郊外主要幹線道路における沿道建物の構えと街並み

国道16号, 小山～相模大野間を事例として

STUDY OF STREETSCAPE AND BUILDING FRONTAGE IN SUBURBAN ROADSIDE AREAS

Case study of ring road R16 between Oyama and Sagami-Ono

吉村 英孝*, 塚本 由晴**

Hidetaka YOSHIMURA and Yoshiharu TSUKAMOTO

The aim of this study is to clarify the criteria of the relationship between building frontage and streetscape through automobile management in suburban areas. First, we chronologically investigated the use, frontage width and building frontage of roadside buildings through map and photos. Secondly, the buildings' ground plan parking arrangements, backyard, and boundaries were examined and analyzed. Thirdly, nine "building front types" in three groups were made clear through similarities found between various characteristics and their arrangements. Next, the ground plans and groups of building frontage types were combined to obtain several "roadside building types". Following this we could demonstrate the relationship between the "roadside building types" and the generational change of their frontage width as well as quantity. Finally, by comparing chronological change and distribution of streetscape, a framework for discussing the analogical streetscape of roadside building types can be presented.

Keywords : *suburban, primary road, roadside building, building frontage, streetscape, typology*

郊外, 幹線道路, 沿道建物, 構え, 街並み, 類型

1 序

1.1 ロードサイドの建物と街並み

我が国では、高度経済成長期から70年代に、自家用車保有率の増加と、宅地の郊外へのスプロールとがあいまって、郊外の主要幹線道路沿いに商業店舗が展開されるようになった。80年代に入ると、こうした沿道の店舗数は増加し、業種も多様となって、商業集積地として一応の隆盛をみることとなり、「ロードサイド^{注1)}」が建物の名称から地域を表す名称として一般に認知されるようになる。こうしたロードサイドでは90年代以降、店舗間の競争が激化するとともに、外圧を受けての規制緩和によって店舗が大規模化すると、駅前を中心市街地の空洞化との関わりや、周辺的生活環境の悪化が問題視されるようになり、00年代には、地域住民の生活の保護を目的として「大規模小売店舗立地法^{注2)}」が施行された経緯がある^{注3)}。このようなロードサイドの商業集積は、均質化しグローバル化する都市の代表例として批判されることもあるが、中世に社寺の前に商店が集まって門前町が形成され、明治以降には鉄道の開通によって駅前商店街が形成されたことを踏まえれば、現代社会の経済原理と自動車に依存した郊外生活とに特化して形成された特徴的な現代都市の萌芽として捉えることもできる。こうしたロードサイドの特徴は、R. ヴェンチューリらによる「ラスベガスから学ぶこと^{注4)}」を下敷きに、建物から独立し自動車からの視認性の定理によって説明

される巨大な看板や、建物自体をシンボリックな形態によって記号化する店舗という二極の建築の在り方^{注5)}によって語られることが多いが、我が国におけるロードサイドの現状と、60年代のラスベガスにおける興行小屋沿いの状況が、年代、業種や規模を一瞥しても単純な帰納、演繹として重ねられるとは考えがたい。しかし、一見差異を強調するような個別の建物の特徴から、帰納的にその集積としての都市の特徴を捉える方法は、現代社会や都市との関わりにおいて建築をデザインする上で、重要な知見となり得ると考えられる。また一般に、我が国のロードサイドにおいては、駐車場による連続的な建物形態の分断と、各敷地における権利の確保を前提とした個別の建設によって、街並みと呼べるものは存在しないと考えられているが、個々の建物が形態上の類似性を有し、その類似性の範囲が特定できるのであれば、それらの「集積としての街並み^{注6)}」もある限定の内に納まるはずであり、連続を前提としない街並みを位置づけることが可能になると考えられる。この時、しばしば現代都市の悪因として排除される自動車は、むしろ共通性を担保する条件へと価値の転換が図られるのである。したがって本論では、個別の建物に共通してみられる道路際の立面（以下、構え^{注7)}）や駐車場の構成類型を明らかにし、その空間的、時間的な推移を検討することで、建物の形式から類推される街並み^{注8)}について論じる枠組みを提示することを目的とする。

* 東京工業大学工学部 補佐員・修士(工学)

** 東京工業大学大学院理工学研究科建築学専攻
准教授・博士(工学)Research Assoc., Faculty of Eng., Tokyo Institute of Technology, M. Eng.
Assoc. Prof., Dept. of Architecture, Tokyo Institute of Technology, Dr. Eng.

1.2 既往の研究及び本研究の意義

これまでに郊外の幹線道路沿いの建物（以下、沿道建物）について言及のみられた既往の研究を概観すると、沿道建物のうち商業店舗についてその形態や、駐車スペースからみた配置について言及するものと、商業店舗の立地と土地利用の実態について言及するものに大別される。沿道の商業店舗を研究した既往の論文には、自動車内から店舗へと至るまでに体験する空間の連なりを、建物領域の内外との関係において検討した筆者らによる研究^{注9)}と、店舗の形態とその意味作用について言及するもの^{注10)}、駐車場の平面・断面的な形態の構成について言及するもの^{注11)}、さらにその利用実態に言及するもの^{注12)}がみられた。また、沿道建物のファサードの年代的な変化に言及するもの^{注13)}もある。立地や土地利用の実態を調査する既往の論文には、業種や店舗の分布に言及するもの^{注14)}と、その年代的な変遷について言及するもの^{注15)}がみられた。しかし、本研究のように郊外幹線道路における沿道建物を対象に駐車場と構えに着目することで、それらに共通する構成を明らかにし、ロードサイドの建物と街並みの関係に言及するものはみられない。

1.3 研究の概要

第2章ではまず、国道16号、小山～相模大野間の実踏調査によって得た建物の立面写真から、建物の階数、並びに用途を整理し、住宅地図^{注16)}から敷地の間口幅を抽出し^{注17)}、年代を遡って比較することで建物の建設期を整理した。さらに敷地の接道と建物外の駐車場の位置から建物の配置を整理し、間口方向、奥行き方向の特徴として位置づける。第3章では、先に得た立面写真を用い、沿道建物の構えを形成する単位を抽出し、その構成を検討することによって、沿道建物の構えのタイプを導く。さらに第4章では、第2章で得られた配置における特徴と、第3章で得られた沿道建物の構えのタイプを合わせて検討し、建設期、用途、間口幅との関わりを示すことによって、沿道建物の構えを相対的に位置づけ、その集積による街並みについて考察する。なお具体的な対象の選定に際し、大店法^{注19)}、及び大店立地法^{注20)}において出店調整の規制が床面積に対してかけられたことから、規制内となる大規模店舗と、規制外となる小中規模の床面積（500㎡から1000㎡に変更）の店舗の二極化を助長していると考えられることを考慮した結果、郊外ロードサイドの商業集積地の黎明期に形成された国道16号線相模原地区^{注18)}のうち、規制外となる小中規模店舗が比較的多くみられた清新交差点から大野台郵便局前交差点の約4.4kmの区間とした（図1、図2）。

2 国道16号の沿道建物と配置

2.1 沿道建物の用途、階数、敷地間口幅と建設期

一般に、商業店舗の集積地として言及されることの多いロードサイドであるが、対象地をみると集合住宅やオフィスなども混在し、商業店舗はその一部であることがわかる。そこでまず、沿道建物の用途についてみると（図3上）、最も多くみられたのは飲食店舗で、次いで事務所、物販店舗と続き、物流施設から戸建て住宅までその用途は多岐にわたった。こうした用途を不特定の利用者を前提とした用途と、特定の利用者を前提とした用途に分類すると、前者は5割、後者は4割程で、不特定利用者の店舗と特定利用者の住居や事務所が複合するものが1割を占めた。さらに用途の運営形態を本店、本社、単独の戸建て住宅のように独立性が想定されるものと、フ

ランチャイズ店や営業所、住宅団地のように別の場所での再現性が想定されるものに分類すると、フランチャイズ店が全資料のほぼ半数（129/261）を占め、これを含む複製、反復を前提とした運営形態は7割程（175/261）と大半を占めることがわかった。

次に、こうした用途や運営形態が、どのような変遷で現状に至ったのかを捉える為に、94年に大店法関連5法が改正され、出店規制の対象が500㎡から1,000㎡以上の店舗となった^{注20)}ことを考慮して、85年、95年、05年の10年毎の住宅地図を比較することで、現在の建物がどの期間に建設されたのか（以下、建設期）を整理した（図3下）。95年～05年（Ⅲ期）に建設された建物が約4割と最も多く、最少の05年以降（Ⅳ期）は期の年数で除した年率をみても最小となる。現在の用途から建設期をみると、事務所用途では85年以前（Ⅰ期）の建物が多く、商業、住居用途では、本店、独立住宅が95年以前（Ⅰ期、Ⅱ期）の建物に多いのに対して、フランチャイズ店、住宅団地等は95年以降（Ⅲ期）の建物に多くみられた。また、約2割（56/261）の建物において用途変更がなされていた。

さらに、建設期毎に建物階数、敷地間口幅の平均をみると（図4、図5）、階数では85年～95年（Ⅱ期）の2.9階が最大となり全資料の平均は2.4階、間口幅では95年～05年（Ⅲ期）の30.0mが最大となり全資料の平均は27.6mとなった。

2.2 沿道建物の配置

前節のように、幹線道路の沿道には住居から店舗、工場まで多岐にわたる用途の建物が建ち並んでいる。こうした用途の個性性を越えて各敷地に共通する即物的な構成に着目すると、個々の建物は前面道路に対して接道し、駐車場を有すること（8割強^{注21)}:213/261）が挙げられる。中でも建物輪郭外の駐車場^{注22)}（以下、建物外駐車場）は、敷地へのアクセスを考慮すれば接道による性格が、建物の構えや街並みを考慮すればオープンスペースとしての性格が重ねられており、特に前面となる16号間口における建物と駐車場のせめぎ合いに、16号間口の占有の様態として端的に現れていると考えられる。そこでまず各敷地におけるアクセスの条件となる接道面の数を整理し、各々に平均の敷地間口幅を算出すると（表1）、角地のように横道に接し街区の端部に位置するもの（139）が5割に達し、間口幅の広い角地が多い傾向がみられた。同様に建物外駐車場について接道面の数を整理すると（表2）、一面でのみ接道するもの（80）と複数面で接道するもの（114）に分類され、複数面で接道するものでは隣接する二面で接する角（64）が多くみられた。次に、各敷地において建物外駐車場の位置を整理すると（図6）、建物が敷地全体を占め建物外駐車場の無いもの（67）が最も多く、次いで建物の前に駐車場のある表駐車場（59）、横の側駐車場（47）、後ろの裏駐車場（31）の順となり、その他の配置（57）についてはこれらの組合せとして捉えることとした。

こうして捉えられた建物の配置を、国道16号の道路境界との関係によって整理すると、建物が接するもの（186）、駐車場が接するもの（163）の二つに大別され、これらの集合の交わりを含めて間口を建物が占有（98）、建物と駐車場に分割（88）、駐車場が占有（75）の16号間口の扱いによる3つの様態が導かれた。さらに、外部空間における敷地の奥を形成するものとして、建物裏の駐車場の有無（有：59）を併せて検討し、建物の配置を間口と奥行きの特徴の重ね合わせとして位置づけた。

図1 国道16号と資料区間

※ 図3 注建設期に関しては運営形態毎に左から多い順に並べた。細線は用途変更のあった資料。年率の1期は便宜上10年で除した値。

図3 資料建物の用途と建設期

図4 沿道建物階数の年代傾向と平均の推移

図5 敷地間口幅の年代傾向と平均の推移

表1 敷地の接道

	街区における位置	
	街区中央部 [122]	街区端部 [139]
前面接道		
前後接道		
貫通敷地		

表2 建物外駐車場の接道による性格

道路間口と接道の関係		角
単数の道路間口に接道 [80]	複数の道路間口に接道 [114]	
		角 [64]
		通過 [18]
		角・通過 [32]

※表中図は代表例。

図6 建物外駐車場の位置による配置の整理と、間口・奥行き方向の性格

図2 資料建物配置図と資料番号

3 沿道建物の構え

1章で述べたようにR. ヴェンチャーリらが「ラスベガスから学ぶこと」によって提唱した、デコレイテッドシェッドとダック^{注23)}とによるロードサイドの建物に関する枠組みは、我が国のロードサイド建物の状況にそのまま援用することはできない。しかし一方で前章で検討したような用途や配置を踏まえ、建物に限定するならば、容器としての箱状の建物に、看板等の要素が付加されるデコレイテッドシェッドのような在り方は、建物と屋外広告物を別として規制する我が国においても建物の分析に有効であろう。よって本章では、沿道建物の構えを、壁面と付加される要素の組合せとして捉え、共通する特徴を有するタイプを導いていく。

3.1 沿道建物の構えの単位と壁面の分節

上述に従って沿道建物の構えをみると、建物の床面積を確保しボリューム（以下、建物ボリューム）として立面を形成する部分（以下、壁面単位）と、床面積とは関係なく付加される要素（以下、付加要素）とに大きく分けられる（図7）。これに従って構えにみられた単位を整理すると（表3）、付加要素としては、屋根（74）、看板^{注24)}（64）、大庇（19）の順に多くみられ、大庇のみが、自動車に関わる要素で、建物領域の外域において壁面を用いずに領域を形成する。また建物に特徴ある形態を付与する屋根は、用途の複合に関わらず、頂部にのみ用いられることから看板に準ずるものとし、同様に扱うこととした。壁面単位としては^{注25)}、窓やバルコニーなどを設けた窓壁面（145）、窓のない無窓壁面（73）、ガラスの大開口や、カーテンウォールのガラス壁面（118）が多くみられ、自動車に関わる壁面単位としては、ガレージのように壁に大きな穴が穿たれた車庫壁面（44）、ピロティなどの列柱壁面（21）、ガラスの無い開口のある開口壁面^{注26)}（7）がみられた。これら付加要素、壁面単位の組合せの相関をみると（図8）、付加要素と壁面単位の組合せでは、屋根と窓壁面（39）、看板とガラス壁面（26）、看板と窓壁面（25）の組合せが多く、壁面単位間では、窓壁面と車庫壁面（32）、窓壁面と無窓壁面（31）の組合せが多くみられた。母数となる単位数の違いを考慮すると、大庇とガラス壁面（14）も特徴的な組合せと言える。

次いで、壁面単位の組合せがどのような配列をしているかを捉える為に、壁面の分節を整理すると（表4）、壁面に分節を用いず一つの壁面単位によって立面を形成する単一が半数を占め（131）、上下に分節する積層（77）、左右に分節する並置（29）、上下左右に分節が組み合わされる部分（24）の順となるが、左右に分節が含まれるものをまとめても2割（53/261）程度と積層に及ばず、複雑な形態や立面は少ない。このことから、立面の分節の複雑さより、ガラス壁面や車庫壁面といった壁面単位の種類や位置関係の方が、類似性によって街並みを形成し得ると考え、以下これに従い検討を進める。

3.2 沿道建物の構えのタイプと群

まず前節までに明らかにした付加要素、壁面単位とそれらの組合せの相関、壁面の分節によって沿道建物の構えを整理した（図9）。これに従い付加要素の有無と種類^{注27)}、壁面単位の種類と分節、位置関係が一致するまとまりから、一階部分の壁面のつくり方が、通りからの視線や動線の連続を検討する上で重要であることを考慮して、構えの9つのタイプを抽出し、そのひろがりを持定した上で3つの群を導いた（図10上）。

単一の窓壁面を構えとするタイプ（64）には、屋根要素を伴うもの（27）と、陸屋根とするもの（37）がみられ、これらは16号に対して建物の表、つまり正面（64）を対応させるものとして捉えられる。これらは、どの用途にもみられるが本社や本店、単独住宅などの独立性を前提とした運営形態に多くみられた（33）。建設期にも偏りはなく資料数も多いことから典型的な沿道建物として考えられ、平均敷地間口幅^{注28)}は18.5mであった。単一で無窓壁面を構えとするタイプ（22）では、陸屋根とするもの（10）より、屋根要素を伴うもの（12）の方が多くみられた。下部を無窓壁面とし異なる壁面を積層するタイプ（12）は、いずれも16号に対して建物の開口のない面、つまり側背面（34）を対応させ、単一の無窓壁面と類似するものとして捉えられる。正面と同様、どの用途にもみられるが特に住宅に多い（14）。建設期ではⅡ期が少ないものの全期を通してみられ、16号への対応として一般化された構えのタイプと考えられる。単一の無窓壁面の平均敷地間口幅が15.9mと狭いのに対し、積層下部を無窓壁面とするものは23.6mである。これら正面と側背面のタイプは、建物の壁面としての性格を強調しつつ、16号への構えを形成することから閉鎖の群として位置づけられる。

単一でガラス壁面とするタイプ（43）では、陸屋根とするもの（28）が、屋根要素を伴うもの（15）より多くみられた。さらに、下部をガラス壁面とし異なる壁面を積層するタイプ（29）がみられ、これらは16号に対して、大きなガラスによって内外を視線的に連続させる透明の群（72）として捉えられる。この群は用途においてはフランチャイズ店（51）に、建設期においてはⅢ期（31）に集中し、単一のガラス壁面の平均敷地間口幅は29.9m、積層のガラス壁面は19.5mと大きく異なる。

以上は、自動車に関わる要素、壁面単位を含まない構えの5つのタイプ、及び2つの群であり、全資料の6.5割（170/261）を占めた。

続いて自動車に関わる要素、壁面単位を含む建物の構えをみると、自動車への建築的な対応として、屋根下の空間を設け、外部に開放された内部空間を有するという特徴が共通している。大庇の付加要素を有し陸屋根とするもの（17）と、壁面を並置とし、自動車に関わる壁面単位（以下、自動車壁面。具体的には車庫壁面、列柱壁面、開口壁面を指す。）を有するもの（6）はともに、接道レベルで人の領域と車の領域を水平方向に分節するタイプ（23）であり、さらに、垂直方向にも分節を有するものとして、部分の壁面の分節で自動車壁面を有するタイプ（15）がある。これらは接道レベルにおける建物間口を自動車壁面と、壁面とに分節する隣接開放（38）として捉えられる。下層を自動車壁面とし異なる壁面を上層とするタイプ（26）と、上層を自動車壁面とし下層を異なる壁面とするタイプ（7）は、ともに層状の構成によって自動車が独占する層を形成するもので積層開放（33）として捉えられる。これらの開放の群における用途をみると、フランチャイズ店（45）に集中しており、建設期としてはⅢ期（31）に多く、透明の群と類似した傾向を示している。平均敷地間口幅としては、上部を自動車壁面とする積層が59.1mと最も広く、次いで庇・並置とする隣接の44.5m、部分の23.4m、下層を自動車とするものの22.0mの順となった。

得られた各タイプを平均敷地間口幅の順に並べると（図10下）、群、壁面の分節とも集中せず分散することから、沿道建物の構えの特徴と敷地間口幅の直接の対応はみられなかった。

図7 構えの分析例

表3 沿道建物の構えの単位

※表3注 表中網掛は自動車要素を示す。[]内は資料数。
開口壁面には屋上駐車も含む。

図8 構えの単位の相関

表4 壁面の分節

※表4注 表中[]内は資料数。

図9 沿道建物の構えの構造

表記例

fn14	BIII	30
資料番号	建物用途	敷地開口幅

凡例
I: 独立店舗
F: ファイブ店舗
H: 本社
B: 営業所
S: 独立住宅
R: 団地等

類型外	cn12 I I 10	cs12 HIII 26	fs13 FIII 30	fs06 I II 40	an20 FIII 41	gs08 F I 25	an12 BIII 18
	cn04 F II 40	bn19 H II 22	es14 F II 40	en10 F II 58	gn08 B I 60	as05 B I 28	es12 H II 15
	fn14 BIII 30	en09 B II 58	cn14 F II 30	ds08 F II 45	cs07 H II 12	fn09 FIII 130	

透明の構えの群

cn10 F II 18	I 19	I 8
an19 B I 12	F 51	H 5
cs19 F III 36	II 18	H 5
en06 F III 30	III 31	B 6
en20 F II 25	IV 4	S 2
en04 F III 15		R 0
fn04 F III 20		
en03 F IV 45		
fs10 F III 35		
es10 F III 20		
fs18 F II 90		
gs14 F III 25		
bn14 I III 16		
en02 F III 35		
gn07 B I 20		
cs13 F III 31		
dn19 F III 30		
gs16 F I 65		
es04 I I 20		
cs11 F III 18		
dn10 F IV 15		
gn02 F III 55		
gs10 F IV 30		
gn04 F II 25		
as08 F III 24		
gs11 F II 45		
bn06 F I 20		
ds02 F I 70		

開放の構えの群

I 19	I 7
II 16	F 45
III 31	H 9
IV 5	B 8
	S 1
	R 1

閉鎖の構えの群

正面	I 28	I 16
	II 30	H 13
	III 34	B 14
	IV 6	S 19
		R 12

側背面	fs15 R IV 25	bn21 F III 10
	fn08 B I 40	dn18 S II 25
	bn04 S IV 13	bn16 F III 22
	ds13 I II 15	es05 B III 31
	bn07 F I 20	

単一の窓壁面	bs19 H II 11	es09 F III 55
	bs09 H III 12	bs10 H III 12
	bs20 I I 11	fn05 I II 7
	fn13 B I 15	an18 F III 9
	cn06 S II 10	fn06 S III 15
	bs26 I II 20	bs04 R III 6
	dn04 S III 23	an04 R III 9
	ds03 F III 35	ds11 S I 10
	dn05 H II 17	fn12 S I 15
	gs02 I II 20	bn10 I III 7
	en12 I II 20	fn05 I II 20
	dn03 I II 14	an01 S II 38
	dn11 S II 20	cn03 R III 15
	fs03 I III 15	cn11 B II 25
	bs01 B III 45	cn06 H II 14
	as13 B I 18	fn11 F I 40
	bs02 B I 21	bs08 F II 20
	bs24 F I 14	dn12 I II 25
	bs23 F IV 26	es13 F IV 35
	fn03 F III 30	es06 F I 32
	dn17 B I 20	fs08 F III 25
	dn13 F II 15	bs07 F III 35
	cs01 H II 81	bs06 F III 35

図10 沿道建物の構えのタイプ、及びその平均敷地開口幅と群

※図10注 図中写真は代表例。[]内は資料数。

4 沿道建物の類型と16号の街並み

前章までに検討した16号間口に対する配置の性格と、建物の構えに関するタイプ及び群の組合せによって、郊外幹線道路の街並みを形成する個々の建物の構成を捉えることができる。そこで本章では、建物の配置による間口方向、奥行き方向の特徴と、構えの群を重ね合わせることによって沿道建物の類型を導き、その集積としての郊外幹線道路の街並みについて考察する。

4.1 沿道建物の類型

ここではまず、沿道建物の類型を捉える為に、第2章において得られた配置の特徴を縦軸、第3章で得られた建物の構えの群を横軸としたマトリクスを作成し全資料をプロットした。また、建設期毎の資料数、用途の増減を、期毎の合計資料数によって除した値、すなわち建設数に対する用途の割合をグラフによって図示した(表5)。

まず正面、側背面の閉鎖の群について配置との対応をみると、敷地間口を建物が占有するもの(47)、敷地間口を分割するもの(31)による8割(78/98)の建物が16号に接しており、16号に近接した建物が、その向きによって対応する沿道建物と考えられる。このような閉鎖の構えの建物において、各配置における建設期毎の用途の増減をみると、建物が占有するものでは、全ての用途にみられるものの、Ⅰ、Ⅱ期では商業、事務所の用途に多く、Ⅲ期以降では、住宅団地等の住居用途の占める割合が多い。間口を分割するものでは、商業系用途、Ⅱ期に多くみられ、駐車場が占有するものでは、事務所、住居が多く、Ⅲ期以降に商業用途が増加する。

次に、透明な群(72)について配置との関係をみると、間口を分割(33)、駐車場が占有(20)による7割(53/72)の建物において、駐車場が16号に接している。また、複数面で接道する建物外駐車場が多いことから、自動車による敷地へのアクセスの簡便性という動線的な連続と、構えの透明性による建物内外の視線的な連続が敷地正面に重ねられた沿道建物と考えられる。建設期毎の用途の増減をみると、間口を建物が占有、間口を分割においては、Ⅰ期～Ⅲ期に多くみられるフランチャイズの店舗用途がⅣ期に減少し、間口を駐車場が占有するものがⅣ期に多くなる。このことは、フランチャイズ店に多いガラス壁面の建物では、16号間口を建物の占有から駐車場による占有の配置に変わりつつあることを示している。

自動車を建物領域内に含む開放の群の配置との関係を検討すると、敷地間口を建物が占有するもの(29)、駐車場が占有(28)など、敷地間口を分割せずいっばいに用いる占有の形式が8割(57/71)を占める。これらは前面道路に対する建物の構えと自動車の接続という相反する要請を、配置においては間口を分割せずに、建物で間口を分割する、もしくは層状に重ねることによって建物がその両方を引き受ける沿道建物と考えられる。建設期毎の用途の増減をみると、間口を駐車場が占有、分割の配置では、Ⅰ期では事務所に多く以降は店舗が多くなり、建物が占有する配置では、Ⅳ期の店舗と住宅に多い。このことは事務所に特徴的であった開放の構えが、配置を変えつつ店舗や住宅へ移行されたことを示している。

以上を配置の性格から整理すると(表5中枠)、閉鎖による群は、建物が16号に接し、それとは逆に透明の群は駐車場が16号に接する傾向がある。これらが16号に接するものの種類に特徴があるのに対し、開放の群は間口方向の占有の形式に特徴がみられた。

4.2 国道16号の街並みを類推する枠組み

国道16号の街並みを検討するにあたり、個別の時期に、個別の建物が建設された結果として立ち現れていることを想定するのであれば、各類型が即物的な隣接関係だけでなく、時間的な隣接関係を伴って重ねられたものとして理解される姿は、新陳代謝する街並みの一端であると考えられる。よって、現在の共時的な街並みの中に、通時的な変遷を見出し、変遷の中に立ち現れる街並みを捉える枠組みを創出する必要がある。そこで本節では、各類型における資料数とその平均敷地間口幅の建設期毎の変化を図で表し、平均敷地間口幅と資料数の変化を比較検討する(図11)。まず資料数をみると、全ての類型にⅠ期のものがみられることから、約20年前の街並みは、既に現在と同じ建築類型の成分で構成されていたことが窺える。これを基に、現在まで残存している建物の期毎の増減を捉えると注29)、Ⅰ期が最多となるもの、Ⅱ期に最多となるものがそれぞれ1類型、Ⅲ期を最多とするものが7類型と多くみられ、それらの期毎の資料数の増減をみると、少ない期を挟んで多い期が周期的な傾向を示す6類型と、期を経るに従い増加の傾向を示す3類型に分類された。さらに間口幅をみると、期に関わらず平均間口幅が一樣となる5類型と、期毎に変動する4類型がみられた。これらの資料数と間口幅における変化の傾向と類型との対応をみると(図11枠)、閉鎖の構えでは、資料数としては16号間口を分割する配置のみⅡ期が最多、他の配置ではⅢ期を最多とし、全て周期性を示しており、間口幅としては全て一樣であることから、街並に占める間口幅の割合を周期的な資料数の増減によって変化させてきたと捉えられる。透明の構えでは、建物が16号間口を占有する配置のみが、資料数としてはⅠ期を最多とする周期性、間口幅としては変動し、その他の配置では、資料数はⅢ期を最多とする増加で、間口幅は一樣であることから、駐車場と透明壁面の組合せが資料数を増し、透明壁面のみは資料数、間口幅ともに変動していることがわかる。開放の構えでは、どの配置も資料数としてはⅢ期を最多とし、間口幅としては変動することから、年代や要請に従って配置を変えつつ対応してきたことがわかる。以上が、透明の構えにみられる商業からの要請と、開放の構えと配置にみられる交通からの要請が、限られた間口幅の占有をめぐる競争し、その増減の変遷の中に、新陳代謝する街並みの枠組みを示したものである。

5 結

以上、国道16号線、小山～相模大野間において、まず沿道建物の用途と階数、敷地間口幅を整理し、次いで配置を、間口と奥行きの特徴によって捉えた。続いて、付加要素と壁面単位の組合せ、壁面の分節と位置による共通性をもとに、沿道建物の構えのタイプとその群を導いた。さらに得られた配置と構えの群から沿道建物の類型を導き、建設期毎の用途の割合、資料数、敷地間口幅の推移を検討することによって、現在の街並みを、期を経て増減する類型の推移の中に立ち現れる一断面として再定義した。このことは、壁面の特徴である透明・開放・閉鎖という群が、配置による引きや間口の分割の問題と関わりつつ、街並みの時間的な変遷の中に位置づけられることを示しており、未だ基礎的な段階ではあるが、とりとめの郊外の街並みを、個別の建物における類型とその広がり、変遷から、類推的に捉える枠組みを示すことができた。

表5 沿道建物の構えと配置

建物の構成	敷地と建物の関係	閉鎖		透明		開放	
		正面	側背面	正面	側背面	隣接	積層
敷地間口を建物外駐車が占有	建物外駐車無	[64]	[34]	[72]		[38]	[33]
	裏駐車有	[67]	[13]	[7]		[8]	[11]
	単数	[27]	[7]	[7]		[8]	[2]
	複数	[7]	[3]	[7]		[8]	[2]
敷地間口を建物と駐車に分割	単数	[53]	[9]	[17]		[7]	[5]
	複数	[25]	[2]	[16]		[1]	[1]
	裏駐車有	[25]	[2]	[16]		[1]	[1]
	単数	[25]	[2]	[16]		[1]	[1]
敷地間口を駐車が占有	単数	[70]	[7]	[20]		[13]	[14]
	複数	[67]	[7]	[20]		[13]	[14]
	裏有	[2]	[7]	[20]		[13]	[14]
	単数	[67]	[7]	[20]		[13]	[14]

※表5注 表内図記号用途 F:ファミリー店舗 I:独立店舗 B:営業所 H:本社 R:住宅団地等 S:独立住宅 建設期 I:85年以前 II:85~95年 III:95~05年 IV:05~08年
 構え 正面:正面の構え 背面:側背面の構え 透明:開放の構え 開放:開放の構え 屋根:屋根無 庇:庇 並:並置 下:積層下部 上:積層上部 部:部分
 図中網掛け資料は、「接続」の建物外駐車となるもの。実線枠は構えの群において二割以上となるもの、点線枠は配置において二割以上となるものを囲った。

図11 配置を伴った構えの類型と街並み

注

- 注 1) 本論では特に、郊外主要幹線道路の沿道建物群によって形成される環境の全体を「ロードサイド」と定義している。
- 注 2) 大規模小売店舗立地法、第一条において、その目的は、「この法律は大規模小売店舗の立地に関しその周辺の地域的生活環境の保持のため大規模小売店舗を設置する者によりその施設の配置及び運営方法について適正な配慮がなされることを確保することにより、小売業の健全な発達を図り、もって国民経済及び地域社会の健全な発展並びに国民生活の向上に寄与することを目的とする。」とある。
- 注 3) 参考文献 1) p5 ～において、ロードサイド商業の発展過程をまとめている。発展理由の概要を列挙すると「道路整備、モータリゼーションの進展、郊外人口の増加と消費の郊外化、地価、規制」。
- 注 4) 参考文献 2) 参照。改訂版の日本語訳タイトルは「ラスベガス」となっているが、訳文中にも使われている「ラスベガスから学ぶこと」の方を用いた。
- 注 5) 参考文献 2) p118 参照。R. ヴェンチャーリは「論点を明確にするためには、対照的なふたつの対立物が必要である。」として、「ダック」と「デコレイテッド・シェッド」を提唱し、前者を「空間、構造、プログラムからなる建築のシステムが、全体を覆っている象徴的形態によって隠し込まれ、歪められている場合」、後者を「空間の構造のシステムがプログラム上の要請に無理なく従い、しかも、装飾がそれ自身他のものと無関係にとり付けられている場合。」と位置づけている。ストリップについては p51 <メイン・ストリート> と <ストリップ> 参照。
- 注 6) 参考文献 19) によると、「街並」とは「街路に沿って建築物が建ち並んでいるようす。」とあり、軒等のつらなり、形態的な連続を「街並」と呼ぶ場合と区別して、ここでは「集積としての街並み」とした。
- 注 7) 本論では、16 号側の建物立面を入り口や向きに関わらず「構え」とした。
- 注 8) 参考文献 3) 参照。アルド・ロッシは「都市の建築」の中（ポルトガル語版序文）で、p285 「～本書の目指すところが建築としての都市の構想であることは正しく認識されている～」と述べている。また p299 「～スパラトはその典型的形態のなかに都市を見だしていたのだ。だからそこでは、建物が類推的に都市の形態と結びついている。そこから導かれるのは、従って、建物が都市との類推によって計画され得ることなのだ。」と述べ、「建物の持つ類推による変形作用～」、「類型的形態」から「類推的都市」へと発展させる。また、参考文献 18) では「類推」の概念について、詳細な検討がなされている。これらを参考に、ロッシにおいては、類型から原型へ向かい、集团的記憶から歴史へと「類推」は進むが、本論では特に、形態としての共通性から類型を導き、街並へといたる過程、つまり「建物類型」から「都市形態」を推し量ることを「類推」とした。
- 注 9) 参考文献 4) 参照。
- 注 10) 参考文献 5) 参照。
- 注 11) 参考文献 6) 7) 参照。
- 注 12) 参考文献 8) 参照。
- 注 13) 参考文献 9) 参照。
- 注 14) 参考文献 10) 11) 12) 13) 14) 参照。
- 注 15) 参考文献 15) 16) 参照。
- 注 16) 参考文献 17) 参照。
- 注 17) 参考文献 17) において、間口幅を計測し、その整数値を間口幅とした。
- 注 18) 大規模小売店舗法の略称。1974 年に施行された大規模小売店舗の事業活動を調整する法律。500 ㎡以上の大型店の出店を規制。2000 年に「大規模小売店舗立地法」の施行に伴い廃止。
- 注 19) 大規模小売店舗立地法の略称。2000 年 6 月に「まちづくり 3 法」の一つとして施行。他は「改正都市計画法」「中心市街地活性化法」。内容は注 1 参照。大店法では 500 ㎡以上の出店を規制していたが、1994 年の改正によって 1000 ㎡未満の店舗の原則出店自由となり、それを引き継ぐかたちで、大店立地法でも 1000 ㎡以上の店舗の出店を規制している。
- 注 20) 参考文献 1) p63 ～。「第三章 神奈川県および国道 16 号線沿線の商業」において、商業、人口構造から神奈川県を、郊外人口、モータリゼーション、交通量、土地供給能力から 16 号線沿線の重要性を位置づけており、中規模店が多かった為に、大店法による 500 ㎡以上の店舗の出店規制の影響を受けなかったとある。
- 注 21) 計算式：総資料数 (261) - 建物外の駐車場を持たない資料数 (67) + 建物外の駐車場を持たず建物に駐車を含む資料数 (19) = 213 / 261 = 8.16
- 注 22) 本論では、ガレージなどの建物内部にある駐車場所と区別して、建物の輪郭外の屋外駐車場所を建物外駐車場として扱った。なお、建物の側部などに駐車場としての設えを有さずに、横付けするものなどについては、明確な配置の意図がみられない為に、取り扱わないこととした。

- 注 23) 注 4) 参照。「ダック」は特徴的な例であるが、資料区間には、建物以外のものの形態を模した建物や、複雑な形態をした建物はみられなかった。
- 注 24) 本論では、他の要素との均衡から建物に接するボリューム状の看板のみを扱うこととした。よって面状のものや、独立した搭状のものは扱っていない。
- 注 25) 入口は、壁面の意図に関わらず設える必要が生じる為、窓として扱わない。
- 注 26) 屋上の駐車場所については、開口とは異なるが、転落防止の壁面が腰壁程度にみられるので、本論では開口壁面とした。また、ガラスカーテンウォールの内部に自動車のある建物もみられるが、特定の自動車のみが入る場所である為、自動車の要素とせずに壁面単位として取り扱うこととした。
- 注 27) 付加要素のうち看板については、商業店舗との結びつきが強いこと、また我が国の法令では、仮設構築物として扱われ、店舗や事務所の入れ替わりによって取り替えられることも多いので、他の付加要素とは異なる取り扱いとし、看板の有無によってタイプを分類しないこととした。
- 注 28) 3 章における平均敷地間口幅のみ、上下 1 割を除いたトリム平均とした。
- 注 29) 増減を捉えるのに際し、Ⅳ期は 3 年間と他の期の 10 年に較べて期間が短い為に、Ⅰ～Ⅲ期の補足として検討することとした。

参考文献

- 川野訓志, 坂本秀夫, 中山健, 鷺尾紀吉: ロードサイド商業新世紀 - 国道 16 号にみる実態と今後の展望 -, 同友館, 1999
- R・ヴェンチャーリ他著, 石井和紘他訳: ラスベガス, 鹿島出版会, 1978
- A・ロッシ著, 大島哲蔵, 福田晴度訳: 都市の建築, 大龍堂書店, 1991
- 塚本由晴, 吉村英孝他: ロードサイド店舗のアプローチにおけるシークエンス, 建築のシークエンスにおける内部と外部 - シークエンスから捉えたロードサイド店舗のアプローチ空間の構成 -, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2 (九州), pp. 773-776, 2007. 8
- 山代悟, 大野秀敏: 郊外ロードサイドショップの表層領域に関する研究 その 1 国道 16 号線の場合, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1 (北海道), pp. 153-154, 1995. 8
- 岩佐明彦, 中山剛他: 新潟市郊外ロードサイドの研究 - 自動車至上都市の「道域」による分析 -, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1 (近畿), pp. 287-288, 2008. 9
- 吉田友彦, 安藤俊生: ロードサイドショップの街区形態に関する研究 - 埼玉県久喜市を事例として -, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1 (北海道), pp. 301-302, 2004. 8
- 貝島桃代, 土岐文乃他: 郊外型ショッピングセンターにおける駐車場の構成と周辺環境, 駐車場の構成類型と利用実態の関係, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2 (九州), pp. 689-692, 2007. 8
- 福島駿介, 田上健一他: ファサードからみた商業地沿道景観形成に関する研究, 日本建築学会大会学術講演梗概集 E-2 (関東), pp. 69-72, 1997. 9
- 瀬口哲夫, 浅野純一郎: 郊外型ロードサイドショップに関する研究 - 豊川市国道 151 号線沿線ロードサイドショップ集積地の場合 -, 日本建築学会大会学術講演梗概集 都市計画分冊 (北陸), pp. 267-268, 1992. 8
- 浅野純一郎: 幹線道路沿道に集積する商業施設の立地構造に関する基礎的研究 - 商業施策が果たした出店規制について -, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1 (北海道), pp. 577-578, 1995. 8
- 浅野純一郎: 地方都市の郊外型商業集積地の形成と計画課題に関する研究 - 北陸甲信越地方の二列目がいく商業集積型ロードサイド集積地に着目して -, 日本建築学会計画系論文集第 615 号, pp. 157-164, 2007. 5
- 伊藤香織, 猪俣昌也: 中心市街地とその郊外部における商業活動の分布 - 国道 16 号線沿線地域を対象に -, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1 (関東), pp. 665-666, 2006. 9
- 小嶋勝衛, 根上彰生他: 群馬県前橋市郊外部における沿道商業施設の立地と土地利用実態に関する研究, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1 (北海道), pp. 841-842, 1995. 8
- 志賀咲徳: 都市近郊部におけるロードサイドショップ立地の特性分析 - その 2 立地分析のための指標評価, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-1 (近畿), pp. 269-270, 1996. 9
- 松本滋, 志賀咲徳他: 車型社会における都市近郊地域の土地利用変化について - ロードサイド型土地利用の発生と変化 - ロードサイド型店舗の土地利用形態, 日本建築学会大会学術講演梗概集 F (東海), pp. 529-532, 1994. 9
- ゼンリン住宅地図 B4 版 相模原市 2 北部 2008, 2005, 1995, 1985
- 松政貞治: 都市建築における類推の概念について - アルド・ロッシの類推的建築を通して -, 日本建築学会計画系論文集第 543 号, pp. 289-296, 2001. 5
- 日本建築学会編: 建築学用語辞典第 2 版, 岩波書店, 1999

(2009 年 6 月 9 日原稿受理, 2009 年 11 月 24 日採用決定)