

メルボルン都心周辺部のテラスハウス地区における住環境

街区単位でみた建物の建ち並び方と街路側空地の利用状態

THE CHANGES OF RESIDENTIAL CONDITIONS IN THE TERRACE AREAS OF INNER SUBURBS IN MELBOURNE -The building morphology and the land uses and boundary elements of Street-facing open spaces at the block units-

牧尾晴喜*, 中庭裕次郎**

Haruki MAKIO and Yujiro NAKANIWA

We attempt to examine the relationships between area characteristics and the changes of street-facing land uses by newly-constructed town houses. We, in particular, examine the issues of parking space mechanism in detail. The results can be summarized; 1) the differences in building morphology and street-facing land uses derive mainly from original city blocks and site conditions. 2) In the areas where the buildings do not have enough space in front of them, the street-facing spaces are becoming smaller by new town houses. 3) Town houses are changing the characteristics of terrace areas by replacing the street-facing green spaces with the piloti-parking spaces.

Keywords : *Terrace Houses, Inner Suburbs, Residential environment,*

Street-facing Open Spaces, Parking Space, Green Space

テラスハウス, 都心周辺部, 住環境, 街路側空地, 駐車場, 緑地

1. はじめに

1-1 研究の背景

近年, 欧米やわが国等の多くの都市において, ライフスタイルや人々の嗜好の変化による都心回帰現象がみられる。オーストラリアのメルボルンにおいても, 都心周辺部における既存住宅市街地での再開発需要が高まっている。こうした地区における住宅ストックとしては, 建設から100年程度を経ているテラスハウスや戸建住宅といった低層住宅が主流であり, 改修・改築を施したテラスハウス, そしてテラスハウスと似た形式で新たに建設されるタウンハウスに, 新しい居住者が住んでいる。このような潮流は, さらなる郊外化の抑制, 既存都市基盤の再利用, といった観点からは望ましいものである。しかしながら, こうした改修・改築や建て替えの中には, 地区で成熟してきた住環境を尊重しない再開発もみられる。例えば, メルボルンのテラスハウスにおいては, 街路空間でのコミュニケーションに役立っていたセミ・プライベートな前庭が特長的であったが, タウンハウスではこうした前庭を設けない場合も多くみられる。また, タウンハウスにおいては, 街路側に駐車場を設置しているケースも多い。こうした再開発により, 閉鎖的な住環境や殺風景な街路景觀につながるものが危惧されている。

都心周辺部の自治体では, 開発を抑制する住居系, 再開発を奨励する複合用途系, と管轄地区を2分して対応している。住居系地域

においては, テラスハウス等の低層住宅によって形成されてきた住環境を維持するために, 建物高さや道路からのセットバックに関して, 近隣住宅との落差が小さいかどうかを審査するという仕組みにより, 新規開発を規制・誘導している。しかしながら, 既存住宅が建て詰まっている地区においては, こうした仕組みによっても建物の建ち並び方は改善されず, むしろ街路側での駐車場用途増加等により, 住環境が悪化しているケースがみられる。

1-2 研究の目的

本研究においては, 上記のような問題意識から, メルボルン都心周辺部のテラスハウス地区を対象とし, 現在の住環境に関わる問題・課題を明らかにする。そのために, 開発・発展の経緯が異なるテラスハウス地区を調査対象として取り上げ, 建物の建ち並び方, 街路側空地の利用状態, に着目して分析を行う。

1-3 関連研究と本研究の位置づけ

メルボルンのテラスハウスに関しては, 個別建物を主対象として, 歴史的建物保存のための評価資料としての観点からの研究報告^{文1)}~^{文5)}が行なわれてきた。また, オーストラリアのテラスハウス建物の歴史的価値を大きな枠組みから分析・位置づけしているものに, 岡本による研究^{文6)}がある。これらは, いずれも個別建物の意匠・歴史的な保存価値, に主眼があり, 住宅ストックとしてのテラスハウス, あるいはテラスハウス地区における住環境整備という本研究

*メルボルン大学建築学科 客員研究員

Visiting Researcher, Faculty of Architecture, Building and Planning, The University of Melbourne

**株式会社 榎池組

Konoike Construction Co., Ltd.

の視点とは異なる。

GEHL^{※7)}は、本研究と同じく建築計画的な視点から、メルボルン都心周辺部における住環境を扱っている。街路空間における人々の行動観察調査により定性的な把握を行なっているものの、物的住環境の把握、及びその維持・向上のための方策、といった視点はあまりみられない。

本研究と直接的な関係を有する研究として、この他に、メルボルンにおける住宅地開発・発展経緯を把握している研究^{※8)}、テラスハウス地区での住環境整備上の問題・課題を定性的に整理した研究^{※9)}がある。本研究は、これら既往研究成果に立脚し、テラスハウス地区の住環境を定量的に評価した上で、そこでの問題・課題の所在を明らかにする。

2. 研究の方法

2-1 調査対象地区の選定

調査対象として、メルボルン都心周辺部の既成住宅地から、テラスハウス等の低層住宅の建ち並びによって構成される3地区を選定した。図1は、調査対象地区の位置図である。調査対象地区の選定にあたっては、街区形状や道路幅員、テラスハウスの宅地面積規模、路地の有無等、地区特性が異なるよう選定した。なお、調査対象範囲としては、区画道路に周囲を囲まれた一団の画地及び宅地を街区とし、各地区とも、2街区で構成される街区群を設定した^{注1)}。

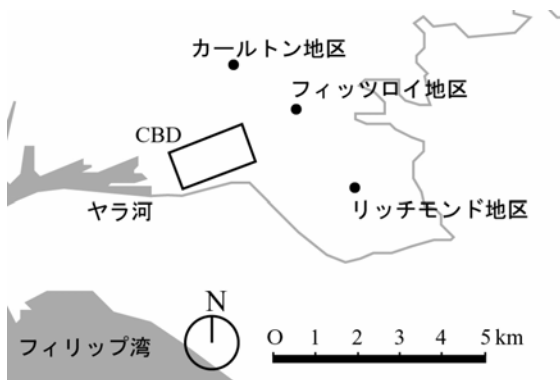


図1 調査対象地区の位置図

各調査対象地区での具体的な街区群については、研究目的と照らして、住宅用途画地が過半を占め、かつ、大規模な再開発計画等の対象とならずにテラスハウスが存在している街区、が隣接する街区群を選定した。

2-2 調査の方法

本研究では、調査対象地区の概要を把握するため、地図資料を基にして現地実測調査を行い、各画地・宅地の敷地面積、建築面積、等を現地調査図面により計測した^{注2)}。

街路側での空地の利用用途の状態を把握するため、全ての空地を街路側空地と路地側空地及び内側空地に区分し^{注3)}、街路側空地の利用用途を現地調査により把握した^{注4)}。本研究では、この街路側空地の利用用途について間口長さ^{注5)}に着目して分析を進めた。また、駐車場及び緑地用途に関しては、その街路側境界のしつらえ状態を把握した。

3. 調査対象地区の概要

各調査対象地区の概要を表1に、配置図を図2に示す。図3は、各地区における空地区分を示している。以下、各地区の開発経緯、街区割と敷地割、テラスハウスの比率、空地率、について記述する。

3-1 フィッツロイ地区

民間主導で1850年前後に開発され、当時は労働者用として、敷地の細分化が進んだ。現在は、小規模なテラスハウスのみが建ち並

表1 調査対象地区の概要

	フィッツロイ	カルトン	リッチモンド
街区サイズ(東西×南北)	65m,80m×45m	60m×120m	35m×180m
形状	東西方向長手	南北方向長手	南北方向長手
平均道路幅員	中(13.2m)	大(23.6m)	中(14.7m)
テラスハウスの平均宅地面積(m ²)	125.2	147.7	193.8
戸数(戸)	39	76	48
テラスハウス(%)	100.0	84.2	37.5
タウンハウス(%)	-	11.8	31.3
戸建(%)	-	3.9	29.2
建蔽率(%) ¹⁾	70.6	61.3	60.4
容積率(%) ¹⁾	105.4	80.1	96.0
空地率(%) ¹⁾	29.4	38.7	39.6
街路側空地(%) ¹⁾	11.2	12.5	26.8
路地側空地(%) ¹⁾	17.5	19.0	0.0
内側空地(%) ¹⁾	0.7	7.2	12.8

1)地区総面積に対する値で、地区総面積には道路及び路地は含まない。

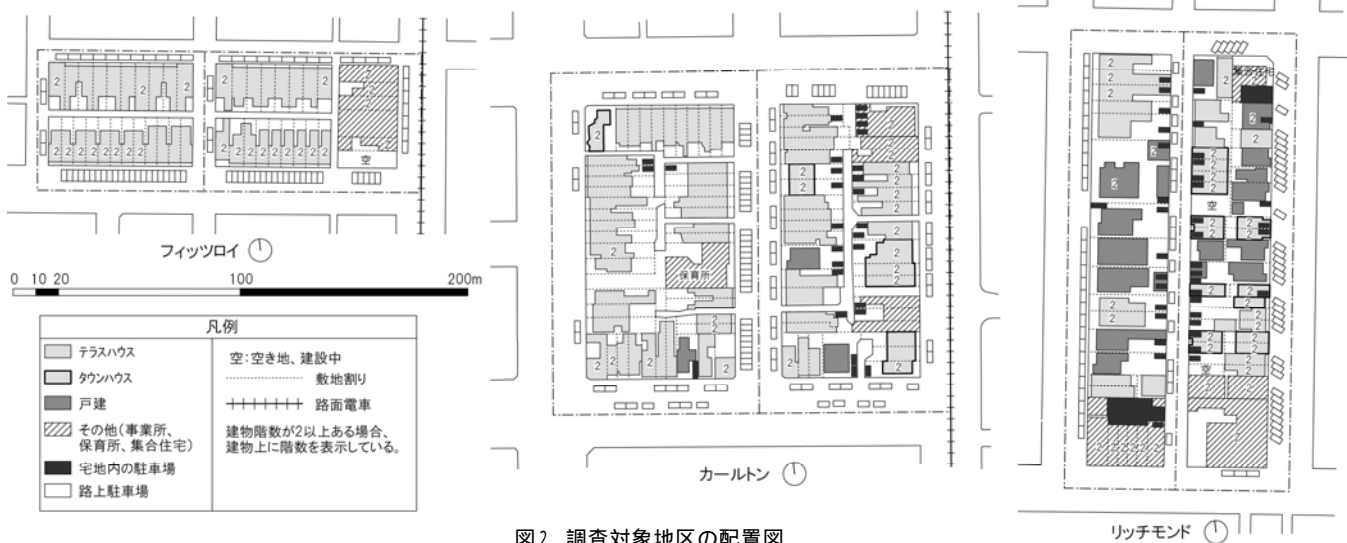


図2 調査対象地区の配置図

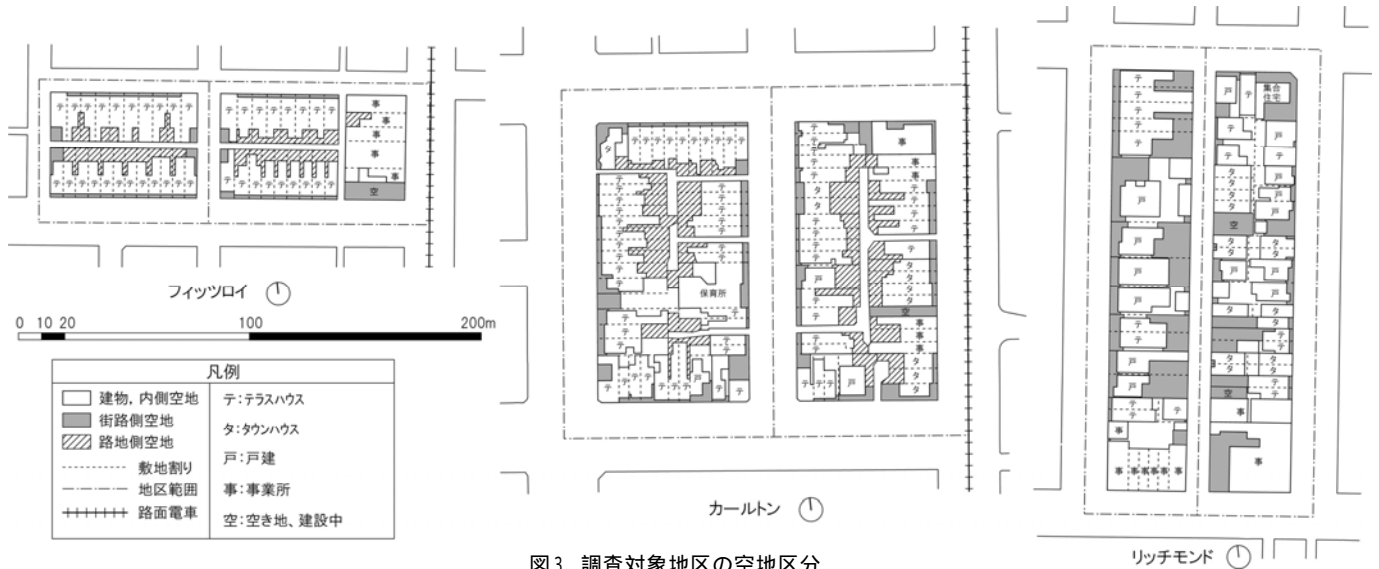


図3 調査対象地区の空地区分

ぶ地区で、新規建設のタウンハウスや戸建住宅はない(写真1)。裏路地は人の通行にのみ用いられており、塀と通用口の扉が並ぶ通路である。



写真1

空地率は約30%で、他の2地区に比べて小さい。この空地の内訳についてみると、街路側空地が4割程度を占める。



写真2

3-2 カールトン地区

フィッツロイと同時期の開発だが、政府による比較的秩序立った開発であり、道路幅員が広く、宅地面積も広い良好な住環境の地区である(写真2)。主に東側のトラム路線沿いに、新規建設のタウンハウスがみられる。裏路地は、拡幅されて車路として用いられたが、デッドスペースでの犯罪防止、交通事故防止といった観点から、封鎖する方針で調整が進んでいる。保育所のような公共性が高い施設には、裏路地であった敷地が優先的に割り当てられているが、他ではこうした分割後の所有区分に関する問題が顕在化し、調整が完全には終わっておらず、かつての駐車場のシャッターが並ぶ空間となっている。



写真3

空地率は40%弱で、街路側空地と路地側空地の比率はフィッツロイ地区と同程度である。裏路地封鎖箇所の近く等に、どちらの道路にも面さない、内側空地もみられる。

3-3 リッチモンド地区

他の2地区と同時期の民間による開発であり、テラスハウス・戸建住宅の宅地面積は広い。特に第二次世界大戦以後に、多くの移民が流入した地区であり、富裕層が多くの新規のタウンハウスを建設して住み始めた地区である。開発当初の街区割が非常に細長く、243の敷地割のうち背割敷地は71と少なかった。また、これらの背割敷地の街区内側部分では面積的な余裕がなかったため、裏路地は一部を除いて設けられなかった。また、一部にみられた裏路地も、現在は封鎖されている。

空地率は約40%と、カールトンと同程度である。そのうち、街路側空地が約2/3、内側空地が約1/3となっている。

4. 街路側空地の平均奥行幅

街路側空地の平均奥行幅^{注6)}を表2に示す。なお、建物が街路までせまって建てられており、街路側空地の奥行幅が50cm未満であった部分については、「空地なし」として、その間口長さでの割合を示している。表3は、調査対象地区における、建物壁面に対する前面道路からのセットバックに関する規制内容を整理したものである^{注7)}。

4-1 地区全体での平均奥行幅

地区全体の平均奥行幅をみると、フィッツロイ地区から順に、1.5

表2 街路側空地の平均奥行幅

		フィッツロイ	カールトン	リッチモンド
地区全体	平均奥行幅(m) ¹⁾	1.5	2.5	3.9
	「空地なし」の割合(%) ²⁾	35.2	17.0	37.2
宅地用途別	宅地全体	1.1	2.3	3.7
	「空地なし」の割合(%) ²⁾	38.0	17.1	37.9
	テラスハウス	1.3	2.0	4.7
	「空地なし」の割合(%) ²⁾	26.9	19.0	11.4
	タウンハウス	-	2.9	1.4
	「空地なし」の割合(%) ²⁾	-	-	78.3
戸建	平均奥行幅(m) ¹⁾	-	3.9	4.8
	「空地なし」の割合(%) ²⁾	-	-	21.7
その他の宅地	平均奥行幅(m) ¹⁾	-	2.6	2.2
	「空地なし」の割合(%) ²⁾	-	33.2	68.6
画地単位の空地	平均奥行幅(m) ¹⁾	5.9	29.1	16.7
	「空地なし」の割合(%) ²⁾	-	-	-

1) 平均奥行幅は、街路側空地の面積を、その空地が面する街路側沿道長さで除した数値である。

2) 「空地なし」とは、街路側空地の奥行幅が50cm未満の沿道長さである。

表3 建物壁面の街路からのセットバックに関する法規制

コンテキスト	前面セットバック
両隣に建っている	両隣セットバックの平均値、9m. のうち、小さい方
片隣のみ建っている	片隣セットバック、9m. のうち、小さい方
両側とも建っていない	6m
角地	片隣セットバック、9m. のうち、小さい方 隣に建っていない場合、6m

*本表における数値は、各住宅形式に共通である。

m, 2.5m, 3.9m, と、概ね、テラスハウスの宅地面積規模が大きく、戸建住宅が多い地区で広い。ただし、「空地なし」については、リッチモンド地区では、「空地なし」が 37.2%を占め、街路側空地の広さにバラツキがみられる地区であることが分かる。

4-2 各地区における平均奥行幅

1) フィッツロイ地区

各地単位の空地(空き地)を除いたテラスハウスだけでみると、平均空地幅はさらに狭く、1.3mである。

建て替え等は進んでおらず、昔からの街路側に建て詰まったテラスハウスが建ち並んでいる状態である。

2) カールトン地区

住宅形式別では、テラスハウスの 2.0m に比べ、タウンハウスでは 2.9m、戸建では 3.9m と、平均奥行幅は広がっている。また、一部のテラスハウスでみられた「空地なし」もみられない。

両隣建物の街路側セットバックの平均値で規制をかけるという法規制により、既存の街路側空地幅が、建て替え後の敷地においても維持されている。

3) リッチモンド地区

住宅形式別でみると、テラスハウスの平均奥行幅は 4.7mと広く、「空地なし」の割合も低い。戸建の平均奥行幅は 4.8mであり、テラスハウスと同程度となっている。これに対して、タウンハウスでは平均奥行幅が一気に狭くなり、「空地なし」が 80%程度を占める。

これは、一部で法規制に先行して街路側まで建て詰まったタウンハウスが建設されており、その付近では、同様に街路までせまったタウンハウス建設が行われているためである。

5. 街路側空地の利用状態

全ての街路側空地における利用用途を現地調査により把握し、各利用用途が街路に面している長さに着目して整理したものが図4である。各地区全体のグラフは、「テラスハウス、タウンハウス、戸建の宅地」、「その他の宅地(他用途の宅地)」、「空き地(画地単位の空地)」と分類して示した。さらに、「テラスハウス、タウンハウス、戸建の宅地」について、空地がある部分と、宅地内に街路側空地がない部分の沿道長さ、に分けて計測した。用途の分類は、図中の凡例に示す通りである^{注8)}。「テラスハウス」、「タウンハウス」「戸建」は、住宅形式別での各利用用途を集計したものであり、フィッツロイ地区では、タウンハウス、戸建住宅はみられなかった。

5-1 街路側空地での駐車場用途

ここでは、街路側空地の利用状態のうち、特に駐車場用途に着目して分析を進める。表4は、駐車場の設置基準に関する法規制内容を整理したものであり^{注7)}、図5は駐車場における街路との境界しつらえの状態^{注9)}である。

地区全体でみると、フィッツロイ地区やカールトン地区では、街路側空地における駐車場はほとんどみられない。これに対してリッチモンド地区では、街路側空地での駐車場が 5.2%、ピロティ駐車場が 5.8%と、街路に面する駐車場長さの比率が高い。

リッチモンド地区では、新規建設のタウンハウスにおいてピロティ駐車場が多く、また、図2のとおり、中央街路に面する街路側空地が、一部の敷地において裏庭として利用されている。そのため、路上駐車場ではほぼ全てをまかなっているフィッツロイ、カールトンの両地区と異なり、リッチモンド地区では街路側空地に駐車場を多く有している。このような新規建設のタウンハウスにおける駐車場の設置位置については、住居周辺という以外には、特に規定はない。

図5のように、これらの駐車場用途はほぼ全て、街路に対してシャッターとして露出している。

5-2 街路側空地での緑地用途

地区全体では、フィッツロイ地区で緑地が少なく、他2地区では緑地が多い。フィッツロイ地区は小規模のテラスハウスが建ち並び

表4 駐車場設置基準に関する法規制

	設置台数	設置位置
戸建住宅	各戸2台	規定なし
テラスハウス	1あるいは2寝室1戸に対して1台	住居に近く、便利な場所に設置 一定以上の広さを有する場合、 植樹や建物によって分節
タウンハウス	3寝室以上の場合、1戸に対して2台	
・マンションに共通		

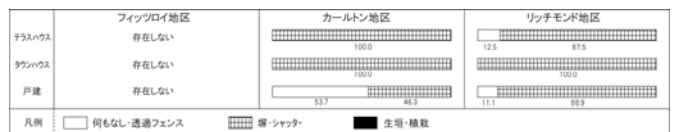


図5 駐車場用途における街路との境界

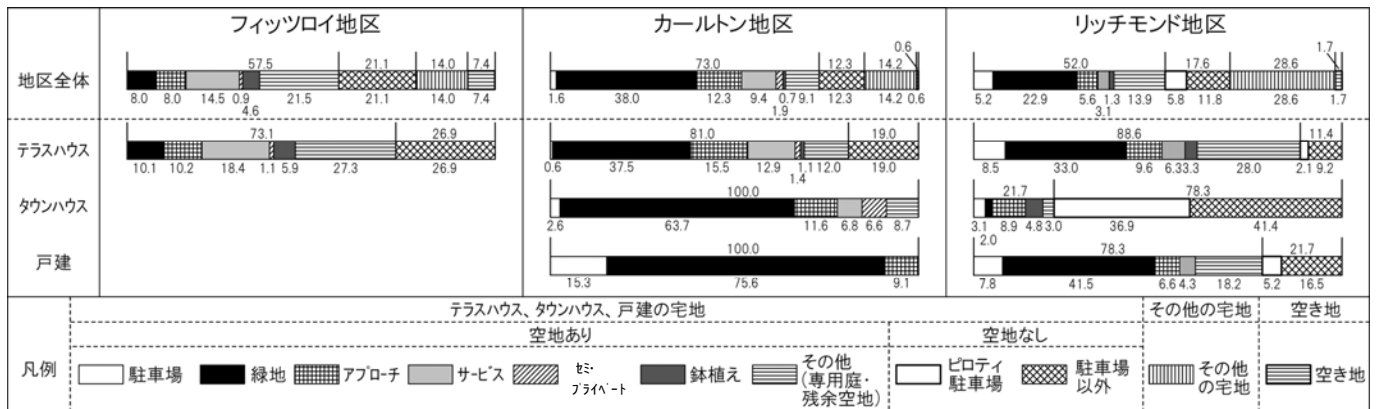


図4 間口長さでみた街路側空地の利用

地区であり、狭い街路側空地には緑地が少なく、鉢植えによって街路側空間を演出している例もみられる。

リッチモンド地区では、新規のタウンハウス建設によって、緑地の減少が顕著である。

5-3 各地区における街路側空地の状態

街路側空地の奥行幅も考慮した上で、各地区における街路側空地の状態は以下のように整理できる。

(1) フィッツロイ地区

古くからの小規模テラスハウスが建ち並ぶ地区であり、街路側空地は一様に狭い。駐車場は全て路上駐車場として確保されている。街路側空地においては、緑地用途は少なく、鉢植え等も一部みられるものの、サービス用途・残余空地が多い(写真4)。

(2) カールトン地区

比較的規模の大きなテラスハウスによって構成される地区であり、街路側空地は概して広い。駐車場は路上駐車場が中心であり、一部の戸建では街路側空地にも駐車場が設けられている。テラスハウスの多くには、街区内の裏路地側に駐車場が付加されたが、これらは封鎖されつつある(写真5)^{注10)}。元々のテラスハウス・戸建では、緑地が多い街路空間を形成している。新規建設によるタウンハウスにおいても、同様に、街路側空地が広く、緑地が多い。



写真4



写真5

(3) リッチモンド地区

敷地規模の大きなテラスハウス・戸建住宅が多い地区であるが、その敷地規模・街路側空地の広さにはバラツキがある。一部のテラスハウス・戸建において駐車場が街路側空地に設けられているが、緑地も多い。新たに建設されているタウンハウスは、街路側まで建て詰まり、街路側にピロティ駐車場を有し、緑地を持たないものが多い(写真6)。



写真6

6. 各地区における住環境に関わる問題・課題

(1) フィッツロイ地区

開発当初からの街区割およびその敷地面積規模における建物の建ち並びにおいて、良好な街路側空間を形成するために有効な広さの街路側空地がない状態となっている。植民開始からの歴史が浅いオーストラリアにおいては、地区100年という歴史的価値が相対的

に高く、フィッツロイ地区では大規模な建替・更新は進みにくい。当該地区における狭い街路側空地の状態は、各テラスハウスの居住者の整備に依存する状態である。

(2) カールトン地区

比較的大きな街区割・敷地割において、建ち並ぶテラスハウスが広い街路側空地を有している。そのため、周辺環境との相対的な関係による法規制との関係から、一部で建て替えられたタウンハウスも、同様に広い空地を有している地区である。自動車普及に応じて街区内に導入された裏路地の扱いが過渡期の状態ではあるが、街路側空地の分量・形状や利用状態に関してみれば良好な状態にある。

(3) リッチモンド地区

南北に細長い街区形状が理由となり、敷地面積の規模にばらつきがある。古くからの街路側空地が広いテラスハウスと、新規建設による街路側空地を持たないタウンハウスが混在する状態となっている。このような街路側に建て詰まったタウンハウスでは、街路に面して駐車場や壁面のみが並び、閉鎖的で殺風景な街路側空間が形成されている。

7. 結論

本研究においては、各地区の開発・発展経緯を定性的に把握した上で、現在の住環境を、建物の建ち並び方および街路側空地の利用状態という2つの側面から定量的に把握・評価した。都心周辺部のテラスハウス地区を持続的に変容させていくという観点から、本研究で得られた知見は以下のように要約できる。

(1) 地区特性と持続的変容のための問題・課題

各地区の基盤整備における街区形状・敷地規模が、現在のテラスハウス・戸建の建ち並び方に大きな影響を及ぼしている。このような地区特性により、街路側空地量及びその形状に差異が認められ、各地区における持続的変容のための問題・課題の所在は異なる。

(2) 周辺とのバランスによる建物形態の規制

テラスハウス地区でのタウンハウスや戸建住宅の新規建設において、両隣の建物セットバックの平均値によって規制をかける、という手法が用いられている。これは、カールトン地区における街路側空地の平均奥行幅で明らかになったように、現状で確保されている空地幅の維持には、ある程度有効である。しかし、リッチモンド地区のように、既に街路側に建て詰まった建物が建設されている地区では、新規建設によって街路側の空地が侵食されていく状態にあることが明らかとなった。

(3) 街路側空地の利用状態と駐車場の設置方法

路上駐車場が多く設けられており、テラスハウス建物前面の街路空間における多くの緑地が維持されてきた。しかし、既存建物が街路側に建て詰まっている地区においては、近年のタウンハウス建設により、その街路側空地の利用状態に変化が起こっている。緑地が著しく減少すると同時に、ピロティ駐車場が設けられることにより、街路空間に駐車場のシャッターと壁面が並び、殺風景な景観が生み出されている。

これは、駐車場の設置位置に関する規制・誘導策が特に設けられていないこと、市場原理に照らして敷地内での緑化よりも駐車場設置が優先されること、によると考えられる。周辺街区・地区といった単位で駐車場を処理するような誘導策が望ましい。

謝辞

本研究を進めるにあたって、メルボルン大学の Darko RADOVIC 助教授、シティ・オブ・メルボルンの Garry ORMSTON 氏、シティ・オブ・ヤラの Sylvia GEORGES 氏、大阪市立大学大学院の杉山茂一教授、同大学院徳尾野徹講師、との討論に多くを負っています。また、現地調査に関しては、大阪市立大学大学院工学研究科(2005 年当時)の小笠裕士さん、杉本英一さん、西本恭子さんの多大なる協力を得ました。ここに深く感謝の意を表します。

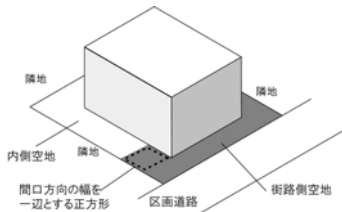
本研究は、オーストラリア政府による 2006 年度エンデバー・ジャパン・アワードによって可能となったものであり、ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) John & Thurley O connor and Ros Coleman & Heather Wright: Richmond Conservation Study, The City of Richmond, the Australian Heritage Commission and the Ministry for Planning and Environment, 1985
- 2) Allom Lovell & Associates Pty Ltd: Fitzroy Conservation Study Review, The City of Fitzroy, 1992.11
- 3) Jacobs Lewis Vines Architects in conjunction with Dr. Miles B. Lewis and the Fitzroy Urban Planning Office: South Fitzroy Conservation Study, The Fitzroy City Council and the Historic Buildings Preservation Council, 1979
- 4) Joanna WILLS: An Evolutionary City: An Environmental History of The City of Richmond, Monash University, 1994.6
- 5) E.Graeme ROBERTSON: Carlton, National Trust Inner Suburban Series, Published for the National Trust of Australia (Victoria), 1974
- 6) 岡本美樹: オーストラリア初期建築探訪: シドニー・ホバート・メルボルン, 丸善株式会社, 2000
- 7) Jan GEHL: The Interface between Public and Private Territories in Residential Areas, the Department of Architecture and Building, Melbourne University, 1977
- 8) Haruki MAKIO: The Evolving Processes of Residential Areas in Melbourne, Journal of Asian Architecture and Building Engineering, vol.2, no.1, pp.169-174, 2003.05
- 9) 篠木大輔, 牧尾晴喜, 杉本英一, 杉山茂一, 徳尾野徹: メルボルンのテラスハウスの改修・改築における計画的課題, 日本建築学会大会学術講演梗概集, E-2, pp.71-72, 2005.09

注

- 注1) このように調査対象範囲を街区群とすることにより、各地区において、単一街区では不可能な、道路を挟んで向かい合う建物の建ち並び方の検証や、街路上に設けられている駐車場の特徴を実際の利用範囲に対照させる、といった利点が得られる。
- 注2) 本研究では、調査対象地区の概要を把握するため、地図資料調査と現地調査を行った。フィッツロイ、リッチモンド地区については、シティ・オブ・ヤラ発行の地図(敷地割のみ)と航空写真をもとに、現地で建物概形を 50cm 単位で目測し、フィールドマップ(縮尺 1/500)を作成した。カールトン地区については、建物概形が示されているシティ・オブ・メルボルン発行の市街地図データをもとに、フィールドマップ(縮尺 1/500)を作成した。これらのフィールドマップに、現地調査で建物階数、用途等を記録した。各地区の調査は 2005 年 12 月に行い、用いた地図資料は調査時点での最新版である。各画地・宅地の敷地面積、建築面積、延床面積は、現地調査で収集したデータをもとに作成した図面により計測した。本稿における容積率・建蔽率の数値は実測値であり、現地の法規制等で対象となる容積率・建蔽率の数値とは異なる。
- 注3) 公園や月極駐車場等の画地単位での空地は、全て街路側空地として計測し、各敷地内における空地は、以下の図のように街路側、内側に区分した。建物と隣地境界線間に発生するスリット状の空間における街路側空地と内側空地の境界は、この空間の間口方向を一边とする正方形を壁面線から内側に取りることによって設定した。このスリット状の空間における境界の扱いは、例えば街路側空地の奥行きを一律で決める等、正方形による定義の他にも考えられる。しかし、本稿では、街区・地区単位での適用のためある程度の簡便性が要求されること、また、実際の住宅市街地における実感との適合性から、正方形による定義が妥当であると考えた。
- なお、路地に面する敷地においては同様に、各敷地内の空地を路地側、内側に区分した。街路と路地の両方に面する空地部分については、街路を優先した。
- 注4) 作成したフィールドマップ(縮尺 1/500)に、全ての街路側空地における利用用途を記入した。利用用途に関しては、50cm 単位で目測した。各地区の調査は 2005 年 12 月に行なった。
- 注5) 街路側空地の利用状況については、「間口長さ」の他、「面積」等によっても把握することができる。街路側からみた空間構成のまとも、街路との境界し



つらえとの対応、といった観点からより深い分析ができると判断し、本稿では間口長さにより分析を進めた。なお、「間口長さ」では「面積」に比べ、次のような特徴がある。奥行き深い駐車場の比率が、相対的に低めになる。緑地の比率が高めになる。「空地なし(街路いっぱいまで建物が建て詰められており、街路側空地の計画ではなく建物そのものが街路景観の要素となっている部分)」の項目は、「面積」では把握できないが、「間口長さ」ではこれが可能となる。

- 注6) 平均奥行きとは、街路側空地の面積を、その空地が街路に面する間口長さで除した数値である。
- 注7) Victoria Planning Provisions による。
(<http://www.dse.vic.gov.au/planningschemes/VPPs/index.html>)
- 注8) 駐車場用途には、車路部分を含む。また、一部の戸建住宅で、駐車場用途とアプローチ用途とが重なる箇所がみられたが、この場合には、アプローチ用途として計測した。
セミ・プライベート用途とは、写真のように、イスやベンチを置いてある空間である。このようにテラスハウス特有の空間において、居住者は、読書等の個人的な活動を行うと同時に、近隣や通行人とのコミュニケーションもはかることが可能である。
勝手口通路や避難通路は、サービス空間とした。
- 注9) 「境界しつらえ」は、街路側空地における各利用用途の、街路との境界線上の状態である。「何もなし・透過フェンス」では、敷地内の状況がそのまま街路側に露出することとなる。それに対し、「塀・シャッター」や「生垣・植栽」では、敷地内の状態は隠される。
- 注10) 自動車が社会に広く普及するとともに、多くのテラスハウス地区で、元来し尿汲取用であった裏路地が拡張され、自動車用の通路とされた。同時に、各テラスハウスの裏庭には、駐車場が設けられるようになった。しかし、このような裏路地の車路への転用には、防犯・防災(自動車事故)といった観点からの危惧があり、封鎖を検討・実施している地区もある。
カールトン地区においては、保育所敷地の背割側等、複数個所で、かつての裏路地が封鎖されると同時に宅地に取り込まれている(図2)。
(シティ・オブ・メルボルンならびにシティ・オブ・ヤラへのヒアリングによる、参考資料: City of Melbourne (2001) Carlton A Vision to 2010 integrated Local Area Plan, City of Melbourne)



(2006年5月8日原稿受理, 2007年2月28日採用決定)