

# 博士論文

台湾高雄市の都市高密度開発におけるオープンスペース  
創出にかかわる協議型審査プロセスに関する研究

林伯諭

## 目次

<b>第一章 はじめに</b>	
1.1 研究の背景	1
1.2 研究の目的	1
1.3 研究の位置づけと既往研究	2
1.4 研究の方法	16
1.5 用語定義	18
1.6 研究の構成	20
<b>第二章 都市高密度開発におけるオープンスペース創出に関わる法制度</b>	
2.1 台湾のオープンスペース創出に関わる法制度	21
2.1.1 台湾のゾーニング制度(土地使用分区管制)の起源と変遷	
2.1.2 台湾の容積移転制度	
2.1.3 台湾の都市設計	
2.1.4 高雄市の都市設計発展の沿革	
2.1.5 高雄市都市設計審議	
2.1.6 都市設計実施の現況と課題	
2.1.7 台湾の総合設計	
2.1.8 台湾の建築高度の規制	
2.1.9 まとめ	
2.2 日本のオープンスペース創出に関わる法制度	64
2.2.1 日本のゾーニング制度(用途地域)の変遷	
2.2.2 日本の容積移転	
2.2.3 東京都の特定街区発展と歴史沿革	
2.2.4 東京都の総合設計制度の発展と現況	
2.2.5 日本の総合設計制度における公聴会	
2.2.6 日本の建築高度の規制	
2.2.7 まとめ	
2.3 ニューヨーク市を中心としたゾーニングコントロール	110
2.3.1 米国のゾーニング制度(ゾーニングコントロール)の変遷	
2.3.2 ニューヨークのオープンスペースの設計規範	
2.3.3 まとめ	
2.4 まとめ	127
<b>第三章 台湾高雄市における総合設計と都市設計審議の審査プロセスの分析</b>	
3.1 審査プロセスの分析内容	130
3.1.1 審議制度と法令が設計に与える影響	
3.1.2 事例分析方法と対象	
3.2 事例1(ホテル)の分析	135
3.2.1 基礎情報	
3.2.2 一次審議(初審)	
3.2.3 二次審議(預審)	
3.2.4 日本の総合設計制度で検討した場合との比較	
3.2.5 協議型制度の特徴的な指摘項目	
3.2.6 インタビュー	
3.2.7 まとめ	

3.3 事例2(ホテル)の分析	158
3.3.1 基礎情報	
3.3.2 一次審議(幹事会)	
3.3.3 二次審議(委員会)	
3.3.4 日本の総合設計制度で検討した場合との比較	
3.3.5 協議型制度の特徴的な指摘項目	
3.3.6 インタビュー	
3.3.7 まとめ	
3.4 事例3(本社オフィスビル)の分析	184
3.4.1 基礎情報	
3.4.2 一次審議(幹事会1)	
3.4.3 二次審議(委員会1)	
3.4.4 三次審議(幹事会2)	
3.4.5 四次審議(委員会2)	
3.4.6 協議型制度の特徴的な指摘項目	
3.4.7 インタビュー	
3.4.8 まとめ	
3.5 事例4(住宅、ホテル複合ビル)の分析	220
3.5.1 基礎情報	
3.5.2 二次審議(預審2)	
3.5.3 三次審議(預審3)	
3.5.4 協議型制度の特徴的な指摘項目	
3.5.5 インタビュー	
3.5.6 まとめ	
3.6 事例5(住宅)の分析	247
3.6.1 基礎情報	
3.6.2 一次審議(幹事会1)	
3.6.3 二次審議(委員会1)	
3.6.4 三次審議(委員会2)	
3.6.5 四次審議(幹事会2)	
3.6.6 日本の総合設計制度で検討した場合との比較	
3.6.7 協議型制度の特徴的な指摘項目	
3.6.8 インタビュー	
3.6.9 まとめ	
3.7 審議制度に関するインタビュー	279
3.8 まとめ	287
<b>第四章結論と提案</b>	
4.1 各章のまとめ	298
4.2 提案	303

# 第一章 はじめに

## 1.1 研究の背景

オープンスペースは都市施設と建築の間にある緩衝空間であり、都市に豊かなオープンスペースを提供することの重要性は高いと言える。オープンスペース創出のプロセスが、オープンスペースの設計内容やその利用状況に影響を与えることもあるため、豊かなオープンスペースを創出するためには、そのプロセスも重要な要素になると考えられる。

オープンスペース創出のプロセスには2つの手法があり、主に開発主体・設計者と行政との協議によってデザインを決める「協議型」と、事前行政側で都市計画的観点から開発主体・設計者等に一定の振舞いを要求する法令や制度によってデザインが決定される「事前確定性の高い協議型」がある。

都市開発におけるオープンスペース創出に関して、協議型制度を採用している台湾では、オープンスペースと周辺環境の調和の観点から、オープンスペースに関わる設計に関する多くの部分を協議によって決定している。事例ごとに異なる条件下で協議が行われるため、その建築物をとりまく多様な設計条件に伴って、多様なオープンスペースが生まれることが期待されるが、現状はそのような理想とは異なっていることが多い。

それに対し、事前確定性の高い協議型と言える日本のオープンスペース創出方法は、法令によって細かい規定が定められている。したがって、こうした制度の下で創出されるオープンスペースは、協議型の制度適用下で生じる設計の多様性と比較すると、画一的であると推測される。しかし実際には、豊かなオープンスペースを創出できている事例も多く見られる。

## 1.2 研究の目的

「協議型」、「事前確定性の高い協議型」の双方における都市のオープンスペース創出のプロセスにはそれぞれ長所と短所が予測される。本研究では、台湾の都市オープンスペースの創出プロセスの事例を取り上げ詳細に分析し、日本の制度と比較することで、オープンスペース創出における「協議型」プロセスの得失を明らかにし、課題と可能性を考察することを目的とする。

### 1.3 研究の位置づけと既往研究

都市での高容積・高密度土地開発は往々にして高層化を促進させるが、その中で建蔽率を相対的に小さくすることでより多くのオープンスペースを確保する手法が、多くの国で試みられており、そのオープンスペースの創出方法のコントロールが重要となる。高雄市の都市オープンスペースに関する審議制度には、都市設計審議と総合設計制度審議の2種類がある。この場合、オープンスペースの設置による容積緩和がなされることもあれば、条件によっては容積緩和がなされない場合もある。しかしいずれの審査方法を採用しても、オープンスペースの様々な意味での空間の質の確保は審議において最も重要なポイントである。

総合設計、容積移転等容積奨励に関する論述や、土地使用コントロール等に関する研究研究は日本、台湾に双方の国において数多くある。研究方法としては、様々な形での比較を通じて分析を進めるものが多くあるが、実際の事例の審議フローの記録そのものを対象とした研究はない。

本研究は高密度土地開発における協議型審議制度について、都市計画法と建築法の下における審議内容を対象に分類を行うものであり、これと関連する既往研究について下記の7つの観点から整理を行った。

- (1) 土地使用管制規則（台湾のゾーンニング制度）
- (2) オープンスペース
- (3) 容積率、建蔽率と公開空地の関係
- (4) 建蔽率、建築物の高さ制限とオープンスペースの関係
- (5) 築線の後退とオープンスペースとの関係
- (6) 隣棟間隔とオープンスペースの関係
- (7) 審議制度とオープンスペースの関係

## (1) 土地使用管制規則（台湾のゾーニング制度）

1941年に日本の台湾統治当局が台北市で土地利用の地域別規制を行って以来、これが台湾における都市計画の基礎となった。その後紆余曲折を経て都市部における土地利用にも変化があり、それに伴い土地利用の地域別規制も変化していったが、日本統治時代に適用された土地利用の地域別規制の制度が、今日における台湾の土地管理の基礎となっているのは確かである。さらに米国の支援を受ける時代に入り、欧米の考え方が加わったために、台湾の土地利用規制はかなりの“混血”的制度となった。このような経緯から、異なる土地利用体系の混在という特徴が生まれ、今日の台湾の土地利用の状況を形成してきた<sup>1</sup>。

そもそも土地利用の地域別規制は、1916年に米国でゾーニング（Zoning）として実施されてから土地利用規制の主流となり、100年近くにわたって修正と改良が加えられているため、その意図や目的も時代によって大きく異なる。日本の土地利用規制は1925年に東京、大阪、神戸で初めて実施され、1946年の「用途地域制」で全面的に更新された。台湾政府は1946年に、米国の制度を中心に日本の制度も参考とした実質的な環境造営制度に関する法律の改正作業に着手し<sup>2</sup>、米国の土地利用規制であるゾーニングの考え方を採り入れた。

さらには英国における開発許可制度の考え方も盛り込まれており、今日まで長年にわたり、異なる体系が混在する台湾の土地利用規制は常に批判に晒されてきた。この許可制度については、開発業者と地上げ屋の道具となっているという指摘もしばしばなされている。こうしたゾーニングと開発許可が相互に補完するのではなく、制度の混乱や法体系の不備によって、誤った継ぎ合わせをまねくことも多く、土地利用規制が本来発揮すべき作用を発揮できないことも散見される。

台湾は米国や日本と社会的な背景が異なり、土地政策の目指す方向が異なる。土地利用規制の研究は1990年代に始まって今日まで続いており、1895年から1945年までの日本統治時代、1948年から1965年までの米国支援時代、1965年以降の単独発展期に分けて論じられることが多い。

## (2) オープンスペース

### ① オープンスペースの定義

Hamidshiuvaniによれば、都市設計の範疇におけるオープンスペースを構成する要素には都市におけるランドスケープ、公園、憩いの場、街道及び都市における使えない土地などが含まれる<sup>3</sup>。

Lynchは「オープンスペースは使用者の行為の観点から定義することができる。もしある空間で人間が自由に動けるなら、その空間は開放された状態である。規模、所有権、使用類型、ランドスケープの特性は関連性がないと思う」と述べている<sup>4</sup>。公共のオープ

<sup>1</sup> 林人偉, 2011, 「台湾、美国、日本土地分区管制制度架構與歴史演進之比較研究」, P1

<sup>2</sup> 楊裕富, 1990, 「臺灣的住宅政策」, 博士論文, 第六章

<sup>3</sup> Hamid shiuvani, 1985, urban design Processes, p62

<sup>4</sup> Kevin Lynch, 1999, 宋伯欽訳, 都市意象 The Image of the city, 臺隆書店出版, P93

ンスペースは、建築群の間で人々に開放する部分であって、人々がコミュニケーションをとり、イベントや様々な活動をする開放性のある場所であり、広義には都市の実を囲む虚の部分といえる。そして狭義には、敷地の建築が後退して設置された広場状、帯状のスペースや人工地盤などである。

オープンスペースは都市において重要な要素であり、建築同士のコミュニケーションであるということもできる。利用の側面から見るとオープンスペースは人々に開放されるものであり、人間の感受性とも関わってくる。

## ②オープンスペースの目的

Heckscherによれば、オープンスペースは、自然と都市における開放性がある人工の地面であり、都市生活の質の向上にプラスの影響を与えるものであるとし、オープンスペースの目的に2つの考え方を見出した<sup>5</sup>。

1. 都市の形式：都市はそれ自体が1つの場所であり、コミュニティー、機関、商業、活動な度を附属させながら、オープンスペースが都市の虚と実の関係で都市独特の骨組みを造ることができること。
2. 都市居住性：オープンスペースは憩いの場や芝、公園だけではなく豊かな都会での生活の一部にもなれる。人間の暮らしは住戸外に延長することが必要である。オープンスペースは都市居住性を提供し、都市生活の活動と日常生活を繋ぐこともできる<sup>6</sup>。さらに都市景観上の観点からは、数多くの人々が利用できるとともに、公園や緑地が少ない地域でそれらを補完するといった重要な役割を果たす。

Lynchは「オープンスペースの開放性は緑より大切だと考えた」と述べている<sup>7</sup>。一方で、Heckscherは「都市の居住性の観点からは、オープンスペースは社会的な意義が与えられている」としている<sup>8</sup>。

上述のオープンスペースの意義、機能、目的に対して、「都市オープンスペースの本質とは、何の制限もなく人々が活動できる場所であることである。そして、都市景観構成が重要なポイントであると同時に人間関係をも繋ぐものである。すなわち、オープンスペースというのは都市の中の開放場所という機能よりもパブリック性の特質のほうが大切である」と述べている。

## ③オープンスペースの質

都市設計で重要となるのは環境の質である。それはすなわち、毎日の都市生活の全てであって、都市設計の目的は理想的な環境を造ることである。例としては、分かりやすい空間計画、多様で便利な交通手段、効率がよい公共サービスなどが挙げられる。一方で、都市環境

<sup>5</sup> August Heckscher, 1977, Open Space: The Life of American Cities, New York Harper & Row.

<sup>6</sup> 森友峰, 古市修, 小池博, 小林正美, 2003, 「都市における公開空地の立地特性に関する研究-都心3区におけるオープンスペースのネットワーク化について」, 日本建築学会大会学術講演梗概集

<sup>7</sup> Lynch Kevin, 1981, A Theory of Good City Form.

<sup>8</sup> August Heckscher, 1977, Open Space: The Life of American Cities, New York Harper & Row.

は文化、歴史の意義、社会意識、経済価値までも反映できる。このような豊富で多面的な群体と個人が存在することは、都市環境の基本価値となる<sup>9</sup>。

#### ④オープンスペースの種類

オープンスペースの分類から見ると、主に自然系、人工系、法定系の3種類の分類がある。本研究で対象とするオープンスペースは、都市の歩道、広場などにおいて人工的な属性と法的な属性をもつ<sup>10</sup>。法規の観点からは、台湾における「建築技術規則」の「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵弁法」第4条に「オープンスペースとは敷地の中に法規に従い設置する、ある規模以上の通路、歩道、憩いの場である。この中では歩道状のオープンスペースと広場状のオープンスペースがある」としている<sup>11</sup>。

#### ⑤オープンスペースの設計

台湾のオープンスペースは、しばしば法令の基準にもとづいて設置される。設計の面では台北市の「台北市綜合設計公共開放空間及管理維護要點」にのみ、オープンスペースに対する細かい規定が存在し、規定を予め細かく設定している点では日本に近いといえるが、台湾の他の都市では、協議型制度で審議されている。

既往研究については、現行の法令と建築が主な研究対象となっており、都市環境を創造するオープンスペース設計準則に関する研究は少ない。この中でも盧芬芬は、都市設計における地域の「設計準則」に対する詳しい研究を行っている。さらに近年、地方自治に関する法改正があり、地方自治体は都市計画を通して、その地方に適合する総合設計の基準を作成することができるようになってきた<sup>12</sup>。

歩道はオープンスペースに対して重要な設計要素であると考えられる。都市のスケールから見ると、歩道はオープンスペースの歩行空間と都市施設としての歩道という2種類がある。公開空地による歩行空間を快適で有効なものにするためには、歩道と歩道状公開空地部分が一体的な広がりを持った歩行空間となるように空間構成デザインを考えていくことが重要である。これに対して正本彩子は「歩道状空地と歩道を区切るような要素を設置すべきである」、「歩道状空地が街区の端から端までで連続していること」、「歩道状空地の幅が大きいこと」という3つの条件を挙げている<sup>13</sup>。

#### ⑥オープンスペースの利用

##### ・利用の問題点

台湾のオープンスペース奨励の計画においては、オープンスペースの提供は義務となっている<sup>14</sup>。一方で建築の種類によっては、オープンスペースの導入は、安全とプライバシー

<sup>9</sup>林欽榮, 1995, 「都市設計在台灣」, 創興出版社

<sup>10</sup>謝伯昌, 1995, 「都市開放性空間模式研究」, 碩士論文, 國立成功大學

<sup>11</sup>台湾では容積率緩和があってもオープンスペースと呼ぶ。この場合は日本語が「公開空地」と呼び

<sup>12</sup>盧芬芬, 1997, 「實施都市設計地區都市, 開放空間原則性規範研究-以高雄市為例」, 碩士論文, 國立成功大學, 1997

<sup>13</sup>正本彩子, 小浦久子, 2000, 「公開空地による都心の歩行空間整備に関する研究-総合設計制度(大阪市)による歩行空間の利用実態より」日本建築学会大会学術講演梗概集

<sup>14</sup>佐藤公彦, 小笠原伸, 高田慎也, 吉国泰弘, 柳沢聡子, 尾島俊泰, 1996, 「銀座、東京駅前地区における総合設計制度及

との間に問題を生じさせることがある。たとえば住宅建築では、どのようにオープンスペースを設置するかは、住民の生活に大きく影響を与える場合がある。

石丸紀興は広島市のあるマンションの居住者に対して、オープンスペース(公開空地)の周辺住民による利用状況に問題があるかに関するアンケートを行った。結果として、居住者の過半数(51.2%)が、周辺住民の利用に問題があると答えた。その中では、駐車場に利用されて困ると答えている人数が多くなっていた。一方で、「より住みよい環境にするためには今後どのような点を充実すべきか」という問に対しても、事前に与えられた選択項目以外に、住民の生活や災害時の観点から不法駐車の一掃と取締の強化を求める意見が聞かれた。さらに居住者にとっては、駐車場不足を指摘する人が多く、「全ての住人に駐車場を確保することが望ましい」、「公開空地よりも駐車場を設置すべきである」と考えている人が少なくない<sup>15</sup>。

#### ・公開空地の利用のしやすさについて

長濱(2003)によると「オープンスペースの利用のしやすさについては、人が直接利用する頻度とともに、そこに設置するものの種類や数、配置パターンが重要となる。さらに、視覚的に楽しめる要素をもった設置物としてのイルミネーションやオブジェの有無も、空地面積や周辺地域用途と関連づけて考慮されるべきである」<sup>16</sup>。

利用のしやすさに関しては、比較的広い公開空地では設置物も多く機能が充実している地区が多いが、規模の小さい空地では、設置物がベンチに限定され、灰皿やゴミ箱などが設置されていない場合が多い。これらは管理上の問題と言えよう。

---

び特定街区制度を適用した建築物と当該地区マスタープランに基づき居住レベルを設定した建築物との比較調査。」、日本建築学会関東支部研究報告集P65

<sup>15</sup>石丸紀興,住川雄一,1989,「広島市における総合設計制度に関する研究その2。あるマンションの公開空地の設置とその評価」,日本建築学会大会学術講演梗概集,p214

<sup>16</sup>長濱圭一,室田昌子,2003,総合設計制度による公開空地の公開性に関する研究,日本建築学会関東支部研究報告集 p183,184

### (3) 容積率、建蔽率とオープンスペースの関係

建蔽率と容積率の規定から見ると、容積率が一定で建蔽率が大きくなるとオープンスペースは減り、逆に建蔽率が下がって建物の床面積が増えるとオープンスペースが増えることになる。言い換えると容積が規制されている条件のもとでは、容積一定で建蔽率のみが下がれば建物の階数が増えるため、高層建築であるほどオープンスペースが大きくなるとともにその利用規模も大きくなる。すると、両隣の敷地におけるオープンスペースを合わせることも可能となり、仮に1つの地区で最小敷地面積の制限を受けても、区画（ブロック）開発の適用が可能となる。こうなると、利用の便利さ（Accessibility）や効率も高くなり、レジャー活動や公共施設として利用できる場所となる。

内政部営建築研究所の研究報告によると、まだ容積規制が全面的に実施されていなかった1989年の高雄市で市内の高層建築物の建蔽率と容積を調査したところ、40%-60%という低い建蔽率を用いていたのはビル全体の4%に過ぎず、ほとんどのビルは60-100%という高い建蔽率であった。容積率では500-1000%が最も多く、1000%以上がビル全体の29.82%を占めていた。このような高容積率・高建蔽率の建造方式は、都市の居住環境の劣化、建物の乱立、都市景観の悪化の原因のひとつとなりうる。現在台湾では全面的な容積規制が実施されており、容積率1000%以上・建蔽率100%のビルが新たに出現することはあり得ず、行政が容積を管理しきれない状態は改善された。<sup>18</sup>しかし、国民の居住環境に対する要求の高まりを受けて、市民が公開空地を重視する度合いが高まっているかどうかについては疑わしい。より大きなオープンスペースを設けて居住環境の質を向上させるというのは、まだまだ“掛け声倒れ”である。理想と現実のギャップを少しでも埋め、両者の距離を縮めるため、ここで容積率、建蔽率とオープンスペースの関係について検討を加えたい。

台湾では通常、市民が住宅を購入する際に重視するのはオープンスペースではなく自宅の内部空間である。外部空間への関心は乏しく、土地が値千金の都市では自宅の内部空間を最大化することが肝心で、例えばアパート形式の住宅を購入するに当たって、市民はオープンスペースの設置状況を詳細に比較して回る。法令によりオープンスペースが設置してあっても、購入後に違法建築としての増築を行う人も少なくない。多くのアパートでは、敷地内に建物を「回」字型や「品」字型に配置して建てることによって、建造時に法定空地により確保した中庭、前庭といったオープンスペースを、敷地の内部に囲い込むと同時に外部への公開を拒んでいる。これは、オープンスペース割増の認定に当たって、広場型のオープンスペースの設計が拒否されることと関連している。

台湾でよく見られる光景として、高級住宅エリアの周囲にフェンスや検問ゲートを設けてエリア内のオープンスペースの公開を拒む、いわゆるゲーテッド・コミュニティ

(gated community) がある。これは周辺住民からの隔離現象であり、伝統的な美德である「自掃門前雪」（自宅の門前に積もった雪はそれぞれが自分で掃くように、他人には干渉しないこと）に輪をかけたような行為である。さらに投資した建設会社が利益中心主義ならば、設計の際にも、住民が生活する上で最低限のオープンスペースも考慮しないため、

<sup>17</sup>台湾内政部営建築研究所建築研究報告, 2005, 第78号

これがまた都市のオープンスペース不足を加速させる。

上述のように、オープンスペースをあまり設けたくない心理、ひいては囲い込み行為というものは、財産権の考え方のみからくるものではなく、オープンスペースの維持管理や安全性の問題も関係していると思われる。しかし、この維持管理の問題は本研究の範囲外であり、本研究では制度面がオープンスペースの設置に与える影響のみを取り扱う。

容積率の規制は、都市が発展する過程において、容積率と建蔽率を用いて都市の合理的な発展をコントロールしようとする狙いからきており、土地開発業者を規制する方法の1つでもある。都市計画の目標を実現するに当たって、土地の有効利用を促し、人口過剰による環境への負担を軽減する働きをする。よって、容積率の規制は都市発展と居住環境の質の向上にとって重要となる。1つの都市において、建築物の容積率と建蔽率に対する規制は、オープンスペースの大きさや公共施設のサービスレベルに関係してくる。許容されている容積率が高すぎると居住人数が増加しすぎ、さらに建蔽率の規制が緩くオープンスペースが圧迫されると、その都市は人口過剰になり、住民にとって憩いの場が不足するとともに、公共施設の不足やサービスレベル低下、居住環境全体の悪化につながる。同様に、容積率が低すぎるとオープンスペースが多くなりすぎ、公共施設における働き手が不足して土地や公共施設の利用度が下がり、住民にとっては税負担の相対的な増加、社会資源のムダ使いにつながる。よって、1つの都市における容積率と建蔽率をどう規制するかは、都市の居住環境に直結する課題なのである。

黄南淵が1991年にすでに指摘しているとおり、「都市計画法台湾省施行細則」により、容積率の高い地区では比較的高い建蔽率が許容される傾向にある。つまり、高容積率・高建蔽率（商4地区、800%・80%）、或いは低容積率・低建蔽率（住1地区、60%・30%）といった具合である<sup>18</sup>。これは住宅地区だけではなく、商業地区にも当てはまる。この問題を改善するため、黄南淵は、「公開空地の設定を奨励し、さらに高容積率の地区における建蔽率を適度に下げるよう制度設計し、世界的な流れでもある「コンパクトシティ化」（compact development）を目指すべきだ、と提唱している」<sup>19</sup>。

韓莉文は都市更新の見地から、住宅地区の建蔽率低下、高さ制限緩和、外壁後退を主軸として制度設計を行えば、屋外景観を改善しつつオープンスペースを増やすことができ、建築物も縦長のスリムな設計となって、採光、通風、景観が改善され、居住環境にプラスに働くと主張している<sup>20</sup>。

都市の密度を規制し、生活の質を向上させ、生活空間の配置を合理化するためには、建蔽率と容積率の規制が相互に補い合うように作用しなければならない。都市空間管理という見地から、Jack Harvey の理論により建蔽率を厳しく管理するとともに、容積率は収穫逓減の法則に従って管理すべきであろう<sup>21</sup>。本研究で日米における容積率の管理を引用して比較対象とするのは、有効な容積率の管理方法を探究し、公開空地を増やして都市の居環境を改善

<sup>18</sup>黄南淵, 1991, 「建築容積管制實施成效檢討, 内政部建築研究所籌備處專題研究計畫成果報」, p178

<sup>19</sup>黄南淵, 1991, 「建築容積管制實施成效檢討, 内政部建築研究所籌備處專題研究計畫成果報」, p178

<sup>20</sup>韓莉雯, 2006, 容積獎勵與建築高度限制對都市更新之影響, 國立交通大學營建技術與管理學程碩士論文, P88

<sup>21</sup>JackHarveyandErnieJowsey, UrbanLandEconomics, sixthedition(2004)

するとともに、容積率が都市居住環境に与える影響の差を検討するためである。

#### (4) 建蔽率や建築物の高さ制限やオープンスペースの関係

建築物の高さ制限とは、敷地地面から建築物の最高部分までの垂直高度を制限することを指す。主な目的は以下の通りである<sup>22</sup>。

- ① 建築密度或いは人口密度の制御
- ② 日射及び採光などの物理的な環境条件
- ③ 航空法関連や軍事的要求
- ④ 視野・プライバシー・高層ビルに関わる安全などの居住環境問題
- ⑤ 都市景観や見かけの問題
- ⑥ 構法や工事の問題

前述した建築物の高さ制限の目的より、高さ制限とはより良い住環境を得るために行われるものである、とすることができる。台湾での限られた都市の土地から、より良い居住環境のニーズは高まりつつある。都市での住環境の品質を維持するため、建築物は水平方向への無制限の延伸は出来なくなっている。これは都市におけるオープンスペースの広さと直結するが故に制限の必要が生じるのであり、垂直方向への延長は必然的な結果となる。さらに都市での土地が少なく地価も高いことから、不動産業者は高価な土地コストを補填し最大利益を得るため、狭い土地に高密度で開発できる環境を造っていく。新たな建築物を既存建物の上に増築するコストの方が他に新しく建物を作った場合における床面積の増加分で得られる利益より少ない時、即ちコストがメリットに一致しない時は、不動産業者は既存建物上に増設し続けることを選択する。同様に都市地域以外の郊外地域では、地価が比較的低いため、同じ床面積を建造する場合に、上に増設するコストか新しく土地を購入して建築物を造るコストのどちらが低いか、最大利益を得られる方を選ぶのである。そのため都市と比較すると、郊外ではより密度の低い開発が行われ、より低い建物が建つ傾向にある。

日本においては、政府は過去建蔽率及び建築物の高さ制限だけで容積規制を行ってきた。戦後は都市での人口が急速に増え、全国平均地価が戦前の10,000倍になった。さらに、建築技術の進歩によって建築は高層化に向かったために、政府に高さ制限の規定を廃止するよう要求していた。人口と地価の増加問題を改善し、利用可能な高さを増やし設計の自由度を増加させるため、1963年に容積率規制の実施に合わせて、建築基準法を改正し、1970年から日本全国の各都市にて全面的に実施した。当時の東京都首都整備局・都市計画部部長の大河原春雄により、東京が容積規制を実施した後、建築物が空に向けて伸長することによって、更なる多くの空き地を確保できるとともに地価の上昇をも抑えられ、都市の健全な発展に大きく貢献していた<sup>23</sup>。

「建築技術規則」<sup>24</sup>は建築境界線範囲を規制する法規であり、単一建築敷地空間の構成や形式を規定する。第14条一般建築高度の規定によると「建築物の高度が建築物敷地の前面道路の幅の1.5倍に6mを足す高さを超えてはならない」とされている。この規定は、敷地の前

<sup>22</sup>徐佳楡, 2000, 都市天際線建構之研究-台南市都市天際線建構準則之研究, 國立成功大學建築所碩士論文, P79

<sup>23</sup>張祖璿, 1999, 建築容積管制之必要性與可及性, 都市與計畫期刊4(1)P4

<sup>24</sup>台湾の建築技術規則は日本の建築基準法に相当する

面道路の幅により建築物の高度や建築容積を決定するものである。それは容積規制が未実施である地域に対し、道路のサービス品質を考慮し、建築物の過度な開発による負担を避け、品質まで影響させないためである。

台湾の容積率を実施した後、建築物は、以下の建築技術基準第164条によって高さ制限を受ける。「建築物は3.6対1の斜度率で、建築線に垂直する前面道路に投影した影面積は、敷地が目の前の道路に隣接する長さと同該道路幅を掛けた積の半分より超えてはいけない。且つ当該影は敷地と隣接する前面道路向かい側の境界線を超えてはいけない。」土地管制規定の中で、地域別に建蔽率及び容積率をそれぞれ定め、または建築物の高さにも規定がある。いわゆる「建築物高度比」とは、建築物の最高点から前面道路の向かい側までの最小水平距離の比の値である。「建築物高度比」での規範がある地域においては、土地使用分区管制に優先的に従い、規範の無い地域においては建築技術基準に依拠する。現在、台湾は全面的に容積率管制を実施している。道路の両側における建築物の容積率及び使用人口の密度は、既に都市計画の中で数多く検討されてきた。既に実施前に比べてよい管制効果ができてきており、幅広い道路に隣接するように高層ビルを開発する場合には高密度利用の可能性が低くなっている。したがって、建築物の高さ、土地開発密度、隣接する道路の幅は直接的な関係がない、と考えられる。一方で、建築物が高くなればコストも上がり、かつ必要な敷地面積も大きくなる。即ち建築物の高さと敷地の大小には直接的な関係があり、敷地が大きくなければ、建築物も無制限に上方向に増設することはできない。そのため、容積率管制と建蔽率、高さ制限については密接な関係があり、オープンスペースの設置にも影響している。

韓莉雯が都市更新の観点から容積奨励や建築の高さ制限について検討したところ、建築技術基準規定による建築高度制限及び台北市土地使用管制の高度比規定のどちらで設計しても、双方とも更新案の容積率を有効に利用できないことが分かった<sup>25</sup>。法令に制限された高さは、その殆どが容積緩和を獲得した後に建てられる建築物の高さより低い。つまり、開発メーカーは容積緩和を得られても、高さ制限のため、緩和した容積率を十分に使うことができない。すなわち建築物の高さ制限を緩和しない限り、民間投資では容積奨励の様々な利点を活用することが出来ないために、民間投資者の投資意欲を更に低下させることになる。それ故、921再生暫定条例に対し建築高度を制限しないことにすれば、容積賞与は建築高度の制限に影響されなくなる。そして、十分に容積賞与の利点を活用することが出来るようになれば、民間投資者が都市投資事業に参加する意欲も高くなるはずである。

斜線制限、北側斜線制限などの高さ制限は、日本の建築基準法においても規定がある。一方で日本の総合設計制度では、(絶対)高さ制限の緩和といったルールもある。これは容積緩和と呼応するものである。

総合設計制度における高さ制限の緩和は制度自体の意義としても「整形で良質な建築物の形成」のために有益であると考えられており、「空地の創出」「土地の高度利用」の順に

<sup>25</sup>韓莉雯, 容積奨励與建築高度限制對都市更新之影響, 2006, 工學院工程技術與管理學程論文, p40

優先順位が高くなっている。<sup>26</sup>

### (5) 建築線の後退や開放空間との関係

日本、台湾、両方において建築線とは、法令によって公布された都市計画道路の間の境界線か、法令によって指定された既存道路の境界線のことをいう。そして法令によって、ある土地が建築の申請を行う場合は建築線と隣接しなければならないと規定されている。よって、土地の一部をオープンスペースとしたり歩道としたりすることは、建築の後退を促すことに繋がる。

土地使用分区管制を適用する場合、前庭後退する規定による建築物後退の管制にする。高雄市での最小後退距離は4メートルであり、早期に旧都市部の後退4メートルの規範はアーケードに使用し、その他都市設計審査をすべきである地域では、更に細かい規定をしていくのである。中心地には前面道路が6メートル未満の敷地があるため、建築を後退する必要がないのである。即ち建築物が上述した規定以外に容積規制を実施することなく、さらに前庭を残す規定もない場合は、建物は従来のように建築線に沿って建てられる。本来の容積率の精神は形式的なものとなり、都市景観の創造に発揮できない上、建築物が道路に隣接することによって圧迫感が増すとともに影面が多くなり、物理条件としての通風・陽射・採光・隠蔽性などの基本条件さえも達成できなくなる。

台湾では、都市計画におけるブロックの規模が大きくないため、長期にわたって地籍により区分と土地使用管制が別々に行われた結果、地域を区画整理後に配分できる土地は55%しか残らず、さらにその55%についても地主の元所有していた土地の位置によっては返還する必要があるため、市内の建築のほぼ全てが規格の小さいものとなる上、前面道路が狭い建築敷地となる。そのため道路幅によって後退規制を行う場合は、多くの建築物が建築線に隣接するため、結果として建築が後退できず、都市の居住環境に対し大きな影響を及ぼすのである。

一方で、日本の総合設計制度が適用された事例をみると、一般に敷地の一部が公開空地として削り取られることにより、建物は道路からセットバックし、タワー状に細長い形状となることが多い。都市の中での適用場所によっても異なるが、すでに道路や歩道が十分に広くとられ、街並みに統一感がある沿道で新たにこのような建設方法、すなわち道路に面した正面に広場をとり道路から大きく後退させた建築物を建てるやり方では、街並みの連続性を破壊することにもつながる<sup>27</sup>。その結果、総合設計制度が適用されて緑地が増えたとしても、その計画が市街地環境の向上には全く貢献しない場合もあり得る。一方で、それぞれの敷地(建築主)や周辺の住民、自治体との間でコミュニケーションを取りながら計画を進めないと、この制度がもつ本来の目的が達成できないように思われる。この場合、街並みの連続性という概念に対する明確な定義も重要となる。

土地を有効かつ合理的に利用し、土地の過度な細分化を避けることを促進しても、土地

<sup>26</sup>嶋田勝次, 安田丑作, 三輪康一, 木山正典, 門谷和雄, 1987, 「都市景観京成のための建築デザイン誘導手法に関する研究-大阪市、神戸市における総合設計制度の事例調査とその評価」, 日本建築学会大会学術講演梗概集, p440

<sup>27</sup>角谷弘喜, 2005, 「公開空地の構成様相る空間認識に関する研究-広島市の総合設計制度適用事例の分析」, 近畿大学工学部研究報告, p107

法・土地使用区分管制規則建築法及び建築技術規則などの建築法規には関連する規定があるが、それは建築の最小敷地面積規模だけ規定することで、道路幅や街幅などのその他の要素を考慮していないのである。アメリカでは、明確な土地細分化原則が定められており、土地の使用や発展を制御するため、土地使用細分化規則にはあらゆる細分化項目が含まれている。それは土地の大小・形態・道幅やレイアウトを含み、考慮する要素は道の大小、下水道の計画、水道配管配置や歩道の確保に至るまで、全てが土地細分化規則管制に適合しなければならないのである。これは台湾において、現在の規定をこれから改善する際に、参考とする価値がある<sup>28</sup>。

## (6) 隣棟間隔とオープンスペースの関係

隣棟間隔とは、「二つの隣接した建物の外壁（又は柱）中心線間の最短水平距離（外側に突出する階段の部分を含んでいない）」を指す。建築物の間の隣棟間隔を確保する理由とその機能は下記の通りとしている。

- (1) 居住の品質の確保する。
- (2) 生命及び財産の安全を確保する。
- (3) 緩衝のためのスペースとする。
- (4) 地震などの建築物への衝撃を低減する。

建築物の建築密度、配置方式、建築物の高さ及び隣棟間隔は、全て生活品質に影響する重要な素因であり、建築物の間隔について、光線の照射程度、空気の流動量を決定し、プライバシー等に関わる物理環境を増加させるほか、都市防災上においては延焼も防止でき、避難及び救援においても重要な役割を果たす。隣棟間隔により空地の比率を確保するのは、一方では緑地とオープンスペースを増加し、他方においては圧迫感の解消及び居住環境の品質向上or確保にも有益である。

都市計画法及び建築技術規則に関する法規では、上述の理由によりそれぞれ隣棟間隔確保の規定を定めている。高層建築上においては放物曲線の距離退縮の規定が定められており、容積規定に関しては前面及び後面の庭の確保が規定されている。

人口の急速な増加は都市居住の環境に急激な変化をもたらしているが、建築密度向上のため、容積規制で敷地の前後や両側の後退距離を規定している。しかし、建築の棟と棟の距離は更に狭くなったために、採光と通風の品質が低下するとともに、都市環境の品質も低くなった。

黄瑞南が指摘したように、建築線内のオープンスペースは開発メーカーとデザイナーが任意に設計するもので、その場合オープンスペースはブロックの計画、道路と建築開発後に残ったスペースとなる<sup>29</sup>。そのため建築物との間のスペースは完全に無視され、オープンスペースは結果としてバラバラになってしまった。従って、十分な隣棟間隔についての検討も深く掘り下げる必要がある。

<sup>28</sup> Frank s. so, 1988, The Paractice of local Government Planning, 2ad. Editon, international City/county

<sup>29</sup> 黄瑞楠, 2004, 臺北市開放空間規劃評析與展望之研究。國立臺北大學地政學系碩士論文, p23

## (7) 審議制度とオープンスペース

台湾で1964年に行われた都市計画法の改正では、都市発展を制御するため主要計画と細部計画が制定された。1973年に都市計画法がさらに改正された後、「地区を分ける発展」及び「細部計画の法制化と執行」が強化され、更に地方政府は自ら「土地使用分区管制(台湾の)の内容項目」を定めることができるようになった。1996年に「都市計画法台湾省施行細則」が公布された後、各地方政府は都市計画の実施に関する規定を制定し始めた。1999年1月25日に「地方制度法」を公布し、同年7月1日より「精省」（台湾省政府の機関で現在は事実上廃止）で「地方自治法」第19条第5、6号に基づき、建築管理と都市計画に関する権利を正式に県（市）都市計画委員会に授与した上で審議決定を行わせることとした。2005年に「台湾省建築管理規則」が廃止された後、各地方主管機関は「地方制度法」により建築管理等に関する「自治条例」を自らで定めるようになった。以上の過程は、都市計画が既に地方自治の範囲内となったことを示している。

都市設計を実現する方法において都市設計規範（Urban Design Guidelines）を策定することは、具体的な管理方法として有効であるとともに、都市設計が想定の効果達成の際に評価する手段ともなりうる。都市設計において考慮すべき事項は、法令の強制力により都市環境で実現可能となる。都市設計規範は階層性を有し、3つに分類できる。内訳としては、(1)特定敷地内の規範、(2)地区性規範、(3)全市性の規範となる。

都市設計規範とは、都市環境品質をコントロールすることである。規範の内容を通して、プロジェクトの設計を導くことができるとともに、設計者が守るべき事柄も規定できる。規定によって設計内容や設計範囲を制限する訳ではなく、逆に設計者は自分の判断で規則を活かした様々なアイデアや設計手法を採用することができる。これは開発者と設計者の励みになるとともに、創意的な暮らし方とよい品質の確保された環境を造ることも可能となる。規範項目は、建築物後退地の使用や、ストリートギャラリー内の歩道・緑ゾーン確保、オープンスペース確保、建築物の高さ制限、敷地内における広場の面積比率の確保、フェンス及び広告物規定といった様々な項目を含んでいるが、この規範はあらゆる設計に関する唯一の要求でなく、開発者や設計者がさらに創意のある解決案を持つ場合は、都市設計審議・協議方式を通じて確認を行い、類似性能の法規の目的に達成させることができる。これによって、各地の都市設計規範に加え、さらに地方の風土に合わせる事が可能となる。

王价巨は台北市都市設計審議の経験に関する「台北市都市設計審議の経験の研究」中で、審議委員の発言や意見を整理し、その内容を小環境から大環境への階層で分類すると、(小環境から順に)建築部分の処理、敷地位置の環境、敷地外部隣接の周辺環境、社会、制度等の議題となる<sup>30</sup>、と述べている。

(1) 建築に関する議題には、上位の都市計画規範と建築管理を結び付ける建築評価作業、機能処理及び成果使用等の議題を含めている。

<sup>30</sup>王价巨, 1998, 台北市都市設計審議經驗之研究, 國立台灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。

(2)敷地に関する議題には、敷地環境の条件、処理、安全ニーズ及び景観設計、オープンスペース、植栽と施設等を含んでいる。

(3)外部周辺環境に関する議題には、環境意識と先期作業、交通系統と駐車等を含んでいる。

(4)社会/制度に関する議題には、政府の投入と公共利益、個人利益に関わる。コミュニティー、審議の規定及び後続管理も含んでいる。

台湾の都市設計については、「都市計画定期総合検討実施方法」第5条の3の規定に基づき処理するものとされており、その適用区域は細部計画、新市街、市の中心部、旧市街更新地区、名勝、古跡等の地区とする。その設計内容については、下記の通りである。

1. 公共オープンスペースの配置事項、2. 徒歩空間又は歩道系統動線の配置事項、3. 交通運輸系統の配置事項、4. 建築敷地細分規模の制限事項、5. 建築の量体配置、高さ、造型、色彩及び風格の事項、6. 環境保全施設の配置事項、7. 景観計画、8. 管理維持計画

1977年より、台北市は率先して都市設計制度を推進している。土地使用分区管制規則第95条第1号の規定により、都市設計審議の地区を下記の2種類に分ける。即ち、1. 特定の都市計画地区、2. 大規模建築物、特種建築物及び台北市重大公共工程、公共建築である<sup>31</sup>。

都市設計審議には、全て都市における土地の開発、都市景観、建築物の造形、公共オープンスペースの配置に関する明確な規範がある。現在までに全国各県及び市はその全てが、既に都市設計審議を実施しており、都市設計を実施している地区は計455ヶ所（2006年末）、審議の件数は1991年から2007年10月末まで計13,008件、その中で台北市は7,843件（60%）、高雄市は1,099件（8%）、台北県は1,510件（12%）であり、3つの県市は計80%（全国都計建管会議、2008年）を占める。（以上、表の方が分かりやすいかと思いますが・・・）日本の制度は台湾のような協議型の審議ではない。オープンスペースの設計に対して重要となるのは、市役所の行政担当者が行政指導をするという、事前相談である。総合設計制度では設計の規範、設計品質の評価は全て法令で規定されている。設計者は規範に従って設計し、さらに設計中にも行政担当者と相談する。

「たとえばアトリウムという公開空地の場合、計画段階における行政指導の内容は要綱に記載される基準を参照するが、詳細の内容は行政担当者の判断に任される部分が多い。そのため、行政指導の内容は外部との関係性や規模、採光性、アトリウムの配置、通り抜け、付属設置物、建築用途という7つのクラスターを分析(ユークリッド距離法、ワード法)することによって、指導内容と行政庁を分類した」<sup>32</sup>。

<sup>31</sup>賀士麿（2005）、台北市都市設計制度之研究、南亞學報第二十五期。

<sup>32</sup>田中梨香, 李知映, 仙田満, 矢田努, 2003, 「総合設計制度における公開空地の許可基準と計画指導内容—公開空地アトリウムの行政指導に関する研究」, 日本建築学会大会学術講演梗概集p755

## (8)まとめ

総じて、建蔽率は直接オープンスペースの確保面積と関係がある。都市計画法で規定する各使用分区の建蔽率とは、土地利用の密度コントロール及び都市空間確保という、実質的な居住環境水準向上のために用いられるものである。容積率固定時に設計の建蔽率が縮小すると、建築の階層が増加し、保留される未建築の敷地面積が更に大きくなり、その結果公共オープンスペースが増加し、実質的な居住水準を高めることができる。しかし、もし更に多くのオープンスペースを確保しようとする、建築容積率相同の要求下においては建蔽率の縮小が必要となる。すると更なる高層の建築が必要となり、建築費のコスト増加をもたらす不経済となるため、容積率と建蔽率の配合にはある程度合理的な範囲がある。

建築敷地に設置したオープンスペースは都市オープンスペースの基本であるが、それは視覚及び建築ボリューム関係のために設計するだけでなく、避難、都市活動、移動と連携及び生態維持の機能をも考慮するものとする<sup>33</sup>。

台湾にはオープンスペースに関する総合設計制度の審議があり、都市設計により指定した地域の都市設計審議もある。両方の審査が必要なプロジェクトもある。これらの審査は論議を通して、オープンスペースの品質をコントロールしている。一方で、審査の規範と内容も設計者に対する試練となる。デベロッパー、審査の委員、公開空地の環境を意匠といかにバランスを取るかが課題となる。

---

<sup>33</sup>黄定國, 1992, 建築基地開放空間暨避難空間設置之檢討與研究, 内政部建築研究所籌備處專題研究計畫成果與報告, P1

## 1.4 研究の方法

台湾高雄市での高密度開発のプロジェクトは、開発方法と審議内容が複雑であるため、研究対象として相応しく、本研究では高雄市都心部にある5つの事例を考察する。

研究方法としては、それぞれの実例で受審した報告書と会議記録を分類、整理、分析し、現場調査を行う。そして、開発者、設計者、審査者に対してインタビューを行う。インタビューの結果と事例を分析した結果を対照し、誤りを修正する。異なる立場での考え方により現行の審議制度の問題点を発見することが可能となる。

最後に、今回の5事例を、日本の現行制度で台湾の実例に対して開発仕方の推測をする。このことで、台湾と日本の制度でプロジェクト開発を行った場合の相違点を比較し、制度の利点及び欠点を見つける(図1.4.1)。

本研究では台湾高雄市の開発事例の5事例を対象とし、審議記録から審議過程の整理と分析、関係者へのインタビュー調査を行うことにより、台湾の協議型制度の審議プロセスの実態を明らかにすると共に、制度の改善点について考察を行う。

分析にあたり、高雄市の審議案件の中から5つの開発事例を選定している。研究対象の選定では1.都市設計審議と、2.総合設計審議、3.合同審議のいずれのプロセスを含むこと、さまざまな建物種別を含むこと、審議過程の複雑さ(審議の回数)が多様であることに留意して5事例[事例1(ホテル)、事例2(ホテル)、事例3本社オフィスビル、事例4(住宅、ホテル複合ビル)、事例5(住宅)]の選定を行っている。

さらに、本研究事例分析では、審議記録の分析、関係者へのインタビューを行った。

本研究では審議報告書に載っている会議記録修正対応をテキスト化し、分析を行っている。審議報告書は建築事務所経由で市役所に申請後、入手した。審議報告書の内容には申請書、会議記録修正対応、申請書類、敷地位置、建築計画の書類と図面、法令の検討、図面の項目がある。審議記録の分析は以下の4つの過程で行った。

1つ目は、審議員からの指摘事項の内容による分類である。その結果、指摘事項としては図面、計画(開放空間)、計画(その他)、法令、計画(構造)、建築管理に分類できることが明らかになった。

2つ目は、指摘事項については法令の基準の有無による分類を行った。審議員からの指摘事項について、その指摘内容が「推奨」されるものと、「法令に指摘の根拠が明記をされるもの」に分類した。具体的には、審議記録の内容について「法令に基準あり」、「法令に基準なし」に分類し、「法令に明記あり」の項目は更に「基準に基づく項目」と「基準以上の要求」、「基準が曖昧な項目」に分類した。

3つ目は、日本の総合設計制度を用いた場合の検討である。日本の総合設計制度を用いた

場合の容積率算定を行うことにより、台湾と日本の制度の違いを客観的に指標化することを試みた。なお、必ずしも全ての事例において日本との比較が行った訳ではない。これは、法制度の違いによるものである。

4つ目は、指摘事項に対する設計者の対応を分類した。審査員からの指摘に対応したものを○、対応しなかったものを×とする。そのうち、法令に基づいて対応する必要がないと判断されたものを赤い●で示した。

上記の審議プロセスの議事録のテキスト分析に加え、研究事例に最も関係がある設計者、開発者、審査者に対して全事例ごとにインタビューを行った。これにより、開発に関わるそれぞれの立場ごとの制度に対する考えを明らかにすると共に制度合理化の要素について考察する。

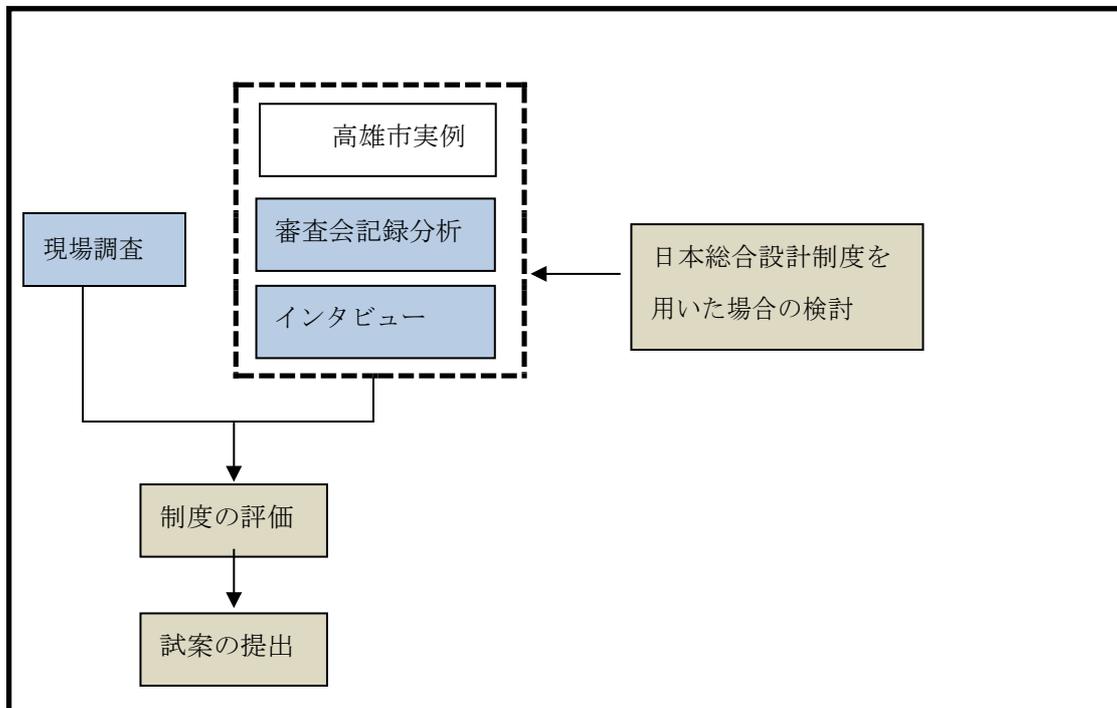


図1. 4. 1 研究の方法

## 1.5 用語定義

本研究において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ次に定めるところによる。

### (1) オープンスペース

台湾では開放空間もいう。英語を直接中国語に翻訳した用語である。敷地の中で住民しか入らない場所以外の部分である。日本の総合設計制度の中で容積緩和ができる空地は公開空地と呼ばれ、台湾は容積緩和があるものとなないものは全て開放空間と呼ぶ。そこで、本研究は台湾の場合が空地と公開空地は両方ともオープンスペースと呼ぶ。日本の制度の場合はオープンスペース(公開空地)と定義する。

### (2) 開放空間奨励

オープンスペースを設置することで容積緩和を得るしくみである。日本の公開空地による容積率割り増しに相当する。

### (3) 容積奨励

台湾の専門用語である。容積率緩和に相当する。

### (4) 駐車場増設奨励

台湾総合設計制度における容積率緩和の手段の1つである。敷地内で駐車スペースを増設することにより、容積率緩和を受けられる。日本総合設計制度の自動車車庫の容積率緩和に相当する。

### (5) 建築技術規則

台湾における敷地は建築デザインに関する部分は全て建築技術規則によるものである。日本の建築基準法施行令に相当する。

### (6) 都市設計の主要計画

台湾の都市計画の下で行われる、いわゆる都市計画マスタープランである。通常、主要計画の単位は市となる。例えば、高雄市においては高雄市主要計画と呼ぶ。

### (7) 都市設計の細部計画

台湾都市計画の主要計画の下細部計画である。通常、細部計画の単位は区である。台湾都市の区と日本都市の区はほぼ同じと考えられる。例えば、高雄市主要計画の前金区細部計画などがある。

### (8) 土地使用分区管制規則

台湾のゾーニング制度である。細部計画の中にある。土地用地別、建蔽率、容積率、敷地の後退距離などを規定している。

### **(9) 出し地、受け地**

本研究においては、容積移転において、開発許容容積のうち移転可能分を敷地Aから敷地Bに移転した際、Aを「(容積)出し地」、Bを「(容積)受け地」と呼称する。

### **(10) 台湾公用施設保留地**

公用施設保留地は都市計画に基づく道路、公園、緑地、広場、児童遊び場、民用空港、駐車場、川、港と他への利用を指定した専用の土地である。台湾の都市計画法第四条によると他の公用施設保留地は人口、産業、将来発展の予想で適切なところを事前に指定できる。

### **(11) 台湾都市設計審議**

台湾都市計画の細部計画の中にある都市、建築、環境、計画、オープンスペース等に対して審議を行う制度である。審議のステップは幹事会と委員会の2段階がある。審議の委員は幹事会が8人で、委員会が21人である。

審議の対象は都市設計が指定審議しなければならない地域と容積移転の案の2種類がある。

### **(12) 台湾の総合設計制度**

日本の総合設計制度に相当する。ただ、容積率緩和の項目は日本より少なく、開放空間奨励と駐車場増設奨励のみである。

### **(13) 台湾総合設計制度審議**

総合設計制度の内容に対して審議を行う。審議のステップは初審と預審の2段階がある。審議の委員は初審が6人で、預審が12人である。

審議の対象は総合設計制度を利用したプロジェクトである。つまり、オープンスペースの設置と増設駐車場による容積緩和の案が対象となる。

### **(14) 連合審議**

都市設計審議と総合設計制度審議の両方に条件が合う開発事業については、連合審議を受審しなければならない。

## 1. 6研究の構成

本研究の研究内容としては以下のような構成とする(図1.5.1)。

- (1) 既往研究
- (2) 台湾現行制度を面する課題の探究と実例の調査
- (3) 研究事例に関する人へのインタビューと研究内容の対照
- (4) 比較分析と結論

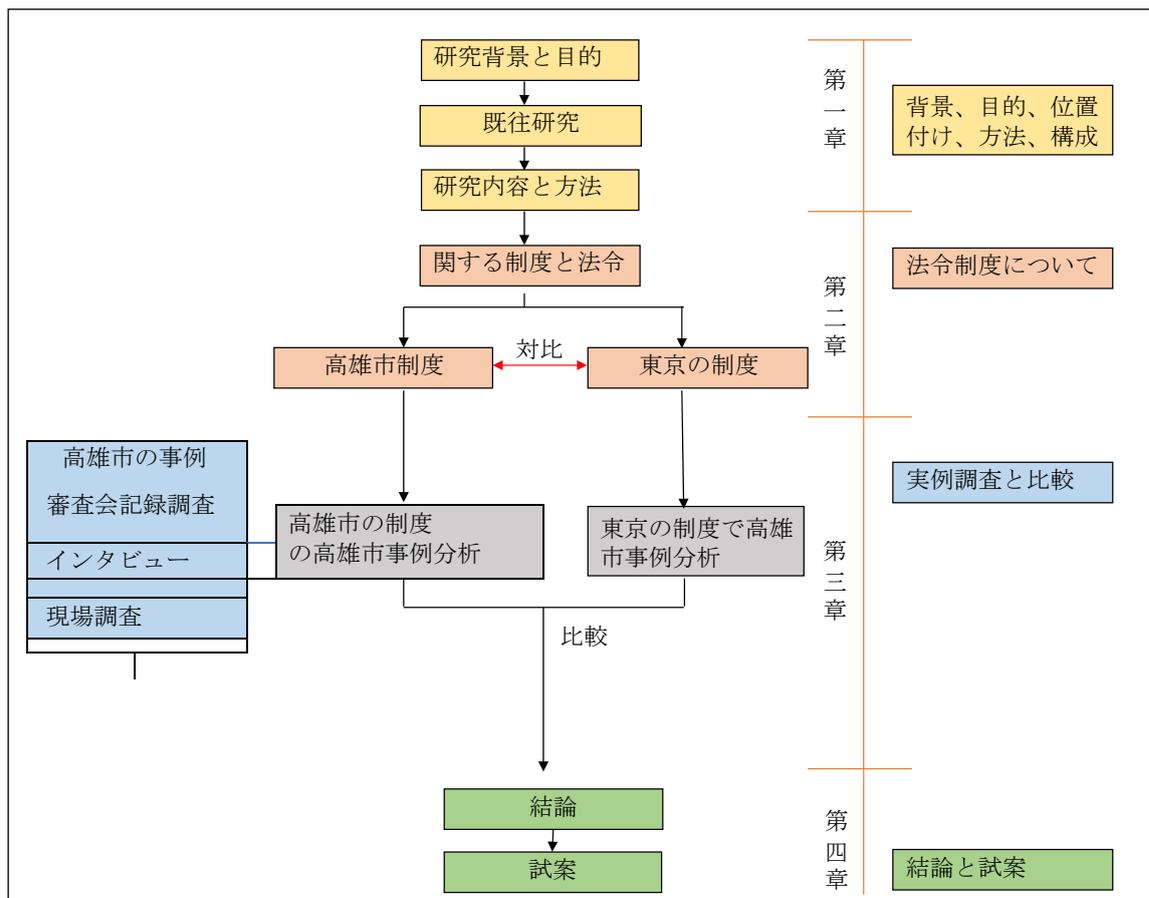


図1.5.1 研究の構成

## 第二章 都市高密度開発におけるオープンスペース創出に関わる法制度

### 2.1 台湾のオープンスペース創出に関わる法制度

#### 2.1.1 台湾のゾーニング制度(土地使用分区管制)の起源と変遷

台湾は現在人口約 2300 万人であり、台湾省、福建省及び台北、新北、桃園、台中、台南、高雄の 6 つの直轄市がある。土地が狭く人口密度が高いという特性を持ち、都市に集中した発展をしているため、新旧混合による土地使用が深刻であるが、同時に外来文化に対して高度に融合した民族特質によって、さらに特殊な土地混合使用の現象が生じている。台湾の土地政策は日本統治時代に制度が確立したが、国民政府の台湾移転後、思考の欧米化によって更に高度に混合が生じた。同時に歴史の推移から見れば、政府は台湾移転初期には大中国思想を持ち、かつ台湾全土における土地資源不足への対策を行った。そして相關法規においては台湾の現況に対し改正をせず、さらに長期発展確定後、米国制度を導入し始め相關の改革を行った。、このような過程が、台湾における今日の土地使用の現況を創出したのである。

台湾では、米国と日本の制度を参考として土地使用分区管制制度を策定した。大陸法系に属する米国の制度と英米法系に属する日本の制度を融合することは、台湾に衝撃と異文化の交流を与えた。台北市使用分区管制規則は 1973 年から立案し始め、1983 年まで公告実施した。この過程から、民意を大切にする考え方が生まれた。台湾は包容力のある社会意識も土地使用分区管制規則において表現された。

民意を大切にするという考えは新旧建築物への包容性に反映され、分区管制規則も同様にこのような民族性にに基づき調整が行われ、台湾独特の、高度に新旧が混合された都市及び農村の風景を創り出した。外来文化の受入の高い台湾は、高度融合の民族特性を持ち、極めて台湾的な特色のある土地規制の仕組みを創出した。民間の土地開発と政府の執行している法令にはしばしば矛盾があった。マルチトラックシステムの法規の仕組みのため、このような現象が生じた。台湾の分区管制規則は独自に進化し、高度混合使用の特徴を持つ分区管制規則になった。

従って、分区管制は高度混合使用の条件を持つ台湾で施行されたことで弾力性のある分区管制の性格を生じて、分区管制規則に決定的な変化が発生した。そのため、台湾の分区管制規則は弾力性のある剛性法規となったが、機能性では米国と日本より劣るものの、その制度の完全性では相当な信頼性を有している。、将来的には、土地使用分区管制は新たな 5 都市の行政レベルで施行される場合、都市的な特徴を持つ土地使用分区管制規則を樹立するものとする。

1895 年 6 月 17 日に台北で行われた台湾総督による「始政式」挙行から、1945 年 10 月 25 日の台湾の中華民国への回帰に至るまで、台湾が日本統治を受けた時期は計 50 年程である。故に、台湾の歴史淵源と日本の海外植民には密接な関係がある。中日馬関条約(下関条約)(1895 年 4 月 17 日)に基づき台湾は日本の最初の海外植民地となった。日本はその統治初期において台湾に対し改造を行い、欧米式の都市計画を導入した。当時行われた

「市区改正」<sup>34</sup>では、台湾におけるその後の都市計画への影響について、無視できない意義を持つこととなった。当時台湾で行われた「市区改正」と日本本土で行われた「市区改正」には時間軸上で数年の差しかないため、日本と台湾で施行された土地管制に関わる法規を比較し、表 2.1.1 に示す。

表 2.1.1 台湾、日本土地管制法規対照表

	日本国内に関する法制	日本の法規に対応する台湾法規
1	東京市区改正条例	(1) 律令第 30 号 (2) 府訓令第 331 号
2	東京市区計画改正委員会	台北地区計画委員会
3	土地収用法	台湾下水規則 台湾土地収用規則
4	不動産登記法	台湾地籍規則 台湾不動産登記規則
5	都市計画法 市街地建築法	台湾都市計画令

出典: 黄武達、蔡之豪、内藤昌, 「日治時代台湾近代都市計畫法治之創設」, 都市與計畫, 第 24 卷第 2 期, p103

表 2.1.1 を見ると、台湾における初期の都市計画及び各種の土地使用管理制度の確立は、全て日本と関連しており、日本統治時代においては日本から導入した欧米式の計画方法は、一歩進んで台湾におけるその後の都市景観、土地使用、土地管理及び建築物規制等に影響をもたらすこととなった。日本による統治時期の都市計画及び土地管理は、日本と同様に公共衛生及び道路から改善されたことから、市区「改正工事」と言われている。この「改正工事」実施の過程で経験を積み重ねていったが、施行の初期には部分的に実施するケースが多く、市区に対して全般的に計画することは少なかった。そのため、総督府は各種の相関規定を制定し始め、次第に都市計画の制作自体も改正され、そして総督が命令を發布し、実施されることとなった。

土地分区管制の概念については、日本統治の初期に実施されたことがある。かつて艋舺の「貸座敷」<sup>35</sup>(いわゆる風俗バー)が伝染病伝播地となったため、1986年に台北県知事は区域限定の方式により隔離管制を決定し、かつ、歛慈街等9本の街路を貸座敷営業専用区として区分した。特定の疾病防止を特定目的の土地使用分区管制としたのは台湾における土地使用分区管制の起源となったが、これは特定の疾病への恐怖のため空間隔離を行ったのである<sup>36</sup>。よってこれが私有地への土地使用権利制限の土地分区管制制度の雛形となったが、同時に特定目的の土地使用分区管制としては始めて台湾各地で施行された。

その後、1936年「都市計画令」での土地使用分区管制では都市全体が対象とされ、特

<sup>34</sup> 「市区改正」とは1895-1925年の間台湾総督府が台湾の大、小都市に対して制定した都市更新計画である。

<sup>35</sup> 「貸座敷」とは風俗バーの意味である。営業の特定区を画定し、土地使用分区管制の手段と類似する。

<sup>36</sup> 黄武達, 1997, 「日治時代台北市之近代都市計畫」, 台湾都市史研究室。

定活動、特定グループの既存の生活様式ではなく、都市の機能性と合理性が考慮された<sup>37</sup>。日本統治時代の1901年に、高雄市は正式に「貸座敷」営業区域を指定したが、1938年に日本総督府が制定した「地域決定標準制度の規定」及び1938年の「高雄都市計画地予知決定」が、正式に台湾で施行された土地使用分区管制規則となった。

要するに、台湾の土地使用分区管制は特定目的に対する私有地への土地使用権利制限の土地分区管制に始まり、約30年の時を経て、都市の全面的な発展に関する土地使用分区管制の制度となった。台湾の土地使用分区管制概念の起源は台北にあるが、全面的に土地使用分区管制法規の仕組みは高雄で始まった。

発展の歴史によって、政策の変更の背景、制度変遷の経緯を更に推論できるようになった。規制の分類について、本研究では使用管制と密度管制の2つに分けて説明する。

## (1) 使用管制

台湾で第二次世界大戦前に施行された分区管制は、日本本土の法治変化に伴い変化していたが、その後国民党政府が台湾に移転した。このような歴史背景より、分区管制施行の歴史は以下の5つの時期に分けることができる。

### ① 曖昧な管制時期(分区管制の萌芽時期)

日本による統治時期から都市計画法台北市施行細則(1976年)発布まで、この期間における土地使用管制については、発展制限の分区又は地域を除き、各種の分区における土地使用の許容範囲は比較的曖昧な状態にあり、建築管理もある程度緩和されていた。また、行政区域が旧市区だけに及ぶ時期においては、当時市区の経済と産業発展の環境は、依然として伝統的な中小企業主として、主要な商業活動は万華区及び大同区の一帯にあった。この時期には開発密度の規制は行っておらず、財産権の観点から見れば、各分区使用管制内容の差異は財産価値の差異に対し相対的に影響が小さい。

台湾で施行された分区管制は1937年までには完全な制度が出現し始め、当時の分区管制制度は日本の名称と同じく、地域地区制と称された。「地域」とは使用分区、「地区」とは特定専用区を言い、ここで台湾は始めて正式に土地使用分区管制の制度を取り入れたと言える。1938年に日本総督府は更に「地域決定標準制度の規定」を制定し、かつ各州庁(地方政府)にその処理を通達した。その中で各種の使用分区の設定と調査方法について、分区類別条件、決定ステップ、図面の表示方法等の具体的な規定を設けた<sup>38</sup>。台湾では始めて土地使用分区管制を実施した都市は高雄市で、1938年に「高雄都市計画地域の決定」<sup>39</sup>を公布した。台北市は発展が比較的早く、1939年には現況を調査し始め1941年に正式に公布した。さらに「台北都市計画地域の決定」を実施したが、当時の分区は住宅、商業、工業、未設定、無設定の5つの分区に分けられた。このような仕組みは、当初日本が施行した分区管制に類似している。

<sup>37</sup> 1940年前、三回の大規模の土地区画を行った。埤町土地区画、勅使街道区画、第三高女付近の土地区画である。

<sup>38</sup> 黄武達, 1997, 「台北市近代都市計画」, p114

<sup>39</sup> 黄武達, 1997, 「台北市近代都市計画」, p114

## ②国民党政府の台湾への移転—分区管制の混沌期

日本による統治時代が1945年に終了し、日本政府が台湾で樹立した土地使用分区の仕組みは国民党政府の台湾移転後にはそのまま実施されていない。台湾では民国38年(1949)に国民政府が都市計画法を公布したが、条文の内容は少ないものの法規の仕組みは既に完備されていた。内容としては、第12条～第18条に土地使用分区制限の規定が設けられており、法規自体は比較的簡単であったが、分区種類に住宅区、商業区、工業区等の使用分区が設けられていた。そして必要な場合は、行政区と風景区を区切ることも可能であった。現行制度と比べると、都市計画法は分区の種類に対して制限されず、実際の需要を元に特定専用区を区切ることができるようになっていた。

国民党政府の台湾移転後、都市は急速に発展していったため、民国53年(1964)に従来の都市計画法を改正し、かつ同法第29条～第39条の計11条に土地使用分区管制が設けられた。これは国民党政府が正式に台湾に移転した後の、土地使用分区管制の法源依拠となった。

## ③台湾分区管制の成熟期

民国62年(1973)に都市計画法の再度の改正を経て、土地使用管制に関する規定が更に完全になった。改正した土地使用分区は実際の需要により再び細分化され、程度によって管制の権利を与えた。建築物の規制については、施行細則の中に、各使用分区及び特定専用区における土地、建築物使用、駐車場を設置する原則、後退距離、交通、景観、防火等の内容が十分に規定されていた。

民国61年(1972)に当時の専門家、学者を数回にわたり招請し土地使用分区管制草案の研究討論を行った。そして民国62年(1973)に草案を完成させ、同年末、更に国立中興大学都市計画研究所に委託し、全面的に台北市土地使用分区計画を検討改正した際に台北市使用分区管制草案についても研究討論を行った上で民国63年(1974)12月31日に完成させた。この草案の完成は台湾の最初の土地使用分区管制規則となり、内容は比較的詳細であり、同時に時代背景に適合することができていた。しかし、実施後様々な影響を起したことから、一方はで実施したことを宣伝が不十分であったことから、民国72年(1983)4月25日に改正を行い正式に公告実施した。民国85年(1996)に台湾省議会で採択された都市計画法台湾省施行細則に、住宅区、商業区及び各種の工業区への建築制限の用途の区別が増訂されたことで、各地方都市の特性に対して第30条に都市設計の理念を取り入れた。このことから、台湾の土地使用管制制度は徐々に成熟しつつある、といえる。

## ④台湾分区管制の修正期

1983年に台北市使用分区規制は厳しく規制され、商業区は建築の使用類別を制限されることとなった。80年代の経済向上のため、台北市は急に産業転換に臨んだが、サービスを主とする台北市にとっては、土地使用分区管制が厳しく融通がきかない?ため、政府などの公部門は続々と改正の提言を行っていた。

## ⑤互規制緩和の段階

中央政府から地方政府に至るまで規制緩和を積極的に推進した顕著な政策として、中央政府が2001年に改正した都市計画法台湾省施行細則が挙げられるが、ここでは工業区を商業区としても使用可能とするように規定を緩和した。この政策では、そもそもそれまで各県市政府の工業区の使用管理がコントロールされておらず不正な使用が深刻な状況であったことに加え、同時に台北市工業区も改正そのものが影響を与えた。2005年より台北市経済発展委員会は内湖科技園区の「内湖軽工業区輔導管理法」の使用許諾の項目を改正することを数回にわたり台北市政府にを提言した。一方で、行政院經建会は同時に台北市政府に対し工業区を商業区として使用可能できるように規定を緩和することを提議した。管制手法を緩和した使用分区管制規則に自由度を付与し、時代の需要に適合させる。2010年に台北市政府は正式に商業区管制規則を改正し、元のポジティブな規制項目の列挙をネガティブなものに改め、分区規制を産業発展の変化に対応できるように適合させた。これは大きな制度の改変である。台北市政府も既に土地使用分区管制の改正を行っており、工業区及び商業区の使用規制を緩和し、2007年に審議のため台北市議会に送った。経済環境が大幅に上昇していないために、管制緩和政策の結果は施行の数年後に初めて明らかになりつつある、という状況である。

## (2) 密度規制

土地使用分区管制と開発密度は密接な関係がある。当初、台湾では建蔽率と道路の斜線規制で容積をコントロールしていた。その後容積率規制を実施し、現在では建蔽率と容積率の両方で土地開発を規制している。ここでは、容積率規制の実施が最も早かった台北市を例として説明する。開発密度管制の時期見ると以下のように4期に分類できる。

### ①平面建蔽管制時期(日本統治時代～1983年)

日本統治時代の1936年8月27日に公布された台湾都市計画令、即ち同年12月30日に公布された施行細則に敷地内の空地確保の規定が既に定めてあったが、これは国民党政府の時代においても継続的に使用された。台北市では1976年に都市計画法台北市施行細則を公告し、都市計画体系中において全面的に各種の使用分区への建蔽率適用を規定し始めた。この時期は、1つの敷地で開発できる密度はその敷地の対面道路の広さ及び開放空間に面する長さにより決められた。この制度の下に樹立された土地財産権が建築の環境上に反映され、現在においても見られるように、敷地に面する道路の幅が広ければ広いほど、その敷地に立つ建築物は更に高くなり、建築許容の延床面積が大きければ大きいほど、財産権の範囲は大きくなる。この時代において都市発展をコントロールするのは、平面の規制であったことが伺える。

### ②総量容積規制時期(1983年以後)

土地使用分区管制規則施行以後、台北市は全面的な容積規制実施の時代に入っており、容積総量を規制する概念は、既に管制を通して環境品質を制御することを目的としている。

1つの土地の開発と利用は同時に容積率、建蔽率及び高度比例等の建築上の制限を受ける。この時期、各分区の容積率はそれぞれの地区の発展の状況の調査結果により加算制定し、議会の審議を経て確定された。言い換えれば、容積率実施時に既に当時の各地区の発展及び財産権の現況を承継したため、一度争いがおこっても、依然として議会の同意を得ることができた。容積率の規制下においても容積奨励の獲得できる要因となった。成長を管理するために、傾斜地管制、容積移転等の概念及び容積率の規制が、分区管制規則及び都市計画案の中に取り入れられた。

### ③立体建築管制時期(1982年以後)

台北市都市設計管制及び審議のメカニズムは、1982年にまず信義計画区で実施された。当時、信義計画区都市計画の規定により、都市設計審議委員会を設置したが、当該都市の設計管制範囲内の土地は、建築開発前に全て先に都市設計審議委員会の同意を得て、始めて建築ライセンスを取得することができた。当該委員会の設置は1982年に内政部の認可を経て、同年10月31日に初めて信義計画区都市設計審議委員会(林欽榮、1995)を開いたが、これは台湾地区の創立の先き駆けとなった。信義計画区都市設計審議委員は法定地位を有するものの、依然として地方の委員会組織である。全市適用の都市設計審議委員会の法定地位については、1993年に始めて土地使用分区管制規則中で明確に規定されたが、これは「台北市都市設計及び土地使用管制審議委員会」と称されている。土地の用途及び開発については、都市設計管制及び審議制度を確立するため、平面の規制のみならず、空間の規制も試みられるようになった。財産権の観点から見れば、国民土地使用に対する権利は政府の制限をより多く受ける。政府は都市設計審議により、土地における建築設計や利用及び開発に対する討論を行う。かつ、敷地外部からの影響に対しても調和が取れるように調整する。土地の開発権利は所有者が持つ当然の権利ではなく、調整が必要なものである。都市設計審議制度は、敷地外部問題の処理の仕方を提供するとともに、公共利益のために土地開発もコントロールする。

### ④更新発展時期(1998年-2007年)

台北市政府が1983年に都市更新実施方法を制定したにも関わらず、都市更新はあまり進展しなかったけれども、その主要な原因は都市更新及び改築に必要な許可条件が高いことと、そもそもの前提として、更新を奨励する動機づけが不足していたであった。中央政府は1998年に都市更新条例を公布した後、都市更新改築を促進するために続々と法律改正の手続きを行い、誘因及び条件の規定を緩和した。台北市政府も2001年に都市更新自治条例を公布し、かつ2000年及び2002年に、それぞれ198ヶ所の都市更新地区を区切って民間へ開放し、自己申請にさらに都市更新ユニットを区切った。2006年11月まで、台北市は既に238ヶ所の更新地区及びユニットを發布しており、面積は335ヘクタールに達した<sup>40</sup>。都市更新の主要誘因は敷地の容積の割り増しがあった。その結果は各都市において更新した敷地で成長増加し、都市設計審議規定による容積割増の上限は元の容積の

<sup>40</sup> 台北市都市更新処、2006年、台北市都市更新事業開発実録、P5

50%である。都市更新政策は既に1つの重要な政治成績となっており、都市更新実現の手段は財政支出及び個別敷地への容積奨励のためである。台北市容積総量管制政策については、都市更新政策のため、開発密度の規制によって調整を行うべきである。新都市発展政策のためには、管制制度と都市更新政策は同時に考えなければならない。

## 2.1.2 台湾の容積移転制度

### (1) 文化資産保存法の容積移転

#### ① 制定の背景及び理由

台湾には文化の保存価値がある古代文物については、1920年から既に「古物保存法」<sup>41</sup>を制定した。考古学、歴史学、古生物学、及び其の他文化に関する古文物保存の事項を規定している（古物保存法第1条）。この「古物保存法」の条文は僅か14条のみであるため、適用の対象及び規定する事項はすでに対応できなくなった。そこで、本法の実施した効果がよくない<sup>42</sup>。そして、文化財保護に対応するため、新たな法律を制定すべきである。上述した背景で「文化資産保存法」ができた。1968年から13年間の修正で、ようやく、1982年に「文化資産保存法」を制定し、公布した。しかし、この「文化資産保存法」は古跡等の建築に対する制限と規定は、当該所有権人に文対しては極大な制限と構成された。例えば、古跡は本来の外観を保持すべきと規定し、勝手に変更と改造、取り壊してはならない<sup>43</sup>、必要な時は、古跡の敷地及び建築の使用を制限できる等などがある<sup>44</sup>。即ち、古跡の所有権人に対し財産を処分する権利を制限する。ただ当該法令の規定をまとめて見ると、古跡の所有権人に対する補償に関わる規定は定めていない。これは憲法の第15条に国民の財産権を保障する主張と合わない。古跡の所有権人の不満を起こす。

従って、1997年の文化資産保存法の中に第36条の1を増やし<sup>45</sup>、容積移転制度を付け加え、古跡の所有権者の権益を守る。<sup>46</sup>よって、文化資産保存法はわが国においては、容積移転の初めとなった。

しかしながら、文化資産保存法は1982年に制定した以来、今までの間には複数回数の修正と改正をしたが、ただ、施行してから20何年間を過ぎた現在は、時空的環境の変遷及び文化資産保存概念の変化により、文化資産保存法に沢山の規定は既に時代遅れとなつて、社会の実際の需要と合わなくなった<sup>47</sup>。この社会の需要を鑑み、2005年に本法を大幅に修正し、条文を104条と拡大修正をし、関わる規定を更に完備になるように改正し

<sup>41</sup> 本法は1920年に公布したが、その後に、1935年に一度改正をし、1982年に廃止した。

<sup>42</sup> 「教育部部長朱匯森部長の発言、立法院公報七十卷六十期委員会の議事録」, p20。

<sup>43</sup> 1982年版の文化資産保存法の第三十五条に、「古跡は本来の外観を保持し、変更してはならない。若し、ある原因により、損害した場合は、本来の外観に修復すべきである。第一級の古跡は国防安全或いは、国の重大建設等の理由のほか、並びにその古跡の主管機關の同意を求められない場合は、勝手に引越させ、或いは取り壊してはならない。工事で古跡を破壊し、古跡の外観を遮る、又はその観賞のために設ける通路を塞いではならない」と規定した。

<sup>44</sup> 1982年版の文化資産保存法第三十六条に、「古跡の保護と維持、並びにその周辺の環境景観を保全するため、必要な時は、都市計画により、古跡の保存エリアを画定し、その土地或いは建築等の使用と建て直すことを制限できる。前項の保存エリアに敷地の面積或いは、空地の比率、容積率、敷地内前、後、両側の後退距離、建築物の外観、高さ、色彩、及び交通、景観に関わるなどの事項は、現状に応じて、規定をつくる。」と規定した。

<sup>45</sup> 1997年版の文化資産保存法第三十六条の一に、「古跡と指定された私人所有の住宅、宗氏仏堂、宗祠寺院等と定着した土地或いは、古跡保存範囲内の私人所有土地は、古跡の指定或いは、保存エリアの画定等により、その本来法律により建築できる容積の基準は制限される部分については、その他エリアへ移転し、同等価値の地域に移転し住宅或いはその他建物を建設でき、又は補償を与えることはできる。施行方法は主管機關が定めるべき。前項に称するその他エリアとは、同一都市の主要都市計画エリアを指し、又は、区域計画エリアの同一市町内のエリアに、前項と同様な床面積を移転し優先的に処理と進行できる物とする。第一項に述べる床面積は移転されると、その古跡の指定或いは古跡保存エリアの管制は解除してはならない。若し、その価値減損或いは価値喪失となった場合は、本来の外観に修復すべき。」と規定した。

<sup>46</sup> 本条の立法理由は「床面積移転のやり方は海外その他国では、既に長年間実施されている法律であり、古跡の所有者の権益保障に役に立つ方法」である。

<sup>47</sup> 「立法院公報 94 卷六期院会の議事録」 p808, 「立法院公報 92 卷 48 期委員の議事録」 p219。

た<sup>48</sup>。当然ながら、容積移転に関する規定もそれにつれて修正された。第 35 条となり、<sup>49</sup>即ち、現行の文化資産の容積移転に関する規定となった。

## ②規定内容と規則(図2.1.1)

前述した通りに、現に古跡に関する容積移転は「古跡土地容積移転規則」に規定されている。古跡土地容積移転の仕方は 1998 年に始めて公布したが、この期間中に、1999 年に修正した後、文化資産保存法の制定を合わせ、2005 年は大幅に修正された。本規則も更に 2006、2007 年にそれぞれ修正された。以下、古跡土地の容積移転規則の関わる規定についてを説明する<sup>50</sup>。



図 2.1.1 古跡容積移転の事例 台北蘆洲李宅

資料出典:

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c9/%E8%98%86%E6%B4%B2%E6%9D%8E%E5%AE%85\\_.JPG/270px-%E8%98%86%E6%B4%B2%E6%9D%8E%E5%AE%85\\_.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c9/%E8%98%86%E6%B4%B2%E6%9D%8E%E5%AE%85_.JPG/270px-%E8%98%86%E6%B4%B2%E6%9D%8E%E5%AE%85_.JPG)

<sup>48</sup> その主な修正理由は「都市計画容積移転実施規則を鑑み、歴史的価値ある建物を容積移転実施範囲に納入され、更に、所有者の古跡保存意欲を高めさせるため、政府機関が管理する古跡のほか、国営事業などが所有する建物、例えば酒場、タバコの生産工場、製糖工場及び銀行等、非常に高い保存価値のある建物を持つ、更に国営事業等は段々民営化するなどを考量すると、容積移転の実施対象を私人所有の古跡から制限を緩め、その他の古跡も皆適用できるようにする。」立法院公報 94 卷 6 期院会の議事録第 893-894 ページをご参照。

<sup>49</sup> 2005 年版の文化資産保存法第三十五条、「古跡は政府機関が管理機関とするもの以外、その古跡が定著している土地、古跡保存用地、保存エリア、その他使用用地或いは使用分区内の土地は、古跡にと指定され、古跡保存用地、保存エリア、その他使用用地或いは使用分区画定、編成或いは変更により、本来に法により建てられる建築の基準容積は制限された部分について、同等の価値を持つその他エリアへ移転出来て、建築に使用或いはその他の奨励措置を享受できる。その実施規則としては、内政部が文化建設委員会と交渉して定められる。前項に所謂その他エリアは、同一都市の主要都市計画エリアを指し、又は、区域計画エリアの同一直轄市、県(市)内のエリアを指す。第一項容積が移転されると、その古跡の指定又は、古跡保存用地、保存エリア、その他使用用地或いは使用分区の管制は解除してはならない」と規定した。

<sup>50</sup> ここでは説明せねばならないのは、遺跡に関する容積移転は古跡土地容積移転規定に準用しているため、遺址の容積移転について、改めて説明しない。

- ・ **当事者**

- ・ **出し地の所有権人**

古跡土地容積移転の受け地の申請は「容積率管制実施エリア内に、政府機関が管理する古跡のほか、定着する土地は古跡と指定され、古跡保存用地、保存エリア、その他使用用地或いは使用分区画定、編成或いは変更により、本来に法により建てられる建築の基準容積は<sup>51</sup>制限された部分の土地について」行われる（古跡土地容積移転規則第3条より）。よって、前述の土地の所有権者は即ち受け地の所有権者である。

- ・ **受け地の所有権人**

古跡の土地容積移転規則に規定される受け地は「受け地がある同一都市の主要都市計画エリア、或いは、区域計画エリアにある同一直轄市、県(市)にあるいずれの建築可能な土地。」（古跡土地容積移転規則の第五条により、）それらの土地の所有権者は即ち受け地の所有権者である。基本原則としては、受け地に移転する容積は一次的並びに完全に同一エリアの土地でなければならない。例外がある場合、不完全に移転される容積は同一都市計画エリア又は、区域計画エリアの同一直轄市、県(市)内のその他建築敷地へ1回限りの移転は認められる（古跡土地容積移転規則の第6条より）。

### ③計算規定

- ・ **移転できる容積の計算**

受け地に移転できる容積制限の計算規則には2種類ある。1つは「法律により、古跡にと指定され、古跡保存用地、保存エリア、その他使用用地或いは使用分区画定、編成或いは変更されていない物は、その基準容積率により計算。」もう1つは、「法律により、古跡保存用地、保存エリア、その他使用用地或いは分区と画定、編成または変更され、その画定、編成或いは変更前の基準容積に準ずる。しかし、古跡保存用地、保存エリア、その他使用用地或いは分区と画定、変更する前に、なお容積率管制を実施していない、或いは公共施設用地に属する物は、その近隣にある建設可能な土地容積率の上限平均を掛け算して、本来の土地面積から得る積を容積率とする。」（古跡土地容積移転規則第4条第1項）

- ・ **移転する容積の換算**

移転する敷地はその制限された基準容積の部分に移転した後、受け地が受け入れるべきである。ただ、双方の土地面積、価値等に差異があるときは、容積移転の時に換算の手続きが必要である。古跡土地の容積移転規則の第8条には、以下の換算公式を規定し、受け地の移入容積＝出し地の容積×（容積移転を申請するときの当期の出し地の近隣に建築可能な土地の土地平均時価公告／申請する容積移転の当期の受け地の土地時価公告）。若し、出し地の近隣土地は建築可能な土地に属さない場合、もっとも近い他の3つの建築できる土地の土地平均時価公告で計算すべきである。若し、建築可能な土地の土地平均時価公告

---

<sup>51</sup> 所謂基準容積とは、都市計画、区域計画或いはその関連法律規定に決められる容積率の上限掛ける土地面積から得る積数を指していて、古跡規則の第三条第二項に明定しているものである。

は差し出す申請敷地の容積移転当期の土地時価公告より低い場合は、出し地の容積移転申請をした時の当期の土地時価公告により計算すべきである。受け地がある地域の全体的都市計画及び全体の容積量を守るため、受け地が受け入れられる容積に対し、ある程度の制限が必要、従って、受け地へ移転できる容積は、当該土地の基準容積の40%を超えないが原則とする。もし、場所は全体開発地域にある、都市更新実施エリア或いは永久的空地に面する受け入れ敷地である場合、移転できる容積は多少増えられるが、しかし、当該受け地の基準容積の50%を越えてはならない。（古跡土地容積移転規則第7条より）。

#### ④管理及びその他事項

容積移転は土地使用分区管制の例外事項であるが、この規則により、土地本来の容積を変更できるとは言え、しかし、やはりその他の管制規則を遵守しなければならない。よって、古跡土地容積移転規則第12条には、「法律規定により受け地において、建築の申請をする時は、容積率管制事項のほか、依然として、土地使用分区管制及び建築法規の規定を遵守しなければならない」と規定した。この上、管理しやすいため、直轄市、県

（市）の主管機関は容積移転を許可した後は、民衆に公開に検索できるようにし、その関連資料を当該建築を管理する管轄機構に報告、建築管理を実施させる。更に当該土地の登録管轄機構にも報告を提出し、関連資料を記録として永久保存とする。（古跡土地容積移転規則第11条より）

## (2)都市計画法による容積移転

### ①制定背景と理由

1973年に公布と施行した都市計画法は、公共施設保留地の徴収に対して、第50条第1項に、「公共施設保留地は1973年に本法の改正公布する前になお未取得するものは、本法改正公布した日から10年以内に取得すべきである。但し、特殊状況があり、上級政府の許可を得るものは延長できる。最長の延長期間は5年間であり、延長期限切れまでも徴収しない場合は徴収取消すと見なす」と規定したため、よって、原則的には、1973年から10年間を計算し、公共施設の保留地は1983年に徴収を完成すべきであるが、ただ特殊状況がある場合は5年間延長できると言えば、遅くとも1988年までに公共施設保留地の徴収を完成させるべきである。そうしないと、公共施設保留地の画定を取り消しされる。

但し、公共施設保留地の数は数え切れずがあり、取得に必要な経費も非常に膨大で、政府の財政負担できるものではないため、長年以來に公共施設保留地の取得は効果がよくない。若し、期限内で、徴収を完成できないと都市計画等の全体に悪影響という理由で<sup>52</sup>1988年に都市計画法第50条により公共施設保留地の徴収時限を取消す。このことは公共施設保留地の所有権人の反発を引き起こした。結局、大法官の憲法解釈の申し立てを提出してしまった。そして、大法官は釈字336号によると(略して述べる)「…公共施設保留地に対し、取得期限を設定しない規定は都市計画の全体性を守るためである。公共利益を促進す

<sup>52</sup> 都市計画法に関する修正理由は「立法院公報77卷50期院会の議事録」, p16

るために必要であるため、憲法と抵触しない。…」<sup>53</sup>である。しかし、本号の解釈は公共施設保留地の問題の解決の助けにはならなかった。

その後の1999年に、台湾内政部は容積移転の概念を導入した。公共施設保留地などの制限された容積は他の建築用地に移転できることで、公共施設保留地を取得する。「都市計画容積移転実施規則」と制定し（以下は「都容規則」と称する。）進んで公共施設保留地を取得できるようにした。この規則が制定した以来、政府は公共施設保留地を無償取得できる。その一方、公共施設保留地の所有権者は容積移転により、対価補償を獲得できる。従って、我が国の容積移転制度の運用目的は更に拡大され、このような拡大運用は他の国には見たことない。台湾容積移転制度の「壮挙」とも言える。

しかし、行政行為は公正、公開と民主的手続きにより推進すべし、法律規定により行政を行う原則を確保するため、2002年の都市計画法の第83条の1「公共施設保留地の取得…前項の容積移転に差し出す基地の種類、差し出せる容積の決め方、受け入れられる容積地区の範囲、受け入れ基地に移転できる容積の上限、換算公式、移転方式、作業方法、手続きと手順及び備えるべき書類などの規則は、内政部が定めるべき」と改正した後、行政機関に明確に容積移転の関連実施規則を制定する権限を与えた。<sup>54</sup>その後、「都容規則」も修正され、権限授与の規定を明確にした。これにより、都市計画の容積移転法規と体系はようやく整えられた(図2.1.2)。



図 2.1.2 公共施設保留地による容積移転の事例 本研究事例 2

<sup>53</sup> 1988年の都市計画法第五十条の修正については、学者が大いに批判し、この挙動は公共施設保留地所有権者の財産権を侵害する行動と言う。林明鏘の「大法官の解釈から都市計画の基本問題を論ずる」は『国土計画法学研究』に収録（元照出版、2006年）p74-76。他に、ある学者も準徴収の概念に基づいて、若し、大法官会議は再び関連解釈の申し立てを受理する場合、憲法違反と直接に宣言すべきと言う。謝哲勝の『土地法』（2006年、翰蘆出版有限公司）p517-520。

<sup>54</sup> 都市計画法第83条の1の立法主旨を略して述べると、「…現行の都市計画容積移転の実施規則の内容は国民の権利と義務と関わっているため、行政手続法の規定によると、その制定には、法律的準拠があるべき。よって、行政手続法の施行を合わせ、本条の改定を増加し、前述規則の権限授与の準拠を明確に書く事とする。…」

## ②規定の内容と運用

現に都市計画法の容積移転に関しては、主に都市計画法第83条の1に規定され、更に、容積移転の関連事項に対し、「都容規則」の規定として権限授与をした。従って、以下は「都容規則」の関連規定について説明する。

### ・ 当事者

#### ・ 出し地の所有権人

容積移転実施の基本理念要件の元において、「都容規則」に適用する範囲は、容積率管制を実施している都市計画地区に限定すべき（「都容規則」の第3条）。「都容規則」の第6条第1項の規定によると、以下の3種類は差し出す基地として認定できる。1つは、「都市計画に表明されている保存すべき。或いは、直轄市、県（市）の主管機関が保存価値がある私有土地の建築と認定するもの。」<sup>55</sup>（以下は保存価値がある土地と称する）2つは、「都市環境又は景観を改善し、公共開放空間として使用できる建築土地を提供。」<sup>56</sup>（以下は開放空間土地と称する。）3つは、「私有であるが、都市計画に入っている公共施設保留地。但し、都市計画書に規定する区段徴収、市有地再画定、或いはその他方式により全体的開発権により取得した物は含まない。」<sup>57</sup>上述3種類の出し地の土地所有権者は、即ち差し出す基地の所有権者である。

#### ・ 受け地の所有権人

一方、都市計画の全体性及び総量管制の前提を考慮する上、基本的には受け地は出し地と同一主要計画エリアの範囲内のその他の利用可能な建築用地に建てられると限定。然し、例外がある場合、都市計画の企画機構は都市の全体的発展状況を考量し、移入の地域範囲を指定できる。必要な場合は、都市計画の上級委員会へ提出し審査してもらう。総じていえば、基本的に主な受け地は3種類あって、1つは出し地と同一な主要計画エリア範囲内に建築できる用地。2つは例外の状態ですべて他移入エリアに建築可能な用地を指定する。3つは差し出す基地と同一の直轄市、県（市）のその他主要計画地区範囲内に建築できる用地は、即ち、前述の何れの所有権者は、受け入れ基地の所有権者である。

容積移転を申請する時に、文化資産保存法と異なる処は、「都容規則」により進められる容積移転の申立て人は受け地の所有権者が個別に申し立てを提出<sup>58</sup>（「都容規則」第16条）出し地の所有権者と合同で申し立てる必要がない。直轄市、県（市）の主管機関が容

<sup>55</sup> この類いの土地認定基準及び手続きは当地の直轄市、県（市）の主管機関が定めるべき。（「都容規則」第6条第2項）

<sup>56</sup> この類いの土地の地形は完全であるべき。面積は500m<sup>2</sup>以上であるべき。但し、法令の変更により、建築使用できない場合、または、直轄市、県（市）政府の鑑定により、合併建築出来ない小さな建築基地であれば、この限りではない。（「都容規則」第6条第3項）。

<sup>57</sup> 公共施設保留地の取得方式は直接徴収のほか、その他の取得手段もある。例えば、区段徴収、市有地再画定及び容積移転などがある。よって、若し、区段徴収又は、市有地再画定の方式により、公共施設保留地を取得できる場合は、改めて容積移転の方式により取得する必要はない。

<sup>58</sup> 申請する時に備えるべき書類は、「都容規則」第16条の規定によると、1、申請書。2、申請者の身分証明文書のコピーが必要。若し、法人の場合は、法人登録証明書類のコピーを提出必要。3、差し出す基地の所有権者及び権利関係者の合意書を提出。

積移転の申請案件を受理した後、即時に審査を行い、その審査は当該主管機関により審査許可の条件を制定し進めるべき。若し、審査の結果は規定に合わないと申請は却下される。若し、資料の補正が必要な場合、申立て人に15日間以内に補正資料を提出すると通知し、15日間の補正資料を提出しない又は提出資料が不完全な場合、その申請も却下される。審査の結果が規定に見合う者であれば、保存価値のある土地は直ちに承認するほか、受け地の所有権人が以下の手続き事項を完成した後、出し地の容積移転を許可すべき（「都容規則」第17条）。

(i) 出し地の所有権を取得。

(ii) 出し地の土地改良物を取り壊し、賃貸契約、他項権利及び登録制限などの法律関係をまとめて整理する。

(iii) 出し地を「都容規則」の第13条の贈与規定を国有土地として登録する。

### ③計算規定

容積移転を許可した後、容積移転量体の面積に関する規定を考慮すべき。その計算公式は基本的には、「都容規則」第9条の規定により、受け入れ基地の移入容積=出し地の土地面積×(当期申請する出し地の容積移転土地現価公告÷当期申請する受け地の容積移転土地現価公告)×受け地の容積率。然し、保存価値のある土地については、建物があるため、容積移転できる面積を計算する時は、必ず敷地の既有建築の面積と基準容積<sup>59</sup>の比例を控除することが必要、即ち、保存価値がある土地の受け地への移入容積=受け地への移入容積×[1-(出し地に既存の建築の容積÷出し地の基準容積)]となる。

基本的には、出し地の未利用容積を数回分けて移転できる。ただ、開放空間の土地の移転は一回だけに限る（「都容規則」第10条第1項）。受け地の受け入れられる容積は無制限ではない。本来の全体的都市計画を考慮する上、受け地への移入可能容積は、当該受け地の基準容積の30%を超えないのが原則（「都容規則」第8条第1項）である。

### ④管理及び其の他事項

容積移転後の関連管理及び処分事項には、重要な規定がある。即ち、「都容規則」第13条の規定「出し地に対し、その全部または部分的容積移転を許可する前に、第6条第1項第1の土地のほか、その種類及び性質に応じて、所有権の全部または部分を国有、直轄市所有、県（市）所有または、自治体所有（鎮、市）にと贈与且つ登録すべき。前項に国有などに贈与登録土地の中に、第6条第1項第2の規定に属す土地は、建築行為のない公園、緑地、広場、体育場及び児童公園と遊園地などの公共空間として使用すべき。」。突き詰めて言うと、差し出す基地の中に、開放空間土地と公共施設保留地は容積移転を行う前に、その所有権は必ず、受け地の所有権人が「都容規則」第17条第1項第1の規定に

<sup>59</sup> 基準容積というのは「都容規則」第5条第5項「基準容積は、都市計画及びその関連法規規定の容積率の上限を掛ける土地面積に得る積数」の規定を指している。

より、差し出す基地の所有権を取得した後、差し出す基地の所有権を国有として贈与すべき。この行動は、即ち、容積移転の方式を通して、開放空間と公共施設保留地を取得する重要な措置である。こうして、政府が無償方式で、公共施設保留地を取得出来る手段となった。長期以来に政府が財政困窮のため、公共施設保留地を徴収できない窮地を解決出来る手段でもある。

### (3) 都市更新条例の容積移転

#### ① 制定の背景と理由

昔に発展し老朽化した都市エリアの建物の構造と環境品質は既に社会の変遷と都市発展に対応できない。そのため、老朽化した都市地域を更新すべきである。都市環境を改善、並びに都市の土地を有効的に運用することも必要である。この背景に、1998年に都市更新条例を制定し、都市更新に関する事項を規定することにより、都市土地の有効利用及び都市の更なる健全な発展を促進する。

都市更新には更新エリアの範囲内の土地所有者及び関連権利者が共同参加で進めなければならないため、非常に煩わしい事業であるので、よって、都市更新事業の加速及び順調に進められると期して、都市更新条例には、第5章に都市更新関連の奨励処置の規定を設けている。例えば、第44条の建築容積に対する奨励、第46、47条之税金免除等々がある。この上、都市更新条例を制定する時に、文化資産保存法より容積移転の概念を導入した。<sup>60</sup>第45条<sup>61</sup>として定め、都市更新事業の奨励手段とした。主な制定目的は「都市更新事業の推進を進めるため、その他有効利用を促進できる土地の建築容積の一部または全部を同一更新地区範囲に移転する。その他の建築敷地を建築使用にして、更新エリア範囲内の公共施設保留地を明確に決め、法律により、保存すべきである。又は、保留を許可した建物がある土地或いは町の発展を進める。」<sup>62</sup>この上、第45条第2項の立法目的は「公正公平の原則をもって、更新エリア範囲の建築容積の全部をその他建築基地に移転し、建築使用の土地の財産権は公衆所有と明確にする<sup>63</sup>。

#### ② 規定の内容と運用

都市更新のために、更新エリア範囲内に進められる容積移転について、その出し地は「法律によれば、更新地区範囲内の公共施設保留地は保存し、並びに、保留許可を取った建築がある土地または町、あるいはその他更なる有効利用を促進するための土地」である。出し地は「出し地と同一の更新エリア範囲内にあるその他建築敷地」である。ただ、都市更新条例第45条により進められる容積移転については、現在の関連規定を調べると、当条

<sup>60</sup> 立法院公報 87 卷 7 期委員会の議事録, p30.

<sup>61</sup> 都市更新条例第四十五条に「都市更新事業の推進を進めるため、その他更なる有効利用を促進できる土地の建築容積の一部または全部を同一更新地区範囲に移転し、その他の建築基地を建築使用にして、更新地区範囲内の公共施設保留地を明確に決め、法律により、保存すべき又は、保留を許可した建物がある土地或いは町の発展を進める。前項の建築容積の全部はその他建築基地に移転し、建築使用の土地の財産権は公衆所有と明確にするべき」と規定した。

<sup>62</sup> 立法院公報, 87 卷 4 期, 委員会の議事録, p304.

<sup>63</sup> 立法院公報 87 卷 42 期院会の議事録, p388

項の細部運用の作業事項の規定がない。これを鑑み、内政部は当条項の修正草案を検討するときに、更新地区範囲内の容積移転を修正すると考え、都市計画法第 83 条の 1 を準用できるとする<sup>64</sup>。

---

<sup>64</sup> 王銘正, 陳威志, 2005, 「中央政府の容積移転と奨励措置に関連する法規の問題」は『2005年都市計画法令セミナーと座談会（北区セミナー）』, p2。

## 2.1.3 台湾の都市設計

### (1) 都市設計の過程

台湾では1964年から都市計画法の改正により、主要計画及び細部計画の段階的な都市発展に規制が行われている。1973年の改正の際に、「分期分区（期間・ゾーンによる区分）の発展規制」、「細部計画の法制化と執行」及び地方政府が独自に制定可能な「土地使用分区管制の内容項目」が強化された。1996年に「都市計画法台湾省施行細則」が公布・施行された後、各地方政府は都市設計に関する規定を制定・施行し始めた。1999年1月25日に「地方制度法」を公布し、同年7月1日から「精省（台湾省の形骸化）」を行い、「地方制度法」第19条第5、6号により建築管理と都市計画の権限を正式に県（市）地方政府に付与した。県（市）政府が自ら都市計画、細部計画を制定し、県（市）都市計画委員会が県（市）政府の都市計画、細部計画を立案した。2005年に台湾省建築管理規則廃止後、各地方主管機関は自ら「地方制度法」に基づき、建築管理等に関する「自治条例」を制定した。この過程においても都市設計における地方自治への移行が顕著に現れていた（図 2.1.3）。

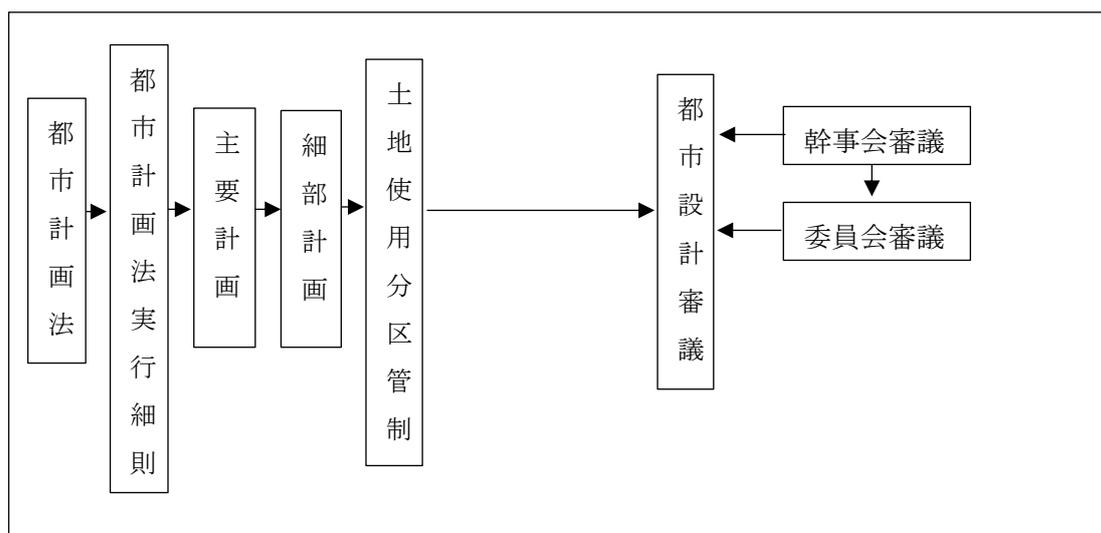


図 2.1.3 都市設計を制定のプロセス

### (2) 都市設計規範

初期の都市設計規範は実質的な環境改善に集中していたが、現在では、一步進んで非実質的な経済、社会福利、民俗活動（三峡老街等）項目まで推進拡大してきた。

都市設計を実現する方法としては、都市設計規範(Urban Design Guidelines)は、都市設計概念を実現する具体的な自治の規制条例及び工具であるとみなすことができ、都市設計の段階で予期された成果を達成させる工具の1つである。規則法令の制約方式により都市設計の事項内容を都市環境の中で実現するとともに、遵守の標的としているため、強制的な機能を持ち、他の文献では都市設計準則、原則等のように翻訳されることもある。

都市設計規範の内容は階層性を有しているが、この階層は3つに分けることができる。下位から上位へ順に「1. 特定敷地内の規範」、「2. 地区性規範」及び「3. 全市性の規範」とし、規範の内容は実質と非実質な目的と内容を含んでいる<sup>65</sup>。

都市設計規範によって都市環境品質コントロールができる。規範項目は次の通りとする。建築物後退地の使用、ストリートブロック内における歩道の保留保置、緑地、開放空間の保留保置、建築物高度、広場の保留保置、フェンス及び広告物の規定等。

しかしこの規範は、あらゆる設計における唯一の要求ではない。もし更に創意的な解決方法がある場合は、都市設計審議の合議方式により確認を行い、法規の性能に類似する目的に達することができる。これによって、各地の都市設計規範が更に当地の地区意識に適合するわけである<sup>66</sup>。

### (3) 都市設計審議の議題

王玠巨は「台北市都市設計審議経験談話」という台北市都市設計審議の研究において、審議委員の発言意見を整理し、委員発言の内容を小環境～大環境という階層により分類し、小環境から順に「建築部分の処理」、「敷地位置の環境」、「敷地外部に隣接する周辺環境」、「社会」、「制度」とした。

- ①外部周辺環境議題のほうでは、環境意識と先期作業、交通系統と駐車等議題を含む。
- ②敷地議題のほうでは、基地の環境条件、処理及び安全需要及び景観設計、開放空間、植栽と施設等議題を含む。
- ③建築議題方面では、上位の都市計画規範・建築管理に関連する建築アセスメント作業、機能処理及び成果使用等議題を含む。
- ④社会/制度議題方面では、公部門投入と公共利益、私部門投資定位と利益。コミュニティ事務をする。審議規定とメンテナンスを含む。

### (4) 都市設計審議の項目

#### ①法源

台湾の都市設計は都市計画定期全般的検討実施方法第5条の3の規定により処理するものであり、その適用区域は細部計画の新都心、都市中心、旧市街更新地区、名勝、古跡等地区とする。1977年に台北市は率先して都市設計制度を推進し、土地使用分区管制規則第95条第1号の規定により都市設計審議地区を2種類に分ける:A特定の都市計画地区B大規模建築物、特種建築物及び台北市大規模公共工事、公共建築<sup>67</sup>都市設計の法源依拠は下記の通りとする(表 2.1.2)。

<sup>65</sup> 鍾英瑞, 1998, 「都市設計規範形成之研究」

<sup>66</sup> 鍾英瑞, 1998, 「都市設計規範形成之研究」

<sup>67</sup> 賀士廬, 2005, 「台北市都市設計制度之研究」

表 2.1.2 都市設計に関する法源

法源	内容
都市更新条例 第 21 条	都市設計又は景観計画は都市更新事業計画に表明すべき事項の一とする。
都市計画定期 全般的検討実 施方法第 8 条	都市計画全般的検討時、下記地区で都市設計を処理し、細部計画を組み込むものとする。 1、新市鎮 2、新市区の建設地区:都市中心、副都市中心、大規模全体開発の新市区 3、旧市区更新地区。 4、名勝古跡及び記念性又は芸術価値を有し保存すべき建築物の周辺地区 5、高速鉄道及び区域計画に指定する景観道路の両側から 1 キロの範囲内に位置する地区。
台湾省施行細 則第 35 条第 1 項	細部計画を立てるときに、都市計画書中に土地使用分区管制要点を制定する。且つ、当該地区環境の需要により都市設計に関する規定を定めることができる。
高雄市施行細 則第 32 条	高雄市政府は高雄市の都市設計審議委員会を設置することができる。本市の都市計画説明書に都市設計審議に関わることを明記する。高雄市政府の公告により本市にある重要な開発に対する都市設計審議を受けることを要求ができる。
都市計画書規 定	細部計画に都市設計準則、要点、規範又は土地使用分区管制の規定が付く。

出典:台湾全国建築管理都市簡報, 2008

## ②都市設計審議の項目

台湾では 1981 年に初めて都市設計企画し「信義計画副都市中心」を実施して以後、台湾各都市は続々と都市設計の企画を行ったが、その施行過程と成果で比較的実績を有するのは、依然として 3 大都市である。台北、台中、高雄の 3 大都市に実施した都市設計企画管制内容から見れば、国内の運作とその規範管制の事項内容を理解することができるため、本研究で提案する都市設計管制仕組み、内容の参考とする。また、台湾での実施項目と管制内容を以下のように整理した(表 2.1.3)。

表 2.1.3 台湾三大都市都市設計管制項目纏め表

範囲	都市設計準則の管制項目	管制内容
基地外部環境 管制内容項目	土地及び建物の使用管制	建築基地規模管制
		土地使用分区及び建築物立体分区使用の比例管制
		地下層掘削規模管制
	建築基地交通企画及び 駐車空間設置	自動車の出入口配置及び数量管制
		歩行空間系統の企画設計原則
		敷地の間横断道路の連通系統の特殊許可
		建築基地の地下又は地上で公共交通系統を保留保置する出入口施設の管制
	開放空間系統	建築基地法定空地配置管制
		建築物及び法定空地緑化管制
		公共施設開放空間系統設計原則
		舗装設計原則
		建物後退
		照明設計原則
	建物容積奨励	総合設計緩和規定
		建物増設室内駐車空間奨励措置の適用と制限
		建築基地の期限付合併の容積奨励規定
		設置公益性空間容積奨励規定
	建物管制	建物量体管制
		建物造型管制
		建物材料、色彩配置原則
地面凸出物設置原則		
建物付加物設置管制	建物立面開口部付加施設管制	
	ゴミ収納スペース設置管制	
	フェンス設置管制	
	指示、標示系統	

出典：中華民國建築學會建築學報第 63 期 pp. 73-92, 2008

## 2.1.4 高雄市の都市設計発展の沿革

### (1) 日本統治時代の都市計画

1901年に高雄市が台南県の管轄となった際、台南県令第6号により「貸座敷営業区域指定一件」を公布し、特種営業場所を指定し旗後街のみでの営業に限ったが、これは本市で最も早く公布された土地使用管制法令である。

1900年に制定・公布された台湾家屋建築規則は、1906年に打狗地区(旗津、哨船頭地区)で適用された。その時代背景としては高雄築港(港湾建設)や鉄道、駅の建設のために大量の労働者と技術者が必要であったため、打狗地区の人口が急速に成長したが、特に日本人が大勢移住した際に、台湾地区では居住環境の品質を改善するために、全て事前に市区改正計画が立てられた。

1908年に打狗築港計画を実施し、5月に「打狗市区改正計画」が公布された。築港期間の人口、産業が急速に成長したため、打狗市区改正計画で新市街発展空間を提供した。当時の都市計画の範囲としては旗後、哨船頭、哈瑪星、鹽埕の一带を含めて計画人口は42000人、計画面積は172ヘクタールであった。1912年には「打狗市区改正拡大計画」を公布して計画範囲を高雄川まで拡大し、計画面積は約150ヘクタール増え、合計で約320ヘクタールとなった。当時の主な計画内容は格子状の道路網を整備し、運河を2本開削し市区排水と水陸交通に使用し、主に人口産業発展用の水道、電気、道路交通、運輸施設等の基礎建設に提供された。

1921年に「高雄街市区拡大計画」が公布、施行された。1921年に打狗築港計画が制定されたが、人口産業の急速な成長に対応するために、高雄州告示第19号により再び「高雄街市区拡大計画」が公布されたが、そこでは30年後の1945年に、計画人口は116,000人に達すると予測されていた。当初の「高雄街市区計画」の範囲を、元の高雄川の東の前金、苓雅寮等地区まで拡大し、計画面積は約900ヘクタールとされた。この期間における重要な政策は、高雄州庁を現在の高雄地方裁判所の住所地を移設することにより変更計画の処理に協力させるとともに、市区を東の前金に向け発展させることだった。市区内、外のバスの運営が始まるとともに人口が急速に成長したため、高雄駅の設備が不足し、更に鉄道両側の市区が盛んに発展し陸上交通に影響をもたらしたため、駅移転の議論が発生している。

1932年に公布された「大高雄都市計画」は、3回に分け公告された。第1回公告の部分は「大高雄都市計画」中の西側部であり、第2回は1935年に公告された「大高雄都市計画」の東、北、南側及びその他の部分であった。第3回は1936年に公告された「大高雄都市計画」で、ここまでで大高雄都市計画の輪廓は既に完成された。

1935年、第1回計画の主要内容:元の前金、苓雅寮地区の街路網を大幅に調整し、格子状の道路網を採用し、計画面積は約582ヘクタールとした。

1936年、第2回で公布、施行された計画範囲は、第1回の計画範囲を含むほかに、行政区域を中心に計画面積は4,623.30ヘクタールとなり、元の計画より4,041.57ヘクタ

ール増加した。計画人口は、1965年に40万人に達する見込とされ、計画内容は下記の通りであった。三塊厝に1つの新駅用地を設け、大型公園5か所、中小型公園14か所、学校用地10か所、企画園区の道三本、広さ60m、幅広い40-100mの運河開削4本、及び幅20mの排水路1本を設ける。1938年の第3回計画は、同年4月1日に総督府の発布した「地域決定標準一件」により制定された地域計画である。

## (2) 祖国復帰後第一段階の都市計画

1955年5月19日に元の都市計画を公告、施行した後、台湾政府は次々に範囲内の細部計画の制定及び都市計画の変更を行い、都市計画を拡大した。1969年4月30日に左營都市計画を公告し、1970年9月4日には臨海指定区計画を公告、さらに1971年9月20日に灣仔内凹子底地区主要計画(細部計画は1977年6月15日に公告)を公告した。

1972年4月10日に楠梓区主要計画(細部計画は1980年7月7日に公告)を公告し、かつて高雄県小港郷に属した7つの都市計画区(二苓、大林浦、小港特定区、港滯、大坪頂特定区、高速道路五甲交流道地区、大坪頂以東地区)を加えたが、全市は既に大部分で都市計画(細部計画を含む)を実施していた。そのため、本公告は都市建設及び建築管理を(～に)遵守させる根拠となった。

## (3) 院轄市への組織再編-第2段階都市計画

第2段階における最も主要な任務は、全市主要計画の全面的な検討を行うというものである。都市計画は一概に、制定から施行までに時間がかかるため、施行直後であってもその一部の内容は既に発展の需要を満たすことができない。そこで台湾内政部は、既に発布した「都市計画定期通盤検討実施方法」に基づき、高雄市各区の都市計画に対して全面的に検討を行って、適宜改正を行った。その上で計画範囲を拡大し、高雄市万寿山の北にある軍事基地も計画範囲に組み込んだ。ここでの検討により下記の目的を達成した。

- ①各地区の特性などの説明を詳細に記した地理環境、都市土地を最も経済的かつ効率的に利用する。
- ②大都市に必要な施設を整備し、都心の機能を促進させる。
- ③人口及び経済の活動場所を適切に配分し、活動の利便性を増進させる。
- ④機関団体及び住民の提言をできるだけ受け入れ、都市計画実施の障害を除去する。
- ⑤全市の完全な都市計画図説資料を整理し、都市計画の管理及び実施に資する。<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> 高雄市政府都発局のウェブサイト([http://urban-web.kcg.gov.tw/KDA/web\\_page/KDA010100.jsp](http://urban-web.kcg.gov.tw/KDA/web_page/KDA010100.jsp))

## 2.1.5 高雄市都市設計審議

高雄市都市計画では1980年から都市設計への規制を実施しており、既に多くの細部計画案が都市設計の規制に組み込まれ、その面積は2000ヘクタールに達した。現在この業務は都市發展局3科(都市設計科)が担当している。実施範囲が非常に広く、人手を効率化するため、1990年6月12日に「高雄市都市設計審議作業簡素化規定」(八九高市工務都字第14375号:高雄市設計審議委員会第26回会議「高雄市都市設計審議作業を簡素化する規定」審議案の決議により処理)を公告した。各種の異なる類型の開発規模に対しては既に複雑な手続きを不必要とする権利を与えていたが、同時に開放空間の奨励と都市設計審議の申請案件を考慮し、無駄な審議、申請時間の遅延を避けるべく合同審査の規定を定めており、申請の時間を短縮することが可能となった<sup>69</sup>。

### (1) 都市設計規定の内容

#### ① 都市設計審議要点

高雄市都市設計審議委員会の責務は、高雄市の都市設計に関わる次の6つの項目に建築開発に対して審議及び協議を行う。

- ・ 建築物設計
- ・ 開放空間設計
- ・ 交通系統設計
- ・ 広告看板及びストリートファニチャー設計
- ・ 植栽及び都市景観設計
- ・ その他都市設計の相関事項<sup>70</sup>

#### ② 都市設計審議の対象

都市設計審議制度の審議対象は2種類があり、いずれも受審なければならない。

- ・ 都市設計が指定した受審しなければならない地域
- ・ 容積移転を利用した案

### (2) 都市設計メカニズム

高雄市は都市の合理的發展を徹底して導くために、1980年から漸進的に都市設計規制メカニズムを都市計画執行体系に組み込んだ他、地区環境品質と都市景観を掌握することができるよう、1996年に正式に以下の事項を検討する都市設計審議委員会を設立した。

- ① 公共開放空間の配置事項
- ② 徒歩空間又は歩道動線の配置事項
- ③ 交通運輸系統の配置事項
- ④ 建築敷地細分規模の制限事項

<sup>69</sup> 高雄市政府都發局のウェブサイト([http://urban-web.kcg.gov.tw/KDA/web\\_page/KDA010100.jsp](http://urban-web.kcg.gov.tw/KDA/web_page/KDA010100.jsp))

<sup>70</sup> 高雄市政府都發局のウェブサイト([http://urban-web.kcg.gov.tw/KDA/web\\_page/KDA010100.jsp](http://urban-web.kcg.gov.tw/KDA/web_page/KDA010100.jsp))

- ⑤建築量体の配置、高度、造型、色彩及び風格の事項
- ⑥環境保全施設の配置事項
- ⑦景観計画
- ⑧管理維持計画。実質審議管制作業を行い、環境開発審議の成果も徐々に累積達成。

**(3) 都市設計の審議委員の構成と審議のプロセス (図2.1.4, 表2.1.4)**

都市設計審議のプロセスは幹事会と委員会の二段階に分けられる。敷地 2000m<sup>2</sup> 以下、階数 5 階以下の建築或は敷地 1000m<sup>2</sup> 以下、階数 5 階以下の建物以外の構造体は建築士がサインで責任を負うのみで、審議が不要である。

幹事会の委員は市役所の代表が組織し、委員の人数は 8 人である。委員会は民間と市役所の代表は両方があり、委員の人数は合計 21 人である。

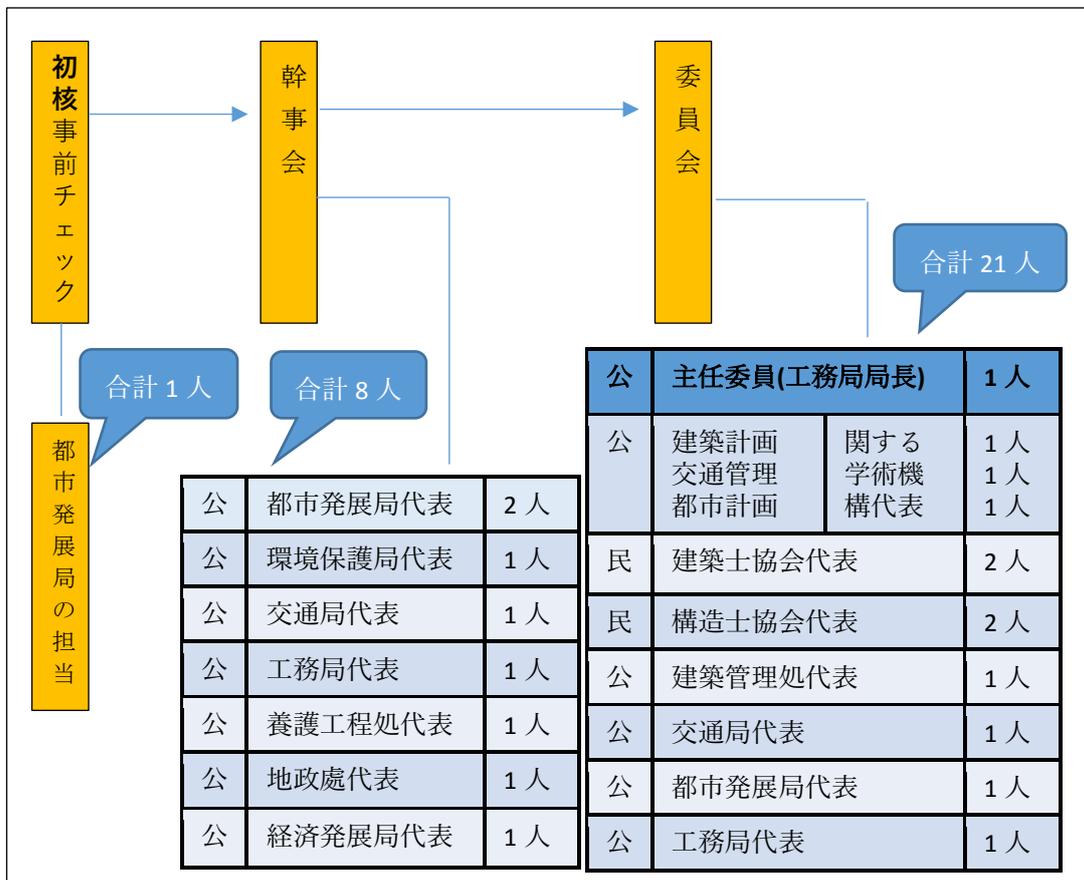


図 2.1.4 都市設計審議のプロセスと審議委員の構成

表 2.1.4 都市設計審議の段階

委員会審議範	1 敷地 1500M <sup>2</sup> に達、6 階以上
	2 容積率ボーナスに関する法令で申請する案
	3 高度 50M 以上、又は 16 階以上
	4 幅 20M 道路に隣接し、かつ、1500M <sup>2</sup> 以上の敷地
	5 都市設計指定範囲内の公共施設、工程、建築
	6 幹事会決議で委員会に受審すべき案
	7 その他規定により委員会に受審すべき案
	8 1500M <sup>2</sup> 以上敷地の看板を申請する案
	ただし、住宅、集合住宅、店舗、店舗集合住宅などの敷地 2000M <sup>2</sup> ~1500M <sup>2</sup> 容積率ボーナスがないかつ緊急エレベーターを設置しない 16F~6F の案、委員会お審査がいらぬ。
幹事会審議範囲	1 敷地 1500M <sup>2</sup> 以下、6~15 階の案。
	2 敷地 2000M <sup>2</sup> 以上、5 階以下の案。
	3 敷地 1000M <sup>2</sup> 以上、建築以外工程階数 5 階以下の案。
建築士サインで責任を負う範囲	1 敷地 2000M <sup>2</sup> 以下、階数 5 階以下の案。
	2 敷地 1000M <sup>2</sup> 以下、建築以外工程階数 5 階以下の案。
備考	臨時建築は原則として審査が必要はない。

## 2.1.6 都市設計実施の現況と課題

都市設計審議は台湾の空間管理においてますます重要になっているが、特に市街化区域で顕著である。高雄市を例にすると、台湾都市設計審議メカニズムは審議を主とし、幹事会段階の手続き、法令審査及び設計内容を提言し委員会審議の参考に供すること、都市設計審議委員会の審議に分けられている。各建築案件間におけるについては情報伝達と討論を行う十分な時間があるものの、毎回の審議は件数が非常に多く、かつ審議案件の設計は全て既に建築設計段階に達している。そのため、仮に改正をする場合は建築案件の全体に影響をもたらすことになり、それぞれの審議の整合を保つことは非常に難しい。

### (1) 制度について

審議委員は1期2年とし、委員により担当する範囲も違うため、各委員の意見に対する設計への影響も異なる。

### (2) 法令について

法令は一部の詳細な設計について何ら規定をしていない。そのため、例えば開放空間奨励の場合では、このことが審議の過程において開放空間留保の方式にも影響をもたらしている。

### (3) 執行管理について

- ①事後追跡メカニズムが不足であるため、違法増築の可能性はあるか否かを厳格にコントロールできない。
- ②使用開始後、現状のメカニズムでは開放空間の使用状況と品質の優劣は調査しない。

### (4) 行政組織について

- ①委員の構成に責任をもつ。
- ②委員は相互に認識又は見解が異なり、直接又は間接的に設計の結果に影響を与える。

## 2.1.7 台湾の総合設計

台湾で現在実施されているオープンスペース総合設計容積奨励制度は、日本の「特定街区制度」と「総合設計制度」を参照したものである。1983年に台北市政府が発布した「台北市土地使用分区管制規則」第11章に総合設計緩和の規定があり、1984年に「建築技術規則」で規定された「未実施容積管制地区建築敷地総合設計奨励方法」が、1996年に廃止され、改めて「実施容積管制地区総合設計奨励方法」として存続。総合設計奨励方法の主要目的は、公共オープンスペースの確保を奨励することで容積奨励を与えるものであるが、容積奨励については、その後更に室内公用駐車スペース増設の容積奨励、都市再開発の容積奨励及び共同開発の容積奨励によって実施方法が拡大された。

現行の法令では、駐車スペース増設の容積奨励と公共オープンスペース確保の容積奨励は全て建築技術規則第15章に組み入れられた。しかし実務面における室内公用駐車スペース増設の容積奨励申請案件については、駐車スペース増設部分は公用使用に供用する必要があり、その場合住宅の安全性と管理に対しては不便であるため、この容積奨励の申請は相対的に減少する結果となった。

全体的としては、敷地外の影響を考慮しない状況下において、容積奨励は社会福利の完全競争状況に至らない時の損失を最も少なくさせることができる。その経済効果は、容積奨励前の法定容積と比較して容積奨励がない状況よりも高くなる。

### (1) 実施都市計画区建築敷地総合設計概要

現在、台湾総合設計の相関規定は全て建築技術規則第15章に組み入れられているが、主として2つの部分から構成される。1つは公共オープンスペース確保の容積奨励、1つは駐車スペース増設の容積奨励である。オープンスペース確保の容積奨励は、異なるオープンスペースの種類と規模を提供することを奨励するが、駐車スペース増設は主に法定駐車スペースとは別に駐車スペースを増設することを奨励する。以下、各奨励方法のそれぞれの立法目的及び制度概要について説明する。

#### ① 公共オープンスペース確保の容積奨励

「公共オープンスペース確保の容積奨励」とは、主としてオープンスペースの建築敷地への提供について、奨励を与えることをいうため、「オープンスペース総合設計容積奨励」とも称され、相関法律用語上においては、「総合設計緩和規定」又は「総合設計奨励方法」を使用(表 2.1.5)。

現在、国内で実施している総合設計容積奨励制度(過去の「未実施容積率地区総合設計奨励方法」と現行の「実施都市計画地区建築敷地総合設計奨励方法」を含む)について、日本の「特定街区制度」と「総合設計制度」からのものであり、その立法目的は建築容積の奨励により都市のオープンスペースを確保し、一歩進んで都市機能を促進するのである<sup>71</sup>。国内オープンスペース奨励方法の立法目的について、相関研究によりその主要目的は下記のとおりとする。

- ・敷地の合併を奨励し全体的な開発を促進する。

<sup>71</sup> 陳立夫, 1995, 「日本の特定街区制度與総合設計制度」, 人與地

- ・都市の公共オープンスペースを提供し、建築物設計のより大きい弾力性及び変化を与える。
- ・上述の目的のほか、都市防災機能向上、近隣との交際によるコンセンサス樹立及び旧市区再開発への促進等の目的もあると言える<sup>72</sup>。

## ②駐車スペース増設の容積奨励

建築物室内公共駐車スペース増設奨励要点の制定は建築技術規則建築設計施工編第59条の2の規定による。その目的は建築物室内公共駐車スペース増設を奨励し、住民以外の人の使用に提供し、駐車スペースの不足を低減するのである(表 2.1.5)。

表 2.1.5 台湾容積奨励の分類

	公共オープンスペース確保の容積奨励	駐車奨励
奨励目的	1. 敷地合併開発を奨励 2. 都市オープンスペースを提供 3. 建築物設計の弾力性	公共駐車スペースを提供
奨励要件	公共オープンスペースを確保	公用駐車スペースを増設
使用分区制限	1. 住宅区 2. 商業区 3. 文教区 4. 風景区 5. 機関敷地 6. 市場敷地	1. 住宅区 2. 商業区 3. 文教区 4. 風景区 5. 機関敷地 6. 市場敷地
敷地規模制限	1. 商業区、市場敷地面積は1000m <sup>2</sup> 以上 2. 住宅区、文教区、風景区、機関敷地は1500m <sup>2</sup> 以上	駐車スペース増設の最小規模制限
奨励幅	オープンスペース有効面積×容積率×1/3～2/5	駐車スペースは台毎に15m <sup>2</sup> を奨励(機械駐車スペースは0.6台で計算)

資料出典：1、台北市土地使用分區管制規則、台北市建築物増設室内公用停車空間鼓勵要點、都市更新條例、都市更新建築容積獎勵辦法、大衆捷運系統土地聯合開發辦法 2、本研究整理

## (2) 総合設計の審議

現行制度によると総合設計制度を利用した案は審議を受けなければならない。初審と預審の二段階がある。初審の段階は建築部門の代表が6人で構成した。第二段階の預審は建築部門の代表以外はまた市役所各部門の代表と民間の代表5人がいる。審議のプロセスと委員の構成は以下の図2.1.5のようである。

<sup>72</sup> 台湾經建會，1990，「現行綜合設計鼓勵辦法之檢討」；盧國寶，1989，「從管理維護觀點探討獎勵制度開放空間之研究」

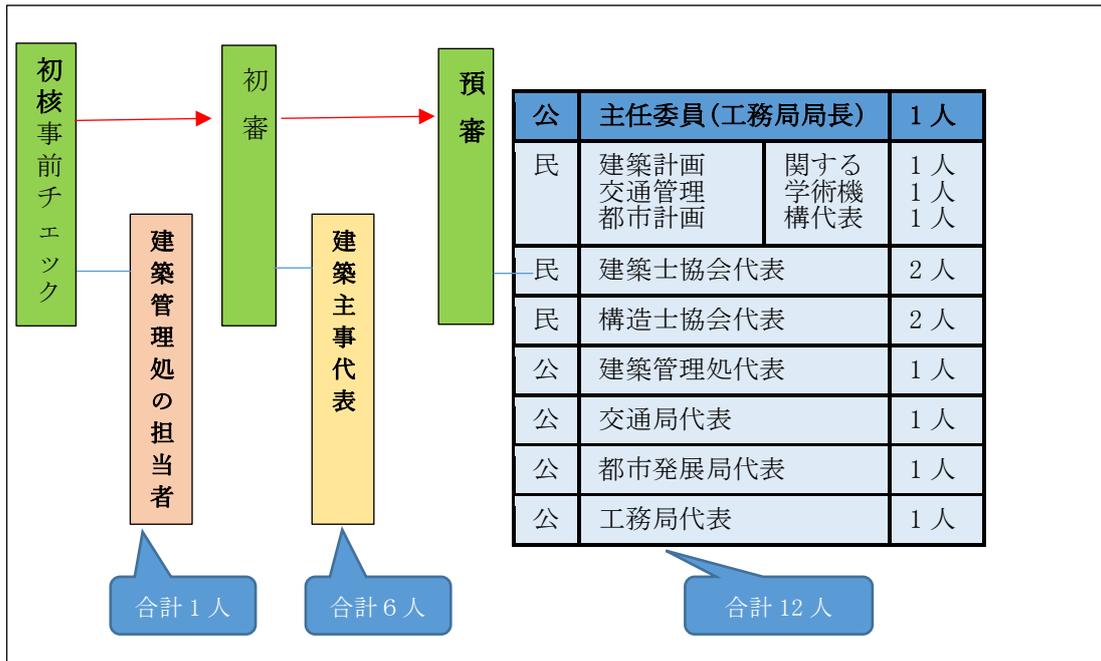


図 2. 1. 5 台湾容积奨励の分類

### (3) 総合設計の台湾都市発展への影響

総合設計の都市計画及び都市発展に対するプラスの影響には、オープンスペースや駐車スペース等公共施設面積の増加の他、建築可能な床面積の増加、建築物設計への弾力性(柔軟性)の付与、都市景観の美化等がある。一方で、容積率増加を奨励手段とすることでマイナスの影響も生じる。例えば容積率の緩和による居住密度の増加は、更に多くの人口流入を促す。すると、更なる公共施設サービス空間が必要となり、既存の公共施設サービス水準を維持することができなくなる。したがって、容積緩和によりオープンスペース、駐車スペース以外の公共施設サービスの水準が低下することは、容易に想像できる。以下、それぞれ公共施設面積、人口の関係及び容積奨励事例の統計等から、容積奨励前後の都市計画及び都市発展への影響を高雄市を例に分析する。

#### ① プラスの影響

##### ・ オープンスペース、駐車スペース等公共施設面積の増加

都市全体で見れば、台北市政府の計画した公園、緑地、広場、遊び場、運動場等オープンスペースの総面積は約1,384ヘクタールである。現在までに開発済みの面積は約735.98ヘクタール、未開発面積は約648ヘクタールであり、開発率は53.16%に達した。オープンスペース総合設計緩和規定実施後、増設されたオープンスペースの面積は計89.4ヘクタールであり、元の計画面積より6.46%、開発済み面積より12.15%増加している。

駐車スペースについては、台北市政府の計画した駐車場面積は合計で17.95ヘクタールであった。、1998年の末には、台北市の市有駐車場の総面積は既に33.40ヘクタールに達

し、最大駐車台数は自動車で59,148台となっている<sup>73</sup>。「台北市建築物室内公用駐車スペース増設の奨励要点」に基づき、1993年～1998年の間に増設された駐車スペースは計14,157台であり、1998年末の公有駐車最大容量の59,148台の23.9%を占めている。従って、高密度発展の都市空間で見れば、容積奨励を通じて確保された公共使用へ提供可能なオープンスペースは、都市公共施設を補完する一定の効果がある。

#### ・オープンスペース、駐車場等公共施設サービス水準の向上

現在までに台北市政府の計画した公園、緑地、広場、児童遊び場、運動場等のオープンスペースの1人当たりの面積は5.33m<sup>2</sup>であるが、実際のサービス水準は1人当たり2.83m<sup>2</sup>（総合設計オープンスペース面積を含まず）である。総合設計で新たに増加するオープンスペース面積89.41ヘクタールを算入すると、公園、緑地等のオープンスペースの1人あたりの面積は0.34m<sup>2</sup>増え合計で3.18m<sup>2</sup>となり、約12%サービス水準が増加する。

また高雄市では、オープンスペース公共施設は計画上で1人当たり7.55m<sup>2</sup>であるが、実際のサービス水準は5.24 m<sup>2</sup>である。仮に広場及び運動場の面積を算入する場合、1人当たりの緑地面積は6.32 m<sup>2</sup>に達し、台北市の2.65 m<sup>2</sup>より遥かに優れている。しかし、台北市は急速に発展している国際都市でありながら、その他国際都市に比べて公園、緑地等の休憩空間は依然として低い水準となっている。そこで環境品質の向上のため、市政府は積極的に河川地の親水計画及び緑化を推進し、1998年の末までにリバーサイドパークを計22か所開発した。その面積は433.5ヘクタールで、市民1人当たりの公園、緑地等オープンスペース面積は1.67m<sup>2</sup>高い4.85m<sup>2</sup>に達した。もし将来の人口数が現在の水準を維持した場合、全計画面積開発後、1人当たりのサービス水準は2.49m<sup>2</sup>増え7.34m<sup>2</sup>/人に達すると見込まれる。駐車スペースについては、表2.1.6によると駐車スペース増設の奨励により市有の駐車スペースが23.9%増加しており、駐車スペース不足の問題は大幅に改善されたことが分かる。

#### ・建築可能な床面積と居住人口を増加

台北市では、毎年申請した公共オープンスペースは17.03ヘクタール、増設した室内公用駐車スペースにより増加した床面積は7.7ヘクタールである。もしこの増加された床面積の80%を居住の用途とし、1人当たり25m<sup>2</sup>の居住水準で推計する場合は、新しく増加可能な居住人口は38,331人となる。これは台北市の6つの里の人口規模と同等であり、台北市の最大行政区である大安区の人口の1/8、あるいは台北市の最小行政区である南港区の人口の1/3に当たる。都市発展にとっては、敷地面積を増加させない場合、建築可能な床面積が増加することで、居住人口が土地を有効利用できるという機能をもつ。

<sup>73</sup> 台北市統計摘要，1999，台北市政府主計處編，P42

## ・建築物設計弾力性の増加、敷地合併の奨励

容積奨励の敷地には一定程度の規模が必要であり、敷地の規模が大きいほど容積奨励への投資報酬率が高くなるため、大規模敷地の開発では、相対的に有利となる。そのため、敷地の整合の促進と合併が奨励される。なお、建蔽率の減少と容積率の増加によって、必然的に建築物高くなり、多様な造型が可能となる。したがって本制度が十分に利用される場合は、実質的に都市景観にとって有益なものとなる。

表2.1.6 容積奨励方法によりオープンスペース確保及び駐車スペース増設の統計

行政区 (区)	人口数 (人)	オープンスペース				駐車スペース	
		計画面積 (m <sup>2</sup> )	開発済面積 (m <sup>2</sup> )	増加面積 (m <sup>2</sup> )	増加計画 (%)	計画面積 (m <sup>2</sup> )	駐車スペース 増設(台)
万華	208,464	28.93	28.74	1.57	5.42%	1.62	173
中正	164,955	35.74	33.59	2.10	5.89%	0.72	213
大同	133,661	8.99	8.57	1.58	17.57%	0.72	570
中山	212,238	87.57	81.56	10.62	12.13%	1.16	2278
大安	314,217	38.31	37.27	2.40	6.25%	0.57	1055
信義	239,888	50.40	39.60	10.13	20.09%	0.13	282
松山	205,823	31.07	30.18	12.54	40.37%	0.53	1263
南港	110,982	49.50	38.47	7.22	14.58%	1.10	237
内湖	237,349	320.32	61.95	16.59	5.18%	1.82	5729
士林	293,731	152.14	82.46	5.24	3.44%	3.31	286
北投	241,824	365.11	124.91	4.80	1.31%	4.17	510
文山	235,361	215.89	168.67	14.63	6.78%	2.10	1561
全市	2,598,493	1383.79	735.98	89.41	6.46%	17.95	14157

資料出典：1、台北市統計要覽2、台北市政府都市發展局

表 2.1.7 台北市例年容積奨励面積の居住可能人口への換算の推計

行政区(区)	人口数(人)	オープンスペースの容積奨励(%)	駐車スペース増設の容積奨励(%)	増加の人口(人)
万華	208,464	1.95	0.2	699
中正	164,955	3.15	0.3	1100
大同	133,661	2.25	0.8	967
中山	212,238	13.57	3.1	5326
大安	314,217	3.48	1.4	1568
信義	239,888	12.29	0.4	4053
松山	205,823	13.50	1.7	4867
旧市区	1,479,246	50.19	7.9	18580
南港	110,982	7.64	0.3	2546
内湖	237,349	17.03	7.7	7926
士林	293,731	6.31	0.4	2143
北投	241,824	5.99	0.7	2137
文山	235,361	13.51	2.1	4999
新市区	1,119,247	50.49	11.2	19751
全市	2,598,493	100.67	19.11	38331

資料出典：劉小蘭、高平洲，2000，「容積奨励對都市發展影響之研究-以台北市為例」

## ② マイナス影響

### ・ 地区居住使用密度への増加

2014年に台北市の総人口は270万人に達したが、例年の容積奨励によって増加した居住空間は4万人分にも達しておらず、全体の居住密度にとって影響はわずかであるといえる。しかし、他方面では、容積奨励の案例が特定の区域(新市区の一部地区及び旧市区周辺の行政区)に集中する現象があるようで、台北市の12の行政区の中で、新市区の一部地区及び旧市区周辺の行政区(例えば、内湖、文山、中山、松山、信義の5区)が台北市の毎年の容積奨励案例の7割以上を占めた。土地の取得、開発コスト又は敷地規模制限といった要因を問わず、それらの容積奨励案は顕著に当該地区の居住密度により大きい影響をもたらす。個別住宅地域で言えば、オープンスペース容積奨励の最高幅は基準容積の約20%であり、オープンスペース面積が増加したものの、居住密度も相対的に20%増加しているため、当地の居住環境品質という点から見れば、必ずしも有益ではない(表 2.1.7)。

高雄市も台北市と同じく特定の区域集中の現象があり、特に20年来積極的に開発が行われてきた鼓山区と左營区は、オープンスペース確保の容積奨励の申請案件で最多の区域である。左營区の人口は1995年に38,627戸/121,302人であったが、2015年には77,136戸/195,777人まで増加した。また鼓山区の人口は1995年に31,910戸/109,855人であったのが、2015年に55,541戸/135,759人まで増加したため、その増加幅は十分に大きいといえる。高雄市のオープンスペース容積奨励上限値30%から見れば、左營区の人口は60%増加していることを考えると、オープンスペースの比率上昇は依然として人口増加のスピードに及ばない。

## ・地区性公共施設サービス水準の低下

容積奨励を容積率緩和の誘因とし、オープンスペース、駐車スペース増加の目的を達成した。しかし他の公共施設、例えば道路、学校等については却って予算を追加せざるを得ない状況となってしまった。例年容積奨励の床面積で換算すると、増加人口は約3～4万人であり、その増加人口に対するサービス提供の公共施設建設コスト、財政支出等も考慮する必要がある。都市計画全面的検討標準に基づくと、1万人増加に対して公共施設面積の約14.4ヘクタール<sup>1</sup>の増加が必要である。

## ・容積奨励による都市発展の混乱

容積奨励は各地区の全てで適用されるため、都市発展のニーズがあるか否かを問わず、どこであっても本方法を採用できる可能性がある。特にオープンスペースの需要が高い台北市では、大きい土地の取得が困難のため、適用法令が比較的少なくなる。逆に都市発展の強度がまだ低く土地取得が容易である町では、奨励方法が過剰に利用されている。そのため従来低密度低層で多くの空地があった郊外のある地区に突然、いたるところで容積奨励により建てられた大規模の高層住宅が建設されるという状況が発生した。したがって、都市発展の観点から見ると、都市発展秩序の混乱現象が生じることとなる。

## ・容積奨励の全体適用による住宅プライバシーの破壊

オープンスペースの確保及び駐車スペース増設の奨励について、商業区における成果は住宅区よりも顕著である。その理由は住宅におけるプライバシーと公益性の衝突にある。ここで設置されるオープンスペース及び駐車スペースは公共のものとして供用すべきであり、これは奨励の基本要件であるが、開放されることによって常に安全性及びプライバシーに対して脅威をもたらす。それは、居住者か否かに関わらず、不特定多数の人々が当該地域や駐車場を経由して地域内に入出入りすることができるようになるためである。したがって、通常は地域の管理委員会が安全性を考慮して、これらのオープンスペースを周辺住民のみの使用に限定するが、この場合は公益性を損なうことになる。住宅区で上述の奨励規定を適用するか否かについては、常に各界の議論を引き起こしている。したがって、現在の総合設計審議の案件の中では、オープンスペースを設けることでどれ程公益性が確保できるかが焦点となっており、公益性が不足していると判断された場合は、最終的な容積の割り増し率に影響をもたらすこともある。

## (4) 現行の容積奨励方法の検討

台湾では1983年から現在に至るまで総合設計の申請が多く行われてきたが、その実施成果には様々な議論がある。その内容は、オープンスペース確保の奨励、公用駐車スペースの使用管理、立法成果の評価、容積奨励の公共施設、居住密度や環境品質への影響である。以下、オープンスペース確保及び駐車スペース増設の奨励方法について、検討する。

### ①立法政策

1983年にオープンスペース容積奨励が立案・施行されて以来、オープンスペース容積奨励を申請し適用されたケースは年々増加する傾向にある。建築業者が容積奨励を申請す

理由は、販売可能な床面積の増加や建築設計の柔軟性の向上、景観変化の創造、単位売価の向上など様々であるが、営利目的が優先された場合は、元々の容積奨励の効果を達成することができない。申請の事例から見れば、容積奨励は確実にオープンスペースを増やすとともに、建築設計の弾力性の増加させる効果がある。駐車スペース増設の奨励方法においても同様で、実際駐車スペース増設奨励の申請はオープンスペース奨励よりも多くなっている。その理由として考えられるのは、駐車スペースがそもそも供給不足であるため、駐車スペースの増設によって得られる利益がオープンスペース確保よりも高いためである。以上の現状からは、「異なった容積奨励方法の間で如何に容積の配分を行うか」ということは、立法当時考慮されなかったことが伺える。

## ②総合設計の容積奨励による都市計画又は公共施設の追加的負担

「容積奨励による都市計画又は公共施設の追加的負担」とは、容積増加により人口が増加し、それに伴い交通等公共施設のニーズが追加的に生じたことをいう。容積奨励による人口増加は多くとも1年で約4万人であるが、増加させることが可能な容積奨励事例、及び実際の住宅使用比例の推計を考慮した場合は、オープンスペースの容積奨励による増加の床面積と1人当たりに必要な床面積で計算すると増加の人口は13～21万人となり（駐車スペース増設奨励の部分を含まない）、1つの新しい行政区の増加の規模に匹敵し、供給量の2～4倍の人口となる。さらに、それにより生じる問題も徐々に出てくる。現在台北市の新改正の土地使用分区管制規則のうち、既に住宅区容積奨励の規定は取り消されたが、90年末以来、台北市が全力を挙げ推進した都市再開発の発展政策も容積の奨励手段とされている。もし都市再開発政策が円滑に推進される場合は、現在の容積奨励幅の上限、すなわち「元の法定容積の1.5倍」又は「0.3倍法定容積+元の建築容積」により、更新後の容積率は更新前より3～5割増加される。

## ③総合設計の容積奨励案件の都市発展ニーズへの対応不能

例年オープンスペース容積奨励申請案件は、主として新興の区画整理区域又は旧市街地周辺に多く分布している。都市発展の観点から見れば、その分布はそれほど均衡でなく、特にそのオープンスペースニーズがより高い旧市街地言えば、オープンスペース確保の奨励方法には直接の奨励誘因がない。なお、駐車スペース増設奨励については、同様な状況もある。故に都市計画においては、総合設計の容積奨励方法によって公共施設サービスニーズのより高い地区のサービス水準を改善することは不可能である。

## ④オープンスペース確保及び駐車スペース増設の使用管理問題

オープンスペース及び駐車スペース増設奨励の目的は、公共の使用への提供であるが、多くの研究<sup>74</sup>で、奨励によって設けられたオープンスペース及び駐車スペースは常に少数者の私用空間となるという指摘がある。特に住宅地区に設置した場合は、空間を有効に使用する管理ができず、かつ、有効に実施されているか否かにも疑問がもたれる。故に、オ

<sup>5</sup>盧國寶，1989，從管理維護觀點探討獎勵制度開放空間之研究-以台北市實例為例，淡江大學建築研究所碩士論文，蔡仁堅，1993，「都市地區區開放空間之設置及相關獎勵措施之檢討」空間雜誌 45期 P44

オープンスペースを如何に開放するか、増設の駐車スペースを如何に公共の使用に提供するかという問題は、立法の成果に影響する1つの重要課題である。数多くの事例が、現在使用管理不良の問題に直面していることから考えると、立法の目的に問題があると推察される。

#### **⑤総合設計制度の応用上での代替と排除効果**

オープンスペース確保による奨励の案は、再開発が必要な都心は減少している。一方で、オープンスペース確保による奨励は、駐車スペース増設による奨励によって代替されることもある。都心の地価は高いため、オープンスペース確保による奨励を取る場合は、多くの価値がある1階の空間を失ってしまう。駐車スペース増設方式を取り容積奨励を獲得すれば、1階の空間を確保することができる。更に駐車スペースの増加により、消費者を誘致することもできる。目的が全く異なる奨励方法が、完全に開発者のコスト利益の考慮により決定されるのである。これは公共施設の数が少ないことと公益性に依拠するのではないため、奨励の効果については改めて評価を行う必要がある。

## 2.1.8 台湾の建築高度の規制

斜線制限は建築物の高さを制御する手段である。特に高層ビルに対して影響を与える。台湾の現行制度では建築の高さに関する制限はかなり厳しく、一切緩和されない。

一方で、台湾では容積率制度を導入する前から、斜線制限によって建築の高さと容積(ボリューム)を制御していた。その時には、総合設計制度の中に斜線制限の緩和があった。ここで、現行制度と旧制度の建築の高さ制限に対してまとめて説明する。

### (1) 現行制度

台湾の現行制度では斜線制限と後退距離に関わるルールは以下のような4つの種類がある。

- ①1:3.6の斜線制限
- ②AS投影した面積の検討
- ③ $\sqrt{h}/2$ の曲線制限
- ④オープンスペース奨励に伴う制限

更に、細かく分類すると3の $\sqrt{h}/2$ の曲線制限はまた、容積移転を利用する場合と利用しない場合2種類に分けられる。以下は各制限に対して説明する。

#### ①1:3.6の斜線制限

全ての開発に適用される。敷地前面道路の向かい側から1:3.6の斜線を作って検討したルールである。建築の高さはこの斜線以下に建築しなければならない(図 2.1.6)。

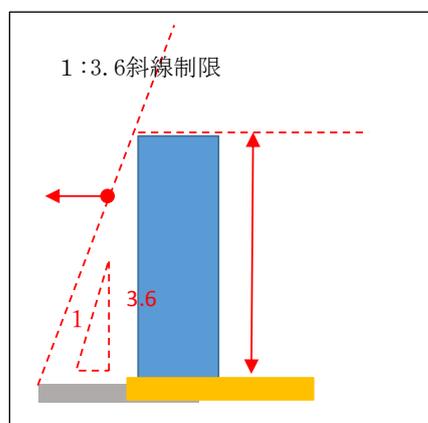


図 2.1.6 1:3.6 斜線制限

### ②AS 投影した面積の検討

全ての開発に適用される。建築の最高点から 1:3.6 の斜線で前面道路に投影した際の面積は、敷地離接の面積の 1/2 以下としなければならない(図 2.1.7)。

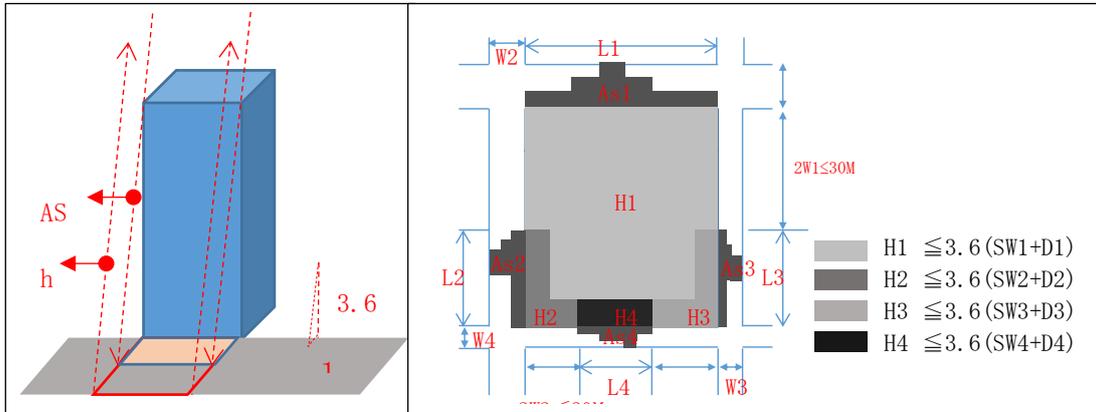


図 2.1.7 AS 投影した面積

### ③ $\sqrt{h}/2$ の曲線制限

- ・容積移転を利用しない場合

$\sqrt{h}/2$  の曲線制限は容積移転を利用しない場合、高さが 50M 以上の建築物に適用される。つまり、建築の高さは 50M を超える場合には別途検討する必要がある(図 2.1.8)。

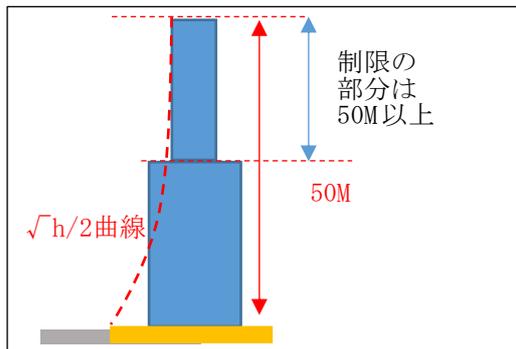


図 2.1.8  $\sqrt{h}/2$  の曲線制限 (容積移転を利用しない)

- ・容積移転を利用する場合

$\sqrt{h}/2$  の曲線制限は容積移転を利用する場合、セットバックする距離は 1 階から検討する。例えば高さ 100M の建築の場合は 1 階から 5M をセットバックしなければならない。容積移転を利用しない場合よりも厳しくなる(図 2.1.9)。

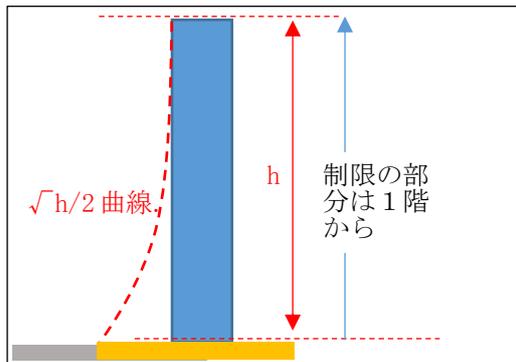


図 2.1.9  $\sqrt{h}/2$  の曲線制限 (容積移転を利用する)

④オープンスペース奨励に伴う制限

オープンスペース奨励に伴う制限は後退距離総合設計を利用した場合、道路から 4M  
⑤セットバックさせなければならない。さらに、道路の中心線から 10Mセットバックし  
た範囲内で、建築を15M以下とする必要がある(図 2.1.10)。

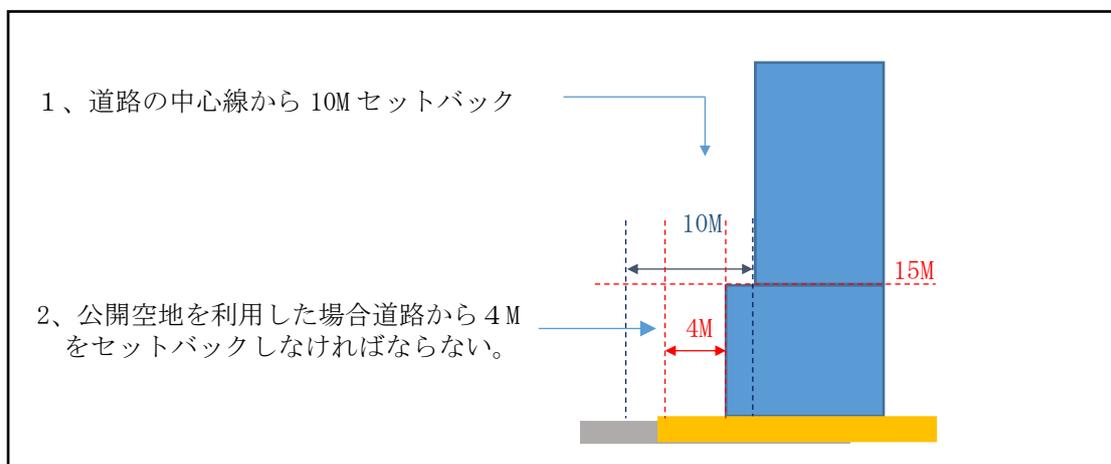


図 2.1.10 オープンスペース奨励に伴う制限

## (2)旧制度

高崎市は容積率制度を導入する以前、前面道路の幅と斜線制限で建築の高さと容積率をコントロールしていた。敷地の周辺状況、敷地を属する用地の種類、敷地にある地域で以下のような5つの場合に分けられる。計算方法も図2.1.11, 図2.1.12に示す。

### ①通則(通常の場合)

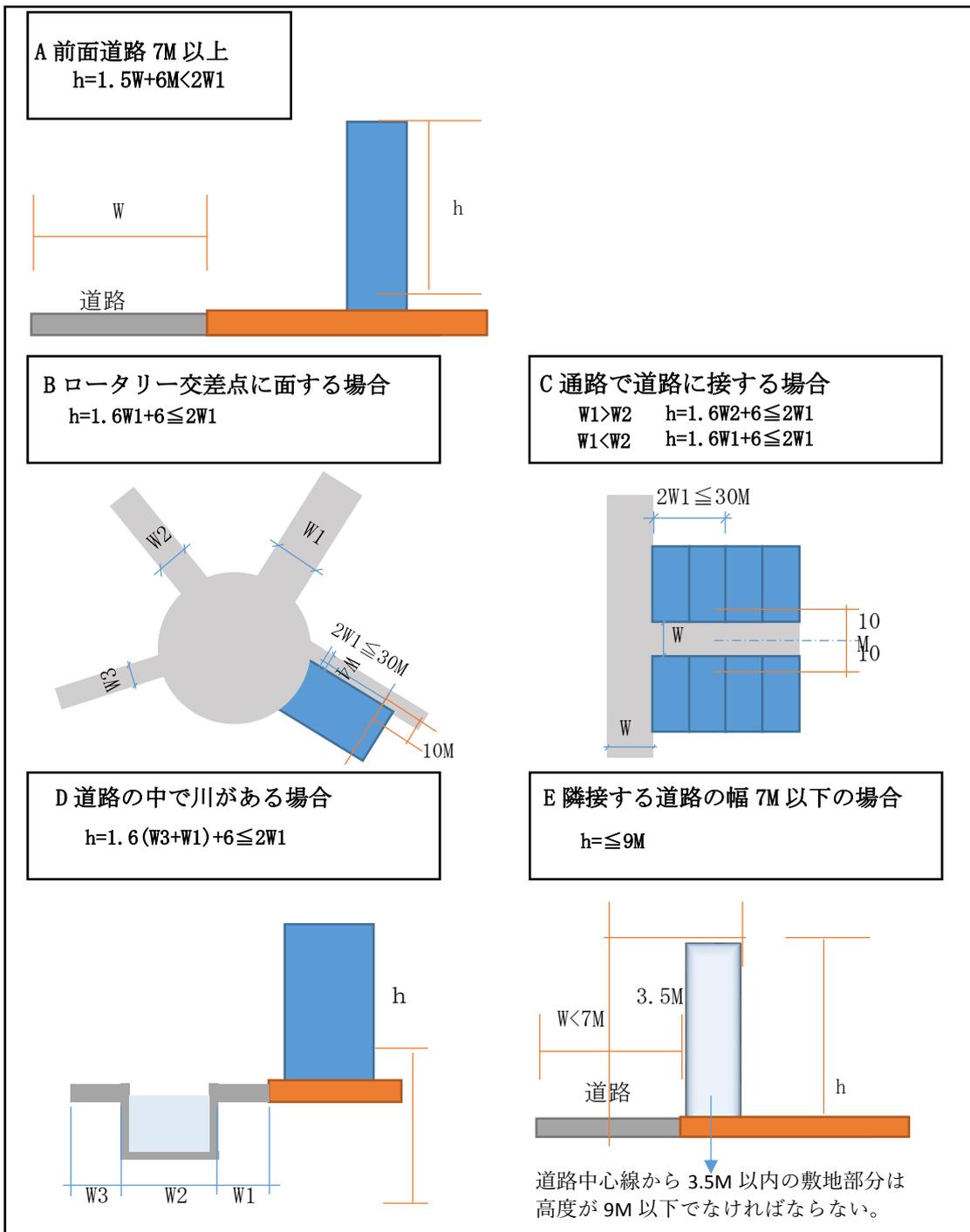


図 2.1.11 容積率実施する前の高度制限(通則)

②空地に接する敷地の場合

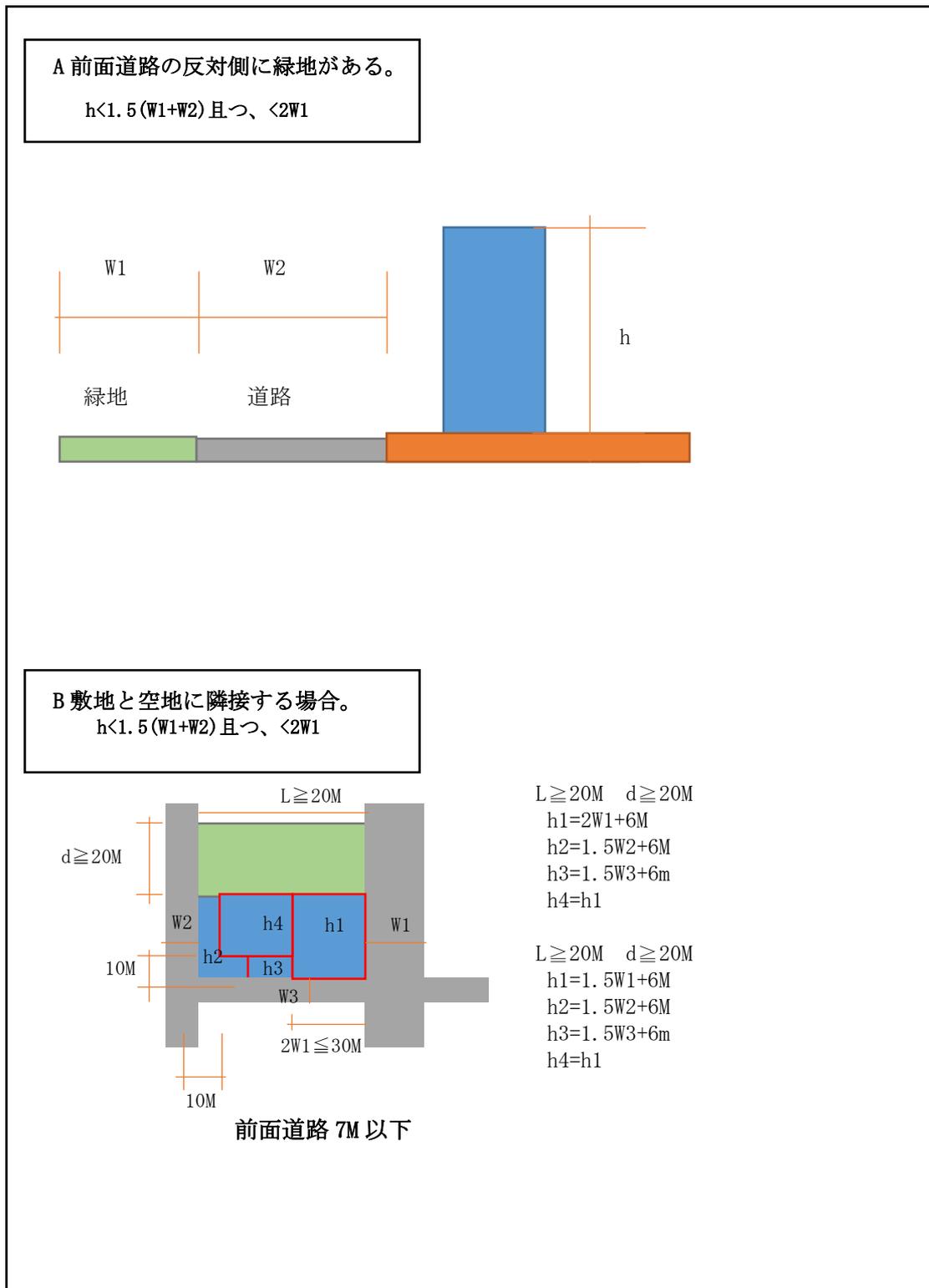


図 2.1.12 容積率実施する前の高度制限(空地に接する敷地)

### ③住宅区の高度制限

都市計画法により、住宅区は高度 21M 以下でかつ 7 階以下とする制限がある。しかし、図 2.1.13 のような場合はこの限りではない。

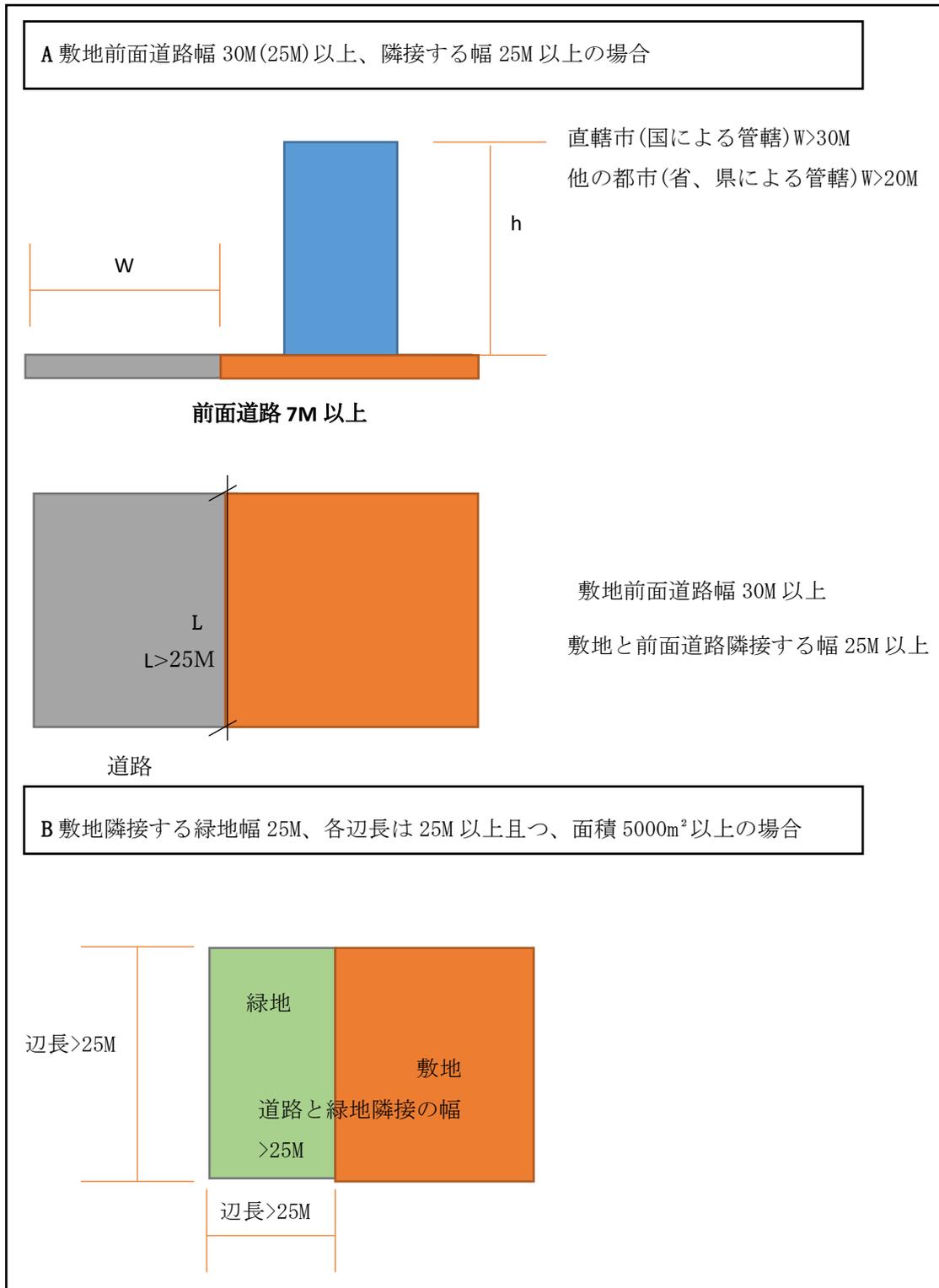


図 2.1.13 容積率実施する前の高度制限(住宅区の高度制限)

#### ④容積制限の地域における高度制限を実施してない敷地

容積制限の地域且つ、高度制限を実施していない地域では建築は高さ 36M 及び 12 階以下とする制限がある。ただし、図 2.1.14 のような場合はこの限りではない。

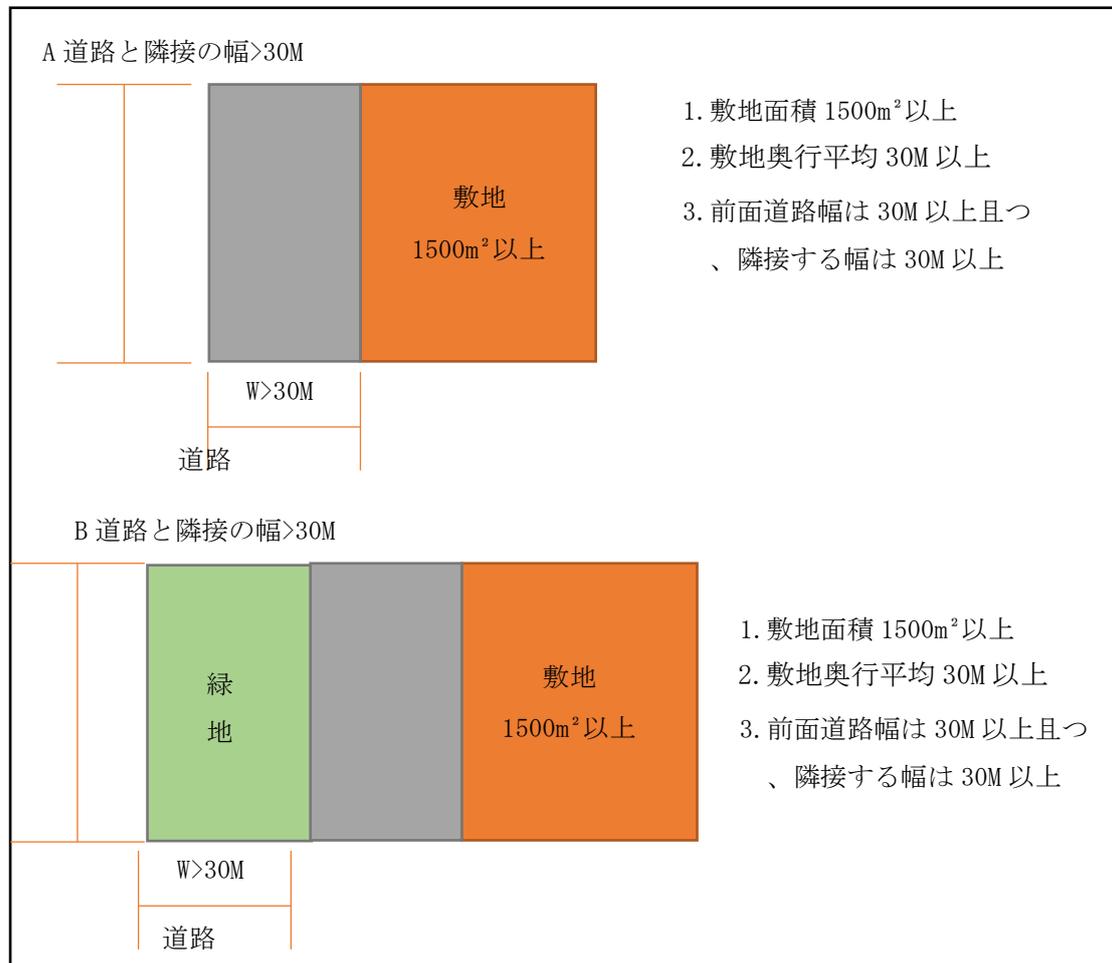


図 2.1.14 容積率実施する前の高度制限(積管制地区の高度制限を実施してない敷)

#### ⑤ 容積率導入以前の総合設計による高度制限の緩和(図2.1.15)

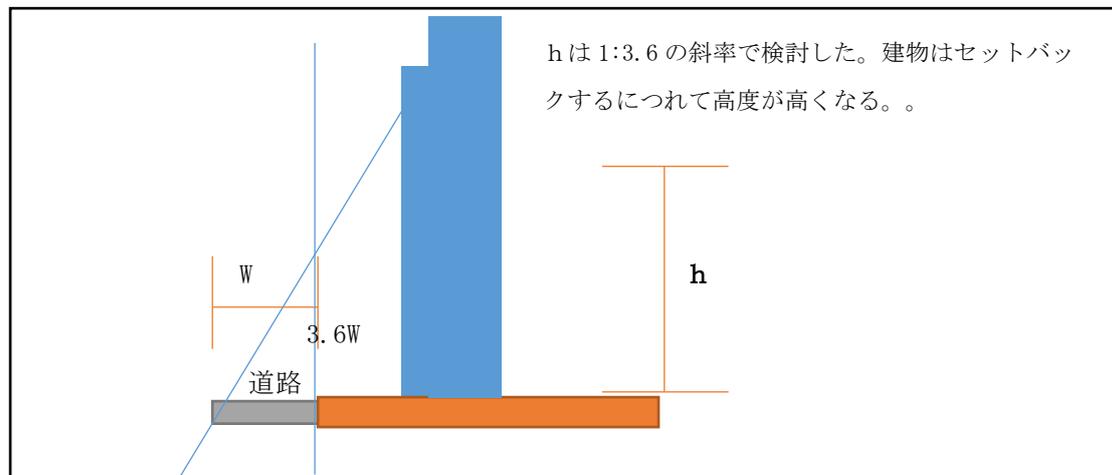


図 2.1.15 容積率実施する前の高度制限(未実施容積管制総合設計の高度制限の緩和)

### 2.1.9 まとめ

台湾では容積緩和制度については大体総合設計と容積移転の2種類が存在し、公開空地に関する審議制度は都市設計審議と総合設計制度審議の2種類がある。これに、上述の容積緩和、審議制度と土地使用分区管制制度を合わせると、台湾土地開発の品質を制御するシステムとなっている。

台湾の容積移転には専用の法令があり、公用施設保留地による容積移転は現在、容積移転の中で最も利用されるのとなっている。そして、容積移転利用した開発は都市設計審議を通して建築、環境設計の質を制御することになっている。つまり、容積移転の案であれば都市設計審議の審議を受けなければならないことになっている。

台湾の都市計画法における公用施設保留地による容積移転は容積移入できる量を交通施設までの距離により判断している。交通施設までより近くなるにつれて移入できる量が高くなる。一方で、移入する量は受け地の基準容積によって計算するため、基準容積が高くなると移入の容積が高くなる。当然であるが、交通施設周辺の土地に対しての開発を誘導する効果があるが、オープンスペースの質に対する影響も高い。なぜかというところ、オープンスペースの設置による容積緩和と容積移転はそれぞれ容積率の割り増しの上限が土地の基準容積の30%までである。しかし、2つ制度を同時に利用した場合は移入する容積の上限は土地の基準容積の50%までとなる。

一方で、オープンスペースの設置による容積緩和は無償であるため、政府への代金支払いがいない。容積移転のほうは代金の支払いが必要である。そこで、オープンスペースの設置による容積緩和はオープンスペースの設置の仕方と容積率の割り増しに対して審議委員が比較的意見が多くなり、申請した容積緩和が十分にもらえない場合がある。反対に容積率移転の場合はこうではないことが指摘できる。

## 2.2 日本のオープンスペース創出に関わる法制度

### 2.2.1 日本のゾーニング制度(用途地域)の変遷

日本は島国であり、本州、北海道、九州、四国の4つの大島並びに3,000余りの小さな島々から成っている。1997年の日本国土庁の統計資料によると、日本の国土総面積は3,778万ヘクタールで、うち森林、農業用地、水面、道路用地、住宅地は全国総面積のそれぞれ66.5%、13.3%、3.5%、3.3%、4.6%を占めている。日本国土の総面積の中で山地の面積は約76%を占め、1人当たりの平均農作面積は僅か0.04ヘクタールと、人口が多く土地資源が相当不足している国である。

日本の民族的精神では各種の資源利用を非常に大切にしており、かなり効率的に土地資源を使用している。このような資源を大切にする精神も同時に日本の国の土地政策に反映されている。日本は明治維新から欧米の近代文化とコンセプトを導入したが、国土利用においては、欧米の粗放的な土地利用形式とコンセプトは採用せず、土地利用の方式をより細かく計画した。以上のような民族性は日本の土地政策に影響しているほか、最大の特徴としては、1930年代には、国策は戦争のためのものとなった。戦後の60年代以降は全て経済発展の為に力を尽くしたことにある。また、日本の国民の意見を重視する立法精神も、国の土地改革戦略に同時に反映された。

地方の自治と権利を重視する日本の行政構造において、米国との最大の差は中央政策の一貫性にある。中央政府は地方自治体の意見を尊重し、各自治体の意見を元に中央政府の政策を改正する。さらに各自治体も忠実に中央政府の政策や戦略に合わせ、自治体の権限の範囲内で協力している。個々の条例や政策の立案は、細かく編纂された法に基づいている。中央政府と自治体は、互いに2人3脚の助け合いの関係の下で綿密なチームワークによって、現在の日本の土地使用の構造と体系を作り上げた。数多くの用途地域の施行後、日本政府は常に修正と改正を行ってきたが、日本で発生する問題点が明らかに他国より少ない理由は、制度自体の構造的欠陥に直面した際に、迷わず改正したからではないだろうか。

土地使用区分管制制度と土地開発許可制が完璧に融合し、欠点を互いに補完することで非常に効率的な土地利用効果を達成できることは、以上に述べた日本の経験から検証できる。また日本が多くの自然災害に見舞われてきた背景が、再建と創造のチャンスを与えたとも言える。数多くの災害後の復興作業は現状の法規制を再考する機会を与え、新しい政策を施行できる上に法規制の新旧混合の影響も受けない。そして、政府の新政策により法律の新旧使用の矛盾が少なくなるとともに、土地使用区分管制の施行により、相容できない状況も減少できた。

土地使用区分の立案と企画の過程で、国民との意思疎通は滞り無く出来る。これも日本の地方住民の意見を尊重する行政施行の特徴であるとともに、このやり方は地方の住民の土地使用区分の規則に対する反感を有効的に下げられる手段でもある。更に公開説明会を開催し、土地区分の企画が完成した後に陳情できる制度と合わせることで、全体の企画の

流れの中で住民の意見が尊重されるとともに、住民の意見も淀み無く政府の担当者に伝えられる。合理的な意見を拾い上げることでその区分企画を修正し、復興作業を順調に進められる上に、都市と地方の発展をより有効に促進できる。

### **(1) 日本の社会経済発展の背景**

19世紀の明治維新から、日本は上から下へと、資本主義的性質を備える全面的西洋化と現代化の革新運動を推し進めた。同時に日本の都市計画も明治維新後に始まった。明治時代(1868年-1912年)の新政府は欧米の各種の制度の導入及び廃藩置県等の積極的な改革を行った。国家の制度を確立し、例としては帝国議会の設立及び大日本帝国憲法を制定した。一方で1872年には東京銀座で100ヘクタールの大規模な火災があり、都市計画もその影響を受け始めた。都市計画の立案は建物の管理規制から始まったが、1888年に東京都市区改正条例を公布したことからその一端が伺える。

大正時代(1912年-1926年)に入ると、日本の都市計画は戦争の影響を受け始めた。1914年の第1次世界大戦で、欧州における戦場の軍需需要が激増したため、日本の国際市場が拡大するとともに日本経済が速やかに発展し、重工業の経済的地位も向上した(戦争景気)。同時に不動産業界の発展も目まぐるしく、この時に各形式の建物が大量に出現したが、土地規制の関連規則も当時は未完備であった為、各都市は各々特色ある機能を備えた都市型態へ発展した。このような時代と空間背景の需要を満たす為、欧米の都市計画の関連法が大量に日本へ導入された。1919年に公表された都市計画法(市街地建築物法)には、土地の使用区分が住宅や商業地域、工業区等に分けられ、土地の使用区分規制の概念はこの時から正式に日本の関連法律規定に根付いた。

1923年の関東大地震における死亡者は13万人にも達した。日本の経済は大きな打撃を受けたが、災害後の復興需要が非常に強かった為、日本は一連の復興再建計画を開始した。この時の首都圏復興計画として、地震後の再建計画として多くの土地政策を合わせ、大規模な区画整理及び土地使用区分管制などにより、都市建設及び災害整理を集中的に実施した。

昭和時代初期(1926-1945)の1927年には、日本政府の台湾銀行に対する救済失敗により、昭和の金融恐慌を引き起こした。1930年の日本の金輸出解禁と世界恐慌等の一連の影響を受け、日本の経済は著しく悪化。この時期に日本本土では中央都市だけでなく、各地方都市においても次々と都市開発を完成させ、都市の公共施設を整備し始める段階に入ったとともに、植民地の都市も一斉に都市建設及び都市計画を施行していた。さらには戦争の影響も加わり、防空のコンセプトを含めた都市計画が企画体制に付加された。

昭和時代の中期(1945-1972)に入り、第2次世界大戦に負けた後の日本の経済は壊滅的に衰退した。深刻なインフレと自由経済主義の崩壊等により、この時期に日本は初めて国家が主導する経済体制に入った。1948年には建設省を設立し、一連の都市全体の復興計画を実施し始める。不景気とインフレ、資金不足の影響があったものの、住宅不足問題に対して十分な住宅を供給するため、新しい団地の開発及び新都市の開発が頻繁に行なわれた。1950年に朝鮮戦争が勃発したため、軍需産業の需要急増の下で経済が振興し、重

工業を始めとして、速やかな復興が始まった。また日本は、1954年からいわゆる神武景気に入り、この時点で日本の全体的な景気は急速に甦った。都市部が急速に開発され、拡大する一方で、地方との発展の落差が大きくなった。そのため、1950年には国土計画法及び1962年に国土総合開発計画を策定した。1956年には首都圏整備法を制定し、その後の近畿圏、中部圏等には皆同様の整備事業を施行した。1964年には工業整備特別地域の整備促進法の実施を公表したことで、更に15の産業都市及び6つの工業整備特別地域が成立した。1972-1989年の昭和時代末期には、1973年の第1次石油危機の発生が、戦後以来の高経済成長率の終焉と結び付いた。この時点から日本の経済産業は鉄鋼から自動車の輸出に転じ始めたため、1970年代以降に日本は長期的に巨額の貿易黒字を維持できたが、対照的にアメリカは長期的な赤字貿易だった。その後プラザ合意により、急速に円高となった影響で不景気になった。1980年代以降には金融緩和によって好景気となり、株価の高騰と大幅な資産価格上昇に繋がった。1980年代末の過剰投資の結果により資産膨張を起し、株市場と不動産市場の「バブル化」により、最終的には不良債権比率が高くなりすぎて円高不況が続く中、バブルが崩壊した。

1989年(昭和64年)1月7日に昭和天皇が崩御し、皇太子明仁親王が天皇に即位した。これに伴い、翌日の1月8日には元号が平成に改元され、平成時代(1989年から現在まで)となった。1990年から資産価格(株価と地価)が急激に下落し、バブル経済崩壊の後遺症によって、バブルの頂点にローンで家を買った多くの人々は負債を抱えた状況となった。その後、日本の経済は長期的に低迷し、「失われた十年」と形容されるようになった。2000年代の始めに、日本政府は量的金融緩和政策を採用した。2002年以降に、海外の需要上昇の為、日本の経済はやや改善されたが、2008年の世界的金融危機の影響で海外需要が減速、2008年半ばから2009年のはじめまで輸出は月々25%の倍率で失速し、製造業の景況感指数は-58と過去最悪の指数となった。各項の経済データもバブル経済時の数値より下落した。日本が誇りとする自動車産業はアメリカの自動車工業のように破産寸前とまではならなかったが、終戦後以来の初めての赤字となった。

## (2) 日本の土地使用区分：管制の展開

日本の土地使用区分管制の起源について、「市区改正計画」<sup>75</sup>は、明治21年(1888年)に内務省により公布された「東京市区改正条例」として日本で最初に都市計画の近代化を試みた事例である<sup>76</sup>。「市区改正」の膨大な財政支出については、当時の日本の政界・経済界がこぞって反対し、さらに元老院は日本政府が提出した「東京市区改正条例」及び付属の「東京市区改正土地建物処分規則」案を否決した<sup>77</sup>。

<sup>75</sup>市区改正計画：「市区改正」とは衛生、消防及び通運などの公共施設改造であるが、改造と言う命題は相応しくないが、それが今日の「都市計画」に相当すると言える。

<sup>76</sup>黄武達, 1997, 日治時代台北市之近代都市計畫, 台湾都市史研究室。

<sup>77</sup>その後日本政府が敕令をもって強行的に市区改正条例を通過させたが、東京都のみが市区改正の施行対象と承認され、その他の都市では準用できなかった。第1次市区改正計画が成功したため、1912年には更に、第2次の市区改正速成計画を決定され、その他都市も積極的に中央政府に市区改正計画を準用できるようにと要請した。第1次世界大戦の期間中に、日本経済が大幅に成長し、工業が急成長したことにより、都市部が急に拡張した背景に、市区改正計画はどうしても実施しなければならない政策となった。大正7年(1918)に京都、大阪、名古屋、神戸、横浜等の5大都市も「東京市区改正条例」を準用されると公示した。

この時進めた市街地改正計画は、そのほとんどが都市公共施設の供給について簡単な区分を進めるというコンセプトであった。元々火災が絶えず発生していたことから、多くの土地の利用は建築物の管理の面において築かれたものとなった。この時確立されたゾーニングという概念は、防火地区の指定、下水道施設、小型公園、交通施設に関する用地を中心としたものであったため、日本のゾーニング制度は都市計画の施行と密接な関係があるといえる。1920年に日本は都市計画法を施行し、都市建設整備に関する一連の事業が始まった。1923年における関東大震災の重大な災害損失によって再び特別都市計画法が公布され、この時から一連の震災復興計画が始まったのである。1924年、神戸が日本で最初に「用途地域」を指定した都市となり、1925年には東京、大阪が続けて用途地域を指定した。これより日本の地域地区制度が始まったといえる。

防災を起源とする日本の地域地区制度は、日本がゾーニングによる土地の規制へと発展するうえでの重要な精神となっている。災害対策をゾーニングの拠り所として、その後は当初の防災観念を保つだけでなく、さらに経済成長と戦後復興に合わせてゾーニングの修正と策定を進め、公衆の利益という当初の出発点をゾーニングツールの重要な概念としたことで、ゾーニングツールが有効に働いた。上述の通り、日本の地域地区制度の開始は同時に日本の都市計画の啓蒙を伴うもので土地の使用について都市公共施設の用地を指定して土地の使用用途の区分を始めている。火災が頻繁に発生したことから、その概念は指定防火地区において強化され、防火地区の整備を利用して土地の使用管理を進めていった。その後1924年、神戸が日本で初めて「用途地域」<sup>78</sup>を指定した都市となった。その間すでに36年が経過しており、日本のゾーニング制度はここから具体的な発展の段階へと進むことになる。

### (3) 日本の土地利用に関する法的な実例の議論<sup>79</sup>

土地利用のゾーニングの設定では私有地を利用する権利に影響する法的な問題が数多く現れる。日本の用途地域の指定は事前に整備された市民の参加体制を経てもなお、区分設定作業完了後に私有地を使用する権利にある程度制限が生じ、権利者にかなりの反感を引き起こす。これにより個人の土地利用の権利を守るべく司法手続きが提起されるのである。

本案から見ると、土地の権利者は用途地域を指定する手続きの不備を主訴とし、同時に本案件の用途地域の指定取消しを要求して最終的には最高裁判所に上告している。司法の判決レベルの上昇は関連する判決の結果に影響していないが、その主な要因は土地利用ゾ

---

<sup>78</sup>日本の都市計画法によると都市計画は11種類に分けられる。その中で、地域地区1類は都市計画法第8条によると必要の場合は以下のような地域や地区、街区を作れる。(1)用途地域、(2)特別用途地区、(3)特定用途制限地域、(4)高層住居誘導地区、(5)高度地区、(6)高度利用地区、(7)特定街区、(8)都市再生特別地区、(9)防火地域或準防火地域、(10)特定防災街区整備地区、(11)美観地区；(12)風致地区；(13)停車場整備地区；(14)臨港地区；(15)幼歴史風土特別保存地区；(16)第一種歴史風土保存地区或第二種歴史風土保存地区；(17)特別緑地保全地区或緑化地域；(18)流通業務地区；(19)生産緑地地区；(20)伝統建造物群保存地区；(21)航空機騒音障害防止地区或飛行機騒音障害防止特別地区。用途地域則は(1)第1種低層住居専用地域、(2)第2種低層住居専用地域、(3)第1種中高層住居専用地域、(4)第2種中高層住居専用地域、(5)第1種住居地域、(6)第2種住居地域、(7)準住居地域、(8)近隣商業地域、(9)商業地域、(10)準工業地域、(11)工業地域、(12)工業専用地域がある。ここで指定するのは即ち用途地域の中の工業地域。これは台湾の都市計画の土地使用分区に相当する。

<sup>79</sup> 蔡志宏 2005, 「論都市計畫之法律性質東吳大學法學院法律學系碩士論文」, P32

ーニングの意義が区域全体の発展という利益に基づいているためである。また同時に特定の土地に対して特定のゾーニングを設定せず、地主の使用権益に影響するが、ゾーニング設定後は近隣の土地利用に対しても影響を与えない。本案件はゾーニングが十分に整った手続き条件と全体の発展を促進するという主軸の下に築かれ、日本の司法における有効性が確認できる。

1973年(昭和48年)5月1日、岩手県知事は都市計画法第8条第1項の規定に基づき、盛岡を広域都市計画用途地域に指定することを決定し、これを告示した。その内容はXなどが所有する土地を含む東見前地区を工業地域に指定するというものを包括したものである。本案件は土地利用管理の変更が自らの土地を利用する権利が侵害されたという地主の認識を招いたことから、地主は盛岡広域都市計画の用途指定案の決定について手続き上の瑕疵があると認識し、全く合理性の無い恣意的な裁量によるもので違法であるとして、本案件の取消または無効の決定を確認する訴訟を提起した。第一審、第二審の判決ともに用途地域の決定は決して直接的ではなく、そして特定の個人に対する具体的な処分ではなく、かつ施行区域内の土地、建物所有者などの権利については具体的に変動する行政処分などを課していないことなどを理由として、本案件の決定は無効を確認する訴訟及び訴訟取消しの対象であることを否定した。原告はこれによって最高裁判所に上告した。

以上の盛岡広域都市計画用途地域指定の無効確認請求事件<sup>80</sup>は、最高裁判所によって上告が棄却されている。その理由は主に「都市計画区域内指定工業地域の決定は、都市計画法第8条第1項第1号の一種都市計画に基づいて決定されているものであり、当該決定は告示による発効の後、該当地区内では建築物の用途、容積率、建蔽率などに対して均しくそれまでと異なる基準が適用され、基準に適合しない建物には建築許可証が発行されないため、建築することができなくなっている。このため、上述の決定は指定区域の土地の所有者にとって建築基準法において課された新たな制約であり、一定の法律状態の変動が確かに生じたことを否定することはできない。」と認めるものである。しかしながらその効果は上述の制約を課する法令と同様であるが、当該地区内の不特定多数の者の行為については一般的で抽象的な決定である。これによって生じた効果に伴う具体的な個人の権利の侵害について、この決定に関する抗告訴訟を提起することはできない。従ってこの区域内の土地所有者が建築制限に違反する意図をもって建築した場合、行政機関はこれを阻止することができる。また具体的な処分の際、土地所有者が上述の指定の決定が違法であるとして阻止処分の取り消しを申し立てることができるのは、このように権利救済の目的を達成することができるからである。

土地が公共財的性質を備えていることから、全ての私有地の利用は公共の利益を損なわないことを原則とし、同時にその他私有地の権利を侵害してはならない。土地の利用に関するゾーニング制度の目的に則さない使用によって、相互に侵害し合うことを避け、同時にこのツールの使用によって土地利用の効果を最大限得ることにある。本案件は土地の利用に関するゾーニング制度の精神を明らかに発揮しており、また日本の最高司法機関も本制度の利用目的を認めている。施行の過程において少数者の権益が損なわれてはいるが、

<sup>80</sup>日本最高裁判所 1982年(昭和57年)4月22日第一小法廷判決(昭和53年(行ツ)第62号)、民集36巻4号、p. p705

その施行の目的は地区の発展であり、また同時に関連する法源が与えている権利に基づいて施行が進められており、その手続きにおいて瑕疵は存在しない。

土地の利用に関するゾーニングツールについては、利用地区の区分を計画する過程において私有地を使用する権利を一部制限することで一定の権利を損なっているという事実があるが、その柔軟性に乏しい法規計画の特質は大衆全体の利益のために必要なものである。多数の使用権利に変更が生じた時、少数の特定の者の権益に損害が発生することは避けられない現象であると、日本の最高裁判所の判決書に明記されている。同時にゾーニングツールは特定の者に対して実施するものではないため、特定の少数者が個人的利益の損失のために提起した訴訟については過去の判決で明確に否決されている上、より踏み込んだ内容として個人の権益を損なうことを出発点として、ゾーニングに反対すると必ず私有地における権利が無限に拡大され相互に干渉する現象が生じ、それぞれの土地を有効に利用することができなくなるとして、このツールの公共的性質を説明している。

本案件の特徴の1つは、土地の利用におけるゾーニング施行の手続きである。ゾーニングは強制性を備えており、一部の土地所有者の権益が損なわれてしまうため、施行の過程はその法源が必須である。さらにその施行も必ず法規が定めるプロセスに従い、手続上では公正に合致していなければならない、手続きの不備によってゾーニングツールが法的根拠を失って取消しや訂正が生じる事態を防いでいる。したがって、本案件の土地所有者は自身の権益が損なわれたと考えてゾーニング設定手続きに不備があったことを主な訴えの理由としているが、行政機関には手続きの不適合という状況が生じることはない。これによって本訴訟では行政側の主張が司法機関に認められたのである。もし当時の手続きに瑕疵が生じていた場合、この案件の判決結果は逆転してゾーニング設定の効果を失っていたかもしれない、さらには地区の多数者の利益を損なっていたかもしれないのである。

個人的権益の出発点から見ると、ゾーニングの施行は少数者の権益に損害を与えてしまうが、これは少数者の権益が向上することも表す。このような思考論理の下、少数者の権益が損なわれたことによって、その損害を緩和または補償しなければならないという考えがもし成立するならば、政策ツールの施行者は逆に利益獲得者に対して利益の分配を請求するべきであるが、当然このような観念は本案件において既に否定されている。その理由は、ゾーニングの施行目的は地区全体の発展を促進し、かつ土地の発展がもたらす公共の利益を公平に分配することにあるからである。少数に対する不公平が生じることになっても、全体の公平性が維持できるということが、今日までゾーニングが行われていることの理由の1つである。

#### **(4) 日本東京都の土地の利用におけるゾーニングと歴史**

1931年の都市計画法の改正により、住宅が建築土地再計画地区に含まれた。1932年の「市街地建築物施行規則」の大幅な修正によって地域地区制度の整備建設が組み込まれ、さらにそれぞれの地方の特色に踏み込むため、1933年には都市計画法を市町村の行政レベルにまで拡大し、1934年の都市計画では災害発生後に災害発生時の計画修正等の公共団体の全条例を加え、1939年に専用地区、特別地区を組み込んで「特定専用区」という

考え方を定めた。地域地区調査資料基準も1939年に制定されている。また翌1940年には、東京は空き地地区と住居専用地区を指定した。その後の地域地区制度の全面的な施行の準備のため、地域地区調査資料基準も1940年に制定された。

1939年に勃発した第2次世界大戦により、日本の都市計画は戦争の影響を受けた。1940年、都市計画法は防空に関する修正を行い、翌年には防空緑地制度を設定するよう改正された都市計画法が施行され、その後の防空地区指定についての法源ができた。1942年、特定の理由によって、工業地域及び商工業建設地域に関する一時的措置が施行された。1943年の学校規制地域の一時的措置および東京、大阪の防空空き地の指定などは、全て特定の専用地区に対する実際の都市計画の実行と戦争による都市計画であった。1945年、日本が第2次世界大戦に敗れたことにより、戦後復興の都市計画が開始された。内務省が国土計画と区域計画の策定、「戦災地区復興都市計画の基本方針」を公布し、閣議決定を経て都市計画事業を目的とする建築管理処理方針として公布した。

1950年まで、日本の土地利用計画は散発的なものであった。この時の土地管理政策または法令の多くは特定の災害または個別の都市について計画を実施するものであり、6大都市の計画を起点として、さらに全国的に推進されていった。1950年の地方自治法の施行は地方自治の権限を確認するものであり、同年の建築基準法の施行は一步踏み込んで日本の土地管理レベルの形態を確認するものであった。50年代までの戦争と大災害のため、多くの土地関連政策と経済建設は戦争への対応や防災が主軸であったが、50年代以降は敗戦と戦災復興が都市建設計画の主軸となるとともに、一連の全体的土地利用計画についても展開が始まったのである。

1950年に国土総合開発法が策定され、国土計画と地方計画の方向はそれぞれ2本の主軸に分かれた。この時の国土計画は都道府県総合計画、地方総合開発計画、特定地域総合開発計画に分けられ、1951年に第1次北海道総合開発計画、1959年に首都圏整備計画、さらに1962年に全国総合開発計画<sup>81</sup>が策定された。上述の計画は都市が無制限に拡大する現象を防ぐと同時に地域間の格差を下げ、全国を8か所の拠点区域に分けて中心的開発を実施する方法をとり、工業地区、地方地区、過疎地区、そして開発地区を指定し、重点地区として開発を実施するものである。全国総合開発計画の最も重要な目的は、首都圏整備計画などそれまでの各区域の計画を統合し、法的根拠を持った区域計画とすることにあ

<sup>81</sup> それまでの開発方法は都市を中心とした開発であり、大都市に人口と産業が過度に集中して成長が不均衡となる大きな格差が生じていた。1969年に策定した新しい全国総合開発計画（新全総）は、広域生活圏の大規模な開発計画を採用した。この時の政策の重点はそれまでの高度経済成長に合わせ、交通計画、工業発展を中心指向とした開発を採用したことにある。並びに1985年を目標年として設定した。1969年の新全総制定後、全国の様子は日ごとに悪化し、大都市への過度の集中と開発は解決せず、逆にますます重大になっていった。このため、1977年の第三次全国総合開発計画（三全総）は国土資源の過度の開発を制限することを基礎とし、人と自然の調和を前提として環境整備を行う政策とすると同時に、この時人類が居住する総合的環境というコンセプトと地方の時代を基礎とする定住権の構想を提出した。1987年の第四次全国総合開発計画（四全総）は21世紀の国際化、情報化及び高齢化などの課題への対策として、多核分散型国土の形成を目標とし、東京を世界の中核都市として、大阪圏、名古屋圏などに合わせて全国の重点特色都市の計画を進めていった。1998年の第五次全国総合開発計画（五全総）は全国の土地調査を実施し、その他委員会による合計3年間の審議の後に提出され、グローバル時代、高齢化社会、人口の減少、先端情報化をテーマとして全国の土地の全体計画の開発と構想を進め、土地開発を指導する土地の基礎開発法源を用いて土地の発展計画を四全総の多目標の発展について着実に実行し、当初の短軸式の発展モデルを多軸式の構造に発展させた。同時に五全総は特に土地保護と海洋保護を着実に実行し、工業発展のスキームの下で環境と共存する複数路線的な発展を創造した。同時に全国の北海道地域、東北地域、関東地域、中部地域、北陸地域、近畿地域、中国地域、四国地域、九州地域、沖縄地域、離島豪雪半島地域の計11の地区で重点的な区域開発を実施した。

った。

1961年の建築基準法改正では、特定市街区の制度が追加された。1963年の建築基準法の再改正ではさらに容積地区制度が追加され、建築物の絶対高度31mの高さ制限も撤廃された。容積率制度の実施は基本的には地域地区制度の完全施行を前提とするため、1968年の地域地区の改正は用途地域（一般使用区分）を当初の4種類から8種類に増加された。1992年の都市計画法改正により、用途地域は12種類となって現在に至り、その区分種類は完成した。

1970年と1971年の都市計画法と建築基準法の改正では、用途地域（一般使用区分）の種別を増加させるとともに、使用種別を強化、細分化した。その結果、用途地域は当初の4種類（住居地域、商業地域、準工業地域、工業地域）および2種類の専用地区（住居専用地区、工業専用地区）から8種類（第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域）に増加した。同時に各種区分の需要に応じて建蔽率、容積率および高さ制限などの規定を変更した。

東京都を日本の首都として積極的にゾーニングの修正を進めたことは、都市の発展に対してその都市機能の活性化を促進する働きがあった。これにより基本的な用途地域の修正を除き、同時に特定地区に対して高度地区、特別用途地区、防火地区、準防火地区などの特定専用区の規則を制定した。このように全面的な改正が完了したことで、日本の地域地区制度は完成した。

地域地区制度改正は地域地区改正の基本方針案および指定基準案に従って進められ、1971年2月に基本方針案が公布された。同年8月にその指定基準も併せて公布並びに施行された。この時のゾーニング主要目標と施行の重点を下記にそれぞれ述べる。

### ①主な目標

- ・ 生活環境の保護及び改善
- ・ 都市公害の防止
- ・ 都市防災の強化
- ・ 都市機能の活性化

### ②実施ポイント

- ・ 生活環境を保護するポイントは生活空間の保護及び改善にある。住居の専用エリアと住居地域はそれぞれの意義が異なる。第1種または第2種住居専用地域とは、住居専用に供する意味を持つため、地域の特性を含めて地域毎に容積率と高度の制限を課する。
- ・ 小型の工場と商業店舗を混合で利用する商業または準工業地域は、住宅の地元化の傾向に合わせて住居環境を守るため、住居地域でエリア別による変更を進める。
- ・ 都市公害の拡大を予防するため、工業団地にある大型の工場に対して、工場を移動することによって少しずつその影響を小さくしていく。その一方、元計画した範囲内における工場が集中したエリアでは、工場専用エリアの指定により住宅の建設を制限する。
- ・ 特殊工業（一般的には公害のある工業）の拡大問題については、特別工業エリアの指定により公害度の高い工場が自由に移動することを制限する。
- ・ 都市防災の機能を強化するため、防火地域及び準防火地域を区別するとともに、東京都

震災予防条例により都知事の指定する特別危険のエリア及び災害防止帯状エリアに合わせて防火対策を行う。

- ・ 都市機能の活性化を目的として、副都心開発に合わせて都市の核心機能を集中するように誘導する。例えば、新宿、渋谷、池袋など副都心及び八王子、立川などのセンター商業エリアの容積率を下げる一方で、都市公共施設の開發現状に対してはより高い容積率を適用する。
- ・ 住宅と商業地域が非常に近づいている地域では、環状6号線の荒川水道を境界線とし、第2種住宅専用地域で元の内側にある住宅用地エリア及び外側の商業業務を集中するエリアを指定する。
- ・ 都市再開発事業に積極的に取り組むことにより、特定の町が開発許可制の総合設計を適用することによって都市機能を活性化するとともに、建物の高さを低くする、容積率の環境に対する影響を減少させる。
- ・ 地域地区の改正については、都市の公共施設の開発状況を規定することにより、将来における開発の進捗に基づき、順番に改正しなければならない。

地域地区性の改正案については、上述の基本目標及び指定基準に従い改正を進める。各エリアでの工場公害、日照阻害などの環境問題もエリアによって性質が異なる。そこで、各エリアの住民の関心と様々な問題に対応するため、住民の参加とその意見が地域地区を改正するための参考となる。

上述のように、住民の参加が地域地区を改正するための重要な流れとなり、専門家、学者、公務員のみで政策を進めることなく、基本方針及び指定基準を公布し、区市町村の機関と民衆の意見とを合わせていくことによって、区市町村の地域地区改正草案を民衆の需要及び信頼に近けることができる。一級の行政機関（例えば都道府県）において1972年の1年間、政府の政策と住民の公聴会を基に定められた地域地区改正案が続々と公布されている。

上述の内容で、1973年2月に大都市の地方行政機関（区市町村）が幅広い意見を踏まえ、高度の開発地域及び用途地域などを改正した計画について、地方の行政機関が住民の説明会を開催して施行を推進した。

特に高度の開発地域では、日照問題などの基本生活条件について、生活環境を改善するためなるべく早く施行しなければならない。例えば多摩区の区役所では、1973年4月19日に優先的に多摩区にある19の市町村で至急に改善しなければならない用途地域の分別や内容について、同年の6月に施行をするように指定していた。

東京都で続々に用途地域（使用区別）を実施する際には、住民説明会の意見に基づき、区市町村の行政機関が当地住民の希望を基に再び調整を行い、1973年6月に第2回の住民説明会に合わせ、該当調整法案の説明を行った。東京都庁及び立川市の第2回説明会で合計で220名が出席し、意見を述べた。

多摩地区は上述の地方会議及び民衆の説明会による意見の交流方法を通じて、1973年9月初めに改正が完了することが確定し、同年の9月14日に施行されることになった。区の行政機関及び大島町が9月25日に公開展示を開始し、展示期間の間の住民の陳情の提

出は合計で 410 件となった。そこで区の地方行政機関、市町村行政機関及び東京都都庁の行政機関は 1973 年 10 月末に陳情の受付を終了した。その中には同じような意見の陳情書が 100 件もあったという。

1973 年 10 月 31 日に東京都庁東京都市計画の地方審議会は、正式に用途地域（使用区別）について地域地区改正案の改正を開始した。住民の陳情書意見に対して地方機関の意見と合わせて再度審議及び検討を行い、同年の 11 月 20 日に審議会の審議結果により付帯されている条件の通過改正が同意された。東京都の 22 ヶ年計画範囲エリアでは、八丈市都市計画区域を除き、その都市計画範囲内の用途地域、工業エリア、防火地域、準防火地域及び一部の高度開発エリアにある新たな地域地区を公告・施行した。付帯条件を通過する決議基礎を基に実施後の 2 年間に地域地区制は地方住民及び機関の意見を合わせて協調し、一部の地域地区も変更と実施を行った。

用途地域が指摘地域に対する日影規制の条例施行に合わせるため、建築基準法は 1976 年 11 月に改正された。1978 年 7 月に通過した日影条例も、それ以前に改正した用途地域（使用区別）の実施意見と合わせて改正が進められた。

東京都はレポートで用途地域（使用区別）などの指定方針及び指定基準を説明し、全面的に施行されている地区の開発を検討するとともに相関する担当機構の職責調整を行った。地域地区の改正案について、1980 年 12 月及び 1981 年 2 月から 3 月まで東京都都市計画地方審議会で審議を進めるよう交付されており、1981 年 4 月と 5 月に審議が通過し、6 月に公告及び施行を行った。今回の審議過程に多摩市は同時に特別業務地区として指定され、1981 年 7 月に東京都議会で通過した。その後特別用途地区を除いた 7 種の特別地域地区の都市計画権限は地方の審議会に移転した。1983 年 1 月 19 日に組織関係条例を改正し、同年の 4 月 1 日に施行することになった。

市区（市街化したエリア）及び非都市化エリア（市街化調整エリア）で改正後の地域地区を施行した結果について、東京都都市計画地方審議会で繰り返し検討と調整を行った結果、東京都知事が 1983 年に提出した東京都未来土地使用基本方針の報告で最後の成果を説明した。

その後、都市化したエリアの都市公共施設開発の一部修正のため、初めて全面的に将来の社会経済趨勢の変化に応じるための検討を行い、1986 年 7 月に 2 回目の全面的な検討を進めた。東京都都市計画地方審議会は東京都土地の使用基本方針について、土地使用調査の特別委員会を設置し諮問作業を行い、1987 年 3 月に東京都知事に提言を行った。

1987 年 6 月に提言された内容に基づいて、用途地域指定方針及び指定基準を全体的に検討した。区、市町村行政機関は提言された検討内容により草案を制定し、区、市町村行政機関、住民説明会、都市計画審議会などの意見を統合した結果について区、市町村地方機関により併せて 1988 年 6 月に東京都政府に提出した。その後相関する地方及び中央機関は 2 回目の全面的な検討をスタートし、1989 年 3 月に東京都地域地区の全面的検討草案を提出した。

この草案の検討で、東京都の 1 区あたりの地方行政レベルは 23 区及び 21 市に分けられると同時に、関連行政期間及び関連都市と地区の関係も調整された。1989 年 8 月には本

草案の審議は都市計画地方審議会を通過し、1989年10月より実施された。その他、残りの市町村の地方行政レベル（6つの市、3つの町）の用途地域分区区画が変更され、市区と市区開発保護政策における地域の変更との取り組みにより1989年11月に同時に都市計画改正案を発表し、その審議案は1989年12月に東京都計画地方審議会を通過し、1990年3月より公布され、施行されることになった。

昭和から平成までの東京都では次第に周囲の大都市との相互交流が始まるとともに、その国際化、高度情報化に伴い産業構造が変化した。そして、高齢化という社会現象をも引き起こした。とりわけ都心の土地値段の暴騰や東京都市区夜間人口の空洞化は、無視できない深刻な問題となっていた。

このような状況を解決するために、建築基準法と都市計画法は1992年にて再び改正が行われ、住宅区における用途地域（分区で表示）をさらに細分し、特別用途地区のカテゴリを追加した。住宅の分区には本来の3種類の分区（第1種居住専用地域、第2種居住専用地域及び居住地域）から7種類の分区（第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種居住地域、第2種居住地域、準居住地域）まで増加された。また商業区と工業分区系統に適用するために、本来の用途地域（一般使用分区）から12種類の用途地域（一般使用分区）に分けられた。

その後、用途地域（一般使用分区）を強化するためにさらに3種類の特別用途地域（特定専用地区）というカテゴリを追加した。中高層住居専用地区、商業専用地区、研究開発地区、新規追加の3種類の特定専用地区と本来の8種類特定専用地区を併せて11種類の特定専用地区になった。

1993年6月の東京都土地使用基本政策（報告）によれば、1993年9月に改めて用途地域の指定方針及び指定基準が制定され、また今回の指定方針と指定基準要求区、市町の取組規制の関連草案も含まれる。

区、市町行政レベル機関より用途地域（一般使用分区）向け、制定される草案は、その過程の中で、管轄行政区域を中心に住民説明会のプレゼンと意見聴取会が行われた。1994年9月には、区、市町行政レベル機関が東京都庁へ草案を提出した。1995年4月、東京都は各地区の行政レベル及び関連機関向け草案の策定と調整の検討を行った。

東京都の草案は検討と公聴会などの流れを経て、1995年9月に全都市計画案が完成し、また1996年1月19日から1996年2月2日までの検証を経て、1996年3月29日に東京都都市計画地方審議会にて審議を始め、1996年5月31日に通過後、公布され、これが施行されることになった。その他、細分化された新たな分区の画定で、特別用途地域や高度地区、防火地域、準防火地域の変更との取組も同時に進められ、さらに中高層住居専用地区、娯楽、レジャー地区の特別用途分区を画定した。

上記の内容を総合すると、日本にて施行された土地使用地区管制（地域地区制）は1919年都市計画法に遡って最初の土地使用分区（用途地域）は全て4種類の用地となった。それぞれ住宅用地、商業用地、工業用地、及び未指定用地（都市計画総論 P.65）である。1925年東京にて正式に土地使用分区が公表され、（黄世孟 台湾都市計画史年表 P.20 による）、正式に用途地域による土地使用の規制が行われた。日本はその時から正式に土地

使用地区制の新たな1ページを開いた。第2次世界大戦が始まったために日本の地区制は大きな影響を受けたため、それを踏まえた上で以下の様に簡単に説明する。

### ① 第2次世界大戦の直前 - 地区制の芽生え期

日本は第2次世界大戦に参加したことで、1930年代始めには積極的にアジア諸国に侵略していった。このような背景により1925年に東京、大阪で実行された用途地域の指定は適切に行われず、この状況は1945年の敗戦後まで続いた。

### ② 戦後復興期及び地区制成長期

第2次世界大戦後、日本国内では積極的に戦後復興が行われ、様々な都市計画が導入され、迅速に復興することを目指していた。ゆえに1925年に始めて正式に実行される地域地区制は1946年になってようやく定着した。同時に戦後復興計画の使用分区を確定したが、この時の地区制の使用上における最も特徴的な点は2割の工業使用面積と5割の商業使用面積の増加である（現代都市計画事典P.155）。このような地区制から考えると、当時の日本は工業と商業の使用面積の増加により戦後復興を行う計画であったとかがえられるが、一方で、東京では18,000ヘクタールの土地が緑地地域として指定された。

### ③ 経済の急速な成長—地区制変転期

戦後の復興によって経済は急速な成長を遂げ、都心から外向きに拡張していったが、単純な用途地域の指定は次第に急速に変化する都市発展に対応できなくなっていった。それゆえ、日本は1950年に建築基準法、1956年に首都圏開発法を施行するとともに、1957年には公園緑化計画を推進した。また1959年と1962年に高速道路と電車、地下鉄といった交通網も整えた。経済状況が急速に復活した20年間で、東京で行われた地域地区制は当時の建築基準法に準じるため、それよりも前に未指定であった用地は準工業用地に変更された。同時に建築基準法を適用するために住宅用地にも建蔽率60%の規制が施行され、1951年準工業用地の面積が拡大された。更に第2種特別工業地区の指定が始まり、1953年には住宅面積に不足という問題が生じたことで、東京では7,053ヘクタールの住宅地域を増やし、29%住宅地域を増加させた<sup>82</sup>。この時、土地使用分区システムが正式に始まったといえる。

1960年代になると建築技術の進歩によって、日本では相当高層の建物が建築可能となった。それゆえ、1963年に建築基準法を改正する際には、建築物の容積地区を画定し最高限度を廃止して、容積率を10種類の容積地区と5種類の空地による規制とした。容積地区の容積率は100パーセントを1単位とし、100パーセントから1,000パーセントまで10のクラスに分けられた。一方で、空地を設ける目的は住宅区に十分な開放的空間を提供することであったため、容積率については10パーセントを1単位とし、20パーセントから60パーセントまで5つのクラスに分けられた。その他、狭い道路に面したときには、その道路の幅員によって最大容積率を制限した。計算方式は容積率＝面する道路の幅員(m)規定する容積率であるが、その時容積率はその土地の使用分区システムに対応している。ただし、このような大雑把な規定では、不公平という不満が出やすい。一方で建築に関する制限を多く取り消したため、ビルの高層化や都市環境品質の低下が生じた。

<sup>82</sup> 山田学、川瀬光一等、1995、「現代都市計画事典」、p.155

したがって、1968年の都市計画法改正の際に地域地区制も改正され、本来の4種類から8種類まで増やされた。その8種類とは、第1種住宅専用区、第2種住宅専用区、住宅区、近所商業区、準工業区、工業区、工業専用区である。また容積地区への指定を廃除し、地区制の中で容積率と建蔽率を共通に適用することになった。(one set 主義)<sup>83</sup>

#### ④地区制の成熟期

1925年から1968年までの期間に日本で実行された地区制は様々な変遷を辿ったが、このような規制は1975年の容積率の規定により単行制に変更され、1976年の日影規則と指定高度利用地区を導入したことで制度が完成した。1992年に都市計画法と建築基準法の大幅な修正が行われた際には、用途地域がもともとの3種類の住宅分区から、さらに7種類に分けられた。特別用途地域については、中高層住宅専用区と商業専用区を追加したが、日本における地区制システムはこの時期としては先進的なものであったといえる。

---

<sup>83</sup> 山田学、川瀬光一等、1995、「現代都市計画事典」、p.155

## 2.2.2 日本の容積移転

日本の容積移転制度は台湾とは異なり、特別法の制定による規制でなく、各法令規定の中に散見されるものである。日本の容積移転制度は主として、建築規制と都市開発に対するより積極的な運用を目的とし、その容積移転の関連法が建築基準法と都市計画法の中で規定されている。従って、本研究は「建築基準法における容積移転」と「都市計画法における容積移転」の2つに分類し探究を行う。

### (1) 建築基準法による容積移転

#### ① 総合設計制度

##### ・ 制度内容

日本は民間の建築活動を加速させたが、良好な都市環境を実現するため1970年の建築基準法改正時、総合設計制度を創設<sup>84</sup>。この制度の創設は主として1960-70年代以来、日本の市街地における建築物が年々高くなり、細小の敷地内であっても中高層ビルが乱立する状況となっていた。長期的な都市資産形成の立場から見れば、計画の策定によって民間の建築活動を指導しなければならない。したがって、都市計画で重要街区の開発を指導するほか、個別の建築計画に対して総合設計制度を活用し、開発指導の推進を追求するものとする<sup>85</sup>。

##### ・ 容積移転の運用

総合設計制度はその本質において容積増加の制度であるが、この制度の運行過程で容積移転という効果も生じる。言い換えれば、複数の土地所有権者が共同建物を建築しようとする際に、建築基準法の1敷地1建物の原則に基づき<sup>86</sup>、複数の土地に対して1つの建築を建てるとみなし、かつ別々の敷地で建築された各棟建築物を1敷地で建築された1建物とみなすことで、総合設計制度を適用することができる。従って、1敷地上で複数建築物がある場合は建築確認の上で1つの建築物とみなし、総合設計制度下で個別建物間の建築規制が緩和されるとともに建築上で各建築物間の建築事項が調整されるため、個別敷地から見れば容積移転の現象と同義となる<sup>87</sup>。

また図2.2.1におけるA,B両棟の建築物が用途上で分離できない時、同一敷地とみなし規制を行うことができる。もしこの敷地が一定の空地比例に合い一定面積の規模に達し、特定の行政庁に認定された場合、総合設計制度を適用し当該敷地における容積緩和を獲得することができる。当該敷地建蔽率が50%である場合、2000m<sup>2</sup>の建築を建てることができるが、もし当該敷地の建蔽率を40%と降下させその空地面積を規制値に合わせる場合、獲得可能な床面積を2400m<sup>2</sup>まで増加することができる<sup>88</sup>。総合設計制度下において、2棟の建築物間で容積の調整を行うことができ、これこれも容積移転の現象と同義となる<sup>89</sup>。運用例を図2.2.2に示す。

<sup>84</sup> 陳立夫, 1995, 「日本の特定街区制度與総合設計制度」人與地 143、144 期, P59

<sup>85</sup> 和泉洋人, 2002, 「容積緩和型都市計画論」信山社, P40

<sup>86</sup> 建築基準法施行令第一条第一項を参照

<sup>87</sup> 福本泰, 2002, 「容積移転制度の日米比較」, P125

<sup>88</sup> 高田壽史, 1984, 「空中権の利用と都市開発(下)-民間活力の導入として日米比較」不動産研究のしおり 78 号, P6-7

<sup>89</sup> 福本泰, 2002, 「容積移転制度の日米比較」, P19

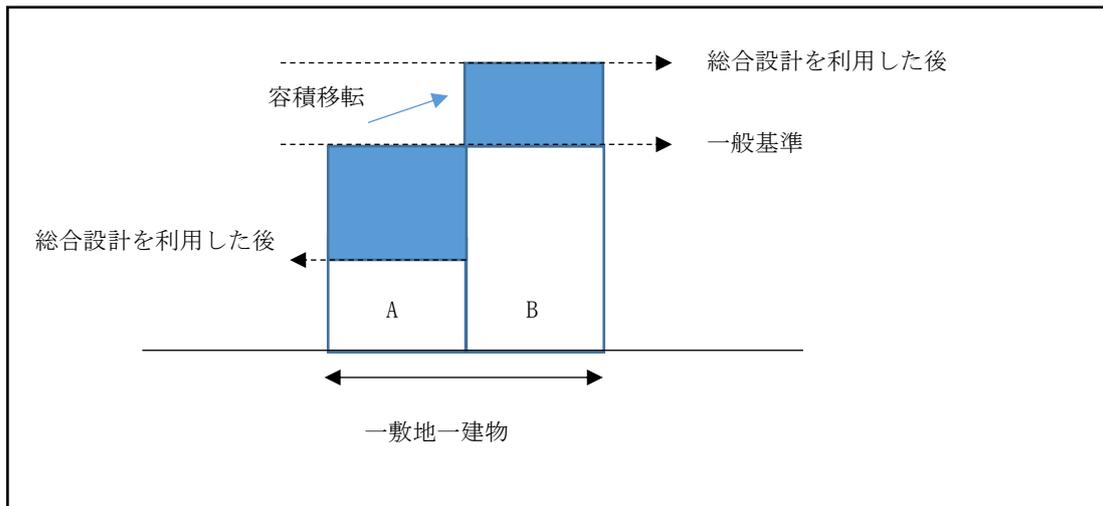


図 2.2.1 総合設計による容積移転

資料出典：福本泰，2002，「容積移転制度の日米比較」，P125



図 2.2.2 総合設計による容積移転の事例

資料出典：<http://img.plazahomes.co.jp/Media/uploads/2012/02/225.jpg>

## ②一団地の総合的設計制度

### ・ 制度内容

建築基準法による建築物の規制は原則として、建築物の敷地単位により行われる。建築敷地における一定比例の空地を確保し、建築物の建築発展を有効にコントロールするために、各棟建築計画の総合設計下において、その配置、形態、敷地内の空地と道路状況を十分に考慮する。その際、個別敷地に適用する規制が厳し過ぎると、1団地の調和が取れず建築物間の配置の調和に障害をもたらす<sup>90</sup>。このような理由により、建築基準法第86条の中には1団地の総合的設計制度が創設してある。

### ・ 容積移転の運用

1団地の総合的設計下において、当該土地所有者が容積緩和の範囲内で個別建築物間の容積配分を自由に設定することができるため、土地所有者間における容積移転の効果が発生する<sup>91</sup>。例えば、図2.2.3のA、B、Cの3筆の敷地では、A、B両敷地は20m道路に面し容積率が400%、C敷地は4m道路に面し容積率が240%とする。もしABCを1団地の設計とする場合、3筆の敷地を単一の敷地とみなし、かつ全ての敷地が20m道路に面することとみなした場合、容積率は400%となり容積緩和の効果が発生する。運用例を図2.2.4に示す。

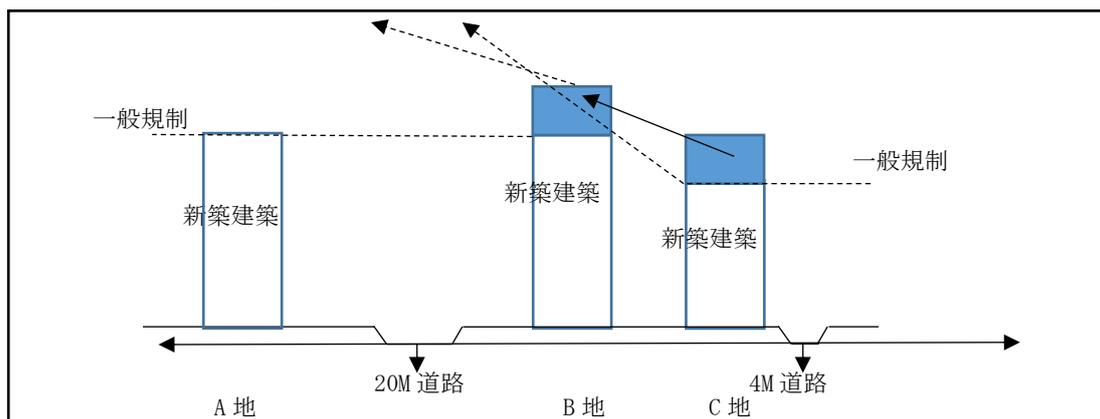


図 2. 2. 3 一団地総合設計制度による容積移転

資料出典：福本泰，2002，「容積移転制度の日米比較」，P126



ワールドシティタワーズ  
40階建  
用途:住宅  
敷地面積 25,060.41m<sup>2</sup>  
分譲会社 住友不動産(株)  
施工会社 清水建設(株)、  
(株)ピーエス三菱、西武建設(株)

図2.2.4 一団地総合設計制度による容積移転

資料出典：<http://iqra-channel.com/comprehensive-design-system>

<sup>90</sup> 鶴野和夫，「都市開発と建築基準法」，P412

<sup>91</sup> 福本泰，2002，「容積移転制度の日米比較」，P126

### ③連担建築物設計制度

#### ・ 制度内容

連担建築物設計制度は主として、一定の一団の土地の区域内に現に存する建築物の位置及び構造を前提として、安全上、防火上及び衛生上必要な国土交通省令で定める基準(建築基準法施行規則第10条の17)に従い、総合的見地からした設計によつて当該区域内に建築物が建築される場合において、国土交通省令で定めるところ(建築基準法施行規則第10条の16)により、特定行政庁がその位置及び構造が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める当該区域内に存することとなる各建築物に対する特例対象規定(建築基準法第86条第2項)の適用については、当該一定の一団の土地の区域をこれらの建築物の一の敷地とみなす。また、その面積が政令(建築基準法施行令第136条の12)で定める規模以上に達する当該土地の区域内に現に存する建築物の位置及び建蔽率、容積率、各部分の高さその他の構造を前提として、安全上、防火上及び衛生上必要な国土交通省令で定める基準(建築基準法施行規則第10条の17)に従い、総合的見地からした設計によつて当該区域内に建築物が建築され、かつ、当該区域内に政令(建築基準法施行令第136条の12)で定める空地を有する場合において、国土交通省令で定めるところ(建築基準法施行規則第10条の17)により、特定行政庁が、その建築物の位置及び建蔽率、容積率、各部分の高さその他の構造について、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、かつ、総合的な配慮がなされていることにより市街地の環境の整備改善に資すると認めて許可したときは、当該区域内に存することとなる各建築物に対する特例対象規定の適用について、当該建築物を同一の敷地とみなし規制を行い、かつ、許可範囲内において、建築される建築物容積率又は各部分の高さが一般規定の基準を超え、建築の緩和(建築基準法第86条第4項)を獲得することができる。

連担建築物設計制度は大体、一団地の総合的設計制度と同じく、両者の最大差異について、前者の対象は新築の建築物とし、後者は既存の建築物を含み運用を加えることができる。

#### ・ 容積移転の運用

連担建築物設計制度下では、下記の条件に該当する場合に容積移転の効果が発生する。

- (1) 建築物間の容積の合理配分
- (2) 建築物間における更に詳細な容積調整による環境確保
- (3) 複数接続の建築敷地でのオープンスペースの集中的な設置

例えば、道路に隣接する一般の土地を特定の利用だけと設定し、当該土地とその隣接の土地が連担建築設計制度を適用する場合は一般基準の規定を受けない<sup>92</sup>。この建築物の容積を詳細に調整すると容積移転の効果が発生する(図 2.2.5)。運用例を図2.2.6に示す。

<sup>92</sup> 小林重敬, 2000, 「わが国の『容積移転』に関わる制度の動向について一近年の連担建築物設計制度、特例容積適用区域制度を中心に」 不動産研究 4 巻 24 号, P6

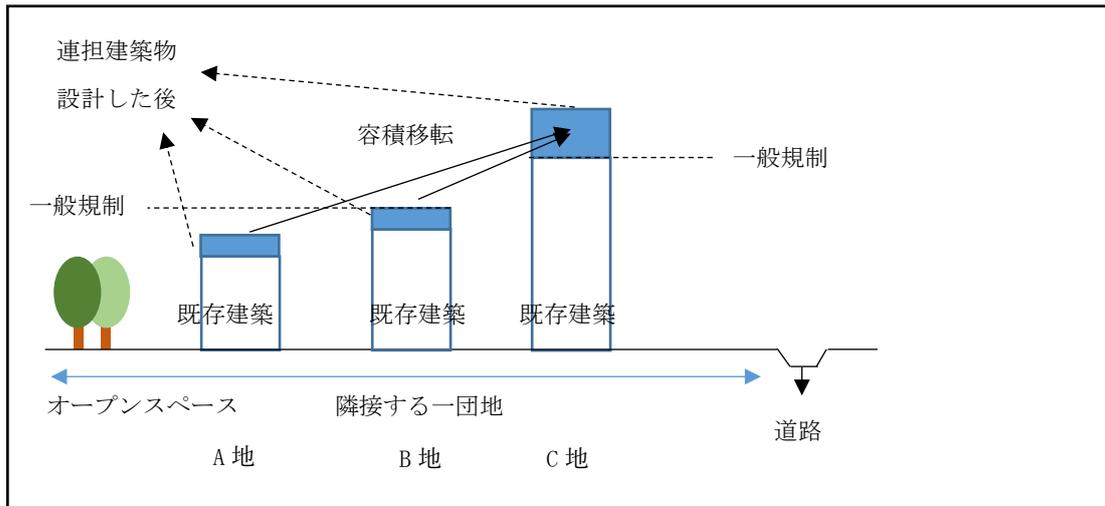


図 2.2.5 連担建築物による容積移転

資料出典：福本泰，2002，「容積移転制度の日米比較」，P127



図 2.2.6 連担建築物による容積移転

資料出典：<http://moitzan.life.coocan.jp/tokyo240129.html>

## (2) 都市計画法による容積移転

建築基準法による容積移転のほか、日本の容積移転は都市計画法によるものもある。

### ① 特定街区制度

#### ・ 制度概要

日本の都市計画は第2次世界大戦によって都市の発展が一度停止したが、戦後国内で様々な振興計画が施行された。例えば、1950年には国土総合開発計画法が公布され、国内に対し4つのレベルの計画を立て開発が行われた。また「総合開発構想」、「経済自立5年計画」、「新長期経済計画」、「国民所得倍増計画」等の様々な経済発展措置を推進したことで、日本国内の工業施設、港湾、鉄道、新幹線等の各重要施設も発展していった。しかし、この高度発展が都市への人口の急速な集中をもたらし、市街地の環境を顕著に悪化させた。各プロジェクトも高密度に行われ、特に商業地区では建蔽率をほとんど使い切った高層建築物が建てられたために、適当な公共空地が確保されない状況が生じた。このような典型的な問題としては、建築物過密のため生じた災害危険地区、都市発展による近郊の農業地区への損害、混乱悪化の交通、多くの汚染や公害問題等がある。従って当該都市問題を防止するために、1961年に建築基準法を改正した際には特定街区制度を創設し、さらに1968年の都市計画法の改正時に、特定街区を土地使用区分の1つと定めた<sup>93</sup>。

特定街区とは、市街地の整備改善を図るため街区の整備又は造成が行われる地区について、その街区区内における建築物の容積率並びに建築物の高さの最高限度及び壁面の位置の制限を定める街区(都市計画法第9条第19項)のことをいう。詳細に言えば、特定街区は都市機能の更新と造成、優良な都市空間保全を目的とし、相当規模の計画を有する。即ちこの制度では都市環境上有効な空地を確保するとともに、一定規模の街区単位の建築物計画を施行し、市街地の整備改善を図ることを目的とする。従って特定街区計画では、当該街区区内において、都市基盤整備及び優良な環境保全と開発促進課題の調和を図ることが可能となる<sup>94</sup>。計画的な発展のため、この街区区内に関する建築については建蔽率、高さ等一般の建築規制(建築基準法第60条)を適用せず、都市計画により建築物の位置及び形態を決定し、隣地及び周辺市街地との関係を十分に考慮し、さらに都市環境を破壊しないことを原則とする。

特定街区を地区の特性に適合させ、土地の高度利用を促進し、その弾力性の運用を図るためには、以下の事項を考慮しなければならない<sup>95</sup>。

- ・ 有効な空地面積と街区面積の比例。
- ・ 当該街区の良好な市街地環境形成を図るために、以下の措置を取る。
  - (i) 街区内の建築物は、地方公共団体が地区特性を考慮した後に、当該地区の用途使用として建設すべきであると認める。
  - (ii) 一定規模の緑化が可能な空地等を有し、市街地環境向上への貢献を確保。
  - (iii) 地区整備のため広域性を持つ公共・公益施設を整備。
  - (iv) 歴史的建築の保全及び修復。

<sup>93</sup> 石田頼房, 1987, 「日本近代都市計画の百年」自治体研究社, P207-210

<sup>94</sup> 荒秀・小高剛編: 「都市計画法概説」, 信山社出版, P232,

<sup>95</sup> 日本国土交通省都市, 2005, 地域整備局都市計画課の「都市計画運用指針」, P79

・その他事項

- ( i ) 都市計画区域の主要計画、住宅市街地の整備開発方針又は市町村主要計画について、住宅環境誘導地区のため定められる区域等のために、一定比例以上の建築物を住宅用に供する。
- ( ii ) 相当大規模の地区で土地の高度利用を図るため一定内容の計画を定める。
- ( iii ) 当該地区は水面や緑地等で囲まれ、高い独立性と一定規模を有すると認められた場合、一体的かつ総合性開発又は整備のための計画を立てるためにより高い容積率の最高限度を規定する。
- ( iv ) 特定街区は整備街区であるため、地区の特性によりオープンスペース機能の空地が確保され、同時にその建築形態を規制し、有効かつ高度利用が可能な建築敷地を確保できる。この前提において、一定程度規模の街区を指定しすることができる。しかし、一体的かつ計画的に整備する複数街区中では、個別特定街区の指定時に、地区全体が相当規模を有し、計画の一体性が確保され、同時に各別の街区が適当な規模の広さの道路を囲む場合においては、より小規模の街区でも特定街区と指定することもできる。さらに、必要な時に複数特定街区全体を単一街区とみなしその容積率を指定することができる<sup>96</sup>。したがって、特定街区制度施行範囲は単一街区中に限らず、必要に応じて複数街区を1つの特定街区としすることもできる。

・ 容積移転の運用

特定街区内の相関建築事項については、建築基準法の一般規制を適用せず、都市計画とともに当該地区内の建築事項を別に規定している。この制度は主として土地の高度利用と優良な空地確保を促進するためであるため、都市計画により規制する建築事項については建築基準法の一般規制より緩く、建築上の緩和を獲得することができる。この緩和の容積は当該特定区内の建物で合計するため、容積移転の現象が発生する。言い換えれば、特定街区と指定される地区(単一街区又は複数街区を問わず1街区とみなす)は、その地区内の建築物の規制は一定規模の柔軟性を有し、日照、交通、景観、利用形態等が異なる場合に個別建物の容積率に配分、調整を行うことができるため、各土地所有者の間で容積率の差異が生まれ、容積移転の現象が発生する。

従って特定街区制度は容積移転を直接に規定する制度でなく、容積移転の現象は制度運用の間接効果によって生じるものである。この点から見れば特定街区は前述の米国敷地合併制に類似するところがある。敷地合併制下の容積移転も複数敷地合併時に個別敷地の容積率を改め、合併の敷地全体からその容積率を考慮するために、間接的に容積移転の効果が発生する。また特定街区制度は、地区改善に貢献する施設設置並びに特定用途建築物の建築に対し容積緩和を与えるが、これは米国の保護した農地等優良と歴史建物の容積移転にも類似する。しかし米国においては、公共施設と空地を確保するための制度は、容積緩和を与えるものと TDR の制度と別々に存在している<sup>97</sup>ため、日本とは内容が異なる。

前述のように、特定街区は原則として一定範囲の街区について規制を定め、当該街区内

<sup>96</sup> 「都市計画運用指針」, 2010, P79

<sup>97</sup> 高木文雄, 1993, 法人・個人をめぐる借地権の税務, 清文社, P197-201

の建築事項について都市計画により緩和を加え、都市計画で規制する容積総量内において各建築物がその容積率を自由に配分することができるために、容積移転の効果が発生する。また例外的な状況下では、複数街区を単一街区とみなし特定街区をも指定するため、単一街区内外とみなす各街区間においてもその容積を自由に配分することができ、容積移転の効果が発生する(図 2.2.7)。運用例を図2.2.8に示す。

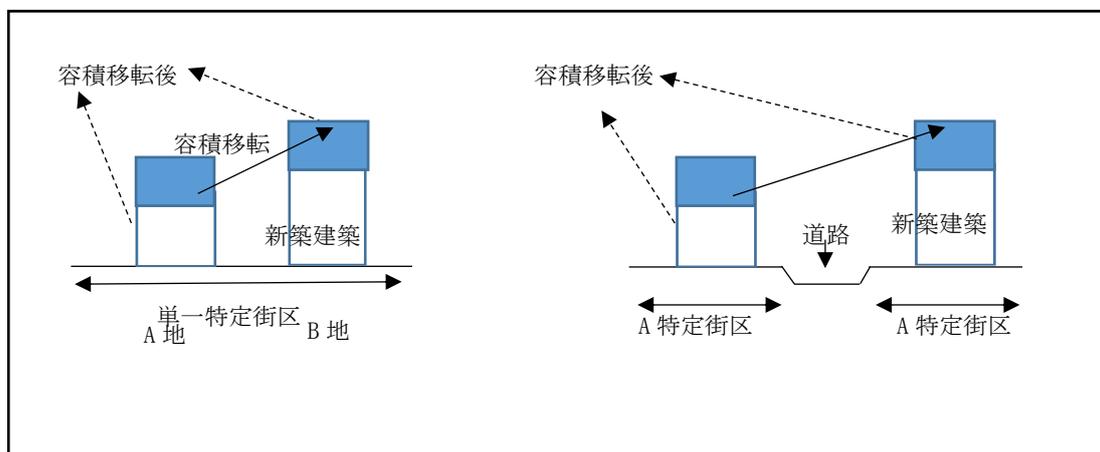


図 2.2.7 特定街区制度による容積移転

資料出典：大浜啓吉，1992，「空中権における公法上の問題」，P33



図2.2.8 特定街区制度による容積移転

資料出典：[https://office.mec.co.jp/bldg\\_img/917/917\\_exterior\\_01\\_280x\\_a.jpg](https://office.mec.co.jp/bldg_img/917/917_exterior_01_280x_a.jpg)

## ②再開発地区計画制度(再開発等促進区)

### ・制度概要

日本は1980年代間で経済高度発展に伴い、土地投機等状況も出てきて、当時、土地格価異常な高騰により多くの問題が発生した。日本政府は当時、地価高騰に対し、土地取引監視制度を施行したが<sup>107</sup>、この効果も有限的で、望ましい成果を得られなかった。一方、日本は当時、土地と都市空間の供給拡大の政策もあり、土地等の供給量を増加し、その価格を低減された。1980年代後期まで、都心地価高騰のため、既成の市街地都市計画規制の中にも、各項の緩和の規定を加えた。1988年に都市計画法の中における再開発地区計画制度<sup>108</sup>を導入し、土地と都市空間の不足を緩和されたのである。

再開発地区計画は都心位置における工場、倉庫、港湾施設等、より小規模でかつ未利用の遺跡地について、当該土地の利用転換を促進し、一体的かつ総合的な市街地再開発、土地の高度利用と都市機能の更新を実施又は誘導するために市町村の制定する計画である<sup>109</sup>。言い換えれば、この制度は地区の特性により再開発の実現を目的とし、かつ、地区レベルで建築物と公共施設に関する事項を、全体的かつ詳細に規定するのである。また、公共施設の整備をも前提とし、容積率等制限緩和と都市環境制限強化の機能を有し、良好な市街地発展を誘導する<sup>110</sup>。しかし、この制度について、2002年に住宅高度利用地区計画とともに地区計画に統合され、地区計画区域の全部又は一部における元来、住宅高度利用地区計画又は再開発地区計画に相当する区域を再開発等促進区と指定<sup>111</sup>。即ち、改正前の都市計画法に定める住宅高度利用地区計画、又は改正前の都市再開発法に定める再開発地区計画に関し、新都市計画法に定める地区計画区域内において、全て上述両種の地区計画を再開発等促進区の都市計画(都市計画法附則第3条、2002年7月1日法律第85号)とみなす。従って、再開発地区計画が実際的に依然として存在し、地区計画の中に統合され、地区計画中の必要地区において、再開発等促進区を指定することができる。よって、以下、再開発等促進区について、簡単に述べる。

再開発等促進区とは、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進とを図るため、一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備を実施すべき区域をいう。以下の地区内において、都市計画で再開発等促進区(都市計画法第12条の5第3項)を実施することができる。

- ・現に土地の利用状況が著しく変化しつつあり、又は著しく変化することが確実であると見込まれる土地の区域であること。
- ・土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、適正な配置及び規模の公共施設を整備する必要がある土地の区域であること。
- ・当該区域内の土地の高度利用を図ることが、当該都市の機能の増進に貢献することとなる土地の区域であること。
- ・用途地域が定められている土地の区域であること。

<sup>107</sup> 鶴野和夫、前掲書(註90)、P126-P128

<sup>108</sup> 石田頼房、1987年、前掲書(註93)、P279-P282

<sup>109</sup> 荒秀・小高剛編前掲書(註94)、P179

<sup>110</sup> 日本参議院建設委員会122回13号、P19

<sup>111</sup> 高木任之、2004、近代消防社、「都市計画、建築法規のドッキング講座」、P262

再開発等促進の地区計画、主要な規定内容について、地区計画に規定すべき事項のほか、その他土地利用の基本方針と政令で規定する道路、公園及びその他施設の配置と規模等（都市計画法第12条の5第4項）がある。従って、再開発等促進区の地区計画の主要内容は、当該地区内の土地に関する利用発展の規定である。なお、適当かつ必要な相関公共施設も重要な規制である。

又、この地区計画中において、特定行政庁の同意の前提で当該地区内の相関建築規定を緩和し、より緩い規定を適用することができる。言い換えれば、まず、地区計画の再開発等促進区で、地区整備計画が定められている区域のうち建築物の容積率の最高限度が定められている区域内においては、当該地区計画内容に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合は、建築基準法に規定する容積率の規定は、適用しない（建築基準法第68条の3第1項）。

更に、地区計画の再開発等促進区のうち、当該地区計画の内容に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合は、建築基準法第53条第1項～第3項及び第6項（建蔽率の相関規定）の規定は、適用しない（建築基準法第68条の3第2項）。

次に、地区計画中の再開発等促進区のうち、当該地区計画の内容に適合し、かつ、その敷地面積が政令で定める規模以上<sup>112</sup>の建築物であつて特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合は、建築基準法第55条第1項及び第2項（建築物高さの制限）の相関規定は、適用しない（建築基準法第68条の3第3項）。

最後に、地区計画中の再開発等促進区のうち、敷地内に有効な空地が確保されていること等により、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可した建築物については、建築基準法第56条（斜線制限）の相関規定は、適用しない（建築基準法第68条の3第4項）。

上述の規定下において、再開発等促進区内の相関建築物について、相関の要件に適合しさえすれば、一般より緩い規制を適用し更に多い建築空間を取得することができる。従って、地区計画の指定再開発等促進区により、当該地区内への詳細な規制を行い、かつ、必要な公共施設を確保し、更に有効に当該地区内の土地利用を引き起こす。都市に更に多くの空間を提供できるだけでなく、都市の良好な発展を確保し更に完璧な生活環境を創造することもできる。日本は1980年代の経済高度発展に伴い、土地投機等も行われたが、当時の土地価格の異常な高騰により多くの問題が発生した。日本政府は、地価高騰に対し土地取引監視制度を施行したが<sup>113</sup>、この効果も限定的で望ましい成果は得られなかった。一方で当時の土地と都市空間の供給拡大の政策によって、土地等の供給量が増加したため、その価格が低減された。1980年代後期まで都心の地価高騰のため、既成の市街地都市計画規制の中にも各項の緩和の規定が加えられた。1988年に都市計画法の中における再開発地区計画制度<sup>114</sup>が導入され、土地と都市空間の不足が緩和されたのである。

<sup>112</sup> 建築基準法施行令第136条の2の6

<sup>113</sup> 鶴野和夫，前掲書（註90），P126-P128

<sup>114</sup> 石田頼房，1987年，前掲書（註93），P279-P282

再開発地区計画は都心における工場、倉庫、港湾施設等、より小規模でかつ未利用の遺跡地について、当該土地の利用転換を促進し、一体的かつ総合的市街地再開発、土地の高度利用と都市機能の更新を実施・誘導するために市町村が制定する計画である<sup>115</sup>。言い換えれば、この制度は地区の特性に応じた再開発の実現を目的とし、地区レベルで建築物と公共施設に関する事項を全体的かつ詳細に規定するのである。また公共施設の整備をも前提とし、容積率等制限緩和と都市環境制限強化の機能を有し、良好な市街地発展を誘導する<sup>116</sup>。しかし、この制度は、2002年に住宅高度利用地区計画とともに地区計画に統合され、地区計画区域の全部又は一部における元来、住宅高度利用地区計画又は再開発地区計画に相当する区域を再開発等促進区と指定された<sup>117</sup>。即ち、改正前の都市計画法に定める住宅高度利用地区計画又は改正前の都市再開発法に定める再開発地区計画に関して、新都市計画法に定める地区計画区域内において、全て上述両種の地区計画を再開発等促進区の都市計画(都市計画法附則第3条、2002年7月1日法律第85号)とみなすこととなった。従って、再開発地区計画は依然として存在し地区計画の中に統合されるとともに、地区計画中の必要地区において再開発等促進区を指定することができる。以下、再開発等促進区について簡単に述べる。

再開発等促進区とは、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進を図るため、一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備を実施すべき区域をいう。以下の地区内において、都市計画で再開発等促進区(都市計画法第12条の5第3項)を指定することができる。

- ・現に土地の利用状況が著しく変化しつつあり、又は著しく変化することが確実にであると見込まれる土地であること。
- ・土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、適正な配置及び規模の公共施設を整備する必要がある土地であること。
- ・当該区域内の土地の高度利用を図ることが、当該都市の機能の増進に貢献することとなる土地であること。
- ・用途地域が定められている土地であること。

再開発等促進の地区計画では、主要な規定内容について、地区計画に規定すべき事項のほかにもその他土地利用の基本方針と政令で規定する道路、公園及びその他施設の配置と規模等(都市計画法第12条の5第4項)がある。従って、再開発等促進区の地区計画の主要内容は、当該地区内の土地に関する利用発展の規定である。なお、適当かつ必要な相関公共施設も重要な規制である。

またこの地区計画中において、特定行政庁の同意を前提として当該地区内の相関建築規定を緩和し、より緩い規定を適用することができる。

まず地区計画の再開発等促進区で、地区整備計画が定められている区域のうち建築物の容積率の最高限度が定められている区域内においては、当該地区計画内容に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合は、建築

<sup>115</sup> 荒秀・小高剛編前掲書(註95), P179

<sup>116</sup> 日本参議院建設委員会122回13号, P19

<sup>117</sup> 高木任之, 2004, 近代消防社, 「都市計画、建築法規のドッキング講座」, P262

基準法に規定する容積率の規定は、適用しない(建築基準法第 68 条の 3 第 1 項)。

更に、地区計画の再開発等促進区のうち、当該地区計画の内容に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合は、建築基準法第 53 条第 1 項～第 3 項及び第 6 項(建蔽率の相関規定)の規定は、適用しない(建築基準法第 68 条の 3 第 2 項)。

次に、地区計画中の再開発等促進区のうち、当該地区計画の内容に適合し、かつ、その敷地面積が政令で定める規模以上<sup>118</sup>の建築物であつて特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合は、建築基準法第 55 条第 1 項及び第 2 項(建築物高さの制限)の相関規定は、適用しない(建築基準法第 68 条の 3 第 3 項)。

最後に、地区計画中の再開発等促進区のうち、敷地内に有効な空地が確保されていること等により、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可した建築物については、建築基準法第 56 条(斜線制限)の相関規定は、適用しない(建築基準法第 68 条の 3 第 4 項)。

上述の規定においては、再開発等促進区内の相関建築物について要件に適合しさえすれば、一般より緩い規制を適用しより多くの建築空間を獲得することができる。従って、地区計画の指定再開発等促進区により、当該地区内への詳細な規制が行われるとともに必要な公共施設が確保されることで、当該地区内の土地利用が更に有効なものとなる。都市により多くの空間を提供できるだけでなく、都市の良好な発展を確保することで理想的な生活環境を創造することもできる。

#### ・容積移転の運用

前述の建築緩和規定下においては、容積移転の効果が発生する。即ち各街区で実施する容積利用調整については、個別の敷地に対し特定行政庁が個別の建築計画内容を審査する。その後、許可された建築物において当該地区整備計画に規定する容積率限度のうち、各地権者の間で、その容積率について相互に調整を行うことで容積移転の効果が発生する。<sup>119</sup> その容積移転の内容を図 2. 2. 9 に示す。再開発促進区のうち、この 3 筆の敷地が全て建築基準法第 68 条の 3 の相関規定に適合する場合は、特定行政庁の許可下において当該敷地では一般の規定を適用せず、その建築物への緩和を獲得することができる。また、当該地区整備計画に規定する容積上限のうち、この 3 筆の土地の間では相互にその容積を調整できるため、容積移転の効果が発生する。運用例を図 2. 2. 10 に示す。

<sup>119</sup> 建築基準法施行令第 136 条の 2 の 6

<sup>120</sup> 和泉洋人，前掲書(註 86)，P226

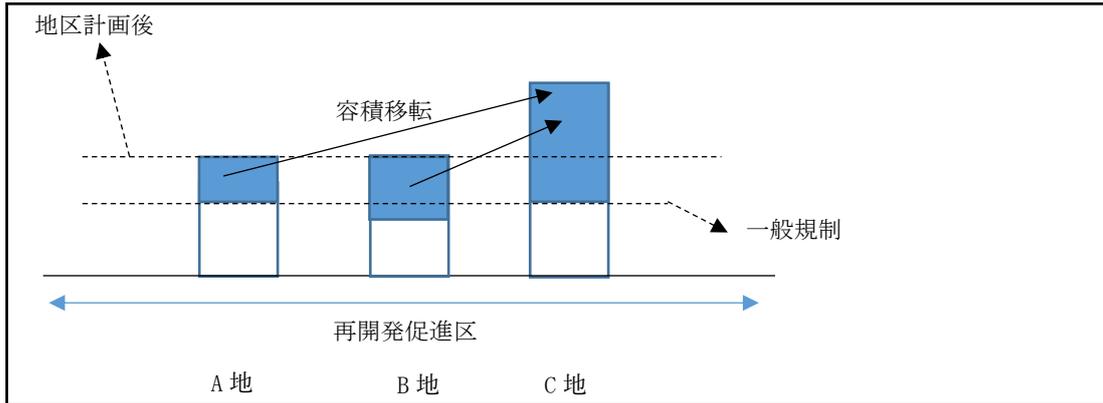


図 2.2.9 再開発促進区による容積移転

資料出典：福本泰，2002，「容積移転制度の日米比較」，P131



東京ミッドタウン  
 用途：事務所、ホテル、住宅  
 面積 68,900m<sup>2</sup>  
 会社 三井不動産株式会社、全国共済農業協同組合連  
 合会、安田生命保険相互会社（現 明治安田生  
 命保険相互会社）、富国生命保険相互会社、積水  
 ハウス株式会命保険株式会社）  
 施工会社 竹中・大成建設工事共同企業体  
 設計会社（株）日建設計

図 2.2.10 再開発促進区による容積移転の事例

資料出典：<http://tochi.mlit.go.jp/chiiki/land/ex20/1605/img/02.jpg>

### ③容積適正配分型地区計画

#### ・ 制度概要

1991年にバブル経済崩壊と地価下落が発生し、当該状況で経済社会に相当の衝撃をもたらした。従って経済社会の変化に対応するためには、根本的に都市計画制度と都心居住機能回復等の課題を検討しなければならない。そこで1992年にこれらの課題について、都市計画法が改正<sup>122</sup>された。この改正の内容は1968年都市計画制定以来の正式な検討としての容積緩和に関する制度であった。即ち、容積適正配分型地区計画の創設である。

この制度は主として地区整備計画(再開発等促進区を含んでいない)について、用途地域内の適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域において建築物の容積を適正に配分することが当該地区整備計画の区域の特性に応じた合理的な土地利用の促進を図るため特に必要であると認められるときは、当該地区整備計画の区域を区分して容積率の最高限度を定めるものとする(都市計画法第12条の7)。当該地区内の各区域において、最高限度容積率下で、適切に容積率を配分することができる。この制度の適用は、主に以下の2つの場合とする<sup>121</sup>。

- ・ 誘導型地区計画を適用するとともに<sup>122</sup>公共施設を整備し、土地の有効な利用を図り、都市計画で指定する主要道路等区域内で、より高い容積率により当該区域内土地の合理的な利用を促進し、同時に該当主要道路に隣接する道路整備を増進し、容積の適正配分により公共施設の整備を促進する必要がある場合、施行すること。
- ・ 土地利用上一体性のある区域内において、住宅供給の促進、文化施設及びその他公益上、必要があると認める施設整備、並びにその他都市機能の増進等のため、指定容積率を超え土地の高度利用を図るべき区域。例として、樹林地、オープンスペース等の保全、形成又は伝統建物の保存、良好な景観と街区の保全又は形成等のため適用すべき低容積率の区域である。言い換えれば、上述の超過の指定容積を適用し高度利用すべき地区で低容積率を適用する区域間においては、この計画により適当にその容積を配分し、土地を有効に利用することができる。

上述のように、容積適正配分型地区計画中においては、各区域を区分した後高度利用すべき地区の容積率が一般規定値を超え、土地の更に有効な利用を促進することとなる。その根拠となる法律は主に建築基準法第68条の5である。即ち、都市計画法第12条の7により地区整備計画を区分し建築物容積率の最高限度を定め、当該最高限度を建築基準法第52条第1項第1号～第4号の規定とみなし、かつ当該地区で別に当該地区に適用する建築物容積率の最低限度、建築物敷地面積の最低限度等事項を規定する。簡単に言えば、地区整備計画で規定する容積率最高限度を用途地域の都市計画で規定する容積率限度とみなし、当該地区の建築物に適用させる。なお、併せて当該地区範囲内の建築物の容積率最低限度、敷地面積最低限度等も規定する。<sup>123</sup>

<sup>120</sup> 和泉洋人，前掲書(註85)，P30

<sup>121</sup> 「都市計画運用指針」，前掲註[96]，P162

<sup>122</sup> 「都市計画運用指針」，前掲註[96]，P159

<sup>123</sup> 高木任之，前掲書(註117)，P341

## ・容積移転の運用

この制度は一定区域内の総容積範囲内において、容積の適当な配分を施行するため、土地間の容積移転の現象が発生する<sup>124</sup>。詳細に言えば、特定区域を高度利用すべき地区と低度利用すべき地区に区分し、さらに当該特定区内で最高容積率を指定する。さらに都市計画により高度利用地区と低度利用地区の容積を適当に配分し、個別区域の最も適当な利用の分を求めるために、この容積配分の過程の中で容積移転が発生する。また、この制度の特色としては、その容積移転が個別敷地を単位とするのではなく、地区を単位とすることにある(図 2.2.11)。しかしこの制度は地区を単位とし容積配分を行いその移転の限度を規定するため、その運用上の困難がある<sup>125</sup>。

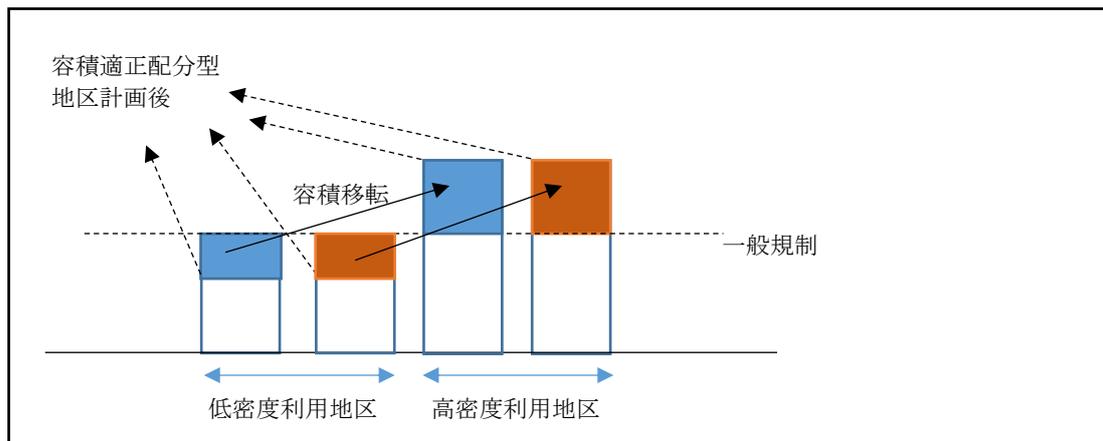


図 2.2.11 容積適正配分型地区計画による容積移転

資料出典：福本泰，2002，「容積移転制度の日米比較」，P133

<sup>124</sup> 日端康雄，「わが国の容積移転システム現状のと課題」，P19

<sup>125</sup> 福本泰，前掲文(註 92)，P132

#### ④特例容積率適用区域計画

##### ・ 制度概要

日本では1992年に都市計画法を正式に検討して以来、2000年に都市計画法と建築基準法について、大規模な改正を行った。主要な背景としては1968年都市計画法施行以来30年間、都市への人口集中が徐々に緩和された他、自動車の普及によって都市の経済社会環境に大きな変化をもたらした。よって、都市計画を当時の社会に合わせ、地区が都市計画の一部となる状況下において、都市計画が確実に個別地区の課題に対応できるよう柔軟性と透明性を持たせなければならない<sup>126</sup>。さらに、その改正における重点は主として都心の市街地を対象としてその土地の有効利用を促進し活力のある都市を創造すること、並びに郊外を対象として豊やかかつ良好な田園環境を実現することである<sup>127</sup>。その中で都心の市街地で土地の有効利用を促進するために、特例容積率適用区域制度を創設。当該制度の当初創設の目的は既成市街地の再整備を図るとともに、商業区内の高度利用の区域中で、将来における建築物容積の活用を促進するためである<sup>128</sup>。

特例容積率適用区域制度とは、「都心の商業区中における道路、鉄道、下水道等基礎施設すでに整備した区域中で、都市計画で定める当該地区全体土地の高度利用を図るとき、土地所有権者の同意を前提とし、特定行政庁が当該地区内の各敷地について、地区の実情と併せて考慮し合理的かつ適当な土地利用の必要があると認め、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がない場合に、2以上の敷地について容積率を活用する制度」をいう<sup>129</sup>。言い換えれば、本制度は特定分区中において、適当な配置及び規模の公共施設を有する土地区域で、建築基準法第52条第1項～第9項に規定する建築物容積率限度から見れば、建築物容積率の活用を促進し、土地高度利用を図る地区として企画される(都市計画法第九条第15項)。また本制度は主として土地の有効利用を図るとともに未利用容積の有効運用を促進する。従って、建築基準法第57条の2はこの区域内の関連建築事項について規制する。以下で、この規定について説明する。

まず、特例容積率適用地区内の2つ以上の敷地においては、土地の所有者又は建築を目的とする建築の所有者及び土地を借りる人、これらの権利者の同意を得た者の1人または数人は、規定により特定行政庁に対し、2つ以上の敷地(以下、「特例敷地」という)に関し個別適用の特別容積率(以下、「特例容積率」という)の限度指定を申請することができる。この申請については利害関係者がいる場合は、申請前にその同意を得なければならない。

また、特定行政庁はその申請する特例容積率限度について、これらの建築物の利用上の必要性和周囲状況を考慮した後に、個別特例敷地に合う容積により合理的かつ適当な規定を定める。もしこの容積率限度が建築基準法第52条に規定する一般の数値を超えた場合は、これらの建築が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認められなければならない。要は、特例容積率適用地区制度は連担建築設計制度の地方のバージョンと言え、対象地区要件により、申請要件等の指定を前提とし商業区の適当な配置及び規模の公共施

<sup>126</sup> 藤卓二の発言，日本衆議院建設委員会 147 回 7 号 P24

<sup>127</sup> 稲本 洋之助、小柳春一郎、周藤利一「日本の土地法—歴史と現状」P209；小林重敬，前掲文(註46)P9-P10

<sup>128</sup> 何村茂，「東京都における容積移転制度の運用上考えかた」，日端康雄編，P40-P41

<sup>129</sup> 何村茂，「東京都における容積移転制度の運用上考えかた」，日端康雄編，前掲書(註72)，P40-P41

設を有する土地区域で2つ以上の敷地について、容積率を活用する制度なのである。

### ・ 容積移転の運用

特例容積率適用地区については、都市計画より指定した位置や区域など、具体的な建築容積緩和事項に関して土地所有者の申請に基づき、特定行政庁が指定を与えるため、本制度は土地所有者の意思を尊重する機能を持つ。なお、土地所有者の申請によって特定行政庁は特例敷地間について適当な容積率を指定し、当該土地所有者に特例敷地間における容積配分時に、容積移転を発生させる(図 2.2.12)。運用例を図2.2.13に示す。

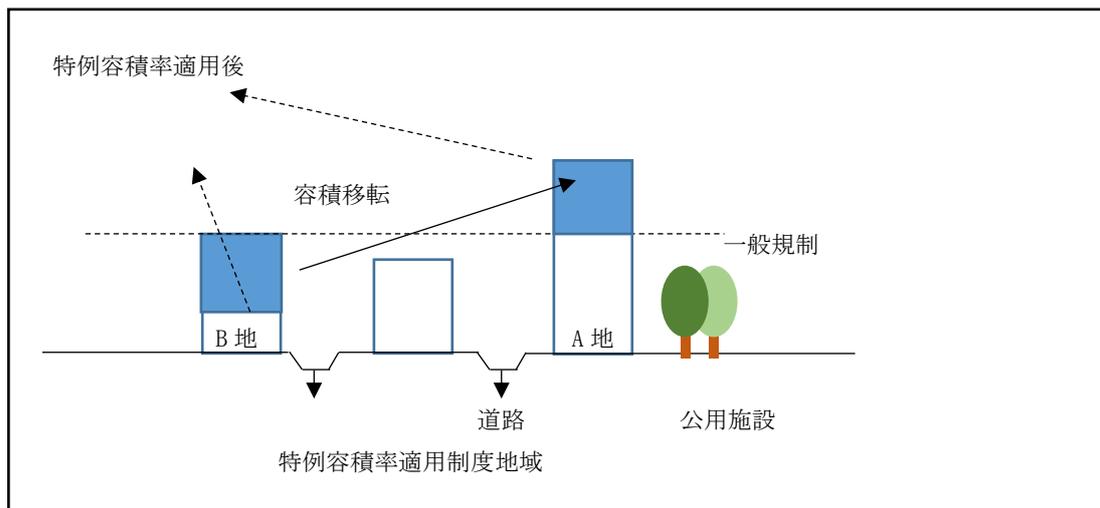


図 2.2.12 特例容積率適用制度による容積移転

資料出典：福本泰，2002，「容積移転制度の日米比較」，P133

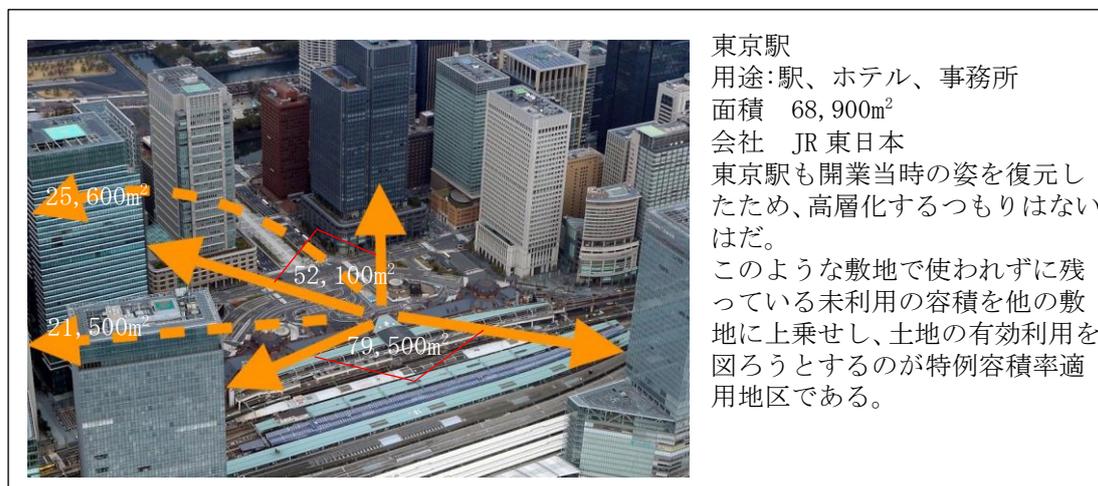


図 2.2.13 特例容積率適用制度による容積移転の事例

資料出典：

<http://iqra-channel.com/wp-content/uploads/2016/02/d051cd9542ee196bcfa5094e401c1f85-728x485 .jpg>

### (3)まとめ

上述した日本の建築基準法による容積移転と都市計画法による容積移転の制度に足し  
 ひて制度の制度趣旨、容積移転の仕方を比較してまとめる(表2.1.1)。

表 2.2.1 日本容積移転制度のまとめ

種類	制度趣旨	隣地敷地間の容積率移転	隣接街区間の容積率移転	飛び地間の容積率移転
A	一団地認定による総合設計制度	○	○	○
B	連坦建築物設計制度	○	X	X
C	特定街区制度	○	X	X
D	複数の特定街区の特例	○	○	X
E	再開発等促進地区を定める地区計画	○	○	○
F	容積適正配分型地区計画	○	○	○
G	特例容積率適用地区	○	○	○

## 2.2.3 東京都の特定街区発展と歴史沿革

### (1) 特定街区制度の背景と意義

1950年代後期から、日本の人口は急速に都市に集中し、市街地の環境が顕著に悪化した。特に商業区では、殆ど100%使用建蔽率の高層建築で、敷地内にオープンスペースの設置がなかった。故に、都市環境悪化の現象を防止するために、1961年に建築基準法を改正し、特定街区制度を創設した。1968年に都市計画法を改正し、特定街区を使用分区の一つに取り入れた。

特定街区制度とは、市街地を改善整備するために、都市計画手続により一定の街区を画定し、当該街区の整理改築について、その内の建築物容積率、建築物高さ及び壁面位置への特別規定を与えることをいう(都市計画法第8条、第9条第16項)。その目的は、都市建築物をできるだけ密集地区内で良好な環境及び健全な建築物を有するよう築かせ、かつ、有益な都市景観のオープンスペース等を確保し、都市機能に相応しい適当な街区を形成され、一步進んで全体市街地環境の改善を図るのである<sup>130</sup>。特定街区の敷地内に、地区環境整備に有益でかつ、自由に使用できオープンスペースを確保しさえすれば、建築基準法に定める建蔽率、容積率、高さ制限(建築基準法52条～52条の2)の規定は、適用しない(建築基準法第60条)。かつ、容積奨励を獲得することができる。この制度は単一敷地への建築管制でなく、都市計画観点から奨励措置により建築品質を確保し、良好な都市空間を作るのである。

### (2) 特定街区の適用要件

特定街区制度は都市計画法及び建築基準法にその依拠があるが、その適用要件は法律に規定がなく、中央行政命令で定めるのである。その主要内容は下記のとおりとする。

- ①街区面積は約0.5ヘクタールとする。
- ②街区四周が一定の広さ以上の道路に隣接する必要がある。即ち、街区の都市計画土地使用分区に定める容積率により異なり、その周囲が道路に臨む広さについて、主要道路は8～22m以上、その他道路は6～8m以上とする。
- ③市街地の整備改善を図るために、全体的かつ計画的な開発は複数街区の地区を含み、複数街区を同時に特定街区と指定するとき、面積0.1ヘクタール以上の街区も特定街区と指定することができる。但し、1)各街区の延べ面積は一定規模以上(例えば、商業区)、その延べ街区面積は0.2ヘクタール以上とする。2)各街区四周が道路に臨む広さは上述2の要件に適合するものとする。又、この状況において、複数街区は、若し相互に計画の全体性を確保され、かつ、同時に特定街区と指定される場合、一つの特定街区とみなし建築利用を申請することができる。
- ④建築設計上においては、歩行者の歩行空間の充実をし、植栽空間等を確保し、かつ、積極的に優良な都市空間の形成を促進するものとする。
- ⑤特定街区の都市計画決定時、その計画案については、予め街区内地の利害関係者全

<sup>130</sup> 大濱吉啟, 1992, 「空中権における公法上の門対」法令時報64巻3号, P32

員の同意(都市計画法第17条第3項)を得なければならない。

### (3) 特定街区の効果

#### ①容積率の割増

特定街区内で、その敷地建築利用時に、もし地区環境整備に有益なオープンスペース又は建築物(具体的に言えば、住宅、文化施設、公共施設等)を確保し、市街地環境向上の空間(例えば、室内公開広場、ランドマーク等)を設置し、又は地区建設に広く貢献する施設(例えば、地下鉄駅の出入口、地区の冷暖房空調施設、公共駐車場、バス転送ステーション、雨水調節施設)を改善し、又は歴史的建築物を保全、修復する場合、建築容積率のダブル奨励を与えることができる。そのダブル奨励後の延べ容積は、元の基準容積率(即ち敷地を特定街区と指定されていないとき、その使用分区に定める容積率を指す)プラス200%の範囲内にあり、さらに増加の容積率は元の基準容積率の5割以下を原則とする。

また一定水準を有する建築計画について、土地の高度利用を促進する場合は、建築容積を元の基準容積率に対して300%増加させることができるが、延べ容積は元の容積率の1.5倍を超えてはならない。

従って現行規定の下において、最高容積率は1300%となる。

なお、もし街区周辺が水面、緑地等広い空地に臨み、全体的かつ計画的に開発できるときは、その容積割増後に最高容積率を基準容積率の1.5倍とすることができる。この場合は、現行規定の下において最高容積率が1500%となる。

#### ②容積率移転

特定街区内においては、街区を1つの単位とし総容積を定めるため、同一街区内の各敷地の容積率の相互移転ができる。同時に都市計画手続により指定される複数相隣の特定街区(道路交差相対の特定街区も含まれる)の構成する街区群(即ち、前文2(3)に掲げた複数街区が同時に特定街区と指定された状況)は、1つの特定街区とみなすことができるため、各街区の容積率の範囲内において各街区の実際利用の容積率を自由に配分し、容積を柔軟に運用させることができる。言い換えれば、この状況下では複数の特定街区の容積率は相互に調整でき、容積率移転の効果を有するのである。

### (4) 特定街区制度の問題点

特定街区の決定について、都市計画で定められる法定手続を経なければならない、特定街区都市計画制定後、街区全体の建築利用計画は、特定街区都市計画で規定される内容により規制管制し、建築基準法の建蔽率、容積率等に関する一般規定の適用を排除することができる。実際敷地の隣接道路の幅員等の要件に適合しさえすれば、理論上ではいかなる地区も全て特定街区と指定することができる。しかし特定街区制度の目的で言えば、その都市計画立案時に全体都市発展政策上の観点から特定街区決定後、街区内の敷地の高密度利用するため、周辺環境への不良影響をもたらすことを考慮すべきであるが、事実上、制度運用時、完全に考慮しなかった。例えば古都景観争論を引き起こしたJR京都駅改築問題<sup>31</sup>については、京都市が京都駅改築計画を平安首都建立1200周年記念行事

<sup>31</sup> JR京都駅の建て替えの事業体は京都市、京都府、JR西日本株式会社共同出資で成立した。

の一環とした。そして全体改築計画では京都市の既存既宧の31メートルの高さ制限が無視され、公開入札を経た結果、高さ59.8メートルの駅ビルの改築設計案が採用された。設計案決定の後、法定の建築高さ制限の排除方法を検討した。その結果、特定街区制度の利用が決定され、都市計画手続を通して、駅敷地を特定街区と指定し、その規制内容を駅改築計画の内容に適合させ、通則を適用しかつた<sup>132</sup>。このような既定の目的を達成するために特定街区制度を利用し、大幅に建築空間を増加するやり方についてはその正当性を疑わざるを得ない。要するに、特定街区制度は都市計画法と建築基準法に根拠を持つとともにその都市計画手続を経るべきであるが、その実質内容は完全に行政命令で定められている。日本都市計画制定過程においては、市民参加の手続が完備されていないため、制度運用上では上述のように容易に乱用される可能性もある。

---

<sup>132</sup> 片方信也(景観問題と構想計画)自治体学会(編), 1991, 都市建築の技術と手続き(良書普及會)P55

## 2.2.4 東京都の総合設計制度の発展と現況

### (1) 制度の意義

民間の建築活動を加速させ良好な都市環境を実現するために、1970年に日本政府は建築基準法を改正し、総合設計制度を創設した。一定面積規模以上の敷地については、建築時に市街地環境整備に資する一定比例のオープンスペース(広場、緑地、通路等の日常上、一般市民への開放の空地)を確保するとともにその建築が都市に対する交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がない場合、その建築基準法における既存の一般容積率、高さ制限等建築物形態上の規制を緩和(建築基準法第59条の2)することができる。即ち、この制度は特定街区制度と同じく、建築容積増加の奨励により都市のオープンスペースを確保し、加えて都市機能を促進させることができる<sup>133</sup>。

### (2) 制度の適用要件

総合設計制度の適用要件の規定は、建築基準法施行令第136条とする。すなわち、異なった土地使用分区により、建築敷地の規模を原則として1,000～3,000m<sup>2</sup>以上(但し、都道府県知事は街区形状、敷地規模等を考慮し、上記の規模が不相当と認める場合は、規則の規定により建築敷地規模の下限を500m<sup>2</sup>と下げることができる)及び敷地の臨む道路広さは6～8m以上とし、かつ確保されるオープンスペースが100m<sup>2</sup>～300m<sup>2</sup>以上である場合は、総合設計制度を適用し、容積奨励を獲得することができる。また、総合設計制度における奨励の容積率は、土地使用分區別により、敷地面積、オープンスペース面積及び容積割増の値と元の基準容積プラス200%の値の中でより小さいのである。

### (3) 総合設計制度の問題点

総合設計制度は、特定街区制度手続上の難点を克服するために創設されたものである。言い換えれば、手続上総合設計制度の採用時に、都道府県知事の許可だけでよく、都市計画制定手続を必要とする特定街区の採用より簡易であり、さらに総合設計制度の敷地面積の要件が比較的緩和される。したがって総合設計制度創設以来、本制度は常に利用されている<sup>134</sup>。ところが、総合設計制度は各敷地本体の条件だけを考慮して容積率を緩和し都市全体的土地利用及び公共施設整備との間に関連性がないため、都市内の高過ぎる容積率の問題を更に拡大させるのである。

また利用総合設計制度により確保されるオープンスペースについては、常に開放し無料で一般市民及び地区住民の自由通行又は利用に供する。従って、オープンスペースには歩道、花台、広場、公園等だけを設置し、その他の用途として用いてはならない。ところが、オープンスペースをその他の用途として利用したり、私用として占有したり、さらには障害物を設置し、市民利用を阻止することもよく見られる。その結果、制度立法の目的と容積割増奨励の原意を喪失してしまっている。

<sup>133</sup> 建設省住宅局市街地建築課(監修)，1994，「土地の有効高度利用その傾向と対策(日本建築セクター)」，P13

<sup>134</sup> 総務庁行政監察局(編)，P273，「土地対策に関する現状と問題点」，大蔵省印刷局

## 2.2.5 日本の総合設計制度における公聴会<sup>135</sup>

日本の総合設計制度では公聴会というルールがある。東京都総合設計許可要綱実施細目第 21 の 2 の (3) の規定に基づく公聴会に関する必要な事項は、次の通りである。東京都総合設計許可要綱実施細目第 21 の 2 を載せている。

### (1) 公聴会を行う条件

計画建築物の高さが用途地域の種別に応じて、下表の当該各欄に掲げる数値以上のものである場合その他必要があると認められるときは、あらかじめ、その許可に利害関係を有する者の出席を求めて公聴会を行うものとする(表 2.2.2)。

表 2.2.2 公聴会を行う条件

用途地域	計画建築物の高さ	備考
第一種低層住居専用地域及び 第二種低層住居専用地域	法第 55 条第 1 項に規定する高さを超えるもの	その他周辺状況、 建物特性等により 必要と認められる 建築物
商業地域	100m以上	
上記以外の用途地域	45m以上	

資料出典：東京都総合設計許可要綱実施細目

### (2) 公聴会の利害関係人

開催の周知 公聴会を開催しようとするときは、開催の 2 週間前までに、公聴会の事由、期日及び場所を、建築主並びに許可に係る建築物の敷地境界線からその高さの 2 倍の水平距離の範囲内にある土地又は建築物に関して権利を有する者、当該範囲内に居住する者及び当該建築物による電波障害の影響を著しく受けると認められる者に周知しなければならない(図 2.2.14)。

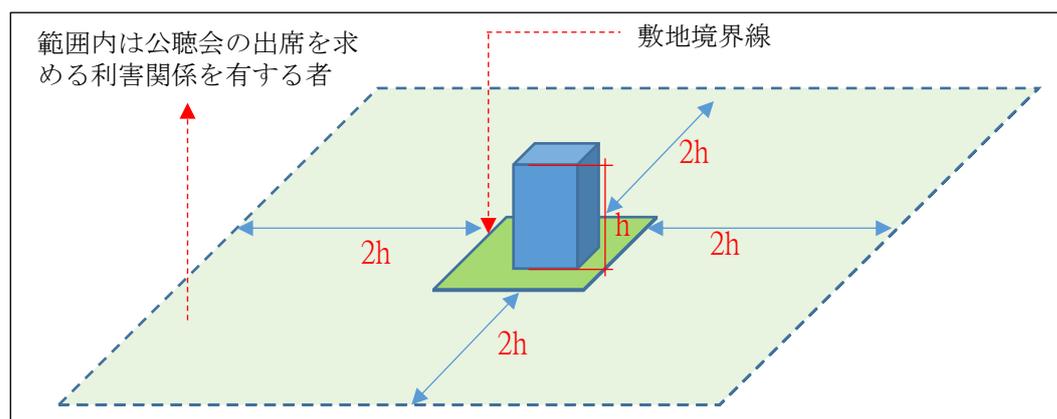


図 2.2.14 公聴会の出席を求める利害関係を有する者の範囲

<sup>135</sup> 東京都総合設計許可要綱実施細目を参照

### **(3)公聴会について必要な事項**

#### **①開催の通知及び公告**

- ・公聴会を開催しようとするときは、開催の2週間前までに、公聴会の事由、期日、公述の申出方法及び場所並びに2の規定による縦覧の場所及び期間を建築主に通知するとともに、これを公告するものとする。
- ・Aの公告は、許可に係る敷地等の見やすい場所に標識を設置してこれを行うものとする。

#### **②関係図書の縦覧**

- ・公聴会を開催しようとするときは、あらかじめ、下記の事項を明示した図書を標示した日から2週間利害関係人の縦覧に供するものとする。
  - ・建築物の敷地の形態及び規模、敷地内における建築物の位置並びに付近の建築物の位置の概要。
  - ・建築物の規模、構造及び用途
- ・縦覧場所は、東京都都市整備局市街地建築部建築指導課内とする。

#### **③公聴会の運営**

- ・公聴会は、知事が指名する職員が主宰する。
- ・公聴会における公述
  - ・公聴会は、利害関係人又はその代理人が意見を述べることにより行う。
  - ・意見を述べようとする者は、当該公聴会の期日の3日前までに、知事に対し意見の要旨並びにその者の住所、氏名及び当該計画についての利害関係を記した書面を提出しなければならない。
- ・公聴会における公述人の選定  
知事は、公聴会の運営を円滑にするために必要があると認めるときは、書面を提出した者(公述希望者)のうちから当該公聴会において意見を述べる者(公述人)を選定し、又は当該公聴会における公述の時間をあらかじめ制限することができる。公述人を選定し、又は公述の時間を制限したときは、その旨を公述希望者に対し通知しなければならない。
- ・主宰者の職務
  - ・当該計画に関する事項について説明させることができる。
  - ・見を聴取するため、公述人を指名し、発言を求める。ただし、特に必要と認める場合は書面の提出を行わなかった者の発言を求めることができる。
  - ・公聴会に出席して意見を述べる者が事案の範囲を超えて発言するとき又は公聴会に出席している者が公聴会の秩序を乱し、若しくは不穏な言動をとるときは、この者に対し、その発言を制止し、又は退場を命ずることができる。
  - ・あらかじめ決められた時間内に意見陳述が終了しない場合においては、意見陳述を終了させることができる。

上述したのは東京都総合設計許可要綱実施細目による規定である、東京都では自治体が東京都庁に申請し、登録した後、自分専用の総合設計許可要綱実施細目総合設計要綱を作られる。例えば、千代田区は千代田区総合設計許可要綱実施細目がある。公聴会を行う条件に対して自分で設定できる。そして、千代田区では「千代田区総合設計許可に係る建築

物の高さ等誘導指針」を超える場合に公聴会を行うものとする。ただし、公聴会を行う条件について、自治体は自分で設定できるが、東京都のルールに基づいて、また、必要があると認められる場合はルールを追加しなければならない。

## 2.2.6 日本の建築高度の規制<sup>136</sup>

日本では建築物の高さに関する規制として、「絶対高さの制限」、「斜線制限」と「日影規制」がある。また、天空率という高さ制限の緩和が可能となる制度もある。

### (1) 絶対高さの制限(図2.2.15)

建築物の絶対高さの制限は、第1種低層住居専用地域または第2種低層住居専用地域に適用されるものである。建築物の高さは原則として10mまたは12mのうち都市計画で定められた高さを超えてはならないこととされている。

敷地が第1種低層住居専用地域または第2種低層住居専用地域とその他の地域にわたる場合、第1種低層住居専用地域または第2種低層住居専用地域の高さの制限が適用されるのは、敷地の中で当該地域内の部分のみとなる。

絶対高さの制限に属する地域は次の場合で、特定行政庁が認めたもののみ緩和がある。

- ①敷地の周囲に広い公園、広場、道路その他の空地进行を有する建築物であって低層住宅にかかわる良好な住居の環境を害するおそれがないと認められるもの。
- ②学校その他の建築物であって、その用途上やむを得ないと認めるもの。
- ③敷地内に政令で定める空地进行を有し、かつ、その敷地面積が政令で定める規模以上である建築物であって、特定行政庁が低層住宅にかかわる良好な住居の環境を害するおそれがないと認めるものは12mが限度となる。
- ④住宅地高度利用地区計画の区域(住宅地高度利用地区整備計画において20m以下の高さで建築物の高さの最高限度が定められている区域に限る)内において、当該住宅地高度利用地区計画の内容に適合し、かつ、その敷地面積が一定の規模以上の建築物で、特定行政庁が支障がないと認めるものについては、第1種、第2種低層住居専用地域の絶対高さ(10m)の制限の規定は適用されない。

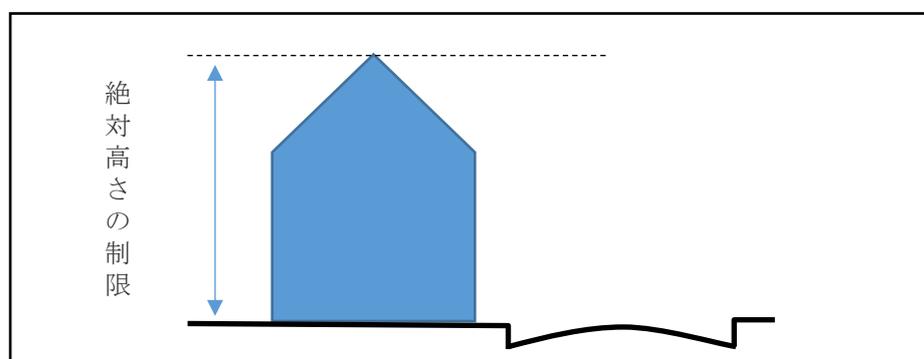


図 2.2.15 絶対高さの制限

<sup>136</sup> 建築基準法を参照

## (2) 斜線制限

斜線制限とは、道路境界線または隣地境界線からの距離に応じて建築物の各部分の高さを制限することにより、道路上空や隣棟間に一定の角度をもって空間を確保しようとするものである。斜線制限は道路斜線制限、隣地の斜線制限、北側の斜線制限の3つの種類に分ける。

### ①道路斜線制限

道路境界線を基準とする道路斜線制限は、図 2.2.16のように前面道路の反対側の境界線から一定距離(適用距離 L)以下の範囲内において制限される。適用地域は表 2.2.3の通りである。

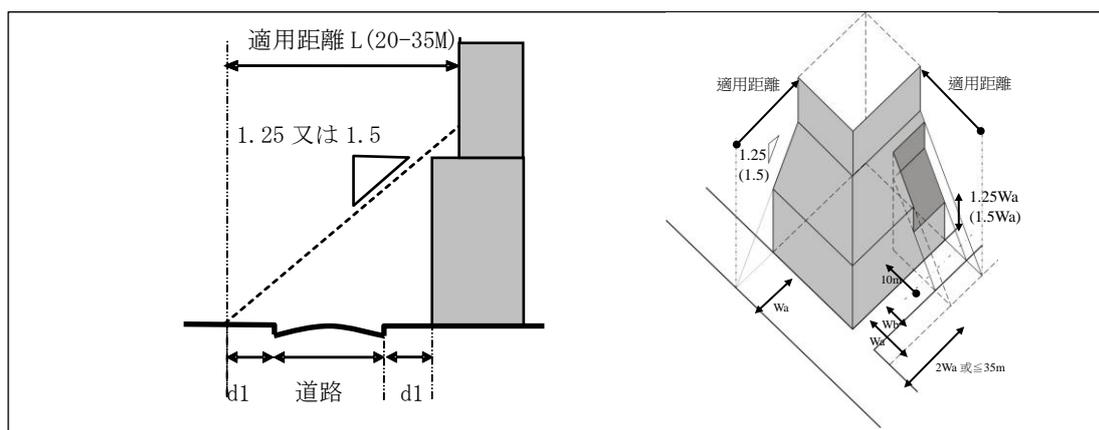


図 2.2.16 斜線制限条件 資料出典：東京都総合設計許可要綱実施細目

表 2.2.3 道路斜線制限適用地域

用途地域	容積率	適用距離
第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域 第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域 第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域	20/10 以下 20/10 を超え 30/10 以下 30/10 を超える	20M 25M 30M
近隣商業地域 商業地域	40/10 以下 40/10 を超え 60/10 以下 60/10 を超え 80/10 以下 80/10 を超える	20M 25M 30M 35M
準工業地域 工業専用地域 工業地域	20/10 以下 20/10 を超え 30/10 以下 30/10 を超える	20m 25m 30m
用途地域の指定なし	20/10 以下 20/10 を超え 30/10 以下 30/10 を超える	20m 25m 30m

資料出典：建築基準法を参照

## ②隣地の斜線制限

建築物の各部分の高さは、道路以外の隣地との間の隣地境界線までの水平距離を一定倍した数値に、20m または 31m を加えた数値以下にする必要がある。

20m または 31m を超える部分が隣地境界線から後退している場合には、壁面と隣地境界線との距離だけ境界線が隣地側にあるものとみなして斜線制限を適用する(図 2.2.17)。適用地域は表2.2.4の通りである。

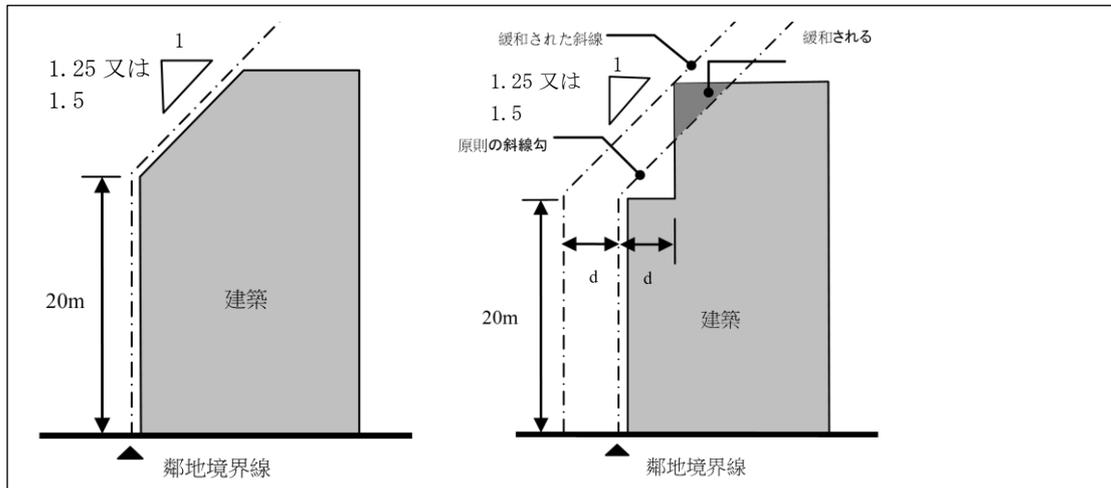


図 2.2.17 隣地の線制限

表 2.2.4 隣地の斜線制限適用地域

用途地域	H	一定倍の数値
第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域 第1種住居地域 第2種住居地域	20m	1.25
その他の地域では 31m	31m	2.5

資料出典：建築基準法を参照

### ③北側の斜線制限

第1種・第2種低層住居専用地域と第1種・第2種中高層住居専用地域では、  
図2.2.18, 図2.2.19のように北側隣地境界線からの制限を受ける。

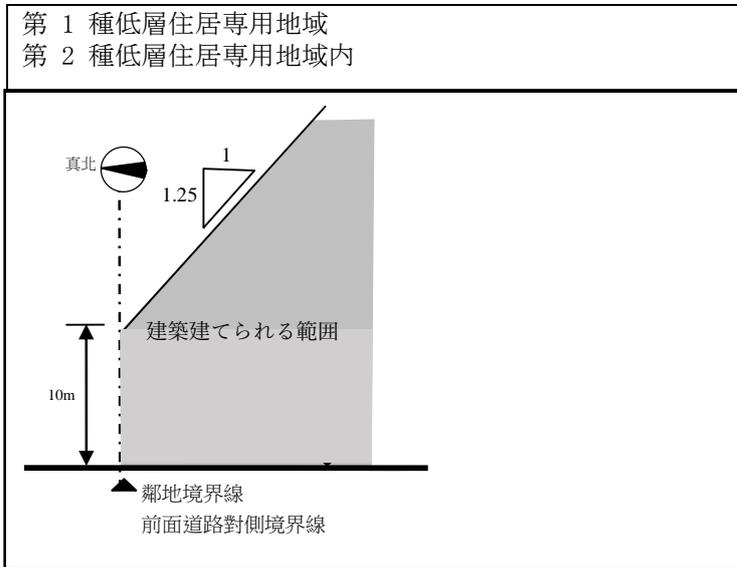


図 2.2.18 北側の斜線制限

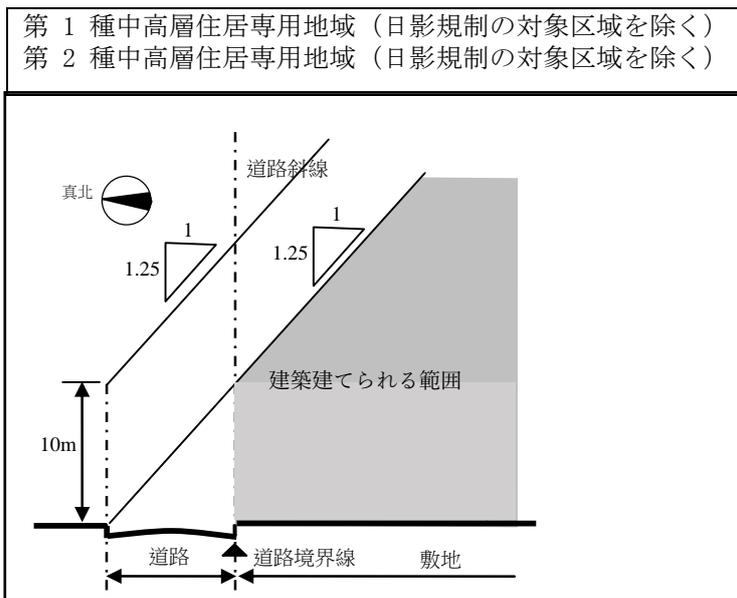


図 2.2.19 北側の斜線制限

### (3)日影規制

日影規制とは、建築される中高層建築物によって冬至日に一定時間以上日影となる部分を、敷地境界線から一定の範囲内におさめる規制をいう。対象を図2.2.20, 表2.2.5に示す。

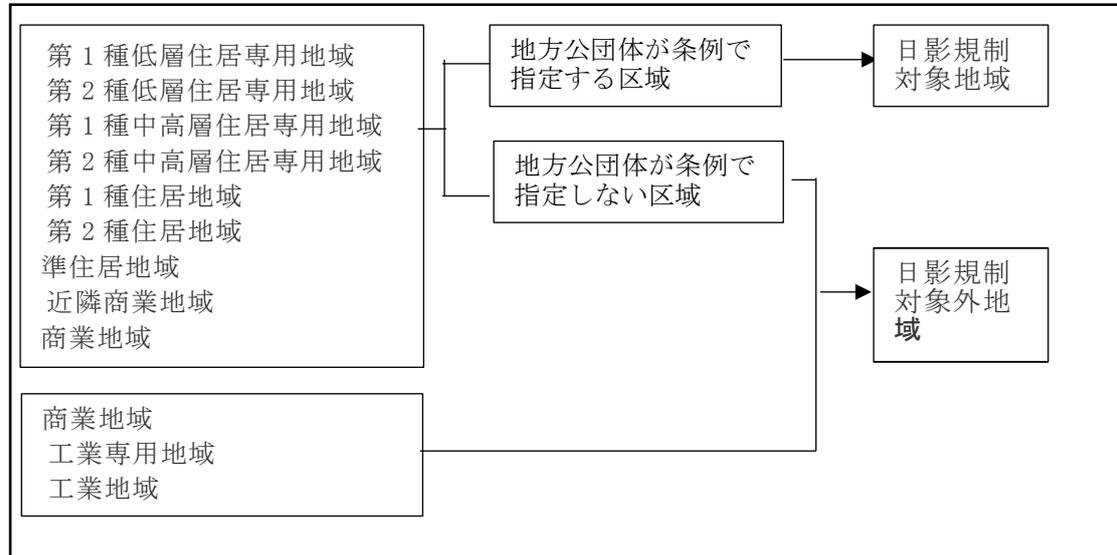


図 2.2.20 日影規制の対象区域 資料出典：建築基準法を参照

表 2.2.5 日影規制の対象となる建築物と日影時間

地域	制限をもける建築	平均地盤面からの高さ	種別	敷地境界線からの水平距離が5mを超え10m以内の範囲における日影時間	敷地境界線からの水平距離が10mを超える範囲における日影時間
第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域	軒の高さが7mを超える建築物または地階を除く階数が3以上の建築物	1.5m	(1)	3時間(北海道2時間)	2時間(北海道1.5時間)
			(2)	4時間(北海道3時間)	2.5時間(北海道2時間)
			(3)	5時間(北海道4時間)	3時間(北海道2.5時間)
第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域	高さが10mを超える建築物	4m	(1)	3時間(北海道2時間)	2時間(北海道1.5時間)
			(2)	4時間(北海道3時間)	2.5時間(北海道2時間)
			(3)	5時間(北海道4時間)	3時間(北海道2.5時間)
第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域 近隣商業地域 準工業地域	高さが10mを超える建築物	4m	(1)	4時間(北海道3時間)	2.5時間(北海道2時間)
			(2)	5時間(北海道4時間)	3時間(北海道2.5時間)
用途地域の指定のない区域	高さが10mを超える建築物	4m	(1)	4時間(北海道3時間)	2.5時間(北海道2時間)
			(2)	5時間(北海道4時間)	3時間(北海道2.5時間)

資料出典：建築基準法を参照

#### (4) 天空率<sup>137</sup>

平成 15 年 1 月 1 日より施行された改正建築基準法内において追加された制度で、従来の高さ制限（道路斜線・隣地斜線・北側斜線）となる建基法第 56 条に新たに第 7 項として設けられた。従来の斜線勾配等による仕様規定から、“天空率”という新たな指標を用いて高さ制限の緩和が可能となる制度（性能規定）の併用が可能となった（図 2.2.21）。

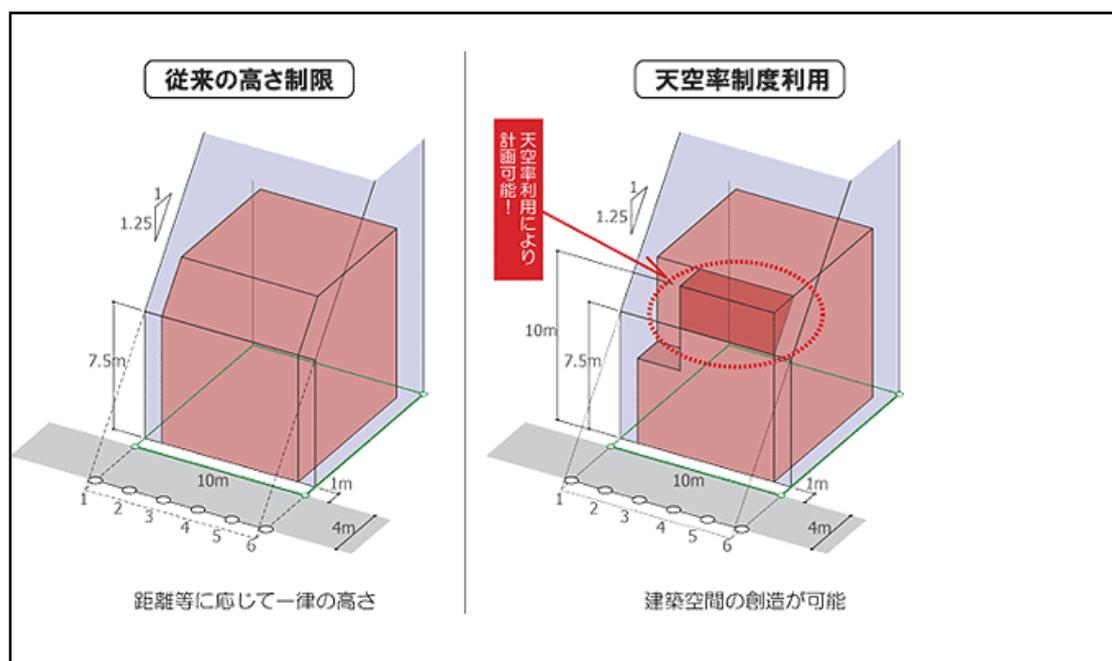


図 2.2.21 天空率の利用と比較

資料出典: <http://www.tokyo.epcot.co.jp/images/tenku/catch2.gif>

#### ① 天空率の検討

任意の測定ポイントに対して正射影投影された図より、建物が投影されている範囲の除いた空間の割合のことを天空率という（図 2.2.22）。

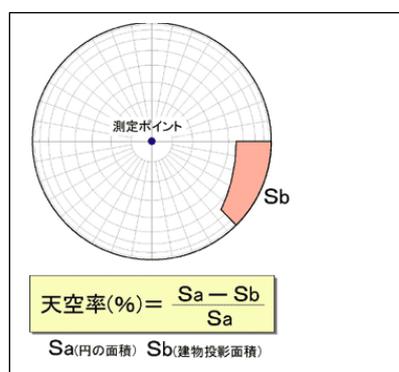


図 2.2.22 天空率の検討

資料出典: <http://www.tokyo.epcot.co.jp/images/tenku/towa01.gif>

<sup>137</sup> 生活産業研究所 <http://www.tokyo.epcot.co.jp/tenkuritu/hajimete.php> を参照

## ②適合建築物と計画建築物

天空率制度は、所定の測定ポイントに対して天空率を比較する。この時、比較対象となるのが、高さ制限適合建築物で従来の高さ制限を建物に置き換えたものを指す。

また、原則として境界線単位の適合建築物及び計画建築物に対しての天空率算定となる。

上述したことから、各測定ポイントに対して適合建築物の天空率よりも計画建築物の天空率が上回っていれば、従来の高さ制限と同等のものという扱いで無視することが可能となる(図 2.2.23)。

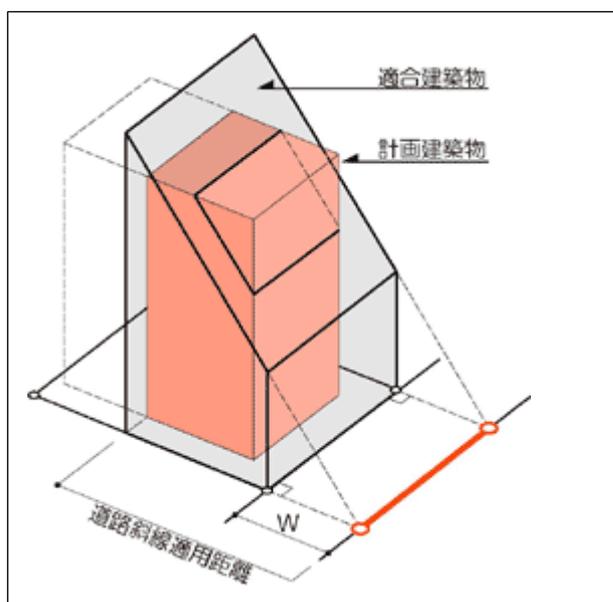


図 2.2.23 天空率適合建築物と計画建築物の比較

資料出典: <http://www.tokvo.epcot.co.jp/images/tenku/towa01.gif>

## ③対象になる建築規模

施行当初は、道路斜線等により容積が満足に消化できない土地であっても、天空率制度を利用することにより回避できるケースが多数見られることから、主にマンション等の集合住宅や事務所ビル等の中高層規模での利用が顕著でしたが、戸建て・低層建築物でも従来の斜線制限では、本来の少し軒があたっていたために削らなければならない等の問題も回避できることから、建築規模に関係なく利用可能な制度となる。

## 2.2.7 まとめ

前述のように日本の法令の中にはオープンスペース(公開空地)による容積緩和に関わる事項が多く見られる。1つ建築の敷地から見ると最も関係があるのは総合設計制度といえる。日本の総合設計制度と台湾のそれは類似性がある。台湾の総合設計も日本の総合設計制度を参考に作ったともいえる。

日本の法令におけるオープンスペース(公開空地)の種類は台湾より多元である。又、オープンスペース(公開空地)の制御の面では法令によって細かいまでルールを作っており、法令条文の面からみると精密の度合いが高い。一方で、オープンスペース(公開空地)の質の評価因子は殆ど敷地内に限定される。敷地の周辺に対する影響はあまり評価ない。たとえば、気候や、周辺地域の将来の発展などである。これが日本のような事前確定型制度における課題である。

## 2.3 米国ニューヨーク市を中心としたゾーニングコントロール

### 2.3.1米国のゾーニング制度(ゾーニングコントロール)の変遷

米国は土地資源の非常に豊富な国家である。土地面積は約 963 万 km<sup>2</sup>で、地球の陸地面積の約 6%である。米国農務省が公布したデータによると、都市用地は約 26 万 km<sup>2</sup>で全体の土地面積の 3%を占め、台湾の土地面積の約 7 倍である。自然条件と歴史条件によって、米国は 9 つの地区に分けられ、異なった地区ではそれぞれ土地利用の方式も異なる。

米国の大量生産・大量消費という国民性の下、昔から土地資源を無尽蔵の財産とみなして経済発展を遂げたが、同様に農業においても粗い農耕方式によって多くの収穫を得た。工業時代の到来後もこの考え方は変わらず、資源の浪費とともに汚染問題が深刻化していったため、政府は環境の破壊や資源の浪費、生活環境の悪化を解決するために様々な法令を制定する必要に迫られた。

19 世紀に議会で採択された法案においては、資源浪費の問題はもとより将来生じるはずの変化には全く対応していなかった。したがってこの時期に制定された法令の中心思想は、個人が如何に私有地をもつかというプロセスに焦点を当てていたため、当時の土地政策では議会が公共利益を守るための法規が定められておらず、ただ土地所有権の不可侵のみが規定されていた。そしてこの精神の下、様々な場所で乱開発が行われた。

資源保護が問題になると(T・ルーズベルトの時代、1901～1908 年)、人々は資源の保護と効率的な利用方法を重視し始めた。このような背景で米国では様々な土地管理政策と土地管理法規が制定された。ゾーニングコントロールも同様に、都市環境及び資源の保護を目指して制定された土地管理方式であった。

20 世紀初頭以来、ゾーニングコントロールは最も広く採用された土地管理方法であり、環境管理の方式の 1 つともなっていたため、従来より法律の根拠になっていた。

#### (1)米国の社会経済発展の背景

米国で初めてゾーニング(comprehensive Zoning Ordinance)が行われた都市はニューヨーク市で、1916 年 7 月であった。1929 年に発生した世界恐慌は同年に米国にも影響を及ぼし 1941 年まで続いたため、1932 年には米国の工業生産は 1929 年の 1/3 にまで衰退した。1941 年の真珠湾攻撃から 1945 年まで、米国は第 2 次世界大戦に参戦した。この期間では経済恐慌と戦争の影響から伝統的なゾーニングコントロールには変化がなく、1945 年のニューヨーク市では多くの地区で依然として住宅やオフィス、商店などが混合していた(Strickland、1993)。1945 年から 1960 年にかけて経済の速やかな回復とともに、人口や産業、交通の構造が急激に変化したことで、ゾーニングコントロールも大規模開発の試練に直面することとなった。

## (2) ゾーニングコントロールの推移

### ① ゾーニングコントロールの起源<sup>138</sup>

最初にゾーニングと見なせる規制が行われたのは、「都市の中で比較的貧しい地区」(the wrong side of the tracks)というものであり、19世紀頃のカリフォルニア州であった。目的は、中国の移民を差別化するためであったが、数回にわたり法令による差別を行なったために違憲と判決された他、サンフランシスコ(San Francisco)のコミュニティで中心地のクリーニング店の火災や問題が多数生じることとなった。

1885年にはサンフランシスコ市の多くの地区でクリーニング店の設置が禁止されたため、300軒の中国人経営のクリーニング店の営業が不可能となった。カリフォルニア州裁判所による1886年のYick Wo及びHang Kieへの判例は、公民権への強制的な制限を支持していた。早期のゾーニングコントロールとして比較的有名なものは1885年にモデスト市

(Modesto)が採用した法規であり、鉄道西側とG通りの南端を除く市内でクリーニング店の設置を可能とするものであった。その規制が成功した後、サンフランシスコ市は同様に法規を制定したが、対象はより拡大され、ボールルームや馬車レンタルショップ、食肉処理場、ホテル、賭博可能なビリヤード場、その他公共の安全に関わる建物の設置・建設についても、規制を行った。

その後、ロサンゼルス市(Los Angeles)は過去の事例を参照しながらゾーニングの計画を立てた。1909年から1915年までに一連の法令を定めロサンゼルス市を27個の工業区に区画したため、地区内ではあらゆる工業の用途に使用することができた。なお住宅を除くと約100個の分区(residence exception)があり、区内の大部分では公害が発生しやすい重工業も土地使用が可能であった。このほかに、住居専用地区(single largezone)を設けた。ゾーニングにより土地使用をコントロールする方法は住宅の環境保護に便利であり、煩雑かつ高価な訴訟を経ずに迷惑行為に対抗する差止救済(injunctive relief)が可能となった。

初めてゾーニングが法制度として制定された1916年より前は、カリフォルニア州高等裁判所だけが上記と類似したゾーニングコントロール(中国系米国人への強制実施)を実施しており、あくまで1地方のローカルルールに過ぎなかった。しかし、米国最高裁判所がボストンにおいて建築物の高さ規制とゾーニングによる規制を認可したことにより、初めて法的根拠を持つこととなり、その後ゾーニングコントロールが米国のその他の都市でも採用されるようになった。ニューヨーク市では更にGeorge Fordの指導で積極的に創造をし、分区管制規則を確実に実行した。1922年、Frank B. Williamsが都市企画法と分区管

<sup>138</sup> John Delafons, 1969, 「Land-Use Controls In the United States」, Cambridge, Massachusetts:The M. I. T Press, P19-P31

制を制定したことで、全米初の全面的なゾーニングコントロール実施の推進者となった。同年、Theodora Kimball が 20 条からなるゾーニング関連法を制定し、全国 100 ヶ所のゾーニング計画を推進した。これによってゾーニングが全米各地で流行し、主要な土地管理制度の起源となった。

ゾーニングにより生活環境を確保したが、米国各州の地域差に応じて規制の内容には差異があった。例えば米国東海岸では比較的早くに様々な高層ビルが建ち並び居住及び生活環境の悪化をもたらしたため、建築物の高さの規制が行われた。詳細は下記の通りである。

- ・ 1885 年ニューヨーク州 (New York) : 住宅の高さを街路幅の 1.5 倍に制限。
- ・ 1889 年ワシントン (Washington) : 議会による一部地区の建築の高さ規制。
- ・ 1898 年マサチューセッツ州 (Massachusetts) : ボストンのコプリー広場 (Copley Square) を囲む建物の高さを 90 フィート以下 (約 27m) に制限。さらに制限の影響を受けた所有者に対して補償を実施。

## ②米国ゾーニング制度の合憲の歴史<sup>139</sup>

ゾーニングによる私有財産の規制が合憲かどうかについては、1926 年に米国最高裁判所で 1 つの判例が出る以前は、ニューヨークの法廷はこの問題について判断を保留していた。

1921 年に Herbert Hoover 商務長官が分区諮問委員会 (Advisory Committee on Zoning) を設立し、標準州分区授権法案 (Standard State Zoning Enabling Act) を発布した。この法案は広く採用され、1924 年に第 1 版で 50,000 部が販売された。

1926 年の米国におけるゾーニングが合憲であるとの司法認定は、全米各地の同種の司法認定の討論に影響をもたらした。まず少数の地方裁判所がゾーニング制度に対して違憲判断を行ったが、その他多数の連邦裁判所では憲法修正案第 14 条に基づき合憲であると認定すると同時に実際にゾーニングを行った。そしてこれらの司法における討論を経て、米国最高裁判所が憲法修正案第 14 条に対する合憲性審査を行うことに繋がった。

ゾーニング制度の目的は、小規模コミュニティの安定性 (stability) を確保することである。前述のカリフォルニア州におけるゾーニングと人種隔離政策との間には密接な関係があったが、この方式は 1917 年に米国最高裁判所において、ケンタッキー州 (Kentucky) の黒人隔離政策に関して違憲であるとの判決が下された。

## ③米国ニューヨーク市土地使用分区管制制度とその歴史<sup>140</sup>

1911 年、ニューヨーク 5 番街の不動産所有者らが団体である声明を発表した。その内容

<sup>139</sup>John Delafons, 1969, 前掲文(註 138), P19-P31

<sup>140</sup>John Delafons, 1969, 前掲文(註 138), P19-P31

は、高層ビルによって消滅した日照及び通風に対して彼らが関心を持っているということに加え、高層ビルで働く低所得者層が勤務終了後に5番街で買い物をすることによって、5番街の高級な雰囲気破壊されることを憂慮している、ということが含まれていた。このことから物理的条件に加えて街の雰囲気というものが、当時既に都市環境として認識されていたことが伺える。

超高層ビル(Skyscraper)の出現は、ニューヨークで真っ先にゾーニングコントロールを促進させるきっかけとなったが、その主な要因は下記の通りである。

- ・1913年には、マンハッタン(Manhattan)で20階を超える建築物が50棟以上、30階を超えるものが9棟あり、その中で最も高い建物は55階であった。
- ・高層ビルが市の中心部の商業区(downtown)に過度に集中し、数多くの古い建築物の日照及び通風を妨害したために、徐々に不安と不満を引き起こした。
- ・ブロードウェイ(Broadway)120号の平等ビル(Equitable Building、38階建て)は、1つのブロック全体を覆っており、隣接敷地に射影面積は7エーカー(約2.8ヘクタール)以上となっていた。

これらの不動産所有者は、1913年に『建築物の高さ諮問委員会』(the Advisory Commission on the height of Buildings)を設立した。その主席のEdward M. Bassettも米国におけるゾーニング法案の誕生を進めた弁護士の1人であった。設立から1年以内に当委員会は報告を提出したが、これは米国のゾーニングの歴史上における1つの基本書類となった。委員会は『建築物の発展に対してより強い公共規制が必要であることには、決定的な証拠がある』(conclusive evidence of the need of greater public control over building development)と認めていた。報告では、「現在都市のあらゆる場所において、建物の使用用途や高さ、開発密度の制限が殆どなく、その結果として不動産及び商業利益を害し、健全な都市環境や安全性、福祉サービスの提供にも影響をもたらした」と述べていた。委員会の提言した制限の条件に関する要点を、下記に整理する。

- ・建築物の高さは街路幅の2倍を超えてはならず、100フィート(約30m)以下又は300フィート(約91m)以上となってはならない。
- ・もし建築の高さが最大制限を超過する場合は、4フィート(約1.2m)の高さの増加毎に1フィート(約30cm)道路から後退すべきである。
- ・敷地境界線から建物までの後退距離は、2階以上の場合(建物の階数-1)x1.25フィート確保しなければならない。ただし最小値を6フィート(約1.8m)とする。

(例えば:1棟21階建ての場合は、 $(21-1) \times 1.25 = 25$ フィート(約7.6m)となる。

- ・建築物の高さ制限を緩和する場合、建蔽率は25%を超過してはならず、かつ境界線及び建築線から20フィート(約6m)後退して初めて建築許可を得られる。

・2階以上の建築物の場合、10%の敷地を空地(10 percent of Interior lot)として確保すべきである。

1913年までに22の都市が既に高さ規制を行っていたが、ミルウォーキー(Milwaukee)、ボストン、ワシントン及びインディアナポリス(Indianapolis)のみは高さ規制にゾーニング制度の一部を合わせて規制を行っていた。ワシントンを除いて、高さの制限は少なくとも125フィート(約38m)であり、ミルウォーキー(Milwaukee)における高さの制限は225フィート(約69m)であった。

Bassett が主席だった時期に、建築物の高さ諮問委員会はBuilding Districts and Restrictions に関して2年の時間を掛け報告を提出した。1916年3月の簡単な報告によると、委員会は以下の公開声明を出した。

ニューヨーク市の発展は既に空間的な限界を迎えており、もし今後も無計画なまま成長を続ける場合は、将来的に必ず社会及び経済に悪影響をもたらすことになる。ニューヨーク市という1つの大都市で、その社会的・経済的意義は非常に大きく、かつてのような無計画な乱開発は決して容認できるものではない。これは健全な都市形成や社会秩序、福祉、不動産価格の維持にとっても重要である。従って都市の利益の下に、私有財産権はある程度の制限や規制を受けるが、これはゾーニング制度の特徴でもあった。

これに対して、私有財産価値を保存する概念として、委員会による報告の中で『分区の特性』(the character of the district)を発表したが、これに基づいて委員会は3つの地区、即ち住宅区(residential)、商業区(business)及び非制限区(unrestricted)を定義した。

そもそも、ニューヨークにおけるゾーニング制度は1909年に都市企画の第1回会議で採択されたものが最初であった。1911年に立法委員会及び行政委員会が都市計画としての草案を策定したが、これは制度として完全ではなかったものの現在につながる雛形としての役割を持っていた。その後1912年の報告で、ゾーニング制度を全米で用いることとなった。1913年にはこの報告に基づき、建築物の高さ諮問委員会が高さを含めたゾーニングを行っていた。同年ニューヨーク市が初めて総合ゾーニング法案(Comprehensive Zoning Ordinance)を公布した。これは米国のゾーニングの発展にとって、1つの重要なランドマーク(Landmark)とみなすことができる。

ニューヨーク市は速やかに建築物の高さ諮問委員会の計画を受け入れた。1916年に制定されたゾーニング法も1961年まで使用されたが、その間2,000回以上も改正されていた。制定された初期の総合ゾーニング法案(Comprehensive Zoning Ordinance)は粗略で厳密なものではなく、未来の成長と発展に対する配慮を欠いていた。

## 2.3.2 ニューヨークのオープンスペースの設計規範

### (1) 制度の背景

オープンスペースによる容積緩和は1961年からニューヨークゾーニング制度が特定地域に対する奨励制度である。開発メーカーは敷地のある程度以上のオープンスペースを提供することで20%の容積率の割り増しがもらえる。このような容積緩和は法令によるのみで委員会などの審議が不要で奨励をもらえる。

このような制度を作ったきっかけはマンハッタンのミットタウン地域で快適な歩道とパブリックスペースを造るためである。そして、奨励の誘因が非常によいため、350平方フィートのオープンスペースを創出した。

一方で、時間が経つにつれてできたオープンスペースのタイプが多くなってきた。歩道、開放的なビルの庭、通路、ギャラリーなどがある。1961年の規範はすでに様々なオープンスペースに対して管理ができなくなった。そこで、ニューヨーク市政府はハーバード大学のJerold S. Kayden教授に頼む現行制度の検討をし始めた。そして、1951年から2000年までのオープンスペースによる容積緩和の503件の実例に対して逐一検討した。

マンハッタンのミットタウン地域にある1960年以降の案を検討した後、数が多くオーソンのせいで従来道に沿う売店の連続性が失った。心地が悪く、使用者もないオープンスペースを作り出した。そして、様々なオープンスペースは細かいの管制条件がなくて品質のほうは大変差がある。そのため、ニューヨーク市はJerold S. Kayden教授の研究と分析により、2007年から2009年にかけてオープンスペースの奨励標示、開放時間の公告、管理メンテナンスの方式などの規制を作った。この規制を通してオープンスペースの品質を上昇するように期待している。ニューヨーク市のオープンスペースは図2.3.1の通りである。

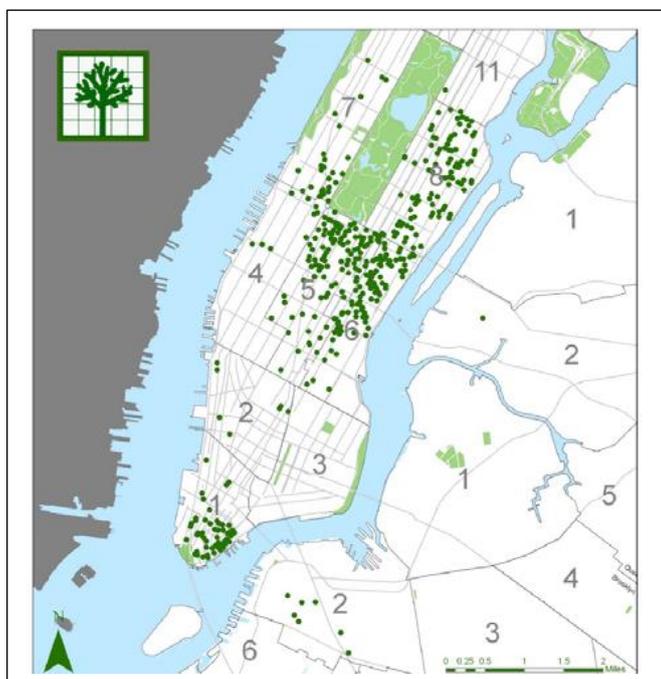


図 2.3.1 オープンスペース奨励の分布

資料出典：ニューヨーク市都市発展局<http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

## (2) 計画の目標

全面的な検討を通し、成功の実例の共通点を見つけてきた(図2.3.2)。心地よい環境、十分なベンチ、よい感じの植栽、快適な歩道を提供することなどである。、しかも違う使用者のニーズを満足させる。

ニューヨーク市政府は上述したことを纏めて、2007年に新しいオープンスペースによる容積緩和の設計準則を作って、市議会を通過した。設計基準の目標は以下のようである。

- (1) オープンスペースによる容積緩和の設計基準を更新、調整する。
- (2) 都会区に品質がよい快適なオープンスペースを提供する
- (3) 高い品質の空間を確保する。
- (4) 多様なサービス施設を提供し、違う使用者のニーズに合わせる。(視線を見通し、空間の開放、安全を確保する。)



図 2.3.2 ニューヨーク市の成功と失敗の実例

資料出典：ニューヨーク市都市発展局<http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

### (3) 設計の準則

検討した後、オープンスペースに関わる 18 項目に対して設計準則を作った。新しい設計準則は以下のようなものである (図 2.3.3)。

#### ①最小限面積の規範

容積緩和をもらって造ったオープンスペースの品質を確保することもあるし、ベンチ、植栽などの施設を設置する空間の配慮もあるため、最小容積は2000平方フィートを規範する。

#### ②空間配置

広場の形は長方形、正方形の場合が多い。建築の立面は広場を面するようにもあるし、ランドスケープは更に自由に設計できるようなもあるため、主要広場に隣することであれば広場の一部分の形は方形、正方形ではなくてもかまわない。主要広場の面積は必ず広場の全体面積の75%以上であり、付属広場は必ず25%以下である。且つ、主要広場の視線の見通しの程度と到達の便利性はよりレベルが高く検討すべきである。

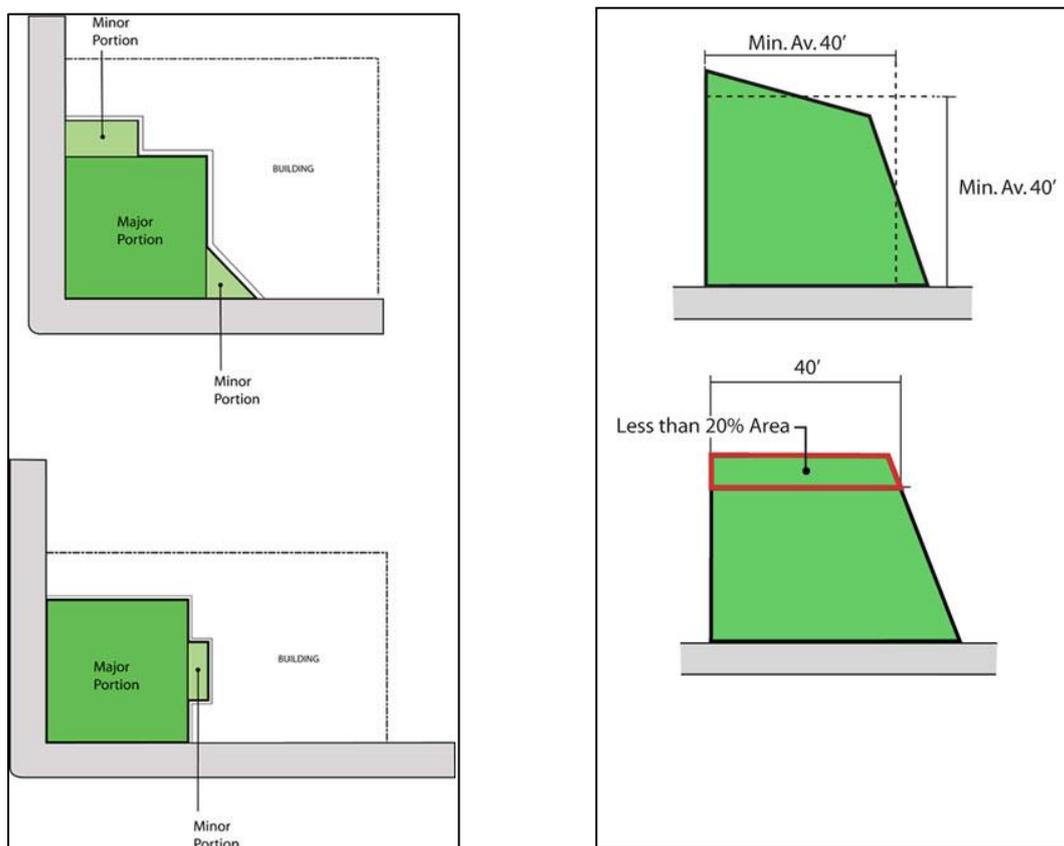


図 2.3.3 ニューヨーク市の公共広場空間配置の設計準則

資料出典：ニューヨーク市都市発展局 (<http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>)

### ③位置の制限

道に沿う建物外壁の連続性を確保するため、公共広場の 175 フィート範囲以内、ほかの広場、公園を設置することが禁止である。もし、あるブロックにはすでに広場と公園がある場合はまた新しい広場を造りたいであれば、審議会の許可が必要である。設置する条件はこの新しい広場を設置することは歩行者の動線に対してスムーズに促進する効果があるか。

### ④開口部方向の限定

広場の開口部は南向けを推奨する。幅は 40 フィートより狭い場合は、東、西向けでもかまわない。しかし、北向けは禁止されている。

### ⑤視線の見通し程度

公共広場の視覚の見通し程度は安全と開放の面に対する非常に重要なポイントと思われる。そこで、隣接する道路の正面から広場をはっきり見通すことが必要である。街角にある広場の場合は街角の角度が 90 が未満であれば、片側に広場をはっきり見通す場合は、他の側から 50 パーセント以上見通すべきであるという設計の緩和がある (図 2.3.4)。

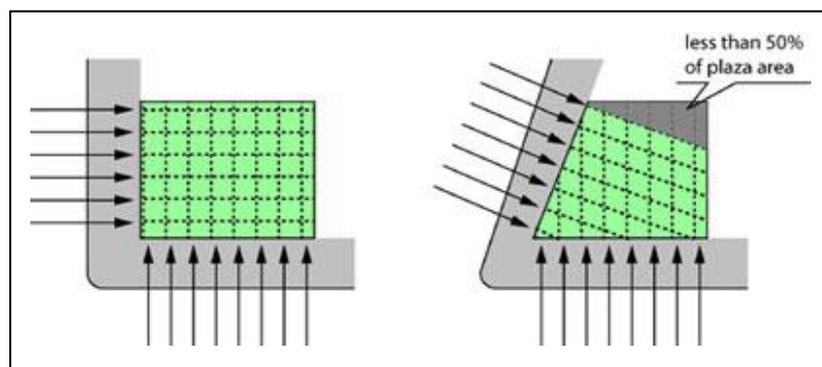


図2.3.4ニューヨーク市の公共広場空間の視覚設計準則

資料出典： ニューヨーク市都市発展局<http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

### ⑥付属オープンスペースの規範

上述した視線の見通す程度の通り、公共のオープンスペースは付属オープンスペースがある場合は付属オープンスペースは必ず 25%以上を見通すことが必要である。そして開口部の幅と奥行はせめて 15 フィートである。且つ、主要オープンスペースから付属オープンスペースを見通すことができるようにしなければならない。一方で、付属オープンスペースを設置することでオープンスペース全体の価値が促進できるため、付属オープンスペースの開口部の幅と奥行は必ず主要オープンスペースの長さの 1/3 以上である (図 2.3.5)。

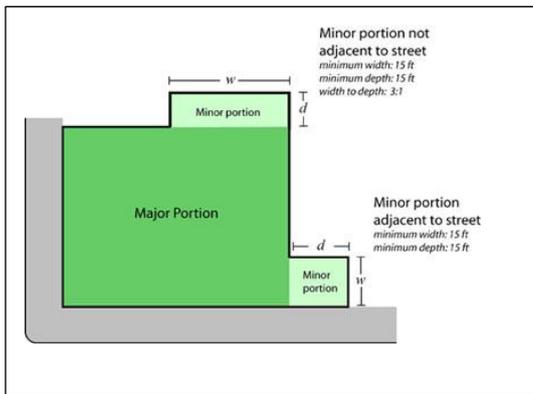


図 2.3.5 ニューヨーク市の公共広場付属空間の設計準則

資料出典： ニューヨーク市都市発展局 <http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

### ⑦ブロックを通り抜ける公共広場の規範

ブロックを通り抜ける公共広場は通常ブロックの中間にある敷地に発生することである。敷地の前後にある道路は便利に繋ぐことができる。このような広場はせめて幅 10 フィートの通路で前後の道路を繋ぐべきである。通路の形は直線が禁止である。周りは心地よい環境を造り、植栽、照明、などを設置すべきである。一方で、快適な公共広場を、十分な日照及び視線の見通し程度を確保するため公共広場まで近く、高度が 120 フィート以上の建築は 60 フィートから 90 フィートの間に 10 フィートのセットバックをしなければならない。

### ⑧歩道の正面

広場の利用率は広場と道路の間状態が関わる。利用率が上昇するため、公共広場と道路を隣接する 15 フィートの範囲内は設計規範がある。この範囲内は障害物があれば 50% 以上の自由に通す開口部をすべきである。一方で交差点の 15 フィートの範囲内はパージすべきである。残った障害物がある 50%には固定、可動なベンチ、植栽、木、照明、オープンスペースの掲示板、こみ箱とほかの高度 2 フィート以下認められる施設を設置できる(図 2.3.6, 図2.3.7)。

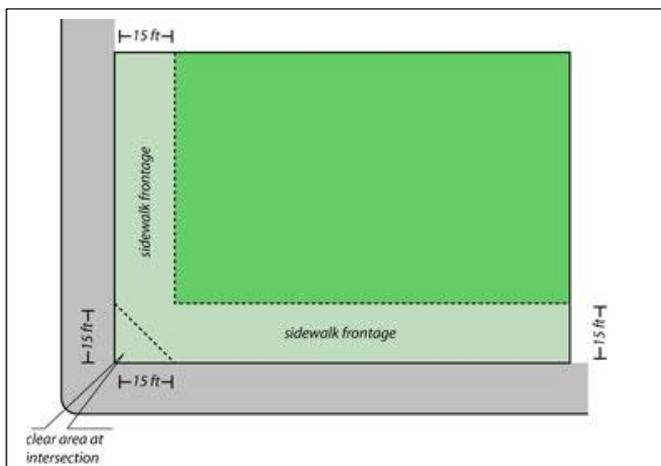


図 2.3.6 ニューヨーク市公共広場歩道の設計準則

資料出典： ニューヨーク市都市発展局 <http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>



図 2.3.7 ニューヨーク市公共広場歩道の設計準則

資料出典： ニューヨーク市都市発展局 <http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

### ⑨ 高度

過去、オープンスペースの高度はいろいろがあるせいで、利用率、安全性の面で問題がある。現在、オープンスペースと道路の段差は2フィート以内を規定され、一方で、10000平方フィート以上の公開広場は20%が道路との段差が4フィートまで設置ができるという設計の緩和がある(図2.3.8)。

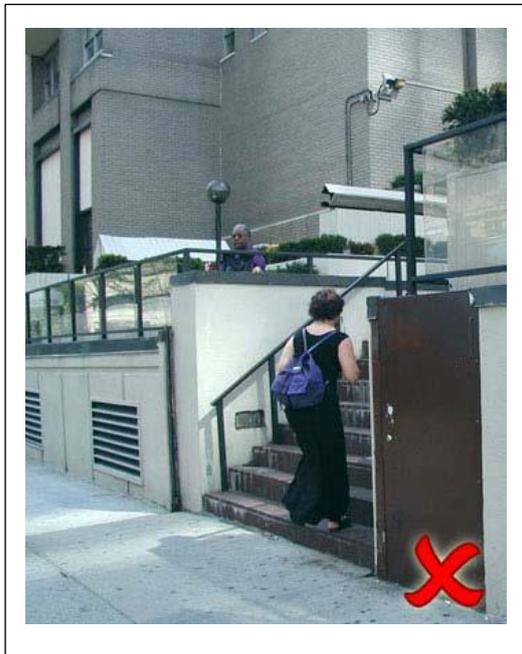


図2.3.8 ニューヨーク市公共広場の高度設計準則

資料出典： ニューヨーク市都市発展局 <http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

## ⑩階段

階段の蹴上げと踏み面を制限することは違う高度のオープンスペースに対して快適と安全性を確保するためである。段差が4-6インチ以内で、踏み面が17インチを規範された。ただ、高度5インチの階段の場合は踏み面が15インチ設置することができる(表2.3.1, 図2.3.9)。

表 2.3.1 ニューヨーク市公共広場の段階寸法の設計準則

蹴上げ	踏み面
4"	17"
5"	15"
6"	17"

資料出典: ニューヨーク市都市発展局 <http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

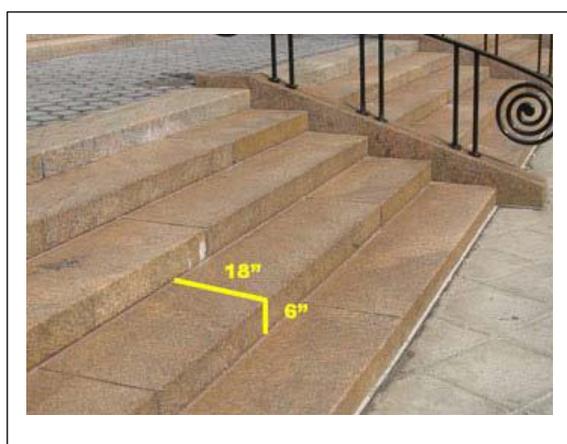


図 2.3.9 ニューヨーク市公共広場の段階寸法の設計準則

資料出典: ニューヨーク市都市発展局 <http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

## ⑪ 通路

オープンスペースを利用する便利性を確保するため、通路の幅の最小限は8フィートである。且つ、長さはオープンスペース全体の長さの80%以上をしなければならない。これらの通路はビルの入り口、公開空地の主要な施設を繋ぐべきである。通路の両側は植栽、照明、オープンスペースの掲示板、こみ箱などの認められる施設を設置ができる(図2.3.10)。

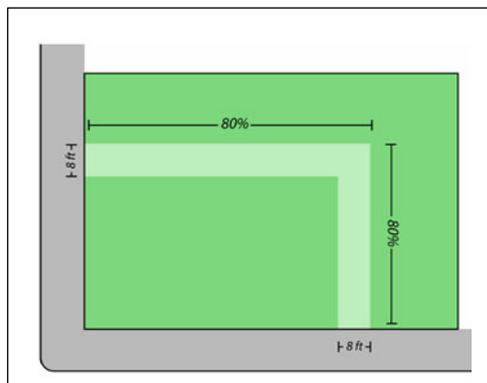


図 2.3.10 ニューヨーク市公共広場の通路の設計準則

資料出典: ニューヨーク市都市発展局 <http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

## ⑫オープンスペース上の構造物

認められた特殊の構造物を除いて、オープンスペースというのは通常に露天のである(図 2.3.11)。

### ・面積の最大限

1000 平方フィート以下のオープンスペースは構造物を占める面積が多くても 40%までである。1000 平方フィート以上の場合には 50%以内である。その中、露天コーヒーに関わる施設(テーブル、椅子など)は 10%まで緩和ができる。植栽には芝のようなものなら構造物と見られない。ただ、高度は歩行者の空間より 6 インチ以内をしなければならない。

### ・雨除け、庇、看板

建築の出入口は通常に庇、看板などを設置する。しかし、このような施設は設計の面が注意しないと開放性がなくなる。そこで、雨除け、庇、看板などの施設は多くても 250 平方フィートまでである。幅は建築の外壁から出ると 15 フィートまでである。高度は広場より 15 フィートまでである。住宅建築の出入口の庇はタクシー、車を乗せるため、15 フィートを超えることができる。



図 2.3.11 ニューヨーク市公共広場建築出入口の庇の設計準則

資料出典: ニューヨーク市都市発展局 <http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>

### ・禁止項目

一部分の施設はオープンスペースへ衝撃にならないように、同時に快適な空間を維持するため、一部分の施設が禁止されてる。例えば駐車場の出入り口、車路、ゴミ置き場などの施設である。

## ⑬ 座り

オープンスペースの設計に対して充分、良好な座りは重要なポイントの 1 つである。設計したとき座りの多様性、寸法、置くところと配置を注意すべきである。以下は多様性、寸法、置くところ、禁止施設四つの点に説明する。

・ 多様性

座りの類型は可動的、固定的、固定的で一人向け、固定的なベンチ、壁から出す座り、花壇の側にある座り、階段にある座りの6種類がある(図 2.3.12)。



図 2.3.12 ニューヨーク市公共広場座る場所の規範様式

資料出典: ニューヨーク市都市発展局 (<http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>)

全てのオープンスペースは2種類以上の座りを提供しなければならない。広場の面積は5000平方フィートから10000平方フィート以下の場合には3種類の座りをしなければならない。広場は10000平方フィート以上の場合には可動的な座りとほかの3種類の座りを提供しなければならない。団体はオープンスペースに自由に活動するため、可動的な座りは自由度がよい。そして、固定的なベンチも効果がよい(図2.3.13)。



図 2.3.13 ニューヨーク市オープンスペースに提供した団体の座る場所

資料出典: ニューヨーク市都市発展局 (<http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>)

・ 寸法

座るところは狭く、高度が高すぎると心地が悪いオープンスペースになる。そこで、寸法は奥行は 18 インチ、高さは 16-20 インチ、背の最小限は 14 インチを推奨である。

・ 置くところ(図2.3.14)

数が多く広場は座る場所が広場の奥に設置する。これらは都市を遠くなる雰囲気を提供する。一方で、広場出入口のところには座る場所を設置することも推奨する。

適当な座る場所を確保するため、一部分の座る場所は歩道まで 15 フィート以内を設置しなければならない。歩道の前端まで 1 フィートの距離以内 2 フィートごとに 1 箇所を提供しなければならない。これらは半分以上が背ついているのである。また、この中の半分に歩道を面すべきである。



図 2.3.14 ニューヨーク市オープンスペースは歩道の隣に座る場所を提供

資料出典: ニューヨーク市都市発展局 (<http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>)

・ 禁止施設(図2.13.15)

昔、歩行者は座らないように邪魔なもの或は、変な生地、形を設置したものよくある。もし、すでに設置した場合はこれらの施設はスライドグラスとスケート靴に使用防止の効果があるなら、生地のほうは規範を守らなければならない。且つ、施設間の距離は 5 フィート以上をしなければならない。



図 2.3.15 ニューヨーク市オープンスペースは階段と歩道の隣に邪魔なものの設置を禁止

資料出典: ニューヨーク市都市発展局 (<http://www1.nyc.gov/site/planning/index.page>)

#### ⑭植栽と樹木

樹木と他の植栽は快適なオープンスペースを造る基本要素である。設計したとき、広げる、日照、豊かな植栽と陰の間にバランスを取る。

- ・ 樹木:一つ広場は最低限度4本以上である。面積は1000平方フィートに増えると4本を追加すべきである。設計自由度を上昇するため、かわりに緑化率で検討することもできる。たとえば、10000平方フィートの広場は4本の木及び緑化率40インチの木を提供すべきである。
- ・ ほかの植栽:樹以外、さらに1つ植栽の類型を提供すべきである。
- ・ 灌漑と排水:木は都市の環境に順調に成長するため、灌漑システムを設置すべきである。⑮

#### ⑮照明と電力設備

広場は24時間に使用させるため、照明と電力設備は重要である。そこで、全ての広場は歩道或は座る場所の近くで直立の照明は2本以上を設置すべきである。照明時間は日が出る前1時間から日沈む後1時間までを規範される。一方で、これらの電力設備は必ず美化すべきである。住宅区の隣にある広場の照明は住民の住む品質に影響しないように要求される。

#### ⑯自転車の駐輪所

2009年から市議会の決議により、全ての新しい開発案は駐輪場を提供しなければならない。オープンスペースごとに2つ自転車の駐輪スペースを提供しなければならない。且つ、10000平方フィート以上の開発案4つ以上を提供し、歩道まで近いところを設置しなければならない。

#### ⑰オープンスペースの掲示板

掲示板の設置のポイントはオープンスペースに関わる規定は簡単に理解できるようにある。オープンスペースは提供した設備、利用時間、空間及び管理維持の部門ははっきり説明すべきである。

##### ・ 設計準則

掲示板のフォント、色及び生地は全て規範される。生地部分は耐候性がよいのを要求される(例えば金属、石、完全不透明、反射がない生地)。一方で、フォントと背景の色は対比の色と要求され、高さが3/4インチ以上をすべきである。

##### ・ 出入口の標示

オープンスペースの正面に40フィートごとに出入口の標示を設置すべきである。且つ、歩道まで5フィート以内である。標示した文字は「公衆に開放させる」、「国際に通用な符号」及び「開放の時間」を含む。

#### ⑱他の規範

5000平方フィートを超える広場の場合は以下のような一つの施設を提供すること要求される。例えば、芸術品、移動できる机と椅子、水盤、子供用の遊ぶ場所、及び食べ物を提供する場所(例えば、露天コーヒー、コーヒーショップ或は食物を提供するサービス)。面積は10000平方フィート以上、且つ、周りに全て商業ビルにある場合は食物のサービスと他の二種類の施設を提供することを要求される。

### 2.3.3 まとめ

ニューヨーク市はアメリカでは最も早く、100年以上も前に、ゾーニング制度を実施した都市である。制度の全体から見ると台湾の制度と、特にゾーニングの画定と審議の面で類似している。しかし、運用面において台湾よりさらに自由度と精密度が高い。このような制度の下で政府の仕事は計画と設計規範を作ることとなる。

## 2.4 まとめ

前述の通り、台湾、日本、米国のオープンスペースに関わる制度はそれぞれ類似した部分がある。例えば、台湾の総合設計制度と日本の総合設計制度はオープンスペースによる容積率緩和の部分や、台湾と米国は委員会制の審議制度の面に類似点が見られる。ここで、台湾の高雄市、米国のニューヨーク市、日本の東京都の審議、制度に関する部分を比較してまとめる。

### (1) 高雄市、ニューヨーク市、東京都、の審議プロセスの比較

#### ① 台湾高雄市の審議の制度とプロセス

高雄市の審議は下図のように、A 都市設計審議、B 総合設計審議、C 合同審議の3つの種類がある。高雄市政府は審議の基準ルールは作らず、全て審議会での協議で決定している(図2.4.1)。

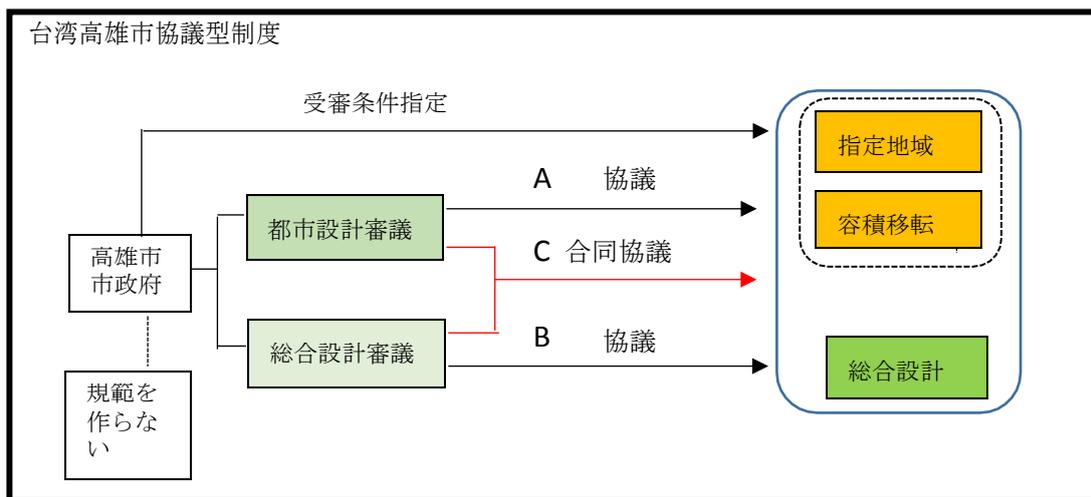


図 2.4.1 台湾高雄市の審議の制度とプロセス

## ②日本東京都の審議の制度とプロセス

東京都の審議は上位と下位の 2 種類があり、上位は東京都庁で行う審議である。下位は地方公共団体(特定行政庁)で審議を行うものである。地方公共団体(特定行政庁)は東京都庁に登録の申請をすれば、自分の地域に合った基準が作られ、審議は基本的に地方公共団体(特定行政庁)で行っている。

また、東京都では景観審議会がある。東京都庁で審議の基準を策定し、対象地域を指定しており、該当する場合は東京都庁で景観審議会の審議を受ける必要がある

(図 2.4.2)。

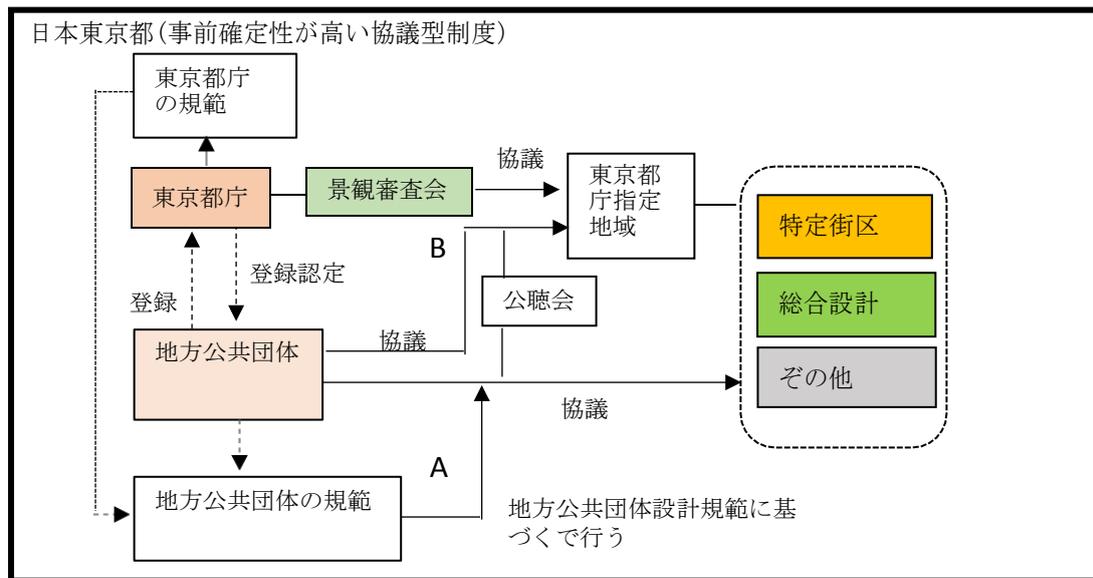


図 2.4.2 日本東京都の審議の制度とプロセス

### ③米国ニューヨーク市の審議の制度とプロセス

ニューヨーク市の審議には2種類ある。1つは一般的な案を対象とし、ルールに従って設計するものである。審議は DOB の建築審査しかない。もう 1 つは大規模、基準以上の容積率となる場合に、容積移転などが必要となる案である (図2.4.3)。これらに該当する場合は関する委員会の審議を受ける必要がある。

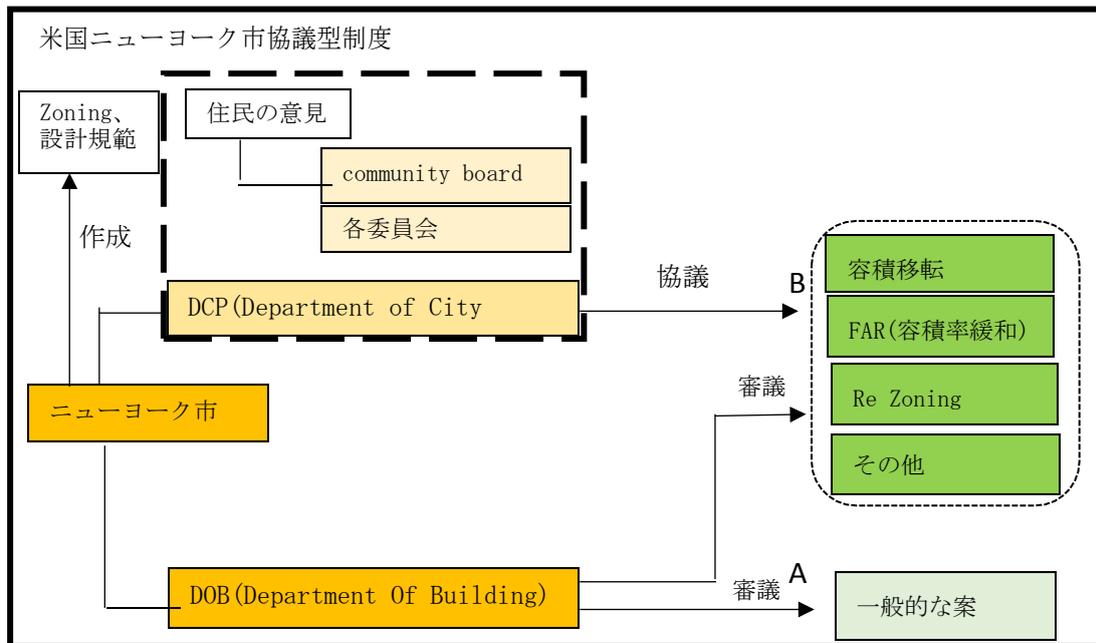


図 2.4.3 米国ニューヨーク市の審議の制度とプロセス

#### (2)まとめ(表2.4.1)

台湾高雄市、日本東京都、米国ニューヨーク市の3都市の制度を比較すると、以下の4つの点にまとめることができる。

- ①高雄市では規範が少なく、規範で決まっていない多くは協議で判断し、決定している。
- ②米国では、容積率緩和、容積移転の案は、条件によって様々な審議会を行っている。この中で特徴的な点は community board のシステム、すなわち開発周辺の住民代表が審議に参加していることである。
- ③東京の制度では必要に応じて公聴会を開催することがあり、住民参加が可能なシステムがある。
- ④日本は、規範を詳細に作る、事前確定性が高い協議制度といえる。

表 2.4.1 高雄、東京、ニューヨークのオープンスペース創出に関わる制度の比較

台湾高雄市	米国ニューヨーク市	日本東京都
規範あり(少ない)	規範あり(普通)	規範あり(多い)
協議あり	協議あり	協議あり(事前確定性が高い)
該当なし	住民は審議の参加	公聴会

## 第三章 台湾高雄市における総合設計と都市設計審議の審査プロセスの分析<sup>147</sup>

### 3.1 審査プロセスの分析内容

#### 3.1.1 審議制度と法令が設計に与える影響

本章では台湾高雄市の開発事例の5事例を対象とし、審議記録から審議過程の整理と分析、関係者へのインタビュー調査を行うことにより、台湾の協議型制度の審議プロセスの実態を明らかにすると共に、制度の改善方法について考察を行う。

台湾の法令には、他国と同様に階層的区別がある。台湾の建築に関連する法律には、都市計画法（上位）、建築法、建築技術規則（下位）があり、都市計画法は更に、母法と地方法に分かれている。しかし、法令の中には基準が曖昧な項目があるため、行政によって出版される解釈令（見本）及び技術的語彙により、基準を明確にしている。このような措置を取っていてもなお、各地方の管轄機関、業務担当者によって解釈はそれぞれ異なり、建築物の最終的なデザインに影響をもたらすこともある。現在の台湾では法令を立案する人とその法律を実際に利用する人は異なる。法の立案に参加する人は、建築の教育的背景はあるが、最前線の設計者ではないため、運用時には想定外の結果となることも見受けられる。立法後に、実際の運用時の意見から法令を調整することも今後必要になると考えられる。

日本では、設計、敷地に影響を与える要素を定量化し、法令に組み込むことで、設計の誘導を行っているのに対し、台湾では、定量化して法令に組み込むことが難しい項目を協議によって判断し、計画の質を担保している。具体的には、台湾の大規模な開発では、容積移転、総合設計と都市設計の項目に対応する審議制度がある。審議を通して、建物のデザイン、環境の質をコントロールしている。

台湾の審議方式は委員会制度であり、選ばれた委員たちにより審議が行われる。審議の進行は審議のルールに従って行なわれる。しかし、審議ルールは、大まかな方針が定められているのみであるため、委員達が審議の過程で任意の判断をすることが多い。また、委員の任期は2年間であること、委員の専門分野は異なっているため、同一の案件に対する見解は委員によって異なる。このようなプロセスが最終的な建物形態に影響を及ぼすこともある。

#### 3.1.2 事例分析方法と対象

##### (1) 研究対象の選択

本研究では、高雄市の審議案件の中から、5つの開発実例を選定している。研究対象の選定にあたり 1. 都市設計審議と、2. 総合設計審議、3. 合同審議のいずれのプロセスを含むこと、さまざまな建物種別を含むこと、審議過程の複雑さ（審議の回数）が多様であることに留意して5事例〔事例1(ホテル)、事例2(ホテル)、事例3 本社オフィスビル、事

<sup>147</sup>本章全ての分析は高雄市都市設計委員会の審議記録に基づいて作成

例4(住宅、ホテル複合ビル)、事例5(住宅) ] の選定を行った(表3.1.1)。対象を高雄市の事例とした理由は以下の通りである。

・高雄市では広い土地が多いため、オープンスペースの事例が台北市よりも多い。台北市の都市設計審議後に許可を受けた案の件数は、2015年は年間107件である(注:台北市政府2016年9月の施政報告による)のに対し、高雄市では年間平均200件以上(注:高雄市政府の都市計画発展局の資料より)である。

・台北市の総合設計によるオープンスペース奨励の対象は商業建築のみであることにに対し、高雄市では建物種別による制限がないため、商業建築に加え住宅など様々な種類の建物を実例として取り上げることが可能となる。

表 3.1.1 調査対象5事例

件名	審議の種類	審査の種類	受審会議	受審事項
1 事例1(ホテル) 選定理由 1. ホテルで公開空地を適用した初めての例 2. BOTで申請	1. 総合設計審議のみ	総合設計	1 初審 2 預審	1. 公開空地による容積率の割増
2 事例2(ホテル) 選定理由 1. 超高層ホテルの容積移転唯一の例	1. 都市設計審議のみ	都市設計審議	1 幹事会 2 委員会	1. 容積移転 2. 都市設計審議の特定地域
3 事例3 本社オフィスビル 選定理由 1. 超高層オフィスの都市設計審議がなされた唯一の例 2. 特別な構法	1. (建築構法)一ダブルスキン 2. ガラスカーテンウォール	都市設計審議	1 幹事会 2 委員会	1. 都市設計審議の特定地域
4 事例4(住宅、ホテル複合ビル) 選定理由 1. 総合設計制度で斜線緩和がなされた唯一の例	1. (長時間経過)一工期延長 2. 古い法令適用	1 総合設計 2 都市設計審議(不要)	1 預審	1. 公開空地による容積率の割増 2. 都市設計審議の特定地域
5 事例5(住宅) 選定理由 1. 歩道状の公開空地の奥行が一番長い例	1. 合同審議	1 総合設計 2 都市設計審議(合同審議)	1 幹事会 2 委員会	1. 公開空地による容積率の割増 2. 容積移転 3. 都市設計審議の特定地域

## (2) 分析方法

本研究事例調査は、①審議記録の分析、②関係者へのインタビュー、から成り立つ。

### ①審議記録の分析

本研究は審議報告書に載っている会議記録修正対応をテキスト化し、分析を行った。審議報告書は建築事務所経由で市役所に申請後、入手した。審議報告書の内容には申請書、会議記

録修正対応、申請書類、敷地位置、建築計画の書類と図面、法令の検討、図面の項目がある。審議記録の分析は以下の4つの過程で行った。

1つ目は、審議員からの指摘事項の内容による分類である。その結果、指摘事項としては図面、計画(開放空間)、計画(その他)、法令、計画(構造)、建築管理に分類出来ることが明らかになった。

2つ目は、指摘事項については法令の基準の有無による分類である。審議員からの指摘事項について、その指摘内容が「推奨」であるものと、「法令に指摘の根拠が明記をされるもの」に分類した。具体的には、審議記録の内容について「法令に基準あり」、「法令に基準なし」に分類し、「法令に明記あり」の項目は更に「基準に基づく項目」と「基準以上の要求」、「基準が曖昧な項目」に分類した。

3つ目は、日本の総合設計制度を用いた場合の検討である。日本の総合設計制度を用いた場合の容積率算定を行うことにより、台湾と日本の制度の違いを客観的に指標化することを試みた。

4つ目は、指摘事項に対する設計者の対応に対する分類である。審査員からの指摘に対応したものを○、対応しなかったものを×とする。そのうち、法令に基づいて対応する必要があると判断したものを赤い●で示した。

上述の分析過程を図3.1.1, 図3.1.2にまとめる。

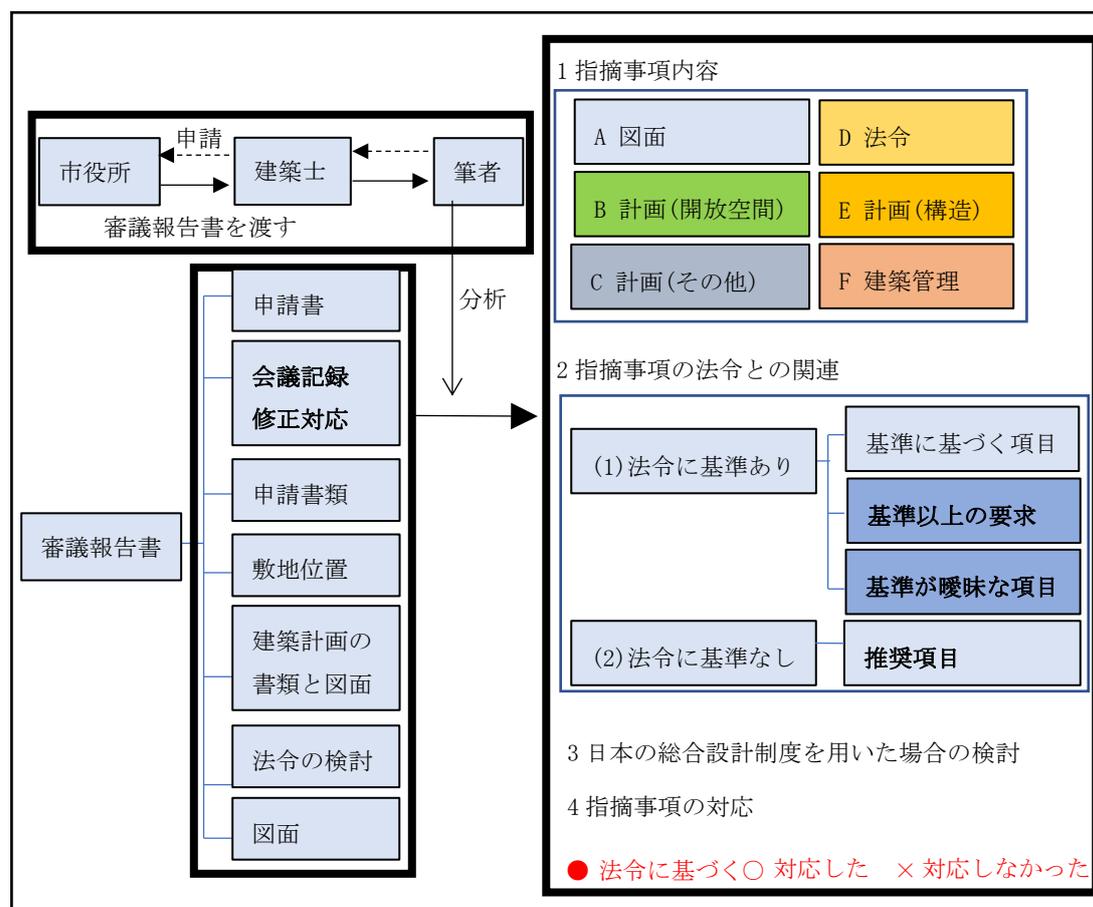


図 3.1.1 分析 1 報告書によるテキスト分析

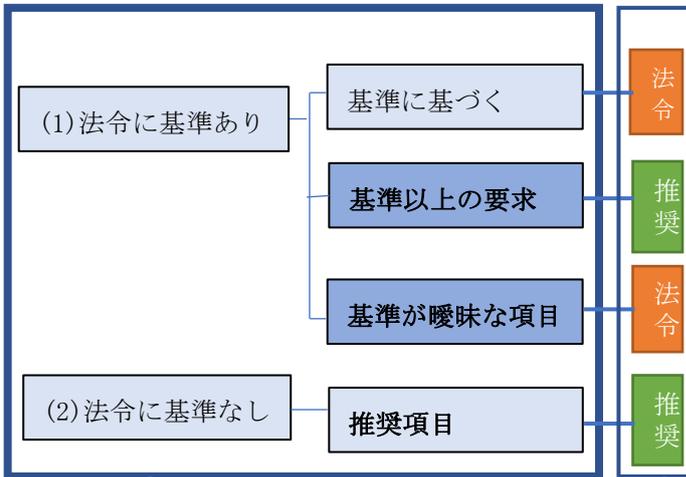
審議記録の原本

高崎市建設執務課審小第40次評審審議審議記録	
投票者氏名並びに投票内容	
1. 投票者氏名	投票内容
2. 投票内容	投票内容
3. 投票内容	投票内容
4. 投票内容	投票内容
5. 投票内容	投票内容
6. 投票内容	投票内容
7. 投票内容	投票内容
8. 投票内容	投票内容
9. 投票内容	投票内容
10. 投票内容	投票内容
11. 投票内容	投票内容
12. 投票内容	投票内容
13. 投票内容	投票内容
14. 投票内容	投票内容
15. 投票内容	投票内容
16. 投票内容	投票内容
17. 投票内容	投票内容
18. 投票内容	投票内容
19. 投票内容	投票内容
20. 投票内容	投票内容
21. 投票内容	投票内容
22. 投票内容	投票内容
23. 投票内容	投票内容
24. 投票内容	投票内容
25. 投票内容	投票内容
26. 投票内容	投票内容
27. 投票内容	投票内容
28. 投票内容	投票内容

1 指摘事項の内容で分類

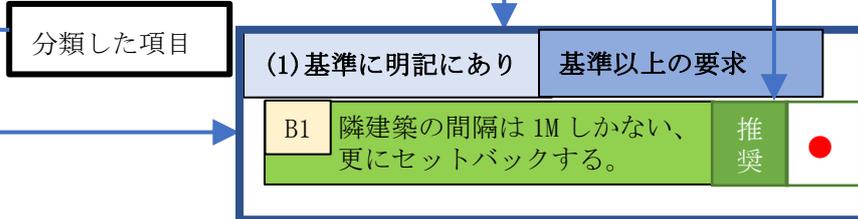
- A 図面
- B 計画(開放空間)
- C 計画(その他)
- D 法令
- E 計画(構造)
- F 建築管理

2 指摘事項 法令に基準があるかどうかで分類  
(推奨か法令かの分類)



法令の基準がある、ないで分類

法令に関連、推奨に関連で分類



対応するかどうか

3 指摘事項の対応

- 法令に基づく
- 対応した
- × 対応しなかった

図 3.1.2 事例の分析仕方

## ②関係者へのインタビュー

上記の審議プロセスの議事録のテキスト分析に加え、研究事例に最も関係がある設計者、開発者、審査者に対して全事例ごとにインタビューを行った(表3.1.2)。これにより、開発に関わるそれぞれの立場ごとの制度に対する考えを明らかにすると共に制度合理化の要素について考察する。

表 3.1.2 インタビューの対象

案名 \ 対象	設計者	開発者	審査者
事例 1(ホテル)	建築師 (A 事務所)	總經理 (A 社)	総工程司
事例 2(ホテル)	建築師 (B 事務所)	X	総工程司
事例 3 本社オフィスビル	建築師 (C 事務所)	抛長 (C 社)	総工程司
事例 4 (住宅、ホテル複合ビル)	建築師 (D 事務所)	X	総工程司
事例 5(住宅)	建築師 (A 事務所)	董事長 (E 社)	総工程司

## 3.2 実例1(ホテル)の分析

### 3.2.1 基礎情報

#### (1) 事例内容

京城ホテルは高雄市の北部の左営区にある。土地は高雄市から50年間借地とし、BOT方式で開発した計画である。台湾の建築技術規則では商業建築は高度が70mを超えると環境評価審議を受けなければならない。計画段階から環境影響評価審議を受けないように設定したため、18階建てとしている(表3.2.1, 図3.2.1, 図3.2.2)。

表 3.2.1 実例1(ホテル)の開発資料

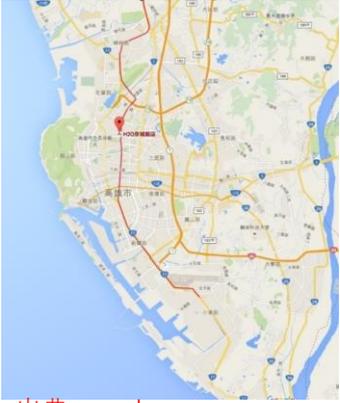
案名	実例1(ホテル)新築工事		
申請者	A社		
設計者	A事務所		
土地使用建築設計資料	敷地の使用分区	第5種住宅区	
	敷地の面積	1993.89m <sup>2</sup>	
	敷地の床面積	19198.81m <sup>2</sup>	
	住宅使用面積	23357.53m <sup>2</sup>	
	商業使用面積	0	
	各階使用状況	B1F~B4F: 駐車場 1F: レストラン 2F~18F: 宿泊施設	
	法定建蔽率	60%	
	使用した建蔽率	43.72%	
	法定容積率	420%	
	使用した容積率	419.6%	
容積率のボーナスの類型と面積	総合設計	公開空地有効面積	1149.6m <sup>2</sup>
		容積率の割り増し	1724.4m <sup>2</sup> (20%)
	駐車増設要点	容積率の割り増し	0
容積移転	地下鉄隣接地区	移入床面積	0
		移入床面積 敷地基準容積	0
	Zoningから指定した地区	移入床面積	
		移入床面積 敷地基準容積	
前面歩道の生地	大理石		
正面植栽の種類			
緑化率	77%		
 出典: google map		適用制度	
		総合設計審議  適用斜線制限 1、1:3.6斜線制限 2、AS 3、√h/2曲線制限	



図 3. 2. 1 事例 1(ホテル)の敷地周辺

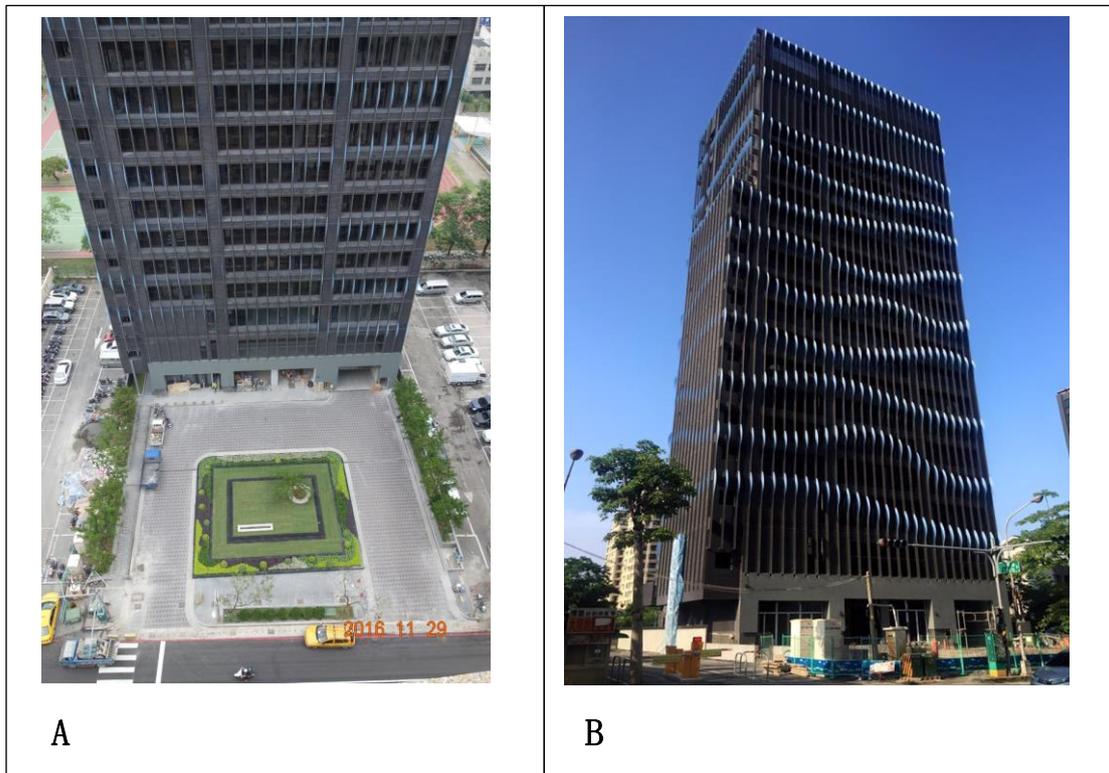


図 3. 2. 2 事例 1(ホテル)の敷地周辺

## (2) 審議のプロセス

事例1は歩道状の公開空地を生かして、総合設計制度を運用した案である。初審と預審の2段階の審議がある。設計は審議に伴い、第一次案（初案）から最終決議案の第3次案まで設計内容を二回変更している（図3.2.3）。

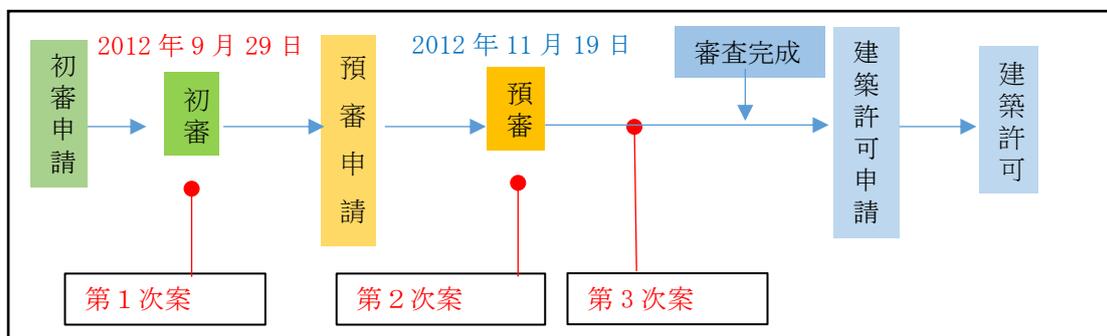


図 3. 2. 3 審議のプロセス

## (3) 容積率の緩和

本敷地の基準容積率は420%である。歩道状公開空間設置に伴う容積率緩和により20%の割り増を申請している（図3.2.4）。

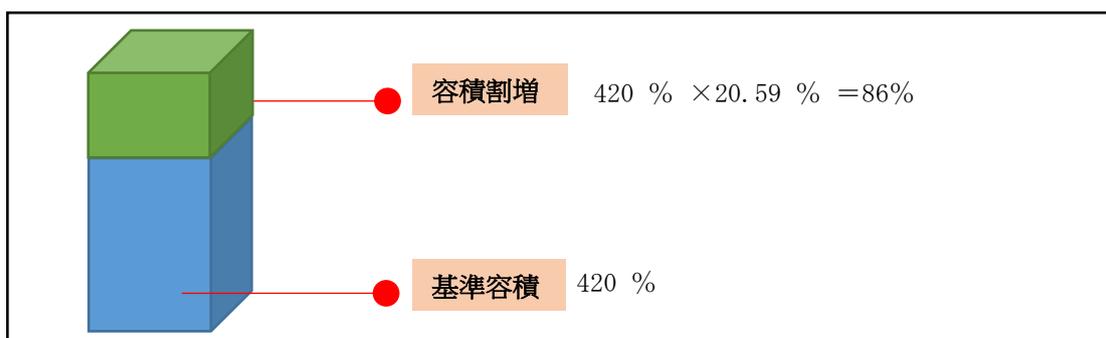


図 3. 2. 4 容積率の緩和

### 3. 2. 2 一次審議（初審）

#### (1) 第一次案における公開空地による容積緩和の検討

本案は建築部分をセットバックし、公開空地は全て前面道路に沿うよう計画した。敷地内の車道部分は公開空地に算入できないため、公開空地の申請箇所は（図3.2.5）のような車路の左右の二部分である。広場状の公開空地は一般的に審議で委員に認められないことが多く、容積緩和に関しても歩道状の公開空地より少ないため、本案は歩道状の公開空地で申請している（図3.2.6）。

容積率緩和は、[公開空地面積×有効係数]で算出し、（図3.2.7）の通り計算を行うと容積率緩和は20.59%となる。

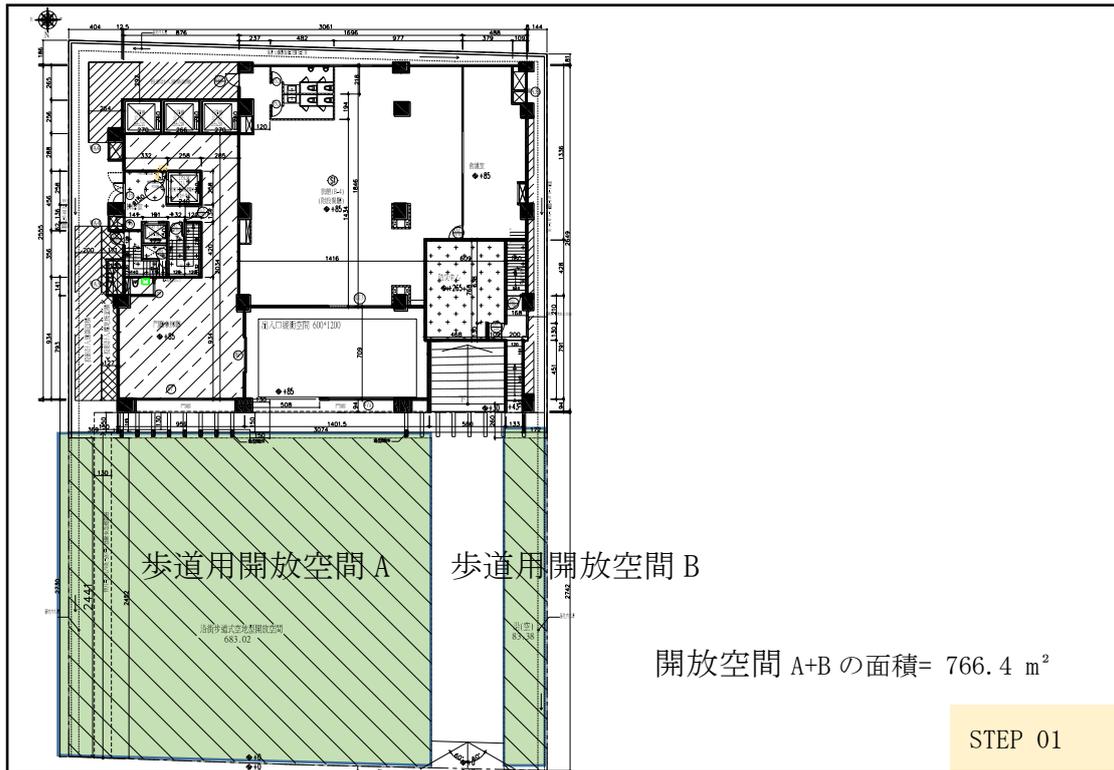


図 3.2.5 開放空間の検討—設置の位置

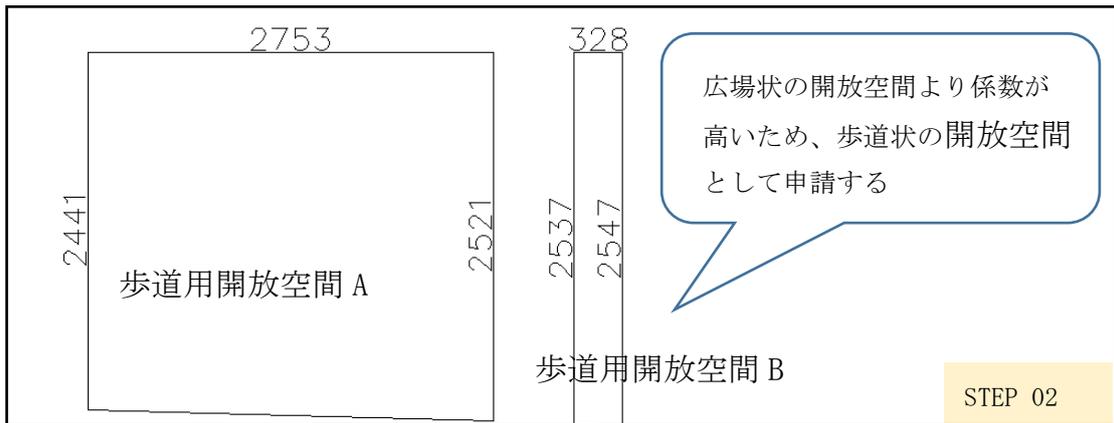


図 3.2.6 開放空間の検討—開放空間の面積

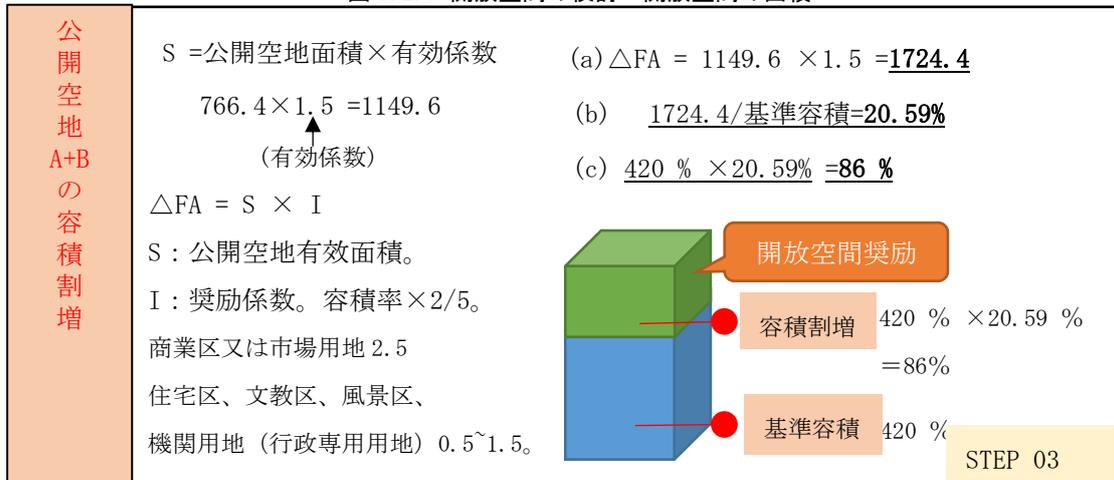


図 3.2.7 開放空間の検討—開放空間奨励

## (2) 審議第一次案についての説明

敷地の前面道路から 4M 後退し、歩道の専用空間を設置する必要がある。開放空間の右側には地下駐車場への車道があり、緑化部分は建物手前の中央に設置した。建物の入口は 2 つあり、右側がホテルの入口で、左側はレストランの入口である (図 3.2.8)。



図 3.2.8 審議第一次案開放空間と建築の関係

### (3) 初審での指摘事項

本案の審議記録内容を図面、計画(公開空地)、計画(その他)、法令の4つの部分に分類すると(表3.2.2)の様になる。

表 3.2.2 初審(2012年9月29日)の指摘事項

A 図 面	A1 外 観	1. 各立面図の添付、規定に従った屋上突出物の検討 2. 色彩サンプル材料番号の誤り 3. 立面図への景観照明設計の補記
	A2 公 開 空 地	1. 緑化率検討表と植栽例の不一致、地下室の範囲の補記 2. 公開空地の景観断面図の補記、平面図の段差の表記 3. 公開空地面積の検討と平面図の不一致 4. 平面図における公開空地掲示板の位置の表記 5. 1階平面図の植栽表記と景観図の不一致
	A3 其 他	1. 審査須知における図面概要表の内容の明記 2. 3-4 容積移転の文字の誤り 3. 地下駐車場の車道の幅の表記 4. 構造図における材料強度の表記
B 計 画 ( 開 放 空 間 )	B1. 歩行者と車両動線を分離した歩道状開放空間の計画	
C 計 画 ( 其 他 )	C1. ホテル使用動線からみた車両出入口の位置の妥当性 C2. バイク駐車車路の短縮	
D 法 令	D1. ソーラーパネルの工事費算入 (建築技術規則第1条10-9) D2. 地質調査における各調査点の深度の規定水準の適合 (建築基礎構造設計規範3.2.3節第3条-5) D3. 屋上を超えた外壁の高度算入の必要性 (建築技術規則第1条10-9) D4. 規定に従ったソーラーパネルの設置 (高雄市ソーラーパネル設置弁法) D5. 開放空間と運搬空間の分離 (内政部營建署管字第0990066990号函) D6. 住宅区での300M <sup>2</sup> 以上の飲食店を設置することの禁止、ホテル附属レストラン表示の付加 (都市計画法高雄市施行細則、附表1第15項) D7. 1FL避難動線の幅の不足 (建築技術規則第110条) D8. 特別安全階段に向けた緊急エレベーターホールの設置 (建築技術規則第107条-1-2) D9. 審査規定による駐輪台数に換算 (高雄市都市設計審議原則。裁量判断) D10. 隣棟間隔の確保 (建築技術規則第1条) D11. 建物と隣地の間での植栽の緑化率の不算入 (建築技術規則第12条)	

#### (4) 初審での指摘事項の法令との関連

指摘の中には客観的な発言があれば、感覚的な発言もある。法令に関する意見の中では、図面から明らかに違法の可能性があると判断出来るものもあれば、法令よりも厳しく要求している意見も見受けられる。「(法令の) 基準以上の要求」、「基準明記なし」が半分程度を占めることが分かる(表 3. 2. 3)。

表 3. 2. 3 初審 (2012 年 9 月 29 日) での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目		
	D1	ソーラーパネル工事費 ソーラーパネルの工事費算入	法令
	D2	地質調査の深度 地質調査における各調査点の深度の規定水準の適合	法令
	D4	ソーラーパネルの設置 規定に従ったソーラーパネルの設置	法令
D5	開放空間と運搬空間の分離 開放空間と運搬空間の分離	法令	
D7	避難動線の幅 1FL 避難動線の幅の不足	法令	
D8	緊急エレベーターホールの設置 特別安全階段に向けた緊急エレベーターホールの設置	法令	
D9	自転車駐輪台数 審査規定による駐輪台数に換算	法令	
基準以上の要求			
D10	隣地まで距離確保 隣棟間隔の確保	法令	
D11	植栽の生育環境への配置 建物と隣地間の植栽の緑化率の不算入	法令	
基準が曖昧な項目			
D3	外観造型と建築高度の検討 屋上を超えた外壁の高度算入の必要性	法令	
D6	住宅区にレストランの設置の検討 住宅区での 300M <sup>2</sup> 以上の飲食店を設置することの禁止、ホテル付属レストラン表示の付加	法令	
(2) 法令に明記なし	B1	開放空間と車動線の分離 歩行者と車両動線を分離した歩道状開放空間の計画	推奨
	C1	車路の位置と動線の適当 ホテル使用動線からみた車両出入口の位置の妥当性	推奨
	C2	バイク車路の距離の調整 バイク駐車車路の短縮	推奨

### (5) 初審での指摘事項(2012年9月29日)への対応

設計者が対応していない初審の指摘事項も存在する。B1の隣建築の間隔に関しては現状の案も違法ではないため、対応していない。C1の車両出入口の設置位置に関する指摘は推奨意見であり、設計者は使用動線に問題はないと判断し、対応していない。D3の屋上外壁の高度に算入に関しては、委員と設計者で法令の解釈が異なっている。委員は、ダブルスキンは建築の一部であり、高度算入が必要であると考えているのに対し、設計者は外壁の上に掛けるものであるため、高度算入は必要ないと考えている。ダブルスキンを高度算入した場合高度は70mを超え、環境影響評価の審議が必要となるため、設計者は対応していない(表3.2.4)。

表 3.2.4 初審(2012年9月29日)の指摘事項への対応

初審意見		対応	
(1) 法令に明記あり(基準に基づく項目)			
D1	ソーラーパネルの工事費算入	法令	○ 下記の計算の通り記入 178.48m <sup>2</sup> × 5000 元 = 892400 元
D2	地質調査における各調査点の深度の規定水準の適合	法令	○ 法令の問題なしと確認 (規定の1.5倍の深度)
D4	規定に従ったソーラーパネルの設置	法令	○ 法令に従い対応
D5	開放空間と運搬空間の分離	法令	○ 法令に従い対応
D7	1FL 避難動線の幅の不足	法令	○ 法令の問題なしと確認 (規定120cmを超えた134cmの幅を確保)
D8	特別安全階段に向けた緊急エレベーターホールの設置	法令	○ 法令に従い対応
D9	審査規定による駐輪台数に換算	法令	○ 法令に従い対応
(1) 法令に明記あり(基準以上の要求)			
D10	隣棟間隔の確保	法令	● 法令の問題なしと確認 (規定1mを超えた幅を確保)
D11	建物と隣地間の植栽の緑化率の不算入	法令	○ 意見の通り対応
<b>分析</b>			
D10	更にセットバックすると建築高さが増加し、環境影響評価の審査を受けなければならない。審議の時間が一年間を延びるため、対応しにくい。一方で、 $\sqrt{h/2}$ の曲線制限もあるため、平面の使用機能に対して影響がある。		
D11	法令になりにくいことで、実務的な意見である。協議型制度の特徴を示す。		

(1) 法令に明記あり (基準が曖昧な項目)				
D3	屋上を超えた外壁の高度算入の必要性	法令	×	未対応 (ダブルスキンは構造体であるため高度算入の必要なしと判断)
D6	住宅区での300M <sup>2</sup> 以上の飲食店を設置することの禁止、ホテル付属レストラン表示の付加	法令	○	付属レストランの表示を追加
<p><b>分析</b></p> <p>D3  新しい構法は現行法令に対応できないことである。一方で、建築高さが更に高くなると環境影響評価の審議を受けなければならないで、審議の時間が延びる。開発者に対して対応しにくい。</p> <p>D6  法令では確実に定義していないところである。協議で決定される。協議型制度の特徴を示す。</p>				
(2) 法令に明記なし (推奨項目)				
B1	歩行者と車両動線を分離した歩道状開放空間の計画	推奨	○	意見の通り対応
C1	ホテル使用動線からみた車両出入口の位置の妥当性	推奨	×	未対応 (駐車場利用者は地下階から入り、既に動線分離がなされているため)
C2	バイク駐車車路の短縮	推奨	○	意見の通り対応
<p><b>分析</b></p> <p>B3  設計向上の意見であるため、法令になりにくい指摘である。協議型制度の特徴を示す。</p> <p>C1  使用機能に関わる意見である。来客は地下階から入るという理由で対尾しなかったが、実は、対応すると、設計全体に変更をきたすため、対応しにくい。</p> <p>C2  安全向上の意見であるため、対応した。法令になりにくい指摘である。協議型制度の特徴を示す。</p>				

### 3.2.3 二次審議(預審)

#### (1)第二次案についての説明

線の修正、芝生の位置の変更、運搬スペースの位置の変更である。車両用の空間は敷地の前方、歩行者の空間は後方に設置し、動線を分離している。芝生は前面中央からホテル入口へと移動させ、運搬のスペースは屋外から建物ピロティ下へと移動させている

(図 3.2.9)。

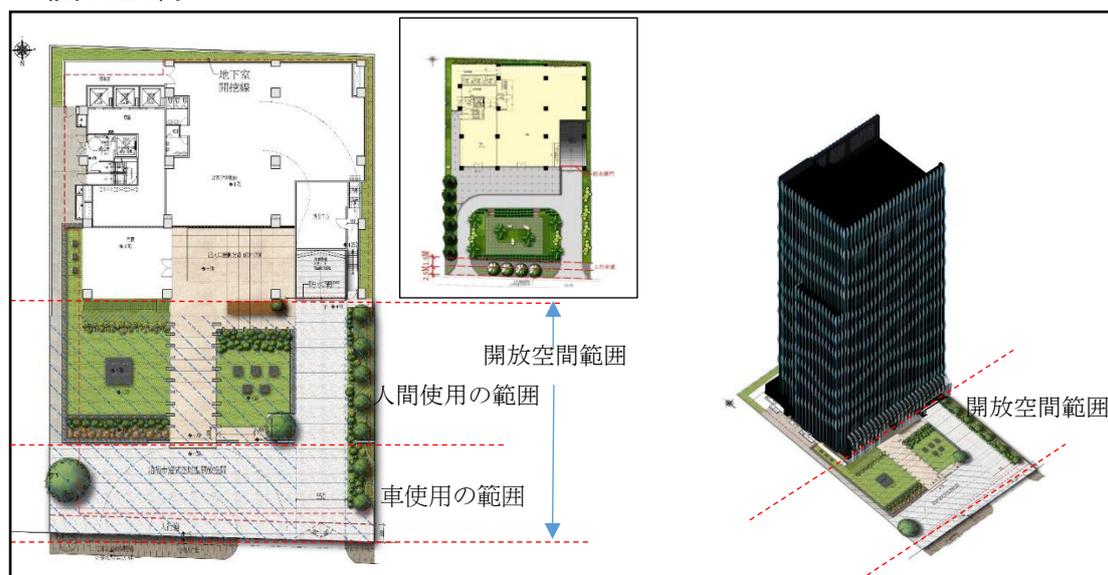


図 3.2.9 調整済みの第二次案

## (2) 預審での指摘事項

預審では構造専門の委員おり、構造に関するコメントも挙げられている。構造に関するコメントは実際に計算したものではなく、図面から感覚的に判断したものである

(表 3.2.5)。

表 3.2.5 預審(2012年11月19日)の指摘事項

A 図 面	A1 ソーラパネル	1. ソーラーパネルの設置は規定により図面を添付。
	A2 階段	1. 車道隣にある階段断面図の追加 2. 2階から3階の階段方向の誤り
	A3 その他	1. 各図面に方位の追加 2. 図面と面積表のバイク駐車台数の不一致
B 計 画 ( 開 放 空 間 )	B1. 車両出入口の右折箇所の隅切り、車両進出の車道への進入道路と退出道路の設置	
	B2. 2階スラブ下にある高木の成長に対する影響	
C 計 画 ( そ の 他 )	C1. ソーラーパネルの独立構造化、屋上庭園の一部化 C2. 車両出入口の右側の設置、ホテル動線との兼ね合いの検討	
D 法 令	D1. RF以上の高度算入を回避する場合、1.5Mの手すりを加え、外壁デザイン修正の必要性 (建築技術規則第1条10-9) D2. 附属レストランの設置に関する都市発展局の意見の確認 (都市計画法高雄市施行細則、附表1第15項) D3. 地震時の緩衝空間を考慮した隣地距離の確保 (建築技術規則第1条) D4. 開放空間の歩道の幅を2Mに拡張 (建築技術規則第241条)	
E 構 造	E1. 地下の梁FGnの幅の不足 E2. 低層の部分の柱C4、C6のサイズの不足 E3. 地下深度は16Mに修正、擁壁の寸法は80CMに修正 E4. X方向のスパンは12.1Mに修正、柱100X100のサイズの不足 E5. R2の給水塔の構造の再検討 E6. エレベーターの構造の再検討	

### (3) 預審での指摘事項の法令との関連

預審の指摘事項では、法令に関する指摘は比較的少ない。B2 隣地距離の確保に関しては、予審と同様に再び指摘されているが、地震時の緩衝距離を目的としており理由が異なる。住宅区へのレストラン設置に関しても指摘されているが、設計者はホテルの付属であるため、問題ないと回答している。最終的に、預審では結論を出さずに、都市計画局の意見によって判断することとなっている(表 3.2.6)。

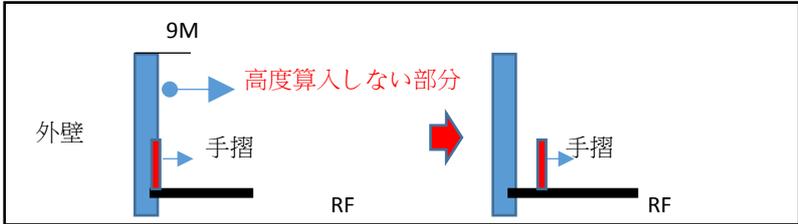
表 3.2.6 預審(2012年11月19日)での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目					
	該当なし					
	基準以上の要求					
	D3 隣地まで距離確保 地震時の緩衝空間を考慮した隣地距離の確保	法令	D4 歩道の幅は1.5Mから2Mに変更 開放空間の歩道の幅を2Mに拡張	法令		
(1) 法令に明記あり	基準が曖昧な項目					
	D1 外壁の修正 RF以上の高度算入を避ける場合、1.5Mの手すりに加え、外壁デザイン修正の必要性	法令	D2 付属住宅区にレストランの設置 付属レストランの設置に関する都市発展局の意見の確認	法令		
(2) 法令に明記なし	B1 車動線の安全確保 車両出入口の右折箇所の隅切り、車両進出の車道への進入道路と退出道路の設置	推奨	B2 高木の将来的な成長の余地 2階スラブ下にある高木の成長に対する影響	推奨	C1 ソーラーパネルは屋上庭園の一部に ソーラーパネルの独立構造化、屋上庭園の一部化	推奨
	C2 車路の位置と動線の適当 車両出入口の右側の設置、ホテル動線との兼ね合いの検討	推奨	E1 梁の幅が足りない 地下の梁FGnの幅の不足	推奨	E2 柱のサイズが足りない 低層の部分の柱C4、C6のサイズの不足	推奨
	E3 地下外壁寸法の修正 地下深度は16Mに修正、擁壁の寸法は80CMに修正	推奨	E4 柱のサイズが足りない X方向のスパンは12.1Mに修正、柱100X100のサイズの不足	推奨	E5 給水塔の構造 R2の給水塔の構造の再検討	推奨
	E6 エレベーターの構造 エレベーターの構造の再検討	推奨				

#### (4) 預審での指摘事項への対応(2012年11月19日)

C1 ソーラーパネルに関する意見は柱、梁はRC構造で、スラブはデッキの細部まで指摘されている。構造はE1、E5、E6の指摘から、再度計算して対応している。E2、E3、E4の指摘の通り対応している(表3.2.7)。

表 3.2.7 預審(2012年11月19日)での指摘事項への対応

預審意見	対応						
(1)法令に明記あり(基準に基づく項目)							
該当なし							
(1)法令に明記あり(基準以上の要求)							
<table border="1"> <tr> <td>D3</td> <td>地震時の緩衝空間を考慮した隣地距離の確保</td> <td>法令</td> <td>●</td> <td>法令の問題なしと確認 (規定1mを超えた幅を確保)</td> <td>再指摘項目</td> </tr> </table>	D3	地震時の緩衝空間を考慮した隣地距離の確保	法令	●	法令の問題なしと確認 (規定1mを超えた幅を確保)	再指摘項目	
D3	地震時の緩衝空間を考慮した隣地距離の確保	法令	●	法令の問題なしと確認 (規定1mを超えた幅を確保)	再指摘項目		
<table border="1"> <tr> <td>D4</td> <td>開放空間の歩道の幅を2Mに拡張</td> <td>法令</td> <td>○</td> <td>問題なしと確認</td> <td></td> </tr> </table>	D4	開放空間の歩道の幅を2Mに拡張	法令	○	問題なしと確認		
D4	開放空間の歩道の幅を2Mに拡張	法令	○	問題なしと確認			
<b>分析</b>							
D3	前段階の初審から続く問題で、同じ問題があるため、対応しにくい。						
D4	法令によると1.5M以上の歩道を設置しなければならない。開放空間設計向上するための意見である。最小限以上の要求は協議型制度の特徴の1つである。						
(1)法令に明記あり(基準が曖昧な項目)							
<table border="1"> <tr> <td>D1</td> <td>RF以上の高度算入を回避する場合、1.5Mの手すりを加え、外壁デザイン修正の必要性</td> <td>法令</td> <td>×</td> <td>手摺のみ対応</td> <td>再指摘項目</td> </tr> </table>	D1	RF以上の高度算入を回避する場合、1.5Mの手すりを加え、外壁デザイン修正の必要性	法令	×	手摺のみ対応	再指摘項目	
D1	RF以上の高度算入を回避する場合、1.5Mの手すりを加え、外壁デザイン修正の必要性	法令	×	手摺のみ対応	再指摘項目		
<table border="1"> <tr> <td>D2</td> <td>付属レストランの設置に関する都市発展局の意見の確認</td> <td>法令</td> <td>○</td> <td>意見の通り対応</td> <td>再指摘項目</td> </tr> </table>	D2	付属レストランの設置に関する都市発展局の意見の確認	法令	○	意見の通り対応	再指摘項目	
D2	付属レストランの設置に関する都市発展局の意見の確認	法令	○	意見の通り対応	再指摘項目		
<b>分析</b>							
D1	前段階の初審から続く問題で、協議の結果、手摺は外壁と一体化せず内側に後退させることで、設置が可能となりました。						
							
D6	前段階で既に協議で決定されたことであるが、法令の解釈は責任があるため、委員は法令の判断ということがやりたくない。結局、協議の結果は都市発展局の意見を聞くという結果になった。						

(2) 法令に明記なし(推奨項目)			
B1	車両出入口の右折箇所、隅切り、車両進出の車道への進入道路と退出道路の設置。	推奨	○ 意見の通り対応
B2	2階スラブ下にある高木の成長に対する影響	推奨	○ 意見の通り対応
C1	ソーラーパネルの独立構造化、屋上庭園の一部化	推奨	○ 審議段階で既に要求を満たしており、対応不要
C2	車両出入口の右側の設置、ホテル動線との兼ね合いの検討	推奨	× 未対応 (駐車場利用者は地下階から入り、既に動線分離がなされているため)
E1	地下の梁 FG n の幅の不足	推奨	○ 問題なしと確認
E2	低層の部分の柱 C4、のサイズの不足	推奨	○ 意見に従い下記の通り修正 MF-3F の柱 115×115 3FL 以上の柱 100×100
E3	地下深度は 16M に修正、擁壁の寸法は 80CM に修正	推奨	○ 意見の通り対応
E4	X方向のスパンは 12.1M に修正、柱100X100のサイズの不足	推奨	○ 意見に従い下記の通り修正 MF-3F の柱 115×115 3FL 以上の柱 100×100
E5	R2 の給水塔の構造の再検討	推奨	○ 意見の通り対応
E6	エレベーターの構造の再検討	推奨	○ 問題なしと確認
<p><b>分析</b></p> <p>B1 運転安全の意見である。審議を通して見つけた問題である。協議型制度の特徴を示す。</p> <p>B2 植栽専門の委員がいるため、指摘された。非常に実務的意見である。法令になりにくいことで審議で判断しにくい。協議型制度の特徴を示す。</p> <p>C1 構法まで指定されて、違法増築の防止のためである。これらの問題も法令になりにくいことである。</p> <p>C2 前段階の初審から続く問題で、再び指摘されたことから見ると委員が気がなっていたことが分かった。</p> <p>E1-E6 構造の専門分野の委員がいたため、構造に関わる指摘があった。これらの意見は使用者の命、安全と関係があるため、設計者はなるべく対応する。</p>			

### 3.2.4 日本の総合設計制度で検討した場合との比較

事例1を日本の総合設計制度に当てはめることで、台湾の制度との比較を行ったところ、以下の2点が明らかになった。日本の法令では、公開空地に接続する環境によって、奨励係数が異なり、周囲の環境に対応していること。日本の制度は歩道状の公開空地に対して、奥行の長さ制限があるため、本事例は広場状公開空地としての扱いとなる。奥行が長い公開空地に対して、広場状公開空地の設置が可能となり、実用的であると考えられる(図3.2.11)。

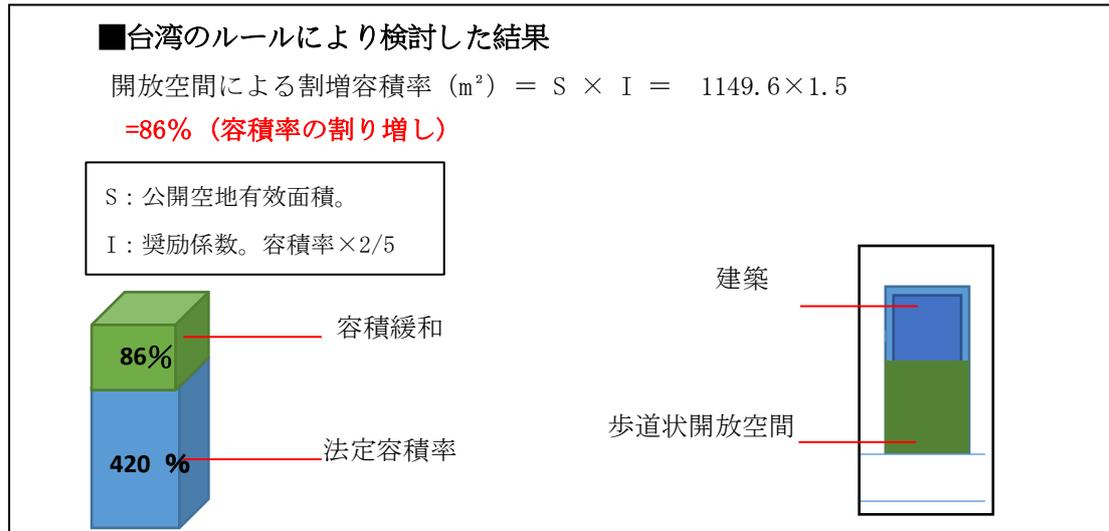


図 3.3.10 事例1(ホテル)の現況

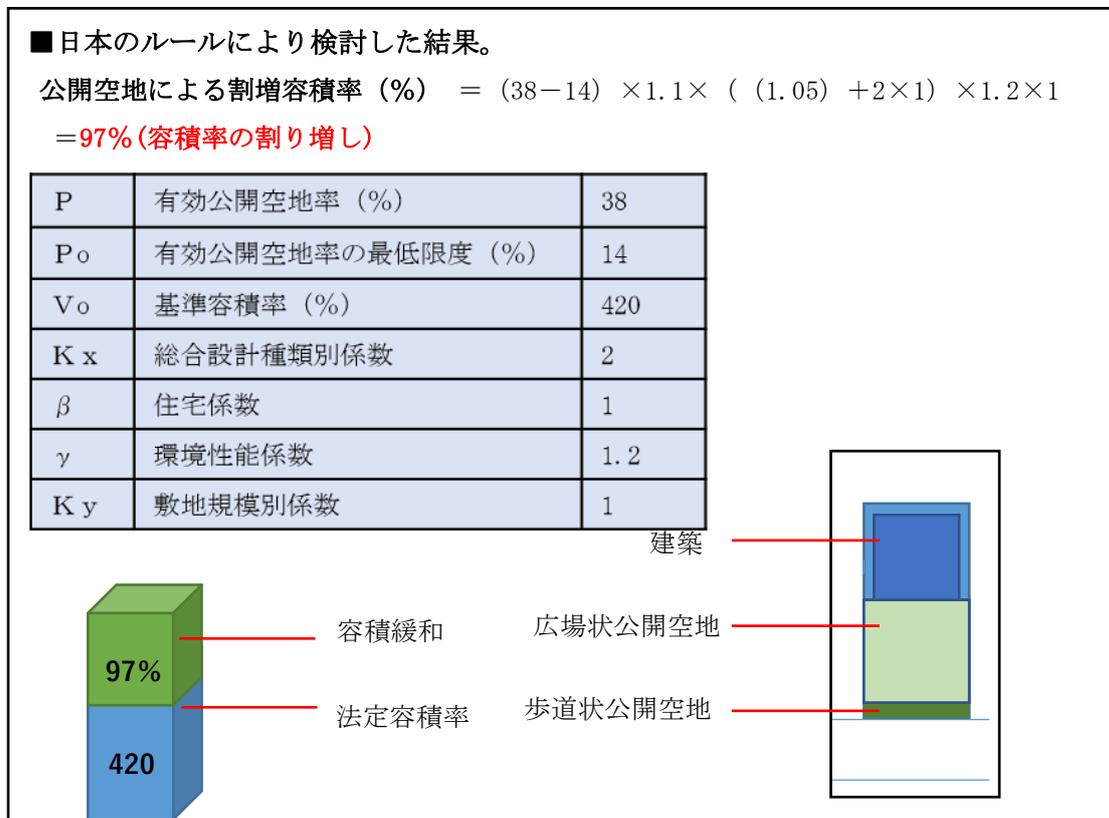


図 3.2.11 事例1(ホテル)日本の総合設計での検討

### 3.2.5 協議型制度の特徴的な指摘項目

以下は事例1における協議制度の特徴のまとめである。基準以上の要求と基準の曖昧な項目が4項目ずつあり、推奨項目は13項目あった。ほとんどの指摘に対応しているが、建築高度の検討と隣地までの距離、動線を考慮した車道の位置の検討については対応していないが、それらは全て協議の中で決定していることである(表3.2.8)。

表 3.2.8 協議型制度の特徴

	初審	対応	預審	対応
(1)法令に明記あり(基準に基づく項目)				
ソーラーパネル工事費	D1	○		
地質調査の深度	D2	○		
ソーラーパネルの設置	D4	○		
開放空間と運搬空間の分離	D5	○		
避難動線の幅	D7	○		
緊急エレベーターホールの設置	D8	○		
自転車駐輪台数	D9	○		
(1)法令に明記あり(基準以上の要求)				
隣地まで距離確保	D10 預審 D3 類似	●		
植栽の生育環境への配置	D11	○		
隣地まで距離確保			D3 初審 D10 類似	●
歩道の幅は 1.5M から 2M に変更			D4	○
(1)法令に明記あり(基準が曖昧な項目)				
外観造型と建築高度の検討	D3 預審 D1 類似	×		
住宅区にレストランの設置の検討	D6 預審 D2 類似	○		
外壁の修正			D1 初審 D3 類似	×
付属住宅区にレストランの設置			D2 初審 D6 類似	○

(2) 法令に明記なし(推奨項目)				
開放空間と車動線の分離	B1	○		
車動線の安全確保			B1	○
高木の将来的な成長の余地			B2	○
車路の位置と動線の適当	C1 預審 C2 類似	×		
バイク車路の距離の調整	C2	○		
ソーラパネルは屋上庭園の一部に			C1	○
車路の位置と動線の適当			C2 初審 C1 類似	×
梁の幅が足りない			E1	○
柱のサイズが足りない			E2	○
地下外壁寸法の修正			E3	○
柱のサイズが足りない			E4	○
給水塔の構造			E5	○
エレベーターの構造			E6	○

### 3.2.6 インタビュー

事例1は開発者A社の総経理、設計者A事務所の建築師、審査者の総工程司に対してインタビューを行った。インタビューの結果は下の表のようである(表3.2.9)。

表3.2.9 インタビューの結果

インタビューの対象	
開発者	<b>総経理</b> (A社)
<p>本案については、公共建築であるため、公開空地の開放性と公益性において問題がないと思う。竣工後、弊社の他の住宅開発案と比べて、設計段階と実際の使用段階はあまり変わらないはずだ。なぜかという、住宅建築は安全とプライバシーは販売に重要なポイントである。不特定多数の人が、容易に自分の生活空間に立ち入ることができるような状況は、使用者の希望することではないと考えている。</p> <p>管理とメンテナンスの面で、本案の財産権が弊社に属するため、維持と保守の比較的問題はない。しかし、住宅建築の場合、ディベロッパーの仕事は部屋を消費者に渡すまでであるため、実際の使用と管理は全て使用者のみとなる。たとえば、共用部分のジーム、プールは使用者が管理費用の支出を節約するため、維持せず、若しくは使用を停止したとき、ディベロッパーは干渉する方法がない。これは財産権の問題と関係がある。</p>	
設計者	<b>建築師</b> (A事務所)
<p>この案件はホテルであるため、開放空間の使用においては、問題はあまり無いはずである。しかし、本件案件の審査内容については、開放空間の申請は容積奨励の要件であるが、実際に審査する時は開放空間だけでなく、屋上の造形も審査のポイントとなっていた。台湾の法令にはグリーン施設を屋上に据付けるときに、ある程度の透かし構造を達成しなければならないし、屋根の高さもより広めに認定する規定がある。しかし、この部分では屋上の手すりがある同一のアクセス面にあるかどうかで争議となってしまう。更に、枠組みの高さは屋根(RF)の床面より9Mも高くなり、太陽光発電の設計と合わせるため、ある審査委員には、違法的な増築ではないかと連想されてしまったため、2度も審査の場で質疑された。</p>	
審査者	<b>総工程司</b> (高雄市建築管理処)
<p>この案件は単純な開放空間の案件であるし、且つ公共建築であるため、審査においては争議がより少ない案件である。但し、検討が必要な点として、貴賓の出入り運転車道の問題がある。ホテルとしては、敷地の条件さえ許せば、貴賓の出入り専用運転車道を設け、車の出入りと回転のスペースを設けるのは避けられない。しかし、この部分は開放空間を保留する本来の意図と矛盾しているところがあり、車が簡単に開放空間に入り込んでしまったら歩行者が使えなくなる。但し、審査の最後の結果は、来客の車の駐車スペースは敷地の周辺道路に設けて、入り口までに設置させないこととした。</p>	

### 3.2.7 まとめ

#### (1)オープンスペースの変化

事例1に対する、これまでの審議過程における計画案への指摘事項の整理・分析・考察を整理すると、協議による設計の変更点は、「植栽の生育環境への配置」、「開放空間と運搬空間の分離」、「高木の将来的な成長の余地」、「車動線の安全確保」の4点に整理することができる(図3.2.12)。これらは、通行の安全と植栽の生育環境に関わる指摘が多いことがわかる。

対応していない指摘項目については、「初審D10：隣地まで距離確保」、「預審D3：隣地まで距離確保」、「初審D3：外観造型と建築高度の検討」、「預審D1：外壁の修正」、「初審C1：車路の位置と動線の配慮」、「預審C2：車路の位置と動線の配慮」の6つが認められた。初審D10と預審D3はセットバックに関わる指摘であり、斜線制限と審議時間の長期化の観点から、対応していないものと考えられる。初審D3と預審D1は、新たな構法を用いたことによる建物高さの検討方法に関する指摘であり、現行法令に違反している訳ではないことと、審議期間の長期化を避けることを理由に、対応していないものと考えられる。初審C1と預審C2では、動線を考慮した車道の位置の修正が指摘されているが、設計全体の変更を伴うことから、対応することは難しかった項目であるといえる。

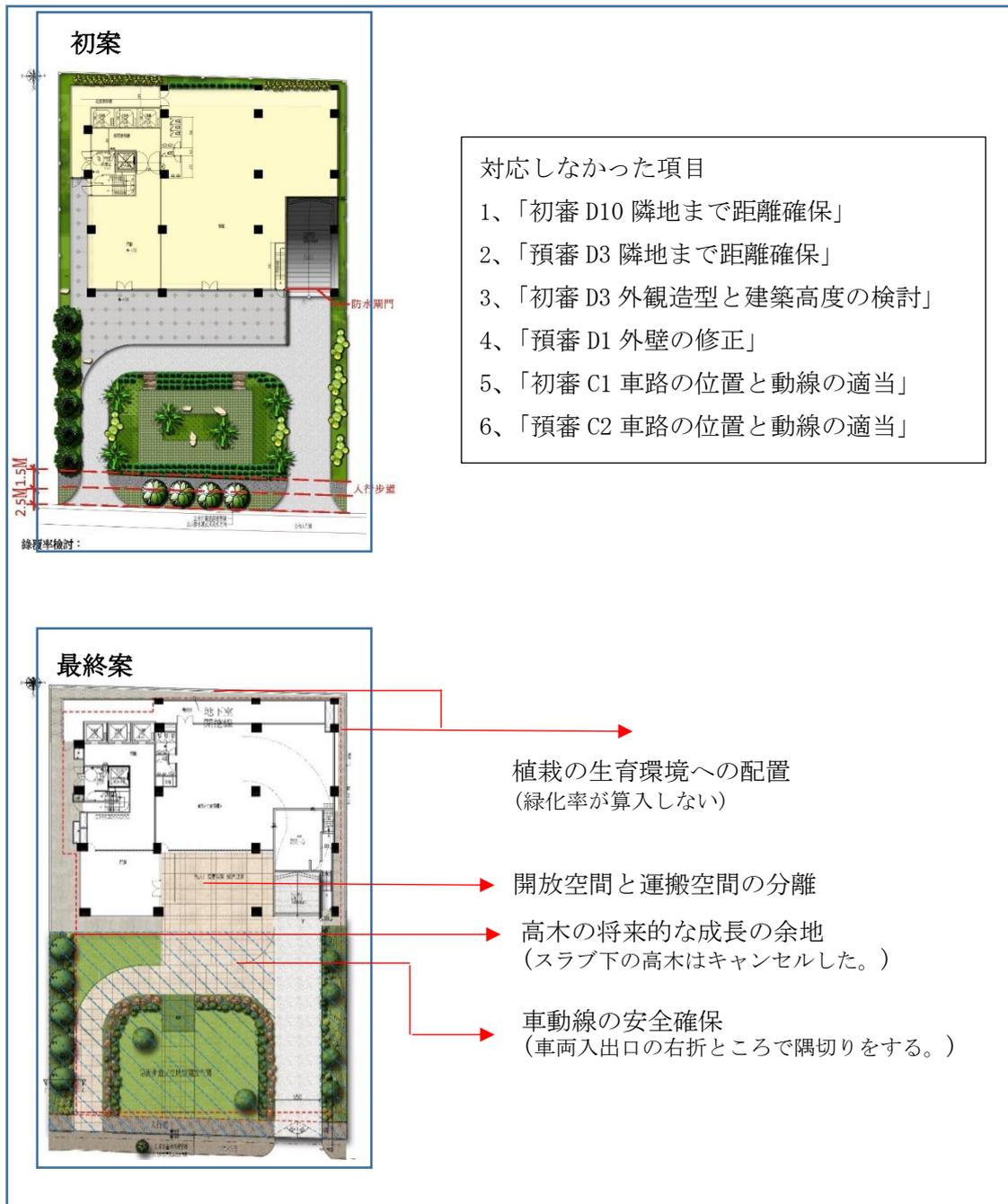


図 3.2.12 事例 1 (ホテル) 最初案と最終案の比較

## (2) 審査過程の分析結果

事例1は二回の審議を受けている。各審議段階における分析を総合した結果、協議型制度の特徴を示している項目は、「明確な根拠のない委員の感覚による指摘」、「他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目」、「法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目」、「実務的な観点からの意見」、「法令では十分対応できない項目(基準が曖昧な項目)」、「高度制限に関わる指摘項目」、「繰り返し指摘されている項目」の7つに整理できる。以下、それぞれの項目における考察と、その考察のもとになった具体の指摘事項の例を掲げる。

### (2)-1 明確な根拠のない委員の感覚による指摘

#### <考察>

法令に明確な根拠、基準が示されているわけではない場合に発せられる、委員独自の判断によって要求される項目である。本事例のみではなく、他の事例でもこのような指摘が見受けられる。

#### <指摘項目の例>

- ・開放空間の歩道の幅を2Mに拡張

### (2)-2 他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目

#### <考察>

バイク、車の運転安全については委員の最も関心の高い点であるため、本事例のみでなく、他の事例でも指摘されている。

#### <指摘項目の例>

- ・バイク駐車車路の短縮
- ・車両出入口の右折箇所を隅切り、車両進出の車道への進入道路と退出道路の設置

### (2)-3 法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目

#### <考察>

法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目はほとんど推奨的な項目である。このような項目はデザインと敷地周辺環境に関する指摘項目が多い。

#### <指摘項目の例>

- ・歩行者と車両動線を分離した歩道状開放空間の計画
- ・ソーラーパネルの独立構造化、屋上庭園の一部化

### (2)-4 実務的な観点からの意見

#### <考察>

審議に参加している専門分野の委員が指摘していることが多い。特に植栽、構造安全に関する指摘が多く見受けられる。

#### <指摘項目の例>

- ・建物と隣地間の植栽の緑化率の不算入
- ・ホテル使用動線からみた車両出入口の位置の妥当性
- ・2階スラブ下にある高木の成長に対する影響
- ・車両出入口の右側の設置、ホテル動線との兼ね合いの検討
- ・地下の梁 FGn の幅の不足
- ・低層の部分の柱 C4、C6 のサイズの不足
- ・地下深度は 16M に修正、擁壁の寸法は 80CM に修正
- ・X 方向のスパンは 12.1M に修正、柱 100X100 のサイズの不足
- ・R2 の給水塔の構造の再検討
- ・エレベーターの構造の再検討

## (2)-5 法令では十分対応できない項目(基準が曖昧な項目)

### <考察>

台湾の法令では基準が細かく規定されていない箇所があり、この場合は協議を通して判断がなされる。本事例では、建築高度の方法と検討と開放空間に関して特に指摘されている。

### <指摘項目の例>

- ・住宅区での 300M<sup>2</sup>以上の飲食店を設置することの禁止、ホテル付属レストラン表示の付加
- ・付属レストランの設置に関する都市発展局の意見の確認

## (2)-6 高度制限に関わる指摘項目

### <考察>

隣地までの距離の不足が指摘されている。更にセットバックすると、建築高度が増加するにつれて建築高度規制の検討の必要が出てくるため、対応することの難しい項目である。

### <指摘項目の例>

- ・地震時の緩衝空間を考慮した隣地距離の確保

## (2)-7 繰り返し指摘されている項目

### <考察>

建築高度の再検討の必要性に関して繰り返し議論されている。高度が更に高くなった場合、役所の手続きが長くなるため、対応しづらい項目である。

### <指摘項目の例>

- ・屋上以上の外壁は外観造型と一体化になると高度検討が必要
- ・屋上を超えた外壁の高度算入の必要性
- ・RF 以上の高度算入を回避する場合、1.5M の手すりを加え、外壁デザイン修正の必要性

## (3) インタビューの結果

事例 1 に関わる開発者、設計者、審査員に対するインタビュー結果は以下のようにまとめられる。

### **(3)-1 開発者の意見**

- ・本案は公共建築のため、公開空地の開放性と公益性において問題はない。
- ・住宅建築の安全性とプライバシーは販売において重要なポイントである。
- ・本案の所有権は完全に弊社に属するため、管理とメンテナンス上の問題は少ない。

### **(3)-2 設計者の意見**

- ・この案件はホテルであるため、開放空間の使用においては、問題は少ない。
- ・開放空間奨励の案であるが、審査の内容は開放空間のみではない。審議の幅が拡大しすぎているのではないか。

### **(3)-3 審査員の意見**

- ・車のローターリングの空間と開放空間の設置意図が矛盾している。

## **(4) 日本の制度との比較の結果**

事例1を日本の総合設計制度に当てはめ、台湾の制度と比較分析を行った結果を以下にまとめる。

- ・日本の法令では、公開空地に接続する環境によって奨励係数が異なり、周囲の環境に対応している。
- ・日本の制度は歩道状の公開空地の奥行の長さに制限がある。本事例は広場状公開空地としての扱いとなる。奥行のある公開空地に対して、広場状公開空地の設置が可能となり、実用的であると考えられる。

### 3.3 事例2(ホテル)の分析

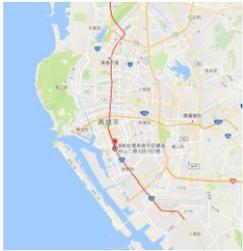
#### 3.3.1 基礎情報

##### (1) 事例内容

事例2は高雄市南部の前鎮区に位置するホテルである。敷地は中山路という高雄市の主要道路に隣接する。敷地は高雄市で容積率と建蔽率が最も高い第5種商業区に分類され、建蔽率70%、容積840%である。容積率緩和は容積移転制度のみを申請している。本事例の敷地は1,000 m<sup>2</sup>を超えているため、公開空地による容積率緩和の申請が可能であるが、設計者が建物と敷地の高さ、奥行のバランスを考慮し、申請していない。

本事例は都市設計審議の対象地域であることに加え、容積移転を行っているため、幹事会と委員会の両方を受ける必要がある(表3.3.1, 図3.3.1, 図3.3.2)。

表 3.3.1 事例2(ホテル)の開発資料

案名	事例2(ホテル)新築工事		
申請者	00 建設株式会社		
設計者	施 00、陳 00、黃 00 聯合建築師事務所		
土地開発資料	敷地の使用分区	1492m <sup>2</sup>	
	敷地の面積	26150.63m <sup>2</sup>	
	敷地の床面積	26150.63m <sup>2</sup>	
	住宅使用面積	0	
	商業使用面積	19895.63m <sup>2</sup>	
	各階使用状況	B1F~B5F:駐車場 1F:ホール 2F~3F:レストラン 4F~26F:ホテル	
	法定建蔽率	70%	
	使用した建蔽率	63.07%	
	法定容積率	840%	
	使用した容積率	839.66%	
	世帯数	0	
容積率奨励の類型と面積	総合設計	開放空間有効面積	0
		容積率の割り増し	0
	駐車増設要点	容積率の割り増し	0
容積移転	地下鉄隣接地区	移入床面積	0
		移入床面積 敷地基準容積	0
	Zoningから指定した地区	移入床面積	3732.84m <sup>2</sup>
		移入床面積敷地基準容積	29.78%
前面歩道の生地	大理石、タイル		
正面植栽の種類	クスノキ		
緑化率	80.24%		
 出典:google map		<b>適用制度</b> 1. 容積移転 2. 都市設計指定地域	
		<b>適用斜線制限</b> 1. 1:3.6 斜線制限 2. A S 3. $\sqrt{h/2}$ 曲線制限(容積移転を利用)	

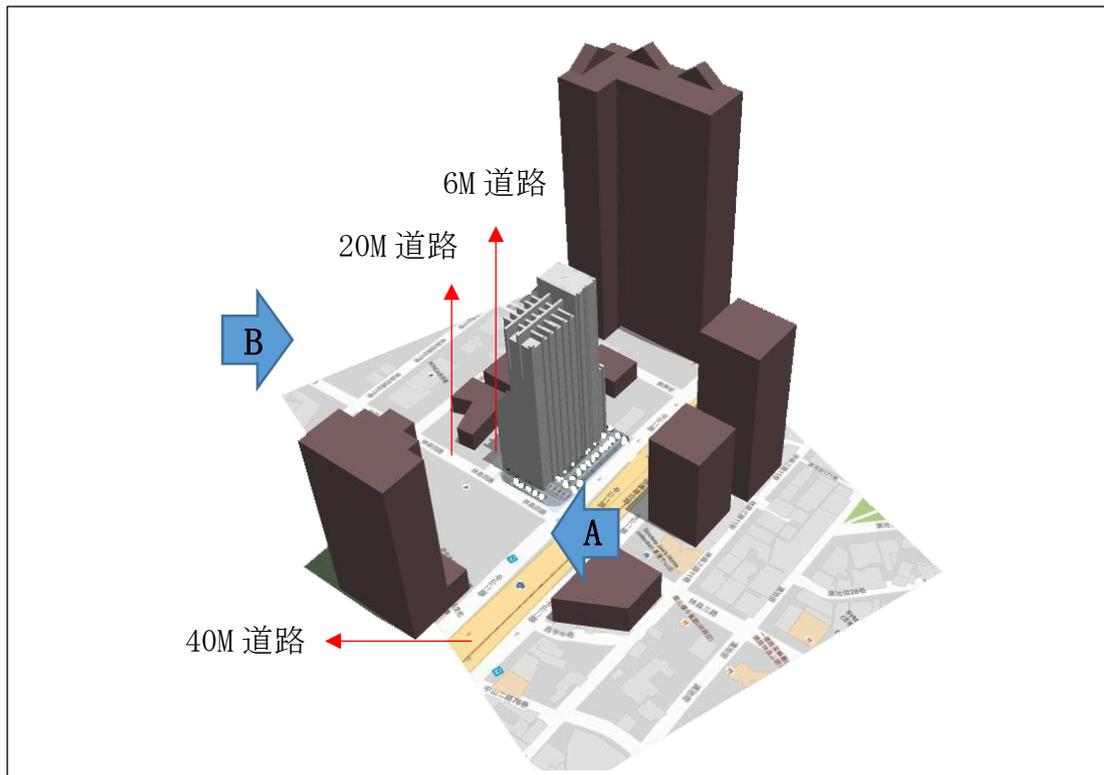


図 3.3.1 事例 2(ホテル)の敷地周辺

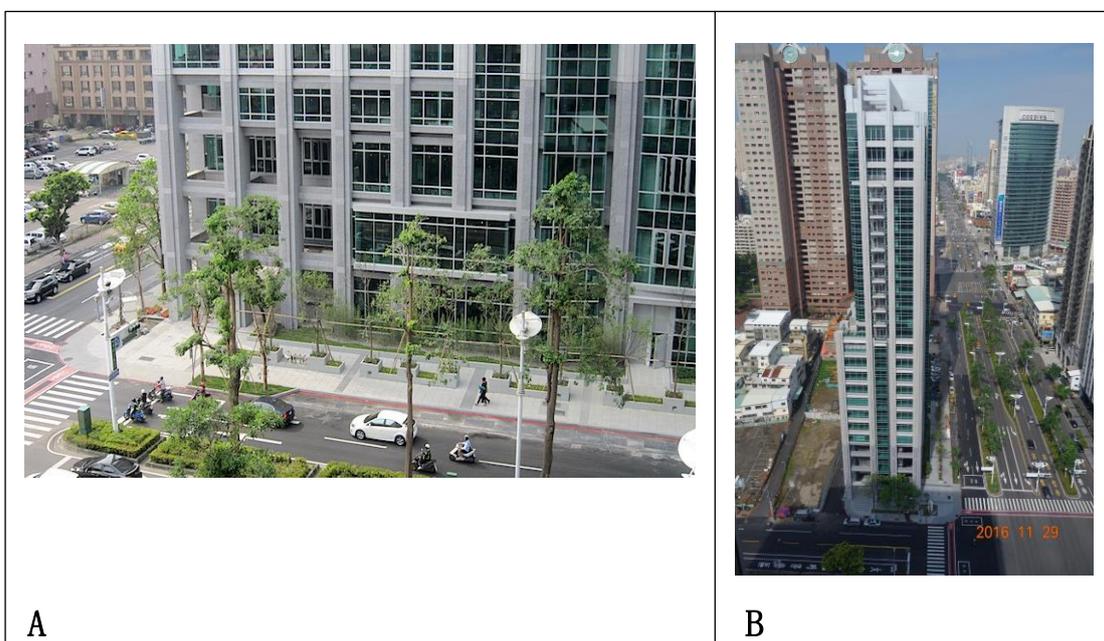


図 3.3.2 事例 2(ホテル)の敷地周辺

## (2) 審議のプロセス

都市設計審議の対象であるため、幹事会と委員会両方を受けている。幹事会と委員会では、それぞれ初核（担当者の事前確認）の申請を行っている（**図 3.3.3**）。

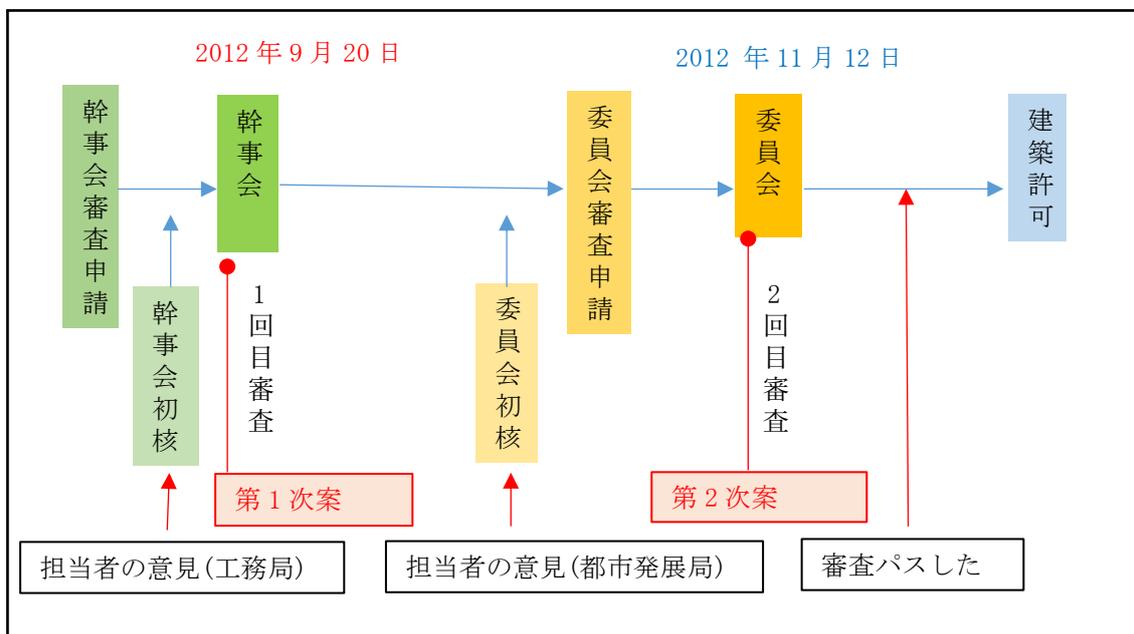


図 3.3.3 審議のプロセス

## (3) 容積率の緩和

容積移転による容積率の割増は 29.78% で申請している（**図 3.3.4**）。

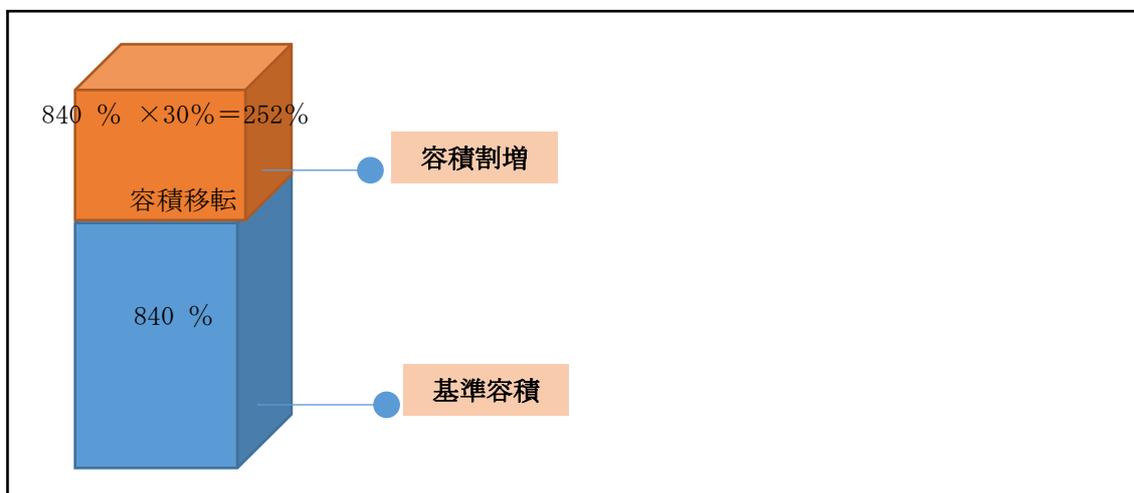


図 3.3.4 容積率の緩和

#### (4) 斜線制限の影響

事例2には斜線制限が適用される。事例2では容積移転のみを利用しているため、 $\sqrt{h/2}$ の曲線制限が適用される。仮に開放空間による容積緩和も申請する場合は、道路隣接面から4Mのセットバック、道路中心線から10Mのセットバックの制限も適用されるため、本案件では開放空間を設置しないと考えられる(図3.3.5)。

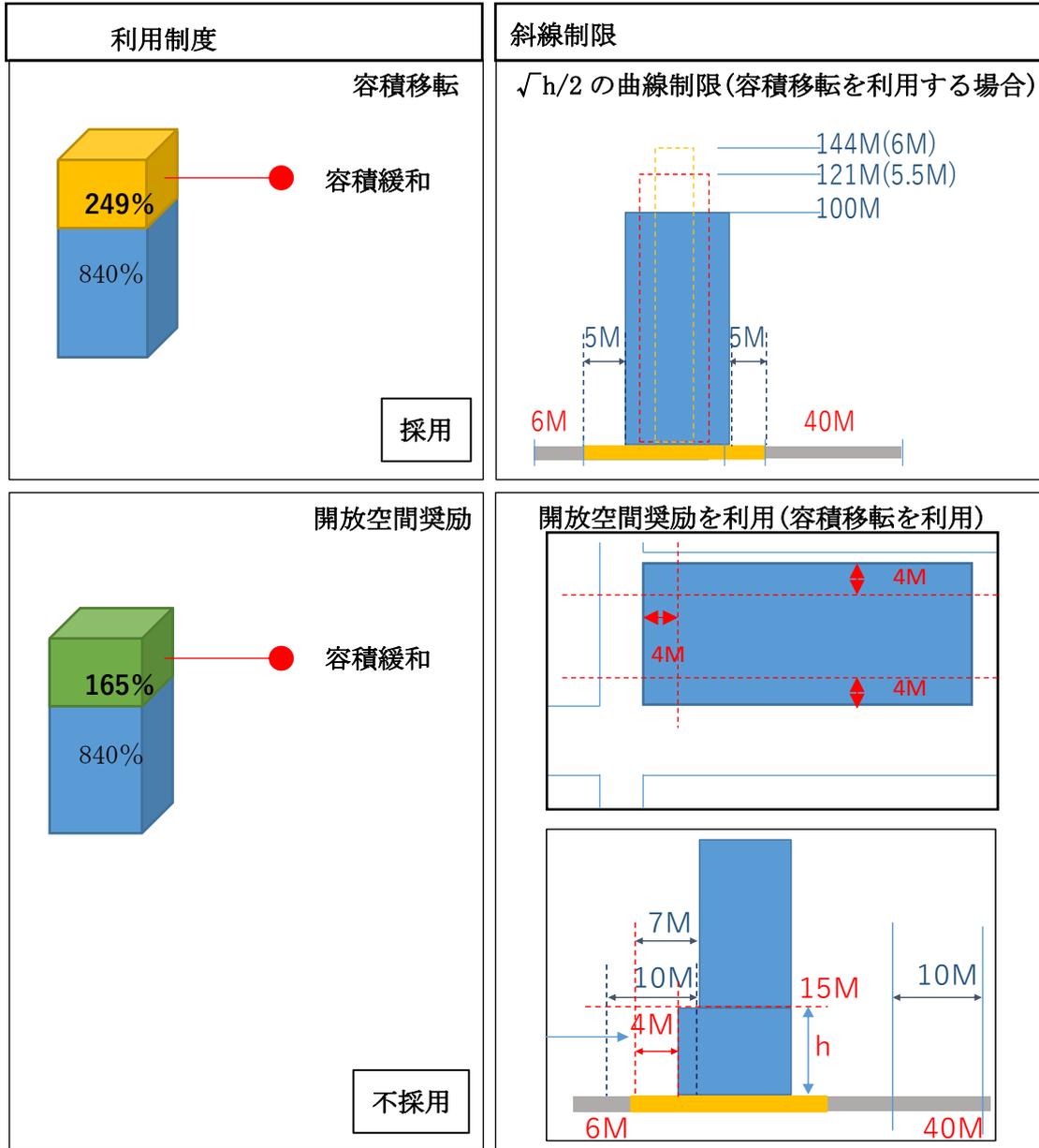


図 3.3.5 斜線制限の影響

### 3.3.2 一次審議(幹事会)

#### (1) 第一次案における容積移転による容積緩和の検討

容積移転法により、交通拠点から半径 400M 以内の敷地では上限 30%の容積移転を申請することができる。本事例では、29.78 %の容積移転を申請し、3732m<sup>2</sup>の容積率の割り増し分が利用可能となっている(図3.3.6, 図3.3.7)。

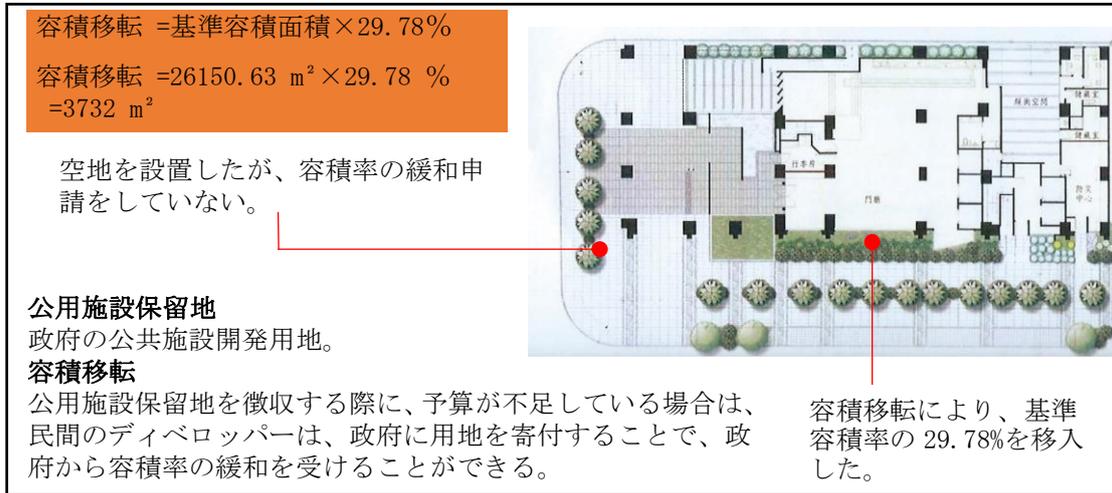


図 3.3.6 容積移転による容積緩和の検討

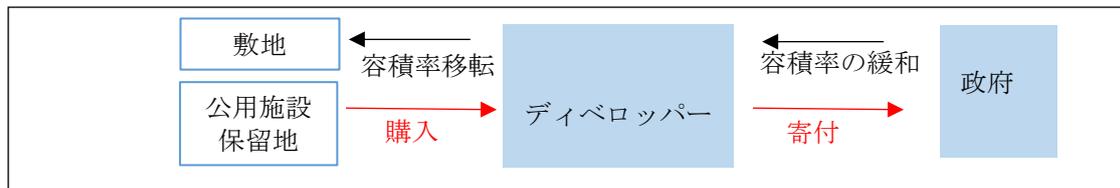


図 3.3.7 容積移転のプロセス

#### (2) 審議第一次案についての説明

第一次案では、オープンスペースを 40M 道路(東側)と 20M 道路側(南側)に設け、建物を通りからセットバックさせている(図3.3.8)。オープンスペースには歩道、緑等を配置し、都市のオープンスペースとして使われることを想定している。

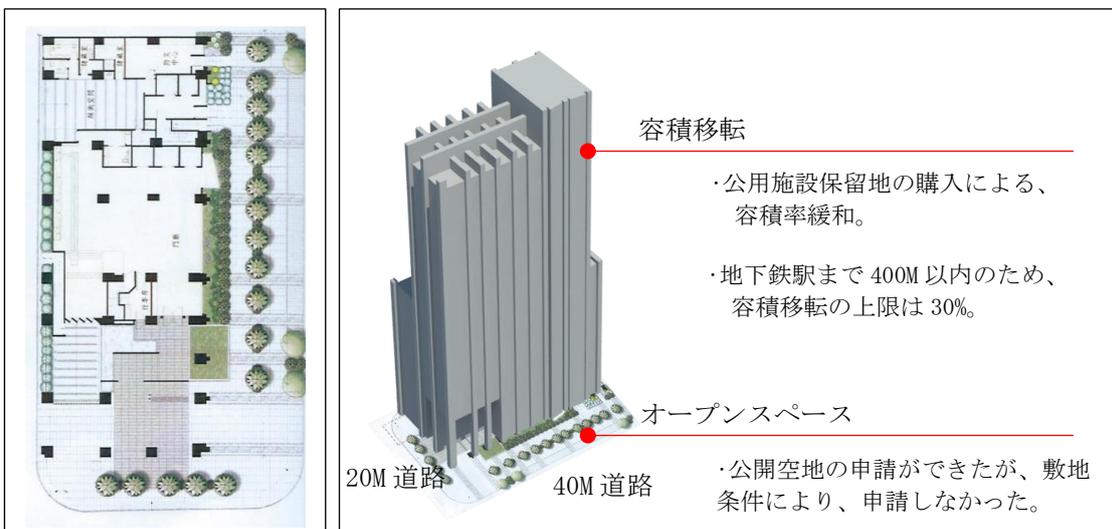


図 3.3.8 第一次案の説明

### (3) 幹事会(2012年9月20日)での指摘事項

都市設計審議のプロジェクトのため、最初の審議は幹事会である。幹事会の審議を受ける前に初核の申請を行い、都市開発局の担当者による事前確認を行うことで、審議の指摘内容を減らしている(表3.3.2)。

表 3.3.2 幹事会(2012年9月20日)での指摘事項

#### ①初核意見

初核における指摘事項	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 図面における既存街路樹の位置、移植、種類、歩道の範囲の説明の追加。</li> <li>2. 隣接する歩道の動線を考慮したスロープの位置、幅の検討</li> <li>3. 平面図の寸法確認</li> <li>4. ピロティの段差に対する法規の確認</li> <li>5. 景観配置図の開放空間、境界線、後退距離、地下室範囲の追加</li> <li>6. 敷地北側の建築物の説明</li> <li>7. 緑化率の検討。</li> <li>8. 歩道と歩道にある花壇の段差の解消</li> <li>9. 北側隣地の通風、採光、プライバシー、安全性の検討</li> <li>10. 設計変更の書面作成</li> </ol>
------------	---

#### ②幹事会審議委員における指摘事項

A 図面	<ol style="list-style-type: none"> <li>A1. 幹事会審議前後の修正箇所の比較表の作成</li> <li>A2. 委員会審査前に修正した内容の確認</li> <li>A3. 既存の街路樹の位置、種類及び移植の図面への明記</li> <li>A4. 景観図における開放空間の範囲の明記、配置図における境界線、後退距離、地階の範囲の表記</li> <li>A5. 1階平面図における建築範囲の着色</li> <li>A6. 5-11Fの平面図上における建物が建築線の範囲から出ていることの確認</li> </ol>
B 計画 (開放空間)	<ol style="list-style-type: none"> <li>B1. 隣接する歩道と一体化したスロープの検討</li> <li>B2. 緑化率の確実な検討</li> <li>B3. 60CM以下の花壇の推奨</li> </ol>
C 計画 (その他)	<ol style="list-style-type: none"> <li>C1. 北側隣地の通風、採光、プライバシー、安全性の確保に関する説明</li> <li>C2. ソーラパネル設置の推奨</li> <li>C3. バス乗り場は20M道路側に設置することを推奨</li> <li>C4. 車寄せの設置に関する説明</li> <li>C5. 運転者の視界を遮らない植栽の配置計画の説明</li> <li>C6. 地下駐車場の出入口への指示員の配置</li> <li>C7. スロープと道路との滑らかな接続</li> <li>C8. 異なる材料を利用した車両と歩道</li> <li>C9. ピロティに隣接する車両出入口への警告灯の設置</li> <li>C10. ゴミ収集室の設置がないことによる運搬路線、消毒、臭気、污水排出問題への配慮</li> <li>C11. 緊急発電機排煙口とゴミ置き場の周囲への配慮</li> </ol>
D 法令	<ol style="list-style-type: none"> <li>D1. 元の建築許可を撤回する場合に新たな申請案になることの確認</li> <li>D2. 法規に則ったピロティの段差</li> <li>D3. 建築許可の再申請の必要性の確認</li> <li>D4. 建築技術規則より地下階への防火区画設置の検討</li> <li>D5. 建築技術規則による避難方向に開く防火ドア (B5F 障害者用エレベーターホール)</li> <li>D6. 屋上突出物の空き率と投影面積の計算</li> <li>D7. 6M道路側外壁の構造物のルーバーとしての検討</li> <li>D8. 床面積が24000M<sup>2</sup>を超えることによる交通影響評価の確認</li> <li>D9. 環境影響評価の審査の確認</li> </ol>

#### (4) 幹事会での指摘事項の法令との関連

幹事会では、法令に基づく指摘は9項目、推奨項目は14項目あり、基準以上の要求と基準が曖昧な項目の指摘はない。法令に関する指摘は、元々建築許可を持っている案では都市設計審議を再び申請する必要があること、環境影響評価を受ける必要があることの2点について主に議論されている。推奨項目では車両の停車、駐車、動線などについて主に指摘されている(表3.3.3)。

表3.3.3 事例2(ホテル) 幹事会(2012年9月20日)での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目								
	D1	建築許可の再申請	法令	D2	ピロティの段差	法令	D3	建築許可の再申請	法令
	元の建築許可を撤回する場合に新たな申請案になることの確認			法規に則ったピロティの段差			建築許可の再申請の必要性の確認		
	D4	防火区画の設置	法令	D5	防火ドアの開く方向	法令	D6	屋上突出物の空き率と投影面積の再計算	法令
	技術規則より地下階への防火区画設置の検討			建築技術規則による避難方向に開く防火ドア			屋上突出物の空き率と投影面積の計算		
	D7	外壁から出る構造物の検討	法令	D8	交通影響評価の検討	法令	D9	環境影響評価の審査	法令
	6M道路側外壁の構造物のルーバーとしての検討			床面積が24000M <sup>2</sup> を超えることによる交通影響評価の確認			環境影響評価の審査の確認		
	基準以上の要求								
	該当なし								
	基準が曖昧な項目								
該当なし									

(2) 法令に明記なし	B1	街区角のスロープの性能向上 隣接する歩道と一体化したスロープの検討	推奨	B2	緑化率の検討 緑化率の確実な検討	推奨	B3	花壇の高さの指定 60CM以下の花壇の推奨	推奨
	C1	北側隣地への環境対策 北側隣地の通風、採光、プライバシー、安全性の確保に関する説明	推奨	C2	ソーラパネルの設置 ソーラパネル設置の推奨	推奨	C3	バス乗り場の設置 バス乗り場は20M道路側設置することを推奨	推奨
	C4	車寄せの設置 車寄せの設置に関する説明	推奨	C5	植栽の運転視線への影響 運転者の視界を遮らない植栽の配置計画の説明	推奨	C6	駐車場に指示員の派遣 地下駐車場の出入口への指示員の配置	推奨
	C7	スロープと道路の接続 スロープと道路との滑らかな接続	推奨	C8	路面の材料 異なる材料を利用した車両と歩道	推奨	C9	車両出入口に警告灯の設置 ピロティに隣接する車両出入口への警告灯の設置	推奨
	C10	ゴミ収集の対策 ゴミ収集室の設置がないことによる運搬路線、消毒、臭気、汚水排出問題への配慮	推奨	C11	排煙口とゴミ置き場の位置 緊急発電機排煙口とゴミ置き場の周囲への配慮	推奨			

### (5) 幹事会(2012年9月20日)での指摘事項への対応

指摘事項はほとんど対応している。ソーラパネルに関する法令は、2012年に建築許可が下りた後の2015年に実施されているため、対応していない(表3.3.4)。

表 3.3.4 幹事会(2012年9月20日)での指摘事項への対応

幹事会意見			対応
(1)法令に明記あり(基準に基づく項目)			
D1	元の建築許可を撤回する場合に新たな申請案	法令	○ 意見の通り対応
D2	法規に則ったピロティの段差	法令	○ 意見の通り対応
D3	建築許可の再申請の必要性の確認	法令	○ 意見の通り対応
D4	技術規則より地下階への防画設置の検討	法令	○ 法令に従い対応
D5	建築技術規則による避難方向に開く防火ドア	法令	○ 意見の通り対応
D6	屋上突出物の空き率と投影面積の計算	法令	○ 意見の通り対応
D7	6M道路側外壁の構造物のルーバーとしての検討	法令	○ 意見の通り対応
D8	床面積が24000㎡を超えることによる交通影響評価の確認	法令	○ 意見の通り対応
D9	環境影響評価の審査の	法令	○ 意見の通り対応
(1)法令に明記あり(基準以上の要求)			
該当なし			
(1)法令に明記あり(基準が曖昧な項目)			
該当なし			
(2)法令に明記なし(推奨項目)			
B1	隣接する歩道と一体化したスロープの検討	推奨	○ 意見の通り対応
B2	緑化率の確実な検討	推奨	○ 問題なしと確認
B3	60CM以下の花壇の推奨	推奨	○ 意見を踏まえ90CMに変更

## 分析

B1

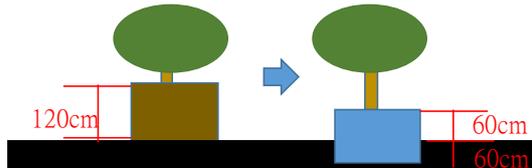
歩道の設計向上に寄与しており、協議型制度の特徴を示す。

B2

計算によらない、委員の感覚的な発言である。協議型制度で度々見受けられる。

B3

花壇の高さの修正が指摘されているが、要求の理由は不明である。



C1	北側隣地の通風、採光、プライバシー、安全性の確保に関する説明	推奨	○	問題なしと確認
C2	ソーラパネル設置の推奨	推奨	×	未対応 (2015年にソーラパネルに関する法令が規定されているが、本事例は2012年に建築許可を得ており、適用対象外のため)
C3	バス乗り場は20M道路側にすることを推奨	推奨	○	意見の通り対応
C4	車寄せの設置に関する	推奨	○	意見の通り対応
C5	運転者の視界を遮らない植栽の配置計画の説明	推奨	○	意見の通り対応
C6	地下駐車場の出入口への指示員の配置	推奨	○	意見の通り対応
C7	スロープと道路との滑らかな接続	推奨	○	意見の通り対応
C8	異なる材料を利用した車両と歩	推奨	○	意見の通り対応
C9	ピロティに隣接する車両出入口への警告灯の設置	推奨	○	意見の通り対応
C10	ゴミ収集室の設置がないことによる運搬路線、消毒、臭気、汚水排出問題への配慮	推奨	○	意見の通り対応
C11	緊急発電機排煙口とゴミ置き場の周囲への配慮	推奨	○	意見の通り対応

## 分析

C1

周辺環境を配慮した意見である。法令で規定しづらい項目であり、審議を通して協議している。

C2

本提案は、ソーラーパネルに関する法令を実施する以前の案であるため、対応していない。設計者はコストの増加と維持の問題があるためソーラーパネルの設置をしていないと考えられる。

C3

審議の判断によるバス乗り場の位置の決定は協議型制度の特徴の1つである。

C4

既に設置しているが、委員の理解が十分出ないため説明が要求されている。

C5

他の事例でも指摘されており、委員の関心項目であることが伺える。

C6

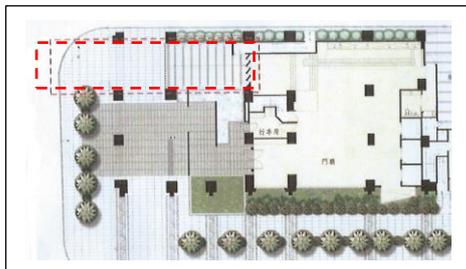
将来使用後の安全に関わる問題である。法令になりにくいことであり、協議型制度の特徴を示している。

C7

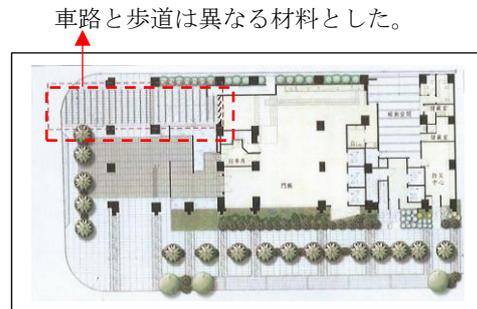
スロープに関する指摘は度々見受けられ、障害者への配慮は委員の関心項目であると分かる。

C8

材料に関する意見であり、協議型制度の特徴を示している。



対応する前



対応した

車路と歩道は異なる材料とした。

C9

利用時の安全を想定した意見である。法令では判断しづらい指摘であり、審議を通して問題点を発見している。

C10-11

多くの事例で指摘されており、委員の関心項目であると分かる。

### 3.3.3 二次審議(委員会)

#### (1) 第二次案の説明

地下階駐車場への車道の仕上げを変更している。オープンスペースの設計変更はない(図 3.3.9)。

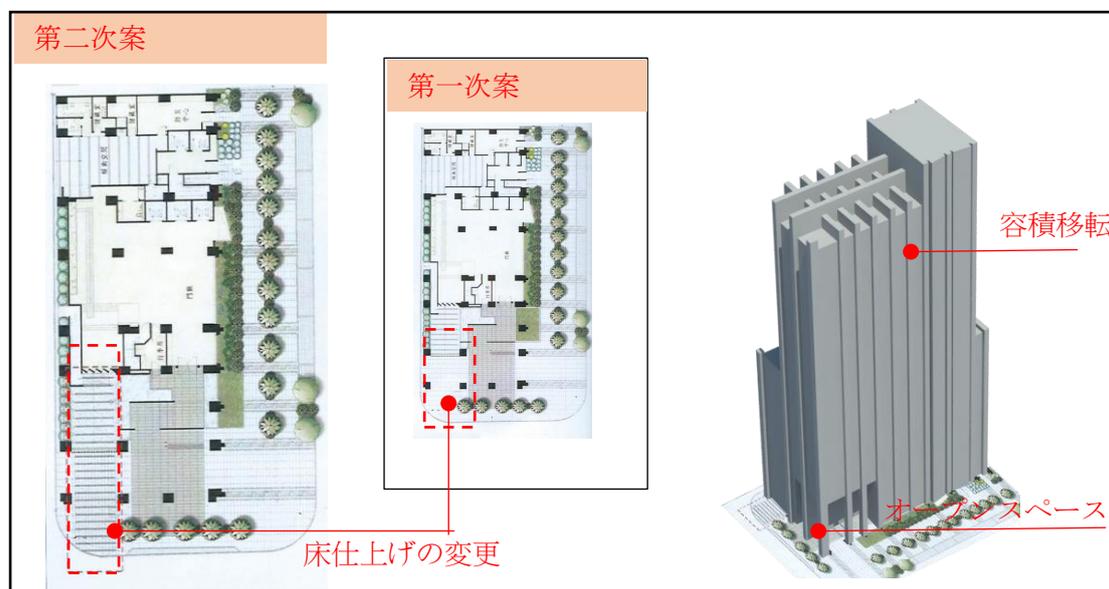


図 3.3.9 第二次案の説明

#### (2) 委員会 1 の指摘事項(2012 年 11 月 12 日)

委員会の回数はプロジェクトによってそれぞれ異なるが、本事例における委員会審議は 1 回のみである。委員会 1 での指摘事項を指摘の内容ごとに分類したものを表に示す(表 3.3.5)。

表 3.3.5 委員会(2012 年 11 月 12 日)での指摘事項

B 計画 (開放空間)	B1. エントランスの車道と歩道の異なる材料の使用 B2. エントランスの付近を避けた植栽の配置計画
C 計画 (その他)	C1. 敷地西北側の角柱は隣地境界線まで 24.70CM しかないことにより、地下階の外壁が敷地外に出ないことへの注意 C2. 駐輪場の台数削減およびバイク駐輪台数の増設 C3. バス停車場を目的とした建物のセットバック、耐圧性に配慮した路面の仕上げ C4. バス乗り場を目的とした建物のセットバック、路面の耐圧性への配慮 C5. B1F にある 63 番バイク駐車場のフェンスによる動線分離 C6. 実際使用量に配慮した自転車とバイクの駐車台数の検討 C7. 12M 道路側へのバス乗り場設置の推奨、(設置する場合) 歩行者と車両がスムーズに通過出来る幅の確保 C8. 駐車場の出入口付近のバス乗り場に対する指示板の設置 C9. ゴミ収集のスペースの動線、掃除、消毒、臭気、汚水問題への配慮 C10. 工事期間の大気汚染、騒音、廃棄物処理、廃水排出等の高雄市環境保護局への問い合わせ
D 法令	D1. 容積移転許可の取得後、都市審議許可書の再発行 D2. 幹事会委員の指摘事項のうち、法令に関わる部分の修正 D3. 特別法令に該当する部分がある場合、特別法の遵守 D4. 6M 道路側における圧迫感のない建物配置の検討

### (3) 委員会(2012年11月12日)での指摘事項の法令との関連

法令の基準に基づく項目は3項目があり、基準以上の要求は1項目ある。法令に明記なしの項目では、車の安全、駐車、バスの乗り場、バイクの駐車に関する指摘が多く、オープンスペースに関する指摘はほとんど指摘されていない(表3.3.6)。

表 3.3.6 委員会(2012年11月12日)での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目		
	D1 <b>都市審議許可書の再発行</b> 容積移転許可の取得後、都市審議許可書の再発行 法令	D2 <b>法令に関わる指摘の修正</b> 幹事会委員の指摘事項のうち、法令に関わる部分の修正 法令	D3 <b>特別法令の遵守</b> 特別法令に該当する部分がある場合、特別法の遵守 法令
	基準以上の要求		
	D4 <b>セットバック空間の拡大</b> 6M道路側における圧迫感のない建物配置の検討 法令		
基準が曖昧な項目			
該当なし			
(2) 法令に明記なし	B1 <b>路面の床材料の検討</b> エントランスの車道と歩道の異なる材料の使用 推奨	B2 <b>植栽の配置計画向上</b> エントランスの付近を避けた植栽の配置計画 推奨	
	C1 <b>地下階の外壁の位置</b> 敷地西北側の角柱は隣地境界線まで24.70CMしかないことにより、地下階の外壁が敷地外に出ないことへの注意 推奨	C2 <b>駐車、駐輪台数の適正化</b> 駐輪場の台数削減およびバイク駐輪台数の増設 推奨	C3 <b>一時停車スペースの後退距離</b> バス停車場を目的とした建物のセットバック、耐圧性に配慮した路面の仕上げ 推奨
	C4 <b>バス乗り場の大きさの検討</b> バス乗り場を目的とした建物のセットバック、路面の耐圧性への配慮 推奨	C5 <b>安全配慮における車路を分離</b> B1Fにある63番バイク駐車場のフェンスによる動線分離 推奨	C6 <b>自転車とバイク駐車台数の調整</b> 実際使用量に配慮した自転車とバイクの駐車台数の検討 推奨
	C7 <b>バス乗り場の設置</b> 12M道路側へのバス乗り場設置の推奨、(設置する場合)歩行者と車両がスムーズに通過出来る幅の確保 推奨	C8 <b>バスのりばに指示板の措置</b> 駐車場の出入口付近のバス乗り場に対する指示板の設置 推奨	C9 <b>ゴミ収集スペースの配慮</b> ゴミ収集のスペースの動線、掃除、消毒、臭気、汚水問題への配慮 推奨
	C10 <b>工事の間の配慮</b> 工事期間の大気汚染、騒音、廃棄物処理、廃水排出等の高雄市環境保護局への問い合わせ 推奨		

**(4)委員会(2012年11月12日)での指摘事項への対応**

C2とC6はバイクと自転車の駐輪に関する指摘であり、自転車の駐輪台数は幹事会の提案より削減している。ホテルの運営時に想定される利用量と省エネの観点から、駐車台数、バイク駐輪台数の増設は行なっていない。D4の更なるセットバックしてほしいという指摘に関しては、建物の位置を変更することは難しいと判断して対応していない(表3.3.7)。

表3.3.7 委員会(2012年11月12日)での指摘事項への対応

委員会意見		対応	
(1)法令に明記あり(基準に基づく項目)			
D1	容積移転許可の取得後、都市審議許可書の再発行	法令	○ 意見の通り対応
D2	幹事会委員の指摘事項のうち、法令に関わる部分の修正	法令	○ 意見の通り対応
D3	特別法令に該当する部分がある場合、特別法の遵守	法令	○ 意見の通り対応
(1)法令に明記あり(基準以上の要求)			
D4	6M道路側における圧迫感のない建物配置の検討	法令	× 未対応 (敷地の奥行が不足しているため)
<b>分析</b> D4 容積移転利用による $\sqrt{h/2}$ 曲線制限があり、敷地奥行も不足しているため、対応していないと考えられる。			
(1)法令に明記あり(基準が曖昧な項目)			
該当なし			
(2)法令に明記なし(推奨項目)			
B1	エントランスの車道と歩道の異なる材料の使用	推奨	○ 意見の通り対応
B2	エントランスの付近を避けた植栽の配置計画	推奨	○ 意見の通り対応
<b>分析</b> B1 材料に関する意見は2回目の指摘であり、委員の関心項目であることが伺える。		車路と歩道は異なる材料にした。	
修正前		修正後	
B2	他の事例も指摘されており、委員の関心項目であることが伺える。		

C1	敷地西北側の角柱は隣地境界線まで24.70CMしかないことにより、地下階の外壁が敷地外に出ないことへの注意	推奨	○	問題なしと確認
C2	駐輪場の台数削減およびバイク駐輪台数の増設	推奨	×	未対応 (2013年にバイク駐輪台数に関する法令が規定されているが、本事例は2012年に建築許可を得ており、適用対象外のため)
C3	バス停車場を目的とした建物のセットバック、耐圧性に配慮した路面の仕上げ	推奨	○	問題なしと確認
C4	バス乗り場を目的とした建物のセットバック、路面の耐圧性への配慮	推奨	○	問題なしと確認
C5	B1Fにある63番バイク駐車場のフェンスによる動線分離	推奨	○	指摘の通りフェンスを設置した。
C6	実際使用量に配慮した自転車とバイクの駐車台数の検討	推奨	×	未対応 (検討した結果、必要ないと判断)
C7	12M道路側へのバス乗り場設置の推奨、(設置する場合)歩行者と車両がスムーズに通過出来る幅の確保	推奨	○	意見の通り対応
C8	駐車場の出入口付近のバス乗り場に対する指示板の設置	推奨	○	意見の通り対応
C9	ゴミ収集のスペースの動線、掃除、消毒、臭気、汚水問題への配慮	推奨	○	意見の通り対応
C10	工事期間の大気汚染、騒音、廃棄物処理、廃水排出等の高雄市環境保護局への問い合わせ	推奨	○	意見の通り対応

## 考察

- |       |  |
|-------|--|
| C1    | 構造専門の委員による実務的な意見である。審議を通してのみ判断可能な内容であり、協議型制度の特徴を示している。   |
| C2    | 委員の感覚的な発言であり、協議型制度では度々見受けられる。                            |
| C3    | 実際の長さの確認は行っておらず、委員の感覚的な発言である。                            |
| C4    | 実際の長さの確認は行っておらず、委員の感覚的な発言である。                            |
| C5    | 審議を通してのみ判断可能な内容であり、協議型制度の特徴を示している。                       |
| C6    | 実際の長さの確認は行っておらず、委員の感覚的な発言である。経営者が事前に検討していることを理由に対応していない。 |
| C7    | 利用時を想定したバス乗り場の位置に関する指摘である。                               |
| C8    | バス乗り場の位置に関する提案がなされており、審議の特徴を示している。                       |
| C9-10 | 多くの事例で指摘されており、委員の関心項目であると考えられる。                          |

### 3.3.4 日本の総合設計制度で検討した場合との比較

台湾の建築は50M以下の場合1:3.6の斜線制限、50M以上の場合 $\sqrt{h/2}$ という高度制限がある。本事例では容積移転のみを利用しているため、 $\sqrt{h/2}$ の曲線制限が適用される。開放空間奨励制度を利用した場合、セットバックに対する規定も加わるが、実際は敷地の奥行きから、開放空間の制度を利用することは難しいと考えられる。

ここでは、台湾の法令に基づき容積移転を検討した結果と開放空間奨励を検討した結果の比較を示す(図3.3.10)。

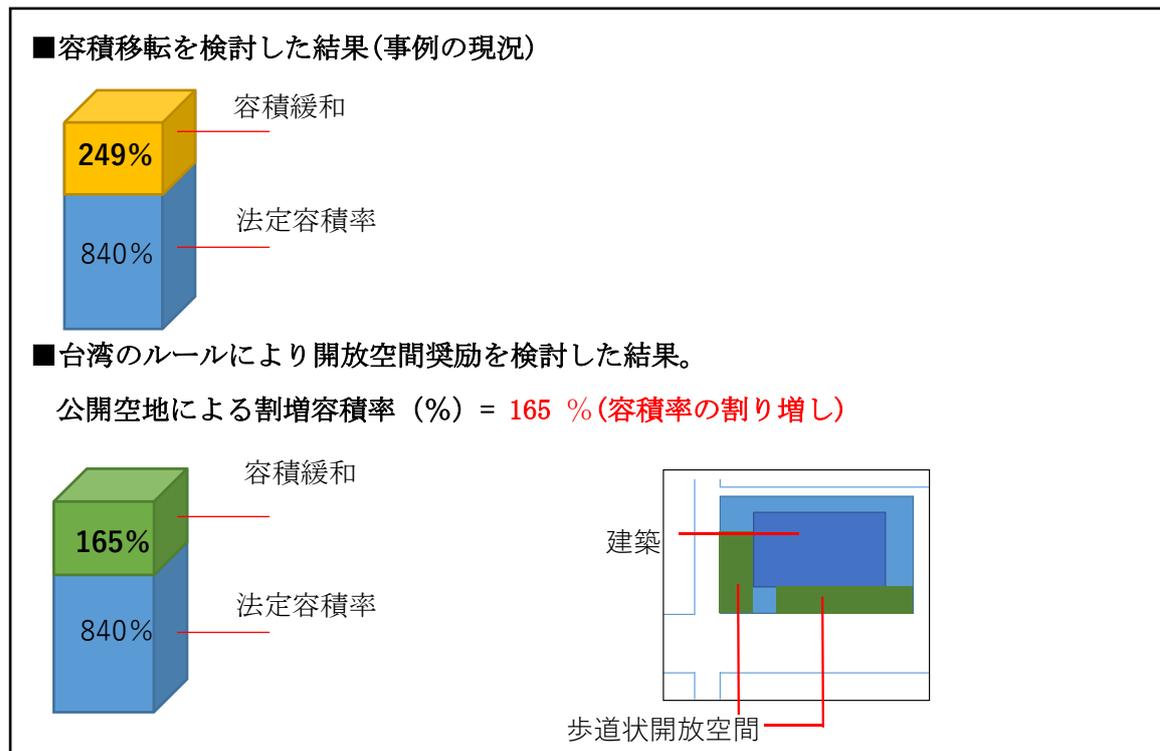


図 3.3.10 事例 2 (ホテル) の現況

日本の総合設計制度に斜線制限緩和があることを仮定し、本事例を日本の制度に当てはめた割増容積の検討を行い、台湾の現行制度の検討結果と比較を行う。

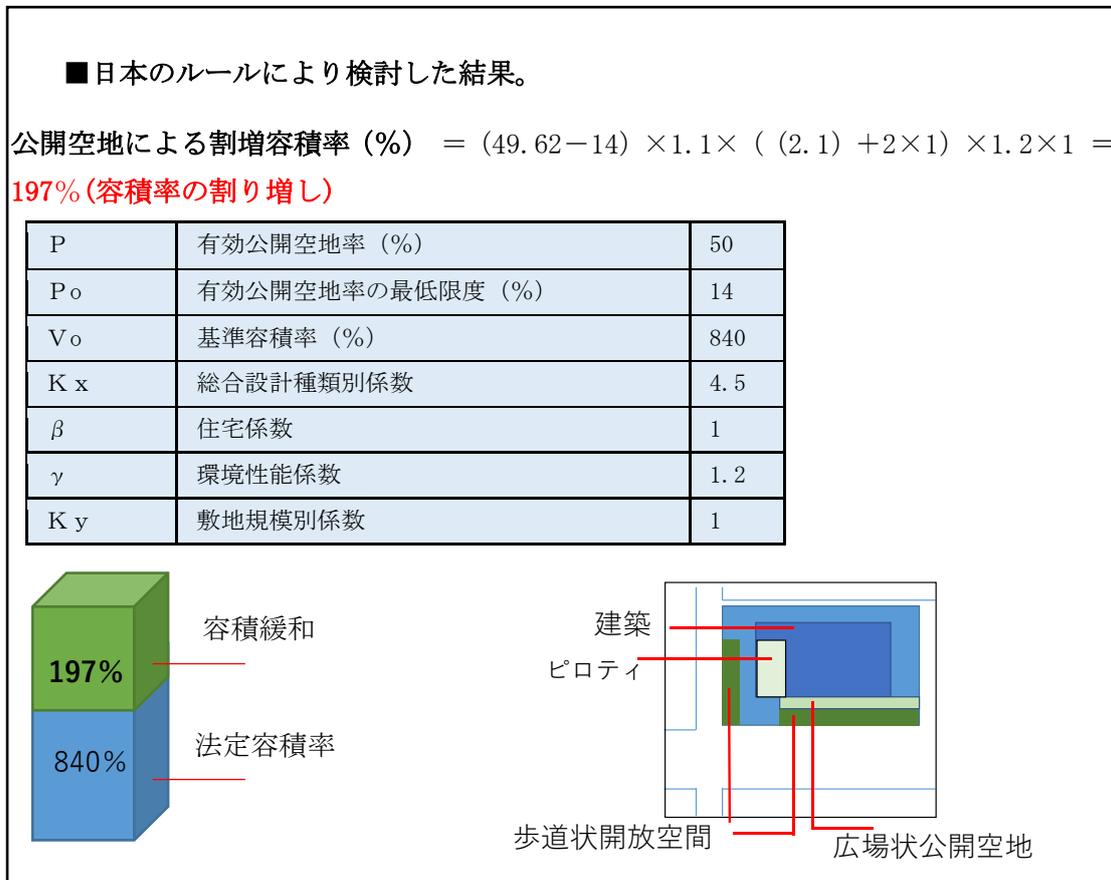


図 3.3.11 事例 2(ホテル)日本の制度での検討

日本の歩道状公開空地の奥行の上限は 4M である。事例 2 の敷地の規模と歩道のバランスから見ると奥行は更に長くする可能性があると考えられる。また、日本の制度ではピロティ空間も公開空地に認められており、雨が多い台湾においても参考になる (図 3.3.11)。

### 3.3.5 協議型制度の特徴的な指摘項目

下表は事例2の協議制度の特徴のまとめである。基準以上の要求は1項目のみであり、他は全て推奨すべき項目であった。法令に明記なしの推奨項目では、「バイク駐輪台数の増加」と「ソーラパネルの設置」で未対応である(表3.3.8)。

表 3.3.8 協議制度の特徴

	幹事会 指摘事項	対 応	委員会 指摘事項	対 応
(1) 法令に明記あり(基準に基づく項目)				
建築許可の再申請	D1 幹事会D3類似	○		
騎樓の段差	D2	○		
建築許可の再申請	D3 幹事会D1類似	○		
防火区画の検討	D4	○		
防火ドア避難方向の検討	D5	○		
屋上突出物の空き率検討	D6	○		
外壁から出る構造物の検討	D7	○		
交通影響評価の検討	D8	○		
環境影響評価の審査	D9	○		
都市審議許可書の再発行				○
法令に関わる指摘の修正			D2	○
特別法令の遵守			D3	○
(1) 法令に明記あり(基準以上の要求)				
セットバック空間の拡大			D4	×
(2) 法令に明記なし(推奨項目)				
街区角のスロープの性能向上		○		

緑化率の検討		○		
花壇の高さの指定		○		
路面の床材料の検討			B1	○
植栽配置計画向上			B2 幹事会 C5 類似	○
北側隣地への環境対策	C1	○		
ソーラパネルの設置	C2	×		
バス乗り場の設置	C3	○		
車寄せの設置	C4	○		
植栽の運転視線への影響	C5 委員会 B2 類似	○		
駐車場に指示員の派遣	C6	○		
スロープと道路の接続	C7	○		
路面の材料	C8	○		
車両出入口の警告灯の設置	C9	○		
ゴミ収集の対策	C10	○		
排煙口とゴミ置き場の位置	C11	○		
地下階の外壁の位置			C1	○
駐車、駐輪台数の適正化			C2 委員会 C6 類似	×
一時停車スペースの後退距離			C3	○
バス乗り場大きさの検討			C4	○
安全配慮における車路を分離			C5	○
自転車とバイク駐車台数の調整			C6 委員会 C2 類似	×
バス乗り場の設置			C7	○

バスのりばに指示板の措置			C8	○
ゴミ収集スペースの配慮			C9	○
工事の間の配慮			C10	○

### 3.3.6 インタビュー

事例2では、設計者B事務所の建築師、審査者の総工程司に対してインタビューを行った。開発者のB社にはインタビューを実施することが出来なかった。インタビューの結果は下の表の通りである(表3.3.9)。

表 3.3.9 インタビューの結果

インタビューの対象	
開発者	B社
なし	
設計者	建築師 (B事務所)
<p>設計を開始すると、クライアントと一定以上のコンセンサスを取得することが必要である。また、下記2点に関しても重要だと考えている。</p> <p>(1)法令を制定する公的機関の責任。</p> <p>(2)法を執行する民間の責任。</p> <p>本案は商業区の密集エリアにあるため、高い建蔽率の旧商業開発の観点から見れば、大きなオープンスペースを設置することができない。また、現行の法令に従い建物をセットバックさせると、開発できる面積は少なくなるため、最終的にオープンスペース奨励の申請をしなかった。</p> <p>本案が現在の設計になったのは、主として以下の二つの要因がある。</p> <p>(1)法令によりセットバックのルールがあること。</p> <p>(2)構造の面では高度が100m以上の場合、RCからSC、SRCの構造に変更する必要があり、コストが高くなるため、クライアントが反対すること。</p> <p>容積率のボーナスがないにも関わらず、オープンスペースを設置した理由は、都市空間の環境向上を目的をしているからである。低層階では、1階から3階までの吹き抜けで立体状の緑化を行っており、これはディベロッパーの自発的な選択による。</p> <p>しかし、本案のように、法令の制定を更に自由にすることで、より多くのオープンスペースの創意の可能性が見込める。</p> <p>使用や管理に関しては、建築士、ディベロッパーと密接な関係がある。設計段階における考慮が多ければ多いほど、使用上での問題がないからである。この部分については、事業主の協力が必要であり、設計者のみで実現することは不可能である。クライアントの選択、クライアントと建築士との意思疎通と協力により理想を実現させると同時に、プロジェクトの価値を創出し、両者の成果を達成することが重要である。</p>	
審査者	総工程司 (高雄市建築管理処)
<p>容積移転の案は開放空間の詳細に関する簡単な意見のみ提出される。設計面に関してはあまりコメントはない。この案の容積率緩和はディベロッパーが公共施設保留地を出資して引き換えたものであり、政府の無償提供の公開空地による容積率の緩和ではない。</p>	

### 3.3.7 まとめ

#### (1)オープンスペースの変化

事例2に対する、これまでの審議過程における計画案への指摘事項の整理・分析・考察を整理すると、協議による設計の変更点は、「花壇高さの変更」、「床材料の変更」と「障害者用のスロープの設置」の3点に整理することができる（図3.3.12）。この結果からも、容積移転の案に対するオープンスペースの審査は比較的厳しくないことが裏付けられる。

対応していない指摘項目は「委員会D4：セットバック空間の拡大」、「幹事会C2：ソーラパネルの設置」、「委員会C3：駐車、駐輪台数の適正化」の3項目が認められた。「委員会D4：セットバック空間の拡大」の指摘に対応した場合、建設コストの増加、利用しづらい平面構成などの問題を引き起こす可能性があり、設計者にとっては対応しづらい項目といえる。また、「幹事会C2：ソーラパネルの設置」についても。コストの問題から設計者にとっては対応しづらい項目であるといえる。「委員会C3：駐車、駐輪台数の適正化」は、開発者が既に検討した結果に基づいており、そもそも指摘されている台数を維持していたものである。

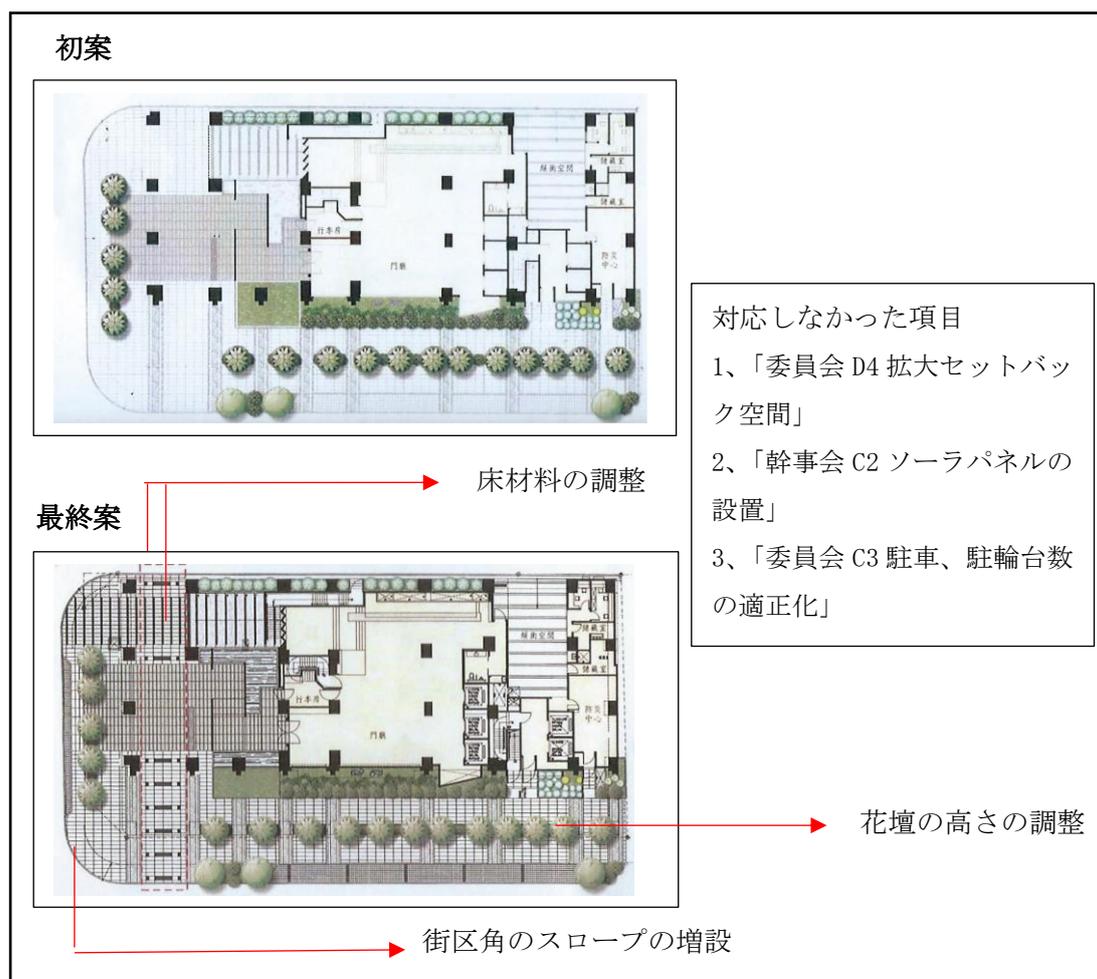


図 3.3.12 事例 2(ホテル) 最初と最終案の比較

## **(2) 審査過程の分析結果**

事例2は二回の審議を受けている。各審議段階における分析を総合した結果、協議型制度の特徴を示している項目は「明確な根拠のない委員の感覚による指摘」、「他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目」、「法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目」、「実務的な観点からの意見、新法令を実施するため、推奨する項目」、「高度制限に関わる指摘項目」、「繰り返し指摘されている項目」の7つに整理できる。以下、それぞれの項目における考察と、その考察のもとになった具体の指摘事項の例を掲げる。

### **(2)-1 明確な根拠のない委員の感覚による指摘**

#### **<考察>**

法令に明確な根拠、基準が示されているわけではない場合に発せられる、委員独自の判断によって要求される項目である。本事例のみではなく、他の事例でもこのような指摘が見受けられる。

#### **<指摘項目の例>**

- ・ 緑化率の確実な検討
- ・ 60CM 以下の花壇の推奨
- ・ 車寄せの設置に関する
- ・ 駐輪場の台数削減およびバイク駐輪台数の増設
- ・ 実際使用量に配慮した自転車とバイクの駐車台数の検討

### **(2)-2 他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目**

#### **<考察>**

バイク、車の運転安全については委員の最も関心の高い点であるため、本事例のみでなく、他の事例でも指摘されている。

#### **<指摘項目の例>**

- ・ 運転者の視界を遮らない植栽の配置計画の説明
- ・ 地下駐車場の出入口への指示員の配置
- ・ スロープと道路との滑らかな接続
- ・ ゴミ収集室の設置がないことによる運搬路線、消毒、臭気、汚水排出問題への配慮
- ・ 緊急発電機排煙口とゴミ置き場の周囲への配慮
- ・ ゴミ収集のスペースの動線、掃除、消毒、臭気、汚水問題への配慮
- ・ 工事期間の大気汚染、騒音、廃棄物処理、廃水排出等の高雄市環境保護局への問い合わせ

### **(2)-3 法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目**

#### **<考察>**

法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目はほとんど推奨的な項目である。このような項目はデザインと敷地周辺環境に関する指摘項目が多い。

#### **<指摘項目の例>**

- ・隣接する歩道と一体化したスロープの検討
- ・北側隣地の通風、採光、プライバシー、安全性の確保に関する説明
- ・異なる材料を利用した車両と歩道
- ・ピロティに隣接する車両出入口への警告灯の設置
- ・B1Fにある63番バイク駐車場のフェンスによる動線分離
- ・12M道路側へのバス乗り場設置の推奨、(設置する場合)歩行者と車両がスムーズに通過出来る幅の確保
- ・駐車場の出入口付近のバス乗り場に対する指示板の設置

## (2)-4 実務的な観点からの意見

### <考察>

審議に参加している専門分野の委員が指摘していることが多い。特に植栽、構造安全に関する指摘が多く見受けられる。

### <指摘項目の例>

- ・敷地西北側の角柱は隣地境界線まで24.70CMしかないことにより、地下階の外壁が敷地外に出ないことへの注意

## (2)-5 法改正に伴う推奨項目

### <考察>

旧制度に適用した建築許可を得た案であるため、法改正に対応するために、設計変更が必要となり、再び審議を受けた。審議を受けている時点でソーラパネルの専用法を実施したために出て来た項目である。

### <指摘項目の例>

- ・ソーラパネル設置の推奨

## (2)-6 高度制限に関する指摘項目

### <考察>

事例2は建蔽率が高いために、指摘された項目である。

### <指摘項目の例>

- ・6M道路側における圧迫感のない建物配置の検討

## (2)-7 繰り返し指摘されている項目

### <考察>

大規模のホテル開発のため、バス停車に関わることは繰り返し指摘された。

### <指摘項目の例>

- ・バス停車場を目的とした建物のセットバック、耐圧性に配慮した路面の仕上げ
- ・バス乗り場を目的とした建物のセットバック、路面の耐圧性への配慮
- ・バス乗り場は20M道路側にすることを推奨

### **(3) インタビューの結果**

事例 2 に関わる開発者、設計者、審査員に対するインタビュー結果は以下のようにまとめられる。

#### **(3)-1 開発者の意見**

- ・インタビューは実施していない

#### **(3)-2 設計者の意見**

- ・本案の高さは建築高度規制とコストに影響されている
- ・建築高度規制に関わる法令は自由度がほしい

#### **(3)-3 審査員の意見**

- ・容積移転の審議は開放空間奨励の審議より厳しくない

### **(4) 日本の制度との比較の結果**

- ・日本の歩道状公開空地の奥行の上限は 4M である。事例 2 の敷地の規模と歩道のバランスから見ると奥行が増加する可能性がある。
- ・日本の制度ではピロティ空間も公開空地に認められており、雨が多い台湾においても参考になる。

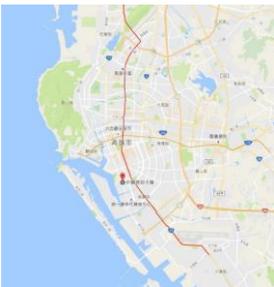
### 3.4 事例3(本社オフィスビル)の分析

#### 3.4.1 基礎情報

##### (1) 事例の内容

事例3(本社オフィスビル)は高雄市の南の前鎮区に位置し、敷地は高雄港に隣接している。高雄市は現在積極的に発展している「新湾区」に含まれ、高い容積率の特別貿易用地が多い。本事例の敷地は特別貿易4A用地に該当し、建蔽率が60%、容積率が630%である。本事例の敷地規模は、容積率緩和を申請する基準に達しているが、開発者の意向により、申請は行わなかった。しかし、都市設計審議を受審する地域に該当するため、都市設計審議を受けている(表3.4.1, 図3.4.1, 図3.4.2)。

表 3.4.1 事例3(本社オフィスビル)の開発資料

案名	事例3(本社オフィスビル)新築工事		
申請者	C社		
設計者	C事務所		
土地使用建築設計資料	敷地の使用分区	特別貿易4A	
	敷地の面積	11,037m <sup>2</sup>	
	敷地の床面積	79,889.18m <sup>2</sup>	
	住宅使用面積	0	
	商業使用面積	79,889.18m <sup>2</sup>	
	各階使用状況	B1F:銀行、会議室、駐車場 B2F~B4F:駐車場 1F~29F:オフィス	
	法定建蔽率	60%	
	使用した建蔽率	21.99%	
	法定容積率	630%	
	使用した容積率	429.12%	
	世帯数	-	
容積率のボーナスの類型と面積	総合設計	公開空地有効面積	0
		容積率の割り増し	0
	駐車増設要点	容積率の割り増し	0
容積移転	地下鉄隣接地区	移入床面積	0
		移入床面積 敷地基準容積	0
	Zoningから指定した地区	移入床面積	0
		移入床面積 敷地基準容積	0
前面歩道の生地	大理石、透水タイル		
正面植栽の種類	クスノキ		
緑化率	66.20%		
 出典:google map			
		<b>適用制度</b> 都市設計審議 (指定地域)	
		<b>適用斜線制限</b> 1. 1:3.6 斜線制限 2. AS 3. $\sqrt{h/2}$ 曲線制限	

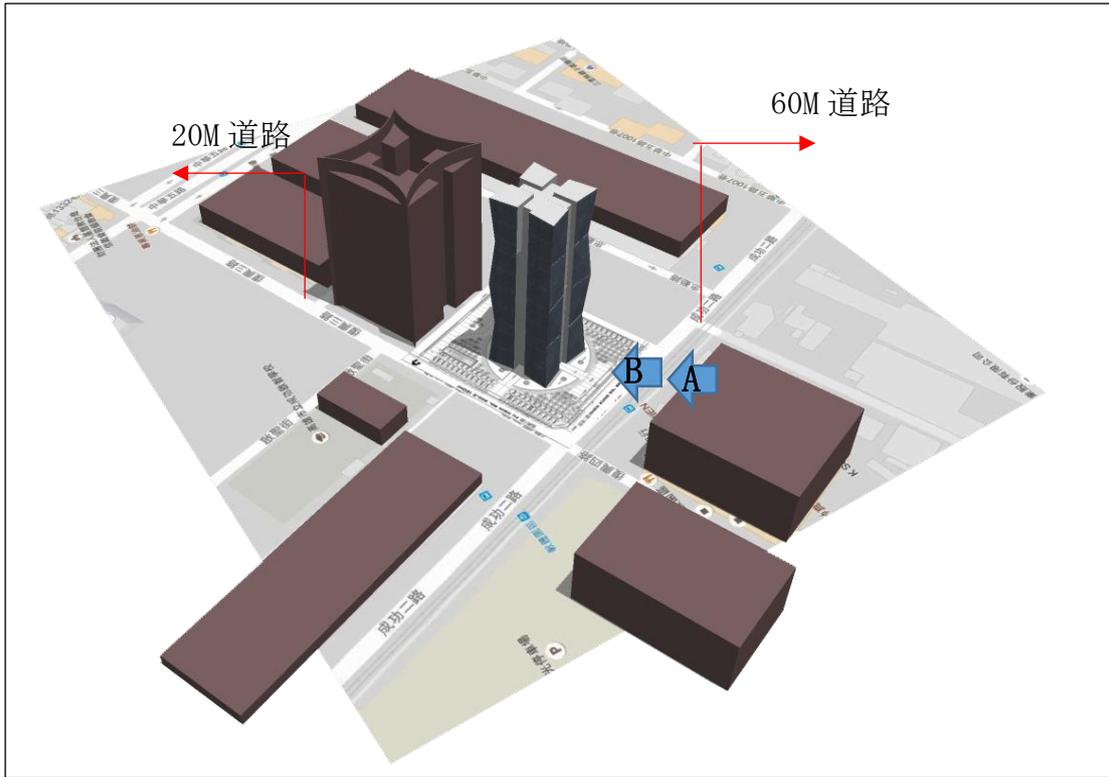


图 3.4.1 事例 3(本社オフィスビル)の敷地周

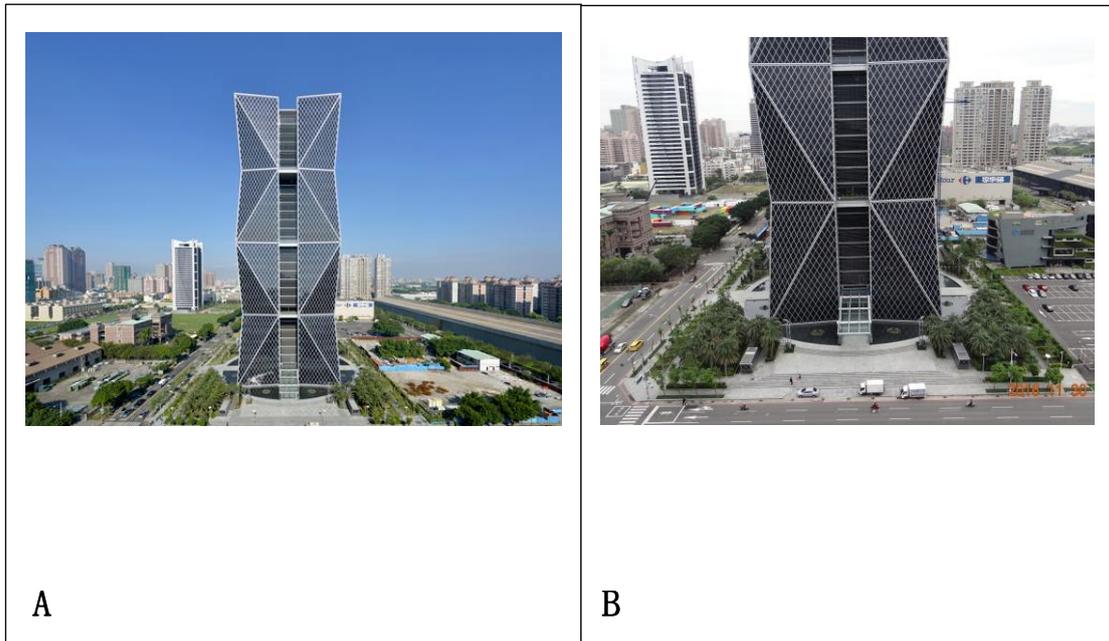


图 3.4.2 事例 3(本社オフィスビル)の敷地周

## (2) 審議のプロセス

通常の都市設計審議の場合、幹事会と委員会を1回ずつ受ける必要があるが、本事例は、構造、規模において特別のケースと判断され、委員会と幹事会をそれぞれ2回ずつ受ける必要があった(図3.4.3)。

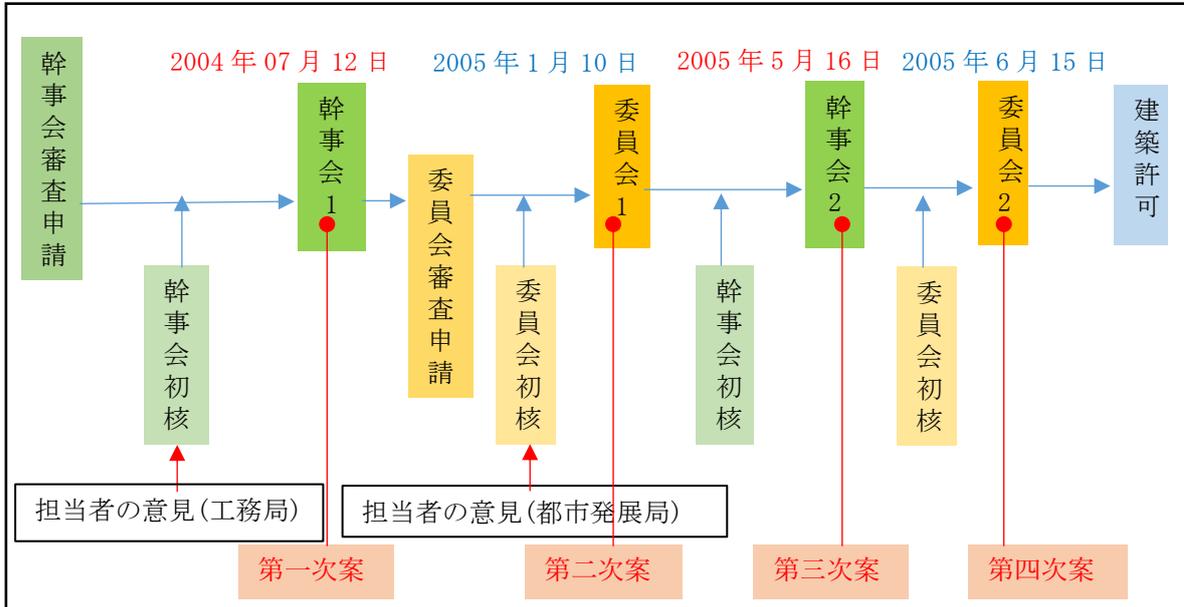


図 3.4.3 審議のプロセス

## (3) 容積率の緩和

公開空地による容積率の割増申請は行っていない。基準容積率は630%であり、他の用地と比べ高い割合となっている(図3.4.4)。

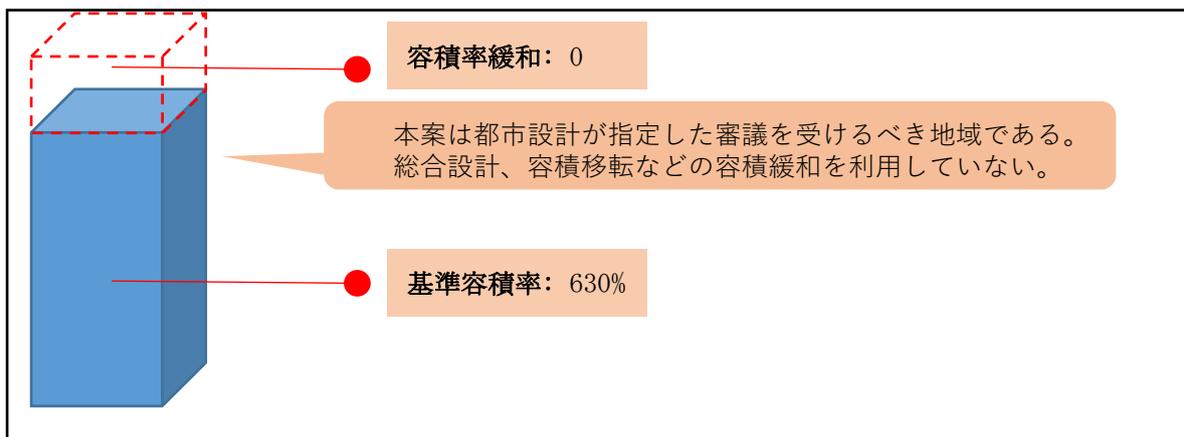


図 3.4.4 容積率緩和

### 3.4.2 一次審議(幹事会 1)

#### (1) 第一次案についての説明

建物の正面は60M道路に面している。通りごとに約20Mセットバックし、中央に配置した水盤の上に建物がある。背面は約10Mの通路を設置し、その両側に高木を二列配置している(図3.4.5)。

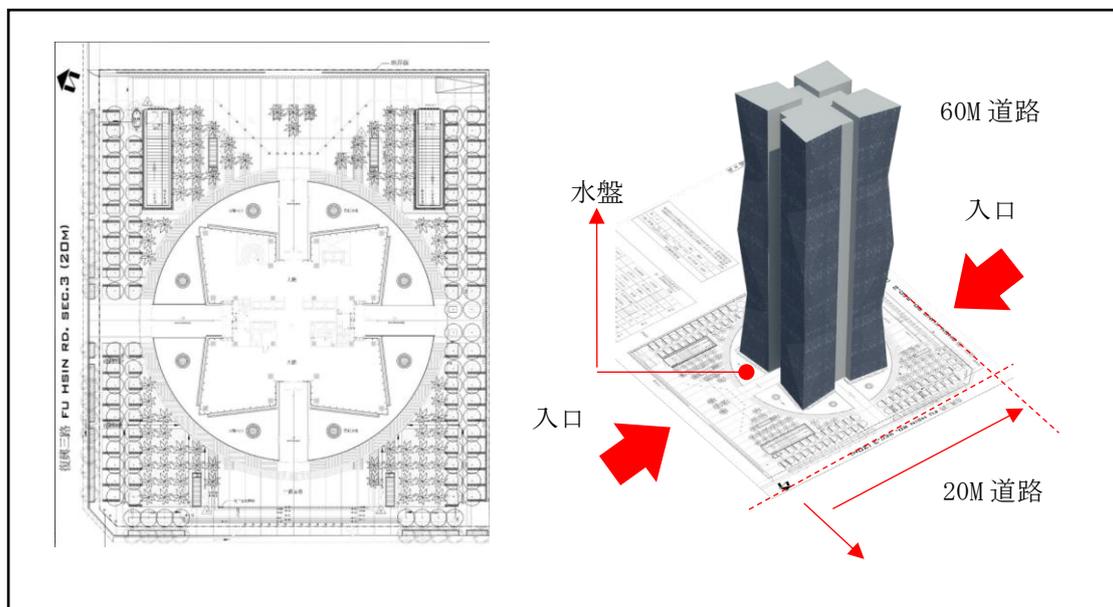


図 3.4.5 第一次案の説明

## (2) 幹事会 1 (2004 年 07 月 12 日) での指摘事項

オープンスペースにおいて、設計面の指摘事項はほとんどないが、木の種類と植え方、既存の老木の移植について論じられている。

敷地は、現在発展している重要な地域に位置し、高雄市の政府は、本事例の開発を重要視していた。そのため、本事例で採用している特別な構造とダブルスキンの外壁が高雄市の気候に相当であるかに関して、多数論じられた(表 3.4.2)。

表 3.4.2 事例 3(本社オフィスビル)幹事会 1(2004 年 07 月 12 日)での指摘

### ①初核の意見

初核意見	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 土地使用分区管制 (ゾーニング) と都市設計審議に必要な資料の追加</li> <li>2. 超高層ビルのため、防災計画の説明</li> <li>3. カーテンウォールを採用する上で、省エネ、光害(反射光による視界への悪影響)の問題に対する説明</li> <li>4. 周囲への防風対策の説明</li> <li>5. CG の周辺地の開発状況の提示</li> <li>6. 植栽規格の修正</li> </ol>
------	--

### ②幹事会 1 委員の意見

A 図面	<ol style="list-style-type: none"> <li>A1. 植栽の大きさ、数量、カラー写真の追加</li> <li>A2. 都市計画航空測量図を使用した位置図の作成</li> <li>A3. 創意設計育成中心などの文字の削除</li> <li>A4. 植栽計画の図面ミスの修正</li> <li>A5. 建築線指定図及び地籍図の添付</li> <li>A6. 防火避難総合検討報告書の添付</li> <li>A7. 幹事会、委員会の意見に対する修正比較表の作成</li> <li>A8. 夜間照明計画、ライトの数、配置の追記</li> <li>A9. 駐車スペースの番号記載</li> <li>A10. 各立面図への pantone 番号の付記</li> </ol>
B 計画 (開放空間)	<ol style="list-style-type: none"> <li>B1. 緑化の増加、緑化率の規定遵守、既存老樹の移植検討</li> <li>B2. セットバックした箇所の公用歩道を考慮した設計</li> <li>B3. 障害者に配慮した手すりの設置</li> <li>B4. 地下駐車場出口北側の歩道への安全警戒施設の設置</li> <li>B5. 高木の楠の成長空間を考慮した栽植距離</li> <li>B6. 楠の下の低木の増加、緑化空間の立体化</li> </ol>
C 計画 (その他)	<ol style="list-style-type: none"> <li>C1. 将来の敷地周辺の開発予定プロジェクトと本案の関係の説明</li> <li>C2. 外観のガラスによる光害と空調負荷の対策検討</li> <li>C3. 地下階にある運搬スペースの高度の規定遵守</li> <li>C4. 建物形態に伴う偏心モーメントの可能性による構造の再検討</li> <li>C5. 平面の機能性検討</li> <li>C6. 現代的な外観の建築デザインと周囲との調和箇所の説明</li> </ol>
D 法令	<ol style="list-style-type: none"> <li>D1. 規範の長さを超える車寄せの委員会の許可</li> <li>D2. 開発許可と企画内容の相違点の委員会への提出</li> <li>D3. 設計内容と開発許可内容の差異に対する委員会の同意</li> <li>D4. 報告書ページ 6-1 明記のオフィス設置の申請の委員会による検討</li> <li>D5. 駐車台数の 1/60 の車寄せの停車台数</li> <li>D6. 建築士サインの方法の規定遵守</li> <li>D7. 高度は 70m を超えることによる環境影響評価の審査の必要性</li> <li>D8. 地下階容積の検討の建築技術規則の遵守</li> <li>D9. ダブルスキンの外観による規定に則った建築面積と床面積の検討</li> <li>D10. 延床面積 100M<sup>2</sup>あたり 1 台とした駐車の数検討、停車スペースに関する説明</li> <li>D11. 高層ビルの規定に則った運搬空間の設置</li> <li>D12. 決議内容と一致しない箇所の都市発展局への照会</li> </ol>

### (3) 幹事会 1 (2004 年 07 月 12 日) での指摘事項の法令との関連

ダブルスキンは新しい工法であるため、基準が曖昧な項目、法令に明記のない項目が度々存在する。基準が曖昧な項目としては、面積の計算方法が挙げられる。台湾では、床面積は壁の中心から計算することとなっている。ダブルスキンの場合、二枚の壁の中心から計算することとなり、一般的な壁より面積の認定が少なくなる。法令に明記なしの項目としては、ダブルスキンのカーテンウォールは、空調に対する負荷が高いということが挙げられている(表 3.4.3)。

表 3.4.3 事例 3(本社オフィスビル)幹事会 1(2004 年 07 月 12 日)での指摘事項の法令との関連

(1) 法令明記あり	基準に基づく項目								
	D1	<b>車寄せの長さの検討</b> 規範の長さを超える車寄せの委員会の許可。	法令	D2	<b>開発許可と企画内容の相違点</b> 開発許可と企画内容の相違点の委員会への提出。	法令	D3	<b>設計と相違の同意</b> 設計内容と開発許可内容の差異に対する委員会の同意。	法令
	D4	<b>オフィス設置の申請</b> 報告書ページ 6-1 明記のオフィス設置の申請の委員会による検討	法令	D5	<b>車寄せの停車台数</b> 駐車台数の 1/60 の車寄せの停車台数	法令	D6	<b>建築士サインの方法</b> 建築士サインの方法の規定遵守	法令
	D7	<b>環境影響評価の審査</b> 高度は 70M を超えることによる環境影響評価の審査の必要性	法令	D8	<b>地下階容積の検討地</b> 地下階容積の検討の建築技術規則の遵守	法令	D10	<b>駐車台数の検討</b> 延床面積 100M <sup>2</sup> あたり 1 台とした駐車の数検討、停車スペースに関する説明	法令
	D11	<b>運搬空間の設置</b> 高層ビルの規定に則った運搬空間の設置	法令	D12	<b>決議内容照会</b> 決議内容と一致しない箇所の都市発展局への照会	法令			
	基準以上の要求								
	該当なし								
	基準が曖昧な項目								
	D9	<b>床面積計算方法の再検討</b> ダブルスキンの外観による規定に則った建築面積と床面積の検討	法令						

(2) 法令に明記なし	<b>B1 既存老木の移植</b> 緑化の増加、緑化率の規定遵守、既存老木の移植検討 推奨	<b>B2 歩道と一体化したセットバック空間のデザイン</b> セットバックした箇所を考慮した設計 推奨	<b>B3 障害者用のスロープ設置</b> 障害者に配慮した手すりの設置 推奨
	<b>B4 車場出口の警備施設の設置</b> 地下駐車場出口北側の歩道への安全警戒施設の設置 推奨	<b>B5 高木栽植の空間距離確保</b> 高木の木の成長空間を考慮した栽植距離 推奨	<b>B6 高木の下での低木の増加</b> 木の下の低木の増加、緑化空間の立体化 推奨
	<b>C1 周囲開発との関係</b> 将来の敷地周辺の開発予定プロジェクトと本案の関係の説明 推奨	<b>C2 光の反射の検討</b> 外観のガラスによる光害と空調負荷の対策検討 推奨	<b>C3 運搬スペースの高度</b> 地下階にある運搬スペースの高度の規定遵守 推奨
	<b>C4 偏心モーメントの考慮</b> 建物形態に伴う偏心モーメントの可能性による構造の再検討 推奨	<b>C5 平面機能の考慮</b> 平面の機能性検討 推奨	<b>C6 街並みとの調和</b> 現代的な外観の建築デザインと周囲との調和箇所の説明 推奨

#### (4) 幹事会 1 (2004 年 07 月 12 日) での指摘事項の対応

幹事会 1 で指摘された項目は全て対応している (表 3.4.4)。

表 3.4.4 事例 3 (本社オフィスビル) 幹事会 1 (2004 年 07 月 12 日) での指摘事項の

幹事会 1 意見		対応
(1) 法令に明記あり (基準に基づく項目)		
D1	規範の長さを超える車寄せの委員会の許可。	法令 ○ 法令に従い対応
D2	開発許可と企画内容の相違点の委員会への提出。	法令 ○ 3.2 開発内容に記載
D3	設計内容と開発許可内容の差異に対する委員会の同意。	法令 ○ 3.2 開発内容に記載
D4	報告書ページ 6-1 明記のオフィス設置の申請の委員会による検討	法令 ○ 法令に従い対応
D5	駐車台数の 1/60 の車寄せの停車台数	法令 ○ 法令に従い対応
D6	建築士サインの方法の規定遵守	法令 ○ 法令に従い対応
D7	高度は 70M を超えることによる環境影響評価の審査の必要性	法令 ○ 問題なしと確認
D8	地下階容積の検討の建築技術規則の遵守	法令 ○ 意見の通り対応
D10	延床面積 100M <sup>2</sup> あたり 1 台とした駐車の数検査、停車スペースに関する説明	法令 ○ 法令に従い対応
D11	高層ビルの規定に則った運搬空間の設置	法令 ○ 問題なしと確認
D12	決議内容と一致しない箇の都市開発局への照会	法令 ○ 法令に従い対応
法令に明記ありの指摘項目は 12 項目がある。全て対応した。		
(1) 法令に明記あり (基準以上の要求)		
該当なし		
(1) 法令に明記あり (基準が曖昧な項目)		
D9	ダブルスキンの外観による規定に則った建築面積と床面積の検討	法令 ○ 法令に従い対応
<b>分析</b> 新たな構法を取り入れたことによる議論である。ダブルスキンの構法を取り入れた案は台湾では前例が少ないため、法令のルールが詳しく定められていない。そのため、本事例では計算方法を協議で定めることとなった。		
D9		

(2) 法令に明記なし(推奨項目)			
B1	緑化の増加、緑化率の規定遵守、既存老樹の移植検討	推奨	○ 意見の通り対応
B2	セットバックした箇所の公用歩道を考慮した設計	推奨	○ 問題なしと確認
B3	障害者に配慮した手すりの設置	推奨	○ 問題なしと確認
B4	地下駐車場出口北側の歩道への安全警戒施設の設置	推奨	○ 問題なしと確認
B5	高木の楠の成長空間を考慮した栽植距離	推奨	○ 問題なしと確認
B6	楠の下の低木の増加、緑化空間の立体化	推奨	○ 意見の通り対応
<p><b>分析</b></p> <p>B1 法令で規定しづらいことが議論されており、協議型制度の特徴を示している。</p> <p>B2 審議によって判断可能な内容であり、協議型制度の特徴を示している。</p> <p>B3 障害者への配慮は他の事例でも指摘されており、委員の関心がある項目と推察出来る。</p> <p>B4 利用時の安全の確保は、法令では想定しづらく、審議によって問題点が明らかになっている。</p> <p>B5 植栽専門の委員による実務的な指摘であり、協議型制度の特徴を示している。</p> <p>B6 CO2 制御に関する意見である。環境保護と植栽専門の委員による意見であり、協議型制度の特徴を示している。</p>			
C1	将来の敷地周辺の開発予定プロジェクトと本案の関係の説明	推奨	○ 3.2 開発内容に記載
C2	外観のガラスによる光害と空調負荷の対策検討	推奨	○ 5.3, 5.4 外壁計画に記載
C3	地下階にある運搬スペースの高度の規定遵守	推奨	○ 問題なしと確認
C4	建物形態に伴う偏心モーメントの可能性による構造の再検討	推奨	○ 問題なしと確認
C5	平面の機能性検討	推奨	○ 1階配置図に記載
C6	現代的な外観の建築デザインと周囲との調和箇所の説明	推奨	○ 3.1 設計目標と構想に記載

## 分析

C1

周辺の環境を配慮した項目であり、協議型制度の特徴を示している。

C2

外観の材料に関連した省エネに関する指摘である。現行制度では対応できる法令はないが、協議で取り上げることが可能となっている。

C3

委員の感覚的な発言である。運搬スペースの高度ルールは存在せず、地下階駐車スペースの高度ルールが存在する。

C4

建築の外観デザインによって生じる問題は審議を通して判断することが難しく、協議型制度の特徴を示している

C5

建築の外観デザインによる利用面の問題は審議を通して判断することが難しく、協議型制度の特徴を示している

C6

周辺の環境を配慮した項目であり、協議型制度の特徴を示している。

### 3.4.3 二次審議(委員会 1)

#### (1) 第二次案の説明

第二次案では、オープンスペースの設計変更は少なく、植栽に関する変更箇所が多い(図 3.4.6)。

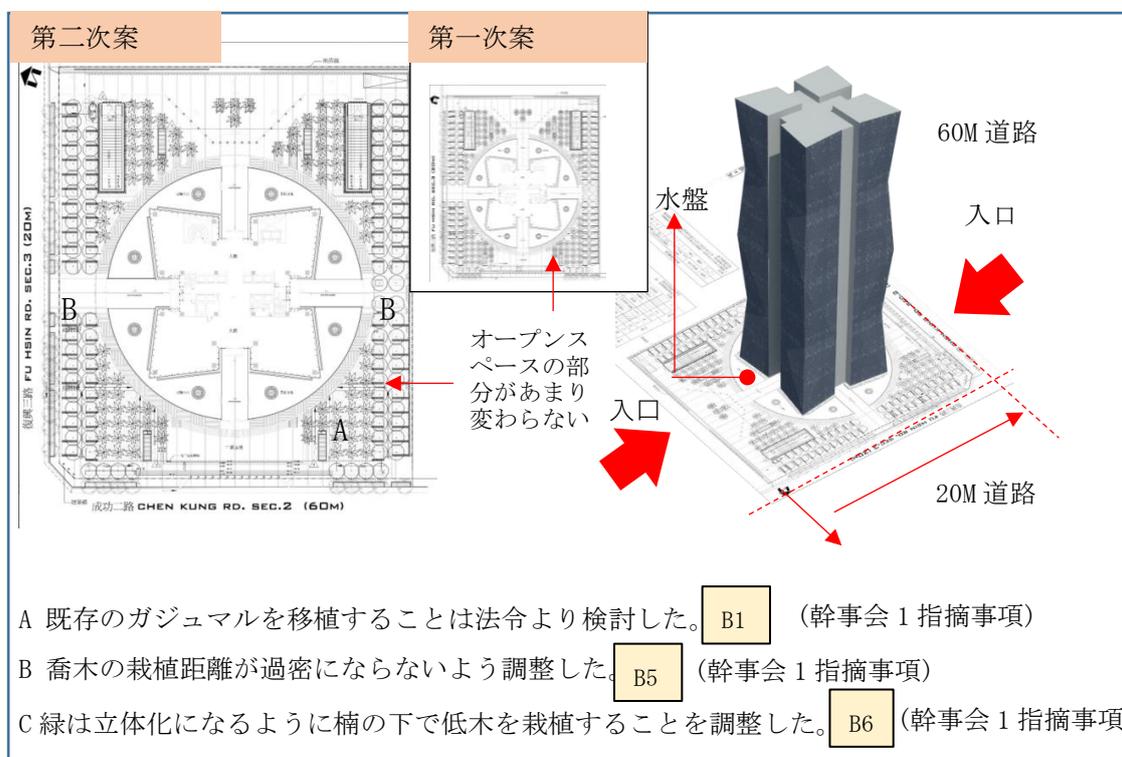


図 3.4.6 調整済みの第二次案

## (2)委員会 1(2005 年 1 月 10 日)での指摘事項

幹事会 1 と同様に、外観、ダブルスキンに関する指摘事項が最も多い。オープンスペースに関しては、配置計画など設計変更が大きく関わる指摘はされずに、パブリックアートとベンチの設置、障害者に配慮した設備に関して指摘されている(表 3.4.5)。

表 3.4.5 委員会 1(2005 年 1 月 10 日)での指摘事項

### ①初核の意見

初核意見	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. サインの規定遵守</li> <li>2 地下階へのオフィス設置の委員会の許可</li> <li>3 申請書と駐車台数の不一致の確認</li> <li>4 緑化率の再検討</li> <li>5 車寄せの長さの図面の記載、規範の長さを超える車寄せの委員会への相談</li> <li>6 省エネと光害へ対応の委員会への相談</li> <li>7 開発許可と企画内容の相違点の委員会への提出と説明</li> <li>8 都市計画航空測量図を使用した位置図の作成</li> <li>9 既存の老木の移植に関する委員会への説明</li> <li>10 各立面図の pantone 番号の追加</li> <li>11P2-2 ページの方位表示のミスの修正</li> <li>12 交通影響の対策の委員への報告</li> </ol>
------	--

### ②委員会 1 委員の意見

A 図面	A1. 初核意見、幹事会、委員会の意見の修正比較表の作成
B 計画 (開放空間)	<ol style="list-style-type: none"> <li>B1. 広場へのパブリックアート設置の推奨</li> <li>B2 ビル風が周囲の公開空地与える影響検討、水盤周りのベンチの設置検討</li> <li>B3. 街区角に障害者用のスロープ設置</li> <li>B4. 地下駐車場出口北側の歩道に安全警戒施設の設置</li> <li>B5. 文化局の意見に従った老樹保存の検討</li> </ol>
C 計画 (その他)	<ol style="list-style-type: none"> <li>C1. 季節ごとの光害、ビル風の影響の説明</li> <li>C2 ダブルスキンによる環境への影響の説明</li> <li>C3. B1F 外側にあるスロープの移動の安全性確保</li> <li>C4. B2F スロープ近く駐車スペースの車の通行への影響の検討</li> <li>C5. イベント時の駐車スペースの事前の検討</li> <li>C6. 外壁材料、外壁の角度による反射率の変化の検討</li> <li>C7. 外壁のメンテナンス方法の検討</li> <li>C8. 街区の角から離れた場所への臨時停車スペースの設置</li> <li>C9. 屋上突出物に配慮した建物デザイン</li> <li>C10. 外観デザインに伴い発生する可能性のある光害の対処</li> <li>C11. 安全面に注意した水盤の水深と濾過施設の設置</li> <li>C12. 敷地東側 1 階の車両回転スペースの道路線による誘導。</li> </ol>
D 法令	<ol style="list-style-type: none"> <li>D1. ダブルスキンに関わる床面積認定の建築管理局への問い合わせ</li> <li>D2. 外壁省エネ基準と冷房基準の規定を満たしているかの確認</li> <li>D3. 設計と開発許可の相違点の委員会への説明</li> <li>D4. 駐車台数の 1/60 とした車寄せの長さ</li> </ol>

**(3) 委員会 1 (2005 年 1 月 10 日) での指摘事項の法令との関連**

法令に明記なしの項目に関する指摘が最も多い。ランドマークの位置づけである超高層ビルのため、外観に対する材料、省エネ、風、光害（反射による視界の妨げ）などの面で改善を求める指摘が多い。基準が曖昧な項目である床面積計算方法の再検討に関しても、再び取り上げられている（表 3.4.6）。

表 3.4.6 委員会 1 (2005 年 1 月 10 日) での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目		
	D2	外壁省エネと冷房基準確認 外壁省エネ基準と冷房基準の規定を満たしているかの確認	法令
	D3	設計と開発許可の相違点 設計と開発許可の相違点の委員会への説明	法令
	D4	車寄せの長さの検討 駐車台数の 1/60 とした車寄せの長さ	法令
	基準以上の要求		
該当なし			
基準が曖昧な項目			
D1	床面積計算方法の再検討 ダブルスキンに関わる床面積認定の建築管理局への問い合わせ	法令	
(2) 法令に明記なし	B1	パブリックアートの設置 広場へのパブリックアート設置の推奨	推奨
	B2	ベンチの設置 ビル風が周囲の公開空地与える影響検討、水盤周りのベンチの設置検討	推奨
	B3	障害者用のスロープ設置 街区角に障害者用のスロープ設置	推奨
	B4	車場出口の警備施設の設置 地下駐車場出口北側の歩道に安全警戒施設の設置	推奨
	B5	老木保存 文化局の意見に従った老樹保存の検討	推奨
	C1	ビル風の影響 季節ごとの光害、ビル風の影響の説明	推奨
	C2	ダブルスキンによる環境への影響考慮 ダブルスキンによる環境への影響の説明	推奨
	C3	スロープの安全 B1F 外側にあるスロープの移動の安全性確保	推奨
	C4	駐車スペースの考慮 B2F スロープ近くの駐車スペースの車の通行への影響の検討	推奨
	C5	一時駐車場の考慮 イベント時の駐車スペースの事前の検討	推奨
	C6	外観の反射率考慮 外壁材料、外壁の角度による反射率の変化の検討	推奨
	C7	外壁のメンテナンス計画 外壁のメンテナンス方法の検討	推奨
C8	臨時停車位置 街区の角から離れた場所への臨時停車スペースの設置	推奨	
C9	屋上突出物と外観一体化設計 屋上突出物に配慮した建物デザイン	推奨	
C10	光害 外観デザインに伴い発生する可能性のある光害の対処	推奨	
C11	水盤の濾過施設 安全面に注意した水盤の水深と濾過施設の設置	推奨	
C12	運転安全 敷地東側 1 階の車両回転スペースの道路線による誘導。	推奨	

#### (4) 委員会 1 (2005 年 1 月 10 日) での指摘事項への対応

委員会 1 での指摘事項は全て対応している (表 3.4.7)。

表 3.4.7 委員会 1 (2005 年 1 月 10 日) での指摘への対応

委員会 1 意見		対応
(1) 法令に明記あり (基準に基づく項目)		
D2	設外壁省エネ基準と冷房基準の規定を満たしているかの確認	法令 ○ 法令に従対応
D3	設計と開発許可の相違点の委員会への説明い。	法令 ○ 法令に従対応
D4	駐車台数の 1/60 とした車寄せの長さ	法令 ○ 法令に従対応
法令に明記ありの指摘項目は 3 項目がある。全て対応した。		
(1) 法令に明記あり (基準以上の要求)		
該当なし		
(1) 法令に明記あり (基準が曖昧な項目)		
D1	ダブルスキンに関わる床面積認定の建築管理局への問い合わせ	法令 ○ 法令に従対応
<b>分析</b> D1 ダブルスキンによって生じた床面積計算方法について、再び指摘された。		
(2) 法令に明記なし (推奨項目)		
B1	広場へのパブリックアート設置の推奨	推奨 ○ 問題なしと確認
B2	ビル風が周囲の公開空地与える影響検討、水盤周りのベンチの設置検討	推奨 ○ CFD 試験の結果に基づき、公開空地の周辺に多くの植栽を植えることで対応
B3	街区角に障害者用のスロープ設置	推奨 ○ 問題なしと確認
B4	地下駐車場出口北側の歩道に安全警戒施設の設置	推奨 ○ 問題なしと確認
B5	文化局の意見に従った老樹保存の検討	推奨 ○ オープンスペースの計画と一体するように移植
<b>分析</b> B1-2 現行法令が対応できない項目である。一方で、設置の基準も作りにくいこともあるため、審議を通して判断しかない項目である。 B3 他の事例に指摘された場合もある。委員は気になった点が分かった。 B4 運転安全に関わることは、再び指摘された項目である。委員は気になった点が分かった。 B5 再び指摘された項目である。既存老木の保存は委員が気になった点が分かった。		

C1	季節ごとの光害、ビル風の 影響の説明	推奨	○	5.3、5.4 造型、外壁計画、10.2CFD 試験報告書 に記載
C2	ダブルスキンによる環境への 影響の説明	推奨	○	5.3 造型、外壁計画に記載
C3	B1F 外側にあるスロープ の移 動の安全性確保	推奨	○	意見の通り対応
C4	B2F スロープ近くの駐車スペー スの車の通行への影響の検討	推奨	○	意見の通り対応
C5	イベント時の駐車スペースの事 前の検討	推奨	○	意見の通り対応
C6	外壁材料、外壁の角度による反射 率の変化の検討	推奨	○	反射率は一定して 11%であり、問題なしと確 認
C7	外壁のメンテナンス方法の検討	推奨	○	9.11 メンテナンス計画に記載
C8	街区の角から離れた場所への 臨時駐車スペースの設置	推奨	○	問題なしと確認
C9	屋上突出物に配慮した建物デザイ ン	推奨	○	屋上突出物が見えないよう、外観のデザインを 変更
C10	外観デザインに伴い発生する可 能性のある光害の対処	推奨	○	問題なしと確認
C11	安全面に注意した水盤の水深と 濾過施設の設	推奨	○	問題なしと確認
C12	敷地東側 1 階の車両回転スペー スの道路線による誘導。	推奨	○	意見の通り対応

## 分析

C1-3、C6

ダブルスキンによって生じた指摘項目である。対応する法令がないため、審議を通して協議可能となっている。

C4

安全に関わる指摘は、審議によって明らかになった問題であり、協議型制度の特徴を示している。

C5

利用時に起きる問題を想定しており、協議型制度の特徴を示している。

C6-7、  
C9-10

建築のデザインによる指摘項目である。法令にしづらい項目であるが、審議を通して協議可能となっている。

C11

委員感覚的な発言であり、協議型制度で度々見受けられる。

C12

通行の安全に関わる指摘は他の事例でも確認でき、委員の関心項目であると推察出来る。

### 3.4.4 三次審議(幹事会 2)

#### (1) 第三次案の説明

第三次案は、委員会1の指摘事項に対応した案である。第2次案との相違点は、広場のパブリックアートを導入している点、オープンスペースとの一体化を目的とした既存のガジュマルの移植を行っている点、障害者を考慮したスロープを設置している点である(図3.4.7)。

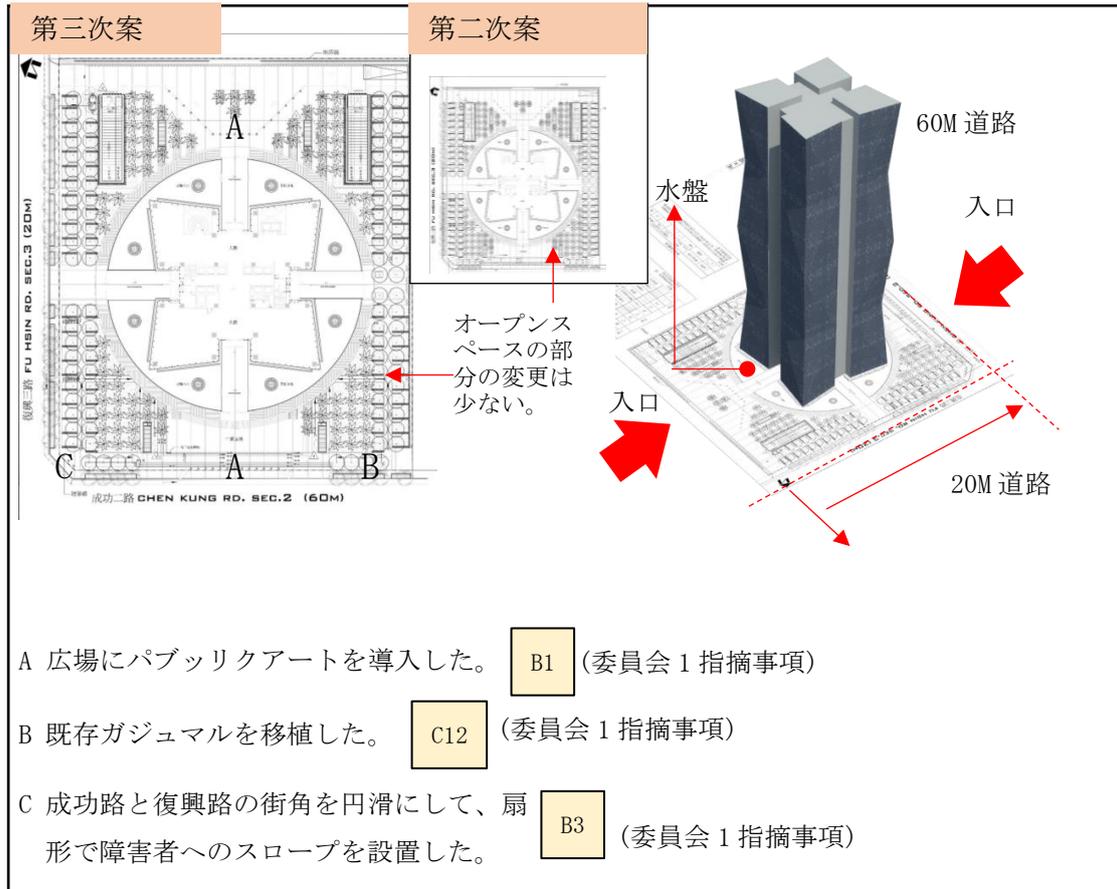


図 3.4.7 調整済みの第三次案

## (2) 幹事会 2(2005 年 5 月 16 日)での指摘事項

運搬と車の動線、駐車に関して指摘されている。ダブルスキン床面積の算定方法が曖昧であり、それらは駐車場の台数と関係があるため、再度検討事項となっている(表 3.4.8)。

表 3.4.8 幹事会 2(2005 年 5 月 16 日)での指摘事項

### ①初核の意見

初核意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 敷地内のセットバック箇所と隣接する歩道の一体化したデザイン</li> <li>2 規定に従った地下階運搬スペースの高度の検討</li> <li>3 障害者に配慮した設備の詳細説明</li> <li>4 地下駐車場出口北側の歩道への危険防止設備の設置</li> <li>5 車路と歩道の仕上げの区別</li> </ul>
------	--

### ②幹事会 2 委員の意見

A 図面	<ul style="list-style-type: none"> <li>A1. 公用歩道の仕上げ、寸法などの明記</li> <li>A2. 喬木覆土深度の標記の間違い箇所の訂正</li> <li>A3. 図面と植栽表の相違</li> <li>A4. 審査の意見と修正比較表の作成</li> <li>A5. 橋の図面の補記</li> <li>A6. 環境配置の図面更新</li> <li>A7. 環境影響評価に関する書類の追加</li> <li>A8. 庭の断面図の追加</li> <li>A9. 景観図面の中国語による明記</li> <li>A10. 都市計画航空測量図を使用した配置図</li> <li>A11. 駐車場の番号付加</li> <li>A12. 詳細平面図の追加</li> <li>A13. 中国語による空間名の表示</li> <li>A14. 幹事会審査前後の修正比較表の作成</li> <li>A15. 各立面の色の pantone の追加</li> <li>A16. 車寄せの長さ、起点、終点を配置図に記載</li> <li>A17. 地下駐車場の標示の追加</li> </ul>
B 計画 (開放空間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>B1. フェンス設置の検討</li> <li>B2. 緑化率の再検討</li> </ul>
C 計画 (その他)	<ul style="list-style-type: none"> <li>C1. 大型車両用の駐車スペースの調整</li> <li>C2. 水盤の夜間照明の強化</li> <li>C3. B2F へのバイク駐輪スペースの安全性に関して委員会での説明</li> <li>C4. 運搬用駐車場へのトラック駐車スペースの必要性</li> <li>C5. 一般道路の出口付近への車両緩衝スペースの設置</li> <li>C6. 車両動線、駐車の入出口の表記</li> </ul>
D 法令	<ul style="list-style-type: none"> <li>D1. 地下室の用途変更箇所を表示、委員への説明</li> <li>D2. ダブルスキンによる延床面積の再計算に伴う駐車台数の確認</li> <li>D3. 駐車台数の規定の確認</li> <li>D4. 庇の奥行の法規の確認</li> <li>D5. 地下階への銀行設置に対する法令の確認</li> <li>D6. 申請書、委託書のサインの規定遵守</li> <li>D7. ダブルスキンに伴う冷房の省エネ対策など詳細の追記</li> <li>D8. 建築許可申請時の審査内容との相違点確認、都市発展局への照会必要性の検討</li> </ul>

**(3) 幹事会 2(2005 年 5 月 16 日)での指摘事項の法令との関連**

法令に明記なしの項目では、駐車に関する指摘が多い。基準が曖昧な項目である床面積の算定方法は、三度目の指摘事項である(表 3.4.9)。

表 3.4.9 幹事会 2(2005 年 5 月 16 日)での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目		
	D1	<b>地下室用途変更内容</b> 地下室の用途変更箇所を表示、委員への説明	法令
	D3	<b>駐車台数の確認</b> 駐車台数の規定の確認	法令
	D4	<b>庇の奥行の再検討</b> 庇の奥行の法規の確認	法令
	D5	<b>地下階に銀行の設置は法令に従うこと</b> 地下階への銀行設置に対する法令の確認	法令
	D6	<b>書類サインの方法</b> 申請書、委託書のサインの規定遵守	法令
	D7	<b>省エネの詳細記載</b> ダブルスキンに伴う冷房の省エネ対策など詳細の追記	法令
	D8	<b>審査内容の照会</b> 建築許可申請時の審査内容との相違点確認、都市発展局への照会必要性の検討	法令
	基準以上の要求		
	該当なし		
基準が曖昧な項目			
D2	<b>床面積計算方法の再検討</b> ダブルスキンによる延床面積の再計算に伴う駐車台数の確認	法令	
(2) 法令に明記なし	B1	<b>フェンスの設置</b> フェンス設置の検討	推奨
	B2	<b>緑化率再検討</b> 緑化率の再検討	推奨
	C1	<b>大型車両の駐車スペース調整</b> 大型車両用の駐車スペースの調整	推奨
	C2	<b>水盤の夜間照明</b> 水盤の夜間照明の強化	推奨
	C3	<b>バイクの駐輪安全</b> B2F へのバイク駐輪スペースの安全性に関して委員会での説明	推奨
	C4	<b>トラック駐車スペース確保</b> 運搬用駐車場へのトラック駐車スペースの必要性	推奨
C5	<b>車両動線の緩衝空間</b> 一般道路の出口付近への車両緩衝スペースの設置	推奨	
C6	<b>車両動線の案内設置</b> 車両動線、駐車の出入口の表記	推奨	

#### (4) 幹事会 2 での指摘事項への対応

指摘事項は全て対応している(表 3. 4. 10)。

表 3. 4. 10 幹事会 2(2005 年 5 月 16 日)での指摘事項への対応

幹事会 2 意見		対応	
(1) 法令に明記あり(基準に基づく項目)			
D1	地下室の用途変更箇所を表示、委員への説明	法令	○ 法令に従対応
D3	駐車台数の規定の確認	法令	○ 問題なしと確認
D4	底の奥行の法規の確認	法令	○ 問題なしと確認
D5	地下階への銀行設置に対する法令の確認	法令	○ 法令に従い対応
D6	申請書、委託書のサインの規定遵守	法令	○ 法令に従い対応
D7	ダブルスキンに伴う冷房の省エネ対策など詳細の追記	法令	○ 問題なしと確認
D8	建築許可申請時の審査内容との相違点確認、都市発展局への照会必要性の検討	法令	○ 法令に従い対応
法令に明記ありの指摘項目は 8 項目がある。全て対応した。			
(1) 法令に明記あり(基準以上の要求)			
該当なし			
(1) 法令に明記あり(基準が曖昧な項目)			
D2	ダブルスキンによる延床面積の再計算に伴う駐車台数の確認	法令	○ 壁の中心線で面積を計算した結果に対応する駐車台数へと変更
<b>分析</b>			
D1	対応する法令がないため、床面積計算方法は再び指摘された。この段階では、床面積と関係がある法定駐車台数による指摘であった。協議で決めた。		
(2) 法令に明記なし(推奨項目)			
B1	フェンス設置の検討	推奨	○ 問題なしと確認
B2	緑化率の再検討	推奨	○ 問題なしと確認
<b>分析</b>			
B1	委員確認するための発言である。確認したあと更に隣地との関係に関する発言がある場合もある。		
B2	委員は緑化率が不合格だと思った発言。感覚的な発言である。		

C1	大型車両用の駐車スペースの調整	推奨	○	意見の通り対応
C2	水盤の夜間照明の強化	推奨	○	意見の通り対応
C3	B2F へのバイク駐輪スペースの安全性に関して委員会での説明	推奨	○	バイク駐車の B1F への移動
C4	運搬用駐車場へのトラック駐車スペースの必要性	推奨	○	問題なしと確認
C5	一般道路の出口付近への車両緩衝スペースの設置	推奨	○	問題なしと確認
C6	車両動線、駐車の出入口の表記	推奨	○	4-2 に記載
<p><b>分析</b></p> <p>C1 本社ビルであるため、大型車両の駐車スペースの必要性配慮した意見であり、現実に則した意見である。</p> <p>C2 水盤の設計向上に寄与した意見である。</p> <p>C3 地階のバイクの駐輪スペース B1 に設置することは審議の方針である。このについては他の事例でも指摘されており、委員の関心項目であると考えられる。</p> <p>C4 地下階にレストランがあるため、トラックの駐車スペースの必要性が考慮されており、現実に則した意見である。</p> <p>C5-6 車両通行の安全に関わる意見は、他の事例でも指摘されており、委員の関心のある項目と考えられる。</p>				

### 3.4.5 四次審議(委員会 2)

#### (1) 第四次案の説明

幹事会 2 で指摘されている来客用の駐車スペースとトラックの駐車スペースには、運搬駐車スペースを設置することで対応している。夜間照明のため水盤の中にイルミネーションを設置していることに加え、車両動線、駐車の入出口を表示するため、警備ランプを設置している(図 3.4.8)。

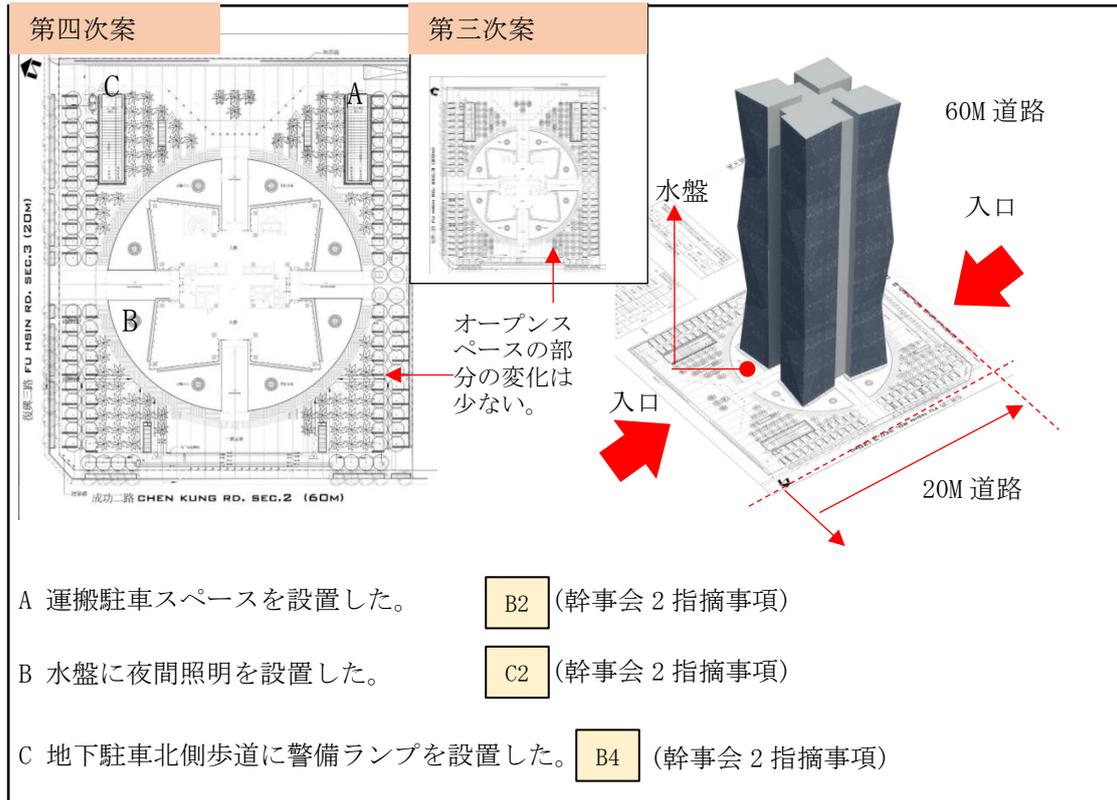


図 3.4.8 調整済みの第四次案

## (2) 委員会 2 (2005 年 6 月 15 日) での指摘事項

委員会 2 は本事例の最終審議である。オープンスペースに関する指摘は、植栽の種類に関する内容が大半であった。建物の設計に関しては、外観と車両に関する項目が挙げられている(表 3.4.11)。

表 3.4.11 委員会 2 (2005 年 6 月 15 日) での指摘事項

### ① 初核の意見

初核意見	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 前段階の設計と本審査の設計の相違点の委員会への説明</li> <li>2. 環境影響評価書類の追加</li> <li>3. 各立面の pantone による色の表記</li> <li>4. 庇部分の面積算入に関する規定の確認</li> <li>5. 各階の空間名を追加</li> <li>6. 規定に従った申請書、委託書のサイン</li> <li>7. 花台と歩道の段差の減少</li> </ol>
------	---

### ② 委員会 2 委員の意見

A 図面	<ol style="list-style-type: none"> <li>A1. 各ページ車両動線の表記の統一</li> <li>A2. 喬木覆土深度の標記の間違い箇所の訂正</li> <li>A3. 図面表示と植栽表の不一致</li> <li>A4. 審査意見と修正比較表の作成</li> </ol>
B 計画 (開放空間)	<ol style="list-style-type: none"> <li>B1. 歩道の仕上げによる各動線の分離</li> <li>B2. 低木は 5.4KG/M<sup>2</sup>の土の再検討</li> <li>B3. 太陽光が不足すると色が暗くなるスイートピーの栽培場所への配慮</li> <li>B4. 10CM の楠の容器苗の使用</li> <li>B5. 遮光性が低い大王椰子と大理石の椅子の組み合わせの検討</li> </ol>
C 計画 (その他)	<ol style="list-style-type: none"> <li>C1. 地域特色と企業のイメージ向上を目的とした夜間照明の更なる工夫</li> <li>C2. 駐車場の不足がないことの確認、周囲の保有地を利用した臨時停車の検討</li> <li>C3. 建築デザインに調和したエントランスの庇のデザイン</li> <li>C4. 地下階の安全確保を目的としたフェンスによるバイク、車両の通路分離</li> <li>C5. 車の排気がある地下階への会議室と銀行設置の妥当性の検討</li> <li>C6. 運搬、安全、衛生の面を考慮した垂直動線とゴミ処理計画</li> <li>C7. 近接した駐車場出入口による管理施設の強化の必要性</li> <li>C8. 街区の角から離れた場所への臨時駐車場の配置計画</li> <li>C9. 屋上突出物の設計の更なる工夫</li> </ol>
D 法令	<ol style="list-style-type: none"> <li>D1. 法規に従った環境影響評価後の緑建築標章(省エネ基準)の取得、エネルギーの効率が悪いダブルスキンへの注意 (環境影響評価法)</li> </ol>

**(3) 委員会 2 (2005 年 6 月 15 日) での指摘事項の法令との関連**

基準以上の要求と基準が曖昧な項目に関する指摘はない。法令に明記なしの項目については、駐車と植栽の種類に対して推奨案が出されている (表 3.4.12)。

表 3.4.12 委員会 2 (2005 年 6 月 15 日) での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目		
	D1	低いエネルギー効率 法規に従った環境影響評価後の緑建築標章(省エネ基準)の取得、エネルギーの効率が悪いダブルスキンへの注意	法令
(2) 法令に明記なし	基準以上の要求		
	該当なし		
	基準が曖昧な項目		
	該当なし		
	B1	歩道の生地 歩道の仕上げによる各動線の分離	推奨
	B2	土の種類 低木は 5.4KG/M <sup>2</sup> の土の再検討	推奨
	B3	(日光) 植栽の種類検討 太陽光が不足すると色が暗くなるスイートピーの栽培場所への配慮	推奨
	B4	移植方法、種類検討 10CMの楠の容器苗の使用	推奨
	B5	植栽の種類検討(遮光性) 遮光性が低い大王椰子と大理石の椅子の組み合わせの検討	推奨
	C1	夜間照明の計画向上 地域特色と企業のイメージ向上を目的とした夜間照明の更なる工夫	推奨
	C2	駐車スペースの検討 駐車場の不足がないことの確認、周囲の保有地を利用した臨時停車の検討	推奨
	C3	外観設計向上(庇と外観設計の調和) 建築デザインに調和したエントランスの庇のデザイン	推奨
	C4	フェンスによる各動線分離 地下階の安全確保を目的としたフェンスによるバイク、車両の通路分離	推奨
C5	車両動線の緩衝空間 車の排気がある地下階への会議室と銀行設置の妥当性の検討	推奨	
C6	ゴミ処理計画 運搬、安全、衛生の面を考慮した垂直動線とゴミ処理計画	推奨	
C7	管理施設の強化 近接した駐車場出入口による管理施設の強化の必要性	推奨	
C8	臨時停車の安全 街区の角から離れた場所への臨時駐車場の配置計画	推奨	
C9	外観設計の向上(屋上突出物) 屋上突出物の設計の更なる工夫	推奨	

#### (4) 委員会 2 での指摘事項への対応

指摘された事項は全て対応している(表 3.4.13)。

表 3.4.13 委員会 2 での指摘事項への対応

委員会 2 意見		対応
(1) 法令に明記あり(基準に基づく項目)		
D1	法規に従った環境影響評価後の緑建築標章(省エネ基準)の取得、エネルギーの効率が悪いダブルスキンへの注意	法令
		○ 問題なしと確認
法令に明記ありの指摘項目は 1 項目がある。対応した。		
(1) 法令に明記あり(基準以上の要求)		
該当なし		
(1) 法令に明記あり(基準が曖昧な項目)		
該当なし		
(2) 法令に明記なし(推奨項目)		
B1	歩道の仕上げによる各動線の分離	推奨
		○ 意見の通り対応
B2	低木は 5.4KG/M <sup>2</sup> の土の再検討	推奨
		○ 密度 3.0KG/M <sup>2</sup> の土に変更。
B3	太陽光が不足すると色が暗くなるスイートピ	推奨
		○ 樹木の種類をアザレアに変更
B4	10CM の楠の容器苗の使用	推奨
		○ 樹木の種類を楓に変更
B5	遮光性が低い大王椰子と大理石の椅子の組み合わせの検討	推奨
		○ 樹木の種類をナツメヤシに変更
<b>分析</b> B1 歩行安全に関する項目は法令になりづらいことであるため、審議を通して改善している。 B2 土に関する指摘項目である。植栽専門の委員がいるため、実務的な指摘である。 B3 植栽の種類に関する指摘項目である。植栽専門の委員がいるため、実務的な指摘である。		
ブライニア スノーブッシュは日光が不足すると色が暗くなるため、アザレアに変更した。		
		
ブライニア スノーブッシュ		アザレア

B4	植栽の植える方法に関する指摘項目である。植栽専門の委員がいるため、実務的な指摘である。		
直径 10CM の楠は移植 しにくい ため、楓に 変更した。			→
	楠	楓	
B5	植栽専門の委員がいるため、実務的な指摘である。		
大王椰子は日陰の 効果が少ない ため、ナツ メヤシに変 更した。			→
	大王椰子	ナツメヤシ	
C1	地域特色と企業のイメージ向上を目的とした夜間照明の更なる工夫	推奨	○ 意見の通り対応
	駐車場の不足がないことの確認、周囲の保有地を利用した臨時停車の検討	推奨	○ 問題なしと確認
C3	建築デザインに調和したエントランスの庇のデザイン	推奨	○ 意見の通り対応
C4	地下階の安全確保を目的としたフェンスによるバイク、車両の通路分離	推奨	○ 意見の通り対応
C5	車の排気がある地下階への会議室と銀行設置の妥当性の検討	推奨	○ 問題なしと確認
C6	運搬、安全、衛生の面を考慮した垂直動線とゴミ処理計画	推奨	○ 意見の通り対応
C7	近接した駐車場出入口による管理施設の強化の必要性。	推奨	○ 意見の通り対応
C8	臨時街区の角から離れた場所への臨時駐車場の配置計画	推奨	○ 意見の通り対応

屋上屋上突出物の設計の更なる工夫。	推奨	○ 問題なしと確認
<b>分析</b>		
C1	周辺環境を配慮した発言であり、協議型制度の特徴を示している。	
C2	将来の来客用の駐車スペースも大切だと考え指摘されているが、委員の感覚的な発言である。	
C3	庇の奥行は建築面積、容積率と関係があるため、指摘されている。	
C4	運転の安全に関する指摘は、他の事例でも指摘されており、委員の関心項目であることが伺える。	
C5	車排気は使用機能への影響の指摘項目である。法令では判断しづらい項目であり、審議を通して協議している。	
C6	垂直動線とゴミ処理計画に関する指摘項目である。他の事例でも指摘されており、委員の関心項目であることが伺える。	
C7	運転安全に関する指摘項目である。他の事例でも指摘されており、委員の関心項目であることが伺える。	
C8	臨時駐車場の配置計画の指摘項目である。本社ビルで、来客が多いと予想するため、指摘された。	
C9	外観のデザイン向上に関わる意見であるが、委員の感覚的な発言である。	

### 3.4.6 協議型制度の特徴的な指摘項目

(表 3.4.14) では事例 3 における協議制度の特徴をまとめている。基準が曖昧である項目は、床面積の算定方法のみである。本事例は特別な構法を採用しているため、ダブルスキンによって生じる可能性のある問題への対処と植栽の配慮など、推奨項目が多く挙げられた。

表 3.4.14 協議制度の特徴

	幹事会 1 指摘事項	対 応	委 員 会 1 指 摘 事 項	対 応	幹 事 会 2 指 摘 事 項	対 応	委 員 会 2 指 摘 事 項	対 応
1、法令に明記あり(基準に基づく項目)								
車寄せの長さの検討		○	D1 委員会1 D4類似					
開発許可と企画内容の相違点		○	D2					
設計と相違の同意		○	D3					
オフィス設置の申請		○	D4					
車寄せの停車台数		○	D5					
建築士サインの方法		○	D6					
環境影響評価の審査		○	D7					
地下階容積の検討		○	D8					
駐車台数の検討		○	D10					
運搬空間の設置		○	D1					
決議内容の照会		○	D2					
外壁省エネと冷房の確認			D2	○				

設計と開発許可の相違点			D3	○					
車寄せの長さの検討			D4 幹事会1 D1類似	○					
地下室用途変更内容					D2	○			
駐車台数の確認					D3	○			
庇の奥行の再検討					D4	○			
地下階に銀行の設置は法令に従うこと					D5	○			
書類サインの方法					D6	○			
省エネ対策の詳細記載					D7	○			
審査内容の照会					D8	○			
低いエネルギー効率							D 1	○	
1、法令に明記あり(基準以上の要求)									
床面積計算方法の再検討		D9 幹事会 委員会1 D1類似	○						
床面積計算方法の再検討			D1 幹事会1 D1類似	○					
床面積計算方法の再検討					D1 幹事会1 D9委 員会1 D1類似	○			
2、法令に明記なし(推奨項目)									
既存老木の移植		B1 委員会1 B5類似	○						
歩道と一体化したセットバック空間のデザイン		B2	○						
障害者用のスロープ設置		B3	○						
車場出口の警備施設の設置		B4	○						
高木栽植の空間距離確保		B5	○						
高木の下での低木の増加		B6	○						
パブリックアートの設置			B1	○					
ベンチの設置			B2	○					

障害者用のスロープ設置			B3	○				
車場出口の警備施設の設置			B4	○				
老木保存			B5 幹事会1 B1類似	○				
フェンスの設置					B1	○		
緑化率再検討					B2	○		
歩道の生地							B1	○
土の種類							B2	○
植栽の種類検討(日光)							B3	○
移植方法、種類検討							B4	○
植栽の種類検討(遮光性)							B5	○
周囲開発との関係	C1	○						
光の反射の検討	C2 委員会1 C6、C10類似	○						
運搬スペースの高度	C3	○						
偏心モーメントの考慮	C4	○						
平面機能の考慮	C5	○						
街並みとの調和	C6	○						
ビル風の影響			C1	○				
ダブルスキンによる環境への影響考慮			C2	○				
スロープの安全			C3	○				
駐車スペースの考慮			C4	○				
一時駐車場の考慮			C5	○				
外観の反射率考慮			C6 幹事会1 委員会1 C10類似	○ C2委 員会1 C10類似				

外壁のメンテナンス計画			C7	○				
臨時停車位置			C8	○				
屋上突出物と外観一体化設計			C9	○				
光害			C10 幹事会1 委員会1	○ C2委 C6類似				
水盤の濾過施設			C11	○				
運転安全			C12	○				
大型車両の駐車スペース調整					C1	○		
水盤の夜間照明					C2	○		
バイクの駐輪安全					C3	○		
トラック駐車スペース確保					C4	○		
車両動線の緩衝空間					C5 委員会2 C5類似	○		
車両動線の案内設置					C6	○		
夜間照明の計画向上							C1	○
駐車スペースの検討							C2	○
外観設計向上(庇と外観設計の調和)							C3	○
フェンスによる各動線分離							C4	○
車両動線の緩衝空間							C5 幹事会2 C5類似	○
ゴミ処理計画							C6	○
管理施設の強化							C7	○
臨時停車の安全							C8	○
外観設計の向上(屋上突出物)							C9	○

### 3.4.7 インタビュー

事例3(本社オフィスビル)の開発者のC社の処長、設計者、審査員へインタビューを行った。インタビュー内容は(表3.4.15)の通りである。

表3.4.15 インタビューの結果

インタビューの対象	
開発者	処長 (C社)
<p>オープンスペース制度は容積増加の1つの制度であり、ディベロッパーは通常この制度を利用する。開発において、日程には注意を払っているが、本案はオープンスペースの制度を利用していないにも関わらず、審査の日程が長かったと感じている。</p> <p>開発当時、弊社各部門が必要とするスペースのみを計画した17階建のビルを予定していたが、コンペを経てより高い30階建の案を採用した。階数が高くなったことに伴い、容積も増加し、階高の変更に伴い広いオープンスペースを設置した。</p> <p>建物が高いほど設置できる公開空地の面積は多くなるが、建設コストと維持コストも大幅に上昇するため、建設後の利用と維持面で問題がある。高い建物は会社のイメージに有利であるが、本社ビルのため入りづらい印象を与えている可能性もある。本事例は、容積率緩和のケースでないため、オープンスペースを開放する必要はなく、実際に利用する人は少ない。オープンスペースの視覚的な開放感はあるが、実際の利用はすくない。</p> <p>水盤の設置に関して、台湾の水不足のため今年の前半に水の供給を一時停止した。これも設計の段階で併せて考慮すべきことである。</p> <p>本案の利用者は開発メーカー自身であり、自己の需要が分かるため、非常に成功したケースである。会社運作上を鉄鋼会社である弊社は一般の建築開発メーカーと開発に関する考えは異なる。本案は設計の観点から見れば、素晴らしいケースであるかもしれないが、利用の面から使用者にとっては、いい開発ではない。</p> <p>管理と維持コストへの考慮及び維持にやすさに関しては、依然として最も重要である。非常に維持しづらい場合、素晴らしいデザインでもあっても最終的には、元のデザインを保持することが難しい。このような結果は非常に残念に思う。</p>	
設計者	建築師 (C事務所)
<p>このプロジェクトは設計の段階からクライアントに様々な面で応援してもらった。審議の段階も順調に進んで無事に終了した。設計の面は、地下室の排気口の造型の修正のみ指摘され他の指摘はほとんどなかった。</p> <p>今回のプロジェクトは広い敷地だが、容積率緩和の申請は行わず、オープンスペースを多く設置したという地元を意識した珍しいプロジェクトである。設計者が伝えたい設計のイメージが十分に実現出来てありがたいと感じている。</p>	

審査者	総工程司（高雄市建築管理処）
<p>本案件は、容積奨励の申請は行なわれていないが、開発や高さなど全ての要素が都市環境に対して相当な影響を与えている。他に、敷地は高雄市の未来都市発展において重要な地域にあり、景観、公共利益、環境に対する影響及び省エネ等は全て審査の注目する部分となる。審査の過程には、開放空間に対しては、日除け効果がある樹木の種類を調整との提案、並びに基地にある老木を保留すると提案された以外に、基本的にはあまり大きな問題になっていなかった。審査の主な注目点は、ダブルガラスカーテンウォールの外壁構造に集中していた。当初、委員達は全部ダブルガラスカーテンウォールのビルは高雄市の亜熱帯の天候には相応しくないのではないかと考えていた。更に、ガラスカーテンの裏にダブルウォールのシステムを作り省エネの工夫をすることに関しても意見した。一般的な認識では、このようなダブルスキンの設計形式は温帯地域を対象とした設計方法だと考えられているが、開発業者のサポートと設計者が亜熱帯地域での本設計を希望した。本案は審査に要求される環境衝撃要素を検討した後に審査をクリアした。</p>	

### 3.4.8 まとめ

#### (1)オープンスペースの変化

事例3に対する、これまでの審議過程における計画案への指摘事項の整理・分析・考察を整理すると、協議による設計の変更点は、「植栽種類の変更」、「パブリックアートの設置」、「水盤の夜間照明の設置」、「既存老樹の保存」、「ベンチの設置」、「フェンスの設置」である(図3.4.9)。

本事例における指摘項目のうち、未対応の項目はない。度々指摘されたダブルスキンの床面積の計算方法については、協議の末、二枚の壁の中心から面積を算定することとしている。

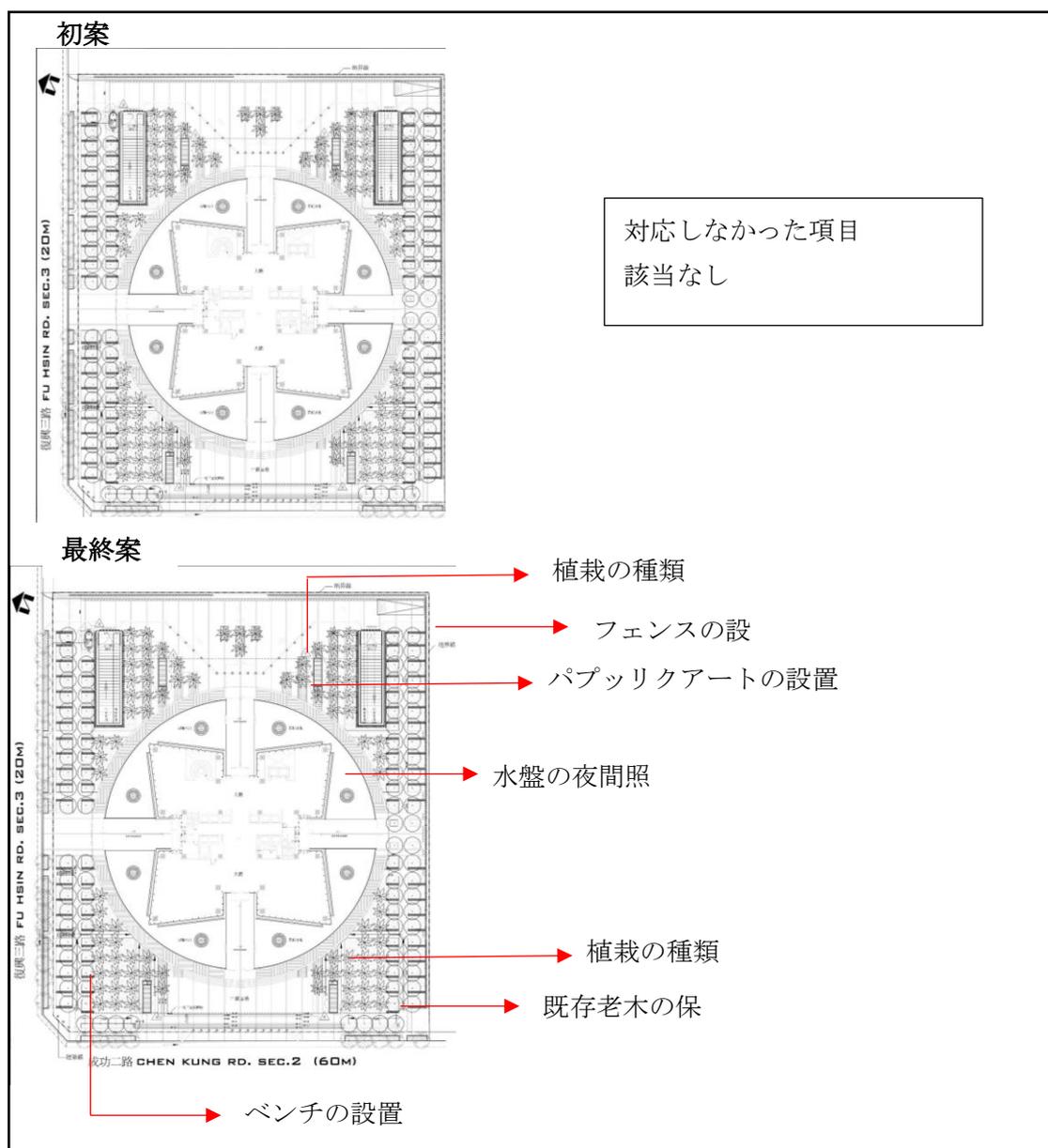


図 3.4.9 事例3(本社オフィスビル) 初案と最終案の比較

## **(2) 審査過程の分析結果**

事例3は四回の審議を受けている。各審議段階における分析を総合した結果、協議型制度の特徴を示している項目は「明確な根拠のない委員の感覚による指摘」、「他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目」、「法令で規定しづらい」、「協議による判断が必要な項目」、「実務的な観点からの意見」、「現行法令では対応できない項目(ダブルスキンに関わる)」、「繰り返し指摘されている項目」の6つに整理できる。

### **(2)-1 明確な根拠のない委員の感覚による指摘**

#### **<考察>**

根拠、基準がなく、委員の感覚的な判断で要求される項目である。本事例のみではなく、他の事例でもこのような指摘は見受けられるされる。

#### **<指摘項目の例>**

- ・ 地下階にある運搬スペースの高度の規定遵守
- ・ 安全に注意した水盤の水深と濾過施設の設置
- ・ フェンス設置の検討
- ・ 緑化率の再検討
- ・ 駐車場の不足がないことの確認、周囲の保有地を利用した臨時停車の検討
- ・ 建築デザインに調和したエントランスの庇のデザイン
- ・ 屋上屋上突出物の設計の更なる工夫。

### **(2)-2 他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目**

#### **<考察>**

バイク、車の運転安全については委員の最も関心の高い点であるため、本事例のみでなく、他の事例でも指摘されている。

#### **<指摘項目の例>**

- ・ 障害者に配慮した手すりの設置
- ・ 地下駐車場出口北側の歩道への安全警戒施設の設置
- ・ ビル風が周囲の公開空地与える影響検討、水盤周りのベンチの設置検討
- ・ 街区角に障害者用のスロープ設置
- ・ 地下駐車場出口北側の歩道に安全警戒施設の設置
- ・ 敷地東側1階の車両回転スペースの道路線による誘導。
- ・ B2F へのバイク駐輪スペースの安全性に関して委員会での説明
- ・ 一般道路の出口付近への車両緩衝スペースの設置
- ・ 車両動線、駐車場の出入口の表記
- ・ 地下階の安全確保を目的としたフェンスによるバイク、車両の通路分離
- ・ 運搬、安全、衛生の面を考慮した垂直動線とゴミ処理計画
- ・ 近接した駐車場出入口による管理施設の強化の必要性。

## (2)-3 法令で規定しづらい、協議による判断が必要な項目

### <考察>

法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目はほとんど推奨的な項目である。このような項目はデザインと敷地周辺環境に関する指摘項目が多い。

### <指摘項目の例>

- ・セットバックした箇所の公用歩道を考慮した設計
- ・将来の敷地周辺の開発予定プロジェクトと本案の関係の説明
- ・現代的な外観の建築デザインと周囲との調和箇所の説明
- ・広場へのパブリックアート設置の推奨
- ・B1F 外側にあるスロープの移動の安全性確保
- ・B2F スロープ近く の駐車スペースの車の通行への影響の検討
- ・イベント時の駐車スペースの事前の検討
- ・外壁材料、外壁の角度による反射率の変化の検討
- ・街区の角から離れた場所への臨時停車スペースの設置
- ・屋上突出物に配慮した建物デザイン
- ・外観デザインに伴い発生する可能性のある光害の対処
- ・水盤の夜間照明の強化
- ・道の仕上げによる各動線の分離
- ・地域特色と企業のイメージ向上を目的とした夜間照明の更なる工夫
- ・車の排気がある地下階への会議室と銀行設置の妥当性の検討
- ・臨時街区の角から離れた場所への臨時駐車場の配置計画

## (2)-4 実務的な観点からの意見

### <考察>

審議に参加している専門分野の委員が指摘していることが多い。特に植栽、構造安全に関する指摘が多く見受けられる。

### <指摘項目の例>

- ・高木の楠の成長空間を考慮した栽植距離
- ・楠の下の低木の増加、緑化空間の立体化
- ・大型車両用の駐車スペースの調整
- ・運搬用駐車場へのトラック駐車スペースの必要性
- ・低木は 5.4KG/M<sup>2</sup>の土の再検討
- ・太陽光が不足すると色が暗くなるスイートピ
- ・10CM の楠の容器苗の使用
- ・遮光性が低い大王椰子と大理石の椅子の組み合わせの検討

## (2)-5 現行法令では対応できない項目(ダブルスキンに関わる)

### <考察>

事例3は新構法であるダブルスキンの構法を利用している。現行法令では対応できない箇所があるため、面積の検討、省エネ、反射、平面機能などの指摘項目は協議で判断している。

### <指摘項目の例>

- ・ダブルスキンの外観による規定に則った建築面積と床面積の検討
- ・外観のガラスによる光害と空調負荷の対策検討
- ・建物形態に伴う偏心モーメントの可能性による構造の再検討
- ・平面の機能性検討
- ・ダブルスキンに関わる床面積認定の建築管理局への問い合わせ
- ・季節ごとの光害、ビル風の影響の説明
- ・ダブルスキンによる環境への影響の説明
- ・外壁のメンテナンス方法の検討
- ・ダブルスキンによる延床面積の再計算に伴う駐車台数の確認

## (2)-6 事例3で繰り返し指摘されている項目

### <考察>

事例3は敷地の中に既存の老樹があるため、どのように保存するか審議の各段階で繰り返し言及されている。

### <指摘項目の例>

- ・緑化の増加、緑化率の規定遵守、既存老樹の移植検討
- ・文化局の意見に従った老樹保存の検討

## (3) インタビューの結果

事例3に関わる開発者、設計者、審査員に対するインタビュー結果は以下のようにまとめられる。

### (3)-1 開発者の意見

- ・オープンスペースの利用と維持面の問題
- ・水盤の設置の実用面における配慮が必要
- ・意匠と使用のバランスが必要

### (3)-2 設計者の意見

- ・開放空間奨励を利用した案でなくても、よいオープンスペースを創出することは可能。

### (3)-3 審査員の意見

- ・ダブルガラスカーテンウォールは高雄市の亜熱帯の天候には相応しくない
- ・本案は環境への影響配慮が審査のポイント

## (4) 日本の制度との比較の結果

- ・本事例は容積奨励を利用していないため、日本の制度との比較を行っていない。

### 3.5 事例4(住宅、ホテル複合ビル)の分析

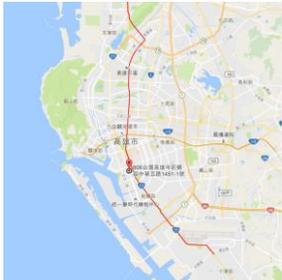
#### 3.5.1 基礎情報

##### (1) 事例内容

事例4は高雄市南部の前鎮区に所在する住宅とホテル複合のビルである。敷地は高雄港に隣接し、高雄市のランドマーク85タワーを見渡すことができる。本事例は、高雄市で二番目に高い超高層ビルである。

本案は1993年に建築許可が降りた計画の設計変更申請を行っているため、現行の容積率は適用されない(当時は容積率が存在しないため)。しかし、総合設計制度の審議対象となっている(表3.5.1, 図3.5.1, 図3.5.1)。

表 3.5.1 事例4(住宅、ホテル複合ビル)の開発資料

案名	事例4(住宅、ホテル複合ビル)新築工事		
申請者	D社		
設計者	D事務所		
土地使用建築設計資料	敷地の使用分区	住宅区	
	敷地の面積	4636m <sup>2</sup>	
	敷地の床面積	166442.98 m <sup>2</sup>	
	住宅使用面積	98476.42 m <sup>2</sup>	
	商業使用面積	33891.43m <sup>2</sup>	
	各階使用状況	B1F~B7F:駐車場 1F:ロービー 2F~16F:ホテル 17F~61F:集合住宅	
	法定建蔽率	54%	
	使用した建蔽率	53.67%	
	法定容積率	420%	
	使用した容積率	容積率未実施地区	
	世帯数	243	
容積率のボーナスの種類と面積	総合設計	公開空地有効面積	1383.4m <sup>2</sup>
		容積率の割り増し	158.26 m <sup>2</sup>
	駐車増設要点	容積率の割り増し	0
容積移転	地下鉄隣接地区	移入床面積	0
		移入床面積敷地基準容積	0
	Zoningから指定した地区	移入床面積	
		移入床面積敷地基準容積	
前面歩道の仕上げ	大理石		
正面植栽の種類			
緑化率	80.32%		
 <p>出典:google map</p>			
		適用制度 総合設計審議	
		適用斜線制限 1:3.6斜線制限	

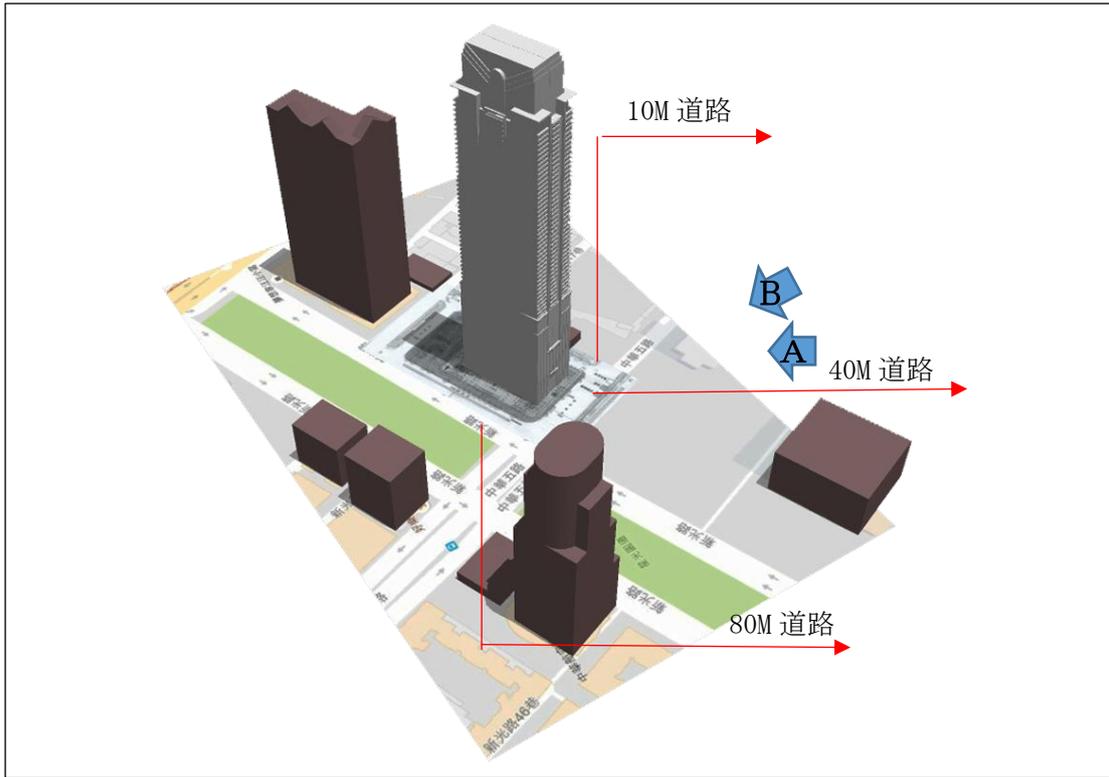


图 3.5.1 事例 4(住宅、ホテル複合ビル)の敷地周辺



图 3.5.2 事例 4(住宅、ホテル複合ビル)の敷地周辺

## (2) 竣工延期のプロセス

1993年既に建築許可を取得した案であり、当初は2006年12月19日に竣工する予定であったが、景気の影響で長期間着工されてなかった。最長竣工期間は11年であり、期限内で竣工しない場合は建築許可が撤回されるため、2013年に一回目設計変更の申請を提出し、プロジェクトが再開した。高雄市は、1993年時点では容積率を導入しておらず、前面道路の幅と斜線制限のみで容積をコントロールしていたため、現行の容積率制度の対象とはならなかった。総合設計を対象とした審議制度は1993年時点では存在しなかったが、2013年に変更設計を提出した際は審議制度が実施されており、審議を受ける必要があった。また、現在のペースでは最長竣工期間である11年を超過する見込みであり、高雄市建築管理部門に意見を求める必要がある(図3.5.3)。

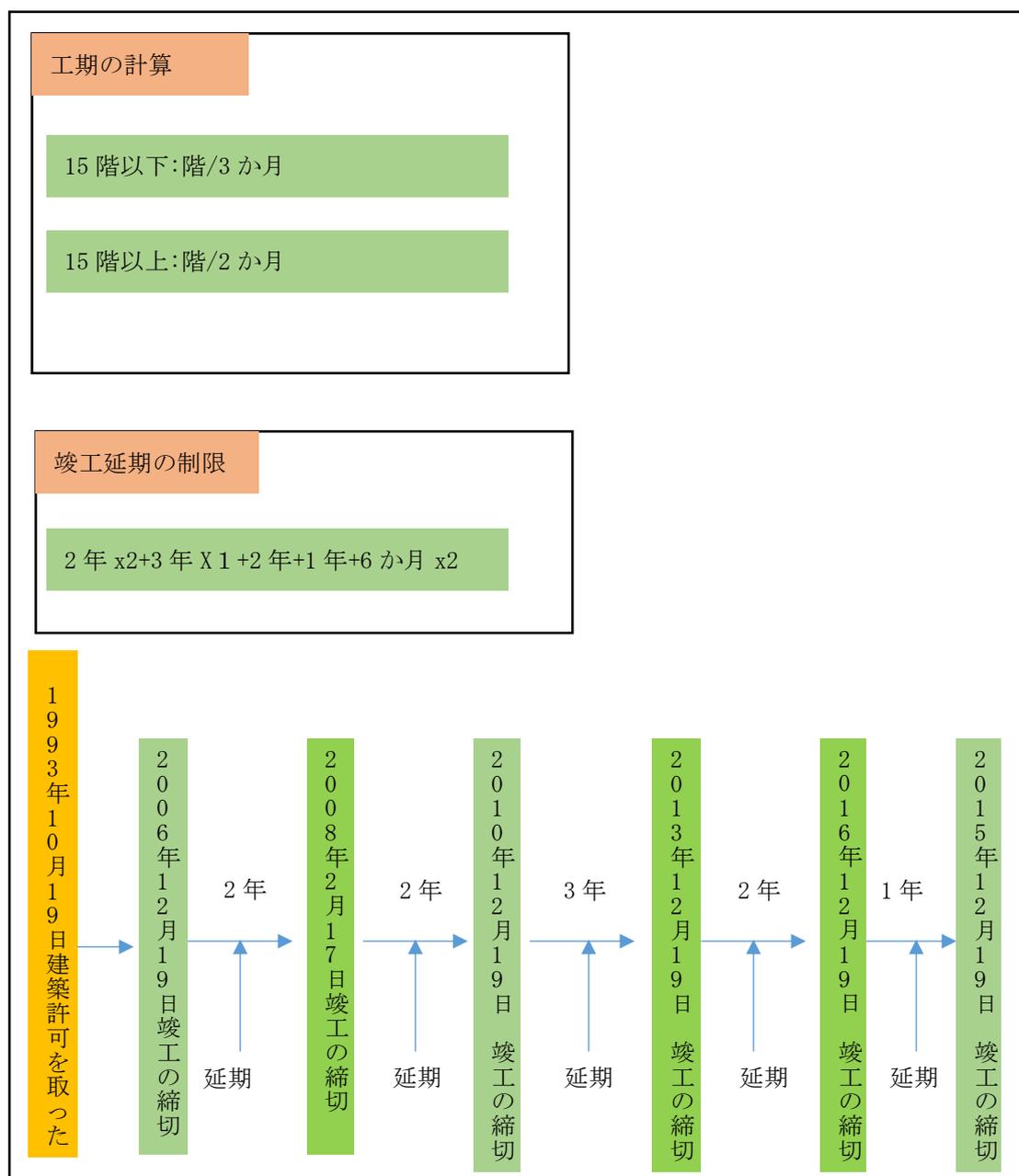


図 3.5.3 事例4(住宅、ホテル複合ビル)竣工延期のプロセス

### (3) 審議のプロセス

1993年時点で建築許可が降りており、当時は総合設計の審議制度が存在しなかったため、審議は受けていない。2013年に一回目変更設計を申請した際に審議を受け、着工までに合計3回の預審を受けている(図3.5.4)。

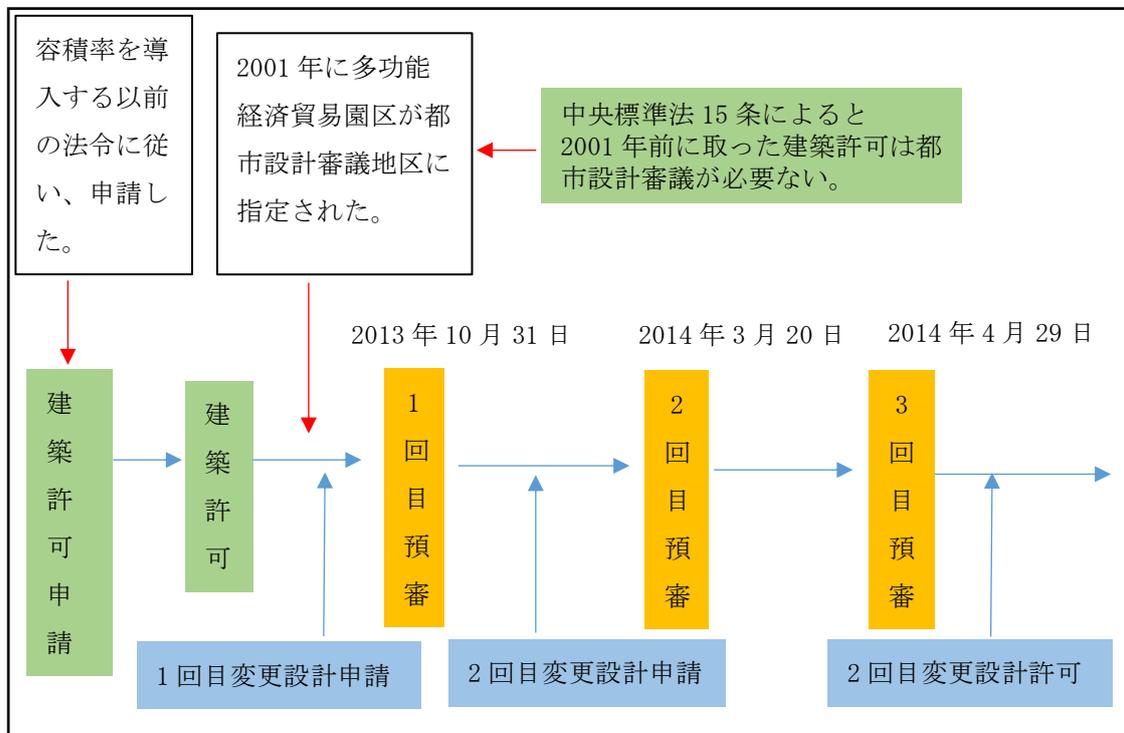


図 3.5.4 事例4(住宅、ホテル複合ビル)審議のプロセス

### (4) 容積率の緩和

公開空地の設置は、容積率の割り増しではなく高度緩和を目的としていた。そのため、公開空地による容積率の割増はわずか58.26m<sup>2</sup>を申請している(図3.5.5)。

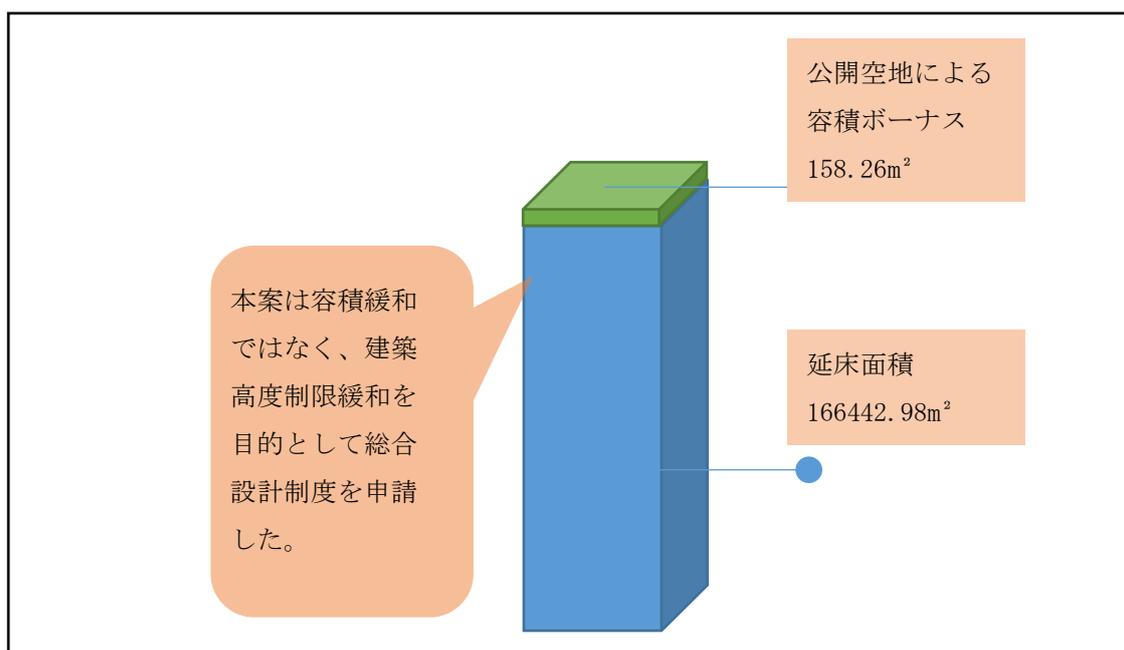


図 3.5.5 事例4(住宅、ホテル複合ビル)容積率の緩和

### (5) 高雄市未実施容積管制地域の高度制限の検討

本案は容積率を導入する以前の総合設計制度により高度制限の緩和がなされた案である。高度が緩和されたことに伴い、容積も大きくなっている(図 3.5.6, 図 3.5.7, 図 3.5.8)。

#### ・容積率導入以前の通例

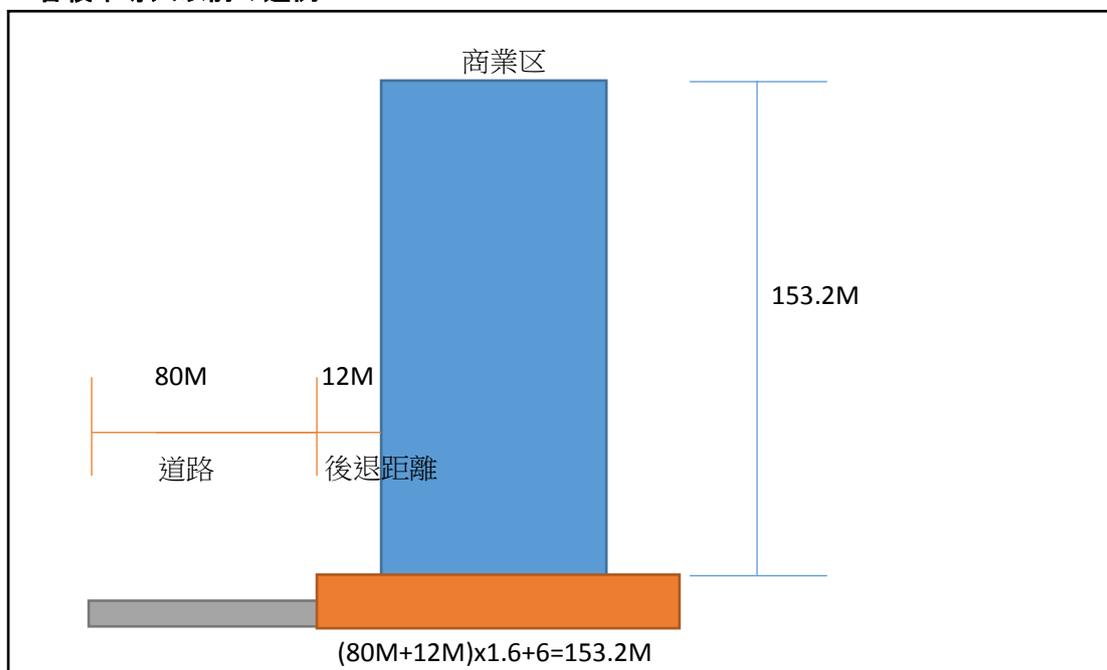


図 3.5.6 事例 4(住宅、ホテル複合ビル)の敷地通則で検討した結果

#### ・容積率導入以前の総合設計による高度制限の緩和

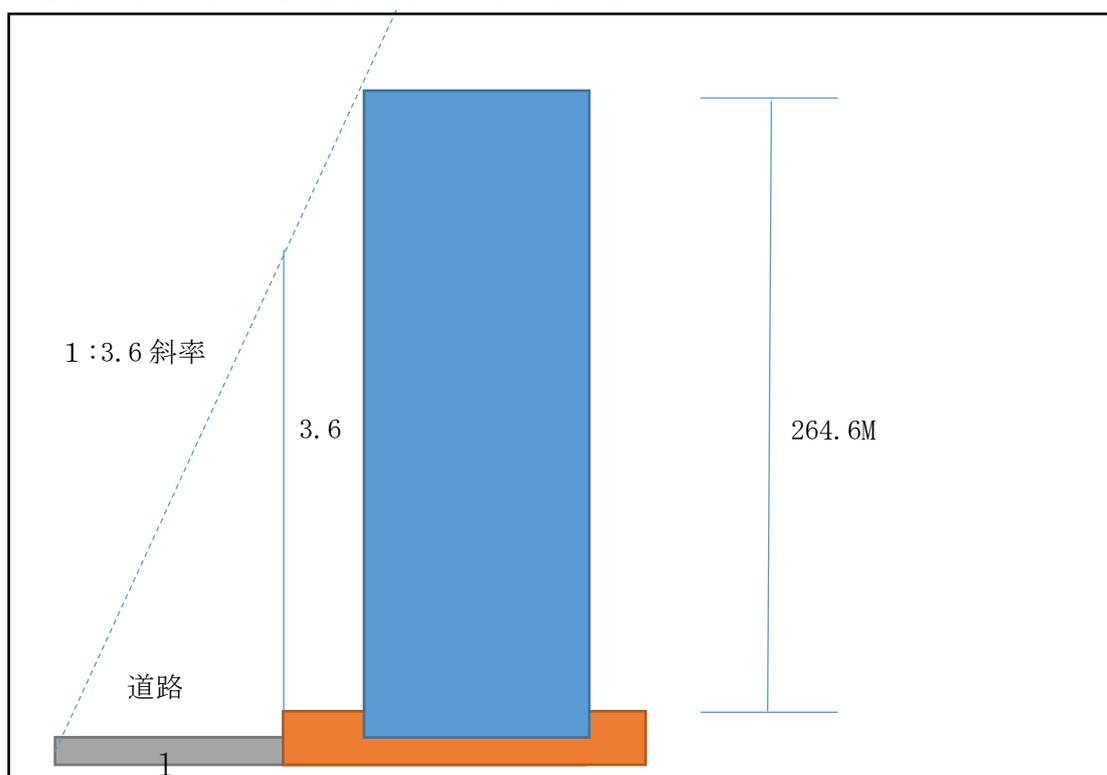


図 3.5.7 事例 4(住宅、ホテル複合ビル)の敷地未実施容積管制総合設計の高度制限の緩和

・ 高度制限

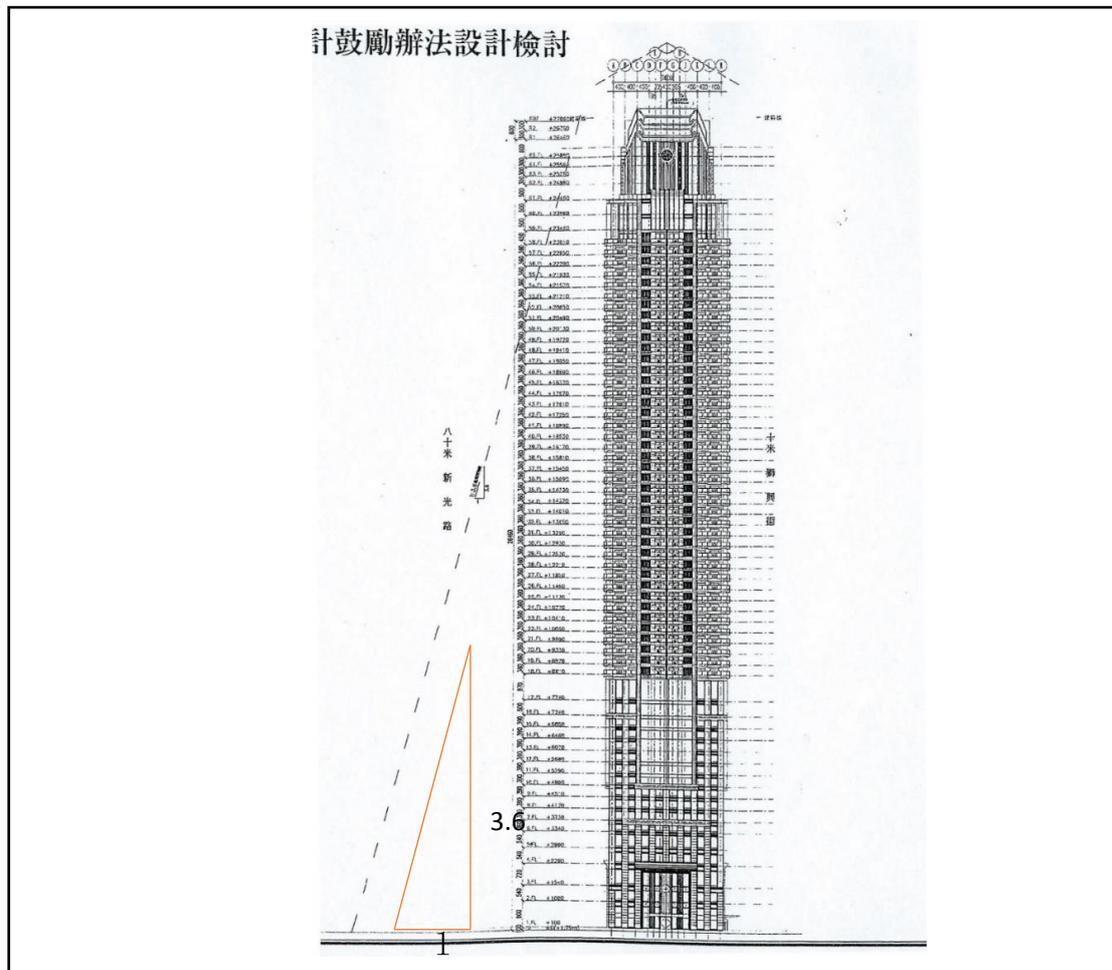
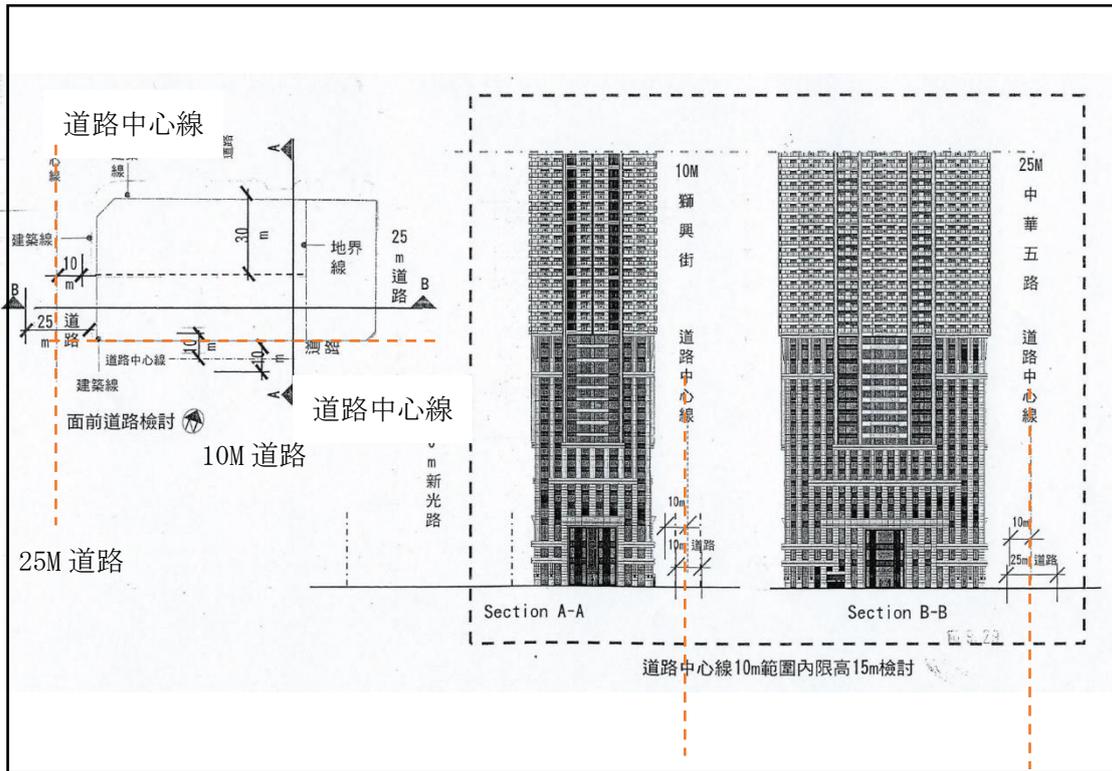


図 3.5.8 事例 4(住宅、ホテル複合ビル)の検討した結果。

### 3.5.2 二次審議(預審2)

#### (1) 第二次案の説明

1993年の第一次案の資料は、高雄市の都市發展局に保管されておらず、入手不可能であった。そこで、本案の分析は第二次案から行う。

第二次案では、敷地正面に80M道路が隣接しており、65階立ての建物はセットバックしている。(図3.5.9)のオレンジ色の線で囲まれた広場状の開放空間を申請している。

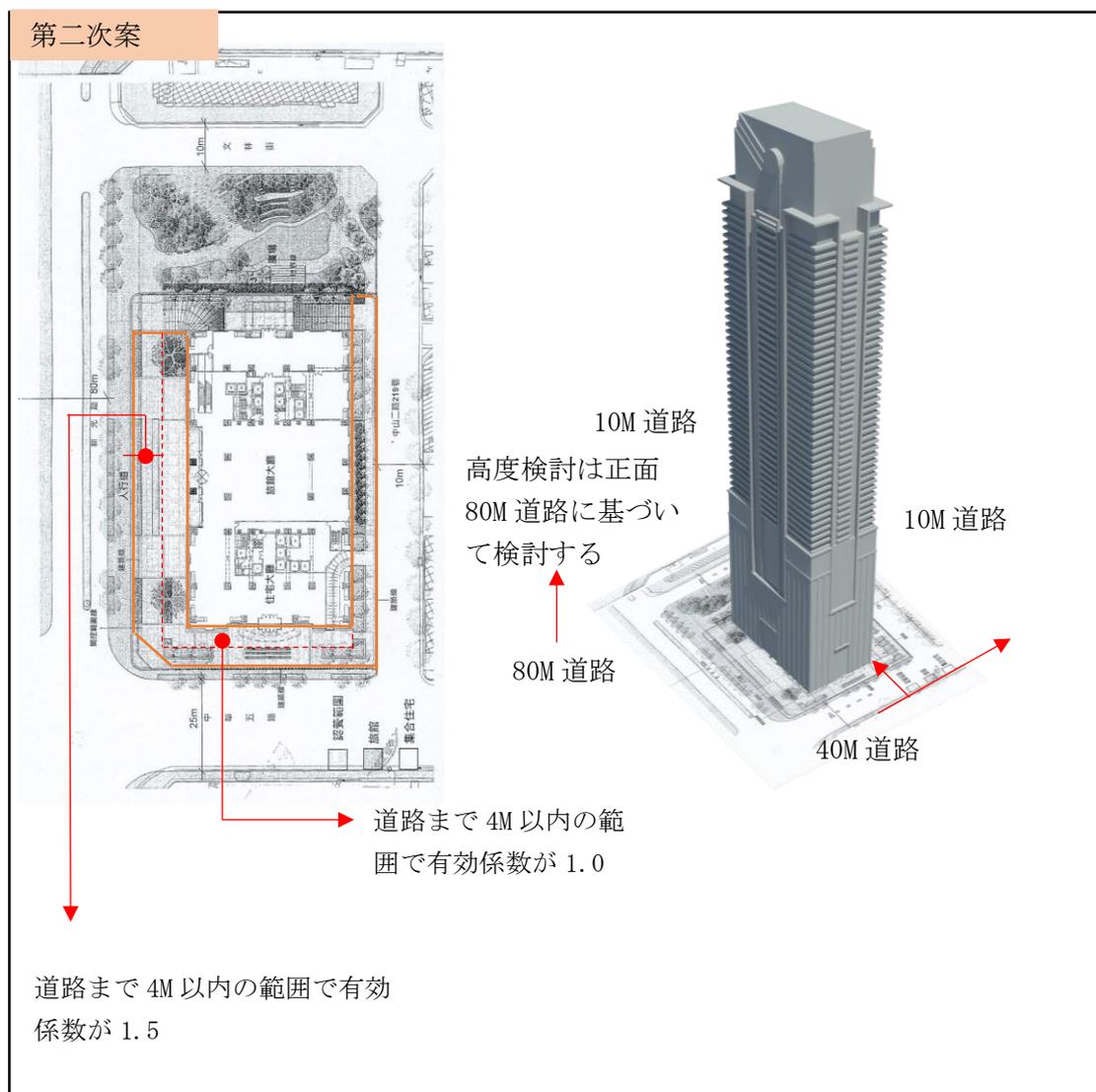


図 3.5.9 事例4(住宅、ホテル複合ビル)第二次案の説明

**(2) 預審 2 (2014 年 3 月 20 日) での指摘事項**

図面の誤りに関する指摘が大半であり、開放空間に関連する指摘はなかった(表 3.5.2)。

表 3.5.2 事例 4(住宅、ホテル複合ビル) 預審 2(2014 年 3 月 20 日)での指摘事項

A 図面	A1 外観	1. 各立面図の添付、規定に従った屋上突出物の計画 2. 色彩見本と材料番号の誤り 3. 立面図の景観照明設計計画の追加
	A2 その他	1. 一階の平面図の着色 2. 61F 空中廊下および 62F テラスの断面図の追加 3. 地下駐車場の番号、回転半径、車道の幅の追加 4. 平面図に従った P4-20 断面図の修正 5. 報告書の道路名の統一 6. P5-12 文字の建築線から境界線への訂正 7. 報告書の図面と文字の解析度の修正 8. 庇の記載の確認
B 計画(開放空間)	該当なし	
C 計画(その他)	C1. 利便性向上を目的としたバイク駐車動線の短縮	
D 法令	D1. 水盤設置に対する建築管理局の同意の必要性 D2. 屋上の装飾品の変更に対する委員会の同意の必要性	

### (3) 預審 2(2014 年 3 月 20 日)での指摘事項の法令との関連

D2 の指摘事項は、建築高度と関係があるため、委員会の同意が必要となる。本案は都市設計審議法令を実施する以前に建築許可が降りており、審議を必要としない為、都市発展局に相談することになった(表 3.5.3)。

表 3.5.3 事例 4(住宅、ホテル複合ビル) 預審 2(2014 年 3 月 20 日)での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に 明記あり	基準に基づく項目		
	該当なし		
	基準以上の要求		
	該当なし		
	基準が曖昧な項目		
	D1	開放空間における水盤設置の許可 水盤設置に対する建築管理局の同意の必要性 法令	D2
(2) 法令に 明記なし	C1 北側隣地への環境対策 利便性向上を目的としたバイク駐車動線の短縮 推奨		

### (4) 預審 2(2014 年 3 月 20 日)での指摘事項への対応(表 3.5.4)

表 3.5.4 事例 4(住宅、ホテル複合ビル) 預審 2(2014 年 3 月 20 日)での指摘事項への対応

預審 2 意見	対応
(1) 法令に明記あり(基準に基づく項目)	
該当なし	
(1) 法令に明記あり(基準以上の要求)	
該当なし	
(1) 法令に明記あり(基準が曖昧な項目)	
D1 水盤設置に対する建築管理局の同意の必要性 法令	○ 意見の通り対応
D2 屋上の装飾品の変更に対する委員会の同意の必要性 法令	○ 意見の通り対応
分析 D1 法令による基準が曖昧な箇所があるため、審議によって決定している。協議型制度の特徴を示している。 D2 建築高度の認定と関係があるため、指摘されている	
(2) 法令に明記なし(推奨項目)	
C1 利便性向上を目的としたバイク駐車動線の短縮 推奨	○ 意見の通り対応
分析 C1 利用時の交通安全に配慮した発言である。他の事例でも指摘されており、委員の関心項目であると推察出来る。	

### 3.5.3 三次審議(預審3)

#### (1) 第三次案の説明

預審2の指摘を踏まえ、第三次案では、公開空地と屋上突出物との設計変更を行っている。公開空地は下の図の通り、緑化面積を増加し水盤のデザインを調整している。屋上突出物は下の断面図の通り、突出物の中にある機械室などの空間を調整している

(図3.5.10-15)。

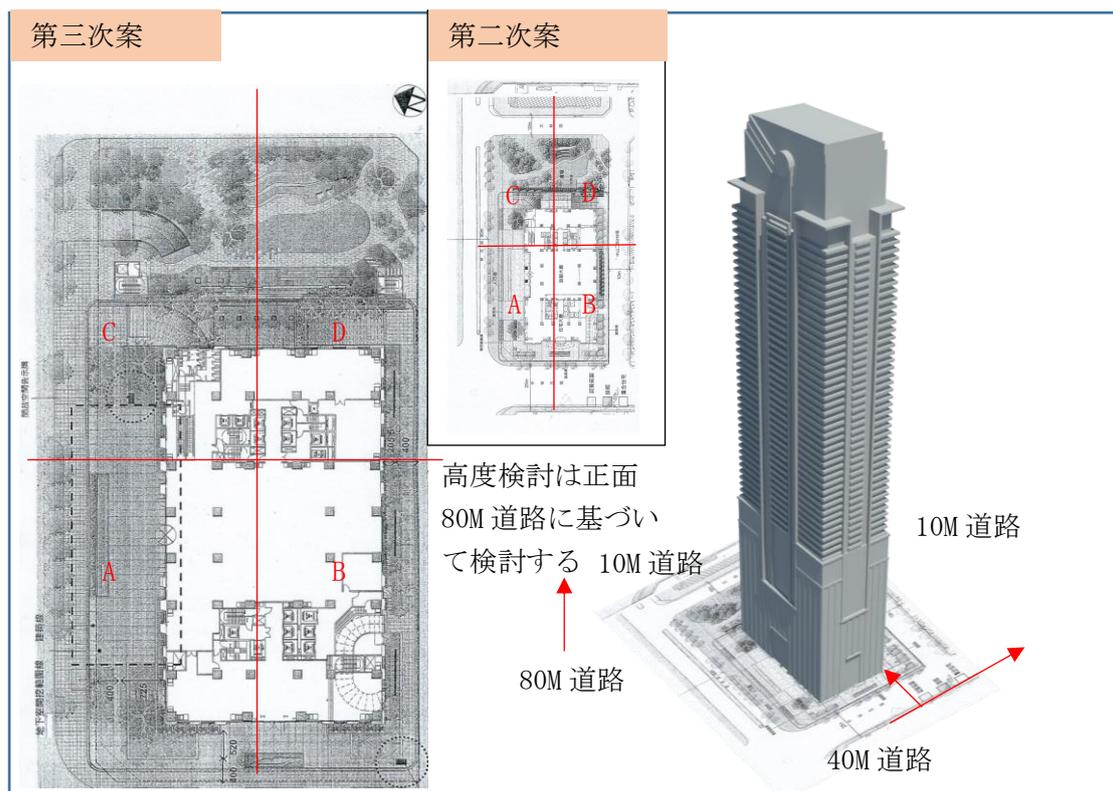
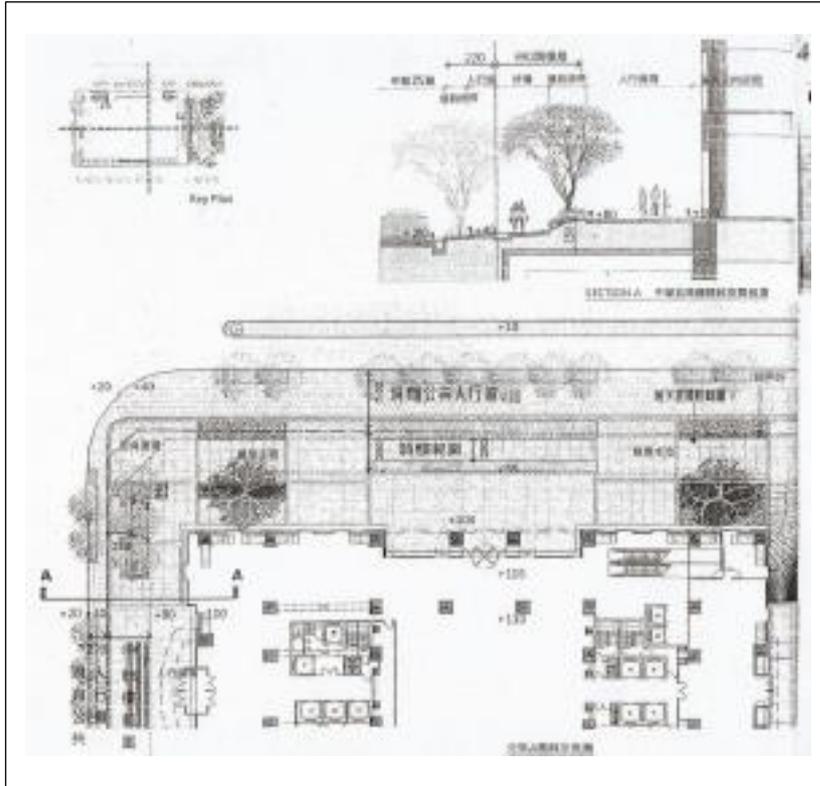


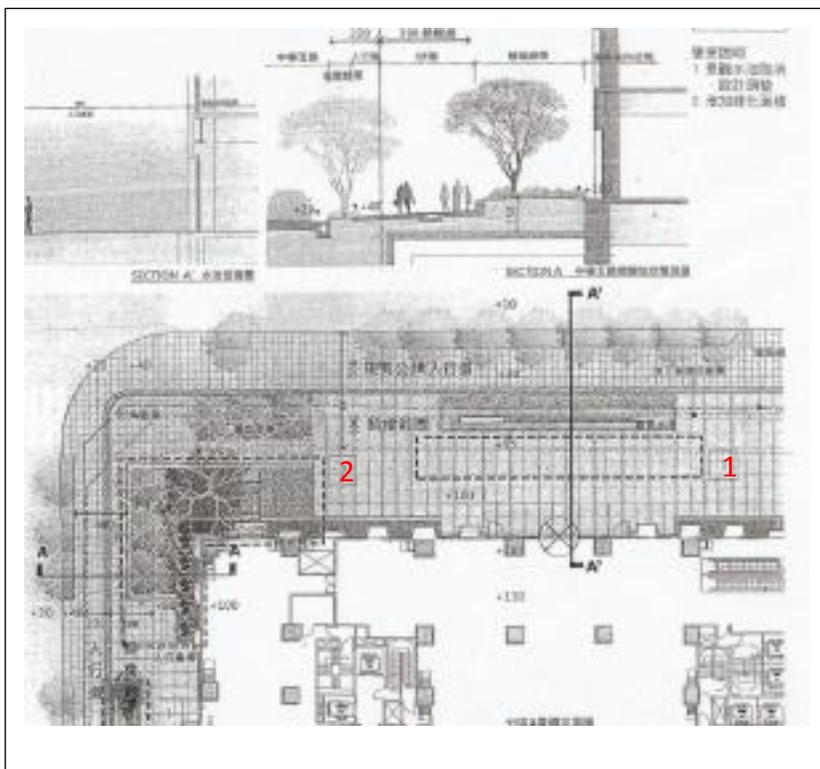
図 3.5.10 調整済みの第三次案

・公開空地の変更

A-1 A区(変更前)



A-1 A区(変更後)

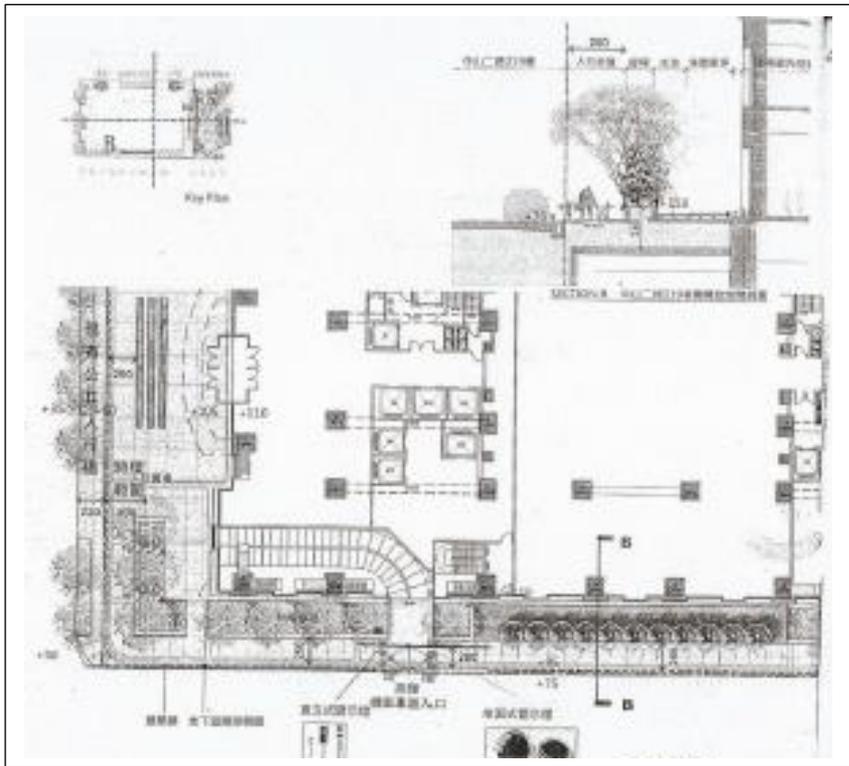


変更の説明

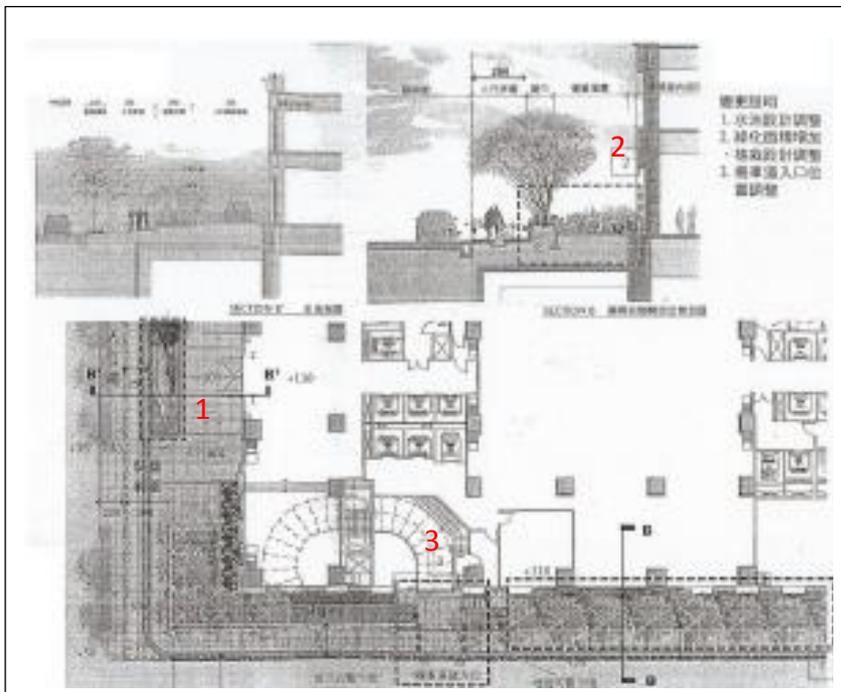
1. 水盤設置の取りやめ
2. 緑化面積の増加

図 3.5.11 調整済みの第三次案の説明

B-1 B区(変更前)



B-2 B区(変更後)



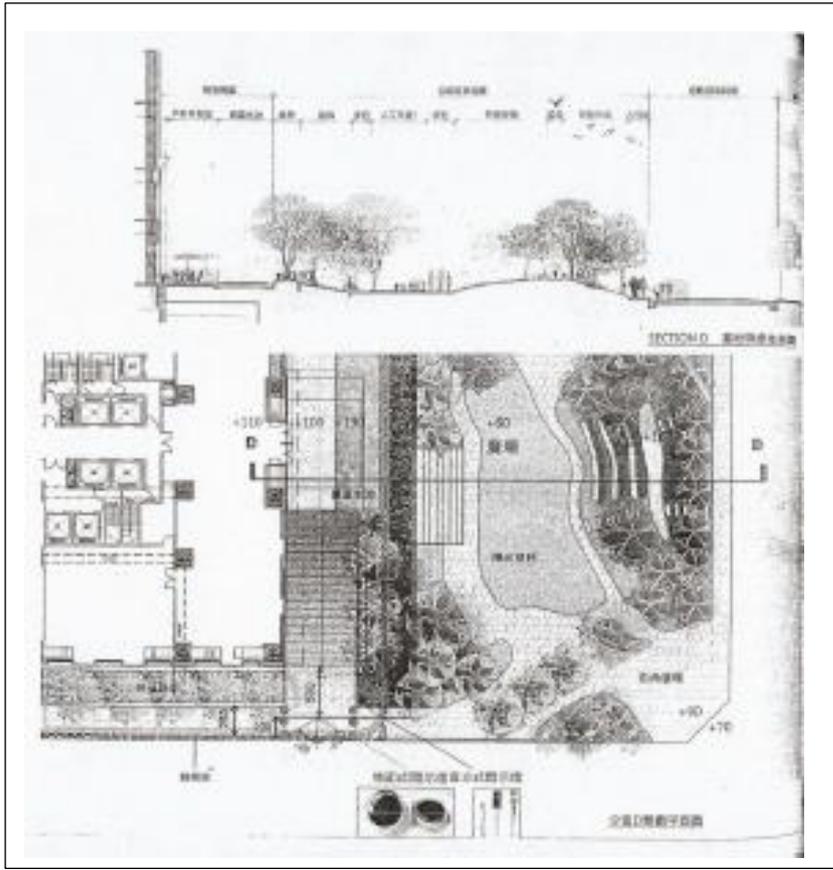
変更の説明

1. 水盤のデザイン調整
2. 緑化面積の増加
3. バイク駐車場入口の位置の調整

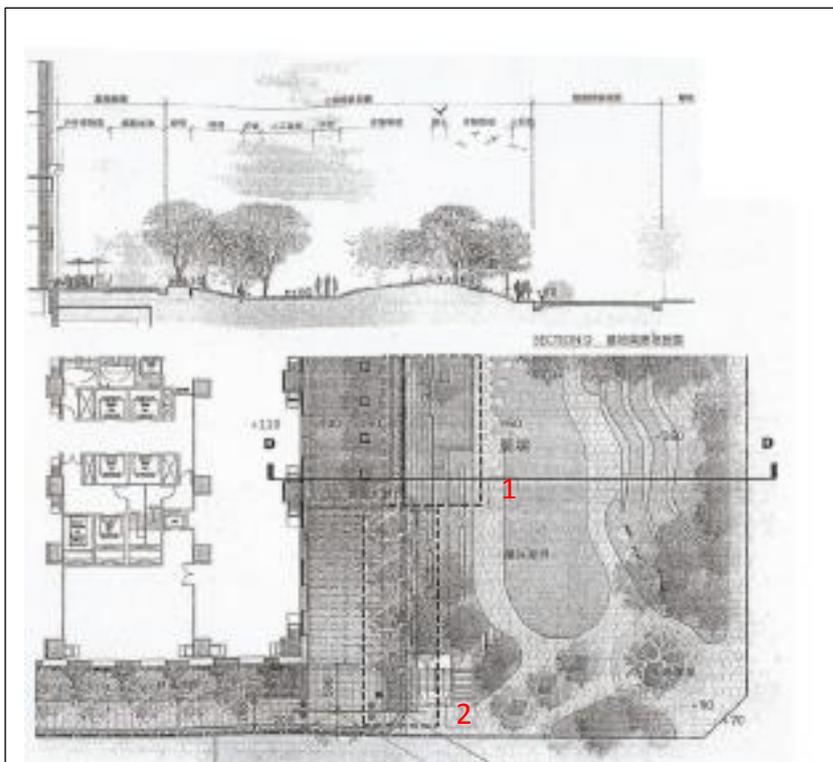
図 3.5.12 調整済みの第三次案の説明



D-1 D区(変更前)



D-2 D区(変更後)



- 変更の説明
1. 水盤のデザイン調整
  2. 緑化面積の増加

図 3.5.14 調整済みの第三次案の説明

・屋上突出物の造型の変更

A、変更前



B、変更後

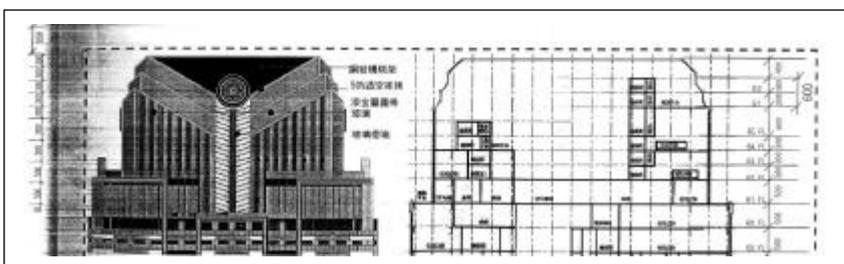


図 3.5.15 調整済みの第三次案の説明

## (2) 預審 3(2014 年 4 月 29 日)での指摘事項

開放空間の指摘事項 B1「プライバシーと公益性のバランスを取る」という意見は研究事例の中で一回のみ出た意見である。そして、研究事例の中で唯一高度 300M 弱のプロジェクトのため、指摘事項 B3「高層ビルの景観に対する影響」も一回のみ確認出来た意見である(表 3.5.5)。

表 3.5.5 事例 4(住宅、ホテル複合ビル)預審 3(2014 年 4 月 29 日)での指摘事項

A 図 面	A1 外 観	1. パースの敷地周辺の提示
	A2 公開空 地	1. 水盤の断面図の追加、水盤上の壁に対する委員会の同意 2. 公開空地の景観断面図の追加、平面図の段差の表記 3. 公開空地面積の検討と平面図の不一致 4. 平面図における公開空地掲示板の位置の明記 5. 1階平面図と景観図の植栽の位置の不一致
	A2 その他	1. 面積計算表の土地謄本の面積に従った表記 2. 構造部材の寸法の表記の追加
B 計 画 ( 開 放 空 間 )	B1. 公開空地の安全性と開放性のバランス確保 B2 エントランス正面の造型壁の憩い施設の設置物としての扱い B3. 景観に対する影響が大きい建物による敷地と隣地の広場の一体化の検討 B4. 西南側の角にある花壇の削減による歩道幅の担保 B5. 南側の歩道の緑化率の確保および幅の確保	
C 計 画 ( そ の 他 )	C1. 地下階へのインターネットの設備空間の設置 C2. B1F バイク車道の鉛直化および幅の拡張 C3. 避難空間の確保を目的とした B1F 東南側のバイク駐車場の取りやめ C4. 車道出入口の両側にある植栽の視界を妨げない工夫 C5. 工程日程の期限の厳守	
D 法 令	D1. 預審における指摘内容修正後、自治体の建築管部門の審査、確認による審査 D2. 初審および預審における法令に関する意見の要修正(他の意見は参考程度に修正) D3. 専門法令に関連する箇所の専門法令の遵守 D4. 交通影響評価の審査の必要性、現案と交通影響評価書類の駐車台数の不一致 D5. 制限高度の確認 D6. 屋上階の造型物の許可	
E 構 造	E1. 基礎の種類の説明 E2. 斜めの柱(B1~1FのC3、C7a、C9a)の構造の再検討 E3. C6柱と他の部材の接合方法の説明 E4. 一般的なものより広い幅のDeckスラブの特注品の確認	

### (3) 預審3での指摘事項の法令との関連

基準が曖昧な項目に関して、「装飾品変更」の項目は委員会の同意を得ている。法令に明記なしの項目に関しては、比較的多く取り上げられており、超高層ビルであるため構造に関する内容が多い(表3.5.6)。

表 3.5.6 事例4(住宅、ホテル複合ビル)預審3(2014年4月29日)での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目		
	D1 <b>審査の流れ</b>	D2 <b>優先する指摘項目</b>	D3 <b>専門法令の遵守</b>
	預審における指摘内容修正後、自治体の建築管部門の審査、確認による審査	初審および預審における法令に関する意見の要修正(他の意見は参考程度に修正)	専門法令に関連する箇所専門法令の遵守
	法令	法令	法令
	D4 <b>駐車台数の説明</b>	D5 <b>高度制限の確認</b>	
	交通影響評価の審査の必要性、現案と交通影響評価書類の駐車台数の不一致	制限高度の確認	法令
基準以上の要求			
該当なし			
基準が曖昧な項目			
D6 <b>装飾品変更の許可</b>			
屋上階の造型物の許可	法令		
(2) 法令に明記なし	B1 <b>開放空間の安全性確保</b>	B2 <b>景観、造型塀は憩い施設の1つと認める</b>	B3 <b>設計の向上(隣地と一体化)</b>
	公開空地の安全性と開放性のバランス確保	エントランス正面の造型壁の憩い施設の設置物としての扱い	景観に対する影響が大きい建物による敷地と隣地の広場の一体化の検討
	推奨	推奨	推奨
	B4 <b>歩道幅の担保</b>	B5 <b>歩道幅の拡張</b>	
	西南側の角にある花壇の削減による歩道幅の担保	南側の歩道の緑化率の確保および幅の確保	推奨

<p><b>C1</b> 地下階にインターネットの設備空間の設置 地下階へのインターネットの設備空間の設置</p>	<p>推奨</p>	<p><b>C2</b> バイク車路の計画向上 B1F バイク車道の鉛直化および幅の拡張</p>	<p>推奨</p>	<p><b>C3</b> 避難空間の確保 避難空間の確保を目的とした B1F 東南側のバイク駐車場の取りやめ</p>	<p>推奨</p>
<p><b>C4</b> 視界を妨げない植栽の配置計画 車道出入口の両側にある植栽の視界を妨げない工夫</p>	<p>推奨</p>	<p><b>C5</b> 工程日程の期限 工程日程の期限の厳守</p>	<p>推奨</p>		
<p><b>E1</b> 基礎の種類 基礎の種類の説明</p>	<p>推奨</p>	<p><b>E2</b> 柱の接合状況 斜めの柱 (B1~1F の C3、C7a、C9a) の構造の再検討</p>	<p>推奨</p>	<p><b>E3</b> (柱の) 構造強度の再検討 C6 柱と他の部材の接合方法の説明</p>	<p>推奨</p>
<p><b>E4</b> Deck スラブの幅 一般的なものより広い幅の Deck スラブの注品の確認</p>	<p>推奨</p>				

#### (4) 預審 3 での指摘事項への対応

預審 3 の指摘事項は全て対応している(表 3.5.7)。

表 3.5.7 事例 4(住宅、ホテル複合ビル) 預審 3(2014 年 4 月 29 日)での指摘事項への対応

預審 3 意見		対応
(1) 法令に明記あり(基準に基づく項目)		
D1	預審における指摘内容修正後、自治体の建築管部門の審査、確認による審査 法令	○ 意見の通り対応
D2	初審および預審における法令に関する意見の要修正(他の意見は参考程度に修正) 法令	○ 意見の通り対応
D3	専門法令に関連する箇所の専門法令 法令	○ 意見の通り対応
D4	交通影響評価の審査の必要性、現案と交通影響評価書類の駐車台数の不一致 法令	○ 意見の通り対応
D5	制限高度の確認 法令	○ 意見の通り対応
基準に基づく項目は 5 項目がある。全て対応した。		
(1) 法令に明記あり(基準以上の要求)		
該当なし		
(1) 法令に明記あり(基準が曖昧な項目)		
D6	屋上階の造型物の許可 法令	○ 意見の通り対応
<b>分析</b> D6 協議で委員会の同意を得ている。協議型制度の特徴を示している。		
(2) 法令に明記なし(推奨項目)		
B1	公開空地の安全性と開放性のバランス確保 推奨	○ 意見の通り対応
B2	エントランス正面の造型壁の憩い施設の設置物としての扱い 推奨	○ 意見の通り対応

B3	景観に対する影響が大きい建物による敷地と隣地の広場の一体化の検討	推奨	○	意見の通り対応
B4	西南側の角にある花壇の削減による歩道幅の担保	推奨	○	意見の通り対応
B5	南側の歩道の緑化率の確保および幅の確保	推奨	○	意見の通り対応
<b>分析</b> B1 法令で規定することが難しい項目であり、協議型制度の特徴を示している。 B2 設計の向上に寄与する意見であり、協議型制度の特徴を示している。 B3 敷地周辺への配慮に関する意見であり、協議型制度の特徴を示している。 B4 歩行者の安全利用に関する意見であり、協議型制度の特徴を示している。 B5 設計の向上に寄与する意見であり、協議型制度の特徴を示している。				
C1	地下階へのインターネットの設備空間の設置	推奨	○	意見の通り対応
C2	バイク車道の鉛直化および幅の拡張	推奨	○	意見の通り対応
C3	避難空間の確保を目的としたB1南側のバイク駐車場の取りやめ	推奨	○	意見の通り対応
C4	車道出入口の両側にある植栽の視界を妨げない工夫	推奨	○	意見の通り対応
C5	工程日程の期限の厳守	推奨	○	問題なしと確認
<b>分析</b> C1 設備を将来的に拡充するための意見であり、協議型制度の特徴を示している。 C2 利用時の安全に関わることである。他の事例でも指摘されており、委員の関心の高い項目であると分かった。 C3 避難に関する法令はあるが、法令からは判断しづらい項目であり、審議を通して判断している。 C4 他の事例でも指摘されており、委員の関心のある項目である。 C5 竣工期限の注意を促す意見である。				

E1	基礎の種類の説明	推奨	○	6-4 構造系統に記載
E2	斜めの柱(B1~1FのC3、C7a、C9a)の構造の再検討	推奨	○	問題なしと確認
E3	C6柱と他の部材の接合方法の説明	推奨	○	6-4 構造系統に記載
E4	一般的なものより広い幅のDeckスラブの特注品の確認	推奨	○	意見の通り対応
<b>分析</b> E1~E4 構造専門の委員がいるため、基礎構法に関する指摘がなされている。				

### 3.5.4 協議型制度の特徴的な指摘項目

事例4において、基準以上の要求に関するものは2項目、推奨項目は15項目の指摘がなされている。項目の内容としては、開放空間に関連するものは15項目、構造に関連するものは4項目挙げられた(表3.5.8)。

表 3.5.8 事例4(住宅、ホテル複合ビル) 協議制度の特徴

	預審2 指摘事項	対応	預審3 指摘事項	対応
1、法令に明記あり(基準に基づく項目)				
審査の流れ			D1	○
優先する指摘項目			D2	○
専門法令の遵守			D3	○
駐車台数の説明			D4	○
高度制限の確認			D5	○
1、法令に明記あり(基準以上の要求)				
開放空間における水盤設置の許可	D1	○		
装飾品変更の許可	D2 預審 3D6 類似	○		
装飾品変更の許可			D6 預審 2D2 類似	
に明記なし(推奨項目)				
開放空間の安全性確保	B1	○	B1	
景観、造型塀は憩い施設の1つと認める	B2	○	B2	
設計の向上(隣地と一体化)	B3	○	B3	
歩道幅の担保			B4	○
歩道幅の拡張			B5	○
北側隣地への環境対策	C1	○		
地下階にインターネットの設備空間の設置			C1	○

バイク車路の計画向上			C2	○
避難空間の確保			C3	○
視界を妨げない植栽の配置計画			C4	○
工程日程の期限			C5	○
基礎の種類			E1	○
柱の接合状況			E2	○
(柱の) 構造強度の再検討			E3	○
Deck スラブの幅			E4	○

### 3.5.5 インタビュー

設計者のD事務所の建築師、審査者の高雄市建築管理処の総工程司に対してインタビューを行った。開発者のD社にはインタビューを行うことができなかった。インタビューの結果は(表3.5.9)の通りである。

表 3.5.9 インタビューの結果

インタビューの対象	
開発者	D社
実施せず。	
設計者	建築師 (D事務所)
<p>今回の設計案は、一般の開発案と少し異なり、従来の建築許可をもっている案である。また、ランドマーク建築として開発している点も特徴である。</p> <p>元々の建築許可の段階で高い容積が認められているため、現行の制度で新たに再び容積率緩和を申請する必要はない。建物の高度が高くなるにつれてランドマークとして機能し、都市景観も美しくなる。建蔽率も抑えられるため、広いオープンスペースを設置することが可能となる。</p> <p>上階にはホテルと住宅の二種類の機能があるが、オープンスペースのメンテナンスをホテルが行う様に設定していることも設計側の工夫である。また、超高層ビルのため、植栽を検討する際には、耐風性も考慮に入れている。</p>	
審査者	総工程司 (高雄市建築管理処)
<p>対象地域は高雄市の将来の発展に向けた重点区域である。本案件は容積率を実施する以前に建築許可の承認を受けている。現行の制度ではこのような容積を設定することは出来ないが、建築許可がおりた当時の制度に従うことが通例となっている。対象地域には似た様な状況の建設用地は幾つもあり、現行の法令では、このような開発に対して拘束力を持たない。このような開発案をコントロールし、環境への影響を低減する新たな制度が必要となるのではないか。</p>	

### 3.5.6 まとめ

#### (1)オープンスペースの変化

事例4に対する、これまでの審議過程における計画案への指摘事項の整理・分析・考察を整理すると、協議による設計の変更点は、「歩道の幅を担保するための花壇の削減」と、「南側の歩道の幅の拡張」の2点に整理できる(図3.5.16)。

なお、本事例においては、審議内での指摘項目は全て対応しているが、現在工事中であり、今後の設計変更が行われる可能性もある。

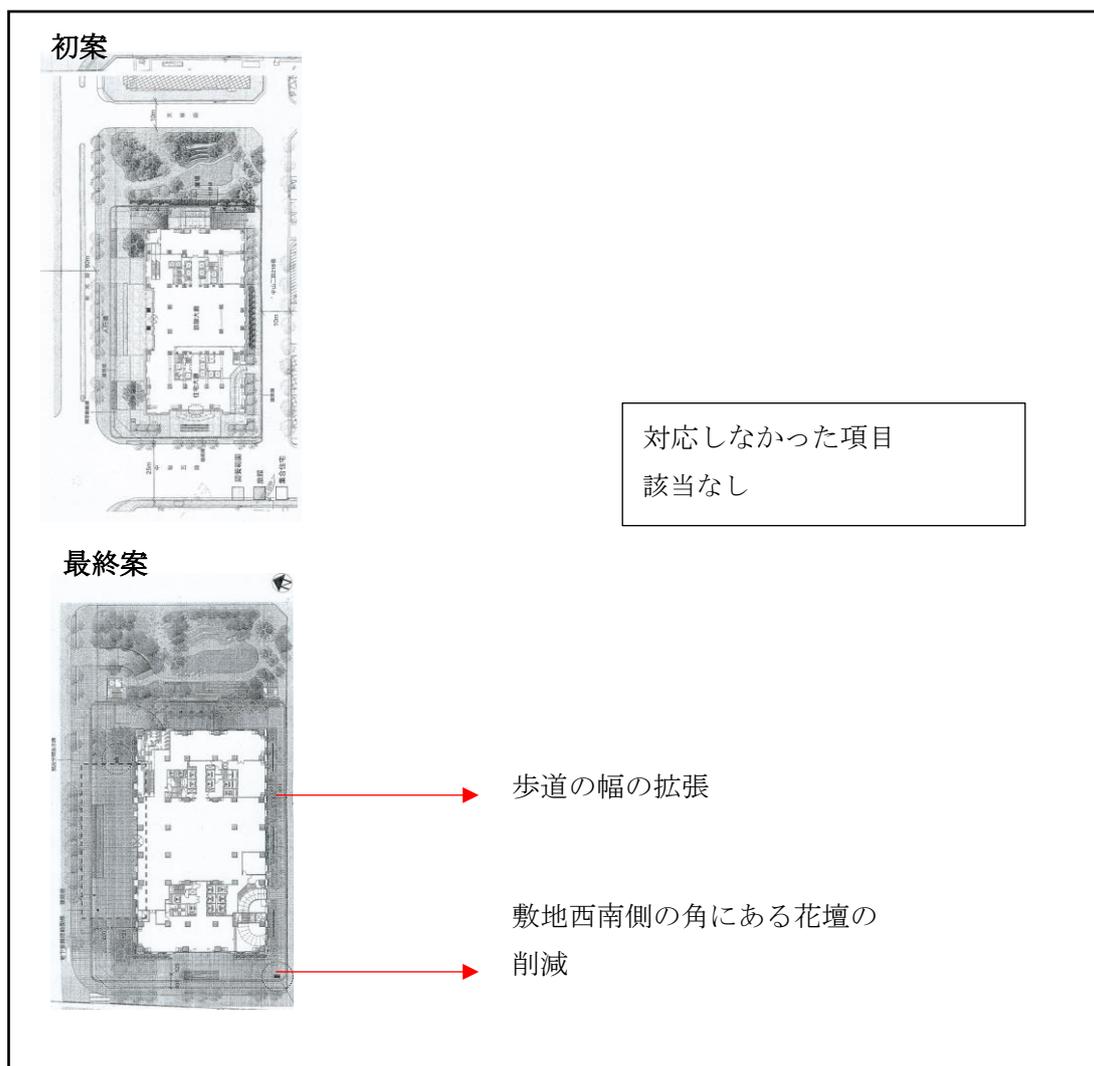


図 3.3.16 事例4(住宅、ホテル複合ビル) 初案と最終案の比較

## **(2) 審査過程の分析結果**

事例4は三回の審議を受けている。各審議段階における分析を総合した結果、協議型制度の特徴を示している項目は「明確な根拠のない委員の感覚による指摘」、「他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目」、「法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目」、「実務的な観点からの意見」、「法令では十分対応できない項目(基準が曖昧な項目)」、「高度制限に関わる指摘項目」の6つに整理できる。以下、それぞれの項目における考察と、その考察のもとになった具体の指摘事項の例を掲げる。

### **(2)-1 明確な根拠のない委員の感覚による指摘**

#### **<考察>**

法令に明確な根拠、基準が示されているわけではない場合に発せられる、委員独自の判断によって要求される項目である。本事例のみではなく、他の事例でもこのような指摘が見受けられる。

#### **<指摘項目の例>**

- ・ エントランス正面の造型壁の憩い施設の設置物としての扱い
- ・ 西南側の角にある花壇の削減による歩道幅の担保
- ・ 南側の歩道の緑化率の確保および幅の確保
- ・ 地下階へのインターネットの設備空間の設置
- ・ 工程日程の期限の厳守

### **(2)-2 他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目**

#### **<考察>**

バイク、車の運転安全については委員の最も関心の高い点であるため、本事例のみでなく、他の事例でも指摘されている。

#### **<指摘項目の例>**

- ・ 利便性向上を目的としたバイク駐車動線の短縮
- ・ 車道出入口の両側にある植栽の 視界を妨げない工夫

### **(2)-3 法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目**

#### **<考察>**

法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目はほとんど推奨的な項目である。このような項目はデザインと敷地周辺環境に関する指摘項目が多い。

#### **<指摘項目の例>**

- ・ 開放空間の安全性と開放性のバランス確保
- ・ 景観に対する影響が大きい建物による敷地と隣地の広場の一体化の検討
- ・ 避難空間の確保を目的とした B1 F 東南側のバイク駐車場の取りやめ

### **(2)-4 実務的な観点からの意見**

#### **<考察>**

審議に参加している専門分野の委員が指摘していることが多い。特に植栽、構造安全に関する指摘が多く見受けられる。

#### 〈指摘項目の例〉

- ・基礎の種類の説明
- ・斜めの柱（B1~1F の C3、C7a、C9a）の構造の再検討
- ・C6 柱と他の部材の接合方法の説明
- ・一般的なものより広い幅の Deck スラブの特注品の確認

#### (2)-5法令では十分対応できない項目(基準が曖昧な項目)

##### 〈考察〉

旧制度を利用した案であり、旧法令では開放空間への水盤の設置は禁止されていないが、現在の法令では開放空間に花壇以外のものを設置してはならないため、指摘されている。

##### 〈指摘項目の例〉

- ・水盤設置に対する建築管理局の同意の必要性

#### (2)-6高度制限に関わる指摘項目

##### 〈考察〉

事例 4 は台湾総合設計の旧制度を利用した案である。1:3.6 の建築高度の斜線制限の検討をしなければならず、屋上の装飾品変更による高度の変更が懸念されるため、指摘されている。

##### 〈指摘項目の例〉

- ・屋上の装飾品の変更に対する委員会の同意の必要性
- ・屋上階の造型物の許可

#### (3)インタビューの結果

事例 4 は開発者へのインタビューは実施することができなかった。設計者、審査員へのインタビュー結果は以下のようにまとめられる。

##### (3)-1 開発者の意見

- ・インタビューは実施していない

##### (3)-2 設計者の意見

- ・建物の高度が高くなるにつれてランドマークとして機能し、都市景観も美しくなる
- ・建蔽率を抑えられるため、広いオープンスペースを設置することが可能
- ・超高層ビルのため、植栽を検討する際には、耐風性も考慮に入れている

##### (3)-3 審査員の意見

・本案のような容積率を実施する以前に建築許可の承認を受けている開発案に対しては、環境への影響を低減する新たな制度が必要

#### (4)日本の制度との比較の結果

- ・本事例は容積奨励を利用していないため、日本制度との比較を行っていない。

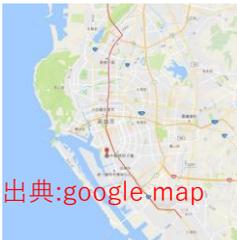
### 3.6 事例5(住宅)の分析

#### 3.6.1 基礎情報

##### (1) 事例内容

事例5は、高雄市南部の前鎮区に位置する集合住宅である。前鎮区は高雄港に隣接し、高雄市が現在積極的に開発している新湾区という地域内の重要な都市計画地域である。この地域では高い、容積率の特別貿易用地が多い。本事例の地域利用区分は第4種住宅区であり、容積率は300%に定められている。容積移転、公開空地の設置、駐車場増設の手段を用いて容積率の割り増しを申請した。また、本敷地は都市設計審議の対象地域に指定されており、幹事会と委員会の合同審議を受ける必要がある(表3.6.1, 図3.6.1, 図3.6.2)。

表 3.6.1 事例5(住宅)の開発資料

案名	E社集合住宅新築工事		
申請者	E社		
設計者	A事務所		
土地使用建築設計資料	敷地の使用分区	第4種住宅区	
	敷地の面積	4650.61m <sup>2</sup>	
	敷地の床面積	34683.73 m	
	住宅使用面積	23357.53 m <sup>2</sup>	
	商業使用面積	0	
	各階使用状況	B1F~B3F:駐車場 1F:公用スペース 2F~28F:集合住宅	
	法定建蔽率	50%	
	使用した建蔽率	27.36%	
	法定容積率	300%	
	使用した容積率	300%	
	世帯数	108	
容積率のボーナスの類型と面積	総合設計	公開空地有効面積	2716.86m <sup>2</sup>
		容積率の割り増し	3254.96 m <sup>2</sup> (23.33%)
	駐車増設要点	容積率の割り増し	930.59 m <sup>2</sup> (6.67%)
容積移転	地下鉄隣接地区	移入床面積	930.59 m <sup>2</sup> (6.67%)
		移入床面積 敷地基準容積	15 %
	Zoning から指定した地区	移入床面積	0
		移入床面積 敷地基準容積	0
前面歩道の仕上げ	大理石		
正面植栽の種類	楠		
緑化率	80.90%		
 出典:google.map		適用制度	
		適用斜線制限	
		1. 都市設計審議	
		2. 総合設計	
		1. 1:3.6 斜線制限	
		2. A S	
		3. $\sqrt{h/2}$ 曲線制限(容積移転を利用)	

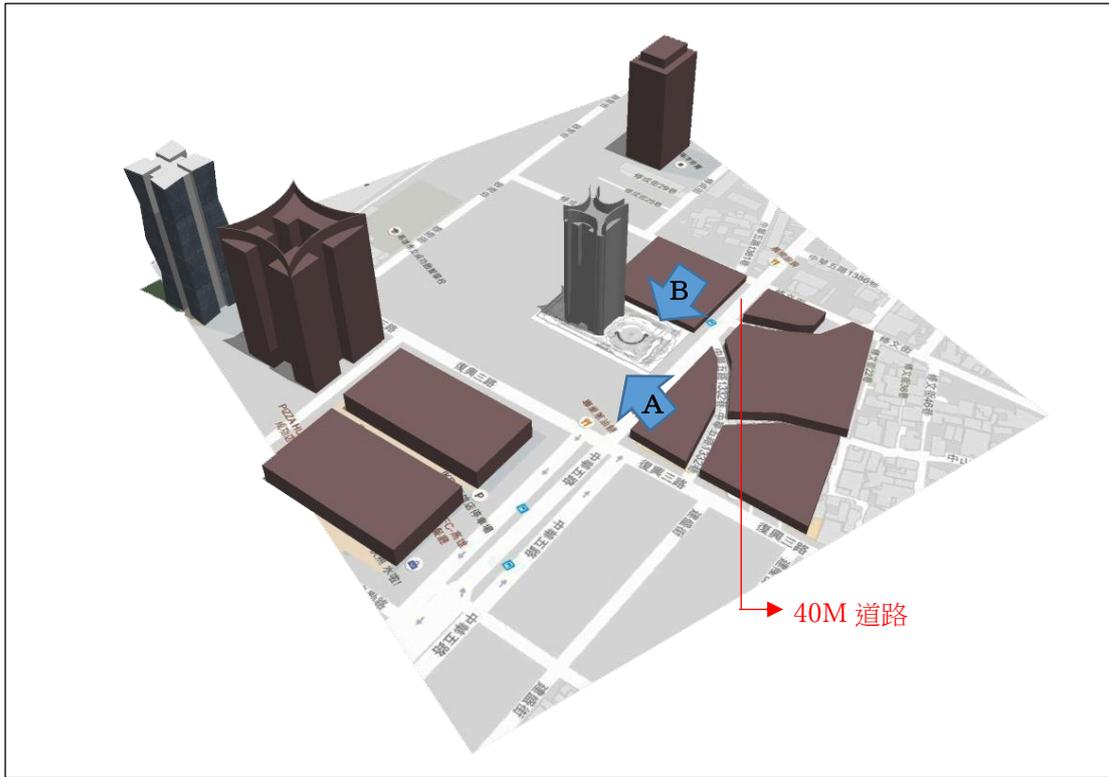


图 3.6.1 事例 5(住宅)の敷地周辺

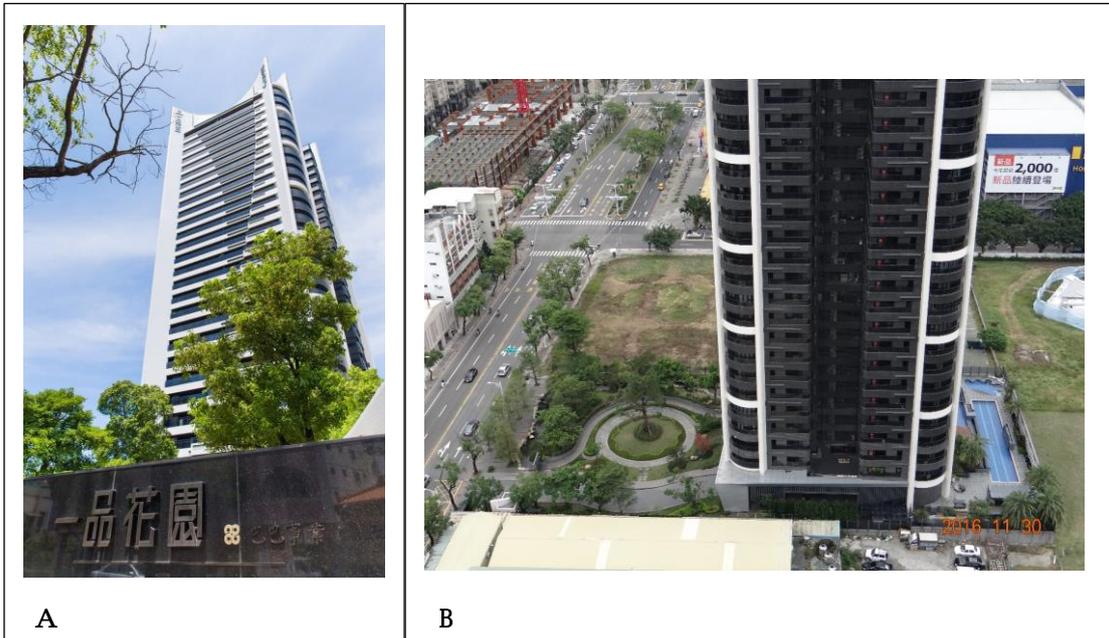


图 3.6.2 事例 5(住宅)の敷地周辺

## (2) 審議のプロセス

事例5(住宅)のプロジェクトは都市設計審議制度と総合設計制度の両方の対象となるため、事例のうち、審議のプロセスが最も複雑な案である。

通常、幹事会と委員会一回ずつの審議審議であるのに対し、本事例では、地下階駐車スペース増設による容積率緩和を申請することによる委員会審議(2回目)、駐車場を地下3階に変更することによる幹事会審議(2回目)を受けている(図3.6.3)。

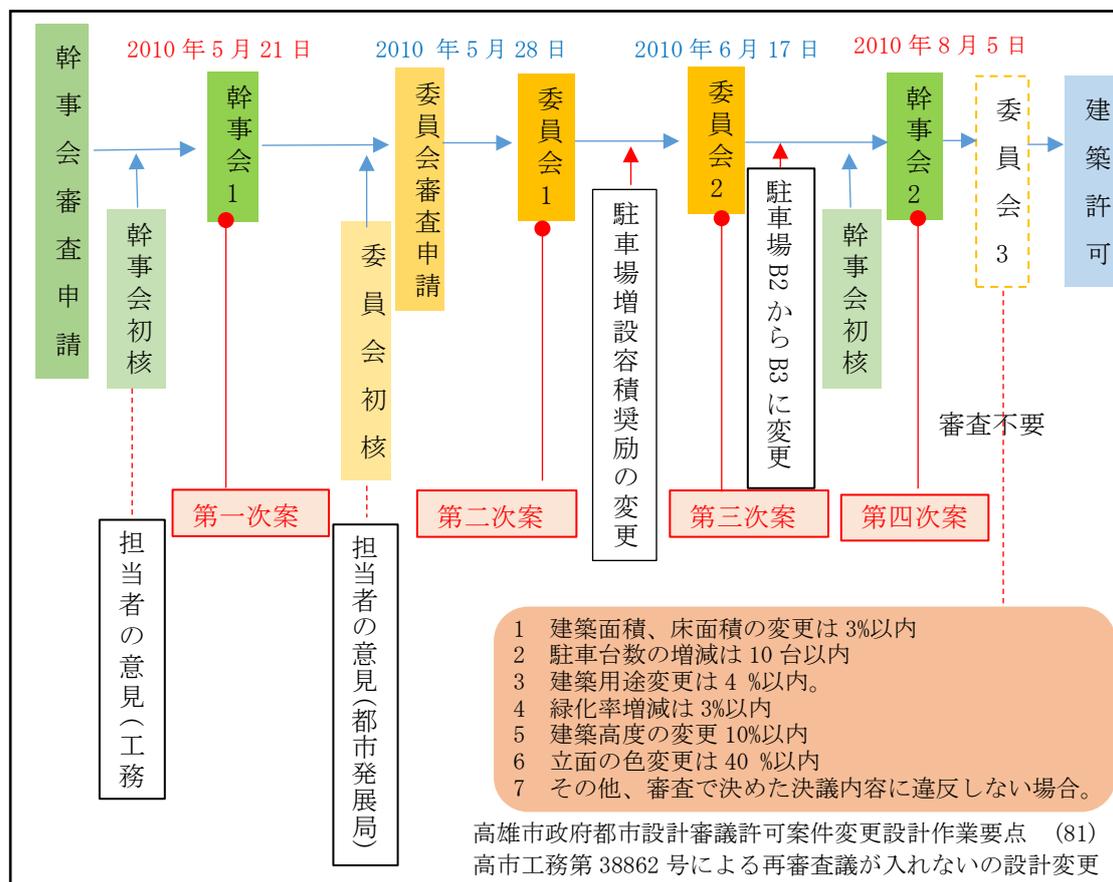


図3.6.3 事例5(住宅)審議のプロセス

### (3) 容積率の緩和

本事例では、図 3. 6. 4の三つの容積率緩和を用いている。

①**容積移転**:容積移転法により、交通拠点（駅など）から半径 800m 以内の敷地は 15%を限度とした容積移転を申請することができる。今回 14. 995%の容積移転を申請し、2092. 20m<sup>2</sup>の容積率の割り増しを得ている。

②**駐車場増設奨励**: 駐車場一台に対し 25m<sup>2</sup>の容積緩和が認定されている。今回増設する台数は 38 台で、平面駐車係数は 1. 0 であり、930. 59m<sup>2</sup>の容積率の割り増しを得ることが出来る。

③**開放空間奨励**: 建築をセットバックして敷地の前方は全て歩道状の開放空間として申請している。開放空間の有効面積は 1811. 24m<sup>2</sup>ため、有効係数は 1. 5 であり、3260. 23 m<sup>2</sup>の容積率の割増を得ることが出来る。

容積率の割り増し分は駐車場増設による 20. 01%、容積移転による 44. 99%、公開空地による 69. 99%があり、合計 135 %となる。

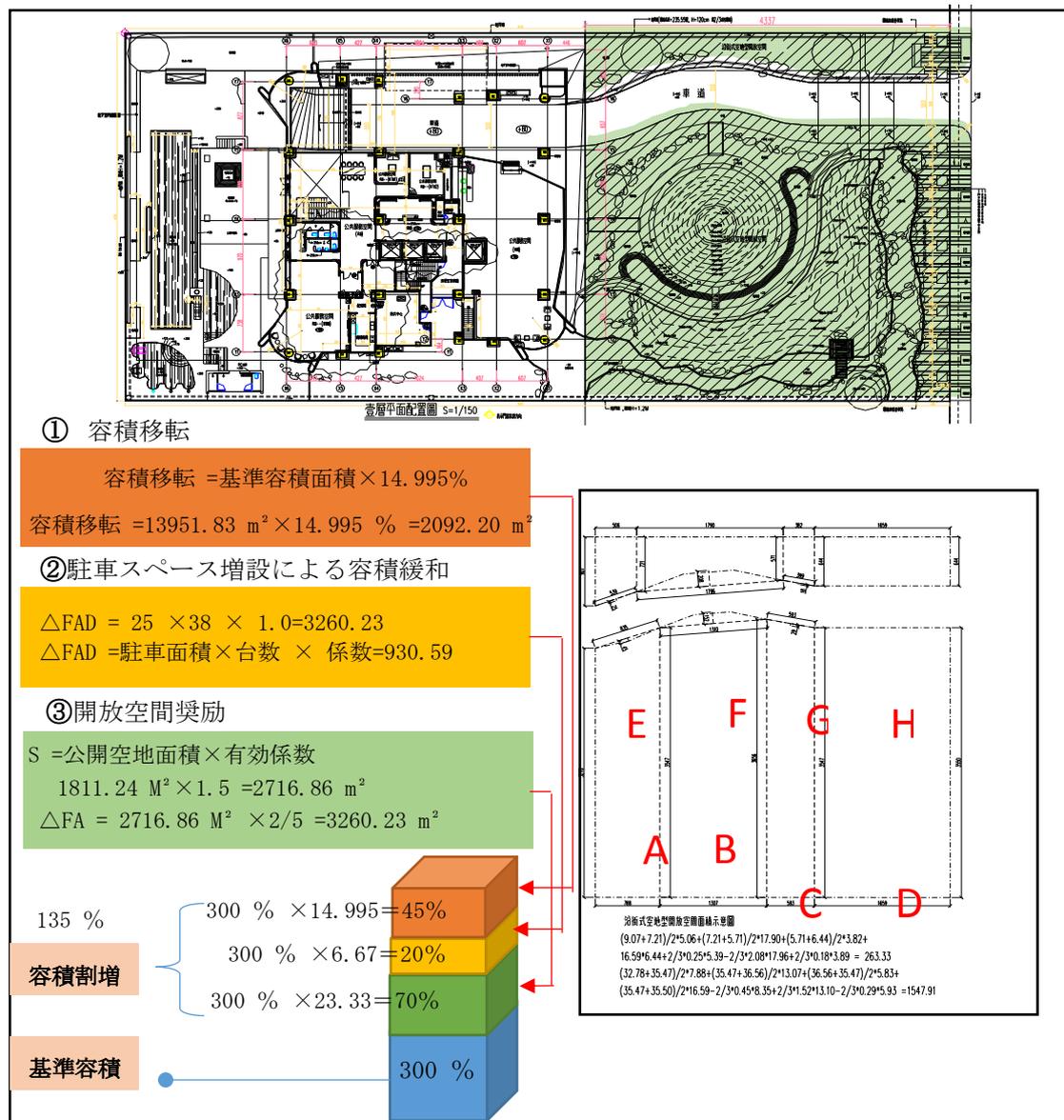


図 3. 6. 4 事例 5 (住宅) 容積率緩和の検討

### 3.6.2 一次審議(幹事会 1)

#### (1) 第1次案の説明

建物はおよそ50メートルセットバックし、敷地の正面には開放空間、裏側には庭を配置している。1階ロビーの前から建物の裏にかけて屋外階段がデザインされている。地下階への駐車場増設は地下2階まで計画している。住宅用途のため建築高度は99.9Mとし、環境影響評価を受審する必要はない(図3.6.5)。

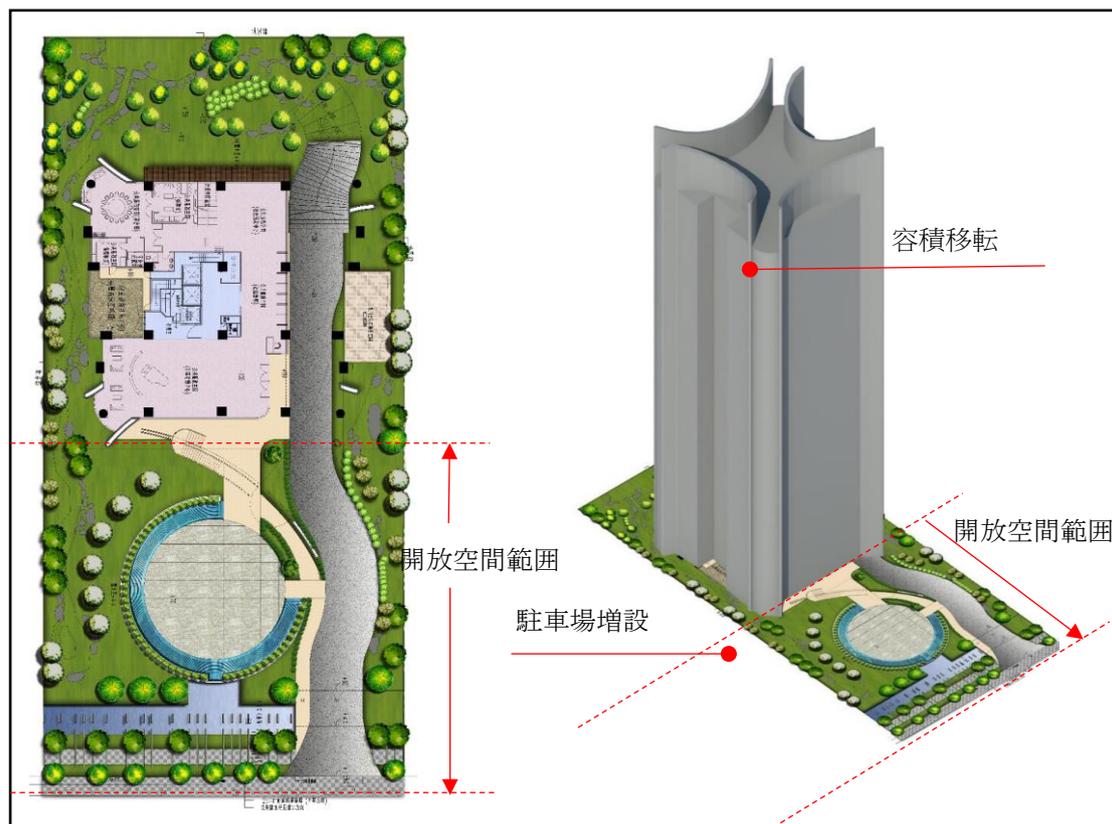


図 3.6.5 第一次案の説明

## (2) 幹事会 1 での指摘事項 (2010 年 5 月 21 日)

都市発展局による初核と幹事会 1 で挙げられた意見は以下の通りである (表 3.6.2)。

幹事会における審議内容は、法令に関する指摘が多い。中でも特に、バイク駐輪場の配置に関する議論が多い。また、開放空間が広場状であると判断され、歩道状の開放空間で申請することの妥当性についても議論されている。

表 3.6.2 幹事会 1 での指摘事項 (2010 年 5 月 21 日)

### ①初核の意見

初核意見	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 容積ボーナスの再検討</li> <li>2. 法令遵守</li> <li>3. B2F へのバイク駐輪場の設置</li> <li>4. 図面の追加</li> <li>5. パスの完成予想図と現場の状況の追加</li> <li>6. 夜間照明計画の必要性</li> <li>7. RFL 図面の追加</li> <li>8. ゴミ収集計画の検討</li> </ol>
------	---

### ②幹事会 1 委員の意見

A 図面	<ol style="list-style-type: none"> <li>A1. RF の緑化図面の追加</li> <li>A2. フェンスの平面図、立面図の添付。</li> <li>A3. パースは周辺状況も含めた表現に修正</li> <li>A4. 図面における車両動線の誤り</li> <li>A5. 平面図のスケールの調整</li> </ol>
B 計画 (開放空間)	<ol style="list-style-type: none"> <li>B1. 植栽覆土深さの検討</li> <li>B2. 駐車場出入口付近の視界の妨げにならない花壇の配置</li> <li>B3. 警報装置および夜間照明の増設、段差のない歩道と車道の境界</li> <li>B4. 緑化面積の再検討</li> <li>B5. 開放空間範囲の再検討</li> </ol>
C 計画 (その他)	<ol style="list-style-type: none"> <li>C1. ゴミ置き場の設置場所の調整</li> <li>C2. 屋上緑化の検討</li> <li>C3. 構造士の委員会の参加</li> </ol>
D 法令	<ol style="list-style-type: none"> <li>D1. バイク駐輪用のスロープ勾配の規範の確認 (建築技術規則 CH15)</li> <li>D2. 屋根装飾物を含めない建築高度の計算の規範の確認 (建築技術規則第 1 条 10-9)</li> <li>D3. 変更箇所 (前面道路の共用駐車スペース) の交通局への申請</li> <li>D4. 市民も利用可能な増設駐車スペース (建築技術規則 CH15)</li> <li>D5. メザニン機器設置スペースの検討 (建築技術規則)</li> <li>D6. 屋上突出物投影面積の検討 (建築技術規則第 1 条 10-9)</li> <li>D7. 防火区画の検討 (建築技術規則第 110 条)</li> <li>D8. 廊下の最短部分と重ならない防火ドアの配置計画</li> <li>D9. 環境影響評価申請の検討 (環境影響評価法)</li> <li>D10. 雨水再利用の検討</li> <li>D11. 環境保全の対策</li> <li>D12. ごみ処理の対策</li> <li>D13. B1F へのバイク駐輪場設置の検討</li> </ol>
F 建築管理	<ol style="list-style-type: none"> <li>F1. 駐車場出入口への車両管理人員の配置</li> </ol>

### (3) 幹事会 1 での指摘事項の法令との関連

幹事会 1 では、基準に基づく項目の指摘事項が 12 項目ある。基準以上の要求は、D13 の B1F へのバイク駐輪場設置の検討のみである。基準が曖昧な項目の指摘事項はない。推奨項目の指摘事項は 9 項目あり、駐車場への指示員の派遣は、本事例のみで確認出来た指摘事項である(表 3.6.3)。

表 3.6.3 事例 5(住宅) 幹事会 1(2010 年 5 月 21 日)での指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目									
	D1	バイク用のスロープの勾配 バイク駐輪用のスロープ勾配の規範の確認	法令	D2	建築高度の計算方法 屋根装飾物を含めない建築高度の計算の規範の確認	法令	D3	共用駐車スペースの申請 変更箇所(前面道路の共用駐車スペース)の交通局への申請	法令	
	D4	増設の駐車スペースは市民への利用 市民も利用可能な増設駐車スペース	法令	D5	機電空間の検討 メザニン機器設置スペースの検討	法令	D6	屋上突出物の投影面 屋上突出物投影面積の検討	法令	
	D7	防火区画の検討 防火区画の検討	法令	D8	防火ドアの検討 廊下の最短部分と重ならない防火ドアの配置計画	法令	D9	環境影響評価の申請 環境影響評価申請の検討	法令	
	D10	雨水再利用 雨水再利用の検討	法令	D11	環境保全の対策 環境保全の対策	法令	D12	環境保全の対策 ごみ処理の対策	法令	
	基準以上の要求									
	D13	バイク駐輪場の設置位置 B1F へのバイク駐輪場設置の検討	法令							
	基準が曖昧な項目									
	該当なし									
	(1) 法令に明記なし	B1	植栽覆土深さ 植栽覆土深さの検討	推奨	B2	視界を妨げない花壇の配置計画 駐車場出入口付近の視界の妨げにならない花壇の配置	推奨	B3	夜間照明の設置 警報装置および夜間照明の増設、段差のない歩道車道の境界	推奨
		B4	緑化面積の再検討 緑化面積の再検討	推奨	B5	開放空間範囲の再検討 開放空間範囲の再検討	推奨			
		C1	ゴミ置き場の位置 ゴミ置き場の設置場所の調整	推奨	C2	屋上緑化の検討 屋上緑化の検討	推奨	C3	構造士の出席 構造士の委員会の参加	推奨
F1		駐車場に指示員の派遣 駐車場出入口への車両管理人員の配置	推奨							

#### (4) 幹事会 1 での指摘事項への対応 (2010 年 5 月 21 日)

地下 2 階へのバイク駐輪場設置は利便性が高いため、地下一階への駐輪場設置は対応しなかった。また、駐輪場のスロープに関しては、関連する法令は存在しない。同意を得るため、委員会に再度提案を行っている(表 3.6.4)。

表 3.6.4 事例 5(住宅)幹事会 1 で(2010 年 5 月 21 日)の指摘事項への対応

幹事会 1 意見		対応	
(1) 法令に明記あり(基準に基づく項目)			
D1	バイク駐輪用のスロープ勾配の規範の確認	法令	○ 問題なしと確認
D2	屋根装飾物を含めない建築高度の計算の規範の確認	法令	○ 意見の通り対応
D3	変更箇所(前面道路の共用駐車スペース)の交通局への申請	法令	○ 法令に従い対応
D4	市民も利用可能な増設駐車スペース	法令	○ 法令に従い対応
D5	メザニン機器設置スペースの検討	法令	○ 問題なしと確認
D6	屋上突出物投影面積の検討	法令	○ 意見の通り対応
D7	防火区画の検討	法令	○ 問題なしと確認
D8	廊下の最短部分と重ならない防火ドアの配置計画	法令	○ 問題なしと確認
D9	環境影響評価申請の検討	法令	● 法令に従い対応
D10	雨水再利用の検討	法令	● 法令に従い対応
D11	環境保全の対策	法令	○ 問題なしと確認
D12	ごみ処理の対策	法令	○ 法令に従い対応
法令に関連する意見は 12 項目があり、全てに対応している。			
(1) 法令に明記あり(基準以上の要求)			
D13	B1F へのバイク駐輪場設置の検討	法令	× 未対応 (B1F のみの設置は不便であるため)
分析			

D13		幹事会の委員は安全性の観点から、バイク駐輪場はB1Fに集中させるべき考えているが、設計者は利便性の観点からB1F、B2F両方への設置を希望している。																			
(1)法令に明記あり(基準が曖昧な項目)																					
該当なし																					
(2)法令に明記なし(推奨項目)																					
B1	植栽覆土深さの検討	推奨	○ 意見の通り対応																		
B2	駐車場出入口付近の視界の妨げにならない花壇の配置	推奨	○ 意見の通り対応。																		
B3	警報装置および夜間照明の増設、段差のない歩道と車道の境界	推奨	○ 意見の通り対応																		
B4	緑化面積の再検討	推奨	○ 問題なしと確認																		
B5	開放空間範囲の再検討	推奨	○ 問題なしと確認																		
C1	ゴミ置き場の設置場所の調整	推奨	○ 問題なしと確認																		
C2	屋上緑化の検討	推奨	○ 問題なしと確認																		
C3	構造士の委員会の参加	推奨	○ 意見の通り対応																		
F1	駐車場出入口への車両管理人員の配置	推奨	○ 意見の通り対応																		
<b>分析</b> <table border="1"> <tr> <td>B1</td> <td>植栽専門の委員がいるため、実務的な指摘がなされている。</td> </tr> <tr> <td>B2</td> <td>安全性に関わる指摘は、法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。</td> </tr> <tr> <td>B3</td> <td>法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。</td> </tr> <tr> <td>B4</td> <td>計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。</td> </tr> <tr> <td>B5</td> <td>計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。</td> </tr> <tr> <td>C1</td> <td>委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。</td> </tr> <tr> <td>C2</td> <td>計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>台湾の審議委員は、設計参画者の審議の参加を要求する権利がある。</td> </tr> <tr> <td>F1</td> <td>管理運営に関する意見である。法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。</td> </tr> </table>				B1	植栽専門の委員がいるため、実務的な指摘がなされている。	B2	安全性に関わる指摘は、法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。	B3	法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。	B4	計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。	B5	計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。	C1	委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。	C2	計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。	C3	台湾の審議委員は、設計参画者の審議の参加を要求する権利がある。	F1	管理運営に関する意見である。法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。
B1	植栽専門の委員がいるため、実務的な指摘がなされている。																				
B2	安全性に関わる指摘は、法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。																				
B3	法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。																				
B4	計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。																				
B5	計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。																				
C1	委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。																				
C2	計算によらない、委員の感覚的な発言である。台湾の審議では度々見受けられる。																				
C3	台湾の審議委員は、設計参画者の審議の参加を要求する権利がある。																				
F1	管理運営に関する意見である。法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴を示している。																				

### 3.6.3 二次審議(委員会 1)

#### (1) 第二次案についての説明

公開空地に隣接する屋外階段の設置を中止している。また、運搬スペースの床仕上げも変更している。他には、公開空地中央の庭、池のデザインを変更している(図 3.6.6)。

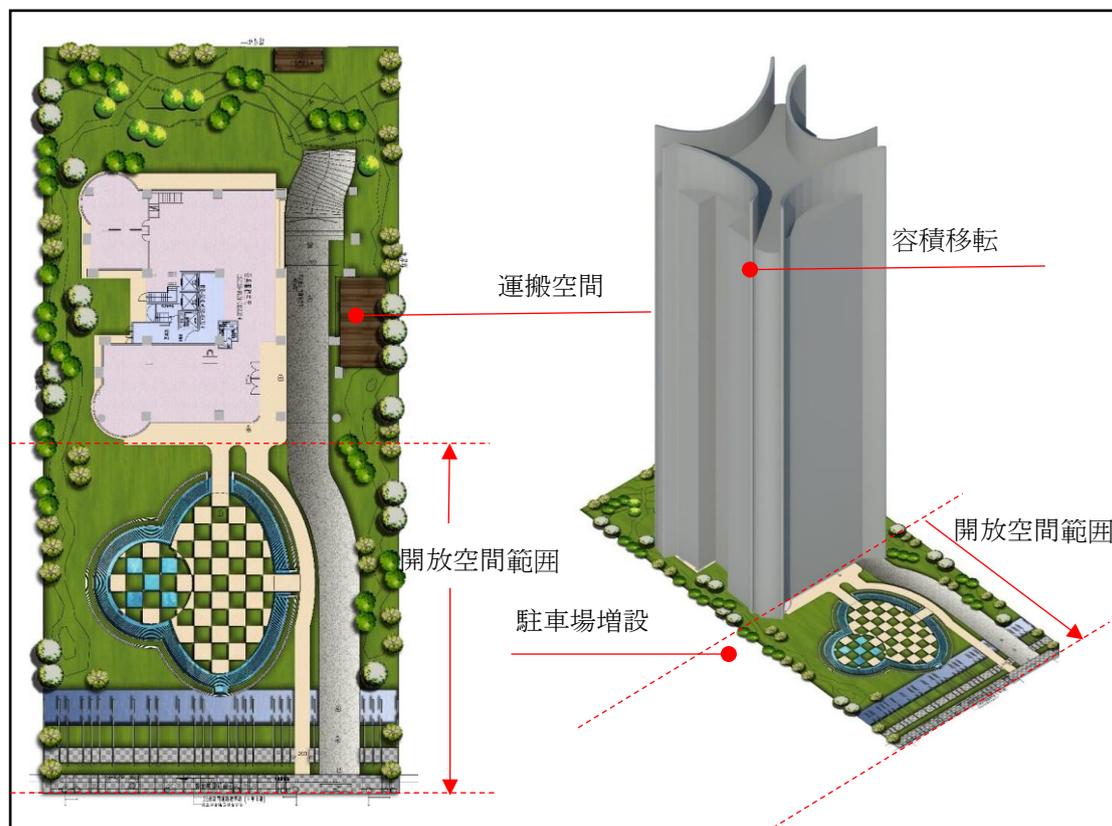


図 3.6.6 調整済みの第二次案

## (2) 委員会 1 での指摘事項 (2010 年 5 月 28 日)

幹事会で議論された地下二階へのバイク駐輪場設置は、委員会で同意を得ている。委員会は構造専門の委員がいるため、構造に関する意見が多く挙げられている (表 3.6.5)。

表 3.6.5 委員会 1 での指摘事項 (2010 年 5 月 28 日)

### ① 初核の意見

初核意見	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 審査意見と対応表の作成</li> <li>2. 申請書と報告書の内容の一致</li> <li>3. 緑化率の計算式の追加</li> <li>4. 平面図におけるフェンスの高度、位置の表記</li> <li>5. 覆土深さの表記</li> <li>6. B2F へのバイク駐輪場の設置に関する委員会の同意</li> <li>7. 車両警備灯、公開空地の範囲、増設駐車場の告示板を図面上に表記する。</li> <li>8. 公開空地と隣接する歩道の一体的なデザイン</li> </ol>
------	---

### ② 委員会 1 委員の意見

A 図面	<ol style="list-style-type: none"> <li>A1. 幹事会の議事録の添付</li> <li>A2. 車両入場動線の概略図の誤り</li> </ol>
B 計画 (開放空間)	<ol style="list-style-type: none"> <li>B1. 地階を除いた植栽配置計画</li> <li>B2. 安全に配慮した駐車場出入口の植栽計画、段差のない歩道と路面の境界</li> </ol>
C 計画 (その他)	<ol style="list-style-type: none"> <li>C1. 管理人室の設置</li> <li>C2. 地下駐車動線を妨げない搬出入スペース</li> </ol>
D 法令	<ol style="list-style-type: none"> <li>D1. B2 バイク駐輪場の設置許可</li> <li>D2. 公共サービススペースの設置許可</li> <li>D3. 委員の法令に関連する意見の遵守</li> <li>D4. 専属規定がある場合の規定遵守 (高雄市都市審議規定)</li> <li>D5. 地上駐車場の変更の交通局への申請 (交通法)</li> <li>D6. RFL トイレの床面積 (規則第 1 条)</li> <li>D7. 公共に開かれた停車スペース (建築技術規則 CH15)</li> </ol>
E 構造	<ol style="list-style-type: none"> <li>E1. 1 階吹抜の構造強度の検討</li> <li>E2. 柱の位置の誤り</li> <li>E3. 柱、梁の位置の妥当性の検討</li> <li>E4. 柱の構造強度の再検討</li> <li>E5. 1 階の構造上の脆弱性回避</li> <li>E6. 基礎工事法の遵守</li> <li>E7. 地下水の浮力に注意した基礎工事</li> <li>E8. 構造平面図と建物平面図の不一致</li> <li>E9. 外壁材料の強度の配慮</li> <li>E10. アーチ造型物の工事方法の記載</li> <li>E11. 屋上造型物の耐風性の検討</li> <li>E12. 屋上水盤の水漏れの対策</li> <li>E13. 耐震壁の長さが異なる理由</li> <li>E14. 屋上水盤の下の階に対する構造的影響。</li> </ol>

### (3) 委員会 1 での指摘事項の法令との関連

委員会 1 では、基準以上の要求と基準が曖昧な項目に関する指摘はない。法令に明記なしの項目では、構造に関わる指摘が多い(表 3.6.6)。

表 3.6.6 事例 5(住宅)委員会 1 で(2010 年 5 月 28 日)の指摘事項の法令との関連

(1) 法令に明記あり	基準に基づく項目					
	D1 B2 バイク駐輪の設置許可 B2 バイク駐輪場の設置許可	法令	D2 公共サービススペースの設置 公共サービススペースの設置許可	法令	D3 優先する指摘項目 委員の法令に関連する意見の遵守	法令
	D4 専門法令の遵守 専属規定がある場合の規定遵守	法令	D5 共用駐車スペースの申請 地上駐車場の変更の交通局への申請	法令	D6 RFL トイレの算入 RFL トイレの床面積	法令
	D7 駐車場の市民利用 公共に開かれた停車スペース	法令				
	基準以上の要求					
	該当なし					
	基準が曖昧な項目					
	該当なし					
(2) 法令に明記なし	B1 地階を避けた植栽の配置計画 地階を除いた植栽配置計画	推奨	B2 動線計画の向上 (植栽の位置、段差) 安全に配慮した駐車場出入口の植栽計画、段差のない歩道と路面の境界	推奨		
	管理人室の設置 管理人室の設置	推奨	C2 動線計画の向上 (駐車と搬入) 地下駐車動線を妨げない搬出入スペース	推奨		
	E1 構造強度の検討 (吹き抜け) 1 階吹き抜の構造強度の検討	推奨	E2 柱の位置 柱の位置の誤り	推奨	E3 柱梁位置の検討 柱、梁の位置の妥当性の検討	推奨
	E4 柱の構造強度の再検討 柱の構造強度の再検討	推奨	E5 外壁外壁材料の強度の検討 1 階の構造上の脆弱性回避	推奨	E6 屋上水盤水漏れの配慮 基礎工事法の遵守	推奨
	E7 地下水の浮力 地下水の浮力に注意した基礎工事	推奨	E8 構造、建物平面不一致 構造平面図と建物平面図の不一致	推奨	E9 外壁材料の強度 外壁材料の強度の配慮	推奨
	E10 アーチ造型の構法 アーチ造型物の工事方法の記載	推奨	E11 屋上造型の耐風性 屋上造型物の耐風性の検討	推奨	E12 屋上水盤の水漏れ 屋上水盤の水漏れの対策	推奨
	E13 耐震壁の長さ 耐震壁の長さが異なる理由	推奨	E14 屋上水盤の構造 屋上水盤の下階に対する構造的影響	推奨		

#### (4) 委員会 1 での指摘事項への対応

委員会 1 の指摘事項は全て対応している(表 3.6.7)。

表 3.6.7 事例 5(住宅)委員会 1 で(2010 年 5 月 28 日)の指摘事項への対応

幹事会 1 意見		対応	
(1) 法令に明記あり(基準に基づく項目)			
D1	B2 バイク駐輪場の設置許可	法令	○ 意見の通り対応
D2	公共サービススペースの設置許可	法令	○ 意見の通り対応
D3	委員の法令に関連する意見の遵守	法令	○ 意見の通り対応
D4	専属規定がある場合の規定遵守	法令	○ 法令に従対応
D5	地上駐車場の変更の交通局への申請	法令	○ 法令に従対応
D6	RFL トイレの床面積	法令	○ 法令に従対応
D7	公共に開かれた停車スペース	法令	○ 法令に従対応
基準に基づく項目は 7 項目がある。全て対応した。			
(1) 法令に明記あり(基準以上の要求)			
該当なし			
(1) 法令に明記あり(基準が曖昧な項目)			
該当なし			
(2) 法令に明記なし(推奨項目)			
B1	地階を除いた植栽配置計画	推奨	○ 意見の通り対応
B2	安全に配慮した駐車場出入口の植栽計画、段差のない歩道と路面の境界	推奨	○ 意見の通り対応
C1	管理人室の設置	推奨	○ 意見の通り対応
C2	地下駐車動線を妨げない搬出入スペース	推奨	○ 意見の通り対応
E1	1 階吹抜の構造強度の検討	推奨	○ 意見の通り対応
E2	柱の位置の誤り	推奨	○ 意見の通り対応

E3	柱、梁の位置の妥当性の検討	推奨	○	意見の通り対応
E4	柱の構造強度の再検討	推奨	○	意見の通り対応。
E5	1階の構造上の脆弱性回避	推奨	○	意見の通り対応
E6	基礎工事法の遵守	推奨	○	意見の通り対応
E7	地下水の浮力に注意した基礎工事	推奨	○	意見の通り対応
E8	構造平面図と建物平面図の不一致	推奨	○	意見の通り対応
E9	外壁材料の強度の配慮	推奨	○	問題なしと確認
E10	アーチ造型物の工事方法の記載	推奨	○	問題なしと確認
E11	屋上造型物の耐風性の検討	推奨	○	問題なしと確認
E12	屋上水盤の水漏れの対策検討	推奨	○	問題なしと確認
E13	耐震壁の長さが異なる理由	推奨	○	問題なしと確認
E14	屋上水盤の下の階に対する構造的影響	推奨	○	問題なしと確認

## 分析

B1 植栽専門の委員がいるため、実務的な指摘がなされている

B2 安全に関する項目は法令になりづらく、協議制度の特徴を示している。

C1 委員の感覚的な発言であると考えられる。

E1-E14

構造専門の委員がいるため、構造上の安全に関する指摘が多く確認出来る。構造の指摘は計算よるものではなく、委員の経験から判断していると考えられる。構造は利用者の安全に関係するため、設計者は可能な限り対応している。

### 3.6.4 三次審議(委員会 2)

#### (1) 委員会 2(2010 年 6 月 17 日)での指摘事項

本事例は、委員会 1 の審議終了後に建築許可の申請を提出する予定であった。しかし、クライアントが駐車スペースの拡大を希望したため、容積の割り増しに変更となり、2 回目の委員会審議を受けている(表 3.6.8)。

表 3.6.8 事例 5(住宅)委員会 2 で(2010 年 6 月 17 日)の指摘事項への対応

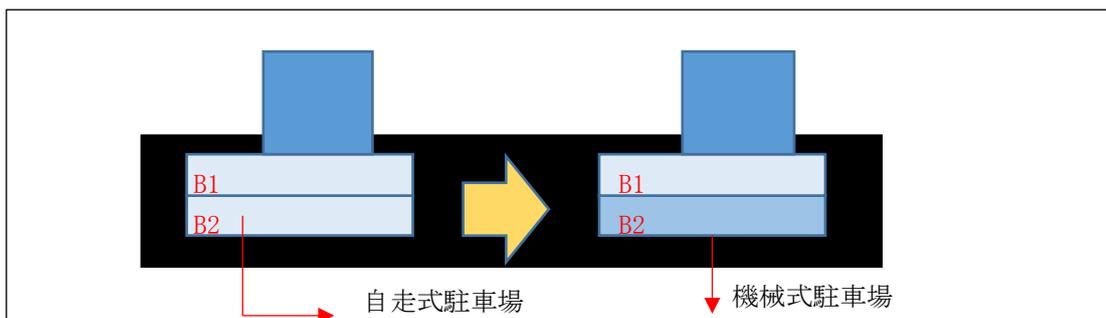
C 計 画	1. B1F への機械式駐車場増設の可能性の確認
D 法 令	1. 「高雄市都設地区オープンスペースと駐車奨励申請案審議暫定原則」第十四条の遵守 2. 第 2 次案維持の提案 3. 駐車台数の増設の不承諾(交通法) 4. B2 階への機械式駐車場設置の妥当性(建築技術規則 CH15) 5. 建築高度が 100m を超える場合の環境影響評価の必要性(環境影響評価法) 6. 工場用地変更規定に該当する場合の環境影響評価の必要性(環境影響評価法)
修 正	「高雄市都市地区開放空間と停車による容積率緩和申請案審議暫定執行原則」第四条に符合しないことによる、駐車場増設の不承諾

**(2) 委員会 2 (2010 年 6 月 17 日) の指摘事項の法令との関連**

委員会 2 では、「高雄市都設地区オープンスペースと駐車奨励申請案審議暫定原則」第 14 条の法令により、地下 2 階に機械駐車場の設置を申請している。しかし、協議の結果、駐車場の増設は委員からの同意を得られなかった。法令による明記のない項目も地下 2 階機械駐車場の設置に関する指摘が多い(表 3. 6. 9)。

表 3. 6. 9 事例 5 (住宅) 委員会 2 で (2010 年 6 月 17 日) の指摘事項の法令との関連

(1)	基準に基づく項目			
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; padding: 5px;"> <b>D4 階機械式駐車場 設置の申請</b> B2 階への機械式駐車 場設置の妥当性                 </td> <td style="width: 33%; padding: 5px;"> <b>D5 環境影響評価</b> 建築高度が 100m を超え る場合の環境影響評価の 必要性                 </td> <td style="width: 33%; padding: 5px;"> <b>D6 環境影響評価</b> 工場用地変更規定に該当 する場合の環境影響評価 の必要性                 </td> </tr> </table>	<b>D4 階機械式駐車場 設置の申請</b> B2 階への機械式駐車 場設置の妥当性	<b>D5 環境影響評価</b> 建築高度が 100m を超え る場合の環境影響評価の 必要性	<b>D6 環境影響評価</b> 工場用地変更規定に該当 する場合の環境影響評価 の必要性
	<b>D4 階機械式駐車場 設置の申請</b> B2 階への機械式駐車 場設置の妥当性	<b>D5 環境影響評価</b> 建築高度が 100m を超え る場合の環境影響評価の 必要性	<b>D6 環境影響評価</b> 工場用地変更規定に該当 する場合の環境影響評価 の必要性	
法令				
法令 に 明 記 あ り	基準以上の要求			
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <b>D2 第二次案の維持</b> 第 2 次案維持の提案                 </td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <b>D3 駐車場増設の不承諾</b> 駐車台数の増設の不承諾                 </td> </tr> </table>	<b>D2 第二次案の維持</b> 第 2 次案維持の提案	<b>D3 駐車場増設の不承諾</b> 駐車台数の増設の不承諾	
	<b>D2 第二次案の維持</b> 第 2 次案維持の提案	<b>D3 駐車場増設の不承諾</b> 駐車台数の増設の不承諾		
法令				
(2)	基準が曖昧な項目			
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <b>D1 駐車場増設法の 基準不適合</b> 「高雄市都設地区オ ープンスペースと駐 車奨励申請案審議暫 定原則」第十四条の 遵守                 </td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table>	<b>D1 駐車場増設法の 基準不適合</b> 「高雄市都設地区オ ープンスペースと駐 車奨励申請案審議暫 定原則」第十四条の 遵守		
<b>D1 駐車場増設法の 基準不適合</b> 「高雄市都設地区オ ープンスペースと駐 車奨励申請案審議暫 定原則」第十四条の 遵守				
法令 に 明 記 な し	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <b>C1 管理人室の設置</b> B1F への機械式駐車場 増設の可能性の確認                 </td> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: middle;">                     推奨                 </td> </tr> </table>	<b>C1 管理人室の設置</b> B1F への機械式駐車場 増設の可能性の確認	推奨	
<b>C1 管理人室の設置</b> B1F への機械式駐車場 増設の可能性の確認	推奨			



(3) 委員会 2 (2010 年 6 月 17 日) での指摘事項への対応 (表 3. 6. 10)

表 3. 6. 10 事例 5 (住宅) 委員会 2 で (2010 年 6 月 17 日) の指摘事項指摘事項への対応

委員会 2 の意見		対応	
(1) 法令に明記あり (基準に基づく項目)			
D4	B2 階への機械式駐車場設置の妥当性	法令	○ 意見の通り対応
D5	建築高度が 100m を超える場合の環境影響評価の必要性	法令	● 法令に従対応
D6	工場用地変更規定に該当する場合環境影響評価の必要性	法令	● 法令に従対応
基準に基づく項目は 3 項目がある。全て対応した。			
(1) 法令に明記あり (基準以上の要求)			
D2	第 2 次案維持の提案	法令	○ 意見の通り対応
D3	駐車台数の増設の不承諾	法令	× 未対応 (高級マンションでは 1 世帯あたり 2 台以上の駐車場が必要であるため)
<b>分析</b>			
D2	明確な基準はなく、委員の感覚的な判断である。		
D3	委員の感覚的な発言である。設計建物が高級マンションであるため、開発者は 1 世帯 2 台以上の駐車スペースが足りないと考えている。		
(1) 法令に明記あり (基準が曖昧な項目)			
D1	「高雄市都設地区オープンスペースと駐車奨励申請案審議暫定原則」第十四条の遵守	法令	○ 意見の通り対応
<b>分析</b>			
D1	曖昧な箇所のある法令であり、本事例では主任委員が条件を満たしていないと判断した。通常は協議を通して決定するが、最終的には主任委員が決定を行う。		
(2) 法令に明記なし (推奨項目)			
C1	B1F への機械式駐車場増設の可能性の確認	推奨	× 未対応 (B1 には自走式駐車場が適切であると判断したため)
<b>分析</b>			
C1	委員自身の感覚的な発言である。地下 1 階の駐車場の方が利便性が高いため、機械式駐車場を設置することは必要ないと判断している。		

### 3.6.5 四次審議(幹事会 2)

#### (1) 第三次案についての説明

委員会2で地下2階の機械式駐車場の申請が受理されなかったため、再度設計を変更し、地下2階までの駐車場を地下3階まで増設することを提案している。設計変更に伴い、2回目の幹事会審議を受けている(図3.6.7)。

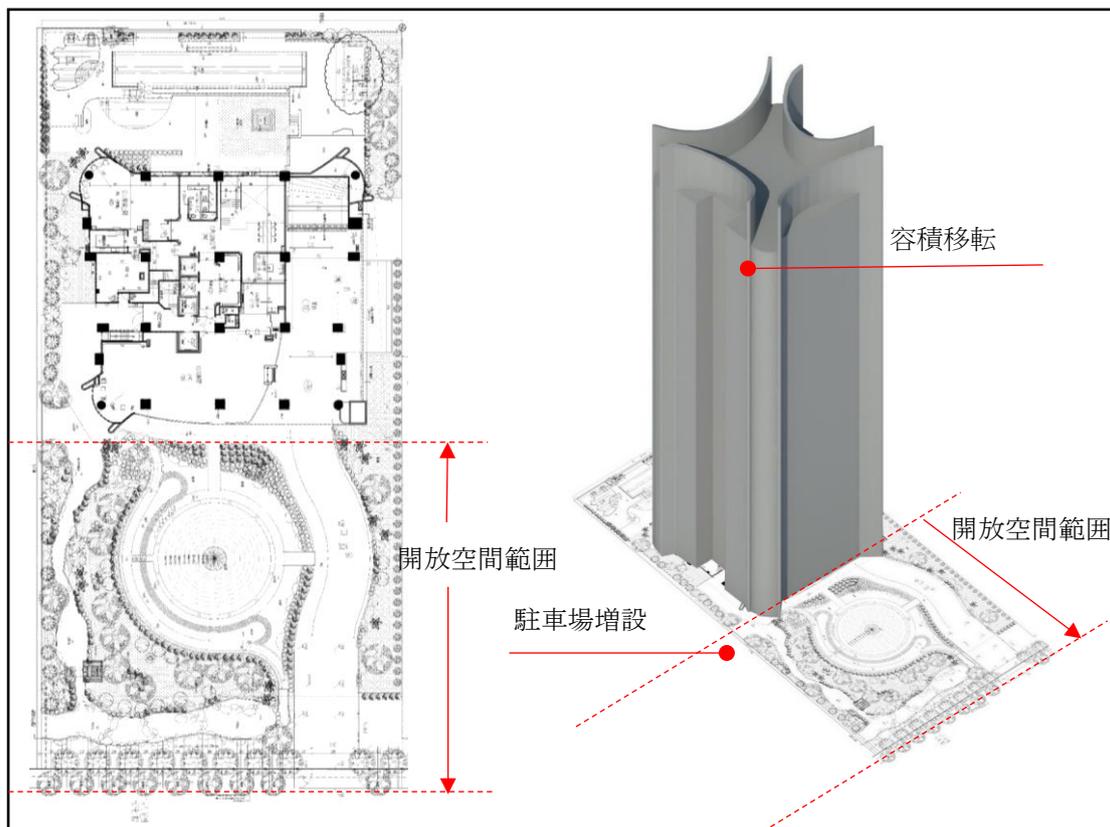


図 3.6.7 調整済みの三次案

## (2) 幹事会 2 での指摘事項

地下 3 階に増設した駐車場の同意は得られた(表 3. 6. 11)。

表 3. 6. 11 事例 5(住宅)幹事会 2 で(2010 年 8 月 5 日)の指摘事項

### ①初核の意見

初核意見	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 低層階、公開空地のデザイン変更 地下階の設計変更に伴う委員会への申請</li> <li>2. 受審結果と対応の決議表への記載</li> <li>3. 委員会 1 の構造委員から受けた指摘への詳細な回答</li> <li>4. 運搬スペースの設置位置の説明</li> </ol>
------	--

### ②幹事会 2 委員の意見

A 図面	<ol style="list-style-type: none"> <li>A1. 図と文章による審議前後の設計変更の説明、意見対応表の作成</li> <li>A2. 地下階図面への駐車台数及び増設駐車スペースの記載</li> <li>A3. 周辺 500m 以内の駐車場の現場調査資料の添付</li> <li>A4. 敷地周辺主要道路(交差点)の交通量及び移動速度の調査</li> <li>A5. 委員会以降の変更の図面での明記</li> <li>A6. メザニンの円弧状スペースの用途の記載</li> <li>A7. 1 階公共スペースの具体的な利用方法の説明</li> <li>A8. 断面図における屋上水盤の深さの明記</li> </ol>
B 計画(開放空間)	<ol style="list-style-type: none"> <li>B1. 駐車場出入口の植栽の視界を妨げない配置計画、段差のない歩道と路面の境界</li> </ol>
C 計画(その他)	<ol style="list-style-type: none"> <li>C1. 本開発による周辺道路の交通量増加可能性の分析</li> <li>C2. 本計画の公共交通の使用率は現状に則しているかの確認</li> <li>C3. 交通手段使用率表、交通手段の利用比率の記載</li> <li>C4. 電機排煙口、ゴミ収集スペースのデザインの工夫</li> </ol>
D 法令	<ol style="list-style-type: none"> <li>D1. 駐車場増設による容積奨励の同意(建築技術規則 CH15)</li> <li>D2. バイク駐輪スペースの B1F への設置</li> <li>D3. 都市設計審議を受ける必要(容積移転法)</li> <li>D4. 不必要な駐車場増設(建築技術規則 CH15)</li> <li>D5. 建築高度は 100m を超えることによる環境影響評価の必要性(環境影響評価法)</li> <li>D6. 環境影響評価の必要性の検討(環境影響評価法)</li> </ol>

### (3) 幹事会での指摘事項の法令との関連

基準が曖昧な項目、基準以上の要求では、交通に関する指摘が多い(表 3.6.12)。

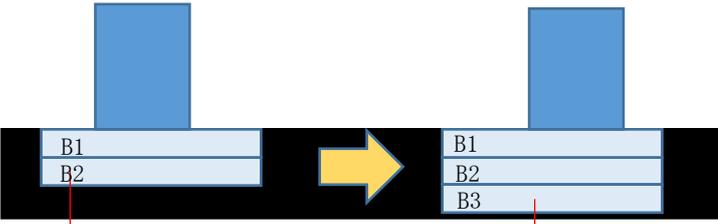
表 3.6.12 事例 5(住宅)幹事会 2 で(2010 年 8 月 5 日)の指摘事項の法令との関連

(1) 法令に 明記あり	基準に基づく項目					
	D3	<b>都市設計審議の受審</b>	法令	D5	<b>環境影響評価</b>	法令
	都市設計審議を受ける必要			建築高度は 100m を超えることによる環境影響評価の必要性		
				環境影響評価の必要性の検討		
基準以上の要求						
D2	<b>バイク駐輪 BIF に集中</b>	法令	D4	<b>駐車場増設容積奨励の請が必要ない</b>	法令	
バイク駐輪スペースの BIF への設置			不必要な駐車場増設			
基準が曖昧な項目						
D1	<b>駐車場増設同意</b>	法令				
駐車場増設による容積奨励の同意						
(2) 法令に 明記なし	B1	<b>視界を妨げない花壇の配置計画</b>	推奨			
	駐車場出入口の植栽の視界を妨げない配置計画、段差のない歩道と路面の境界					
	C1	<b>交通量増加分析</b>	推奨	C2	<b>公共交通使用率</b>	推奨
	本開発による周辺道路の交通量増加可能性の分析			本計画の公共交通の使用率は現状に則しているかの確認		
C3	<b>交通手段使用率の記載</b>	推奨				
交通手段使用率表、交通手段の利用比率の記載						
C4	<b>ゴミ収集スペースの設計向上</b>	推奨				
電機排煙口、ゴミ収集スペースのデザインの工夫						

#### (4) 幹事会 2 (2010 年 8 月 5 日) の指摘事項への対応

幹事会 2 の審議は駐車場の増設を目的に申請を行っている。駐車場増設による容積奨励の必要はないという意見が挙げられたが、設計者は駐車場増設は法令上認められている範囲内で行っているため問題ないと考えている (表 3. 6. 13)。

表 3. 6. 13 事例 5 (住宅) 幹事会 2 で (2010 年 8 月 5 日) の指摘事項への対応

幹事会 2 意見		対応	
(1) 法令に明記あり (基準に基づく項目)			
D3	都市設計審議を受ける必要	法令	● 法令に従い対応
D5	建築高度は 100m を超えることによる環境影響評価の必要性	法令	● 法令に従い対応
D6	環境影響評価の必要性の検討	法令	● 法令に従い対応
基準に基づく項目は 3 項目がある。全て対応した。			
(1) 法令に明記あり (基準以上の要求)			
D2	バイク駐輪スペースの B1F への設置	法令	○ 意見の通り対応
D4	不必要な駐車場増設	法令	○ 意見の通り対応
<b>分析</b> D2 委員会でも指摘されている項目である。 D3 委員の感覚的な発言である。設計建物が高級マンションであるため、開発者は 1 世帯 2 台以上の駐車スペースが足りないと考えている。			
(1) 法令に明記あり (基準が曖昧な項目)			
D1	駐車場増設による容積奨励の同意	法令	○ 意見の通り対応
<b>分析</b> D1 前段階の委員会 2 から続く問題である。地下 2 階から地下 3 階までの自走式駐車場に変更することを提案し、駐車場の増設の同意を得ている。審議の過程によって設計内容が変更されており、協議型制度の特徴を示していると言える。			
 <p style="text-align: center;">地下 2 階までの自走式駐車場を、地下 3 階までに変更した。</p>			

(2) 法令に明記なし(推奨項目)				
B1	駐車場出入口の植栽のを妨げない配置計画、段差のない歩道と路面の境界	推奨	○	意見の通り対応
C1	本開発による周辺道路の交通量増加可能性の分析	推奨	○	意見の通り対応
C2	本計画の公共交通の使用率は現状に則しているかの確認	推奨	○	意見の通り対応
C3	交通手段使用率表、交通手段の利用比率	推奨	○	意見の通り対応
C4	電機排煙口、ゴミ収集スペースのデザインの工夫	推奨	○	意見の通り対応

**分析**

B1 幹事会1の審議で既に指摘された項目であるが、委員がそのことを忘れていたため再び指摘されていると考えられる。

C1-3

C1-C3の指摘内容は共通して周辺の開発との関係である。今後の交通量の変化を見越した提案が要求されている。交通量の測定・分析は、開発者・設計者の設計コスト増加につながるが、敷地周辺の変化に対応できる点では、重要な指摘である。また、周辺との関係は法令になりづらい項目であり、協議制度の特徴をしている。

C4

細部のデザインであるが、一部の委員の関心項目であり、指摘されている。デザインの向上は基準を設けることが難しく、協議制度の特徴を示していると言える。

### 3.6.6 日本の総合設計制度で検討した場合との比較

事例5を、台湾と日本の現行制度に当てはめ、比較したところ、台湾では、全て歩道状の公開空地として認定されているのに対し、日本のルールで検討した場合、広場状の公開空地として分類されることが明らかになった(図3.6.8, 図3.6.9)。

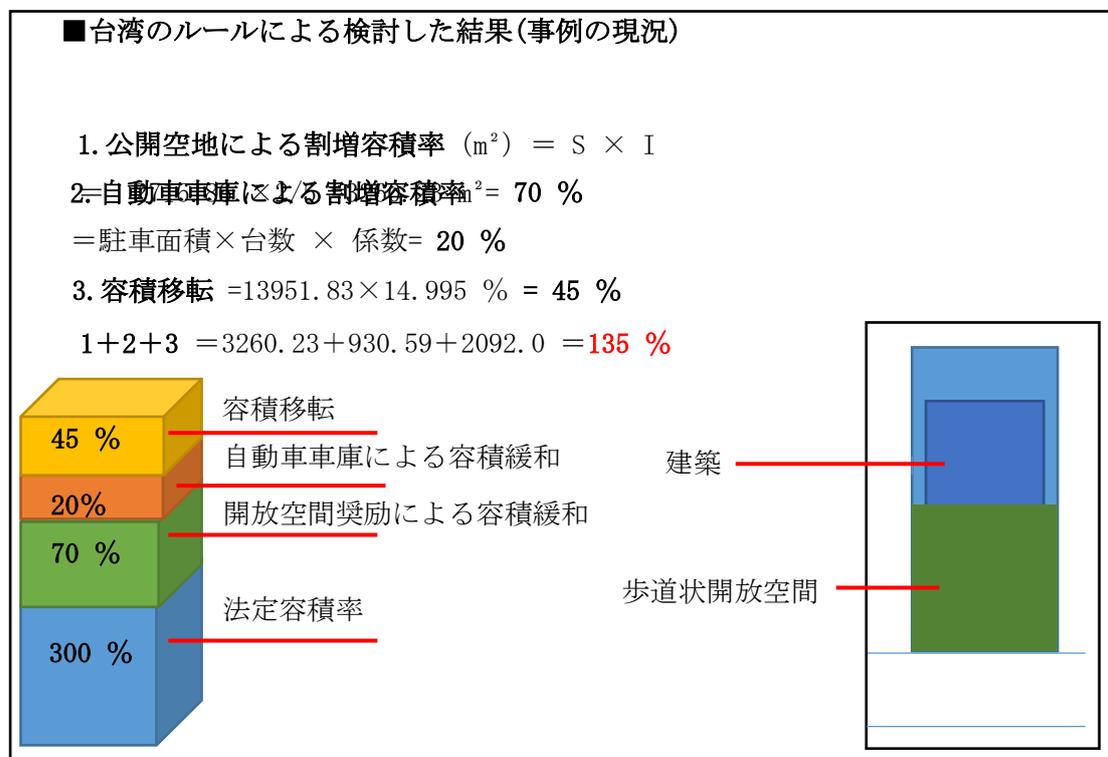


図3.6.8 事例5(住宅)の現況

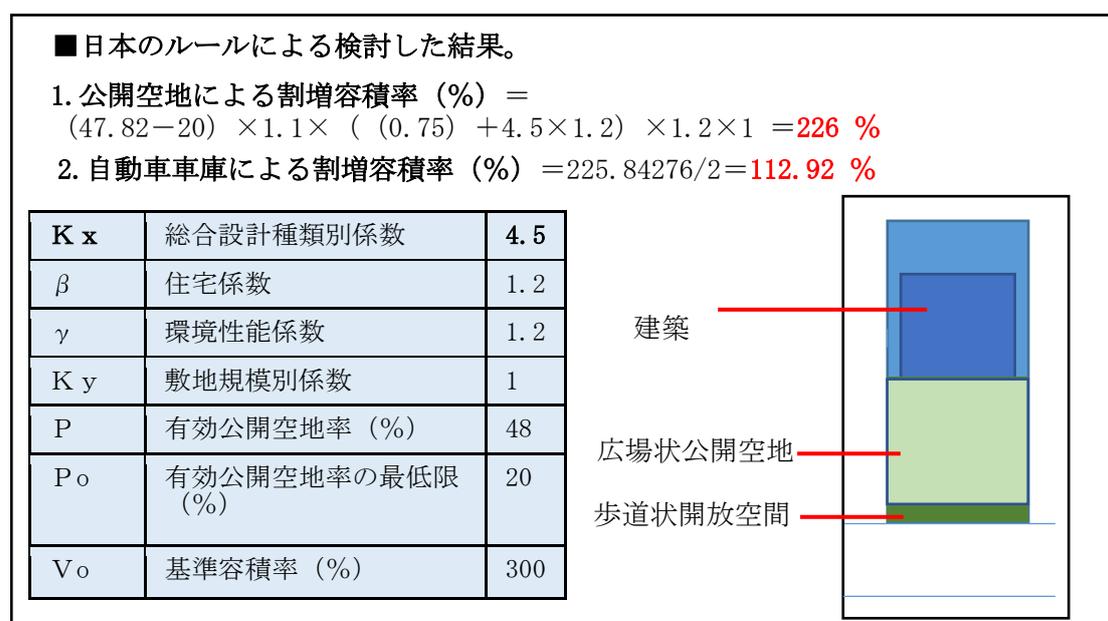


図3.6.9 事例5(住宅)日本の総合設計での検討

### 3.6.7 協議型制度の特徴的な指摘項目

事例5では、「基準以上の要求」は、バイク駐輪場の設置場所と駐車場増設に関わる項目の5項目が挙げられる。「基準が曖昧な項目」は、駐車場増設法の基準不適合が挙げられる。また、推奨項目は、33 指摘がある(表3.6.14)。

表 3.6.14 協議制度の特徴

	幹事会 1 指摘 事項	対 応	委 員 会 1 指 摘 事 項	対 応	委 員 会 2 指 摘 事 項	対 応	幹 事 会 2 指 摘 事 項	対 応
1、法令に明記あり(基準に基づく項目)								
バイク用スロープの勾配	D1 委員会1 D4 類似	○						
建築高度の計算方法	D2	○						
共用駐車スペースの申請	D3	○						
駐車場の市民利用	D4 委員会1 D7 類似	○						
機電空間の検討	D5	○						
屋上突出物の投影面積	D6	○						
防火区画の検討	D7	○						
防火ドアの検討	D8	○						
環境影響評価の申請	D9	●						
雨水再利用の検討	D10	●						
環境保全の対策	D11	○						
環境保全の対策	D12	○						
B2 バイク駐輪の設置許可			D1	○				
公共サービススペースの設置			D2	○				

優先する指摘項目			D3	○				
専門法令の遵守			D4	○				
共用駐車スペースをの申請			D5	○				
RFL トイレの床面積に算入			D6	○				
駐車場の市民利用			D7 幹事会 D4 類似	○				
械式駐車場設置の申請				D4	○			
環境影響評価				D5 幹事会 <sup>2</sup> D5. D6 類似	●			
環境影響評価				D6 幹事会 <sup>2</sup> D5. D6 類似	●			○
都市設計審議の受審						D3	●	
環境影響評価						D5 委員会 <sup>2</sup> D5. D6 類似	●	
環境影響評価						D6 委員会 <sup>2</sup> D5. D6 類似	●	
1、法令に明記あり(基準以上の要求)								
バイク駐輪場の設置位置	D13 幹事会 <sup>2</sup> D4 類似	×						
第二次案の維持				D2	○			
駐車場増設の不承諾				D3	×			
バイク駐輪 B1F に集中						D2 幹事会 <sup>1</sup> D13 類似	×	
駐車場増設容積奨励の申請が必要ない						D4	○	
1、法令に明記あり(基準が曖昧な項目)								
駐車場増設法の基準不適合				D1 幹事会 <sup>2</sup> D1 類似	○			
駐車場増設同意						D1 委員会 <sup>2</sup> D1 類似	○	
2、法令に明記なし(推奨項目)								
植栽覆土深さ	B1	○						
視界を妨げない花壇の配置計画	B2 幹事会 <sup>2</sup> B1 類似	○						

夜間照明の設置	B3	○						
緑化面積の再検討	B4	○						
開放空間範囲の再検討	B5	○						
地階を避けた植栽の配置計画			B1					
動線計画の向上（植栽の位置、段差）			B2	○				
視界を妨げない花壇の配置計画							B1 幹事会1 B2類似	○
ゴミ置き場の位置	C1	○						
屋上緑化の検討	C2	○						
構造士の出席	C3	○						
管理人室の設置			C1	○				
動線計画の向上（駐車と搬入）			C2	○				
B1Fに機械式駐車の可能					C1	×		
交通量増加分							C1	○
公共交通使用率							C2	○
交通手段使用率の記載							C3	○
ゴミ収集スペースの設計向上							C4	○
構造強度の検討（吹き抜け）			E1	○				
柱の位置			E2	○				
柱梁位置の検討			E3	○				
柱の構造強度の再検討			E4	○				
外壁外壁材料の強度の検討			E5	○				
屋上水盤水漏れの配慮			E6	○				

地下水の浮力			E7	○				
構造、建物平面不一致			E8	○				
外壁材料の強度			E9		C1	○		
アーチ造型の構法			E10		C2	○		
屋上造型の耐風性			E11		C3	○		
屋上水盤の水漏れ			E12		C4	○		
耐震壁の長さ			E13		C5 委員会 <sup>2</sup> C5類似	○		
屋上水盤の構造			E14		C6	○		
駐車場に指示員の派遣	F1						C1	○

### 3.6.8 インタビュー

事例5(住宅)は開発者のE社の董事長、設計者のA事務所の建築師、審査者の建築管理処の総工程司に対してインタビューを行った。インタビューの結果は下の表の通りである(表3.6.15)。

表 3.6.15 インタビューの結果

インタビューの対象	
開発者	<b>董事長</b> (E社)
<p>本案のオープンスペースのコンセプトはシンプル、実用性、親切性、利用のしやすさと公益性を原則としている。オープンスペースを申請する際には、歩道状のオープンスペースとして申請しているが、住宅であるため、プライバシーと安全の考慮し、水盤を用いて緩やかに境界を設けている。外部の人はオープンスペースの奥に完全に立ち入ることはできないが、実際の利用において水盤の周りの石で休憩する人も非常に多く、適度な開放性と公益性をもたらすことが出来た。当案件が竣工してから現在まで3年余りが過ぎた。現時点で維持と管理について話すのは時期尚早かもしれないが、現在の使用状況から見ると、メンテナンスの面は予想通りである。公開空地の使用状況も悪くはないことに加え、最近ではよく、カップルが水景を背景として結婚写真の撮影している。これは当初は予想していなかったことであるが、これこそ、公開空地を設ける本来の意図ではないかと考えている。</p>	
設計者	<b>建築師</b> (A事務所)
<p>本案は弊所が二回の設計、建築許可の申請を行った。一回目と二回目のクライアントは異なる開発メーカーである。一回目の提案は15F建てであり、二回目の案ではクライアントの考え方により30Fの案になった。これはクライアント2社の販売戦略の相違を示している。15F建ての案は一般価格の住宅の開発であるが、30F案は高級住宅の開発方式となった。建設コストが増加したが、オープンスペースが多くなったことと、高層階にある床面積が多くなったことで、販売の単価も高くなった。このような設計は二回目のクライアントにとっては、メリットが大きいと考え、案を決定した。</p> <p>審査での指摘点について、冒頭で既に述べた原則に基づき、審査を受けたが、現在唯一の問題は公益性であると考えている。また、容積率の割り増しの認定は、去年から審査原則ができた。現在、歩道状公開空地の形状に対するルールがあり、奥行は幅の1.5倍までの範囲でが歩道状の公開空地と認められる。広場状公開空地の認定は歩道状公開空地に隣接する幅は奥行の1.7倍となっている。そのため、今後は一品花園のような歩道状公開空地の申請案があらわれることはないだろう</p>	
審査者	<b>総工程司</b> (高雄市建築管理処)
<p>歩道状公開空地を審査委員たちが推奨し、設計者もよく利用している理由は歩道式の公開空地は広場形式の形に比べ開放性が高いことによる。しかし、住宅建築に対して安全、プライバシーを確保する観点からすると、広場式開放空間の方が質をコントロールしやすい。本件は敷地の形状により、独特の公開空地が生まれている。本案は歩道状公開空地として申請しているが、公開空地の奥行は40メートルにも達している。当時の法律では違法性はないが、変な形だと思っている。その後、審議基準はすでに修正されており、そのルールの下では、一部分は広場状の公開空地として申請する必要がある。</p>	

### 3.6.9 まとめ

#### (1)オープンスペースの変化

本事例のオープンスペースに関する指摘は4項目あり、審議による設計変更箇所は「夜間照明の増設」、「高木の地下室の範囲以外の植樹」、「駐車場出入口付近の花壇設置の取りやめ」、「駐車場出入口の警備員の配置」である。また、「緑化率」と「開放空間の範囲」も指摘によって再検討を行っている。一方、「バイク駐輪スペース」に関する指摘は、利便性を考慮し、対応していない。「駐車場増設」に関する指摘は容積割り増しと関係があるため、設計全体に影響する可能性のある項目である(図3.6.10)。

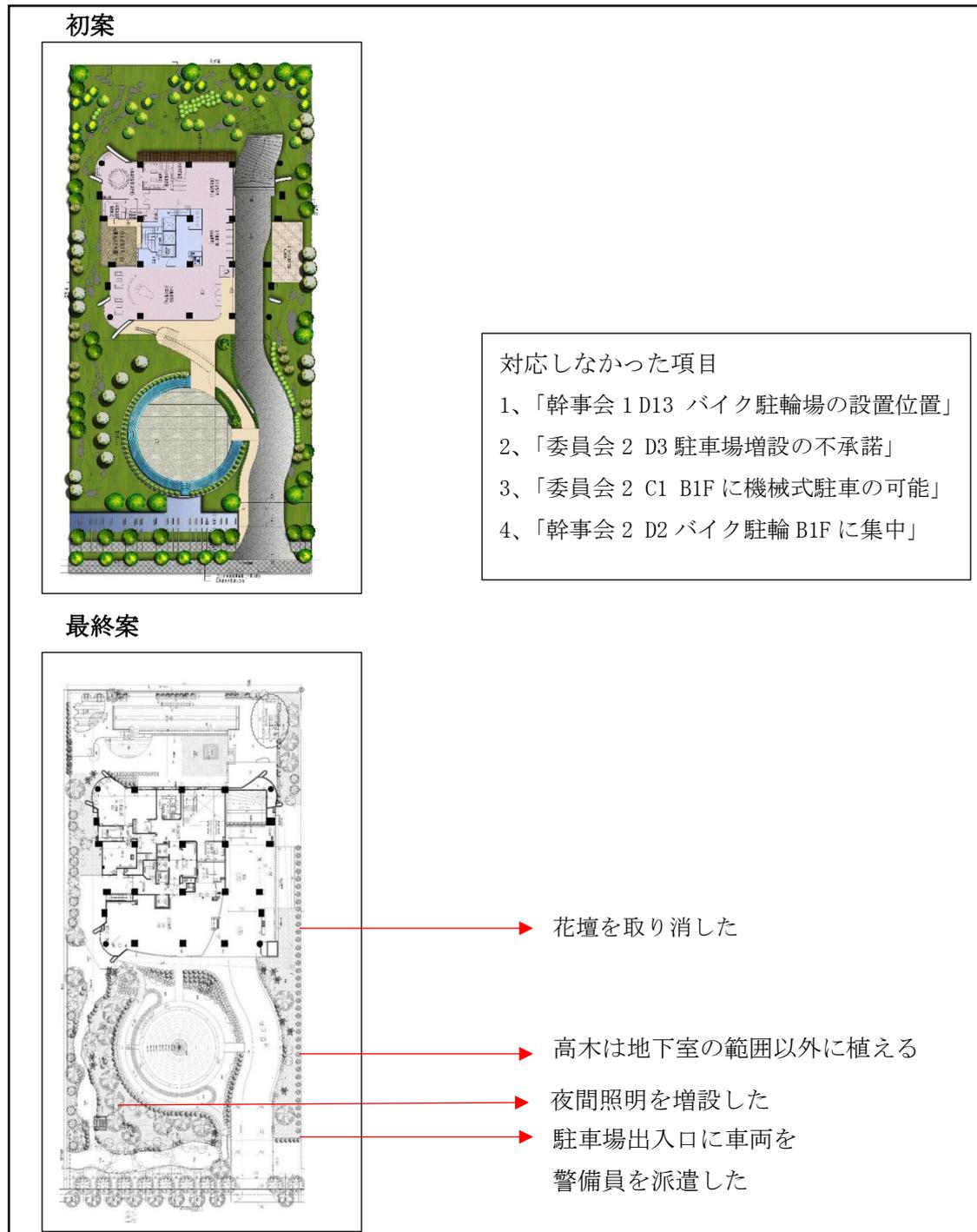


図 3.6.10 事例 5(住宅)初案と最終案の比較

## (2) 審査過程の分析結果

事例5は四回の審議を受けている。各審議段階における分析を総合した結果、協議型制度の特徴を示している項目は「明確な根拠のない委員の感覚による指摘」、「他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目」、「法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目」、「実務的な観点からの意見」、「法令では十分対応できない項目(基準が曖昧な項目)」、の5つに整理できる。以下、それぞれの項目における考察と、その考察のもとになった具体の指摘事項の例を掲げる。

### (2)-1 明確な根拠のない委員の感覚による指摘

#### <考察>

法令に明確な根拠、基準が示されているわけではない場合に発せられる、委員独自の判断によって要求される項目である。本事例のみではなく、他の事例でもこのような指摘が見受けられる。

#### <指摘項目の例>

- ・ 緑化面積の再検討
- ・ 開放空間範囲の再検討
- ・ ゴミ置き場の設置場所の調整
- ・ 屋上緑化の検討
- ・ 管理人室の設置
- ・ 第2次案維持の提案
- ・ 駐車台数の増設の不承諾
- ・ B1Fへの機械式駐車場増設の可能性の確認

### (2)-2 他の事例でも指摘されている委員の関心の高い項目

#### <考察>

バイク、車の運転安全については委員の最も関心の高い点であるため、本事例のみでなく、他の事例でも指摘されている。

#### <指摘項目の例>

- ・ 安全に配慮した駐車場出入口の植栽計画、段差のない歩道と路面の境界
- ・ 地下駐車動線を妨げない搬出入スペース
- ・ 駐車場出入口の植栽を妨げない配置計画、段差のない歩道と路面の境界
- ・ 電機排煙口、ゴミ収集スペースのデザインの工夫
- ・ 警報装置および夜間照明の増設、段差のない歩道と車道の境界
- ・ 駐車場出入口付近の視界の妨げにならない花壇の配置

## (2)-3 法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目

### <考察>

法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目はほとんど推奨的な項目である。このような項目はデザインと敷地周辺環境に関する指摘項目が多い。

### <指摘項目の例>

- ・ 駐車場出入口への車両管理人員の配置
- ・ 本開発による周辺道路の交通量増加可能性の分析
- ・ 本計画の公共交通の使用率は現状に則しているかの確認
- ・ 交通手段使用率表、交通手段の利用比率

## (2)-4 実務的な観点からの意見

### <考察>

審議に参加している専門分野の委員が指摘していることが多い。特に植栽、構造安全に関する指摘が多く見受けられる。

### <指摘項目の例>

- ・ 植栽覆土深さの検討
- ・ 地階を除いた植栽配置計画
- ・ 1階吹抜の構造強度の検討
- ・ 柱の位置の誤り
- ・ 柱、梁の位置の妥当性の検討
- ・ 柱の構造強度の再検討
- ・ 1階の構造上の脆弱性回避
- ・ 基礎工事法の遵守
- ・ 地下水の浮力に注意した基礎工事
- ・ 構造平面図と建物平面図の不一致
- ・ 外壁材料の強度の配慮
- ・ アーチ造型物の工事方法の記載
- ・ 屋上造型物の耐風性の検討
- ・ 屋上水盤の水漏れの対策検討
- ・ 耐震壁の長さが異なる理由
- ・ 屋上水盤の下階に対する構造的影響

## (2)-5 法令では十分対応できない項目(基準が曖昧な項目)

### <考察>

適用条件に曖昧な箇所のある法令であり、本事例では主任委員が条件を満たしていないと判断した。通常は協議を通して判断するが、本事例は主任委員が決定を行っている。

### <指摘項目の例>

- ・ 「高雄市都設地区オープンスペースと駐車奨励申請案審議暫定原則」第十四条の遵守

### **(3) インタビューの結果**

事例 5 に関わる開発者、設計者、審査員に対するインタビュー結果は以下のようにまとめられる。

#### **(3)-1 開発者の意見**

- ・住宅の案であるため、プライバシーと安全に考慮し、水盤を用いて緩やかに境界を設けている。
- ・外部の人はオープンスペースの奥まで立ち入れないが、水盤の周りの石で休憩する人が多く、適度な開放性と公益性をもたらすことが出来た。

#### **(3)-2 設計者の意見**

- ・オープンスペースの開放性が不十分である。

#### **(3)-3 審査員の意見**

- ・住宅建築に対して安全、プライバシーを確保すべき点からみると、歩道状より広場状開放空間のほうが管理しやすい。

### **(4) 日本との比較の結果**

事例 5 を、台湾と日本の現行制度に当てはめ、比較したところ、台湾では、全て歩道状の公開空地として認定されているのに対し、日本のルールで検討した場合、広場状の公開空地として分類されることが明らかになった。

### 3.7 審議制度に関するインタビュー

本節では、各事例に関わった開発者、設計者、審査担当者に審査プロセスに関するインタビューを行い、審議制度改善のための検討材料とする。インタビュー結果は以下の通りである。

#### 3.7.1 インタビューの内容 (表 3.7.1)

##### (1) 開発者の意見

表 3.7.1 インタビュー結果 (開発者)

<b>インタビューの対象</b>	
<b>開発者</b>	<b>總經理(A社)</b>
インタビューの内容	
<p>ディベロッパーと審査部門の信頼関係がないことが制度の元来の問題である。その後設計の自由度は制限され、創意意欲はなくなり、オープンスペースの設置方式があるデザインに類型化されてしまった。開発の観点では、オープンスペースの設置に関しては、容積率のボーナスを獲得できるかどうかことが最も重要なことである。そのため、設計は制度の影響を大きく受けている。</p> <p>審査過程では、委員の意見により審議の判断を行うが、評価の基準は曖昧である。審査の方法を定量化させることで、開発メーカー、設計者は、時間コストを節約できるのではないか。</p>	
<b>インタビューの対象</b>	
<b>開発者</b>	<b>扱長(C社)</b>
インタビューの内容	
<p>当社としては、一般的な民間建設会社と異なり、政府による投資と持ち株があるため、執行者と出資者は同一人物ではない。我々は、政府の政策を全力でサポートしようと考えている。当社は元々、合法、安全、期間以内、価値の通りに職務を執行することが最も大切であると考えている。よって、審議制度、法令の変化による影響は少ないと考えている。</p> <p>全体の案件を執行する過程で、前半は設計の審査と法律、政府と関わっているが、後半に入ると、利用者の視点に戻る必要がある。利用者の使用方法と、天候等の要素は、我々がコントロール出来ないものであり、設計の初期からコントロール出来ない要素を考慮することにより、建物の維持と管理を行いやすくするようにしている。しかし、政策の決定者達は異なる考えのため、我々は新たな提案を行うことが必要である。</p>	
<b>インタビューの対象</b>	
<b>開発者</b>	<b>董事長(E社)</b>
インタビューの内容	
<p>台湾では違法の建築、増築に関する使用上の防止方法が非常に多く、法令と違法建築はいたちごっこのようなものである。制度は違法建築防止を前提として設けられたが、政府と業者、使用者の間に相互の不信感をもたらした。</p>	

現在の制度において、容積率のボーナスが少なくなりつつある。このことはディベロッパーがオープンスペースを設置することに対して影響をもたらしているが、依然として数多くのディベロッパーがオープンスペースを設置することを選択している。これには以下三点の理由が考えられる。

1. 公開空地の設置と売価の間のバランスを取ること。
2. 設計内容の向上をすること。
3. 他社のプロジェクトと差別化を図ること。

オープンスペースの設置について、容積率のボーナスをもらえる部分は主に広場状の公開空地と歩道状の公開空地の二種類に分けられる。土地購入の過程においてはまず評価を行うが、広場状のオープンスペースは容積率のボーナスを取得しづらいため、基本的にオープンスペースの設置が受け入れられる。

開放性の面では道路に接する程度により異なる。敷地の条件も考えるべきである。

どの程度オープンスペースを設置するかについては実際の価格及び使用の状況に非常に関係がある。当然その中には、メンテナンス費用の設定、工事費、位置条件と販売できる価格の間のバランスも含む。

公共建築と住宅建築のオープンスペースについて、その開放の程度には差があり、本来は審議上で調整を行うべきである。ただ、住宅建築はオープンスペースを最も開放すべきものなので、政府が率先してオープンスペースを設ければ、ディベロッパーがオープンスペースを設置することをさらに促せるかもしれない。

## (2) 設計者の意見 (表 3.7.2)

表 3.7.2 インタビュー結果 (設計者)

インタビューの対象	
設計者	建築士 (A 事務所)
インタビューの内容	
<p>中国 5000 年にも及ぶ設計の歴史の中では、今まで建築技術規則等の規範がなく、建築技術規則という法規ができたのは約 50 年ほど前である。</p> <p>これにより、以下の二点について影響があった。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 不動産所有権の登記制度</li> <li>2 ベランダ、キャノピーの建築面積 (外壁又は柱の中心線より算出する)</li> </ol> <p><b>オープンスペース</b></p> <p>正直に言うと法定空地とオープンスペースを同じものではない。オープンスペースとは法定空地を控除した上で再び余分に留保されたものであるが、台湾においては財閥の力が非常に大きいため、法定空地が規定の条件に適合しさえすれば、全てオープンスペースとみなされ、容積率のボーナスがもらえる。</p> <p><b>オープンスペース設計に影響するポイントは、下記の通りとする。</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 防火によるセットバック</li> <li>2 後退制限</li> <li>3 北向き日照の検討</li> <li>4 道路の影の検討</li> <li>5 オープンスペースによる容積率のボーナス</li> <li>6 道路に接するかどうか</li> </ol> <p>このため、建築はたいてい敷地の奥に配置される。建物配置は十分な設計を通して決めたことではなく法制度の結果である。今回の 2 つのプロジェクトは制度と容積のボーナスの影響が非常に大きい。</p> <p>オープンスペースの制度は無償で容積を増加することである。基本的に開発メーカーによる営利用途の開発案であれば申請しないことは殆どない。現在、特に住宅類型の案について、外部への開放性と公益性において視覚的な開放のみが為されており、実際には利用されていない。この点については政府が着手しており、今後、改善される可能性がある。</p> <p>建築のオープンスペースは、建築物の高さにも密接な関係がある。台湾における建築物の高さはおおよそ以下の類別に分けられる。</p> <p>透天厝 (台湾式メゾネット型住宅)</p> <p>6F 以上 (エレベーターが必要)</p> <p>15F (11-15F ではスプリンクラーが必要)</p> <p>15F 以上 (全棟でスプリンクラーが必要、かつ、構造の委託審査が必要)</p> <p>100m 以上 (第一段階のほかに、環境影響評価も必要)</p> <p>以上の各段階において全てコストに密接な関係がある。台湾における RC/SRC の工事費</p>	

について、各階の床面積の単価は1坪で1500元ほど増加する。これは直接的にオープンスペースの設置に影響をもたらす。一方で、台湾の環境影響評価の手続きには非常に時間がかかり、審査では形式を重視しすぎるため、約一年間の時間を要する。この点はディベロッパーによるビル開発高度に関する評価に影響をもたらす。

管理の面では設計も審査も法規に従って行われるが、依然として違反を防止しにくい状況である。

メンテナンスにおいては、台湾では現在2つの営業許可がある。

1. 不動産管理-主に維持
2. 警備会社-主に警備、保安

現行のビル管理条例の規定に基づき、建設完了後、開発メーカーは一定割合の金額を出し、ビルの住民に抛出しなければならない、物件を点検してから所有権を譲渡した場合、後続の管理者へ干渉を行うことはできない。

最後に、公開空地の設置はビルの種類により開放性が異なる。集合住宅より商業建築のほうが比較的建築物が囲まれておらず開放性がいい。

## インタビューの対象

### 設計者

### 建築士(B事務所)

#### インタビューの内容

都市設計審議とオープンスペース審議の両者は異なった考え方である。台湾では容積率を実施する前に、建蔽率の概念により建築を規制していた。故に、以前の都市の様子はどれもマッチ箱と同じようになっていた。その後、オープンスペース品質の向上するため、オープンスペースの概念を導入し始めた。収益に関わる法令であるためディベロッパーにとっては重視すべきものとなったが、消費者にとっては、良いケースと、悪いケースがある。延べ床面積を増加できるため、容積率実施後にオープンスペースによる容積のボーナスの存在が厄介になっている。

ディベロッパー・使用者と審査部門の両者にはオープンスペースの認識に差異があり、ディベロッパー、使用者の立場では、オープンスペースを自宅の庭として囲もうと考えているが、そもそもオープンスペースを設置することで容積ボーナスを交換取得しているため審査部門では開放すべきだと考えている。

高雄の都市設計審議に関し、最初の高雄都市設計準則の草案は、私が作成した。当初、高雄は都市設計準則がなかったため、如何に作成するか悩んだが、私が作成し始め、再びその他建築士公会の参加者及びその他専門家が疎通、討論、調整を行った結果、やっと完成させた。

都市設計において、責任の区分所属については法規制定者が準則を定めており、建築士の部分については準則により問題を解決する。都市設計審議制度の問題は人にあ

り、主な審議過程で発生した問題は委員の認識が異なるが、判断の基準がどこにあるかの定義が難しく、この部分については量化させる必要がある。なお、オープンスペースの審議は主に予審の制度であり、予審制度は現行の法規仕組み下において、建築管理の範疇で非常に微妙である。審議上において依然として法規の規定により審理を行う。つまり、合法的か否かであるが、その他品質の部分はあまり重視されていない。しかし、台北市では高雄市よりオープンスペースについて厳格に審議されており、フィードバック金を納付しなければならないので、オープンスペースの設置をある程度管理できるかもしれない。これについては地価が高いため、そうしなければならないという可能性もある。

**インタビューの対象**

<b>設計者</b>	<b>建築士(D事務所)</b>
------------	------------------

**インタビューの内容**

台湾におけるオープンスペースは歩道状のものを主としており、これは国情の問題である。オープンスペースの大部分は全てを開放しているのではなく部分的であったり視覚的に開放している。

本案については、オープンスペースによる容積率の割り増しを申請していないため、予審制度を経る必要がないが、都市設計審査が必要である。ところが、都市設計審査の過程において、都市設計の議題討論が非常に少ない。大部分の審査は、例えば、防火区画、歩行距離、構造等建築の範疇に集中している。これについては制度を考え直す必要があると考えている。

### (3) 審査者の意見

表 3.7.2 インタビュー結果（設計者）

インタビューの対象	
審査者	総工程司（高雄市建築管理処）
インタビューの内容	
<p>台湾の土地への混合使用の状況が非常に深刻であり、土地使用分区制度は、ある程度使用上の問題を調整解決する。オープンスペース制度創設の本来の意図は、都市化、都市オープンスペースの設置を促進することである。また、政府の財政が有限であるため、民間の力によりオープンスペースの設置を増加する必要がある。</p> <p>容積奨励の部分では既に大部分が排除されている。例えば：駐車奨励である。政府が大眾運輸を推進し、公共利益、ディベロッパーの収益が社会へのイメージ等の理由で削除された。しかし、オープンスペースによる容積率のボーナスのみで、民衆にとっては、直接利用できるものであるため、ずっと留保されている。</p> <p>また、審査権限上において争議もあり、容積審査の権限は従来、都市計画の範疇にあるはずだが、現在は建築管理の範疇になっている。これも現行体制の一つの課題である。</p> <p>オープンスペースを設置することで、風雨を避ける廊下を失ったが、居住品質の面では向上された。なお、台湾の居住観念では比較的守備型に属す。従来、土地を囲む概念を持っているため、審査制度法と令上において建築の種類により調整を行う必要であり、例えば、公共建築と住宅建築の審査上の基準については変えなければならない。それにより、更に実用性とニーズに適合すると考えられる。</p> <p>法令について、オープンスペースの開放とは、全面的な開放を指し、音・光・熱の開放、視覚の開放及び触覚の開放も含む。</p> <p>商業又は公共建築上においては、オープンスペースの開放は比較的問題がなく、商業ニーズ上で活動を開催でき、若しくは人々の使用と休憩のため人気を集める効果が期待できる。しかし、住宅については文化的背景による問題があり、台湾では居住部分について、依然としてプライバシーを重視している。従って、審査と実際の妥協点について、建築士は適当な手法で公眾使用に供する可及性を制限することができる。法令の明文で禁止される部分でない限り、審査上で尊重される。</p> <p>自身の立場から言うと、歩道状の公開空地の方ふさわしいと考える。なぜならば、路面に隣接し公眾と開放の観点から見れば、広場状の公開空地と比べて比較的達成しやすいためである。</p> <p>商業建築の審査上においては、例えば、今回の案例のホテルと商業ビル上で、都市の</p>	

機能について、停留緩衝、休憩又はポケットパークに類似する機能を有する。もう一点は地区の公共施設の機能不足で、地区問題の解決に協力し、例えば、休憩又は駐車の問題。住宅ビル上では視覚上の開放が直接の開放より大きいかもしれない。

都市設計審制度について、執行コストが非常に高く、審査部門又は建築士にとっては、全てその通りである。審査時、完全な図面を添付することが必要で、委員が意見を提出した後、再び修正し再審を提出するため資源の浪費がかなり大きい。また、委員会は2年ごとに一回とする。従って、各回の委員審査の重点が全て異なる。資源の浪費を避けるために、研究審議のメカニズムを設けた。つまり、予め話し合うのである。それにより、審査上で不必要な混乱や修正を避けることができる。

台北市の実例について、昔、ビル管理条例を公布施行する前に、オープンスペースをメンテナンスするため、ディベロッパーが経費を使用者に拠出しなければならなかったのは高雄にずっとこのようなメカニズムがなかったためである。

オープンスペースへの使用は時間経過とともに変化している。実際に使用者評価制度が必要であり、後期の追跡管理を行う必要もある。しかし、政府の人員と経費では一切このような任務を執行することができない。また、維持の過程において、変更し、かつ、申請を提出する必要がある場合、使用者にとっては、別の問題となり、当然、この部分は別の一つの課題に属するわけである。

### 3.7.2 インタビューのまとめ

制度に対して行ったインタビューの結果から開発者、設計者、審査者は台湾の協議型制度に対してそれぞれの考えを持つことが明らかになった。内容を以下に示す。

#### (1) 開発者

- ・ プライバシーと開放性のバランスは安全の観点から審議項目とすべき
- ・ 建築類型による審査基準を設ける必要性
- ・ 利用がされない視覚的な開放空間も認めるべき

#### (2) 設計者

- ・ 審査時間の短縮化
- ・ 建築類型による審査基準を設ける必要性
- ・ プライバシーと開放性のバランスは安全の観点から審議項目とすべき
- ・ 法令と制度の自由度の必要性

#### (3) 審査者

- ・ 審議制度のコストの懸念
- ・ 建築類型による審査基準を設ける必要性
- ・ プライバシーと開放性のバランスは安全の観点から審議項目とすべき
- ・ 審査基準の定量化の必要性

### 3.8 まとめ

本章では台湾高雄市の都市型オープンスペース開発案件 5 事例を対象に、審議記録の分析、関係者へのインタビューを行うことで、オープンスペース創出における台湾の現行の法令、審議制度の特徴と課題を明らかにした。分析結果は以下の通りである。

#### 3.8.1 審査過程の分析

##### (1) オープンスペースの変化

5 つの事例に対する、審議過程における計画案への指摘事項の整理・分析・考察を整理すると、協議による設計の変更点をまとめると、以下のようになる。

事例 1 :

- ・ 植栽の生育環境への配置
- ・ 開放空間と運搬空間の分離
- ・ 高木の将来的な成長の余地
- ・ 車動線の安全確保

事例 2 :

- ・ 花壇高さの変更
- ・ 床材料の変更
- ・ 障害者用のスロープの設置

事例 3 :

- ・ 植栽種類の変更
- ・ パブリックアートの設置
- ・ 水盤の夜間照明の設置
- ・ 既存老樹の保存
- ・ ベンチの設置
- ・ フェンスの設置

事例 4 :

- ・ 歩道の幅を担保するための花壇の削減
- ・ 南側の歩道の幅の拡張

事例 5 :

- ・ 夜間照明の増設
- ・ 高木の地下室の範囲以外の植樹
- ・ 駐車場出入口付近の花壇設置の取りやめ
- ・ 駐車場出入口の警備員の配置
- ・ 緑化率
- ・ 開放空間の範囲

以上のことから、協議型の審査過程を踏んだ場合、明らかにオープンスペースの質は、当初と比べて高くなっている。特に、ランドスケープの観点、歩車の動線の改良の観点の 2 点にお

いて、審議によっていくつかの改良がなされていることが把握できた。

## (2) 対応していない指摘項目

次に、指摘されたが対応できなかった項目と、と対応ができていない理由については、以下のようにまとめることができる。

事例 1：

- ・ 初審 D10：隣地まで距離確保（斜線制限（設計全体の変更）と審議時間の長期化）
- ・ 預審 D3：隣地まで距離確保（斜線制限（設計全体の変更）と審議時間の長期化）
- ・ 初審 D3：外観造型と建築高度の検討（非法令違反、審議期間の長期化）
- ・ 預審 D1：外壁の修正（非法令違反、審議期間の長期化）
- ・ 初審 C1：車路の位置と動線の配慮（設計全体の変更）
- ・ 預審 C2：車路の位置と動線の配慮（設計全体の変更）

事例 2：

- ・ 委員会 D4：セットバック空間の拡大（コスト増、平面構成への影響）
- ・ 幹事会 C2：ソーラパネルの設置（コスト増）
- ・ 委員会 C3：駐車、駐輪台数の適正化（既に検討対応済）

事例 3：

なし

事例 4：

なし

事例 5：

- ・ バイク駐輪スペース（利便性）
- ・ 駐車場増設（設計全体に影響）

以上のことから、指摘された事項について対応できなかった項目については、主として下記のような項目にまとめることができる。

- ・ 全体計画へ影響を及ぼす項目
- ・ 大幅な設計変更につながる項目
- ・ 審議時間の長期化をもたらす項目

ただ、全体計画へ影響を及ぼす項目や、審議時間の長期化をもたらす項目も、結局はコスト増をもたらすものだと考えると、全てはコスト増につながるような項目には、対応しづらいことがわかる。このことから、大幅なコスト増を伴う指摘には、補助や規制緩和などの対応が一方でも必要であることがわかる。

また、そもそも、指摘内容を検討した結果法令違反ではなく、指摘事項すでに解決している例が見られるなど、指摘事項の正当性が精査されない形で設計者に告げられている点も見られた。

さらに、事例 3、4 のように、全ての項目に対応可能であった事例もあるので、審議過程での指摘事項が、必ずしも、実現不可能なハードルの高いレベルで行われているわけではなく、現実的に対応可能な範囲で行われていると言える。

### (3) 指摘項目の全般的特徴

5つの事例に関して、指摘事項の全般的な特徴を、その特徴ごとに、当てはまる事例の多い順にまとめると、以下のようになる。

#### ①<事例1、2、3、4、5>オープンスペースの安全性と動線計画に関わる項目

バイク、車の運転安全については委員の最も関心の高い点であるため、これは、本来の協議の目的であるオープンスペースの抄出に関わる重要な事項である。

<指摘項目の例>

- ・バイク駐車車路の短縮<事例1>
- ・車両出入口の右折箇所を隅切り、車両進出の車道への進入道路と退出道路の設置<事例1>
- ・運転者の視界を遮らない植栽の配置計画の説明<事例2>
- ・地下駐車場の出入口への指示員の配置<事例2>
- ・スロープと道路との滑らかな接続<事例2>
- ・ゴミ収集室の設置がないことによる運搬路線、消毒、臭気、汚水排出問題への配慮<事例2>
- ・緊急発電機排煙口とゴミ置き場の周囲への配慮<事例2>
- ・ゴミ収集のスペースの動線、掃除、消毒、臭気、汚水問題への配慮<事例2>
- ・工事期間の大气汚染、騒音、廃棄物処理、廃水排出等の高雄市環境保護局への問い合わせ<事例2>
- ・障害者に配慮した手すりの設置<事例3>
- ・地下駐車場出口北側の歩道への安全警戒施設の設置<事例3>
- ・ビル風が周囲の公開空地与える影響検討、水盤周りのベンチの設置検討<事例3>
- ・街区角に障害者用のスロープ設置<事例3>
- ・地下駐車場出口北側の歩道に安全警戒施設の設置<事例3>
- ・敷地東側1階の車両回転スペースの道路線による誘導<事例3>
- ・B2Fへのバイク駐輪スペースの安全性に関して委員会での説明<事例3>
- ・一般道路の出口付近への車両緩衝スペースの設置<事例3>
- ・車両動線、駐車出入口の表記<事例3>
- ・地下階の安全確保を目的としたフェンスによるバイク、車両の通路分離<事例3>
- ・運搬、安全、衛生の面を考慮した垂直動線とゴミ処理計画<事例3>
- ・近接した駐車場出入口による管理施設の強化の必要性。<事例3>
- ・利便性向上を目的としたバイク駐車動線の短縮<事例4>
- ・車道出入口の両側にある植栽の視界を妨げない工夫<事例4>
- ・安全に配慮した駐車場出入口の植栽計画、段差のない歩道と路面の境界<事例5>
- ・地下駐車動線を妨げない搬出入スペース<事例5>
- ・駐車場出入口の植栽を妨げない配置計画、段差のない歩道と路面の境界<事例5>
- ・電機排煙口、ゴミ収集スペースのデザインの工夫<事例5>
- ・警報装置および夜間照明の増設、段差のない歩道と車道の境界<事例5>
- ・駐車場出入口付近の視界の妨げにならない花壇の配置<事例5>

## ②<事例 1、2、3、4、5>明確な根拠のない委員の感覚による指摘

法令に明確な根拠、基準が示されているわけではない場合に発せられる、委員独自の判断によって要求される項目である。本事例のみではなく、他の事例でもこのような指摘が見受けられる。

<指摘項目の例>

- ・開放空間の歩道の幅を 2M に拡張<事例 1>
- ・緑化率の確実な検討<事例 2>
- ・60CM 以下の花壇の推奨<事例 2>
- ・車寄せの設置に関する<事例 2>
- ・駐輪場の台数削減およびバイク駐輪台数の増設<事例 2>
- ・実際使用量に配慮した自転車とバイクの駐車台数の検討<事例 2>
- ・地下階にある運搬スペースの高度の規定遵守<事例 3>
- ・安全に注意した水盤の水深と濾過施設の設置<事例 3>
- ・フェンス設置の検討<事例 3>
- ・緑化率の再検討<事例 3>
- ・駐車場の不足がないことの確認、周囲の保有地を利用した臨時停車の検討<事例 3>
- ・建築デザインに調和したエントランスの庇のデザイン<事例 3>
- ・屋上突出物の設計の更なる工夫。<事例 3>
- ・エントランス正面の造型壁の憩い施設の設置物としての扱い<事例 4>
- ・西南側の角にある花壇の削減による歩道幅の担保<事例 4>
- ・南側の歩道の緑化率の確保および幅の確保<事例 4>
- ・地下階へのインターネットの設備空間の設置<事例 4>
- ・工程日程の期限の厳守<事例 4>
- ・緑化面積の再検討<事例 5>
- ・開放空間範囲の再検討<事例 5>
- ・ゴミ置き場の設置場所の調整<事例 5>
- ・屋上緑化の検討<事例 5>
- ・管理人室の設置<事例 5>
- ・第 2 次案維持の提案<事例 5>
- ・駐車台数の増設の不承諾<事例 5>
- ・B1F への機械式駐車場増設の可能性の確認<事例 5>

## ③<事例 1、2、3、4、5>専門的な観点からの意見

審議に参加している専門分野の委員が指摘していることが多い。特に植栽、構造安全に関する指摘が多く見受けられる。

<指摘項目の例>

- ・建物と隣地間の植栽の緑化率の不算入<事例 1>
- ・ホテル使用動線からみた車両出入口の位置の妥当性<事例 1>

- ・ 2 階スラブ下にある高木の成長に対する影響<事例 1>
- ・ 車両出入口の右側の設置、ホテル動線との兼ね合いの検討<事例 1>
- ・ 地下の梁 FGn の幅の不足<事例 1>
- ・ 低層の部分の柱 C4、C6 のサイズの不足<事例 1>
- ・ 地下深度は 16M に修正、擁壁の寸法は 80CM に修正<事例 1>
- ・ X 方向のスパンは 12.1M に修正、柱 100X100 のサイズの不足<事例 1>
- ・ R2 の給水塔の構造の再検討<事例 1>
- ・ エレベーターの構造の再検討<事例 1>
- ・ 敷地西北側の角柱は隣地境界線まで 24.70CM しかないことにより、地下階の外壁が敷地外に出ないことへの注意<事例 2>
- ・ 高木の楠の成長空間を考慮した栽植距離<事例 3>
- ・ 楠の下の低木の増加、緑化空間の立体化<事例 3>
- ・ 大型車両用の駐車スペースの調整<事例 3>
- ・ 運搬用駐車場へのトラック駐車スペースの必要性<事例 3>
- ・ 低木は 5.4KG/M<sup>2</sup> の土の再検討<事例 3>
- ・ 太陽光が不足すると色が暗くなるスイートピー<事例 3>
- ・ 10CM の楠の容器苗の使用<事例 3>
- ・ 遮光性が低い大王椰子と大理石の椅子の組み合わせの検討<事例 3>
- ・ 基礎の種類の説明<事例 4>
- ・ 斜めの柱 (B1~1F の C3、C7a、C9a) の構造の再検討<事例 4>
- ・ C6 柱と他の部材の接合方法の説明<事例 4>
- ・ 一般的なものより広い幅の Deck スラブの特注品の確認<事例 4>
- ・ 植栽覆土深さの検討<事例 5>
- ・ 地階を除いた植栽配置計画<事例 5>
- ・ 1 階吹抜の構造強度の検討<事例 5>
- ・ 柱の位置の誤り<事例 5>
- ・ 柱、梁の位置の妥当性の検討<事例 5>
- ・ 柱の構造強度の再検討<事例 5>
- ・ 1 階の構造上の脆弱性回避<事例 5>
- ・ 基礎工事法の遵守<事例 5>
- ・ 地下水の浮力に注意した基礎工事<事例 5>
- ・ 構造平面図と建物平面図の不一致<事例 5>
- ・ 外壁材料の強度の配慮<事例 5>
- ・ アーチ造型物の工事方法の記載<事例 5>
- ・ 屋上造型物の耐風性の検討<事例 5>
- ・ 屋上水盤の水漏れの対策検討<事例 5>
- ・ 耐震壁の長さが異なる理由<事例 5>
- ・ 屋上水盤の下階に対する構造的影響<事例 5>

#### ④<事例 1、2、3、4、5>法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目

法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目はほとんど推奨的な項目である。このような項目はデザインと敷地周辺環境に関する指摘項目が多い。

<指摘項目の例>

- ・歩行者と車両動線を分離した歩道状開放空間の計画<事例 1>
- ・ソーラーパネルの独立構造化、屋上庭園の一部化<事例 1>
- ・隣接する歩道と一体化したスロープの検討<事例 2>
- ・北側隣地の通風、採光、プライバシー、安全性の確保に関する説明<事例 2>
- ・異なる材料を利用した車両と歩道<事例 2>
- ・ピロティに隣接する車両出入口への警告灯の設置<事例 2>
- ・B1Fにある 63 番バイク駐車場のフェンスによる動線分離<事例 2>
- ・12M 道路側へのバス乗り場設置の推奨、(設置する場合)歩行者と車両がスムーズに通過出来る幅の確保<事例 2>
- ・駐車場の出入口付近のバス乗り場に対する指示板の設置<事例 2>
- ・セットバックした箇所の公用歩道を考慮した設計<事例 3>
- ・将来の敷地周辺の開発予定プロジェクトと本案の関係の説明<事例 3>
- ・現代的な外観の建築デザインと周囲との調和箇所の説明<事例 3>
- ・広場へのパブリックアート設置の推奨<事例 3>
- ・B1F 外側にあるスロープの移動の安全性確保<事例 3>
- ・B2F スロープ近く of 駐車スペースの車の通行への影響の検討<事例 3>
- ・イベント時の駐車スペースの事前の検討<事例 3>
- ・外壁材料、外壁の角度による反射率の変化の検討<事例 3>
- ・街区の角から離れた場所への臨時停車スペースの設置<事例 3>
- ・屋上突出物に配慮した建物デザイン<事例 3>
- ・外観デザインに伴い発生する可能性のある光害の対処<事例 3>
- ・水盤の夜間照明の強化<事例 3>
- ・道の仕上げによる各動線の分離<事例 3>
- ・地域特色と企業のイメージ向上を目的とした夜間照明の更なる工夫<事例 3>
- ・車の排気がある地下階への会議室と銀行設置の妥当性の検討<事例 3>
- ・臨時街区の角から離れた場所への臨時駐車場の配置計画<事例 3>
- ・開放空間の安全性と開放性のバランス確保<事例 4>
- ・景観に対する影響が大きい建物による敷地と隣地の広場の一体化の検討<事例 4>
- ・避難空間の確保を目的とした B1 F 東南側のバイク駐車場の取りやめ<事例 4>
- ・駐車場出入口への車両管理人員の配置<事例 5>
- ・本開発による周辺道路の交通量増加可能性の分析<事例 5>
- ・本計画の公共交通の使用率は現状に則しているかの確認<事例 5>
- ・交通手段使用率表、交通手段の利用比率<事例 5>

## ⑤現行法令では十分対応できない項目(基準が曖昧な項目)

台湾の法令では基準が細かく規定されていない箇所があり、この場合は協議を通して判断がなされる。本事例では、建築高度の方法と検討と開放空間に関して特に指摘されている。事例3は新構法であるダブルスキンの構法を利用している。現行法令では対応できない箇所があるため、面積の検討、省エネ、反射、平面機能などの指摘項目は協議で判断している。

〈指摘項目の例〉

- ・住宅区での300M<sup>2</sup>以上の飲食店を設置することの禁止、ホテル付属レストラン表示の付加〈事例1〉
- ・付属レストランの設置に関する都市発展局の意見の確認 〈事例1〉
- ・ダブルスキンの外観による規定に則った建築面積と床面積の検討〈事例3〉
- ・外観のガラスによる光害と空調負荷の対策検討〈事例3〉
- ・建物形態に伴う偏心モーメントの可能性による構造の再検討〈事例3〉
- ・平面の機能性検討〈事例3〉
- ・ダブルスキンに関わる床面積認定の建築管理局への問い合わせ〈事例3〉
- ・季節ごとの光害、ビル風の影響の説明〈事例3〉
- ・ダブルスキンによる環境への影響の説明〈事例3〉
- ・外壁のメンテナンス方法の検討〈事例3〉
- ・ダブルスキンによる延床面積の再計算に伴う駐車台数の確認〈事例3〉
- ・水盤設置に対する建築管理局の同意の必要性〈事例4〉
- ・「高雄市都設地区オープンスペースと駐車奨励申請案審議暫定原則」第十四条の遵守〈事例5〉

## ⑥〈事例1、2、4〉高度制限に関わる指摘項目

隣地までの距離の不足が指摘されている。更にセットバックすると、建築高度が増加するにつれて建築高度規制の検討の必要が出てくるため、対応することの難しい項目である。

〈指摘項目の例〉

- ・地震時の緩衝空間を考慮した隣地距離の確保〈事例1〉
- ・6M道路側における圧迫感のない建物配置の検討〈事例2〉
- ・屋上の装飾品の変更に対する委員会の同意の必要性〈事例4〉
- ・屋上階の造型物の許可〈事例4〉

## ⑦〈事例1、2、3〉事例の特徴によって繰り返し指摘されている項目

事例の特徴によって、建築高度の再検討の必要性や、バス停車場に関する検討、緑地に関する緑地局に対しての協議など、特定の領域に関して繰り返し議論されている。

〈指摘項目の例〉

- ・屋上以上の外壁は外観造型と一体化になると高度検討が必要〈事例1〉
- ・屋上を超えた外壁の高度算入の必要性〈事例1〉
- ・RF以上の高度算入を回避する場合、1.5Mの手すりを加え、外壁デザイン修正の必要性〈事例1〉
- ・バス停車場を目的とした建物のセットバック、耐圧性に配慮した路面の仕上げ〈事例2〉
- ・バス乗り場を目的とした建物のセットバック、路面の耐圧性への配慮〈事例2〉

- ・バス乗り場は20M道路側にすることを推奨<事例2>
- ・緑化の増加、緑化率の規定遵守、既存老樹の移植検討<事例3>
- ・文化局の意見に従った老樹保存の検討<事例3>

#### ⑧<事例2>法令改正に伴う推奨項目

事例2は、旧制度に適用した建築許可を得た案であり、法改正に対応するために、設計変更が必要となり、再び審議を受けた。審議を受けている時点でソーラーパネルの専用法を実施したために出て来た項目である。

<指摘項目の例>

- ・ソーラーパネル設置の推奨<事例2>

### 3.8.2 インタビューの分析

#### (1)各事例の審議過程に対する意見

各事例の審議プロセスに対する開発者、設計者、審議者へのインタビュー結果を以下の通りまとめる。

##### (1)-1 開発者

###### 事例 1

- ・本案は公共建築のため、公開空地の開放性と公益性において問題はない。
- ・住宅建築の安全性とプライバシーは販売において重要なポイントである。
- ・本案の所有権は完全に弊社に属するため、管理とメンテナンス上の問題は少ない。

###### 事例 2

- ・インタビューは実施していない

###### 事例 3

- ・オープンスペースの利用と維持面の問題
- ・水盤の設置の実用面における配慮が必要
- ・意匠と使用のバランスが必要

###### 事例 4

- ・インタビューは実施していない

###### 事例 5

- ・住宅の案であるため、プライバシーと安全に考慮し、水盤を用いて緩やかに境界を設けている。
- ・外部の人はオープンスペースの奥まで立ち入れないが、水盤の周りの石で休憩する人が多く、適度な開放性と公益性をもたらすことが出来た。

##### (1)-2 設計者

###### 事例 1

- ・この案件はホテルであるため、開放空間の使用においては、問題は少ない。
- ・開放空間奨励の案であるが、審査の内容は開放空間のみではない。審議の幅が拡大しすぎているのではないか。

###### 事例 2

- ・本案の高さは建築高度規制とコストに影響されている
- ・建築高度規制に関わる法令は自由度がほしい

###### 事例 3

- ・開放空間奨励を利用した案でなくても、よいオープンスペースを創出することは可能

###### 事例 4

- ・建物の高度が高くなるにつれてランドマークとして機能し、都市景観も美しくなる
- ・建蔽率を抑えられるため、広いオープンスペースを設置することが可能
- ・超高層ビルのため、植栽を検討する際には、耐風性も考慮に入れている

## 事例 5

- ・オープンスペースの開放性が不十分である。

### (1)-3 審査者

#### 事例 1

- ・車のローターリングの空間と開放空間の設置意図が矛盾している。

#### 事例 2

- ・容積移転の審議は開放空間奨励の審議より厳しくない。

#### 事例 3

- ・ダブルガラスカーテンウォールは高雄市の亜熱帯の天候には相応しくない
- ・本案は環境への影響配慮が審査のポイント

#### 事例 4

- ・本案のような容積率を実施する以前に建築許可の承認を受けている開発案に対しては、環境への影響を低減する新たな制度が必要

#### 事例 5

- ・住宅建築に対して安全、プライバシーを確保すべき点からみると、歩道状より広場状開放空間のほうが管理しやすい。

### (2) 協議型制度に対する意見

台湾協議型制度に対する開発者、設計者、審議者へのインタビュー結果を以下の通りまとめる。

#### (2)-1 開発者

- ・プライバシーと開放性のバランスは安全の観点から審議項目とすべき
- ・建築類型による審査基準を設ける必要性
- ・利用がされない視覚的な開放空間も認めるべき

#### (2)-2 設計者

- ・審査の時間の短縮化
- ・建築類型による審査基準を設ける必要性
- ・プライバシーと開放性のバランスは安全の観点から審議項目とすべき
- ・法令と制度の自由度の必要性

#### (2)-3 審査者

- ・審議制度のコストの懸念
- ・建築類型による審査基準を設ける必要性
- ・プライバシーと開放性のバランスは安全の観点から審議項目とすべき
- ・審査基準の定量化の必要性

インタビューの考察結果から、「プライバシーと開放性」と「審査基準の作成」に関する意見が多いと分かった。「プライバシーと開放性」の意見に対して開放空間の利用時間の設定と開放空間の類型は更なる定義利用が改善策として考えられる。

「審査基準の作成」という意見に対して、開放空間の利用方法の明確化と受審者と審査者が共通の認識を持つことが必要とされていると考えられる。

### 3.8.3、日本の制度との比較

各事例を日本の総合設計制度に当てはめ、台湾の制度と比較分析を行った結果を以下にまとめる。

#### 事例 1

- ・日本の法令では、公開空地に接続する環境によって奨励係数が異なり、周囲の環境に対応している。
- ・日本の制度は歩道状の公開空地の奥行の長さに制限がある。本事例は広場状公開空地としての扱いとなる。奥行のある公開空地に対して、広場状公開空地の設置が可能となり、実用的であると考えられる。

#### 事例 2

- ・日本の歩道状公開空地の奥行の上限は 4M である。事例 2 の敷地の規模と歩道のバランスから見ると奥行が増加する可能性がある。
- ・日本の制度ではピロティ空間も公開空地に認められており、雨が多い台湾においても参考になる。

#### 事例 3

日本との比較を行っていない。

#### 事例 4

日本との比較を行っていない。

#### 事例 5

- ・台湾では、歩道状の公開空地として認定されているのに対し、日本のルールで検討した場合、広場状の公開空地として分類される。

## 第四章 結論と提案

### 4.1 各章のまとめ

本研究では、都市にオープンスペースを提供するための重要でありかつ主要な都市開発手法を対象として、台湾における総合設計制度と容積移転制度に着目した。総合設計制度を適用した場合には総合設計制度審議、容積移転制度を適用した場合には都市設計審議という、異なる協議的審査を通して、また、敷地及び建築計画上の条件によっては、双方の制度に基づく合同審査が行われ、設計者側が当初意図していたデザインが、行政担当者や審議にかかわる様々な職種の専門家の意見によって、少しずつ変更されて、現実に至っている。本研究では、このように法的手続き上の「協議」を経ながら、都市オープンスペースが創出されていく過程を重視する制度を、協議型制度と呼んでいる。

一方で、日本で都市にオープンスペースを提供する場合には、台湾同様に総合設計制度が用いられることが多いが、このほかにも、いくつかの都市計画制度や、近年では景観法に基づく制度によって、都市オープンスペースが提供されている。しかしながら、圧倒的に総合設計制度に基づく公開空地が、日本では都市型オープンスペース創出の主流となっている。しかるに、日本では、こうした都市オープンスペースを創出する際には、あらかじめ法令や条例に基づいて、台湾と比較した場合に、事前に細かく場合分けされた設計上のルールや計算方法が規定されている。こうした点で、日本では都市オープンスペースを創出するにあたっては、その審議過程を重視するよりも、事前に最終的なオープンスペースの姿を規定する性格が強い、事前確定型制度を採用していると言い得る。

ただし、台湾、日本双方において、ともにこうした容積率を操作する形でのオープンスペースのコントロールとは別に、様々な条件設定の下での斜線制限を絡めて、実際には設計がコントロールされていることも、同時に指摘しておかなくてはならないだろう。

また、日本の制度が台湾の制度に比較して事前確定的であることは間違いにせよ、必ずしもすべてが、法令や条例によって一義的に決められるわけではなく、多岐にわたって詳細に事前に基準が示されていることでかえって、「事前相談」という形で、設計者と行政側があらかじめ協議的な行為を行うことが常態化していることも、片や事実ではある。

しかしながら、本研究においては、制度が表明している態度としての、協議制や事前確定性を議論したいので、あえて、台湾を協議型制度、日本を事前確定制度と区分けして論を進めることとした。

また一方で、世界に目を向けると都市的要請からの建築形態に対するコントロールについては、広く、イギリスをはじめとする「許可性」のコントロールと、アメリカをはじめとする「ゾーニング」によるコントロールの、2種類が原則として考えられる。日本や台湾は、歴史的経緯からアメリカのゾーニング制度に大きく依拠していると考えられ、「許可制」のように、行政からの制限のみならず、近隣コミュニティからの制限も勘案しながらデザインを進めていかなければならない許可制と根本的に異なる点は、設計者側と行政側の法律をめぐってのすり合わせが基本であり、広く、周辺住民の意見をくみ取るという

ことは必ずしも前提とされていない。もちろん、「公聴会」制度は存在するが、それでも公聴会は設計者側と行政側のすり合わせが終わってから、付加的に行われる行為であると、その実態から言ってよい。こうした点では、台湾、日本、アメリカでは基本はゾーニングに則って建築行為がコントロールされ、実現されるのだが、台湾と日本を、アメリカと比べた場合は、近隣からの許可を得る行為が、アメリカではイギリス同様に重視されていることもまた事実である。

こうしたことから、台湾、日本、アメリカを比較した場合、ともにゾーニングに依拠しながらも、アメリカでは許可性が強い運用が行われ、その中で、住民・設計者・行政の協議が顕在的に行われる。そして、台湾では設計者・行政の協議が顕在的に行われ、日本ではきめの細かい制度による事前確定性の高い制度の下で、設計者・行政の協議が「事前調整」的に行われるといえる。

さて、事前確定型と言える日本のオープンスペース創出方法の結果は、必ずしも画一的な結果とならないこともあり、豊かなオープンスペースを創出できている事例も多々見られる。そしてもちろん、台湾の協議型でも多様なオープンスペースが創出されていることも事実である。このように、「協議型」「事前確型」の双方の都市オープンスペース創出プロセスには、それぞれ長所や短所が予測されるのであるが、本研究においては、台湾の都市オープンスペースの創出に関わる事例が成り立っている様子を、つぶさに分析し、主として日本の制度と比較することで、協議型の台湾の都市オープンスペース創出方法の可能性と課題を明らかにしたい。

第1章では、研究のバックグラウンドに触れ、研究の目的と方法論を論じた。具体的な研究対象としているのは、台湾第2の都市である高雄市であり、行政面積は全台湾都市の中で最大で、人口も台湾都市の中で第2位を占める。台北市の市街地と比較すると、高雄市ではほとんどの都市更新が都市再開発を通して行われており、その開発規模は台北市よりも大きいことが多く、地理的制約条件が少ないために、台北市より開発設計の自由度が高いため、本研究で主眼としている多様な都市のオープンスペース創出に関わる事例が多く採集できる。そこで本研究では、高雄市市街地を対象として、オープンスペースの創出を伴う近年の高密度開発事例の協議において、それぞれ数次にわたる審査過程の記録に着目し、審査で指摘された内容をテキスト化し、それらを分析することを通して、台湾におけるオープンスペース創出にかかわる協議型審査について、事前確定性の高い協議型制度に対する得失を明らかにする手法を採用した経緯を述べている。

第2章では、台湾と日本、そしてアメリカにおける都市オープンスペースの創出方法を、制度論から整理している。台湾では、容積緩和制度に関わるオープンスペース創出の方法として、総合設計と容積移転の2種類が考えられ、それぞれ、総合設計制度審議、都市設計審議という協議を経て設計プロセスが進んでいく。ただ、容積移転については、公用施設保留地の買収による容積移転、つまり、政府への代金支払いが必要である。このため、同じ都市オープンスペースの創出方法とはいっても、特に、容積率の割り増しに対する審

査委員の意見の出方が、政府への代金支出を伴わない公開空地と、おのずと異なることがわかった。

一方で、日本の総合設計制度に関わる法令ではオープンスペースの種類が台湾より多様である。しかし、オープンスペースにかかわる規定のほとんどは敷地内に限定され、台湾の協議制のような、周辺の都市空間の在り方から要請される設計条件が示されることはまずない。また、日本の総合設計制度で建築高度に関わる斜線制限等の緩和のルールがあり、これは、台湾における都市オープンスペースの創出において斜線制限が緩和なしに厳格に運用されているのとは対照的である。また、日本の総合設計制度のプロセスの中での公聴会は台湾にない制度であり、この点が、敷地を超えた設計条件をオープンスペースに要求する日本的な仕組みであるとも言える。

さらに、台日の比較対象としてアメリカのニューヨーク市での、オープンスペース創出にかかわる制度運営を対比してみた。ニューヨーク市は最も早くゾーニング制度を実施した都市であり、制度全体の都市計画的枠組みは、特にゾーニングの画定と審議の面で台湾の制度と類似している。ニューヨーク市では実施後すでに半世紀を超える「オープンスペース奨励」を通し、開発側にオープンスペースの品質管理を求めている。かつて、オープンスペースの創生によって商業区にある売店に連続性がなくなったため、街区の魅力が失われたことを契機とした、使用者の安全、快適、便利の程度に対しての全面的な設計のチェックを行い、そのチェックに資するため、それまでの経験に基づく設計規範が行われている。同じ協議型制度であっても、この設計規範の違いが、審査過程の違いを大きくしていることがわかった。

第3章では、台湾高雄市における都市型オープンスペースの開発事例の5つに関する審議記録を対象とし、まずはそのテキスト化と、それぞれの事例における各審査段階での審査委員からの指摘事項の分析を行った。指摘事項の分析においては、法令が示している建築設計に関わる基準に照らし、「基準以上の要求項目」、「基準が曖昧な項目」、「推奨項目」に、指摘事項を区分し、それぞれの指摘事項の傾向を読み取り、協議型審査プロセスにおけるこうした指摘事項の傾向をまとめた。

はじめに、審査過程の分析をとおして、審査の開始前と開始後における、オープンスペースの変化を見てみると、「植物の育成環境」「オープンスペースの安全性担保のための動線計画」「アート等のランドスケープ計画」などに関する指摘が、実際のオープンスペースのデザインに影響を与えていることがわかった。

次に、設計者側から対応していない指摘項目について見てみると、主として「全体計画へ影響を及ぼす項目」「大幅な設計変更につながる項目」「審議時間の長期化をもたらす項目」に分けることができた。ただ、「全体計画へ影響を及ぼす項目」や、「審議時間の長期化をもたらす項目」も、結局はコスト増をもたらすものだと考えると、全てはコスト増につながるような項目には、対応しづらいことがわかる。このことから、大幅なコスト増を伴う指摘には、補助や規制緩和などの対応が一方でも必要であることがわかる。また、そもそも、指摘内容を検討した結果法令違反ではなく、指摘事項すでに解決している例が見

られるなど、指摘事項の正当性が精査されない形で設計者に告げられている点も見られた。さらに、事例3、4のように、全ての項目に対応可能であった事例もあるので、審議過程での指摘事項が、必ずしも、実現不可能なハードルの高いレベルで行われているわけではなく、現実的に対応可能な範囲で行われていると言える。

最後に、指摘項目の全般的特徴を、その特徴ごとに、当てはまる事例の多い順にまとめると、以下のようになる。

・<事例1、2、3、4、5>オープンスペースの安全性と動線計画に関わる項目

バイク、車の運転安全については委員の最も関心の高い点であるため、これは、本来の協議の目的であるオープンスペースの抄出に関わる重要な事項である。

・<事例1、2、3、4、5>明確な根拠のない委員の感覚による指摘

法令に明確な根拠、基準が示されているわけではない場合に発せられる、委員独自の判断によって要求される項目である。本事例のみではなく、他の事例でもこのような指摘が見受けられる。

・<事例1、2、3、4、5>専門的な観点からの意見

審議に参加している専門分野の委員が指摘していることが多い。特に植栽、構造安全に関する指摘が多く見受けられる。

・<事例1、2、3、4、5>法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目

法令で規定しづらい協議による判断が必要な項目はほとんど推奨的な項目である。このような項目はデザインと敷地周辺環境に関する指摘項目が多い。

・現行法令では十分対応できない項目(基準が曖昧な項目)

台湾の法令では基準が細かく規定されていない箇所があり、この場合は協議を通して判断がなされる。本事例では、建築高度の方法と検討と開放空間に関して特に指摘されている。事例3は新構法であるダブルスキンの構法を利用している。現行法令では対応できない箇所があるため、面積の検討、省エネ、反射、平面機能などの指摘項目は協議で判断している。

・<事例1、2、4>高度制限に関わる指摘項目

隣地までの距離の不足が指摘されている。更にセットバックすると、建築高度が増加するにつれて建築高度規制の検討の必要が出てくるため、対応することの難しい項目である。

・<事例1、2、3>事例の特徴によって繰り返し指摘されている項目

事例の特徴によって、建築高度の再検討の必要性や、バス駐車場に関する検討、緑地に関する緑地局に対しての協議など、特定の領域に関して繰り返し議論されている。

・<事例2>法令改正の実施に伴う推奨項目

事例2は、旧制度に適用した建築許可を得た案であり、法改正に対応するために、設計変更が必要となり、再び審議を受けた。審議を受けている時点でソーラーパネルの専用法を実施したために出て来た項目である。

さらに、本章では各事例に関わった審査者、開発責任者、設計担当者の3社に事例の審査プロセスに関わるインタビュー調査を行い、現在の審査制度の得失点や、今後の審査制

度の改善の方向性等について把握することにより、事項で検討・提案する審査制度への試案につなげることとした。このインタビュー調査の中でも、「建築物利用者のプライバシーと建物やオープンスペースの開放性のバランスは、安全の観点からの審議項目が必要である」という意見が複数確認され、このことは、「開放空間の開放時間の設定の必要性」と「公私空間間の開放空間の類型細分化の必要性」を指摘していると考えられた。さらに、「建築類型（ビルディングタイプ）別の審査基準の作成」という意見も複数聞かれたが、これは、「開放空間の利用方法の設定を更に明確に区分する必要性」と「受審者と審査者がともに、当該建築類型に社会から要求される計画要点に関する共通の認識を持つことの重要性」を指摘しているものと考えられ、次節における審査制度への試案の検討材料とすることとした。

## 4.2 提案

本節では、本論の最後の考察・検討として、台湾：高雄市、日本：東京都、米国：ニューヨーク市の3都市の制度の、それぞれの発展背景、歴史、特色をふまえ、台湾と日本の、今後の都市オープンスペース創生のための法制度の改善を目指しての提言を試みることにしたい。

すでに本論の第2章でみてように、3国の法令を比較、分析することを通してみると、ニューヨーク市の制度は高雄市と東京都の制度の中間的な位置にあることが分かった。事前の設計基準の部分に関して、ニューヨーク市は東京都と同様にオープンスペースの設計規範を作っているが、細部までルールを作らない代わりに審議で確認する方法を取っている。審議部分は台湾と類似しており、協議型制度で審議を行っている。加えて、審議では、代表市民が参加しており、台湾よりも全面的であることがわかっている。本論の、主として第2章で把握できた、上記のような論点をまとめると下記の(図4.1)のように表現できる。

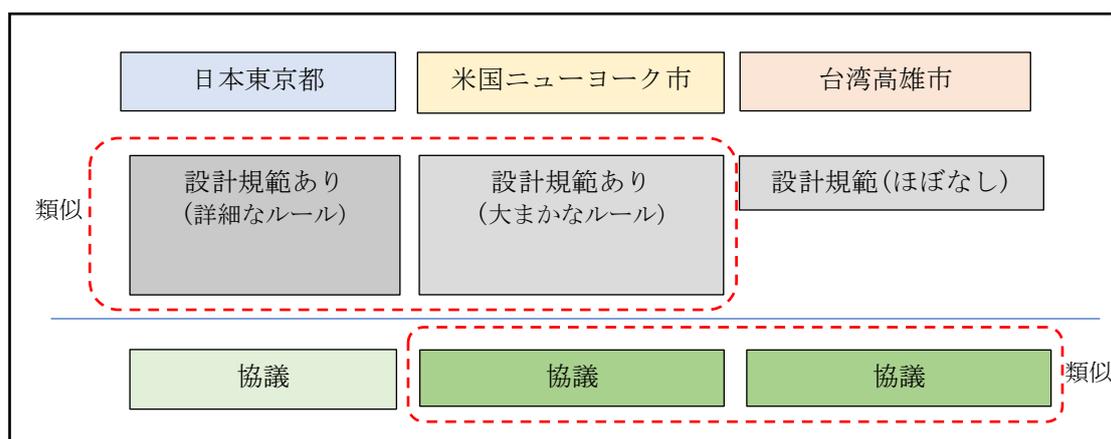


図4.1 東京、ニューヨーク、高雄の三か所の制度の比較

次項以降では、これに加え第3章によって導かれた知見に基づき、研究の主軸である東京と台湾の2都市の制度に対して、制度改善のための提案を行う。

### (1) 台湾の現行制度に対する提案

第3章で明らかになった審議員ごとに異なる意見や、オープンスペース類型が全て歩道状で申請されることなどへの対応として、一部の項目においては、より詳細な審査規範を設けることを提案する。詳細な規範が求められる項目はオープンスペース種別の定義、斜線制限緩和に関する項目である(図4.2)。

第2章より、台湾の制度では敷地周辺に関わる項目であっても審議委員のみで協議を行っており、周辺住民が参加することはない。周辺住民は委員や設計者よりも周辺に関しては詳しいこともある。周辺住民参加の機会を審議の前に設け、住民の意見を審議の参考とすることを提案する(図4.2)。

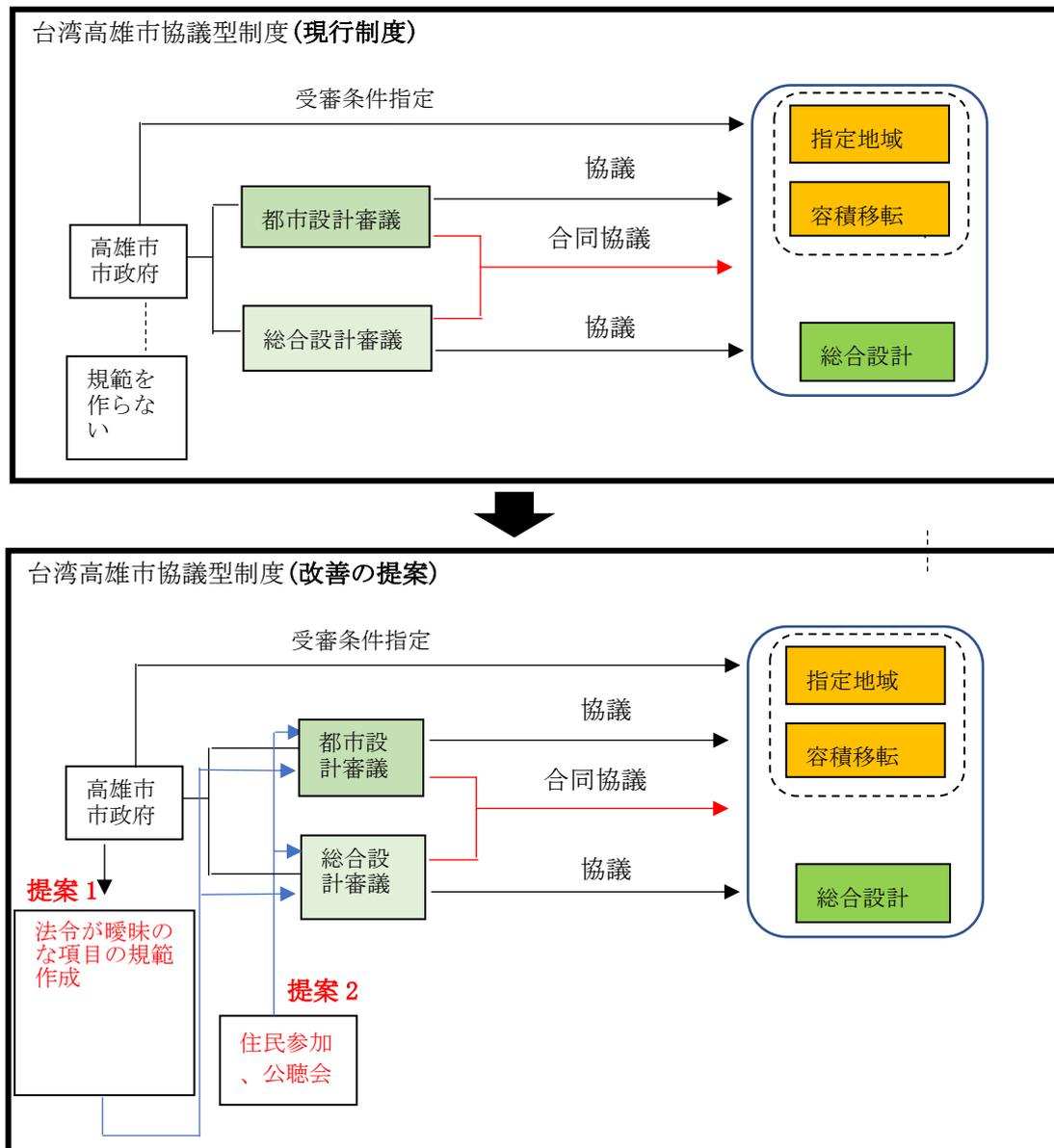


図 4.2 高雄市の現行制度への試案

## (2) 日本の現行制度に対する試案

本論のこれまでの考察により、日本の現行制度では台湾と比較した場合、十分な法令、規範が設けられているといえる。一方、日本では部分的にも既に協議制度も導入しているが、台湾とは異なり、法令に明記のある事柄は協議で取り上げられない可能性がある。

以上の理由から、地方公共団体が設ける規定を細かく設けず、協議によって決定を行うことを提案する(図4.3)。

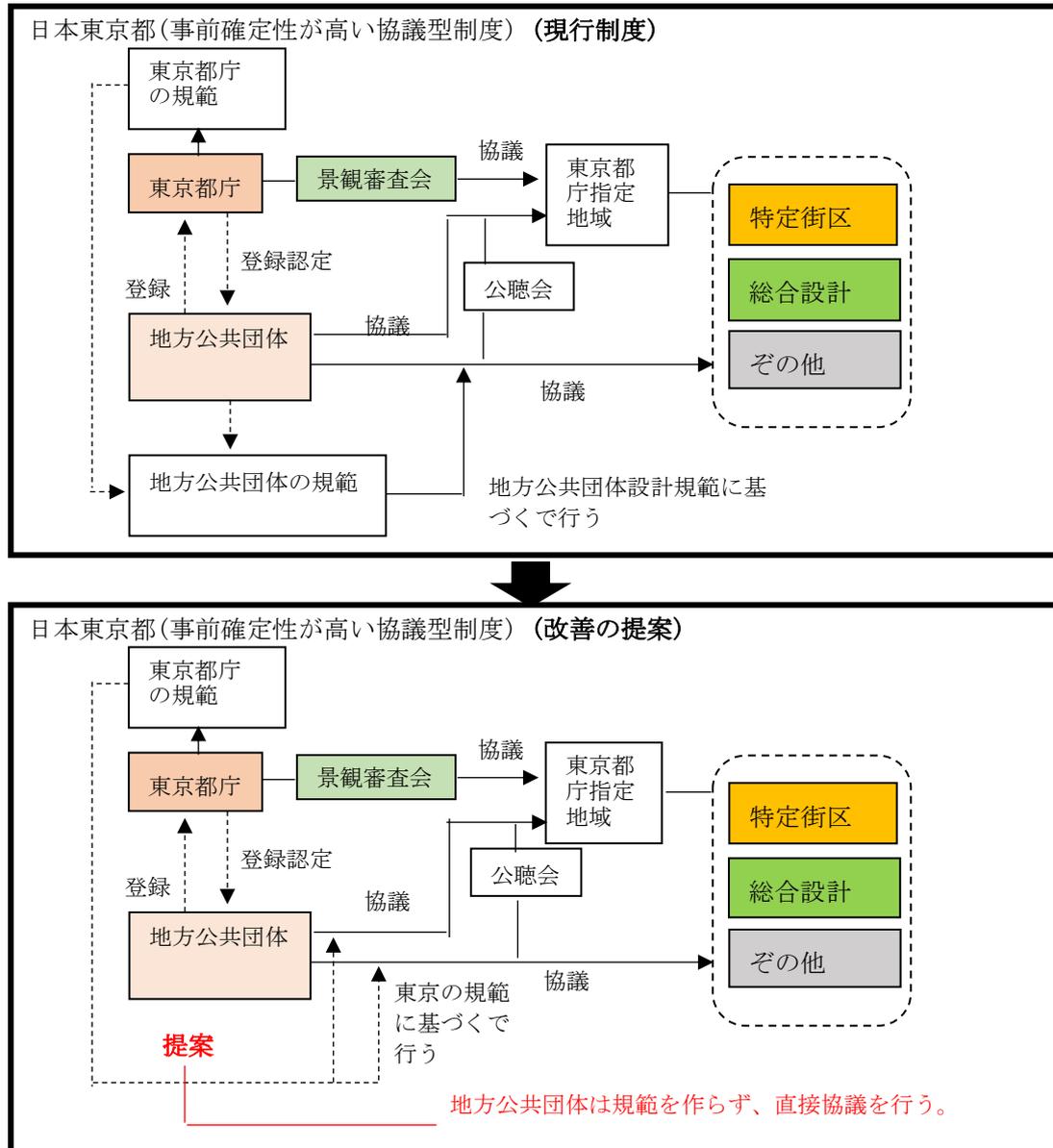


図 4.3 東京都の現行制度への試案

## ・あしがき、謝辞

大月敏雄先生に初めてお目にかかったのは、修士論文を提出する直前でした。大月先生は副審査になって下さるとともに、修士論文の発表前の打ち合わせにおいて、大変貴重な意見をいただきました。その後、私は大月研究室に進学することを考えはじめました。

5年半の博士課程において大月敏雄先生の御理解をいただき、仕事をしながら博士課程に在籍させて頂くことができました。中々日本にすることができなかつたことを申し訳なく思うと同時に、長きに渡りご指導を頂けたことに感謝しております。

私はそれまで長い間実務の仕事をしていたため、常に時間に追われあまりゆっくりと物事を考えることができませんでした。しかし大月研究室において学んだ物事を深く思考することが、私にとって博士課程で獲得できた最も重要なものでした。

本論文を提出する前には、大月敏雄先生は私の研究事例をより深く理解しようと、高雄市の現場まで足を運んで下さいました。こころより感謝しております。そして、論文の打ち合わせの過程では、研究の方法、思考方法などについても丁寧に教えていただき、大変勉強になりました。さらに、副審査の西出和彦先生、松田雄二先生、小泉秀樹先生、今井公太郎先生の先生各位には、日本の審議制度に対する知見や論文内容に対して様々な貴重な意見をいただき、大変勉強になりました。深く感謝しております。

最後に計画研究室の須沢菜さん、今枝秀二郎さんには、御自身も多忙である中で時間を作ってください、日本語の修正と研究内容に関して約4か月にわたりいろいろと対応して下さいました。本当にありがとうございました。