

戸建住宅地における自動車の駐車形態に関する研究

A Study on the Influence of the Parking Form at Town Houses upon Town's Setting.

03M43079 加藤 裕人
Eugene Kato

指導教官 齋藤 潮
Adviser Ushio Saito

SYNOPSIS

The paper aims at grasping the feature of town's setting from the car parking form defined by the patterned layout among town houses which is facing the garage and the road. We have selected three town districts for the study, and have found out the relationships between the parking form and the town's setting. As a conclusion, 1) The layout of parking form at the town houses is influenced by external factors. 2) By focusing at the town's setting from the car parking form, we have found differences in the form from the town history.

1. 序章

1-1. 背景と目的

現代社会では、景観のコントロールにより街並みを整える風潮がある。その背景には、無秩序な街の形成を避け、より住みやすい街をつくらうとする意図があると考えられる。ここで個々の住宅について見ると、景観コントロールにより個人の自由が規制される可能性があり、したがって各住宅の個性が一様になり、街並みが画一化してしまう恐れがある。戸建住宅において駐車スペースと自動車が占める空間は決して小さくない^{*)}ため、街並みの外観に影響を及ぼすファサードの構成を考えると、自動車はその重要な一要素であると言える。よって、我々が街並みを眺める際に捉える特徴は、自動車の駐車形態の傾向によっても説明できるのではないかと考える。また自動車の駐車形態は、住宅規模・形態や接道状況等と深く関わっている。似た調子のファサードが並ぶ街並みを目にする体験があるが、景観の規制に依るものでなければ、何らかの要因によって選択傾向が生まれてきているのではないかと考える。以上の興味から、本研究では街並みを大きく特徴付ける一要因として自動車の駐車形態に着目し、駐車形態が街区を形成する各構成要素とどのように関連性を持つか明らかにする。また、駐車形態がどう街に現れてきているかを分析することで、戸建住宅地における景観の特徴を読み解くことを目的とする。

1-2. 研究の位置付け

家屋やファサード構成が街並みに与える影響に関する研究には、住宅地における大規模駐車場の舗装や植栽、境界部等の構成要素から街並みを捉えようと試みた深堀ら^{*)}の研究がある。また、住宅地における駐車スペースと敷地条件との関連を扱った研究には、二台の駐車スペースの確保に良好な敷地形状の提案を行った小泉ら^{*)}の研究がある。しかしながら、ファサードを構成する重要な要素として自動車を扱った既往研究は見られない。この点で、駐車形態より戸建住宅地の特徴を把握しようと試みる本研究は、独自性があるといえる。

2. 研究の方法

2-1. 駐車形態の類型化

駐車スペースと住宅の関連性について、前面道路から見た駐車形態と家屋について着目すると、大きく以下の3つの観

点から説明することができ(図1)、本研究ではこれらの分類により、街の空間特性を把握できるものとする。すなわち、駐車形態と建築のレイアウトによる分類、駐車スペースの視認性による分類、エントランスと駐車スペースの位置関係による分類である。(以下、「レイアウト」、「視認性」、「アプローチ」これら3種の分類の組合せにより、以下、街の特徴について整理することとする。

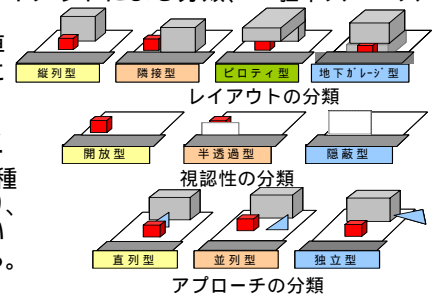


図1 駐車形態の類型化

2-2. 対象地区の選定

駐車スペースの接道条件を考慮すると、区画整理の有無と敷地規模の大小が重要であると考えられ、本研究では以下の3つのパターンの住宅地を対象とする。ここで、各対象地の特徴を表1に示す。

(1)区画整理が入り計画的に街区が決定された地域で、中規模から敷地が細分化され小規模化した敷地を多く含む地域奥沢2丁目。(2)区画整理が入る前に、住宅が形成され複雑化してしまっ地域として代田5丁目。(3)区画整理が入り計画的に街区が決定された地域で、敷地が大規模のまま残る地域として田園調布3丁目。

表1 対象地の特徴と街の歴史的背景

対象地	対象地区の沿革と特徴
奥沢2丁目	東急目黒線、東急大井町線と都道426号上馬・奥沢線(自由通り)に囲まれた地区で、建蔽率50%の第一種低層住居専用地域 ^{*)}
代田5丁目	小田急線、京王井の頭線と環状7号線に囲まれた地区で、建蔽率50%の大規模低層住居専用地域
田園調布3丁目	放射状街路が強く現れている田園調布駅から半径350mまでの街区に隣接する住居で、建蔽率50%の第一種低層住居専用地域

3. 駐車形態の特徴の把握

3章では、各対象地における駐車形態の特徴を精査する。そのため、2章で分類した各タイプの駐車形態の該当数、及び



図2 奥沢2丁目 視認性の分布

図2のようなプロット図を用いて、各タイプの分布を調べる。各タイプの該当数については、表2、4、6に示す。

3-1. 奥沢2丁目における駐車形態の特徴

表2より、レイアウトに関しては縦列・並列型とピロティ・地下ガレージ型で2極化し、視認性に関しては開放型と半透過型の両タイプが圧倒的に多く出現し、アプローチに関しては並列型が最も多く見られ、直列型と独立型に差はあまり見られないことがわかる。これらの分析によりわかった奥沢2丁目における特徴を表3に示す。

表2 奥沢2丁目 駐車形態の各タイプ

レイアウト	縦列型	並列型	ピロティ型	地下ガレージ型	合計
レイアウト	144	132	43	45	364
視認性	開放型	半透過型	隠蔽型		
	156	142	66		
アプローチ	直列型	並列型	独立型		
	68	214	82		

表3 奥沢2丁目における駐車形態の類型化による分布特徴

レイアウト	(L-1)	同タイプが街路沿いに線的に連続する
	(L-2)	地下ガレージ型は隅地に多く分布する
視認性	(V-1)	同タイプが街路沿いに線的に連続する
	(V-2)	隠蔽型は隅地に多く分布する
アプローチ	(A-1)	全体的に並列型が多く分布している
	(A-2)	隅地に直列型はあまり見られなく独立型が多く分布する

3-2. 代田5丁目における駐車形態の特徴

表4より、レイアウトに関しては縦列型、隣接型の順に多く、視認性に関しては開放型が最も多く出現し、アプローチに関しては、並列型が最も多く、直列型と独立型が同程度分布していることがわかる。これらの分析によりわかった代田5丁目における特徴を表5に示す。

表4 代田5丁目 駐車形態の各タイプとその該当数

レイアウト	縦列型	並列型	ピロティ型	地下ガレージ型	合計
レイアウト	144	96	64	51	355
視認性	開放型	半透過型	隠蔽型		
	200	94	61		
アプローチ	直列型	並列型	独立型		
	99	173	83		

表5 代田5丁目における駐車形態の類型化による分布特徴

レイアウト	(L-1)	交差路ではタイプがバラける
	(L-2)	地下ガレージ型は東部に多く分布する
	(L-3)	同タイプが面的まとまりを持って集合している箇所がある
	(L-4)	街区内部に縦列型が連続していく傾向がある
視認性	(V-1)	街区内部に開放型が連続していく傾向がある
	(V-2)	隠蔽型は東部にまとまる傾向が見られる
	(V-3)	敷地規模が比較的大きい土地に隠蔽型の分布がみられる
アプローチ	(A-1)	全体的に並列型が多く分布している
	(A-2)	街区内部で直列型が投入され、それは連続する傾向が見られる
	(A-3)	隅地に直列型は現れにくい

3-3. 田園調布3丁目における駐車形態の特徴

表5より、レイアウトに関してはタイプ毎の該当数に格差が生じ、視認性に関してはいずれのタイプもほぼ同数見られ、アプローチに関しては並列型が最も多い一方直列型が少ないことがわかる。これらの分析によりわかった田園調布3丁目における特徴を、表7に示す。

表6 田園調布3丁目 駐車形態の各タイプとその該当数

レイアウト	縦列型	並列型	ピロティ型	地下ガレージ型	合計
レイアウト	143	96	29	63	322
視認性	開放型	半透過型	隠蔽型		
	128	98	106		
アプローチ	直列型	並列型	独立型		
	50	182	100		

表7 田園調布3丁目における駐車形態の類型化による分布特徴

レイアウト	(L-1)	縦列型が多く分布している
	(L-2)	街区内で同タイプが連続・集合する
視認性	(V-1)	隠蔽型は街路を挟んで対面的に分布する
	(V-2)	隠蔽型は敷地間口が比較的大きい土地にて適用される
	(V-3)	狭小敷地ほど開放型が多い
	(V-4)	同タイプが連なるところでは、敷地規模が大きい
アプローチ	(A-1)	全体的に並列型が多く分布している
	(A-2)	独立型が全体に散在している
	(A-3)	並列型は街路沿いに同タイプが連続する

4. 外的要因の相関分析

4-1. 裏づけとその検討方法

4章では、3章で把握した各対象地の駐車形態の傾向や特性と沿革を、外的要因として考えられる項目から分析・考察を行い、その相関関係を把握する(3つの街の沿革の違いが

独自性を示すことを明らかにする)。

以下の8項目の説明要因によって分析・考察を行うことで駐車場の類型化によって表れた特徴や傾向を裏づけ、考察を行う。建築面積、建築長短辺比、敷地形状、敷地間口幅、街路形態、接道方位、交差路、街路幅員。以下、指数の関係で奥沢2丁目に対して要因分析を記述する。

4-2. 要因分析

4-2-1. 奥沢2丁目

3章でプロットした図から、耕地整理によって形成された奥沢2丁目における特徴を、各着眼点についてその外的要因を明らかにし、地域の特徴を明らかにする。

(1) 駐車形態と建築のレイアウトについて

(L-1) 同タイプが街路沿いに線的に連続する

同タイプが線的に3棟以上連続する箇所は全部で22箇所存在する。内訳は、縦列型6箇所・隣接型13箇所・地下ガレージ型3箇所・ピロティ型0箇所であった。また、説明要因について分析・考察を行うと、17箇所/22箇所に対して連続性が生まれる要因と考えられる項目でまとめることができた。以下、具体的に説明する。

はじめに、同タイプが連続すると考えられる項目を分析すると、『建築面積』で11箇所/22箇所、『建築の長短辺比』では6箇所/22箇所、『敷地間口幅』で6箇所/22箇所の3項目で同調する傾向を持つことが認められた。

また連続性について、『敷地形状』で旗竿敷地を挟んだ場合に着目すると、タイプに依らず街路沿いの連続性は途切れないことから、3m程度の旗竿敷地の間口幅を挟んでも連続する傾向があると考えられる。

次に、連続する各タイプの出現する箇所の差異を、『街路幅員』から考察してみると、3.3mの街路幅員では縦列型のみが連続し、4mを超える街路幅員から隣接型の連続がみられ、5m以上の広幅員街路で地下ガレージ型が投入される傾向があることがわかる。この出現箇所について『接道方位』による差異をみると、南面接道では縦列型のみ、西面接道は隣接型のみが出現するのに対し、東面接道では縦列型の分布もみとめられる。この理由として、戸建住宅における南東面を空けて採光を確保する傾向が大きく関わっているためと考えられる。

以上から、駐車形態と建築のレイアウトについて同タイプが連続する箇所では、外的要因が複数の項目からで作用する傾向にあることが考えられるが、5箇所/全22箇所については外的要因からでは説明がつかない箇所が見受けられた。

(L-2) 地下ガレージ型は隅地に多く分布する

奥沢2丁目地下ガレージ型は全部で38棟存在しているその中で隅地の地下ガレージ型数は12棟ある。

『建築面積』から比較すると、表8より隅地・地下ガレージ型では各々の平均建築面積が大きくなる傾向を持つ。比較的大きな建築規模をもつ隅地には地下ガレージ型を適用しやすいことがわかる。また、『接道方位』をみると、地下ガレージ型全体では接道方位に差が見られない。しかし『敷地形状』を含めて比較すると、街路沿いの地下ガレージ型では北面・東面接道で適用されやすいのに対し、隅地地下ガレージ型では方位性を失うことがわかる。これは地下ガレージ型が、比較的『街路幅員』が広い道路依存する傾向が強いことから、説明することができる。

以上より地下ガレージ型は、複数の外的要因が優劣をもって作用する傾向があると考えられる。

(2) 駐車スペースと視認性による考察

(V-1) 同タイプが街路沿いに線的に連続する

同タイプが街路に沿って線的に3棟以上連続する箇所は全部で24箇所存在し、各々の分類に分けると、開放型12箇所・半透過型10箇所・隠蔽型2箇所である。

説明要因について分析・考察を行うと、17箇所/全24箇所に対して連続性が生まれる要因と考えられる項目でまとめることができる。はじめに、同タイプが連続すると考えられる項目を分析すると、『建築面積』で10箇所/24箇所、『建築の長短辺比』では7箇所/24箇所、『敷地間口幅』で8箇所/24箇所の3項目で同調する傾

表8 平均建築面積

平均建築面積	平均建築面積
平均建築面積	99.81㎡
隅地平均建築面積	121.82㎡
地下ガレージ型平均建築面積	109.16㎡
隅地地下ガレージ型平均建築面積	140.8㎡

接道幅員	開放型	半透過型	隠蔽型	合計
5m以上	5	6	2	13
4m前後	5	2	-	7
3.2m以下	2	2	-	4

表9 接道幅員による各タイプの連続性の差

向を持つことが認められた。建築面積や建築長短辺比などと重複するエリアが少ないため、建築自体に共通性を持たなくとも、同タイプが連続するエリアでは敷地間口幅が連続する傾向が認められた。次に連続する各タイプの出現する箇所の差異を、『接道方位』からみると、半透過型は東西接道方向に連続する傾向が多く、開放型は接道方位に依らないことが認められる。また、『街路幅員』では表9より、開放型と半透過型は街路幅員によらず、出現する傾向をもつ一方、隠蔽型は狭街路では連続して出現しがたいと考えられる。また7箇所については外的要因からでは説明がつかない箇所が見受けられた。

以上から、複数の外的要因が重複する項目は少なく、絶対的に外的要因による傾向は強くないと考えられる。

(V-2) 隠蔽型は隅地に多く分布する

隅地において隠蔽型が適用される棟数は23棟/75棟。はじめに、『建築面積』について、表10より、隅地隠蔽型の平均建築面積は、隅地の規制緩和⁶⁾を考慮に入れても、隠蔽型全体の平均建築面積より大きい傾向にある。しかし、奥沢2丁目の全平均建築面積と全隠蔽型、また、全隅地と隅地隠蔽型の平均建築面積とも大差がないことから隠蔽型が隅地に及ぼす影響はあまりないと考えられる。

表10 隠蔽型平均面積

平均建築面積	99.8㎡
隅地平均建築面積	121.8㎡
隠蔽型平均建築面積	106.9㎡
隅地隠蔽型平均建築面積	125.0㎡

次に、『建築長短辺比』に着目すると、開放型、半透過型は南北方向が長手となる傾向があるのに対して、隅地隠蔽型は10棟/25棟が東西方向を長手方面にしている。また、隅地隠蔽型の『敷地形状』をみると東西方向に長手を取っている10棟の敷地はどれも、その敷地自身が東西方向が長手方向になっている。このことから、隅地隠蔽型は自由に建築の方向を決定する傾向が強いことが考えられる。

また、隠蔽型が『交差路』の隅地に2棟以上存在する箇所が5箇所・12棟あり、隅地の隠蔽型の半数は2棟以上まとまって分布していることがわかる。隅地の隠蔽型に隣接して隠蔽型が並ぶ箇所も8箇所ある。

表11 隠蔽型接道幅員

街路幅員	棟数
5m以上	18
4.2m	3
4m以下	2

『接道方位』に着目すると、北西10棟・北東5棟・南西3棟・南東7棟。また、複数棟連続して隠蔽型が並ぶエリアは北面と東面に接道していることから、隠蔽型は北面接道に適用しやすいことがわかる。また、隠蔽型の接道の『街路幅員』では、全体の圧倒的の大半が5m以上の幅員道路に接していること。また狭街路での対処法から、隠蔽型は幅員の広い街路において適用しやすい傾向をもつことが分かる。

以上より、隅地にくる隠蔽型はまとまりやすい傾向があることがわかる。

(3) エントランスと駐車スペースの位置関係による分類

(A-1) 全体的に並列型が多く分布している
圧倒的多数で、また外的要因も全ての要因で出現し傾向がつかめないため、並列型は標準形であると考えられる。

(A-2) 隅地に直列型はあまり見られなく、独立型が多く分布する

表12 隅地の度数

隅地数：119棟	有効：88棟
隅地直列型数	6棟
隅地並列型数	50棟
隅地独立型数	32棟

外的要因について分析・考察すると、はじめに『建築面積』から比較すると、表13より隅地の規制緩和⁶⁾考慮に入れても、隅地独立型の平均建築面積は規模が大きい傾向がある。一方直列型は規模が比較的小さい隅地に出現した。また、『建築長短辺比』を比較すると、隅地において直列型6棟は、いずれも南北方向を長手にとり、一方隅地独立型は11棟/32棟が東西方向に長手を取っており、これらは建築の方向と敷地の方向が同一である。次に表14より、隅地独立型は『接道方位』に依らないことがわかる。

表13 独立型平均建築面積

平均建築面積	99.8㎡
隅地平均建築面積	121.8㎡
独立型平均建築面積	128.64㎡
隅地独立型平均建築面積	139.41㎡
隅地直列型平均建築面積	110.49㎡

以上より、独立型は比較的規模の大きい隅地に出現しやすいのは、二方面に接道していることから人車分離を適用しやすい条件であることが考えられる。

以下、代田5丁目と田園調布3丁目について同様の分析・考察を行った。

5.3 対象地の総合比較

5-1. 駐車形態の類型による考察

5-1-1. レイアウトについての全体の考察

(1) 表出の共通性と差異

(1-1) 同タイプの連続性について

- ・田園調布3丁目では、同心円街路沿いでは、街区内で同じ型が連続し、放射状街路では街区を越えて連続する。
- ・代田5丁目では、煩雑な街路沿いに連続性は見られなく、街区内に連続性・集団性を有する。
- ・奥沢2丁目では、街区を越えて同じ型が連続する。

(1-2) 『地下ガレージ型』について

- ・奥沢2丁目では隅地に分布する傾向がある。
- ・代田5丁目西部では隅地に分布するのに対し、東部では隅地に分布する傾向はない。

表14 隅地直列型・独立型の接道

	北東接道	北西接道	南東接道	南西接道
直列型	2	-	-	3
独立型	9	8	6	7

・田園調布3丁目では対面し、街路軸に沿う傾向がある。

・直線的な街路に接する

街区では、街区を越えて同じ型が連続する傾向がある。

(2) 考察

全体的に同じ型が連続しない性質をもつ田園調布3丁目において、同心円街路沿いでは、街区内で同じ型が連続することから、放射状街路では街区を越えて連続することから、代田5丁目における「街区内に同じ型の連続性を有する」性質と奥沢2丁目の「地区の直線的な街路において同じ型が街区を越えて連続する」性質を併せ持つと考える。

このことから、駐車形態と建築のレイアウトについて、近隣間で敷地条件が異なるような街区では、街区内部で連続性、集団性が表出する。また、直線的な街路沿いでは、街区を越えても同じ型が連続する傾向がある。

『地下ガレージ型』は比較的規模の大きく、建築表現の自由度の高い敷地にまとまるが、細かくみると、奥沢2丁目・代田5丁目では『隠蔽独立』型との相関が高いが、田園調布3丁目では『隠蔽独立』型との相関は強くない。これは対象地全般的に敷地の自由度が高いため、隅地の優位性や外的要因に依存しない形態を適用できるためと考えられる。

5-1-2. 視認性の分類についての全体的な考察

(1) 表出の共通性と差異

- ・奥沢2丁目・代田5丁目西部では、隠蔽型は隅地に多く分布する。田園調布3丁目及び代田5丁目東部では、地区全体で街路沿いに出現する。

- ・どの地区においても、建築面積の規模が大きい場合、隠蔽型を適用する傾向がある。また、その隠蔽型は集団性の傾向を有する。

- ・ピロティ型の差異として、奥沢2丁目・代田5丁目では開放型が多いのに対し、田園調布3丁目では隠蔽型が多い。

- ・代田2丁目では特に旗竿敷地において開放型の傾向が強く、また隅地には隠蔽型適用の傾向がある。

- ・煩雑な街路に接道する街区では、旗竿状敷地の集合やクルドサック、または一街区など、街区の構成単位で同じ型が連続する。直線的な街路に接する街区では、街区を越えて同じ型が連続する傾向がある。

(2) 考察

規模の大きい敷地が多く、比較的街路幅員の広いエリアでは、隠蔽型はまとまって分布する傾向があると考えられる。地区の街路・街区軸沿いなど構成単位ごとで同じ型が連続的に出現する傾向があると考えられる。

田園調布3丁目は、他2地区に比べ住宅を外に対して閉鎖する傾向が強いことが分かった。

5-1-3. アプローチについての全体的な考察

(1) 表出の共通性と差異

- ・どの対象地においても、全体的に並列型に多く偏っている。
- ・奥沢2丁目と代田5丁目西部では、独立型において、隅地に多く分布する。一方、代田5丁目東部では街路沿いにも独立型を投入する傾向がある。

- ・縦列型の度数の最大値では代田5丁目のみが直列型が多く、他2地区では並列型が多い。

(2) 考察

敷地形状の自由度にある程度左右される面はあるが、家の表現として捉えると、家屋へのアプローチを考えると、現代社会において歩行者と自動車を同格に扱う形が常態であると考えられる。

5-2. 駐車形態の種類の総合性について

3章までの分析・検討は、街に対して表出している状態である3つの種類の組み合わせがもつ意味を露わにするための準備・整理であり、各対象地に対して、この組み合わせ通りが、どのような特徴をもって現れているかを検討し、相関を分析する。

これにより、各々の対象地の街沿革を含めた独自性について明確にする。

5-2-1. 奥沢2丁目 駐車形態の種類の総合性について

(a) 表出の傾向

3タイプの組み合わせの分布をみると、
 ・「隣接型 × 並列」型に関しては、連続しているエリアがみられ、また街区の隅地に出現が多いことが認められる。
 ・「隣接 開放 並列」型は3箇所見られ、いずれも東西接道し連続している。
 ・「隣接 半透過 並列」型が連続するエリアは5箇所みられ、接道方位に差異はみられない。
 ・「地下ガレージ 隠蔽 独立」型は、街区の隅地に出現する傾向をもち、また対象地の北部、東部の隅地と街区に連続して投入されている。
 ・「縦列 開放 並列」型は、狭街路で連続する傾向がある。

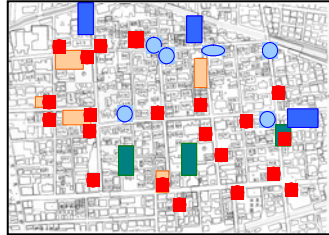


図3 駐車形態の種類の分布

(b) 度数からの傾向

駐車場の「レイアウト」の組み合わせを見ると、

・『縦列型』では、「縦列 × 直列」型を採用する住宅は少なく、「縦列 × 並列」型に偏って多いことがわかる。「縦列 × 並列」型の住宅では「縦列 開放 並列」型を採用する傾向が見受けられる。

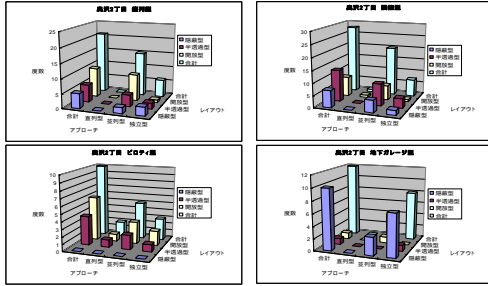


図4 奥沢2丁目 度数分布傾向

・『隣接型』では、「隣接 直列」型を採用する住宅は少なく、「隣接 並列」型に偏って多い。さらに、「隣接 半透過 並列」型を採用する傾向が見受けられる。
 ・『ピロティ型』は、「ピロティ 隠蔽」型を採用する住宅がほとんどない。
 ・『地下ガレージ型』は、「地下ガレージ 隠蔽」型に強く偏っていることが分かり、「隠蔽 独立」型に多く偏っている。また、「隠蔽 直列」型は見受けられない。

(c) 考察

以上のことから、耕地整理によって形成され、見通しのよい直線的な街路が格子状に直行して構成する奥沢2丁目では、「隣接 × 並列型」を適用する傾向があると考えられる。隅地は比較的敷地規模が大きく、自動車と人を分離させる傾向があることが分かる。

狭小街路では、厳しい敷地条件からスペースの有効化と閉鎖感を排除するなど、外的要因が強く働き、自動車以外の外講要素が乏しく同調すると考えられる。

以下、代田5丁目・田園調布3丁目と同様に分析を行う。

5-2-2. 代田5丁目 駐車形態の種類の総合性について

(c) 考察

大規模な区画整理等が入る前に宅地化され形成された代田5丁目では、
 『縦列型』全般に「縦列 隠蔽」型を適用せず「縦列 開放」型が多いことから、街路が煩雑でも閉鎖的ではない。また敷地形状が複雑であっても、街区内等の構成単位ごとでまとまる。

「縦列 開放 直列」型が街区内部に2棟以上連続するのは、旗竿敷地など厳しい敷地条件で隣家とのスペースの共有化や境界部の効率化の傾向があるため、特に旗竿敷地が多い代

田2丁目では「開放 直列」型が連続的に適用される傾向があるためと考えられる。

隅地では、「隣接 × 並列」型または「縦列 × 並列」型が適用される傾向にある。

『地下ガレージ型』において、大規模な敷地があつまる東部では「地下ガレージ 隠蔽 独立」型で表出されるのに対し、西部は複数のタイプに分かれる。比較的大きな規模を取りにくい西側では自由度が少なく敷地条件によって形態を適応させていくため、バラける結果になると考えられる。

5-2-3. 田園調布3丁目 駐車形態の種類の総合性について

(c) 考察

駐車形態の種類の組み合わせの指標では、全般的に閉鎖的な傾向が強いが、連続性や集団性はほとんど見られず、むしろ散らける結果になった。これは敷地規模が大きくかつ、憲章など景観をコントロールする指向をもつ街では、全般的に敷地の自由度が高く、隅地の優位性や外的要因に依存しない形態を適用できるためと考えられる。これは隠蔽型に着目すると多く対面する傾向があるのに対し、組み合わせではその傾向がほとんど見えなくなることから、考えられる。

5-3. 3対象地区全体について

・奥沢2丁目では、駐車形態の「レイアウト」にある程度外的要因が関わって連続性をもつ。3つの観点の組み合わせでも、同じ型が連続する傾向は崩れないことから、駐車形態の「レイアウト」と、視認性などの「表現」に同調性をもった街並みであると考えられる。しかし旗竿状敷地が増えてきているなど、敷地の細分化が現状より進むと、現在の表現の同調性が崩れ、代田5丁目の傾向のように駐車形態の「レイアウト」に偏った街並みになる可能性もあり、これから景観のコントロールを行う動きの中に、この傾向を踏まえた計画が必要と考える。

・代田5丁目では、煩雑な街路により街路沿いでは3つの観点到統一した連続性がうまれにくい。しかし、外的要因によって、旗竿状敷地など、駐車形態の「レイアウト」の形式化が起こることで街路沿いから街区内部への方で連続的にそろう。このレイアウトに連動する形で、表現も同じ型を投入する傾向をもつ。街の形成が煩雑なものが全て整っていないだけでなく、複合的な組み合わせで街並みとして一定の傾向をもつことがわかった。

・田園調布3丁目では、駐車形態における3つの観点的組み合わせでの、連続性や集合性は薄いことがわかる。駐車形態の「レイアウト」の連続性と、視認性などの「表現」の連続性も「レイアウト」との相関が薄いことがわかる。駐車形態を通して、表現をそえる傾向が認められる田園調布3丁目では、区画など計画された街の中で、さらに表現を同調させることで、街並みが整っている。一方駐車形態の「レイアウト」が自由であることで、一棟一棟が個性をもったものとしてあらわれている特徴があると考えられる。

以上から、駐車形態が街並みに対して、どのようにあるべきかを考えなければならない。しかし逆を言えば、景観コントロールをする動きに対して、個人個人に自由な表現を促そうとするのであれば、駐車形態のあり方において、一方的な規格を街区に投入するのではなく、敷地規模と敷地間口幅によってある程度傾向をつくることで個性と協調を促すことが重要であると考えられる。

6. 結論

本研究の結論から、以下のことを明らかにした。

駐車形態において、特にレイアウトは外的要因に依る傾向を強く持つことを明らかにした

駐車形態をとおして街並みを見た場合、街の沿革による差異を明らかにした

補注及び引用文献
 *1 第2版コンパクト建築設計資料集 日本建築学会編(1994)p85より、一般的に駐車スペースの標準寸法は小型自動車でも9.460mは必要とされ、また同じく小型自動車の駐車スペースが間口に占める幅は2200mmになる。
 *2 小泉 久(JR東日本コンサルタンツ(株))・中出文平(1994) 地方都市の郊外住宅地における敷地と駐車スペースに関する研究: 日本都市計画学会学術研究論文集 29: pp451-456
 *3 深堀清隆(埼玉大学)・久保田 尚・窪田陽一(1995) 景観シミュレーションによる市街地平面駐車場の景観評価に関する研究: 日本都市計画学会学術研究論文集 30: pp283-288
 *4 世田谷区 世田谷区の土地利用 1998年
 *5 法令 53条3項2号 一般的に隅地の場合、前面道路の幅員や道路の角度、接道長さが一定の条件を満たせば、建蔽率を10%加算できる