京都の既成市街地における敷地の接道条件からみた路地空間の特徴

都心地区・今熊野地区・七条地区におけるケーススタディ

THE DISTRIBUTION SITUATION AND CONSIDERATION OF THE PROBLEM POINT OF
ROAD CONTACT FAILURE AT BUILT-UP AREA IN KYOTO

- A case study about downtown, Imakumano, Shichijyo area -

三森 弘*, 花里俊廣**

Hiroshi MITSUMORI and Toshihiro HANAZATO

Although we still can find a lot of traditional landscape along the *Roji* where are small alley spaces spread in the central part of *Kyoto*, but recently, we concerned that these traditional landscape might be destroyed.

Therefore, First, we compare the central area with the other areas, *Imagumano* and *shichijyo*, whose formation process is different from each other and clarify the difference of their urban block.

Second, we pick out and analyze the Road Contact Failure to grasp the sorts and the situation of distribution.

Third, we survey the relation between the site and road to recognize the law of *Kyoto* and inquire into the possibility of the solution to Deregulation.

Keywords : *Road Contact Failure, Alley Space, Deregulation, City of Kyoto, Urban Block Pattern, Townscape*

無接道敷地, 路地, 制限緩和, 京都, 街区構造, 景観

1. はじめに

1.1 研究の背景

京都には伝統的な景観が多く残る地域があるが、近年では中高層マンションの建設等が進み、路地空間を生かした伝統的な建築が消滅するなど、街並みが大きく変容するという心配がもたれている。京都市では「職住共存地区 注1) 整備ガイドライン」を制定し、京都市都心部の再生にとりくむ等、路地を生かした魅力的な伝統的景観を生かす視点からまちづくりへの取り組みをはじめている。

伝統的な路地空間が失われつつある要因の一つとして、路地が建築基準法（以降「法」と略す）で定められた道路と認められておらず、法規上の接道規定 注2) を満たしていない路地先の敷地が多く存在していることがあげられる。現状を放置し続ければ、防災上の安全性の改善が滞るばかりでなく、伝統的な街並みを残していく上で必要な維持管理に支障が出てくる、などの問題も生じると考えられる。

地域の実状にあった法制度を設けることにより、適正なコントロールが可能になると考えられるが、これらをサポートするような建築基準法の集団規定の特例などのいわゆる「制限緩和手法」を制度と

して整備する必要がある。京都市でも1999年に「京都市連担建築物設計制度」を制定し、市内に多数存在する袋路 注3) の再生を目指してきたが、運用実績も乏しく、現状を反映させた適切なコントロールができていない状況とは言い難い。

一方で狭隘な路地空間のもつヒューマンスケールも京都らしさの一つと考えられており、これらをどのように残していくのかも大きな課題として残されている。これらの路地は多くが建築基準法の位置づけのない道であり、これに接続する敷地も無接道敷地 注4) として法的に取り残されている。

1.2 研究の目的と論文の構成

このようにみると、無接道敷地と路地は密接な関係を持っていることが分かり、これに着目することにより路地空間の維持・更新に向けた法的な課題点が明らかになると考える。このような問題意識から、本稿では地域特性の異なる地区によって異なる無接道敷地の分布とその特徴を把握し、これらにみる関係を明らかにする。その上で、地域の空間構造上の違いに則した制限緩和手法への適応と可能性を考察することを目的とする。

* 筑波大学大学院人間総合科学研究科
博士後期課程・修士(デザイン学)

** 筑波大学大学院人間総合科学研究科 准教授・博士(工学)

Ph. D. Program, Graduate School of Human Comprehensive Sciences, Univ. of Tsukuba,
M. Des.
Assoc. Prof., Graduate School of Human Comprehensive Sciences, Univ. of Tsukuba,
Dr. Eng.

2章では、対象地区の概要と路地の法的位置付けを整理する。3章では、地区別に路地の分布状況について街区規模との関係から考察する。4章では、無接道敷地における接続先との関係について、その特徴と分布状況を考察する。5章では無接道敷地のまとまりに注目し、街区およびコミュニティ単位である町との関係を考察する。6章では、無接道敷地の接続先である路地に注目し、法的な側面から適合状況を検証する。

1.3 既往研究

ここでは本研究と関係が深い分野の既往研究を見たい。

京都の細街路に関する研究としては、上林¹⁾が、路地に接続する住宅群の総称を「路地型共同住宅」と定義し、これら裏長屋の悉皆調査から成立過程を明らかにし、これらの再整備にむけた方策とあり方を提示している。街区構造に関する研究としては、材野²⁾が、街区・路地および建築（敷地）との関係を考察している。ここでは路地面積率および裏敷地と街区の短辺長さには相関があるとしており、これらの関係性に注目している^{注5)}。

京都の町家に関する研究としては、伊従ら³⁾が、町家と街区における変遷を明らかにしている。ここでは「戦前の町並みの崩壊現象は、戦前・戦後の都市計画・建築規制下で必然的に生じた『構造』の現象である」と結論づけている。京町家を取り巻くコミュニティの研究としては島村昇らの研究⁴⁾がある。ここでは、両側町における京町屋の空間構成と町・学区レベルの近所付き合いについて考察し、都市におけるコミュニティを明らかにしている。また、京町家の保存・継承に関する研究では、三村らの研究⁵⁾がある。このなかで三村は「汎時性」「通時性」「共時性」という概念を用いて京町家の継承を説明している^{注6)}。

上記の既往研究をみると、町家や路地に関する研究は多くなされているが、法的な側面からの調査・研究はほとんどない。このような側面から取り組まれた研究としては、次のようなものがある。国土交通省住宅局⁶⁾は、京都の路地の悉皆調査において、「景観」「安全」の指標から細街路を類型化し、類型ごとに施策メニューを提示している。しかしこの研究では、路地の施策上、無視することができない無接道敷地の実態等は十分に把握されていない。

筆者らは前稿で⁷⁾、京都市の連担建築物設計制度（以降「連担制度」と略す）に着目し、連担制度適用事例と伝統的景観が残る都心地区における路地の空間的特性の相違点の把握から連担制度の課題を明らかにした。しかし既存不適格となっている個別の敷地とそれらを結ぶ路地との関係や、さらにそれらの集合体である街区等との関係は明らかにできていない。本研究は景観における表層的な問題を扱うのとは違い、背後に抱える無接道敷地の空間構造からみた問題を明らかにする点で意義があると考ええる。

1.4 研究の視点

以上本稿と関係が深い分野の既往研究を見てきたが、これらと比較した場合の本稿にみる視点は次の通りである。

維持・更新：京都・都心部をはじめとする伝統的景観が残る市街地の細街路はその多くが建築基準法の施行時（昭和25年）以前から存在している。そのため多くの路地の幅員は建築基準法の道路の規格である幅員4mに適合していない。そのためこれに接続する多くの敷地も法的に認められない敷地となっており、建物の更新もあまり行われていない。逆にだからこそ、こういった空間が残されてき

図1 対象地区の京都市内での位置

たとも考えることができる。これらの路地空間を見ると、現行の法規に合わないことを考慮にいれても、京都らしい伝統的な街並みの保存を考える必要を認識させられる。ただし、こう言った路地もただやみくもに残せば良いというものではない。現代の技術に裏付けられた防災・避難のしくみや、新しい時代の生活様式等に合わせた適切な維持・更新を適宜受け入れていく必要があると考える。

街は人々が生活する場であり、常に時代とともに変化していく存在である。三村らは⁵⁾で、三つの様相をもった建築が共存しつつ変化していくことが町家の特性であるとしているが、これにより防災上の安全性の向上も対応が可能となる。特に街の様相が急激に変化している都心部では、これらの視点を持つことが都市政策上必要であると考ええる。一方で建物の更新に伴い路地の拡幅が問題になるが、物理的に現実的ではなく、路地の良さであるヒューマンスケールも残らない。安全性を高めつつ路地空間の良さを残していくには、路地の狭隘さを残しながらも各々の建物が個別的・漸進的に更新できるしくみが必要である。

街区と路地：上林の研究では、一団としての路地型共同住宅の「入口幅員」「避難距離」「住戸数」の定量的な把握を行い、制限緩和の提案を行っている。本稿は接道規定を満たしていない無接道敷地に注目しているため、それが接続する「路地」および無接道敷地の形成過程に影響を与えたと考えられる「街区」との関係を考察する。ではなぜ「街区」を扱う必要があるのだろうか。

街区は敷地の集合として捉えることができ、相互に密接な関係をもっている。材野は²⁾において、街区形状と敷地割りとともに型を見い出すことができ、これらの組み合わせには、あるパターンが存在することを指摘しているが、これらはその形成時期にも特徴が現れるとおもわれる。また無接道敷地の多くは、その特性から街路には直接接しない裏敷地であることが想定されるが、これら裏敷地も街路に直接接する敷地とともに、敷地割りおよびその集合体である街区の影響を受けていると思われる。これから、①街区の規模、②街区の形成時期・形状等の違いにより、無接道敷地の分布状況およびこれらの性格に違いが生じるものと考ええる。

また、伊従らは³⁾において、社会的なまとまりである道路を挟んだ「両側町」と道路で囲われた「街区」における空間単位のズレを指摘している。たしかに京都都心部ではコミュニティ単位である「両側町」の存在が空間構成に多大な影響を与えていることは事実であるが、無接道敷地や接道規定を考察するには先の理由からも明らか

などおり「街区」からの視点も必要であり、問題解決のためには両者による視点を複眼的に見ていく必要があると考える。たとえば3)でも「裏の町境界（街区内部にみられる町界）が社会組織の境界として実体化されている」と指摘しているが、この町境界の位置は概ね街区の中央にあり、街区の形態を無視することはできない。

2. 対象地区の特徴

2.1 対象地の選定

対象地の選定にあたっては、先の①街区の規模、②街区の形成時期・形状等の違いを考慮した。②については京都にみられる特徴的な格子状街区の有無および街区の規模により判断した。これから対象地域を「都心地区 注7)」「今熊野地区」「七条地区」の3地区とした(図1・表1参照)。これらを比較することにより、無接道敷地発生要因である路地と街区との関係を明らかにすることができ、①②から見た京都の市街地特性に応じた法的対応が可能になるとと思われる。

都心地区は平安京建都から続く街割りによる基盤型街区と、16世紀に行われた天正の地割りによる短冊形街区が特徴である。基盤型街区を構成する格子状街路は通り→辻子(ズシ)→袋路という序列をもつ都市構造である(図2)。通り・辻子は建築基準法による道路であるが、袋路は道路とは規定されていない。

今熊野地区は東山区の稲荷山の麓に位置し、形成時期は明治中期とやや古い 注8)。山間の地形に沿って形成されてきた谷道が発達しており、これらの多くは法第42条1項5号道路または旧宅造法により戦後宅地として開発された道路である。平地では通り抜けの路地が発達している。

七条地区は平安京建都からつづく格子状街路を基本とするが、後の区画整理 注9)により街区が分割されている。明治末期までに形成されてきたといえる旧市街地(現都心部)は京都の東側に偏っていることが確認できる 注10)が、西側に位置する七条地区は、その後の市街地の拡大に伴い開発されている。通り抜け道路による街区分割がなされたため、街区面積も比較的小さい。そのため都心地区における裏敷地の発達とは対照的に、接道条件は比較的良好い。

2.2 京都市における路地の法的位置づけ

建築基準法では、基準時(昭和25年)に存在する4m未満の通路の多くが道路と位置づけられており、法第42条2項道路(以降「2項道路」という)と呼んでいる。これらは、中心から2mの後退により建築が可能である。2項道路の一般的な認定条件として、①幅員4メートル未満、1.8メートル以上の道であること、②基準時において、現に建築物が立ち並んでいる等があるが、京都市はこのほかに袋路ではないことを条件に加えてきた 注11)。そのため昔から存在する路地であってもこれらに該当しないものは2項道路とは認められておらず、特に1.8m未満の幅員が多い京都の路地は、その多くが合法的な道路として位置づけられない「路地」として存在している。

2.3 調査方法

対象地区にて、2009年8月・12月および2010年5月に現地調査を行った。2009年ゼンリン住宅地図・航空写真をベースに、道路・路地種別および幅員を京都市役所において確認し、これに接道していないと思われる敷地を選び出した。また接道状況が不明な敷地は利用実態を調査したうえで、無接道敷地として抽出した 注12)。こ

表1 調査対象地区の概要

地区		都心	今熊野	七条
用途地域		・商業地域	・準工業地域 ・第一種中高層住居専用 地域	・準工業地域 ・商業地域
建蔽率/容積率（％）		400/80	200/60	200/60、600/80、400/80
地区面積（ha）		24.88	15.51	14.48
街区の形成時期 ※1		16世紀（天正の地割）	明治中期	昭和中期
街区の 規模・形状	規模	大規模	中規模	小規模
	形状	格子状街区	山間の地形に 沿って形成	格子状街区を基に 区画整理が行われた

※1 筆者が資料により確認できた範囲内において示している。

図2 京都・都心部の街区構造

これらの調査に基づき補正を行い地区の配置図を作成した(図3・4・5)。この配置図のデータを「無接道敷地」「路地」「街区」の視点から、検討項目ごとに整理した。

3 路地と街区にみる対象地区の特徴

ここでは「路地」および「街区」の関係について考察し、対象地区における違いを明らかにする。

3.1 法的な側面からの路地・街区の定義

ここで既往の研究から路地の概念を考察したうえで、本稿における路地および街区の位置づけを行う。

路地の定義：8)において、高橋は路地を「表通りから離れた借家群へ行くためのアプローチ道路である」と定義しており、さらに「しかし単なる通路ではなく、奥には共同の井戸や流し・便所・塵芥箱などの施設がおかれ、洗濯場・物干し場・炊事場・また子供の遊び場となった」とも述べ、路地を共有スペースとも見ている。上林は京都の路地を「通りと街区内部の住宅を結ぶ、町のにぎわいからはずれた、狭隘な歩行路で、(中略)袋小路状の歩行路が一般的である」¹⁾と同様な意味合いで定義しており、「裏敷地の借家群」「狭隘道路」「コミュニティの場」のほか、「袋路」を対象にしている。さらに材野は2)において袋路を原則としつつも「通り抜けの細街路であっても、私有空間であり、かつ、幅員が原則として4m未満のもの」としており、通り抜けでも私有性の高い通路は路地としている。

これらの既往研究による定義から、路地は「私的利用に供する私有地である」と考えられるが、京都市ではこのような袋路は敷地内にあることが多いことから、法に規定する「道路」とは認めてこなかった 注11)。また、通り抜け路地においても私的利用の側面が濃い場合、および基準時(昭和25年)以降に形成された路地は同様に認めてこなかった。このような経緯を踏まえ、既往研究による路地を法的な側面から見ると、多くの路地が法に規定する「道路」ではな

図3 都心地区配置図

図6 街区割の考え方

図4 七条地区配置図

図5 今熊野地区配置図

いことが推測される。そこで本稿では、ヒューマンスケールの残る狭隘な路地空間を合法的に残すことに着目し、路地を法的な位置づけを加味したうえで定義する。つまり本稿では特段なき限り、法第42条に規定する道を「道路」とし、これ以外の道を「路地」と定義する。

街区の定義：ここで、「街区」は「道路で囲われた区域」と定義しておく^{注13}（図6）。1.4 研究の視点で触れた通り、無接道敷地の多くは、その特性上街路には直接接しない裏敷地であるといえる。道路で囲われた範囲を「街区」とすることにより、街区の外周に2m以上接する敷地は接道条件を満たしていると考えことができ、これに該当しない敷地は無接道敷地ということができる。これにより街区の内側に位置する無接道敷地の分布状況を街区の規模・形状とその中に分布する路地との関係で考察することが可能となる。これを調べることで、限定的ではあるが、京都における街区構造からみた市街地特性に応じた無接道敷地およびそれらに接続する路地の分布傾向が理解でき、地域に則した法的対応が可能になると思われる。

3.2 路地と街区の特徴

まず、地区別に**街区数**を見る（表2）。都心地区では38、今熊野地区では37、七条地区では55である。**平均街区面積**は都心地区が6547.68㎡、今熊野地区が4191.26㎡、七条地区が2632.41㎡であり、都心地区の街区が大きくなっている。**平均敷地面積**（表3）では、都心地区142.83㎡、今熊野地区138.09㎡、七条地区122.80㎡となっており、あまり差はみられない。また、**街区あたりの平均敷地区画数**をみると、都心地区は45.84であり、今熊野地区（27.39）や七条地区（21.44）の倍程度となっている。

平均敷地面積にはあまり差は見られなかったためか、**街区あたりの平均敷地区画数**も**平均街区面積**に概ね比例した結果となっている。一般的に街区面積が大きくなれば、敷地は道路に接道が困難になると考えられるが、これらの要因には街区内の敷地面積や敷地形状、さらには敷地・路地等の配置状況も影響する。地区毎の**平均敷地面積**にはあまり差は見られなかったが、路地の分布状況に差は見られたのであろうか。

路地数をみると（表3）、都心地区が63、今熊野地区33、七条地区17となっており、都心地区が多くなっている。**路地数**の内訳である**袋路数**と**通り抜け路地数**をみると、都心地区では袋路が62とほとんどを占め、通り抜け路地は1しかない。袋路数に関しては、都心地区の割合（98.4%）が高いが、今熊野地区や七条地区でもそれぞれ72.7%、64.7%と、高い割合を示している。このように都心地区は路地数は多いが、ほとんどが袋路であることがわかった。対して七条地区は路地数は比較的少ないが、通り抜け路地数の割合が高いと言える。これらは地区全体での結果だが、面積あたり・街区あたりの路地数ではどうかを確認した。

面積あたりの路地数（本/ha）を見ると、都心地区2.53、今熊野地区2.13、七条地区1.17の順に高い値を示している（図7）。**街区あたりの路地数**でも袋路と通り抜け路地の比は同様の割合であることがわかるが、各地区との差は開いていることが確認できる（図8）。都心地区の**街区あたりの路地数**が多いのは、街区面積の規模が大きいことから説明できるが、これだけでは路地の密度を表している**面積あたりの路地数**（本/ha）の多さは説明できない。これは都

表2 街区に関わる項目の比較

地区	都心	今熊野	七条
街区数	38	37	55
平均街区面積(㎡)	6547.68	4191.26	2632.42
街区あたりの平均敷地区画数	45.84	27.39	21.44

表3 地区特性比較表

地区	都心	今熊野	七条
地区面積(ha)（再掲）	24.88	15.51	14.48
敷地区画数	1742	1123	1179
平均敷地面積(㎡)	142.83	138.09	122.80
路地数	63	33	17
袋路数	62	24	11
通り抜け路地数	1	9	6
街区あたりの路地数	1.66	0.89	0.31
街区あたりの袋路数	1.63	0.65	0.20
街区あたりの通り抜け路地数	0.03	0.24	0.11
地区面積あたりの路地数(本/ha)	2.53	2.13	1.17
地区面積あたりの袋路数(本/ha)	2.49	1.55	0.76
地区面積あたりの通り抜け路地数(本/ha)	0.04	0.58	0.41

図7 面積あたりの路地数
（本/ha）

図8 街区数あたりの
路地数

心地区では街区面積が大きく、裏敷地である無接道敷地への接続のため路地の必要性が高くなることが原因と考えられる。4章では、路地とそれに接続する無接道敷地の関係を考察する。

4. 無接道敷地にみる対象地区の特徴

ここでは、現行法に不適格な無接道敷地の分布状況と接続先の関係を明らかにする。

4.1 無接道敷地の種類

対象地区において現地調査を行った結果、無接道敷地の分布状況を接続先との関係から4タイプに分類できた。すなわち**袋路接続敷地・通り抜け接続敷地・旗竿敷地・広場接続敷地**の4つである（図9・10）。法第43条第1項では「建築物の敷地は、道路に2メートル以上接しなければならない」と規定されている。**路地接続敷地**とは、上記条文の「道路」に接続せず、「路地」にのみ接している敷地を言う。さらに**路地接続敷地**は路地の種類から**袋路接続敷地**および**通り抜け接続敷地**に分類される。また道路には接続しているが、接道長さが2m未満の敷地として**旗竿敷地**がある。さらに道路には接道せず、神社境内等の広場にのみ接続する**広場接続敷地**も存在していた。

4.2 無接道敷地の分布状況

地区別に**無接道敷地数**を見ていくと（表4）、都心地区が一番多く（333）、今熊野地区194、七条地区73と続く。**地区面積あたりの無接道敷地数**では都心地区13.38、今熊野地区12.51と高い値である

のに対し、ここでも七条地区は5.04と低い値となっている。街区あたりの無接道敷地数・全敷地数あたりの無接道敷地数も同様に都心地区・今熊野地区は相対的に高い値を示すが、七条地区は低い。

タイプ別に件数をみると（表5）、どの地区も袋路接続敷地が一番多く、特に都心地区では無接道敷地全体の90.0%を占めている（今熊野地区58.2%、七条地区64.4%）。また通り抜け接続敷地では、今熊野地区の割合（39.69%）が高い。旗竿敷地はどの地区も割合は低い、相対的に七条地区の割合が15.1%と高くなっている（都心地区5.7%、今熊野地区2.1%）。また広場接続敷地は都心地区のみで見られた。

次に無接道敷地の面積について比較・考察する（表6）。平均無接道敷地面積をみると、どの地区においても平均敷地面積（表3）より低い値になっている。特に都心地区では52.73㎡と低い値を示しており、平均142.83㎡の半分以下の面積となっている。地区面積あたりの無接道敷地面積（%）の比較では、都心地区7.06、今熊野地区11.84、七条地区3.63であった。表4の全敷地数あたりの無接道敷地数をみると、都心地区の無接道敷地の面積の低さが際立っている。これは、面積ベース（地区面積あたりの無接道敷地面積）での割合だけを見ると低い値であり、無接道敷地の問題であるということは少ないように思われる。しかし無接道敷地数ベース（全敷地数あたりの無接道敷地数）では高い割合を示しており、両者の間にはかなりギャップがある。これらは無接道敷地の狭さによるものであり、特に防災上深刻である。特に都心地区でこの傾向が顕著である。

また無接道敷地の種類毎にも一定の傾向がみられた。どの地区も袋路接続敷地・通り抜け接続敷地である路地接続敷地の面積が低くなっているが、旗竿敷地は全体平均並みの面積が確保されている。しかし都心地区の無接道敷地の大多数を占める袋路接続敷地の値は46.83㎡と特に低く、居住用敷地の規模としては限界に近い。仮にこの状態のまま路地の幅が行われた場合、さらに敷地面積は削られることになり、結果として居住環境が成立しない可能性が高いことが指摘できる。

5. 無接道敷地と路地・街区にみる対象地区の特徴

5.1 路地にみる無接道敷地分布の特徴

ここでは路地毎にみられた無接道敷地のまとめ（「路地空間」図11参照）を見たい。まず袋路あたりの接続敷地数（表5）を地区別にみていくと、都心地区4.84、今熊野地区4.71、七条地区4.27と、あまり差は見られず、どの地区も路地空間の構成敷地数は5戸弱程度である。特に都心地区では、格子状街路から伸びた袋路に無接道敷地がまとめられ、これら路地空間が多く連なっているのが確認できる。

通り抜け路地あたりの接続敷地数を見てみると、都心地区7.00・今熊野地区8.56となっているが、七条地区は2.50と低い。都心地区における通り抜け路地は一カ所のみに限定されるので考察からは除くことも可能である。一方で、通り抜け路地に無接道敷地が多く接道する傾向は今熊野地区の特徴と言えよう。配置図（図5）を見ると、路地空間単位の敷地規模も大きく、これら同士も隣接して集積している。また、七条地区では路地空間の構成敷地数は他地区に比べ少なくなっており、先の無接道敷地数の少なさを考えると、全般的には分散しており、集積度も低い。

図9 無接道敷地の考え方

図10 無接道敷地のタイプ

表4 無接道敷地数の割合

地区	都心	今熊野	七条
無接道敷地数（再掲）	333	194	73
地区面積あたりの無接道敷地数（敷地数/ha）	13.38	12.51	5.04
全敷地数あたりの無接道敷地数（%）	19.12	17.28	6.19
街区あたりの無接道敷地数	8.76	5.24	1.33

表5 無接道敷地数と路地当たりの接続敷地数

地区	都心	今熊野	七条
無接道敷地数	333	194	73
路地接続敷地数	307	190	62
袋路接続敷地	300	113	47
通り抜け接続敷地数	7	77	15
旗竿敷地	19	4	11
広場接続敷地	7	0	0
袋路あたりの接続敷地数	4.84	4.71	4.27
通り抜け路地 あたりの接続敷地数	7.00	8.56	2.50

表6 平均無接道敷地面積

地区	都心	今熊野	七条
平均無接道敷地面積（㎡）	52.73	94.65	72.03
袋路接続敷地（㎡）	46.83	88.89	53.13
通り抜け接続敷地（㎡）	37.44	103.00	72.85
旗竿敷地（㎡）	143.92	120.60	151.68
広場接続敷地（㎡）	73.07		
地区面積あたりの無接道敷地面積（%）	7.06	11.84	3.63

5.2 街区規模にみる無接道敷地分布の特徴

街区面積と無接道敷地の関係を見る。横軸に街区面積を、縦軸に無接道敷地数を取り、街区ごとにプロットした分布図を作成した（図11）。都心地区では無接道敷地が存在する街区に限ると、街区面積が7000㎡強近辺に集中している。内訳をみると袋路接続敷地（○）がほとんどを占めており、無接道敷地数の幅も広い。今熊野地区の分布状況は全体的に分散しているが、比較的街区面積の大きい街区に通り抜け敷地（×）が分布していることがわかる。七条地区では、ほとんどの街区の面積は2000～4000㎡近辺と少ない面積帯に集中し、無接道敷地数も多くはない。このように七条地区は街区面積が小さいため、敷地が接道する機会に恵まれている地区ということが分かる。

これらの分布状況は、各地区の特徴を表していると言えるが、3地区を通して見ると、無接道敷地数と街区面積は、概ね正の相関が言えそうである。これは3章で考察した、街区面積が大きくなるにつれ、路地の必要性も高まってくることも影響していると思われる。

5.3 町の単位からみた都市構造

これまでの考察から、無接道敷地は路地を中心にまとまり、さらに街区面積や路地の分布に影響を与えていることが分かった。しかし、1.4 研究の視点での理由から路地空間と無接道敷地を街区単位で見てきたが、コミュニティ単位である「両側町」と無接道敷地との関係はどうであろうか。ここでは、街区と町（行政区）の形状の関係をみた。

最も特徴的なのは都心地区である。町は道路である格子状街路を挟んだ両脇の敷地群を1つの単位としており、町の境界はおもに街区中央部に見られる背割り線にそって存在し、境界が街区を分割する特殊な形態をもっている（図12）。しかし町の境界が路地空間を分断するところは確認できなかった。今熊野地区（境界を示す図は省略）では対象区域のほとんどが一つの町を形成しており、町の境界は谷道を開発した宅地と山との境となっている。七条地区（図13）では町の境界の多くが道路にあり、街区単位で町を形成している。

これから、都心地区では街区単位と町単位とのズレが確認できたが、少なくとも本研究で対象としている無接道敷地のまとまりである路地空間単位での町の分断は見られなかった。見方を変えれば、これらは町境界に規定されて発達してきたとも言えなくもない。路地空間は街区・町ともに属することのできる単位であることが確認でき、さらに法的な検討を加える上での単位になり得ることが確認できた。

図12 都心地区にみる町の境界（点線表示）

図13 七条地区にみる町の境界（点線表示）

6 接道規定からみた法律要件の適合状況

これまで接道条件の違いから無接道敷地を考察してきたが、これら無接道敷地は街区・路地の形成と密接な関係を持っていることが確認できた。しかし1.4 研究の視点で述べたように、無接道敷地を適法化しないまま放置し続ければ、路地空間を生かした維持・更新はなされない。本章では道路・路地の幅員及び延長長さに着目し、現状の法律要件と無接道敷地を比較し、適法化への可能性を考察した。

6.1 無接道敷地にみる法律要件の整理

無接道敷地は先に述べたように、4m以上の道路に2m以上接することとした接道規定を満たしていない敷地を指すが、現実に数多く存在するこれらの敷地をすべて否定・無視することはできない。このため現状では周辺状況を加味し、安全等が確保された場合には、これらの接道規定を緩和若しくは猶予することが可能となっている。ここで本稿で対象とする接道規定の緩和要件の概略を表7に示す。これから、本稿で扱ってきた無接道敷地を対象に、法律上の緩和要件を満たしていない項目を考察した。

表7から、法第42条1項5号道路・法第42条2項道路（注14）・法第43条ただし書き（通り抜け路地・袋路）を適用すると、幅員を4m以上に広げる必要があるが、幅員4m未満の道路・路地を残すことが可能な手法としては、法第42条3項道路・法第43条ただし書き（広い空地）・連担制度の3つが存在する。

図11 地区別街区面積—無接道敷地数 分布図

表 7 接道規定の緩和要件一覧

	名称・タイプ		根拠条文	内容	整備内容				敷地条件	
					道路・通路幅員	延長	接道義務	建築制限	通路幅員	その他
道路扱い	法第42条1項5号道路 (位置指定道路)	開発道路	第42条1項5号	土地を建築物の敷地として利用するため、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。	6m以上	35m以下	道路に2メートル以上接していない（法第43条1項）	建築物は、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。（法第44条）	1.8m以上	—
		既存袋路			4m以上6m未満*1)	70m以下（35mを超えるときは、35m以内ごとに自動車の転回広場を設けること*1)				*1) 既存の建築物が存する敷地に囲まれているとき又は基準時に建築物が立ち並んでいる幅員1.8～4.0m未満の袋路状の道を拡幅した場合
	法第42条2項道路		第42条2項	基準時において建築物が立ち並んでいる道で、特定行政庁の指定したもの。	4m以上（道路中心から2mセットバック）	—				—
	法第42条3項道路		第42条3項	地形など土地の状況によりやむを得ない場合に適用できる。国は2003年に歴史的細街路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。	2.7m以上（道路中心から1.35mセットバック）	—				通り抜け道路 *) 唯一適用を受けている祇園南地区では通り抜け道路が多くを占めているため、このような規準を想定している。
通路扱い・空地	法第43条ただし書き	通り抜け路地	第43条	道路に接していない敷地については、敷地の周囲の状況及び建築物の条件により建築を許可することができる。	4m以上（通路中心から2mセットバック）	—	通路に2m以上接すること	上空に建築物又は工作物がないこと	—	—
		袋路			—	—*2)				*2) 70mを超える場合、準耐火建築物以上とすること
		広い空地 (神社等の境内)			—	—	空地に2m以上接すること	—	—	基準時以前に建築物が存していること
通路扱い	連担建築物設計制度		第86条2項	複数敷地による一団の土地において、既存建築物の存在を前提として建築する場合において、各建築物が安全上、防火上、衛生上支障ないと特定行政庁が認めるものについては、複数建築物が同一敷地内にあるものとみなして、建築規制を適用。	3m以上（通路に面する建築物がすべて1・2階の場合）	50m以下（有効な形で通り抜けが確保できる場合は、この限りでない）	通路に2m以上接すること	上空に建築物又は工作物がないこと	2m以上	・袋路であること ・基準時以前に通路が存していること ・終端が区域の境界線に接するものであること

*)各道路・手法の内容については、京都市の規準を参照している。また、この他にも多くの規準が存在するが、ここでは本稿で扱う無接道敷地の種類および路地の構造に関係する項目のみ扱う

つぎにこれら 3 つの手法の適用条件を見よう。法第 42 条 3 項道路（注 1 5）においては、現状の道路幅員が 1.8 m 以上かつ通り抜け道路であること、連担制度においては、現状の通路が幅員 2.0 m 以上の袋路であり、かつ延長長さが 50 m 以下であることが要件とされている。法第 43 条ただし書き（広い空地）においては、通路の幅員等の条件は科されていない。これから、現状の幅員・延長長さ等の条件の違いはあるが、通り抜け路地については、法第 42 条 3 項の適用により、幅員 4 m 未満でも道路とみなされることが、同じく袋路では、連担制度により幅員 4 m 未満の路地でも合法とみなされる可能性があることがわかる。また、各手法に共通してみられる適用条件として、①基準時（昭和 25 年）に建物・路地が存在していた、②敷地が道路等に 2m 以上接していること、等がある。

6.2 無接道敷地のタイプ別適合状況

無接道敷地のタイプ毎に適合状況を考察したい。

広場接続敷地については、表 7 から、法第 43 条ただし書き（広い空地）の適用が可能である。**旗竿敷地**については、現状において救済可能な手法は存在しない。旗竿敷地は他の無接道敷地とは違い単独敷地であることが多く、道路までの幅員の拡幅などの整備において他の無接道敷地と協調できないことが多いため、物理的に限界がある。

通り抜け接続敷地が適用可能な手法としては、法第 42 条 3 項道路の指定が考えられる。図 14 には、幅員別に通抜け路地数を表した。路地数は法第 42 条 3 項および連担制度における幅員条件である 1.8 m・2.0 m を区切りとし、カウントした（図 15 も同様）。図 14 を見ると、法第 42 条 3 項道路の条件である 1.8m 以上の幅員を満たしていない

通り抜け路地は、全地区を対象とすると 16 路地中 4 路地（以下同様の場合 4 / 16 と表記する）が該当し、全体の 25.0% が適合不可となっていた。

袋路接続敷地が適合可能な手法としては、連担制度の適用が考えられる。図 15 を見ると、連担制度の条件である 2.0m 以上の幅員を満たしていない袋路は 54 / 97 が該当し、全体の 55.7% が適合不可である。さらに、延長長さが 50 m 以下という条件も科されているが、図 16 を見ると、これに該当しない袋路は 5 / 97 であり、全体の 5.2% が適合不可であった。

表 8 には、現状の路地はこの要件にどの程度適合できていないのかを地区別に示した。幅員 1.8m 未満に該当し、不適合となる通り抜け路地は、都心地区では 0% である（今熊野地区・七条地区はそれぞれ 22.2%・33.3%）。しかしながら袋路を見てみると、幅員 2.0m 未満に該当するものは、都心地区では 74.2% と突出して多いことが分かる（今熊野地区・七条地区はそれぞれ 25.0%・18.2%）。さらに袋路の延長長さをみると、50m 以上に該当し、不適合となる割合は、都心地区が 3.2% と他地区に比べ低いことがわかる（今熊野地区・七条地区はそれぞれ 8.3%・9.1%）。このように都心地区では、延長長さの短い袋路が多数存在しているのが特徴といえる。また、幅員・延長長さともに不適合となる袋路の割合はどの地区も低い（都心地区 1.6%、今熊野地区・七条地区は共に 0%）。これから多くの袋路は、どちらかの要件に適合ができないものが多数を占めるが、その多くは幅員の 2.0m に適応できていないことが分かる。

6.3 街区形態および形成時期の違いからみた不適合要因

これまで無接道敷地の適合状況を見てきたが、無接道敷地の問題は接続先である路地の問題と密接な関係にあることが言える。これらは路地の幅員および延長長さにも特徴がみられ、地区毎の不適合状況にも反映されていることがわかった。都心地区では通り抜け路地自体が少なく、幅員 1.8m 未満に該当し不適合となる路地も存在しない。一方袋路では幅員がネックとなることが多く、延長長さは要件を満たしているという特徴がある。今熊野地区では、幅員 1.8m 未満に該当し不適合となる通り抜け路地、および幅員要件に不適合となる袋路の割合ともに、同程度の割合で多いことがわかる。七条地区では、比較的不適合となる通り抜け路地の割合が高いという特徴がある。

これらの結果から、街区の大きさ及びその形成時期からもその影響が読み取れる。まず袋路の延長長さに注目すると、どの地区も低い不適合率となっている。これは都心地区では 120 × 120 m または 120 × 60 m で形成されている街区が多く、これら街区中央の背割り線を越えて袋路が発達することは少ないことが理由であろう。今熊野地区・七条地区は街区の大きさが比較的小さいことが原因と考えられる。これら 2 地域の 50 m を超えている袋路を配置図で確認すると、比較的大きい街区に（対象袋路にある 3 街区平均で 8001 m²）に配されていることが確認できる。

袋路の幅員 2 m 未満における不適合状況に関しては、街区の形成時期から説明できる。京都市における裏長屋の通路幅員の規制状況を歴史的に概観すると、明治 23 年の「京都府長屋建築条例」では 6 尺（約 182 cm）、昭和 35 年の「京都府建築基準法施工条例」では 3 m 以上としており、年々厳しくなっている。これは形成時期が古いほど幅員が狭く、また時代とともに適合しなくなっていくことを表している注 16）。都心地区の不適合の多さ、および七条地区の不適合の少なさは、このことから説明できそうである。

7 結

本稿では「無接道敷地」「路地」「街区」に注目し、以下のことを明らかにした。

- ・3 章では路地の分布状況と街区の規模について考察した。特に都心地区に袋路が多くみられたが、これは街区規模が大きいことが路地の必要性を高めていることが明らかになった。
- ・4 章では無接道敷地を 4 タイプに分類したが、これらの分布状況には地区ごとに特徴がみられた。特に路地敷地の狭隘さが顕著であり、防災上問題を抱えていることが確認できた。
- ・5 章では、無接道敷地と路地および街区との関係について考察し、無接道敷地数と街区面積には概ね正の相関関係が認められた。さらに無接道敷地のまとまりである路地空間単位での町による分析は見られなかった。これは路地空間は街区・町の両方面からの検討が可能であるばかりでなく、特に法的な検討をする場合には、一方の視点のみでは不十分であり、両方の視点からの検討が欠かせないものと考えられる。
- ・6 章では無接道敷地における緩和要件の整理と適用状況を分析し、接道条件の違いと緩和要件との関係を明らかにした。これから無接道敷地および路地、さらにこれらを含む街区それぞれの状況が地区毎に異なることを示すとともに、これらが密接な関係

図 14 幅員別通り抜け路地数

図 15 幅員別袋路数

図 16 延長長さ別袋路数

表 8 表 7 の緩和要件への不適合状況

		都心地区	今熊野地区	七条地区
通り抜け路地	幅員 1.8m未満	0/1 (0%)	2/9 (22.2%)	2/6 (33.3%)
	幅員 2.0m未満	46/62 (74.2%)	6/24 (25.0%)	2/11 (18.2%)
	延長長さ 50m以上	2/62 (3.2%)	2/24 (8.3%)	1/11 (9.1%)
	幅員・延長長さ共 不適合	1/62 (1.6%)	0/24 (0%)	0/11 (0%)

凡例 該当路地数/全体路地数 (%)

を持って街が成立していることを示した。

以上から次のことが明らかになった。

まず、路地と街区規模および無接道敷地と街区規模との間には概ね相関関係が見られた。これは街区面積が大きくなるほど裏敷地である無接道敷地が増え、それに合わせて路地の必要性が高まっていくことを表している。つぎに、3 章での面積当たりの路地数及び 4 章での地区面積当たりの無接道敷地数を地区別にみると、ともに形成時期の古い順である都心地区・今熊野地区・七条地区の順にこれらの値も高くなっている。これらの関係は、先にみた街区規模から説明ができるが、形成時期との関係も無視できない。地区ごとに異なる路地の事情を見ていくと、これらの影響を受けていることが確認できる。都心地区では袋路の発達が顕著であるが、2.2 京都市における路地の法的位置づけで触れたとおり、袋路は道路とは認められなかった経緯があり、これにより無接道敷地が大量に発生した。七条地区の形成時期は建築基準法の基準時前後であり、通り抜け道路による比較的接道条件の良い街区が形成された。しかし今熊野地区では通り抜け接続敷地が多いが、これらの通り抜け路地の 9 本中 6 本は幅員が 1.8 m 以上あり（図 14 参照）、先の道路の認定条件に

は該当していた。現状の認定と食い違いが見られたが、これらの路地は基準時以降の開発によるものの可能性も考えられる。

また無接道敷地は、路地を中心に連続して存在しており、路地空間というまとまりをもって分布していた。「表7 接道規定の緩和要件一覧」からも分かるとおり、無接道敷地の問題は路地の問題と密接に関わっており、これらの路地を法的にどう位置づけるのかという問題に直結していることが明らかになった。

接道要件の制限緩和内容の検討にあたっては、これらの不適合な状況を充分理解する必要がある。たとえば袋路では、延長長さより幅員2m未満という制限の方がネックとなっていることが明らかになったが、これらの状況が理解されていなければ、効果的な対策とはなりえない。現状の基準である2m以上の幅員に拡張誘導させる努力も当然必要であるが、物理的にこれらの対応が困難な状況にある袋路の更新のためには、もう一步踏み込んだ対策が必要であろう。これらの状況に積極的に目を向け、限られた状況の中で、どのように安全性を担保するのかという発想も必要ではないだろうか。「2m（道路の場合4m）以上の幅員で担保される安全性とは何か」等の根本的な問い掛けから始めるべきではないだろうか。これらが明らかになることで、現状に即した柔軟な対応が可能になると考える。

今後の課題として、これらに見られる制限緩和の内容から、それが目標としている路地空間像を考察し、現状に即した制限緩和とその可能性を提示していきたい。

注

注1) 都心商業地の幹線道路（東西：御池通（一部夷川通）・四条通・五条通、南北：河原町通・烏丸通・堀川通）沿いの街区に囲まれた内部地区で、容積率の上限が400%に指定されている区域をいう。

注2) 法第43条第1項では建築物の敷地は、法第42条各号の規定に該当する道路に2m以上接道することと規定されている。また、これらを含めた集団規定は建築基準法では第3章に位置づけられており、都市計画区域および準都市計画区域において適用される。

注3) 京都では行き止まりになっている路地を「袋路」と呼び、通り抜けできる路地を「辻子」と呼ぶなど区別している。

注4) 本稿では、法第43条第1項の接道規定を満たしていない敷地をいう。

注5) ただし、研究対象地は仙台市であり、単純には比較できない

注6) ここでは京町家がもつ高密度都市における集住システムを「時間を超えて存在する京町家の基本的性格」とし「汎時性」と呼んだ。また現代的解釈による新たな建築であっても、先の京町家の「汎時性」を備え、広く普及すれば「それが将来のある時代での町家様式を考える上での原型となることもあり得る」とし、これを「通時性」とした。さらに「町家はこれらにみられる各時代の様式が共存しつつ生きてゆく集団の共存の場である」とし、この法則を「共時性」と呼んだ

注7) 都心地区は京都の都心部に位置し、四条通、五条通、新町通、西洞院通に挟まれた地域とする。

注8) 当地区の中央には醍醐街道が通り、古くから京都の西南の出入り口にあたる地域として知られており、集落が発達してきた。明治21年には市町村制により市街部に編入され、下京第三十三組に編成されていることから、この時期には市街化されていることがわかる。参考文献9) 参照

注9) 七条地区においては、旧都市計画法による「西七条地区土地区画整理事業（昭和6年～昭和35年）」が行われた。この地域は平安京の域内であったが、湿地帯のため農地化し、近現代になってから再度都市化した地域である。平安京の街路を受け継ぐ農地区画線が多くの部分で都市計画街路等により踏襲された。参考文献10) 参照

注10) 京都の市街地形成の拡大過程は、参考文献11) に詳しい。七条地区については昭和21年の航空写真（米軍撮影）では地区の南部については概ね形成されてきているが、北部については田畑が広がっているのが確認できる。昭和36年の航空写真（国土地理院撮影）では全域にわたって市街地の

形成が確認できる。

注11) 参考文献12) 参照

注12) 建築基準法で規定している「道路」に指定されていない路地もあわせて確認した。予備調査における京都市役所での確認でも、一部の路地は「建築基準法の道路ではない路地」として確認してはいたが、未確認の「路地」も存在するとおもわれるため現地確認した。都心地区に限ってみると、京都市役所が確認している路地は17カ所（「京都市建築条例第4条による避難道路」1カ所を含む）、未確認が47カ所であった。

注13) 今熊野地区は、敷地の背後に山林を抱えており、道路で囲えない街区も多くなっている。このような街区は便宜的に山林とそれ以外の用途による敷地間で街区を分けている。

注14) 法第42条1項5号道路・2項13道路・3項道路については、対象となる「路地」が京都市から「道路」と認定される前提で検討対象としている。認定を受けるには、基準時に建物が立ち並んでいたことを証明する必要があるが、未だ証明できていない路地は多数存在するものと思われる。注12) については、未だ路地としても京都市に認識されていないものである。

注15) 国は歴史的細街路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が、京都市において唯一適用されている祇園南地区はこの歴史的細街路の認定を受けている（「京都市歴史的細街路にのみ接する建築物の制限に関する条例」（2006年））。このため、包括認定に準ずる規準が出ていないため限定できないが、祇園南地区では通り抜け道路が多くを占めているため、このような規準を想定している。また祇園南地区では、住民による消防組織等、他の要因も考慮したうえで3項道路の指定を行っている。

注16) しかし上林も1)で「今日の京都の町中を概観すれば、特に路地幅については、明治期の規制が完全に施行されたわけではない」と指摘しているように、これらの規制がどれだけ守られたのかは疑わしい。

参考文献

- 1) 上林研二：路地型共同住宅の改善と継承的再開発に関する研究 京都大学博士論文1997
- 2) 材野博司：都市の街割，SD選書，鹿島出版会1989
- 3) 伊従勉，丹羽結花，船附久美子：京都都心部における町家と街区の空間構成の変容について―戦後の都市計画法制が歴史都市にもたらしたもの―，京都大学大学院人間・環境学研究科，人間・環境学(8)，pp25-56，1999
- 4) 島村昇ほか：京の町家―生活と空間の原理，鹿島出版社，1971
- 5) 三村浩史，リムボン，尹孝鎮，橋本清勇：京町家の外観類型別分布特性からみた町並みの保存・継承に関する研究，日本建築学会計画系論文集，第450号，pp113-119，1993.8
- 6) 国土交通省住宅局：京都を中心とした歴史都市の総合的魅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18年度国土施策創発調査，2007.3
- 7) 三森弘，貝島桃代，花里俊廣：京都の袋路における更新履歴と伝統的景観要素にもとづく空間の類型化 ―本能明倫地区における袋路事例と連担建築物設計制度の新規適応事例との比較検討―，日本建築学会計画系論文集，第656号，pp2381-2390，2010.10
- 8) 高橋康夫：京町家・千年のあゆみ 都にいきづく住まいの原型，学芸出版社，2001
- 9) 史料京都の歴史，第10巻，1987，平凡社
- 10) 史料京都の歴史，第12巻，1981，平凡社
- 11) 高橋俊也，渡辺菊真，布野修司：京都における墓地の立地と市街地の変遷に関する考察，日本建築学会計画系論文集，第619号，pp133-139，2007.09
- 12) 文山達昭：京都市袋路再生の取組～連担建築物設計制度の活用を通して～，地域科学研究会，狭あい道路と密集市街地の計画的整備，pp267-288，2008.3

（2010年10月8日原稿受理，2011年7月13日採用決定）