

## 計画決定のメカニズムからみた市街地立地マンションの問題と課題

—阪神大震災の復興事例を対象として—

主査 杉山 茂一<sup>\*1</sup>  
委員 徳尾野 徹<sup>\*2</sup>, 小野 英道<sup>\*3</sup>, 土井 幸平<sup>\*4</sup>

本研究は、阪神・淡路大震災の復興事例を対象として、成熟した低層既成市街地に個別に建設されるマンションの、市街地整備へ向けての問題と課題を探索するものである。ここでは、事業収支と法規制に大きく左右されるマンション計画決定のメカニズムを、マンションの実態調査と関係者へのヒアリング調査によって分析した。調査結果からは、開発規模、供給方式によって異なる問題の構造を明らかにした上で、「地区のグランドデザインに照らした大規模マンションの計画」、「中小規模マンションを対象とした地区駐車場共同利用システム」、「賃貸マンションに対する景観形成誘導策」を検討課題として提示した。

キーワード：1) 市街地立地マンション, 2) 震災復興, 3) 開発事業者, 4) まちづくり協議会, 5) 地区計画,  
6) 建物ヴォリューム, 7) 相隣関係, 8) 駐車場, 9) 街路景観, 10) 計画決定メカニズム

### ON THE PROBLEMS AND TASKS ON URBAN APARTMENT HOUSES WITH A VIEWPOINT OF PLANNING DECISION MECHANISM

—Example of Post-quake Reconstruction in Hanshin/Awaji Area—

Ch. Shigekazu Sugiyama  
Mem. Tetsu Tokuono, Hidemichi Ono and Kohei Doi

This research attempts to look into problems and tasks on adjusting apartment houses, developed individually at mature lower residential areas, with post-reconstruction examples in Hanshin/Awaji area. Planning decision mechanism on apartment houses, much dependent on balance of payment and regulations, is analyzed with actual condition survey and questionnaire with concerned parties. After specifying problems regarding scale and supplying system, key tasks are shown: planning of large-scale apartment houses in harmony with a grand design of the area, interoperable systems of parking spaces for medium and small apartment houses, and inductive schemes on scenery making for apartment houses for rent.

#### 1. はじめに

1995年に起きた阪神・淡路大震災の被災地のなかでも、神戸市灘区から西宮市にかけての地域は、低層建物を中心とした比較的良好な住宅地として成熟段階にあったが、震災後の復興により中高層マンション化が急速に進み、マンション紛争が多発するようになった。これに対して、規制強化と地区計画の導入がなされ一定の効果をあげているが、規制は高さや壁面位置などの部分に限られたものであり、市街地整備への寄与といった観点からみたマンションのあり方については、多くの問題と課題が残されたままである。

西宮市を対象としたこれまでの研究<sup>\*1)</sup>では、行政による規制強化の努力と地区計画を活用したきめ細かい規制が住環境制御に一定の効果を上げている一方、「小規模敷地におけるマンション化の進行による住環境の悪化も無視できず、これに対しては現行の地区計画も含めた法規制に限界があること」、「市街地整備のためにはマンション単体に対する規制のみでは限界があり、法規制以

外の方策が必要なこと」を明らかにした。

本研究では、事業収支と法規制に大きく左右されるマンション計画決定のメカニズムを分析し、問題の所在と課題をより深く探る。具体的には、条例・指導要綱等の異なる西宮市2地区と神戸市2地区を調査対象とし、そこでのマンション建築の実態を把握する。一方、規制・指導を行う行政、地元まちづくり協議会の対応を調査し、加えて、調査対象地でマンション事業を行う開発事業者の企画・設計の考え方と問題点及び市街地整備に対する意識を調べ、マンション建築の実態からみた問題点を掘り下げ、課題を探索する。

#### 2. 調査概要

##### 2.1 調査方法と時期

本研究における調査は、i)現地調査、ii)ヒアリング調査からなる。本研究で対象とするマンションは民間事業者が開発した3階建以上の共同住宅とする。

\*1 大阪市立大学大学院工学研究科 教授

\*2 大阪市立大学大学院工学研究科 助手

\*3 近畿大学理工学部建築学科 講師

\*4 大阪市立大学大学院工学研究科 教授

(1) 現地調査

現地調査では、住宅地図(ゼンリン)をもとに作成したマンションごとのフィールドマップ(縮尺 1/200)に、マンション配置図、各階平面図及び周辺建物の屋根伏、階数、用途を記録し、測定可能な敷地辺長をレーザー距離計により実測した。供給方式や開発事業者は現地でのヒアリング等によった。

西宮市 K 地区の調査は 2000 年 6 月、Y 地区は同 7 月に行い、2001 年 6 月に両地区で追加調査を行った。神戸市 F 地区は 2001 年 11・12 月、T 地区は 2002 年 6 月に行った。

(2) ヒアリング調査

ヒアリング調査は 1)まちづくり協議会役員等、2)開発企業の企画者・設計者、を対象に行った。

1) まちづくり協議会役員等へのヒアリング

ヒアリング項目は i)個別マンションについて、ii)地区計画・まちづくり協定の経緯、iii)その他である。ヒアリングは西宮市の 2 地区及び神戸市 F 地区において各地区 2~3 回ずつ実施した。

2) マンション開発企業の企画者・設計者へのヒアリング

調査対象企業は、調査対象地区内においてマンションを企画・設計している企業を中心に阪神間で実績のある企業から選出した。ヒアリングは 2002 年 6 月から 9 月の間に実施した。

2.2 調査対象地区の概要

調査対象地区は、兵庫県西宮市から K

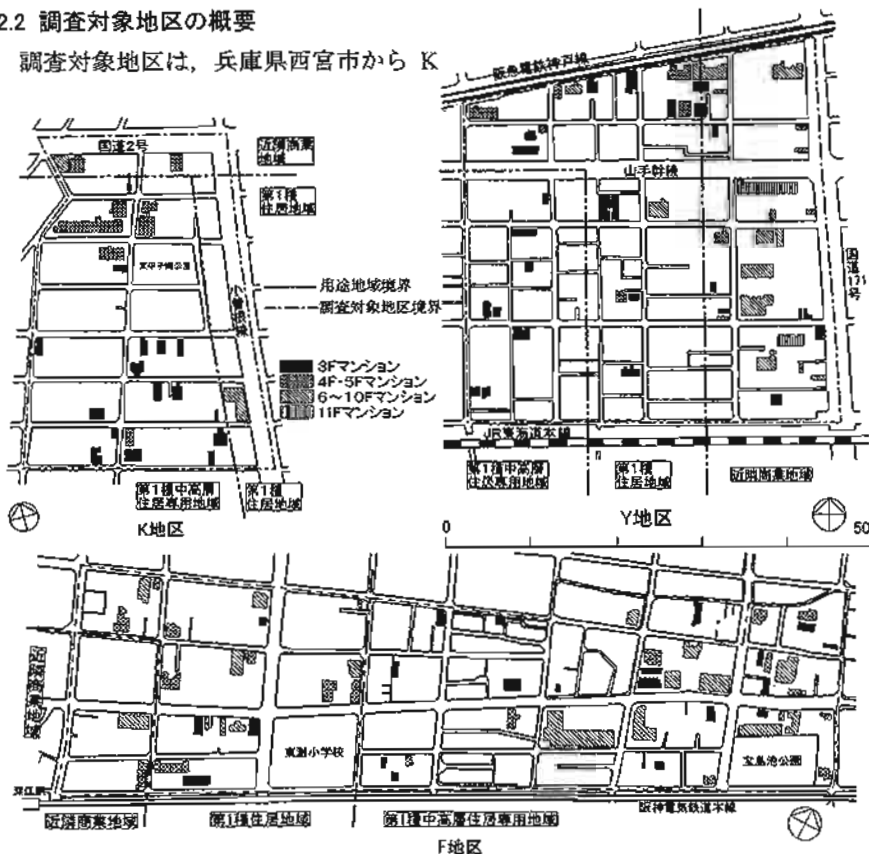


図 2-1 調査対象マンション位置図

地区(9.4ha)と Y 地区(17.7ha)、神戸市から東灘区の F 地区(20.1ha)と灘区の T 地区(3.3ha)、計 4 地区を選定した。図 2-1 は各地区のマンション位置図であり、表 2-1 は住宅形式別の戸数比の構成である。

これら 4 地区は戦前に基盤整備されている。K 地区と F 地区は土地区画整理、Y 地区と T 地区は耕地整理である。但し、T 地区は戦後、戦災復興土地区画整理もなされている。現在の用途地域は、第 1 種中高層住居専用地域・第 1 種住居地域(以下これらを併せて住居系地域と省略する)及び近隣商業地域(以下近商地域と省略する)であり、指定容積率は 200~300%である。K 地区、Y 地区、F 地区ではまちづくり協議会が結成されているが、T 地区では結成されておらず、今のところ予定もない。また、K 地区、Y 地区では地区計画が決定されており、F 地区ではまちづくり協定が締結されている。

3. マンション建築にかかわる規制等

3.1 行政の対応

マンション建築に係る市条例及び指導要綱等の概要を整理する(注1)。

1) 西宮市

西宮市ではマンション問題への対応は早く、「市民の生活環境を守る条例」が 1973 年に施行されている。最近では、震災後のマンション紛争の頻発に対応して、1998 年 4 月に既存不適格の発生にも係らず高度地区を強化している。

現在、500 m<sup>2</sup>未満敷地が多い戸建住宅地の中高層化に一定の秩序を与えているのは「西宮市環境保全条例」(1997 年施行)で定められている中高層建物の建築基準である。商業系用途地域以外で中高層建物(高さが 10m を超えるもの又は階数が 4 以上)を建築する場合、敷地面積が 500 m<sup>2</sup>以上必要となる。

駐車場の設置基準は「西宮市環境保全条例」と「西宮市小規模住宅等指導要綱」により戸数・住戸規模・用途地域等に従

表 2-1 住宅形式の構成 単位:%

| 戸建・長屋 | 共同住宅     |          |       |      | 母数(戸) |
|-------|----------|----------|-------|------|-------|
|       | 民間 2F 以上 | 民間 3F 以上 | 公的 住宅 | 社宅・寮 |       |
| K地区   | 32.4     | 13.3     | 45.9  | 8.3  | 623   |
| Y地区   | 29.4     | 5.2      | 55.7  | 9.5  | 1,508 |
| F地区   | 16.0     | 4.8      | 54.6  | 19.5 | 2,019 |
| T地区   | 9.6      | 4.7      | 85.8  | -    | 450   |



って設置率20~100%の基準が定められている。敷地面積300㎡未満では大幅な緩和規定がある。戸数10戸未満のマンションには設置義務はない。

## 2) 神戸市

開発区域面積500㎡以上あるいは戸数40戸以上の開発には「神戸市開発指導要綱」(1970年施行)が係り、技術基準において集合住宅の緑化・ごみの集積施設・公園についての基準が定められている。これに係らない規模の小さなマンションには神戸市独自の建築的な規制等はない。

神戸市ではマンションの具体的な駐車場設置基準は、1991年に施行された「神戸市集合住宅駐車場整備基準」において初めて示された。現在は「神戸市民の住環境をまもりそだてる条例施行規則」により戸数・住戸規模・用途地域等に従って設置率30~70%の基準が定められている。戸数10戸未満のマンションには設置義務はない。

## 3.2 地元住民の対応

マンション建築に係る規制等のうち地元住民の対応によって定められたものは、西宮市のK地区とY地区の地区計画及び神戸市F地区のまちづくり協定である。

K地区では、1988年に自主協定を策定した。その内容は原則として地区内で4階建以上の建物及びワンルームマンションの建設を認めないというものであった。震災後のマンションの急増に対応するため1997年にまちづくり協議会を発足させ、2000年に地区計画を決定させた。地区計画では市条例の中高層建物の建築基準に係らない500㎡以上の敷地に対しても住居系地域12m、近商地域20mという高さ制限を設ける他、壁面後退・ワンルームマンションの禁止など他の2地区に比して厳しい規制を設けている。

Y地区では、近隣の12の自治会とともに1995年にまちづくり協議会を発足させ、1998年に地区計画を定めた。K地区と同様に500㎡以上の敷地に対して12~30mという高さ制限を設ける他、用途制限等が定められている。

F地区では、1990年に駅前再開発・国道43号線沿道環境整備・一般住宅市街地の住環境整備を目標にまちづくり協議会が発足し、1995年にまちづくり協定が締結された。西宮市2地区の地区計画に比べると緩やかなものであり、高さ制限はなく、地区内の主要幹線道路沿道敷地の壁面後退やファミリー形式住戸の奨励等が盛り込まれている。

## 4. マンション事業の動向と開発事業者の意識

この章は開発事業者(企画者・設計者)を対象としたヒアリング調査の結果をまとめたものである。調査内容は、企業としての事業実績、商品企画上のポイント、マンション設計上の問題点、既成市街地整備に向けての意見である。調査対象は阪神間でマンション事業を行っている

8社9部門である。

以下の記述に添えて表4-1~表4-3に調査対象者の回答を掲載した。ここで、調査対象者の属性を担当部門によって企画(P)と設計(D)、主たる事業内容によって分譲(s)と賃貸(r)、事業規模によって全国展開(b)、地域限定(l)と分類し、記号化して各回答に付した。

## 4.1 商品企画上のポイント

### (1) 商品企画と事業収支

分譲マンションの場合、商品企画は当然のことながら事業収支の面から点検される。そのなかで敷地選定は重要なポイントであり、大手の全国展開型開発事業者ではこれが組織的に行われている(C1)。一方、土地の流通が悪い状況のもと、採算のとれる用地取得の選別が難しくなっている。このような状況で、企画及び設計の内容が事業収支の面から厳しく検討されるようになっている。設計が外注される際も、多くの場合、企画者側主導で設計が進められることになり、事業収支に沿わない提案は受け入れられにくくなっている。

賃貸マンションの場合、企業が土地を購入して賃貸マンション経営をするものでは、分譲マンションと同様に事業収支上の点検が行われるが、個人地主が自分の土地に賃貸マンションを経営する場合は事情が異なる。個人地主は、相続時の節税対策、老後の安定収入確保の目的で賃貸マンションの経営を行うことが多く、土地代が収支に含まれない一方、建設資金の制約がある。企業に開発業務を委託する結果、規格化された内容になることが多い。ただ、一部に設計者主導の例もみられた(C2)。

### (2) 立地選定

分譲マンションの場合、敷地の立地条件については、「駅から徒歩10分圏内」という立地条件が共通して優先される。地域における需給バランスについては、知名度が高く比較的広域からの集客が期待できる全国展開型開発事業者に比べて、地域限定型事業者では企業戦略とからめたよりきめ細かな検討がされる(C3)。他に立地条件に関する検討内容として利便施設の有無、校区、土地柄が上げられている。一方、マンション事業を避けたい立地として「高容積地域」が上げられている。「高容積地域」はそれだけ地価が高いわけだが、許容容積率をこなす計画が困難になっているためである(C4)。その他で避けたい立地は、建設前後にトラブルが予想される敷地である。

賃貸マンションの場合、個人地主から事業を持ち込まれる場合は立地に応じた企画を立てるため、特に敷地を選定するという事は行われない。一方、開発事業者が自社所有の賃貸マンション経営をする場合は、「駅から徒歩3分圏内」というように厳しく立地が選定される。

### (3) 敷地規模・形状と建物ヴォリューム

分譲マンションの場合、敷地規模は販売戦略等の理由から、一般的には30～50戸程度の住戸数を確保できる規模が適当とされる。また、全国展開型の大手開発事業者の方が大規模敷地を手がけることが多いが、これには集客力のほかに、中小規模事業者の資金力の限界もかかっている(C5)。敷地形状は「南向きが第一で東西に長い敷地がよく、日影規制との兼ね合いもあり南北の奥行もある程度は必要」とされる。これは南面住戸の重視と許容容積確保のためである。さらに敷地規模が小さい場合は、日影規制が適用される4F以上では、北側接道でないとも容積確保が難しいとされる(C6)。

賃貸マンションは個人地主によることが多く、敷地は小規模のものが多く(C7)。分譲マンションでは容積消化が最優先されるが、賃貸マンションではそうではない。小規模敷地の場合、北側斜線によって許容容積を確保するのが難しいことが多く、個人地主の資金力が乏しい場合は建物ヴォリュームを大きくできないこともあって、容積消化が最優先とはならない(C8)。

### (4) グレードの設定

分譲マンションのグレード設定は地域により変わる。地域ブランドに応じてグレードが設定され、積極的に地域イメージを高めようとする志向はない。開発事業者は自社のグレードにあった地域でマンション事業を行っている面もある。大手事業者と中小規模事業者の間で一定の棲み分けがなされる(C9)。ところで、この2年ほど建設コストが上昇している一方、グレード・ダウンさせるわけにもいかず、販売価格との兼ね合いでグレード設定が難しくなっているという指摘があった(C10)。グレード設定については、厳しい検討がされる傾向にある。

賃貸マンションでは、一般的には周辺の相場から家賃を設定し、そこから建設コストが決まる。ここでは、一般にグレードは分譲マンションを後追いする水準になる(C11)。

### (5) 差別化のポイント

分譲マンションの場合、差別化のポイントはグレードによって異なるところが大きく、より高いグレードを求めるところでは新たな差別化のポイントが探られている。中程度までのグレードではバス・キッチン等の住宅設備に差別化のポイントが置かれる。一方、より高いグレードを求める開発事業者は、住宅設備による差別化は行き着くところまで行っているとみて、他に差別化のポイントがおかれる。新たな差別化のポイントは建物そのものの質向上におかれつつある。具体的には3、4戸にEVを一基設置、ワイドスパン、吹抜け(屋外廊下と住戸の間)、逆梁・ハイサッシ、二重床・二重天井、高階高などが上

表4-1 商品企画上のポイント(調査対象者の回答より)

|   |
|---|
| <p>(C1) 担当部署より持ち込まれた敷地を、私の課(12名)が事業として成り立つかどうかチェックして、購入するかどうかを判断する。チェックのためにマニュアルとなるシートがあって、これに沿ってシミュレーションを行う。これは一日当たり2件の割合で行う。/Psb</p> <p>(C2) 個人オーナーは建設費用等の予算について全くわかっていない。収支・工事費等、全てにおいて事務所側で計算する。マンションを計画する際、最終的には、オーナーの資金力とバランスを取って、設計者がコストコントロールしてヴォリュームを決める。分譲マンションの場合は、まず(デベロッパーにより)坪単価が設定され、そこに建設コストをあわせ設計する。仕事としては賃貸マンションのほうが数枚おもしろい。/Dr-1</p> <p>(C3) 以前は建設敷地周辺約1km以内に顧客がいたが、最近は供給過剰気味であり、1km圏内は80%程度である。そのために建設を行う地域以外からも顧客を呼ばなくてはならなくなった。地域外といっても、全くなじみのない人たちを呼び込むということは難しく、親元から独立して地域から離れていった人たち等、何らかの地縁関係がある人たちを呼び戻す。/Psl-1</p> <p>(C4) 地価が下落しつづけるデフレ状況下では工期が短くなる土地を探す。許容容積率が高く、ヴォリュームが大きくなる商業地域よりも住居系用途地域を優先させる。土地契約をしてから売渡しまで平均18ヶ月かかる。等価交換・共同建替・定借等は土地を取得しなくても良いので景気に左右されにくい。このような物件も(構築しながら)建設している。/Psl-1</p> <p>(C5) 経済状態が不安定で、阪神間では多くの住宅や寮の跡地が荒り出される。こういうまとまった敷地は、たいていは銀行主導で競争入札となり、入札となれば資金力のある大手が勝ち取ることが多い。こういう敷地は周辺の問題もなくよいのだが、当社ではなかなか取得できない。/Psl-2</p> <p>(C6) 建物高さが10mを越える4F以上のマンションは、日影規制が適用されるので、特に北側接道でない東西に細長い敷地形状だと、建設することがほとんど無理になる。3Fマンションと4Fマンションとは、分析もジャンルをまったく別物と考えたほうがよい。/Dr-1</p> <p>(C7) オーナーの持込なので、敷地を選定することはない。平均的な敷地規模は100坪前後であり、開発がかかるような規模(500㎡以上)のものは少ない。RC造あるいは鉄骨造の3、4階建てで戸数10戸前後のものが多く、ワンルームマンションが多い。相続した土地の活用や老後の安定収入のためのマンション経営などが多い。/Prb</p> <p>(C8) 法人が土地を買収して分譲するのと、個人が自分の土地に賃貸マンションを計画するのでは、階数の決め方にも差がある。個人地主が賃貸マンションを計画する場合、日影規制等で5Fが建てられないときは、4Fとせずに3Fまで落とした方が、採算上都合がよい場合がある。地盤の悪い阪神間においては4Fでは杭が必要となり、工事費がかさんでくる。3Fにすると住戸数が減って家賃収入が減ってしまうが、杭工事が不要な分建設費が大幅に下がって採算性が高くなることもある。/Dr-1</p> <p>(C9) 家主業を出発点とする社長の考え方が「地域密着」「地域戦略」であるので、グレードの基準は特に定めておらず、建設を行う地域にあわせてグレードを決めている。地域性のきつい兵庫や長田には大手は入ってこない。当社では、地域の特性に合わせて屋外共用部に地蔵盆のためのお地蔵さんを設置したりすることもある。/Psl-1</p> <p>(C10) 地域によりグレードは変わるが、他社も含めて最近どの地域においてもグレードが上がってきている。それほどグレードの高いマンションがなかった地域でもグレードアップしている。現在は落ちついてきているが、最近2～3年の間、建築費が上昇した。かといって販売価格のアップまたはグレードダウンさせるわけにはいかないので、グレードと価格の兼ね合いが難しくなってきている。/Psb</p> <p>(C11) 賃貸マンションでは家賃が設定されており、建設費がその範囲で納まるように6.5mの経済スパンを基本とし、共用部分や外構にはお金をかけないようにする。一方、分譲マンションでは外装タイル張り、バルコニーにRを入れたり、いろいろできる。賃貸と分譲ではジャンルが異なる。賃貸では階高2700、最近の分譲では階高2900。/Dr-1</p> <p>(C12) マンション業者が対抗していかなければならない相手は同業者ではなく戸建業者である。マンション業者同士ではグレード合戦しない。戸建業者に対抗するために、まず共用部分の充実等、マンションでしかできないことを企画する。次に戸建住宅の魅力(風呂の窓、玄関ポーチの門扉、勝手口等)をマンションに取り入れる。戸建から転居してくる高齢者もあり、そのために、バルコニーに庭壁を設けることもある。/Psl-1</p> |
|---|

げられている。また、外観、インテリアに専門のデザイナーを入れる動き、従来のオートロックを防犯面から見直す動き、住宅性能表示の採用を差別化のポイントにおく動きもある。また、「マンション業者の対抗相手は戸建業者である」として、共用部分の充実等マンションでしかできないことを企画するという開発事業者もある(C12)。

賃貸マンションでは、入居者が若年で居住期間が短いことから、「室内設備は退去時のメンテナンス費用との兼ね合いがあるため、過剰な設備は設置しない」、「健康や防犯に配慮した装備を優先する」といった、分譲マンションと異なる配慮が見られる。そのなかで、浴室乾燥機等の住宅設備のグレードアップなど、分譲マンション

の後追いがなされる傾向にある。

## 4.2 設計上の問題点

### (1) 近隣関係

分譲マンションの場合、近隣住環境への配慮と近隣住民への対応が設計上、最大の問題点になる。ここで、近隣住民の要求は物理的な問題よりも心理的な問題が大きいと認識されており、さらに、住民はどのような計画に対しても反対するか、何らかの変更を求めてくるという声が多い(C13)。その結果、開発事業者の多くは住民要求をエゴととらえ、階数や容積を減らすなどの事業収支に影響する要求には絶対対応じられないとする(C14)。

賃貸マンションでは、容積確保が絶対条件でない場合があり、地主が地元での人間関係を損ないたくないとする配慮もあって、分譲マンションとは異なる近隣対応がなされる。このような人間関係がない場合は、分譲マンションと同様の問題が生じ、小規模敷地ゆえの厳しい状況になることもある(C15)。

### (2) 駐車場

分譲マンションの場合、マンションの商品価値を上げるためには、駐車場設置率 100%が望ましいとされ、市条例等が駐車場確保の最低基準とされる。この範囲のなかで、立地条件、密度条件、マンションのグレードなどを考慮して駐車場設置台数が定められる(C16)。これまでは駐車場設置が要求に追いつかない状況だったが、この頃は駅に近い立地のマンションなどでは、100%近い駐車場を設けると駐車場が余るという状況もみられるようになってきている(C17)。また、マンション敷地内の駐車場は無理のない範囲にとどめ、入居者に近隣の月極駐車場を斡旋するという地域限定型開発事業者もある(C18)。駐車場設置率を上げようとする、立体駐車、機械駐車方式の導入が必要になる。ただ、地下駐車方式は採算が合わないとされ、避けられる傾向にある。

賃貸マンションでは条例の設置基準確保に留めるのが一般的である。ただ、小規模マンションで設置義務がないにもかかわらず、ステータス維持等の理由から駐車場を設けることも少なくない。小規模敷地で無理に駐車場を確保する結果、街路景観を殺伐としたものにする車刺し駐車が採られることがあるが、これに対しての近隣からの苦情はないという(C19)。

### (3) 街路景観

街路景観への配慮については、賃貸マンションでは分譲マンションより低コストのことが多く、建物外観デザインの制約が大きくなるという面があるが、これ以外に分譲・賃貸の間で際立った差異はない。

建物の外観デザインは、各社のブランドに応じて概ね

表4-2 設計上の問題点(調査対象者の回答より)

|   |
|---|
| <p>(C13)近隣への対応が既成市街地でマンションを建設するにあたっての一番の問題点である。住民の要求は心理的なものが大きい。例えば、マンションの北側隣地の戸建にとっては、日影に関しては6階も5階も変わりがないが、一層分低くするように求めてくる。またバルコニーと隣地境界の距離は、植栽等の緩衝帯を設ければ、プライバシーという面からは1mも1.5mもそれほど変わりがないが、50cmでも下げよう求めてくる。/Psl-1</p> <p>(C14)住宅地の住環境の整備という広い視点からマンションを設計することはない。事業が成り立つかどうか第一となる。周辺住民がマンション建設を反対したり、階数を低くさせようとするが、そんな権利はないはず、階数を減らすならばその分の権利を買い取ってもらいたい。/Dr1-1</p> <p>(C15)近隣説明会では建築基準法、条例等の法規制をクリアしていることを説明する。しかし、マンション建設になかなか納得してもらえない。近隣説明の義務がないような小規模マンションでも北側近隣の要望で説明会を開くことがある。行政には説明会は実施したことを報告すればよく、あとは住民で話し合ってくれという対応である。近隣説明は社員が行う。外注に出すような無駄な経費はかけられない。/P1b</p> <p>(C16)設置台数の決定は、まず条例や要綱による設置基準、次に商業ベースによる。大体のめどとして、交通の便が良いところで上限が70%程度であり、それを超える場合は100%とする。一番悪いのは80~90%であり、確実に20%は余る。最近駐車場が余ってきている状態である。/Psl-1</p> <p>(C17)駅周辺ではもちろん、最近郊外でも100%設置すると駐車場が余ってしまうこともある。管理費の計算において駐車場稼働率100%で計算すると、結果として赤字になってしまう。しかし、近隣住民からは、設置率100%にしろという要求もあるため、基本的に設置率100%にしなければならない。そこで現在では、二台目を所有したい住民に声をかけ、どうにかして駐車場をうる努力をしている。いずれにしても、グレード・地域によるが100%はいらない。70~80%あれば十分。/Psl-3</p> <p>(C18)駐車場が足りないからといってマンション販売の支障になることはない。またどうしても駐車台数を確保したいときは、近くの月極駐車場をある程度確保し容に斡旋する。このとき業者間のネットワークというようなものは存在せず、事前に当社の営業部隊が地域の月極駐車場を調査し、斡旋できる駐車場を探しておき、引渡しの3ヶ月前に数台分を確保しておく。また、工事を請け負ったゼネコンが工事期間中に使っていた月極駐車場をそのまま引き継ぐこともある。/Psl-2</p> <p>(C19)車刺し駐車は基本的には認められていないが、敷地形状や接道条件によっては役所との協議により2台までは認められる。10台の車刺し駐車場の事例は、確認申請を設置必要台数の6台(恐らく進入路1ヶ所を両側に3台ずつ)で出し、確認検査後に線を引き直して台数を増やした可能性がある。周囲の住民は特に嫌がる様子もなく、道路境界線全部が進入路となるために路上駐車ができなくなるので、かえって喜んでいるのではないかと、周辺住民はどちらかと言えば機械式駐車の音の方を嫌がる。/Dr1-1</p> <p>(C20)街路に向けたデザインは、街並みへの配慮というより、ブランドを高めるのが目的である。ゲートのデザインや緑地等、外部に与えるイメージをよくしてブランドを高めると、周囲からの受けもよく問題も起こりにくい。また、マンションの単価も上がる等するために街路に向けたデザインについて配慮をするというところはある。/Dr1-1</p> <p>(C21)商品の付加価値を高め、競合他社との差別化を図るために平成7年にランドスケープ専門のデザインチームをつくった。おおよそのブロックプランが決まった段階で設計に参加する。プランニング全体・敷地周辺との関係ををにらんでコンセプトをつくっていく。一応全ての物件に参加しようとしているが、数が多いため実際は難しい。小規模物件については植栽計画のみの参加になってしまう。/Dsb</p> |
|---|

仕様が定まっており、その範囲内で地域に応じたデザインがなされる。設計の力点は、街並みへの配慮というよりは、ブランドを高めるところにおかれる(C20)。

駐車場や駐輪場を街路側に露出させないような配慮はなされるが、容積確保が優先され、とくに街路景観に寄与するように空地を設けて植樹することはない。街路景観については行政指導をよりどころとする面が大きく、設計者からはより実のある行政指導を求める声もあった。一方、街路景観への配慮が重要とする意識も芽生えており、ランドスケープ専門のデザインチームをつくったという開発事業者もある(C21)。

## 4.3 既成市街地整備に向けての意見

### (1) 現行法規制・行政指導への意見

現行の一般法規制については、開発事業者は前提条件とうけとめており、問題点を指摘する声は少ない。その中で、住居系地域における容積率 200%が高すぎるという意見が設計者から聴かれた。

自治体の行政指導に対しては、一部の自治体で許認可

に時間がかかりすぎることへの不満、駐車場設置基準や緑地布置義務が自治体によって異なるのは困るといった意見、規制のなかには実情に合わない不合理なものがあるといった指摘があった。(C22)

一定規模以上の建物の緑化指導は、全国展開型開発事業者から歓迎されており、小規模敷地に対しても緑化誘導策を求める声があった(C23)。

地区計画やまちづくり協定に対しては、街並みの整備にはよいとする肯定的な意見がある一方、これに従っても隣地住民からの反対にあうのでは意味がないとする不満の声もある(C24)。

## (2) 将来に向けての意見

「個々に建設されるマンションを既成市街地の整備に向けて生かしていくために、規制を緩めて民間の創意工夫に任せるのはどうか？行政による規制をより強化すべきか？」の問いかけに対する回答は以下の通りである。

「規制を緩めて民間の創意工夫に任せる」ことについては、調査対象者 5/9 者が否定的である。「民間の開発事業者は個々の事業収支を優先するので、地域のことは積極的に考えられない」というのが主な理由で、「周辺環境のことについて話しても、事業者には話が通じないことがある」という設計者からの指摘もあった。「規制を緩めて民間の創意工夫に任せる」のがよいとするのは 1 者で(C25)、他の 3 者は「何ともいえない」、または「無回答」であった。

「行政による規制をより強化する」ことについては、5 者が反対であった。その主な理由は、「規制を厳しくするとマンションが建てにくくなったり、販売価格が上昇して、住宅を取得しにくくなる」というものである。一方、街並みのことを考えると、「行政による規制をより強化する」方がよいとする意見も 2 者から聴かれた(C26)。2 者は「無回答」であった。

関連する参考意見に「官民協調によるまちづくりの体制が必要」、「物理的規制だけでなく、生活のマナーに関する規制が必要」というものがあった。また、「地区のランドデザインが必要(C27)」という意見もあった。

## 4.4 まとめ

ヒアリング調査から企画・設計における分譲マンションと賃貸マンションの差異が明らかになった。

分譲マンションの規模は 30 戸程度以上が適正とされ、そのなかで大手開発事業者が大規模敷地を手がけることが多い。事業収支の面から、地域ブランドに応じてグレードが設定され、許容容積確保、南面住戸の重視、駐車場の確保などがマンションの商品価値を高めるものとして重視される。街並みへの配慮などは、事業収支に沿わなければ受け入れられない。近隣住民の要求も、階数や

表4-3 既成市街地整備へ向けての意見(調査対象者の回答より)

|   |
|---|
| (C22) 例えば、西宮市の場合 25㎡を超える単身向けマンションを計画した場合、規制では戸数がファミリー換算されてしまう。今、単身向けの主流が 30㎡~35㎡へと変わっている中、不合理な規制である。/Pr1  |
| (C23) 緑地・空地については、ある程度の敷地規模があれば、総合設計制度を活用し、公開空地を設けて容積率のボーナスをもらうことができる。総合設計制度を使えない小規模な敷地では、公的な補助あるいは何らかのボーナスがあると緑化を積極的に行えるのだが。/Dsb  |
| (C24) 近隣住民自身が自分たちがどのような地域に住んでいる知らない人が多すぎる。まちづくりの制度も紛争が実際起こってからはじめて住民が知るケースが多い。西宮市では地区計画が制定されている地域が多く、マンションが建てられる範囲が狭まり事業がしづらい。また、地区計画に従ってマンションを計画しても、隣地からはいろいろとクレームがつく。何のための地区計画かわからない。/Pr1-2 |
| (C25) 個人的にいうとマンション建設イコール環境悪化とは思わない。調査対象地区4地区の景観はそれほど崩れているとは思わない。F地区の当社の事例(一街区を占める大規模マンション)をみても、外観はよく、街並みを崩していないと思う。そういう意味では民間主導でも良いのではないかと。/Psb   |
| (C26) 本当に良い街並みをつくるならば、商売はしにくいけど、厳しい規制が必要だと思ふ。商売を離れて言うならば、そのようにしてつくられた美しいまちに住みたい。これも商売を離れて言うならば、自分が住んでいる住宅の南側にマンションが建つとわかれば、激しく反対するだろう。/Prb  |
| (C27) マクロに対策をたてないとマンション建設による既成市街地の環境・景観の悪化は解決できないと考える。既成市街地では無理なことであるが、大甲アイランドのように戸建住宅のゾーンとマンションのゾーンをきっちり分けるようなことをしなければ、マンション問題は解決できないのではないかと考える。/Pst-1                                       |

容積を減らすなどの事業収支に影響する要求には応じられない。一方、高容積地域でマンション事業が避けられる傾向、差別化のポイントの変化、駐車場確保への歯止めなど、事業収支上の判断が変わる兆しもある。

賃貸マンションでは、開発事業者が自社所有の賃貸マンション経営をする場合と、個人地主が自分の土地に賃貸マンションを経営する場合で事情が異なる。前者では、分譲マンションと同様に事業収支上の点検が行われるが、後者は、事業収支に土地代が含まれない分、企画及び設計の内容が異なるところがある。個人地主による賃貸マンションでは必ずしも容積消化が最優先されない。設計は分譲マンションを後追いする水準で規格化された内容になることが多いが、地主と設計者の見識によって街並みへの配慮の仕方も大きく異なる。

## 5. マンションの建築計画の実態

### 5.1 基本事項

#### (1) 敷地規模

表 5-1 は地区別に敷地規模段階ごとの事例数を示したものである。敷地規模<sup>(2)</sup>は i) 500㎡以上(以下、大規模)、ii) 500㎡未満 300㎡以上(以下、中規模)、iii) 300㎡未満(以下、小規模)の 3 段階に区分した。敷地面積 500㎡は、これ以上が西宮市・神戸市において開発事業とみなされる面積である。敷地面積 300㎡は、西宮市において駐車場設置緩和にかかわる面積である。

4 地区合計の規模段階構成を見ると、開発事業とならない小・中規模が 73% を占める。地区別では、T 地区の 87% が最も多く、次いで K 地区、Y 地区で、F 地区の 63%

表5-1 敷地規模

|      | 敷地面積(㎡)   |           |           | 合計          |
|------|-----------|-----------|-----------|-------------|
|      | 大規模       | 中規模       | 小規模       |             |
| K地区  | 5 (22.7)  | 8 (36.4)  | 9 (40.9)  | 22 (100.0)  |
| Y地区  | 13 (25.0) | 16 (30.8) | 23 (44.2) | 52 (100.0)  |
| F地区  | 22 (37.3) | 18 (30.5) | 19 (32.2) | 59 (100.0)  |
| T地区  | 3 (12.5)  | 9 (37.5)  | 12 (50.0) | 24 (100.0)  |
| 4地区計 | 43 (27.4) | 51 (32.5) | 63 (40.1) | 157 (100.0) |

が最も少ない。なお、2000㎡を超える事例が各地区に1例ずつあり、K地区とF地区では1街区を占める4000㎡台の事例がみられる。

## (2) 建物階数

表5-2は用途地域、敷地規模段階別に建物階数を3階で集計したものである。4地区全体でみると、住居系地域では、6階以上は大規模に限定され、小・中規模ではほとんどが3階か4、5階である。近商地域では、大規模は全て6階以上、小・中規模でも6階以上がみられる。

地区別にみると、住居系地域における西宮市2地区と神戸市2地区の差が顕著である。小・中規模は、西宮市2地区でほとんどが3階なのに対し、神戸市2地区では4、5階が多い。大規模でも西宮市2地区で4、5階が中心なのに対し、神戸市2地区では6階以上が多い。

表5-2 用途地域・敷地規模と建物階数 単位:事例数

|      |       | 3階 | 4,5階 | 6階以上 | 合計  |
|------|-------|----|------|------|-----|
| K地区  | 住居系地域 | 14 | 4    | 1    | 19  |
|      | 大規模   | 1  | 3    | 1    | 6   |
|      | 小・中規模 | 13 | 1    | -    | 14  |
|      | 近商地域  | -  | 2    | 1    | 3   |
|      | 大規模   | -  | -    | -    | 0   |
|      | 小・中規模 | -  | 2    | 1    | 3   |
| Y地区  | 住居系地域 | 19 | 6    | 2    | 27  |
|      | 大規模   | 2  | 3    | 1    | 6   |
|      | 小・中規模 | 17 | 3    | 1    | 21  |
|      | 近商地域  | 7  | 8    | 10   | 25  |
|      | 大規模   | -  | -    | 7    | 7   |
|      | 小・中規模 | 7  | 8    | 3    | 18  |
| F地区  | 住居系地域 | 21 | 22   | 14   | 57  |
|      | 大規模   | 3  | 5    | 13   | 21  |
|      | 小・中規模 | 18 | 17   | 1    | 36  |
|      | 近商地域  | -  | 1    | 1    | 2   |
|      | 大規模   | -  | -    | 1    | 1   |
|      | 小・中規模 | -  | 1    | -    | 1   |
| T地区  | 住居系地域 | 4  | 11   | 2    | 17  |
|      | 大規模   | -  | 1    | 2    | 3   |
|      | 小・中規模 | 4  | 10   | -    | 14  |
|      | 近商地域  | -  | 3    | 4    | 7   |
|      | 大規模   | -  | -    | -    | -   |
|      | 小・中規模 | -  | 3    | 4    | 7   |
| 4地区計 | 住居系地域 | 58 | 43   | 19   | 120 |
|      | 大規模   | 6  | 12   | 17   | 35  |
|      | 中規模   | 27 | 12   | 2    | 41  |
|      | 小規模   | 25 | 19   | -    | 44  |
|      | 近商地域  | 7  | 14   | 16   | 37  |
|      | 大規模   | -  | -    | 8    | 8   |
|      | 中規模   | 1  | 4    | 5    | 10  |
|      | 小規模   | 6  | 10   | 3    | 19  |
|      | 合計    | 65 | 57   | 35   | 157 |

## (3) 建設時期

表5-3は敷地規模段階別に建設時期、供給方式を示したものである。建設時期を震災の前後(注3)でみると、4地区全157例のうち72例が震災後で、マンションが震災復興のために多く建設されたことがわかる。この傾向は、震災の被害が大きかったY地区、F地区、T地区で著しい。また、震災後には大規模の割合が高くなっている。

## (4) 供給方式

4地区全157例のうち41例が分譲、116例が賃貸であ

表5-3 建設時期・供給方式 単位:事例数

|      | 建設時期 |     | 供給方式 |    | 合計  |     |
|------|------|-----|------|----|-----|-----|
|      | 震災前  | 震災後 | 分譲   | 賃貸 |     |     |
| K地区  | 14   | 8   | 8    | 14 | 22  |     |
| Y地区  | 27   | 25  | 18   | 34 | 52  |     |
| F地区  | 33   | 26  | 11   | 48 | 59  |     |
| T地区  | 11   | 13  | 4    | 20 | 24  |     |
| 4地区計 | 大規模  | 18  | 25   | 20 | 23  | 43  |
|      | 中規模  | 26  | 25   | 9  | 42  | 51  |
|      | 小規模  | 41  | 22   | 12 | 51  | 63  |
|      | 合計   | 85  | 72   | 41 | 116 | 157 |

\*投資用マンション、一部賃貸フロアを含むものは分譲とする。

り、小・中規模事例では賃貸の割合が高く、大規模事例では賃貸、分譲が同程度である。地区別でみると、西宮市の2地区は神戸市の2地区に比して分譲の割合が高い。

## (5) 開発事業者

表5-4は開発事業者を個人と法人に分類し供給方式ごとに集計したものである。全157例のうち法人42例、個人109例、不明が6例ある。開発事業者が個人の事例は9割以上が賃貸で、開発事業者が法人の事例は約8割が分譲である。

表5-4 開発事業者と供給形式 単位:事例数

|       | 分譲 | 賃貸  | 合計  |
|-------|----|-----|-----|
| 個人    | 7  | 102 | 109 |
| 法人    | 31 | 11  | 42  |
| 不明    | 3  | 3   | 6   |
| 4地区合計 | 41 | 116 | 157 |

## 5.2 計画内容

### (1) 建物ヴォリューム

表5-5は用途地域、敷地規模段階別に容積消化率を示したものである。容積消化率とは、指定容積率に対する事例ごとの容積率の割合である。全157例のうち容積消化率「90%以上」が74例で最も多い。用途地域別でみると近商地域の方が「90%以上」の割合が高い。規模別でみると、容積消化率が高いのは大規模、小規模、中規模の順になっている。

表5-6は供給方式別に容積消化率を示したものである。賃貸では容積消化率「90%以上」の事例が約4割であるが、分譲マンションは7割近い。

表5-5 用途地域・敷地規模と容積消化率 単位:事例数

|       | 90%以上 | 80%以上<br>90%未満 | 50%以上<br>80%未満 | 50%未満 | 合計  |
|-------|-------|----------------|----------------|-------|-----|
| 住居系地域 | 53    | 31             | 30             | 6     | 120 |
| 大規模   | 18    | 8              | 4              | 5     | 35  |
| 中規模   | 12    | 12             | 16             | 1     | 41  |
| 小規模   | 23    | 11             | 10             | -     | 44  |
| 近商地域  | 21    | 3              | 12             | 1     | 37  |
| 大規模   | 5     | 1              | 2              | -     | 8   |
| 中規模   | 4     | 1              | 4              | 1     | 10  |
| 小規模   | 12    | 1              | 6              | -     | 19  |
| 4地区合計 | 74    | 34             | 42             | 7     | 157 |

表5-6 供給方式と容積消化率 単位:事例数

|       | 90%以上 | 80%以上<br>90%未満 | 50%以上<br>80%未満 | 50%未満 | 合計  |
|-------|-------|----------------|----------------|-------|-----|
| 分譲    | 27    | 6              | 8              | -     | 41  |
| 賃貸    | 47    | 28             | 34             | 7     | 116 |
| 4地区合計 | 74    | 34             | 42             | 7     | 157 |

(2) 相隣関係

1) 建物配置と隣地の状況

表5-7は建物配置と隣地の状況を表すために、敷地規模段階別、方位別に各事例の4辺の敷地境界について敷地内空地の有無と隣地の状況を示している。各欄の数値は敷地境界辺数である。この表でいう空地とは、外壁面あるいは各階バルコニー・廊下・階段等の先端と、敷地境界線の間の距離が2m以上ある空地をいう。隣地側空地とは隣地建物付属の空地、月極駐車場、空き地である。

敷地内空地「有」は、約30%（186/628辺）である。敷地内空地「有」の割合は、方位別では北、南、東・西の順で、規模別では大規模になるほど高い。大規模事例では大部分の事例が北と南に空地をもつ。中規模事例では空地をもつものが減り、小規模事例では4方向ともに空地がない事例が大半となる。

敷地内空地「無」442辺について隣地の状況をみると、44%が隣地側空地「無」で建て詰まっており、道路に面するものが30%、隣地側空地「有」が26%である。大規模事例で隣地側空地「無」の多くは東・西である。中規模事例では、北、南は大部分が道路あるいは隣地側空地に面し、東・西は半数強が隣地側空地「無」である。小規模事例では、北は道路に面するものが過半数であり、南と東・西では半数程度が隣地側空地「無」で建て詰まっている。

表5-7 建物配置と隣地の状況

単位:敷地境界辺数

| 敷地内空地 | 規模別境界線の方向<br>敷地外隣地の状況 | 大規模 |    |    | 中規模 |     |    | 小規模 |     |    | 合計  |     |     |     |
|-------|-----------------------|-----|----|----|-----|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|
|       |                       | 北   | 南  | 東西 | 北   | 南   | 東西 | 北   | 南   | 東西 |     |     |     |     |
|       |                       | 有   | 37 | 34 | 32  | 103 | 29 | 16  | 15  | 60 |     | 10  | 8   | 5   |
| 無     | 6                     | 9   | 54 | 69 | 22  | 35  | 87 | 144 | 53  | 55 | 121 | 229 | 442 |     |
|       | 道路                    | 4   | 5  | 12 | 21  | 13  | 16 | 13  | 41  | 29 | 14  | 30  | 73  | 135 |
|       | 隣地側空地有                | 2   | 3  | 20 | 25  | 4   | 11 | 27  | 42  | 8  | 14  | 23  | 45  | 112 |
|       | 隣地側空地無                | -   | 1  | 22 | 23  | 5   | 9  | 47  | 61  | 16 | 27  | 68  | 111 | 195 |
|       | 合計                    | 43  | 43 | 86 | 172 | 51  | 51 | 102 | 204 | 63 | 63  | 126 | 252 | 628 |

2) 主開口の方向と隣地の状況

表5-8は主開口の方向と隣地の状況を示したものである。主開口はバルコニーなどの外観から識別した。数値は主開口面数である。

1事例あたりの平均主開口面数をみる。中規模事例が1.47面と最も多く、小規模(1.35面)と大規模(1.33面)は同程度である。主開口方向をみると、いずれの規模段階においても南が多いが、大規模になるほどその割合は高い。次に東・西が多く、北は少ない。

主開口方向の敷地内空地の有無についてみる。敷地内空地「有」は、大規模になるほど多い。敷地内空地「無」について隣地の状況をみると、大規模事例ではほとんど道路あるいは隣地側空地に面する。小・中規模事例ではともに半数強が道路に面する。隣地側空地「無」で主開口が隣接建物に直接面している割合は、小規模事例の方が中規模よりやや高い。

表5-8 主開口の方向と隣地の状況

単位:主開口面数

| 敷地内空地 | 規模別境界線の方向<br>敷地外隣地の状況 | 大規模 |    |    | 中規模  |    |    | 小規模 |      |    | 合計 |    |      |      |
|-------|-----------------------|-----|----|----|------|----|----|-----|------|----|----|----|------|------|
|       |                       | 北   | 南  | 東西 | 北    | 南  | 東西 | 北   | 南    | 東西 |    |    |      |      |
|       |                       | 有   | 6  | 29 | 7    | 41 | 7  | 14  | 8    | 29 |    | 3  | 6    | 2    |
| 無     | -                     | 8   | 8  | 16 | 7    | 24 | 15 | 46  | 16   | 31 | 27 | 74 | 136  |      |
|       | 道路                    | -   | 4  | 2  | 6    | 5  | 12 | 8   | 25   | 11 | 13 | 14 | 38   | 69   |
|       | 隣地側空地有                | -   | 3  | 3  | 6    | 1  | 7  | 3   | 11   | 1  | 10 | 2  | 13   | 30   |
|       | 隣地側空地無                | -   | 1  | 3  | 4    | 1  | 6  | 4   | 10   | 4  | 8  | 11 | 23   | 37   |
|       | 合計                    | 6   | 36 | 15 | 57   | 14 | 38 | 23  | 75   | 19 | 37 | 29 | 85   | 217  |
|       | 1事例あたりの平均主開口面数        |     |    |    | 1.33 |    |    |     | 1.47 |    |    |    | 1.35 | 1.38 |

(3) 駐車場

1) 駐車場の保有状況

表5-9は敷地規模段階と駐車場の設置率段階の関係を示したものである。4地区計でみると大規模では「75%以上100%未満」が最も多く、「50%以上」が2/3を占める。中規模では「0%より大きく50%未満」が半数強となる。小規模は「駐車場なし」が約2/3を占める。

地区別では、早くから具体的な設置基準が定められていた西官市の2地区で設置率が高く、K地区は特に高い。

表5-9 敷地規模と駐車場設置率

単位:事例数

|      | 駐車場なし | 0%より大<br>25%未満 | 25%以上<br>50%未満 | 50%以上<br>75%未満 | 75%以上<br>100%未満 | 100%以上 | 合計 |     |
|------|-------|----------------|----------------|----------------|-----------------|--------|----|-----|
| K地区  | 3     | 2              | 6              | 4              | 3               | 4      | 22 |     |
| Y地区  | 21    | 7              | 8              | 9              | 5               | 2      | 52 |     |
| F地区  | 24    | 10             | 10             | 9              | 5               | 1      | 59 |     |
| T地区  | 6     | 7              | 6              | 2              | 3               | -      | 24 |     |
| 4地区計 | 大規模   | 2              | 5              | 8              | 11              | 14     | 3  | 43  |
|      | 中規模   | 11             | 13             | 13             | 9               | 2      | 3  | 51  |
|      | 小規模   | 41             | 8              | 9              | 4               | -      | 1  | 63  |
|      | 合計    | 54             | 26             | 30             | 24              | 16     | 7  | 157 |

\*設置率算出に用いた住戸数には店舗等は含まない

2) 駐車場の設置のされ方

表5-10は駐車場を保有する事例について、その設置のされ方を示したものである。

4地区全体で駐車場所をみると「屋外」が半数で、「屋内」と「屋内外併用」がそれぞれ1/4である。屋内駐車のうち地下は1例、半地下は5例でその他はピロティである。規模別にみると、「屋外」の割合に変わりはないが、大規模で「屋内外併用」が多く、小規模で「屋内」が多くなる。機械駐車は20例で大規模に多い。串刺し駐車は47例で小規模に多い。

地区別でみると、駐車場所はK地区で「屋内」が多いのがめだつ。これらは小・中規模が多く、半地下駐車場4例を含む。機械駐車は西官市の2地区が神戸市の2地区

表5-10 敷地規模と駐車形式

単位:事例数

|      | 駐車場あり      |             |             |             | 合計            |    |
|------|------------|-------------|-------------|-------------|---------------|----|
|      | 屋外駐車       | 屋内駐車        | 屋内外併用       | 小計          |               |    |
| K地区  | 8 (1) (4)  | 10 (4) (4)  | 1 (1) -     | 19 (6) (8)  | 3             |    |
| Y地区  | 19 (2) (8) | 6 (1) (3)   | 6 (5) -     | 31 (8) (11) | 21            |    |
| F地区  | 17 - (9)   | 5 (1) (4)   | 13 (2) (6)  | 35 (3) (19) | 24            |    |
| T地区  | 8 (2) (4)  | 5 - (3)     | 5 (1) (2)   | 18 (3) (9)  | 6             |    |
| 4地区計 | 大規模        | 21 (5) (8)  | 6 (3) (2)   | 14 (7) (3)  | 42 (15) (11)  | 2  |
|      | 中規模        | 19 - (9)    | 11 (2) (6)  | 10 (2) (4)  | 39 (4) (19)   | 11 |
|      | 小規模        | 12 - (10)   | 9 (1) (6)   | 1 - (1)     | 22 (1) (17)   | 41 |
|      | 合計         | 52 (5) (25) | 26 (6) (14) | 25 (9) (8)  | 103 (20) (47) | 54 |

( )内の数字は機械駐車設備導入の事例数。内数

{ }内の数字は串刺し駐車事例数。内数



に比して多い。特に K 地区(6/19 例)が多く、F 地区(3/35 例)で少ない。串刺し駐車は、神戸市の 2 地区が西宮市の 2 地区に比して多い。K 地区、F 地区では大規模事例でも串刺し駐車が見られる。

(4) 街路側のしつらえ

表 5-11 は、街路側の空地の有無と、「空地有」の場合はその主要な用途と道路境界のしつらえ、「空地無」の場合は街路に面する住棟 1 階部分のしつらえと道路境界のしつらえを示している。各欄の単位は道路境界辺数である。

4 地区合計で見ると、街路側空地の有無については大規模ほど「空地有」の割合が高くなる。「空地有」の場合の空地の用途をみると、大規模では街路アメニティに寄与する「前庭・植栽」が 31/62 辺で最も多く、中規模や小規模では街路景観を阻害する「駐車場・サービス」が最も多くなる。街路側空地が「駐車場・サービス」あるいは「前庭・植栽+駐車場・サービス」となる事例の道路境界上のしつらえを点検すると、街路アメニティに対する補完要素となる「生垣など」は大規模ほど多く、小規模では全く見られない。

街路側「空地無」は、小規模ほど多くなる。住棟 1 階のしつらえをみると、いずれの規模段階においても「住棟壁面・バルコニー・階段等」が最も多い。その場合の道路境界上のしつらえをみると大規模においては「生垣など」が過半を占めるが、中規模や小規模では「なし」が多くなる。住棟 1 階のしつらえが「店舗・事務所」となるものは大規

模では 1 辺のみであるが、中規模 12 辺、小規模 28 辺みられる。住棟 1 階のしつらえが「ピロティ駐車場・サービス」となるものは全体として少数であり、大規模ではみられない。中規模 8 辺と小規模 8 辺がみられ、それらの道路境界上のしつらえは 1 辺を除いて「なし」であり、街路側に剥き出しとなる。

地区別の特徴をみる。K 地区、Y 地区では街路に面して設置された駐車場・サービスや街路に直接面する住棟 1 階部分を「生垣など」で囲う事例が多い。F 地区では街路側空地が「前庭・植栽」の事例が多い。

(5) まとめ

マンションの建築計画の敷地規模段階別差異が明らかになった。

1) 大規模マンション

大規模事例は 3 割弱である。全分譲事例の半分は大規模であり、法人による開発が多い。震災後に増えている。建物ボリュームをみると、建物高さは 6 階以上で、容積限度まで建てられているものが多い。

相隣関係をみると、建物高さは高いが建蔽率が低いので建物の南北に敷地内空地が確保されており、外壁面が直接隣地に面することはない。

住戸数が増えると駐車場の設置基準が厳しくなるので、設置率 50%以上が多く、それより低いものは設置基準が定められる以前に建てられたものと考えられる。駐車形式は屋外駐車場あるいはピロティ駐車を加えた屋内外併用駐車場が多く、設置率を上げるために機械駐車場の導入もみられる。

大規模高層では建蔽率が低くなるので、街路側のしつらえに街路アメニティに寄与できる前庭や植栽等を確保しやすい。また街路に面する大きな駐車場を囲むために道路境界上に生垣等を設けることも多い。

2) 小・中規模マンション

小・中規模事例は 7 割強ある。個人事業者の賃貸が多い。震災前からの蓄積が多い。建物高さをみると、西宮市では中高層建物の建築基準があるため 3 階建が主であるが、それがない神戸市では 4、5 階建も多い。容積消化については小規模では容積率限度まで建てられるものが多いが、中規模では住居系地域において容積を余らせるものが多くなる。中規模になると駐車場設置義務、日影規制、斜線制限等が係ってくるのが要因と考えられる。

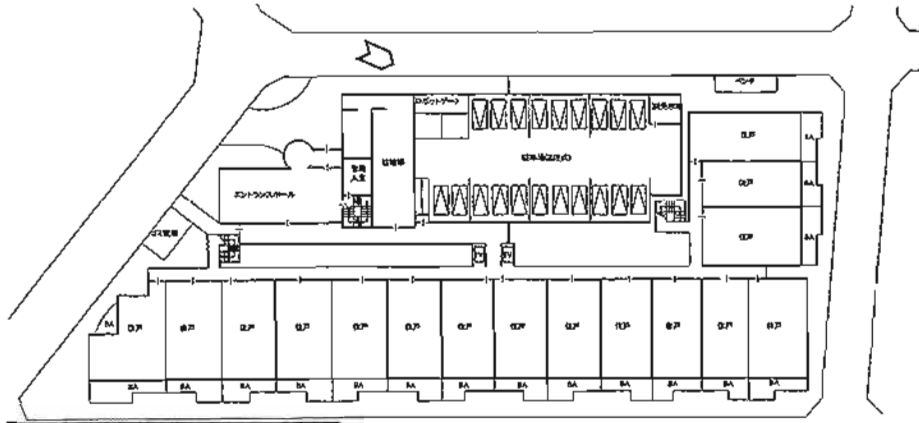
相隣関係をみると、小規模になるほど敷地内に空地を確保することが難しくなり、外壁面を隣接敷地に直接向けることが多くなる。建て詰まった事例が多くなるため主開口を南面 1 方向のみという訳には行かなくなり、南面以外や主開口方向を複数とするものが増えてくる。また、主開口の開放性を道路や隣地の空地に依存することが多くなる。敷地内に空地を確保せず隣接建物に直接主開口

表5-11 街路側のしつらえ 単位:道路境界辺数

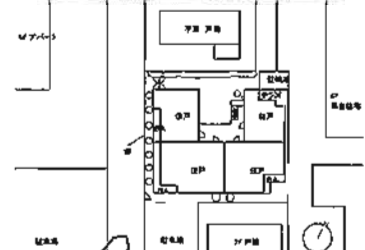
|                | K地区 | Y地区 | F地区 | T地区 | 4地区計 | 敷地規模 |    |    |
|----------------|-----|-----|-----|-----|------|------|----|----|
|                |     |     |     |     |      | 大    | 中  | 小  |
| 街路側「空地有」       | 17  | 30  | 43  | 15  | 105  | 62   | 29 | 14 |
| ↓空地のしつらえ       |     |     |     |     |      |      |    |    |
| 前庭・植栽          | 7   | 8   | 21  | 3   | 39   | 31   | 5  | 3  |
| 前庭・植栽+駐車場・サービス | 1   | 8   | 4   | 3   | 16   | 9    | 7  | -  |
| 道路境界           |     |     |     |     |      |      |    |    |
| 生垣など           | -   | 4   | 1   | -   | 5    | 4    | 1  | -  |
| 非透過性塀          | -   | -   | -   | -   | -    | -    | -  | -  |
| 透過性柵           | -   | -   | 1   | -   | 1    | 1    | -  | -  |
| なし             | 1   | 4   | 2   | 3   | 10   | 4    | 6  | -  |
| 駐車場・サービス       | 9   | 14  | 18  | 9   | 50   | 22   | 17 | 11 |
| 道路境界           |     |     |     |     |      |      |    |    |
| 生垣など           | 1   | 4   | -   | 1   | 6    | 4    | 2  | -  |
| 非透過性塀          | 1   | 2   | -   | -   | 3    | -    | 2  | 1  |
| 透過性柵           | 2   | 4   | 1   | -   | 7    | 5    | 2  | -  |
| なし             | 5   | 4   | 17  | 8   | 34   | 13   | 11 | 10 |
| 街路側「空地無」       | 19  | 42  | 40  | 18  | 119  | 15   | 38 | 66 |
| ↓住棟1階のしつらえ     |     |     |     |     |      |      |    |    |
| 住棟壁面・バルコニー・階段等 | 11  | 20  | 23  | 8   | 62   | 14   | 18 | 30 |
| 道路境界           |     |     |     |     |      |      |    |    |
| 生垣など           | 6   | 10  | 3   | -   | 18   | 8    | 5  | 5  |
| 非透過性塀          | 4   | 2   | 4   | -   | 10   | 1    | 4  | 5  |
| 透過性柵           | -   | -   | 3   | 1   | 4    | 2    | 1  | 1  |
| なし             | 2   | 8   | 13  | 7   | 30   | 3    | 8  | 19 |
| ピロティ駐車場・サービス   | 5   | 4   | 4   | 3   | 16   | -    | 8  | 8  |
| 道路境界           |     |     |     |     |      |      |    |    |
| 生垣など           | -   | 1   | -   | -   | 1    | -    | 1  | -  |
| 非透過性塀          | -   | -   | -   | -   | -    | -    | -  | -  |
| 透過性柵           | -   | -   | -   | -   | -    | -    | -  | -  |
| なし             | 5   | 3   | 4   | 3   | 15   | -    | 7  | 8  |
| 店舗・事務所         | 3   | 18  | 13  | 7   | 41   | 1    | 12 | 28 |
| 合計             | 36  | 72  | 83  | 33  | 224  | 77   | 67 | 80 |

\*「サービス」:駐輪場,ごみ置場,受水槽をいう。

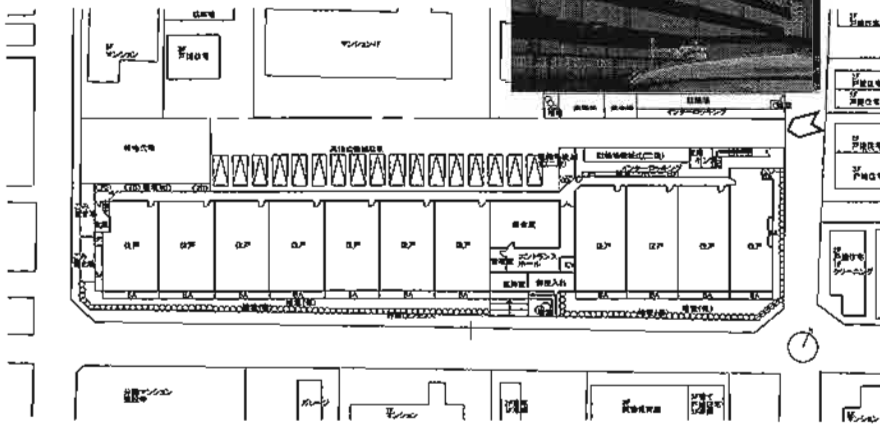
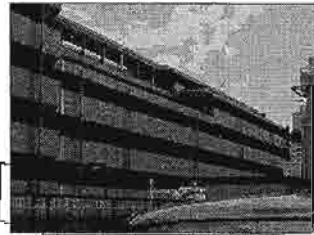
\*「前庭・植栽+駐車場・サービス」は1辺の道路境界において2つの用途が同程度に併存することを表す。



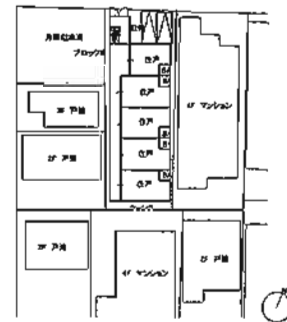
〈事例1〉大規模分譲(K地区)



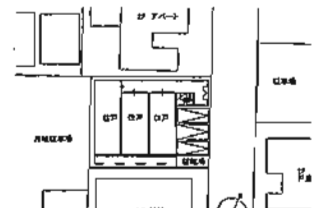
〈事例5〉中規模賃貸(F地区)



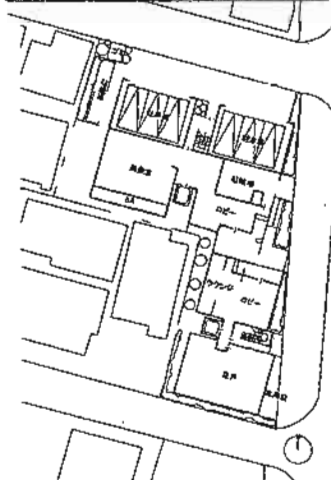
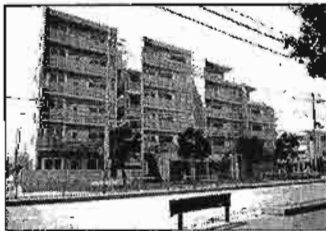
〈事例2〉大規模分譲(T地区)



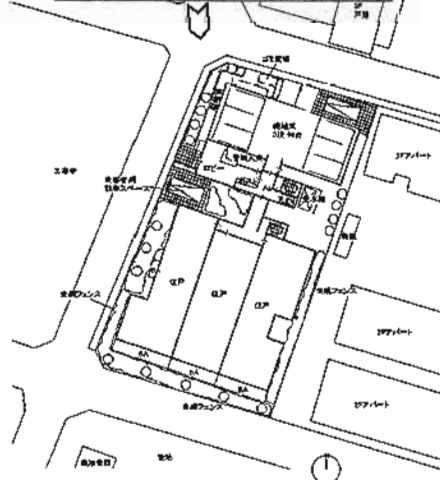
〈事例6〉小規模賃貸(T地区)



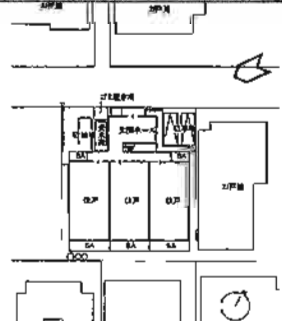
〈事例7〉小規模賃貸(T地区)



〈事例3〉大規模分譲(K地区)



〈事例4〉大規模分譲(K地区)



〈事例8〉中規模賃貸(K地区)



を向けることもある。

小規模事例の多くは駐車場の設置義務がなく、駐車場を保有しないものが多い。中規模では設置率は低いが保有するものが多い。小・中規模で串刺し駐車となるものが多いのは、建物の容積を減らさずに車路と駐車スペースを確保することが困難なためである。串刺し駐車は道路に沿って設けられた複数台数の駐車スペースに各車輛が個別に直接道路から乗入れる形式で、駐車効率はやいが、交通安全上、街路景観上好ましくない。

小・中規模では建蔽率が高くなっていくので小規模になるほど街路側に空地を確保することが困難になってくる。街路側には住棟1階部分が直面することになる。街路側に空地を確保してもほとんどは駐車場あるいはサービス空間であり、街路側に剥き出しになることが多い。

## 6. 典型事例にみる計画決定のメカニズム

ここでは典型事例の計画決定メカニズムをみる。図6-1は典型事例11例の配置図と外観写真、表6-1は各典型事例の諸元である。

1 街区を敷地とする大規模マンションでは、隣地間で環境を損なわない自律性の高いマンションの計画が可能である。〈事例1〉は地区計画の内容を先取りして4階建

とし、寮の跡地を分譲マンションとして開発したという経緯もあって、許容容積率(200%)に余裕を残した計画になっている。機械式駐車場は塀で囲われ、近隣の要求に応じて外向きのベンチを設置するなど、近隣との対応も友好的に進められた。入居者の地区コミュニティとの関係が心配されたが、今のところ問題はない。地区からは集会所を選挙の投票所に利用させて欲しいという要望が出されているが、交渉中である。

高層の大規模マンションでは、低層既成市街地のなかで様々なかたちで相隣関係上の問題がみられる。

〈事例2〉は、東西に長い駐車場跡地の敷地に合わせて、東西軸の6階建板状住棟を配置したものである。日影規制に沿って一部北側をセットバックしているが、許容容積(200%)を確保している。南面住戸を許容容積一杯に確保できる点で、現行の法規制の下では事業収支上好ましい敷地形状とされるが、その高さでボリュームは低層既成市街地のなかであって異質である。

〈事例3〉は震災後、地区計画決定の直前に、地区計画における高さ制限12mの土地に建てられた6階建マンションである。北側のセットバックは斜線制限に従っており、日影の問題にも対処できている。熟練した設計技術が駆使され、外観も整えられている。しかし、L型の敷地に囲まれた南隣地の戸建住宅に対する圧迫感の否認ない。開発事業者と住民との間でやりとりがあったが、自主協定には法的拘束力はなく、計画は変更されなかった。

〈事例4〉は震災前に住居系用途地域に建てられた高級マンションである。開発事業者は大手法人で、当初7階建の計画であったものが、約1年間の住民との交渉で4階建に変更された。その結果、高さは周りの戸建住宅とさほど違和感のないものとなった。ただし、当初の計画戸数17戸は変更されず、階数を低くしたため建蔽率は高くなり、まとまった空地はほとんどなくなった。

小・中規模マンションでは、相隣環境とこれに関する法規制が計画内容を規定するところが大きい。

〈事例5〉は、ほぼ正方形の敷地で容積を確保しようとC字型の住棟形状になった例である。5階建で、斜線制限のために上層階はセットバックしている。隣地建物との関係で、主開口は3方向を向いている。

〈事例6〉は南北に長い極細敷地で、当初空いていた東向き住棟としてつくられた。ところが、後から東隣地に4階建マンションが建ち、主開口の前面がふさがれるかたちとなった。

小規模敷地マンションでは駐車場の設置義務はないが、開発事業者には駐車場の有無がマンションのステータスにかかわるとされている。小規模敷地で駐車場を確保しようとする、多くは〈事例7〉のように、街路側に串刺し状に駐車スペースを設けることになる。このようなかたちは住民からとくに問題とされていないが、これが集

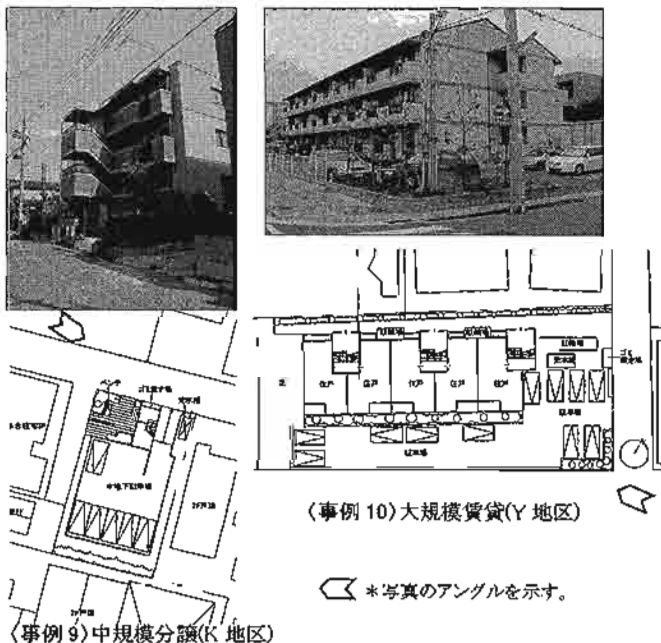


図6-1 典型事例配置図・外観写真

表6-1 典型事例の諸元

| 事例          | 地区  | 敷地面積 (㎡) | 容積消化率      | 指定容積率 (%) | 戸数 (戸) | 階数 (階) |
|-------------|-----|----------|------------|-----------|--------|--------|
| 〈事例1〉大規模分譲  | K地区 | 4301.2   | 80%以上90%未満 | 200       | 64     | 4      |
| 〈事例2〉大規模分譲  | T地区 | 2405.0   | 90%以上      | 200       | 63     | 6      |
| 〈事例3〉大規模分譲  | K地区 | 980.3    | 90%以上      | 200       | 19     | 6      |
| 〈事例4〉大規模分譲  | K地区 | 1101.1   | 90%以上      | 200       | 17     | 4      |
| 〈事例5〉中規模賃貸  | F地区 | 382.9    | 90%以上      | 200       | 16     | 5      |
| 〈事例6〉小規模賃貸  | T地区 | 256.2    | 90%以上      | 200       | 20     | 4      |
| 〈事例7〉小規模賃貸  | T地区 | 202.5    | 80%以上90%未満 | 200       | 9      | 3      |
| 〈事例8〉中規模賃貸  | K地区 | 387.2    | 80%以上90%未満 | 200       | 9      | 3      |
| 〈事例9〉中規模分譲  | K地区 | 344.4    | 80%以上90%未満 | 200       | 6      | 3      |
| 〈事例10〉大規模賃貸 | Y地区 | 1150.8   | 50%以下      | 200       | 15     | 3      |

積していくと街路景観を損なうことおびたしい。

そのなかで、〈事例 8〉は敷地境界のデザインと駐車場の床仕上げを芝目地にすることで街路側の景観を整えようとしたものである。なお、この事例では、有効採光斜線により両側の壁面位置が決まり、駐車スペースが確保できるように北側の壁面位置が決められた。10mの高さ制限のため許容容積を消化しきれていないが、地主が近所に居住しているため、近隣ともめごとを起こしたくないという配慮もあって、これを可とした。

〈事例 9〉は、半地下を駐車場とした、いわば3.5階であり、このような事例は西宮市の2地区内に4例ある。これは、10mの高さ制限の下で、床面積を確保し、駐車場を確保しようとしたものである。車の出入りを除いてとくに問題があるわけではないが、規制が一つのスタイルを生み出した例である。

〈事例 10〉は個人による賃貸マンションで、さして土地利用効率を上げる必要がないため許容容積をはるかに余している。建物は規格化されたもので、外構もあっけらかんとしている。

## 7. まとめ

調査結果から敷地規模、供給方式によって問題の所在が異なることが明らかになった。

大規模マンションは法人による分譲が多く、容積消化が優先され高層化が指向される。これが周辺に及ぼす日影などの影響に対しては、高度地区の強化などが一定の効果を上げている。しかし、地区コミュニティ形成上問題のある例もあり、これに対しては、現行の個別マンションに対する法規制に限界がある。

小・中規模マンションは、現行の一般法規制のもとで概ね4～5階以下に抑えられ、とくに西宮市2地区の規制では3階以下になる。高さ規制は低層既成市街地の街並みを保つ一定の効果はあるが、容積消化が優先される下では建詰まりを抑えられない。加えて、残されたわずかな空地は駐車場確保に充てられ、街の潤いと街路景観を損なう結果となる。小・中規模マンションは個々の影響が小さいが、件数で7割を越えており、これが蓄積していく問題は無視できない。

賃貸マンションは件数で7割以上を占め、ほとんどが個人地主の経営による。このなかには、容積消化を優先する必要がなく、敷地に余裕を残す例もみられる。ただ、資金面から建物外観や外構がおざなりになりやすく、街路景観を阻害するものがみられる。

以上の問題点を踏まえて個別マンション建設による市街地整備上の課題を上げると、以下ようになる。

①地区のランドデザインと大規模マンションの計画:1 街区を敷地とするような大規模マンションは、既成市街

地の地区空間構造、社会構造に与える影響が大きく、その計画を地区のランドデザインに照らして検討する必要がある。例えば、一律に規制をかけるのではなく、地区の事情に合わせて集会所などの共同施設、小公園を設置した場合は規制を緩和するといったことは現実的である。

②地区駐車場共同利用システム:小・中規模マンションで、需要に対応する駐車場を個々に確保するには無理がある。現在でも地区内の月極駐車場がマンション居住者に利用されているが、利用をシステム化し、むしろ小・中規模マンションにおける個々の駐車場設置を抑制する方策が求められる。

③賃貸マンションに対する景観形成誘導策:敷地に余裕を残す賃貸マンションには、その設計のあり方によって街路景観に寄与できる余地が大きい。事業主の街並みへの意識と設計者の工夫があれば、わずかな資金でそれが可能である。公的補助によってそのような意識と工夫を誘導することは有効である。

## 謝辞

本研究では調査対象地区のまちづくり協議会役員、マンション開発・設計企業の担当者、西宮・神戸市の担当者に多大なご協力を頂いた。ここに記して謝意を表します。

## <注>

- 1) 「西宮の環境 昭和53年版～平成10年版」(西宮市発行)及び「神戸市広報」(神戸市発行)の分析による。
- 2) 敷地面積、建築面積、延床面積は、現地調査で収集したデータをもとに作成した図面により計測した。
- 3) 1994年の住宅地図に記載されているマンションを震災前とした。「建設中」と記載されていたものは震災後とした。

## <参考文献>

- 1) 土井幸平、杉山茂一、小野英道、徳尾野徹他:低層既成市街地における段階的、部分的中高層化に向けた計画的な研究—阪神大震災の復興にみる住環境整備の課題—, 研究年報, No.27, pp.89～100, 住宅総合研究財団, 2001年3月

## <研究協力者>

平成13年度

小寺 真理子 大阪市立大学大学院前期博士課程(当時)

笠松 義紀 大阪市立大学大学院前期博士課程

岡本 亮二 大阪市立大学工学部4回生(当時)

平成14年度

笠松 義紀 大阪市立大学大学院前期博士課程

定栄 信作 大阪市立大学大学院前期博士課程

小西 孝子 大阪市立大学工学部4回生

山口 寛人 大阪市立大学工学部4回生

伊藤 智彦 近畿大学理工学部4回生

坂本 拓洋 近畿大学理工学部4回生

脇本 泰成 近畿大学理工学部4回生