

歴史的市街地における路地を活用した環境整備の可能性に関する研究  
-街なみ環境整備事業を実施している地区を対象にして-

平成 18 年 度

三重大学大学院工学研究科  
博士前期課程 建築学専攻

伊 藤 真 幸

平成 18 年度

修士論文

歴史的市街地における路地を活用した環境整備の可能性に関する研究

- 街なみ環境整備事業を実施している地区を対象にして -

指導教官 浦山 益郎 教授

松浦 健治郎 助手

三重大学大学院工学研究科

建築学専攻

伊藤 真幸



## - 目次 -

<b>第 1 章. 研究の概要</b>	<b>1</b>
1-1. 研究の背景	2
1-2. 研究の目的と方法	3
1-3. 既往研究との関連	4
1-4. 研究の構成	7
<b>第 2 章. 路地について</b>	<b>8</b>
2-1. 本章の目的	9
2-2. 路地のもつ特質	10
2-3. 路地に関する規定	13
2-4. 路地をめぐる近年の動向	16
2-5. 本研究における路地の定義	19
<b>第 3 章. 歴史的市街地における路地の概況</b>	<b>20</b>
3-1. 本章の目的	21
3-2. アンケート調査の概要	22
3-3. 街環事業の概要	23
3-4. 本研究で街環事業を扱う意義	28
3-5. 街環事業実施地区の概要	29
3-6. 街環事業実施地区における路地の概況	31
3-7. 街環事業の計画対象となる路地	33
3-8. 街環事業の計画対象とならない路地	37
3-9. 地区のなかの魅力的な路地	40
3-10. 小結	43
<b>第 4 章. 歴史的市街地における路地の整備</b>	<b>44</b>
4-1. 本章の目的	45
4-2. 街環事業による路地の整備方針	46
4-3. 街環事業による路地の事業実施状況	48
4-4. 街環事業による路地の計画内容	49
4-5. 街環事業による路地周辺の計画内容	53
4-6. 整備方針に基づいた路地の計画内容の特徴	54
4-7. 街環事業による路地整備の課題	57
4-8. 街環事業による路地整備の効果	59
4-9. 小結	61

## - 目次 -

<b>第 5 章. 路地の活用を実現するための条件</b>	<b>62</b>
5-1. 本章の目的	63
5-2. 路地活用の必要性	64
5-3. 路地を活用しないとする要因	67
5-4. 路地活用に向けた取組み	68
5-5. 路地活用に伴う建築物の更新のあり方	73
5-6. 小結	75
<b>第 6 章. 分析対象地区における路地活用の検証</b>	<b>76</b>
6-1. 本章の目的	77
6-2. 分析対象地区の概要	78
6-3. ヒヤリング調査の概要	85
6-4. 福島宿地区における路地活用	86
6-5. 地区全体の環境整備における路地整備の位置づけ	95
6-6. 路地活用を通しての成果	98
6-7. 路地活用を実現するための条件	101
6-8. 小結	106
<b>第 7 章. 結 歴史的市街地における路地活用の可能性</b>	<b>108</b>
7-1. 本章の目的	109
7-2. 路地活用の有効性	110
7-3. 路地活用の実現条件と今後の可能性	111
7-4. 今後の課題	112
7-5. さいごに	113
<b>資料編</b>	
資料Ⅰ. 参考文献・既往研究	114
資料Ⅱ. 関連法規	117
資料Ⅲ. アンケート調査 調査票	122
資料Ⅳ. 修士論文 梗概	136



---

## 第 1 章

---

### 研究の概要

---

- 1-1. 研究の背景
- 1-2. 研究の目的と方法
- 1-3. 既往研究との関連
- 1-4. 研究の構成

## 1-1. 研究の背景

近年の地方都市の再生への取組みの中で、歴史的資源を有している地区では、それらを保全しながら環境整備を進め、個性あるまちづくりを展開している。歴史的環境を保全することは、地域の個性を表すとともに、地域の歴史を継承するといった効果がある。しかし、生活スタイル変化、公的サービスの変化、地域コミュニティの変化、産業構造の変化など地域住民をとりまく生活環境が変化を続けるなかで、単に歴史的環境を保全するだけではなく、より地域住民の生活環境が向上するような環境整備である必要がある。

古くからまちなかに存在する路地も歴史的な資源としてあげられる。路地は、そのヒューマンスケールな道路空間が人に落ち着きを与え、また古くから地域コミュニティを育む空間であるなどして、その価値を示してきた。さらに、近年ではノスタルジーな雰囲気をかもし出す路地の価値が再認識されるようになり、まちづくりにおいても路地を有効に活用していこうというような動きが生まれ、広まりつつある。

しかし、現行の建築制度のなかでは、路地の狭小な空間を残していくことは接道難しく、また、防災面や車社会への対応などの観点でみても路地には多くの危険性や弊害があり、路地が抱える問題は多く、負の遺産としての見方が強いのが現実であるといえる。

つまり、これからの路地について考えると、路地のもつ問題を克服・改善しながら路地を保全する方法を検討することが重要なテーマである。具体的には、まちなかの路地は残っていくものや消えてなくなっていく路地があり、それらを見極めながら有効に活用していく術を検討する必要がある。

現在の地方都市のまちづくりは、地域の個性を活かしたたまちづくりを展開できるよう、各地で取組まれているが、歴史的市街地にあつて古くから存在していきた路地も、貴重な地域資源である。路地を活用することで、多様なまちづくりを展開している地域も全国のなかにはあり、そのような事例から、路地を活用することに、どのような効果を期待できるのかを明らかにする必要もある。

## 1-2. 研究の目的と方法

本研究では、歴史的市街地における環境整備のなかで、路地を活用しながらまちづくりを展開している全国事例を抽出し、それらの路地活用の実態と問題点と活用の効果を明らかにすることによって、これからの路地活用の可能性を示すことを目的とする。実際の路地を整備した事例のなかで、路地を残しながら整備した事例を主として扱い、研究を進める。

具体的には、

- (1) 歴史的市街地における路地活用の事例を対象にして、路地を活用する目的とその手法を把握する。また、路地活用を通して実際にどのような効果があったのかを明らかにすることで路地活用の有効性を示す。
- (2) 歴史的市街地における路地活用の事例を対象にして、路地が抱える課題に対してどのような条件であれば、路地を活用することが実現できたのか、またその路地活用が継続していくものを調査することによって、路地活用を実現するための条件を示す。

という2つの点を明らかにすることを目的として研究を進める。

また、本研究では、歴史的市街地における環境整備の事例として「街なみ環境整備事業」を取り上げた。詳細については3章のなかで述べるが、街なみ環境整備事業を実施している全国の地区に対して、アンケート調査並びにヒヤリング調査を行ない、その結果、まちなかの環境整備による路地活用の事例を抽出し、それらを調査対象として取り上げ実態調査を行なう。

### 1-3. 既往研究との関連

#### 1-3-1. 既往研究の紹介

これまでになされてきた路地に関する一連の研究について整理し、紹介する。

##### (1) 路地の特質に関する研究

路地に関連する研究において、主たるものは路地のもつ特質に関する研究である。路地の形態、分布状況、接道する建物の建ち方、などの現状分析を行ったうえで、時系列的に路地の変容をまとめた研究や、その特性を整理し今後の使い方を明示している研究がある。また、路地におけるあふれ出しや公的私的の領域性をまとめた研究がある。これらの研究は調査対象地での特徴を踏まえたうえで論じられている。調査対象地は、主に建物の更新や用途変更が起こりやすい東京や大阪の都心部の商業地、東京の月島などの既成市街地が多く、あるいは材野氏らによる京都の歴史的街区による研究がある。

##### (2) 路地景観（街路景観）に関する研究

街路景観に関連する研究が多くなされているなかで、路地を対象にした景観分析も行われている。路地のもつ引き込まれる感覚や変化性に視点をおき、その要因がどの空間構成要素によるものなのかを抽出し印象評価を行う研究や、被験者が撮影した写真から注視度をはかる研究がある。

##### (3) 制度運用の実績と成果に関する研究

路地を含めた幅員4mに満たない狭隘道路に関する規定があるなかで、2項道路（建築基準法第42条の2項に指定されている道路）や3項道路の指定、一団地型地区計画・連担建築物設計制度のもとで行われている整備実績やその効果について考察する研究がある。これらは、主に既存不適格住宅が多く散在している密集住宅地における課題であり、ここでの街路整備は拡幅が前提にある。どのように制度を運用すれば、どのくらいの整備ができるのか、また整備の進め方を整理している。

##### (4) 密集市街地における事業の成果による考察

住環境整備の整備手法についての研究では、「密集市街地住環境整備事業」を取り上げその整備実績が検証されている。とりわけ、密集市街地における狭隘道路の問題をはじめとした街路整備に関連する研究もなされており、その多くは道路の拡幅が前提にあり、整備前後での効果を明らかにする研究や、拡幅にともなう問題の解決策を検討する研究がある。一方で、現状の街路空間をそのままの状況で残すことを前提におきながら、再開発における整備の効果の検証するために、先進事例からその可能性を探る研究がされている。

表 1-3 既往研究の紹介

タイトル	明治後期の銀座における土地と建物と路地で構成される空間単位の類型化とその特性に関する研究
出典	岡本哲志 / 日本建築学会計画系論文集(2003.9)
概要	都市再編を繰り返し、固有の都市空間をつくり出してきた銀座をフィールドにし、土地と建物と路地で構成される空間単位を類型化し、それらを分析することによって、明治後期における都市空間の仕組みを構造的に解き明かしている。

タイトル	都心繁華街における路地空間の変容に関する考察 ー大阪ミナミ地区の場合ー
出典	斎藤吾郎・田端修 / 日本建築学会大会学術講演梗概集(2005)
概要	路地周辺の用途変化の機会が多い都心部において、路地のみに接している敷地の用途や業種の変化を時系列毎に整理している。

タイトル	路地空間の都市空間へのアメニティとしての寄与に関する研究
出典	小松正志・材野博司 / 日本建築学会大会学術講演梗概集(2000)
概要	歩行者が路地空間に対してどのような要素に対して意識を向けているのかを、被験者の写真撮影によって考察し、路地空間への注視が高まる要因、低下する要因を明らかにしている。

タイトル	人を細街路へと引き込む入り口の構成要素に関する研究
出典	甲斐晋介・山口満 / 日本建築学会大会学術講演梗概集(1996)
概要	細街路の入り口に着目し、人を細街路の奥に引き込む入り口の構成要素の抽出及び「引き込まれ感」との関連性を導きだし、細街路評価の外からの視点による新しい指標を抽出している。

タイトル	路地保全を前提とした木造密集市街地における居住環境整備方策に関する研究
出典	川崎興太 / 日本都市計画学会 都市計画論文集(2006)
概要	東京都心部の密集市街地・月島において、路地の保全に向けた3項道路型地区計画の実績と効果について検証している。「防災性の向上」「定住性の高い住宅の立地遊動」について、建物の建替えの前後で、建物規模の変化、建物件数の変化を考察している。

タイトル	密集市街地における個別住環境改善型整備手法に関する研究
出典	木村政文・安田丑作・三輪康一・末包伸吾・山口佑介 / 日本建築学会大会学術講演梗概集(2003)
概要	密集市街地における住環境整備手法として、路地敷地群整備シミュレーションを行い、住環境評価指標によりその結果を考察することで、その有効性を検証している。

タイトル	遊動空間の創出に向けた市街地再開発事業による「共空間」整備に関する研究
出典	二木久乃・久保勝裕・佐藤滋 / 日本都市計画学会 都市計画論文集(2000)
概要	かつて見られた路地のような都市空間の多様性の回復が求められるなか、再開発事業による整備手法なかでも建築敷地内で歩行者が自由に利用できる空間―「共空間」の役割を検証している。「共空間」の基本単位を抽出し、その組み合わせにより整備実績を把握、事例分析によって「共空間」の役割を検証している。

タイトル	密集住宅市街地整備促進事業制度による住環境整備事業の計画における道路と街区の構成に関する研究
出典	佐藤圭二・土岐麻梨子・松山明・安藤元夫・幸田稔 / 日本建築学会計画系論文集(2002.3)
概要	密集事業による住環境整備事業の計画を街区と道路の構成について考察しその計画の考え方を検討している。また、全国の事例を対象にし、計画の全国的な傾向を示し、各地域の計画が地域条件に踏まえた計画になるように提案している。

### 1-3-2. 既往研究と本研究の位置づけ

路地に関する既往研究を受けての本研究の位置付けをまとめる。

#### (1) 路地の価値を示す視点

これまでになされてきた路地に関する研究は、その多くが路地とそれを取り巻く周辺環境の現状分析（建物と道路の構成、あふれ出し、表象、空間構成要素 など）を調査して路地の使われ方を明らかにしたうえで、さらにそれらをふまえて、時系列毎に路地の変遷をまとめた研究や、地域特性に応じて路地の特徴を明らかにすることで、路地の特質を明らかにしている。また、その多く研究が東京や大阪の都心部の既成市街地で行われており、京都の歴史的な街区を研究対象として行われており、様々な視点から路地の価値が論じられている。

その一方で、本研究では、特定の地域の路地の現状分析ではなく、実際の全国における路地整備の事例を対象にしており、これらの事例からこれからの路地を活用した環境整備の可能性を明らかにするものである。

#### (2) 市街地の道路整備に関する視点

実際の市街地の道路整備における整備手法の評価や整備を通しての効果の検証は、都心部の密集市街地における住環境整備に関する研究で多く取り上げられている。戦後以降の急激な都市のなかで生まれた密集市街地にある、これらの地域が抱える狭隘道路に対する問題は、建物の更新と共に主に道路の拡幅に向けた整備が目的であって、それらを実現することに主眼が置かれており、本研究の狭小な道路空間を活用していくといった視点と異なる。

#### (3) 路地のもつ特質による視点

本研究では、歴史的市街地における路地を扱う。これらは、歴史的な資源として位置づけられており、対して、これまで多くの研究で対象地域となっている都心部の路地は、路地をとりまく建物の更新・用途変更が繰り返され、また周辺では再開発が進むなどの状況にあるのとは状況が異なる。さらに、密集市街地では、生活環境の改善が求められるのに対して、歴史的市街地では、歴史的環境の保全とともに生活環境の質の向上の両方が求められる、その中での路地の活用のあり方を考えることが求められる。

## 1-4. 研究の構成

本研究の構成について説明する。本研究は全7章で構成される。

まず第2章では、これからの路地活用の可能性を述べるにあたり、路地の変遷、路地に関する規定などの路地についての基礎的な概要をおさえる。

第3章では、街環事業を実施している地区の概況をおさえるとともに、街環事業で計画対象として扱っている路地についての実態を把握する。そして、続く第4章で、街環事業による路地の計画内容についてまとめる。

次に、第5章では、路地活用の事例を取り上げ、路地を活用する要因を外圧と内圧の二つの側面から明らかにしていく。

そして、第6章では、3章から5章を受けて、分析対象地区を選定し、街環事業による路地整備をしての有効性を検証する。

最後に第7章では、まとめとして、歴史的市街地における路地を活用した環境整備の可能性について探る。

本研究のフローを図1-4で示す。

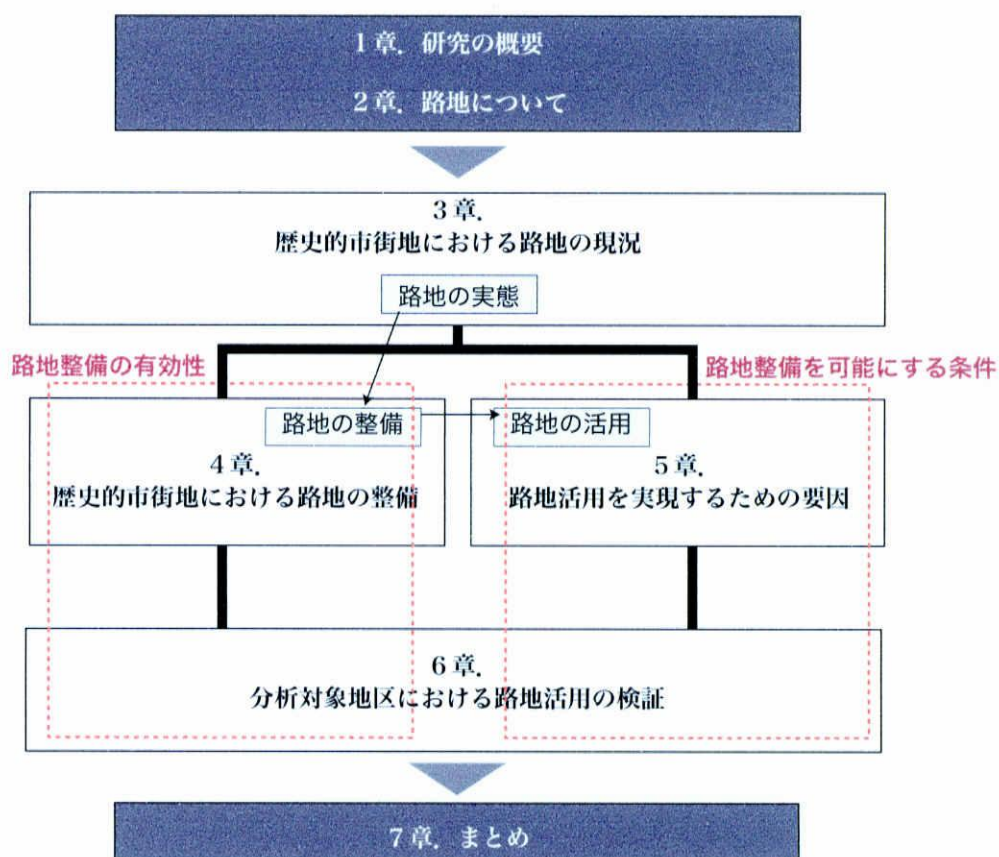


図1-4 研究のフロー

---

## 第 2 章

---

### 路地について

---

- 2-1. 本章の目的
- 2-2. 路地のもつ特質
- 2-3. 路地に関する規定
- 2-4. 路地をめぐる近年の動向
- 2-5. 本研究における路地の定義



## 2-1. 本章の目的

本章では、これからの路地の活用のあり方を述べるうえで、一般的な路地の特質や抱えている課題、現在おかれている路地の状況について、参考文献をもとに整理することを目的とする。

まず、路地がもつ特質として、一般的に指摘されている特徴について、良し悪しの二側面からまとめる。次に、路地に関連する規定について、これまでの経緯と、現在の規定に基づく路地の課題について整理する。それらの課題を受けて、現在の路地をとりまく動向について述べ、最後に、本研究であつかう路地について定義する。

## 2-2. 路地のもつ特質

### 2-2-1. 路地とは

路地については、広辞苑では、

ろじ【露地・路地】

①（「露地」と書く）

ア．屋根等のおおいがなく、露出した地面。

イ．煩悩を離れた境地。法華經の火宅喩に基づく。

② 草庵式の茶室の庭園。石灯籠・蹲踞（つくばい）・飛び石などを配する。外露地・内露地に区分。

③ 門内または庭上の通路。

④ 人家の間の狭い道路。

と記載されている。これが意味するのは、道路でもなく、宅地でもない隙間の部分であって、意図してつくられたわけではないが、必要性があって、残された空間である。

また、材野<sup>(※1)</sup>は著書の中で、

『路地とは、原則として公共道路ではないもので、車の通過交通を許さないものである。そして、この路地に面して、表の街路からは直接アプローチしない建築または敷地が存在する。それらは、町割時には存在せず、時間的な経過の中で、敷地の分割や再編成を通して発生してきたものだといえる。』

と、説明している。

路地は、その曖昧さや歴史的な重みを感じるものだとされ、人しか歩けないような狭い道であると広く認識されている。しかし、その物理的な狭さが特徴的ではあるが、その幅がどのくらいの寸法なのかを示す明確な基準はなく、また、狭ければ路地であるというわけではないとされている。

これに関連して、同義の言葉として、「狭隘道路」、「細街路」というものがある。これらの言葉に対して、清水ら<sup>(※2)</sup>の研究において以下のように定義されている。

『狭隘道路とは、建築指導行政、道路行政あるいは都市計画行政において幅員の狭さが何らかの問題を抱えている道とされる場合に用いられる用語であり、多くの場合は、建築基準法42条の二項道路に指定されており、幅員が狭すぎるという評価が含まれている。

また、細街路とは、地区の道路網を段階的に捉えた場合に、通過交通の負担を原則とし

て担わず、沿道の土地へのアクセスする機能を中心としている道路を指している。』

また、室崎<sup>(※3)</sup>は、以下のように言及している。

『細街路と路地は明確に区別する必要がある。路地は細街路であっても、細街路は必ずしも路地ではない。路地は、町並み形成の歴史的な経緯の中で誕生したもので、細街路であっても歴史性や文化性をもったもの、生活の表層や匂いが発現しているもの、として位置づけられる。』

(※1)「都市の街割」材野博司 著／鹿島出版会

(※2) 那覇市首里錦城地区における細街路整備計画の経緯と意義－歴史的景観保全と生活環境整備の一体的展開－ 清水肇・小野尋子／日本都市計画学会 都市計画論文集 (2006)

(※3)「路地からのまちづくり」西村幸夫 編著／第3部2 路地の本質的防災論の中で／学芸出版社

## 2-2-2. 路地の良い側面

### (1) 空間の楽しさ、奥行き感がある

路地には、表の街路空間にはない個性的で変化のある、ヒューマンスケールの特質を持っていることで、空間の楽しさを感じるとされている。また、公共の街路は、目的地から目的地までを直線的に結ぶが、路地は、それぞれ形成過程が様々であるが故に、直線的であるとは限らず、変化のある平面形をつくり出す可能性をもっている。また、街路自身が、路地という奥行きのある空間をもつことで、地区全体の街路空間が奥行きのある多様な空間となる。さらに、路地が変化のある平面形をもつことで、路地空間に入った時に、その先にある変化や新しいものの出現への期待感が得られるといった特質をもつ。

### (2) 小コミュニティを育む空間

表の街路空間とは違い、路地ではつき合う頻度が、限定されるために、その範囲内で高く路地コミュニティを形成することができ、時間を重ねることで促進されていくものである。

### (3) 車交通に対して安全な空間

路地の車での出入りは原則的にないものとされており、仮に出入りする場合でも、路地空間をアプローチとする住民の出入り空間としての利用だけであって、時に、それらの人々に用事がある車が出入りするくらいである。そして、常時、地域住民や歩行者を優先した街路空間であって、車交通に対しては安全であるといえる。

また、そうした車での通過交通を許さないような空間であれば、動的であるよりもむしろ静的な空間としての性格が強く、落ち着きのある空間が形成されている。

### 2-2-3. 路地の悪い側面

#### (1) 災害時の危険性を伴う空間

路地では、災害時において延焼や避難上不利である欠点があり、路地の価値を低めている最も大きい要因である。なかでも袋小路の形状の路地では、その安全性は保障し難い状況にある。また、路地の周辺は木造建築などの燃えやすい建築が多数ある場合が多く、強風が多い日本では、路地に置ける危険性がより危惧されている。特に、戦後の高度成長期の都市化が、可燃性の密集市街地を多発させ、路地の幅員の減少、路地数の増加と相まって、延焼の危険性、火の回りの早さを含め、潜在的な危険性を高めている。

#### (2) 不衛生な空間

路地が袋小路等の形状であれば、風通しが悪い狭くて日照・採光に不利である、私的な空間であるがために公共的性格の強い排水設備が不備である、といった衛生上に問題がある側面を備えた空間である。

#### (3) 不安感や不気味さがある空間

路地は、広く直線的ではなく、細くて折れ曲がったりすることが多い特性によって、見えにくく死角が多いことで、不安感や不気味さを感じ、場合によっては、犯罪空間となる危険性も招く。これは、前項の路地の良い側面としてあげた、空間の楽しさや奥行き感があることと表裏の関係にあり、場合によっては、路地の形態が負の面にも働くといえる。

(※) 2-2-2、2-2-3 における参考文献：

「都市の街割」 材野博司 著／鹿島出版会

## 2-3. 路地に関する規定

### 2-3-1. 路地に関する建築基準法上の規定

路地に関連する道路の規定について、これまでの経緯をさかのぼり整理する。

まず、明治期では、「道路」と「路地」あるいは「通路」とを明確に区別されていることが明らかになっている。当時は、幅員が3間から5間のもの（5m以上に相当）を「道路」としていた。また、「路地」や「通路」は6尺以下のもの、つまりおおよそ1.8m以下のものを指しており、明治期から「道路」と「路地」や「通路」とを区別した考え方が制度的にもあったとされている。

次に、1919年の市街地建築物法が制定されたのに伴い、9尺規定が制定された。これは、道路の最低限の幅員を9尺（2.7m）とするものであり、規定の変更に伴い、これまでの6尺規定の幅員の道を救済する措置として、「みなし道路」の規定が設けられた。

そして、1950年に制定された現在の建築基準法では、幅員4m以上のものを道路としてみなしている。これによって、幅員が4mに満たない道路に関する措置としては、第42条の2項によって、「みなし道路」として規定されている。

表 2-3-1 路地に関する規定の経緯

時代・制度名	仕組み
明治期	「道路」と「路地」あるいは「通路」とを明確に区別されていたことが明らかになっている。当時、幅員が3間から5間のもの（5m以上のもの）を「道路」としていた。路地や通路は6尺以下のもの、つまり約1.8m以下のものを指しており、明治初期から「道路」と「路地」「通路」とを区別した考えかたが制度的にもあった。
1919年 市街地建築物法	9尺規定が制定され、道路の最低限の幅員が9尺（幅員2.7m）に規定された。規定に伴い、従来の6尺規定の幅員の道を救済する措置として、「みなし道路」の規定が設けられた。
1950年 建築基準法	現行の建築基準法では幅員4m以上のものを道路としてみなしており、4m以下の道路に関しては、42条の2項によって「みなし道路」として規定されている。

（※）2-3-1における参考文献：

「狭あい道路とまちづくり～防災と生活と環境の総合化をめざして～」高見澤邦郎・小林重敬／狭あい道路とまちづくり研究所 企画・編集



## 2-3-2. 規定にかかわる路地の課題

## (1) 接道条件と2項道路による後退

現在の建築基準法42条で、「道路」は原則幅員4m以上と規定されている。また、これに合わせて同法43条では、建築物の接道条件として、建築物はその幅員4m以上の道路に2m以上接していなければならない、と規定されている。このために、通常幅員が4m未満の道路である路地にのみに接道した建築物の更新時には、まずその路地を、建築基準法上の「道路」として認可する必要がある。

ここで、2項道路が指定される。同法42条2項の道路は、1950年の法制定時に既に建築物が建ち並んでいた幅員が4mに満たない道路を特定行政庁が指定したものである。この2項道路場合は、将来的には4mの道路となるために、道路の中心線から2mさがった線を道路境界として建築物を建築する必要がある。こうして、幅員が2.7mや1.8mの路地は制度上では、全国の基準にそった4mの道路として変質することになる。

しかし、これら道路幅員の規定に関しては様々な研究も行なわれており、道路幅員が4mであることは一定の合理性があるものの、必ずしも満たすべき条件としては言えないとしている。また問題なのは、全国一律に制限を設けたことで、これが歴史的な路地を活かしたまちづくりには大きな弊害である。

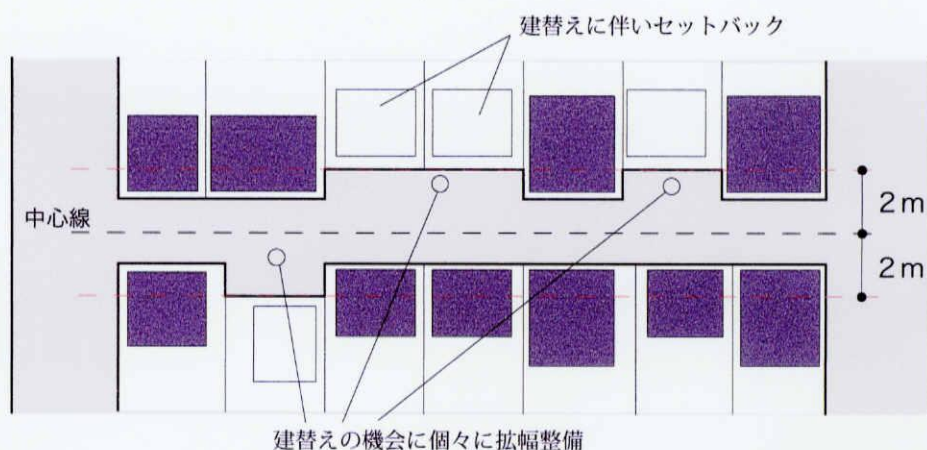


図 2-3-2 2項道路によるセットバック

## (2) 防災面の保障する制限

都市部の繁華街などの路地を多く残すような地域は、防火地域や準防火地域に指定され低い場合が多い。防火地域に指定されている場合、耐火建築物ないしは準耐火建築物に、準防火地域に指定されている場合でも、3階建てにする場合には、防火構造とする必要があり、外壁についてもモルタル等で防火被覆を行なった防火構造とする必要がある。こうした、防災・防火の観点から建築規制を行なうことは、路地の魅力をつくりあげている建築物の「しつらえ」の一部をつくる建築の喪失につながる可能性がある」と指摘されている。

表 2-3-2 防火地域・準防火地域

## ○ 防火地域

階数	延べ床面積>100㎡	延べ床面積≤100㎡
3階以上	耐火建築物	
2階以下	耐火建築物	準耐火建築物

## ○ 準防火地域

階数	延べ床面積>1500㎡	500㎡<延べ床面積≤100㎡	延べ床面積≤500㎡
4階以上	耐火建築物	耐火建築物	
3階		耐火建築物又は 準耐火建築物	耐火・準耐火建築物とする か又は準防3階使用
2階			普通の木造建築物
1階			(所定の防火性能)

(※) 2-3-2 における参考文献：

「路地からのまちづくり」西村幸夫 編著／第3部2 路地の本質的防災論の中で／学芸出版社

## 2-4. 路地をめぐる近年の動向

近年は、路地を活かしたまちづくりが全国の都市でみられるようになった。その中には、先述したような路地に関する規定に基づいた問題を克服しながら、路地の価値を認めるような、先進的な事例もみられる。また、地区内の路地の価値を見直すことを再認識できるように、「全国路地のまち連絡協議会」といった協議会が発足し、路地に関する情報交換がなされている。

本節では、そうした路地をめぐる近年の動向として、幅員4m未満が認められているような制度的な問題を克服した先進事例を整理し、さらに今後の路地を活かしたまちづくりへ向けての取組みについて紹介する。

### 2-4-1. 路地を残す工夫

接道条件や2項道路後退問題などに関連する対処として、現在の法制度の範囲内では以下の方法がとられている。

#### (1) 連担建築物設計制度

建築基準法86条2項に位置づけられている制度で、一体的に計画された複数の敷地を一つの敷地と想定して、斜線制限や容積率、建ぺい率といった各種形態制限、接道条件が適用される。なお、区域内の土地所有者、借地権者の同意が前提となっている。同法同条1項にある一団地認定制度が、一団の建築物が一つの所有者によって所有され、または一体的に管理されるものを指しており、道路や河川などを含んだ区域を想定することができるものに対して、連担建築物設計制度では、道路や河川などを越えて一つの敷地とみなすことはできない。

#### (2) 42条3項道路

土地の状況によりやむを得ない場合には、特定行政庁の判断で、道路中心線から2m未満1.35m以上の範囲で道路境界を指定することができる制度である。つまり、特殊な状況においては、道路幅員を4m未満(2.7m以上)として建築物の建設を認める制度である。

#### (3) 43条の但し書き

道路に2m以上接道しなければならないという接道条件そのものを、特定行政庁が建築審査会の同意を得て許可した建築物の敷地については緩和することができるという制度である。特定行政庁では、運用にあたり、この判断基準を具体化し、建築物の構造や階数、用途、容積率、建ぺい率、敷地規模等に一定の数値基準を設定し、これを満たすことを条件としている場合が多い。



表 2-4 路地を残す工夫をした法制度

名称	仕組み	事例
1	連担建築物設計制度	建築基準法第86条第2項に位置づけられていて、狭小な空間が多くあって基盤が十分に整っていない市街地を対象に、一定の区域内において複数の敷地・建物を同一敷地とみなし規制を一体的に適用しようとするものである。ただし、区域内の土地所有者、借地権者の同意が必要であり、また2項道路をまたいでの適用は無理としている。従来の一敷地一建物ではなく、既存の建築物の存在を前提として、高度利用を可能にすることを目的としている。
	工区区分型一団地認定	
2	三項道路指定	三項道路(建築基準法第42条第3項)として指定する方法。三項道路は、片側が崖地になっている場合等、拡幅が現実的に難しい状況において、特定行政庁が建築審査会の同意を得て指定する。
3	43条の但し書き	道路に2m以上接道しなければならないという接道条件そのものを、特定行政庁が建築審査会の同意を得て許可した建築物の敷地については緩和することができるという制度。

(※) 2-4-1 における参考文献：

- ・「路地からのまちづくり」西村幸夫 編著／第3部2 路地の本質的防災論の中で／学芸出版社
- ・「季刊まちづくり 8 0510」特集 路地と横丁からの再生／学芸出版社

## 2-4-2. 路地を活かしたまちづくりに向けて

前項であげたように、現行制度をうまく活用することで、路地を残すことが可能であるが、まだまだ特別な状況でない限り、狭小な幅員の路地を残すことは難しいとされている。幅員4mを道路の最低基準とすることをクリアするために、法制度の改正などを通じて国が後押しすることが求められる。

その具体例としては、3項道路の指定については、法制度上は、現在でも例外措置として位置づけられたままであるが、景観法の導入に先駆けて行なわれた2003年の建築基準法改正<sup>(※1)</sup>と同改正をうけて国が示した3項道路の指定に関する運用通知<sup>(※2)</sup>では、それまでの例外的な活用ではなく、歴史的路地の保全や活用に際して、より積極的に活用することを認めた。さらに、街なみ誘導型地区計画などの緩和措置や、本研究で扱う街なみ環境整備事業などの補助事業との併用、防火措置を施した木造の使用といった、これまでの先進例の成功を踏まえて歴史的な路地を活かしたまちづくりを積極的に認めるようになった。

(※1) 3項道路指定された道路に飲み接する敷地について、地方公共団体が条例で建築物の敷地面積の最低限度規制、防火上の構造制限、消火設備の設置の義務付け、集客力のある用途の制限等、その他、敷地、構造、建築設備または用途に関して必要な制限を付加することができるとした。

(※2) 2004年2月27日国住街第382号では、「地域の歴史文化を継承し路地や細街路の美しいただずまいの保全・再生を図る場合や、密集市街地の老朽化した木造建築物の建替えの促進を図る場合について、特定行政庁がその指定を考慮することは差し支えないこと」として、「先の同法43条2項（条例による制限）や道路斜線制限の傾斜勾配、全面道路幅員に基づく容積率制限の係数、建ぺい率や容積率などの見直し、街並み誘導型地区計画その他の建築規制の特別措置の活用、木造のただずまいを活かした防火構造の仕様の活用等により、歴史的ただずまいを継承した街並み・まちづくりの推進が可能であること」、として、3項道路の指定と各種の建築制限の併用、さらには木造を活かした防火構造仕様の活用を促している。さらに、同運用通知の4. では、「街なみ環境整備事業、密集住宅市街地整備促進事業、まちなみデザイン推進事業、歴史・文化継承住宅融資等の各種事業制度等を併せて活用することにより、より効果的に、路地や細街路の美しいただずまいを活かした地区の整備が可能であること」として、事業制度と連携した運用を示唆している。

## 2-5. 本研究における路地の定義

本研究では、路地を幅員 2.7m 未満の道路として定義する。

また、これらを定義するにあたり、以下のことを言及しておく。

まず、本研究では歴史的市街地における路地の活用について調査を行なう。そのために、歴史的な路地として江戸期や明治期には既に路地としての骨格を形成したものを扱うために、9 尺規定に基づき 2.7m 未満の道路を路地として扱う。

なお、既往研究では、公私道の識別や、生活のあふれ出しの有無など様々な観点から路地を定義して研究されているが、本研究では、特定の地域の路地の特質を探るわけではなく、不特定多数の地域を対象とするために、あらゆる角度から路地の概念を決めることは難しい。そのために、緩やかな概念として、物理的な指標のみで定義することとする。

また、本研究では、実際の環境整備における路地の整備事例を研究対象として扱う。そのために、調査の中で抽出できた幅員が 2.7m 未満の道路について、その形態や領域については、調査のなかで整備する路地の特徴として明らかにしていく。

---

## 第3章

---

### 歴史的市街地における路地の概況

---

- 3-1. 本章の目的
- 3-2. アンケート調査の概要
- 3-3. 街環事業の概要
- 3-4. 本研究であつかう街環事業の意義
- 3-5. 街環事業実施地区の概況
- 3-6. 街環事業実施地区における路地の概況
- 3-7. 街環事業の計画段階となる路地
- 3-8. 街環事業の計画対象とならない路地
- 3-9. 地区のなかの魅力的な路地
- 3-10. 小結

### 3-1. 本章の目的

本章では街なみ環境整備事業（以下、街環事業）を取り上げ、全国の街環事業を実施している地区を対象にして、その地区内における路地の概況について整理することを目的とする。なお、3-3で街環事業の概要について説明した後で、3-4において本研究で街環事業を扱う意義を説明する。

図3-1に示すように、まず、街環事業を実施している地区の概要について整理し、そのなかで路地の有無など地区における路地の概況をおさえ、存在する路地の特徴から地区を分類する。次に、地区内の路地の中から、街環事業で計画対象となっている路地を抽出し、実態を把握する。なお、これら計画対象である路地の計画内容については次章で扱う。一方で、街環事業の計画対象にはならない路地も抽出し、それらの今後の活用方針を明らかにする。最後に、地区内の魅力的な路地の有無を把握し、魅力的な路地が現在のまちづくりの上でどのような効果、位置づけにあるのかを明らかにする。

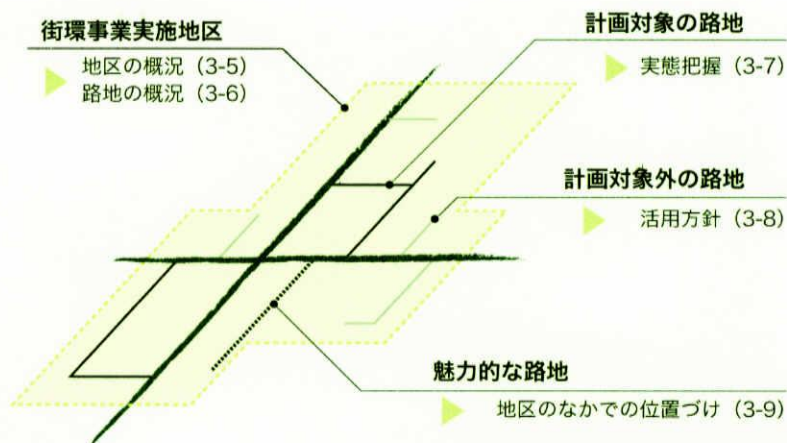


図3-1 街環事業実施地区の路地

## 3-2. アンケート調査の概要

『「街なみ環境整備事業」実施地区における路地の活用に関する調査』を全国154の事業実施自治体を対象に2006年11月に郵送によるアンケートで実施した。調査対象となる自治体の一覧を表3-2-1に示す。なお、調査対象地区は、2004年3月に国土交通省住宅局発行の「街なみ環境整備事業事例集」より選定しており、そのうち、2004年12月に実施された舟橋氏による「街なみ環境整備事業の推進に係る協議会との協働に関する調査」の結果、実施していないことが分かった5つの自治体は除外している。

表3-2-1 街環事業実施地区

No.	都道府県	市町村	旧名	No.	都道府県	市町村	旧名	No.	都道府県	市町村	旧名	No.	都道府県	市町村	旧名
1		江差町		41		座間市		78		長浜市	びわ町	115	広島県	呉市	豊町
2		豊浦町		42	神奈川県	箱根町						116		山口市	
3		栗山町		43		相模原市	相模湖町	79		草津市		117		下関市	
4	北海道	真狩村		44	山梨県	富士河口湖町		80	滋賀県	近江八幡市		118		岩国市	
5		松前町		45		長野市		81		高島市	今津町	119		萩市	
6		ニセコ町		46		松本市		82		甲賀市	土山町	120		美弥市	
7		利尻富士町		47		須坂市		83		高月町		121		周防大島町	楠町
8	青森県	南部町	名川町	48	長野県	大町市		84		大崎市		122		和木町	
9	岩手県	奥州市	水沢市	49		小諸市		85		岸和田市		123		つるぎ町	貞光町
10		仙台市		50		波田町		86		富田林市		124	徳島県	那賀町	鷺敷町
11		岩沼市		51		木曽町	木曽福島町	87	大阪府	枚方市		125	香川県	丸亀市	
12	宮城県	登米市	登米町	52		新発田市		88		高槻市		126	愛媛県	内子町	
13		七ヶ浜町		53		小千谷市		89		八尾市		127		安芸市	
14	秋田県	横手市		54		十日町市	川西町	90		神戸市		128	高知県	佐川町	
15		美郷町	六郷町	55	新潟県	阿賀町	津川町	91		洲本市		129		福岡市	
16		寒河江市		56		佐渡市	相川町	92		豊岡市	出石町	130		北九州市	
17		長井市		57		新潟市	横越町	93			城崎町	131		久留米市	
18	山形県	酒田市	平田町	58		小松市		94		たつの市	龍野市	132	福岡県	八女市	
19		河北町		59		白山市	松任市	95	兵庫県	加西市		133		朝倉市	甘木市
20		高島町				鶴来町		96		赤穂市		134		柳川市	
21		福島市				吉野谷村		97		姫路市		135		うきは市	吉井町
22		会津坂下町		60		珠州市		98		宝塚市		136		鹿島市	
23	福島県	会津美里町	会津本郷町	61		輪島市	輪島市	99		篠山市		137	佐賀県	有田町	
24		南相馬市	小高町	62	石川県	野々市町	門前町	100		佐用町		138		島原市	
25		三春町		63		能美市	辰口町			朝来市	和田山町	139	長崎県	諫早市	
26		浪江町		64		能登町	能都町	101		榎原市	生野町	140		菊池市	
27	茨城県	常陸太田市		65		七尾市	中島町	102		五條市		141		阿蘇市	阿蘇町
28		筑西市	下館市	66		内灘町		103		大和郡山市		142	熊本県	宇城市	不知火町
29		栃木市		67		津幡町		104		高取町		143		山都町	蘇陽町
30	栃木県	那珂川町	馬頭町	68		かほく市	七塚町	105	奈良県	斑鳩町		144		芦北町	
31		那須烏山市	烏山町	69		飛騨市	古川町	106		宇陀市	大字陀町	145		南小国町	
32		藤市		70	岐阜県	郡上市	八幡町	107		葛城市	新庄町	146		大分市	
33	埼玉県	北本市		71		可児市		108		明日香村		147		玖珠町	
34		松伏町		72	静岡県	静岡市	清水市	109	和歌山県	田辺市	本宮町	148	大分県	臼杵市	
35	千葉県	大多喜町		73		瀬戸市		110		鳥取市		149		日田市	
36		杉並区		74	愛知県	大山市		111	鳥取県	大山町		150	宮崎県	竹田市	
37		新宿区		75		豊田市	足助町	112	鳥根県	興出雲町	横田町	151		椎葉村	
38	東京都	足立区		76	三重県	伊勢市	二見町	113	岡山県	総社市		152		出水市	
39		大田区		77	福井県	越前市	武生市	114	広島県	広島市		153	鹿児島県	霧島市	牧園町
40		世田谷区										154		喜界町	

調査の結果、有効回答は97自治体で得られ、その中で合計111地区の回答を得ることができた。〔表3-2-2〕

表3-2-2 アンケート調査の概要

アンケート調査概要		返送状況		
時期	2006.11	回答数	103	64%
方法	郵送形式	有効回答数	97(111地区)	61%
調査自治体数	160	無効回答	6	4%
		回答なし	57	36%
		計	160	100%

※ 地区とは、街なみ環境整備事業を実施している地区を指す。

### 3-3. 街環事業の概要

#### 3-3-1. 事業の目的

街環事業は1993年度に旧建設省（現国土交通省）が制定した住環境整備事業である。街環事業の前身には地区住環境総合整備事業（S.61年）や街なみ整備促進事業がある。接道条件の悪い住宅が密集する地区など住環境の整備改善を必要とする地区を対象とした質の高い住環境整備を目的とした事業である。〔表3-3-1〕

街環事業は、住宅が密集し、かつ、生活道路のなどの地区施設が未整備であること、住宅などが良好な景観を有していないことなどにより住環境の整備改善を必要とする区域において、ゆとりとうるおいのある住宅地区形成のため、地区施設、住宅及び生活環境施設の整備を行う地方公共団体および土地所有者等に対して国等が必要な助成を行うことによって、公共の福祉に寄与することを目的としている。

街環事業の特徴には、事業の採択要件に景観条例等が定められている地区を含んでいること、個人の住宅を修景する費用が補助対象になっていること、基本的に住民間で締結される「まちづくり協定」によって事業が進められる点があげられる。

表3-3-1 街環事業の概要

根拠法令	街なみ環境整備事業制度要綱（建設省住宅局通達）
創設年度	平成5年度（1993）
目的	生活道路等の地区施設等が未整備であること、住宅等が良好な美観を有していないこと等により、住環境の整備改善を必要とする区域において、地区施設、住宅、生活環境施設の整備等住環境の整備改善を行うことによりゆとりと潤いのある住宅地区の形成を図る。
事業主体	地方公共団体（市町村等）
対象区域	狭隘道路が密集する地区等で未接道住宅が集合する区域、ゆとりと潤いのある住宅形成のための改善を必要とする区域、又は条例等により景観形成を図るべきこと。
補助内容	① 協議会活動助成事業 ② 整備方針策定事業 ③ 街なみ整備事業 ④ 街なみ整備助成事業 ⑤ 住宅の建替え等

#### 3-3-2. 事業内容

街環事業の事業内容は住民主体の協議会による活動、事業計画の策定、小公園や公民館など地区施設や生活環境施設等の整備、空き家住宅の除去、門や塀等の移設、街路整備、共同建替えなどの共同施設整備などがあげられる。また、住民主体の協議会活動に対する助成や個人住宅の修景整備に対する助成など様々な場面で国や自治体が支援を行い、魅力的な景観の形成や良好な居住環境の整備を住民の自発的な取り組みによって進めている。



なお、本調査で、調査対象地区に街環事業の事業内容を聞いたところ、図 3-3-2 のような結果が得られた。そのなかで、「小公園・緑地の整備」(約 86%)と、「道路美装化」(約 88%)が多く多くの地区で取り上げていることが分かり、それらに関連して「住宅等の修景事業」(約 64%)や「案内板の設置」(約 56%)なども行なわれており、地区のなかで一体的な整備が街環事業で行なわれていることが分かる。

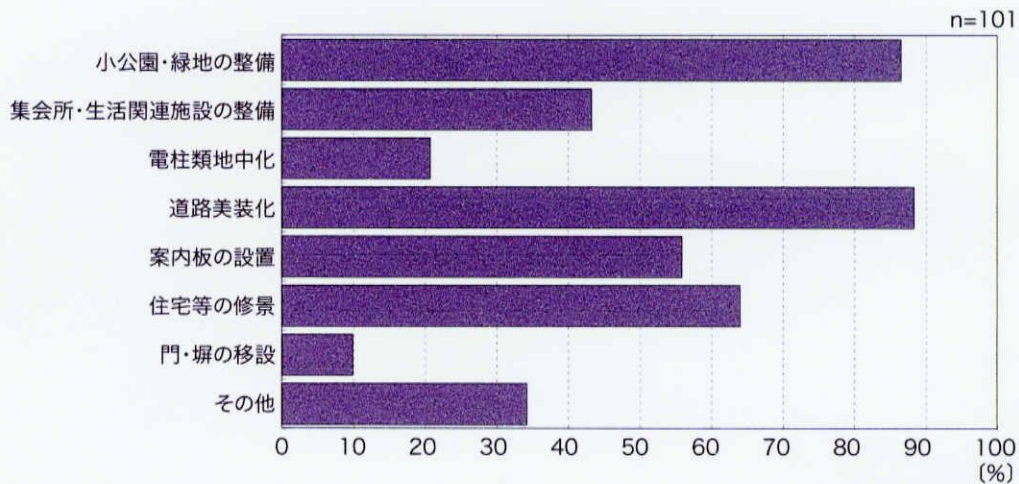


図 3-3-2 街環事業の事業内容

### 3-3-3. 事業の流れ

街環事業の流れの一例を図 3-3-3-1 に示す。事業主体は、街なみ環境整備方針を定め、国土交通省大臣の承認を受ける。街なみ環境整備方針は区域の住環境整備の基本的な方向性を定めるものであり、整備方針に基づき街環事業の計画内容が定められ、事業計画に基づいて、地区施設等の整備が行われる。

また、本調査では、調査対象地区に対して現在の街環事業の実施状況を聞いたところ、図 3-3-3-2 の結果を得た。事業が完了している地区は約 4 割、現在も継続中の地区は約 6 割に及んだ。なお、事業を中止した地区は、市町村合併や財政上の理由によるものである。

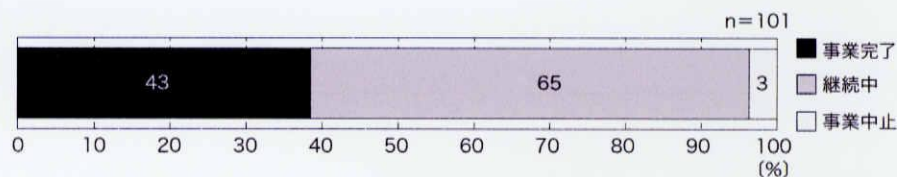


図 3-3-3-2 街環事業の事業実施状況



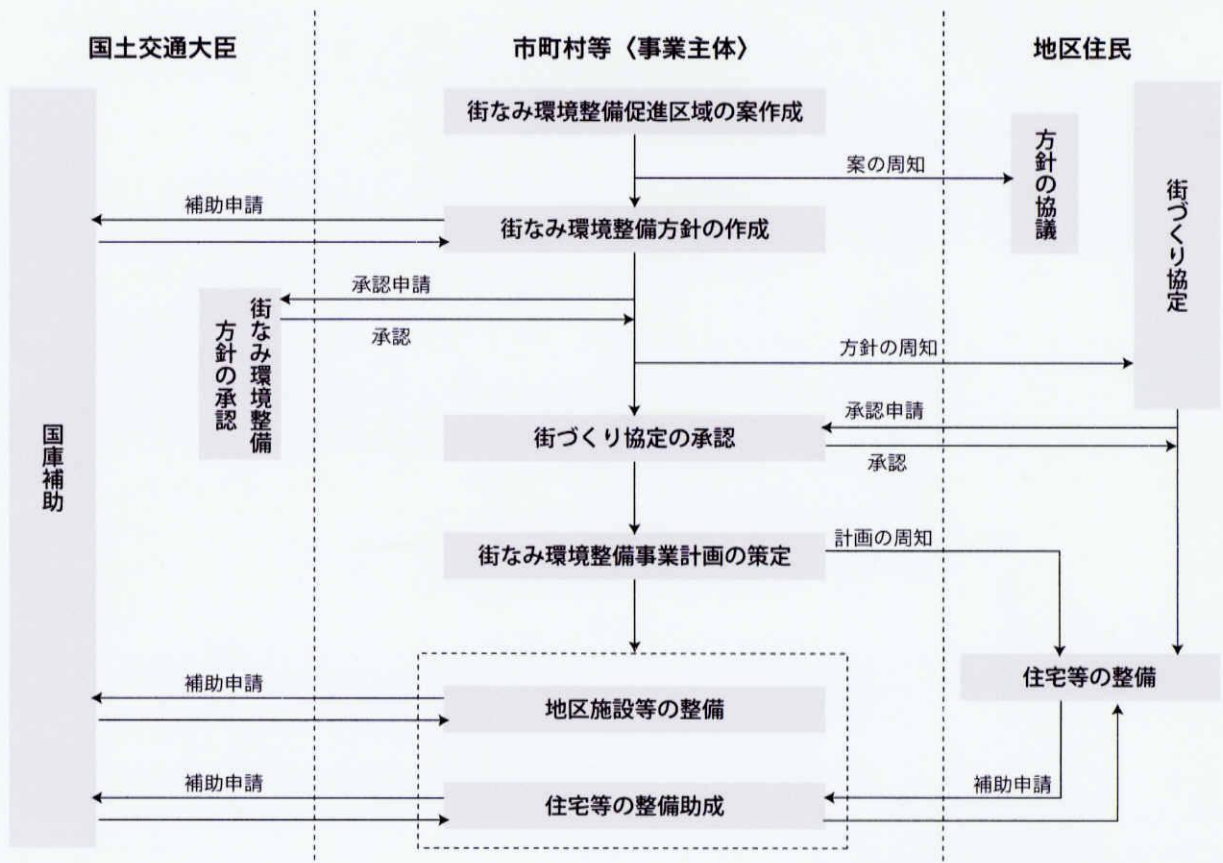


図 3-3-3-1 街環事業のフロー

次に、調査対象地区の事業期間をみると、街環事業が10年間の期間で設定されているため、10年の事業期間の地区が多く、平均では9.7年であった。〔図 3-3-3-3〕

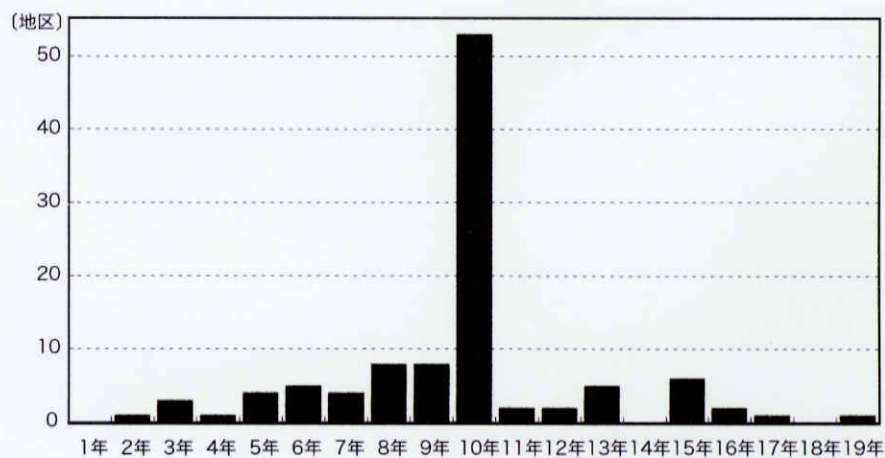


図 3-3-3-3 街環事業の事業期間

## 3-3-4. 地区要件

街環事業は表 3-3-4 に示す要件を満たす地区で実施される。

また、具体的には以下のようなまちづくりを目指している地区で有効に活用できるとされる。

- (1) 住宅等の修景整備を行い、地域固有の景観を守り、育てたい地区
- (2) 老朽化した住宅が多く生活道路が未整備な地区
- (3) 街に新たな魅力を加えたい地区
- (4) ゆとりある居住環境を整備したい地区

表 3-3-4 街環事業の採択要件

街なみ環境整備促進区域	
以下の3つのいずれかの要件に該当する面積1ha以上の区域であること	
要件(1)	接道不良住宅率 70% 以上 住宅密度 30戸/ha 以上
要件(2)	区域の幅員6m以上の割合 25% 未満 区域の公園、広場、緑地等の総面積割合 3% 未満
要件(3)	条例等により景観形成を図るべきこととされている区域
街なみ環境整備事業地区	
要件(1)	面積 0.2ha 以上
要件(2)	区域内の土地所有者等による「街づくり協定」が締結されていること

※ 接道不良住宅率：幅員 4m以上の道路に接していない住宅の割合

※ 住宅密度：区域内におけるha当たりの住宅戸数

※ 整備促進区域における要件(2)は区域内の幅員 6m以上の道路の総延長/道路総延長

※ 整備促進区域における要件(3)の条例とは具体的に景観条例、まちづくり要項、建築協定、地区計画など

### 3-3-5. 街づくり協定

街なみ環境整備促進区域内の一団地の土地の区域内の土地所有者等は、当該区域の住環境の整備改善を図るため、街づくり協定を定め、事業主体の承認を受けることができる。街づくり協定の承認は、事業計画の策定に先立って行われる。事業主体は、当該協定が必要事項を定め、かつ街なみ環境整備方針に適合する場合に承認する。

協定には、住宅等およびその敷地について

- ① 形態意匠の統一
- ② 壁面線の指定
- ③ 敷地の整備

のうち1項目以上を必ず定める必要がある。また、階数・建築面積・敷地規模・基盤の高さ、広告看板類、擁壁の高さ、建蔽率、容積率などについても必要に応じ定める必要がある。

生活関連施設については、地区住民の利用を目的としたものが中心となると考えられることから、その日常の維持管理については地区住民によりなされるよう協力協定に盛り込む必要がある。また、生活環境施設等の用地の確保に地区住民の協力を得るため、その建設予定地についても協力して定めるものとする。

なお、条例等により、住宅等の整備及び維持管理に関する事項等が定められている場合は、街づくり協定が締結されているものとみなすことができる。

### 3-4. 本研究で街環事業を扱う意義

本研究で取り上げる街環事業は、3-3 で示した街環事業の概要をおさえたうえで、路地の整備という視点からみると、

- (1) 路地をはじめとする4 m未満の道路のみしか接道しない不良住宅密集地区の整備を目的とした住環境整備であること。
- (2) 街路整備だけではなく、建物や塀の修景等一体的な空間整備が可能であり、より水準の高い空間を創造する可能性が高い。
- (3) 歴史的な基盤を残す地区を対象にしていることが多い。

といった可能性を持っていることにより、本研究では、街環事業を取り上げて調査することにした。

### 3-5. 街環事業実施地区の概要

本節では、本調査のなかで有効回答として得た合計 111 地区を対象として、街環事業を実施している地区の概要についてまとめる。

#### 3-5-1. 街環事業実施地区の規模

街環事業実施地区の規模を、人口、地区面積、世帯数の項目で表したのが図 3-5-1 である。人口では、500 人未満の地区が 31 地区（27.9％）であり、地区面積では、10ha 未満の地区が 38 地区（34.2％）であった。また、地区内の世帯数をみると 200 ～ 500 世帯である地区が最も多く 29 地区（26.1％）であることが分かった。

街環事業は、街なみ環境整備促進区域等の一定区域を対象として実施されており、3 項目を相対的にみると、広範な区域であるより、都市のなかの小さな特定の区域内で実施されることが多い事業といえる。

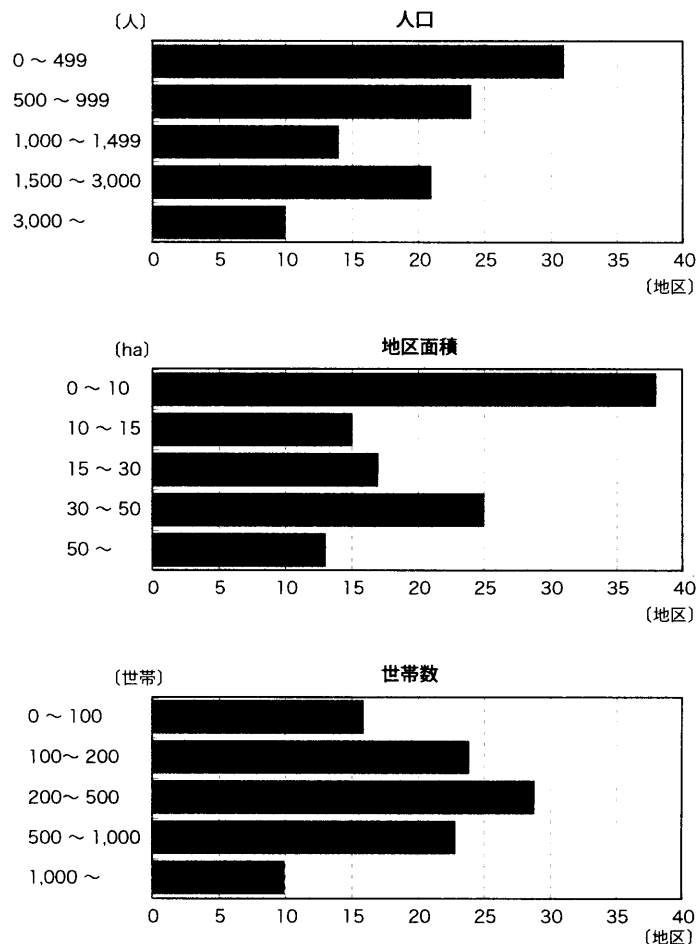


図 3-5-1 街環事業実施地区の規模

### 3-5-2. 街環事業実施地区の性格

街環事業実施地区の性格を多項目選択方式（MA）で聞いたところ、図 3-5-2 のようになった。

すると、街環事業を実施している地区には、住宅地としての用途である地区が多く、歴史的市街地や中心市街地としての性格をもつ地区が多いことが分かる。

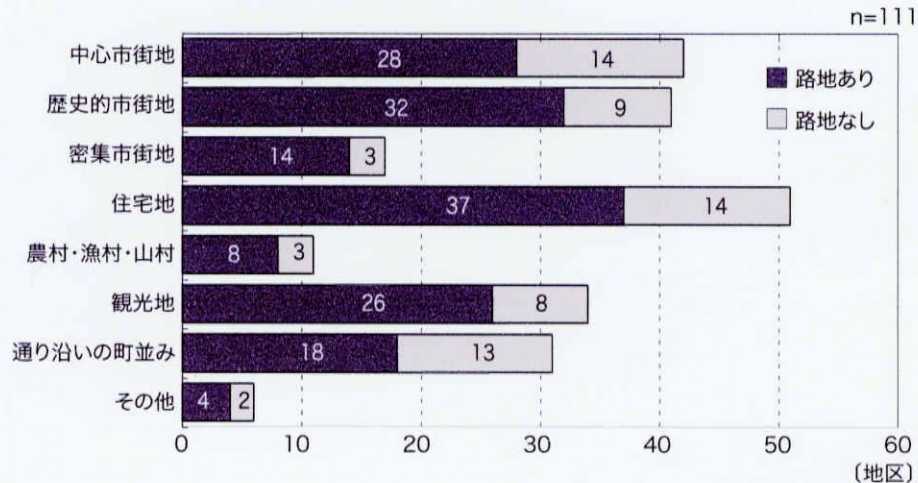


図 3-5-2 街環事業実施地区の性格

### 3-5-3. 街環事業実施地区の都市計画法による区域

街環事業実施地区の都市計画法によって定められている区域を聞いたところ、図 3-5-3 のようになった。

すると、街環事業を実施している地区の多くは都市計画区域内に属している。(86%)  
なお、都市計画区域内ではあるが市街化区域が未線引きである地区が 19 地区あった。

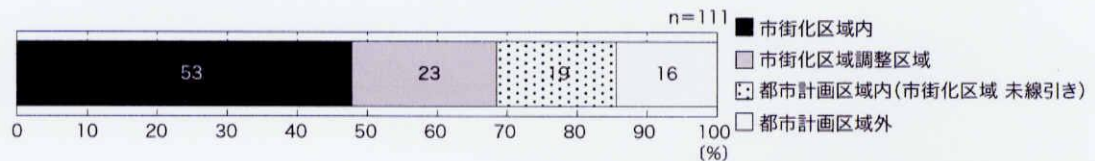


図 3-5-3 街環事業実施地区の都市計画法による区域



### 3-6. 街環事業実施地区における路地の概況

#### 3-6-1. 地区内の路地の有無

街環事業実施地区に対して、地区内における路地の有無を聞いたところ、111の対象地区のうち、路地があると回答したのが78地区あり、一方で、路地はないと回答したのが33地区であった。

また、路地があると回答した78地区のうち、街環事業において地区内の路地を計画対象としている地区は36地区あり、扱っていない地区は42地区であった。同時に地区内の路地の本数を把握しているかをそれぞれの事業主体に確認したところ、47地区では把握しているが、31地区では把握していないとの回答を得た。なお、街環事業で路地を扱っている全36地区は、地区内の路地の本数を全て把握している。〔図3-6-1〕

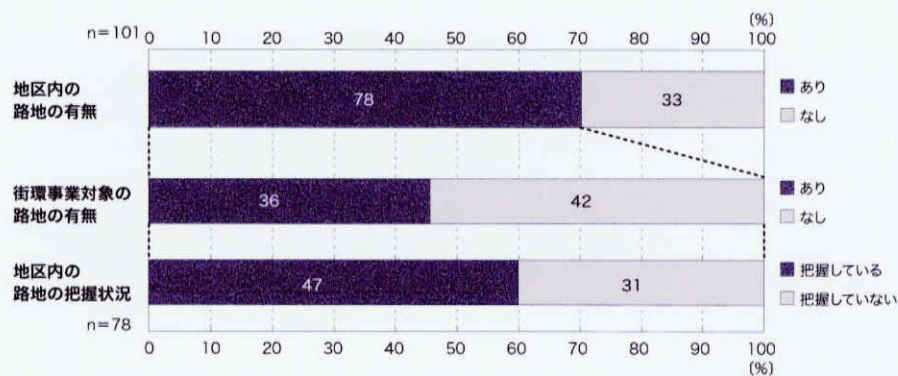


図3-6-1 街環事業実施地区における路地の有無

#### 3-6-2. 地区内の路地の本数

前項であげた、地区内の路地の本数を把握している47地区に対して、その本数を聞いたところ、合計280本の路地を確認することができた。

そのうち、路地の土地所有を確認したところ、公道が203本、私道が77本であった。また、街環事業の対象になっている路地は166本、対象外の路地は114本であった。〔図3-6-2-1〕

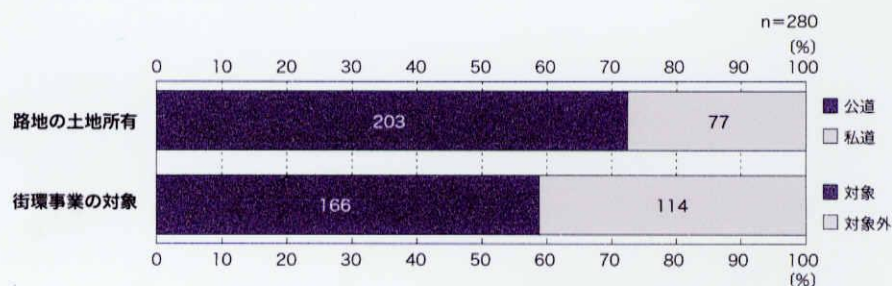


図3-6-2-1 街環事業実施地区における路地の本数

なお、本調査では、路地の本数は、路地の入り口から出口あるいは突き当たりまでの一連の通路状空間を1本の路地として数える。したがって、街区内でT字をなしてつながっている路地や、U字をなしている路地などもひとつつながりの1本の路地という数え方となる。〔図3-6-2-2〕

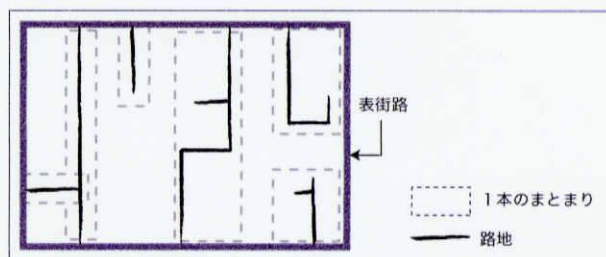


図3-6-2-2 路地の数え方

### 3-6-3. 地区の類型

これまでの街環事業実施地区における路地の概況によって、以下の3地区に分類することができる。

- (1) 街環事業実施地区内の路地が、全て街環事業の対象である地区。〈A地区〉
- (2) 街環事業実施地区内の路地が、街環事業の対象である路地と対象外である路地とで分けられる地区。〈B地区〉
- (3) 街環事業実施地区内の路地が、全て街環事業の対象外である地区。〈C地区〉

また、これらの地区の類型を表3-6-3に示す。

表3-6-3 地区の類型

A地区	B地区	C地区
街環事業実施地区内の路地が、街環事業の対象である路地のみである地区	街環事業実施地区内の路地が、街環事業の対象とする路地と対象外の路地で分けられる地区	街環事業実施地区内の路地が、街環事業の対象外である路地のみである地区
7地区	29地区	42地区



### 3-7. 街環事業の計画対象となる路地

前節で、街環事業で路地を計画対象としているのは、計 36 地区であり、そのなかで計 166 本の路地が計画対象であることが確認できた。〔表 3-7〕

なお、3-6 の地区の類型では A 地区と B 地区がここでは該当する。

本節では、これら街環事業において計画の対象となった路地を抽出して、その実態を把握する。ここでは、計画を行なう従前の路地の概況となる。

表 3-7 街環事業で路地を扱う地区

事業主体	地区名	本数	類型	事業主体	地区名	本数	類型	事業主体	地区名	本数	類型
仙台市	長者町	2	B	小松市	桜木・育成町	8	B	朝来市(旧 生野町)	口銀谷	4	B
酒田市	飛鳥砂越	4	B	白山市(旧 松任市)	新町通り西	1	B	橿原市	今井町	7	A
福島市	飯坂町湯沢周辺	1	B	輪島市	鳳至上町	6	B	山口市	一の坂	17	A
会津坂下町	塔寺・気多宮	14	B	津幡町	庄	1	A	岩国市	横山	9	B
杉並区	大田黒公園周辺	1	B	郡上市	八幡中央	4	B	那賀町(旧 鶯敷町)	大町	3	B
足立区	本木二丁目	3	B	伊勢市(旧 二見町)	茶屋区・旅館街	7	B	内子町	内子	2	B
箱根町	箱根	1	B	草津市	本町・元町	1	B	島原市	中心部商店街	7	A
相模原市(旧 相模湖町)	内郷東	3	B	富田林市	富田林寺内町	3	A	山都町(旧 蘇陽町)	馬見原	6	B
松本市	お城下町	3	A	神戸市	野田北部	1	B	大分市	戸次本町	3	B
	お城東	5	A	姫路市	別所町北宿	8	B	玖珠町	森	3	B
	中央東	2	B	篠山市	二階町通り	8	B	日田市	隅	1	B
木曽町(旧 木曽福島町)	福島宿周辺	11	B		河原	4	A	出水市	出水麓	1	B

街環事業対象：計 32 地区 166 本

#### 3-7-1. 幅員

計画対象となる路地の幅員を図 3-7-1 に示す。

計画対象となる路地は、6 尺の規定に相当する路地（0 ～ 1.8m）が 54 本。9 尺の規定に相当する路地（1.8m ～ 2.7m）が 70 本であった。

なお、本研究では路地の幅員は 2.7m 未満としているが、路地の幅員の値は最大値と最小値による平均値によって示していることにより、2.7m 以上の値を示す路地も含んでいる。

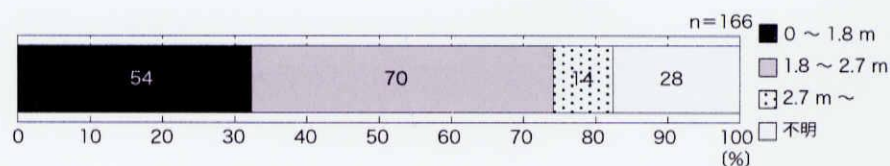


図 3-7-1 幅員

### 3-7-2. 延長

計画対象となる路地の延長を図 3-7-2 に示す。

計画対象となる路地は、50m に満たない路地が 42 本。50m ～ 100m の路地が 40 本。100m ～ 200m の路地が 42 本。200m 以上の路地が 19 本あった。

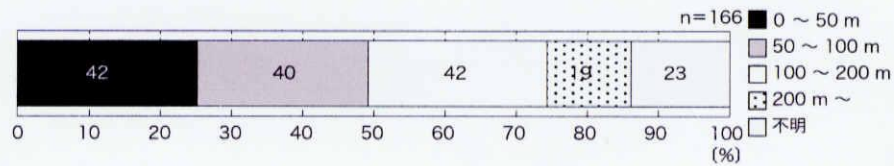


図 3-7-2 延長

### 3-7-3. 土地所有状況

計画対象となる路地の土地所有の状況を図 3-7-3 に示す。

計画対象となる路地は、公道（都道府県道と市町村道を含む。）が半数以上を占めており、さらに私道と里道が約 15% ずつを占めている。

（※ その他には、「河川間利用道路」（島原市）などが含まれている。）

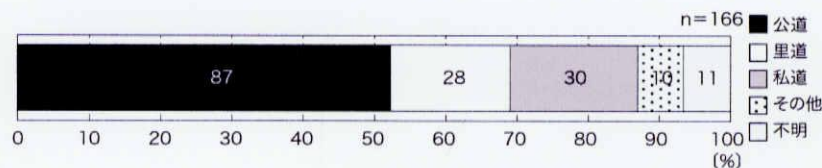


図 3-7-3 土地所有状況

### 3-7-4. 路面舗装状況

計画対象となる路地の路面舗装の状況を図 3-7-4 に示す。

計画対象となる路地は、アスファルトで舗装している状況の路地が多く 45.2% を占めている。また、カラー舗装やタイルの石張りで舗装して、すでに歩行者空間として整備されている路地も合わせて約 15% 確認することができた。一方で、計画前の状況では、未舗装の状況である路地も 25.9% 存在していることが分かった。

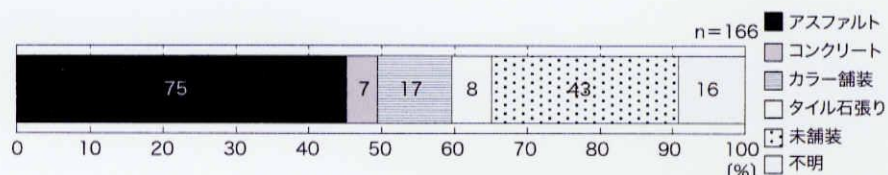


図 3-7-4 路面舗装状況



### 3-7-5. 車両通行状況

計画対象となる路地の車両通行の状況を図 3-7-5 に示す。

計画対象となる路地は、緊急車両も含め車両通行ができない路地が最も多く 90 本 (54.2%) あった。一方で、車両通行が可能な路地は (路地の一部で車両通行ができるものも含む。)、65 本 (39.1%) であった。

車両通行に関しては、路地の幅員の物理的条件によって、その可否が決まることが多いと考えられる。実際に、車両通行が可能な路地の幅員の平均値は約 2.62m であるのに対して、車両通行が出来ない路地の幅員の平均値は約 1.67m であった。

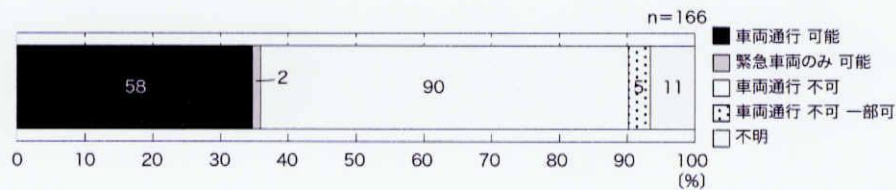


図 3-7-5 車両通行状況

### 3-7-6. 路地の形態と接続状況

計画対象となる路地の形態と街路との接続状況から分類する。ここで、類型のパターンについて図 3-7-6 でまとめる。路地は、通り抜けることができる路地と行き止まりである袋小路状の路地、あるいはがけ地にある階段状の路地に分類される。次に、通り抜ける路地に関しては、単独で形成する路地と複数の路地が街区内に面的に形成している路地がある。その中で、単独に形成する路地は、街路との接続の状況から、I 型、L 型、U 型に分類することができる。

(※ ここでの街路とは、幅員が 2.7m 以上ある路地以外の道路である。)

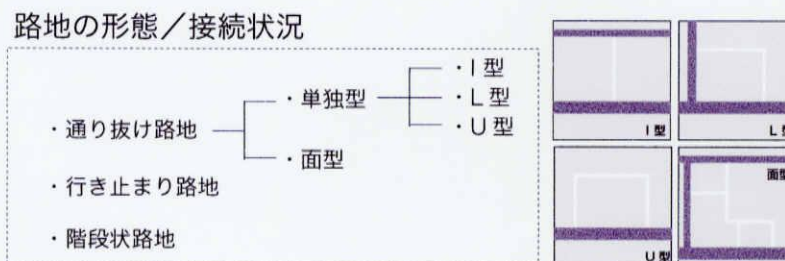


図 3-7-6-1 接続類型

路地の形態と接続状況によって計画対象である路地をまとめると、図 3-7-6-2 のようになった。

計画対象となる路地のうち、路地が単独で接続するなかでは、「I 型」の路地が最も多く 36.1% であった。また、街区内で面的に形成されている路地も 31.9% であった。これに対し、行き止まり型の路地は 11.4% と、わずかであった。これは、行き止まりの路地は、そこに住戸を構える特定の人にみが通行するものであり、街環事業の計画対象となっている路地は、不特定多数の人が通行することが考えられる路地を重点的に整備しているといえる。

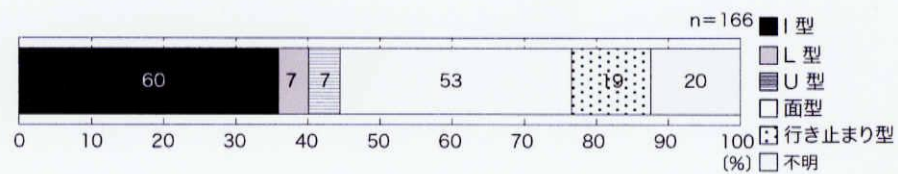


図 3-7-6-2 接続状況



### 3-8. 街環事業の計画対象とならない路地

本節では、街環事業の計画対象として扱わなかった路地を取り上げて、それらが計画の対象とならない要因と、今後どのように活用していく方針なのかを明らかにすることによって、計画対象とならない路地の概況を整理する。

なお、ここでは3-6での地区の分類において、B地区とC地区が本節の対象となる。

#### 3-8-1. 計画対象としない理由

街環事業で計画対象としない路地がある地区に対して、路地を計画対象としない理由について多項目選択方式（MA）で聞いた。

両地区を合わせてみると、「現状に特に問題がないから」（42.3％）と「路地をまちづくりのなかで重要に位置づけていない」（36.6％）を回答する地区が多くあげられた。[図3-8-1-1]

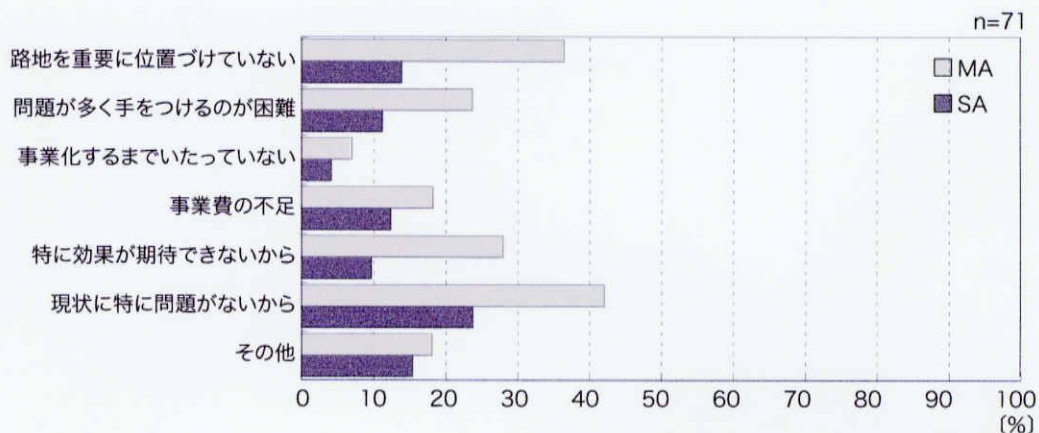


図3-8-1-1 計画対象としない理由

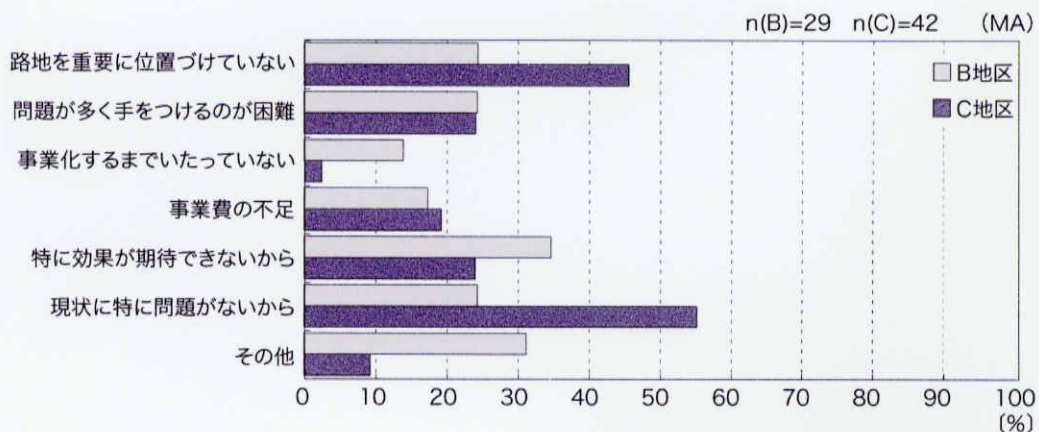


図3-8-1-2 地区別計画対象としない理由

これを先述した分類に基づいて地区別でみると、B地区では、路地を計画対象として扱わない理由として、どの項目も均等に回答されており、そのなかで「特に効果が期待できないから」が最も多くの回答を得た。街環事業の対象となる路地と対象外の路地が地区内にある場合において、対象外の路地に対する理由としては地区によって様々な要因が考えられるが、主要因としては、街環事業で計画対象にしても効果が期待できないからと判断されていることが明らかとなった。また、B地区では、街間事業を実施するにあたり、地区内の全ての路地について、その活用方針について検討が行なわれていると考えられる。

その一方で、C地区では、路地を計画対象として扱わない理由として、「現状に特に問題がないから」、「重要な位置づけにしていない」と回答する地区が多かった。これは、街環事業を行なっている地区に限らず、今日の路地に対する一般的な見解であると考えられる。〔図 3-8-1-2〕

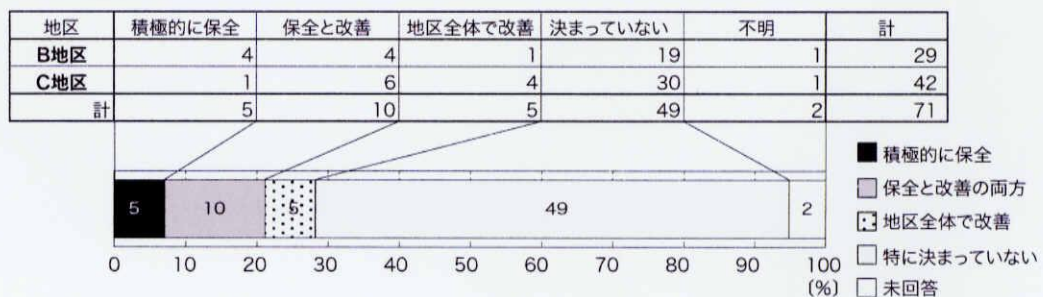
### 3-8-2. 計画対象としない路地の活用方針

街環事業で計画対象としない路地がある地区に対して、それらの路地に対するこれからの活用方針を聞いた。

すると、「特に活用方針は決まっていない」が69.0%と最も多くの回答があり、B地区、C地区ともに過半数を超える地区がこの項目に該当する。一方で、保全する、改善するといった、路地の活用方針が明確に決まっている地区は、全体でも30%に満たない割合であった。その中では、保全する路地と改善する路地を両方見極めながら活用する方針の地区が多く回答があった。〔表 3-8-2-1〕

なお、保全するとは、現行の幅員のままで周辺の環境も含めて路地を残していくことを、改善するとは、主に拡幅するなどして、路地として問題がある環境を改善することを意図している。

表 3-8-2-1 活用方針



ここで、前項の街環事業の計画対象としない理由と、それらの路地の活用方針を地区毎に比較すると、活用方針が特に決まっていない地区では、街環事業を実施する際にも、路地を重要に位置づけていない地区や、現状に特に問題がないと判断している地区が多いことが明らかになった。〔表 3-8-2-2〕

表 3-8-2-2 対象外の理由／活用方針

対象外理由／活用方針	保全する		保全と改善		改善		決まっていない	
1 路地を重要に位置づけていない	1	20%	2	20%	1	20.0%	22	44.9%
2 問題が多く、手をつけるのが困難			3	30%	2	40.0%	12	24.5%
3 具体的に事業化まではいたっていない	1	20%	1	10%	0	0.0%	3	6.1%
4 事業費の不足			2	20%	3	60.0%	8	16.3%
5 特に効果が期待できないから	1	20%	1	10%	0	0.0%	18	36.7%
6 現状に特に問題がないから	1	20%	1	10%	0	0.0%	28	57.1%
7 その他	1	20%	3	30%	1	20.0%	6	12.2%
地区数	5		10		5		49	



### 3-9. 地区のなかの魅力的な路地

街環事業を実施している地区にある路地なかには、地区の個性を表すような魅力的な路地として認識されているものがなかにはある。そのような魅力的な路地が地区内にあれば、まちなかの環境整備を行なうにあたり、路地を活用した整備が検討されるなどの路地の位置づけが高くなる可能性が大きく、また他の地区内の路地も同時に活用しようとする場合が考えられ、地区全体の環境整備に与える効果が大きいと考えられる。同時に、それらの魅力的な路地がまちづくりに対して及ぼしている影響を把握することで、これから街環事業で路地を計画するうえで、路地にはどのような効果が期待できるのかを示唆することが期待できる。

本節では、そうした魅力的な路地が地区内に存在するのかを把握し、その路地がどのような魅力的な要素を備え、まちづくりに影響を与えているのかを明らかにする。

#### 3-9-1. 地区における魅力的な路地の有無

街環事業実施地区に路地があると回答した計 78 地区に対して、路地が街環事業の計画対象否かに関わらず、現在、地区内に地区の個性を表しているような魅力的な路地はあるかについて、『路地には地域ごとに特有の魅力があると考えられます。貴地区において、地域の個性を表しているような特徴的な路地はありますか?』と聞いた。

すると、22 地区でそのような魅力的な路地があることが確認できた。また、22 地区のうち街環事業で路地を計画対象としている地区が 11 地区、対象としていない地区も 11 地区とちょうど半数であった。〔図 3-9-1〕

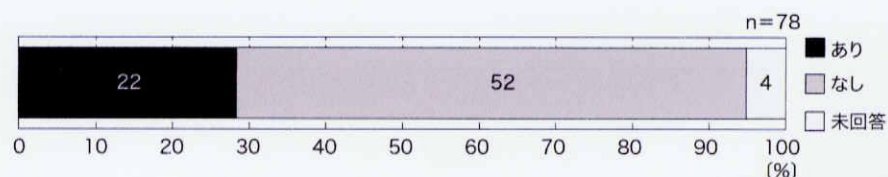


図 3-9-1 魅力的路地の有無

また、前節 3-8 で取り上げた街環事業で計画対象としない路地がある地区別の活用方針と地区内の魅力的な路地の有無を比べると、表 3-9-1 のようになった。ここで明らかなのは、魅力的な路地がない地区は、計画対象としない路地の活用方針が特に決まっていない場合が多いことである。(53.5%) つまり、計画対象ではない路地の活用方針がまだ決まっていない要因として、地区内に魅力的な路地がないこともあげることができるといえる。



表 3-9-1 魅力的路地の有無／活用方針

魅力的な路地の有無／活用方針

	保全する		保全と改善		改善		決まっていない		不明		計
あり	2	2.8%	6	8.5%	1	1.4%	9	12.7%	1	1.4%	19
なし	3	4.2%	4	5.6%	4	5.6%	38	53.5%			49
不明							2	2.8%	1	1.4%	3
計	5		10		5		49		2		71

## 3-9-2. 魅力的な路地とする理由

本項では、魅力的な路地とはどのような路地として認識されているのかを把握するために、魅力的な路地としてあげた理由を多項目選択方式（MA）で聞いた。

すると、「沿道の建物によって魅力的な景観が形成されている」が77.3%と特に多く回答があり、そのうち最も主要な項目を選択（SA）してもらっても、同様の項目が他に比べ多くあがった。〔図 3-9-2〕 また、その他には、「路地単位で密な生活空間が形成されており。独特な雰囲気をつくっている」（大阪市空堀地区）や「城下町の町並みを残した路地であるため」（篠山市）などが魅力的な路地である理由としてあげられている。

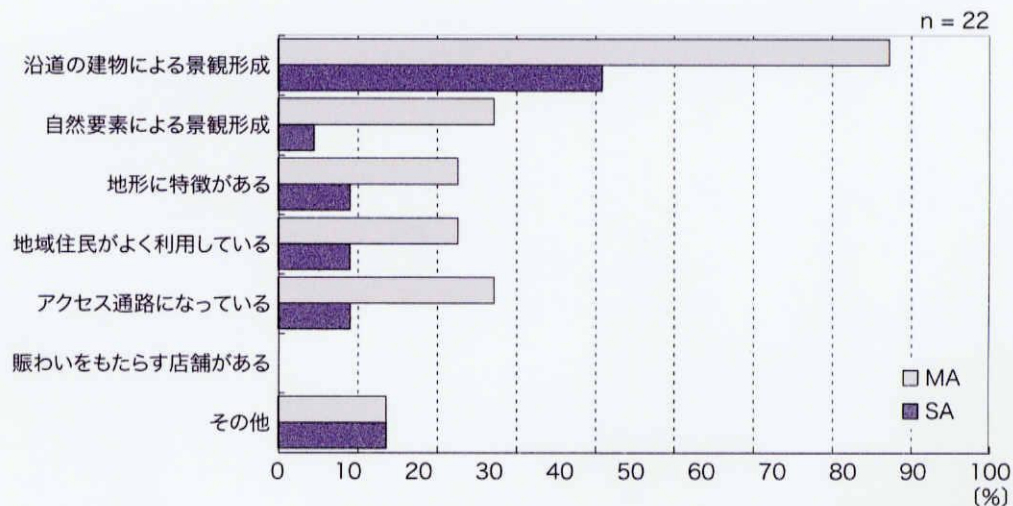


図 3-9-2 魅力的な路地としてあげる理由

ここで、魅力的な路地として評価される要因をまとめると、建物や自然環境、地形といった要素による景観面での評価なもの、歴史性が強いといった要因も含め一つあげることができる。また、住民利用が大きく、アクセス通路であり、生活に密であるといった、主に住民側からの評価である機能面によるものに大別することができる。

## 3-9-3. 魅力的な路地がまちづくりに与える効果

地区の個性を表しているような魅力的な路地が、まちづくりを展開していくなかでどのような働きをしているのかを把握するために、魅力的な路地がまちづくりに与える効果について多項目選択方式（MA）で聞いた。

すると、「まちなかを回遊する際の一つの拠点（観光スポット）になっている」（59.1%）、「路地の価値を再認識させる役割になっている」（50%）、「地区のアイデンティティを表している」（45.5%）といった項目が多く个回答を得た。〔表 3-9-3-1〕

表 3-9-3-1 魅力的な路地の効果

	地区数	割合
まちなかを回遊する際の一つの拠点	13	59.1%
路地の価値を再認識させる役割	11	50.0%
他の路地も活かそうとするきっかけ	2	9.1%
地区のアイデンティティ	10	45.5%
特に効果はない	1	4.5%
その他	2	9.1%
全地区数	22	

ここで、前項の魅力的な路地として評価される要因と、その魅力的な路地が及ぼす効果との関係性についてまとめたものが表 3-9-3-2 である。

このなかで、建物要素による景観面の評価による魅力的な路地は、まちなかの一つの回遊拠点として、いわば観光スポットとして位置づけられていることが分かる。景観面での評価による魅力的な路地は、地域住民だけではなく、地区外の人にも通じる評価でもあり、まちなかの回遊拠点としてのツールにもなり得ることが明らかになった。

また、機能面における評価による魅力的な路地は、住民間でのアイデンティティある路地として位置づけられており、地域住民にとってなくてはならない魅力を備えているといえる。

表 3-9-3-2 魅力的な路地の効果／理由

効果／理由	景観面				機能面			
	建物	自然	地形	歴史性	住民利用が大	アクセス通路	住民生活に密接	
まちなかの回遊拠点	12 54.5%	3 13.6%	3 13.6%	1 4.5%	3 13.6%	4 18.2%		
路地の価値を再認識	9 40.9%	2 9.1%	3 13.6%		4 18.2%	6 27.3%		
他の路地に影響	2 9.1%	1 4.5%	2 9.1%		1 4.5%	2 9.1%		
アイデンティティ	6 27.3%	3 13.6%	4 18.2%		4 18.2%	6 27.3%	1 4.5%	
特に効果はない				1 4.5%				
その他	1 4.5%				1 4.5%		1 4.5%	
該当地区数=22								

### 3-10. 小結

本章では、アンケート調査によって、街環事業を実施している地区における路地の概況について把握し、その中で、街環事業において計画している路地を抽出し、街環事業実施地区を地区にある路地の概況において分類することができた。

街環事業において計画している路地は、本調査では、計 36 地区で、計 166 本の路地を抽出することができ、これらの路地の計画内容については、次章で扱う。

街環事業において計画で扱っていない路地においては、事業対象としても効果が期待できないとする見解がされており、また、現状に特に問題がないとみなしており、今後の活用方針としても、どのように活用していこうか明確に決まっていないという現状である場合が多いことが分かった。

また、現在、地区内に魅力的な路地が存在している地区があることが確認できた。それらの魅力的な路地は、景観面や機能面で魅力的であると評価されており、これらが路地の魅力を図る指標となるといえる。また、こうした魅力的な路地は、地区内の一つの観光スポットになっており、路地の価値を再認識させてくれるものであると認識されていることが分かった。

---

## 第4章

---

### 歴史的市街地における路地の整備

---

- 4-1. 本章の目的
- 4-2. 街環事業による路地の整備方針
- 4-3. 街環事業による路地の事業実施状況
- 4-4. 街環事業による路地の計画内容
- 4-5. 街環事業による路地周辺の計画内容
- 4-6. 整備方針に基づいた路地の計画内容の特徴
- 4-7. 街環事業による路地整備の課題
- 4-8. 街環事業による路地整備の効果
- 4-9. 小結

#### 4-1. 本章の目的

本章では、街環事業による路地の計画の特徴について示す。また、路地を整備した結果、どのような効果が期待できるのかについて明らかにすることを目的とする。

路地の計画内容については、まず、地区の路地整備の方針を把握し、その整備方針のもとでそれぞれの路地がどのような計画を行なっているのかを調査する。また、路地整備を通しての成果として、課題と効果について明らかにすることで路地整備の特徴をまとめることとする。

なお、本章では、前章で取り上げた街環事業実施地区において街環事業で路地を計画対象として扱っているとの回答を得た36地区を対象にしてすすめる。

## 4-2. 街環事業による路地の整備方針

本節では、街環事業で路地を計画するうえで、どのような整備方針を立てているのかを明らかにする。そのために、地区毎の整備目的と整備手法を調べ、地区の特徴をふまえながら路地の整備方針の特徴について示す。

### 4-2-1. 整備目的

路地の整備目的について、街環事業で路地を計画対象としている地区に対して多項目選択方式（MA）で聞いた。

すると、「まちなかの回遊性の向上のため」（72.2%）、「環境改善のための生活道路としての整備をするため」（69.4%）が多く个回答を得た。そのうち最も主要な項目を選択してもらう（SA）と、同様に2項目が多く个回答を得た。〔図4-2-1〕

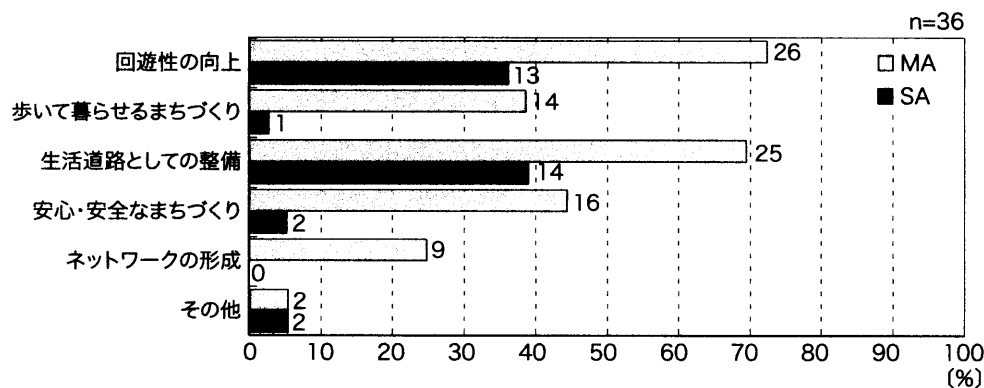


図4-2-1 整備目的

ここで、地区内の路地の計画は、「回遊性の向上」、「生活道路の整備」といった目的で路地を計画している地区が多く確認することができる。「回遊性の向上」とは、不特定多数の人を対象にした整備目的であり、「生活道路の整備」とは、地域住民を対象にした整備目的であると考えられ、両者の目的には、相反する意図があること推測される。

そこで、この2つの目的を最も主要な項目として回答した（SA）地区を抽出して、それぞれの地区の性格を示したのが表4-2-1である。

すると、「回遊性の向上」を整備目的とする地区では、中心市街地（61.5%）や歴史的市街地（46.2%）の性格をもつ地区が多く、路地を計画することで、回遊性を高めることでまちなかに賑わいが生まれることを期待し、市街地の再生を図っていることが伺える。

一方で、「生活道路の整備」を整備目的とする地区では、住宅地（57.1%）や密集市街



地（35.7％）の性格をもつ地区が多いことが分かった。これは、路地を計画することで、地域住民の路地に対する利便性を高め、生活環境を向上することを期待していることが伺え、地区の性格でみると、両者の整備目的には相反する特徴があることがいえる。

表 4-2-1 地区の特徴／整備方針

地区の特徴／整備方針	(MA)			
	回遊性の向上		生活道路整備	
中心市街地	8	61.5%	2	14.3%
歴史的市街地	6	46.2%	2	14.3%
密集市街地	2	15.4%	5	35.7%
住宅地	6	46.2%	8	57.1%
農村・漁村・山村	0	0.0%	3	21.4%
観光地	5	38.5%	3	21.4%
通り沿いの町並み	4	30.8%	0	0.0%
その他	0	0.0%	2	14.3%
該当地区数	13		14	

#### 4-2-2. 整備手法

路地の整備手法について、街環事業で路地を計画対象としている地区に対して多項目選択方式（MA）で聞いた。

すると、「歴史的環境を活かした整備」が63.9％で多く、次いで「特色のあるエリアの構築」が44.4％、「自然環境を活かした整備」が33.3％となっている。そのうち最も主要な項目を選択してもらう（SA）と、「歴史的環境を活かした整備」が特に多くの回答を得た。（55.6％）また、その他の項目の中には、「生活道路のための整備」といった主に路地の幅員を拡幅して整備をする手法をとっている地区が含まれている。〔図 4-2-2〕

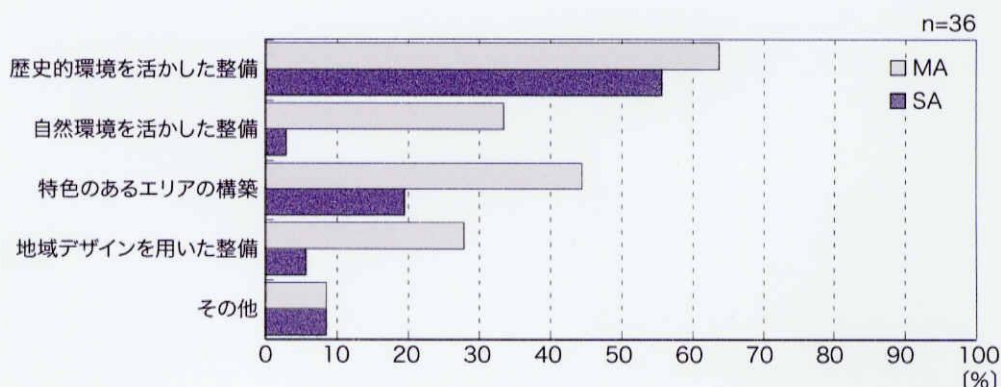


図 4-2-2 整備手法



次に、前項で取り上げた、「回遊性の向上」を整備目的とする地区と、「生活道路の整備」を整備目的とする地区を対象にして、それぞれの整備手法の特徴について表 4-2-2 で示す。

すると、「回遊性の向上」を整備目的としている地区では、ほぼ全ての地区が「歴史的環境を活かした整備」を回答しており（92.3%）、街環事業における路地整備の特徴として、「歴史的環境を活かした回遊性の向上を図るための路地整備」を整備方針で掲げている地区が多いことを取り上げることができる。

その一方で、「生活道路の整備」を整備目的にしている地区をみると、その整備手法は多様であり、それぞれの地区に見合った整備手法をとっているといえる。その中で特徴としてあげることができるのは、拡幅を主とした整備手法をとっている地区が含まれていることである。他の整備目的である地区では、この手法を用いている地区はみられず、生活道路の整備が目的とする場合において、特徴的な整備手法の一つであることが分かった。

表 4-2-2 整備手法／整備方針

(MA)				
整備手法／整備方針	回遊性の向上		生活道路整備	
歴史的環境を活かした整備	12	92.3%	4	28.6%
特色のあるエリアの構築			5	35.7%
地域デザインを用いた整備	1	7.7%	1	7.1%
拡幅を主とした整備			3	21.4%
未回答			1	7.1%
該当地区数	13		14	

### 4-3. 街環事業による路地の事業実施状況

#### 4-3-1. 路地の事業実施状況

街環事業で計画対象である合計 166 本の路地について、それぞれの事業実施状況を図 4-3-1 で示す。

全体の約 6 割の路地が事業完了あるいは今後事業完了予定ではあることが確認できた。その一方で、事業完了の見込みがない路地が全体の 33.7% を占めていることが分かった。

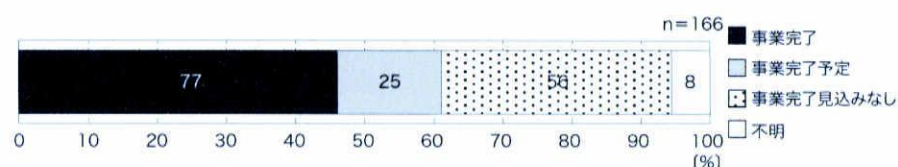


図 4-3-1 事業実施状況

#### 4-3-2. 事業完了が見込めない要因

事業完了の見込みのない路地に対して、その理由を多項目選択方式 (MA) で聞いた。

すると、それぞれの路地がおかれている状況によるというよりも地区の状況による傾向が強く、そのなかで、「路地の整備優先度が他の事業内容に比べて低いため」が 25.0% であった。また、その他の理由としては、「財政上の理由で事業を中止したため」(相模原市) (篠山市二階町通り地区)、「合併に伴い都市核での計画に変更になった」(山口市) などの回答を得た。〔表 4-3-2〕

表 4-3-2 事業見込みなしの理由

	(MA)	
	本数	割合
整備優先度が他の事業に比べて低いから	14	25.0%
公道ではないから	5	8.9%
合意が不形成であるから	7	12.5%
その他	24	42.9%
未回答	13	23.2%
該当路地数	56	

#### 4-4. 街環事業による路地の計画内容

本節では、単体レベルで街環事業における路地の計画内容について把握する。3-7 で計画対象である路地の概況についておさえたが、ここではそれらの路地が計画によってどのように変化したのかを明らかにすることで、計画内容の特徴をまとめる。

なお、街環事業で計画対象となっている合計 166 本の路地を対象にして本節はすすめる。

##### 4-4-1. 計画による路地の幅員の変化

街環事業による路地の計画において、路地の幅員がどのように変化しているかを図 4-4-1 に示す。

すると、132 本の路地が現行幅員のままで計画を行ない、34 本の路地が幅員を拡幅して計画していることが分かった。

なお、拡幅して整備する路地については、その全ての事例が、建築基準法で道路として定められている 4m 以上に拡幅する計画であることが確認できた。

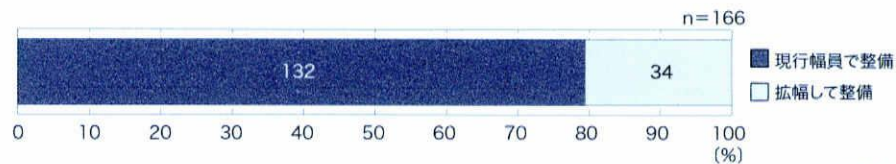


図 4-4-1 幅員の変化

##### 4-4-2. 計画による路地の土地所有の変化

街環事業による路地の計画において、路地の土地所有がどのように変化しているのかを図 4-4-2 に示す。なお、ここでは 3-7-3 で土地所有状況で不明であった路地 11 本を除く、計 155 本の路地を対象にしている。

すると、多くの路地では計画において土地所有の変化はなく、151 本の路地がこれに該当する。一方で、変化がある事例についてはごくわずかに確認することができ、その全てが里道から公道に土地所有が変化した事例であった。

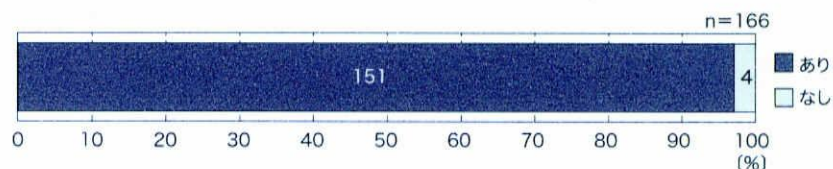


図 4-4-2 土地所有の変化



## 4-4-3. 路地の路面に関する計画内容

街環事業における路地の計画のなかで、路面に関する計画があるのかについて調べたところ、86.1%の路地が計画していることが分かった。〔図 4-4-3〕路面に関する計画は、多くの路地で計画していることから、路地の計画で最も主たる項目であるといえる。

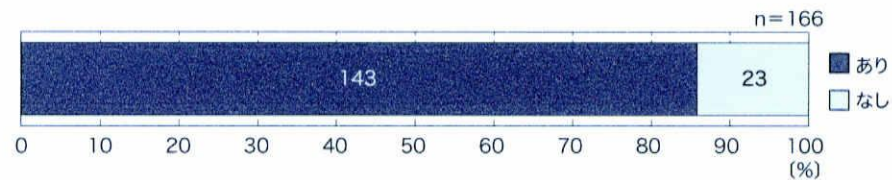


図 4-4-3 路面に関する計画の有無

路面に関する計画を行なっている事例を取り上げ、その計画内容を表 4-4-3 に示す。多くの路地で路面舗装や側溝整備がなされおり、路面舗装と側溝整備両方とも計画している路地も多く確認できた。また、その他には、透水整備（会津坂下町）といった、路面舗装の応用的なものが含まれており、それらも含めると、多くの路地では路面舗装が計画されていることが分かる。

表 4-4-3 路面に関する計画内容

	本数	割合 (MA)
路面舗装	116	81.1%
側溝整備	58	40.6%
(路面舗装+側溝整備)	(51)	
その他	26	18.2%
該当路地数	143	

## 4-4-4. 計画による路地の車両通行状況の変化

街環事業による路地の計画において、路地における車両通行の状況の変化について表 4-4-4 に示す。なお、ここでは、3-7-5 で車両通行状況が不明であった 11 本の路地を除く、計 155 本の路地を対象にしている。

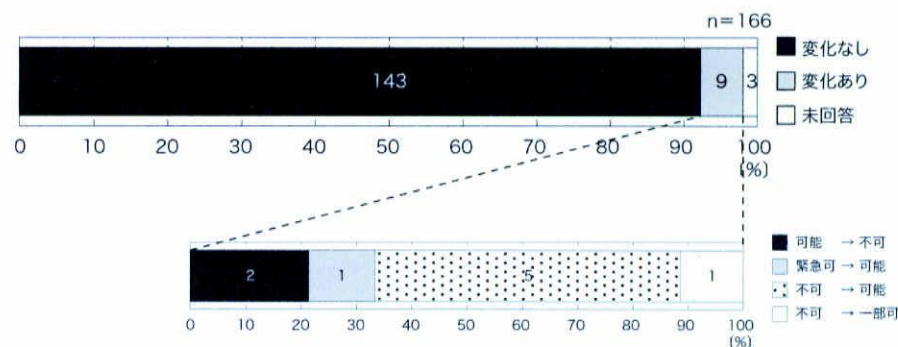


図 4-4-4 車両通行状況の変化

すると、多くの路地で計画において車両通行の状況に変化はなく、143本の路地が該当する。

一方で、変化がある事例をみると、計画により車両通行が可能になった事例が計6事例あり、これらの事例はいずれも路地の幅員を拡幅して計画されており、拡幅に伴って可能になったといえる。また、車両通行が可能であった路地が計画によって、不可となった事例も2本あった。これらの事例は、計画において現行幅員のままで計画しているが、路面舗装等の整備によって、路地を歩行者専用の道路空間として変容させることを計画した事例である。

#### 4-4-5. 路地におけるストリートファニチャーの計画内容

街環事業による路地の計画において、路地空間にあるストリートファニチャーに関する計画があるのかについて調べたところ、約3分の1にあたる55本の路地で計画していることが分かった。〔図4-4-5〕

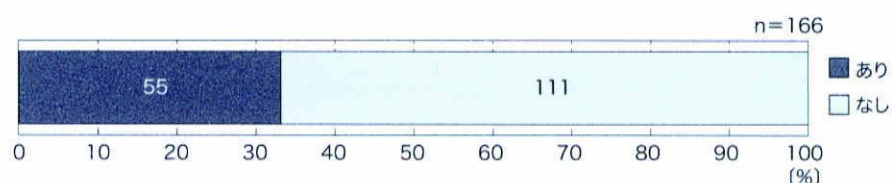


図4-4-4 ストリートファニチャーのに関する計画の有無

ストリートファニチャーに関する計画を行なっている事例を取り上げ、その計画内容について多項目選択方式（MA）で聞いたところ表4-4-5の通りであった。その中で、「街灯」に関する計画が最も多く、計画において「設置」あるいは「修景」といった手法を行なっている事例が多数確認できた。

（※「設置」は新設されたものであり、「修景」とは既存のものを新たにデザインしたものをさす。）

表4-4-4 ストリートファニチャー面に関する計画内容

(MA)			
	手法	本数	割合
街灯	設置	27	31.0%
	修景	4	4.6%
看板	設置	1	1.1%
	除去・移設	8	9.2%
電柱	修景	1	1.1%
	除去・移設	10	11.5%
サイン	設置	4	4.6%
	修景	2	2.3%
マンホール	設置	1	1.1%
ベンチ	設置	1	1.1%
防災設備	設置	2	2.3%
灯り(行灯など)	設置	6	6.9%
その他	設置	5	5.7%
	除去・移設	3	3.4%
該当路地数		55	



## 4-5. 街環事業による路地周辺の計画内容

街環事業では、路地だけではなく事業対象が多岐にわたるため、路地の周辺環境を含めた一体的な空間整備が可能とある。そこで、街環事業による路地の計画において、路地の周辺環境も合わせて街環事業によって計画しているかについて調べたところ、約半数の87本の路地で計画対象としていることが分かった。〔図4-5〕

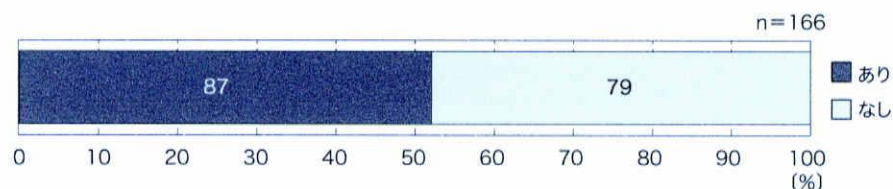


図4-5 路地周辺の計画の有無

路地周辺の計画を行なっている事例を取り上げ、その計画内容について多項目選択方式(MA)で聞いたところ表4-5の通りであった。その中で、「沿道の建物の修景」(21.8%)、「水路の修景」(21.8%)といった路地空間の景観面の質を高める空間の整備と、「他の道路との接続」(21.8%)という路地における通過交通での機能面を考慮した空間の整備が多く、多くの回答を得た。

表4-5 路面周辺に関する計画内容

	(MA)	
	本数	割合
建物の修景	19	21.8%
蔵の修景	4	4.6%
塀の修景	5	5.7%
沿道の緑化	8	9.2%
水路の修景	19	21.8%
公共施設の設置	3	3.4%
公共空間の整備	17	19.5%
他の道路との接続	19	21.8%
その他	15	17.2%
該当地数	87	

## 4-6. 整備方針に基づいた路地の計画内容の特徴

本節では、街環事業において、地区の整備方針に基づいて、それぞれの路地がどのように計画されているのかについて明らかにする。

### 4-6-1. 分析対象の抽出

整備方針に基づいた路地の計画内容の特徴をおさえるうえで、まず地区の整備方針について取り上げる。ここでは、4-2の地区別の整備目的なかで、多くの地区で整備目的としてあげられ、互いに相反する特徴をもった、「回遊性の向上」と「生活道路の整備」という整備目的に基づいた2つの整備方針を取り上げ、それぞれを〈歴史環境整備〉、〈生活環境整備〉として、個別の路地の計画の特徴を考察する。また、これまでに明らかになったそれぞれの整備方針の特徴について表4-6-1に示す。

表 4-6-1 分析対象の特徴

	歴史環境整備	生活環境整備
対象地区／路地本数	13地区 / 57本	14地区 / 48本
整備目的	まちなかの回遊性の向上	生活道路としての環境改善
主な整備手法	歴史的環境を活かした整備	拡幅しての整備
主な地区の性格	中心市街地、歴史的市街地	住宅地、密集市街地

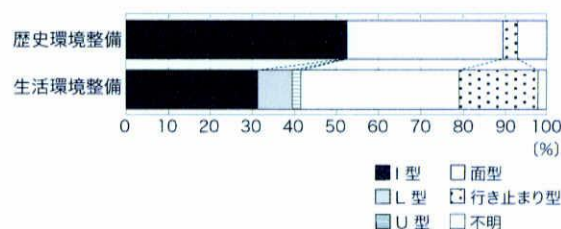
### 4-6-2. 路地の接続状況の特徴

整備方針別に、計画対象となっているそれぞれの路地の接続状況を表4-6-2に示す。

〈歴史環境整備〉の地区では、I型の路地を多く計画対象としているのが特徴としてあげられ、一方で、〈生活環境整備〉の地区では、特に特徴としてあげるものはなく、接続状況でみると多様な路地空間を計画対象としていることが分かる。これは、I型の路地は2本の街路に直線でつながり接続しているために、回遊性を高める要素を多く備えており、また見通しの効く路地であるために不特定の人が通行しやすい性格であるため、〈歴史環

表 4-6-2 路地の接続状況の特徴

		歴史環境整備		生活環境整備	
単独型	I型	30	52.6%	15	31.3%
	L型			4	8.3%
	U型			1	2.1%
面型		21	36.8%	18	37.5%
行き止まり型		2	3.5%	9	18.8%
不明		4	7.0%	1	2.1%
該当路地数		57		48	





境整備〉では、多く計画対象になっているといえる。また、整備方針別で行き止まり型の路地を比較してみても、通過交通としての機能をもたず、住民が利用する多いために、〈歴史環境整備〉では少なく、〈生活環境整備〉ではいくつかの事例を確認することができる。

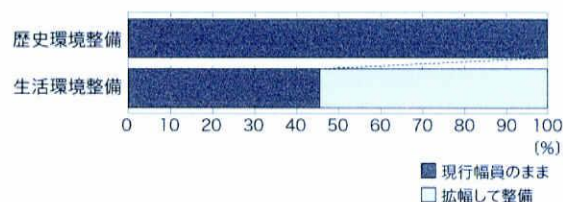
#### 4-6-3. 計画による幅員の変化の特徴

整備方針別に、計画によるそれぞれの路地の幅員の変化を表 4-6-3 に示す。

すると、〈歴史環境整備〉では、全ての路地が現行幅員のままで計画していることが分かった。一方で、[方針 B] では、半数以上の地区が拡幅して整備することを計画していることが分かった。4-4-1 において、全ての計画対象である路地のなかで「拡幅して整備」に該当する路地は 34 本と確認できたために、拡幅して整備を行なう路地の多くは、生活道路としての整備することが目的であるといえる。

表 4-6-3 路地の幅員の変化の特徴

	歴史環境整備		生活環境整備	
現行幅員のまま整備	57	100.0%	22	45.8%
拡幅して整備	0	0.0%	26	54.2%
該当路地数	57		48	



#### 4-6-4. 計画による車両通行状況の特徴

整備方針別に、それぞれの計画後の車両通行の可否について表 4-6-4 に示す。

前項の幅員の変化とも関連し、〈歴史環境整備〉では、現行幅員のままで計画されていることから、車両通行ができない路地が多く、歩行者が安全に歩けるような路地を計画していることが分かる。

一方で、〈生活環境整備〉では、一部は幅員を拡幅して計画している路地が多いことから、車両通行ができる路地が多きことが特徴としてあげることができる。

表 4-6-4 路地の車両通行状況の特徴

	歴史環境整備		生活環境整備	
車両通行 可能	16	28.1%	36	75.0%
緊急車両のみ 可能	1	1.8%		
車両通行 不可	34	59.6%	12	25.0%
車両通行 不可 一部可能	6	10.5%		
該当路地数	57		48	



## 4-6-5. 路地周辺の計画の特徴

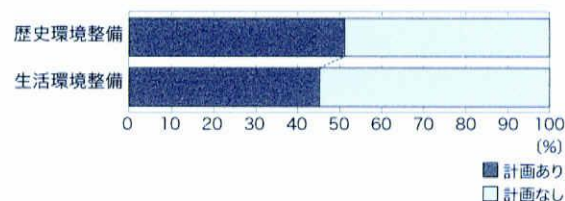
整備方針別に、それぞれの路地の周辺の計画内容について表 4-6-5 に示す。すると、〈歴史環境整備〉と〈生活環境整備〉ともに、路地周辺の計画は、約半数の路地で計画されていることが分かった。

さらに、その計画内容をみると、〈歴史環境整備〉では、「建物の修景」(33.3%)、「水路の修景」(56.7%)、「他の道路との接続」(33.3%) などが多く計画されていることが分かり、回遊性を高める目的のもと、路地そのものも建物や水路の修景によって魅力的な空間となるように計画していることが特徴としてあげることができる。

一方で、〈生活環境整備〉では、「沿道の緑化」(31.8%)、「公共空間の整備」(54.5%) が多く計画されていることが分かった。沿道を緑化は、単に路地空間の質を高めるだけではなく、住民同士が維持管理をしていくことで、コミュニティを育むことにもつながることが考えられる。また、生活道路として路地を整備し、合わせて公共空間も整備することで、より地域住民のコミュニティを高めることになるといえ、地域住民の視点であることがいえる。

表 4-6-5 路地周辺の計画の特徴

	(MA)			
	歴史環境整備		生活環境整備	
建物の修景	10	33.3%	1	4.5%
蔵の修景	4	13.3%	0	0.0%
塀の修景	3	10.0%	1	4.5%
沿道の緑化	1	3.3%	7	31.8%
水路の修景	17	56.7%	0	0.0%
公共施設の設置	2	6.7%	1	4.5%
公共空間の整備	4	13.3%	12	54.5%
他の道路との接続	10	33.3%	6	27.3%
その他	1	3.3%	0	0.0%
対象あり地区数	30	52.6%	22	45.8%
対象なし地区数	27	47.4%	26	54.2%
該当路地数	57		48	



#### 4-7. 街環事業による路地整備の課題

本節では、街環事業による路地整備の成果として、整備を通して明らかになった課題についてまとめる。ここでは、街環事業において路地を計画している計36地区を対象にしている。

これら一連の路地整備を通して、どのような課題があるのかを明らかにするため、路地の整備を計画するにあってどのような課題があったのかを多項目選択方式(MA)で聞いた。

すると、「住民間の合意形成を図ること」が80.6%で最も多く、次いで「地域に合うデザインを選択すること」(50.0%)、「安全性・快適性を保証すること」(63.9%)が課題としてあげられた。そのうち最も主要な項目を選択してもらう(SA)と、「住民間の合意形成を図ること」が58.3%で最も多かった。また、「特に問題はない」とした地区は少数であった。〔図4-7-1〕

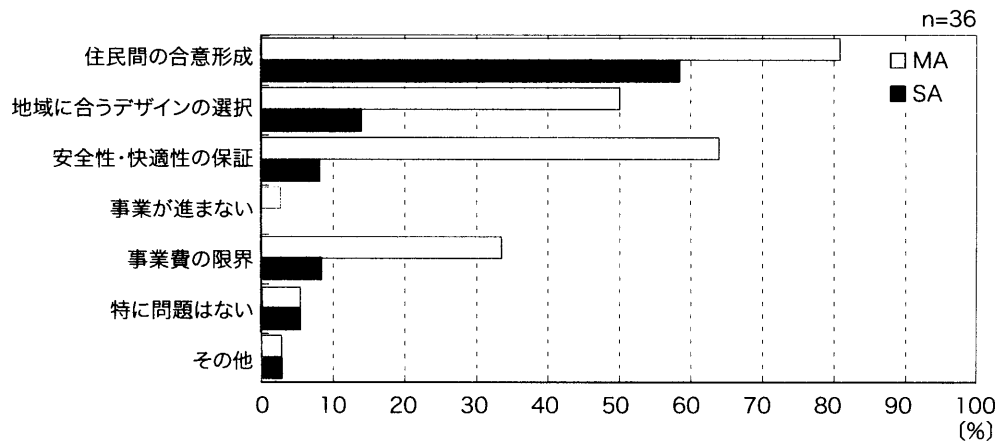


図4-7-1 路地整備の課題



ここで、路地整備が検討され始めてから事業完了に至るまでの一連のプロセスを図4-7-2に示す。

街環事業における路地整備は、その過程によって検討段階、計画段階、実行段階の3つに大きく分けることができる。検討段階では、整備に向けて抽出した課題のもとに、整備目的が定められ、地区内の路地のなかで整備する路地が選定される。整備方針の策定の後、国土交通大臣に承認を得るまで、住民の合意を得るための話し合いが行なわれる。合意形成が図ることができれば、路地の計画内容をつめる段階に移行する。ここで、路地整備の詳細の計画が話し合い等で決まり、同時に事業完了後の維持管理についても取り決めが計画される。その後、事業化に向け、他の地区内の事業との進行具合等と調整をつけながら、また事業費をうまく確保するなどの取組みを進めることによって、路地の整備が事業完了に至る。

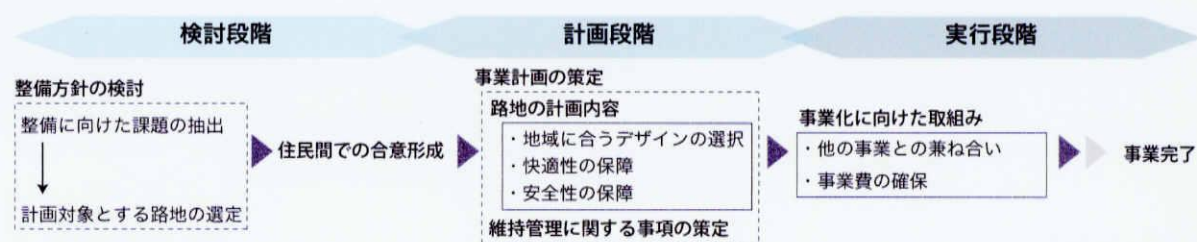


図 4-7-2 路地整備のプロセス

路地整備のプロセスでみると、検討段階から計画段階にかけての住民間での合意形成を図ることという初期段階の項目が最重要課題としてあげられた。これは、計画、実行段階に移る前段階であることから、路地整備の手法を問わずあらゆる場面で課題になるといえる。住民間で合意形成が図ることができれば、事業も完了する可能性が大きくなるといえる。

#### 4-8. 街環事業による路地整備の効果

本節では、街環事業による路地整備の成果として、整備を通して明らかになった効果についてまとめる。

路地の整備を通して明らかになった効果について多項目選択方式（MA）で事業が完了している地区のみに聞いた。（※ 事業が完了している地区は36地区中27地区。）

すると、「特徴的な街路景観を形成することができた」が40.7%で最も多く、次いで「シンボルロードを創造することが出来た」（37%）、「地域コミュニティに寄与している」（29.6%）、が路地を整備して明らかになった効果としてあげられた。また、その他には、路地の幅員を拡幅して整備した事例として、「自動車を自宅敷地まで乗り入れることができ、地区外に借家していた人が地区内に戻ってきた」（姫路市）などの回答を得た。

また一方で、「特別な効果は表れていない」を回答した地区は少数であり、街環事業で路地を計画することで一定の成果をあげているといえる。〔図4-8〕

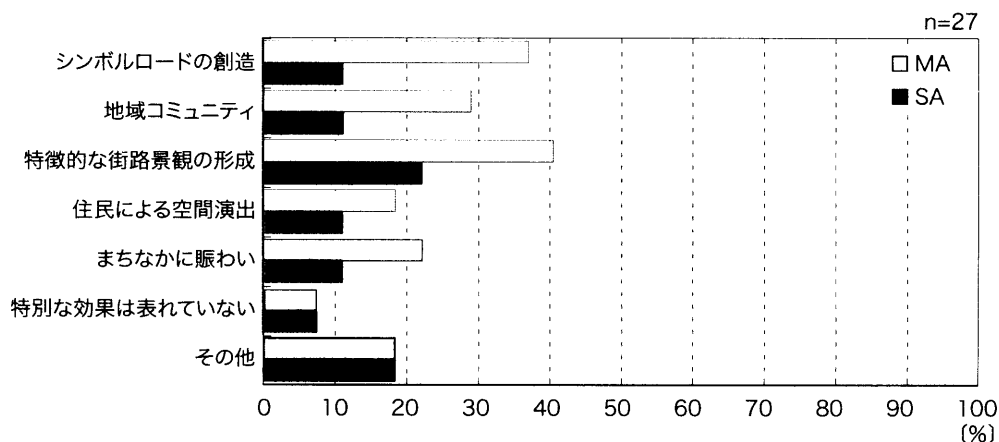


図4-8 路地整備の効果

ここで、整備方針別に、路地整備を通しての効果を表4-8に示す。

〈歴史環境整備〉では、「シンボルロードを創造することができた」（60.0%）、「来訪者が増えまちなかに賑わいをもたらした」（60.0%）が多く回答があった。回遊性の向上という整備目的のもとで、まちなかに賑わいが生まれ、路地もシンボルロードとして、一つの回遊拠点として位置づけることができたことが確認でき、整備が有効であったことが明らかであるといえる。

一方で、〈生活環境整備〉では、「特徴的な街路景観を形成することができた」（55.6%）が多く回答があった。生活道路としての整備した成果として、単に機能面での改善がされただけでなく、景観面においてもより向上するような効果があることが明らかになっ

た。また、その他には、路地の幅員を拡幅して生活道路として整備した事例でも有効な効果を確認することができた。

表 4-8 整備を通しての効果の特徴

(MA)

	歴史環境整備		生活環境整備	
シンボルロードの創造	6	60.0%	2	22.2%
地域コミュニティ	3	30.0%	3	33.3%
特徴的な街路景観の形成	3	30.0%	5	55.6%
住民による魅力的な空間演出	3	30.0%		
来訪者が増えまちなかに賑わい	6	60.0%		
特別な効果は表れていない	1	10.0%		
その他			4	44.4%
該当地区数	10		9	
事業継続中	3		5	
全地区数	13		14	

## 4-9. 小結

本章では、街環事業による路地の計画について、地区毎の路地の整備方針を把握し、個別の路地の計画内容について明らかにすることで、その特徴をとらえることができた。

そのなかで、回遊性の向上を図る地区と生活道路として整備する地区では、それぞれの整備手法や個別の路地の計画内容に特徴があり、互いに相反している性質をもっていることが確認することができた。よって、街環事業の路地整備には、これら2つの方向性があることがいえる。〔表 4-9〕

また、それぞれの方向性のもとで、路地整備を通しての課題や効果を示すことによって、街環事業による路地整備の成果についても明らかにすることができた。

表 4-9 路地の整備方針別の特徴

		歴史環境整備	生活環境整備
対象地区／路地本数		13地区 / 57本	14地区 / 48本
整備目的		まちなかの回遊性の向上	生活道路としての環境改善
主な整備手法		歴史的環境を活かした整備	拡幅しての整備
主な地区の性格		中心市街地、歴史的市街地	住宅地、密集市街地
計画内容	接続状況	Ⅰ型の路地	多様に分かれる(行き止まりを含む)
	幅員	全てが現行幅員のまま	半数が拡幅して整備
	車両通行	不可	可
	路地周辺	建物や水路の修景、街路と接続	沿道の緑化、公共空間整備
整備効果		まちなかに賑わいが生まれる	特徴的な街路を形成



---

## 第 5 章

---

### 路地の活用を実現するための条件

---

- 5-1. 本章の目的
- 5-2. 路地活用の必要性
- 5-3. 路地を活用しないとする要因
- 5-4. 路地活用に向けた取組み
- 5-5. 路地活用に伴う建築物の更新のあり方
- 5-6. 小結

### 5-1. 本章の目的

本章では、4章で扱った街環事業によって計画した路地のうち、路地を活用するとした計画事例を抽出し調査対象として、路地の活用を実現するための条件を明らかにすることを目的とする。

なお、ここでいう「路地の活用」とは、

路地の幅員を変えずに整備を行い、利用していくこと

を指す。

図5-1に示すように、路地の活用を実現するための要因としては、路地活用を必要とするニーズと、路地活用を可能にする条件があり、両方の要因がかさなった場合に、路地の活用が実現すると考えられる。それ以外の片方の要因のみしか満たしていない場合などでは、計画の対象とはならない路地であったり、拡幅するなどして路地を改善する計画になると考えられる。

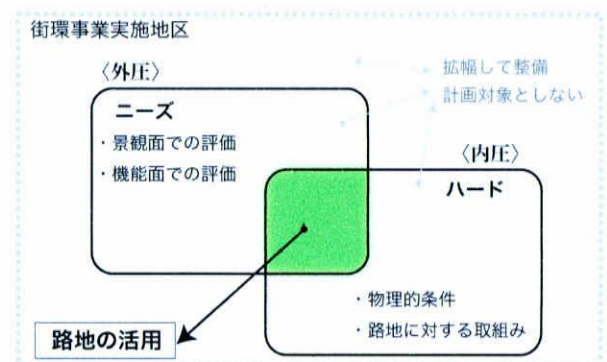


図 5-1 路地を活用できる要因

そこで本章では、これら二つの側面から探ることで、路地の活用が実現できる条件を示すこととする。

路地活用を必要とするニーズとしては、主に、街環事業で計画する際に、路地をどのように評価して活用したのかを明らかにすることによって、路地活用の必要性を示す。

路地活用を可能にする条件としては、路地を活用することが可能な物理的条件や代償措置をまとめることで示す。つまり、路地が狭小な道路であるが故に抱える根本的な課題に対して、どのように克服しているのか、どのような条件であれば問題がないのかを明らかにする。現在の建築基準法において道路が4m必要であるという理由としては、①防空・防火といった防衛・消防活動を行なうにあたって支障を減ずること（消防ポンプ車の出入り、4mプラス任意のセットバックにより5mが確保できれば延焼防止に効果がある）、②自動車の発達による交通状の問題への対処（自動車の対面交通を可能とする）、③保健衛生の向上、といった三つ観点がある。これらのうち、本研究では防災面に関する取組みについて取り上げ、路地を現行幅員のままで活用することを可能にする条件をまとめる。

## 5-2. 路地活用の必要性

本節では、路地を活用する要因の外圧として、路地を活用しようとする場合において、路地はどのように評価のもとで計画されているのか、路地に求められるニーズを探る。

### 5-2-1. 路地を計画する際の評価

前章で扱った街環事業で計画対象となっている合計 166 本の路地に対して、街環事業で計画するにあたり、路地の空間をどのように評価したのかを聞いた。

すると、「路地空間を活用していく」という評価の路地が 128 本、「路地としての空間条件に問題があるので、改善すべき」という評価の路地が 38 本であった。街環事業で計画する際に、路地を活用していくと評価したものが全体の 77.1%を占めていることが分かった。〔図 5-2-1〕

なお、ここでいう「改善」とは、主に路地の幅員を拡幅して、路地の欠点である災害時の危険性や不衛生な環境を改善することを意味している。このように評価する要因については、5-3 で扱う。

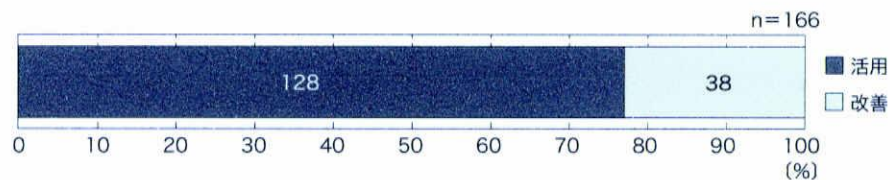


図 5-2-1 計画する際の路地の評価

### 5-2-2. 路地を活用すると判断した理由

前項で、「路地空間を活用していく」と評価した128本の路地に対して、そのように評価した理由を多項目選択方式（MA）で聞いたところ図5-2-2-1のようになった。

路地を活用する理由としては、「周辺住民の生活道路として利用されているため」が69.5%で最も多く、次いで「良好な景観を有した路地空間であるため」（53.9%）、「外周道路と連結しているため」（50.8%）が多くあがった。そのうち、最も主要な項目を選択してもらう（SA）と、「良好な景観を有した路地空間であるため」（37.5%）、と「周辺住民の生活道路として利用されているため」（32.0%）が多くあがった。

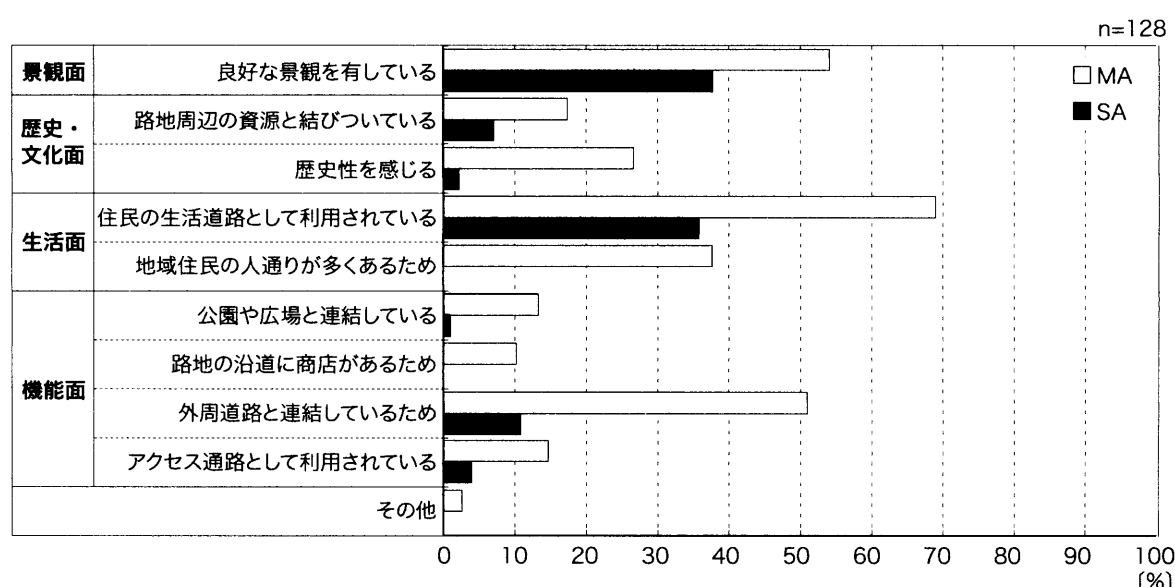


図 5-2-2-1 路地を活用する理由

ここで、理由となる評価基準は、景観面、歴史・文化面、生活面、機能面という要因に分類することができる。

景観面とは、沿道の建物や自然要素により路地が良好な景観を有していることにより、路地を活用しようとする要因である。歴史・文化面とは、地域の歴史性を感じるものであることや、古くからある水路等の地域資源に結びついていることから、路地を活用しようとする要因である。生活面とは、地域住民の生活につながることから路地を活用しようとする要因である。機能面とは、特定の施設（公園・寺院など）のアプローチ空間であったり、他の街路と接続しているなど通行機能の利便性が高いことから、路地を活用しようとする要因である。

以上のように評価指標を分類して、図5-2-2-1をみると、路地を活用しようとする要因としては、主要な回答（SA）でみると、景観面と生活面によるものが多いことが分かり、これらは路地を活用するときの主要因であるといえる。



次に、路地を活用する必要性として、それぞれの要因がどのように重複しているかについて示す。1本の路地に対する多項目選択（MA）での回答を、要因別にまとめたものが表5-2-2である。

みると、要因の重複については、どの路地においても複数の要因が重なっていることが分かり、特定の要因間で結びつきが強いものはなかった。また、景観面の要因をあげる路地に関しては、評価として景観面の単独をあげるのではなく、必ず他の何らかの要因と重複していることが分かった。

以上まとめると、路地の活用が起こっている要因としては、景観面と生活面に主となる要因としてあげることができたが、実際には、路地の活用には多様な要因が重複した結果、路地を活用する必要があるとみなしていることが明らかになった。

表 5-2-2 活用する要因の重複

		(MA)			
		景観面	歴史面	生活面	機能面
景観面	69	—	39	45	32
歴史面	43	39	—	20	20
生活面	89	45	20	—	57
機能面	76	32	20	57	—

注) 数値は路地の本数

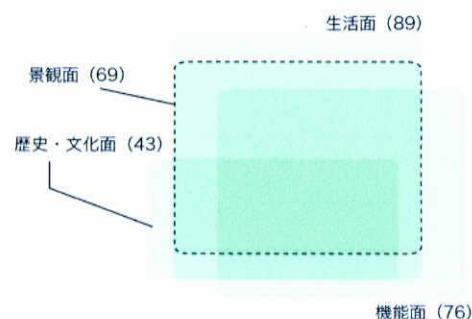


図 5-2-2-2 要因の重複

### 5-2-3. 今後活用が検討されている路地の必要性

本項では、街環事業において計画対象としない路地のうち、これから路地を活用することを検討している地区に対して、どのような判断基準の下で、活用する路地を選定するかを多項目選択方式（MA）で聞いた。なお、これらの地区は、3-8-2のなかで、「積極的に保全することを検討している」、「保全する路地と改善する路地の両方で検討している」という活用方針を回答した計15地区を対象にしている。

表5-2-3をみると、「歴史を感じるなどの地区の個性が表現された路地」（73.3％）がほとんどの地区で活用するとする判断基準として回答を得た。他には、「周辺環境を含めた空間条件が良い」（33.3％）や「伝建地区や城下町地区であるため」（26.7％）といった判断基準があげられ、周辺環境と一体的に路地を残していき、歴史的な環境を守っていく方針であることが分かった。

[表 5-2-3]

表 5-2-3 活用する判断基準

(MA)		
	地区数	割合
人通りの多い路地	1	6.7%
空間条件が良い路地	5	33.3%
地区の個性が表現されている路地	11	73.3%
住民の意思がまとまった路地	4	26.7%
伝建地区・城下町地区	4	26.7%
特に判断基準はない	0	0.0%
その他	3	20.0%
全地区数	15	



### 5-3. 路地を活用しないとする要因

本節では、路地を活用することと対照的に、路地を保全しない事例を取り上げ、それらの要因を明らかにして、対照的な側面から路地活用の必要性を探る。

ここでは、計画の対象であるなかで、改善することを目的とする路地と、計画の対象外である路地を対象にする。

5-2-1において、街環事業により、路地の抱える問題を改善するために主に拡幅して整備すると評価した38本の路地を対象にして、路地を改善すると評価した理由を多項目選択方式（MA）で聞いたところ図5-3-1のようになった。

路地を改善する理由としては、「災害時に危険を伴うため」（89.5%）、「車両通行ができないため」（76.3%）が特に多くの回答を得た。これらは、先述しているように、一般的に路地が抱える負の側面として課題にあげられていることであり、街環事業においても、こうした課題を抱えている路地は、改善して計画することが確認できた。

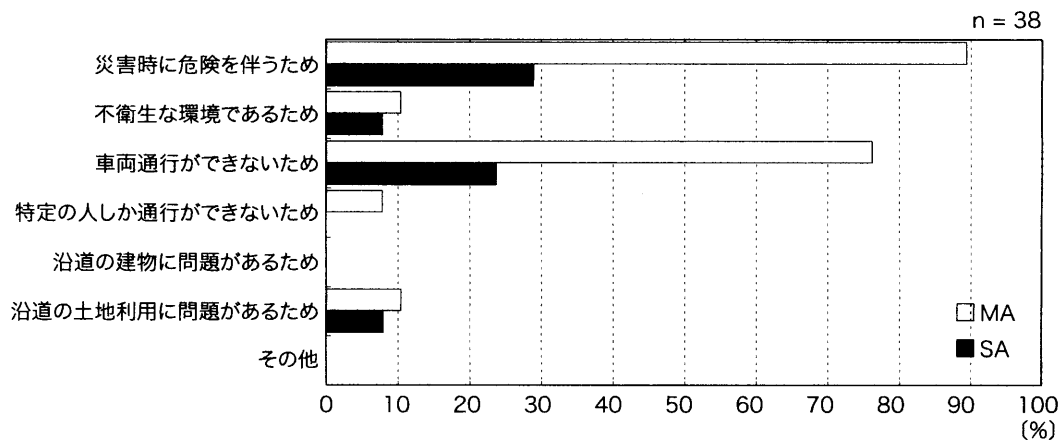


図 5-3-1 路地を改善する理由

また、3-8-1において取り上げた、街環事業において路地を計画対象としない理由では、現状に特に問題がなく、街環事業で扱ったとしても決して効果が期待できないような路地であるからだとするものが多いことが確認できた。つまり、街環事業で路地を計画するのは、何らかの問題（目的）があり、効果が見込めるからであり、それ以外は計画せずに放置している状況にある場合が多い。

そのなかで、一般的に路地が抱える課題が著しく問題視された路地に関しては、計画において改善する手法がとられる。よって、活用すると評価する要因と改善すると評価する要因の違いは、一般的に路地が抱える課題は少なからずどの路地も備えてはいるが、活用する路地には、景観面や機能面といった何らかの活用することを必要とする要因を含んでいるからであり、路地が抱える課題については、他の面で代償措置をとるなどしているといえる。

## 5-4. 路地活用にに向けた取組み

本節では、路地を現行幅員のままで活用する際に、災害時における路地の危険性に対してどのような代償措置によって、路地における安全性を保障しているのかについて明らかにし、路地の活用が可能である条件を示す。また、それらの取組みを特に必要としない場合を取り上げ、それらの路地の物理的条件を明らかにすることで、路地を活用できる内圧の要因をまとめる。

### 5-4-1. 実施している防災的な取組み内容

前章で取り上げた、街環事業で路地を扱っている合計36地区のうち、路地を活用した事例がみられた地区に対して、路地における防災面に関して、実施している取組みについて、自由記述方式で聞いた。〔表 5-4-1-1〕

表 5-4-1-1 実施している取組み

手法	内容
ハード	一部を4mに拡幅し、緊急車両等の通行を確保する
	他の既存の幅員のある道路とのネットワーク化をはかる
	路地内の電柱・電線の地中化
設置	防火用水及び消防水利の確保
	消火栓の設置
	夜間フットライト16基設置
	街灯(防犯灯)の設置
	消防用空地の確保
	用水路を利用した防火用水の確保
	道路内に防火水槽が設置されているため、その施設を活用した通路の整備を計画
ソフト	河川への消防水利用扉の設置
	地区内での防災訓練の実施

これらの回答された防災面に関する取組み内容をまとめると、ハード、設置、ソフトといった手法に分類することができる。

ハードによる手法は、主に消防車等の緊急車両が街区内に進入できるように、一部の路地では幅員を確保して、活用する路地についても防災面を保障するといったものである。設置に関する手法は、消火栓や街灯などを設置したり、周辺の用水路を利用するといったものである。ソフト面では、防災訓練などの実施といったものが回答としてあげられ、これらの手法を用いることで、路地における防災面での安全性を保障していることが分かった。

さらに、これらの実施している取組みは、フットライトの設置といった街環事業による

路地の計画で、一体的に整備してしまった取組みと、用水路を利用した防火用水の確保というような、街環事業の計画にともなった取組みではなく、従来から行なっている取組みがある。

また、奈良県の今井町等の伝建地区に指定されているところでは、木造建築物が多いために地区全体で防災計画が策定されているところが多い。基本的には、この防災計画において地区全体の防災面について保障しているために、必然的に路地における防災面についても保障されることになる。なお、本調査のなかで対象にあがる伝建地区の防災計画の策定状況は、表 5-4-1-2 の通りである。

表 5-4-1-2 防災計画策定状況

地区名	策定状況
橿原市 今井地区	策定済み
富田林市 寺内町地区	策定中
内子町 内子地区	策定済み

#### 5-4-2. 検討されている防災的な取組み内容

本項では、街環事業において計画対象としない路地に対する活用方針（3-8-2）のなかで、「積極的に保全していこうと考えている」、「保全していく路地と、改善していく路地の両方で活用していこうと考えている」という活用方針を回答した合計 15 地区に対して、現在、路地における防災面での代償措置として検討している取組みについて多項目選択方式 (MA) で聞いた。〔表 5-4-2〕

その中で、「現段階では具体的な取組みを考えていない」が、40.0%と多く、路地を活用するという活用方針は決まっていますが、現段階では実現に向けた取組みについては具体的に検討されていないのが実状であることいえる。

一方で、検討している取組みとして回答を得たものは、「消防設備の設置」（33.35%）や、「建築の耐火性・防火性の向上」（26.7%）といった代償措置が多く検討されていることが分かった。

表 5-4-2 検討されている取組み

(MA)

	地区数	割合
建築の耐火性・防火性の向上	4	26.7%
避難のためのサイン計画	2	13.3%
行き止まり箇所の通り抜け可能	0	0.0%
消防用空地の確保	1	6.7%
消防設備の設置	5	33.3%
他の路地で幅員確保してネットワーク	1	6.7%
現段階では具体的な取組みを考えていない	6	40.0%
その他	1	6.7%
全地区数	15	

### 5-4-3. 路地活用を実現する防災面の取組み

街環事業の計画における路地活用の事例で、実施されている防災面での取組みと、これから路地活用することが方針である事例で、検討されている防災面の取組みをまとめると表 5-4-3 のような結果を得た。

抽出された事例によって、ハード、設置、ソフトといった手法が抽出され、さらにそのなかでハードの手法においては、路地からアプローチする手法と、沿道の建築からアプローチにする手法に分けることができる。また、設置による手法においては、主に、消火を目的にする手法と避難を目的にする手法に分けることができる。

表 5-4-3 防災面での取組み

手法		取組み内容	実施地区	検討地区
ハード	路地	他の幅員のある道路とのネットワーク化	2	1
	建築	電柱・電線の地中化 建築の耐火性・防火性の向上	1	4
設置	消火	消防用空地の確保	1	1
		防火水槽を設置	1	
		消火栓の設置	1	5
	避難	街灯(防犯灯)の設置	2	
		用水路を利用した防火用水の確保 避難のためのサイン計画	1	2
ソフト		地区内での防災訓練の実施	1	

これら路地における防災面の取組みは、どれか一つでも満たしていれば充分であるというものではなく、設置やソフトに関する取組み内容は、ハードに関する取組みは道を広げたり、建物の改修といったもので何らかのかたちで個人の権利にかかわるため、実現するには困難を極めるために、それを補完する役割を果たしている側面もあるといえる。しかし、設置面だけで防災面を十分に保障できる場合もあり、それは路地の表通りとの接続の仕方や、沿道の建物の接道の仕方の違いといった物理的な条件によって決まる。〔図 5-4-3〕

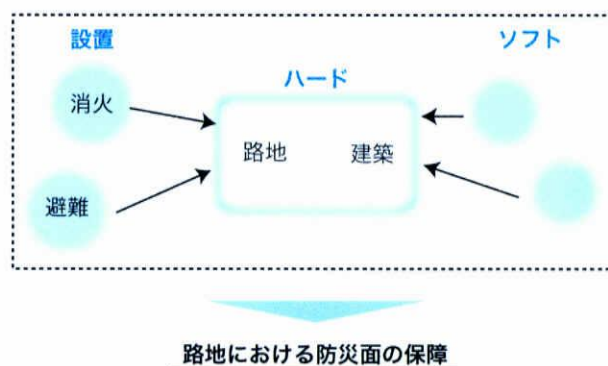


図 5-4-3 防災面の取組みのまとめ



#### 5-4-4. 取組みを必要としない物理的条件

防災面でみた路地活用に向けた取組みについて、最後に、それら保障するような取組みを必要としない場合について、その対象となる路地の物理的条件について明らかにする。具体的にあげると、路地が災害時に危険である理由は、幅員が狭いことで、緊急車両が通行できない、建物間で延焼する可能性がある、閉ざされた袋路状では避難に問題がある、といった課題である。ここでは、それらの課題に対して、代償措置を必要としない場合の物理的条件を示す。

ここでは、5-4-1において、路地を活用する事例がある地区に対して、防災面での代償措置について聞いたが、そのなかで必要がないとした事例を抽出して、その物理的条件をまとめる。

##### (1) 接続の仕方

緊急車両の通行ができない、避難の上で問題があるということに対しては、路地と表通りの接続の仕方によっては、防災面での代償措置を必要としない。これらの条件をみたとす代表例について図を用いて示す。なお、接続状況の分類については、3-7-6において扱った通りである。

まず、避難に関しては、二本以上の街路に接していれば、二方向の避難が可能であり、これを満たすのは通り抜け型の路地である。〔図 5-4-1-1〕

一方で、緊急車両が通行できないといった問題に対しては、「防災面については、路地延長が短く、他の道路で対処できるため特に考慮していない。」（竹田市）としているように、表通りから、路地に接する全ての住戸に対する災害活動が可能である必要があり、これを満たすのは、単独型の路地である。〔図 5-4-4-2〕

これらの代表例で示すように、本調査で抽出できた事例は全てがⅠ型であり、さらに比較的路地



図 5-4-4-2 事例 竹田市

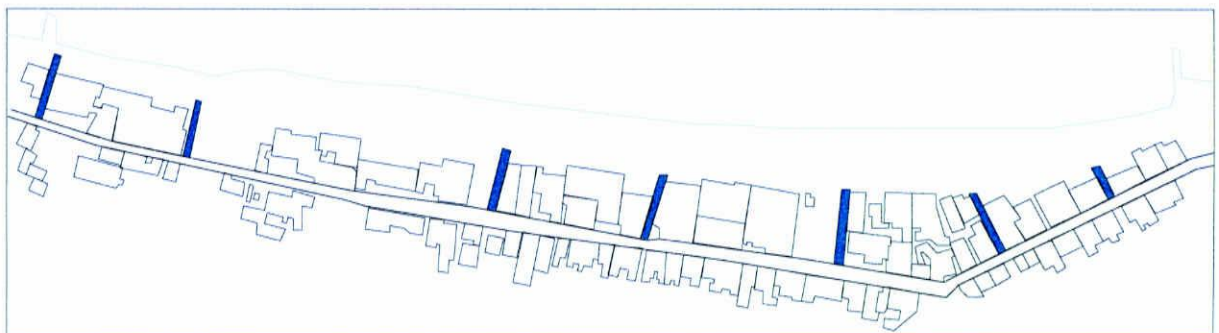


図 5-4-4-1 事例 伊勢市二見



の延長が短いものが、防災面での代償措置を必要しない物理的条件であるといえる。しかし、他の単独型であるL型やU型の路地も条件によっては、これらに該当すると考えられる。

## (2) 建物と路地のの接道の仕方

建物の延焼に関しては、路地に対する接道の仕方によっては、代償措置を必要としない。つまり、建物が路地に接することなく、前庭など建物と路地の間に隙間となる空間がある条件においては、建物の延焼という問題は除くことができる。〔図 5-4-4-3〕

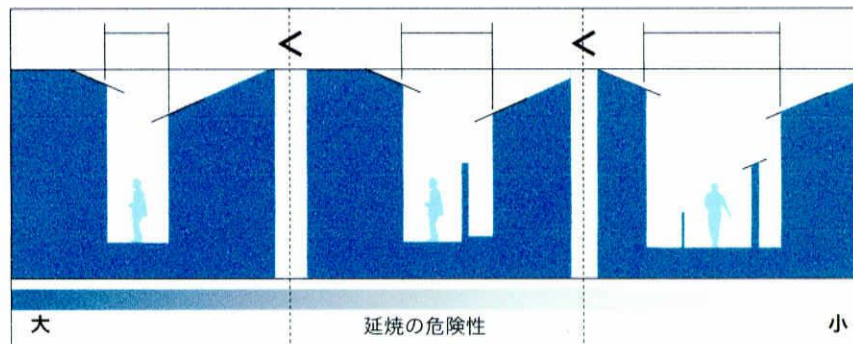


図 5-4-4-3 建物と路地の接道の仕方

なお、本調査では、建物の延焼に関する代償措置は抽出できなかったが、奈良の今井町では、路地の沿道の建物を漆喰壁で防護し、窓などの開口部を設置しないといった対策が取られており、建物間の延焼を防いでいる。〔図 5-4-4-4〕



図 5-4-4-4 事例 今井町

### 5-5. 路地活用にもなう建築物の更新のあり方

路地の活用を実現するための条件を満たし、街環事業において路地を整備したとしても、その空間を継続的に活用するには、路地の沿道にある建物の更新のあり方が重要となる。つまり、2章のなかでも示したように、路地のような4mに満たない道路では、現在の建築基準法のもとでは、接道義務や2項道路の後退問題が絡んでくる。また、そうでなくても、路地に対する建築のしつらえが変化することにより、路地空間の印象も大きく変わることから、沿道の建築物の更新方法は、路地の活用を続けていくことに影響がある。

そこで本節では、継続した路地活用を可能とする条件として、沿道の建築物の建替えが生じた場合、どのような措置を取ることにしているのかを明らかにする。

まず、ここで対象となる路地は、路地にのみしか接していない住宅、いわゆる既存不適格な住宅が存在している路地であり、沿道の建築物の建替え時に、接道条件を満たせていない、2項道路として後退しなければならない状況にあることを前提にしている。これらの状況にあてはまらないのは、建築道路として満たしている道路にも接している場合などで、これは防災面での代償措置を必要としない場合の物理的条件と等しい。また、建築基準法の42条は、都市計画区域及び準都市計画区域内に限り、適用されるものであり、都市計画区域外の地域の場合も対象には含まれない。

先述した、前提条件のもとで、街環事業による路地の整備についてみると、現行幅員のまま整備した事例と道を拡幅して整備した事例がある。

拡幅して路地を整備する事例についてみると、街環事業で路地を整備する際に、沿道の建築物を建替え、あるいは住民による任意の用地買収などにより塀等を除去するなどの手法を用いて、路地を共有する住民間の総意のもとで整備が行なわれる。

一方で、現行幅員のままで路地を整備している事例については、当面、路地の沿道にある建築物の建替えは起こらないものと想定して、路地の事業に着手しており、決して、街環事業で路地を活用することは、路地の幅員をそのまま残すことを制度的にも認めているわけではない。また、2項道路としての指定そのものも、建築の建替え時による義務であり、道路を築造しなければならないという義務ではないことから、街環事業で路地を活用するだけでは、沿道の建築物には影響は及ばない。

以下、建築物の更新に関するルールの一部をあげる。

### （１）地区の景観協定に基づいた建替え

街環事業を実施している地区では、町並みの調和を図るために景観協定を締結していることが多い。したがって、地区内の建物の建替えに関しては、協定内のルールに従い、建替えが行なわれる。しかし、その協定内で定められているのが、建築意匠の統一だけであるのか、町並みを守るために、建替えの位置にまで言及しているのかは築によって様々である。

### （２）伝建地区における建替え

伝建地区等の町並みを保存が前提であるところは、建替えはなく保全・改修が行なわれていくであろうし、建替えが起こっても、建物の設えは守られるために路地の空間は変わらない。また、景観法における景観重要建造物と指定することで、建築基準法 43 条の接道義務や同法 44 条の道路における建築制限の緩和が可能となるために、路地に連なる建物が景観重要建築物である場合も、路地空間が保たれることになる。

## 5-6. 小結

本章では、路地の活用を実現するための要因として、内圧と外圧に大きく二つに分けて分析を行なった。

路地の活用を必要とする要因では、景観面、歴史・文化面、生活面、機能面という要因によって路地を活用することが必要であるとされており、また、それらの必要性が重なり合うことで、路地の必要性が高まることが分かった。また、これから路地を活用しようとする場合の考察から、地区の歴史的な環境を保全していくという理由など、地区全体でみたときに路地活用を必要とすることがあることが分かり、路地活用の必要性には、個々の路地の視点と地区レベルでの視点があるといえる。

路地の活用を可能にする条件として、防災面での取組みは、ハード、設置、ソフトといった手法によって路地における災害時に対する安全性を保障していることが分かった。また、継続した路地活用を可能としていくためには、街環事業における整備だけではなく、地区内で、建築物に対するルールを設けることで、沿道の建築物の更新のあり方を操作することができる。

---

## 第 6 章

---

### 分析対象地区における路地活用の検証

---

- 6-1. 本章の目的
- 6-2. 分析対象地区の概要
- 6-3. ヒヤリング調査の概要
- 6-4. 福島宿地区における路地活用
- 6-5. 地区全体の環境整備における路地整備の位置づけ
- 6-6. 路地活用を通しての成果
- 6-7. 路地活用を実現するための条件
- 6-8. 小結



## 6-1. 本章の目的

本章では、分析対象地区において路地整備の有効性について検証する。本研究では、分析対象地区として長野県木曽郡木曽町（旧 木曽福島町）福島宿地区を選定し、街環事業による路地整備の計画について、その目的と内容を照らし合わせ、またヒヤリング調査を通して明らかになった路地を整備してからの変化をあげることで、街環事業による路地整備の影響を検証することを目的とする。

また、路地を活用するにあたり、実現するための条件を明らかにして、実際の環境整備の現場ではどのような取組みが行なわれているかを考察する。

## 6-2. 分析対象地区の概要

### 6-2-1. 木曽町の概要

木曽町（旧木曽福島町）は、長野県の南西部に位置し、「日本のふるさと・豊かな水と緑あふるる故郷、木曽」を大きな将来像に掲げ、平成 17 年 11 月 1 日、木曽郡木曽福島町、同郡日義村、同郡開田村及び同郡三岳村を廃止、その区域をもって木曽町が誕生した。

人口は、平成 18 年 8 月 1 日現在で 13,802 人、世帯数は 5,256 世帯で県下 81 ある市町村中、28 番目ではあるが、以前として過疎化が進行している現状である。

町域は、東西 31.7km、南北 26.2km、総面積 476.06k m<sup>2</sup>を有し、全国の 1,819 市町村中 216 番目の広さになる。

木曽町は、木曽ヒノキに代表される森林資源や中京圏の水源がある木曽川などが流れる豊かな自然に恵まれており、また、木曽御嶽山をはじめとする山岳信仰や日本の 4 大関所のひとつが置かれた、交通の要所でもある中山道宿場町として、古くから多くの人が往来する地域でもあり、これらの貴重な資源が、今も多く残っている町である。

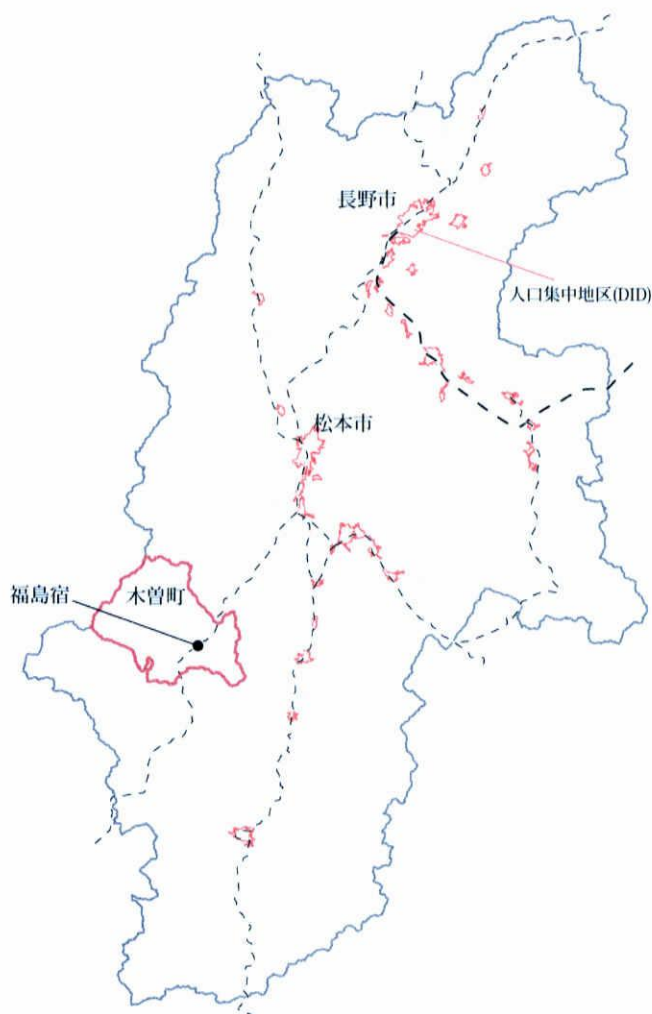


図 6-2-1 木曽町の位置

## 6-2-2. 福島宿の概要

### (1) 福島宿の位置、規模

福島宿は、木曽街道の中心地であり、江戸と京都の中間地点にもあたり、江戸防衛の要として箱根、新居、碓氷と共に江戸時代の四大関所の一つと言われた福島関所が置かれたところでもある。中山道の37番目の宿場であり、隣は宮ノ越宿と上松宿になる。宿場の延長は3町55間であり、構成としては本陣1、脇本陣1、旅籠14軒であった。

昭和2年の大火によって、当時の面影を残す建物はほとんど焼失してしまったが、上の段地区にはわずかに古い町並みが残されている。また、各地には水場も残されており、今も住民によって利用されている。

福島宿地区を含めた木曽町の中心市街地での規模は、人口が2,186人。世帯数が925世帯。地区面積が49haである。

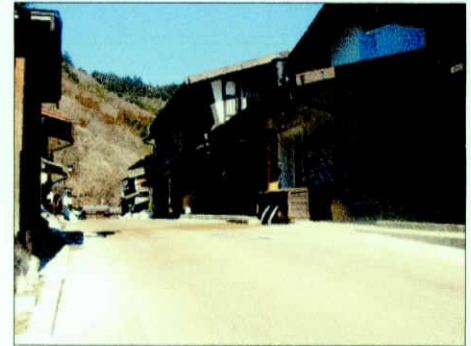


図 6-2-2-1 上の段地区の町並み



図 6-2-2-2 福島宿の位置



## (2) 周辺の状況

福島宿とその周辺を含めた木曾町(旧 木曾福島町)の中心市街地の状況について述べる。北の入り口には、福島関所があり、この地域の主要な拠点でもある。また、木曾福島支所(旧木曾福島町役場)は宿場時の本陣があった場所である。木曾川沿いには、昭和期に建てられた崖屋造りの家が建ち並んでおり、この地域を象徴するような景観として認識されている。市街地の南西には木曾福島駅がある。木曾地方では唯一、特急電車が停車する駅であり、東海地方、関東地方からの観光客が訪れる。また、主要道路である国道19号線は、かつては市街地の中を通っていたが、現在は市街地の南方にバイパスができており、交通量が緩和されている。

以下、この地区の要所について詳細をのべる。



図 6-2-2-3 崖屋造りの家

### (1) 福島関所

福島関所は、天下の四大関所の一つに数えられている。木曾川を見下ろす高台にあり、福島宿の北の入り口に位置する。現在では国の史跡に指定されている。史跡の横に関所の建物が復元され、資料館となっている。



図 6-2-2-4 福島関所

### (2) 山村代官屋敷

大手町にある福島小学校が建つ場所にあたる。尾張藩の木曾代官であった山村氏の屋敷跡で、文政年間の屋敷図によって大きな屋敷構えが伺える。



図 6-2-2-5 山村代官屋敷

### (3) 興禅寺宝物殿

木曾代官山村家の菩提寺である興禅寺には、山村家に伝わる重要な古文書、陶器、漆器、軸類などが保存されており、それらを展示公開している。

### (4) 高瀬家藤村資料館

福島関所に隣接する高瀬家は関守の山村代官に仕えた家。また島崎藤村の姉「園」が嫁いだところでもあり、小説「家」のモデルとなった場所である。

### 6-2-3. 福島宿のまちづくりの経緯

福島宿におけるまちづくり活動の経緯と、路地の活用を含めた街環事業の実施に至までのプロセスについて説明する。

旧木曽福島町の中心市街地は、木曽地域の行政・経済・教育・文化の中心として発展してきたが、車社会の進展や生活スタイルの変化、また松本・塩尻市等の生活圏への拡大に影響を受け、人々の流れが著しく変化した。これにより、過疎化や少子高齢化、中心市街地における空き家、空き店舗の増加や空洞化が深刻化し、中心市街地の商店街は年々活力が低下している状況であった。〔図 6-2-3〕

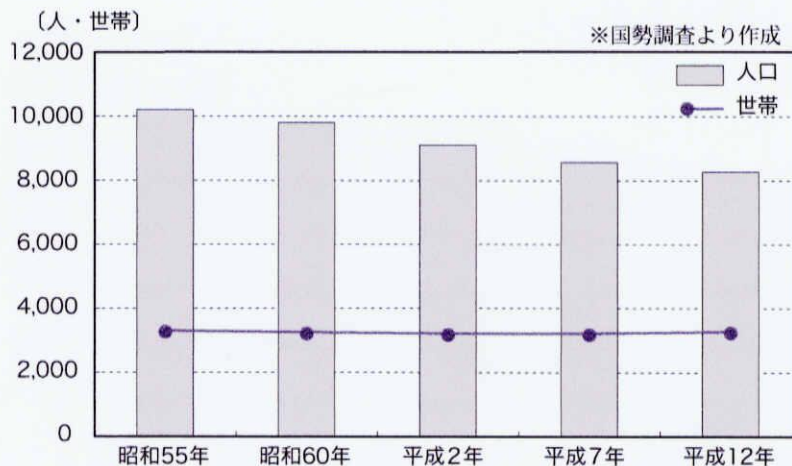


図 6-2-3 木曽福島の人口世帯推移

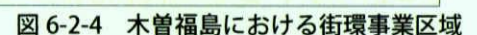
このような背景の中で、平成 10 年に国が中心市街地活性化法を策定した。木曽町においても、法の理念に基づいて、様々な問題点や課題を拾い出し、町民・事業者・行政が協働しながら中心市街地にどのようにして人を集め、賑わいを生み出すことが出来るかを検討し、市街地の整備と商業等の活性化の連携を図り、住み良く人々のふれあいがあり、かつ来訪者に注目されるまちづくりを進めるために、平成 13 年度に中心市街地の再生を図る目的で計画を策定した。

平成 13 年度に策定された「中心市街地活性化計画」は、町の中心部およそ 49ha が計画区域となっている。計画の構想としては、町の中心を流れる木曽川等の水辺の環境を活用し、川と水に親しめ人と人とのふれあいの場として親水性のある空間を「水辺軸」、観光拠点を中心に、歴史的資源、路地のある町並みといったまちなかの資源と商店街との連携を図り回遊性を高めることで、人々が楽しく歩いて交流し、賑わいをもたらす軸を「歴史観光軸」、商店の共同化や空き店舗の活用による商店街の連続性の確保と活性化の推進を「商業軸」として、地域の特性を活かしたゾーニングにより整備の方向性を示した。

中心市街地活性化法に基づき、平成 15 年 6 月、木曽福島の地元住民によって設立した第 3 セクターのまちづくり会社である。平成 17 年に合併した今も継続して活動を行っている。





区域内には7地区の景観形成住民協定及び、まちづくり協定締結地区がある。県の景観条例に基づく締結地区は、「福島関所とおり景観形成住民協定（県認定：平成7年2月15日）」、「中山道関所のまち八沢景観形成住民協定（県認定：平成8年3月13日）」、「中山道福島宿うえんだ景観形成住民協定（県認定：平成14年7月10日）」、「昭和の下町本町商店街景観形成住民協定（県認定：平成15年1月15日）」、「山村代官屋敷があるまち大手町住民協定（県認定：平成16年11月24日）」の6地区、町要綱に基づく協定地区は「木曾路の表玄関富田町・駅前周辺地区まちづくり協定（町認定：平成16年3月26日）」の1地区になっている。計画策定の際には各地区へ出向き、イラストや類似地区の写真等を整備イメージとして提示し、整備後の維持管理等についても説明し、それぞれの地区の要望課題を取り入れた上で計画を策定した。





福島宿では、平成15年度から24年度にかけての10カ年計画を事業期間としている。  
以下、福島宿周辺における主な取り組み内容について、紹介する。

### (1) 小公園及び緑地等整備事業

<p><b>代官屋敷周辺整備（平成15年）</b></p> <p>関守であった山村代官の屋敷址周辺を多目的の広場や水路及びあづまやを整備し、地区住民や観光客の憩いの場として整備。</p>	<p>整備前 &gt;&gt;&gt; 整備後</p> 
<p><b>木曽川親水公園整備（平成15年）</b></p> <p>木曽福島における木曽川は、「全国水の郷100選」に選ばれていたが、まちなかから木曽川を眺める場所がなかった。そこで、空き家を除去し、そこに足湯付きの親水公園を整備した。公園からは木曽川を散策できる親水通路へ通じており、川の水に直接触れたり、足湯に浸かり、目の前に迫る山を眺めながら心を癒す空間として整備。</p>	<p>整備前 &gt;&gt;&gt; 整備後</p> 
<p><b>上の段ポケットパーク（平成16年）</b></p> <p>地区内に唯一残っていた石置き屋根の民家であったが、老朽化により危険であったため、所有者の理解の下で取り壊され、ポケットパークとして整備した。ここは、中山道のアイストップであるために、石置き屋根のイメージを残した施設として整備。</p>	<p>整備前 &gt;&gt;&gt; 整備後</p> 



### (2) 歩道橋架設事業

<p>木曽川親水公園の場所は、木曽川御嶽山の登山道の起点であったことから、「行人橋歩道橋」を架設したい住民の要望があった。また、この橋を「まちづくりのランドマーク」にとの発議から、寄付金が寄せられた。当時の木橋をイメージにして、安全面の配慮から鋼桁橋を地元産材のヒノキやサワラで覆った木橋とし、昔の風情を出した橋に整備。</p>	<p>整備前 &gt;&gt;&gt; 整備後</p> 
--	--

### (3) 生活環境施設整備事業

<p><b>肥田邸改修整備（平成15年）</b></p> <p>中山道にある古民家の「肥田邸」は、空き家になってから老朽化がすすんでいたことから、用地補償を行ない地区の生活環境施設として整備。</p>	<p>整備前 &gt;&gt;&gt; 整備後</p> 
--	--

## (4) 修景施設整備事業

古民家修景整備（平成 16 年）	内観	外観
<p>行政側に寄附された民家の修景を当時の面影を損なわないように整備。</p> <p>この建物は現在 TMO 直営による「伊太利レストラン」として改装され、多くの来客を招き入れている。</p>		

## (5) 無電柱化整備事業



上の段地区電柱移設（平成 16 年）	整備前	整備後
<p>中山道の面影を色濃く残す上の段地区の電柱を表通りから裏側へ移設し、本通の電柱を撤去した。</p> <p>また、道路美装化事業も合わせて行い、保水性舗装を行ない、夏場のヒートアイランド現象の緩和を図るための整備を行った。</p>		

図 6-2-4 木曽福島における街環事業区域

### 6-3. ヒヤリング調査の概要

本章では、福島宿地区における路地整備の取組みとその成果について調査する。そこで、事業主体である行政と、民間のTMOにヒヤリング調査を行なった。それぞれの調査概要については、以下の通りである。

日時：2006年12月27日（水）

相手：木曽町役場 観光商工課 まちづくり推進係 古畑 氏

目的・調査項目：

福島宿における街環事業の取組み内容と、路地を活用する目的と成果について明らかにするために、主に路地に視点をあてて、整備の経緯や整備してからのまちの変化について聞いた。

日時：2007年1月29日（月）

相手：木曽町役場 観光商工課 まちづくり推進係 柿崎 氏

目的・調査項目：

前回の調査内容の確認を行ない、路地だけではなく、地区全体に視点を当てて整備の経緯と路地の位置づけについて聞いた。

日時：2007年1月30日（火）

相手：木曽町役場 建設水道課 管理用地係 上村 氏

目的・調査項目：

福島宿における建物の建替えに関する仕組みについて把握するために、道路台帳を収集し、建築基準法と路地の扱いについて聞いた。

日時：2007年1月29日（月）

相手：株式会社まちづくり木曽福島 木村 氏

目的・調査項目：

民間の活動団体として、路地にかかわる活動を把握するために、福島宿での活動内容を聞いた。

さらに、地域住民の立場として、路地を整備してからのまちのなかで見てとれる変化や住民の意識の変化について聞いた。



## 6-4. 福島宿地区における路地活用

本節では、福島宿における街環事業による路地の計画内容について示す。福島宿にある路地の概況について整理したうえで、街環事業による路地の整備目的とそれぞれの路地の計画内容について述べる。また、単体レベルにおいても、路地の空間特質に応じてどのような計画になっているのかを考察する。

なお、木曽町の街環事業区域は、6-2-4 で示したように中心市街地全域に及ぶ。そのうち、街環事業で計画した路地があるのが、上の段地区を中心とした福島宿である。上の段地区とは、木曽町のなかで歴史的な環境が残る場所であり、路地が多くある地区であり、その周辺の地区にもつながっている。かつて宿場を形成していた区域は関所に至り及び、福島宿としての区域はもう少し広範囲にわたるが、路地の計画との結びつくような区域だけに限定する。従って、本調査では、路地の活用がみられるエリアとして、図6-4-1 で示した範囲を調査対象と位置づけることとし、「上の段地区を中心とした福島宿地区」を分析対象地区とする。

### 6-4-1. 路地の概況

福島宿には、路地（幅員が2.7mに満たない道路）が、合計13本ある。

この地域では、これらの路地を主に「小路」として称している。そして、江戸期よりまちなかにあった特徴的な小路については、それぞれに名前がついていることが、この福島宿の路地の特徴の一つである。（例；寺門前小路、馬宿小路 など）また、「小路」という呼び方も、「巾小路」（はばのしょうじ）や「山口小路」（やまぐちこじ）というように、「しょうじ」と「こじ」という二通りの呼び名がある。これらは、東西の文化の違いによる呼び名の違いであり、

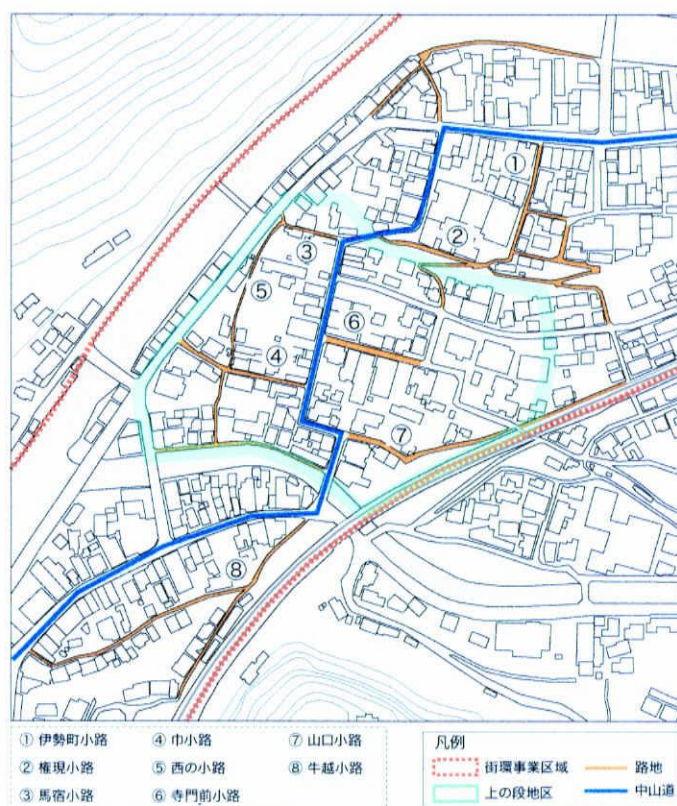


図6-4-1 福島宿における路地







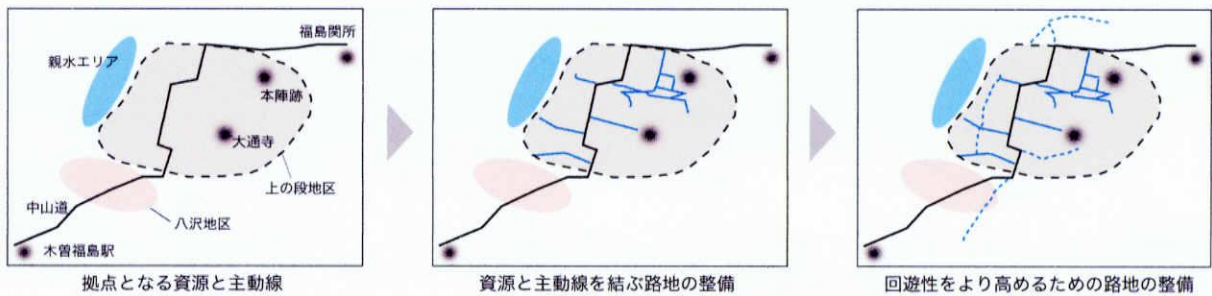


図 6-4-2-1 路地の整備手法

次に、路地を活用するにあたり、地区内のどの路地から順に整備していくのかの方針が検討された。

福島宿における街環事業を用いた市街地の環境整備の目標は、「観光客を呼び込むようなまちなかの回遊性の向上」であり、その視点で考えると、まず、市街地の南側にある木曾福島駅と、北側にある大型駐車場を備えた福島関所が観光の拠点にあたる。そして、それらを結ぶのが中山道であり、まちなかを回遊する際の主動線となる。さらに、まちなかにある宿場に関連するような歴史的資源や、観光の散策エリアに位置づけられているものが、回遊性に対する滞留空間にあたり、それらを結びつけるツールの一部として機能させるために、路地が活用された。

よって、福島宿における路地の整備では、まず、主動線である中山道、そして歴史的な資源や散策エリアなどを結びうる路地から順に整備することになる。そして次の段階では、「江戸小路エリア」として地区の特色をより強化するように、また福島宿内での回遊性がより向上するように、回遊の幅を広げるような可能性をもつような残りの路地を順に整備するという手法がとられている。

### 6-4-3. 路地の計画内容

前項で示した路地の整備目的のもとで、それぞれの路地の計画内容について示す。福島宿にある路地のうち、11本の路地が街環事業で計画対象となっている。〔図 6-4-3-1〕

路地における事業の実施状況は、現在、5本の路地が事業を完了しており、4本の路地が今後計画予定となっている。また、2本の路地では計画対象ではあるが、そのめどが立っていない状況にある。

計画対象である全ての路地の土地所有は公道であり、最大の幅員は2.5mの路地であり（路地番号：6）、この路地のみ緊急車両の通行が可能となっている。残りの路地は、幅員2.0m前後であり、歩行者のみの通行可能にある。

事業が完了している全ての路地では、路面舗装が施されており、側溝がある箇所については合わせて整備を行なっている。また、傾斜部分には手すりを設置して歩行者に配慮し、



また、街灯を設置することで夜でも安心して歩けるように配慮されている。それぞれの路地の入り口部分には、サインが設置されており、路地の名前と由来を観光客に紹介しながら、奥に引き込む仕掛けになっている。

以下、それぞれの路地の整備内容について図を用いて示す。

【凡例】		1.	計画段階	2.	計画めど立たず (住民の合意不形成のため)	3.	事業完了
番号	実施状況	幅員：2.0m 長さ150m 公道 コンクリート舗装 車両通行不可 路面舗装、街灯設置、公共空間整備		幅員：2.0m 長さ110m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、街灯設置、他街路と接続		幅員：2.0m 長さ230m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、側溝整備、サイン修景、水路修景、街灯設置、他街路と接続	
現況							
計画内容							
4.	事業完了	5.	計画段階	6.	事業完了	7.	事業完了
幅員：1.5m 長さ60m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、街灯設置、サイン修景、建物修景、他街路と接続		幅員：1.5m 長さ120m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、街灯設置、他街路と接続		幅員：2.5m 長さ120m 公道 アスファルト舗装 緊急車両通行可 路面舗装、側溝整備、灯り設置、街灯設置、建物・蔵・塀・水路 修景		幅員：2.0m 長さ110m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、側溝整備、街灯設置、他街路と接続	
8.	事業完了	9.	計画段階	10.	計画めど立たず (整備の優先度が低いため)	11.	計画段階
幅員：2.0m 長さ140m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、街灯設置、水路修景		幅員：1.8m 長さ60m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、街灯設置、他街路と接続		幅員：2.0m 長さ140m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、街灯設置、水路修景		幅員：1.8m 長さ180m 公道 アスファルト舗装 車両通行不可 路面舗装、街灯設置、水路修景、他街路と接続	

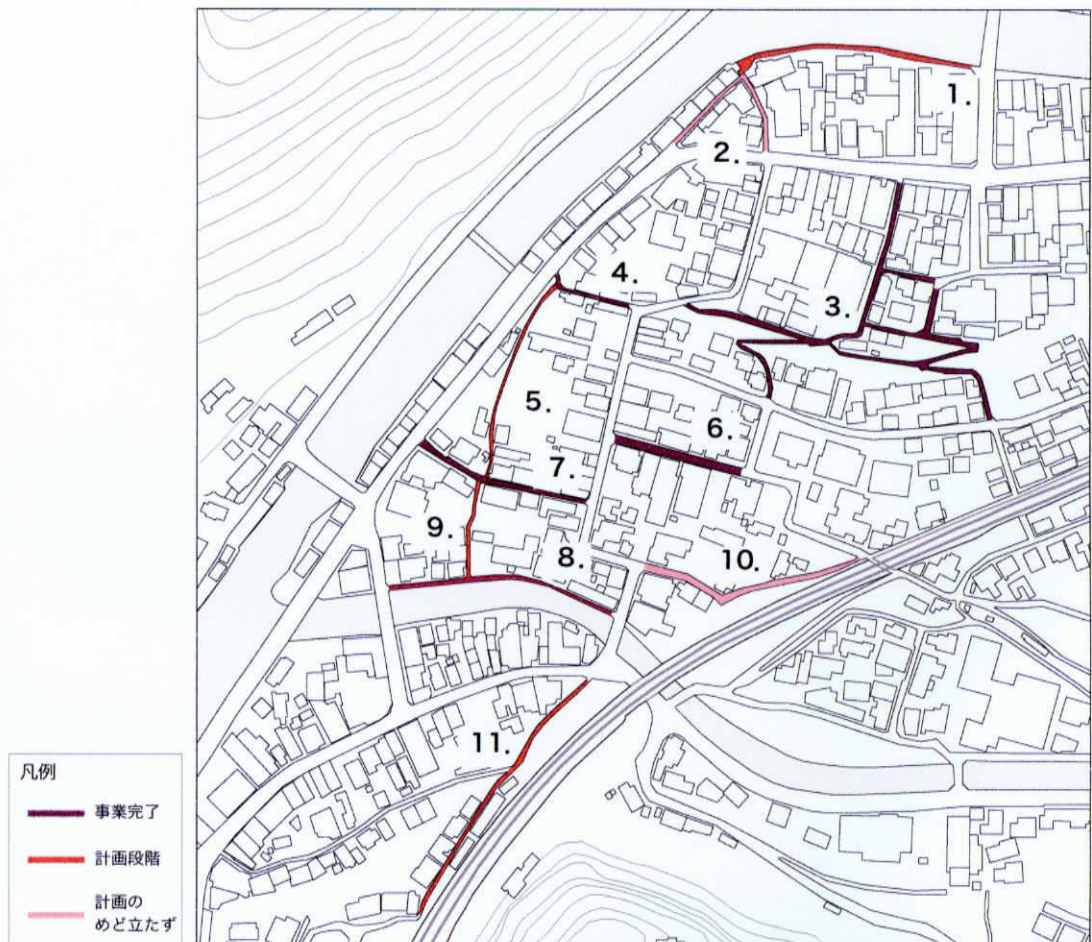


図 6-4-3-1 福島宿での街環事業による路地整備



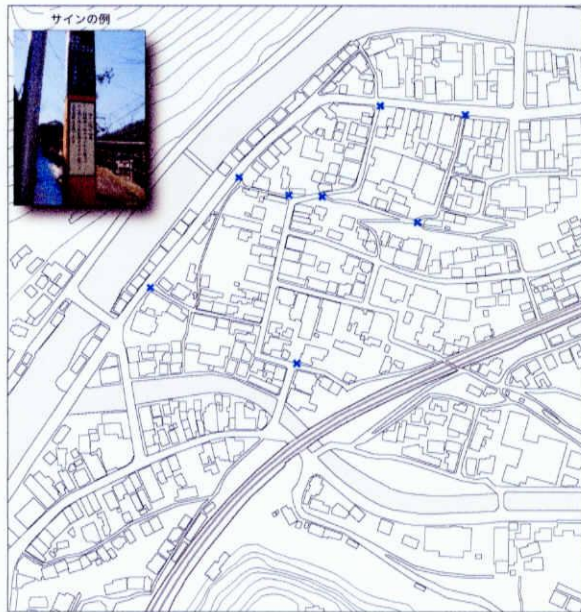


図 6-4-3-2 サインの設置箇所

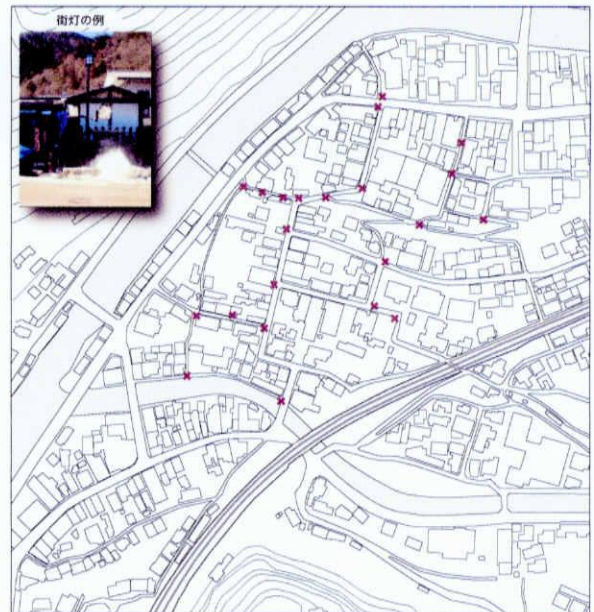


図 6-4-3-3 街灯の設置箇所

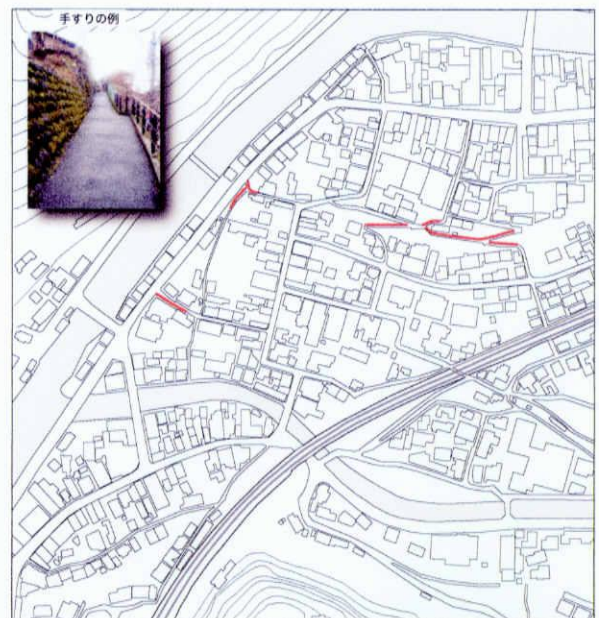


図 6-4-3-4 手すりの設置箇所

#### 6-4-4. 路地の空間の特質と計画内容

事業完了した路地のうち、古くより名前が付けられている、歴史的な価値をそなえた特徴的な路地について、その計画内容の詳細について示し、それぞれの路地空間の特質に応じてどのような計画を行なったのかを明らかにする。

##### (1) 寺門前小路

中山道と大通寺を結ぶこの路地は、寺へのアクセス通路であるという機能的な側面と沿道になまこ壁の土蔵が集積しており、歴史的な資源による良好な景観を有している。かつては、水路が蓋をされていた状況であったために車の通行が可能であったが、街環事業による整備を機に車止めを設置し、車の進入を不可能にした。

計画内容は、寺につながることから石畳の舗装を行ない、沿道のなまこ壁も街環事業で修景を行ない、暗渠であった水路の蓋を取り払った。傾斜である地形を活かして、水流を維持し、耐えず水音がするようにと工夫がされており、夜にはLEDの白色の間接照明によってライトアップされている。この路地が、地区内の路地のなかで最初に事業着手し、完了しており、また地区の個性を表すような特徴的な路地であるとして取り上げられている。(※ 3-9 参照)

路地が整備をきっかけにして、土蔵に対面する沿道の住宅がトタンの壁を木製の壁に自らの負担で修景し、路地を歩く人に配慮している工夫もみられる。

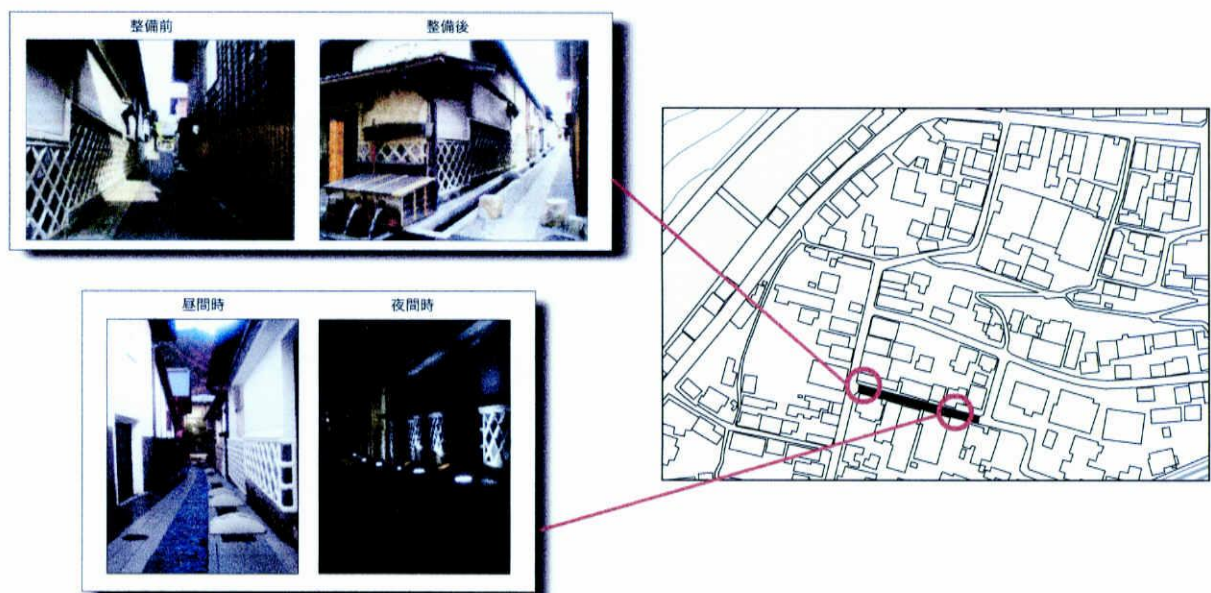


図 6-4-4-1 寺門前小路



## (2) 馬宿小路

かつてこの場所に馬宿があったとされるこの路地は、他に比べて幅員が狭く、延長も短い。沿道の住民のみが利用するような路地であった。

計画内容は、名前にちなんで木曾馬をモチーフにした街灯が設置されている。街灯が設置されているのは、この地区の公民館であり、地区で定められている景観協定に基づいて、住民間の補助で修景整備が施されている。舗装は、地道を意識した脱色舗装である。

整備をきっかけにして、この路地は機能面において大きく変化した。街環事業において、木曽川親水公園が設けられた。(※ 6-2-4 参照) 同時に、歩道橋架設事業において「行人橋歩道橋」がまちのランドマークとして設置された。中心市街地における観光の戦略として、観光ルートを設定しているが、この馬宿小路は、中山道と親水公園、歩道橋を結ぶ道として位置づけられ、街環事業を検討する中でも、馬宿小路の整備と親水公園の整備を一体的に考えられた。(※ 6-4-2 参照)

以上の経緯に基づき、この路地は、かつては住民の利用という面しか機能してなかったが、観光ルートとしての側面も整備を契機にもつことになった。結果、他の路地に比べて観光客がこの路地を歩く機会が増えている。



図 6-4-4-2 馬宿小路

## (3) 伊勢町小路・権現小路

かつてこの場所にはおいせさんがあったとされるこの路地は、沿道の住民が利用するほか、近くにある福島支所（旧 木曽福島町役場）への抜け道として住民が利用している。

計画内容は、鳥居をモチーフにした街灯が設置され、馬宿小路と同様に夜はほのかに明るく路地を照らしている。街灯が設置されているのは、沿道にある住宅の壁面であり、合わせて路地に沿うように木製の塀を住民の負担により取り付けられ、住民の協力のもとで路地の空間が演出されている。また、坂道には安全に歩けるために手すりが設けており、足下を照らすようなLEDライトも設置されている。舗装は、地道を意識した脱色舗装である。また、側溝の整備もされ、木枠の蓋が取り付けられている。

整備をきっかけにして、沿道にある酒屋が路地に沿うように木製の塀を取り付け、路地を歩く人に配慮している工夫もみられる。また、その他にも周辺にある井戸のまわりに花を植えたりするなど、路地を整備してきれいになったことで、その周辺もきれいにしようとする住民の意識がみてとれる。

伊勢町小路



権現小路

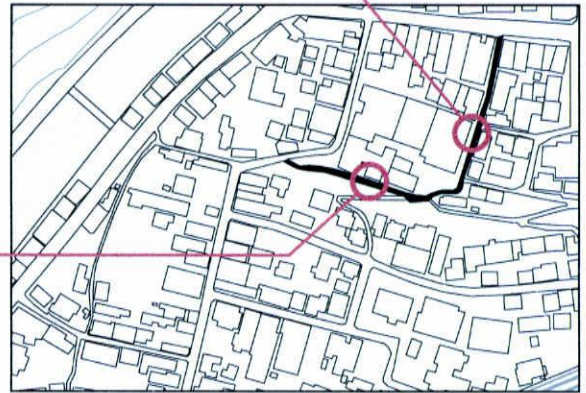


図 6-4-4-3 伊勢町・権現小路

#### 6-4-5. 今後の事業展開について

福島宿における街環事業による路地整備の今後の事業展開について示す。

今後、事業実施予定の路地は、西の小路が平成19年度に事業予定である。その他、3本の路地が続いて事業着手されることになっている。

合計11本の計画対象の路地のうち、2本の路地が現段階では、事業実施の見込みがない状況にある。1つは、赤線の線引きの関係で、住民間での合意形成が図ることができていないためであり、合意がとれた段階で事業にうつることになっている。もう1つは、他の事業内容に比べて整備の優先度が低いとみなされているためである。



## 6-5. 地区全体の環境整備における路地整備の位置づけ

6-4において、街環事業での路地整備の目的とその内容について示したが、本節では、それら路地の整備が、地区内の歴史的資源とどのように結びついているかを把握することで、路地が回遊性を導くようなツールとして機能し得るのかを考察する。また、他の街環事業などの関係性を把握することで、地区全体の環境整備のなかでの路地整備の位置づけを明らかにする。

### 6-5-1. 地区内の資源との関連性

歴史的な地区において、まちなかにある資源を図6-5-1で示す。歴史的資源としては、まず建築要素として、歴史的な建築形態を残す建築物、蔵、寺院などがある。自然要素としては、中山道、水路や水場があげられ、路地もここに含まれる。

また、地区の骨格を形づける線的な要素と、観光の視点でみるときに回遊性を導くような点的な資源に分類することができる。

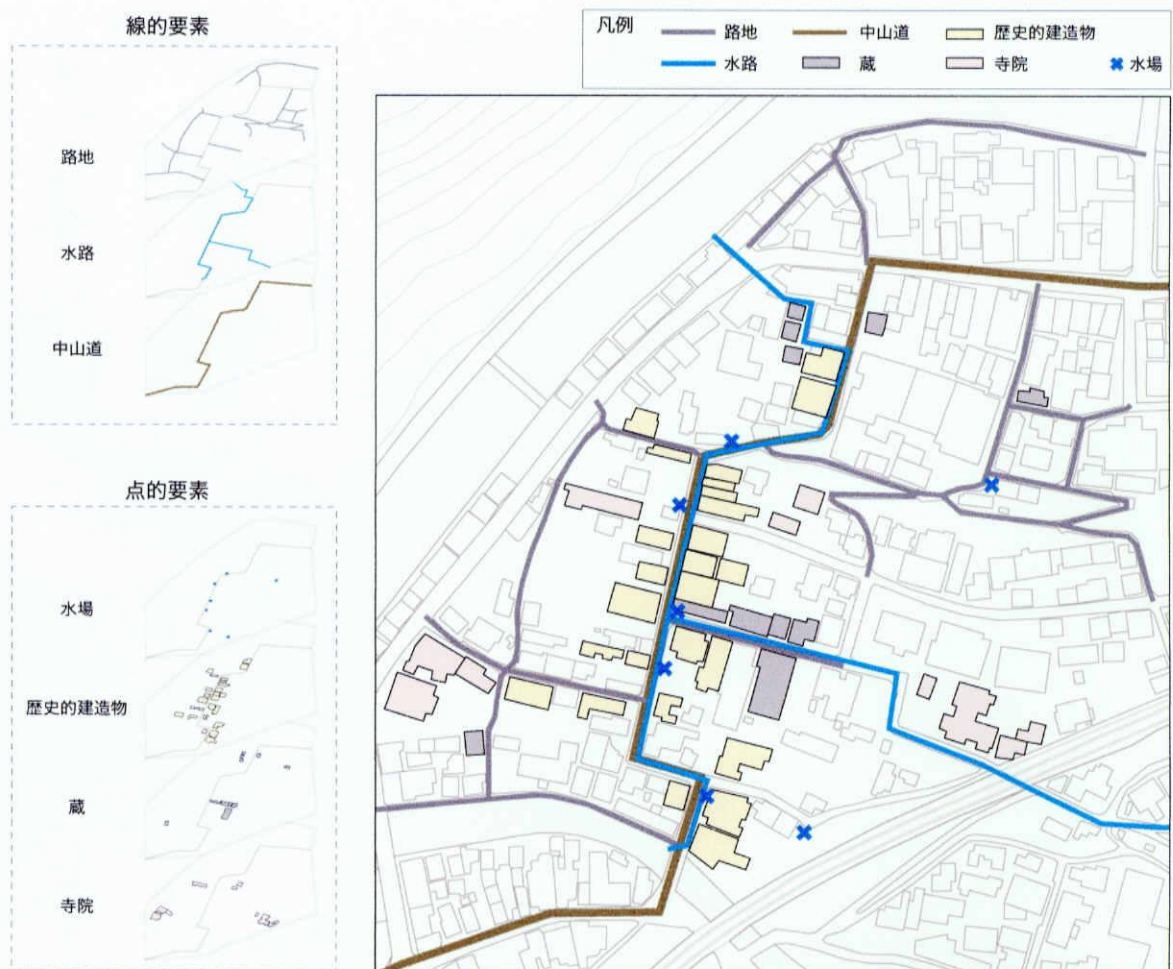


図 6-5-1 地区内の歴史的資源

みると、路地や水路といった他の線的要素は、中山道を軸にして形成され、建築物や蔵といった点的要素も中山道沿いに点在しており、地区内の歴史的資源は、地区の骨格を形づける中山道を中心に集積しているのが分かる。この中山道を軸となす空間を「オモテ」とすると、それに対する「ウラ」の空間には、資源はあまりみられず、点在している。そのなかで、寺院は「ウラ」にあるのが特徴してみることができる。また、路地は「ウラ」にある資源と「オモテ」を結ぶための唯一の資源であることが分かる。

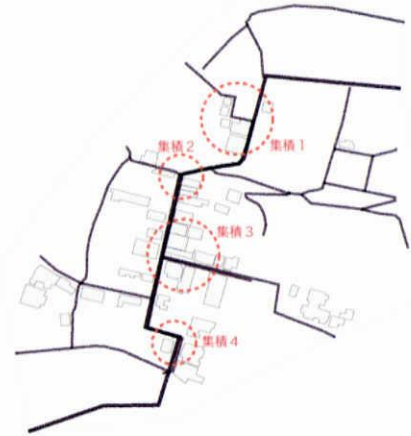


図 6-5-1 地区内の歴史的資源

### 6-5-2. 地区内の街環事業との関連性

福島宿において街環事業によって整備した取組み内容について図 6-5-2-1 で示す。なお、それぞれの詳しい事業内容については、6-2-4 で先述した通りであり、現在事業が完了している内容のみをここでは扱う。

抽出できる事業内容は、線的要素として、街路舗装整備があり、点的要素としては、拠点施設整備、建物修景整備、街灯やサインの設置、電柱の除去がある。

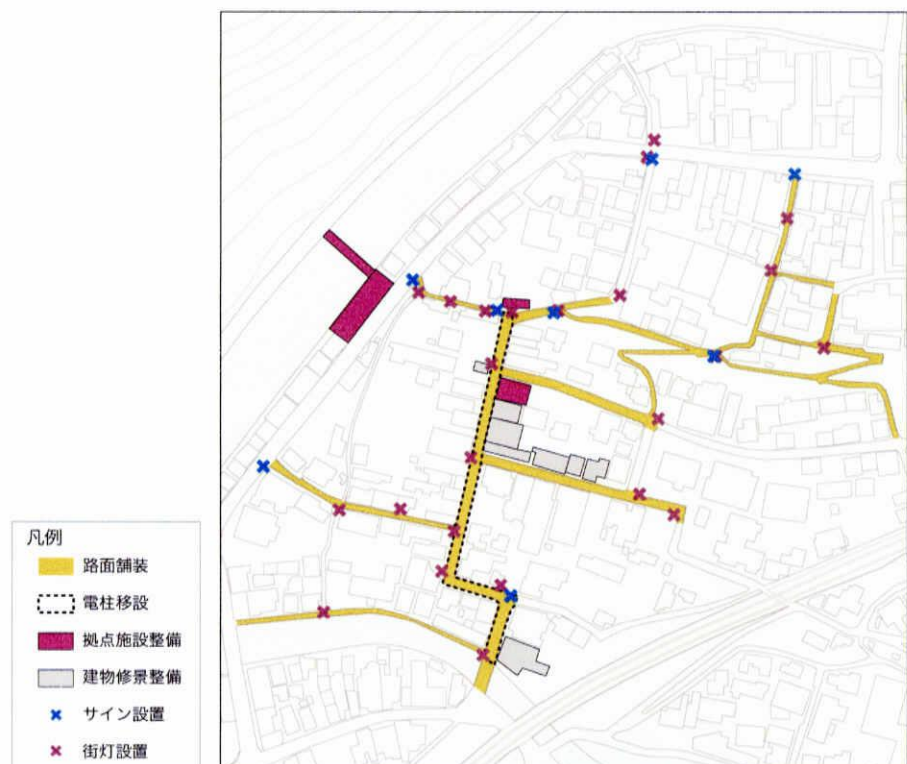


図 6-5-2-1 地区内の街環事業



みると、街路舗装や、サインや街灯の設置といったものは、「オモテ」「ウラ」に問わず整備されており、地区全体で一体的に整備してつながりをもたせていることが分かる。一方で、拠点施設や修景整備をしているのは、「オモテ」の空間を中心にして行なわれていることが分かり、それらを集積させて、エリアを構築している箇所も存在することが確認できる。

ここで、前項の地区内の歴史的資源の集積と、街環事業の取組み内容を重ね合わせる。みると、歴史的資源の集積がみられるところで、街環事業が行なわれおり、歴史的資源を有効に活用して街環事業を行なっていることが分かる。〔図 6-5-2-2〕

そのなかで、下図に示したように、「集積1」、「集積2」における路地整備は、「オモテ」と「ウラ」の結節点であり、資源が集積していることで、路地自体も回遊に対する一つの拠点になっていると考えられ、重要な位置づけにあるといえる。その一方で、他の路地整備に関しては、「オモテ」の整備に続く、第2段階の整備であるといえ、地区内の環境整備の多様化につながるものであるといえる。

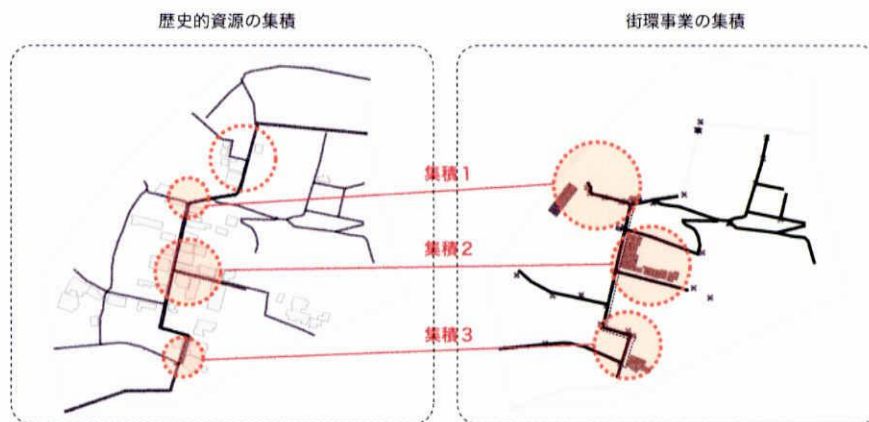


図 6-5-2-2 資源と事業内容

## 6-6. 路地活用を通しての成果

路地を含めた、福島宿における街環事業による環境整備を行なったことにより、上の段地区を中心にして、以前にはほとんどみることのなかった観光客が次第に増え、現在はまちなかの至る箇所で観光客を見かけるようになっている。事業以前に比べ、観光客が約20%増加していることになる。そのように、まちなかに賑わいがもたらされることで、住民の生活や意識も変化していることが考えられる。また、そうしたまちなかの賑わいを受けて新たな事業展開も検討されている。

本節では、そうした路地を整備した結果、まちなかで起こったさまざまな変化について、ヒヤリング調査によって明らかにし、福島宿における路地活用を通しての成果としてまとめる。

### 6-6-1. 路地の整備における住民の関わり - ハード面 -

本項では、街環事業において路地を計画する際にみられた、路地の沿道に居を構える住民によるハード面での協力についてまとめる。

まず、街環事業の計画なかでは、6-4-4の伊勢町小路の計画内容において先述したように、個人の住宅の壁面に街灯を設置した例があげられる。〔図 6-6-1-1〕



図 6-6-1-1 街灯

次に、路地整備が完了したことを受け、その後、住民側から自己負担で路地に対するしつらえをよりよいものにしようとする変化がみられる。例えば、同じく6-4-5であげたように、権現小路における板塀を設置した事例や、寺門前小路における個人宅の壁面を修景整備した事例があげられる。〔図 6-6-1-2〕これらは、地区内の数カ所で確認することができる。

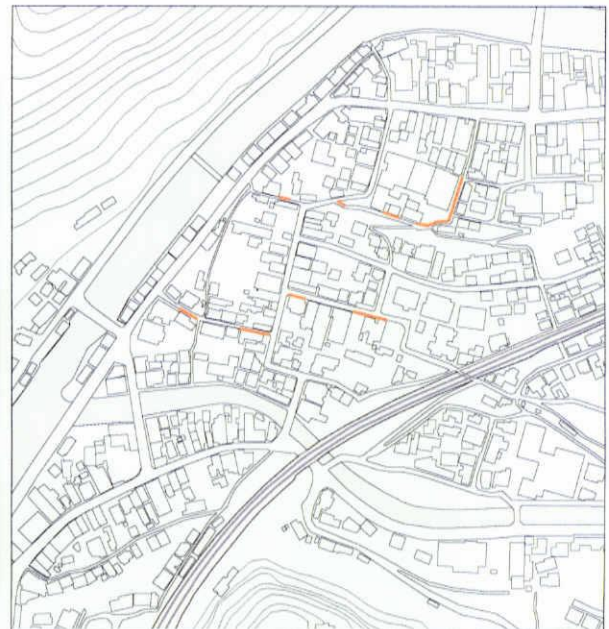


図 6-6-1-2 路地に対するしつらえの事例

これらの協力がなされる理由としては、路地を歩く人に対する配慮であったり、歴史的な地区であることを活かそうとするといった積極的な理由や、その反対に、自分の家をあまりみられたくないという消極的な理由があるとされる。しかし、いずれの場合も、結果としては路地空間の質を向上させるものとなっており、路地を歩く人が増えたことを受けて生じた変化であるといえる。

以上より、街環事業による路地整備がきっかけとなり、ハード面において住民の協力が得られ、結果として、行政によるハード整備と住民のハード面での協力によって路地空間を質の高いものに創造するという成果を得たことになる。

#### 6-6-2. 路地の整備における住民の関わり - ソフト面 -

本項では、街環事業における路地の整備を受けて、その後の住民のソフト面での路地との関わりについてまとめる。

これまで、この上の段地区を中心とした福島宿を訪れる観光客はほとんどおらず、路地を歩くような人は地域の住民のみであった。しかし、観光客が増え、路地も歩く人が増えることによって、今までになかった地域住民と観光客がコミュニケーションを図る機会が生まれた。なお、本調査を行なっている際にも、自ら路地の名前の由来を話してくれる人にも遭遇した。もちろん、こうした観光客が増えることに対して、抵抗を持つ住民もなかにはいたが、街環事業の計画案を話し合うなかで、まちなかが賑やかになるほうがいいのではないかという意見にまとまっている。事業完了からの期間が3年であることを考えると、福島宿においてはちょうど住民が観光客を受け入れることに、慣れはじめた時期であるといえる。

このような住民の意識変化のもとで、路地を整備してから、周辺の住民がゴミ拾いや雪かきなどを進んで行動している。その他にも、路地の周辺に花などを植える等の路地を歩く人への配慮がみられる。現在、路地を整備して以降、路地空間の維持管理に対する行政からの補助はないが、その分、住民達の手で魅力的な路地の空間演出が施されている。事業をきっかけにして、住民達が地区全体の環境を良いものに変えていこうという意識変化をもたらしたことで、行動に移すようになり、路地においてもそのような変化をみてとれるようになった。

### 6-6-3. 民間による新たな展開

観光客が増え、まちなかに賑わいが生まれたことで、民間による路地を活かした新たな事業展開が検討されている。TMOである「株式会社まちづくり木曽福島」では、寺門前小路に沿って集積している蔵を改修して、店舗へと用途変更することが検討されている。

現在、路地の周辺には、街環事業において、イタリア料理店として改修した松島邸と、地酒を取り揃えているBar 松島があり、並んで甘味処である肥田邸といった店舗ができています。これらの店は、TMOによって運営されており、昼夜ともに営業していることで、福島宿を訪れた観光客を滞留させるための拠点となっている。また、観光客だけではなく、地元住民も多く訪れている。しかし、観光のシーズンのオンとオフの差が大きく、冬は観光客が少ないため、利用客を見込めないでいる。継続した経営が可能になるように、街環事業が完了した後も、運営するTMOではこのエリアを重点的に取組んできた。

6-5において示したように、この周辺は資源が集積している場所であり、さらに店舗を集積させることで、まちづくりの上で核となるエリアを構築している。そのエリアを構築する第2段階として、中山道沿いの「オモテ」の空間に続いて、「ウラ」の空間にもエリアを広げ観光客を引き込もうとする意図のもと、路地に沿った蔵の改修による店舗立地が検討されている。これは、路地と店舗をセットにすることによって、一つの観光スポットとして機能させることが目的となっており、路地を整備して魅力的な空間に変化させたことがきっかけとなっている。

なお、現在の状況としては、蔵は行政の所有になっており、どのような店舗を出すのがTMOにて検討されている。



## 6-7. 路地活用を実現するための条件

本節では、5章において示した、路地活用を実現するための条件について、分析対象地区において検証する。ここでは、路地活用を実現するための要因のうち、内圧の要因を取り上げ、実際の環境整備の現場において、路地における防災面を保障する代償措置と、路地における建替えのルールについて整理することで、路地活用が可能になる条件を明らかにする。

### 6-7-1. 地区の街区構造

防災や建替えのルールについて明らかにするにあたり、地区の街路構造を把握する。道路台帳において町道認定されている道路の幅員と、車両通行の状況について図 6-7-1-1、図 6-7-1-2 で示す。

みると、上の段地区を中心とした福島宿は歴史的市街地であるために、2.7m 未満である路地も含めて、建築基準法で道路とみなされている幅員が 4m に満たない道路が多く占めていることが分かる。これに関連して、車両通行が可能な道と照らし合わせると、地区内の主要道路は、中山道と中山道に接続して東西方向にのびる道路、そして、外周の木曽川沿いの旧国道であることが分かる。対して、車両通行が不可能である道が占めており、緊急車両に関しては通行可能とする道は、地区内に 1 カ所のみである。

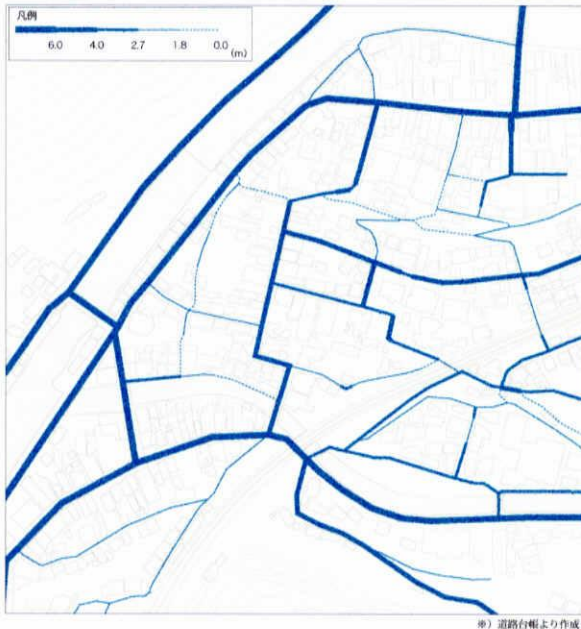


図 6-7-1-1 道路幅員



図 6-7-1-2 車両通行状況

次に、都市計画図において、地区周辺の用途地域、並びに、都市計画道路について図6-7-1-3で示す。地区内には、都市計画道路として認定されている道路があり、これは幅員が6mに設定されているために、沿道の建物の建替え時には、中心線より3mセツトバックして建替えを行なわなければならない。一方で、地区内の用途地域をみると、上の段地区周辺は第1種住居地域に、その外周が商業地域に指定されている。なお、対象地区は、防火地域や準防火地域の指定は受けていない。

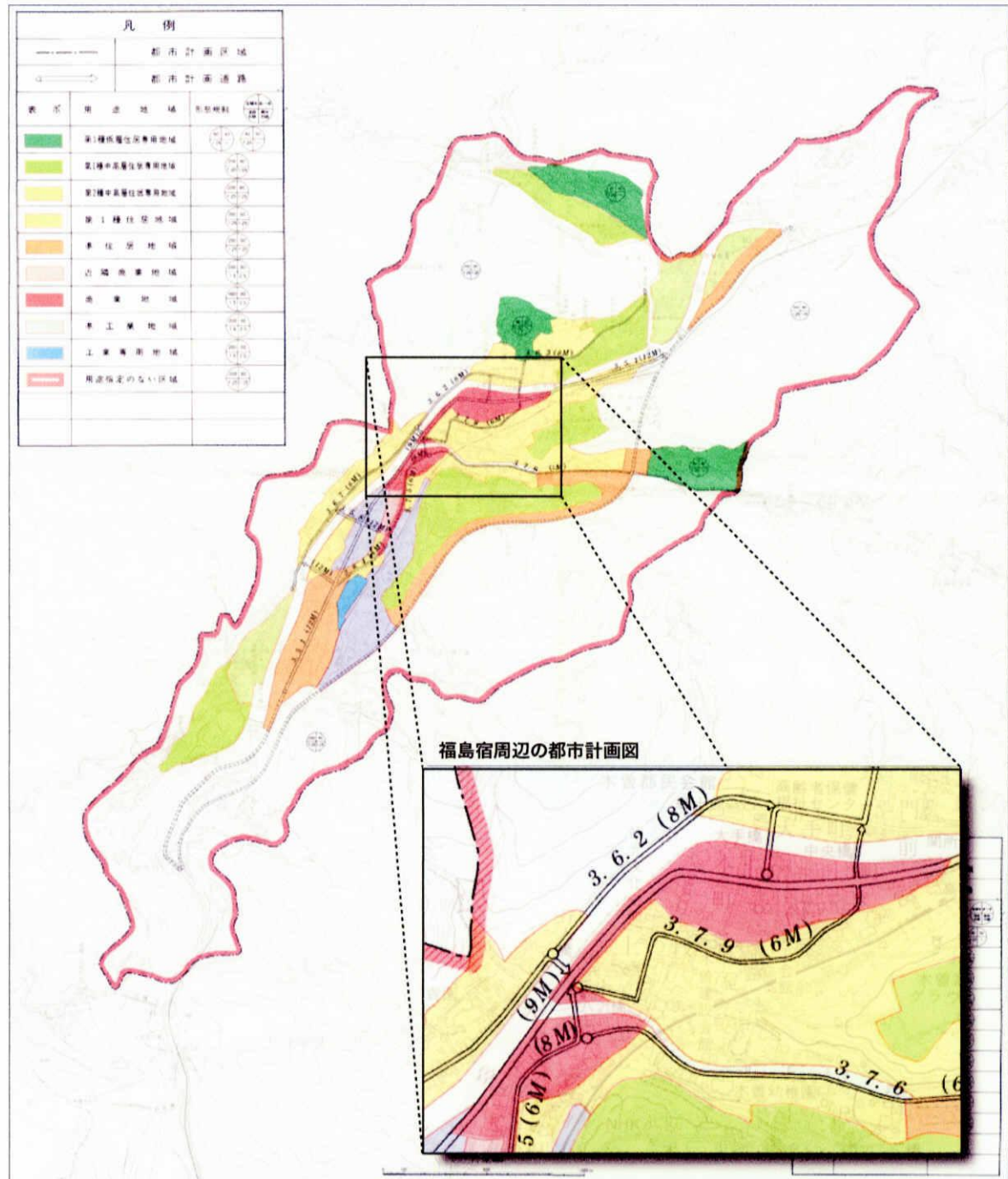


図 6-6-1-3 都市計画図



### 6-7-2. 防災面における取組み

福島宿で路地を活用するにあたり、路地における防災面を保障するための代償措置としてあげられるものを図6-7-2で示す。

まず、福島宿において、緊急車両が通行可能な道路については前項で示した通りである。緊急車両が通行できないようなところについては、地区内の全域に消火栓が設置されており、よって消火活動が可能となっている。また、その他には、用水路を利用して防火用水の確保しており、河川への消防水利用扉を設置するなどの、取組みが行なわれており、路地における防災面を保障している。5章であげた、防災面に対する手法のうち、福島宿での主たる取組みは、設置による手法のみがとられており、ハードの手法によるものは確認できなかった。



図 6-7-2 防災面の代償措置

### 6-7-3. 建替えの際の方針

福島宿で路地を活用するにあたり、路地に接する住宅の建替えが生じた場合にどのような措置をとるのかについて明らかにし、建物の更新のあり方から、路地活用の展望について考察する。

6-7-1でも示したように、福島宿には、路地も含めた幅員4m未満の道路が多くを占めている。そのような現況のもとで、地区内の町道認定されている4m未満の道路は2項道路として位置づけられており、その道路のみに接する建築物については、増改築を含め建替えを行なう場合は、道路の中心線より2mのセットバックが義務づけられる。既存不適格としてみなすことができる住宅について図6-7-3で示す。また、1.8m未満の道路部分に関しては、建築道路として認められておらず、建替えを行なう際には、2項道路としての指定を受けてから行なうことになる。

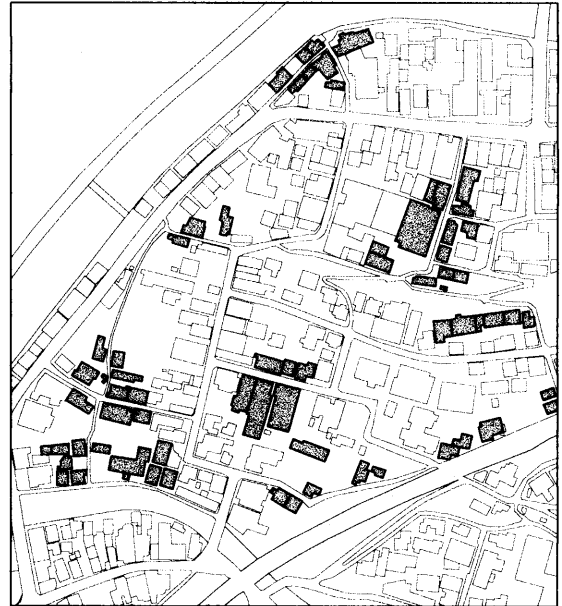


図 6-7-3-1 既存不適格

以上が福島宿における建替えに関する措置の実状であり、街環事業において路地を整備したとしても、沿道の建築物が建替えを行なう場合には、セットバックして建築することになり、路地の幅員を制度的に認めるような手法はとられていない。

しかし、地区内の建築物の更新状況について確認したところ、これまでに建替えを行なった事例に関しては、中山道沿いにおいては増改築を含め、建替えを行なった建築物は数軒あるが、その一方で、路地のみに接する箇所の住宅においては、建替えや新築が起こった事例はなく、改修によってのみ建物の更新されている状況であることが分かった。その要因としては、歴史的市街地であるために基本的には、改修を重ねながら建築物の更新を図り、地区の歴史的環境を守っていこうとする肯定的な見解と、建替える際にはセットバックで用地を提供しなくてはならないという否定的な見解があると考えられる。



そのような状況のもとで、現在、上の段地区を中心とした福島宿では、住民協定のなかで景観協定を結んでおり、建築物の更新に関しては、その景観協定に基づいて行なわれることになっている。なお、景観協定のおおまかな概要については、図 6-7-3-2 で示す通りである。

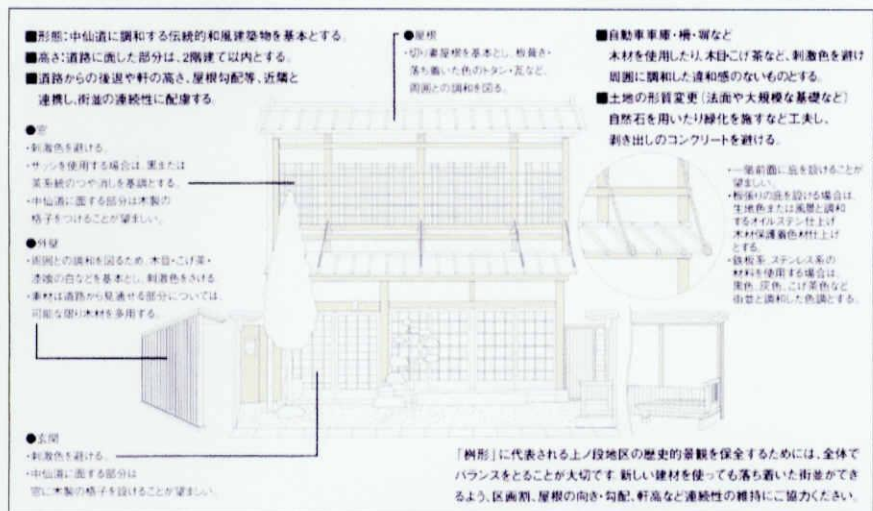


図 6-7-3-2 景観協定における修景基準

この景観協定のもとで建築を更新する際には、建築の意匠や形態については基準従うことになり、将来的には建築側からみると歴史的環境としての質は向上することにはなる。しかし、景観協定のなかで、建替えの際の建築する位置について規定しているものではなく、路地からの視点でみると、将来的には、セットバックした建築物が散在する可能性がある。そこで、その路地の沿道にある建物が更新する際には規定がないのであれば、改修のみの方法で建築物の更新を図っていく術しかない。路地を活用するうえで、景観協定を策定するまでの協議会のなかで、建物の更新については、建替えではなく、改修による修景整備にしようとするような取り決めがあるかについて確認したところ、現状としては、そこまで住民に対して規制するような規則はないということであった。

以上が、福島宿における建築物の建替えに関する措置と、景観協定の仕組みである。街環事業において路地の活用を図ったが、沿道の建築物の建替え時は、セットバックすることになるという前提のもとで、福島宿における路地活用の展望を考察する。

地区内の路地のうち、路地を活用した寺門前小路や馬宿小路のように、事業によってエリアを構築しているようなところでは、建替えの際も路地を残すことが求められる。このような歴史的資源の集積の箇所では、歴史的環境を守るという方向性のもとで、建築物は修景整備など改修による更新方法がとる流れにあり、結果、路地も残ることになる。

このように、歴史的市街地において、制度の上でも認められるような路地活用の仕組みが確立していない状況では、歴史的な資源の集積の度合いによって、建築物の更新方法が決まり、その結果、路地が幅員をそのままにして活用し続けていくことができるかが決まる。

## 6-8. 小結

本章では、3章から5章にかけて示した、路地活用の有効性と実現するための要因について、分析対象地区において検証を行なった。その結果、明らかになったことについて以下に示す。

### (1) 路地活用の有効性

福島宿における路地活用は、地区の回遊性を高めるためのツールとして機能させることを目的とし、その中で、それぞれ空間の特質に応じた計画を行なっており、個性ある路地活用の事例であるといえる。さらに、福島宿における街環事業は、地区内の歴史的資源が集積している箇所を重点的に整備しており、魅力あるエリアを構築しており、路地はそれらをつないだり、オモテから奥に引き込んだりする役割を担っていることが分かった。

また、地区の環境整備の成果として、観光客が増え、路地を歩く人が増えるようになったことで、いくつかの変化が確認できた。〔図 6-8〕

住民達は、観光客とのコミュニケーションを図る機会が増え、まちなかの賑わいを受け入れるようになった。その意識の変化によって、路地におけるゴミ拾いや雪かき等を率先して行なうようになった。また、路地を歩く人に配慮して、板塀を設置したり修景整備を行なうなどのハード面での変化もあることが分かった。また、民間のTMOでも、まちなかの賑わいを受けて、路地沿いに新たに店舗を設けて、路地と店舗をセットにした新たな拠点をつくろうとする取組みがあることも分かった。

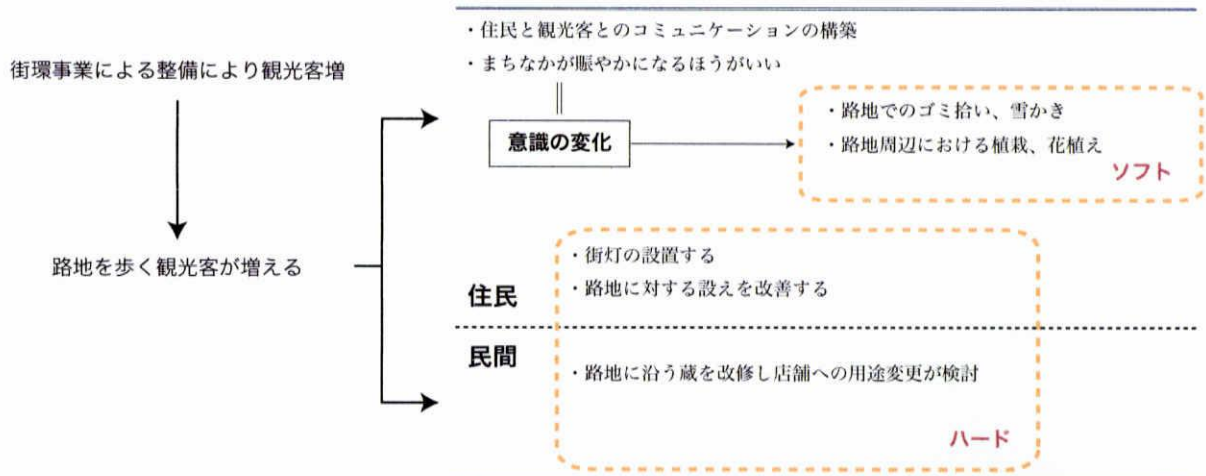


図 6-8 路地活用を受けての変化

## (2) 路地活用の今後の展望

福島宿における路地活用の調査に基づいて、沿道の建築物の建替えに関する制度上の問題に関連して、今後の路地活用の展望について整理する。

その中で、路地周辺の歴史的な資源の集積の度合いによって、建築物の更新のあり方が変わってくると考えられ、歴史的な色合いの強いエリアを守るという流れの中では、建築物に関しては修復を重ねながらの更新が考えられ、結果として路地も残る可能性が大きいといえる。しかし、これは制度上で路地の価値を認めるような根本的な解決策ではなく、地方都市の歴史的市街地における路地を用いた環境整備の現状でもあった。

また、福島宿における路地活用の事例のうち、路地活用として有効であると判断できるのものとして、商業と結び付けた路地と、滞留拠点をつなぐ路地が抽出できる。これらの路地は、歴史的市街地のなかでも資源が多く集積しているところであり、歴史的環境を保全する方向性のもとで、今後とも路地も残され活用されていく可能性が大きいといえる。さらに、整備したことによって新しく機能を備えた路地として生まれ変わり、これからの新しい路地の使い方のモデルとしてあげることができる。

---

## 第 7 章

---

### 歴史的市街地における路地活用の可能性

---

- 7-1. 本章の目的
- 7-2. 路地活用の有効性
- 7-3. 路地活用の実現条件と今後の可能性
- 7-4. 今後の課題
- 7-5. さいごに



## 7-1. 本章の目的

本章では、3章から5章にかけて示した、歴史的市街地における環境整備の取組みとしての路地活用の有効性と実現できる要因をもとにして、6章での分析対象地区での検証をふまえて、歴史的市街地における路地活用の可能性についてまとめる。

## 7-2. 路地活用の有効性

本研究で行なったアンケート調査、分析対象地区における現地調査をもとに路地活用の有効性についてまとめる。

### (1) 整備方針

歴史的市街地における路地を用いた環境整備では、歴史的な環境を活かした回遊性の向上という整備方針と、生活環境を改善するための路地の整備という整備方針といった、相反する二つの方向性に大別することができる。歴史環境整備では、路地を現行幅員のまま活用し、建物や水路の修景と合わせて整備している。生活環境整備では、幅員を拡幅して整備することが多く、沿道の緑化などコミュニティを育むことに寄与した整備を行なっている。それぞれの整備方針のもとにもとづいて整備することによって、まちなかに賑わいが生まれたり、特徴的な街路を形成することにつながっている。

### (2) 整備を通しての成果

歴史的市街地における路地を用いた環境整備の効果としては、歴史環境整備を行なっている分析対象地区において、具体的な成果を明らかにすることができた。観光のためのまちなかの回遊性の向上につながる路地の整備を行ない、実際に路地を歩く人が増えたことによって、地域住民がハード、ソフトの両面において路地に対して配慮するような行動を起こすようになった。また、民間による新しい事業展開も行なわれることが検討されている。

### 7-3. 路地活用の実現条件と今後の可能性

路地の活用を実現する要因としては、路地において景観面と生活面による評価を主として、多様な要因が重なり合って、路地活用が必要であるとしており、路地における防災面の取組みにおいては、ハード、設置、ソフトといった手法を組み合わせることで、路地の活用を可能とする条件を満たしている。

また、継続的な路地活用は、歴史的資源を多く集積しているエリアにある路地に関しては、歴史的環境を守るという流れの中で、建築物の更新のあり方も決まり、路地も残されていく可能性が高いことが分かった。これまでの制度論による路地を残す手法の他に、このような地区内の運動論による路地を残す手法があることが明らかになった。

また、そのなかで、新しい路地活用のあり方として、商業と結びつけた路地や、滞留拠点をつなぐような路地が、分析対象地区による検証の中で抽出することができ、これらのように整備することによって新たな機能を備えた路地が、今後の路地活用の可能性を広げるものであると考えられる。

#### 7-4. 今後の課題

本研究において、街環事業という、市街地の環境整備における補助事業において、路地を整備したときの成果についてまとめた。制度の上でも路地の価値を認めた、路地の保全を可能にする先進事例に対して、街環事業における路地の活用では、市街地の環境整備の一部として、成果をあげてはいるが、制度の上でも路地の価値を認めるような積極的な取り組みも、同時に行なうことはまだ難しい状況にあると考えられる。

しかし、今後このような歴史的な路地を活用することを増やしていくことによって、路地をうまく利用し、魅力的なまちであり、なおかつ安全なまちとしての具体例を示し、先進事例を積み重ねていくことで、必要な制度の改正や緩和を促すことができ、新たな路地の可能性を広げることにつながると考えられる。



## 7-5. さいごに

本研究は、街なみ環境整備事業を実施している各自治体にアンケート調査に協力により、進めることができた。中でも、長野県木曽町 観光商工課の方々には、突然の調査依頼にもかかわらず、快く御協力していただき、大変感謝しております。

路地に着目したきっかけは、三重県名張市における「ひやわい」という路地に魅力を感じ、個性あるまちづくりが求められる今日のなかで、路地を活かしながらまちなかを再生する方法も可能性としてあるのではないのかと考えたことによる。研究を通して、多くの人に路地に対する意見を聞いたが、実際に、独特の雰囲気をもつ路地を魅力的であると感じる人はいるものの、地区内の人にとっては、路地が普段の生活になじんでおり、なかなか路地を改めて再認識することが、実感としては薄いのではないのかと感じた。路地にだけに視点をあてるのではなく、まち全体としてどうなっていけばいいかと考えるか、そのなかで路地はどうあるべきか、を上手く引き出すことができれば、研究をより深めることができたように思う。

しかし、これからのまちなか再生において、路地は、まちを魅力的なものにする一つツールであると確実にいえる。そのために、より多くの有効な整備事例が重ねられ、路地の良さを語り合う機会が増やすことにより、路地の価値を認めた地区計画が存在できるようになることは期待したい。路地は、これからも残していくだけの魅力が多く備えた資源であると思う。

最後に、本研究を進めるにあたり、多くの皆様の御支援、御協力、御指導をいただきました。ここに深く感謝の意を表させていただきたいと思います。

浦山教授をはじめ、研究室の方々には大変お世話になりました。3年間の研究室活動により、自分自身の能力を見極めることができ、皆様から新たな刺激を受けることができました。自分自身の欠けている面に気づくことができ、可能性を広げることができたことが、3年間の財産であったと思います。今後は、少しでも浦山研究室のお役に立てるように努力していこうと思っています。

2007年3月

伊藤 真幸

## 資料 I. 参考文献・既往研究

---

## (1) 参考文献

- ・「都市の街割」 材野博司 著 / 鹿島出版会
- ・「路地からのまちづくり」 西村幸夫 編著 / 学芸出版社
- ・「狭あい道路とまちづくりー防災と生活と環境の総合化をめざしてー」 高見澤邦郎・小林重敬 / 狭あい道路とまちづくり研究所 企画・編集
- ・「季刊まちづくり 8 0510」 特集 路地と横丁からの再生 / 学芸出版社
- ・「江戸東京の路地」 岡本哲志 著 / 学芸出版社
- ・「見えがくれする都市」 槇文彦 著 / 鹿島出版会
- ・「造景 no.33 街なみ環境のデザイン」 / 建築資料研究社
- ・「まちづくりと景観」 田村明 著 / 岩波新書

## (2) 既往研究

### 〈建築学会論文集〉

- ・「密集住宅地の「住戸群」における路地と隙間の役割に関する研究」 / 1995.3
- ・「明治後期の銀座における土地と建物と路地で構成される空間単位の類型化とその特性に関する研究」 / 2003.9
- ・「お隣への信頼性から見た密集市街地の外部空間の特性に関する考察」 / 2005.3
- ・「開放的路地空間での領域化としてのあふれ出し - その1 -」 / 1993.7
- ・「あふれ出しの社会心理学的効果 - 路地空間へのあふれ出し調査からみた計画概念の仮説と検証 - その2 -」 / 1994.3
- ・「マカオ旧市街の住環境を形成する袋小路の段階構成」 / 2005.7
- ・「密集市街地における外部空間の狭さの実態とその特性についての考察」 / 1999.12
- ・「密集住宅市街地整備促進事業制度による住環境整備事業の計画における道路と街区の構成に関する研究」 / 2002.3

### 〈都市計画学会論文集〉

- ・「街区寸法と路地率との関係」 / 1981
- ・「既成市街地における建築奥行と路地形成要因から見た街区に関する考察」 / 1983
- ・「路地保全を前提とした木造密集市街地における居住環境整備方策に関する研究」 / 2006
- ・「遊動空間の創出に向けた市街地再開発事業による「共空間」整備に関する研究」 / 2000

### 〈大会梗概集〉

- ・「歴史的街区における路地空間の構成に関する研究 - 京都市中央区における街路表象の特性 -」 / 2006
- ・「東京都墨田区京島を事例とした路地の形態的特徴に関する研究」 / 2004
- ・「商業地区内路地の空間特性と動向に関する研究 - 東京都銀座を事例として -」 / 2004
- ・「路地空間の都市空間へのアメニティとしての寄与に関する研究」 / 2000
- ・「路地空間における空間意識と空間形態との関係についての研究」 / 1999
- ・「既存「路地空間」の性質とその使われ方 - 月島、根津、中央地区の比較から -」 / 1999
- ・「路地の利用形態と空間特性に関する研究（新宿区百人町を事例として）」 / 1997
- ・「「路地・まち再生事業」による細街路整備の評価」 / 2002
- ・「街なみ環境整備事業における協働のまちづくりに関する研究（その1）」 / 2003
- ・「街なみ環境整備事業における協働のまちづくりに関する研究（その2）」 / 2003
- ・「人を細街路へと引き込む入り口の構成要素に関する研究」 / 1996



## 資料Ⅱ. 関連法規

---

## 建築基準法

### 第3章 都市計画区域等における建築物の敷地、構造、建築設備及び用途

#### 第1節 総則

##### 第41条の2（適用区域）

この章（第8節を除く。）の規定は、都市計画区域及び準都市計画区域内に限り、適用する。

##### 第42条（道路の定義）

この章の規定において「道路」とは、次の各号の一に該当する幅員4m（特定行政庁がその方の気候若しくは風土の特殊性又は土地の状況により必要と認めて都道府県都市計画審議会の議を経て指定する区域内においては、6m。次項及び第3項においては同じ。）以上のもの（地下におけるものを除く。）をいう。

一．道路法（昭和27年法第180号）による道路

二．都市計画法、土地区画整理法（昭和29年法律第119号）、旧住宅地造成事業に関する法律（昭和39年法律第160号）、都市再開発法（昭和44年法律第38号）、新都市基盤整備法（昭和47年法律第86号）、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和50年法律第67号）又は密集市街地整備法（第6章に限る。以下この項において同じ。）による道路

三．この章の規定が適用されるに至った際現に存在する道

四．道路法、都市計画法、土地区画整理法、都市再開発法、新都市基盤整備法、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法又は密集市街地整備法による新設又は変更の事業計画ある道路で、2年以内にその事業が執行される予定のものとして特定行政庁が指定したもの

五．土地を建築物の敷地として利用するため、道路法、都市計画法、土地区画整理法、都市再開発法、新都市基盤整備法、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法又は密集市街地整備法によらないで築造する政令で定める基準に適合する道で、これを築造しようとする者が特定行政庁からその位置の指定を受けたもの

2 この章に規定が適用されるに至った際現に建築物が立ち並んでいる幅員4m未満の道で、特定行政庁の指定したものは、前項の規定に関わらず、同項の道路とみなし、その中心線からの水平距離2m（前項の規定により指定された区域内においては、3m（特定行政庁が周囲の状況により避難及び通行の安全上支障がないと認める場合は、2m）。以下この

項及び次項において同じ。)の線をその道路の境界線とみなす。ただし、当該道がその中心線からの水平距離2m未満でがけ地、川、線路敷地その他これらに類するものに沿う場合においては、当該がけ地等の道の側の境界線及びその境界線から道の側に水平距離4mの線をその道路の境界線とみなす。

3 特定行政庁は、土地の状況に困りやむを得ない場合においては、前項の規定にかかわらず、同項に規定する中心線からの水平距離については2m未満1.35m以上の範囲内において、同項に規定するがけ地等の境界線からの水平距離については4m未満2.7m以上の範囲内において、別にその水平距離を指定することができる。

4 第1項の区域内の幅員6m未満の道（第一号又は第二号は該当する道にあっては、幅員4m以上のものに限る。）で、特定行政庁が次の各号の一に該当すると認めて指定したものは、同項の規定にかかわらず、同項の道路とみなす。

- 一、 周囲の状況により避難及び通行の安全上支障がないと認められる道
- 二、 地区計画等に定められた道の配置及び規模又はその区域に即して築造される道
- 三、 第1項の区域が指定された際現に道路とされていた道

5 前項第三項に該当すると認めて特定行政庁が指定した幅員4m未満の道については、第2項の規定にかかわらず、第1項の区域が指定された際道路の境界線とみなされていた線をその道路の境界線とみなす。

6 特定行政庁は、第2項の規定により幅員1.8m未満の道を指定する場合又は第3項の規定により別に水平距離を指定する場合においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得なければならない。

## 第2節 建築物又はその敷地と道路又は壁面線との関係等

### 第43条（敷地等と道路との関係）

建築物の敷地は、道路（次に掲げるものを除く。第44条第1項を除き、以下同じ。）に2m以上接しなければならない。ただし、その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で定める基準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て建築審査会の同意を得て強化したものについては、この限りではない。

- 一、 自動車のみの交通の用に供する道路
- 二、 高架の道路その他の道路であって自動車の沿道への出入りができない構造のものとして政令で定める基準に該当するもの（第44条第1項第三号において「特定高架道路等」という。）で、地区計画の区域（地区整備計画が定められている区域のうち都市計画法第12条の11の規定により建築物その他の工作物の敷地として併せて利用すべき区域として定められている区域に限る。同号において同じ。）内のもの。

2 地方公共団体は、特殊建築物、階数が3以上である建築物、政令で定める窓その他の開口部を有しない居室を有する建築物又は延べ面積（同一敷地内に2以上の建築物がある場合においては、その延べ面積の合計。第4節、第7節及び別表第3に同じ。）が1,000㎡を超える建築物の敷地が接しなければならない道路の幅員、その敷地が道路に接する部分の長さその他その敷地又は建築物と道路との関係についてこれらの建築物の用途又は規模の特殊性により、前項の規定によつては避難又は通行の安全の目的を十分に達し難いと認める場合においては、条例で、必要な制限を付加することができる。

#### 第43条の2（その敷地が4m未満の道路にのみ接する建築物に対する制限の付加）

地方公共団体は、交通上、安全上、防火上又は衛生上必要があると認めるときは、その敷地が第42条第3項の規定により水平距離が指定された道路のみ2m（前条第2項に規定する建築物で同項の条例によりその敷地が道路に接する部分の長さの制限が付加されているものにあつては、当該の長さ）以上接する建築物について、条例で、その敷地、構造、建築設備又は用途に関して必要な制限を付加することができる。

#### 第44条（道路内の建築制限）

建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物については、この限りではない。

- 一． 地盤面下に設ける建築物
  - 二． 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物で特定行政庁が通行上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したもの
  - 三． 地区計画の区域内の自動車のみの交通の用に供する道路又は特定高架道路等の上空又は路面下に設ける建築物のうち、当該地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものであつて特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるもの
  - 四． 公共用歩廊その他政令で定める建築物で特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと認めて許可したもの
- 2 特定行政庁は、前項第四号の規定による許可をする場合においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得なければならない。

#### 第45条（私道の変更又は廃止の制限）

私道の変更又は廃止によつて、その道路に接する敷地が第43条第1項の規定又は同条第2項の規定に基づく条例の規定に抵触することとなる場合においては、特定行政庁は、その私道の変更又は廃止を禁止し、又は制限することができる。



2 第9条第2項から第6項まで及び第15項の規定は、前項の措置を命ずる場合に準用する。

#### 第46条（壁面線の指定）

特定行政庁は、街区内における建築物の位置を整えその環境の向上を図るために必要があると認める場合においては、建築審査会の同意を得て、壁面線を指定することができる。この場合においては、あらかじめ、その指定に利害関係を有する者の出頭を求めて公開による意見の聴取を行わなければならない。

2 前項の規定による意見の聴取を行う場合においては、同項の規定による指定の計画並びに意見の聴取の期日及び場所を期日の3日前までに公告しなければならない。

3 特定行政庁は、第1項の規定による指定をした場合においては、遅滞なく、その旨を公告しなければならない。

#### 第47条（壁面線による建築制限）

建築物の壁若しくはこれに代る柱又は高さ2mをこえる門若しくはへいは、壁面線を越えて建築してはならない。ただし、地盤面下の部類又は特定行政庁が建築審査会の同意を得て許可した歩廊の柱その他これに類するものについては、この限りではない。

### 資料Ⅲ. アンケート調査 調査票

---

平成 18 年 11 月

**「街なみ環境整備事業」実施地区における路地の活用に関する調査**

—調査のお願い—

街なみ環境整備事業 担当者様

謹啓 時下、ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

私たち三重大学工学部建築学科都市計画研究室では、地方都市の街なみ環境整備に関する研究に取り組んでいます。今回は路地のような狭あい道路に着目しました。路地を貴重な地域資源としてまちづくりに活かしていく動きも近年はみられます。しかし、現行の建築の制度では、路地の保全は限界があり、路地をうまく使いながら環境改善を進めていかなくてはなりません。また地域住民の生活環境が変化するなかで、路地の新たな役割を考えなくてはなりません。そこで「街なみ環境整備事業」の中で、実際に路地を活用しながらどのような整備を行っているのか把握するために、本調査を企画しました。

なにとぞ主旨をご理解の上、協力頂きますとともに、調査票の他に下の□に示した貴自治体が行き組まれている事業に関する資料を同封の返信用封筒にて、**平成 18 年 11 月 22 日（水）**までに郵送していただくようお願い申し上げます。また、本調査は他の目的には使用しないことを申し添えます。

なお、本調査についてご不明な点等がございましたら、下記連絡先までご連絡下さるようお願い致します。ご多忙中、恐縮に存じますがよろしくお願い申し上げます。

謹白

平成 18 年 11 月吉日

三重大学工学部建築学科 都市計画研究室

研究代表・教授 浦山 益郎

担当・大学院生 伊藤 真幸

〒514-8507 三重県津市栗真町屋町 1577

Tel : 090-8480-4866（携帯）／ E-mail : masa-ito@p.arch.mie-u.ac.jp

**〈返送についてのお願い〉****一. 調査対象について**

本調査では、路地を幅員が**2.7m 未満の道路**とみなしています。街なみ環境整備事業を実施している地区内にこれらの路地が全く存在しない場合でも、調査対象地区としての一つの特徴として重要な情報ですので返送していただきますようお願いいたします。また、本調査の主旨をご理解いただいた上で、路地を活かしたまちづくりに対してご意見があれば、最後の設問にご記入下さい。また、貴自治体のなかで街なみ環境整備事業を複数の地区で実施している場合は、調査票をコピーして回答していただきますようよろしくお願いいたします。

**二. 関連資料について**

当研究室では、二年前に、『街なみ環境整備事業の推進に係る協議会との協働に関する調査』を行い、貴自治体にもご協力して頂きました。その際に地区概要票、方針概要票、整備方針図、まちづくり協定書等の一連の事業関連資料をご提供して頂きました。しかし、二年前より事業の計画内容の変更などに伴い、各資料が更新している場合は、最新の資料をご提供していただけるようお願い申し上げます。

## 〈記入についてのお願い〉

- ・本調査は、「街なみ環境整備事業」（以下、街環事業）を実施している地区を対象にしており、設問は全てその地区を対象にお尋ねしています。（設問に表記している「地区」とは、街環事業実施地区です。）
- ・本調査は、地区内の路地に対し、街環事業であつかった路地と街環事業以外の事業や制度制度で扱った路地の二段階に分けてお尋ねしています。調査票は全部で12ページあり、回答欄に○をつけていただく形式となっておりますが、別紙の調査票に記入していただく設問や、地図に記入していただく設問があります。各設問の指示に従ってお答え下さい。

## 一. 地区の概要についてお尋ねします。

地区名（ ）地区

## 〔設問1〕

貴地区の規模を表す以下の項目について、数値を記入して下さい。

- ・人口（ ）人
- ・世帯数（ ）世帯
- ・地区面積（ ）ha

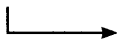
## 〔設問2〕

貴地区の特徴として該当するものに全てに○をつけて下さい。

- |                    |              |
|--------------------|--------------|
| 1. 中心市街地           | 5. 農村、漁村、山村  |
| 2. 江戸時代以前からの歴史的市街地 | 6. 観光地       |
| 3. 密集市街地           | 7. 通りの沿いの町並み |
| 4. 住宅地（商住混在も含む）    | 8. その他（ ）    |

## 〔設問3〕

貴地区の都市計画法で定められている範囲に該当するもの一つに○を付けて下さい。

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. 都市計画区域 内   | 2. 都市計画区域 外 |
|  |             |
| 3. 市街化区域 内  | 4. 市街化区域 外  |

## 〔設問4〕

貴地区における「街なみ環境整備事業」の事業期間を記入して下さい。並びに現在の事業実施状況として、該当するものに○をつけて下さい。

【事業期間】 平成（ ）年～平成（ ）年

【現在の状況】

- |         |           |         |
|---------|-----------|---------|
| 1. 完了した | 2. 継続中である | 3. 中止した |
|---------|-----------|---------|

## 〔設問5〕

貴地区における「街なみ環境整備事業」の事業内容に該当するもの全てに○をつけて下さい。

- |                             |
|-----------------------------|
| 1. 小公園・緑地の整備                |
| 2. 集会所、まちづくり活動拠点（生活関連施設）の整備 |
| 3. 電柱類地中化                   |
| 4. 道路美化                     |
| 5. 案内板の設置                   |
| 6. 住宅等の修景                   |
| 7. 門・塀の移設                   |
| 8. その他（ ）                   |







設問9から設問15までの回答は、別紙の解答用紙にご記入下さい。

〔設問9〕

各路地の事業実施状況について、該当するもの一つに○を付けて下さい。また、3にあてはまる路地は、その理由に該当する番号を選んで記入して下さい。

1. 事業は完了している
2. 計画段階であるが、今後実施予定である
3. 計画段階であるが、実施のめどが立っていない

■ 理由

※「3」を回答した場合のみ この中から選んで（ ）内に記入

1. 路地の整備の優先度が他の事業内容に比べて低いため
2. 土地所有が公道ではないので土地の買収等に時間がかかり事業が進まないため
3. 路地の周辺住民の合意が不形成のままであるため
4. その他（ ）

〔設問10〕

各路地の現況・従前について別紙に記入願います。

- (1) 各路地の幅員をご記入下さい。
- (2) 各路地の長さをご記入下さい。
- (3) 各路地の土地所有について該当するもの一つに○を付けて下さい。
- (4) 各路地の舗装の種類について該当するもの一つに○を付けて下さい。
- (5) 各路地の車両通行の可否について該当するもの一つに○を付けて下さい。

〔設問11〕

各路地の計画内容について別紙に記入願います。

- (1) 各路地の幅員の計画内容について該当するもの一つに○を付けて下さい。
- (2) 各路地の長さの計画内容について該当するもの一つに○を付けて下さい。
- (3) 各路地の計画後の土地所有について該当するもの一つに○を付けて下さい。
- (4) 各路地の計画後の車両通行の可否について該当するもの一つに○を付けて下さい。
- (5) 各路地の路面の計画内容について該当するもの一つに○を付けて下さい。
- (6) 各路地のストリートファニチャーに関する計画内容について下の□の記入例に従って記入願います。

〈ストリートファニチャーの記入例〉

計画内容	
(4)ストリートファニチャー	
内容	種類
設置	○
修景	
除去・移設	

ストリートファニチャーの種類

- |             |              |
|-------------|--------------|
| 1. 街灯       | 8. ポスト       |
| 2. 看板       | 9. 変圧器       |
| 3. 電柱       | 10. 電話ボックス   |
| 4. サイン      | 11. 防災設備     |
| 5. 自販機      | 12. 灯り（行灯など） |
| 6. マンホールのふた | 13. その他      |
| 7. ベンチ      | ( )          |

※ 計画内容に含まれるストリートファニチャーの種類を右表から選択し、内容（新たに設置、周辺環境に合わせて修景、除去・他の場所に移設）に当てはまる全ての番号を記入して下さい。特に当てはまる内容がなければ（— 横棒線）を記入して下さい。

〔設問 12〕

街環事業の中で、各路地の整備に関連して行った整備内容に該当する内容の番号を**全ての**番号を選んで表に記入して下さい。該当する内容がなければ「10. なし」を記入して下さい。

- |          |                  |
|----------|------------------|
| 1. 建物の修景 | 6. 公共施設の設置       |
| 2. 蔵の修景  | 7. 広場等の公共空間整備    |
| 3. 塀の修景  | 8. 他の路地や外周道路との接続 |
| 4. 沿道の緑化 | 9. その他（ ）        |
| 5. 水路の修景 | 10. なし           |

(設問 13)

街環事業の中で、整備・計画する際に各路地の空間をどのように評価しましたか？該当する番号を一つ表に記入して下さい。

1. 路地空間を保全し継承していく → ※（設問 14）へ
2. 路地としての空間条件に問題があるので改善すべき → ※（設問 15）へ

※「保全」とは、現行幅員のまま路地の狭小な空間を周辺環境も含め残していく。

※「改善」とは、主に拡幅して、路地の欠点である災害時の危険性や不衛生な環境を改善することを意図しています。

〔設問 14〕

(設問13)で1の場合、そのように判断した理由は何ですか？該当する**全ての**番号を○に、そのうち**最も主要な**番号を◎に記入して下さい。

1. 良好な景観を有した路地空間であるため
2. 歴史性を感じるヒューマンスケールの空間であるため
3. 路地周辺の資源（水路や蔵、建物）が結びつきがあるため
4. 公共施設や寺院等のアクセス通路として利用しているため
5. 周辺住民の生活道路として利用されているため
6. 公園や広場と連結しているため
7. 路地の沿道に商店があるため
8. 外周道路と連結しているため
9. 地域住民の人通りが多くあるため
10. その他（

〔設問 15〕

（設問 13）で 2 の場合、そのように判断した理由は何ですか？該当する**全ての**番号を○に、そのうち**最も主要**な番号を◎に記入して下さい。

1. 災害時に危険を伴うため
2. 日当りや通風が悪いなどの不衛生な環境であるため
3. 車両通行ができないため
4. 特定の人しか通行ができないため
5. 路地空間を構成する沿道の建物に老朽化や空家化などの問題があるため
6. 路地空間を構成する土地利用に空地化などの問題があるため
7. その他（ ）

これ以降の設問は全てこちらの解答用紙にご記入下さい。

## 二-二. 路地の全体計画

※ ここでは、街環事業における路地の全体計画についてお尋ねしています。

### 〔設問 16〕

街環事業における地区内の路地の整備目的について、該当するもの**全てに○**を、そのうち**最も主要なものに◎**を付けて下さい。

1. まちなかの回遊性の向上のため
2. 歩いて暮らせるまちづくりを実現するため
3. 地域内の環境改善のための生活道路としての整備するため
4. 安心・安全なまちづくりを目指すため
5. 公共施設を結ぶネットワークを形成するため
6. その他 ( )

### 〔設問 17〕

街環事業における地区内の路地の整備手法について、該当するもの**全てに○**を、そのうち**最も主要なものに◎**を付けて下さい。

1. 歴史環境を活かした整備、歴史的町並みとの調和
2. 自然環境を活かした整備
3. 特色のあるエリアの構築
4. 地域の特徴のあるこだわりのデザイン、素材を用いた整備
5. その他 ( )

### 〔設問 18〕

街環事業における地区内の路地の整備を進める上での課題について、該当するもの**全てに○**を、そのうち**最も主要なものに◎**を付けて下さい。

1. 地域住民間の合意形成をはかること
2. 地域に見合うデザインの選択すること
3. 道路の安全性、快適性を保証すること
4. 沿道の建物の更新が従前の規模を確保できないなどで事業が進まないこと
5. 決められた事業費のなかでいくつかの細街路しか計画ができないこと
6. 特に問題はない
7. その他 ( )

### 〔設問 19〕

街環事業における地区内の路地の整備を通しての効果として、該当するもの**全てに○**を、そのうち**最も主要なものに◎**を付けて下さい。

※ 事業が完了した自治体のみ

1. 地域内のシンボルロードを創ることができるようになった
2. 歩行空間で地域コミュニティが育まれるようになった
3. 特徴的な街路景観を形成することができた
4. 沿道の住民がより魅力的な路地空間を演出するようになった
5. 来訪者が増えまちなかに賑わいをもたらした
6. 特別な効果は表れていない
7. その他 ( )



### 三、貴地区における街環事業以外の事業・制度による路地の計画内容についてお尋ねします。

※ ここでは、地区内にある街環事業で扱った路地以外の路地のうち、実際に現行幅員のまま活用すると計画された路地、拡幅して活用すると計画した路地を取り上げ、その計画内容についてお尋ねします。これら路地の計画は下表にあげられるような事業や制度にを念頭において行われます。以降の設問ではこれらの事業・制度に基づいて実際に計画あるいは整備された路地についてお尋ねします。

〈主な事業〉	〈主な制度〉
<ul style="list-style-type: none"> <li>・街なみ環境整備事業</li> <li>・歴史的地区環境整備街路事業（歴みち事業）</li> <li>・まちづくり交付金による事業</li> <li>・その他のまちづくりの補助事業の活用</li> <li>・地区内の街路整備事業</li> <li>・地区内の狭隘道路拡幅整備事業</li> <li>・地区施設一貫通路（敷地内通路）としての認定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築基準法 42 条第 2 項の規定にもとづいた拡幅</li> <li>・すみきり用地の確保のための整備</li> <li>・斜線制限による拡幅</li> </ul> <p>※ ここにあげているのは、一例であり他の事業・制度に基づいた計画があれば対象に含めて下さい。</p>

※ ここでは、貴地区における街環事業以外の計画内容についてお尋ねしています。街環事業担当外の計画内容をお尋ねし不明な点があるかもしれませんが、協力していただきますようよろしくお願いします。

#### 〔設問 20〕

地区内に街環事業以外で、上の□にあげられるような事業や制度にもとづいて実際に計画した路地はありますか？該当するもの一つに○を付けて下さい。

1. ある

2. ない

※〔設問 8〕で「ある」の場合は、〔設問 24〕へ

※〔設問 8〕も「ない」の場合は、〔設問 26〕へ

#### 〈回答方法〉

① 先ほど設問〔7〕で記入していただいた地図上に、該当する路地に対して順に数字番号（街環事業で扱った路地がある場合は末番に引き続いて番号を、街環事業で扱った路地がない場合は順に①、②、…）を記入して下さい。（街環事業で扱った路地がない場合ない場合は、p 3 の回答方法を参照して下さい。）

② 路地番号に対応するように、設問〔21〕から設問〔23〕の回答を p. 8 の表に記入して下さい。

#### 〔設問 21〕

※この設問の回答は p. 8 の表に記入して下さい。

各路地を計画する上で念頭においた事業・制度に該当するもの一つに○を付けて下さい。

1. 街環事業以外の事業による計画

2. 制度による計画

#### 〔設問 22〕

※この設問の回答は p. 8 の表に記入して下さい。

各路地の事業の実施状況について該当するもの一つに○を付けて下さい。

1. 事業は完了している

2. 計画段階であるが、今後実施予定である

3. 計画段階であるが、実施のめどが立っていない

#### 〔設問 23〕

※この設問の回答は p. 8 の表に記入して下さい。

各路地の計画を行うなかで、幅員をどのようにしたのか、該当するもの一つに○を付けて下さい。また計画後の道路の幅員の数値をご記入下さい。

1. 現行幅員のまま活用

2. 幅員を拡幅して活用

（設問 21）から（設問 23）までの回答はこの表に記入して下さい。

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

番号	問(21) 事業・制度	1.	2.
問(22) 実施状況	問(23) 幅員の計画		
1. 事業完了	1. 現行幅員のまま活用		
2. 計画段階(今後実施予定)	2. 拡幅して活用		
3. 計画段階(めど立たず)	計画後の幅員 ( ) m)		

記入する欄が足りない場合は、申し訳ありませんがコピーして記入願います。

#### 四. 路地の個別具体的な取組みについてお尋ねします。

※ ここでは、街環事業で扱った路地（二）、街環事業以外で実際に計画した路地（三）の両者を対象にし、現行幅員のまま路地を活用する場合、拡幅して路地を活用する場合に**実際に行った取組み**についてお尋ねします。

〔設問 24〕

**〔設問 13〕で1に該当する路地や〔設問 23〕で現行幅員のまま活用した路地についてお尋ねします。**

これらの路地は、災害時の危険性に対して安全性を保証しなければなりません。路地の個別の計画のなかで路地の保全を実現するために行った防災面の取組みについて、その具体的な計画内容を教えて下さい。またその内容に該当する路地番号（同様の取組みがある場合はその全ての番号）を記入して下さい。

例) 消防用空地の確保、

他の路地で4mに拡幅してネットワークしてつなげる など

路地番号を記入

番号： ②、③、⑦

番号：

番号：

番号：

番号：

## 〔設問 25〕

**〔設問 13〕で3に該当する路地や〔設問 23〕で拡幅して活用した路地についてお尋ねします。**

路地の拡幅を行う際は後退用地を確保しなければなりません、路地の個別の計画のなかで拡幅を実現するために実際に行った用地買収について、その具体的な仕組みについて教えて下さい。またその内容に該当する路地番号（同様の取組みがある場合はその全ての番号）を記入して下さい。

例) 住民協力による任意買収  
共同建替えに伴う拡幅整備  
行政による後退敷地の買収  
ポケットパーク等の新たな機能併設 など

路地番号を記入

番号: ②、③、⑦

番号:

番号:

番号:

番号:



## 五. 貴地区におけるこれからの路地に対する考え方についてお尋ねします。

※ ここでは、街環事業で扱った路地（二）と、街環事業以外で実際に計画された路地（三）の両者以外の、**地区内にある実際に整備・計画されていない路地**（残されている路地）を対象にして、それらの路地をこれからどのように扱っていくのかその方針についてお尋ねします。

### 〔設問 26〕

地区内に残されている路地を街環事業や他の事業・制度などで計画していない理由について該当するもの**全て**に○を、そのうち**最も主要なもの**に◎を付けて下さい。

1. 路地に対する取組みをまちづくりのなかで重要に位置づけていないから
2. 路地を扱うには問題が多く、手を付けることが困難であるから
3. 路地をどのようにしていくか方向性は決まっているが、具体的に事業化するまでに至っていないから
4. 具体的に事業化を検討したいが、事業費が不足しているから
5. 具体的に事業化したとしても、特に効果が期待できないような路地だから
6. 現状に特に問題がないから
7. その他（ ）

### 〔設問 27〕

地区のまちづくりを考えるうえで、地区内に残されている路地をこれからどのように活用していこうと考えていますか？該当するもの一つに○を付けてください。

1. 積極的に保全していこうと考えている
2. 保全していく路地と、改善していく路地の両方で活用していこうと考えている
3. 地区全般で改善していこうと考えている
4. 特に決まっていない

→ ※（設問 28）へ  
→ ※（設問 30）へ

※「**保全**」とは、現行幅員のまま路地の狭小な空間を周辺環境も含め残していく。

※「**改善**」とは、主に拡幅して、路地の欠点である災害時の危険性や不衛生な環境を改善する。

ことを意図しています。

### 〔設問 28〕

※（設問 27）で「1」、「2」を回答した場合のみ

路地の保全を考えるうえで、地区内に残されている路地のなかで保全していく路地を決める際の判断基準として考えられるものとして該当するもの**全て**に○を付けて下さい。

1. 人通りの多い路地を保全する
2. 空間条件が良い路地を保全する
3. 歴史を感じるなどの地区の個性が表現されている路地を保全する
4. 路地の沿道の住民の意志で保全するとまとまった路地を保全する
5. 伝建地区や城下町であるために地区全体の路地を保全する
6. 特に判断基準はない
7. その他（ ）

### 〔設問 29〕


※（設問 27）で「1」、「2」を回答した場合のみ

路地の保全を考えるうえで、路地における安全性を確保するための代償措置が必要となりますが、その取組みとして検討している内容はありますか？該当するもの**全て**に○を付けて下さい。

- |                        |                         |
|------------------------|-------------------------|
| 1. 路地に面する建築の耐火性、防火性の向上 | 5. 消防設備の設置              |
| 2. 避難のためのサイン計画         | 6. 他の路地で幅員を確保してのネットワーク化 |
| 3. 行き止まり箇所を通り抜け可能に転換   | 7. 現段階では具体的な取組みは考えていない  |
| 4. 消防用の空地の確保           | 8. その他（ ）               |

## 〔設問 30〕

**この設問は地区内の全ての路地を対象にしてお尋ねします。**

路地には地域ごとに特有の魅力があると考えられます。貴地区において、地域の個性を表しているような特徴的な路地はありますか？ある場合は、〔設問 7〕で記入していただいた地図のなかで、該当する路地に  斜線を記入して下さい。

1. ある

→ ※〔設問 31〕へ

2. ない

→ ※〔設問 33〕へ

## 〔設問 31〕

地域の個性を表しているような特徴的な路地とあげたその理由について該当するもの**全て**に○を、そのうち最も主要なものに◎を付けて下さい。

1. 沿道の建物によって魅力的な景観が形成されている
2. 沿道の水路や緑によって自然要素によって魅力的な景観が形成されている
3. 起伏や折れ曲がりなど地形に特徴がある
4. 古くから地域住民が良く利用している
5. 寺院や公共施設へのアクセス通路になっている
6. 路地周辺に賑わいをもたらすような店舗が並んでいる
7. その他 ( )

## 〔設問 32〕

地域の個性を表しているような特徴的な路地があることによって、地区のまちづくりにおいて及ぼしている効果について該当するもの**全て**に○付けて下さい。

1. まちなかを回遊する際の一つの拠点（観光スポット）になっている
2. 路地の価値を再認識させる役割になっている
3. 他の地区内の路地も活かそうとするきっかけになっている
4. 地区のアイデンティティを表している
5. 特に効果はない
6. その他 ( )

## 〔設問 33〕

これまでの設問以外に路地空間の活用のあり方についてのご意見、本調査や路地の活用のあり方に関する研究についてのご意見などがございましたらお聞かせ下さい。

また、貴自治体において街環事業実施地区以外で路地の活用（保全に向けた取り組み）などの取り組みを行ってましたら、その地域名や取り組み内容などをお聞かせ下さい。

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

記入者氏名：

部署：

電話番号：

E-mail：

「街なみ環境整備事業」における路地の計画内容 調査票

地区名：( )

地区

No.

番号	(問9) 実施状況	(問10) 従前・現況					(問11) 計画内容					計画目的			
		(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(6)ストリートファニチャー 内容	(7)周辺環境	(問13) 評価	(問14or15) 理由
	1. 事業完了 2. 計画段階(今後実施予定) 3. 計画段階(未だ立たず) 理由	m	m	1. 県道 2. 市道 3. 私道 4. 農道 5. その他( )	1. アスファルト 2. コンクリート 3. カラー舗装 4. タイル石張り 5. 未舗装	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	1. 現行幅員のまま 2. 拡張 3. 縮小 4. 対象外	1. 現行長さのまま 2. 延長 3. 短縮 4. 対象外	1. 県道 2. 市道 3. 私道 (敷地内道路) 4. 農道 5. その他( )	1. 路肩舗装 2. 排水整備 3. その他 4. 対象外	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	設置 修繕 除去・移設			

番号	(問9) 実施状況	(問10) 従前・現況					(問11) 計画内容					計画目的			
		(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(6)ストリートファニチャー 内容	(7)周辺環境	(問13) 評価	(問14or15) 理由
	1. 事業完了 2. 計画段階(今後実施予定) 3. 計画段階(未だ立たず) 理由	m	m	1. 県道 2. 市道 3. 私道 4. 農道 5. その他( )	1. アスファルト 2. コンクリート 3. カラー舗装 4. タイル石張り 5. 未舗装	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	1. 現行幅員のまま 2. 拡張 3. 縮小 4. 対象外	1. 現行長さのまま 2. 延長 3. 短縮 4. 対象外	1. 県道 2. 市道 3. 私道 (敷地内道路) 4. 農道 5. その他( )	1. 路肩舗装 2. 排水整備 3. その他 4. 対象外	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	設置 修繕 除去・移設			

番号	(問9) 実施状況	(問10) 従前・現況					(問11) 計画内容					計画目的			
		(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(6)ストリートファニチャー 内容	(7)周辺環境	(問13) 評価	(問14or15) 理由
	1. 事業完了 2. 計画段階(今後実施予定) 3. 計画段階(未だ立たず) 理由	m	m	1. 県道 2. 市道 3. 私道 4. 農道 5. その他( )	1. アスファルト 2. コンクリート 3. カラー舗装 4. タイル石張り 5. 未舗装	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	1. 現行幅員のまま 2. 拡張 3. 縮小 4. 対象外	1. 現行長さのまま 2. 延長 3. 短縮 4. 対象外	1. 県道 2. 市道 3. 私道 (敷地内道路) 4. 農道 5. その他( )	1. 路肩舗装 2. 排水整備 3. その他 4. 対象外	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	設置 修繕 除去・移設			

番号	(問9) 実施状況	(問10) 従前・現況					(問11) 計画内容					計画目的			
		(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(6)ストリートファニチャー 内容	(7)周辺環境	(問13) 評価	(問14or15) 理由
	1. 事業完了 2. 計画段階(今後実施予定) 3. 計画段階(未だ立たず) 理由	m	m	1. 県道 2. 市道 3. 私道 4. 農道 5. その他( )	1. アスファルト 2. コンクリート 3. カラー舗装 4. タイル石張り 5. 未舗装	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	1. 現行幅員のまま 2. 拡張 3. 縮小 4. 対象外	1. 現行長さのまま 2. 延長 3. 短縮 4. 対象外	1. 県道 2. 市道 3. 私道 (敷地内道路) 4. 農道 5. その他( )	1. 路肩舗装 2. 排水整備 3. その他 4. 対象外	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	設置 修繕 除去・移設			

番号	(問9) 実施状況	(問10) 従前・現況					(問11) 計画内容					計画目的			
		(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(6)ストリートファニチャー 内容	(7)周辺環境	(問13) 評価	(問14or15) 理由
	1. 事業完了 2. 計画段階(今後実施予定) 3. 計画段階(未だ立たず) 理由	m	m	1. 県道 2. 市道 3. 私道 4. 農道 5. その他( )	1. アスファルト 2. コンクリート 3. カラー舗装 4. タイル石張り 5. 未舗装	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	1. 現行幅員のまま 2. 拡張 3. 縮小 4. 対象外	1. 現行長さのまま 2. 延長 3. 短縮 4. 対象外	1. 県道 2. 市道 3. 私道 (敷地内道路) 4. 農道 5. その他( )	1. 路肩舗装 2. 排水整備 3. その他 4. 対象外	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	設置 修繕 除去・移設			

番号	(問9) 実施状況	(問10) 従前・現況					(問11) 計画内容					計画目的			
		(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(1)幅員	(2)長さ	(3)土地所有	(4)舗装	(5)車両通行	(6)ストリートファニチャー 内容	(7)周辺環境	(問13) 評価	(問14or15) 理由
	1. 事業完了 2. 計画段階(今後実施予定) 3. 計画段階(未だ立たず) 理由	m	m	1. 県道 2. 市道 3. 私道 4. 農道 5. その他( )	1. アスファルト 2. コンクリート 3. カラー舗装 4. タイル石張り 5. 未舗装	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	1. 現行幅員のまま 2. 拡張 3. 縮小 4. 対象外	1. 現行長さのまま 2. 延長 3. 短縮 4. 対象外	1. 県道 2. 市道 3. 私道 (敷地内道路) 4. 農道 5. その他( )	1. 路肩舗装 2. 排水整備 3. その他 4. 対象外	1. 車両通行 可能 2. 緊急車両のみ 可能 3. 車両通行 不可	設置 修繕 除去・移設			

▶ 裏面に続く

#### 資料IV. 修士論文 梗概

---



## 歴史的市街地における路地を活用した環境整備の可能性に関する研究

- 街なみ環境整備事業を実施している地区を対象にして -

三重大学大学院 工学研究科 建築学専攻 浦山研究室 伊藤 真幸

## 1. 研究の概要

## 1-1. 研究の背景

近年の地方都市の再生への取組みの中で、地域の歴史的資源を有している地区では、それらを保全しながら環境整備を進め、個性あるまちづくりを展開している。古くからまちなかに存在する路地も歴史的な資源としてあげられる。路地は、そのヒューマンスケールな道路空間を特徴として、その価値を示してきた。さらに、近年では路地の価値が再認識されるようになり、まちづくりにおいても路地を有効に活用していこうというような動きが生まれ、広まりつつある。

しかし、現行の建築制度のなかでは、路地の狭小な空間を残していくことは難しく、また、防災面や車社会への対応などの観点でみても路地には多くの危険性や弊害があり、路地が抱える問題は多く、負の遺産としての見方が強いのが現実であるといえる。

つまり、これからの路地について考えると、路地のもつ問題を克服・改善しながら路地を保全する方法を検討することが重要なテーマである。

## 1-2. 研究の目的と方法

本研究では、歴史的市街地における環境整備のなかで、路地を活用している全国事例を抽出し、それらの路地活用の実態と問題点、課題を明らかにすることを目的とする。

具体的には、(1) 歴史的市街地における路地活用の事例を対象にして、路地を活用する目的とその手法を把握する。また、路地活用を通して実際にどのような効果があったのかを明らかにすることで路地活用の有効性を示す。(2) 歴史的市街地における路地活用の事例を対象にして、路地が抱える課題に対してどのような条件であれば、路地を活用することが実現できたのか、またその路地活用が継続していくのかを調査することによって、路地活用を実現するための条件を示す。という2つの点を明らかにすることを目的として研究を進める。

歴史的市街地における環境整備の事例として「街なみ環境整備事業」を取り上げ、事業を実施している地区を対象にしてアンケート調査をもとに研究を進める。

## 1-3. 既往研究との関連

(1) 路地の価値を示す視点：これまでになされてきた路地に関する研究は、その多くが路地を取り巻く周辺環境の現状分析を調査して路地の特質を明らかにしている。また、その多く研究が都心部の既成市街地や、京都の歴史的な街区を研究対象として行われており、様々な視点から路

地の価値が論じられている。その一方で、本研究では、特定の地域の路地の現状分析ではなく、実際の全国における路地整備の事例を対象にして、これからの路地を活用した環境整備の可能性を明らかにするものである。

(2) 市街地の道路整備に関する視点：道路整備における整備手法の評価や効果の検証は、都心部の密集市街地における住環境整備に関する研究で多く取り上げられている。密集市街地が抱える狭隘道路に対する問題は、建物の更新と共に主に道路の拡幅に向けた整備が目的であり、本研究の狭小な道路空間を活用していくといった視点と異なる。

(3) 路地のもつ特質による視点：本研究では、歴史的市街地における路地を扱う。これまでの研究で対象地域となっている都心部の路地は、路地をとりまく建物の更新・用途変更が繰り返され周辺では再開発が進むなどの状況が異なる。密集市街地では、生活環境の改善が求められ、歴史的環境の保全の観点は含まれない。

## 1-4. 研究の構成

本研究は全7章で構成される。第2章では、これからの路地活用の可能性を述べるにあたり、路地についての基礎的な概要をおさえる。第3章では、街環事業を実施している地区の概況をおさえ、計画対象として扱っている路地についての実態を把握する。そして、続く第4章で、街環事業による路地の計画内容についてまとめる。次に、第5章では、路地活用の事例を取り上げ、路地の活用を実現するための条件を明らかにしていく。そして、第6章では、3章から5章を受けて、分析対象地区を選定し、街環事業による路地整備の有効性を検証する。最後に第7章では、まとめとして、歴史的市街地における路地を活用した環境整備の可能性について探る。〔図1〕

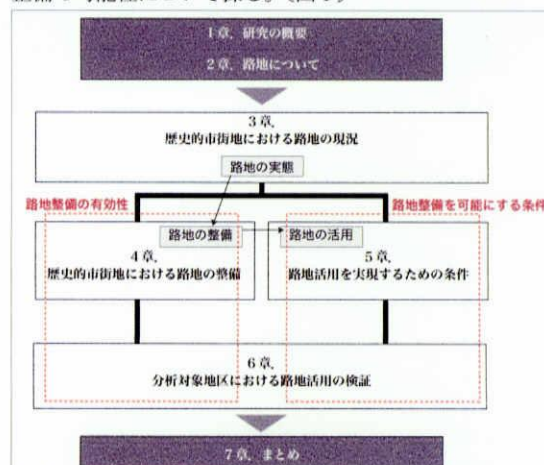


図1 研究のフロー

歴史的市街地における路地を活用した環境整備の可能性に関する研究



## 2. 路地について

### 2-1. 路地に関する規定

路地に関連する道路の規定に関するこれまでの経緯について表2-1に示す。

また、現在の規定のもとで路地に関わる問題として、接道条件と2項道路による後退の義務がある。現在の建築基準法の42条2項の道路は、1650年の法制定時に既に建築物が建ち並んでいた幅員が4mに満たない道路を特定行政庁が指定したものである。この2項道路場合は、将来的には4mの道路となるために、道路の中心線から2mさがった線を道路境界として建築物を建築する必要がある。こうして、幅員が2.7mや1.8mの路地は制度上では、全国の基準にそった4mの道路として変質することになるのが実状である。

路地に関してこれらが問題なのは、全国一律に制限を設けたことで、これが歴史的な路地を活かしたまちづくりには大きな弊害であるからである。

### 2-2. 路地をめぐる近年の動向

近年は、路地を活かしたまちづくりが全国の都市でみられるようになった。その中には、先述したような路地に関する規定に基づいた問題を克服しながら、路地の価値を認めるような、先進的な事例もみられる。接道条件や2項道路後退問題などに関連する対処として先進事例では、以下の方法がとられている。〔表2-2〕

先進事例のように、現行制度をうまく活用することで、路地を残すことが実現する可能性はあるが、まだまだ特別な状況でない限り、狭小な幅員の路地を残すことは難しいとされている。幅員4mを道路の最低基準とすることをクリアするために、法制度の改正などを通じて国が後押し

表2-1 路地に関する規定の経緯

時代・制度名	仕組み
明治期	「道路」と「路地」あるいは「道路」とを明確に区別されていたことが明らかになっている。当時、幅員が3間から5間のもの（5m以上のもの）を「道路」としていた。路地や通路は6尺以下のもの、つまり約1.8m以下のものを指しており、明治初期から「道路」と「路地」とを区別した考え方が制度的にもあった。
1919年 市街地建築物法	9尺規定が制定され、道路の最低限の幅員が9尺（幅員2.7m）に規定された。規定に伴い、従来の6尺規定の幅員の道を救済する措置として、「みなし道路」の規定が設けられた。
1950年 建築基準法	現行の建築基準法では幅員4m以上のものを道路とみなしており、4m以下の道路に関しては、42条の2項によって「みなし道路」として規定されている。

表2-2 路地を残す手法

名称	仕組み	事例
1 連棟建築物設計制度 工地区分一団地認定	建築基準法第85条第2項に位置づけられていて、狭小な空間が多くあって基盤が十分に整っていない市街地を対象に、一定の区域内において複数の敷地・建物を同一敷地とみなし規制を一体的に適用しようとするものである。ただし、区域内の土地所有者、借地権者の同意が必要であり、また2項道路をまたいでの適用は無視している。従来の一般地・建物ではなく、既存の建築物の存在を前提として、高度利用を可能にすることを目的としている。	大阪・法善寺横丁 東京都 荒川区 東京都中央区 月島 前期
2 三項道路指定	三項道路（建築基準法第42条第3項）として指定する方法。三項道路は、片側が崖地になっている場合等、幅員が現実的に難しい状況において、特定行政庁が建築審査会の同意を得て指定する。	京都市 長崎市 東京都中央区 月島
3 43条の但し書き	道路に2m以上後退しなければならないという接道条件そのものを、特定行政庁が建築審査会の同意を得て許可した建築物の敷地については緩和することができるという制度。	京都市 神戸市

することが求められる。その具体例としては、3項道路の指定については、法制度上は、現在でも例外措置として位置づけられたままであるが、景観法の導入に先駆けて行なわれた2003年の建築基準法改正と同改正をうけて国が示した3項道路の指定に関する運用通知では、それまでの例外的な活用ではなく、歴史的な路地の保全や活用の際して、より積極的に活用することを認めた。さらに、街なみ誘導型地区計画などの緩和措置や、本研究で扱う街なみ環境整備事業などの補助事業との併用といった、これまでの先進例の成功を踏まえて歴史的な路地を活かしたまちづくりを積極的に認めるようになった。

### 2-3. 本研究における路地の定義

本研究では、路地を幅員2.7m未満の道路として定義する。

まず、本研究では歴史的市街地における路地の活用について調査を行なう。そのために、歴史的な路地として江戸期や明治期には既に路地としての骨格を形成したものを扱うために、9尺規定に基づき2.7m未満の道路を路地として扱う。

なお、既往研究では、公私道の識別や、生活の表層の有無など様々な観点から路地を定義して研究されているが、本研究では、特定の地域の路地の特質を探るわけではなく、不特定多数の地域を対象とするために、あらゆる角度から路地の概念を決めることは難しい。そのために、緩やかな概念として、物理的な指標のみで定義することとする。

また、本研究では、実際の環境整備における路地の整備事例を研究対象として扱う。そのために、調査の中で抽出できた幅員が2.7m未満の道路について、その形態や領域については、整備する路地の特徴として明らかにしていく。

## 3. 歴史的市街地における路地の概況

### 3-1. 目的

街なみ環境整備事業（以下、街環事業）を取り上げて、全国の街環事業を実施している地区を対象にして、その地区内における路地の概況について整理することを目的とする。図3-1に示すように、街環事業で計画対象となっている路地については、その実態を把握する。計画の対象でない路地については、今後の活用方針を明らかにする。最後に、地区内の魅力的な路地を抽出して、現在のまちづくりの上での位置づけを明らかにする。

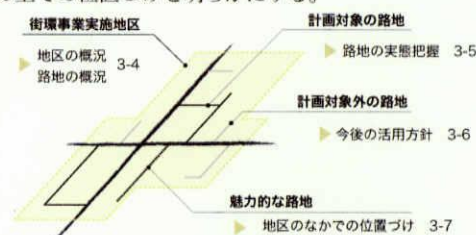


図3-1 対象地区における路地の概況



## 3-2. アンケート調査の概要

『「街なみ環境整備事業」実施地区における路地の活用に関する調査』を全国 154 の事業実施自治体を対象に 2006 年 11 月に郵送によるアンケートで実施した。調査対象地区は、2004 年 3 月に国土交通省住宅局発行の「街なみ環境整備事業事例集」より選定している。調査の結果、有効回答は 97 自治体で得られ、その中で合計 111 地区の回答を得ることができた。

## 3-3. 本研究で街環事業を扱う意義

街環事業を扱う意義としては、① 路地をはじめとする 4 m 未満の道路のみしか接道しない不良住宅密集地区の整備を目的とした住環境整備であること。② 街路整備だけではなく、建物や塀の修景等一体的な空間整備が可能であり、より水準の高い空間を創造する可能性が高い。③ 歴史的な基盤を残す地区を対象にしていることが多い。という 3 つの視点による。

## 3-4. 街環事業実施地区における路地の概況

計 111 の街環事業実施地区に対して、路地の有無を聞いたところ、路地があると回答したのが 78 地区、路地は

ないと回答したのが 33 地区であった。

また、路地があると回答した 78 地区のうち、街環事業において地区内の路地を計画対象としている地区は 36 地区、扱っていない地区は 42 地区であった。同時に地区内の路地の本数を把握しているかをそれぞれの事業主体に確認したところ、47 地区では把握しているが、31 地区では把握していないとの回答を得た。なお、街環事業で路地を扱っている全 36 地区は、地区内の路地の本数を全て把握している。〔図 3-4-1〕

地区内の路地の本数を把握している 47 地区に対して、その本数を聞いたところ、合計 280 本の路地を確認することができた。そのうち、路地の土地所有を確認したところ、公道が 203 本、私道が 77 本であった。また、街環事業の対象になっている路地は 166 本、対象外の路地は 114 本であった。〔図 3-4-2〕

以上より、街環事業実施地区における路地の概況によって、3 地区に分類することができる。〔表 3-4-1〕

本調査のなかで、街環事業で路地を計画対象としているは、計 36 地区であり、そのなかで計 166 本の路地できた。本研究では、これらの路地を計画対象として扱うこととする。〔表 3-4-2〕

表 3-2 アンケート調査の概要

アンケート調査概要		返送状況	
時期	2006.11	回答数	103 64%
方法	郵送形式	有効回答数	97(111地区) 61%
調査自治体数	160	無効回答	6 4%
		回答なし	57 36%
		計	160 100%

※ 地区とは、街なみ環境整備事業を実施している地区を指す。

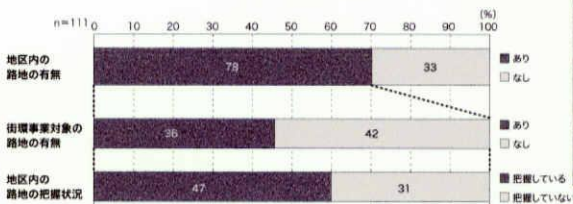


図 3-4-1 路地の有無

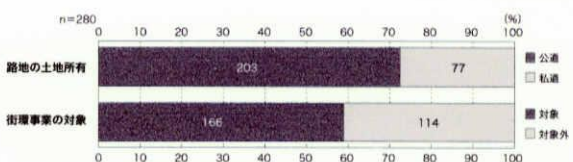


図 3-4-2 路地の本数

表 3-3 街環事業の概要

機軸法令	街なみ環境整備事業制度要綱(建設省住宅局通達)
創設年度	平成5年度(1993)
目的	生活道路等の地区施設等が未整備であること、住宅等が良好な美観を有していないこと等により、住環境の整備改善を必要とする区域において、地区施設、住宅、生活環境施設の整備等住環境の整備改善を行うことによりゆとりと潤いのある住宅地区の形成を図る。
事業主体	地方公共団体(市町村等)
対象区域	狭隘道路が密集する地区等で未接道住宅が集合する区域、ゆとりと潤いのある住宅形成のための改善を必要とする区域、又は条例等により景観形成を図るべきこと。
補助内容	① 協議会活動助成事業 ② 整備方針策定事業 ③ 街なみ整備事業 ④ 街なみ整備助成事業 ⑤ 住宅の建替え等

表 3-4-1 地区の種類

A 地区	B 地区	C 地区
街環事業実施地区内の路地が、街環事業の対象である路地のみである地区	街環事業実施地区内の路地が、街環事業の対象とする路地と対象外の路地で分けられる地区	街環事業実施地区内の路地が、街環事業の対象外である路地のみである地区
7 地区	29 地区	42 地区

表 3-4-2 街環事業で路地を扱う地区

事業主体	地区名	本数	類型	事業主体	地区名	本数	類型	事業主体	地区名	本数	類型
仙台市	長者町	2	B	小松市	桜木・育成町	8	B	朝来市(旧 生野町)	口銀谷	4	B
酒田市	飛鳥砂越	4	B	白山市(旧 松任市)	新町通り西	1	B	横須市	今井町	7	A
福島市	飯坂町湯沢周辺	1	B	輪島市	鳳至上町	6	B	山口市	一の坂	17	A
会津坂下町	塔寺・気多宮	14	B	津幡町	庄	1	A	若田市	横山	9	B
杉並区	大田黒公園周辺	1	B	郡上市	八幡中央	4	B	那賀町(旧 鷺敷町)	大町	3	B
足立区	本木二丁目	3	B	伊勢市(旧 二見町)	茶屋区・旅館街	7	B	内子町	内子	2	B
箱根町	箱根	1	B	草津市	本町・元町	1	B	島原市	中心部商店街	7	A
相模原市(旧 相模湖町)	内郷東	3	B	富田林市	富田林寺内町	3	A	山都町(旧 蘇峰町)	馬見原	6	B
松本市	お城下町	3	A	神戸市	野田北部	1	B	大分市	戸次本町	3	B
	お城東	5	A	姫路市	別所町北宿	8	B	玖珠町	森	3	B
	中央東	2	B	二階町通り	二階町通り	8	B	日田市	隅	1	B
木曽町(旧 木曽福島町)	福島宿周辺	11	B	篠山市	河原	4	A	出水市	出水麓	1	B

街環事業対象：計 32 地区 166 本



### 3-5. 街環事業の計画対象となる路地

A 地区、B 地区における、街環事業の計画対象である路地の実態について、図 3-6 に示す。

### 3-6. 街環事業の計画対象とならない路地

#### (1) 計画しない理由

B 地区、C 地区に対して、計画対象としない理由について多項目選択方式 (MA) で聞いた。

B 地区では、対象外の路地に対する理由としては地区によって様々な要因が考えられるが、主要因としては、街環事業で計画対象にしても効果が期待できないからと判断されていることが明らかとなった。その一方で、C 地区では、路地を計画対象として扱わない理由として、「現状に特に問題がないから」、「重要な位置づけにしていない」と回答する地区が多かった。これは、街環事業を行なっている地区に限らず、今日の路地に対する一般的な見解であると考えられる。〔図 3-7〕

#### (2) これからの活用方針

「特に活用方針は決まっていない」が 69.0% と最も多くの回答があり、B 地区、C 地区ともに過半数を超える地区がこの項目に該当する。一方で、保全する、改善するといった、路地の活用方針が明確に決まっている地区は、全体でも 30% に満たない割合であった。その中では、保全する路地と改善する路地を両方見極めながら活用する方針の地区が多く回答があった。〔表 3-7〕

### 3-7. 地区のなかの魅力的な路地

地区内に路地がある街環事業実施地区のうち、22 の地区で魅力的な路地があることが分かった。

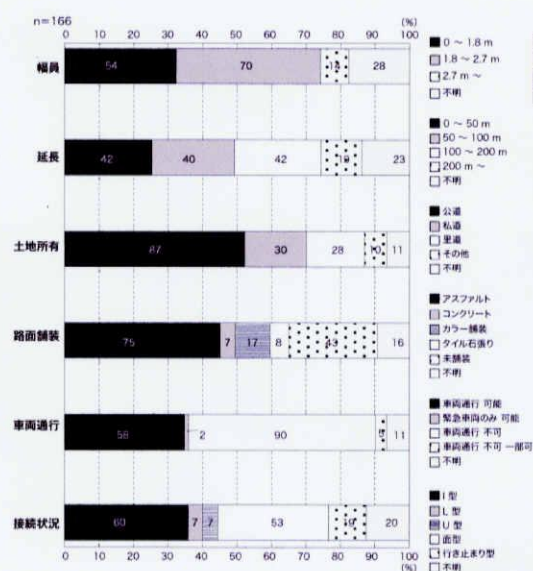


図 3-6 計画対象の路地の概況

#### (1) 魅力的な路地としてあげた理由

「沿道の建物によって魅力的な景観が形成されている」が 77.3% と特に多く回答があり、そのうち最も主要な項目を選択 (SA) してもらっても、同様の項目が他に比べ多くあがった。〔図 3-9-2〕 また、その他には、「路地単位で密な生活空間が形成されており。独特な雰囲気をつくっている」(大阪市空堀地区) や「城下町の町並みを残した路地であるため」(篠山市) などが魅力的な路地である理由としてあげられている。〔図 3-8〕

#### (2) 魅力的な路地の効果

魅力的な路地として評価される要因と、その魅力的な路地が及ぼす効果との関係性についてまとめる。〔表 3-8〕

建物要素による景観面の評価による魅力的な路地は、まちなかの一つの回遊拠点として、いわば観光スポットとして位置づけられていることが分かる。景観面での評価による魅力的な路地は、不特定多数の人による評価でもあり、まちなかの回遊拠点としてのツールにもなり得ることが明らかになった。

また、機能面における評価による魅力的な路地は、住民間でのアイデンティティある路地として位置づけられており、地域住民にとってなくてはならない魅力を備えているといえる。

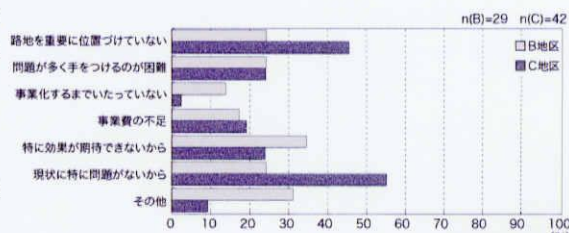


図 3-7 計画しない理由

表 3-7 地区別の活用方針

地区	積極的に保全	保全と改善	地区全体で改善	決まっていない	不明	計
B地区	4	4	1	19	1	29
C地区	1	6	4	30	1	42
計	5	10	5	49	2	71

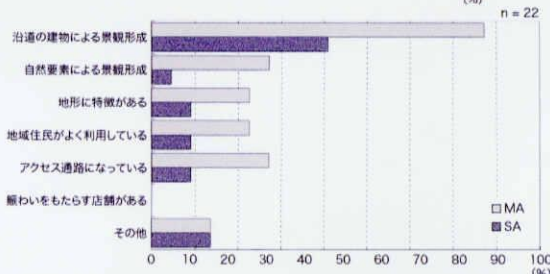


図 3-8 魅力的路地の理由

表 3-8 魅力的路地の効果 / 理由

効果 / 理由	建物	自然	地形	歴史性	住民利用が大きい	アクセス道路	住民生活に密着
まちなかの回遊拠点	12 54.5%	3 13.6%	3 13.6%	1 4.5%	3 13.6%	4 18.2%	
路地の整備を再認識	9 40.9%	2 9.1%	3 13.6%		4 18.2%	6 27.3%	
他の路地に影響	2 9.1%	1 4.5%	2 9.1%		1 4.5%	2 9.1%	
アイデンティティ	6 27.3%	3 13.6%	4 18.2%		4 18.2%	6 27.3%	1 4.5%
特に効果ない				1 4.5%			
その他	1 4.5%				1 4.5%		1 4.5%

該当地区数=22



## 4. 歴史的市街地における路地の整備

## 4-1. 目的

街環事業による路地の計画の特徴について示す。また、路地を整備した結果、どのような効果が期待できるのかについて明らかにすることを目的とする。

## 4-2. 街環事業による路地の整備方針

路地の整備目的について、街環事業で路地を計画対象としている地区に対して多項目選択方式（MA）で聞いた。

その中で、「まちなかの回遊性の向上のため」、「環境改善のための生活道路としての整備をするため」を目的とする地区が多くの回答を得た。〔図 4-2-1〕

この2つの目的を最も主要な項目として回答した（SA）地区を抽出して、それぞれの地区の性格をみると、「回遊性の向上」では、中心市街地や歴史的市街地の性格をもつ地区が多く、回遊性を高めることで市街地の再生を図っていることが伺える。一方で、「生活道路の整備」では、住宅地や密集市街地の性格をもつ地区が多く、生活環境を向上することを期待していることが伺え、地区の性格でみると、両者の整備目的には相反する特徴があることがいえる。〔表 4-2-1〕

次に、それぞれの整備手法の特徴についてみると、「回遊性の向上」では、ほぼ全ての地区が「歴史的環境を活かした整備」を手法として用いている。一方、「生活道路の整備」では、その整備手法は多様であるが、その中で特徴として拡幅を主とした整備手法を用いている地区があることが分かった。〔表 4-2-2〕

以上より、街環事業による路地整備には、大きく2つの



左) 犬山市  
右) 伊勢市 二見  
図 4-1 整備事例

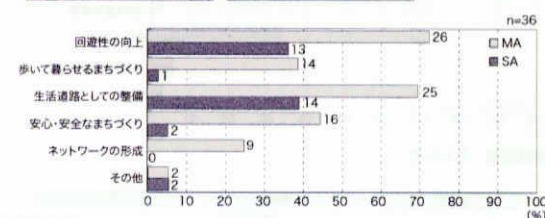


図 4-2 整備目的

表 4-3-1 接続状況

		歴史環境		生活環境	
単独型	I 型	30	52.6%	15	31.3%
	L 型			4	8.3%
	U 型			1	2.1%
面型		21	36.8%	18	37.5%
行き止まり型		2	3.5%	9	18.8%
不明		4	7.0%	1	2.1%
該当路地数		57		48	

接続の種類		
・通り抜け路地	— 単独型	I 型
		L 型
・行き止まり路地	— 面型	U 型
・階段状路地		

	I 型
	L 型
	U 型

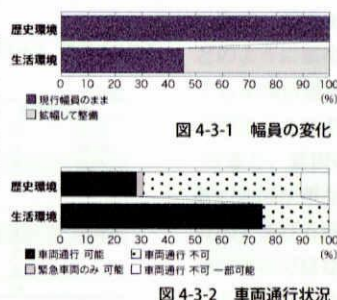


図 4-3-2 車両通行状況

整備方針に大別できると考えられ、それぞれ〈歴史環境整備〉、〈生活環境整備〉とする。

## 4-3. 整備方針に基づいた路地の計画内容の特徴

接続状況を見ると、〈歴史環境〉では、回遊性を高める要素を多く備えている I 型の路地を多く計画対象としているのが特徴であり、〈生活環境〉では、接続状況でみると多様な路地空間を計画対象としている。〔表 4-3-1〕

計画による路地の幅員の変化をみると、〈歴史環境〉では、全ての路地が現行幅員のままで計画している。一方で、〈生活環境〉では、半数以上の地区が拡幅して整備することを計画していることが分かった。〔図 4-3-1〕これに関連して、計画後の車両通行の可否をみると、〈歴史環境〉では、現行幅員のままで計画されていることから、歩行者が安全に歩けるような路地を計画していることが分かる。一方で、〈生活環境〉では、一部は幅員を拡幅して計画している路地が多いことから、車両通行ができる路地が多きことが特徴としてあげることができる。〔図 4-3-2〕

路地の周辺の計画内容についてみると、〈歴史環境〉では、「建物の修景」、「水路の修景」、「他の道路との接続」などが多く計画されていることが分かり、回遊性を高める目的のもと、路地そのものも建物や水路の修景によって魅力的な空間となるように計画していることが特徴としてあげることができる。一方で、〈生活環境〉では、「沿道の緑化」、「公共空間の整備」が多く計画されていることが分かった。沿道を緑化は、単に路地空間の質を高めるだけではなく、住民同士が維持管理をしていくことで、コミュニティを育むことにもつながることが考えられる。〔表 4-3-2〕

表 4-2-1 地区の特徴／整備目的

地区の特徴／整備目的	回遊性の向上		生活道路整備	
	数	割合	数	割合
中心市街地	8	61.5%	2	14.3%
歴史的市街地	6	46.2%	2	14.3%
密集市街地	2	15.4%	5	35.7%
住宅地	6	46.2%	8	57.1%
農村・漁村・山村	0	0.0%	3	21.4%
観光地	5	38.5%	3	21.4%
通り通りの町並み	4	30.8%	0	0.0%
その他	0	0.0%	2	14.3%
該当地区数	13		14	

表 4-2-2 整備手法／整備目的

整備手法／整備目的	回遊性の向上		生活道路整備	
	数	割合	数	割合
歴史的環境を活かした整備	12	92.3%	4	28.6%
特色のあるエリアの構築			5	35.7%
地域デザインを用いた整備	1	7.7%	1	7.1%
拡幅を主とした整備			3	21.4%
未回答			1	7.1%
該当地区数	13		14	

表 4-3-2 路地周辺の計画内容

	歴史環境		生活環境	
	数	割合	数	割合
建物の修景	10	33.3%	1	4.5%
蔵の修景	4	13.3%	0	0.0%
家の修景	3	10.0%	1	4.5%
沿道の緑化	1	3.3%	7	31.8%
水路の修景	17	56.7%	0	0.0%
公共施設の設置	2	6.7%	1	4.5%
公共空間の整備	4	13.3%	12	54.5%
他の道路との接続	10	33.3%	6	27.3%
その他	1	3.3%	0	0.0%
対象あり地区数	30	52.6%	22	45.8%
対象なし地区数	27	47.4%	26	54.2%
該当地区数	57		48	



#### 4-4. 街環事業による路地整備の課題

路地の整備を計画するにあってどのような課題があったのかを多項目選択方式（MA）で聞いたところ、「住民間の合意形成を図ること」が最も多く、次いで「地域に合うデザインを選択すること」、「安全性・快適性を保証すること」が課題としてあげられた。そのうち最も主要な項目を選択してもらった（SA）と、「住民間の合意形成を図ること」が 58.3% で最も多かった。また、「特に問題はない」とした地区は少数であった。〔図 4-4-1〕

路地整備のプロセスでみると、検討段階から計画段階にかけての住民間での合意形成を図ることという初期段階の項目が最重要課題としてあげられた。住民間で合意形成を図ることができれば、事業も完了する可能性が大きくなるといえる。〔図 4-4-2〕

#### 4-5. 街環事業による路地整備の効果

路地整備を通しての効果について多項目選択方式（MA）で事業が完了している地区に聞いたところ、「方針 A」では、「シンボルロードを創造することができた」、「来訪者が増えまちなかに賑わいをもたらした」が多く回答があった。回遊性の向上という整備目的のもとで、まちなかに賑わいが生まれ、路地もシンボルロードとして、一つの回遊拠点として位置づけることができたことが確認でき、整備が有効であったことが明らかであるといえる。一方で、「方針 B」では、「特徴的な街路景観を形成することができた」（55.6%）が多くの回答があった。生活道路としての整備した成果として、単に機能面での改善がされただけでなく、景観面においてもより向上するような効果があることが明らかになった。〔表 4-5〕

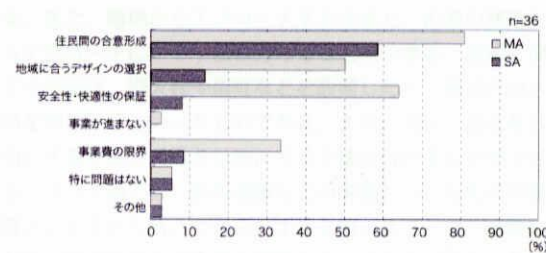


図 4-4-1 整備課題

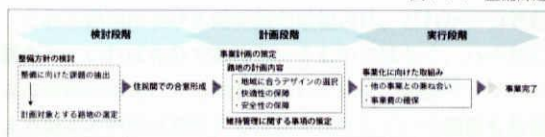


図 4-4-2 整備プロセス

表 4-5 整備効果

	歴史環境整備		生活環境整備	
	数	(MA)	数	(MA)
シンボルロードの創造	6	60.0%	2	22.2%
地域コミュニティ	3	30.0%	3	33.3%
特徴的な街路景観の形成	3	30.0%	5	55.6%
住民による魅力的な空間演出	3	30.0%		
来訪者が増えまちなかに賑わい	6	60.0%		
特別な効果は表れていない	1	10.0%		
その他			4	44.4%
該当地区数	10		9	
事業継続中	3		5	
全地区数	13		14	

#### 5. 路地の活用を実現するための条件

##### 5-1. 目的

街環事業によって計画した路地のうち、路地を活用するとして計画事例を抽出し調査対象として、路地の活用を実現するための条件を明らかにすることを目的とする。

なお、ここでいう「路地の活用」とは、「路地の幅員を変えずに整備を行い、利用していくこと」を指す。

そこで、路地の活用を実現するための条件を、外圧、内圧の二つの側面から探ることで、路地の活用が実現できる要因を示すこととする。〔図 5-1-1〕

街環事業で計画対象となっている合計 166 本の路地に対して、計画する際に路地空間をどのように評価したのかを聞いたところ、「路地空間を活用していく」と評価した路地が 128 本で、全体の 77.1% を占めていることが確認できた。〔図 5-1-2〕

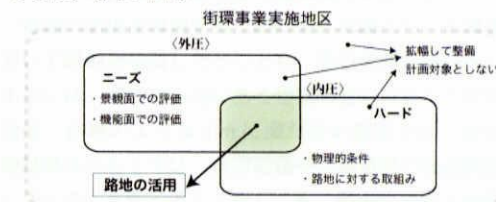


図 5-1-1 路地の活用を実現するための要因

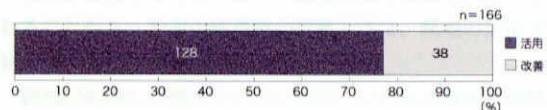


図 5-1-2 計画する際の路地の評価

##### 5-2. 路地活用の必要性

「路地空間を活用していく」と評価した 128 本の路地に対して、評価した理由を多項目選択方式（MA）で聞いたところ図 5-2 のようになった。

路地を活用する理由としては、「周辺住民の生活道路として利用されているため」が最も多く、次いで「良好な景観を有した路地空間であるため」、「外周道路と連結しているため」が多くあがった。そのうち、最も主要な項目を選択してもらった（SA）と、「良好な景観を有した路地空間であるため」と「周辺住民の生活道路として利用されているため」が多くあがった。

これらの評価指標を分類して、路地を活用しようとする要因をまとめると、景観面と生活面によるものが多いことが分かり、路地を活用するときの主要因であるといえる。

次に、路地を活用する必要性として、それぞれの要因がどのように重複しているかについて示す。1 本の路地に対する多項目選択（MA）での回答を、要因別にまとめたものが表 5-2 である。

みると、要因の重複については、どの路地においても複数の要因が重なっていることが分かった。また、景観面の要因をあげる路地に関しては、評価として景観面の単独をあげるのではなく、必ず他の何らかの要因と重複していることが分かった。〔表 5-2〕



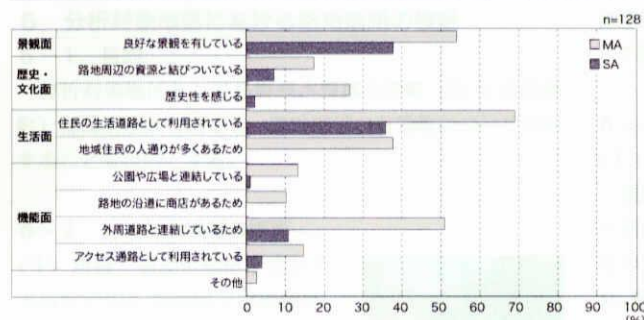
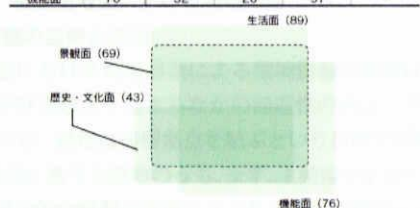


図 5-2 活用判断理由

表 5-2 評価の重なり

注) 数値は路地の本数 (MA)

	景観面	歴史面	生活面	機能面
景観面	69	—	39	45
歴史面	43	39	—	20
生活面	89	45	20	—
機能面	76	32	20	57



以上まとめると、路地の活用を必要とする要因としては、景観面と生活面に主となる要因としてあげることができたが、実際には、路地の活用には多様な要因が重複した結果、路地を活用する必要があるとみなしていることが明らかになった。

### 5-3. 路地を活用できる条件

路地を現行幅員のままで活用する際に、災害時における路地の危険性に対してどのような代償措置によって、路地における安全性を保障しているのかについて明らかにし、路地を活用した事例がみられた地区に対して、路地における防災面に関して、実施している取組みについて、また、路地活用することを方針で決めている地区に対して、検討している防災面の取組みを聞いた。これらの防災面に関する取組み内容をまとめると、ハード、設置、ソフトといった手法に分類することができる。〔表 5-3〕

ハードによる手法は、主に消防車等の緊急車両が街区内に進入できるように、一部の路地では幅員を確保して、活用する路地についても防災面を保障するといったものである。また、路地からアプローチする手法と、沿道の建築からアプローチする手法に分けることができる。設置に関する手法は、消火栓や街灯などを設置したり、周辺の用水路を利用するといったものである。また、主に、消化を目的とする手法と避難を目的とする手法に分けることができる。ソフト面では、防災訓練などの実施といったものが回答としてあげられ、これらの手法を用いることで、路地における防災面での安全性を保障していることが分かった。

これら路地における防災面の取組みは、どれか一つでも満たしていれば充分であるというのではなく、ハードによる取組みは実行するのが難しいために、設置やソフトによる取組み内容は補完する役割を果たしている側面もあるといえる。しかし、設置面だけで防災面を十分に保障でき

る場合もあり、それは路地の表通りとの接続の仕方や、沿道の建物の接道の仕方の違いといった物理的な条件によって決まる。〔図 5-3〕

### 5-4. 路地活用にとまなう建築物の更新のあり方

路地の活用を実現するための条件を満たし、街環事業において路地を整備したとしても、その空間を継続的に活用するには、路地の沿道にある建物の更新のあり方が重要となる。路地のような 4 m に満たない道路では、現在の建築基準法のもとでは、接道義務や 2 項道路の後退問題が絡んでくる。また、そうでなくても、路地に対する建築のしつらえが変化することにより、路地空間の印象も大きく変わることから、沿道の建築物の更新方法は、路地の活用を続けていくことに影響がある。

路地にのみしか接していない住宅、いわゆる既存不適格な住宅が存在している路地という条件のもとで、街環事業による路地の整備についてみると、現行幅員のまま整備した事例と道を拡幅して整備した事例がある。

拡幅して路地を整備する事例についてみると、街環事業で路地を整備する際に、沿道の建築物を建替え、あるいは住民による任意の用地買収などにより塀等を除去するなどの手法を用いて、路地を共有する住民間の総意のもとで整備が行なわれる。

一方で、現行幅員のままで路地を整備している事例については、当面、路地の沿道にある建築物の建替えは起こらないものと想定して、路地の事業に着手しており、決して、街環事業で路地を活用することは、路地の幅員をそのまま残すことを制度的にも認めているわけではない。また、2 項道路としての指定そのものも、建築の建替え時による義務であり、道路を築造しなければならないという義務ではないことから、街環事業で路地を活用するだけでは、沿道の建築物には影響は及ばないことになる。

表 5-3 防災面での取組み

手法		取組み内容	実施地区	検討地区
ハード	路地	他の幅員のある道路とのネットワーク化	2	1
	建築	電柱・電線の地中化		
設置	建築	建築の耐火性・防火性の向上		4
	消化	消防用空地の確保	1	1
		防火水槽を設置	1	
		消火栓の設置	1	5
	避難	街灯(防犯灯)の設置	2	
		用水路を利用した防火用水の確保	1	
ソフト		避難のためのサイン計画		2
		地区内での防災訓練の実施	1	

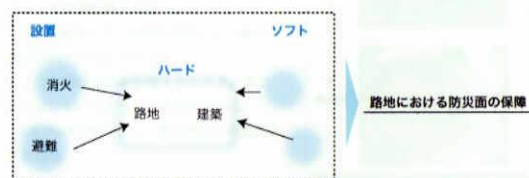


図 5-3 防災面での取組の相関図



## 6. 分析対象地区における路地活用の検証

### 6-1. 目的

分析対象地区として長野県木曽郡木曽町(旧 木曽福島町)福島宿地区を選定し、路地整備の有効性について検証することを目的とする。

### 6-2. 分析対象地区の概要

(1) 規模：福島宿地区を含めた木曽町の中心市街地での規模は、人口が2,186人。世帯数が925世帯。地区面積が49haである。



図 6-2 福島宿の町並み

(2) まちづくり経緯：中心市街地の衰退、人口の減少を受け、住民・事業者・行政が協働しながら中心市街地にどのようにして人を集め、賑わいを生み出すことが出来るか検討された。市街地の整備と商業等の活性化の連携を図り、住み良く人々のふれあいがあり、かつ来訪者に注目されるまちづくりを進めるために、平成13年度に中心市街地の再生を図る目的で計画を策定した。

(3) 街なみ環境整備事業：中心市街地活性化計画の区域49ha全てを「街なみ環境整備事業」の整備促進区域面積としてとらえ、事業導入に向けた承認と計画を策定し、平成15年3月31日に国の承認を得た。福島宿では、平成15年度から24年度にかけての10カ年計画を事業期間としている。

### 6-3. 福島宿地区における路地の概況

福島宿には、路地(幅員が2.7mに満たない道路)に相当する道が、合計13本ある。この地域では、これらの道

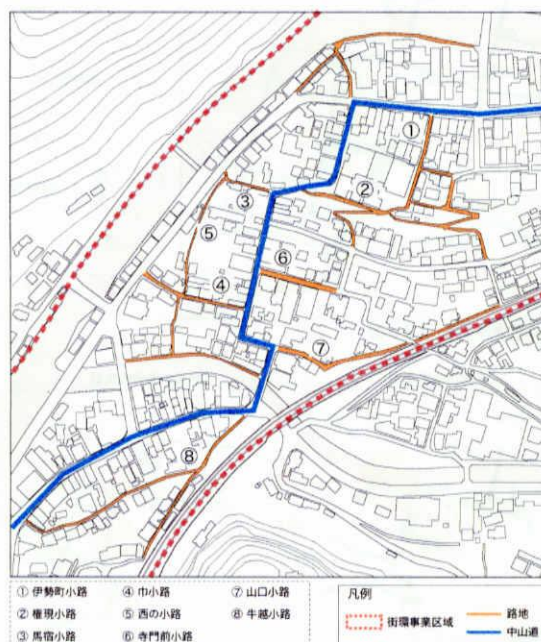


図 6-3 路地の概況

は主に「小路」として称し、古くからそれぞれの路地に対して固有の名称がつけられている。[図 6-3]

### 6-4. 福島宿地区における路地活用

#### (1) 整備の目的と方法

福島宿における街環事業による環境整備の目標は、「観光客を呼び込むようなまちなかの回遊性の向上」であり、そのなかで、路地は滞留拠点を結ぶという目的で整備された。福島宿にあうる路地のうち、まず、主動線である中山道、そして歴史的な資源や散策エリアなどを結ぶ路地から順に整備することになる。そして次の段階では、地区の特色をより強化するように、また福島宿内での回遊性がより向上するように、回遊の幅を広げるような可能性をもつような残りの路地を順に整備するという手法がとられている。[図 6-4-1]

#### (2) 計画内容

地区内の路地のうち、11本の路地が街環事業で計画対象となっており、事業実施状況は、5本の路地が事業を完了しており、4本の路地が今後計画予定となっている。また、2本の路地では計画対象ではあるが、めどが立っていない状況にある。また、地区内にある全ての路地が公道にあたる。

#### (3) 路地の空間の特質と計画内容

事業完了した路地のうち、古くより名前が付けられている、歴史的な価値をそなえた特徴的な路地について、その計画内容の詳細について示し、それぞれの路地空間の特質に応じてどのような計画を行なったのかを明らかにする。そのうち、寺門前小路における空間特質と計画内容について図 6-4-2 で示す。



図 6-4-1 路地の整備手法



図 6-4-2 路地の空間の特質と計画内容



## 6-5. 地区全体の環境整備における路地整備の位置づけ

### (1) 資源との結びつき

地区内にある歴史的資源をみると、路地や水路といった線的要素は、中山道を軸にして形成され、建築物や蔵といった点的要素も中山道沿いに点在しており、地区内の歴史的資源は、地区の骨格を形づける中山道を中心に集積しているのが分かる。〔図6-5-1〕

この中山道を軸となす空間を「オモテ」とすると、それに対する「ウラ」の空間には、資源はあまりみられず、点在している。そのなかで、寺院は「ウラ」にあるのが特徴としてみる事ができる。また、路地は「ウラ」にある資源と「オモテ」を結ぶための唯一の資源であることが分かる。

### (2) 他の街環事業との結びつき

地区内の歴史的資源の集積と、街環事業の取組み内容を重ね合わせると、歴史的資源の集積がみられるところで、街環事業が行なわれおり、歴史的資源を有効に活用して街環事業を行なっていることが分かる。〔図6-5-2〕

そのなかで、「集積1」、「集積2」でにおける路地整備は、「オモテ」と「ウラ」の結節点であり、資源が集積していることで、路地自体も回遊に対する一つの拠点になっていると考えられ、重要な位置づけにあるといえる。その一方で、他の路地整備に関しては、「オモテ」の整備に続く、第2段階の整備であるといえ、地区内の環境整備の多様化につながるものであるといえる。

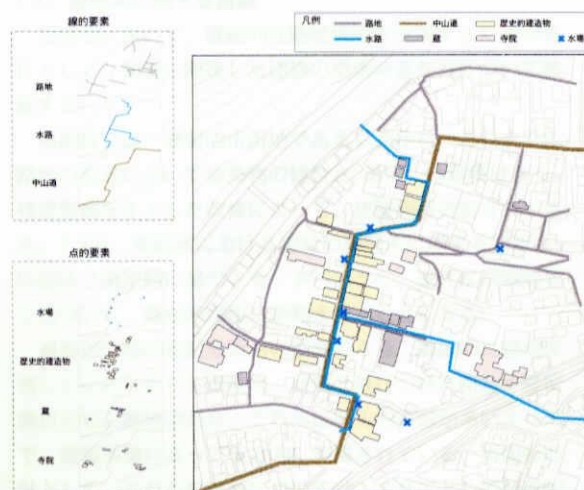


図6-5-1 歴史的資源の集積

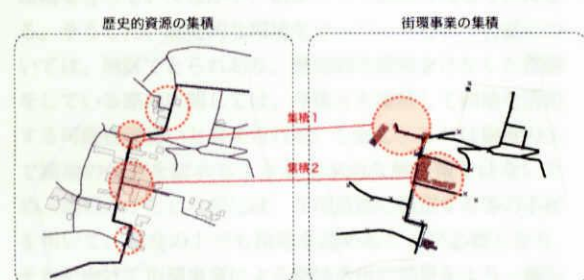


図6-5-2 集積の重ね合わせ

## 6-6. 路地活用を通しての成果

(1) ハード面での住民のかかわり 路地整備が完了したことを受け、その後、住民側から自己負担で路地に対するしつらえをよりよいものにしようとする変化がみられる。これは、路地空間の質を向上させるものとなっており、行政によるハード整備と住民のハード面での協力によって路地空間を質の高いものに創造するという成果を得たことになる。〔図6-6-1〕

(2) ソフト面での住民のかかわり 事業をきっかけにして、住民達が地区全体の環境を良いものに変えていこうという意識変化のもとで、路地を整備してから、周辺の住民がゴミ拾いや雪かきなどを進んで行動している。その他にも、路地の周辺に花などを植える等の路地を歩く人への配慮がみられる。

(3) 民間による新たな事業展開 観光客が増え、まちなかに賑わいが生まれたことで、TMOが路地に沿って集積している蔵を改修し、店舗へと用途変更することが検討されている。まちづくりの上で核となるエリアを構築している箇所において、「オモテ」の空間に続いて、「ウラ」の空間にもエリアを広げ、観光客を引き込もうとする意図のもとで検討されている。これは、路地と店舗をセットにすることによって、一つの観光スポットとして機能させることが目的となっており、路地を整備して魅力的な空間に変化させたことがきっかけとなっている。〔図6-6-2〕

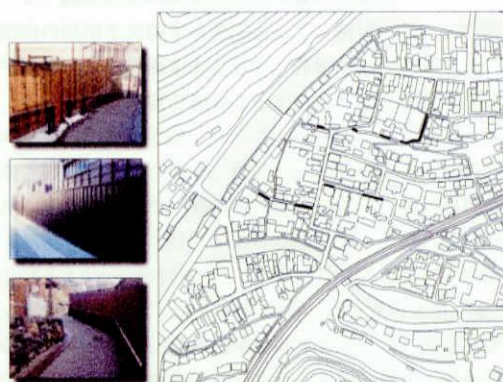


図6-6-1 路地に対するしつらえ

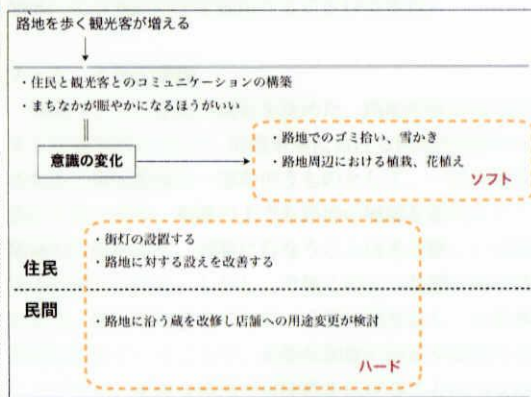


図6-6-2 路地整備による変化



## 6-7. 路地活用を実現するための条件

## (1) 防災面の代償措置

福島宿において、緊急車両が通行できないようなところについては、地区内の全域に消火栓が設置されており、よって消火活動が可能となっている。また、その他には、用水路を利用して防火用水の確保しており、河川への消防水利用扉を設置するなどの、取組みが行なわれており、路地における防災面を保障している。5章であげた、防災面に対する手法のうち、福島宿での主たる取組みは、設置による手法のみがとられている。[図 6-7]

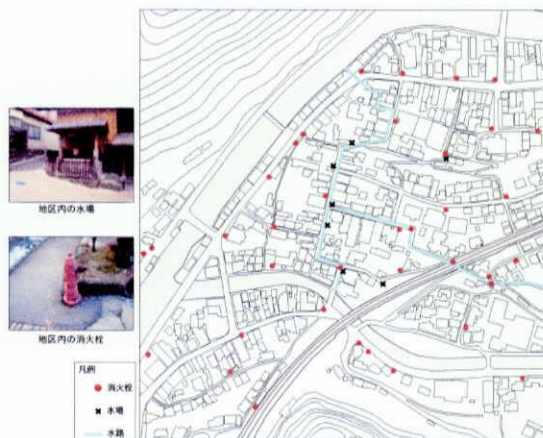


図 6-7 地区内における防災面の代償措置

## (2) 建替えに関する措置

福島宿において、継続的な路地活用を実現するための条件として、制度に関連した建物の更新のあり方について検証する。

福島宿では、歴史的市街地であることから、これまでに路地の沿道において建築物の建替え、あるいは新築はなく、修景整備を主とした改修によって、建築物は更新されてきた。しかし、福島宿における現状の建替えに関する措置は、位置は2項道路に基づきセットバックし、意匠は景観協定に基づいて、歴史的環境に調和させることになる。

福島宿における路地活用の事例のうち、継続的に路地を残していこうとする路地は、商業と結びつけた路地や滞留拠点を結ぶ路地であり、これらは歴史的資源が多いエリアで、街環事業によって重点的に整備されている。当面の方針として、これらの路地については、エリアとして歴史的環境を守っていくなかで、結果として路地も残ることになる。そうした、歴史的な環境を守っていくという合意については、地区でとられおり、歴史的な環境を活かした整備をしている路地に関しては、今後とも継続して路地を活用する可能性が高いと考えられる。しかし、これは制度の上で路地の価値を認めるような根本的な解決策ではないため、建替えが生じた際には、3項道路に指定する等の手法を用いて、制度の上でも路地を認めることが必要となり、それに向けて街環事業による路地活用の効果をより一層高めていく必要がある。

歴史的市街地における路地を活用した環境整備の可能性に関する研究

## 7. - 結 - 歴史的市街地における路地活用の可能性

## 7-1. 路地活用の有効性

歴史的市街地における路地を用いた環境整備では、歴史的な環境を活かした回遊性の向上という整備方針と、生活環境を改善するための路地の整備という整備方針といった、相反する二つの方向性に大別することができる。それぞれの整備方針のもとにもとづいて整備することによって、まちなかに賑わいが生まれ、特徴的な街路を形成することにつながっている。[表 7-1]

また、分析対象地区において、具体的な成果を明らかにすることができた。事業により、まちなかに路地を歩く人が増えたことによって、地域住民がハード、ソフトの両面において路地に対して配慮するような行動を起こすようになり、民間による路地を活かした新しい事業展開につながるといった成果があった。

表 7-1 整備の特徴

	歴史環境整備		生活環境整備	
	13地区 / 57本		14地区 / 48本	
整備目的	まちなかの回遊性の向上		生活通路としての環境改善	
主な整備手法	歴史的環境を活かした整備		拡張しての整備	
主な地区の性格	中心市街地、歴史的市街地		住宅地、密集市街地	
計画	接続状況	I 型の路地	多様に分かれる(行き止まりを含む)	
内容	幅員	全てが現行幅員のまま	半数が拡張して整備	
	車両通行	不可	可	
	路地周辺	建物や水路の修景、街路と接続	沿道の緑化、公共空間整備	
整備効果	まちなかに賑わいが生まれる		特徴的な街路を形成	

## 7-2. 路地活用の実現要因と今後の可能性

路地の活用を実現する要因として、路地において景観面と生活面による評価を主として、多様な要因が重なり合っており、路地活用が必要であるとしており、路地における防災面の取組みにおいては、ハード、設置、ソフトといった手法を組み合わせることで、路地の活用を可能とする条件を満たしている。また、継続的な路地活用は、歴史的資源を多く集積しているエリアにある路地に関しては、歴史的環境を守っていく流れの中で、建築物の更新のあり方も決まり、路地も残されていく可能性が高いことがいえる。また、そのなかで、新しい路地活用のあり方として、商業と結びつけた路地や、滞留拠点をつなぐような路地が、分析対象地区による検証の中で抽出することができた。

## 7-3. 今後の課題

制度の上でも路地の価値を認めた、路地の保全を可能にする先進事例に対して、街環事業における路地の活用では、市街地の環境整備の一部を担うものとして、一定の成果をあげてはいるが、制度の上でも路地の価値を認めるような積極的な取組みも、同時に行なうことはまだ難しい状況にあると考えられる。しかし、今後このような歴史的な路地を活用、魅力的なまちのしていく具体例を示し、先進事例を積み重ねていくことで、必要な制度の改正や緩和を促すことができ、新たな路地の可能性を広げることにつながると考えられる。