

# 名古屋都心における路地的空間の 形成可能性の基礎研究



名古屋都心部の道路形状は、江戸時代から形成され、戦後もその街区形状を概ね現在に引き継ぎながら機能性を高めた基盤整備がされてきた。一方、都市魅力の点において名古屋は「都市ブランド・イメージ調査」で国内主要8都市において「最も魅力的に感じる都市」で最下位となるなど、魅力に欠けるまちとも言われている。しかし、これらの都市基盤がある中、ヒューマンスケールな路地は変化に富んだ奥行きのある都市空間形成に寄与し、魅力向上に資する装置の一つになり得るのではないだろうか。

本研究では、名古屋の現状を把握するため、現存する路地を対象に、路地の形成や残存のパターンを整理する。また、路地的空間の事例調査を行い、名古屋の空間特性における路地的空間の創出可能性を検討する。

平成 30 (2018) 年度 一般研究

## 名古屋都心における路地的空間の形成可能性の基礎研究 名古屋都市センター 調査課 中島 壮太郎

## 1 背景と目的

名古屋の都心部の道路形状は、江戸時代から形成されたもので、戦後もその街区形状が概ね現在に引き継がれており、清須越し由来の地名や本町、京町、伊勢町、伝馬町などの昔の町名を用いた通り名も残っている。また、これらの道が広幅員になったことで、地震などにおける防災性や自動車交通における機能性を高めた基盤整備がされてきた。

一方、都市魅力の点において名古屋は、平成28,30年度に名古屋市が実施した「都市ブランド・イメージ調査」で国内主要8都市において「最も魅力的に感じる都市」で最下位となるなど、魅力に欠けるまちとも言われている。

しかし、広幅員道路が防災性や機能性を高めたという役割を踏まえつつ、これらを活かし、機能性を維持しながらも、都市の魅力を高めることがこれからの名古屋のまちづくりにおいて必要なことと考えている。黒川紀章は『都市デザイン』<sup>(1)</sup>の中で、「東洋の都市には広場はなかった。東洋の都市において西洋の広場の役割を果たすものを発見するとすれば、それは<道>である。…<道>は市民生活の場であり、住空間の延長として、個々の生活空間を都市へつなぐ場であった。」と述べている。なお、ここで言う<道>は小路、つまり「路地」を指している。路地は通過交通のための空間だけではなく、人々の生活を共有できる空間でもあると捉えることができる。このように、ヒューマンスケールで人の活動が見えやすい路地は、広幅員道路が多く単調な印象がある名古屋において、変化に富んだ奥行きのある都市空間形成に寄与するものとして、名古屋の魅力向上に資する装置の一つとなり得るのではないだろうか。

本研究では、名古屋の現状を把握するため、現存する路地を対象に、江戸時代から復興土地区画整理 事業、現在の地図等を用いて、路地の形成や残存のパターンを整理する。また、路地的空間の事例調査 を行い、名古屋の空間特性における路地的空間の創出可能性を検討する。

## 2 路地に関わる基礎情報

#### 2-1 路地の定義

## (1)路地とその類語の整理

路地と路地に似た意味を持つ類語を表1に挙げる。辞書等で意味を調べると「細い道」という言葉があるが、具体的にどの程度の幅のことであるかの明記はない。また、狭あい道路や細街路には具体的な幅員が示されているが、これらは行政の事業の要綱等で定義したものであり、路地そのものを定義しているものではない。

表1 路地とその類語

用語	意味			
路地	建物と建物の間の細い道。			
路地裏	路地をはいり込んだ、表通りに面していない所。			
横丁	表通りから横に入った細い道。			
狭あい道路	建築基準法第42条第2項若しくは第3項の規定による指定を受けた道路。同法に基			
	づく指定を受けていない通路又は同法に基づく道路で種別若しくは位置が明確でな			
	いもの。(国土交通省「狭あい道路整備等促進事業」)			
細街路	幅員 4m未満の道。自治体によって狭あい道路のことを指すこともある。			

#### (2)建築基準法

建築基準法では、原則幅員 4m以上である道を「道路」と規定しているが、幅員 4mを満たさない場合でも道路として認められる道があり、42条2項(以下2項道路)および3項(以下3項道路)が該当する。また、幅員 4m以上と定義されているものの、実際は幅員 4m未満の場合もある道路として、42条1項3号(以下3号道路)および5号(以下5号道路)があり、そのほとんどは私道である。各道路の定義については、表2に示す。

これらの条件を満たさない道は「非道路」とされる。非道路のみに接する敷地は、原則、建替え等の建築行為が認められないことから、建物の更新がされず、老朽化した建物が残ることが多い。

なお、同法 45 条より、私道の変更または廃止によって、その道路に接する敷地が 43 条 1 項または 3 項の規定 (接道義務) に基づく条例に抵触する場合においては、特定行政庁は、その私道の変更または 廃止を禁止し、または制限することができる。

表 2 建築基準法 42 条

法令	定義
42条1項1号	道路法による幅員 4m以上の道路(国道・県道・市道)
42条1項2号	都市計画法、土地区画整理法等による幅員 4m以上の道路
42条1項3号	建築基準法適用時以前から存在していた幅員 4m以上の道路
42条1項4号	道路法、都市計画法等で2年以内に事業化が予定されている道路で特定行政庁が
	指定した道路
42条1項5号	位置の指定を受けた幅員 4m以上の道路(位置指定道路)
42条2項	建築基準法の適用以前から建築物が立ち並んでいた 4m未満の道路であり、道路
	の中心線から 2m後退した位置を道路境界線とみなす
42条3項	同条2項に該当する道路のうち、土地の状況によりやむを得ない場合で、道路中
	心線から 2m未満 1.35m以上の範囲で指定された道路

## (3) 市街地建築物法

建築基準法施行前の市街地建築物法では、当初、第 26 条で道路について「本法ニ於テ道路ト称スル ハ幅員9尺以上ノモノヲ謂フ 道路ノ新設又ハ変更ノ計画アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ其ノ計画ノ 道路ハ之ヲ道路ト看做ス」とあり、幅員 2.7m以上と定義し、幅員 2.7m以上の道路への接道を義務付けていた。なお、昭和 13 年の改正により幅員は 4mへと変更された。

また、第7条では建築線の指定について「道路幅ノ境界線ヲ以テ建築線トス但シ特別ノ事由アルトキハ行政官庁ハ別ニ建築線ヲ指定スルコトヲ得」とあり、さらに、現行の建築基準法附則5号ではこの建築線があったものは、「位置の指定があつたものとみなす」とあり、建築線が指定されていた場所が現在の5号道路となっている。そのため、指定年月日が建築基準法施行前になっている道路もある。

なお、建築基準法施行に伴い、市街地建築物法は昭和25年廃止されている。

#### (4) 既往研究における路地の扱い

西村は『路地からのまちづくり』<sup>(2)</sup>の中における路地を、「公道・私道の別は意識することなく、主として幅員が4m未満に満たない細街路」としている。また、名古屋市における既往研究では、船(2004)<sup>(3)</sup>は「公道・私道を問わず、幅員4m未満の道」を路地と定義し、鈴木(2015)<sup>(4)</sup>は格子状街区における調査で「4m未満の道全般」を路地として扱っている。

## (5) 本研究における路地

名古屋の都心部(中区丸の内、錦、栄)では、4m未満の公道はなく、戦後の復興土地区画整理事業により既存道路が拡幅されたことでその多くが15m以上であり、一部、街区内に4m程度の道路が残っている。この地区では、幅員4m程度の道が少なく、多くの道路が幅員15m以上あることから、幅員4m程度であっても、周囲と比較して細く、ヒューマンスケールな空間を感じやすいと考えられる。

そこで、本研究では、幅員 4m以下の道を「路地」とする。また、42 条 3 号および 5 号道路について も、幅員 4m以下の場合は、路地とする。

## 2-2 路地と広幅員道路の比較

路地(狭小幅員道路)と広幅員道路の特徴の比較を以下に挙げる。

	メリット	デメリット
路地	・ヒューマンスケールな空間	・緊急車両の通行に支障を来す場合があり、
	・自動車の通過交通が少なく、安全に歩	防災上の問題がある
	きやすい	・接道する敷地形状によっては建替えがで
	・土地代が比較的低い	きない場合がある
広幅員道路	・自動車等の効率的な移動が可能	・回遊性やコミュニティが分断されやすい
	・緊急車両が通行しやすい等の、災害時	・横断がしづらい
	における安全性を確保しやすい	

また、釣(2013) <sup>(5)</sup>は、表参道における街頭アンケートで、広幅員道路により分断を感じさせる原因を調査しており、「交通量の多さ」「反対側へ渡れる場所が少ない」「歩道橋は面倒くさい」の回答が多く、「横断のしづらさ」を分断を感じさせる原因としている。なお、表参道は幅員約35mであり、その他の周辺の道路は4m程度の幅員が多い。

路地はデメリットのほかに、幅員が現在の基準に合わないことから路地そのものを残すことが困難であることが課題として挙げられる。

## 3 都心部における路地の現状把握

## 3-1 エリアの設定

多くの道路が広幅員で整備されている格子状街区で、復興土地区画整理事業の境界となる中第一工区、中第二工区、白川工区にあたる下記エリアを調査対象とする。



図1 対象エリア

## 3-2 対象エリアの道路の特徴

戦前と現在で、どの程度幅員別の道路延長が変化しているか概況を把握するため、戦前と現在の道路 延長を以下に示す。なお、戦前は施行前公共施設用地図と事業当初の建物現況図(以下現況図)を用い、 現在は都市計画基本データを用い、公道のみを調査した。

復興土地区画整理事業を行っているため、戦前にはあった幅員 4mの公道はなくなり、幅員 8m以上の道路が大幅に増加している。また、戦前は多かった幅員 4m以上 8m未満の道路は大幅に減少していることがわかる。

幅員	延長(戦前)		延長(現在)	
4m未満	1, 137	m	0	m
4m以上8m未満	28, 662	m	3, 232	m
8m以上 20m未満	3, 630	m	22, 846	m
20m以上	5, 799	m	19, 082	m

表 3 幅員別の道路延長

## 3-3 エリア内に現存する路地

## (1) 既往研究による近年の動向

杉浦(2015)<sup>(6)</sup>は、名古屋市中区と東区の一部の路地数の推移を1965~2013年の期間で約10年おきに調査し、1965年には286本あったが、2013年には106本まで減少したとしており、路地が減少傾向にあることがわかる。さらに、大幅に減少した時期は1985年から1995年の間であり、減少の理由としては、敷地が集約化されて建物が建て替わったことを挙げている。この期間は、建設、不動産業界が活発化したバブル景気と重なる時期でもある。

上記調査は、本研究の対象エリアより広範囲を対象としており、また、調査実施から時間経過していることなどから、改めて調査することとした。

#### (2)調査方法

現存する路地について、住宅地図(2016年)で幅員4m以下と推測される道の位置を確認し、これらを現地調査(2018年12月、2019年2月)して、4m以下であることの確認を行った。また、現地調査では、住宅地図では確認できない路地が存在するかも含めて実施した。その結果、以下の10箇所の路地を確認した。

	場所	名称	幅員	延長	形状	通り抜け	指定年月日	道路の種別
1	錦三丁目3番街区	_	4m	23. 745m	直線型	不可	S23. 9. 17	42 条 5 号道路
2	栄一丁目 11 番街区	_	約 3 m	約 33 m	直線型	不可	_	非道路
3	栄一丁目 12 番街区	_	4m	80.8m	直線型	可	S22. 3. 20	42 条 5 号道路
4	栄三丁目2番街区	栄小路	約 2~3m	約 89m	直線型	可	_	42条3号道路、非道路
(5)	栄三丁目4番街区	_	約 4m	約 68m	L型	可	S45. 2. 6	42条5号道路、非道路
6	栄三丁目7番街区	_	約 2.5~4m	約 80 m	T型	可	_	42条3号道路、非道路
7	栄三丁目8番街区	むつみ小路	約3~4m	約 135m	у 型	可	S23. 5. 6	42条5号道路、非道路
8	栄三丁目 10 番街区	住吉小路	約 1.5m	約 29m	直線型	不可	_	非道路
9	栄三丁目 25 番街区	_	約3~3.5m	約 123m	カギ型	可	_	非道路
	栄三丁目 28 番街区			約 87 m	直線型	可	_	非道路

表 4 対象エリア内の路地

#### 3-4 調査概要

表4の中から、道路として扱われる3号道路、5号道路と非道路について詳細に調査することとした。 また、名称が付いている路地は一定の認知度があるとともに、調査する上での資料も比較的入手しやすいと考え、3号道路は④栄三丁目2番街区、5号道路は⑦栄三丁目8番街区、非道路は⑧栄三丁目10番街区にある路地を選定した。

まず、現存する路地の位置を特定するため、現地調査と住宅地図、公図等を用いて確認した。また、

<sup>※</sup>名称と指定年月日は、一部非道路の場合は42条5号道路の部分を記載。

<sup>※</sup>⑦の名称は5号道路部分を指す。

公図により路地が一敷地なのか、あるいは一敷地内に分筆せずに存在するのか、複数の敷地にまたがって存在するのか確認した。なお、現地調査では、境界杭がある場合は杭の位置を公図と比較して路地の位置を確認した。杭がない場合は、地積測量図があれば、現在の建物位置と比較して境界線を特定(推定)することとした。

また、調査対象の路地がいつから存在していたかを知るため、江戸時代〜昭和初期の地図を照合したが、街区形状はわかるものの、路地は確認できなかったため、終戦前後においての存在を確認することとした。そのため、現存する路地の位置と、復興土地区画整理事業において作成された旧公図と換地図を重ね合わせた図面(以下重ね図)と現況図を比較するとともに、施行前公共施設用地図を用いた。重ね図では復興土地区画整理事業前後の筆界、現況図では終戦直後の建物位置、施行前公共施設用地図では戦前の公道を確認し、さらに、終戦後の空中写真とも重ね合わせた(戦前の空中写真がないため、終戦後の空中写真を使用した)。ただし、空中写真については、都心部の多くが戦災によって焦土と化し、建物位置や路地の有無が不明瞭な場所があるため、補足的に用いることとした。

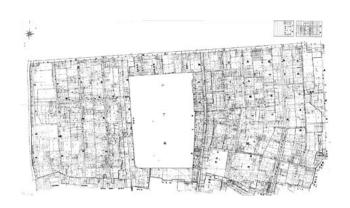


図2 重ね図(中第二工区)



図3 施行前公共施設用地図(中第二工区)

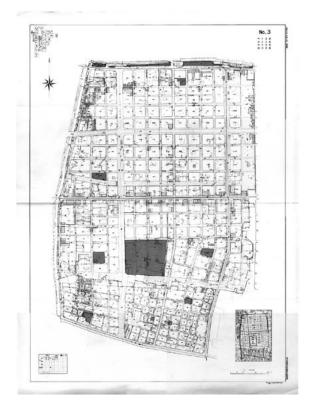


図 4 現況図(中第一・二・三・白川工区)

資料:名古屋市

## 3-5 事例調査

## (1) 栄三丁目2番街区(栄小路)

栄三丁目2番街区にある路地は、栄小路と呼ばれ、幅員約2~3mの直線型の形状、延長約89mで、通り抜けが可能である。東側の北にあった建物は2012年の閉店に伴い解体されて現在は駐車場になっており、部分的に開けた状態となっている。現地ではいくつか境界杭が確認され、写真1の東側入口の中央にある看板付近に写真2のような杭があり、路地が複数の敷地にまたがっていることがわかる。他の杭も路地の端ではなく、中央付近で確認された(写真3)。

現地の状況と公図を重ね合わせて確認すると、路地全体が7筆にまたがっていることがわかる(図6)。また、土地は全て民間による所有で、道路の認定はされておらず私道となっており、道路の種別は、図6のように東側は3号道路であり、西側は非道路となっている。一筆が複数の共有名義になっている土地もあり、全ての土地の合計所有者数は37名程度、沿道の全ての建物の合計所有者数は21名程度であることがわかった。

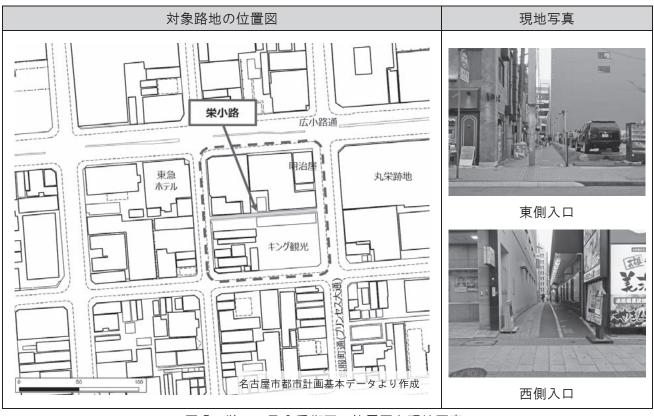


図5 栄三丁目2番街区の位置図と現地写真



写真1 東側入口の看板



写真 2 東側入口の杭



写真3 西側の路地中央の杭

前述の共有名義となっている土地に、特に所有者数が多い土地として 207-1, 2, 3 があり、その詳細を登記簿謄本で確認した。当該地は、当初同工区内の別の場所において復興土地区画整理事業によって仮換地指定されていた 3 筆であり、それを個人がまとめて購入した上で、3 筆とも現在の場所に換地されている。その後、その個人は複数人に売買しているが、敷地は合筆されずに 3 筆のままで売買されており、現在に至る。

さらに、重ね図、現況図を用いるとともに、空中写真(昭和 21 年)と現在の路地の位置を重ね合わせると、図7のように、終戦直後には路地の形跡が確認できない。また、施工前公共施設用地図からは路地が存在する位置に公道はなかったことが確認された。建物については、空中写真からは終戦後には建物がないことがわかる。これらのことから、終戦後に建物が建てられ、同時に路地も形成されていったと考えられる。



公図より作成

女地の重わ合わせ



国土地理院撮影の空中写真(昭和 21 年撮影)より作成

図6 現在の公図と路地の重ね合わせ

図7 旧公図と空中写真と路地の重ね合わせ

## 表 5 栄小路周辺の変遷

昭和25年:207-1,2,3が一箇所にまとめられる

昭和20年代:路地が次第に形成

昭和41年 : 換地処分

平成24年 : 204の店舗が閉店、解体

平成28年 : 217 に店舗が新築

#### (2) 栄三丁目8番街区(むつみ小路等)

栄三丁目 8 番街区にある路地は、西側のコの字型部分はむつみ小路と呼ばれ、その東側にも一本の路地があり、幅員約  $3\sim4$ mの y型の形状、総延長約 135mで、通り抜けが可能である。東側の南にあった建物は平成 27年に建て替わっている。ここでも現地でいくつか境界杭が確認され、写真 4 中央のポール

付近に写真 5 のような杭があり、路地が複数の敷地にまたがっていることがわかる。他の杭も路地の端ではなく、中央付近で確認された。

現地の状況と公図を重ね合わせて確認すると、路地全体が12筆にまたがっていることがわかる(図9)。また、土地は全て民間による所有で、道路の認定はされておらず私道となっており、道路の種別は、図9のように西側のむつみ小路は5号道路(S23.5.6指定)であり、東側は非道路となっている。一筆が相当数の複数の共有名義になっている土地もあるが、非道路部分の一部の土地については、同一の所有者であることがわかった。



図8 栄三丁目8番街区の位置図と現地写真



写真 4 むつみ小路の境付近



写真 5 写真 4 中央にある杭

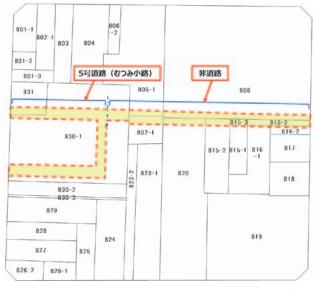


写真6 写真4手前(東側)の杭

さらに、重ね図、現況図を用いるとともに、空中写真(昭和 21 年)と現在の路地の位置を重ね合わせると、図 10 のように、一直線状の北側部分については、終戦前に道があったことがわかり、むつみ小

路の南側のL型部分は、終戦前にはなかったことがわかる。また、施行前公共施設用地図からは一直線 状の北側部分の路地が存在する位置は公道であったことが確認でき、現在も同じ位置に形状が維持され ている。

むつみ小路は、830-1 にある店舗によって形成されているが、空中写真からは終戦後にはその位置に 建物がないことがわかる。これらのことから、終戦後に建物が建てられ、同時に路地も形成されていっ たと考えられる。



公図より作成



国土地理院撮影の空中写真(昭和21年撮影)より作成

図9 現在の公図と路地の重ね合わせ

図10 旧公図と空中写真と路地の重ね合わせ

表 6 むつみ小路等周辺の変遷

昭和20年頃:北側部分の道が残る

昭和23年 : 建築線が指定される

昭和41年 : 換地処分

平成16年 :808 に建物が新築される

平成27年 : 815~818 に建物が新築される

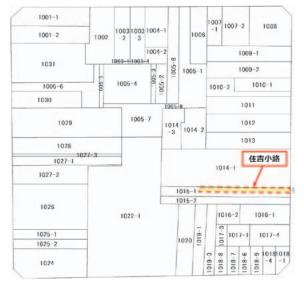
#### (3) 栄三丁目 10 番街区(住吉小路)

栄三丁目 10 番街区にある路地は、住吉小路と呼ばれ、幅員約 1.5mの直線型の形状で、延長は約 29m で、通り抜けは不可能である。道路に接道していて南にあった建物は解体され、平成 30 年に新店舗になっている。現地では境界杭は確認されなかった。

現地の状況と公図を重ね合わせて確認すると、路地は1筆の中に配置されていることがわかる(図12)。 また、土地は民間による所有で私道となっており、非道路である。



図 11 栄三丁目 10 番街区の位置図と現地写真



公図より作成

国土地理院撮影の空中写真(昭和21年撮影)より作成

図 12 現在の公図と路地の重ね合わせ

図 13 旧公図と空中写真と路地の重ね合わせ

さらに、重ね図、現況図を用いるとともに、空中写真(昭和 21 年)と現在の路地の位置を重ね合わせると、図 13 のように、終戦前には路地がなかったことがわかる。また、施行前公共施設用地図からは路地が存在する位置に公道はなかったことが確認された。建物については、空中写真からは終戦後には建物がないことがわかる。これらのことから、終戦後に建物が建てられ、同時に路地も形成されていったと考えられる。

## 3-6 消滅した路地

文献や過去の都市計画基本図をもとに、現存する路地以外に、過去に存在していた路地がどのようにして消滅したか例を挙げる。

## (1) 栄三丁目3番街区

現在、キング観光のある場所には、名古屋松竹映画劇場が昭和 21 年に開館し、丸栄跡地のある栄三丁目3番街区には、南呉服町(当時の町名)で最初にできたとされる松竹小路があった。しかし、昭和59年に丸栄の増築に伴い、建物とともに路地も姿を消した。このことから、前述の3-5(1),(2)で取り上げた栄小路、むつみ小路は同じ南呉服町にあり、松竹小路より後にできたと読み取れるので、形成の順番からもこれらの路地が戦後にできたと考えることができる。

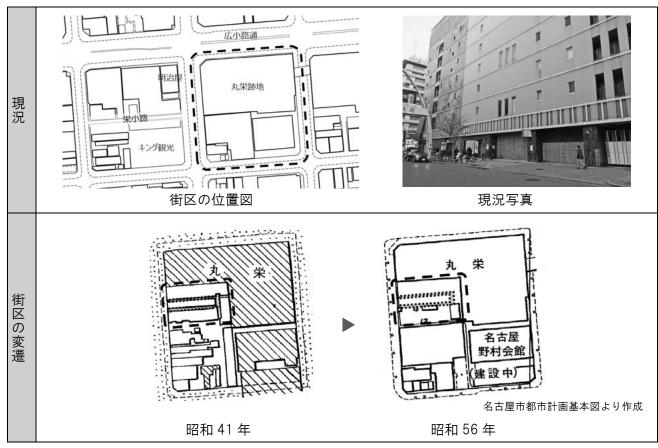


図 14 栄三丁目 3 番街区の現況と街区の変遷

## (2) 錦三丁目3番街区

表 4①の路地の北側には、以前は通り抜けできるような路地があり L 型の形状であったが、昭和 60 年 ~平成 2 年に沿道の建物が解体され、平成 8 年には駐車場になっている。現在は、平成 29 年に新築されたホテルが建っている。消滅した路地も 5 号道路として昭和 23 年に指定されていたが、平成 2 年に一部廃止されている。

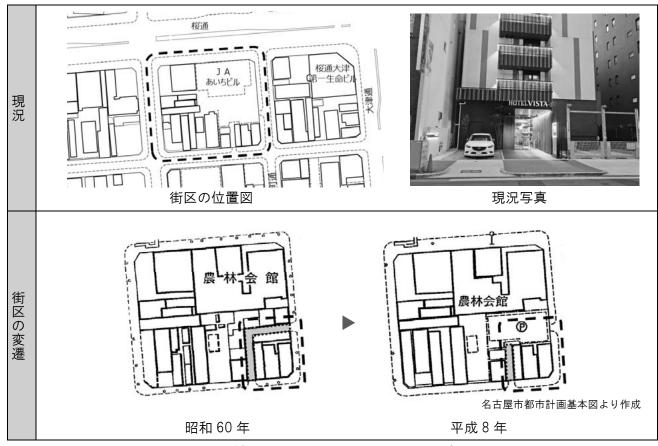


図 15 錦三丁目 3 番街区の現況と街区の変遷

#### 3-7 事例調査からの考察

現存する路地で3号道路や5号道路となっているものは、権利関係が複雑な土地であることがあり、そのような土地は売買が困難であり、建て替えも困難な状況にあることから、そのまま存続していると考えられる。また、沿道の建物の解体や建て替えがあっても、建築基準法上の道路であることから廃止するには特定行政庁から禁止または制限されることがあり、存続しやすいものと考えられる。一方、非道路は1名程度の少人数で所有されている場合は、個人の意思で残すことが可能であるとともに、建築基準法の道路とは異なり行政の関与がないことから、再開発等によって消滅することも容易にありうるものであり、存続は所有者の意思によるところが大きい。

非道路に面するある土地の利用者へのヒアリングでは、定期借地権で土地を借りており、建物を建てる際に従前の路地を残すことを土地所有者が希望していたとのことであり、所有者の意思が関係していることがわかった。当該地は定期借地であることから、一定期間は建物が存続するとともに路地も存続するが、返還後に土地が相続や売買されても、路地を残す意思も継がれなければ消滅する可能性があることになる。また、路地の沿道は路面店となっているが、空中階や地階よりも視認性が良く集客性が高いため、商業用として路面店を選択しており、地上にある路地の利点を有効活用しているとのことだった。建物が建築される際に路地が存続した他の例では、土地所有者ではなく、周辺の地域住民等が路地の存続を要望したことで、存続した例もある。このような地域発意による路地の保全活動として、東京都神楽坂の「NPO 法人粋なまちづくり倶楽部」が挙げられるが、地域が路地の魅力を認識することも、路地の存続に関係していると考えられる。

以上のように、3 号道路や5 号道路については、保全等の活動がなくても存続する可能性はあるが、 非道路については何らかの位置付けや、路地に対して地域の価値観が共有されていることや、土地所有 者の存続意思がなければ消滅する可能性があることがわかった。

## 4 法制度と他都市事例

## 4-1 法制度

路地的空間の形成において活用可能な法制度を以下に整理する。

#### (1)建築基準法関連

## ①連担建築物設計制度(建築基準法86条2項)

建築基準法では一敷地一建物が原則であるが、連担建築物設計制度は既存建築物の存在を前提とし、各建築物の位置および構造が安全上、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、複数敷地を一敷地とみなして接道義務や斜線制限、建蔽率制限等を適用できる制度である。区域内の土地所有者や借地権者の同意が前提となっている。また、連担建築物設計制度と総合設計制度を併せた制度に86条4項がある。

連担建築物設計制度の事例としては、大阪市法善寺横丁、京都市袋路再生、荒川区近隣まちづくり推進制度が挙げられる。なお、名古屋市における86条2項と4項の認定・許可件数は、平成11~29年度で54件であり、そのほとんどは集合住宅による団地である。

## ②建築基準法 42 条 3 項道路

2-1(2)でも既に挙げているが、3 項道路は、土地の状況によりやむを得ない場合において、2 項道路を特定行政庁の判断で幅員 2.7m以上 4m未満の道路とすることができる。斜面地やがけ地等に立地する敷地に対する限定的な活用であったが、平成 15 年の建築基準法改正により、3 項道路に接する建物に敷地、構造、建築設備、用途に関する制限付加が可能となり、さらに、国土交通省による技術的助言として、密集市街地内の建物更新や町並み保全において、3 項道路の指定活用が示唆された。

事例として、東京都中央区月島地区、神戸近隣住環境計画制度、京都市祇園町南側地区が挙げられる。

## ③街並み誘導型地区計画(建築基準法 68 条の 5 の 4、都市計画法 12 条の 10)

地区計画で建物の壁面の位置と建築物の高さの制限等を定め、さらにその計画に基づいた条例を制定することにより、前面道路幅員による容積率制限と道路斜線制限の適用を除外することができる。

事例として、品川区戸越一丁目地区、東京都中央区月島地区、京都市祇園町南側地区が挙げられる。

## (2) 地方税法関連

#### ①固定資産税

公共の用に供する道路は、固定資産税の非課税の対象となる(地方税法第348条2項5号)。「公共の用」とは、以下の3点と考えることができる。

①開放性 : 所有者において何らの制約も設けられていないこと

②公共性 : 広く不特定多数の利用に供するもの

③準道路性:道路法にいう道路に準ずるものと認められるもの

固定資産税賦課処分取消等請求控訴事件 福岡高等裁判所平成 26 年 12 月 1 日よりまた、私道の評価が以下のように補正される場合もある。なお、名古屋市における私道は、公道以外

で私人の所有に属し、交通・通行の用に供されている道路であり、通路と認められるものを除き、一般 的には雑種地と認定されるものとしている。

#### ●市街地宅地評価法適用区域内に所在する私道

原則として、当該私道に付設された路線価の10分の1に相当する価額に、当該私道部分の 地積を乗じてその価額を求める。

●その他の宅地評価法適用区域内に所在する私道 附近の宅地の1 m<sup>2</sup>当たり価額の10分の1 に相当する価額に、当該私道部分の地積を乗じて その価額を求める。

名古屋市土地評価事務取扱要領より

なお、非課税になる場合は、二方向が公道に面していて、一般に使われている道である必要があるが、 それ以外の道でも、私道として認められれば 10 分の 1 に補正される場合があり、路地を維持する一つ のインセンティブになると考えられる。

## 4-2 他都市事例

路地的空間の価値に着目して、土地所有者や地域、行政が連携して維持・形成を図った事例を以下に 挙げる。

## (1) 法善寺横丁(大阪市中央区)

法善寺はなんば駅と道頓堀の間にあり、その境内地を東西に通る2本の道があり、北側が法善寺横丁、南側が参道となっており、さらに南北にも2本の道がある。劇場である旧中座の火災による類焼と、法善寺横丁の店舗からの失火による二度の火災により、沿道の多くの店舗が被害を受けたが、連担建築物設計制度と建築協定の併用により、路地空間を再建している。以下に取り組みの要点を整理する。

## ①体制づくり

火災前の情緒を残すような再建を求める声が各方面から寄せられ、約 30 万人近い署名が集まった。 沿道の建物の多くが 2 項道路に面し、壁面後退が必要なため、建替えが難しい状況であった。地元では 被害を受けた権利者を中心とした「法善寺横丁復興委員会」が設立され、再建の方向性の協議と関係権 利者の調整にあたられた。大阪市建築指導部内ではプロジェクトチームが設立され、制度の検討と復興 委員会等との協議が進められた。

#### ②連担建築物設計制度と建築協定の併用

大阪市は、まちなみを再建するために2項道路を廃止するとともに、連担建築物設計制度を特例的に適用することとし、これにより道路拡幅の必要がなくなり、防災上の配慮を条件に2.7mの通路として残すことができた。さらに、これを維持保全するために、建築協定の締結が連担建築物設計制度の認定要件として追加された。

#### ③関係地権者との調整・合意形成

復興委員会は、大阪市による連担建築物設計制度と建築協定の併用等の説明後に、「法善寺横丁まちづくり憲章」を定め、地元関係者への調整が進められた。



写真 7 現況写真

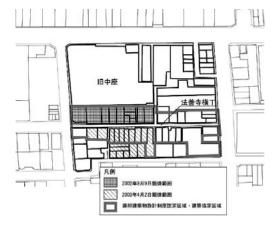


図 16 区域図<sup>(7)</sup>

表 7 まちなみ再建(協定等の締結)までの経緯(7)

H14	9月初旬	旧「中座」の火災で類焼 (通路北側の店舗)			
	9月下旬	「法善寺横丁復興委員会」設立、大阪市プロジェクトチーム設立			
	10 月下旬	市が復興委員会に対し、以下の制度の概要と手続きに関する説明会を実施 ①2 項道路の廃道 ②連担建築物設計制度の認定 ③建築協定の締結			
	11 月	復興委員会が「法善寺横丁まちづくり憲章」を設定、関係権利者の調整実施			
	12月下旬	2 項道路の廃道、連担建築物設計制度の認定、建築協定の締結手続き終了			
	1月	再建工事、順次開始			
Н15	4月	2度目の火災 (通路南側の店舗)			
	5月	連担建築物設計制度の区域の一部変更			
	7月	類焼範囲内の北側店舗全て完成			
	10 月	建築協定の一部変更			
H16	2月	類焼範囲内の南側店舗全て完成			

## (2) GINZA SIX 敷地内通路(銀座六丁目 10 地区第一種市街地再開発事業)

GINZA SIX (地下 6 階・地上 13 階) は第一種市街地再開発事業を適用し、2 街区を一体化した複合商業施設である。2 街区の間を走っていた「あづま通り」は廃道となり、三原通りに付け替えられている。敷地内のあづま通りは廃道となったが、歩行空間を阻害せず、大型商業施設をヒューマンスケールに調和させるため、歩行者や自動車が自由に通行できる貫通通路として残すような設計がされている。このように建物の下を通る敷地内通路として再整備され、銀座の碁盤の目状の街区構成を維持している。



図 17 GINZA SIX の再開発前後の配置図 (GINZA SIX リテールマネジメント(株)HP の引用図に加筆)

## 5 今後に向けて

名古屋の都心部における路地の現況や法制度、他都市事例の整理を基に、路地的空間の維持や創出の 視点について以下に述べる。

#### ①建築基準法上の道路であるか

本研究で取り上げた路地は全て私道であり、当然ながら公道より消滅する可能性が高いと言える。しかし、例えば5号道路であることは、複数の土地所有者により路地が形成されている場合、廃止するには所有者の同意や行政の手続きが必要なため、路地を維持することに有効と考えられる。一方、複数の所有者であることは新たに指定するには合意形成が難しく、少数の所有者の場合は存続させることが難しいなどの課題が挙げられる。

#### ②所有者や地域の意思

法善寺横丁のように、路地に愛着を持つ所有者や地域の人の存在によって路地の再建や維持の可能性が高くなる。つまり、上記①で挙げた課題に対しては、地域資源としての路地に対する価値観の共有化が必要と考えられる。しかし、狭あいであることは防災上の観点からは課題と捉えられるため、防火等の防災面におけるルール作成は必須となる。

#### ③既存の整備手法活用における配慮

建て替え等によって路地が消滅することがあるが、再開発事業や大規模小売店舗立地法等の既存の整備手法を活用する際に配慮することによって、維持・創出することは可能と考えられる。例えば、本研究では触れられなかったが、錦二丁目7番第一種市街地再開発事業(名古屋市)の特徴に会所と路地空間の再生・創出をすることがあり、再開発によって路地空間の実現を目指している。また、名古屋市の連担建築物設計制度は密集市街地型の運用がされているが、新築・増築できるのは、原則として2階以下の一戸建て専用住宅であり、法善寺横丁のように店舗の整備が可能な制度にはなっていないため、商業地区でも運用できるようにすることで、路地的空間の創出の可能性があると考えられる。

## ④所有者へのインセンティブ

土地所有者にとっては、路地にするよりオフィスビルや駐車場として経営する方が経済性が高いため、路地として維持するためのインセンティブがあることが、路地的空間の創出には必要と考えられる。例えば、固定資産税が非課税や補正の対象となれば維持費を抑えることができ、一つのインセンティブになると考えられる。

## ⑤地域と行政の連携

路地的空間の維持・創出に向けた地域の意思に対し、行政としても既存制度の適用や、新たな誘導方 策の検討による支援によって連携していくことが重要と考えられる。

路地の維持や路地的空間を創出する上でこれらの視点が必要と考えており、名古屋の空間特性における路地的空間の創出可能性を検討していく上で、本稿がその一助になれば幸いである。

最後に、本研究を進めるにあたり、ヒアリングにご協力いただいた関係者様、情報提供等のご協力をいただいた名古屋市財政局固定資産税課、市民経済局地域商業課、住宅都市局建築指導課、市街地整備課、その他関係者の皆様に深く感謝を申し上げたい。

#### 《参考文献》

- 1) 西村幸夫編著『路地からのまちづくり』学芸出版社(2006.12)
- 2) 加藤仁美、石田頼房『明治期の建築規則等における道路・通路規定についての考察』日本建築学会 計画系論文報告集 367 号 (1986.9)
- 3) 名古屋タイムズアーカイブス委員会編『名古屋なつかしの商店街』風媒社(2014.8)
- 4) 丸栄五十年史編纂委員会編『丸栄五十年史』丸栄(1994.6)
- 5) 名古屋市公式ウェブサイト「建築基準法上の道路」(最終閲覧日:2019.3.1) http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/39-6-3-12-0-0-0-0-0.html
- 6) 深田正雄のホームページ「住吉の語り部シリーズ」(最終閲覧日:2019.3.1) http://tsutamo.com/fukada/sumi54.pdf
- 7) 国総研資料第368号『密集市街地整備のための集団規定の運用ガイドブック~まちづくり誘導手法を用いた建替え促進のために~』国土交通省国土技術政策総合研究所(2007.1)
- 8) 有限責任中間法人すまいづくりまちづくりセンター連合会「住民主体のまちづくりガイドー建築協定事例集-」(2009.3)

## 《引用文献》

- (1)黒川紀章『都市デザイン』紀伊國屋書店(1978.7) p. 123, 125
- (2) 西村幸夫編著『路地からのまちづくり』 学芸出版社 (2006.12) p.14
- (3) 船幸治ほか『路地での滞在行為と沿道空間構成要素の相互関係の解明に関する調査・研究-名古屋市御剱地区を事例として-』名古屋大学大学院(2004)
- (4)鈴木大地ほか『路地空間の空間特性及びその問題点と活用方法について-名古屋市格子状街区における路地空間の変遷・利用実態に関する研究(その2)-』日本建築学会大会学術講演梗概集(2015)
- (5) 釣祐吾ほか『「路地の街」における「広幅員道路」と街の分断に関する研究―表参道を事例として―』 日本建築学会大会学術講演梗概集 (2014)
- (6) 杉浦大地ほか『路地空間の分布と面積率の変遷-名古屋市格子状街区における路地空間の変遷・利 用実態に関する研究(その1)-』日本建築学会大会学術講演梗概集 (2015)
- (7) 有限責任中間法人すまいづくりまちづくりセンター連合会「住民主体のまちづくりガイドー建築協 定事例集-」(2009.3) p. 50-51

名古屋都市センターが、名古屋のまちづくりや都市計画行政の課題を 先取りした研究テーマを設定し、必要に応じ、名古屋市職員や学識者 などとも連携して調査研究を行い、報告書としてまとめたものです。

No.139 2019.3 | 研究報告書 名古屋都心における路地的空間の 形成可能性の基礎研究

平成 31 年 3 月

発 行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

> 〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号 TEL/FAX 052-678-2208 / 2209 http://www.nup.or.jp/nui/

この印刷物は再生紙を使用しています。