

住工混在の密集市街地における歩いて住みたいまちの計画
～東京都大田区梅屋敷を対象として～

都市空間生成研究室
1841095 鈴木 千寿

梅屋敷 路地 木造密集市街地
町工場 回遊 溢れ出し

1. 研究の背景と目的

東京都大田区の町工場はコロナ不況に陥っている。取引先の海外移転、海外調達による受注減、デジタル化に伴う基盤技術の海外移転により、国内受注が減っていることなどが挙げられる。また後継者不足の問題を抱えており、改善の為、オープンファクトリーによる地域内外の人に向けた町工場のアピールの取り組みなどが行われてきたが、働きやすい環境への改善には至っていない。また梅屋敷周辺は、防火性に配慮した市街地環境の改善が求められる地区である。整備により現在残されている対象地一体の景観が崩されてしまい、現在の景観が失われることが危惧される。

木造密集市街地である梅屋敷を対象に、密集市街地と町工場がまちの魅力となるようなウォークアブルな空間を計画する。

2. 梅屋敷の地域特性

2-1. 梅屋敷の地域形成史

江戸中期～昭和前期(1963)まで、海苔養殖業が盛んな地域であった。明治 34(1901)年、京浜電気鉄道(現・京浜急行電鉄)「梅屋敷駅」が開業。明治 37(1904)年、官営鉄道(現・JR)「蒲田駅」が開業。蒲田菖蒲園の見物客で蒲田は行楽地として大いに賑わいを見せていくことになった。工業地域化の最初の契機は、第 1 次世界大戦および関東大震災であったが、本格的な工業化は 1930 年代以降であった。昭和 6(1931)年の「満州事変」をきっかけに梅屋敷、蒲田の周辺も軍事工業地化が進んだ。戦争に使う戦車、機関銃などの軍需品の生産を行っていた。昭和 30(1955)年代の蒲田はものづくりの街として高度経済成長を支えた。蒲田は一大消費地である東京と臨海部に大工場が並ぶ川崎に挟まれた立地特性から、多くの町工場で活性化していった。

2-2. 災害に強い市街地環境の形成

大田区都市計画マスタープラン²⁾において「蒲田地区」に定められた課題と目標は以下の通りである。住宅と工場などが混在した住工混在市街地が形成されている地域

では、住環境の悪化の防止や工場の作業環境の確保が課題となっている。建物が密集し、災害時に不安のある市街地が形成されていることから、防災性に配慮した市街地環境の改善が課題となっている。その中で梅屋敷周辺地域は、地域の特性に応じた拠点づくりが求められる地区、防火性に配慮した市街地環境の改善が求められる地区、環境維持向上型市街地、住工調和型市街地、地区の生活拠点に該当する。

2-3. 路地の分析

本エリアには無数の路地が存在する。車両が通行することが出来ない 2.7m 以下の細い路地が東西動線(ヨコ動線)にかけて多く存在する。そのような路地は、歩行者を中心とした、子供や高齢者にとっても安心な空間となっている。それに対しエリア内では南北動線(タテ動線)を中心とした、4m 以上の幅員の道路が十分にあり、緊急時に緊急車両が全く侵入できない問題点はないと考えられる。しかし依然として火災時の延焼の危険性がある為、保全する路地と、整備する路地のすみ分けが必要となってくる。

また店舗・住宅用建物の木造の法定耐用年数は 22 年とされている。以上のことを踏まえ、5 年ごとに対象エリアの色分け、分類を行った。幅員 2.6m 以下の路地に、築 45 年の木造建築物が建てられている箇所も見受けられた。また、木造の耐用年数である 22 年を越す建築物が、ほとんどを占めていた。



図 1 路地の分析図 (計画地北西)

2-4. 梅屋敷の課題

①木造密集市街地 / 防災機能の脆弱性

これらのエリアは火災が起こった際、延焼を防止する対策も取られておらず、危険性が高い。現在の整備事業では、例外なく幅員の拡張が行われてしまうため、この地域ならではの細い路地が消えてしまう恐れがある。

②住民の定着

梅屋敷のまちは 23-27 歳の若者、43-53 歳の中年層の人口が多い。エリア周辺には小学校、住宅街、アパートが多く、単身者やファミリー世代が多く住んでいる。23 歳が全年齢の中で最も多い。対象エリアは品川駅など主要駅との交通の便が良く、また賃料も比較的安価のため若年層の単身者が多く住んでいると考えられる。しかしその後 40 代に至るまで減少傾向にある。若者が離れず愛着を持って住み続けたいまちにしていく必要がある。

3. 計画内容

3-1. 計画コンセプト

路地のリビング化：毎日の生活の場、自然とみんな(人)が集まる場所、活動が生まれる。

路地と言えば目的地に至るまでの通過点、通り抜ける空間であった。その路地を単なる通路ではなく、設えにしていく。路地空間のひとつとして捉え、椅子やテーブルの溢れ出し、「食べる」「休憩する」「交流する」「癒される」などのアクションを路地空間で行う。路地のリビング化を行っていく。室内に本来あるものを屋外空間である路地に出していく。屋外である路地に出すことによって、その路地のリビングを巡っていくので回遊が生まれる。路地とは通り抜ける場所であるので回遊が生まれていく。

3-2. 計画詳細

路地設計を行うに当たって、それぞれの路地の特徴、周辺環境など考慮し、路地分類を行う。そのうえで幅員の狭さをあえて活用するために「1. 細い路地のまま活用」するのか、路地空間を広く取り歩行空間を活用するために「2. セットバックさせる」のか、また「3. 周辺環境との関係」を意識した作りをしていくのかなど、どのような路地スタイルで設計を行っていくのか決定する。

その上で、空間設計した「路地」と個々に散らばった「拠点」となる施設を巡ることで、梅屋敷を訪れた人、暮らしている人それぞれのルートが出来る。

図 2 の路地空間をたのしむ路地 平面図は、元々の路地が歩行者専用道となっていて、路地の幅員は 2.1m と狭い。全体的に 0.5m ずつセットバックすることで、窮屈さを無

くした。JR 蒲田駅から北上するとたどり着くこのエリアは、飲食店・カフェ・ショップが点在しており来街者にとっても馴染みやすい。宿泊者は施設の中で過ごすのではなく、学生寮の食堂で食堂、喫茶店でテイクアウトして広場でのんびりしたり、夜は飲み歩きに出かけてみたりと、様々な要素がひしめき合った路地で過ごす。

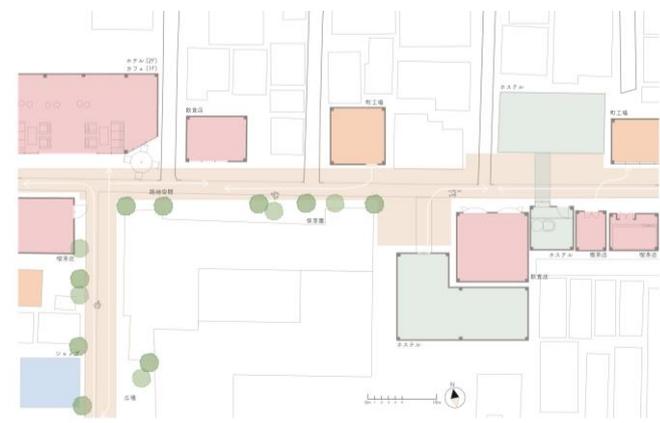


図 2 路地空間をたのしむ路地 平面図

3-3. 拠点の回遊

エリアの路地設計に加えて、エリア内に個々に散らばった「拠点」を計画することで、より自由度の高い回遊になるようにする。同じ目的地を訪れる場合でも、ルートが変わることによって様々なまちの楽しみ方、暮らし方が出来る。



図 3 回遊ルート案

3-4. まとめ

本研究で扱った梅屋敷の「細い路地」「木造密集市街地」は、今後整備事業によって失われる方向にある。しかしそれらを資源と捉え、特徴を活用することで、梅屋敷のひとつの魅力となるように計画した。また町工場で働く人が「外のリビング」で活動することでこれまでに無かった、町工場内での交流を生み出していく。

参考文献

- 1) 写真でひもどく街のなりたち
<https://smtrc.jp/town-archives/city/omori/index.html>、(最終閲覧日:2022.1.20)
- 2) 大田区ホームページ
<https://www.city.ota.tokyo.jp/>、(最終閲覧日:2022.1.23)