

路地空間の保存・維持を目的とした建築基準法第4条第2項及び第3項適用の可能性 —大分県別府市・大分市中心部を事例として—

正会員○東郷 哲史^{*1} 清水 弘樹^{*1} 姫野 由香^{*2} 佐藤 誠治^{*3}

7. 都市計画-6. 景観と都市設計 都市計画

路地、二項道路、三項道路、建築基準法、セットバック

1 はじめに

近年、車を中心として計画された現代の道路とは異なった路地空間が見直されつつある。路地空間は人間の感覚や動きに適合した空間の規模や物の大きさのヒューマンスケールで形成されている。そのようなスケール感が人に安心感を与え、そこでの行為や記憶により賑わいやなつかしさや、魅力を感じさせていると考えられる。さらに、路地長い時間の蓄積により、路地空間には人々の生活が溢れだし、コミュニティの形成に重要な役割を果たしている。これは、画一化された近代の都市空間に失われつつあり、その都市の奥行きとなる。

建築基準法施行(1950年)以前の市街地建築物法では敷地と接するべき道路幅員が9尺(約2.7m)以上と規定されていたが、建築基準法においては幅員4m以上の道路に2m以上接しなければならない接道義務(第42条)を建物の更新の際に満たす必要があり、現在の路地空間を保存、維持していくことは困難である。また、老朽化した木造住宅が密集し、延焼性、避難経路の確保といった防災面からも危険な環境とされている。今後、大規模開発や建物更新の際のセットバックによる道路拡幅などの整備が施される可能性が高く、開発が進められれば、路地空間が持つ特有のスケール感やコミュニティ形成の場としての役割を担っていると考えられる路地空間の個性を損ない、地域の魅力も失われていくことが危惧される。

そこで、本研究では多様な路地の現況を把握し、路地空間の特徴を残しつつ、老朽化の解消、防災面の向上を図ることができる方策の1つとして、建築基準法第42条の第2項・第3項を取り上げ、大分県別府市・大分市中心部をフィールドに路地空間の保存・維持の可能性を探る。

2 研究の方法

本研究では、海岸沿いにありながら戦災を免れた都市として「大分県別府市」を、その対照的な例として新産

都の指定を受け戦後の急速な成長の基で新たに都市が構築された「大分県大分市」取り上げる。

前者の中心部は戦災を受けていないことから、長い年月をかけて形成された路地が網の目状に多数存在しており、後者は整理された都市内における路地の抽出が可能である。

対象地域は、2008年7月に認定された中心市街地活性化基本計画に定められた中心市街地の範囲のうち、別府市は、住宅地、商店街や歓楽街、住宅と商店の混在といった様々なパターンがみられ、古くからの建物も多く残っている地域を対象として選定する。また、この地域には、路地を保存・維持していくために考慮する必要のある建て替え不可能となっている空き地が複数見られる。大分市は、百貨店などの大型商業施設や商店街が集積した商業地を対象として選定する(図2、3)。

選定した研究対象地域において、路地を網羅的に抽出し、その路地の現状を把握するため、全長、幅等の物理的空間特性や、路地に置かれている可動要素¹⁾、路地に面する間口用途等を調査する。調査により得られた項目から路地を分類した。そして、路地の幅からその路地が二項道路・三項道路に指定でき、接する建物の更新が可能かを検討し、路地の保存・維持の課題を導出した。

3 路地の抽出

3-1 路地の定義

本研究の対象となる路地とは、車道で囲まれた街区を貫く通路で、自動車を通ることの出来ないもの(車の通り抜けられない通路を含む)と定義する。また、建物内の通り抜けることが出来る通路や、行き止まりであっても

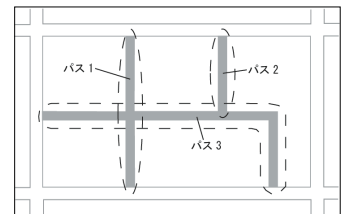


図1 路地の分解

複数の間口に面する通路も対象とした。

路地はいくつかのパスによって構成されており、パスは路地を分岐点毎に分解したものである。分岐点のある路地では進行方向に進んでいるパスを優先して分解を行う。この方法を用いると、図1のような路地ではパス1、パス2、パス3に分解することができる。尚、今回の調査ではパスを単位に調査を行っている。

3-2 路地の抽出

研究対象地域において抽出された路地は別府市86本、大分市は28本である。別府市は建物外路地72本、建物内路地14本、大分市では建物外路地10本、建物内路地18本であった。別府市では古くからの路地が残っていることから、抽出された路地のうち建物外路地が8割を超える。表1より、路地には多くの可動要素が置かれていることが分かる。住宅が存在する地域では生活要素の溢れだしが見られ、生活する上での行動が路地空間まで溢れている様子が確認できる。商業系の地域にも看板などの可動要素が見られ、特に別府市は多く設置されている。一方、大分市では戦後整備されたこともあり、抽出された路地のうち、半数以上が建物内路地となっている。建物外路地の大半は建物と建物の間に生まれたバックヤードのような空間になっており、人通りは数少ない。

4 路地の分類

抽出された路地を調査により得られた路地の幅²⁾、間口の用途割合³⁾、玄関の有無⁴⁾によって路地を分類した。その結果「表住居系隙間型」「表商業系隙間型」「裏商業系隙間型」「表住居系細街路1型」「表商業系細街路1型」「裏商業系細街路1型」「表住居系細街路2型」「表商業系細街路2型」「裏商業系細街路2型」「表商業系通路型」「建物内路地」の11パターンに分類することができたその分布を図2、3、単純集計を表1に示す。別府市の間口用途は7割以上が住宅系、大分市の間口用途は8割以上が商業系となっている。また、別府市は半数近くが平均幅1.8m以下の隙間型になっているのに対し、大分市は隙間型が1本のみとなっている。これらより、両者の路地

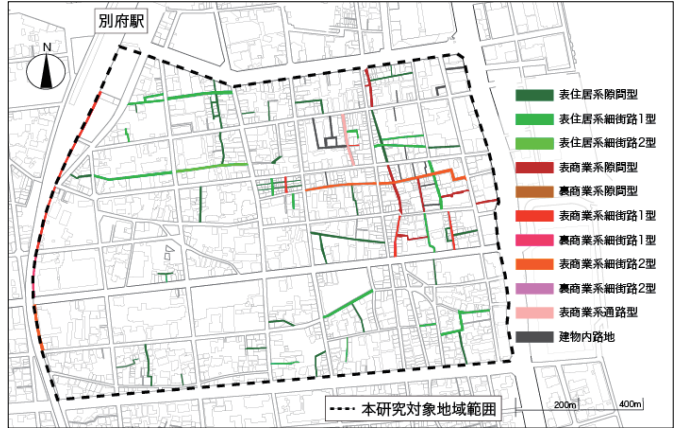


図2 別府市 分類の分布

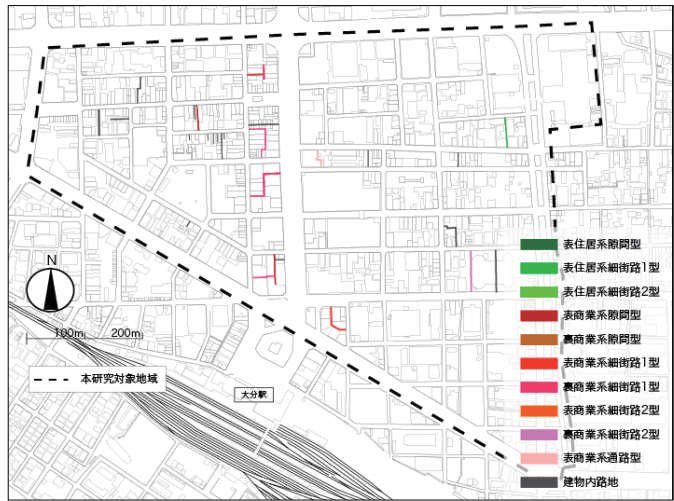


図3 大分市 分類の分布

の空間的特性には大きな違いが見られる。分布について見てみると、全体的に別府市では住居系、大分市では商業系が広がっている。しかし、別府市の一部には住居系と商業系の混在が見られる特徴的な地域が存在する。

5 二項道路⁵⁾・三項道路⁶⁾を用いた路地の保存・維持

5-1 二項道路・三項道路分布状況

調査の結果、研究対象地域においては二項道路の指定に留まり、三項道路に指定されている道路は現在のところ無いことがわかった。また、現在二項道路に指定されていない路地でも、第2項の条件を満たすことのできるものもある。そこで、幅員の調査結果より、もしくは、調査により得られた路地の幅から今後二項道路に指定される可能性のある路地と現在指定されている路地を図4、5に示し、同時にその路地に面している建物の建て替えの可否についても示す。また、表1に類型ごとに見た路地

の数と二項道路に指定できる路地の割合を示す。

別府市、大分市ともに幅1.8m未満の路地が見られ、二項道路として指定できないものが存在する。特に、別府市は二項道路に指定できない路地が多く存在し、その大半が住居系路地に見られる。このような路地に面している建物は建て替えが不可能な状況にある。大分市にも二項道路に指定できない路地はあるが、敷地の他の辺が4m以上の道路に面しているため、接道義務を満たすことができ、建て替えは可能である。

5-2 二項道路・三項道路指定における課題

前述したとおり、別府市、大分市ともに1.8m以下の路地が見られた。建築基準法第42条第6項により、1.8m未満の路地を二項道路と指定することも法規上可能であるが、城下町のような歴史的な価値がある町並み等の特殊な事情が無い限りは指定されることは難しい。研究対象地においても現在指定されているものはなく、指定を得ることも困難な状況にある。そのため、路地に面している建物の建て替えを行うことができず空き地が生まれる可能性がある。また、狭い敷地においては二項道

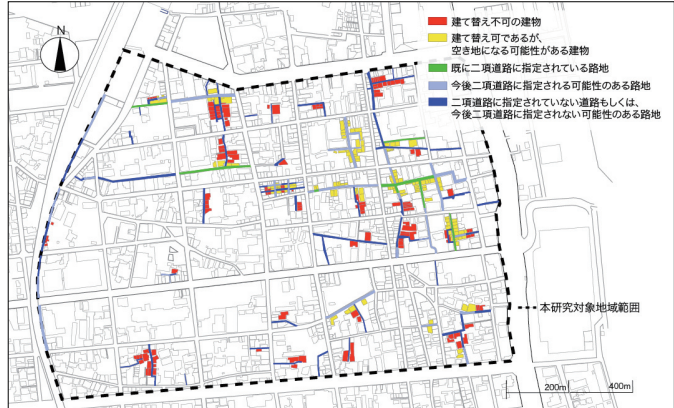


図4 別府市 二項道路の分布と建て替えの可否

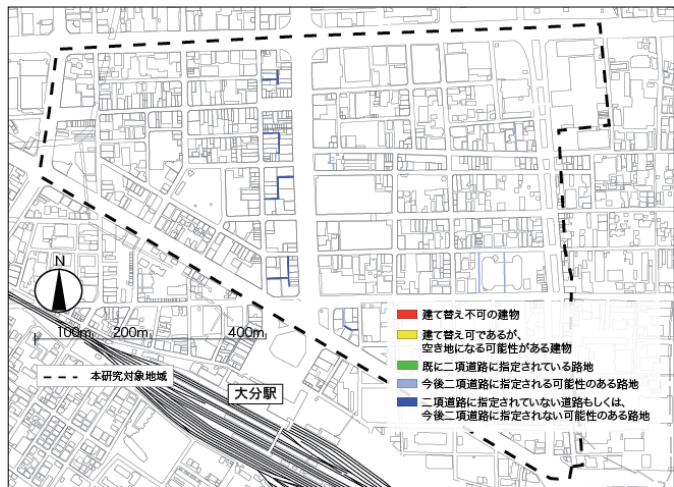


図5 大分市 二項道路の分布と建て替えの可否

表1 類型毎に見る路地の分布・可動要素[®]数・二項道路に指定できる路地の割合

類型	類型数			可動要素数		1路地あたりの可動要素数		2項道路指定路地数		
	別府市	大分市	合計	別府市	大分市	別府市	大分市	別府市	大分市	
表住居系隙間型	別府市	34	34	別府市	751	751	別府市	22	別府市	4 (11.8%)
	大分市	0		大分市	-		大分市	-	大分市	-
表住居系細街路1型	別府市	18	19	別府市	867	881	別府市	48	別府市	11 (61.1%)
	大分市	1		大分市	14		大分市	14	大分市	1 (100.0%)
表住居系細街路2型	別府市	1	1	別府市	138	138	別府市	138	別府市	1 (100.0%)
	大分市	0		大分市	-		大分市	-	大分市	-
表商業系隙間型	別府市	7	8	別府市	224	239	別府市	32	別府市	2 (28.6%)
	大分市	1		大分市	15		大分市	15	大分市	0 (0.0%)
裏商業系隙間型	別府市	1	1	別府市	21	21	別府市	21	別府市	0 (0.0%)
	大分市	0		大分市	-		大分市	-	大分市	-
表商業系細街路1型	別府市	6	8	別府市	263	305	別府市	44	別府市	4 (66.7%)
	大分市	2		大分市	42		大分市	21	大分市	1 (50.0%)
裏商業系細街路1型	別府市	1	5	別府市	32	202	別府市	32	別府市	1 (100.0%)
	大分市	4		大分市	170		大分市	43	大分市	0 (0.0%)
表商業系細街路2型	別府市	3	3	別府市	231	231	別府市	77	別府市	2 (66.7%)
	大分市	0		大分市	-		大分市	-	大分市	-
裏商業系細街路2型	別府市	0	1	別府市	-	20	別府市	-	別府市	-
	大分市	1		大分市	20		大分市	20	大分市	1 (100.0%)
表商業系通路型	別府市	1	2	別府市	26	26	別府市	26	別府市	1 (100.0%)
	大分市	1		大分市	0		大分市	0	大分市	1 (100.0%)
建物内路地	別府市	14	32	別府市	45	370	別府市	3	別府市	-
	大分市	18		大分市	325		大分市	18	大分市	-

路として指定されても、道路中心線から2mのセットバックが必要となっており、その結果、敷地に建物を建て替えるスペースが残らないケースも考えられる。このような問題により、路地に面している建物の建て替えが行えず、空き地になってしまう可能性が高く、路地の保存・維持において大きな問題となっている。

二項道路に指定されれば、建物の建て替えが可能ではあるが、その路地の幅員が4mとなる。この場合、三項道路として指定することが有効であると考えられるが(整備後最小2.7m)、1.8m未満の路地を二項道路として指定するのと同様、現在指定されているものはなく、指定を得ることも困難である。

6 まとめ

別府市では86本の路地があり、そのうち建物外路地72本、建物内路地14本であった。古くからの路地が数多く残っており、一部住居系と商業系の路地が混在している地域があるものの、全体的に住居系の路地が分布しており、住宅が存在する路地では路地空間が単に人や物の移動の為の空間としてだけでなく、生活する上での行動が路地空間まで溢れている様子が垣間見られる。別府市における類型の半数近くが平均幅1.8m以下の隙間型になっており、路地にのみ接している敷地では、建物を更新する際に接している路地を二項道路に指定し、道路中心線から2mセットバックする必要がある。しかし1.8m未満の幅員では指定を受けることができずに空き地となる敷地が存在する。また、指定を受けることが出来ても、セットバックすることで建て替えるスペースが残りず空き地となるケースも存在し、セットバックしても幅員が広がり路地らしさを残すには問題がある。そこで、三項道路に指定することで2mのセットバック距離を1.35mまで緩和することができるのだが、現況では三項道路として指定されるには歴史的な価値がある町並み等の特殊な事情が無い限りは指定されることは難しい。幅員1.8m未満の路地においては法規上建築審査会の同意を得ることで二項道路に指定できるが、三項道路同様に指定を受けるには困難な状況である。

大分市では28本の路地があり、建物外路地10本、建物内路地18本であり、半数以上が建物内路地となっており、

全体的に商業系の路地が分布している。大分市でも幅員1.8m未満の路地が見られ、二項道路として指定できないものが存在するが、大分市では戦後整備されたこともあり敷地の他の辺が幅員4m以上の道路に面していることで接道義務を満たすことができ、現況のまま建て替えが可能であり、大分市における路地空間は問題なく保存・維持していくことが可能である。しかし、大分市の路地はバックヤードのような空間で人通りは少なく、魅力が感じられるような空間ではない。空間として残っても活用されなければ意味はなく、今後どのように活用していくかが課題であろう。

今後は連担建築物設計制度等による路地空間の保存・維持の可能性の検証を進め、利用がある路地の存続のための考察を検討することが必要だと考えられる。

補注

- 1) 動要素：通り沿いの住人や、店舗経営者によって置かれた空間構成要素
- 2) 路地の幅：路地の端点と中間点の3点を調査し、その平均から「隙間型(1.8m未満)」「細街路1型(1.8m以上2.7m未満)」「細街路2型(2.7m以上4m未満)」「道路型(4m以上)」として4つに分類した。
- 3) 間口の用途割合：間口の用途を住居系、商業系に分け、住居系割合が40%以上のものを「住居系」とし、40%未満のものを「商業系」として分類した。
- 4) 玄関の有無：玄関が1つでもある路地は「表」、1つもない場合は「裏」として分類した。
- 5) 二項道路：建物を建て替える際、建築基準法で規定されている道路に敷地が2m以上接しなければならぬ「接道義務」を満たす必要がある。建築基準法では幅員4m以上でなければ道路と見なせず、接道義務を満たすことができない。しかし建築基準法第42条第2項において、建築基準法施行以前から存在する道路で、4m未満の幅員でも道路の中心線から2mセットバックして建て替えることを条件に建て替えることが可能になる。その際この道路と指定を受けたものを「二項道路」もしくは「みなし道路」という。しかし、幅員1.8m未満では指定を受けることができない。
- 6) 三項道路：建築基準法第42条第3項で規定された、二項道路に指定されている道路で、やむを得ない状況により、道路の中心線から2mのセットバックを1.35mまで緩和できるといふ道路。現在の路地裏の町並みなどを残すにはやや有効であると考えられるが、防災上の観点から、住民の緊急時の避難、火災の際の消火活動に支障をきたさないように十分に留意して指定を行う必要がある。

【参考文献】

- 1) 青木義次、湯浅義晴(1993)開放的路地空間での領域化としてのあふれ出し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1、日本建築学会計画系論文集No.449,p47-55
- 2) 黒岩希美、西野達也、横堀肇(2007)尾道の平地地区における路地空間の特性に関する研究、日本建築学会中国支部研究報告集No.30,p633-636
- 3) 勝又済(2009)密集市街地における建て替えと集団規定、日本建築学会大会(東北)建築法部門研究協議会資料,p5-12
- 4) 神楽坂まちづくりの会(2008)平成19年度まちづくり計画策定担い手支援事業 神楽坂3、4丁目地区報告書
- 5) 西村幸夫(2006)路地からのまちづくり、学芸出版社

*1 大分大学大学院工学研究科博士前期課程

*2 大分大学工学部福祉環境工学科・助教 博士(工学)

*3 大分大学工学部福祉環境工学科・教授 博士(工学)

Graduate Student, Oita Univ

Research Associate Dept. of Architecture, Faculty of Eng. Oita Univ., Dr.Eng

Professor, Dept. of Architecture, Faculty of Eng. Oita Univ., Dr.Eng