

人と環境に優しい快適集合住宅提案

30・NOV・2001

ラセン空間都市構想による戸建型集合住宅

I. はじめに。
 (みち) によってつながった(まち)を連続的に連続化することによって立体街区を作り、そこに生活者が自由なライフスタイルで何世代も住み続けることのできる集合住宅を提案する。今、自己所有の住宅を求めるとなると、庶民一戸建て分譲マンションの二つの選択肢となる。この二つの持ち家形式の利点と欠点を整理して、前三の選択肢を作るのがこの提案の目的である。

戸建住宅には、分譲マンションにはない生活の自由さと開放感がある。しかし、今日の東京の都市部においては、経済的制約によって、戸建住宅の所有は不可能である。そこで新しい発想によって一戸建てに近い分譲住宅を構想し、その住宅形式をラセン空間都市構想による戸建型分譲住宅と名付ける。

II. ラセン空間都市の構造と用途について
 平面が楕円形をしたラセン状の連続空間を作り、内側から(車道)歩道(自転車道)居住空間の順で組織化する。

車道には、吹き抜け部分の明るさを確保するためのガラスブロックを埋め込む。平面形は両端を半円、連結部分を直線とした幾何学的な形状でも良いし、全体をアールで構成した有機的な平面形とする事もできる。1Fには建物管理のための居室と駐輪場、駐車庫、商業施設等とエントランスホールを設ける。基準階は主に住宅、あるいは事業所付住宅とし、2ヶ所のエレベーターホールを設け、最上階は高層住宅を配置する。

III. 規模について
 建物のサイズは長辺方向144m、短辺方向74m。中央部の吹き抜けは70m×20mの両端に半径10mの半円を取り付く。ラセン空間部分の巾は車道6m、歩道3m、居住部分18m、バルコニー2mとなり、傾斜部分のスロープは2.9%。

自然へのローインパクトであること、省エネ型の人工環境を自給する地下層は設けない。階高は10階、基準階の床面積は7,980㎡、延べ床面積は79,800㎡程度である。

IV. 住宅供給システムについて
 この提案の骨子はラセン空間都市構想とく、居住・住戸分譲方式による都市住宅供給システムを一体化したことにある。周知のとおり、この2層階住宅供給システムは、集合住宅建築を躯体(スケルトン)と住戸(インフィール)の二つの構成要素に分離し、それによって、①耐久性の向上、②共同空間の充実化、③良好な維持管理の実現、④居住空間の自由度の向上といった諸問題を合理的に解決するために検討された新しい住宅供給システムである。この新しい概念によって、既存の集合住宅の供給方式では限界のあったこれらの問題解決が可能になるものと期待されている。

V. ラセン空間都市の設計目標

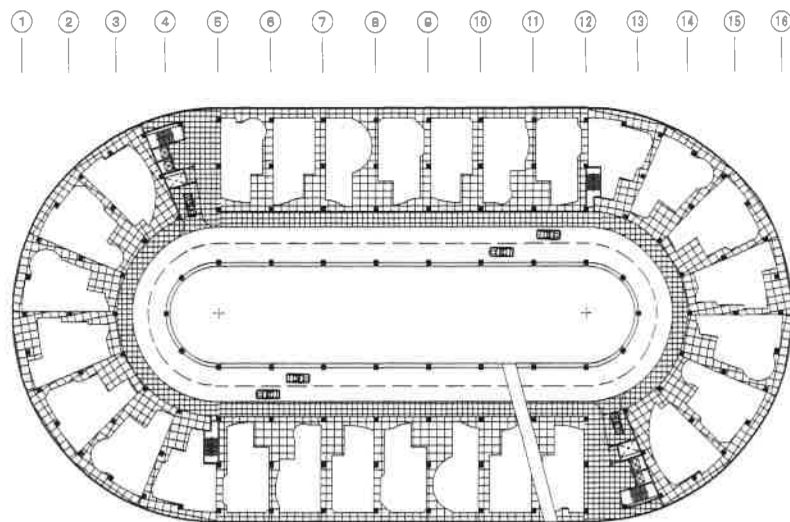
1. 長寿命建築を目指す。
 耐久性、耐震性に優れたSRC造の躯体を作り、適切な手入れを継続して行えば、百年程度の使用には充分耐えられる。
2. エコロジー建築を目指す。
 ラセン空間都市構想においては、効率的、合理的な人工環境を構築すること、自然の生態系を壊すことの回避を目指す。平均30%~40%程度の効率で建築を立体化することによって、新たなオープンスペースを創出できる。生み出された建物周囲の地表面は出来る限り、土や樹木の緑で覆い、人工物と自然生態系のバランスを計る。同時に、人間環境の持続可能な開発のモデルとなる建築を実現するために、従来の経済性の概念を捨てて、環境コスト的配慮のもとで、可能な限りのエコロジカルな技術を採用したい。

具体的には、①太陽光発電、②ローゼシステム、③雨水や水の回収再利用システム等である。特に京都府定章の計画にみられるように、CO₂の排出を抑えることがサステナブル社会実現の最重要課題となっていることを受けて、石化燃料を使わない生ゴミ処理システム(食品廃棄物ガス化発電)の採用を検討したい。その他、建築の構造自体における省エネ、省資源の配慮を行う。事例として、①断熱強化、②壁、屋根の断熱、③窓の断熱、④日射コントロール、⑤自然採光、自然通風を促進するデザイン等である。

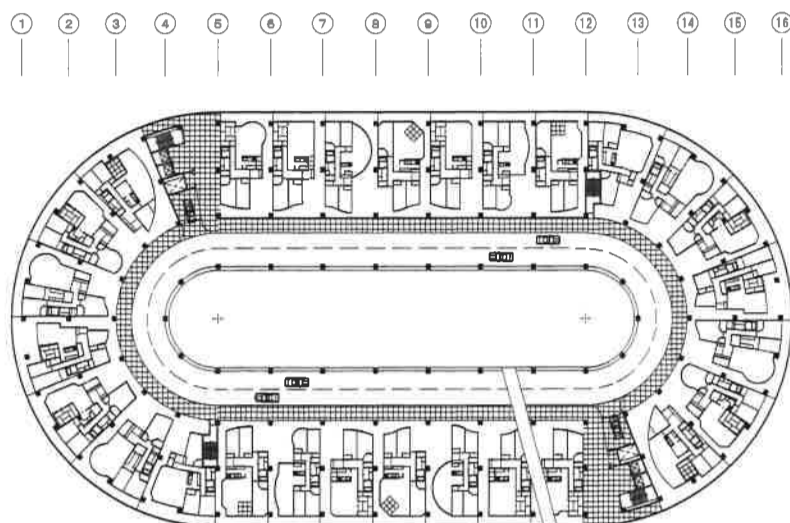
また、建設に使用する資材の安全性と工事に伴う廃棄物の削減も考慮する。

3. 安全な建築であること。
 避難階段とエレベーターだけに頼る従来の超高層ビルのパニックに対しての危険性はニューヨークのワールドトレードセンタービルの事件に見る通りである。従来の超高層ビルの中では、何千人もの人間が電気をエネルギー源と一帯のシステムだけに頼って、危険性と隣り合わせの状態では生活している。停電するとエレベーターは停止し、給水や空調をはじめとする、あらゆる設備システムが機能不全となる。「ラセン空間都市」では、立体連続という連続空間に居住部分が付帯しているため、クルマや自転車、歩行といった避難や移動の手段が、常に有効となり、居住や避難のための安全性が格段に高まる。

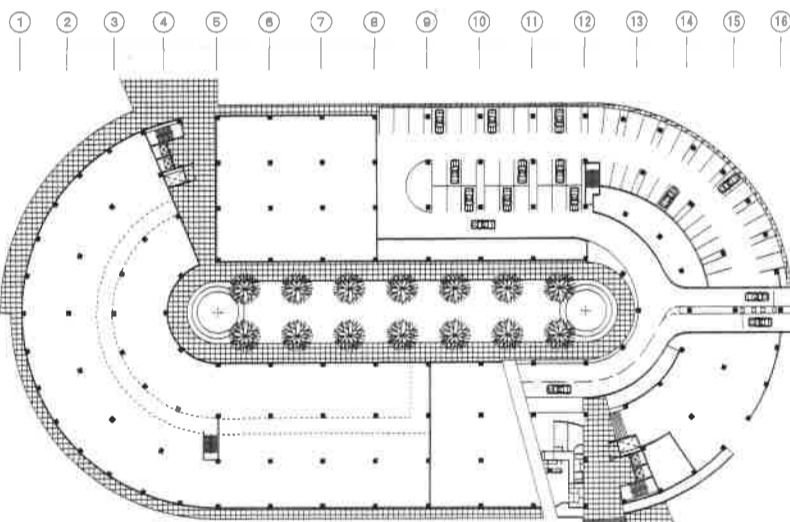
4. クルマの対応について
 ラセン空間都市の内部にクルマの利用をどの程度認めるかは、重要な微妙な問題である。クルマは低公害車のエコロジーを条件に自由な乗り入れを認めれば、住宅購入者にとって大きな魅力であろう。しかし、都市交通全体を長期的に見れば、都市部のクルマの絶対量を減らして、公共交通機関と自転車等の簡便な個人移動手段によって整備していくのが正しい方向であろう。そこで、例えば、居住者全員で一定量のクルマを所有し、利用時間を決めてシェアリング方法や、ラセン空間都市周辺の駅や盛り場に専用シャトルバスを巡回させて居住者を自宅のドアの前まで運ぶことも考えられる。



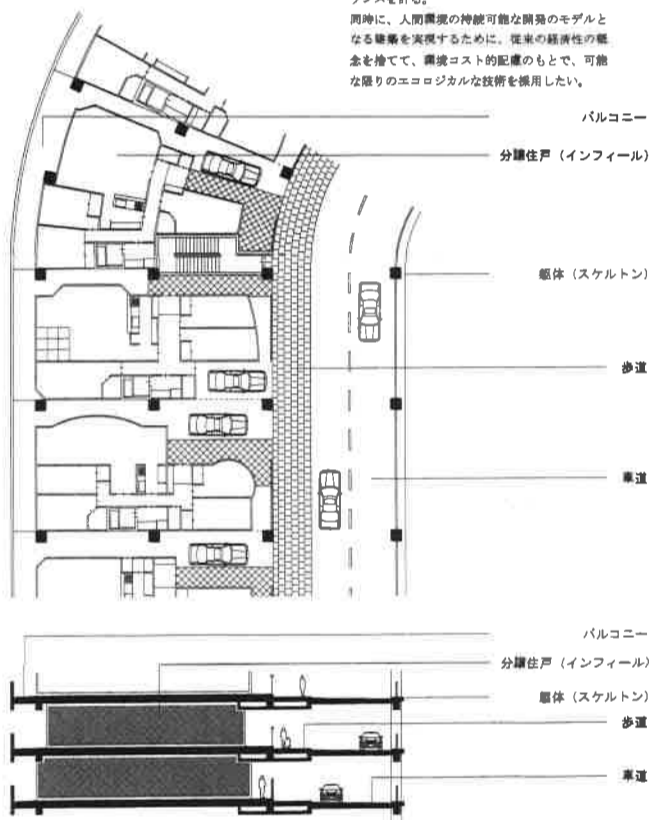
住戸レイアウト図 1:1000



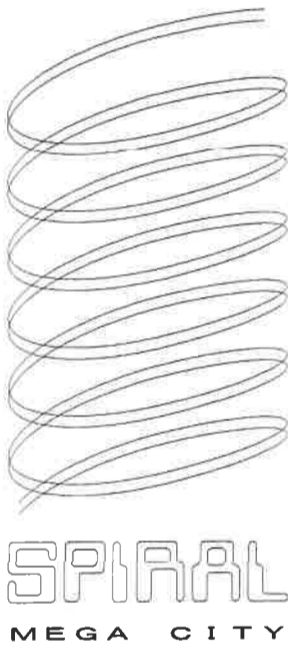
基準階平面図 1:1000



1階平面図 1:1000



詳細図 1:400

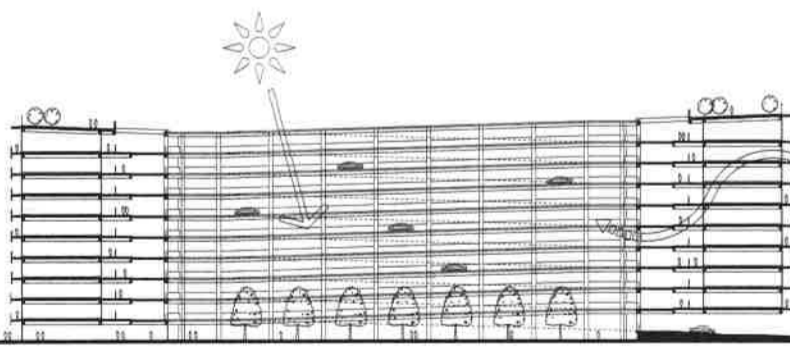


また、発想を定めてクルマにかわる新しいタイプの軌道系の移動システムを採用し、そのシステムによって建物の内外をつなぎ、地域の公共交通機関としてネットワーク化することも可能であろう。

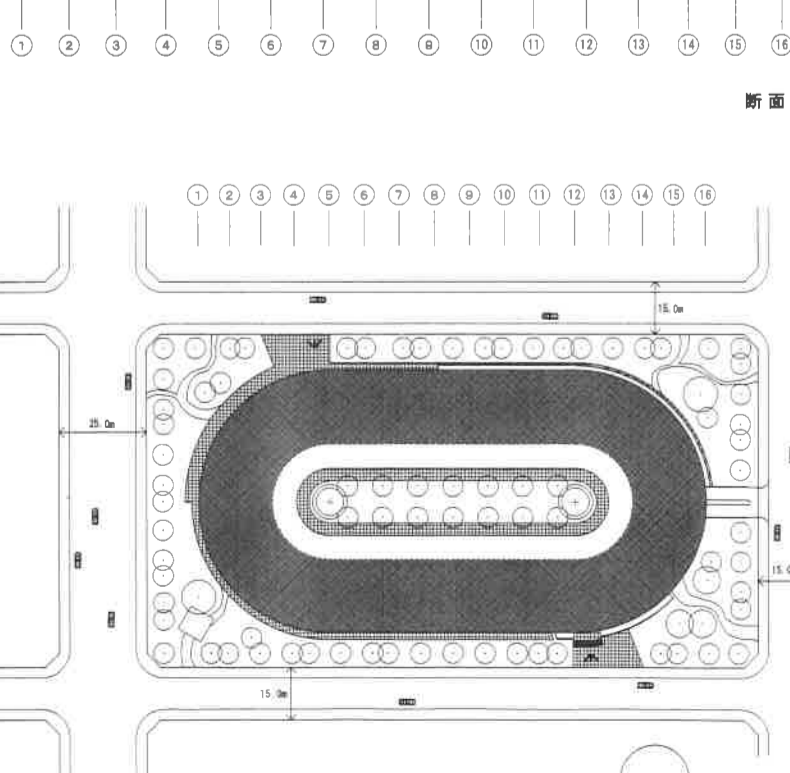
VI. 事業手法について
 ラセン空間都市構想による戸建型分譲住宅を実現するためには、土地コストを事業コストから除外しなければ不可能であろう。土地は元来、万人共有の財産である。その貴重な財産をより多くの人達の、より幸福な生活を実現するために活用できる仕組みが必要となる。まず、国や自治体の持つ遊休地や、企業の所有する遊休地を自治体が買い取り、民間のデベロッパーに無償貸与、あるいは、事業採算上の最下層のコストで貸与する。

デベロッパーは躯体を自社商品として建築し、専有部分を購入者に売却する。その場合、人工土地だけの売却と、住戸とセットになった売却の二つの方法をとった方が住戸の多様性や事業リスクの低減が図れるだろう。購入者は人工土地(スケルトン)に一定の建築基準を守りながら、住戸(インフィール)を構築する。この仕組みはデベロッパーの住宅地の開発事業と同様に考えれば解り易い。人工土地や住戸の売買は、マーケットの市場原理にまかせれば、民間デベロッパーや住宅メーカーがノウハウを磨き合い、現在の分譲マンションのような市場が形成されるであろう。

VII. おわりに
 これからの大都市の中心部の再生に最も重要なことは、職住一体、24時間型の街をつくることにある。東京の中心部に、買値やエネルギーの有効に使いながら、何世代にもわたって、自由に快適に住み続けることのできる職住一体の都市型集合住宅を作ることが急務である。24時間、人間の暮らしを促すべく、一部の商業施設を除いて、店舗、オフィス、文化教育施設、医療福祉施設等と住宅を隣接させて、幅広いにぎわいと利便性を創出することが大切である。このような複合的な大規模建築を従来の、空間がフロアごとに分断され、垂直移動エレベーターだけに頼るタイプの建築によって大型化、高層化してゆくには、安全性、機能性において無理がある。ラセン空間都市構想は、大規模な立地都市として、これらの懸念した問題を備え、空間の利用や安全に有利であり、安全性においても、極めて優れた建築システムであると確信し、この提案を行う。



断面図 1:1000



配置図 1:1500

