

## 「マイカー」と「マイホーム」を巡る住宅地デザインについて —戦後住宅地の傾斜地開発に関する史的考察—

名古屋大学大学院 工学研究科社会基盤工学専攻 堀田 典裕  
ほった よしひろ

### 1. はじめに

自動車は、我々の生活と密接に結びついており、今や駐車場が併設されていない住宅を探すことの方が難しい。本稿では、高度経済成長期における傾斜地における住宅地開発を、自動車に関連する都市・建築・造園のデザインとして横断的に取り扱うことによって再検証しようとするものである。ここでは、まず「マイカー」と「マイホーム」という概念の成立について概観した上で、我が国の三大都市圏を代表する「ニュータウン」における傾斜地の開発手法について検討する一方で、傾斜地に建てられた住宅における外構デザインの変容について論じ、最終的に敷地と建築の間にあるデザインのあり方として結ぼうとするものである。

### 2. 「マイカー」と「マイホーム」の登場

#### (1) 「国民車」と「マイカー」

我が国における「国民車」の開発政策は、ドイツの「フォルクスワーゲン・タイプ I (1938)」や、フランスの「シトロエン・2CV (1948)」に代表されるヨーロッパ諸国に比較して圧倒的に立ち後れ、通産省が「国民車育成要綱案 (いわゆる国民車構想)」を発表したのは、昭和 30 年 (1955) 5 月のことであった。その主な内容は、「①最高速度 100km/h 以上が出せること ②乗車定員 4 人 (うち 2 人は子供可) とすること ③平坦路 60km/h 走行時の燃費が 30km/l を越えること ④大規模な修理をせずに 10 万 km 以上走行可能であること

⑤排気量 350~500cc、車重 400kg 以下とすること ⑥月産 2000 台、工場原価 15 万円以下で販売価格 25 万円/台とすること」からなる六点であった。

こうした政府の「国民車構想」に対して、鈴木自動車工業による「スズライト SL (1957)」、富士重工業による「スバル 360 (1958)」、東洋工業による「クーペ R (1960)」、三菱重工業による「三菱 500 (1960)」、トヨタ自動車による「パブリカ (1961)」、本田技研工業による「ホンダ N360 (1967)」などが発売された (図 1)。中でも「パブリカ」は、「パブリック」と「カー」が掛け合わされた造語で、文字通りの「大衆車」となった。さらに 1966 年には、こうした一連の軽自動車より一回り大きい小型車として、日産自動車による「ダットサンサニー1000」、トヨタ自動車による「カローラ KE-10」が発売され、いわゆる「マイカー・ブーム」が到来することになったのである。

#### (2) 「国民住宅」と「マイホーム」

一方、「国民住宅」は、「国民車」に先行して戦前期から開発された。西山卯三によれば、それは「国民服や国民色」と同根であったとされており、戦争の影が濃く落とされたものであった。1939 年に制定された「木造建物建築統制規則」によって 30 坪以上の住宅が新築できなくなった結果、厚生省を中心として「国民住宅」の研究と規格化が進められ、さらに 1941 年に発足した住宅営団において、厚生省が策定した設計基準を、西山卯三・市浦健・森田茂介らの住宅営団研究部が改訂して



図1 「国民車」スバル 360

「企画住宅平面標準案」が公表された。同じく1941年に、建築学会によって「国民住宅」に関する設計競技が行われ、翌年の『新建築』誌においても「三〇坪小住宅」の特集が組まれた。建築学会の設計競技の勝者の一人でもあった内田祥文は（もう一人は谷内田二郎）、「国民住宅に就いて」という論考を『建築雑誌』1942年2月号に寄せている。ここで、内田が住宅形式を立地条件別に分類したことは、住宅の立地を巡る類型学を確立しようとした点において高く評価されるべきであるが、「国民住宅」が実際に日の目を見たのは、第二次世界大戦後のことであった。政府は、敗戦直後に6.25坪の「応急簡易住宅」30万戸を建設する計画を立てるとともに、物資欠乏による経済統制を事由から住宅の建設規模に関する規制を行った。1946年には12坪以上の住宅建設が禁じられ、この規制は翌年15坪に緩和されたものの、1950年まで継続された。このような状況の中で、『新建築』誌は「12坪木造国民住宅（1948年4月発表）」、「家庭労働の削減を主体とする新住宅（1948年8月発表）」、「育児を主たるテーマとする15坪木造住宅（1948年11・12月発表）」、「50㎡木造一戸建住宅（1949年4月発表）」という設計競技を立て続けたのである。いずれも、最小限の数値によって削り出された形態を、機能的な空間を求めて分割するという作業であったが、それは、「国民車」が生産上の最低数値目標の中で、効率を追求したことに重なるものである。

1960年代前半に、「マイホーム主義」という言葉が登場する。山手茂によれば、大熊信行の「家

の再発見」や、会田雄次の「家庭絶対論」などによって「家庭論争」が繰り広げられた1963年に、吉田光男によって「マイ・ホーム主義考えもの」という論考が発表され、「マイホーム主義」が「日本の大衆社会の家族主義イデオロギーになり、家族政策の基盤になった」という。それは、戦前の「家」という共同体への帰属意識ではなく、「マイホーム」という「核家族」による「家庭生活への志向」であった。「マイホーム」という概念は、核家族化によって、より小さな社会構成単位に分解された家族観と、「マイカー」同様に最小限の単位空間として生み出された住宅観との間に生み出されたのである。内田隆三が、「貨幣への欲望がひらく広大な社会性のただなかに、「家庭」は小さなカプセルのように浮かんでいる」と指摘したように、テレビ・洗濯機・冷蔵庫という「三種の神器」は、「マイホーム」の物的象徴となったのである。

### 3. 「ニュータウン」における傾斜地の開発手法

政府による「国民車」構想が打ち出された1955年に「日本住宅公団」が発足し、1974年までに約59万戸の賃貸住宅と、約34万戸の分譲住宅が供給された。また、「千里ニュータウン（1962入居開始）」を皮切りに、「高蔵寺ニュータウン（1968入居開始）」、「多摩ニュータウン（1971入居開始）」に入居が始まり、全国の郊外丘陵地において「ニュータウン」と呼ばれる大規模な住宅地開発が行われた。1963年7月に制定された「新住宅市街地開発法」は、こうした「ニュータウン」の建設を促進するものであったが、この法律では、土地収用権が与えられた全面買収方式を採用する一方で、住宅地における生活関連以外の施設の立地を禁止するものであったため、我が国の「ニュータウン」は、戦前期における郊外住宅地開発と同様の「ベッドタウン」となった。農村から都市へと大量の人口が流入したが、こうした流入人口の受け皿となったのが、「51C型」と呼ばれる2DKの住戸からなる「団地」であった。階段等の共用部分を含めて45㎡/戸という狭さの中で、「食寝分離」を実現するための様々な工夫がなされたが、このことは

「最小限住宅」における工夫と同種の機能主義的近代建築観に基づくものであったと言えよう。

こうした「ニュータウン」は、「マイカー」の登坂能力によって、郊外の傾斜地にまで追いやられた「マイホーム」を収めるための器となったのである(図2)。結局、「ニュータウン」における傾斜地の開発は、F. J. オズボーン卿(Sir Frederic James Osborn)とL. ホイティック(Arnold Whittick)による『ニュータウン』(1963)では等閑視されている観点であり、我が国に固有の特徴を示すことになる。上記三つの「ニュータウン」における傾斜地開発に見られる特徴について、順次検討してみたい。

#### (1) 「千里ニュータウン」

「千里ニュータウン」では、大阪府の原案(1958年6月)に対して、都市計画学会と建築学会による検討が加えられた後で、大阪府の第二次案(1959年8月)が作成され、さらに東京大学高山栄華研究室と京都大学西山卯三研究室による検討が行われて大阪府第三次案(1960年7月)が作成された(図3)。都市計画学会から提出された報告書の中には、当初より、コミュニティが尾根と谷からなる地形に対応するように考えられていたことを示すスケッチを見出すことができる(図4)。

「住区区分案図」と標題が付けられたこのスケッチは、大阪府による「現況の分水線による谷区画割」にも反映されたが、縮尺は全く異なるものの「ロンドン府計画(County of London Plan, 1943)」に際して、L. P. アパークロンビー卿(Sir Leslie Patrick Abercrombie, 1879-1957)の下で、A. リ

ング(Arthur Ling)とD. K. ジョンソン(D. K. Johnson)によって作成された「バブル・ダイアグラム」呼ばれる「ロンドンの社会および機能の分析」を想起させる。

こうした自律したコミュニティの境界を、「利用困難な急斜面の自然緑地」によって囲い込む手法は、西山卯三による「住宅公団 香里団地」(1959)の影響が大きかった。また、こうした緑地によるコミュニティの囲い込みは、ニュータウン中央に残された上新田という「既存集落対策」としても用いられた。さらにまた、丘陵地における造成計画では、地形に対する取組方法が「強調・変更・保存・破壊」からなる四つに大別されるとともに、そこに建てる建物は「平行型・直交型・ポイント型」の三つに大別して考えられた(図5)。前者の地形に対する取組方法に関しては、「樹木、池、遺跡等の土地の自然的、人工的特性はできるだけ保存し、これを積極的に公園やプレーロットに取入れる」ことを原則として「おし通した」と言う。後者の地形と建物の関係については、「平行型」は、「視界が狭く自然的特性を失う」ために低層建物に向き、建物が等高線上にあるためにアプローチ方法が容易であること、「直交型」は、「視界が広く土地特性が生かされる」が、アプローチ方法が困難であること、「ポイント型」は、「丘陵地においては最も効果のある配置」であるとしながらも、一戸当りの敷地面積が増大するため「全体の景観をひきしめたり、スカイラインの変化をねらって点景的にとりあつかう」ことが記されている。

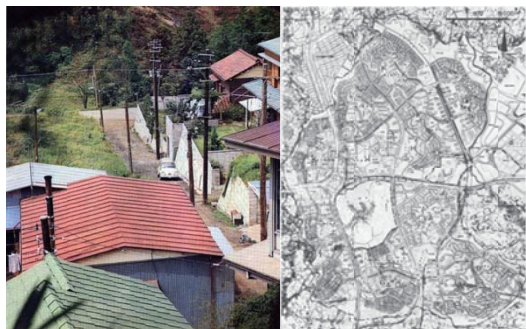


図2 雑壇造成された郊外住宅地を登る「国民車」(左)

図3 「千里ニュータウン」全体図(右)

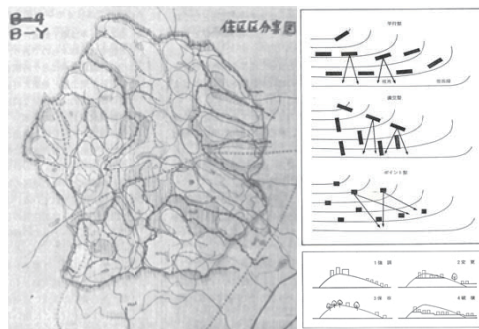


図4 「千里ニュータウン」住区区分案図

図5 「千里ニュータウン」地形と建物の関係



## (2) 「高蔵寺ニュータウン」

「千里ニュータウン」では、急斜面を利用したコミュニティを囲い込む緑地のあり方に重点が置かれたが、「高蔵寺ニュータウン」では、全く異なる手法で緑地計画が採り入れられた。「高蔵寺ニュータウン」は、東京大学高山英華研究室によって作成された第一次マスタープラン(1961年11月)が、吉武泰水(分散施設)・日笠端(中心施設)・伊藤滋(交通計画)・石原舜介(都市経営)からなる四人の専門家と、高山自身(総合調整)によって精査され、再度、東京大学高山英華研究室によって第二次マスタープラン(1964年1月)が作成された(図6)。このマスタープランにおいて、高山が提示した緑地計画の方針は、自身が「フォーク状」と呼んだ幹線道路に沿って緑地計画を行うことであった。「千里ニュータウン」では、阪急鉄道と地下鉄御堂筋線が新たにニュータウンの中心部にまで引き込まれたのに対して、「高蔵寺ニュータウン」では、地区南端の国鉄中央本線高蔵寺駅を利用したに過ぎなかったことからわかるように、ここでは自動車を中心とした交通計画が立案されたのである。同時にまた、我が国における「ワン・センター・システム(One Center System)」の代表的事例となる「高蔵寺ニュータウン」は、「ペDESTリアン・デッキ」のデザインに、G. キャンディリス(Georges Candilis, 1913-1996)・A. ジョシク(Alexis Josic, 1921-)・S. ウッズ(Shadrach Woods, 1923-1973)によって提示された「幹(stem)」という概念の直接的な影響が見られ、「トゥールーズ・ル・ミレイユ(Toulouse-le-Mirail, 1961)」



図6 「高蔵寺ニュータウン」全体図

が参考に設計された。したがって、「千里ニュータウン」において積極的に整備された歩道空間が、ここでは「ペDESTリアン・デッキ(Pedestrian Deck)」という人工の空間として整備される一方で、「フォーク状」の幹線道路の沿道に「緑地オープンスペースをとって宅地の利用を制限し」、地区東側の高森山・六戸山・高座山ならびに地区西側をオープン・カットで流れる「愛知用水公園」の既存緑地に連続するように整備されたのである。なお、対象地が「愛知用水」の受益地であったため、敷地選定当初は「住工セット開発」を行うことになったが、我が国における職住一体の希有な開発は未完の計画となった。

## (3) 「多摩ニュータウン」

これらの二つのニュータウンの開発規模は、「千里ニュータウン」が1,150ha, 15万人、「高蔵寺ニュータウン」が850ha, 8.7万人であったのに対して、「多摩ニュータウン」は、3,011ha, 30万人という我が国最大の開発となった。このため、「全体としての一貫した持味(design policy)に欠ける」ことが指摘されており、その理由として、規模が並外れて大きいことと、事業主体の責任分担が住区住区ごとに明確に分割されていることに加えて、「技術的なよりどころとなる人が固定されなかった」ことが挙げられている。実際には、都市計画学会において基本計画が練られ、伊藤滋・大高正人・加藤隆・小島重次・酒井左武郎・下河辺千穂子・竹中一雄・田島道治・日笠端・町田保・八十島義之助・吉武泰水に調査研究が委託された(図7)。中でも大高正人は、モデル設計



図7 「多摩ニュータウン」全体図(左)

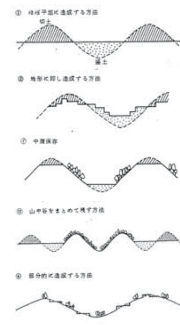


図8 「多摩ニュータウン」造成計画マニュアル(右)

(1965)・マスタープラン(1966)・基本設計(1966-67)・住宅地開発基本設計(1967-68)に携わっており、上野泰(1938-)とともに「自然地形案」と呼ばれる案を提示したが、実現されることはなかった。

幹線道路と等高線の関係を見てみると、ニュータウンの「中心部、南側尾根、及び北側平地」にそれぞれ東西方向に設けられた「ニュータウン幹線」と、これらに交差する南北方向の尾根幹線と谷幹線からなることが見て取れる。必然的に、住宅地は斜面に設けられることになったわけである。「多摩ニュータウン」では、昭和50年(1975)12月にマニュアルが整備され、造成計画と緑地計画に関する内容が「マニュアル作成の第一の目的」とされて、「章」ではなく独立した「部」として扱われた。これらの内容は、「千里ニュータウン」に次いで手厚い内容となった。具体的には、①ほぼ平坦に造成する方法、②地形に即し造成する方法、③自然を保存しながら造成する方法((イ)中腹保存、(ロ)山や谷をまとめて残す方法)、④部分的に造成する方法の四つに大別され(図8)、出来るだけ法面を「ひな段造成」でなく「スロープ造成」とすることが求められた。

#### 4. 傾斜地に建つ住宅の外構デザイン

##### (1) 傾斜地という与件

ところで、戦後期の建築雑誌を紐解くと、1950年代の中頃から、住宅の立地条件、すなわち敷地の条件を作品タイトルの一部に含む住宅作品が目に見え始める。林雅子による「傾斜地のすまい(1956)」「段地に建つ家(1957)」(図9)、大江宏による「丘の上の住宅(1957)」、清家清による「崖の家(1957)」「台地の家(1959)」、副田道夫「傾斜地にたつ家(1961)」、藤井博巳による「PROJECT SRS/斜地に立つ集合住居計画(1971)」、三沢浩による「斜面の山荘(1971)」「大地の山荘(1972)」など、枚挙に暇ない。

1950年代以前の雑誌には、こうした敷地の地形を積極的に作品のタイトルに盛り込んだ事例は皆無であった。建築作品として取り上げられた住宅

は、基本的には、「〇〇邸」という施主の名前が明らかにされたものであった。この時代に、このようなタイトルを持つ住宅では、名前を見れば、施主の人物像が想像できたとも言える。あるいはまた、大正期に「あめりか屋」によって持ち込まれた「商品住宅」では、「巧妙に出来た家」、「英国風の古雅な家」、「音楽室のある家」など住宅の特徴がタイトルとなったし、戦後初期の小住宅を巡る設計競技では、坂倉準三建築研究所による「中二階のある11坪二戸建住宅(1949)」や、安田興佐による「18坪の家(1952)」など住宅の床面積がタイトルとなったこともあった。しかしながら、いずれにしても、敷地が住宅の特徴を表すようになったのは、この時期以降のことであった。

この理由として、まず、戦前期に鉄道沿線の主要な台地上の開発が一段落を迎え、周辺の傾斜地さえもが開発の対象になったことが挙げられる。その際、自動車(とくに乗合バス)が新たな交通手段として浮上したと。しかしながら、戦後間もない時代に、無理をして傾斜地に建てる必要はなく、別の理由もあったと考えられる。それは、ヴォリュームの組み合わせによって生み出される「インターナショナル・スタイル」と呼ばれる近代建築が、傾斜地という不整形な土地と出合ったことに起因する造形上の問題に起因するのである。

##### (2) 「ガレージ」のある邸宅

戦前期に自動車を所有する住宅の多くは、敷地が十分に広く、「ガレージ/車庫」は、住宅の本屋とは別の独立した建物である場合が多かった。いわゆる「邸宅」と呼ばれる住宅では、別棟として「ガレージ」が設けられている。こうした邸宅の居住者の生活を考えれば、自動車は専属の運転手がするものであるから、「ガレージ」が別棟であることは当然であり、玄関周りに転回するスペース

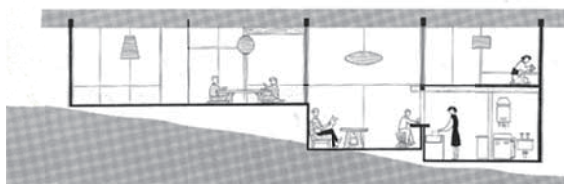


図9 林雅子「傾斜地に建つ家」

と「車寄せ」があることの方が重要なのである。

逆に言えば、こうしたスペースを取ることができる広い敷地を持つ者だけが、自動車を購入することができたということであろう。「ガレージ」は、敷地全体の中で、門から最も遠い位置に配置され、高級な輸入自動車が邸宅の奥深くに秘蔵されていたのである。もちろん、自動車を建築と一体化した比較的小規模な住宅の事例は、少なからず存在した。例えば、A. レーモンドによる「レーモンド自邸 (1923)」は、「ガレージ」が住宅本屋と一体的にデザインされた戦前期における先駆的事例のひとつであったが、それでも、「ガレージ」から一旦外部の廊下に出てからしか本屋に入ることが出来ないのである (図 10)。土浦亀城による「土浦自邸 (1935)」は、本屋とは異なるヴォリュームとして配置されているが、敷地の高低差を生かしたランドスケープとして処理されている点が評価できる。また、堀口捨己による「若狭邸 (1958)」は、地階に車寄せと車庫を擁しており、同様に立体的な構成となっている。これらの事例は、いずれも陸屋根のいわゆる「モダニズム建築」であり、「ガレージ」がヴォリュームの構成要素のひとつとして積極的に取り扱われた結果でもあった。

戦後初期には、池辺陽による「立体最小限住宅 / No. 3 (1950)」、増沢恂による「増沢自邸 (1951)」、清家清による「斎藤邸 (1952)」、広瀬謙二による「SH-1 (1953)」などに代表される小住宅が賞賛された。冒頭で述べたように、これらはいずれも限られた面積と資金の中で強いられた機能主義であった。八田利他 (磯崎新・川上秀光・伊藤ていじ) の『小住宅ばんざい (1958)』によって引導が渡されたにもかかわらず、「大きな住宅は悪徳」とする住宅観は、その後も長く尾を引き、自動車が住宅内部に入り込む余地は残されていなかった。一方で、この時代は、敷地には未だ十分な広さがあった。このことは、「ダイハツ・ミゼット (1957)」に触発されて名付けられた、大和ハウス工業による「ミゼットハウス (1959)」が、大ヒットしたという事実からも理解できる。パンフレットには、「子どもに勉強部屋を、老人に隠居部屋を」と謳

われているが、当時の敷地が本屋以外に「ミゼットハウス」を設置するだけの敷地の余裕があった。

こうした傾向に一線を画したのが、吉村順三による「代々木の家・有富邸 (1954)」であろう (図 11)。「代々木の家」では、エントランス周辺に自動車の転回スペースが、それまでの住宅には見られない程に大きく取られ、外構デザインの要素として積極的に用いられている。自動車は、建物端部に設けられたに「ガレージ」に収められるのみならず、その床仕上はユーティリティを含みサービス空間と同じように描かれていることが見て取れる。つまり、ここでは、自動車の「ガレージ」が住宅を構成する部屋のひとつとして考えられていたと言える。吉村の他にも、1950年代に復活した一連の「大邸宅」を見直してみると、「ガレージ」が住宅の本屋に組み込まれている事例を見出すことができる。例えば、大江宏による「森の住宅 (1957)」、坂倉建築研究所による「松本幸四郎邸 (1957)」、谷口吉郎による「佐伯邸 (1958)」などが挙げられるが、自動車は、こうした戦後における「大邸宅」の復活過程において、住宅の内部に場所を与えられたと言える。

ところで、篠原一男は1957年から64年にかけて、「日本建築の方法」と題する一連の論考の中で、民家の「土間」に関する再評価を行う一方で、「土間の家 (1963年)」を発表し、現代住宅における「土間」の意義について考究した。こうした篠原の言動は、復活した「大邸宅」におけるガレージの出現とも並行するものであった。あらためて考え直してみれば、自動車は住宅に「ガレージ」という土足の空間すなわち外部空間を持ち込んだのであり、それは現代住宅における新たな「土間」

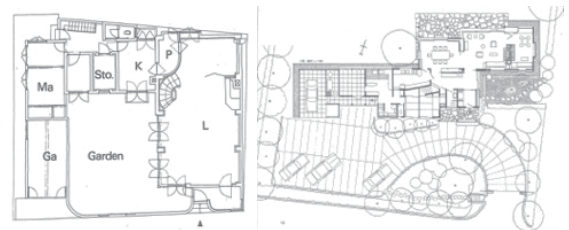


図 10 A. レーモンド「レーモンド自邸」(左)

図 11 吉村順三「代々木の家 / 有富邸」(右)



であったと言えよう。また、このことは、建築だけの問題ではなく、自動車の運転に対する考え方が変化した結果でもあった。すなわち、自動車が乗せてもらう対象から、自ら運転する対象に変化した結果であったのではないだろうか。戦前期における自動車は、富裕層が抱える運転手付きの馬とともに、「ガレージ」がこうした趣味のためのスペースとなったことは言うまでもなからう。R.バン車の代替物であったのに対して、戦後期では、「モータースポーツ」という趣味の一部を形成するとハムが指摘するように、「(初期産業時代における)エリートは機械力に大いに依存していたにもかかわらず、かれら自身はそういう力を操作する個人的経験をほとんど持っていなかった」が、自家用車が出現すると、「自分の手で操作することが可能になり、またそれが流行となった。(中略)その影響は心理に深く浸透する大変革なのであった。」こうした心理的な「大変革」の中で、民家の「土間」が生活のための作業の場であったように、「ガレージ」は趣味のための作業の場となったのである。もちろん、戦前期においても、自動車を自ら駆る富裕層がいない訳ではなかったが、戦後期に「国民車」の登場によって、こうした傾向は一層拍車のかかることになったのである。

### (3) 「カーポート」という門扉

山脇巖 (1898-1987) が言うように、「車が下駄のようになってきた時代に、車は最も合理的に脱ぎ捨てられ、また何時でも素早く乗れることが必要である」ようになった。つまり、自動車は、独立した「ガレージ」ではなく、「下駄箱のようなもの」となった「カーポート」に停車されることになったのである。The Oxford English Dictionaryの第二版によれば、「ガレージ (Garage)」の初出は、英国の1902年1月11日付『デイリー・メール』紙においてであったのに対して、「カーポート (carport)」の初出は、米国の1939年5月8日付『ライフ』誌であった。前者が「使用しない自動車を格納するための公的または私的な建物」であり、後者は「住宅の傍に建てられた柱によって支持された屋根を有する自動車収容施設」である。

つまり、「カーポート」は、「ガレージ」よりも40年近く後になって米国において生じた言葉であり、住宅に付属する私的な施設であるということであろう。我が国における戦前期の住宅において、「カーポート」という言葉を見出すことはできないが、こうした語彙の成立時期と指示内容を考えれば首肯できるであろう。したがって、「カーポート」という言葉は、戦後期における敷地の小さな住宅に設けられた駐車スペースを指示する言葉として登場することになったのである。(図12)

戦後期における「国民車」生産の成功によって、自動車は経済的にも物理的にも、敷地の小さな住宅に進入することが可能になった。この結果、敷地が小さな住宅では、「カーポート」が、住宅の本屋と一体的に設計されたり、本屋に隣接する仮設建築として設けられたりすることとなった。住宅の本屋と一体化する方法としては、ひとつの大屋根の下に収容される事例と、主階の床下に収容される事例に大別できる。とくに後者の事例では、自動車はピロティやキャンティレバーによって主階床スラブの下に収容されるが、その際、敷地と前面道路の高低差が利用される場合が多く見られる。一方、本屋に隣接する仮設建築の事例としては、高橋航一による「量産によるカーポート(1962)」や、鉄骨型鋼とポリエステル波板を用いた大徳商事(株)による「組立式カーポート(1962頃)」が登場した。これらのカーポートは、時代が下るにつれて、鉄骨から次第にアルミニウムの骨組みに取って変えられた。いずれの場合においても、小規模の敷地における「カーポート」は、住宅の外観を整えるための要素として住宅の本屋に取り込まれる一方で、敷地の外周壁と一体化することに



図12 「カーポート」に停められた「国民車」

なったのである。

このことは、「カーポート」が主要階の床下に収容される事例において顕著である。すなわち、「カーポート」を擁するピロティまたはキャンティレバーで支えられた主要階のヴォリュームを、傾斜地の高い場所に配置することにより、このヴォリュームが、浮遊しているように見える手法である。最も成功した事例は、宮脇檀による「ブルーボックスハウス／早崎邸（1971）」であろう（図13）。斜面から、主要階のヴォリュームが大きく突き出し、その足下には、擁壁を兼ねた「カーポート」が設置された。「“この敷地なら面白い家できるよナ”、“そりゃできるさ”」という施主との会話から始められたというこの建物は、タイトルからして、空中に浮かぶ箱がまず目に止まる。しかしながら、その鍵は、「地盤の悪さのため実際には敷地の大半を掘りくずし、もう一度埋め戻す結果になった」という「カーポート」を含むコンクリート基礎による造形にあったのである。

ところで、1950年代の末期に「コートハウス」と呼ばれる住宅が登場した。坂倉準三建築研究所の西澤文隆による「仁木邸（1960）」や「平野邸（1962）」などの一連のコートハウス「正面のない家」や、RIA建築総合研究所による「R-5（1960）」、清家清による「銀杏を囲む家（1961）」などが挙げられる（図14）。さらに、1965年に行われた新建築住宅設計競技「サラリーマンのための住宅」では、6人家族（夫婦・祖母・子供3人）であることと、月収5万円であること以外は、敷地から規模まで全て自由に決めることができる設計競技であったにもかかわらず、選出された作品の多くがコートハウスであった。しかも、いずれの案も住

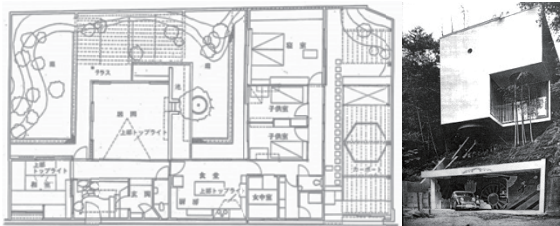


図13 西澤文隆「正面のない家／平野邸」（左）

図14 宮脇檀「ブルーボックスハウス／早崎邸」（右）

戸直前で接道する自動車のためのスペースが設けられ、審査員であった清家清は、「自動車を乗りでの役割を果たせているように見え（中略）自動物としてとしてでなく、STATUS SYMBOL とし車が身についていない」と苦言を呈するほどであった。しかしながら、こうした「コートハウス」における「カーポート」に着目すると、住宅における部屋と区別がつかないことに気付くのである。つまり、戦後期における「大邸宅」の事例で見たのと同じように、本来は外部空間である「カーポート」が内部化されていることが見て取れるのである。加えて、「コートハウス」の場合には、これまで住宅の本屋と敷地境界の間に残されてきた空間もまた、「庭」という部屋として内部化された。「カーポート」によって浮かび上がった、住宅の本屋と敷地の外周壁の間に残された空間は、「コートハウス」のデザインによって調停されたと言えるのではないだろうか。さらに細分化された敷地においては、残余空間における合理的な設計が、より重要な課題となるのである。

## 5. おわりに

神代雄一郎・池辺陽・増沢恂の3人は、『新建築』1957年3月号の誌上に、「敷地」を巡る論考を持ち寄った。神代は「土地と建築家の応答 敷地論その1」を、池辺は「土地の価値について」を、増沢は「敷地と建物の関係 私の処理してきた体験」を著した。神代の論文が続くことはなかったが、「都市の土地が面積でしかなくなった」ことを嘆くとともに、「(建築家が) デザインを進めてゆく上で力となってかかわってくるような、樹木とか石とかがあったり、段地や傾斜地である（中略）場合にぶつかっても、機械化の進んだ今日では、樹や石は簡単に移動できるし、地面の凹凸はあつというまにならすことが出来る」ために、「平坦な土地」が前提になってしまったことを指摘し、「調和か対立か」、「内部と外部の融合」、「樹木と人間」、「地表面と建築立面」、「土地と人工の土地（床）」という見地から「敷地と建築」のあり方を問うものであった。池辺は、「土地は限りあるもの」であ



り、「土地は建築のためにのみあるのではなく、又人間ののためにのみあるのではない」から、「敷地」を小さくすることが自然に対する義務であるとし、「現実の一つ一つのデザインの仕事と、モデル・デザインとを結びつける必要がある」という。そこには、「内部空間と、構造方式と、その他の問題から追求されるモデル・デザイン」としての「最小限住宅」を、「敷地」に対応させようとした意図を汲み取ることができるのではないだろうか。一方、増沢は「私の家(1952)」、「原邸(1953)」、「稲村邸(1953)」、「新宿風月堂(1954)」、「伊藤邸(1955)」、「成城学園書庫・図書館事務室・研究室(1956)」の6作品を取り上げ、自らの建物が敷地との関係が希薄であったことを回想したが、この正直な独白には、首肯せざるを得ない。曰く、「現在私は土地と建物とに関係が建物の正確を決定する根本的な最も難しい問題であると思っている。しかし、この問題について、はっきりした自分の方法といったものをまだ持っていない(中略)残念ながら私の挙げた事例にはそういった問題は希薄である。」考えてみれば、戦後間もない時期に建てられた、「最小限住宅」と呼ばれる一連の住宅の敷地は、増沢に限らず広く大きく、敷地による制約は小さい。逆に言えば、広い敷地に自律する小さい建築を建てたがゆえに、建築デザインが外的な与件に関わることなく純化されたとも言える。

1950年代に、「敷地」または「大地」をめぐる建築のあり方が取り沙汰されたのは、我が国ではなかった。近代建築が本質的に抱え込んだ全世界的な命題でもあった。ひとつには、神代雄一郎が指摘したように、F.L. ライト(Frank Lloyd Wright, 1867-1959)による影響が大きかった。しかしながら、実際のライトは、整地に関する技術的または機能的な面を十分に知らなかったし、「ユースニアン・ハウス」における自動車の車路については、ほとんどの場合が土地の状況よりも建物のグリッドが優先されていたことが指摘されている。もうひとつの重要な視点は、J. ウッツォン(Jørn Utzon, 1918-2008)による「床」によるデザインの発見であった。ウッツォンが、1959年

に「基壇と段丘」という論考の中で描いた中国の「基壇」を示す断面図は、S. ギーディオンの『空間・時間・建築』において(日本の「床」と取り間違えて)再掲載され、多くの建築家に影響を与えた。

20世紀における古典的名著の一冊である *The Image of the City* (邦題『都市のイメージ』)を著した K. リンチ(Kevin Lynch, 1918-1984)は、1962年に *Site Planning* (邦題『敷地計画角の技法』)を著したが、この本の初版序文において、「どの頁を見ても、他の本に出ていることがほとんどである。この本のオリジナリティは、それらを一冊にまとめたことであろう。」と書いている。それまで当たり前であった「オールドファッションの職人技」は、当たり前でなくなりつつあった。自動車の台頭は、その大きな一因であり、近代建築が依って立つ「敷地」を巡る総体的な検証が俄に必要とされたのである。

#### 参考文献

- 1) 堀田典裕(2011年4月)『自動車と建築』, p. 135-158, 河出書房新社
- 2) 堀田典裕(2012年12月)『山林都市』, p. 106-110, 彰国社

#### 図版出典

- 図1 富士重工業株式会社 社史編さん委員会編, 『富士重工業三十年史』, 富士重工業, 1984.
- 図2, 12 『スバル360』, 富士重工(株), 1964.
- 図3, 4 片寄英俊, 『千里ニュータウンの研究: 計画的都市建設の軌跡・その技術と思想』, 長崎総合科学大学生生活空間論研究室, 1979/05.
- 図5 大阪府編, 『千里ニュータウンの建設』, 大阪府, 1970/03.
- 図6 高山英華, 『高蔵寺ニュータウン計画』, 鹿島出版会, 1967/09.
- 図7 東京都首都整備局編, 『多摩ニュータウン構想: その分析と問題点』, 東京都首都整備局都市計画第一部南多摩新都市計画課, 1968/03.
- 図8 日本住宅公団南多摩開発局編, 『多摩ニュータウン計画・設計マニュアル』, 日本住宅公団南多摩開発局, 1975/12.
- 図9 『スペース・デザイン』, 鹿島出版会, 1980/06.
- 図10 A. レーモンド, 『自伝アントニン・レーモンド』, 鹿島研究所出版会, 1970.
- 図11 吉村順三, 『作品集1941-1978』, 新建築社, 1979.
- 図13 西澤文隆, 『コートハウス論』, 相模書房, 1974.
- 図14 『新建築』1971/10.