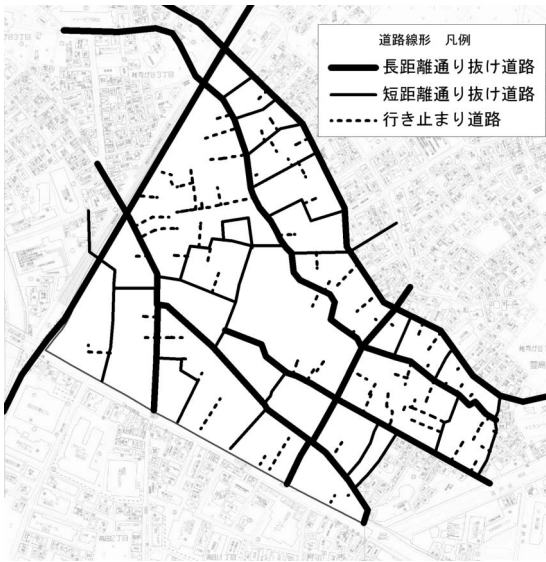


図5 道路の連続性による分類

もいえる。

4.2 道路連続性の類型

図5は、道路の連続性を一本の道として通り抜けしやすい形状であるのかどうかという視点で分類をした図である。

300 m以上連続的に続く“長距離通り抜け道路”は、南北方向に途中交差するものも含めて3本、東西方向に4本確認される。南北方向の3本が幹線道路の出入口となっている。一本は環状5号線にあたる部分で、近年になって整備されたものである。東西方向の長距離通り抜け道路のみが、地域の東西方向をつないでいる。その中には既に挙げた商店街として利用されている幅員の広いものもあるが、法律に必要幅員として定められている幅員4 m以上のもので構成されている。

短距離通り抜け道路は、行き止まりとはなっていないが、長距離のように連続していないものをさす。殆どは、南北方向にとおっているものが該当する。

多いのは行き止まり道路である。行き止まり路で短いものについては、道路でもあり同時に、限られた人の利用で、面する住民の利用方法の自由度が高まる空間である。行き止まり路でも長いものもみられる。ここでは長短の明確な分類はしないが、奥

まった場所の災害時の危険性等も含めた検証が必要な空間と言える。

4.3 道路形状と更新状況の比較

道路の形状と、建物の更新状況を考察する。図6に調査対象期間の更新状況を、建物概形とともにプロットした。

まず、複数の小規模な建物が大きな共同住宅になった事例を確認する。いずれも長距離通り抜け道路に面した場所で行われている。

細分化事例(図中C)も比較的長距離通り抜け道路に面した敷地において実施されている。アプローチを新たに設置している(D)タイプについても3件中2件は長距離通り抜け道路に面する場所である。建物棟数に変化の無い更新や駐車場・空き地化事例は数が多いので単純な比較にはならないが、行き止まり路の奥にまで及んで実施例があるのに比べると、大きな差がある。また新築事例が、短距離通り抜け路沿いに多いことも特筆すべきであろう。

建物の集合住宅化や、まとまった敷地からの敷地分割については、比較的幅員の広い長距離通り抜け道路沿いに事例が多く見られるものと考えられる。従前の比較的広い敷地が長距離通り抜け路沿いにそもそも多くあったこともあるのであろう。一方細い路地奥に古くから建設されてきた住宅の更新は、その敷地内で完結する形で実施されてきた。

5. まとめ

雑司が谷のような密集市街地で、全面的な市街地更新によるまちづくりは、困難であると同時に、雑司が谷らしさを失いかねない。本稿では、狭隘道路沿いも含めた建物の個別更新が活発に行われている実態を把握したと同時に、4 m以上の幅員のある通り抜け道路沿いには集合住宅が建設され、多くの新しい入居者の受け皿ができてきていることも確認できた。

雑司が谷は池袋に近く、近年地下鉄駅も設置された大変利便性の良い住宅地である。新たな集合住宅が建設され、ともすれば典型的な希薄な近隣関係のコミュニティが形成されかねない。細街路の連続する地域は防災上、決して安全と言える場所ではないところで実施しうる修復型のまちづくりでは、物理的な安全性の確保だけでなく、人の繋がりや、小さな防災の仕掛けをまちの中に数多く施す必要がある。

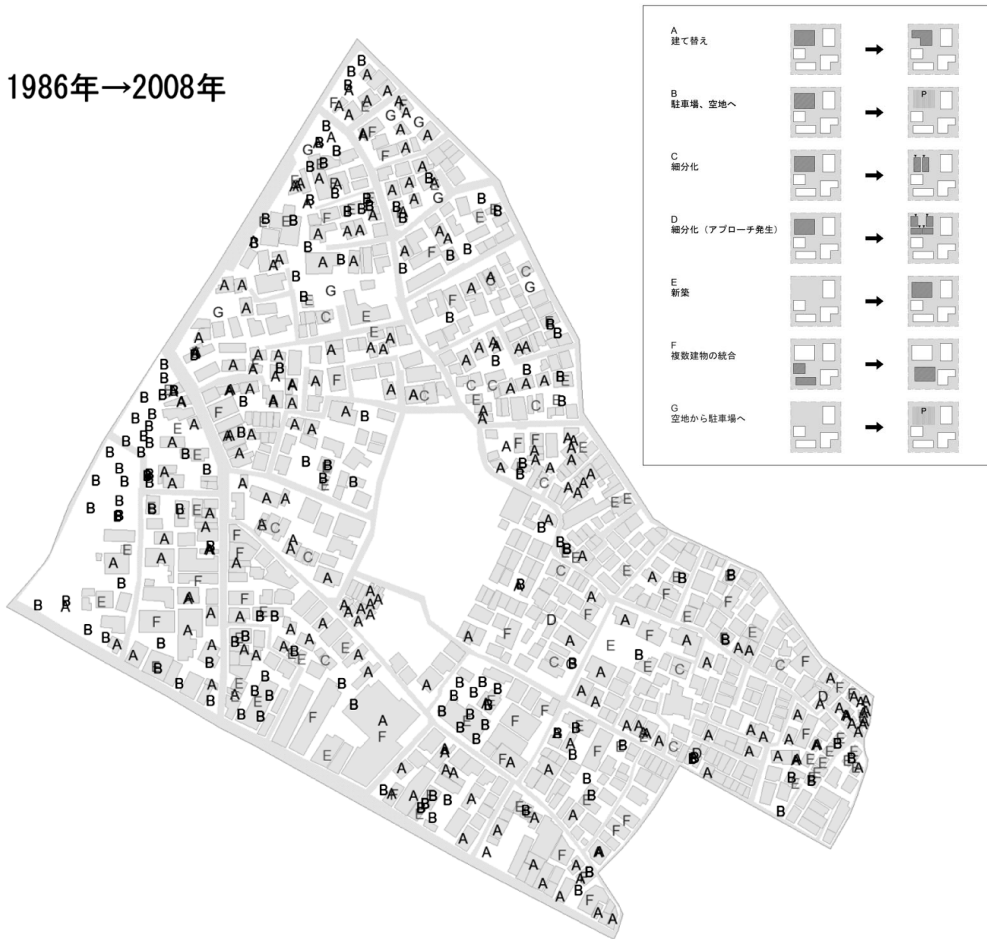


図6 雑司が谷における2008年度の建物状況と1986年からの更新状況

今後はそのような仕掛けの実態と可能性を明らかにし、雑司が谷が安全でありながら、細街路を生かした味わいのある住宅地となる工夫を模索したい。

註記

- * 1 参考文献3 p46, それでも「木密」に住み続けたい, 後藤治他, 彰国社, 2009年。
- * 2 雑司が谷一丁目児童遊園, 雑司が谷公園 (2丁目), 雑司が谷二丁目四つ家児童遊園, クレセント目白用地 (2丁目) に設置されている。
- * 3 東池袋4・5丁目の19.2 haは東京都木造住宅密集地域整備事業実施地区の対象地区として指定された。昭和58年度～平成24年度。

参考文献

- 1) 森本信明他：まちなか戸建 持ち家化社会のまちづくり, 学芸出版社 (2008)
- 2) 仙田 満他：子どもが道草できるまちづくり 通学路の交通問題を考える, 学芸出版社 (2009)
- 3) 後藤治他：それでも、「木密」に住み続けたい! 一路地裏で安全に暮らすための防災まちづくりの極意, 彰国社 (2009)
- 4) 宇杉和夫：まち路地再生のデザイン 路地に学ぶ生活空間の再生術, 彰国社 (2010)
- 5) 建設省：建設白書—変化への対応<平成8年版> (1996)

- 6) 川崎興太他：建築基準法第42条第3項に基づく3項道路を活用したまちづくりに関する研究(その1)―東京都中央区月島地区における3項道路型地区計画の制度設計―，日本建築学会大会学術講演梗概集，617 (2005)
- 7) 中村 仁他：密集市街地における狭あい道路の縁石間距離と壁面間距離―東京都墨田区京島地区を事例として―，日本建築学会大会学術講演梗概集，389 (2008)
- 8) 栗並秀行他：大都市における密集市街地の近況に関する研究―名古屋市杉村地区におけるケーススタディー，日本建築学会大会学術講演梗概集，93 (2001)
- 9) ゼンリン住宅地図文京区 ([1986]) (東京都 (5))，ゼンリン (1986)
- 10) ゼンリン住宅地図文京区 ([1991]) (東京都 (5))，ゼンリン (1991)
- 11) ゼンリン住宅地図文京区 ([1996]) (東京都 (5))，ゼンリン (1996)
- 12) ゼンリン住宅地図文京区 ([2001]) (東京都 (5))，ゼンリンゼンリン住宅地図文京区 ([2006]) (東京都 (5))，ゼンリン (2001, 2006)
- 13) ゼンリン住宅地図文京区 ([2008]) (東京都 (5))，ゼンリ (2008)