

産業構造の変化に伴う都市構造の推移 —不動産の事業性確保を視座とした防災まちづくり—

大河内美香^{*1}

(Received Nov. 30, 2013)

Historical Analysis of the Structure of Industry and the Urban Infrastructure

--City Planning for Urban Waterfront Areas--

Mika OKOCHI^{*1}

Abstract: This study aims to create a template for city planning in the urban waterfront area of Omori, Ota-ku, Tokyo, through analysis of the history of industry and urban infrastructure. In the urban waterfront areas of Omori, the close relationship between the marine food products industry (e.g., seaweed) and related land use in the area have existed for a long time. This paper aims to emphasize through historical analysis of the town that the history and transition of the structure of industry has affected the urban infrastructure of Omori, which was famous for its *nori* farms for 300 years until 1962. Thorough effort by members of the community and local governments are effective ways to simultaneously establish a future-oriented disaster-resistant city and ensure the preservation of historical and cultural assets.

This paper will aim to create a city planning template for an urban waterfront area by analyzing the relationship between the structure of industry and urban infrastructure.

The town which was selected for this research is Omori, Ota-ku, Tokyo. It was historically constructed as a harbor area to be suited for passage of seaweed (*nori* in Japanese) farmers' boats. Also, old wooden houses were situated on both sides of narrow winding paths, which used to be mooring points for *nori* farmers' boats. This town is 500 meters from the shore line of the Keihin Canal that connects with Tokyo Bay, and is surrounded by the Uchi River in the north and the Nomi River in the south, which both flow into the Keihin Canal. The town is from one to two meters above sea level. This historical town is designated as one of five coastal areas in Ota-ku by the Ota ward office.

The town prospered for 300 years until 1962 as the most famous production center of the best quality *nori* in Japan. Before dawn on 12th August, 1962, the Omori *Nori* Farmers' Association agreed to renounce the farming rights of Tokyo Bay because of the filling-in Tokyo Bay and the construction of Tokyo International Airport at Haneda. At that point there were 1,000 *nori*-farming families in Omori.

This town has characteristic components of urban structures since the *nori* farming and distribution systems are densely concentrated. For example, rivers, bridges, roads, houses, gardens, and vegetation are created and have their own particular meanings as suitable land use for *nori* farming. In addition, these meanings are recognized among not only *ex-nori* farmers but also other residents and local authorities in the area.

However, these land uses changed due to a transition in the structure of local industry caused by the renouncement of the *nori* farming rights in 1962. Since then, the town has been struggling with simultaneously planning a future-oriented city and the preservation of historical aspects of the *nori* farmers' town.

The term 'city planning' is ambiguous in its meaning. Having experienced the Great East Japan Earthquakes, the creating of disaster-resistant communities is considered a problem to be solved swiftly. Omori may be a role model, since this town preserves historic and cultural assets related to *nori* farming and is also trying to create a disaster-resistant community. It is very instructive towards creating a template for city planning in urban waterfront areas, by analyzing the transition of both the structure of industry and urban infrastructure of Omori.

Because urban infrastructure is closely associated with the structure of industry, it is imperative to identify the relationships between the two in order to more effectively create a template for city planning.

This paper will examine and propose a city planning template for urban waterfront areas, focusing on the history of the structure of industry and urban infrastructure, detailing the most vital actions that authorities, citizens, and

^{*1} Department of Marine Policy and Culture, Faculty of Marine Science, Tokyo University of Marine Science and Technology, 4-5-7 Konan, Minato-ku, Tokyo 108-8477, Japan (東京海洋大学海洋科学技術研究科准教授)

private sectors, such as real estate agents and developers must play in city planning.

Key words: City Planning, Urban Waterfront Areas, Structure of Industry, Disaster-Resistant City, Historical and Cultural Assets

第一章 調査の背景及び目的

本報告は、平成 24 年 11 月から平成 25 年 10 月までの 1 年間にわたり、一般社団法人不動産流通経営協会の助成研究として、大田区大森地区において実施した防災まちづくりにかかる調査報告である。

本調査対象として選定した東京都大田区大森地区は、およそ 300 年前から、わが国における海苔生産業及び海苔流通の中心として栄えた。東京湾の埋立と羽田空港の建設のため、昭和 37 年（1962 年）8 月 12 日未明に大森漁業協働組合が漁業権放棄を承諾した時点で、約 1,000 軒の海苔漁家が存在した地区であった。

海苔生産とその流通という水産業にかかわる経営体の集中を反映し、選定地区においては特徴的な構成要素からなる都市構造が形成された。すなわち、海苔漁に適した土地利用形態、たとえば、河川、橋、道路、家屋の向きと敷地の利用、植栽等が、固有の意味を有して存在し、その歴史的推移が、元海苔生産者、海苔問屋のほか、海苔漁に直接、間接に関与してきた地域住民の間に理解されている。

しかしながら、これらの土地利用形態は、海苔の養殖から流通を担った大森の産業構造が、昭和 37 年の漁業権放棄により変化したこと起因して変遷を遂げていくこととなる。こうした都市構造の形成と推移における課題の一つとして、当該地区の歴史の保存と、将来に向けたまちづくりとの相克をいかに止揚するかという点がある。

「まちづくり」という語は、長きにわたり多義的に使用されており、その基本的視座にも、多様なものが想定され得る。¹その中の一つの視座として、2011 年 3 月 11 日の東日本大震災を受けて共有されるに至った喫緊の課題は、防災及び減災という視覚であろう。この点、本調査対象地区である大森は、長年にわたり、地域住民と、それを支える行政とが一体となって、海苔漁業とまちの歴史をともに保存しつつ、災害抵抗力あるまちづくりを実施してきた地域として、一つのロール・モデルを提供している。かかる地区を調査対象として、海苔漁という水産業構造の盛衰と、都市構造の推移との位相を整序することは、まちづくりのテンプレートを作成するのみならず、「都市を創造し、その構造を決定してきた、時代を超越した社会の真の力を理解すること」でもある。

本研究は、大田区大森の海苔を中心とした産業構造の推移と、災害抵抗力あるまちづくりという、二つの視覚から、都市とはいかにあるか、そして、あるべきか、という公式を導くことを最終的な目的とする。²

さらに、そうした都市の形成を担う主体という座標軸を加える場合、住民と行政のほか、民間事業者の果たす役割も看過し難いと言えよう。³選定地区は、海苔生産に従事する第一次都市、海苔流通に従事する第二次都市、集住性の高い第三次都市としての混合形式である点を鑑みるに、都市計画のいずれの場面においても、公的な社会基盤計画と事業性ある土地利用計画との一体化⁴や、低・未利用地の蚕食状の拡大とスプロール市街地化を防ぐための不動産市場における流通条件不利性の克服が課題となる。⁵

以上の問題状況に鑑み、本調査では、「産業構造」と「都市構造」との堅固な紐帯が、「海苔」と「大森」の歴史として、地域住民と行政との多面的な協力関係の中で保存されてきた東京都大田区大森を調査対象地区に選定した。そして、当該選定地区における聞き取り調査と現地調査から、都市とはいかにあるかを明らかにする。とりわけ、本件選定地区においては、災害抵抗力ある安全なまちづくりという将来を指向する都市計画においても、住民と行政との協力関係が、歴史の保存⁶におけるそれと平行に維持されており、都市構造の推移が有機的一体性をもって住民及び行政に把握されている点において、まちづくりにおけるきわめて有益な示唆を与える事例となる。

したがって、本調査では、以下の具体的手順により、大田区大森における産業構造と都市構造の形成と推移を精査し、都市形成の社会的かつ歴史的要因を明らかにした。

本調査においては、まず、選定地区の特徴である、狭隘道路、緑道、河川、橋を地図上に記録した。

次に、元海苔生産者、商店、地域住民への聞き取りを通じて、漁業権放棄以前と以後のまちなみの変化を調査した。昭和 30 年当時の地図、写真等が、元海苔生産者、大田区立大森海苔のふるさと館より提供された。

最後に、これらの情報及び現地調査をもとに作成した街区ごとの大判地図を用い、ワークショップ形式にて、調査実施者である学生が、街区の特徴及びまちづくりの課題等を具体的に検討・提案し、これに対して選定地区自治会長、元海苔生産者、行政の担当官が、地区の歴史、現況を踏まえた観点から講評を行った。

本調査の最終的成果は、1年間にわたり官・学・地域連携によって収集した情報を集約し、都市の成長、機能、構造、構成要素とその変化を把握することを通じて、都市を「正しい姿へ誘導」するための公式を導く試みである。都市の計画においては、都市の構成要素を「共同住宅や個々の住宅に至るまで」⁷分解し検討するのであるから、不動産の事業性確保という視座は、畢竟、不動産事業者に、都市の「正しい姿」の実現を担う主体としての意味を与えることとなるのである。⁸

第二章 選定地区の概要及び現況

大田区大森地区を含む東京都は、約 6,000 ヘクタールの密集市街地—地震時等において大規模な火災の可能性があり、重点的に改善すべき密集市街地—を擁する。⁹ 首都直下型震災においては、こうした地域は、建物の倒壊、火災及び延焼、ならびに避難路の閉塞が懸念されており、東京都及び各自治体は、密集市街地の解消及び道路の幅員の拡張（以下「道路拡張」という。）に鋭意取り組んでいるところである。とくに大田区は、大森東地区に隣接する、大森中地域（232ヘクタール）、西蒲田地域（121ヘクタール）、羽田地域（50ヘクタール）も抱えており、こうした地域は、とくに、老朽化した木造建築物が密集する、木造密集市街地（以下「木密地域」という。）として、東京都都市整備局によって実施された地域危険度測定調査における「倒壊危険度」や「火災危険度」が高く、震災時の大きな被害が想定される地域として東京都による防災都市づくり推進計画の対象となっている。¹⁰

他方で、こうした木密地域の特徴である老朽木造住宅の存在は、言い換えれば、当該都市の形成、成長、歴史を反映したまちなみが維持されているとの理解も可能であり、とくに長年にわたり地元慣れ親しんだ住民の愛着や、建替や転居の負担、道路拡張のためのセットバックの負担が、不燃化領域率の拡大や狭隘道路の解消を多少とも滞らせる遠因となっているのも事実であろう。¹¹

安全な、望ましいまちづくりについては、街区ごとに、詳細な調査が必要であり、とりわけ、該当地区の形成、成長の歴史と、それらを踏まえた課題の抽出、緊急時の具体的な対応計画を必要とする。したがって、本調査では、地区を選定し現地調査を行った。

1. 選定地区の概要

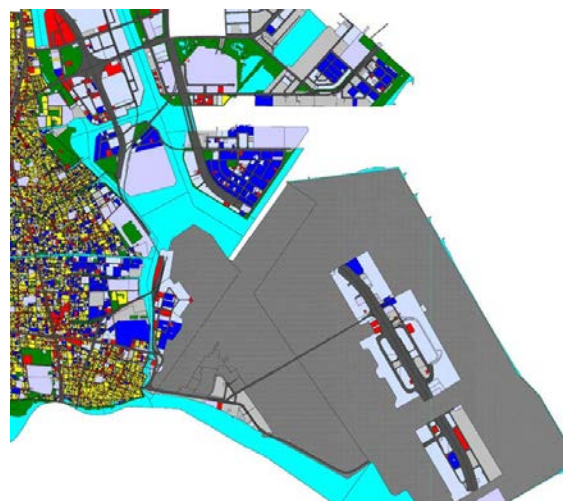
本調査の選定地区は、東京都大田区大森である。本調査では、当該地区を、さらに3地区に分割して調査を行った。第一地区を「美原通り」とした。当該地区は、京

浜急行平和島駅から環状7号線を越え、第一京浜国道の西側を、ほぼ同国道に沿って南下する旧東海道である。第二地区は、美原通りから内川を渡った地点を南西方向に斜めに入る「するがや通り」である。これは旧羽田道である。第三地区は「貴船神社周辺」である。同地区においては、するがや通りからさらに南下し、厳正寺に沿って貴船神社に至るまでの細街路が密集住宅地の特徴を表している。

1) 選定地区の位置

東京都大田区は、東京都の南西に位置し、羽田空港をはじめ広大な埋立地と重要施設を擁する 59.46 平方キロメートル、人口 66 万 6,400 人の区である。

Fig. 1. 東京都大田区大森の土地利用現況 2006 年



出典：

http://www.city.ota.tokyo.jp/kuseijoho/ota_plan/kobetsu_plan/sumai_machinami/kukorinkaibugrandvision2030.files/1sho.pdf

調査対象である3地区の町丁目は、概ね、美原通りが大森東1丁目、するがや通りが大森東2丁目、貴船神社が大森東3丁目にあたる。¹²同地区の世帯数、人口及び面積は次のとおりである。

Table 1. 町丁目別人口統計

町丁目	性別	人口 総数	面積 (km ²)	人口密度	平均 年齢	年齢別			75歳 以上
						0~ 14歳	15~ 64歳	65歳 以上	
大森東 1丁目	総数	5 551	0.24	23 129.2	44.5	556	3 931	1 056	347
	男	2 737	-	-	43.7	267	1 994	472	138
	女	2 814	-	-	45.3	289	1 937	584	209
大森東 2丁目	総数	3 285	0.13	25 269.2	42.0	305	2 455	508	207
	男	1 775	-	-	41.2	158	1 381	223	80
	女	1 510	-	-	42.9	147	1 074	285	127
大森東 3丁目	総数	2 159	0.24	8 995.8	44.8	200	1 498	461	180
	男	1 213	-	-	42.9	101	910	202	60
	女	946	-	-	47.2	99	588	259	120

資料：平成 17 年国勢調査東京都区市町村町丁目別報告より

1) 選定地区の特徴

本調査対象地域である大森東1丁目から3丁目地区は、東京都都市整備局の地域危険度調査において、建物倒壊危険度、火災危険度及び総合危険度につき、いずれも5段階中5が最も危険度が高いが、1丁目は2の評価、2丁目は3の評価、3丁目は倒壊危険度のみ2の評価、他は3の評価が示されている。¹³

こうした数字のみからは、具体的な被害を想像し難いが、たとえば大田区内の建築物を見れば、14万棟の家屋のうち約9万2千棟が木造であり、非木造は残る4万8千棟である。かかる現況を踏まえた都市型災害における被害予測は、区内68カ所から火災が発生し、区の24%が焼失するとされる。従って、選定地区の最大の課題は、火災の発生自体を防ぐことと、発災時の消防活動に集約されるとともに、町の「燃えにくさ」を作り出すことにある。

一方、大森が、輻輳する狭隘道路と、木造集合住宅という都市の構造を擁するに至った背景には、海苔生産という産業の構造があった。

第一に、道路幅員及びその彎曲の背景は、次のとおりである。

まず、道路幅員は、海苔簾等の海苔生産にかかわる道具を積んだ大八車が通れるだけあれば足りた。これらの道路は、昭和20年代まで舗装されておらず、貝殻（アサリ、ハマグリ、カキ等）が敷かれていた。海苔の道具を積んだ車の轍（わだち）が水溜りとなって通行人の迷惑とならないよう、住民が家の周辺を貝殻で補修するためである。こうした狭隘道路の背景は、住民に理解され

ており、「うちは海苔屋だったから、家の前の道路が
細い」という、海苔と道路幅員の結びついた説明が行われることがある。

また、道路や緑道の彎曲については、かつて海苔船が往来した河川と堀が埋め立てられて道路となったという背景がある。

第二に、木造集合住宅については、昭和37年、漁業権放棄とともに、職業の選択を迫られた海苔生産者たちは、海苔干し場や乾燥場（カンソバ）にあてた広い敷地に、集合住宅を建てることで生計をたてることを試みた。こうした木造集合住宅は、区内の工場勤務者に住居を提供するところとなった。また、近隣の工場への勤務を選択した者もあれば、自ら自宅の海苔干し場に板金加工等の各種製造工場を建てる場合もあった。¹⁴したがって、現在の地域危険度という指標から大森地区が細街路に囲まれた工場と木造集合住宅の密集市街地として位置づけられる一方で、住民から見れば、漁業権放棄によってもたらされた産業構造の根本的変化が、都市構造に直裁に反映された姿として認識されてきたことになる。

2. 選定地区の現況

選定地区は、漁業権放棄の後には、海からの輸送の拠点である東京港と、空からの輸送の拠点である羽田空港に隣接する地区としての発展を遂げた、住商工の混在する利便性の高い町として位置づけることができる。すなわち、工業・工場の運営や、商業・商店・問屋の経営、及びそれらの事業に携わる者の住宅地としての町の姿が作り上げられ、維持されてきた。一方、近時注目されている災害に関連する様々な指標や数値の上では、大田区は都内でも地域危険度の上位に位置する地域である。

1) 選定地区の土地利用現況

選定地区である大田区大森東1丁目から3丁目は、土地利用現況図によれば、独立住宅、集合住宅、住商併用建物、住居併用工場、倉庫運輸関係施設が混在する地区である。用途地域としては、準工業地域・工業地域にあたる。¹⁵

他方で、近年、多くの地域で共通の課題となっている高齢化や不況は、大森地区の工場の運営にも影響を及ぼしている。¹⁶とくに、工場の閉鎖は、工場への通勤に適した近隣の賃貸用集合住宅の経営にも少なからぬ影響を与えた。これらの賃貸用集合住宅の多くは、新建築基準が導入された昭和55年以前に建築された木造建築物であり、防火の観点からは、一つの課題である。こうした町の現況を、次の指標を用いて表すと以下のとおりである。

1) 不燃化に関する指標

町の不燃化、すなわち「燃えにくさ」を表す指標として有益なものは、不燃領域率¹⁷である。建物自体の不燃化や、空地、道路、公園等のオープンスペースの割合から算出される。不燃領域率が70%を超えると市街地の焼失率が0になると考えられているため、不燃領域率を上げるべく、市街地の整備が行われている。

不燃領域率を割り出すには、まず、空地（くうち）率を算出する。空地とは、単なる空いた土地を意味するのではなく、一定の広さが確保されていることが必要となり、たとえば東京都の算出方法の場合、短辺又は直径10メートル以上で、かつ面積が100平方メートル以上の水面、鉄道敷、公園、運動場、学校等+幅員6メートル以上の道路の合計面積をいう。空地の面積をこのように割り出した後、この空地面積の各町丁目の面積に対する割合を空地率という。¹⁸

すなわち、

①空地率=空地面積÷地区面積（町丁目面積）である。

不燃領域率を割り出すには、次に不燃化率を算出する

必要がある。

不燃化率は、

$$\text{②不燃化率} = (\text{耐火建物の面積} + \text{準耐火建物の面積} \times 0.8) \div \text{全建物面積} \times 100$$

である。

大田区は、不燃化率の向上に努め、2006年には、区部平均を上回り、60.3%となった。¹⁹それまでは、1991年には、区部平均53%に対し、大田区48%、1996年に、区部59%に対し、大田区56%、2001年区部平均62%に対し、大田区58%であった。

最後に、不燃領域率を、①と②から算出された数値を用いて算出する。

$$\text{③不燃領域率} = \text{空地率} + (1 - \text{空地率} / 100) \times \text{不燃化率}$$

こうした不燃領域率の例として、たとえば東京都指定の整備地域について見ると、2006年時点で、大森中が64%、西蒲田が60%、羽田が45%である。いずれも、大森東と同様に、地域内部では狭隘道路が多く、老朽木造建築物が密集しており、接道不良等により建替えが進まないなどの防災上の課題を抱えている。²⁰大森東に限らず、大田区全体が防災上の課題を抱えているとともに、行政と地域住民が協力して、防災性の向上に努めているところである。

3) 選定地区の位置づけ

以上の数値及び指標からもわかるとおり、本調査対象地区である大田区大森東1丁目から3丁目は、都内で火災危険度が高く、懸念されている地区である。その一方で、行政、地域住民の連携によって、防災組織の充実や防災活動の強化が見られる地域でもある。

こうした防災まちづくりの背景には、まちの形成や発展の歴史が深くかかわる。したがって、次に、大森の歴史、換言すれば、海苔漁業の歴史にかかる調査結果を整理しておく。

第三章 大森における海苔生産と土地利用

海苔生産とその流通を担った大森は、地域における産業構造を反映して、独特の構成要素からなっている。とくに、この選定地区は、一つの「地域」としての一体感が強く、また「地域主義」の定着が顕著であると特徴づけることができる。すなわち、「地域主義」とは、「一定地域の住民が、その地域の風土的個性を背景に、その地域の共同体にたいして一体感をもち、地域の行政的・経済的自立と文化的独立性を追求すること」²¹を意味し、

こうした個性ある地域が「地方」を構成する。「地方」は、古くは「じかた」とも呼ばれており、この「じかた」は、「地形（じかた）」すなわち土地の形状や、各地の農業や民衆の生活のあり方を意味する言葉であった。²²ここに、産業とまちの重なり、換言すれば、水産業が、地域の基礎を支える産業構造として捉えられることとなる。

本章では、大森のまちの構成要素を分解し、産業構造に必然的に付随したまちなみを抽出する。

1. 海苔漁を支えた都市構造

1) 道路

i) 不動産流通と道路

不動産流通における条件不利性の一つに、接道条件の不利性がある。

建築基準法第43条の規定により、建築物の敷地は、原則として建築基準法上の道路に2メートル以上接する必要がある、これを接道義務ないし接道要件いう。さらに同法は、建物の敷地は幅員4メートル以上の道路に接することを要求しており、その要件を充足しない限り建築は許可されない。仮に、古くからある市街地に、幅員4メートル未満の細街路ないし狭隘道路、すなわち建築基準法上の第42条2項道路がある場合、沿道の建物は既存不適格となる。しかし、当該建物の建替えにあたり、建築物を道路の中心線から水平距離2メートル後退させる場合には建替えが許可されるので、これを裏側から言えば、建替え時には、この道路中心から2メートルの後退、いわゆるセットバックしなければならないこととなる。

この点、彎曲した細街路を多く抱える選定地区の場合、セットバックを要する接道条件自体が、不動産流通における条件不利性に該当するおそれがある。

理論上、ないし、防災まちづくりの観点からは、消防車の進入とその円滑な活動に際しては、少なくとも道路幅員は、4メートル必要であることが広く理解されているものの、拡幅は必ずしも迅速かつ容易には実現されない傾向にある。²³

以下の写真は、選定地区の現地調査において、レーザー距離計を用いて実測した道路幅員を、拡大した地図上に表示したものである。幅員4メートルを越える道路はマーカーで示している。

Fig. 2 ワークショップで作成した防災地図



ii) 海苔生産業と道路

接道条件や狭隘道路の存在が、不動産市場における流通条件不利性にあたるか否かにかかわらず、選定地区には狭隘道路が多く、その背景には、海苔生産業と道路ないしは都市構造の必然的な関係があった。上述のとおり、馬力車や大八車が海苔簾その他の道具を運ぶための道路幅員があれば足りた。

他方で、海苔船が航行した河川及び堀は、比較的幅員の広い交通路ではあったが、現在では緑道となっている。

昭和30年代の航空写真では、埋め立て以前の貴船堀、内川、(旧)呑川に、無数の海苔船が係留されている様子を見えることができる。

現在の大森の都市構造として形成されてきた狭隘道路及び緑道は、海苔漁を支えた道具を運ぶ細街路と、海苔船の航路であった河川からなっているのである。

2) 河川と橋

河川は、海苔船等が行き来する、船にとっての「道路」であり、各海苔漁家の前まで、「道路」である「堀」や「河川」が届き、自宅前の船付場は、海苔漁家にとっては、いわば「駐車場」を意味した。当然、こうした堀や河川沿いには、海苔漁に不可欠な船大工も数多く見られた。

i) 旧呑川と汐見橋

旧呑川は、東京都世田谷区を水源として、大田区を横断し東京湾に注ぐ河川であり、川曲り(カンマガリ)付近の水は飲み水として利用された一方で、氾濫を繰り返

した河川であった。よって1941年に、現存する新呑川が、旧呑川よりも南側に直線化して分岐を設けた。旧呑川は、海苔漁にとっては、海苔船の重要な交通路として、また、海苔の漁場である東京湾に注ぐ豊かな水源として、不可欠な役割を担っていたが、海苔の漁業権放棄を経て呑川も埋め立てられ、昭和50年には、旧呑川緑地として、東蒲田から産業道路を横断し、全長1.7キロメートルに及ぶ公園となった。

Fig. 3 旧呑川緑地



旧呑川には8本の橋がかかっていたが、海苔漁に深くかかわりがあるのは、潮見橋であり、多数の海苔船とともに、潮見橋から河口をのぞむ写真が現存している。潮見橋はまた、海苔船の往来を妨害しないだけの高さのある太鼓橋であった。

他方、潮見橋は、現存せず、避難橋入口との標識のある一般道に、次の写真のとおり碑が立っているのみである。

Fig. 4 潮見橋の碑



かつて、住民の飲み水として、海苔船の航路として、東京湾に注いだ豊かな呑川は、現在、河口部分が船泊まりとなっている。

Fig. 5 旧呑川緑地の河口付近



ii) 内川と内川橋

内川は、馬込付近に水源を有し、農業用水や飲み水として用いられていたが、大正6年(1917年)に川幅を広げ、川底を深くし、海苔船の往来が可能となった。現況は、産業道路と美原通りを西から東へ横切り、平和島運河へ注ぐ、全長1.55kmの河川である。

内川橋は、平成25年、耐震補強工事を終えており、震災時の通行の安全が確保されている。

Fig. 6 内川橋から河口方面



Fig. 7 内川の河口部分



3) 住宅と敷地

i) 敷地

現代の敷地の特徴の一つとして、「敷地の小規模化」²⁴を挙げることができる。敷地規模の目安は、たとえば2006年の出版物においては、100坪（約330平方メートル）から、50坪（約160平方メートル）まで縮小し、この敷地を最大限有効に活用して床面積を確保するために建物をはめ込む、と評されているところ、2011年には、最低敷地規模を考慮しつつ、可能な限り細かく分割されたミニ戸建て用の18坪から30坪（約60から100平方メートル）の土地が、住宅分譲用の土地の大部分であると分析されることとなる。²⁵

安全なまちづくりの観点から、木造密集市街地の解消が企図されてきた一方で、ミニ戸建ないしミニ開発による密集市街地の再生産が行われていることは、都市計画の課題の一つであろう。

ii) 海苔漁家

他方で、資料として残されている海苔漁家の見取り図によれば、母屋のほか、海苔はがし場、海苔乾燥場（カンソバ）、庭先の海苔干し場、などを有することから、敷地規模は、500坪、600坪という大規模なものであつた。²⁶

た。²⁶

海苔漁家の建築タイプは、「中庭型の裏返し」である伝統的な「農家住宅」²⁷で、通りや周囲に対して庭などを開放的に配置したものに分類される。「漁家住宅」が、「農家住宅」と称される建築タイプであることは、名称の上のことであるが、この点、大森の漁家は、夏場は海苔干し場を畑として野菜などを栽培したという事実からも、農業に適した敷地利用であったことがうかがえる。

こうして水産業という第一次産業を基盤とする都市構造を築いてきた大森の街区は、漁業権放棄、海苔漁業から他産業への転業、海苔養殖場の埋立てによって、産業構造の変化のみならず、漁民社会そのものの反映である大森の都市構造ももたらした。たとえば、海苔漁家からの転業として多いのは、貸家業、工場勤務であった。²⁸

漁業権放棄に際して一般に言及されるのは漁業補償であるが、漁業に代替する生業を確実なものにし将来の不安を払拭するのは困難であった。広大な敷地の売却もまた、子孫のために、一度に全部を売却しない、という者が多かったと言われる。²⁹何より、御膳海苔と称され、一柵あたりの収穫が4,000枚、豊作時で5000枚に及び、全国平均収穫の1.5倍にのぼる最上の海苔を生み出した海苔生産者にとっては、海苔業からの転身は突然の再出発であった。

4) 植栽

庭には、庭木などの植栽はなく、海苔が日陰になることがないように、母屋の位置も考えられていた。³⁰道を歩く人も、海苔漁家の干している海苔に陰を作らないよう、南側を歩いた。

海苔漁業に適した都市構造として、植栽を意図的に抑制してきた地域が、海苔船の往来した河川の埋立てによって、広い緑地を擁することとなったという変遷もまた、産業と都市が密接に結びついている結果であろう。

2. まとめ

産業構造は、都市を形成し、産業の変化が、都市の推移をもたらす。大田区大森における土地利用現況、都市の構造の現地調査は、当該選定地区が、海苔生産業の発生と発展からその消滅に至るまでの産業構造の変化を経験すると同時に、都市構造の形成、その構成要素の変化を経験してきた様子を明らかにした。

海苔漁にかかわる、歴史的、文化的遺産の保存は、極

めて意欲的に維持されており、成功をおさめている一方で、将来にむけた、安全かつ活気あるまちづくりについては、歴史的まちなみを有するその他の多くの地区と同様に、模索の過程にあると言えよう。

本調査は、上記の歴史的調査とともに、土地利用にかかる、土地所有者の現在の問題関心をも掘り起こすことを目的として、次章のアンケート調査を実施した。

第四章 アンケート調査実施報告

NPO法人日本地主家主協会の協力により、大田区及び品川区在住の会員 375 名に郵送によるアンケート調査を実施した。

1. アンケート調査の趣旨

防災まちづくりにおける課題として、空き地、空き家、空き店舗、駐車場等（以下「低・未利用地等」という。）の解消を挙げることができる。これら低・未利用地等は、平時においては、防犯・防火の観点から、発災時には、火災・延焼・倒壊・救助の要否等の観点から、安全なまちづくりにあたって、実数を把握し、解決すべきものと位置づけられるのである。

しかしながら、低・未利用地は、いずれも所有者の不動産であることから、その実数の把握や、所有者の意向、すなわち不動産流通市場への選好の有無や、そもそも所有者が空き家と解釈しているか否か等³¹については、実態が明らかでなかった。

したがって、本調査においては、上記日本地主家主協会の協力により、不動産所有者の意向を掘り起こし、低・未利用地の解消に向けた課題の抽出と流通条件不利性の把握と克服を目指した。

調査結果の分析は、次のとおりである。

第一に、最初の項目、空き家・空き室・空き地・駐車場を所有するか否かに対する回答の割合は、「はい」が 23 通、「いいえ」が 19 通（うち、2 通は、現在は、空き室問題が解決してほっとしているとの回答。）であり、有効回答数 42 通のうち、45%以上が、空き室等の低・未利用地問題を抱えていることとなる。

第二に、問 1 で「はい」と回答されたうち、低・未利用に伴う問題については、最多回答は「管理しており問題ない」で 13 点、次は、「災害時の防火・倒壊」、「日頃の防犯・防火」、及び「税負担が大きい」という 3 項目が並んで 6 点であった。以下、「賃貸したいが条件が合

わない」ものが 5 点、「近隣との関係」及び「低・未利用地は個人の所有であるから、所有の自由」が並んで 4 点、「一時的に利用するため完全な空き家ではない」が 2 点、「売却したいが条件が合わない」が 1 点であった。

隣家と密接していると言える家屋を有するか、との設問（現密な木造密集市街地等の定義にはこだわらないことを説明）には、42 通のうち、16 通が「はい」、25 通が「いいえ」、1 通が無回答であった。

ミニ開発について、何らかのかたちで、広い土地のままで売却、開発する努力を望む回答は、14 通である。他方、無回答のうち、自由記述として、「時代の流れで仕方がない」、「高いので仕方がない」との記述とともに、「海外の住宅のように、長期的にストック化できる住宅を建てるべき」という見解にまとめられるものが 2 通、「何らかの法規制をすべき」、「建築基準法上、問題がないのか」等、法的な観点からの問題、課題を指摘するものが 5 通であった。

まちづくりに関連して、事業者が果たし得る役割については、大いに期待を寄せている結果となった。まず、何らかの積極的期待を記述したものは、42 通中、12 通である。

大きく分類すると、一つの切り口は、事業者との関係から述べるものであり、これは、「何でも相談できる信頼関係を築きたい」、「共に考え、相談し得る間柄であってほしい」という方向性を示している。

二つ目の切り口は、まちづくり全体における不動産事業者への期待であり、これが最も多く、詳細な意見が見られた。とくに、いくつかの意見から、骨子を抽出すると、「中・長期の展望を持ち」、「専門知識を生かして」、「良好なまちなみを作り」、「まちづくりを提案、積極的に推進してほしい」。「事業者にはノウハウがあるので、持続可能な社会を作るのに、社会貢献として力を貸して欲しい」。また、その際の主体としては、自治体などの行政、地域の町内会、研究機関と連携し動いてほしいというものが 2 件あり、とくに自治体との協力関係については 5 件であった。

なお、三点目としては、2 通が、「事業者としての利益追求とのバランスが難しいであろう」との点を指摘している。

アンケート調査表は次のとおりである。

Fig. 1 アンケート調査項目一覧

大田区・品川区における安全なまちづくりに関するアンケート

東京都大田区・品川区に不動産をお持ちの方のみご回答ください。

問

1. 空き家・空き室・空き地・駐車場などをお持ちですか？ はい いいえ

2. 「はい」とお答えの方にはうかがいます。空き家等について不安なこと、困っていることを以下からお選び下さい。複数回答可です。(なお、「いいえ」とお答えの方も、ご関心、ご意見がございましたら、お答えいただければ幸いです。)

- 災害時の防火・倒壊など
- 日頃の防犯・防火
- 近隣との関係
- 売却したいが条件が合わない
- 賃貸したいが条件が合わない
- 管理しており問題ない
- 一時的に利用することがあるので完全な空き家ではない。
- 税負担が大きい
- 空き家や土地は個人の所有物だから、どのような状態であろうと所有者の自由であるはず。
- ご自由に意見ををお願いします。
()

3. 空き家等を売却・賃貸しない(できない)理由を、ご自身のお考えで結構ですので、お選び下さい。複数回答可。

- 社会・経済状況により購入者がいない
- 価格等の条件が合わない
- 土地の形状や条件(法地、接道条件、形状)が不利だと思っている。
- 代々受け継いできたものだから手放したくない。
- ご意見ををお願いします。
()

4. 防災の観点から、住宅が密集した市街地の危険が指摘されることがありますが、いわゆる密集市街

地(木造に限らず、道路が狭い、隣家と密接しているなどのイメージで結構です。)の不動産をお持ちですか。

- はい いいえ

5. 上で「はい」とお答えの方にはうかがいます。防災の観点から、道路の幅員拡張(セットバック)、木造防火・RC造への建替えが必要とされることがありますが、所有者としてのご意見をご自由にお教え下さい。

- 建替え・セットバックは負担である。
- 引越しなどの負担が大きい
- 補助金などによって所有者の負担を減らすべきである
- 密集市街地を変える必要はない
その他ご意見をお願い致します。
- ()

6. ミニ開発(1軒の家だった土地を分割し、4軒、6軒を建てる開発)によって、密集市街地が再生産されているとも言われますが、そうしたまちなみについて、不動産所有者としてのご意見をお教え下さい。

- 広い土地の購入者がいないから仕方がない
- まず広い土地を買う人がいるかどうか不動産業者が探すべき
- 広いまま、あるいは隣地の所有者が購入する場合、補助金を出すなどの政策が必要
- ご自由にご意見ををお願いします。
()

7. 不動産をご所有の立場から、不動産業者に期待する役割について、ご自由にご意見ををお願いします。

8. 防災やまちづくりについてのお考えなどを自由にお聞かせいただければありがたく存じます。ご自身が具体的に思いつく問題について、ご自由にご意見ををお願いします。たとえば、けんぺい率、商店街の空き店舗なども重要な課題です。

第五章 不動産の事業性確保を視座とした防災まちづくり研究の成果と課題

本調査では、地域の防災計画及び活動の核となる大田区役所と、地域の主体である自治会、及び大学が協力して選定地区内の歩行と計測による実態調査を実施し、防

災地図を作成した後、各街区において歴史的な意義を有する、まちの構成要素についても地図を作成した。行政及び住民の参加を得たことは、まちの形成において、住民にとっての課題や議論の焦点を知る上で、有意義な調査となった。

他方で、今回の調査では十分に解決するに至らなかった課題も明らかとなった。調査の成果と課題を整理しておくことは、今後、災害抵抗力あるまちづくりを進める上でのテンプレートの作成に資することとなるため、以下で検討する。

1. 防災まちづくりの意義と成果

まちづくりの語は、冒頭で述べたとおり、多義的であり、ハード面及びソフト面の両面からの検討

防災や減災とは、災害時における人命や財産の損失をいかにして抑制することができるかを探る作業であり、そのためには、将来に向けてのまちのあり方そのものを検討し、災害に強い都市をつくり上げていくことが必要となる。こうした作業は、構造物の不燃化や道路拡幅、オープンスペースの確保等のハード面の改善とともに、災害に対する住民や自治体の抵抗力や復元力を高めるために防災訓練や地域内の減災ポイント等を住民自身が把握すること等のソフト面の充実も要する。

従って、成果の一つは、今回の調査が、官・学・地域連携のもと、防災に対する自治体と地域住民の取り組みや、その背景にあるまちの歴史の保存というソフト面と、道路幅員の実測等の作業を通じた、まちの構造に関するハード面の双方を調査・検討したところにある。建物や道路というハード面が、点や線での町の強化であるとするれば、行政と地域住民が一体となった災害抵抗力の強化というソフト面は、地域全体が、災害を面で抑え込む可能性を高めるであろう。今回の調査が、行政と地域自治会の協力のもとで実施されたことは、その点でも大いに意義を有する。

しかしながら、アンケート結果の分析のとおり、土地利用の主体である不動産所有者の立場からも、不動産事業者に対する期待が大きい。とりわけ、「不動産事業者に期待する点」については、土地の利用方法の提案、地域におけるいかなる活用が地域や所有者のためになるか、中・長期の展望をもって、まちづくりの観点から自治体や研究機関と協力して欲しい、良好なまちなみを維持する開発を期待する、といった、まち全体をつくりあげることへの期待が少なからず見られたことは、従来、開発における民間事業者及びデベロッパーの問題点³²に焦点があてられてきたことに鑑みれば、より前向きな期待を寄せられていると評価し得よう。

従って、最後に、まちづくりにおける不動産事業者の果たし得る役割について検討する。

2. 防災まちづくりの課題

上記に述べたように、防災が、まちの構造物の整備と、行政や住民の災害に対する抵抗力の両面に大いに依存するとは言え、防災への取り組みは、行政と住民のみによって完結し得るものでは必ずしもない。市民生活を維持する上で平時から不可欠の役割を担っている民間事業者、とくに、構造物の整備等のハード面の観点からは、不動産事業、デベロッパー等の事業者もまた、行政や住民とともに重要なアクターとなり得るものであり、防災を念頭においたまちの開発が望まれる。

したがって、今後は、民間事業者の事業性確保の観点を考慮しつつ、災害に強い地域の構築への理解と協力を得ていくことが必要となろう。¹⁶

アンケート調査の結果ならびに、従来の議論にも散見されるとおり、都市政策やまちづくりにおける民間事業者の役割への期待は、常に課題にのぼってきた。たとえば、すでに1971年の時点で、土地問題の特集した雑誌においては、「民間デベロッパー」が、一つのテーマとして選定されている。³³

同誌での議論から42年すなわち半世紀近くを経過した現在、まちづくりにおける民間事業者の担う役割と課題はいかに変容したか、あるいははしないかを概観することは興味深い。

1) 不動産事業者及びデベロッパーと公益性の視点

まちづくりにおける不動産事業者の役割にかかる議論の焦点の一つは、生活環境や都市の物的構造全体という「公益性ないし公共性」の確保と、民間事業者の活動の原則である「利潤拡大の動機」³⁴との相克をいかに整序するかという点にある。

かかる議論の焦点が顕在化したのが、大手不動産会社の提言として当時公表された、「民間事業がまず直面する壁は、土地に関する権利の問題」であり、一部権利者の反対による事業が挫折する事例が多々あることから、適正な民間事業に土地の収用権を付与するという施策の是非であった。³⁵この土地収用権の議論において、公共性と利潤という基本的視座は最も先鋭化するところであり、現在においても、議論の焦点は、さほど変化していないと評価し得よう。すなわち、内容的な深化はあるとしても、まちづくりにおける民間事業者の役割をめぐる議論の骨子は、第一に、土地収用という、いわば私権の制限を根拠づけるとするならば、公共性と公益性の内実を確立することが求められ続けてきたという点、第二に、自治体とデベロッパーの間の負担と主導的地位の分配の問題、第三に、住民の参加の契機を確保しえるか、という問題が問われてきたことである。さらに付言すれば、自治体であっても、土地収用法に基づく土地収用は、

最後の手段／ラスト・リゾートとして想定されるところ、土地収用権が付与されれば、問題が解決するとも結論づけられない。

2) 不動産事業者及びデベロッパーと収益性の視点

まちづくりにおける事業者の位置づけにかかるもう一つの課題は、多様な開発の主体が関与する中で、いかに利益を調整し、民間事業者の「利潤拡大の動機」を前提としつつも、公益性自体の中に、事業者から見た利点をも組み込んでいけるか否かが、協同の一つのポイントとなるのか。

この点、本稿の問題関心である、産業構造の変化と都市構造の推移との連動を示す事例として、米国ミシガン州デトロイトを挙げることができる。

パッカード自動車工場跡地は、廃墟となり倒壊しかけた 40 を越える建築物からなるゴーストタウンとして、数十年にわたり、地域再生の頑健な障害のシンボルであり続けている。40 エーカー（約 5 万坪）の土地は、競売で 40 万 5,000US ドル（約 4,050 万円）で落札されても、解体に 2,000 万 US ドル（約 20 億円）がかかることとなり、一旦落札したデベロッパーが次々と辞退しているのが現状である。こうした状況から、パッカードを救えると信じるデベロッパーは夢を追っていると考えられ、より有望な地域へと関心を向けてしまうことが懸念されている。計画はいくらでもあるが、問題の核心は資金であるという。³⁶

まちづくりにおける不動産事業者及びデベロッパーの位置づけを象徴する事例であろう。

3. おわりに

本調査では、海苔漁家と海苔問屋の集中にともなう特徴的なまちなみを維持してきた東京都大田区大森地区を選定して、地域住民と自治体による海苔漁を中心とした産業構造に対する地域住民の理解や、将来に向けた安全かつ持続可能性あるまちづくりへの取り組みを、都市構造の把握を端緒として取り組んだ。

その成果は、構造物の強化や消火設備の充実、住民参加型の防災活動等を通じた災害抵抗力あるコミュニティづくりが肝要であること、及び、不動産事業者、行政、市民等様々な立場からの参加者による意見交換によって、まちづくりに対する多様な視覚が得られることが明らかになったことである。

2013 年 10 月 31 日、ニューヨーク・タイムズに掲載された記事「セントラル・パークを覆う陰—行きすぎた開発と闘う公共心に富むニューヨーカーはどこに?—」³⁷ は、開発における公共性の位置づけを改めて問うもので

ある。

シーブ・メドウをはじめとするセントラル・パークの緑地部分には、緑の少ない大都市に住むニューヨーカーらが、年間 3,800 人万以上訪れる。しかし、近時、公園の南側道路、通称セントラル・パーク・サウスに、エンパイア・ステート・ビルに匹敵する高さを持つ、1,424 フィート（約 434 メートル）のビル建設計画が進行していることに警鐘を鳴らすものである。かつて、同じくセントラル・パークの南西のコーナー、コロンバス・サークルに 58 階と 68 階のビルを建設しようとしたデベロッパーは、市民の反対に理解を示し、現在では、高さ 230 メートルのタイム・ワーナー・センターとして市民に親しまれるに至った。こうした事実は、都市計画における市民とデベロッパーとの関係の変遷を問うものであろう。

この点、本調査が選定地区とした大森は、住民の、地域そのものに対する愛着に加え、河川、公園、橋、植栽、土地の意義に対する歴史的な理解が深い地区であった。いずれのまちにおいても、地域や土地への深い愛着は、多かれ少なかれ想定し得るのであり、まちづくりにおいては周到な配慮を要することとなる。こうした自治体と地域住民の緊密な連携のもと、高い防災意識と積極的な防災活動が継続されてきた地区において実施したまちづくりにかかる調査の一つのパイロット・ケースとして、今後、街区ごとの調査を継続することで、より具体的なまちづくりが可能になるものと考えられる。

とりわけ、今回の研究において、地域住民、低・未利用地所有者、地域における商業・問屋経営者、行政の意見を取りまとめることが可能であったことは、それぞれの視点から、まちづくりに切り込むことを可能にする点で有意義であった。残された課題は、相互に異なる問題関心を有する、異なるグループ間での議論を重ねる場の整備としてのプラットフォーム作りが、今後のまちづくりのプロセスにおいて不可欠となる。

注

¹ 玉野井芳郎「まちづくりの思想としての地域主義」ジュリスト増刊総合特集・全国まちづくり集覧9巻(1974年)42頁。

² アーサー・コーン(星野芳久訳)『都市形成の歴史』(1999年、鹿島出版会)9頁。

³ 林良嗣・土井健司・加藤博和(国際交通安全学会土地利用・交通研究会編著)『都市のクオリティ・ストック土地利用・緑地・交通の統合戦略』(2009年、鹿島出版会)124頁。また、こうした視座からの先行研究としては、志摩陽一郎「住宅密集市街地における不動産の動向に着目した土地利用変化の災害リスク評価に関する研究」

(<http://www.soc.titech.ac.jp/publication/Theses2009/master/07M43146.pdf>)がある。

⁴ 林・土井・加藤『前掲書』62頁。

⁵ アメリカ合衆国ミシガン州デトロイト市は、自動車産業とともに栄えた都市であるが、2013年の人口は1970年の半数以下であり、住民の懸念の一つは、「自宅が空き家に囲まれている」点であると指摘する。Foroohar, R., “Broken city, how Detroit’s epic bankruptcy could help the rest of America”, TIME, August 5, 2013, p. 20.

⁶ 福田朗大・横内憲久・岡田智秀「海の利用の変遷からみた大田区臨海部のまちづくりに関する研究」景観・デザイン研究講演集6巻(2010)368頁は、大森の海苔が「そのまま日本を代表する海苔」であり、「海苔産業により、日本中にその名を轟かせた」と評する。同論文は、海苔漁業、漁業権放棄と都市機能の拡大、海の文化再考という産業文化形成にそって大田区のみちづくりに論じる。

⁷ コーン『前掲書』259頁。

⁸ 『ジュリスト』476号。

⁹ 東京都「防災都市づくり推進計画」～「燃えない」「壊れない」震災に強い都市の実現を目指して～2010年(平成22年)1月(以下、東京都「防災都市づくり推進計画」という。)

(<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/bosai/70k1s101.pdf>)42、43頁。

なお、本稿では簡便のために「道路」の語で統一する。厳密には都市計画法に基づいた市町村の都市計画区域内の道路は街路といい、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路(歩行者専用道路)に分類されている。

¹⁰ 東京都は、震災対策条例に基づき、5年ごとに「地域危険度」測定調査を、約5,000町丁目につき実施している。地域危険度とは、各市街地における震災時の建物倒壊危険度、火災危険度、総合危険度の三点を5段階で測定したものである。測定調査結果は、東京都都市整備局ホームページにて公開されている。

東京都都市整備局、地震に関する地域危険度測定

調査(第6回)(平成20年2月公表)。

(http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/bosai/chousa_6/home.htm)

さらに、東京都「防災都市づくり推進計画」42、43頁。

¹¹ 東京都「防災都市づくり推進計画」10頁。

¹² 統計は、平成17年国勢調査東京都区市町村町丁別報告

(<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/kokusei/2005/kd05-01data.htm>)による。なお、住民基本台帳に基づく平成24年7月1日現在の世帯及び人口については、大田区役所ホームページ

http://www.city.ota.tokyo.jp/kuseijoho/suuji/jinkou/seta_i_jinkou/index.html参照。

¹³ 平成24年7月10日、大田区役所防災課、地域振興部防災課中村浩次氏の講義及び配布資料(大田区総合防災プログラムにかかる資料等)に基づく。

¹⁴ 元大森海苔漁養殖業者・編集委員会編『海苔のこと・大森のこと』(ノンブル社、2010年)79頁。なお、徳永勇雄・佐藤利則「住工混在地区における土地利用の更新について(大田区を事例として)」明治大学科学技術研究所紀要31巻13号(1992年)267、268頁のデータによれば、機械金属工場の創業時期は昭和40年代が最多であり、木造共同住宅の建築数は、昭和37年から昭和47年の10年間に急激な増加を示している。同論文の調査地区は、旧呑川の南側であり、川曲り(カンマガリ)、汐見橋、河口を臨む、海苔漁家の集中した地域でもある。

¹⁵ 大田区土地利用現況調査より。

([http://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/machizukuri/toshikeikaku/h18tochiriyongenkyotyosa.files/tochigenkyo18.pdf](http://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/machizukuri/toshikeikaku/h18tochiriyongenkyotyosa/files/tochigenkyo18.pdf))

¹⁶ 大森のまちなみの特徴と成り立ちについては、産経新聞2003年1月20日

(<http://www.nori-tonyagai.com/scrapbook/15-1/index.htm>)「大森周辺・ノリ養殖撤退から40年老舗守るプロの目利き」平林義正氏談を参照。

¹⁷ 東京都「防災都市づくり推進計画」7、8頁。

¹⁸ 空地面積の考え方は、国の方式では、短辺もしくは直径40メートル以上で、かつ面積が1,500平方以上の水面、公園、運動場、学校、一団の施設等の面積と、幅員6メートル以上の道路面積を足した面積をいうが、東京都方式では、短辺もしくは直径10メートル以上で、かつ面積が100平方メートル以上の水面、鉄道敷、公園、運動場、学校、一団の施設等の面積と幅員6メートル以上の道路面積をいう。

¹⁹ 大田区基本構想審議会第一部会資料(第1回平成19年10月11日)17頁。

²⁰ 東京都「防災都市づくり推進計画」139頁。

²¹ 玉野井芳郎『地域分権の思想』(東洋経済新報

社、1977年) 7頁。

²² 玉野井「前傾論文」43頁。

²³ 吉村慎治『日本人と不動産 なぜ土地に執着するのか』(平凡社、2011年) 70頁。

²⁴ 鳴海邦碩・田端修・榊原和彦『都市デザインの手法・改訂版』(学芸出版社、2006年) 111頁。

²⁵ 吉田『前掲書』69頁。

²⁶ 平林義正氏より資料を提供頂いた。また、『前掲書』5頁の「海苔漁家見取図(滑川家)大森9丁目(現:大森南3丁目)昭和38年当時」の図を参照。

²⁷ 鳴海他『前掲書』111頁。

²⁸ 菊地利夫「東京湾埋立史—漁業の滅亡と地域の変貌」『ジュリスト臨時増刊 特集・土地・人間・生活—開発と生活の争点』553号(1973年) 81頁。

²⁹ 菊地「前傾論文」81頁。

³⁰ 「前掲論文」は、緑が少ないと指摘する。この点も、住民から見れば本文のような意味もっている。

³¹ 吉田『前掲書』179頁の分類による「その他」の空き家である。中でも、賃貸にも売却にも出されない、最寄駅から2キロ以上の立地の戸建てが、放置されているケースが多いという。

³² 『ジュリスト 臨時増刊 特集土地問題 実態・理論・政策』476号(1971年)。

³³ 『前掲書』。

³⁴ 渡辺精一「デベロッパー論の登場とその問題性」『前掲書』261頁。

³⁵ 江戸英雄「都市再開発と不動産」『経団連月報』(1968年)。

³⁶ Vlastic, B., Detroit Icon Proves Resistant to Developers' Goals, INTERNATIONAL NEW YORK TIMES, November 23-24, 2013, A. 15.

³⁷ John, Warren St., "Shadows Over Central Park", NEW YORK TIMES, October 31, 2013, A7.

謝辞

本調査は、一般社団法人不動産流通経営協会による平成24年度助成研究として実施された。

また、現地調査の実施及びワークショップの開催について、大田区役所の理解と支援のもと実施された。元海苔生産者平林義正氏、大森西特別出張所長政木純也氏、大田区自治会連合会長鳴嶋享郎氏、浦守稲荷総代須山一雄氏、大田区森が先自治会長中村氏、大田区立海苔のふるさと館事務局長小山文大氏に謝意を表す。

また、本調査の実施にあたり、国立大学法人東京海洋大学男女共同参画推進室女性研究者支援機構の支援を受けた。