

第 5 章

ミニ開発住宅集積地区の抽出と地区特性の分類

- 5-1 本章の目的
- 5-2 埼玉県内の面整備状況と対象鉄道セクターの選定
- 5-3 ミニ開発住宅集積地区の抽出・分類方法
- 5-4 対象鉄道セクターにおけるミニ開発住宅集積地区の分布特性
- 5-5 マクロ立地特性から見た地区環境整備の仮説
- 5-6 小結

第5章 ミニ開発住宅集積地区の抽出と地区特性の分類

5-1 本章の目的

本章では、第3章の分析で既成ミニ開発住宅地を多く含んでいると推定された1960～80年拡大DIDの中から、ミニ開発住宅集積地区を絞り込み、居住面積や住環境を基底する敷地規模や指定容積率等の指標により、地区特性の分類を行い、マクロ立地特性から見た地区環境整備の仮説を示す。

第3章で抽出した1960～80年拡大DIDの中には、開発許可や土地区画整理事業や公的開発による計画的住宅地や、集合住宅、非住宅の都市的土地利用等も含まれているため、ミニ開発住宅の集積した地区を絞り込む必要がある。

また、一般的にミニ開発は、(1)開発面積が1,000㎡に満たず、(2)各区画面積が100㎡に満たない、(3)戸建ての建売住宅開発、という定義の下で一律に扱われることが多い（本研究でもまずはその定義に準じているわけであるが）。しかし実際にはミニ開発住宅地の地区特性は多様であり、敷地規模は40㎡程度のものから100㎡弱のものまで幅広く、指定容積率も80%～200%の幅で指定されているため、それらの組み合わせによって建物更新時に建築可能な住宅のボリューム・階数が変わってくる。また開発時期によって老朽度（建物更新の必要度）に差が見られるし、基盤整備の状態によっても、前面道路幅員規制との関係で容積率が十分消化できるかどうか、そして住環境整備上の課題も住宅単体の改善が問題なのか生活道路の整備をも含めた改善が必要なのかが変わってくる。このような理由から、ミニ開発住宅地の地区特性の分類を行う必要がある。

しかし、そのような視点でマクロレベルの分析を行っている既往調査・研究はほとんどない。日本住宅総合センター(1984)¹⁾がバラ建ちや道路位置指定による小規模宅地開発の量的把握を行い、また勝瀬他(1987)²⁾が埼玉県における宅地規模の市町村比較を調査しているが、それらはミニ開発住宅地の即地的拵がりや、その物的特性の違いといった質的要素については扱っていない。

調査・研究の蓄積がない理由として、ミニ開発住宅地に特化した分析に利用しうる統計資料・データを整備している自治体が皆無に等しいことが挙げられる。埼玉県住宅都市部住宅管理課(1990)³⁾が県内のスプロール住宅地における住環境改善促進を目的として県内市町村の町丁目単位の現況調査⁽¹⁾を行っているのは注目に値するが、残念ながらミニ開発住宅地を大量に抱えながらも調査から外れた市町村があり、広域調査としての価値が大きく減じている。また、5年おきに国が実施する住宅・土地統計調査では、敷地規模別の戸建持家住宅戸数の集計が行われるが、悉皆調査ではないため、即地的な分布特性までは把握ができない。

このような状況から、前述のような視点でミニ開発住宅地の拡がりや分布特性を把握するためには、独自の図面作業によりオリジナルデータを整備する必要がある。

そこで本章では、第3章の分析により既成ミニ開発住宅地が概ね含まれていると推定された1960～80年拡大DIDに多く属し、かつ第4章の分析により3階建て住宅建設フローのシェアが高かったエリアのうち、作業量の制約上、首都圏の中でも高度成長期に形成された既成ミニ開発住宅地がとりわけ広範囲に拡がっていることが知られている埼玉県内の主要鉄道セクターを例に取り、①図面作業からミニ開発住宅集積地区を絞り込み、②ミニ開発住宅地を「DID化の時期」「基盤状態」「指定用途地域・容積率」「敷地規模」の4指標から町丁目単位で分類し、③その分布特性から住環境整備上の仮説を提示する。そして、従来一括りに扱われてきたミニ開発住宅地の地区特性は多様であり、地区特性に応じて整備課題や整備の方向性が異なる実態を示すことを目的とする。

5-2 埼玉県内の面整備状況と対象鉄道セクターの選定

図5-1は、首都圏の中でもミニ開発住宅地がとりわけ広範囲に拡がっている

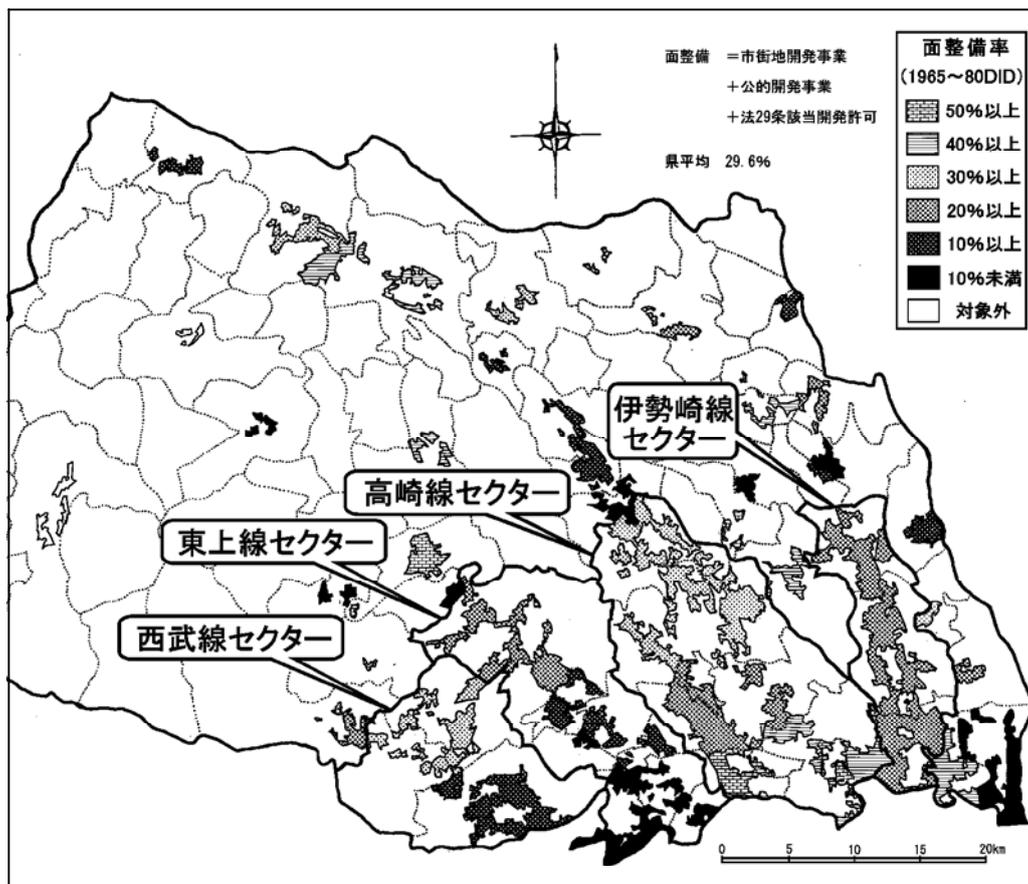


図5-1 埼玉県内の1965～80年に拡大したDID部分の面整備率
(埼玉県都市計画基礎調査(1987)⁴⁾、国勢調査報告(1965、1980)より作成)

埼玉県について、高度成長期に形成された既成ミニ開発住宅地のほとんどが含まれていると推察される1965～80年に拡大したDID部分⁽²⁾における、各市町村毎の面整備率（面整備＝市街地開発事業＋公的開発事業＋都市計画法第29条該当開発許可）を示したものである。面整備率が低いDIDほど、非計画的開発、すなわち、本研究で扱うミニ開発住宅地が大量に含まれているものと考えられる。

また、表5-1は、図5-1の面整備の状況を、県内の主要4鉄道セクター毎に集計したものである。1965～80年に拡大したDID部分の面整備率は、「東武東上線セクター」15.9%、「西武線セクター」24.7%、「東武伊勢崎線セクター」25.4%、「高崎線セクター」40.2%の順に低い。埼玉県全体での同時期に拡大したDID部分の面整備率は29.6%であるので、「高崎線セクター」以外はすべてその値を下回っている。

以上の結果から、各鉄道セクターの位置関係も考慮した上で、面整備率の低い、東武東上線沿線市町（川越市、上福岡市、富士見市、志木市、朝霞市、和光市、新座市⁽³⁾、大井町、三芳町）および東武伊勢崎線沿線の市（春日部市、越谷市、草加市）を対象鉄道セクターとする。両セクターの行政界を図5-2に示す。なお、以下では、それぞれを「東上線セクター」「伊勢崎線セクター」と呼ぶことにする。

表5-1 埼玉県内主要4セクターにおける1965～80年に拡大したDID部分の面整備率
（埼玉県都市計画基礎調査（1987）⁴⁾より作成）

鉄道セクター	1965～80年 DID拡大面積	面整備率	所属市町
高崎線セクター	9,436.5 ha	40.2%	上尾市、大宮市、与野市、浦和市、蕨市、川口市、鳩ヶ谷市、戸田市
伊勢崎線セクター	5,084.5 ha	25.4%	春日部市、越谷市、草加市
西武線セクター	3,538.0 ha	24.7%	狭山市、入間市、所沢市
東上線セクター	5,074.7 ha	15.9%	川越市、上福岡市、富士見市、志木市、朝霞市、和光市、新座市、大井町、三芳町
埼玉県	32,693.6 ha	29.6%	



図5-2 対象鉄道セクターの行政界
（左：東上線セクター、右：伊勢崎線セクター）

5-3 ミニ開発住宅集積地区の抽出・分類方法

ここでは、対象鉄道セクターにおけるミニ開発住宅集積地区の抽出方法と、抽出された地区を分類するための指標とその根拠について説明する。

(1) 対象町丁目の抽出

対象鉄道セクターに属する対象都市の1:10,000白地図上で、

- 1) 高度成長期に拡大したDID（1960～80年DIDと定義）の面積が地区面積の50%以上を占める町丁目を抽出し、
- 2) 公的開発地や商業系・工業系土地利用に特化した町丁目を除いた上で、
- 3) 50m×50mメッシュ測定で「ミニ開発⁽⁴⁾のメッシュ数」が「1960～80年DIDのメッシュ数」の30%以上を占める町丁目を「ミニ開発住宅特化町丁目」とし、本研究の分析の対象とする。

(2) 分類に用いる指標とその根拠

市街化の進行途上にある郊外都市では、町丁目単位で集計した行政データに乏しく、ましてやミニ開発住宅地に特化したエリアに限定したデータ等は存在しない。従って分析に際しては独自にデータ発掘しなければならないが、今回は図面作業から得られる範囲でミニ開発の物的特性をできるだけ表現し得る指標として、

- (i) DID化の時期
- (ii) 基盤状態
- (iii) 指定用途地域・容積率
- (iv) 敷地規模

の4つの指標を扱うことにした。それぞれの根拠について以下に述べる。

(i) DID化の時期

高度成長期に急激に広がったミニ開発住宅地を抽出するため、1960～80年DIDを対象とする。これらの市街地は、防災上問題とされる、1981年の新耐震構造基準によらない既存不適格住宅を中心に構成されている。また、増改築、建て替えの時期を迎えている住宅が多く、1970年を境に、

- ①「1960～70年DID」を「前期DID」
- ②「1970～80年DID」を「後期DID」

と分類すれば、その需要は当然「前期」の方が高いものと思われる。さらに前期・後期で経済社会的状況（後期では列島改造ブームに伴う地価急騰あり）、都市計画的対応（後期では区域区分制度、開発許可制度導入）、住宅政策的対応（後期では住宅金融の充実化）が異なっていたことも二分して考える理由である。

(ii) 基盤状態

多くのミニ開発住宅は道路位置指定により建築されているため、違反建築等を除き最低の4m道路には面している。そのため、道路基盤に関する指標を選定するには、本来、区画道路としての6m道路の整備率といった指標が適切であろうが、既存の統計資料では存在せず、また図面上での測定も極めて困難である。従って、マクロレベルでは、開発許可による開発や土地区画整理事業実施済みの地区などは除外した上で、

①耕地整理あるいは同程度に道路が入っている地区

②基盤が全く未整備な地区

の2者に分けて(図5-3参照)、前者を「一応の基盤は整っている地区」と読み換えた。後者は前者に比べ道路構成、街区・区画の不整形さ・無秩序さから、防災避難上、交通利便上、建物更新上、景観上の問題が一層深刻となっていると考えられる。



図5-3 耕地整理済み地(左)と基盤未整備地区(右)の例

(iii) 指定用途地域・容積率

指定用途地域・容積率(とりわけ指定容積率)は、建築活動を制限し、ひいては居住活動をも規定することから、指標の一つとして扱うことにする。指定容積率の高い住宅地では、2階建て中心の戸建住宅地に3階建て住宅やマンションが混在する可能性がある。

商業地域、工業地域等、戸建住宅地の立地が相応しくない用途地域(そのような地域ではそもそもミニ開発の立地は実際は多くないが)は除外したところ、

- ①旧・第1種住居専用地域(容積率/建蔽率=80%/50%)
- ②旧・第1種住居専用地域(同=100%/60%)
- ③旧・第2種住居専用地域(同=200%/60%)
- ④旧・住居地域(同=200%/60%)
- ⑤準工業地域(同=200%/60%)

の5つの地域に分類された。以下、指定容積率の高低別にまとめて、旧・第1種住居専用地域を「旧1専地区」、その他の容積率200%の用途地域を「200%地区」と呼ぶことにする。

(iv) 敷地規模

第2章2-2-(2)で述べたように、敷地規模の大小が居住活動に大きく影響を及ぼすことが、多くの既往研究で結論づけられている。敷地規模が小さいほど居住面積が狭くなり住み替え活動が活発となるし、また一定の居住面積を確保するために建築規制一杯の、場合によっては建築違反の建物が建つこともある。敷地規模は住民の意識に最も上りやすい物的指標でもある。その町丁目での「典型的」な（「平均」で均してしまうと町丁目間の大小の差が明確にならないため）敷地規模の大きい順に、

- ① ランク A（概ね敷地面積100～120㎡）
- ② ランク B（同80～100㎡）
- ③ ランク C（同60～80㎡）
- ④ ランク D（同60㎡未満）
- ⑤ 混在

の5つに分類した⁽⁵⁾。

5-4 対象鉄道セクターにおけるミニ開発住宅集積地区の分布特性

ここでは、5-3節で提示したミニ開発住宅集積地区の抽出・分類手法を用いて、対象鉄道セクターにおけるミニ開発住宅集積地区の分布特性を明らかにする。

(1) ミニ開発特化町丁目の分布

図5-4で、抽出されたミニ開発特化町丁目の分布状況を見ると、東上線セクターでは和光市、伊勢崎線セクターでは草加市における分布量は極めて少ない。これは対象外の1960年DIDの面積が大きいことと、東京都の隣接市であるため地価が高くミニ開発が立地し得なかったことによるものと思われる。両セクターとも分布はそれよりも北の、都心から20～35kmの1時間通勤圏に集中している。さらに既存の市街地集積や区域区分の関係から、各セクターでミニ開発住宅特化町丁目のかたまり（「エリア」と呼ぶ）が形成されている。伊勢崎線セクターは「春日部」「越谷北」「越谷南」の各エリア、東上線セクターは「上福岡」「富士見」「朝霞」の各エリアである。東上線セクター<朝霞エリア>のミニ開発住宅地は1960年DIDを囲むような「散在型」分布であるが、<春日部エリア><越谷北エリア>は広範囲に固まった「広域凝集型」分布である。

(2) 各指標から見た地域特性

表5-2は、鉄道セクター別に各指標毎の面積構成比を算出したものである。これらの特性を、分布図とクロス評価を用いつつ見ていくことにする。

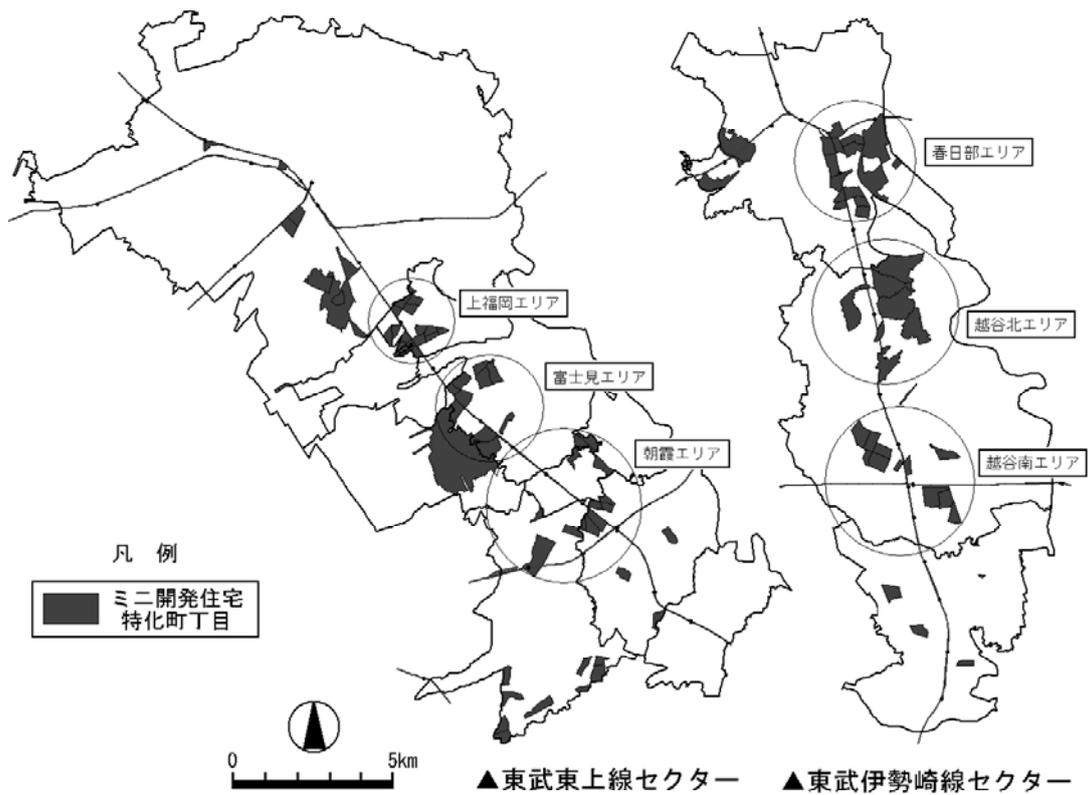


図5-4 ミニ開発住宅特化町丁目の分布

表5-2 各指標毎の面積構成比⁽⁶⁾ (鉄道セクター別)

		面積構成比(%)	
		東上線	伊勢崎線
DID化の時期	1960～70	80.5	34.5
	1970～80	19.5	65.5
基盤状態	耕地整理程度	33.8	74.2
	基盤未整備	66.2	25.8
用途地域・容積率	旧1専地区	30.3	40.1
	旧1専(80%)	7.8	14.1
	旧1専(100%)	22.5	26.0
	200%地区	69.7	60.0
	旧2専(200%)	42.2	44.7
	旧住居(200%)	27.5	11.3
	準工(200%)	—	4.0
敷地規模	ランクA(100～120㎡)	8.1	10.1
	ランクB(80～100㎡)	7.4	39.7
	ランクC(60～80㎡)	16.0	25.3
	ランクD(～60㎡)	34.7	15.9
	混在	33.8	9.0

(i) DID化の時期

表5-2で、東上線セクターでは80.5%が「前期DID」のミニ開発である一方、伊勢崎線セクターでは65.5%が「後期DID」と違いがはっきりしている。この背景には、低湿な水田の広がった伊勢崎線セクターに比べ、東上線セクターは畑地・丘陵地が多く開発されやすかった⁽⁷⁾という地形条件の違いや、東上線は開業当初の1914年からターミナル駅であるJR山手線池袋駅に直結していたが、伊勢崎線はそれに遅れて1962年に地下鉄日比谷線と相互乗り入れしたという交通条件の違いがあると考えられる。

空間的分布特性について見ると、図5-5で、「前期DID」は東上線セクターでは全域に分布し、伊勢崎線セクターでは<越谷南エリア>の全域、<春日部エリア>の線路西側に分布している。「後期DID」は伊勢崎線の<春日部エリア>、<越谷北エリア>のそれぞれ線路東側を中心に広範囲に分布している。

(ii) 基盤状態

表5-2で、東上線セクターでは「基盤未整備」が66.2%であるのに対し、伊勢崎線セクターでは「耕地整理済み程度」が74.2%を占めている。これは(i)でも触れたように、東上線セクターは畑地・丘陵地が、伊勢崎線セクターは水田が広がっていたという地形的要素に起因している。

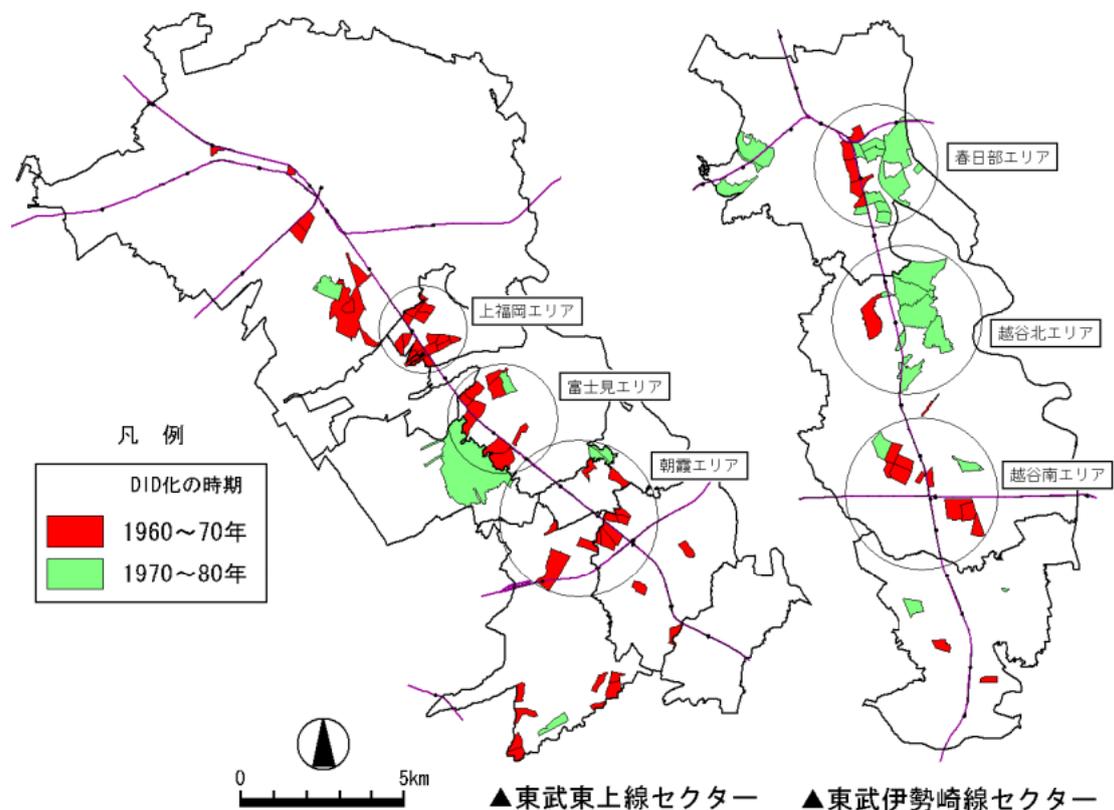


図5-5 ミニ開発住宅特化町丁目のDID化の時期

図5-6を見ると、〈東上線セクター〉では〈朝霞エリア〉は「耕地整理済み程度」、〈上福岡エリア〉、〈富士見エリア〉は「基盤未整備」が中心である。〈朝霞エリア〉は江戸時代の新田開発が基盤になっているためと思われる。

(iii) 指定用途地域・容積率

表5-2で、東上線セクター、伊勢崎線セクターを問わず、旧第2種住居専用地域（指定容積率200%）の占める割合が40%強と最も高くなっている。旧住居地域、準工業地域も合わせた指定容積率「200%地区」の割合は、東上線セクターで69.7%、伊勢崎線セクターで60.0%である。本来「良好な低層住宅地」であるべき「旧1専地区」も、東上線セクターで30.3%、伊勢崎線セクターでは40.1%とかなりの部分を占めている。

図5-7でエリア別に分布を見ると、東上線セクターでは、〈富士見エリア〉の東半分と川越市の南部が「旧1専地区」であるほかは、大部分が「200%地区」、伊勢崎線セクターでは、〈春日部エリア〉の東側、〈越谷北エリア〉の北側、〈越谷南エリア〉の西側が「旧1専地区」、その他は「200%地区」である。

ところで、ミニ開発住宅の集積地において、本来「良好な低層住宅地」であるべき旧第1種住居専用地域の占める割合が何故それほどまで上っているのであろうか。長年埼玉県内の土地利用計画に直接携わってきた埼玉県住宅都市部の担当

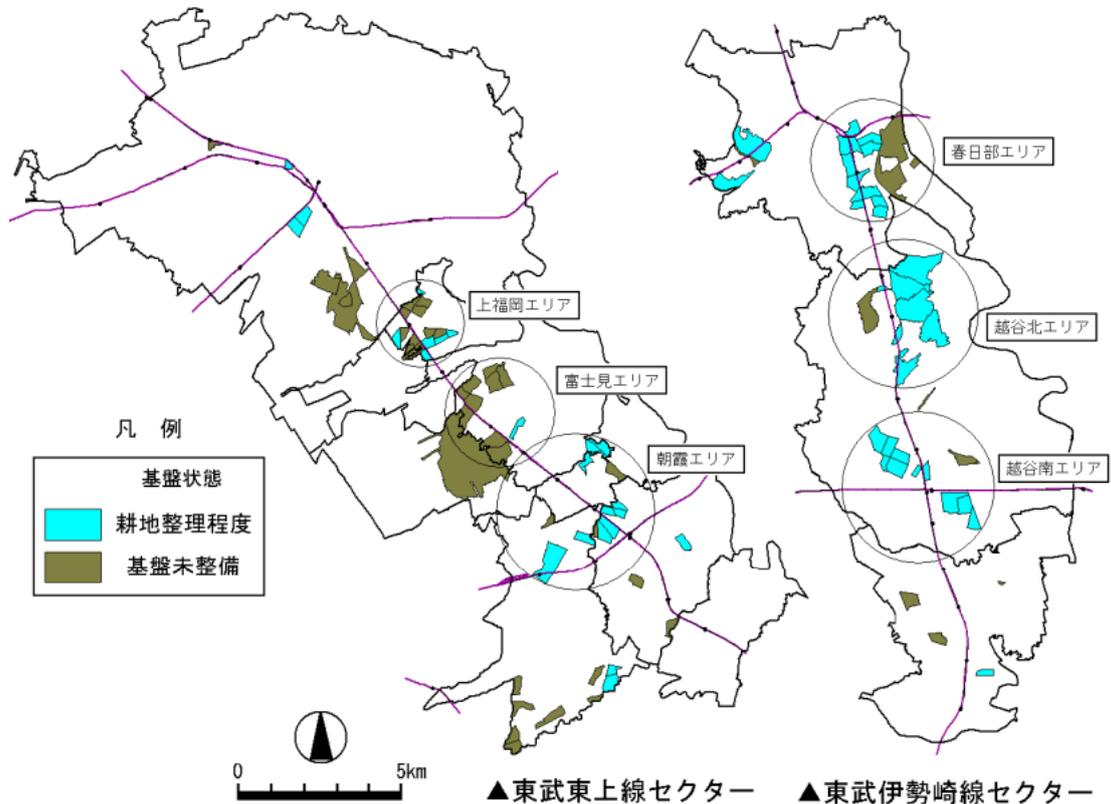


図5-6 ミニ開発住宅特化町丁目の基盤状態

者にヒアリング⁽⁸⁾を行ったところ、それには2つのケースがあるという。

一つは、埼玉県は1970年の区域区分・用途地域見直しにおいて、基本的に1965年国勢調査での人口密度の低い「新市街地」(20人/ha未満)を、将来土地区画整理事業を行うことを条件に「住居専用地区」(後に第1種住居専用地域に原則移行)として市街化区域に編入したのだが、そのような地区の多くで当初の計画通り土地区画整理事業が行われないうままミニ開発が充填してしまったケースである。そのような地区は開発時期の遅かった伊勢崎線沿線に多く存在するという。

もう一つは、1973年の用途地域指定替えて、市町村が用途地域のメニューに1専を加えたいという理由で(形態的には不適格だが用途的には適格な)ミニ開発住宅地が1専に指定されたケースである。そのような地区は東上線沿線に存在するという。

すなわち、いずれのケースも、当時の行政担当者は、住居専用地区や第1種住居専用地域に指定される住宅地を、「良好な低層住宅地」ではなく、共同住宅から成る「中高層住宅地」に対しての「低層住宅地」として捉えていたことにより、「1専のミニ開発住宅地」が生まれたものと推察される。

図5-5の「DID化の時期」と図5-7の「指定用途地域・容積率」の2葉の図を対照させると、「後期DID」の「旧1専地区」すなわち1専指定後区画整理

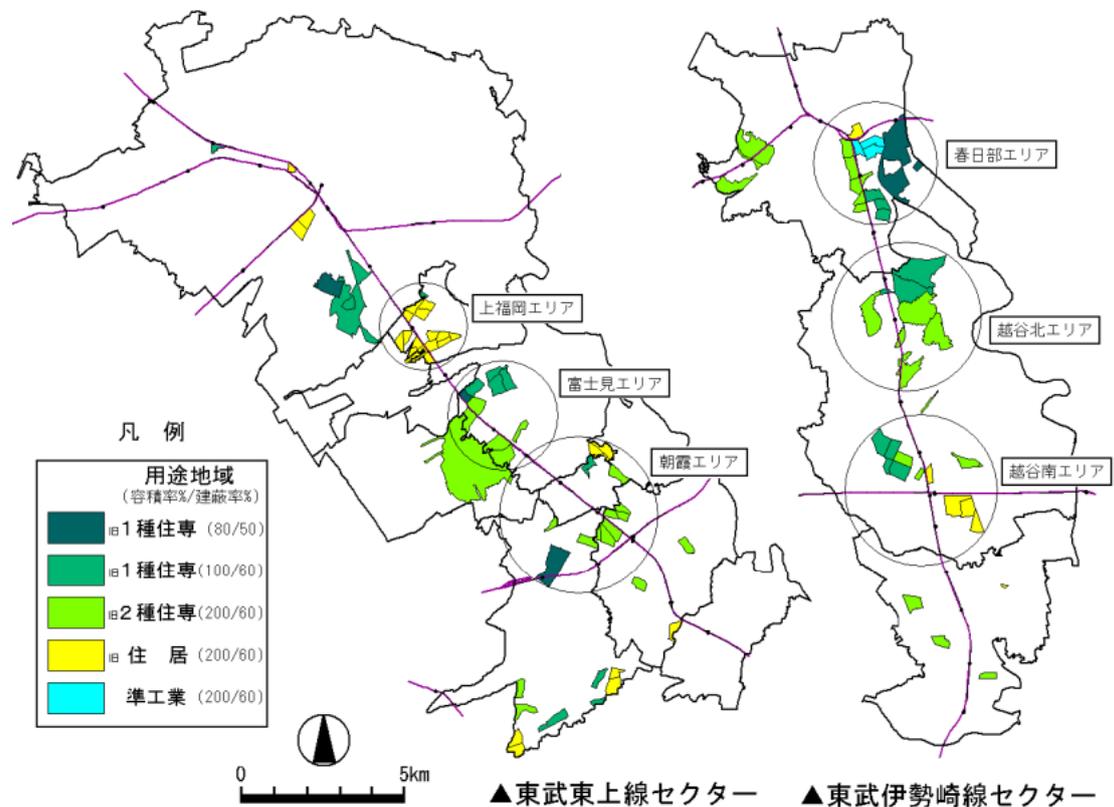


図5-7 ミニ開発住宅特化町丁目の指定用途地域・容積率

がなされずミニ開発で充填したと思われるケースは伊勢崎線セクターの〈春日部エリア〉、〈越谷北エリア〉に、「前期DID」の「旧1専地区」すなわちミニ開発住宅地形成後1専指定を受けたと思われるケースは東上線セクターの〈富士見エリア〉と伊勢崎線セクターの〈越谷南エリア〉に見られ、ヒアリングの回答を裏付ける結果となっている。両セクターの指定用途地域・容積率構成をDID化の時期別にクロス集計した図5-8を見ると、「後期DID」の「旧1専地区」すなわち1専指定後区画整理がなされずミニ開発で充填したと思われるケースは伊勢崎線セクターに多く見られる。

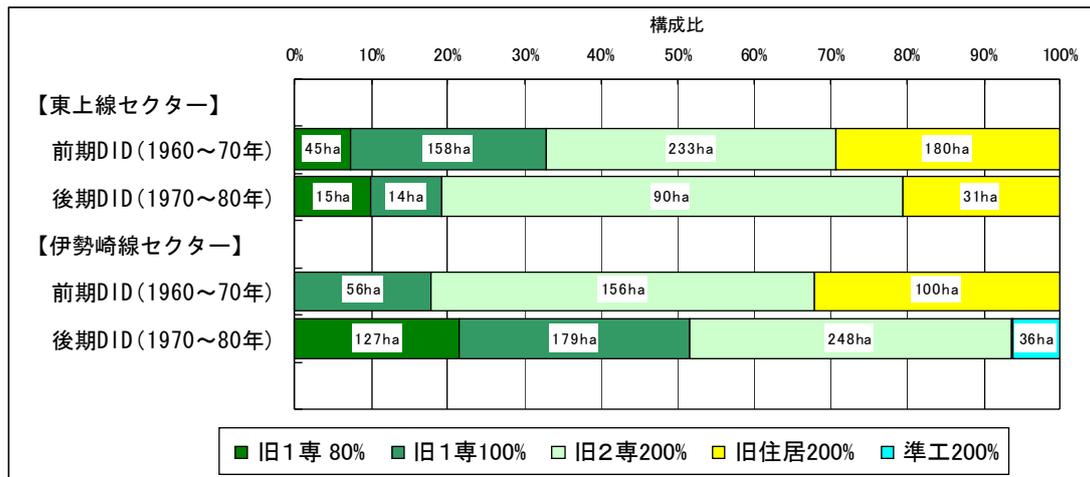


図5-8 DID化の時期別指定用途地域・容積率構成 (帯中の数字は面積)

(iv) 敷地規模

表5-2で、「ランクD (~60㎡)」の割合が、東上線セクターでは34.7%、伊勢崎線セクターでは15.9%、「ランクA (100~120㎡)」+「ランクB (80~100㎡)」の割合が、東上線セクターでは15.5%なのに対し、伊勢崎線セクターでは49.8%と、東上線セクターの方が敷地規模のランクの低い開発が多くを占めていることが分かる。

図5-9で分布を見ると、敷地規模の特に小さい「ランクD (~60㎡)」は、東上線セクターでは〈富士見エリア〉に特に多く広がっている他、〈朝霞エリア〉や新座市南部にも見られる。一方伊勢崎線では〈春日部エリア〉、〈越谷北エリア〉の一部に見られるが、むしろ「ランクB (80~100㎡)」 「ランクC (60~80㎡)」を中心に広がっている。

この鉄道セクター別の敷地規模分布の違いには、「DID化の時期」が大きく関係しているものと思われる。第3章で述べたように、1968年の都市計画法改正ではスプロール抑制を目論み、開発面積1,000㎡以上を適用基準とした開発許可制度が設けられたことに加え、さらに1965年頃以降、各自治体で独自に最低敷地規模規定を盛り込んだ開発指導要綱 (適用基準を開発面積1,000㎡以下に設定した

自治体もあり) が制定され始めたことが、敷地規模確保に一定の効果を上げたと考えられるためである。確かに「DID化の時期」とクロスさせた図5-10で、伊勢崎線セクターにおいて、「ランクA(100~120㎡)」+「ランクB(80~100㎡)」の割合が、「前期DID」では35.5%であったものが「後期DID」では57.3%へと上昇しており、敷地規模の拡大が窺われる。

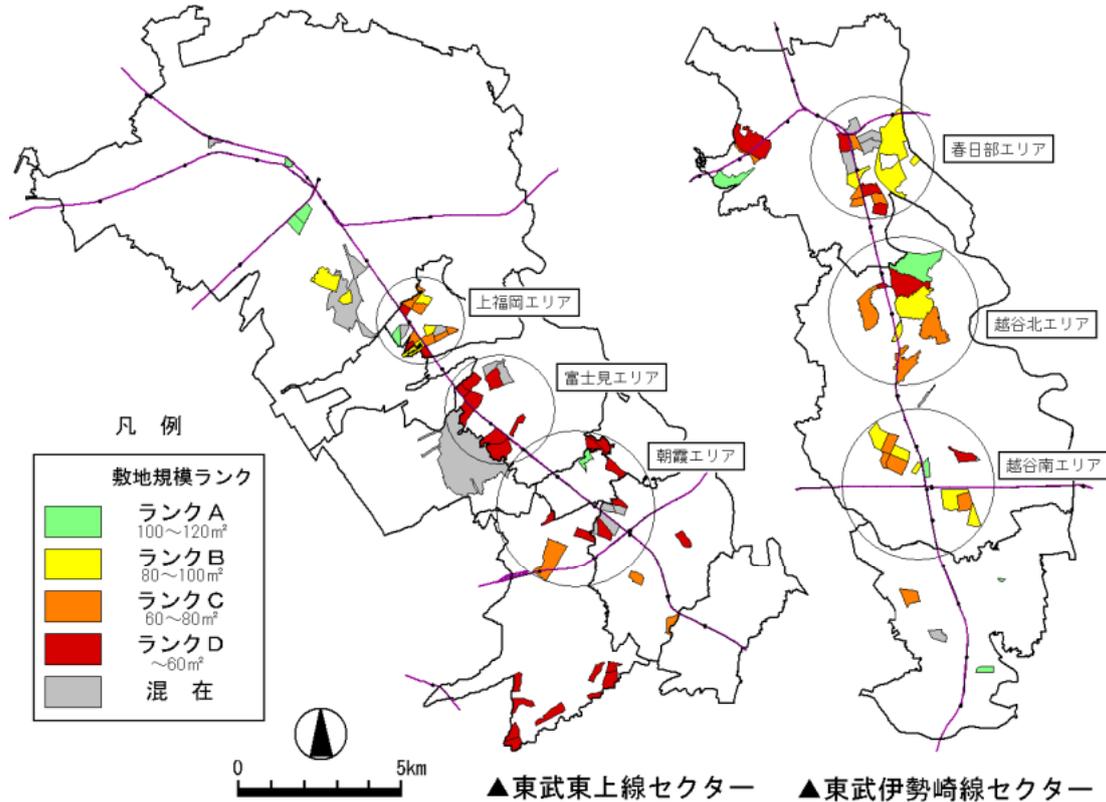


図5-9 ミニ開発住宅特化町丁目の敷地規模

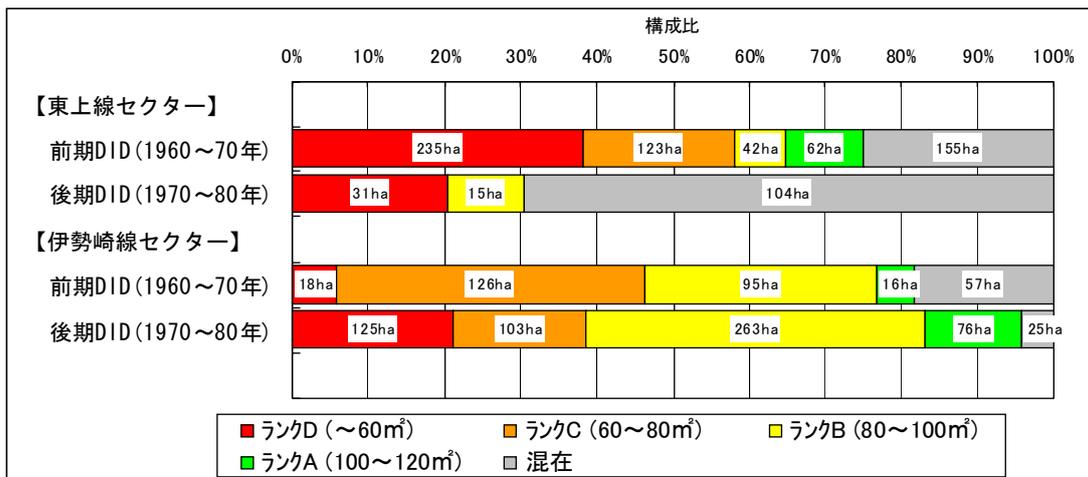


図5-10 DID化の時期別敷地規模構成 (帯中の数字は面積)

5-5 マクロ立地特性から見た地区環境整備の仮説

(1) セクター別物的特性のまとめと整備課題

表5-2で見た通り、2つのセクター間でミニ開発住宅地の物的特性の違いは際立っている。伊勢崎線セクターの物的環境が良好というわけでは決していないが、東上線セクターでは敷地規模が「ランクC・D」に偏り、基盤も未整備な部分が多く、加えて「DID化の時期」が早い（建築年数が25年以上）ため老朽度が極めて高くなっており、地区改善と建物更新の誘導の必要性・緊急性がより高いセクターであると言える。

次にエリア別に物的特性を総合的に捉え、整備の課題と方向について考察する。

(2) エリア別物的特性のまとめと整備課題

表5-3は、5-4節の分析結果とそこから仮説的に導かれる整備課題を、マクロの視点からエリア別にまとめたものである。以下ではこれに基づきエリア毎に考察を加える。

表5-3 エリア別物的特性のまとめと整備課題

	東上線セクター			伊勢崎線セクター			
	朝霞エリア	富士見エリア	上福岡エリア	越谷南エリア	越谷北エリア	春日部エリア	
都心からの距離	22～25km	26～29km	30～32km	20～23km	24～29km	30～33km	
ミニ開発の分布型	散在	凝集	凝集	凝集	広域に凝集	広域に凝集	
物的特性	DID化の時期	前期	前期	前期	後期	後期	
	基盤状態	耕地整理済み	未整備	未整備	耕地整理済み	耕地整理済み	
	用途地域・容積率	旧2専	旧1専、旧2専	旧住居	旧1専・C 旧住居・B	旧1専・D 旧2専・C	旧1専、旧2専
	敷地規模	D	D	B～C			C～D
第4章の図4-12における分類	<類型1>	<類型3>	<類型1>	<類型3>	<類型3>	<類型2>	
整備の方針	住宅地の3階建て化、民活による高度利用・住宅供給	・「旧1専」:容積率緩和と防災性能向上 ・「旧2専」:3階建て化と区画道路整備	地区計画による個別更新の誘導と区画道路整備	民活による高度利用・住宅供給と地区計画による個別更新の誘導	地区計画による個別更新の誘導と、住宅地におけるおいや魅力を付加する住環境整備	地区計画による個別更新の誘導と、住宅地におけるおいや魅力を付加する住環境整備	

(i) 東上線セクターの各エリア

①朝霞エリア ～3階建て化と民活による高度利用・住宅供給～

<朝霞エリア>では、敷地規模が極めて小さいが、物的には耕地整理並みの基盤整備がなされ、「旧2専(指定容積率200%)」が指定されているため、既に3階建て化による個別更新が進んでいるものと思われる。実際、第4章の図4-12では、<朝霞エリア>は1992～96年度の3階建て住宅フローの平均シェアが30%以上と非常に高い<類型1>に属している。また、3エリアの中で最も都心に近く、さ

らに東上線とJR武蔵野線の交点に当たるため、極めてポテンシャルが高いエリアでもあり、今後高度利用のニーズが高まってくることが予想される。〈朝霞エリア〉では、都市型住宅の一形態としての3階建て住宅を前提としたまちづくりを行うとともに、鉄道駅に近い地区では都心への交通利便性を考慮し、住宅供給という公共性⁽⁹⁾を伴った「改造型」「高度利用型」の住環境整備（敷地統合・共同建て替え）を、民間活力を活用しつつ進めていくべきであろう。

②富士見エリア ～「旧1専」：容積率緩和と防災性能向上／「旧2専」：3階建て化と区画道路整備～

整備対策の必要性・緊急性の高い東上線セクターの中でも、特に課題が累積し対応を急ぐべきだと考えられるのが〈富士見エリア〉である。敷地規模の最も小さいミニ開発住宅が基盤未整備のまま凝集しており、「DID化の時期」も早く、老朽化がかなり進行しているものと思われる。

指定用途地域・容積率は「旧1専」と「旧2専(指定容積率200%)」に分かれるが、「旧1専」は住宅地形成後に指定されたため建蔽率・容積率での既存不適格住宅が大量に存在していることが予想され、それらは建て替えても従来の床面積を確保できないため未更新のままとなる。現状のままでは地区の活力が低下し、高齢者・低所得者等の「住み替え・建て替え困難層」が取り残されていくものと思われる。とはいえ基盤未整備のままでは建て替えインセンティブを与えるための安易な用途容積の緩和は防災上問題である。

一方、「旧2専」では既に200%という3階建て化が可能な指定容積率を有しており、敷地面積50㎡の場合、前面道路を4mと仮定すると、3階建て化により $50\text{㎡} \times 160\% = 80\text{㎡}$ の床面積が確保でき、3人程度の小規模世帯であれば都市型誘導居住水準に達する。高単価の建築費と使い勝手の悪さを厭わなければ、定住意向の高い居住者にとっては3階化更新は魅力であり、また鉄道利便性も高いことから「住み替え専用住宅」として若いファミリー世帯のニーズも期待される。実際、第4章の図4-12では、〈富士見エリア〉は1992～96年度の3階建て住宅フローの平均シェアが10～30%と比較的高い〈類型3〉に属している。

〈富士見エリア〉では、「旧1専」では敷地統合や共同建て替えを働きかけつつ、区画道路の整備や建物の不燃化により地区の防災性能向上を担保した上で、指定容積率を緩和し、2階建て住宅地として建て替えを誘導していくべきであろう。一方、「旧2専」では、区画道路を重点的に整備しながら、都市型住宅の一形態としての3階建て住宅を前提としたまちづくりを行っていくべきであろう。

③上福岡エリア ～個別更新誘導・区画道路整備～

敷地規模はそれほど小さくないため、2階建て更新でも一定の居住水準は確保できるが、指定容積率は200%（「旧住居」）あるため、3階建て住宅が混在する

可能性がある。実際、第4章の図4-12では、〈上福岡エリア〉は1992～96年度の3階建て住宅フローの平均シェアが30%以上と非常に高い〈類型1〉に属している。表5-4に示すように「旧住居」の用途制限や指定容積率、適用外の北側斜線を始めとする形態規制では、戸建住宅地としての住環境を維持していくには緩すぎるといえる。一方、基盤が未整備なため区画道路の整備が課題となっていることを考えると、地区計画で規制を強化し、個別更新による良好な（2階建て住宅との相隣環境の悪化を極小化した）3階建て化を誘導する中で地区施設道路を整備していく「修復型」の住環境整備を行っていくべきであろう。しかし「DID化の時期」が早いことから個別更新のポテンシャルが高まっていることが予想され、早急な対応が望まれる。

表5-4 埼玉県における用途地域・容積率別形態規制

用途地域・容積率	絶対高さ	道路斜線		隣地斜線		北側斜線		日影規制		
		適用距離	勾配	立ち上り	勾配	立ち上り	勾配	対象建築物	測定面	日影時間
旧1専 (80%)	10m	20m	1.25	—	—	5m	1.25	7m, 3階	1.5m	3h/2h
旧1専 (100%)	10m	20m	1.25	—	—	5m	1.25	7m, 3階	1.5m	4h/2.5h
旧2専 (200%)	—	20m	1.25	20m	1.25	10m	1.25	10m	4m	4h/2.5h
旧住居 (200%)	—	20m	1.25	20m	1.25	—	—	10m	4m	4h/2.5h
準工 (200%)	—	20m	1.5	31m	2.5	—	—	10m	4m	5h/3h

※高度地区は指定されていない。

(ii) 伊勢崎線セクターの各エリア

①越谷南エリア ～民間誘導と個別更新誘導～

〈越谷南エリア〉は〈朝霞エリア〉と同様、JR武蔵野線との交点に当たりポテンシャルは高いが、〈朝霞エリア〉よりも凝集のかたまりが広いため、住宅供給型の民間の建設活動の誘導に加えて別の手段が必要である。〈越谷南エリア〉では、敷地規模はそれほど小さくはなく、また耕地整理がなされているため、鉄道駅付近の民間活力の誘導による以外の部分は、個別の建物更新を地区計画により誘導していくことが考えられる。その際、「旧1専」では指定容積率緩和により建て替えインセンティブを与えることで2階建て住宅地として誘導していく。第4章の図4-12では、〈越谷南エリア〉は1992～96年度の3階建て住宅フローの平均シェアが10～30%と比較的高い〈類型3〉に属しており3階化圧力がやや高いことから、「旧住居」では指定容積率・形態・用途規制を強化することによって、良好な3階建て化を誘導していく。

②越谷北エリア ～個別更新誘導と魅力付加型住環境整備～

〈越谷北エリア〉の物的状況は、「DID化の時期」が遅いという意味では整備の緊急性はやや低い、敷地規模が若干小さい方に偏っており、また耕地整理がな

されており個別更新可能であることから、地区計画で規制を強化し、個別更新による良好な（2階建て住宅との相隣環境の悪化を極小化した）3階建て化を誘導することが求められる。実際、第4章の図4-12では、〈越谷南エリア〉は1992～96年度の3階建て住宅フローの平均シェアが10～30%と比較的高い〈類型3〉に属している。

また、ミニ開発住宅地の凝集が広範囲に広がっており、画一性、単調性といった現状を改善する必要がある。そのためには住宅地に「うるおい」や「魅力」を付加するという視点から、街なみ環境整備事業等の任意事業の導入や緑化協定等の制度を活用し、歩行者空間、公園、植栽等を整備していく方向が考えられよう。またエリア全体が建物更新期に突入する前に、先行する東上線セクターの状況も参考にして、地区計画等により建て替えのルールを事前に決めておくべきであろう。

③春日部エリア ～個別更新誘導と魅力付加型住環境整備～

〈春日部エリア〉も〈越谷北エリア〉と類似の物的状況と整備課題を有しており、基本的には同様の整備の方向（地区計画による個別更新の誘導と、住宅地にうるおいや魅力を付加する住環境整備）が考えられる。

5-6 小結

本章では、第3章の分析により既成ミニ開発住宅地を多く含んでいると推定された1960～80年拡大DIDに多く属し、かつ第4章の分析により3階建て住宅建設フローのシェアが高かったエリアから、面整備率の低い埼玉県内の東武東上線、東武伊勢崎線の2つの鉄道セクターを取り上げ、スクリーニングしたミニ開発特化町丁目を「DID化の時期」「基盤状態」「指定用途地域・容積率」「敷地規模」の4指標により分類し、その分布特性から住環境整備上の仮説を提示した。

分析の結果、従来一括りで扱われてきたミニ開発住宅地の地区特性は多様であることが明らかとなった。東上線セクターは伊勢崎線セクターに比べ総じて市街化時期が早く、敷地規模が小さく、基盤も未整備の傾向にあり、また同一セクター内でもエリアや町丁目によって物的特性が大きく異なることが分かった。

特に、実現可能延床面積の決定要因である「敷地規模」については60㎡に満たない地区から100㎡前後に達する地区まで、「指定容積率」については80%・100%の地区から200%の地区まで分かれており、それらの組み合わせによって地区の整備課題や整備の方向性が異なることが推察される。

本章では、図面作業により得られる限られた指標を用いて、マクロレベルで各エリアの整備仮説を示したが、ミクロ（地区）レベルにおいては、敷地規模や基

盤状態等の物的実態・課題に加え、居住者の居住実態・意識等の社会的実態・課題の把握を詳細に行った上で、各地区の特性に応じた効果的な整備・誘導方策を検討する必要がある。ミクロレベルにおける実態把握と整備方策の検討は、第6章以降で行うこととする。

第5章の補注

- (1) この「住環境整備事業化促進計画調査」では、住宅密度、老朽住宅率、小規模宅地率、道路率、接道不良度の項目が町丁目単位で調べられ、これらの指標を基に「住環境整備促進地区」が抽出された。この「促進地区」は、「埼玉県住宅・宅地供給計画(1996年～2005年)」の中で「建替えと住環境整備を促進する必要性が高い地域」で「計画期間中に限定することなく、市町村及び県が地域整備の方向を検討する地域」として、「重点供給地域」とは別に県が独自に設定した「重点誘導地域」に位置づけられることとなった。ただし、本文で述べたように、元調査の不備もあって、「重点誘導地域」に位置づけられなかったミニ開発住宅地が大量に存在する。
- (2) 1965年以前に形成されたDIDは、古くから市街化している「既成市街地」であり、ミニ開発住宅地は余り含まれていないものと判断して、対象から外している。「1965～80」という期間は、データの制約（埼玉県都市計画基礎調査(1987.2)の集計区分）による。
- (3) 対象都市の中でも、東上線セクターの新座市については、関越自動車道以西は西武池袋線圏域と判断し、対象エリアから除外した。
- (4) 第1章では、「ミニ開発」という用語を、「①開発面積が1,000㎡に満たず、②各区画面積が100㎡に満たない、③戸建ての建売住宅開発」と定義したが、本章では作業の都合上「同時開発と見られる、敷地面積が概ね100㎡未満の建物が4棟以上連担したかたまり」を「ミニ開発」と定義している。
- (5) 敷地規模の測定に当たっては、A～Dの各ランクに相当するゲージを製作して用いた。
- (6) 面積構成比の算出は、各町丁目の1960～80年DID面積をベースとしている。
- (7) 三木(1976)⁵⁾は、開発前の地目について、「土地の起伏度の低い地域では田と畑の構成比に関して田の比率が大きく、低湿地となっている。土地の起伏度が高くなるにしたがって畑の比率が大きくなり丘陵地となる」ことを明らかにしている。
- (8) 埼玉県住宅都市部へのヒアリングは、1994.12～1995.1に実施した。
- (9) 小林(1991)⁶⁾参照。

第5章の参考文献

- 1) 日本住宅総合センター(1984)「小規模宅地開発の実態とその量的把握手法に関する調査」『調査研究レポート』 83078
- 2) 勝瀬義仁・牛見章(1987)「アーバン・フリンジに関する一連の研究 ーその1, 首都近郊における住宅用地所有の実態についてー」『日本不動産学会昭和62年度秋季全国大会梗概集』 3, pp. 81-84
- 3) 埼玉県住宅都市部住宅管理課(1990)『住環境整備事業化促進計画調査報告書』
- 4) 埼玉県住宅都市部都市計画課(1987)『埼玉県都市計画基礎調査』
- 5) 三木富士夫(1976)「東京都市圏における住宅地区形成の基礎的研究 ー民間宅地開発を中心にー」『都市計画論文集』 11, pp. 13-18
- 6) 小林重敬(1991)「住環境整備の新たな公共性の確保と整備主体の新たな展開」『住宅』 40(9), pp. 4-7