平成 18 年度国土施策創発調査

京都を中心とした歴史都市の総合的魅力向上調査に係る
歴史都市の美しい細街路の維持･保全のための調査研究報告書

平成 19 年 3 月

国土交通省　住宅局

京都市･大津市･宇治市三都市協議会

【 目　次 】

Ⅰ． はじめに 1

1. 調査の背景　～歴史都市における細街路の役割と位置付け 1
2. 調査の目的 2
3. 調査フロー 3

Ⅱ． 細街路対策の現状と問題認識 4

1. 細街路に関する法制度の整理 4
2. 現状の問題点 8

Ⅲ． 細街路の実態調査に基づく細街路の類型化 10

1. 類型化の必要性 10
2. 実態調査の概要 11
3. 実態調査の結果 16
4. 実態調査からの知見 51
5. 実態調査結果を踏まえた類型化のための指標の提案 54
6. 類型化による区分 62

Ⅳ． 細街路の適切な維持･保全を図るための施策（案） 66

1. 実態調査を踏まえた留意点 66
2. 細街路対策の基本方針 67
3. 細街路の区分に応じた施策展開の基本的考え方と施策上の課題（施策目的） 68
4. 個別の施策候補メニュー 70
5. 施策候補メニューの全体像 78

Ⅴ． ケーススタディ 80

1. ケーススタディ地区における細街路の状況 80
2. ヒアリング結果 91
3. ケーススタディ地区における重点対策 94

Ⅵ． 施策の実効性を高めるための方策 101

1. 法制度に関する検討事項の提案 101
2. 関連施策との連携の必要性 103

Ⅶ． おわりに 105

Ⅷ． 委員名簿 106

Ⅰ． はじめに

１．調査の背景　～歴史都市における細街路の役割と位置付け

日本国内における細街路は，都市それぞれの成り立ちと変容を示す痕跡である。それは都市の歴史と文化の象徴であり，都市としてのアイデンティティを示すものであり，特に京都市･大津市といった古代から多様な変遷をたどった歴史都市においては，その歴史の蓄積を如実に物語るものとなっている。

また，細街路が「細い道路･通路空間」であることは，細街路の多くが人の生活に非常に近いものとして培われてきた経緯を示すものであり，歴史都市の細街路は，各時代の人々の営みを反映しながら現在に至っているものである。

こうした細街路について，『路地からのまちづくり』（西村幸夫編著･学芸出版社）では，細街路の都市計画的な評価として，以下のような指摘がされている。

- 計画的な道路システムの下位に位置付けられるサブシステムである。
- 道路法や道路構造令などの規定・規格に適合しない規格以下の道である。
- その多くは自然発生的に形成されている。
- それゆえに多くは迷路性・回遊性があり，個性的である。
- 路地は人間の歩くスピードを前提として形成されているので，当然ながらヒューマンスケールが貫徹している。
- そのため，仕掛けが細やかで，スローな暮らしによく適合している。コミュニティの基盤ともなっている。
- 反面自動車交通にはまったく対処できない道路である。
- したがって，防災上の問題を孕んでおり，緊急車両の通行にも支障を来す問題児である。

このような一般的な評価に加えて，近年では，歴史的な都市における路地空間に対する観光集客面･都市魅力面からの再評価が多く行われてきている。それは，永い歴史に培われた都市の個性を象徴し，肩が触れ合う情緒的空間としての価値や，沿道建物の歴史的価値，近所付き合い･地域コミュニティの場としての価値などを有する資源としての再評価である。

こういった再評価の動きも踏まえると，細街路の持つ役割を拡大して考える必要が生じてくると考えられる。前掲書には，路地の２１世紀的な価値として，次のような指摘を行っている。

- サブシステムから出発するボトムアップ型の計画システムを再評価すること。そのことを通じて，地区の固有性に根ざした計画のあり方が初めて具体化する。
- 全国一律の規格から出発するのではない新しい規格のあり方が求められている。地域の気候や風土，開発の状況に合わせた道路規格のローカル・ルールが確立されなければならない。
- したがってそうしたボトムアップ型，上向型のルールで組み立てられる道路の風景は，地域性・個性にあふれており，まちがっても画一的にはならない。
- ２１世紀の主要な移動手段はどのようなものとなるべきかから議論しなければならない。いかなる交通が発生するといっても，基本となるのは歩くことであり，歩くスピードに適合した人間的な尺度が道路空間に求められることは普遍的である。

・ 道路，とりわけ幅員の広くない道路はまずはそこに住むひとびとのものであって，社会生活の場である。地域のアクティビティを媒介する場なのである。

以上を踏まえると，細街路を単に「4m未満であり危険性が高い道路」として画一的な対策を行うことが望ましいとは考えにくくなる。

無論，地震や火災といった災害に対する対策の必要性は今後も益々重要になってくるであろうし，実際に細街路では，幅員が狭いことによる危険性（延焼の危険性，避難ルート確保の困難性）や，自動車交通との相克（日常の交通危険性／緊急車両通行の障害等）という問題点を依然として抱えている。また，前面道路幅員が土地価格に反映される市場論理の下では，細街路の沿道敷地は開発から取り残され，住環境が改善されにくい状況が続き，結果的に朽ちていく懸念もある。

しかしながら，上に述べた路地空間への再評価の動きや，幹線道路とは違う生活密着型の都市施設としての位置付けを踏まえる必要があるものと考えられる。

特に，既述の通り，歴史都市における細街路は永い歴史に培われてきた都市の特性を如実に示すものであり，各時代の人々の生活の知恵や想いが凝縮された空間である。その空間を安易に現代的な文脈でもって否定することは，後世に伝えていくべき歴史を否定することにもつながりかねない。

また，細街路はまさに地域住民の生活の基盤であり，コミュニティ活動の舞台でもある。そのため，地域住民の思い入れが強く，「ここに住み続けたい」と思う人も多い。その思いに応えるために，居住の場としての継承を図っていくことも重要なことである。

そのため，防災性･安全性の担保を基本的な前提としながらも，細街路それぞれの歴史的経緯や現状及び将来像に応じながら，「更新」と「保全」の両面を考慮に入れた，これまでにない新たな施策を考えていくことが望まれている。

特に，日本の美しい景観や文化を継承してきた歴史都市の細街路が姿を消してしまうことになりかねない状況にあること，またその一方で，家屋の老朽化等が進み，非常に危険な状態にある細街路が依然として多く残っていることを踏まえると，細街路への対策はまさに緊急を要する課題であり，全国に対して喫緊にモデルを示す必要があると考えられる。

2．調査の目的

以上の背景を踏まえ，本調査では，京都市及び大津市における細街路の実態を網羅的に調査し，その現状を明らかにしながら，調査データ等を活用した細街路の区分の考え方を示すものとする。その上で，細街路の区分に応じた施策展開のメニューを考えることとする。

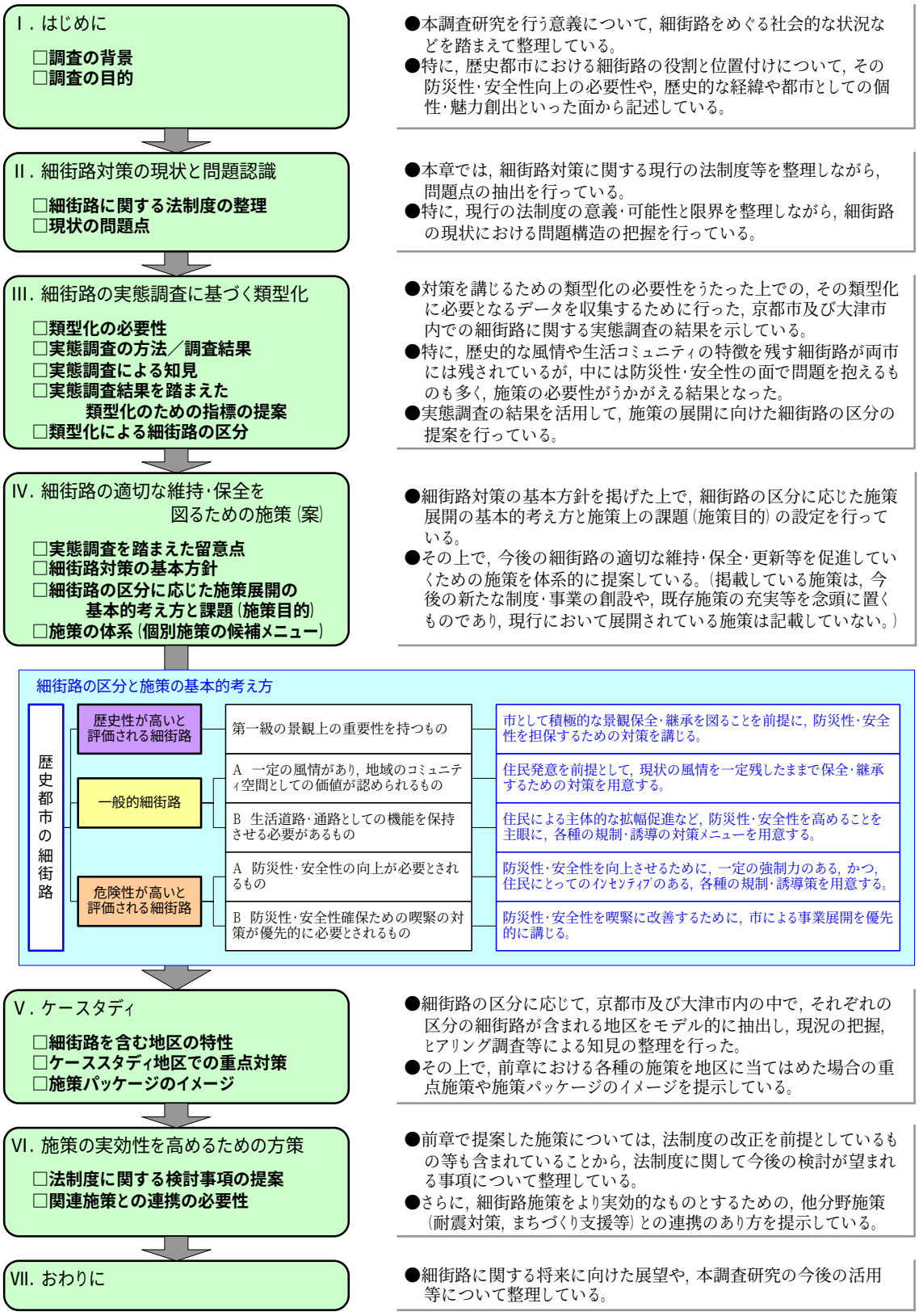
具体的には，歴史的な景観形成に寄与している細街路については，防災性を加味しながら保存･継承することを主眼に，また，それ以外の細街路については，防災性の向上を基本に，歴史都市における細街路の適切な維持･継承のあり方と手法を検討するものとする。

なお，本調査で行う実態調査については，今後の施策展開を図る上での第一次的な基礎情報としての活用を見据えた整理を行うものとする。

3．調査フロー

本報告書の概括的な内容･流れについて，以下にフロー図を示す。

図 1　調査フロー



II． 細街路対策の現状と問題認識

1．細街路に関する法制度の整理

まず，細街路に関係する諸制度について以下に概括し，細街路の適切な維持･継承を図る上での現状の問題点と可能性を整理する。

特に，4m未満の道路･通路に接する敷地においては，基本的に建築できないこととなっているが，条件によっては建築できる手法が複数用意されている。ただし，道路･通路の中心線から2m後退させることが基本であり（3項道路は2m未満でも可能），狭小宅地の多い歴史都市では大きなハードルとなる。

また，連担建築物設計制度や上記3項道路制度なども，実際の適用面･運用面での課題も多いことが指摘される。

(1) 2項道路関係

ポイント

- ○ 基本的に，敷地は前面道路中心線から 2m後退する必要がある。
- ○ 幅員 4m未満 1.8m以上の袋路は道路ではない。（京都市の場合）
- ○ 幅員 4m未満の袋路についても2項道路指定している。また，1.8m未満の私道であっても道路指定をしているケースがある。（大津市の場合）
- ○ 花壇等の固定物について，道路後退部分への設置に関する規制がない。

関係法令

① 【法 42 条第 2 項】（道路の定義）

- ○ 基準時において，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。
- ○ 道路中心線からの水平距離 2m の線を道路境界線とする。

② 【法 42 条第 6 項】（1.8m 未満の道の道路指定）

- ○ 特定行政庁は，第2項の規定により幅員 1.8 メートル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。

③ 【法 44 条】（道路内建築の制限）

- ○ 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。

④ 【京都市告示】（法 42 条 2 項　２項道路の定義）

- ○ 基準時に存在していた幅員 4m 未満 1.8m 以上の道，ただし，袋路を除く。

(2) 43 条ただし書き関係

ポイント

- ○ 道路でない通路（京都市の場合は袋路等）であっても，一定要件の下で，建替は可能である。
- ○ ４３条ただし書きによる建て替えに当たっては，以下の要件が課される。（京都市の場合）
  - ・ 通路所有者の同意が必要（通路の担保性）。
  - ・ 住民間で，通路の維持管理に関する協定が締結されれば，通路の担保性が確保されたもの

と評価され，通路所有者の同意は不要

- 基本的に2階建て以下の専用住宅又は従前と同一の用途。（京都市建築基準条例第3章の特殊建築物（ホテル，旅館，児童福祉施設，一定規模以上の共同住宅及び一定規模以上の物販店舗等）は，従前用途であっても建て替えが許可されない。）
- 通路の中心線から 2m の後退が必要。
- 袋路の延長等によって防火規定の遵守が必要。

○ 大津市の場合には，43条許可の件数は非常に少ない。

関係法令

① 【法 43 条】（敷地等と道路の関係）

○ 建築物の敷地は道路に 2m 以上接しなければならない。

○ ただし，省令に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許可したものはこの限りではない。

② 【法施行規則第 10 条の 2】（法 43 条第 1 項ただし書の基準）

○ 次のいずれかに掲げる基準であれば，法 43 条の接道義務は緩和される。

- 敷地周囲に公園，緑地，広場等広い空地を有するもの
- 公共の用に供する道（幅員 4m 以上のもの）に 2m 以上接するもの
- 建物の用途，規模，位置及び構造に応じ，避難及び通行の安全等の目的を達するために十分な幅員を有する通路であって，道路に通ずるものに有効に接すること

③ 【法 43 条第 1 項ただし書の規定に基づく京都市の許可基準】

～許可の対象～

○ 第1号例示：公共機関が管理する公園，河川区域，寺社の境内，田畑等

○ 第2号例示：公共機関が管理する道，河川管理用の道，公共建築物の整備に伴い整備された道路法による道路への移管予定の道

○ 第3号例示：

- 基準時において現に建築物が立ち並んでいる幅員1.8m以上4m未満の行き止まり通路（袋路）
- 適用時において現に建築物が立ち並んでいる幅員 1.8m 以上の通路（42 条 2 項道路要件欠落）

～許可の基本要件～

○ 通路の担保性（将来にわたる通路の確保，維持管理等の同意）

○ 既存建築物の救済（既存建築物の再建築）

○ 防災上の負荷を増やさないこと（従前と同一敷地，2階建て以下の専用住宅を基本）

○ 安全性の確保（通路中心線から 2m の壁面後退，袋路の延長等による防火要件の強化）

④ 【法 43 条第 1 項ただし書の規定に基づく大津市の許可基準】

～第3号に関する許可要件～

- 許可対象の通路：敷地または敷地に連接する土地の区域内にある避難及び通行の用に供する通路。建築基準法上の道路から敷地に至る範囲について，通路の幅員が4m確保されることが確実であることが必須要件。
- 必要な手続き：関係権利者の同意を要する。関係権利者の同意範囲等は個別状況によるが，協定書の締結等が必要である。
- 建物用途については限定がないが，事前協議を前提としている。なお，「1 戸建ての住宅，併用住宅（住宅が 1/2 以上）の建替及び増築」，「小規模な農林漁業用施設」，「既存建築物（特殊建築物を除く）の建替及び増築」については事後報告としている。

・ 建築許可条件：容積率制限，道路斜線制限，市条例の接道規定及び避難等の規定については，通路を道路と見なして適用する。その他の規定については隣地境界線扱いとする。また，新築の場合は小規模な農林漁業施設を除き，外壁の後退距離を1m（建築基準法第54条準用），最低敷地面積を120㎡とする。

(3) 3項道路関係

ポイント

○ 景観上重要な地区等，土地の状況によりやむを得ない場合には，中心から 1.35mの後退で建替が可能になる。

○ 3項道路の指定には，建物階数の制限，自主防火等の取組等が必要となる。（京都市の場合）

関係法令

① 【法 42 条第 3 項】

○ 土地の状況に因りやむを得ない場合においては，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，水平距離を指定することができる。

○ 「景観上重要な地区」，「密集市街地の建替促進」についても，第 3 項の指定が可能である。

② 【法 43 条の 2】

○ 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にのみ 2m 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。

③ 【京都市細街路にのみ接する建築物の制限に関する条例】（祇園町南側）

○ 地上階数を3階以下とする。

○ 建築物の各居室及び避難通路の壁及び天井の内装の仕上げについて，防火上支障のない材料とする。

④ 【京都市伝統的景観保全に係る防火上の措置に関する条例】（防火条例）

○ 防火条例による防火措置に関する制限付加を前提として，「伝統的景観保全地区」に指定するとともに，都市計画変更により防火地域又は準防火地域の指定を解除し，伝統的な木造建築物等の新築及び改築等を可能とする。

～指定要件～

・ ① 景観形成に対する地域住民の意識が高く，自主的な防火に対する取組が充実している地域

・ ② 将来にわたって伝統的な建築物及び歴史的な町並みを保全・継承していくことが必要な地区

※ 本条例は，細街路とは直接関連しないが，町家の保全・再生を図るためには必要となる手法である。また，防火・防災性能を③の条例と併せて担保する意義もあるものと考えられる。

(4) 位置指定道路関係

ポイント

○ 道路の位置を指定できるという権能が法的に位置付けられたものであるが，現状では基準に適合すれば指定されることから，住宅地開発に多用される。

○ その一方で，既存の通路の担保性を高めるための救済型の制度としての可能性を持っている。

関係法令

① 【第 42 条第 1 項第 5 号】（位置指定道路）

○ 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，新都市基盤整備法又は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

(5) 連担建築物設計制度関係

ポイント

○ 接道等について，区域全体を一敷地として考えることが可能。

○ 区域内の土地所有者･借地権者全員の同意が必要。

関係法令

① 【法 86 条第 1 項及び第 2 項】（一の敷地とみなすこと等による制限の緩和）

○ 一団地内に2以上の構えを成す建築物で総合的設計によって建築されるもののうち，特定行政庁がその建築物の位置及び構造が安全上，防火上及び衛生上支障がないと認めるものについてはこれらの建築物は，同一敷地内にあるものとみなす。

○ 一団の土地の区域内に現に存する建築物の位置及び構造を前提として，総合的見地からした設計によって当該区域内に建築物が建築される場合，特定行政庁がその位置及び構造が安全上，防火上及び衛生上支障がないと認める当該区域内に存する建築物は，同一敷地内にあるものとみなす。

(6) 既存不適格建築物の制限緩和関係

ポイント

○ 既存不適格建築物であっても，増改築等を行うに当たっては，接道義務は課される。

関係法令

① 【法 86 条の 7】（既存の建築物に対する制限の緩和）

○ 既存不適格建築物の増築，改築，大規模修繕又は大規模の模様替については，法上の複数の規定を適用しないこととしているが，「接道義務」は適用されている。

2．現状の問題点

細街路の適切な維持･継承を考える上で，現状において問題となっている点とその要因を以下に整理する。

基本的に，問題となっているのは，

○ 細街路沿道の老朽化した建物の建て替えや道路拡幅が進まず，防災上･安全上の問題が生じている。

○ 歴史的な価値を持つ建物が，基準に適合した建て替えを余儀なくされ，まちなみ景観が崩れていく可能性が高まっている。

の2点である。

(1) 防災上･安全上の問題点とその要因

現状の細街路では，幅員が狭いことによる延焼危険性，及び，道路遮蔽の危険性がある。特に，細街路の沿道の建築物には，老朽化した木造建築物が多く，災害発生時の被害が甚大になる危険性が指摘される。

【その要因】

○ 道路の拡幅が進みにくい

建物が更新されないことにより，幅員が旧来の狭い状態が続いている。更新された場合でも，植栽，花壇，塀，駐車，駐輪などがあり，安全性を確保する空間としての後退スペースが担保されない状況もある。

○ 始端部建物のセットバックが進まない

道路の位置付けのない通路で，幅員の制限がない場合には，セットバックが進まない。

特に，京都市においては，袋路の始端部建物は，袋路側でのセットバックの義務がないため，その箇所では狭小幅員が継続されてしまうという問題がある。

また，2項道路の角地では，2方向からセットバックが義務付けられるため，敷地規模が著しく減少する。

○ 建物の更新が進みにくい

建て替えた場合に，セットバック･斜線制限等が課されるため，所有者の望む建物規模が確保できないというケースがある。また，建物所有者の経済的な理由等によって，建て替え費用が負担できず，更新できないケースもある。

さらに，前面道路幅員が狭いことにより，不動産価値が低く評価されるため，開発が進みにくいという状況も影響している（その反面，乱開発から逃れてきたという側面もある。）。

その一方で，建物が私有財産であることから，行政として強制的な更新をしにくい面もある。

○ 建物の（耐震）改修が進みにくい

耐震化の必要性について，十分に認識されていない。また，耐震改修には一定の費用が必要になるが，所有者の判断に委ねられるため，改修費用が負担しにくいケースが多くあるものと想定される。また，工事に当たり，転居が一時的に必要など，生活面での要因も考えられる。特に，耐震改修等は，建物自体の生活利便機能の向上にはつながりにくいため，居住者が進んで耐震改修を行おうとするケースが限られてしまう。

○ 袋路において，二方向避難が確保されない

袋路においては，二方向の避難通路を確保することが防災上大きな効果となるが，敷地や建物の状況などによって，避難路空間となる土地が確保できないケースが多くある。

○ 袋路において，将来にわたって，通路の担保性が確保されるとは限らない

袋路部分は私有地となっているケースが多く，通路部分の土地所有者の意向によってしまうため，将来にわたってその空間が通路として確保されるかどうか不明な場合もある。

○ 細街路の危険性を改善する方向に住民意識が向きにくい

これまで災害による被害が小さかったことから，現状のままで良いとする意識が働き，細街路を改善していく方向に住民の意識が向きにくい。

○ 沿線単位での取組の難しさがある

現状のまちなみを生かしながら，細街路に接する建物の建て替えを促進する制度としての連担制度や3項道路制度などについて，その導入においては，当該住民のコンセンサス形成が必須とされるが，住民の意識にばらつきがある，所有形態が複雑等の要因により，そのコンセンサスの確保が困難であるケースがある。また，地域によっては，自主防災の取組の継承，ひいてはコミュニティの継承が難しい場合もある。

○ 既存施策における細街路の防災性の担保をハードに求めることが一般的である

細街路の防災性･安全性を担保する制度上の手法として，現状では幅員の確保や建物の耐震性の確保などが重視されており，地域の自主防災の取組などを勘案した防災面での評価が制度上明確に位置付けられていない。このため，ハードの状況のみで画一的に防災性が評価されてしまい，ハード要件に適合しにくいケースでは細街路の状況が従前のまま放置されてしまう。

(2) 景観保全上の問題点とその要因

現行制度下では，景観上の価値を有するまちなみにおいて，建物を更新する場合に，壁面後退や形態規制等が課されるため，従来の建物意匠やまちなみを保全した建て替えがしにくくなるため，細街路沿いの歴史的なまちなみが今後も大きく変容していってしまう可能性がある。

【その要因】

○ 建て替え･改修時に，現行の建築規定が適用される

建物の意匠･防火等に関する規制によって，伝統的町家の再生が難しくなったり，道路後退の規定によって，まちなみが崩れる可能性がある。

○ 伝統的工法によった場合に，費用が相対的に高くなる

ハウスメーカーによる住宅やプレハブ住宅に比べ，伝統的工法による歴史的な木造住宅は一般的に費用が高いため，所有者が負担の少ない建物を建てようとしてしまう傾向がある。

○ 経済性の論理が影響する

土地利用効率上は，敷地を大規模化し，集合住宅等を建築した方が経済的となる。

○ 所有者の意向がない

そもそも，建物所有者が，保存継承していこうという意識を持っていないケースも想定される。

III． 細街路の実態調査に基づく細街路の類型化

1．類型化の必要性

前章で見たように，歴史都市における細街路は，都市の歴史･文化を色濃く残す存在としての価値を有するとともに，実際の市民の生活の場としての機能をも有している。その中には，地域住民の努力などによって，風情ある魅力的な空間として良好な状態で保全されてきているものもあれば，沿道家屋の老朽化等によって，防災面･安全面で問題が大きい状態となっているものもある。

そのため，今後の対策を考えていく上では，まず細街路の実態を捕捉し，特性に応じて，一般的な細街路と歴史都市の景観形成に寄与する細街路等を類型化する必要があると考えられる。また，類型化を図るに当たっては，特に景観（歴史性）や安全（防災性）の視点を重視し，道や建物群の表層だけではなく，地域住民の道や建物群との関り合いも含めた，細街路を中心とする空間全体を詳細に把握することが求められる。

そこで，以下のようなハード条件及びソフト条件に関する項目のデータを収集する。なお，調査項目は，細街路の防災上の課題抽出や歴史的細街路の認定基準の検討に資すると思われる，目視可能な項目及び既存文献での把握可能な項目を選定した。

- 現況写真
  調査対象とする細街路や沿道建築物のほか，歴史性や防災性などの観点から細街路の特徴を表していると思われるもの

- 道
  幅員，延長，舗装状況，通り抜け，袋路の場合はその形態（枝分かれ，鍵型など），管理区分（公道･私道）

- 沿道建築物
  建ち並び戸数（そのうち，住宅，非住宅，空家の戸数），階数，構造，築年数，老朽度（耐震性，防火性）

- 当該細街路の防災上の課題，問題点
  防災器具の設置状況，防災施設の設置状況，始端部の堅牢性，避難路の状況

- 歴史的細街路として保存･継承すべき必要性の有無
  町家[1]の有無，歴史性を表すものの有無，保全に関する指定状況

- その他
  コミュニティ･居住状況（路上ごみの状況，掲示板の設置状況，道路へのはみ出し駐輪の状況，花や緑･植栽の状況，空家の有無），安全状況（救急車停車位置の状況，避難路の障害物の状況），衛生状況（日照･採光，排水のにおい）

[1] 町家とは，14 頁「沿道建築物調査シート（Bシート）」中の町家の有無に示すおおむね昭和初期以前に建築された真壁の木造建築物をいう。

2．実態調査の概要

(1) 調査対象

調査対象とする細街路は，幅員が約 1.8m（1.75m[2)]）以上 4m未満の道を基本とした。なお，京都市と大津市では，それぞれ個別に，上記以外の幅員の細街路についても補足的な調査をしている。

(2) 調査対象区域

京都市及び大津市の調査対象区域は以下の通りである。

○京都市：上京区，中京区，下京区，東山区の 4 区（28.77km²）

図 2　調査対象区域図（京都市）

○大津市：長等学区から石山学区にかけての区域（約 4 km²）

図 3　調査対象区域図（大津市）

2) なお，幅員を 1.8m以上ではなく 1.75m以上としたのは，調査員や計測場所等に起因する計測誤差によって，調査対象である細街路が漏れることを配慮したことによる。

(3) 調査概要

○ 調査時期･時間

平成 18 年 10 月 27 日（金）～12 月 29 日（金）
AM9：30～PM4：30（休憩 1 時間）の 6 時間/日

○ 調査体制

調査員 3 人で 1 グループを形成し，1 日あたり 3～5 グループで調査を実施
（なお，調査員は，建築学や社会学を学ぶ関西（主に京都）在住の大学生を中心に構成し，事前に調査シート記入研修を通じて調査方法を確認）

○ 調査方法

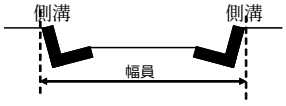
事前に住宅地図で特定した細街路の幅員を現地で実測し，調査対象か否かを確認した上で，調査対象であれば，調査員 3 人のそれぞれの役割分担（細街路調査担当，沿道建築物調査担当，撮影･コメント担当）に従って，写真の撮影及び目視による各項目の調査を実施

○ 調査シートの設計

各調査項目について，3 人でそれぞれ役割を分担して効率良く調査できるように，3 種類の調査シート（細街路調査…A シート，沿道建築物調査…B シート，撮影･コメント…C シート）を作成
また，調査員によって判断基準が大きく異ならないように，調査シート裏面に，判断基準や注意事項を整理し記載するとともに，幅員については，代表部，始端部に加え，最大部と最小部も計測し，計測箇所も記載するように調査シートを設計

［幅員計測箇所について］
始端部：道路に接道する細街路の入口箇所（袋路は 1 箇所，通り抜けは 2 箇所）
最大部：細街路の中で，最も幅員が広い箇所
最小部：細街路の中で，最も幅員が狭い箇所
代表部：細街路の中で，幅員が変化せず一定の延長を有する箇所。その細街路の代表幅員となりうる箇所。（判断がつかない場合は，最大部と最小部の平均）

［判断基準について］
幅員は基本的には側溝間とし，側溝間の幅員が 1.75m 未満の場合，外壁間で 1.75m 以上あれば細街路として特定した。（トンネル路地については，トンネル内の内壁間とした。）



実際に用いた 3 種類の調査シートは以下の通りである。

細街路　調査シート（Aシート）

調査日	月　日（　）	市区名	区・市
Group 名		住宅地図 ID	図番号＿＿＿ □左 □右
記入者名		細街路 ID	

■細街路に関する調査項目（数字記入、☑を記入）

□対象（始端部 1.75～4.0m）　□対象（1.75m 未満特例）

（※始端部 4.0m 以上は幅員を記録し×印、1.75m 未満は幅員を記録しピンクの線）

□調査可（以下に記入）　□調査不可（閉ざされているなど）→写真撮影し終了

幅員 計測箇所	代表部＿＿＿＿＿＿（m）　□側溝間　□外壁間 始端部 1＿＿＿＿＿＿（m）　□側溝間　□外壁間 始端部 2＿＿＿＿＿＿（m）　□側溝間　□外壁間 最大＿＿＿＿＿＿（m）　□側溝間　□外壁間 最小＿＿＿＿＿＿（m）　□側溝間　□外壁間 ＊側溝間の幅員が 1.75m 未満の場合、外壁間で 1.75m 以上あればその値を記入
延長	＿＿＿＿＿＿（m）←（地図上と異なる場合は実測して記入）
舗装状況	□アスファルト　□石畳　□砂利　□土 □コンクリート　□その他（　　）
通り抜け	□通り抜けのみ　□袋路のみ　□通り抜けと袋路
防災器具	□あり（消火栓・消火器・水バケツ・非常ベル）【該当に○印】　□なし
防災施設	□あり（消防団小屋・避難所・公園・防災器材庫【該当に○印】　□なし

■細街路の現状に関するコメント・特記事項（自由記述）

＊細街路の現状に関するコメントや街路形態のスケッチなどを以下に記述

＊複雑な形状の場合は必ずスケッチを描くこと

沿道建築物　調査シート（B シート）

調査日	月　日　（　）	市区名	区・市
Group 名		住宅地図 ID	図番号＿＿＿　□左 □右
記入者名		細街路 ID	

■沿道建築物に関する調査項目（数字記入、☑を記入）

総軒数	＿＿＿＿（軒）　うち空家数はおおよそ＿＿＿＿（軒） うち非住宅数（兼用住宅含まず）はおおよそ＿＿＿＿（軒）
階数	□1 階建てが多い　□2 階建てが多い　□3 階建て以上が多い　□混在
構造	□木造建築物が多い　□非木造建築物が多い
用途 （複数選択）	□住宅　□小売・サービス（含む福祉施設、塾）（○印） □業務（△印）□伝統産業工房（△印）　□その他（　）
老朽度	□老朽化した建築物が 1 割未満　□老朽化した建築物が 1～3 割未満 □老朽化した建築物が 3 割以上 ※老朽根拠（カベのひび、外壁の傾き、木の腐食など）→写真とる
町家の有無 （複数選択）	□あり→写真とる（ピンク・オレンジは必ず）　□なし ↓ □総二階　□中二階　□三階建て　□平屋 □仕舞屋　□塀付　□看板建築　□その他
歴史性を示すモノの有無 （複数選択）	□あり→写真とる　□なし ↓ □地蔵（ほこら）・祠　□石碑　□古井戸　□社寺　□立て札　□歴史的な塀 □歴史的建造物（町家、洋館等）　□歴史的な看板　□その他（　）

■沿道建築物の現状に関するコメント・特記事項（自由記述）

写真撮影＆コメント 調査シート（Cシート）

調査日	月　日（　）	市区名	区・市
Group 名		住宅地図 ID	図番号＿＿＿ □左 □右
記入者名		細街路 ID	

■まず、ＩＤ番号を撮影　→　路地の全体像をﾊﾟﾉﾗﾏ的に撮影　→　後は適宜

■コミュニティ・居住状況面に関するコメント（□を記入及び自由記述）

路上ごみ（掃除の程度）□散乱多い　□少しあり　□美しい（塵ひとつなし）
掲示板　□汚い・古い　□適切に管理　□掲示板がない
道路へのはみ出し駐輪　□はみ出しあり　□きれいに駐輪　□駐輪自体なし
花や緑・植栽　□なし　□あり　□美しい
空き家　□あり　□なし　□住宅なし
↓　↓　↓
□気になる点あり　□ふつう　□良好
特徴など コメント（　　）

■安全面に関するコメント（□を記入及び自由記述）

救急車停車位置　□遠い　□近い
避難路の障害物　□障害物あり（　　）□障害物なし
↓　↓
□気になる点あり　□ふつう
特徴など コメント（　　）

■防災面に関するコメント（□を記入及び自由記述）

始端部の堅牢性　□町家など未更新の建物あり　□全て新しい住宅 or ビル
二方向避難　□一方向・延長長い　□一方向・延長短い　□二方向
消火器・バケツ　□全くなし　□いくつかある　□とても多い
↓　↓　↓
□大変気になる点あり　□やや気になる点あり　□ふつう
特徴など コメント（　　）

■衛生面に関するコメント（□を記入及び自由記述）

日照・採光　□一日中暗そう　□ある程度明るい
排水のにおい　□排水がにおう　□においわない
↓　↓
□気になる点あり　□ふつう
特徴など コメント（　　）

■歴史面に関するコメント（□を記入及び自由記述）

歴史性を示すモノ　□あり　□なし
保全のための地域指定　□あり　□現地調査では不明
↓　↓
□歴史性ありの可能性　□歴史性なしの可能性
歴史性のあるモノの具体的名称（著名なモノかどうかを後で調べます）

■細街路の写真撮影に関する特記事項（自由記述）

3．実態調査の結果

(1) 調査結果の整理

○ データ整理方法
- 収集した個々の調査データをもとに，Microsoft Excel で細街路データベースを作成
- 調査データと撮影した画像は，それぞれ日付と ID 番号を付すことでリンク付け

○ データ分析方法
- 単純集計（本数，総延長，沿道建築物の状況などの各調査項目）
- クロス集計（4 区別，形態別（通り抜け･袋路），幅員別など，特性が明らかになるように考慮）
- 細街路データを地図上に落とすことによる分布状況の整理

(2) 京都市における細街路の現状

【対象とする細街路】

京都市における現地調査では，細街路を以下の 5 区分に類型化した上で，①～④に該当する細街路について，本数と総延長を把握した。また，このうち，②と③についてのみ，調査項目別に分析を行った。

表 1　細街路の類型化

類型化	幅員	調査対象	その他事項
①	～1.75m	対象外	－
②		対象	特例
③	1.75～4.00m		調査可
④			調査不可
⑤	4.00m～	対象外	－

（注1）5 区分の中で，①は実際に調査を行い，幅員が 1.75m 未満であることを確認した細街路を対象として，本数と総延長のみを算出する。また，⑤は調査を実施していないため，今回の分析対象からは除外している。

（注2）②の特例とは，始端部の幅員が 1.75m 未満であっても，一軒奥の幅員が 1.75m 以上の場合。

a) 調査対象区域の細街路状況

- 調査対象区域では，約 190km の総延長を有する約 3,300 本の細街路（類型②と③）が存在し，その沿道には延べで約 4 万 1 千軒もの建築物が面している。
- 実数でみると，4区の中では中京区が，細街路の本数，総延長，総軒数とも，他区を上回っている。また，面積あたりでみても，中京区がそれぞれ他区を上回っている。

表 2　調査対象区域（京都市）の細街路の状況

エリア	類型	調査データ数	本数	総延長 (m)	総軒数 (軒)
上京区	③調査可 (1.75～4.00m)	676	726	43,258	9,224
	②特例 (～1.75m)	104	107	4,601	962
中京区	③調査可 (1.75～4.00m)	788	828	51,027	11,745
	②特例 (～1.75m)	35	35	1,310	261
下京区	③調査可 (1.75～4.00m)	732	766	44,677	9,566
	②特例 (～1.75m)	60	61	2,166	426
東山区	③調査可 (1.75～4.00m)	642	711	42,305	8,076
	②特例 (～1.75m)	92	95	3,491	782
4区合計	③調査可 (1.75～4.00m)	2,838	3,031	181,268	38,611
	②特例 (～1.75m)	291	298	11,567	2,431

エリア	類型	面積 (km^2)	面積あたり本数 (本/km^2)	面積あたり総延長 (m/km^2)	面積あたり総軒数 (軒/km^2)
上京区	③調査可 (1.75～4.00m)	7.11	102	6,084	1,297
	②特例 (～1.75m)		15	647	135
中京区	③調査可 (1.75～4.00m)	7.38	112	6,914	1,591
	②特例 (～1.75m)		5	177	35
下京区	③調査可 (1.75～4.00m)	6.82	112	6,551	1,403
	②特例 (～1.75m)		9	318	62
東山区	③調査可 (1.75～4.00m)	7.46	95	5,671	1,083
	②特例 (～1.75m)		13	468	105
4区合計	③調査可 (1.75～4.00m)	28.77	105	6,301	1,342
	②特例 (～1.75m)		10	402	84

(注1) 下京区のみ，調査不可のエリアを含む

(注2) 区別面積は国土地理院より（平成 17 年 4 月現在）

(注3) 本数，総延長，総軒数は，調査データをもとに細街路を形態別（通り抜け，袋路）に完全に分割した結果を掲載する。なお，後述する始端部幅員，舗装状況，防災器具，防災施設，老朽度の 5 項目についても，併せて分割しているが，それ以外の調査項目は調査データのみでは分割が困難であるため，分割前の調査データに基づいた分析結果を掲載する。したがって，各項目の単純集計と形態別でのクロス集計では，全体数が 3,129 本と 3,329 本で異なる点に留意されたい。

b) 本数

- 調査対象区域における4.00m未満の細街路を類型別にみると，調査対象である1.75～4.00mの細街路が全体の約6割を占める。
- 形態別にみると，通り抜けは全体の約4割，袋路は全体の約6割を占める。
- 区別にみると，上京区は袋路が全体の約7割を占めるのに対し，中京区は全体の約6割弱と，区によって割合に差異がみられる。
- 東山区と下京区では，1.75m 未満の細街路（調査対象外）の割合が全体の約4割を占める。

表 3　類型別形態別本数（4 区全体）

本数	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	207	33	1,785	9	2,034	37%
袋路	1,806	265	1,246	138	3,455	63%
合計	2,013	298	3,031	147	5,489	100%
比率	37%	5%	55%	3%	100%	

表 4　類型別形態別本数（上京区）

本数	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	29	11	352	2	394	31%
袋路	398	96	374	26	894	69%
合計	427	107	726	28	1,288	100%
比率	33%	8%	56%	2%	100%	

表 5　類型別形態別本数（中京区）

本数	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	54	7	560	0	621	42%
袋路	487	28	268	63	846	58%
合計	541	35	828	63	1,467	100%
比率	37%	2%	56%	4%	100%	

表 6　類型別形態別本数（下京区）

本数	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	42	2	489	0	533	39%
袋路	478	59	277	20	834	61%
合計	520	61	766	20	1,367	100%
比率	38%	4%	56%	1%	100%	

表 7　類型別形態別本数（東山区）

本数	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	82	13	384	7	486	36%
袋路	443	82	327	29	881	64%
合計	525	95	711	36	1,367	100%
比率	38%	7%	52%	3%	100%	

表 8　（参考）③調査可の類型別形態別本数（4 区全体）

本数	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	873	912	1,785	59%
袋路	881	365	1,246	41%
合計	1,754	1,277	3,031	100%
比率	58%	42%	100%	

表 9　（参考）③調査可の類型別形態別本数（上京区）

本数	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	164	188	352	48%
袋路	274	100	374	52%
合計	438	288	726	100%
比率	60%	40%	100%	

表 10　（参考）③調査可の類型別形態別本数（中京区）

本数	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	271	289	560	68%
袋路	181	87	268	32%
合計	452	376	828	100%
比率	55%	45%	100%	

表 11　（参考）③調査可の類型別形態別本数（下京区）

本数	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	242	247	489	64%
袋路	203	74	277	36%
合計	445	321	766	100%
比率	58%	42%	100%	

表 12　（参考）③調査可の類型別形態別本数（東山区）

本数	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	196	188	384	54%
袋路	223	104	327	46%
合計	419	292	711	100%
比率	59%	41%	100%	

c) 総延長

- 調査対象区域における 4.00m未満の細街路の総延長を類型別にみると，調査対象である 1.75～4.00mの細街路の総延長が全体の 74%を占める。
- 形態別にみると，通り抜けは全体の約6割，袋路は全体の約4割を占める。
- 区別にみると，上京区は袋路の総延長が全体の 47%を占めるのに対し，中京区は全体の 32%と，区によって割合に差異がみられる。
- 東山区では，1.75m 未満の細街路（調査対象外）の割合が全体の 22%を占める。

表 13　類型別形態別総延長（4 区全体）

総延長（m）	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	7,915	2,207	138,228	522	148,872	61%
袋路	39,835	9,360	43,040	3,066	95,301	39%
合計	47,751	11,567	181,268	3,588	244,173	100%
比率	20%	5%	74%	1%	100%	

表 14　類型別形態別総延長（上京区）

総延長（m）	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	888	890	29,446	69	31,293	53%
袋路	9,100	3,711	13,813	586	27,209	47%
合計	9,988	4,601	43,258	655	58,502	100%
比率	17%	8%	74%	1%	100%	

表 15　類型別形態別総延長（中京区）

総延長（m）	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	2,183	306	42,400	0	44,889	68%
袋路	10,038	1,004	8,627	1,217	20,885	32%
合計	12,221	1,310	51,027	1,217	65,774	100%
比率	19%	2%	78%	2%	100%	

表 16　類型別形態別総延長（下京区）

総延長（m）	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	1,461	224	35,927	0	37,611	63%
袋路	10,725	1,943	8,751	449	21,867	37%
合計	12,186	2,166	44,677	449	59,478	100%
比率	20%	4%	75%	1%	100%	

表 17　類型別形態別総延長（東山区）

総延長（m）	～1.75m	1.75～4.00m			合計	比率
	調査対象外	調査対象				
		特例	調査可	調査不可		
通り抜け	3,383	788	30,455	453	35,079	58%
袋路	9,973	2,703	11,850	815	25,341	42%
合計	13,356	3,491	42,305	1,268	60,419	100%
比率	22%	6%	70%	2%	100%	

表 18　（参考）③調査可の類型別形態別総延長（4 区全体）

総延長	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	64,978	73,250	138,228	76%
袋路	29,358	13,682	43,040	24%
合計	94,336	86,932	181,268	100%
比率	52%	48%	100%	

表 19　（参考）③調査可の類型別形態別総延長（上京区）

総延長	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	13,043	16,403	29,446	68%
袋路	9,660	4,153	13,813	32%
合計	22,703	20,556	43,258	100%
比率	52%	48%	100%	

表 20　（参考）③調査可の類型別形態別総延長（中京区）

総延長	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	20,301	22,099	42,400	83%
袋路	5,664	2,964	8,627	17%
合計	25,965	25,063	51,027	100%
比率	51%	49%	100%	

表 21　（参考）③調査可の類型別形態別総延長（下京区）

総延長	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	16,667	19,260	35,927	80%
袋路	6,261	2,490	8,751	20%
合計	22,927	21,750	44,677	100%
比率	51%	49%	100%	

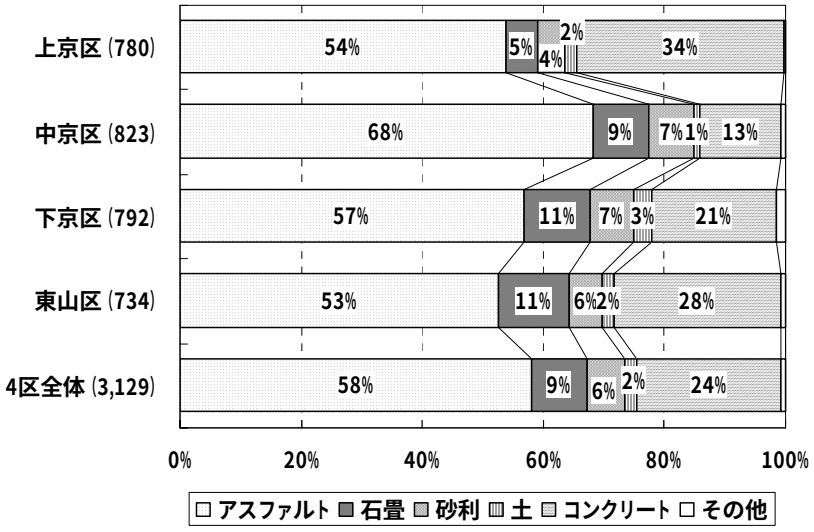
表 22　（参考）③調査可の類型別形態別総延長（東山区）

総延長	1.75～2.70m	2.70～4.00m	合計	比率
通り抜け	14,967	15,488	30,455	72%
袋路	7,775	4,076	11,850	28%
合計	22,742	19,564	42,305	100%
比率	54%	46%	100%	

d) 舗装状況

- 調査対象区域における 4.00m未満の細街路（類型②と③）の舗装状況をみると，4区全体では「アスファルト」が全体の約6割を占めており，次いで「コンクリート」が 24%を占める。
- 下京区や東山区では，細街路の約1割が「石畳」である。

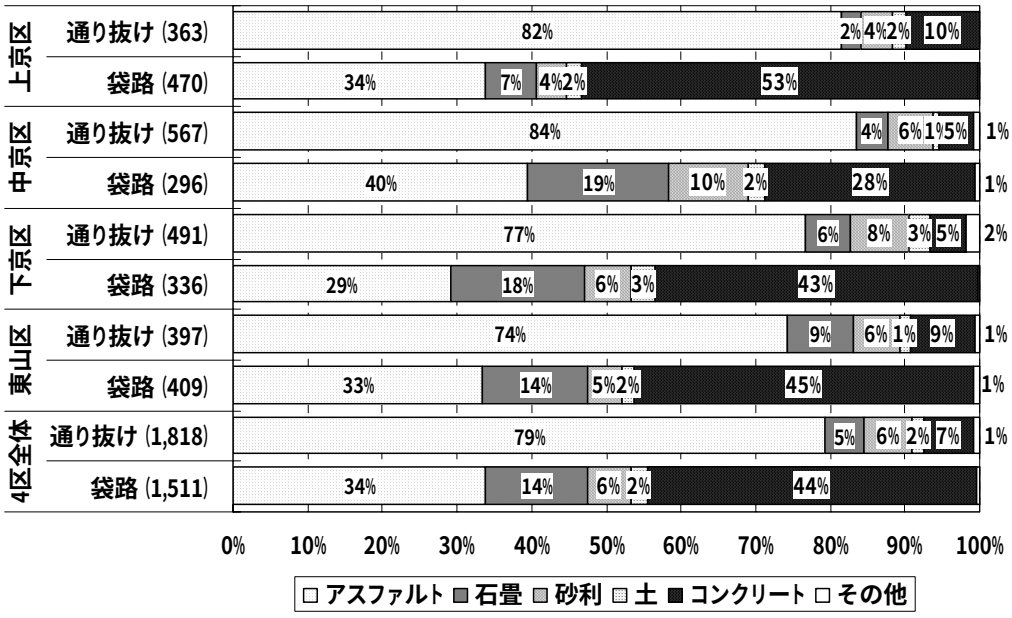
図 4　4区別舗装状況



（注釈）（ ）内の数字は 1.75m 以上 4.00m未満の細街路（類型②と③）の総数を示す（以降，同様）

- 4区全体の形態別舗装状況をみると，通り抜けは「アスファルト」の割合が 79%を占めるのに対し，袋路は 34%と低く，その代わりに「コンクリート」の割合が 44%と高い。
- 区別にみると，通り抜けの「アスファルト」の割合は中京区が 84%と他区に比べて高い。また，袋路の「石畳」の割合は，中京区や下京区が 18～19%と他区に比べて高い。さらに，袋路の「コンクリート」の割合は，中京区が 28%であるのに対し，上京区は 53%と割合が高い。

図 5　4区別形態別舗装状況

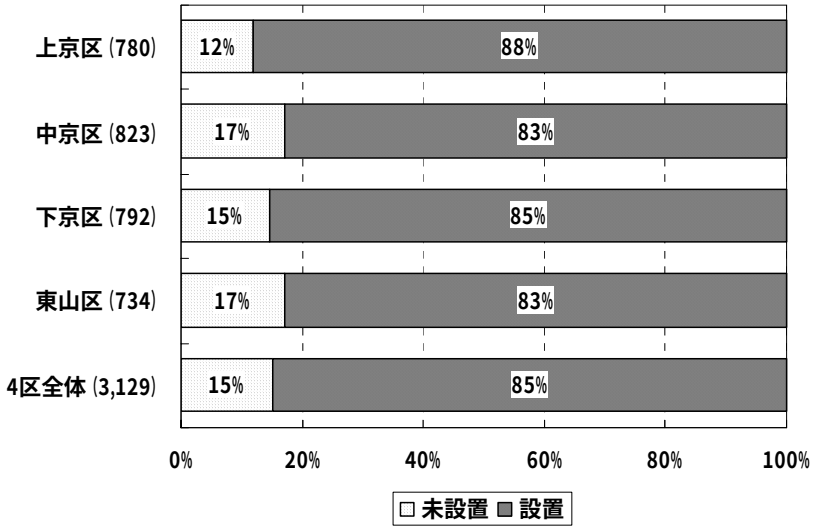


（注釈）17 頁の（注 3）参照

e) 防災器具の設置状況

・ 防災器具の設置状況をみると，4区全体及び各区とも 85%前後の細街路が防災器具を設置している。

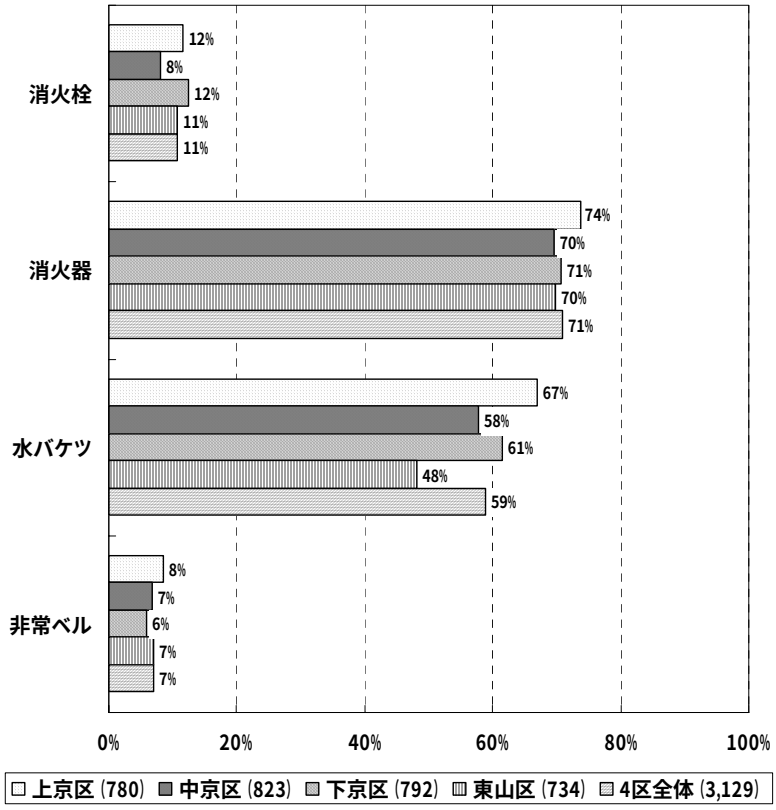
図 6　4区別防災器具設置状況



・ 各防災器具の設置状況をみると，4区全体では，「消火栓」が細街路全体の 11%，「消火器」が 71%，「水バケツ」が 59%，「非常ベル」が 7%を占める。

・ 「消火器」の設置状況を区別にみると，上京区は細街路全体の 74%を占めており，4 区の中で割合が高い。また，「水バケツ」の設置状況を区別にみると，上京区は細街路全体の 67%を占め，4 区の中で割合が高いのに対し，東山区は 48%を占め，4 区の中で割合が低い。

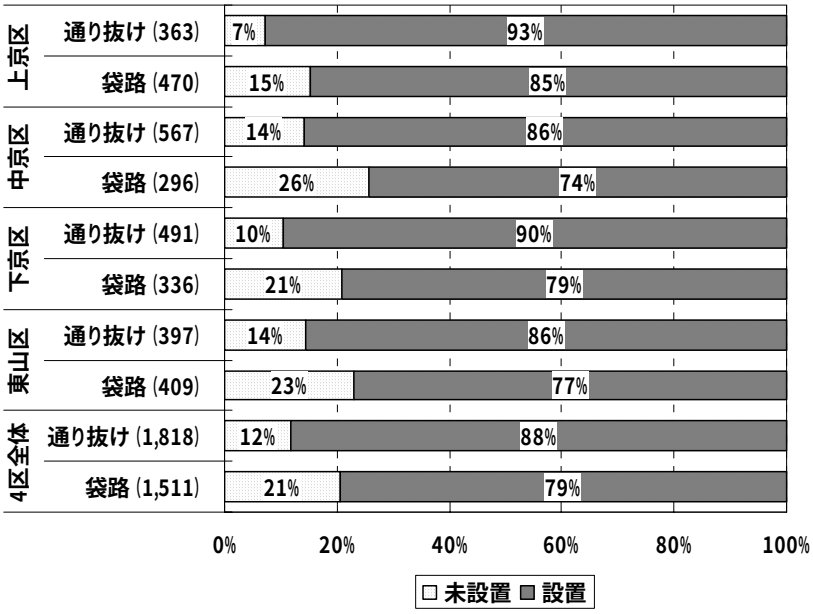
図 7　4区別各防災器具設置状況



・ 形態別の防災器具の設置状況をみると，4区全体では，通り抜けの「設置」割合が 88%で，袋路の 79%よりも 9%ポイントほど高い。

・ 区別にみると，中京区や東山区の袋路の「設置」割合は，それぞれ 74%と 77%で，他区に比べて割合が低い。

図 8　4区別形態別各防災器具設置状況

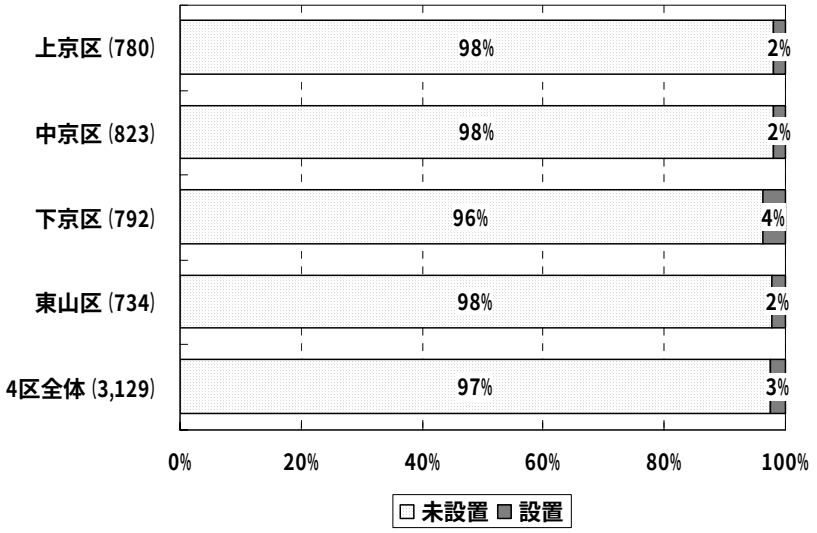


(注釈) 17 頁の (注 3) 参照

f) 防災施設の設置状況

・ 防災施設の設置状況をみると，4区全体及び各区とも，ほぼ全ての細街路で防災施設が設置されていない。

図 9　４区別防災施設設置状況

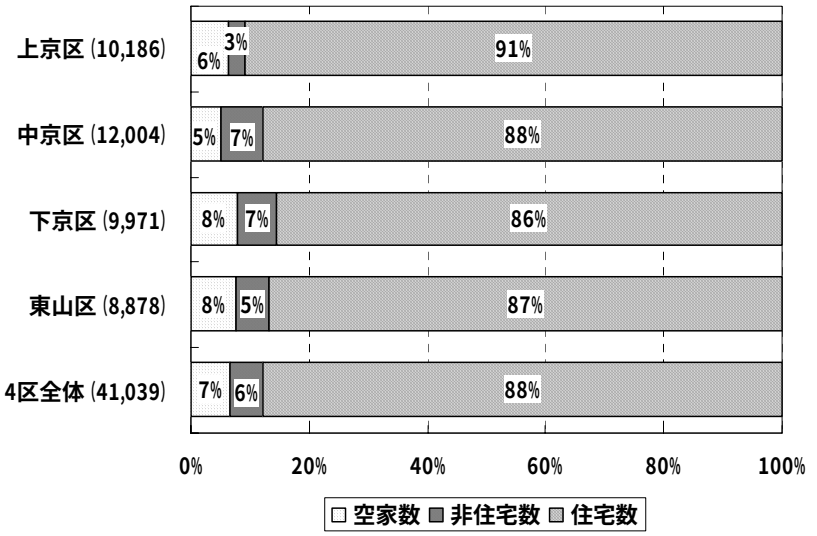


(注釈) ここで述べる防災施設とは，消防団小屋，避難所，公園，防災器材庫をさす

g) 沿道建築物の総軒数，空家数，非住宅数

・ 調査対象区域における 4.00m未満の細街路 (類型②と③) に面する沿道建築物のうち，「空家」及び「非住宅」の割合は，それぞれ 3～8%程度であり，残りの多くは住宅 (兼用住宅含む) である。

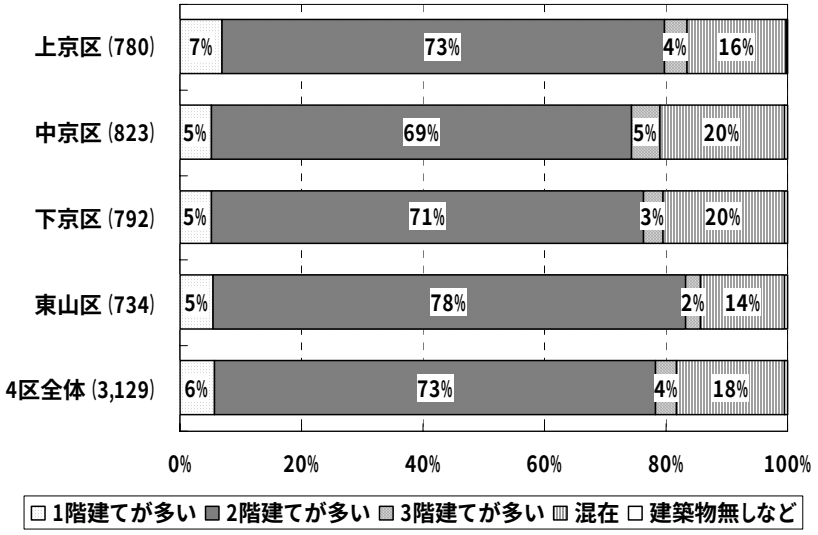
図 10　４区別沿道建築物の総軒数，空家数，非住宅数



h) 階数

- 細街路に面する沿道建築物の階数をみると，4区全体及び各区とも，「2 階建てが多い」が約7割を占める。
- 中京区及び下京区は，中高層建築物の比較的多いエリアであるため，「混在」の割合が他区に比べて大きく，ともに 20%を占める。

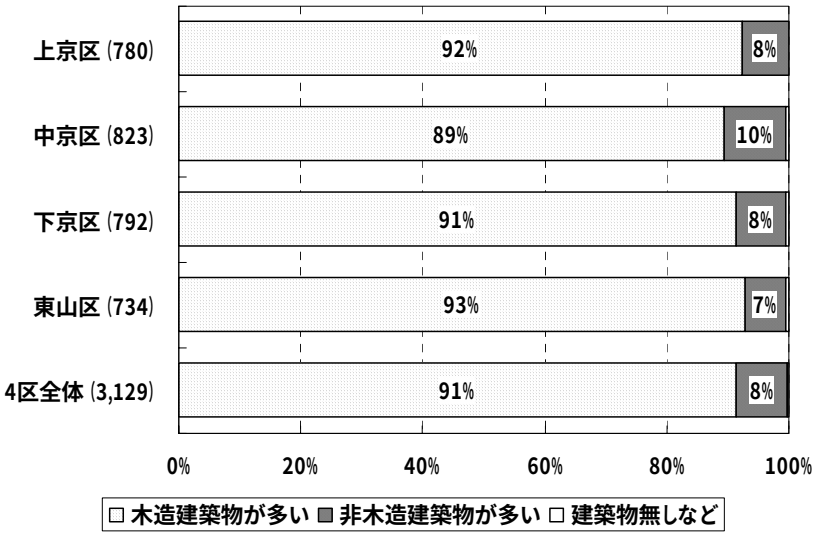
図 11　4区別沿道建築物の階数



i) 構造

- 細街路に面する沿道建築物の構造をみると，4区全体及び各区とも，「木造建築物が多い」の割合がそれぞれ全体の約9割を占める。

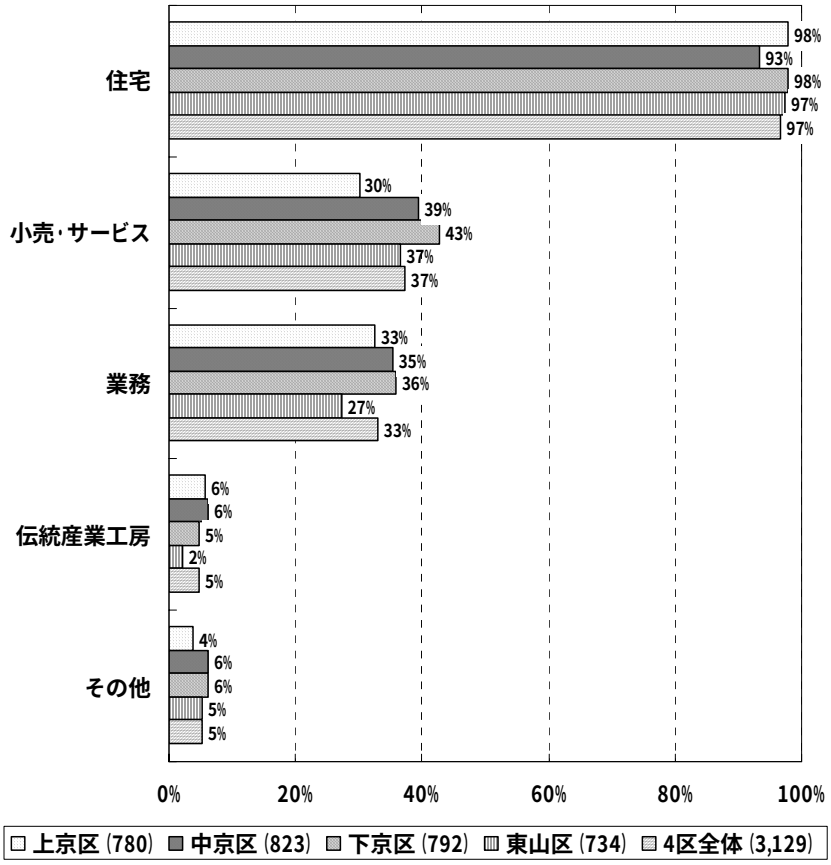
図 12　4区別沿道建築物の構造



j) 用途

- 沿道建築物の用途をみると, 4区全体及び各区とも, 全体の 95%前後の細街路が「住宅」用途の沿道建築物を有する。
- 4区全体では, 全体の 37%の細街路が「小売･サービス」用途, 全体の 33%の細街路が「業務」用途, 全体の 5%の細街路が「伝統産業工房」の沿道建築物を有する。

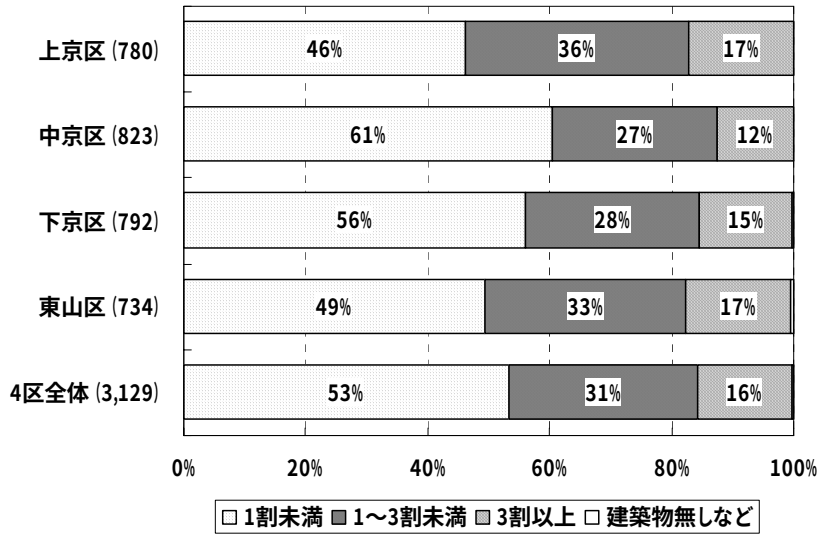
図 13　4区別沿道建築物の用途



k) 老朽度

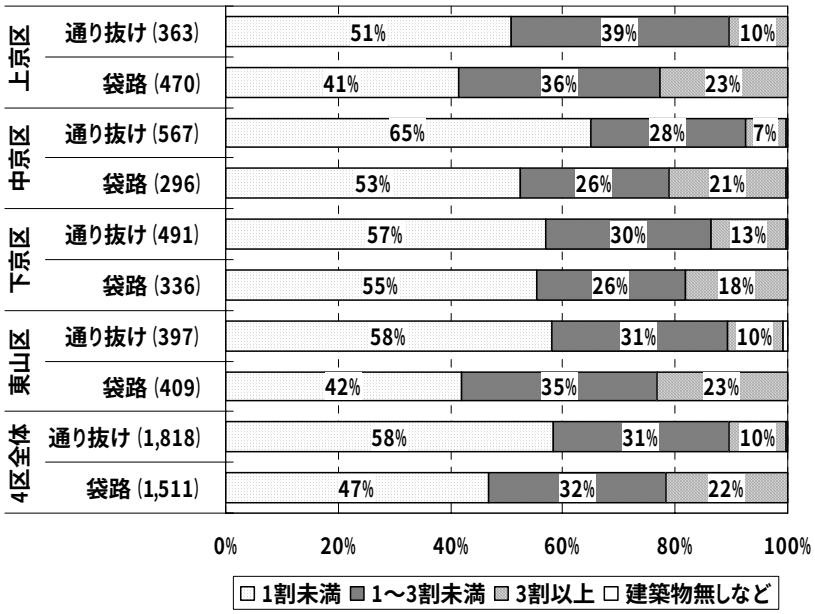
- 沿道建築物の老朽度をみると，4 区全体では，「老朽化した建築物が 1 割未満」の細街路は全体の約半分，「老朽化した建築物が3割以上」の細街路は全体の 16%を占める。
- 中京区及び下京区は，中高層建築物などをはじめ，更新した建築物の比較的多いエリアであるため，「老朽化した建築物が 1 割未満」の割合が他区に比べて高い。

図 14　4区別沿道建築物の老朽度



- 形態別の沿道建築物の老朽度をみると，4区全体では，通り抜けの「3 割以上」の割合が 10%であるのに対し，袋路の「3 割以上」の割合は 22%で，12%ポイントほど高い。
- 区別にみると，上京区や東山区の袋路の「3 割以上」の割合は，それぞれ 23%で，他区に比べて割合が高い。

図 15　形態別４区別沿道建築物の老朽度



(注釈) 17 頁の (注 3) 参照

・ ③調査可の細街路について，幅員別の沿道建築物の老朽度をみると，幅員の狭い細街路ほど，幅員別合計に占める「老朽化した建築物が 3 割以上」の割合が高い。

表 23 （参考）③調査可の幅員別４区別沿道建築物の老朽度（4 区全体）

本数	1割未満	1～3割未満	3割以上	建築物無しなど	合計	合計に占める3割以上の比率
1.75～2.70m	889	567	293	5	1,754	17%
2.70～3.60m	614	309	89	0	1,012	9%
3.60～4.00m	172	74	19	0	265	7%
合計	1,675	950	401	5	3,031	13%

表 24 （参考）③調査可の幅員別４区別沿道建築物の老朽度（上京区）

本数	1割未満	1～3割未満	3割以上	建築物無しなど	合計	合計に占める3割以上の比率
1.75～2.70m	186	169	83	0	438	19%
2.70～3.60m	112	85	21	0	218	10%
3.60～4.00m	42	24	4	0	70	6%
合計	340	278	108	0	726	15%

表 25 （参考）③調査可の幅員別４区別沿道建築物の老朽度（中京区）

本数	1割未満	1～3割未満	3割以上	建築物無しなど	合計	合計に占める3割以上の比率
1.75～2.70m	258	127	66	1	452	15%
2.70～3.60m	210	81	18	0	309	6%
3.60～4.00m	46	17	4	0	67	6%
合計	514	225	88	1	828	11%

表 26 （参考）③調査可の幅員別４区別沿道建築物の老朽度（下京区）

本数	1割未満	1～3割未満	3割以上	建築物無しなど	合計	合計に占める3割以上の比率
1.75～2.70m	236	137	71	1	445	16%
2.70～3.60m	161	66	30	0	257	12%
3.60～4.00m	43	14	7	0	64	11%
合計	440	217	108	1	766	14%

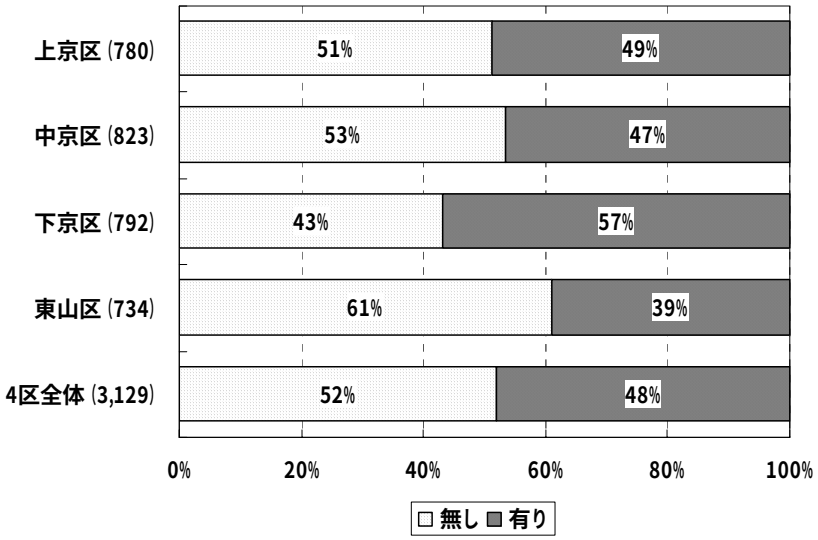
表 27 （参考）③調査可の幅員別４区別沿道建築物の老朽度（東山区）

本数	1割未満	1～3割未満	3割以上	建築物無しなど	合計	合計に占める3割以上の比率
1.75～2.70m	209	134	73	3	419	17%
2.70～3.60m	131	77	20	0	228	9%
3.60～4.00m	41	19	4	0	64	6%
合計	381	230	97	3	711	14%

l) 町家の有無

- 町家の有無をみると，4 区全体では，細街路の 48%で町家が存在している。
- 区別にみると，東山区では細街路の 39%，下京区では細街路の 57%で町家が存在しており，区によって割合に差異がみられる。

図 16　４区別町家の有無



(注釈) 町家とは，14 頁「沿道建築物調査シート (B シート)」中の町家の有無に示すおおむね昭和初期以前に建築された真壁の木造建築物をいう。

- 町家について，各種類の有無をみると，4 区全体では，町家の中でも「総二階」が細街路全体の 34%を占める。次いで，「中二階」が細街路全体の 10%を占める。

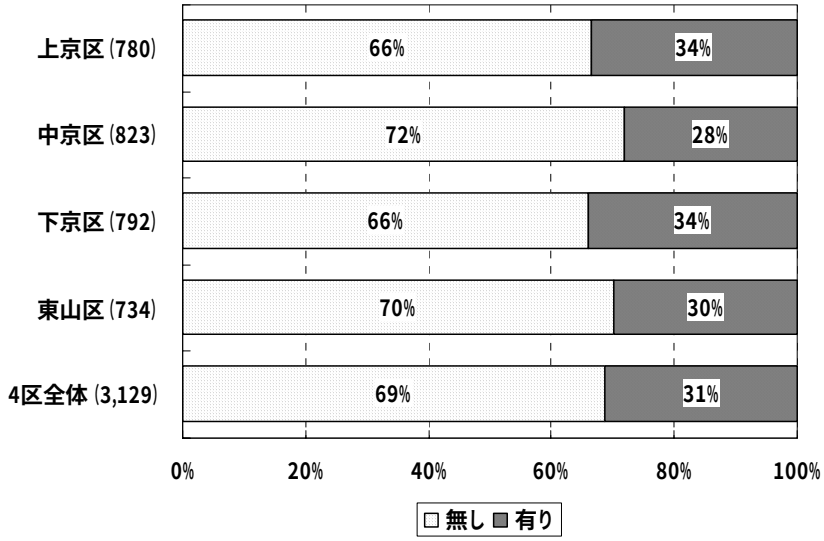
表 28　４区別町家の各種類の有無

	総二階	中二階	三階建て	平屋	仕舞屋	塀付	看板建築	その他
上京区 (780)	31%	16%	0%	11%	1%	1%	3%	1%
中京区 (823)	32%	6%	0%	12%	1%	1%	6%	0%
下京区 (792)	41%	12%	1%	11%	3%	3%	6%	1%
東山区 (734)	33%	6%	1%	3%	0%	1%	2%	0%
4区全体 (3,129)	34%	10%	0%	9%	1%	2%	4%	0%

m) 歴史性を示すものの有無

・ 歴史性を示すものの有無をみると, 4 区全体では, 細街路の 31%で歴史性を示すものが存在している。

図 17　４区別歴史性を示すものの有無



(注釈) ここで述べる歴史性を示すものとは, 地蔵･祠, 石碑, 古井戸, 社寺, 立て札, 歴史的な塀, 歴史的建造物, 歴史的な看板をさす

・ 歴史性を示すものについて, 各種類の有無をみると, 4 区全体では,「地蔵･祠」が細街路全体の 21%を占める。次いで,「歴史的建造物」が細街路全体の 8%, 社寺が 3%を占める。

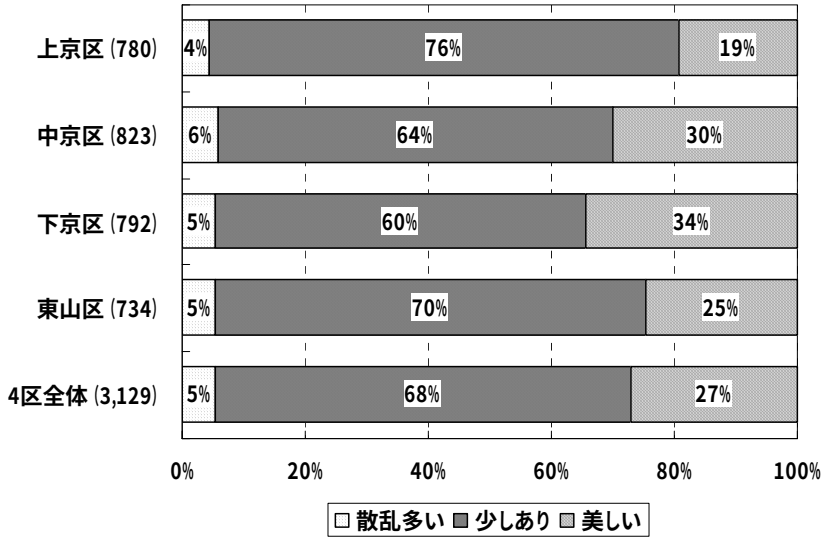
表 29　４区別歴史性を示すものの各種類の有無

	地蔵･祠	石碑	古井戸	社寺	立て札	歴史的な塀	歴史的建造物	歴史的な看板	その他
上京区 (780)	24%	2%	2%	4%	0%	0%	6%	0%	1%
中京区 (823)	17%	1%	0%	3%	0%	0%	11%	0%	1%
下京区 (792)	20%	1%	1%	3%	0%	0%	15%	1%	0%
東山区 (734)	22%	3%	2%	4%	0%	0%	1%	0%	1%
4区全体 (3,129)	21%	2%	1%	3%	0%	0%	8%	0%	1%

n) コミュニティ･居住状況面

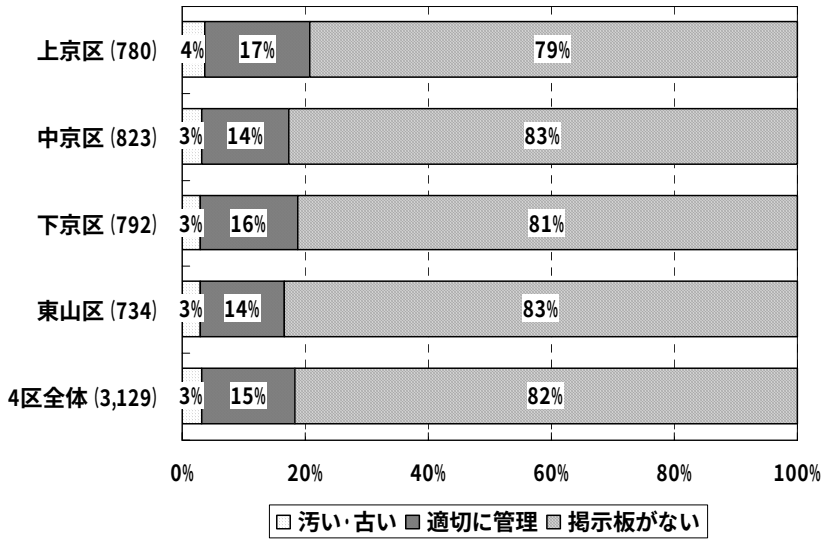
- 路上ごみの状況をみると，4 区全体では，「少しあり」の割合が細街路全体の 68%を占め，次いで「美しい」が 27%を占める。
- 区別にみると，下京区では，「美しい」の割合が 34%を占めており，他区に比べて高い。

図 18　４区別路上ごみの状況



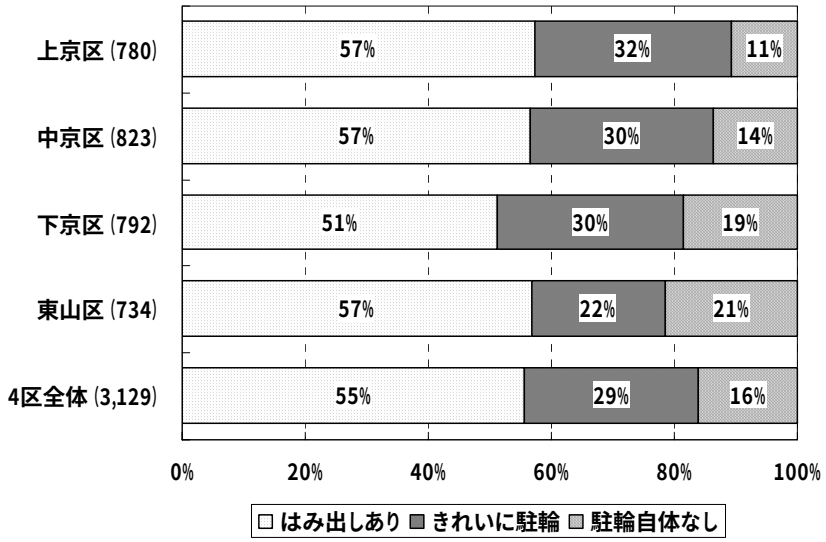
- 掲示板の状況をみると，4 区全体では，「掲示板がない」の割合が細街路全体の約8割を占める。次いで，「適切に管理」が 15%，「汚い･古い」が 3%を占める。

図 19　４区別掲示板の状況



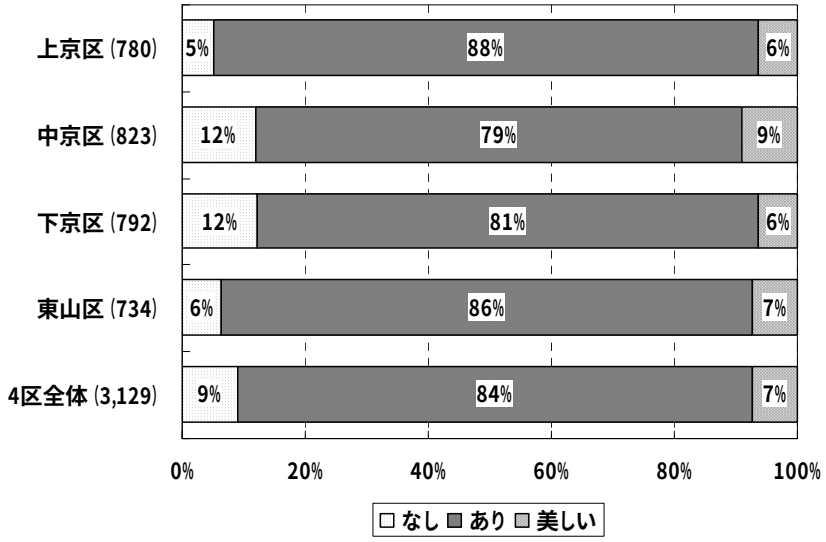
・ 道路へのはみ出し駐輪の状況をみると，4 区全体で，まず駐輪がある割合は細街路全体の 84%を占め，一方，「駐輪自体なし」は 16%を占める。
・ 駐輪がある細街路について，「はみ出しあり」の割合は細街路全体の 55%を占め，「きれいに駐輪」は 29%を占める。

図 20　４区別道路へのはみ出し駐輪の状況



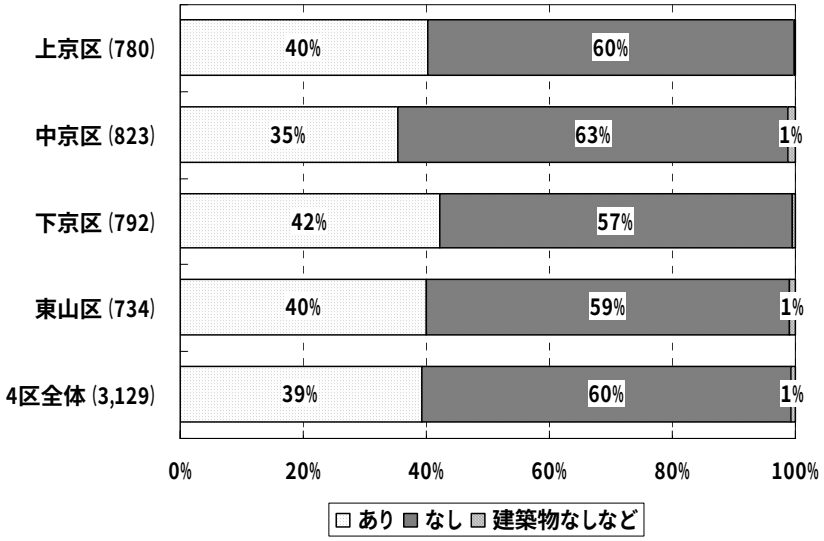
・ 花や緑･植栽の状況をみると，4 区全体で，まず花や緑･植栽がある割合は，「あり」（84%）と「美しい」（7%）の割合を足して，細街路全体の約9割を占める。

図 21　４区別花や緑・植栽の状況



・　空家の状況をみると，4区全体及び各区とも，空家のある細街路の割合は全体の約4割を占める。

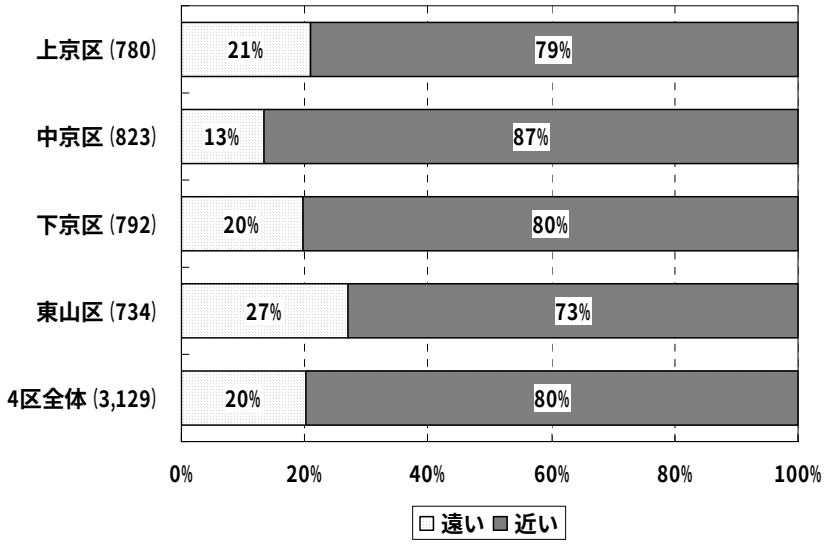
図 22　４区別空家の状況



o) 安全面

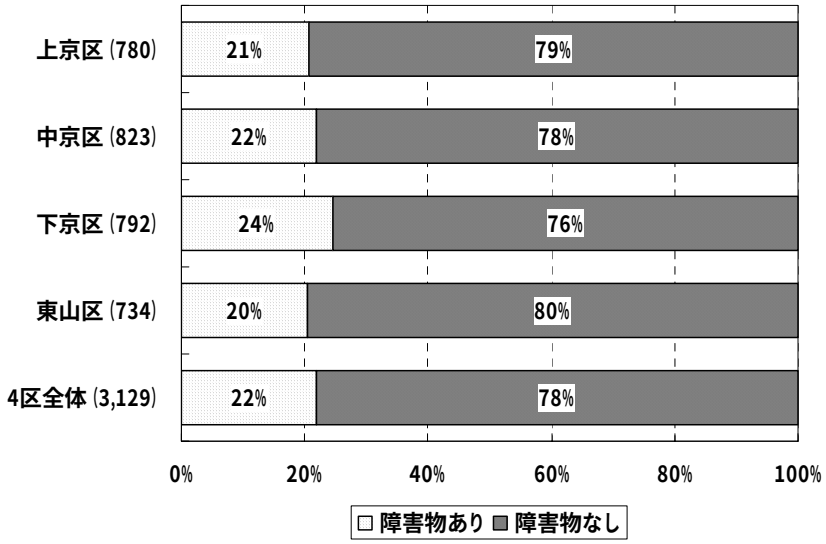
- 救急車停車位置までの距離の状況をみると，4区全体では，50 メートルほどの距離があり「遠い」細街路の割合は全体の約2割を占める。
- 区別にみると，東山区では「遠い」割合が 27%を占め，他区に比べて割合が高い。

図 23　４区別救急車停車位置までの距離の状況



- 避難路の障害物の状況をみると，4区全体及び各区とも，「障害物あり」の割合は全体の約2割を占める。

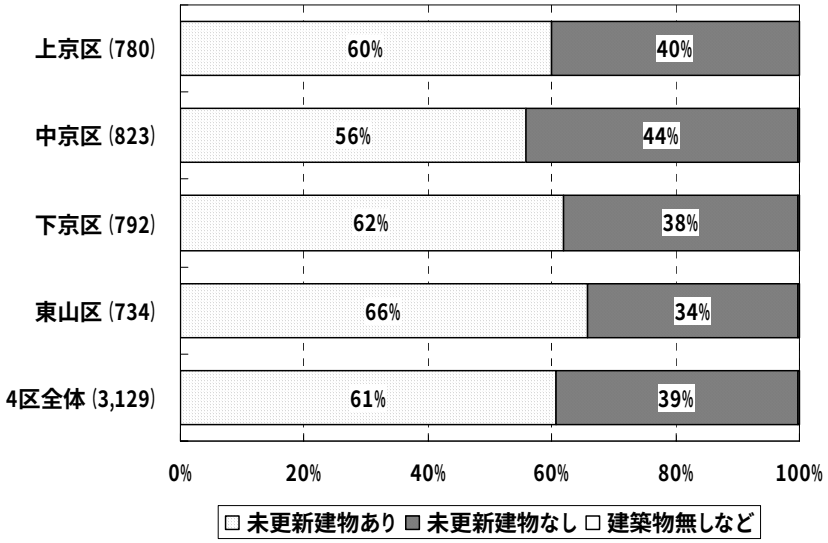
図 24　４区別避難路の障害物の状況



p) 防災面

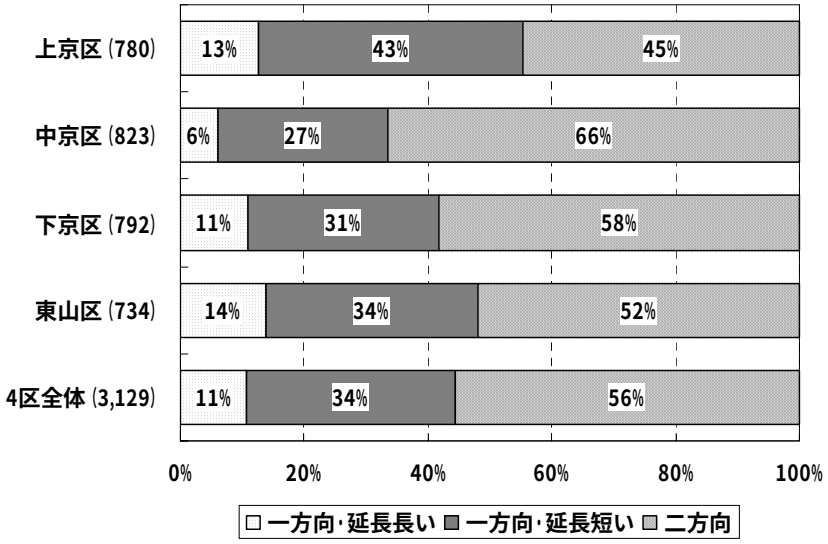
- 始端部の堅牢性の状況をみると，4区全体では，「未更新建物あり」の割合が細街路全体の約6割を占める。
- 区別にみると，東山区では「未更新建物あり」の割合が細街路全体の 66%を占めており，他区に比べて割合が高い。

図 25　４区別始端部の堅牢性の状況



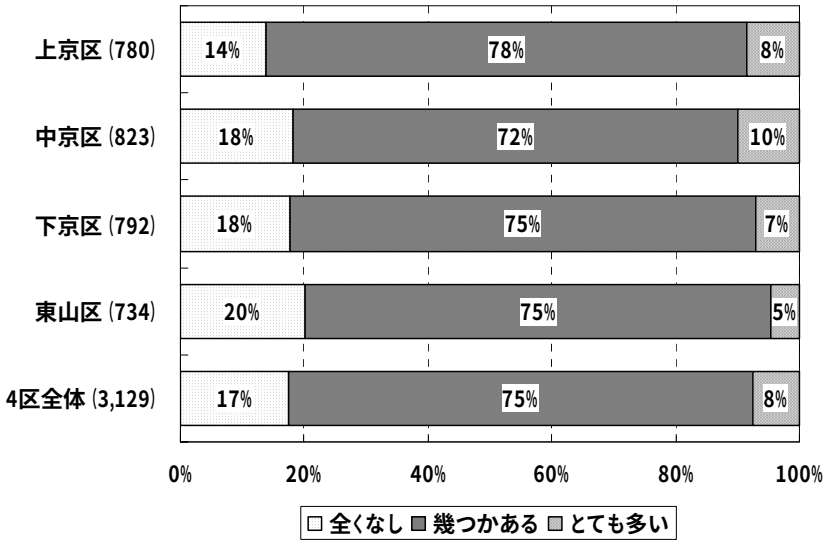
- 二方向避難の状況をみると，4区全体では，「二方向」の割合が全体の 56%を占め，次いで「一方向･延長短い」が 34%，「一方向･延長長い」が 11%を占めている。
- 区別にみると，中京区は「二方向」が約 7 割であり，他区に比べて割合が高い。一方，東山区は危険性を有する「一方向･延長長い」が 14%であり，他区に比べて割合が高い。

図 26　４区別二方向避難の状況



・ 消火器･水バケツの設置状況をみると，4区全体では，「幾つかある」の割合が細街路全体の75%を占めており，「とても多い」の 8%を合わせると約8割が設置している。
・ 区別にみると，東山区は「全くなし」の割合が 20%を占めており，他区に比べて割合が高い。

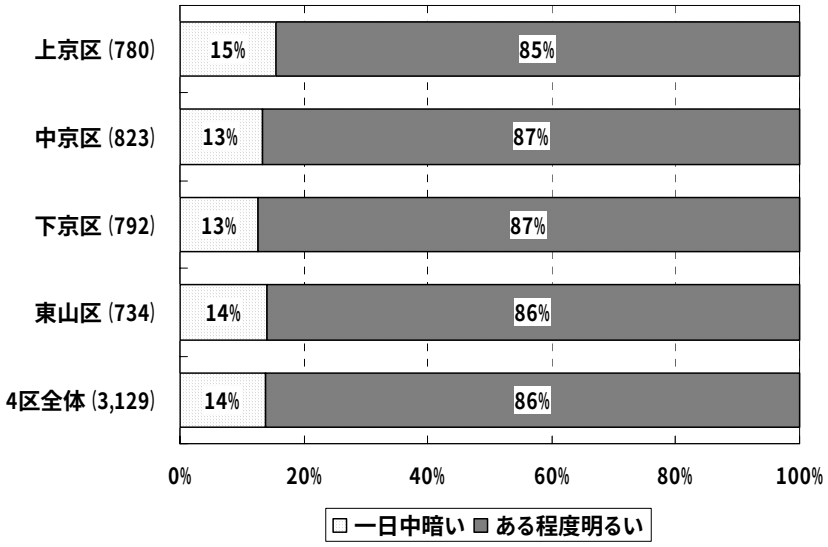
図 27　４区別消火器・水バケツの状況



q) 衛生面

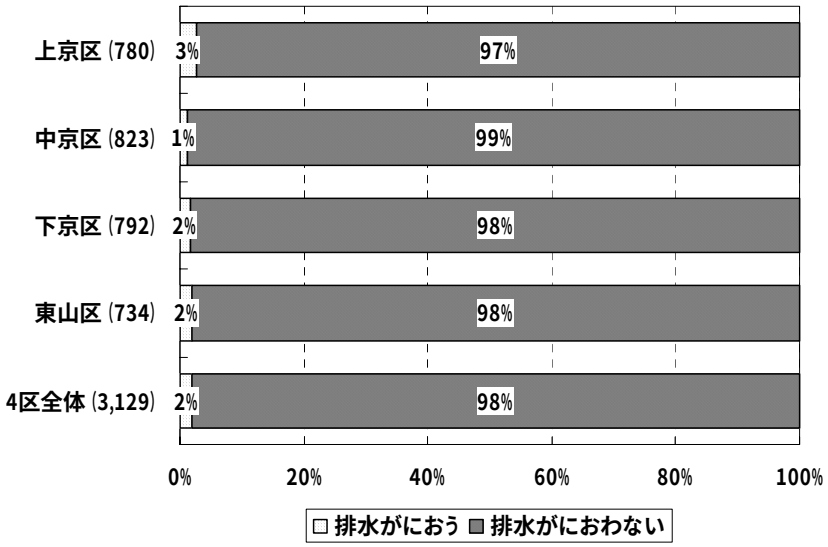
・ 日照･採光の状況をみると，4区全体及び各区とも，「一日中暗い」の割合は細街路全体の14%程度を占める。

図 28　４区別日照・採光の状況



・ 排水のにおいの状況をみると，4区全体及び各区とも，「排水がにおう」の割合は細街路全体の 1～3%程度を占める。

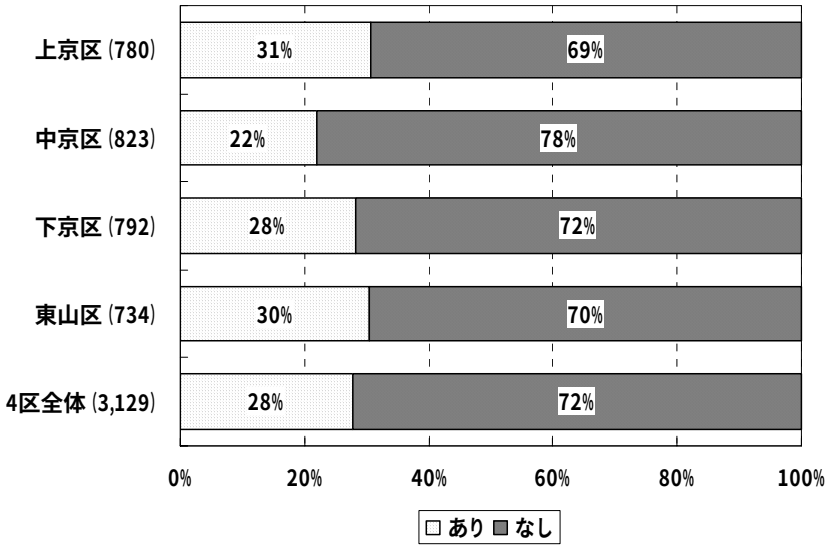
図 29　４区別排水のにおいの状況



r) 歴史面

- 歴史性を示すものの状況をみると，4区全体では，「あり」が細街路全体の約3割を占める。
- 区別にみると，上京区と東山区は「あり」の割合が 30%を占める一方で，中京区は 22%を占めており，区によって割合に差異がみられる。

図 30　４区別歴史性を示すものの状況



(注釈) ここで述べる歴史性を示すものとは，Bシート (14 頁に掲載) で調査した歴史性を示すものとは異なり，調査員が主観的に判断した，その細街路の全体的な歴史性を示すもののことである。なお，このデータは，後述する指標化にあたり，客観的データではないため，適用はせず，Bシートで調査した歴史性を示すもののデータを適用している。

(3) 大津市における細街路の現状

【対象とする細街路】

細街路を以下の始端部の幅員により，以下の通りに分類し，整理･分析を行った。

表 30　細街路の類型化

類型化	幅員	調査対象
①	～1.75m	対象外
②	1.75～4.00m	対象
③	4.00m～	対象外

(注1) 調査対象には一部 1.75m 未満，4.00m 以上の細街路も含まれているが，分析においては 175～4.00m を対象としている。

a) 調査対象区域の細街路状況

・ 調査対象区域における 1.75～4.00m の細街路は，総延長約 28km，本数 385 本であり，その沿道には延べで約3千8百軒の建築物が面している。

表 31　調査対象区域（大津市）の細街路の状況

類型	調査データ数	本数	総延長 (m)	総軒数 (軒)
② (1.75～4.00m)	379	385	27,920	3,839

類型	面積 (km^2)	面積あたり本数(本/km^2)	面積あたり総延長(m/km^2)	面積あたり総軒数(軒/km^2)
② (1.75～4.00m)	4.00	96	6,980	960

b) 本数

・ 調査対象の細街路数は合計 385 本となっている。

・ 形態別にみると，通り抜けが約 74%，袋路が 26%となっている。

表 32　類型別形態別本数（全体）

	1.75～4.00m	比率
通り抜け	285	74.0%
袋路	100	26.0%
合計	385	100.0%

c) 総延長

・ 調査対象細街路の総延長は約 28 千 m。形態別の構成比は，通り抜けが 83%程度，袋路が 17%程度となっている。

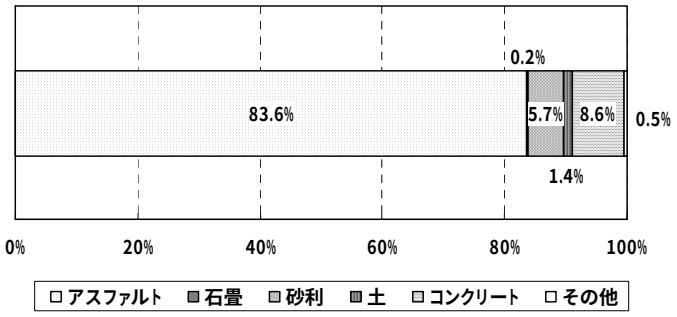
表 33　類型別形態別総延長（全体）

	1.75～4.00m	比率
通り抜け	23,107	82.8%
袋路	4,814	17.2%
合計	27,920	100.0%

d) 舗装状況

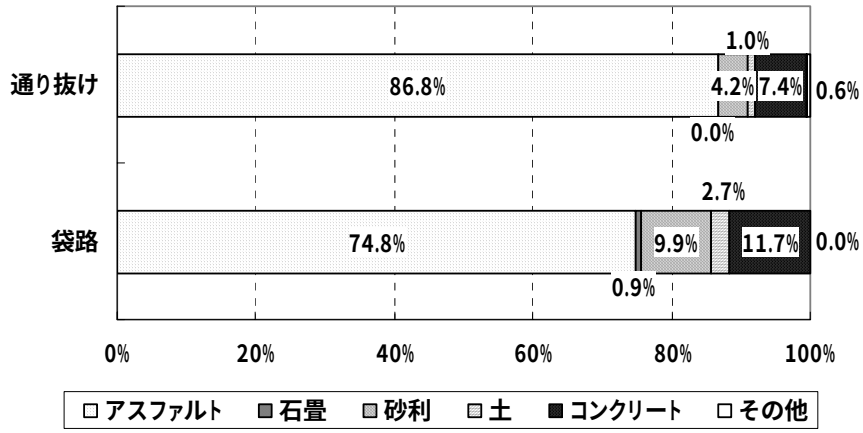
・ 調査対象区域における細街路の舗装状況をみると，アスファルトが全体の8割強を占めており，次いでコンクリートが1割弱となっている。

図 31　舗装状況



・ 形態別舗装状況をみると，通り抜けは「アスファルト」の割合が 87%を占めるのに対し，袋路では 75%と若干低く，その代わりに「砂利」，「コンクリート」の割合が高くなっている。

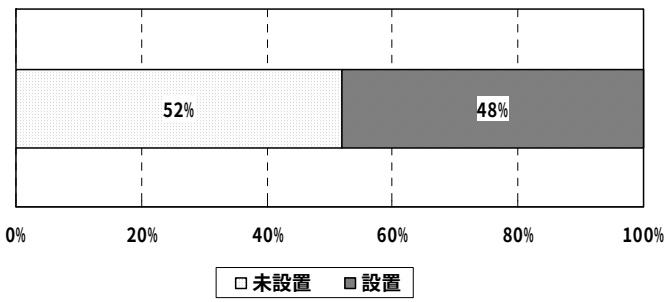
図 32　形態別舗装状況



e) 防災器具の設置状況

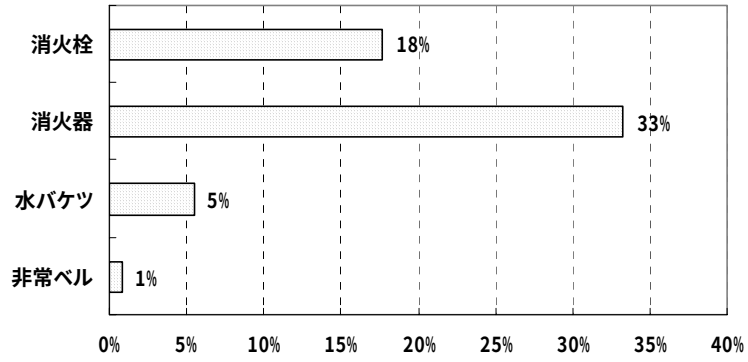
・ 防災器具設置状況では，設置，未設置はほぼ半数の割合となっている。

図 33　防災器具設置状況



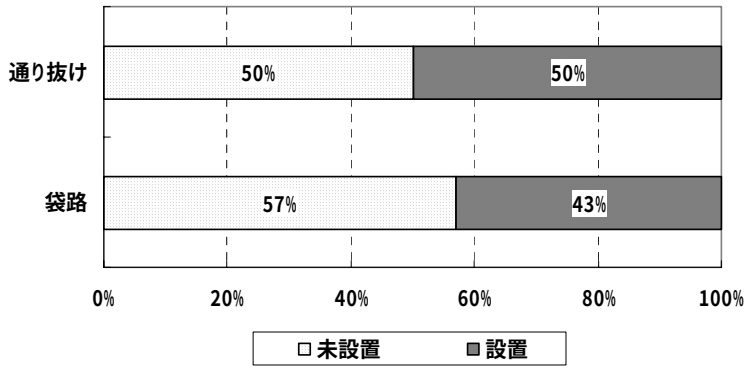
・ 各防災器具の設置状況をみると,「消火栓」が細街路全体の 18%,「消火器」が 33%,「水バケツ」が 5%,「非常ベル」が1%の設置割合となっている。

図 34　各防災器具設置状況



・ 形態別の防災器具の設置状況をみると, 通り抜けの「設置」割合は5割超であるのに対して, 袋路では6割近くが未設置となっている状況がうかがえる。

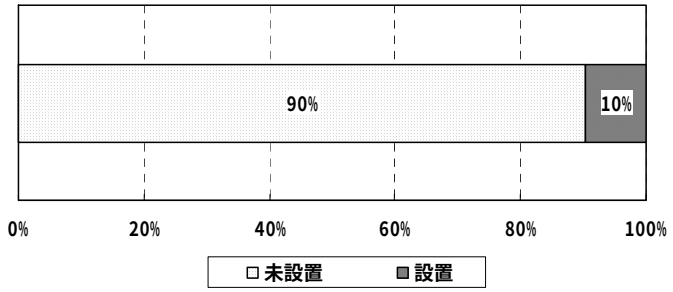
図 35　形態別各防災器具設置状況



f) 防災施設の設置状況

・ 防災施設設置状況をみると, 未設置が9割の状況にあり, 防災施設は設置されていない状況がうかがえる結果となっている。

図 36　防災施設設置状況

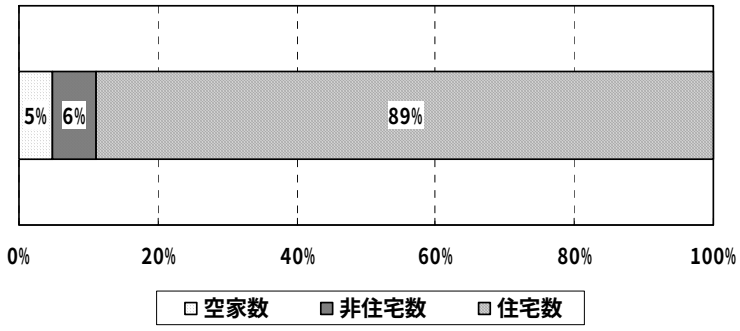


(注釈) ここで述べる防災施設とは, 消防団小屋, 避難所, 公園, 防災器材庫をさす

g) 沿道建築物の総軒数, 空家数, 非住宅数

・ 沿道建築物のうち, 空家及び非住宅の割合はそれぞれ 6%程度であり, 残りの多くは住宅(兼用住宅含む)となっている。

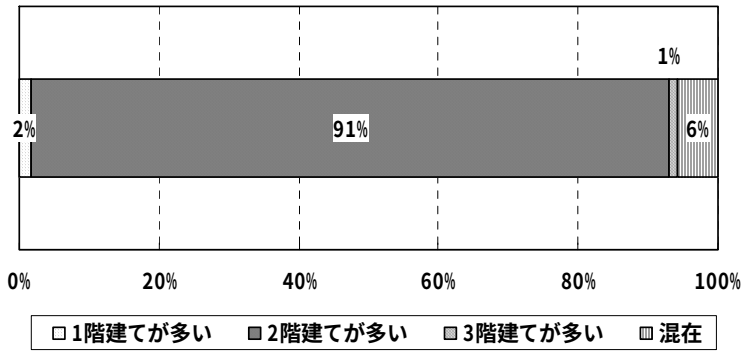
図 37 沿道建築物の総軒数，空家数，非住宅数



h) 階数

・ 細街路に面する沿道建築物の階数をみると,「2 階建てが多い」が9割を越える状況にある。

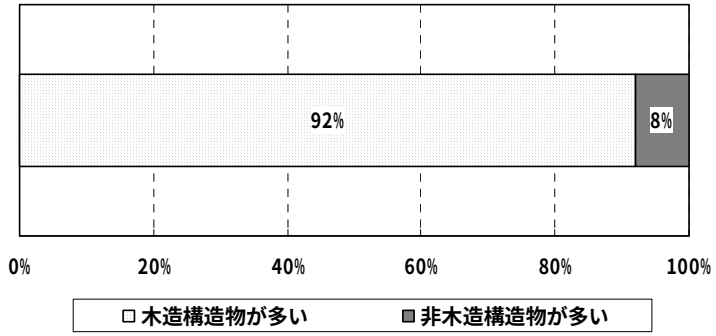
図 38 ４区別沿道建築物の階数



i) 構造

・ 細街路に面する沿道建築物の構造をみると,「木造建築物が多い」の割合が9割を越える状況となっている。

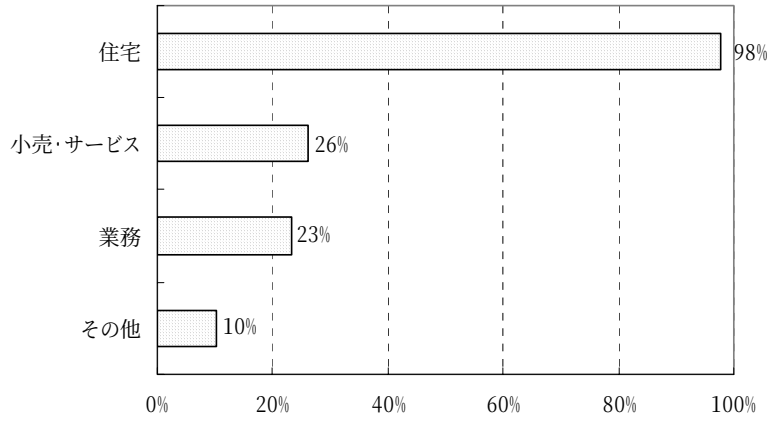
図 39 沿道建築物の構造



j) 用途

・ 沿道建築物の用途をみると，全体の 98%程度の細街路が「住宅」用途の沿道建築物を有しており，「小売･サービス」用途は 26%，「業務」用途は 23%程度となっている。

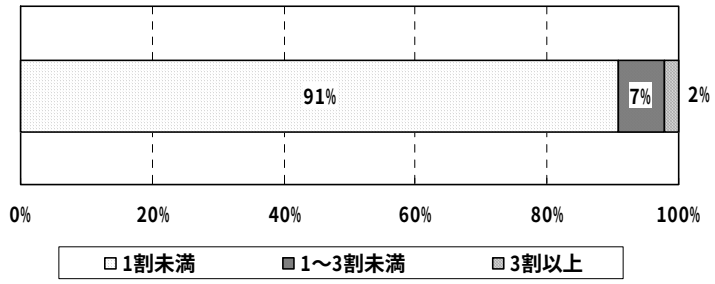
図 40　沿道建築物の用途



k) 老朽度

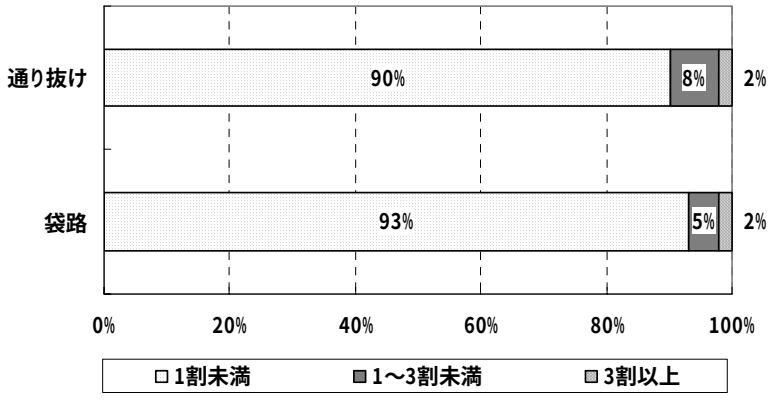
・ 沿道建築物の老朽度をみると，「老朽化した建築物が 1 割未満」の細街路が9割を占めており，建物の更新は進んでいる状況がうかがえる。

図 41　沿道建築物の老朽度



・ 形態別の沿道建築物の老朽度をみると，全体の構成と比べ，通り抜けにおいて若干「1割未満」の割合が減少し，「3割以上」の割合が高くなっている状況がうかがえる。

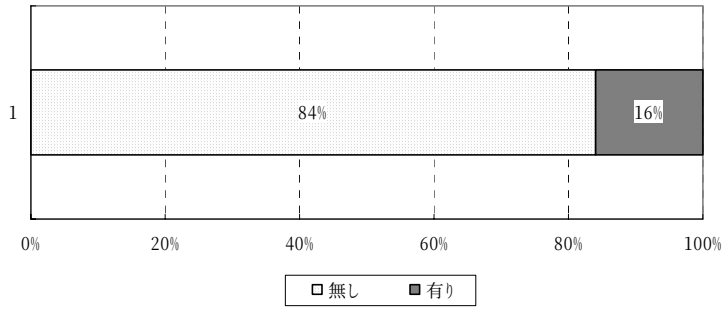
図 42　形態別沿道建築物の老朽度



l) 町家の有無

・ 町家の有無については, 調査対象細街路の約 16%で町家が存在する状況が確認される。

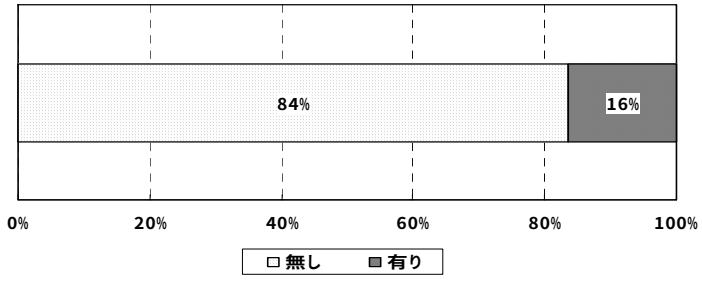
図 43 町家の有無



m) 土塀･レンガ塀の有無

・ 土塀･レンガ塀等の有無については, 調査対象細街路の約 16%で土塀･レンガ塀等の存在が確認される。

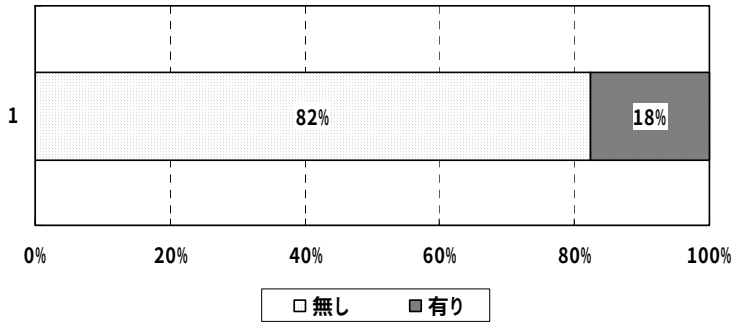
図 44 土塀・レンガ塀等の有無



n) 歴史性を示すものの有無

・ 歴史性を示すものの有無をみると, 細街路の約 18%で歴史性を示すものが存在している。

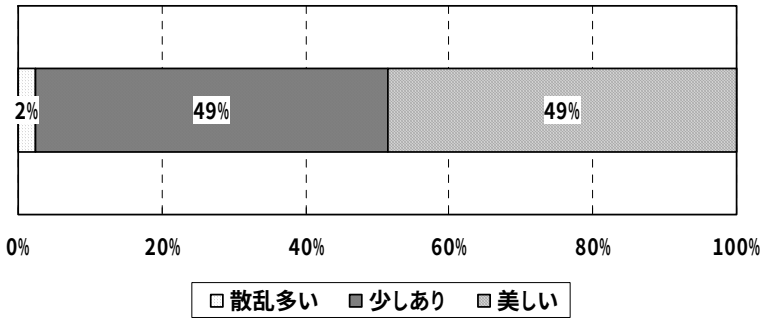
図 45 歴史性を示すものの有無



o) コミュニティ･居住状況面

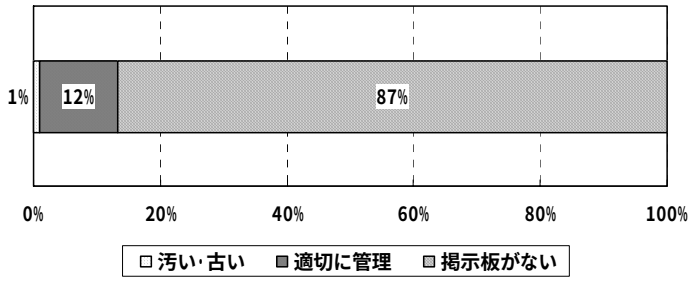
・ 路上ごみの状況をみると,「少しあり」と「美しい」の割合がそれぞれ5割弱を占める。

図 46 路上ごみの状況



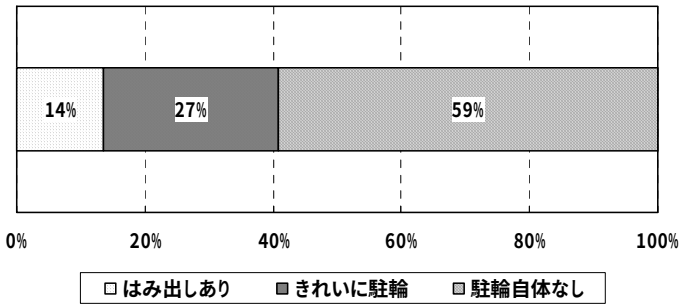
・ 掲示板は,「ない」とする割合が 87%近くとなっており, 掲示板のある細街路についても, 適切に管理されているものが多くなっている。

図 47 掲示板の状況



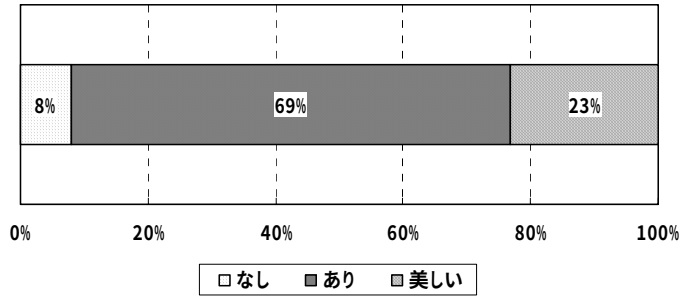
・ はみ出し駐輪については,「あり」とする細街路が全体の 14%程度となっている。

図 48 道路へのはみ出し駐輪の状況



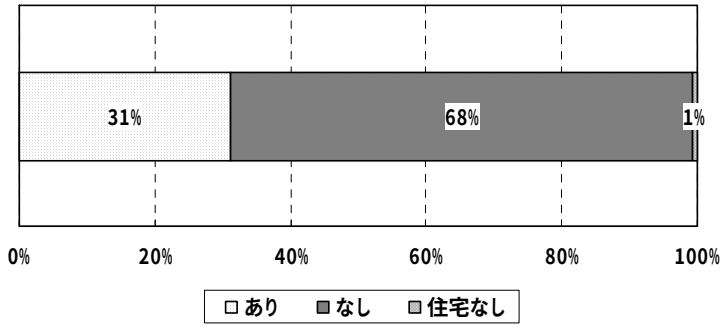
・ 花や緑･植栽の状況をみると，花や緑･植栽がある割合は，「あり」（69%）と「美しい」（23%）の割合を足して，細街路全体の9割を越える状況にある。

図 49　花や緑・植栽の状況



・ 空家の状況をみると，空家のある細街路の割合は全体の約3割を占める状況にある。

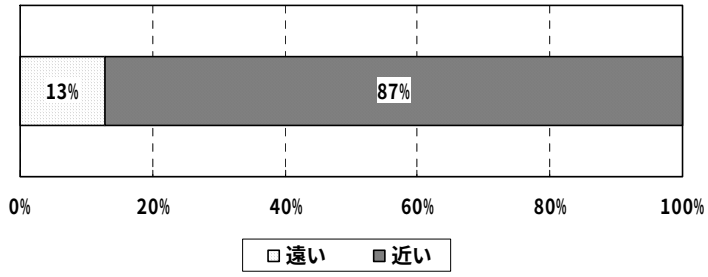
図 50　空家の状況



p) 安全面

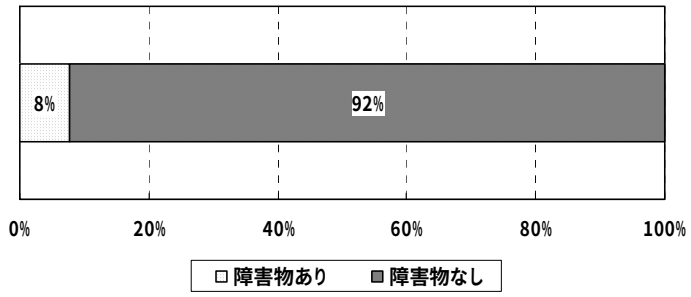
・ 救急車停車位置までの距離の状況をみると，50 メートルほどの距離があり「遠い」細街路の割合は全体の約 13%を占める。

図 51　救急車停車位置までの距離の状況



・ 避難路の障害物の状況をみると,「障害物あり」の割合は全体の1割弱の状況となっている。

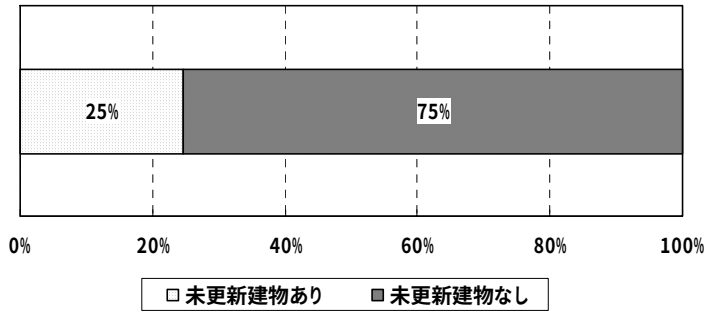
図 52 避難路の障害物の状況



q) 防災面

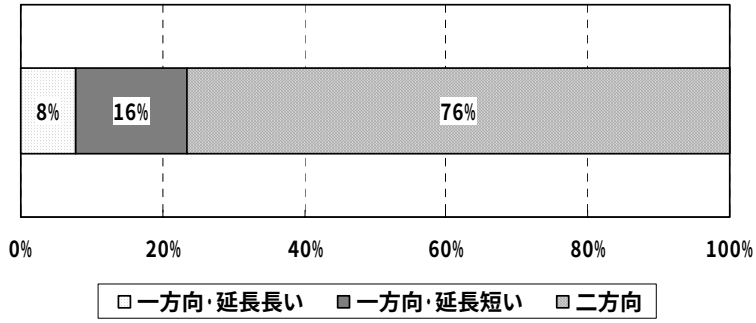
・ 始端部の堅牢性の状況をみると,「未更新建物あり」の割合は細街路全体の約 25%を占める。

図 53 始端部の堅牢性の状況



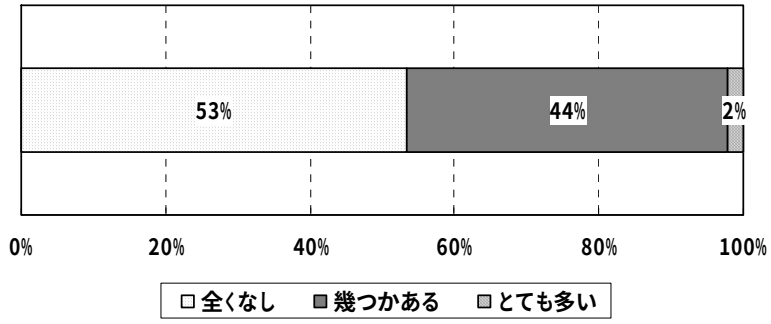
・ 二方向避難の状況をみると,「二方向」の割合が全体の 76%を占め, 次いで「一方向･延長短い」が 16%,「一方向･延長長い」が 8%を占めている。

図 54 二方向避難の状況



・ 消火器･水バケツの設置状況をみると,「全くなし」の割合が半数を超えている。「幾つかある」は 44%,「とても多い」が 2%程度となっている。

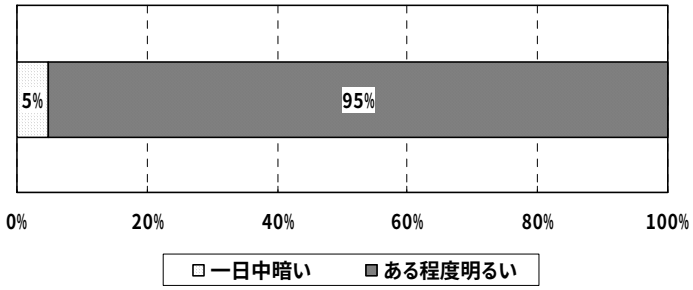
図 55 消火器・水バケツの状況



r) 衛生面

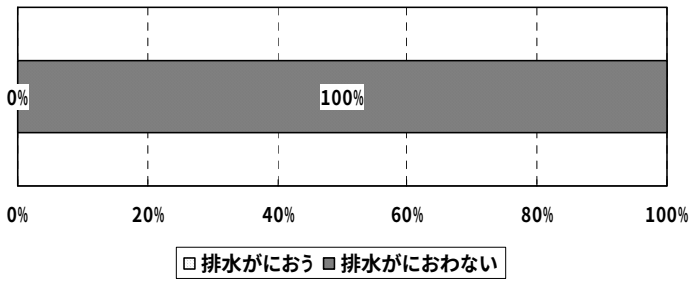
・ 日照･採光の状況をみると,「一日中暗い」の割合は細街路全体の 5%程度を占める。

図 56 日照・採光の状況



・ 排水のにおいの状況をみると,「排水がにおわない」とする割合が 100%となっている。

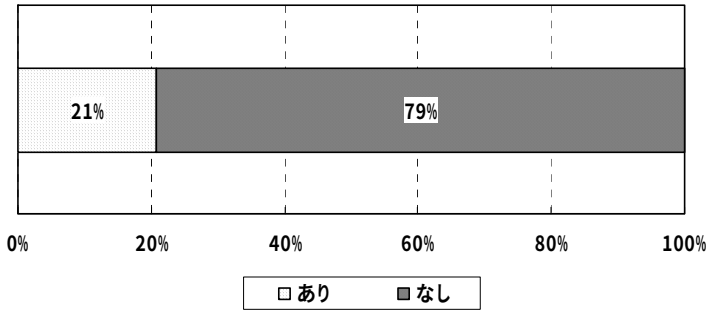
図 57 排水のにおいの状況



s) 歴史面

・　歴史性を示すものの状況をみると,「あり」が細街路全体の約2割を占める。

図 58　歴史性を示すものの状況



(注釈) 39 頁の (注釈) 参照

4．実態調査からの知見

(1) 実態調査の分析

① 細街路に面する建物は多い

- 歴史都市としての特性からも想定されるように，細街路に面する建物が多いことが改めて確認できた。京都市の調査対象区域では，約 190km の総延長を有する約 3,300 本の細街路（1.75m 以上 4.0m未満）が存在し，その沿道には延べで約 4 万 1 千軒もの建築物が面していることとなる。
- その多くが，木造の住宅である。特に，袋路では木造住宅の割合が高くなる。
- また，今回の調査では，1.75m 未満の細街路は調査対象としていないが，4.0m未満の細街路のうち，1.75m 未満の細街路の本数が約 4 割あることから，細街路に面している建物はさらに多くなる。

② 袋路状の細街路が多い

- 細街路の形態別にみると，本数ベースで，通り抜けは全体の約4割，袋路は全体の約6割を占める。
- また，延長ベースでは，通り抜けは全体の約6割，袋路は全体の約4割を占める。

③ 細街路の舗装状況は，地域によって違いがある

- 細街路の舗装状況は，通り抜けではアスファルト舗装が最も多く，次いでコンクリート舗装となる。その一方，袋路では，コンクリート舗装が最も多く，次いでアスファルト舗装となる。
- 歴史的な要素となりうる石畳は，京都市の下京区や東山区で多くなっており，ともに細街路の約1割が石畳である。

④ 防災器具の設置割合が多く，防災意識の高さがうかがえる

- 京都市での防災器具の設置状況については，85%前後の細街路が，消化器，水バケツを中心とする防災器具を設置している。
- その一方で，防災上有効な，防災器材庫や公園，避難路などを有する細街路は少ない。

⑤ 袋路では，老朽化した建物の割合が高い

- 形態別の沿道建築物の老朽度をみると，京都市では，通り抜けの「3 割以上」の割合が 10%であるのに対し，袋路の「3 割以上」の割合は 22%で，12%ポイントほど高い。また，幅員の狭い細街路ほど，「老朽化した建築物が 3 割以上」の割合が高くなる。

⑥ 歴史性を示す要素が残る細街路

- 歴史性を示すものの有無をみると，細街路の約3割で歴史性を示すものが存在している。

(2) 京都市と大津市の細街路の特性の違い

① 都市特性の違い

京都市，特に，今回の実態調査の対象となった市内の中心部は，歴史的に見ても，平安京の時代から都市化が進み，多くの人々が高密に集住する都市形態が長く続いてきた。そのため，土地利用上，木造住宅が集積し人口が増加する中で，敷地も細分化されていった。その過程の中で，多くの細街路がつくられていき，その空間を活用した住民同士のコミュニティが醸成されていったと考えられる。データを見ても，大津市の調査対象エリアに比較して，より多くの細街路が集積していることが分かる。

その一方，大津市の場合は，京都と同様に，大津京の時代から発展を見せてきたが，人口集積という点では京都市ほどの集中がなく，土地利用上，比較的余裕があるという特性がある。そのため，細街路の数が京都市に比べて少ない。また，細い細街路があるものの，その細街路に接道する敷地に余裕があり，現実的には壁面後退がなされているということもあり，京都市における町家が連なったまちなみとは趣を異にする。

② 現象面での違い　～歴史性について～

大津市は京都市に比べて細街路の沿道建築物の更新が進んでおり，細街路は舗装された状態のものが多く，側溝も整備されている。一方，風情ある細街路と見なされるものが相対的に少ない。それに対して，京都市の場合，特に袋路においてはアスファルト舗装でないものが多く，モルタルや砂利敷きが多いが，石畳などが敷かれている場合もみられる。その意味で，まちなみ自体の歴史性は，京都市のほうがより強く出ていると考えられる。

③ 現象面での違い　～防災性について～

大津市では，水バケツや消火器など住民が管理する防災用の器具の設置は京都市に比べると少ない。京都市は老朽化の進んだ木造の沿道建築物割合の高い細街路が多いが，水バケツなどの防災用の設備は確保されている場合が相対的に多い。

④ 袋路に対する制度や２項道路指定の扱いなどの違いによる影響

京都市は袋路を道路と認めていないが，大津市では袋路でも2項道路指定をしていることが影響して，細街路の状態に違いが見られる。

大津市では，里道など古くから共同利用している街路は市道として認定されているものがあり，こういった道ではアスファルト舗装や側溝などの整備がされている。また早くから下水道整備が行われていたことも道路の整備が進んだ一因と想定される。また，大津市では，建築基準法第 42 条第 6 項に基づき 1.8 m未満であっても建築審査会の同意を得て 2 項道路の指定をしている場所が，長等 2 丁目，3 丁目の一部に存在する。この地区は昔の「花街」で特に狭小な街路の多い街区であったところから，建て替えに対応するための救済措置的な意味合いがあった。

一方，京都市では袋路は道路として認められないため，アスファルトではない舗装のままで残り，建物も更新されにくく，結果として石畳みや町家などの風情有る空間が残されているのではないかと考えられる。景観などへの市民の関心が高いことやお隣への配慮が強い生活文化なども影響している可能性がある。また防災面で不安が残るため，居住者の防災への意識が高くなって水バケツの維持管理や消火器の管理などにきめ細かく対応されているところが比較的多くなっていると推察される。

京都市並びに大津市ともに今回の調査対象エリアは一部であり，全体の傾向とは言い切れないが，都市特性の違い，建築基準法の制度運用の違いや市民性の違いが，空間的な違いを生じさせている状況が見られる。

本調査研究では，都市特性に応じた施策立案にむけて細街路の類型化等を試み，歴史都市としてのまち並み，風情の保存や防災性の向上を図るための施策メニューの提案を行う。

5．実態調査結果を踏まえた類型化のための指標の提案

実態調査の結果を踏まえて，細街路の類型化のための 1 次的な指標を設定する。本調査では，細街路の防災上の課題抽出や歴史的細街路の認定基準の検討に資する指標が必要であるため，調査項目に基づいて「景観（歴史性）指標」と「安全（防災性）指標」の2つの指標を提案する。

(1) 景観（歴史性）指標

調査項目の中でも，町家の有無，歴史性を示すものの有無，伝統産業工房又は石畳舗装の有無，保全のための地域指定の 4 項目に基づいた指標を提案する。

景観（歴史性）指標

＝（町家の有無の評価ウェイト）×（歴史性を示すものの有無の評価ウェイト）×（保全のための地域指定等の評価ウェイト）×（伝統産業工房又は石畳舗装の有無の評価ウェイト）

表 34　景観（歴史性）指標を試算するための評価ウェイト

町家	
有り	1.0
無し	0.9

歴史性を示すもの	
有り	1.0
無し	0.9

保全のための地域指定等	
有り	1.0
上記と同等のもの（※）	0.9
無し	0.8

（※）観光地等で魅力のある細街路である場合

伝統産業工房又は石畳舗装	
有り	1.0
無し	0.9

【指標の捉え方】

本調査で把握した 4 項目について，全て該当する場合を 1.0 とした上で，1 項目の非該当につき 0.9（保全のための地域指定等については 0.8）を掛けることで，景観（歴史性）の尺度を定量的に表現している。なお，この数値設定は，指標毎に条件が下がる場合は評価も一つ下げるという，序列の考えで表現したものであり，数値自体に論理的な裏付けがあるわけではない。

（注釈）39 頁の（注釈）参照

(2) 安全（防災性）指標

調査項目の中でも，始端部幅員，延長，沿道建築物の総軒数，老朽度，防災施設の有無の 5 項目に基づいた指標を提案する。

安全（防災性）指標
＝（始端部幅員の評価ウェイト）×（延長の評価ウェイト）×（総軒数の評価ウェイト）×
（老朽度の評価ウェイト）×（防災施設の評価ウェイト）

表 35　安全（防災性）指標を試算するための評価ウェイト

始端部幅員	通り抜け	袋路
1.8～2.7m	0.8	0.7
2.7～3.6m	0.9	0.8
3.6～4.0m	1.0	0.9

延長	通り抜け	袋路
～35m	1.0	0.9
35～70m	1.0	0.8
70m～	0.9	0.7

総軒数	通り抜け	袋路
30 軒以上	0.8	0.7
30 軒未満	1.0	0.9

老朽度	通り抜け	袋路
3 割以上	0.8	0.7
3 割未満	1.0	0.9

防災施設	通り抜け	袋路
有り	1.0	1.0
無し	0.8	0.8

【指標の捉え方】

本調査で把握した 5 項目について，細街路が通り抜けであり，全ての項目で安全である場合を 1.0 とした上で，1 項目の非該当につき 0.9～0.7 の評価ウェイトを掛けることで，安全（防災性）の尺度を定量的に表現している。なお，この数値設定は，指標毎に条件が下がる場合は評価も一つ下げるという，序列の考えで表現したものであり，数値自体に論理的な裏付けがあるわけではない。

【指標の基準値の設定根拠】

○始端部幅員

2.7mは現行の基準法の以前の道路幅員（9 尺）※，3.6mは上記に半間（3 尺）を加えたもので4mにほぼ近いため，1.8mに半間加えた 2.7m，2.7mに半間加えた 3.6m，そして 3.6～4.0mの 3 区分で設定した。

※市街地建築物法：大正 8 年 4 月 5 日法律第 37 号＜大正 9 年 12 月 1 日施行＞

○延長

位置指定道路は建築基準法第 42 条第 5 項規定により，政令（同法施行令第 144 条の 4）で定める基準に袋路状道路の延長基準が 35mとある。また，京都市建築基準法第 43 但書の規定に基づく許可基準において，延長を以下の 3 区分で分類している。①～35m（特に規制はもうけていない），②35～70m（建築物の防火規制の制限（準耐火建築物以上）），③70m～（下記の戸数 30 軒以上のものには「防火防災対策状況を報告すること（消火器の設置，水バケツの設置，火災予防訓練の実施等）」を条件付け）。この 3 区分に基づいて設定した。

○総軒数

京都市建築基準法第 43 条但書の規定に基づく許可基準において，軒数を以下の 2 区分で分類している。①30 軒以上（延長が 70m～のものに「防火防災対策状況を報告すること（消火器の設置，水バケツの設置，火災予防訓練の実施等）」を条件付け）②30 軒未満（特に規制は設けていない）。この 2 区分に基づいて設定した。

○老朽度

事務局内部で議論・調整を行い，3 割程度で危険性は高いと判断して，3 割以上・未満の 2 区分で設定した。

○防災施設

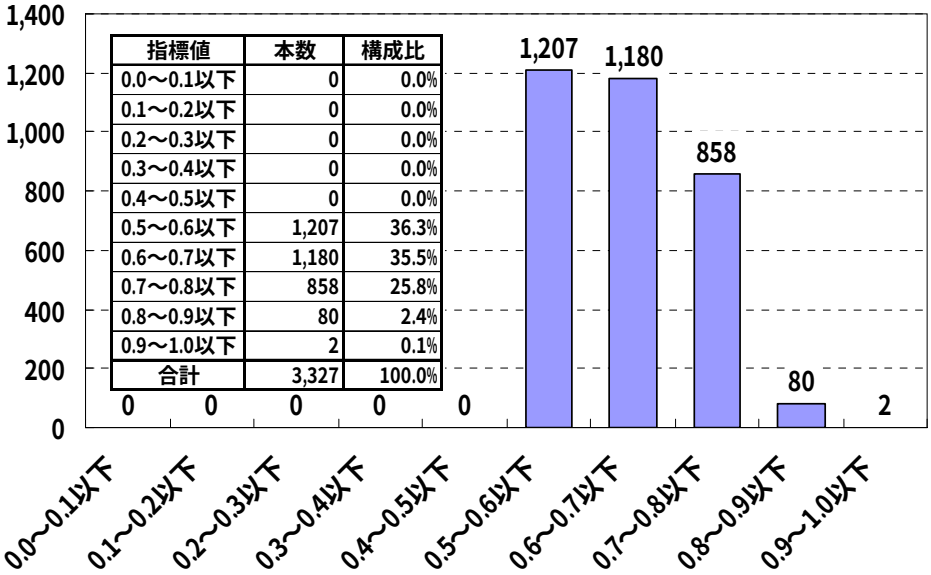
事務局内部で議論・調整を行い，有無の 2 区分で設定した。

(3) 2 つの指標からみた細街路の現状と類型化

① 景観（歴史性）指標からみた細街路の現状

景観（歴史性）指標からみた京都と大津の細街路の分布状況は，下図の通りである。京都の場合，指標値が 0.9～1.0 以下に該当する細街路は 2 本（全体比 0.1%），0.8～0.9 以下に該当する細街路は 80 本（全体比 2.4%）存在した。

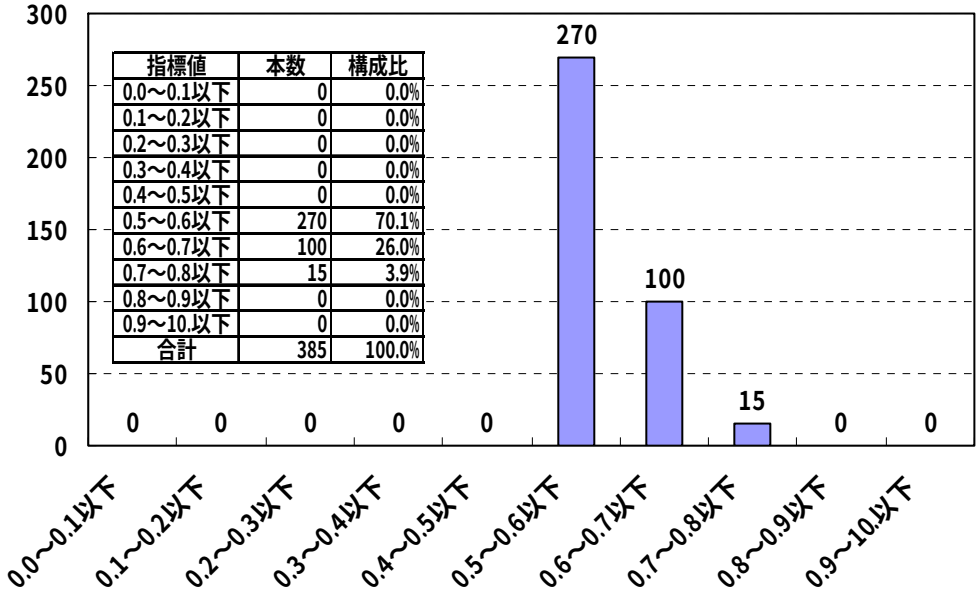
図表 59　景観（歴史性）指標からみた細街路の分布状況(京都)



指標値	本数	構成比
0.0～0.1以下	0	0.0%
0.1～0.2以下	0	0.0%
0.2～0.3以下	0	0.0%
0.3～0.4以下	0	0.0%
0.4～0.5以下	0	0.0%
0.5～0.6以下	1,207	36.3%
0.6～0.7以下	1,180	35.5%
0.7～0.8以下	858	25.8%
0.8～0.9以下	80	2.4%
0.9～1.0以下	2	0.1%
合計	3,327	100.0%

図 60　景観（歴史性）指標値が 0.8～1.0 以下の細街路の現状（一例）

図表 61　景観（歴史性）指標からみた細街路の分布状況(大津)



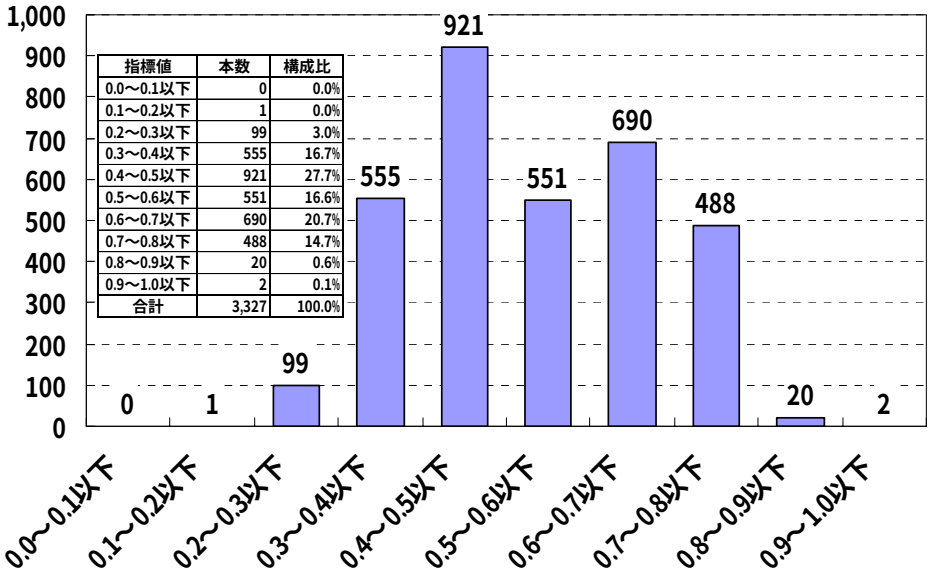
指標値	本数	構成比
0.0～0.1以下	0	0.0%
0.1～0.2以下	0	0.0%
0.2～0.3以下	0	0.0%
0.3～0.4以下	0	0.0%
0.4～0.5以下	0	0.0%
0.5～0.6以下	270	70.1%
0.6～0.7以下	100	26.0%
0.7～0.8以下	15	3.9%
0.8～0.9以下	0	0.0%
0.9～10.以下	0	0.0%
合計	385	100.0%

図 62　景観（歴史性）指標値が 0.7～0.8 以下の細街路の現状（一例）

② 安全（防災性）指標からみた細街路の現状

安全（防災性）指標からみた京都と大津の細街路の分布状況は，下図の通りである。京都の場合，指標値が 0.8～1.0 以下に該当する細街路は 22 本（全体比 0.7%），逆に 0.3 以下に該当する細街路は 100 本（全体比 3.0%）存在した。

図表 63　安全（防災性）指標からみた細街路の分布状況（京都）

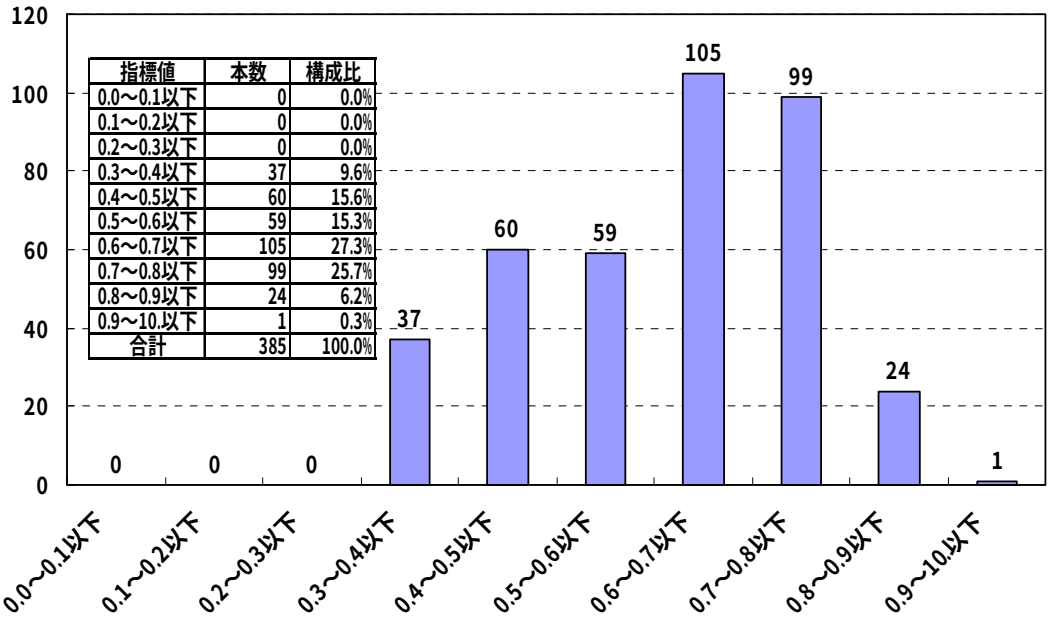


指標値	本数	構成比
0.0～0.1以下	0	0.0%
0.1～0.2以下	1	0.0%
0.2～0.3以下	99	3.0%
0.3～0.4以下	555	16.7%
0.4～0.5以下	921	27.7%
0.5～0.6以下	551	16.6%
0.6～0.7以下	690	20.7%
0.7～0.8以下	488	14.7%
0.8～0.9以下	20	0.6%
0.9～1.0以下	2	0.1%
合計	3,327	100.0%

図 64　安全（防災性）指標値が 0.3 以下の細街路の現状（一例）

図 65　安全（防災性）指標値が 0.8 より大きい細街路の現状（一例）

図表 66　安全（防災性）指標からみた細街路の分布状況（大津）



指標値	本数	構成比
0.0～0.1以下	0	0.0%
0.1～0.2以下	0	0.0%
0.2～0.3以下	0	0.0%
0.3～0.4以下	37	9.6%
0.4～0.5以下	60	15.6%
0.5～0.6以下	59	15.3%
0.6～0.7以下	105	27.3%
0.7～0.8以下	99	25.7%
0.8～0.9以下	24	6.2%
0.9～10.以下	1	0.3%
合計	385	100.0%

図 67　安全（防災性）指標値が 0.4 未満の細街路の現状（一例）

図 68　安全（防災性）指標値が 0.8 より大きい細街路の現状（一例）

③ 2 つの指標からみた細街路の現状と類型化

景観（歴史性）指標と安全（防災性）指標からみた細街路の分布状況は下図表の通りである。

細街路の半数近くが，景観（歴史性）指標 0.7 未満かつ安全（防災性）指標 0.4 以上 0.8 未満に該当している。

これらの分布状況をもとに，細街路の類型化のための区分（境界）を設定した。

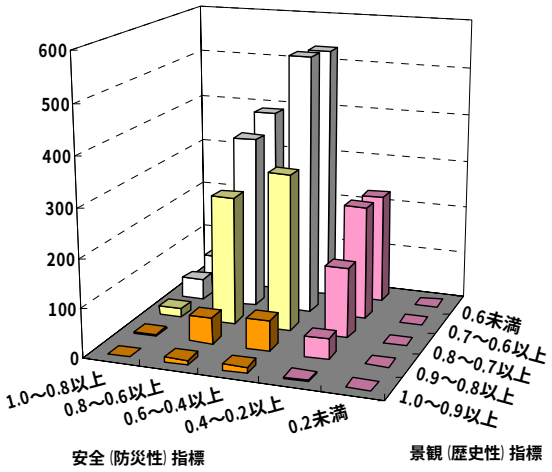
安全（防災性）指標については，始端部幅員，延長，総軒数，老朽度，防災施設の 5 項目全てが，「安全（＝1.0）というランクから1ランク落ちる状況」（「通り抜け」：各項目の評価が順に，『0.9』，『0.9』，『0.8』，『0.8』，『0.8』となる状況）であった場合，それぞれの指標のかけ算による総合評価は『0.4』程度となる。これに該当する街路は，どの指標からも何らかの危険性が懸念される街路としてとらえることができるため，この状況を下回る総合評価結果の街路を危険性のある細街路と判断した。その上で，この『0.4』付近及び以下に該当する細街路の画像をチェックすることで，境界の妥当性について確認を行い，最終的に『0.4』を境界として設定した。（なお，「袋路」において，全ての項目で安全ランクから1ランク落ちる場合は，総合評価は『0.25』程度となる）

景観（歴史性）指標については，町家の有無，歴史性を示すものの有無，保全のための地域指定等，伝統産業工房又は石畳舗装の有無という4項目のうち，2 項目が『0.9』の場合（総合評価が 0.8 程度），ならびに 3 項目が『0.9』の場合（総合評価が 0.7 程度）のそれぞれを境界として設定した。これにより，景観（歴史性）指標については総合評価が『0.8』ならびに『0.7』をそれぞれ境界として，以下に示す 4 グループに類型化した。なお，安全（防災性）指標だけでなく，景観（歴史性）指標の各境界についても，境界付近に該当する細街路の画像を確認することで，境界としての一定の妥当性について確認している。

図表 69　2 つの指標からみた細街路の現状と類型化（京都）

安全（防災性）指標

景観（歴史性）指標 ＼ 安全（防災性）指標	本数	1.0以下 0.8以上	0.8未満 0.6以上	0.6未満 0.4以上	0.4未満 0.2以上	0.2未満	総計
0.6未満		52	390	532	228	0	1,207
0.6以上 0.7未満		42	360	540	237	1	1,180
0.7以上 0.8未満		18	267	325	145	0	755
0.8以上 0.9未満		3	54	63	41	0	161
0.9以上 1.0以下		0	10	13	3	0	26
総計		120	1,081	1,473	654	1	3,329



（注釈）17 頁の（注 3）参照

その結果，カテゴリー1は，歴史性の高い細街路で 143 本（全体比 4%），カテゴリー2は，やや歴史性の高い細街路で 610 本（18%），カテゴリー3は，歴史性が無いと判断できるそれ以外の 1,921 本（全体比 58%）である。また，カテゴリー4は，安全性が低く防災上の観点から危険と判断できる細街路で 655 本（全体比 20%）である。

表 36　カテゴリー別の細街路の本数と構成比（京都）

類型化	本数	構成比
カテゴリー1	143	4%
カテゴリー2	610	18%
カテゴリー3	1,921	58%
カテゴリー4	655	20%
合計	3,329	100%

なお，この類型化に基づいた大津の結果は以下の通りである。

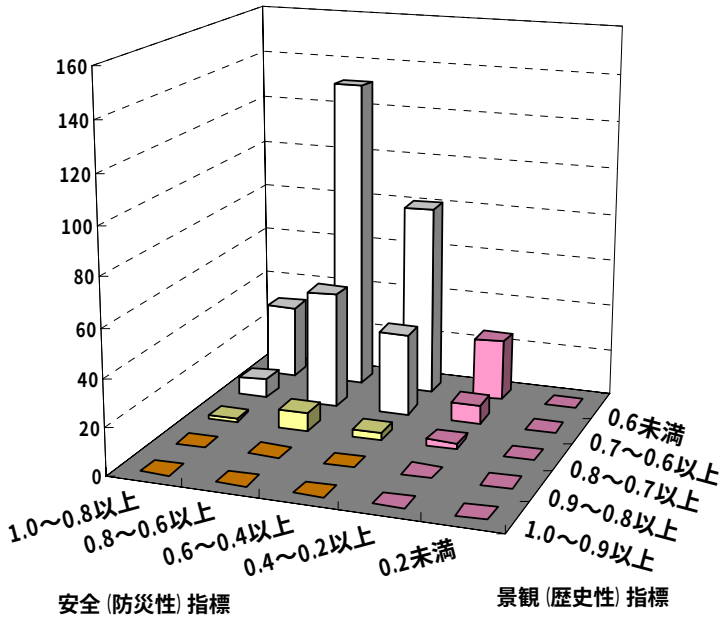
大津では，歴史性の高い細街路であるカテゴリー1 は 0 本（全体比 0%）である一方，安全性の低い細街路であるカテゴリー4 は 37 本（全体比 10%）と，京都とは異なる特徴を示している。

図表 70　2 つの指標からみた細街路の現状と類型化（大津）

安全（防災性）指標

景観（歴史性）指標 ＼ 本数	1.0以下 0.8以上	0.8未満 0.6以上	0.6未満 0.4以上	0.4未満 0.2以上	0.2未満	総計
0.6未満	31	132	81	26	0	270
0.6以上 0.7未満	8	49	35	8	0	100
0.7以上 0.8未満	1	8	3	3	0	15
0.8以上 0.9未満	0	0	0	0	0	0
0.9以上 1.0以下	0	0	0	0	0	0
総計	40	189	119	37	0	385

カテゴリー3　カテゴリー4　カテゴリー2　カテゴリー1



類型化	本数	構成比
カテゴリー1	0	0%
カテゴリー2	12	3%
カテゴリー3	336	87%
カテゴリー4	37	10%
合計	385	100%

6．類型化による区分

前項の指標等を活用して，施策展開を考える上での細街路の区分を設定する。

(1) 細街路の区分の基本的考え方

細街路の区分を考える上では，「歴史性」をどうとらえるかが大きなポイントとなる。歴史性を判断する要素としては，以下のようなものが想定される。

■ハード：形態等
・京町家の有無・保存水準／・その他の景観要素／・建物の用途
■ソフト：地域コミュニティ等
・地域コミュニティの結束度／・伝統産業やそうした資源を活かしたまちづくり活動の有無

しかしながら，上記のような指標によって画一的に「歴史的」かどうかを判断することは難しい面がある。例えば，町家が一定集積しており，地区住民もその街並み継承を望んでいるが，一部では更新が進んでおり，建物総体として文化財的な価値までは認められないといったケースを，安易に「歴史的」と判断し，現状のままでの保存・継承を誘導することは偏った考え方となる可能性が高い。

このため，施策を検討していく上での細街路の区分については，防災性・安全性の確保を第一に考え，上記のようなケースはあくまで，「**一般的細街路**」の区分としてとらえる。すなわち，「**歴史性が高いと評価される細街路（以下，歴史的細街路という）**」とは，歴史都市を象徴するような第一級の街並みが現時点で保存・継承されているもの（現時点で3項道路指定の対象となるレベルのもの）に限定してとらえるものとする。また，細街路における防災性向上の施策を展開していく上で，市として優先的に対策を講じる必要性が高いものについては，「**危険性が高いと評価される細街路（以下，危険細街路という）**」としてとらえ，「一般的細街路」よりも，より積極的な施策展開を想定していくものとする。

表 37　細街路の区分設定

区分	細区分		対象
歴史性が高いと評価される細街路（歴史的細街路）	—		第一級の景観上の重要性を持つもの
一般的細街路	A	一定の風情があり，地域のコミュニティ空間としての価値が認められるもの	歴史的細街路ほどの景観上の重要性は共有化できないが，歴史都市としてのまちなか空間を象徴するもの
	B	生活道路・通路としての機能を保持させる必要があるもの	建替・更新が一部で進むなど，歴史性がさほど表出されていないもので，安全面で問題がないもの
危険性が高いと評価される細街路（危険細街路）	A	防災性・安全性の向上が必要とされるもの	現状を放置することで，将来の災害発生時における被害が大きくなると想定されるもの
	B	防災性・安全性確保ための喫緊の対策が優先的に必要とされるもの	

(2) 細街路の区分のための判断基準

① 歴史的細街路

景観（歴史性）指標によって計算される数値によって，歴史的細街路かどうかを一次判断する。

歴史的細街路

⇒景観（歴史性）指標が0.8以上のもの

※ 前述のカテゴリー1に属するもの

上記の一次判断に加えて，現行の 42 条 3 項道路指定の基準（京都市）に準じた評価を行う。

具体的な施策･事業の実施に当たっては，以下の要素について総合的な二次判断を行い，各細街路及び細街路が存在する地域の特性やソフト面の取組を十分に勘案する必要がある。

【ハード面の基準】

a) 現状の道路幅員が 4m 未満である

b) 沿道に保全すべき建築物の建ち並びがあり，景観の形成の保全や建築物の保存計画について規制を設けている区域にある

c) 細街路としての美しいたたずまいがある

【ソフト面の基準】

d) 地域，地区に対して，景観上の施策がある

e) 地域住民から細街路のまちなみ保全に対する要望がある

f) 地域防災活動が活発に行われている

g) まちづくり協議会等の地元組織がある

② 一般的細街路

一般的細街路については，景観（歴史性）指標で一定の水準にあるものを，「一般的細街路Ａ　～一定の風情があり，地域のコミュニティ空間としての価値が認められるもの」として一次判断する。

これに該当しないものを「一般的細街路Ｂ　～生活道路・通路としての機能を保持させる必要があるもの」として判断する。

一般的細街路Ａ：
一定の風情があり，地域のコミュニティ空間としての価値が認められるもの

⇒景観（歴史性）指標が0.7以上0.8未満のもの

※　前述のカテゴリー２に属するもの

なお，一般的細街路Ａについては，上記の一次判断に加えて，以下に示す事項を勘案しながら，判断を行うものとする。

【ハード面の基準】

a) 現状の道路幅員が 4m 未満である

b) 細街路の形成時期が基準時以前である

c) 町家等の伝統的な建築物が残る等一定の通り景観が保全されている

⇒町家の有無や歴史性を有するものがあること
（地蔵・祠，石碑，古井戸，社寺，立て札，歴史的な塀や建造物，看板など）

⇒コミュニティ・居住状況面に関して良好な環境保全が講じられていること

【ソフト面の基準】

d) 地域住民から細街路のまちなみ保全に対する要望がある

e) 地域防災活動が活発に行われている

f) まちづくり協議会等の地元組織がある

③ 危険細街路

安全（防災性）指標によって計算される数値によって危険細街路かどうかを一次判断する。

危険細街路Ａ　：防災性・安全性の向上が必要とされるもの

⇒安全（防災性）指標が0.3より大きく0.4以下のもの

危険細街路Ｂ　：防災性・安全性確保ための喫緊の対策が優先的に必要とされるもの

⇒安全（防災性）指標が0.3以下のもの
（特に，危険細街路が集積している場合は施策の優先度を高める）

※　前述のカテゴリー４に属するもの

上記の一次判断に加えて，以下の要素を勘案した判断を行う。

【ハード面の要素】

―火災に対する安全性に関すること―

a) 沿道建物の耐火性能　（更新の割合，耐火建築等の存在）
b) 沿道建物の階数（立て込み具合）
c) 消火栓など防火装置の存在及び当該施設への距離
d) 避難スペースの有無（敷地内通路，空地等の存在）
e) 消防車の通行可能性

―地震に対する安全性に関すること―

f) 沿道建物の耐震性能　（更新の割合，耐震改修の実施状況，新耐震基準適合建築物の割合等）
g) 避難スペースの有無（敷地内通路，空地等の存在）

【ソフト面の要素】

h) 地域防災活動の活動状況
i) 地域の防災設備（バケツ等）の管理状況
j) 地域の自治組織等の活動状況　（コミュニティ形成が進んでいるかどうか）

Ⅳ． 細街路の適切な維持･保全を図るための施策（案）

１．実態調査を踏まえた留意点

実態調査を踏まえ，今後の望ましい施策を検討する上での留意点を以下に整理する。

① 細街路には形態や形成過程など，多彩なバリエーションがある

現地調査の結果，京都市･大津市両市の細街路とも，多様なバリエーションがあることが明らかになった。道路･通路の形態（幅員･延長），沿道の建物の老朽化度合い･更新の度合い，建物の用途などについては，一概に細街路の特徴として共通的に指摘できることは少ないほどのバリエーションがある。

また，細街路には，それぞれの成り立ちや経緯が存在し，権利関係も複雑になっているケースが散見される。細街路の発展過程も，宅地･敷地の有効利用という観点から政策的に行われてきたケースもあれば，自然発生的に袋路が形成されてきたというケースもある。大家と店子の関係も明確なパターン分類がしにくい状況であり，そういった歴史的な文脈への配慮も，施策展開上は必要となってくる。

そのため，単一的な施策ではなく，個々の細街路の状況や特徴に応じて，多様な施策メニューを用意する必要性があると考えられる。

また，今回京都市では調査対象としなかった 1.8m 未満の道路･通路も多く存在することが明らかになっており，将来的な施策の検討が望まれるところである。

② 細街路に対する住民の思い入れは強い

京都市･大津市とも歴史都市として発展してきた経緯から，古く先祖代々その地に住み続けてきたという居住者が多く，今後も「住み続けたい」との思いが非常に強い。特に，老朽化しつつある木造住宅に住むことや，住宅の前面道路･通路が狭隘であること，避難路が1箇所しかないことなど，細街路の持つ危険性を認識していながらも，居住者に高齢者が多いことなどから，「今のままが良い」という感覚が根強く存在する。そのため，こういった「住み続けたい」とする地域住民の意向･要望に配慮しながら，適切な防災性･安全性を高めていくための施策の検討が求められると考えられる。

③ 細街路の幅員が狭いほど，老朽化が進む

現地調査の結果からも明らかなように，細街路の幅員が狭いほど，建物の更新が進んでいない状況がある。中でも，通り抜けできない袋路においては老朽化した建物が多く残されている状況があり，喫緊の対策が必要と考えられる箇所が多くある。

④ 細街路の集積地が存在する

細街路はそれぞれに独立して存在するのではなく，地域によって多くの細街路が集積するケースが散見される。これは，歴史都市としての特徴とも言える事項であるが，個々の細街路単位で施策を考えるだけでなく，細街路を，都市･地域の中に存在する「ネットワーク」としてとらえることが重要になってくると考えられる。すなわち，個々の細街路のおかれた状況（防災性･景観重要性など）のみにて施策を判断するのではなく，細街路の集積度合いを勘案しながら，地域としての防災性の評価や，歴史性･まちなみの重要性の価値判断を行うことが必要となる。

2．細街路対策の基本方針

以上の留意点を踏まえ，細街路の適切な維持･保全を図るための対策を検討する上での基本的な方針を整理する。

① 総合的な観点からの防災性・安全性の担保を大前提とする

人命の尊重は，何にも増して最重要視されるべきことである。特に，一定の道路幅員の確保は防災上重要な意味を持つことは明白であるため，現行幅員での建て替えを安易に誘導することは戒めるべきと考えられる。

ただし，道路幅員や建物の耐震性能･防火性能などのハード面のみで防災性を評価するのではなく，住民の自主防災の取組やコミュニティ活動の活発さなども，防災性を高める手段として位置付けることが重要である。また一本一本の細街路の状況のみだけでなく，細街路相互の集積度合や隣接する建物など，街区全体の防災性を総合的な観点から柔軟に評価することを念頭に置くことも必要である。

② 防災性・安全性を担保した上で，地域の実情にあった，多面的な対策メニューを用意する

歴史都市の細街路は，その都市の歴史風土を物語るものであり，都市としてのアイデンティティ，地域住民のコミュニティを象徴する重要な要素となっている。

特に，単体としての細街路のみならず，細街路が都市全体にネットワークとして存在することが歴史都市としての特徴でもある。

こうした特徴を後世に伝えていくためにも，一律に道路拡幅や形態規制等を課すのではなく，細街路の状況や，その周辺敷地･地域の実状に応じて，細街路の維持･保全･更新していくための多彩な方策を用意する必要がある。

③ 住民の意識や発意を重要視する

上記のように，行政主体として多彩な事業メニューを用意したとしても，その導入の判断は，第一義的には沿道住民，ひいては地域の住民に委ねられる。特に，袋路は私有地である場合が多く，その空間の扱いは，所有者を含む沿道の住民の意思を尊重する必要がある。

そのため，地域として「細街路の景観を残していきたいのかどうか」，あるいは，「細街路の危険性をなんとか改善していきたいのか」，という住民の意志が尊重されるべきであり，その住民の発意，コミュニティの状況に応じた支援･誘導の施策を講じていくことが重要と考えられる。

④ 喫緊の対策が必要な箇所では，行政としての強力な施策展開を念頭に置く

上記のように，細街路対策において，住民の発意を尊重することが重要と考えられるが，歴史都市には，喫緊の防災対策･安全対策が必要とされるような危険箇所があることも見逃してはならない。

こうしたケースにおいては，住民発意を待たずとも，行政の責任として，当該地域の防災対策･安全対策を強力に講じていく必要性が高いと思われる。また，景観上重要な箇所においては，行政としてまちなみ保全を積極的に推進することが必要となるケースも想定される。

上記のような場合には，住民の意向を踏まえつつ，行政としての積極的な介入を行うことも，施策メニューの中では想定しておくことが必要である。

3．細街路の区分に応じた施策展開の基本的考え方と施策上の課題（施策目的）

細街路の区分に応じた，施策展開の基本的な考え方と，実際の施策を講じる上での課題（施策目的）の提示を行う。

(1) 歴史的細街路に対して

市として積極的な景観保全・継承を図ることを前提に，防災性・安全性を担保するための対策を講じる。

⇒【施策上の基本課題（施策目的）】

a) 現状の風情を残したままでの再生（建替･改修）を可能とする

- 現行制度では，3項道路制度以外に，幅員 4.0m 未満の道路に接する建物･まちなみの保全･継承は難しい状況である。
- そのため，歴史的な価値の高い細街路においては，この3項道路制度の弾力的な運用を念頭にし，幅員を現状に近い形で，まちなみの保全が図られるような仕組みを構築する。
- また，文化財関連制度による緩和措置や景観法に基づく緩和措置等の積極適用も想定する。

(2) 一般的細街路Aに対して

（一定の風情があり，地域のコミュニティ空間としての価値が認められるもの）

住民発意を前提として，現状の風情を一定残したままで保全・継承するための対策を用意する。
（住民によるソフト面の取組など，防災性・安全性の担保を最低条件）

⇒【施策上の基本課題（施策目的）】

a) 防災性･安全性の向上を前提として，現状の風情を残したままでの再生（建替･改修）を可能とする

- 歴史的細街路と同様に，幅員を現状に近い形で，まちなみの保全が図られるような仕組みを構築する。ただし，その際の，防災性･安全性の担保は前提として堅持する。

(3) 一般的細街路Bに対して

（生活道路･通路としての機能を保持させる必要があるもの）

住民による主体的な拡幅促進など，防災性・安全性を高めることを主眼に，各種の規制・誘導の対策メニューを用意する。

⇒【施策上の基本課題（施策目的）】

a) 防災性･安全性の向上のために，道路･通路の拡幅を促進する

- 生活道路としての保全を念頭に，現行の法基準に沿った形での拡幅を促進し，主としてハード面での安全性の確保を行う。

b) 防災性･安全性の担保のために，道路･通路の担保性を高める

・ 2項道路におけるセットバックスペースや袋路の通路など，私有地であることなどの理由で当該空間が将来にわたって担保されるという確証のない箇所において，通路･道路としての機能と空間が確保されるような取組を講じる。

c) 拡幅が見込みにくい場合に，建物側での防災性･安全性を高める

・ 敷地が狭いなどの理由により，建物の更新によるセットバックが見込みにくい箇所においては，現状の建物での防災性を高めるような取組を行う。具体的には耐震改修などの促進を図る。

(4) 危険細街路Aに対して

（防災性･安全性の向上が必要とされるもの）

防災性・安全性を向上させるために，一定の強制力のある，かつ，住民にとってのインセンティブのある，各種の規制・誘導策を用意する。

⇒【施策上の基本課題（施策目的）】

a) 拡幅が見込みにくい場合に，防災性を担保した建替を促進する

・ 老朽化の進む細街路においては，防災性の向上を第一義的に促進するために，建物の更新が図られるような誘導策を講じる。

(5) 危険細街路Bに対して

（防災性･安全性確保ための喫緊の対策が優先的に必要とされるもの）

防災性・安全性を喫緊に改善するために，市による事業展開を優先的に講じる。

⇒【施策上の基本課題（施策目的）】

a) 危険道路の幅員を積極的に拡幅する

b) 危険地区の防災性･安全性を積極的に高める

・ 喫緊の対策が必要となる危険な細街路の密集地においては，緊急性の観点から，道路幅員の拡幅の促進と建物の防災性･安全性向上を効果的に達成するための方策を講じる。

4．個別の施策候補メニュー

以下に，細街路の適切な維持･保全･更新等を促進していくために，想定される個別の施策候補メニューを次頁以降に示す。

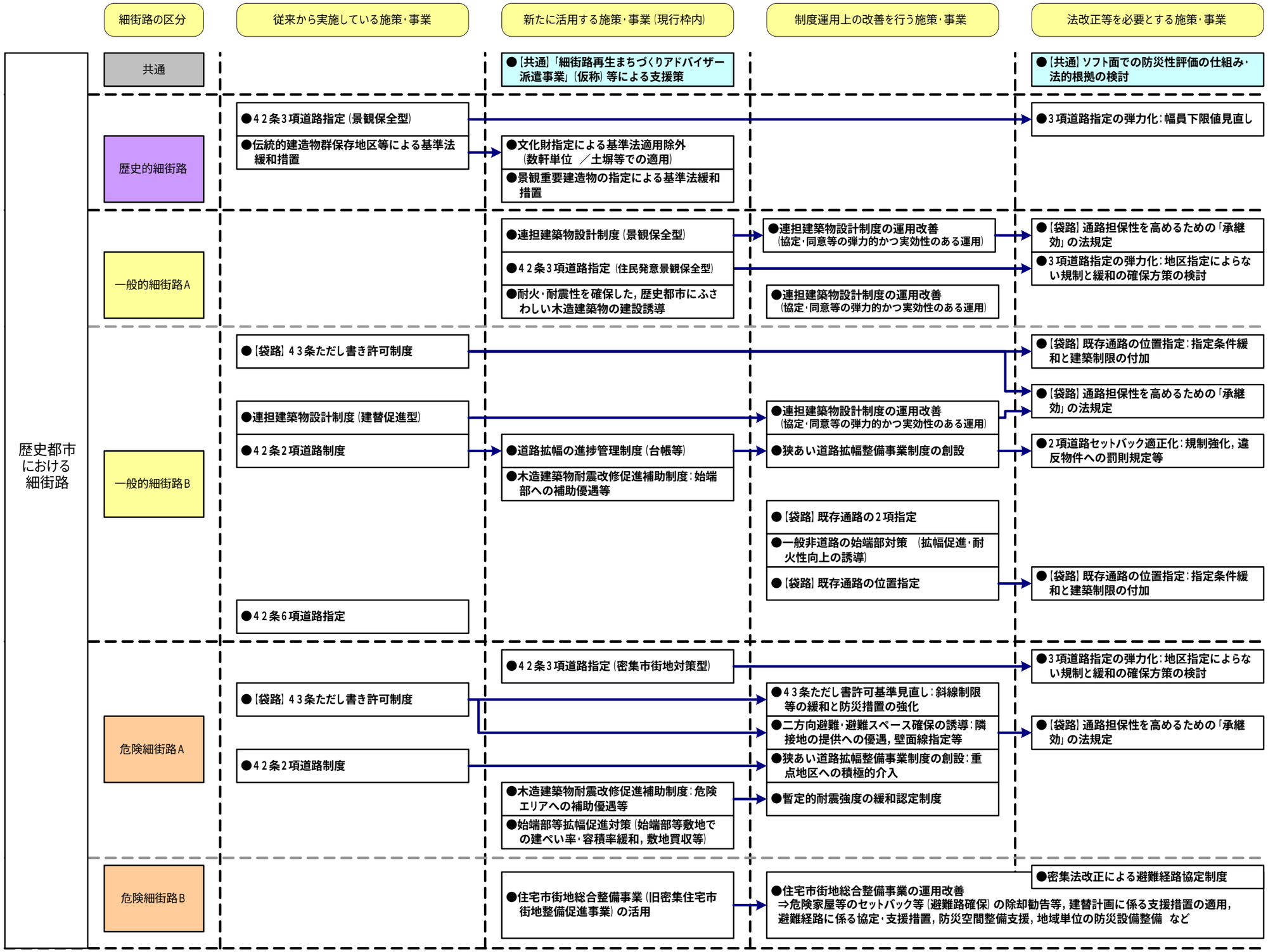
施策候補の整理に当たっては，以下の4つの区分に従った記述をしている。

表 38　施策候補の記述区分

区分	適用
■①従来制度策■	従来から実施している制度･施策･事業
■②制度活用策■	現行枠内で，新たに活用する制度･施策･事業
■③制度運用改善策■	運用上の改善を行う制度･施策･事業
■④制度改正策■	法改正等を必要とする制度･施策･事業

なお，施策候補メニューの提示に当たっては，「通り抜け」ができる道路と，通り抜けができない「袋路」との違いによって制度等が大きく変わってくるため，それぞれの区分に留意した記述をしている。

図 71　細街路に対する施策の体系



(1) 歴史的細街路に対する施策

① ＜通り抜け＞に対する施策

a) 3項道路指定制度の積極適用 ■①従来制度策■

○ 細街路の佇まいを維持していくため，現行制度で可能な3項道路指定を，細街路条例により防火･防災面を担保しつつ，今後も積極的に活用していく。

○ あわせて，斜線制限等を緩和する方策を検討する。(Ⅶ章参照)

○ 沿道建築物（町家）を保全するには，準防火･防火地域指定の解除や防火条例等，防火規定の緩和方策についても検討する必要がある。

(現行制度：京都市)

- 歴史的な風情を残す細街路について，景観保全のために，道路幅員 2.7mを下限値として道路後退を緩和する。
- 法 43 条の 2 条例により，階数制限や内装制限を課し，防火面を担保する。
- 道路斜線緩和のため，街並み誘導型地区計画を指定。
- 沿道の町家保全のため，準防火地域を解除し伝統的な仕上げを可能にするとともに，防火条例により防火面の措置を行う。
- 指定に当たっては，地域の防災活動の取組や組織の安定性を重視する。

b) 2.7m 未満の歴史的細街路の保全のための3項道路指定の弾力化 ■④制度改正策■

○ 実態調査から明らかになったように，歴史的な風情を残す細街路には，幅員が 2.7m 未満のものもあり，現行の3項道路制度では，2.7m未満のままでの保全ができない状況にある。

○ そのため，現状の，もしくは現状に近い幅員で維持していくため，防災性の厳密な担保を条件として，2,7m未満の道についても 4mに拡幅することなしに沿道の建築物を認めうるような方策を検討していく。(Ⅶ章参照)

○ 特に，防災面での担保においては，地区住民の防火･防災活動への取組などのソフト面や，隣接する周辺一体での防災性などを勘案した，総合的な防火対策をも勘案できるようにしていく。

c) 景観重要建造物の指定及び緩和条例の制定 ■②制度活用策■

○ 景観法及び建築基準法による景観重要建造物についての指定･緩和制度を沿道単位で活用し，接道規定や斜線制限，防火規定等の緩和によるまちなみ保全を図っていく。

○ その際，緩和条例等により，建物意匠の保全のための緩和措置と，防火･防災面の担保措置との両面に配慮できる方策を講じる。

② ＜袋地＞に対する施策

a) 連担建築物設計制度の活用（景観保全型） ■②制度活用策■ ■③制度運用改善策■

○ 現在は主に袋路内の建て替え促進を目的として運用されている連担建築物設計制度について，景観保全を主要な目的とした制度としても活用可能なよう，運用のあり方を検討する。

○ 沿道建築物（町家）を保全するには，準防火･防火地域指定の解除や防火条例等，防火規定の緩和方策についても検討する必要がある。

○ 大津市においては，袋路を道路廃止することも検討する。

(現行制度：京都市)

- 通路及びそれに接する各敷地をひとつの敷地とみなすことにより，一定規模の建築を可能とすることで，建て替えを促進し，住環境の整備とともに安全性の向上を図る。
- 適用に当たっては，協定を締結し，壁面線や避難路の設定等により協調的な建て替えを行う

ことが前提となる。また，建築物の防耐火等に関する制限を認定基準により付加する。
- 通路からの斜線制限については，道路よりも柔軟に適用する。
- 始端部敷地を区域に含められれば，通路始端部の拡幅も可能となる。

b) 景観重要建造物の指定及び緩和条例の制定 ■②制度活用策■

（再掲）

c) 2項道路に指定した袋地での，3項道路指定の活用 ■③制度運用改善策■

○ 3項道路指定を，袋路にも展開していく。なお，京都市においては，袋路を2項道路指定することが前提となる。

(2) 一般的細街路Aに対する施策

① ＜通り抜け＞に対する施策

a) 住民発意型の3項道路指定の適用（景観保全） ■②制度活用策■

○ 細街路の佇まいを維持していくため，現行制度で可能な3項道路指定について，歴史的細街路のみならず，一般的細街路Aでの適用をも検討する。

○ ただし，細街路の継承･保全に関する住民発意が大前提となる。

b) 沿道の建築物に対する制限の付加ができる仕組みの導入 ■④制度改正策■

○ 街区単位での防災上の取組や建築ルール（建築制限）を条件として，道路要件を柔軟化しながら建築を認めていくための，強制力と柔軟性を併せ持つ仕組みを検討する。（Ⅶ章参照）

○ 特に，細街路を適切に保全するためには，対象となるエリアを「街区」ではなく，「特定の沿道における個々の敷地の集合体」として，形態や防火性能等の規制を課すとともに，斜線制限等の緩和が可能となるような制度を検討することが望まれる。（Ⅶ章参照）

○ その際の，対象エリアの防災性の評価手法として，ハード面の条件（幅員，軒数，耐震性など）のみならず，ソフト面の取組（自主防災活動，コミュニティの状況など）をも勘案して，総合的に防災性の担保可能性を評価する仕組みを構築する。（Ⅶ章参照）

○ 上記取組により防火･防災面を担保したうえで，目的に応じて細街路保全のためのメニューを展開していく。

c) 耐火性･耐震性を確保した，歴史都市にふさわしい意匠の木造建築物の建設誘導 ■②制度活用策■

○ 更新後のまちなみ保全を確保するために，従前の町家等の意匠を継承しながらも，高い防災性を確保した，新しい木造建築物のモデルを創出し，積極的な誘導を図っていく。

○ その建設誘導のために，行政や業界が連携した啓発活動や，補助制度などの優遇措置なども検討していく。

② ＜袋地＞に対する施策

a) 沿道の建築物に対する制限の付加ができる仕組みの導入 ■④制度改正策■

（再掲）

b) 連担建築物設計制度の活用（景観保全型） ■③制度運用改善策■

（再掲）

c) 耐火性･耐震性を確保した，歴史都市にふさわしい意匠の木造建築物の建設誘導 ■②制度活用策■

（再掲）

(3) 一般的細街路Bに対する施策

① ＜通り抜け＞に対する施策

a) 42条2項道路及び6項道路制度の活用 ■①従来制度策■

b) 狭あい道路拡幅整備事業制度の創設 ■③制度運用改善策■

○ 現時点で4m 未満の道路を対象として，住民自らがセットバックをする際の支援を行うための制度を創設する。

○ 具体的には，道路後退整備にかかる費用（舗装，障害物撤去，電柱の移設等）の一部助成を行う。

○ また，土地税制上の措置も検討する。

c) 道路拡幅進捗管理制度（台帳システム等） ■②制度活用策■

○ 細街路の適切な維持･保全･更新が進行しているかどうかを，将来にわたって検証していくために，細街路のデータ等の蓄積･更新ができる情報システム等の導入を図り，今後の防災性の時点評価に活用していく。

d) 2項道路セットバック適正化 ■④制度改正策■

○ 2項道路のセットバック部分における空間の担保性の強化のために，法に基づく工作物規制の範囲を拡大できるような措置により，後退部分の通行の担保性を高める。

○ 場合によっては，違反物件への適正化指導や罰則規定の運用等を展開していく。

○ 土地税制上の措置も検討する。

e) 木造建築物耐震改修促進補助制度 ■②制度活用策■

○ 道路の避難可能性の向上を目的として，道路の始端部建物の耐震性を高めるために，当該建築物への補助制度の適用を検討する。

○ そのための誘導措置として，セットバック緩和や斜線制限の緩和等も検討する。

② ＜袋地＞に対する施策

a) 連担建築物設計制度の活用（建替促進型） ■②制度活用策■

○ 現行制度を活用していくが，特に通路の担保性を高める取組を検討していく。（Ⅶ章参照）

（現行制度：京都市）

- 通路及びそれに接する各敷地をひとつの敷地とみなすことにより，一定規模の建築を可能とすることで，建て替えを促進し，住環境の整備とともに安全性の向上を図る。
- 適用に当たっては，協定を締結し，壁面線や避難路の設定等により協調的な建て替えを行うことが前提となる。また，建築物の防耐火等に関する制限を認定基準により付加する。

・ 通路からの斜線制限については，道路よりも柔軟に適用する。
・ 始端部敷地を区域に含められれば，通路始端部の拡幅も可能となる。

b) 43条ただし書き許可制度の活用 ■①従来制度策■

○ 現行制度の運用を図る。

（現行制度：京都市）

・ 京都市では袋路を2項道路指定していないため，43条ただし書許可を適用している。
・ 許可基準により，通路後退（中心線から 2m），階数（2 階建て），用途（住宅系），斜線制限，防火性能等の制限を付加する。
・ また，通路の安定性を担保するため，関係権利者の同意を義務付けしている。

c) 通路担保性を高めるための「承継効」の法規定 ■④制度改正策■

○ 私有地であることが多い袋路の通路の担保性を高めるために，法律に基づく「承継効」のある協定制度などによることを検討する。

d) 既存通路の2項指定（始端部セットバックの強化） ■③制度運用改善策■

○ 現行では道路でない袋路の始端部建物のセットバックを強化するために，既存通路の2項道路指定を行う。

e) 既存通路の位置指定（担保性の確保） ■③制度運用改善策■ ■④制度改正策■

○ 既存の通路について，4m 以上の幅員が確保されることを前提として，位置指定道路の指定条件の緩和を行うかわりに，建築制限を付加する措置を行う。（Ⅶ章参照）

○ これによって，通路空間の担保性を高めるとともに，防火・防災面の向上を図る。

○ そのための法改正の検討も必要である。

f) 木造建築物耐震改修促進補助制度 ■②制度活用策■

（再掲）

(4) 危険細街路Aに対する施策

① ＜通り抜け＞に対する施策

a) 2項道路における3項指定の活用 ～防災上の担保を踏まえた，前面通路幅員緩和 ■②制度活用策■

○ 地区の防災性の担保を大前提として，喫緊の建物更新が必要な箇所において，3項道路の適用を，危険な状態に対する緊急的対策として講じる。

○ ただし，実際の運用に当たっては，密集市街地対策などとの面的整備事業との連動を念頭に置くものとし，個別の細街路対策においては，あくまで「拡幅」を基本とするものとする。

○ その際の防災性の評価においては，ハード面のみならず，ソフト面での取組等も重視する。

b) 沿道の建築物に対する制限の付加ができる仕組みの導入 ■④制度改正策■

（再掲）

c) 始端部拡幅促進等対策（京都市） ■②制度活用策■

○ 現行では道路でない袋路の始端部建物の拡幅を誘導するためのインセンティブ付与を検討する。具体的には，始端部敷地における建ぺい率･容積率緩和，敷地買収等を想定する。

○ 拡幅が物理的に困難な場合には，耐火･耐震化を誘導促進するための補助制度等の適用を検討する。

d) 木造建築物耐震改修促進補助制度 ■②制度活用策■

（再掲）

e) 暫定的耐震強度の緩和認定制度 ■③制度運用改善策■

○ 緊急的な措置として，危険細街路の沿道建物においては，耐震性能 1.0 未満の改修計画でも暫定的に認める制度の創設を検討していく。

② ＜袋地＞に対する施策

a) 2項道路となった袋地における，3項指定の活用 ～防災上の担保を踏まえた，前面通路幅員緩和 ■②制度活用策■

（再掲）

b) 43条ただし書き許可制度の活用 ■①従来制度策■

（再掲）

c) 通路担保性を高めるための「承継効」の法規定 ■④制度改正策■

（再掲）

d) 始端部拡幅促進等対策 ■②制度活用策■

（再掲）

e) 木造建築物耐震改修促進補助制度 ■②制度活用策■

（再掲）

f) 暫定的耐震強度の緩和認定制度 ■③制度運用改善策■

（再掲）

(5) 危険細街路Bに対する施策

a) 住宅市街地整備総合支援事業の活用 ■②制度活用策■ ■③制度運用改善策■

○ 旧密集住宅市街地整備促進事業を活用し，危険家屋等のセットバック等（避難路確保）の除却勧告等，建替計画に係る支援措置の適用，避難経路に係る協定･支援措置，防災空間整備支援，地域単位の防災設備整備支援などを，パッケージ化された事業制度として確立し，喫緊の対策が求められる箇所において事業実施を検討する。

b) 通路担保性を高めるための「承継効」の法規定 ■④制度改正策■

（再掲）

(6) 共通の施策

a) 「細街路再生まちづくりアドバイザー派遣事業」(仮称) 等による住民発意の取組への支援策の展開 ■②制度活用策■

○ それぞれの地域住民が住んでいる細街路のあり方について，住民が一体となって考える場所づくりの一助として，まちづくりアドバイザーの派遣制度の創設を検討する。

b) 総合的な観点からの細街路の防災性評価の仕組みづくり ■④制度改正策■

○ 沿道地域の防災性を評価する上では，道路や建物というハードの状況に依拠する判断指標のみならず，住民による自主防災の取組などのソフト面の取組をも判断指標にできるような，総合的な防災性評価の仕組みづくりが望まれる。(Ⅶ章参照)

5．施策候補メニューの全体像

以上に想定した，主要な施策候補メニューの全体像を示す。

この全体像には，「■②制度活用策■：現行枠内で，新たに活用する制度・施策・事業」，「■③制度運用改善策■：運用上の改善を行う制度・施策・事業」，「■④制度改正策■：法改正等を必要とする制度・施策・事業」に絞って記載する。

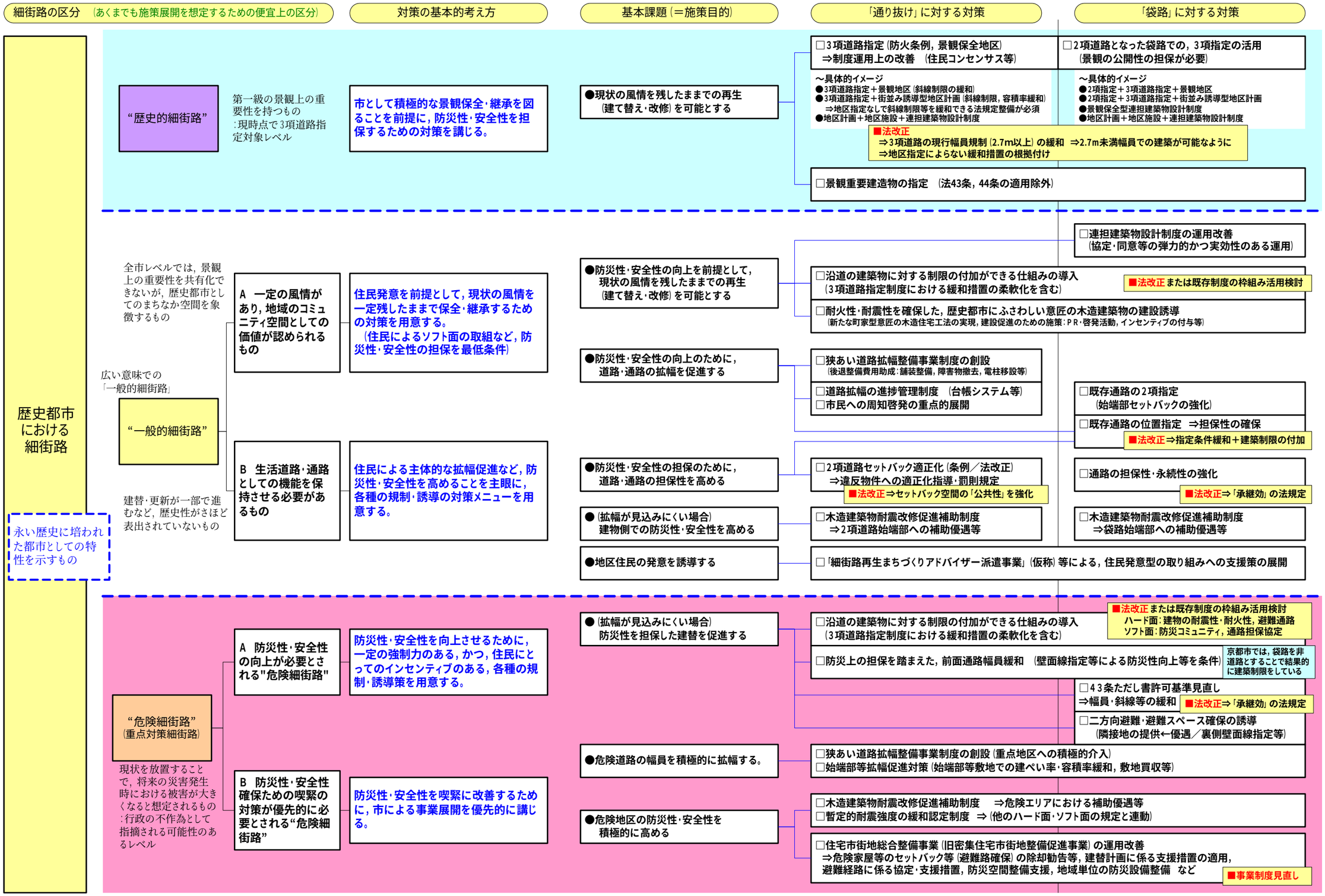



図 72　細街路に対する主要施策候補メニューの全体像