

銀座地域における路地空間の特性に関する研究

日大生産工(院) ○田林 映 日大生産工 川岸梅和
日大生産工 北野幸樹

1 はじめに

東京の都市空間は、度重なる災害によって、歴史的な建築が失われ、さらに近代化する過程の高度成長期以降の建築によって、全く別の新しい空間に変貌させようという傾向にあった。“都市計画”という名のもとに、それぞれの街の個性は消えてしまい、どの街も同質化しつつある。また、現行の都市計画・建築規制制度上では、道路でも宅地でもない隙間の部分である路地の幅員の狭さによる防災上の危険性を持つ空間・衛生面上問題として位置づけられ、建築基準法42条2項に規定されている多くの路地は、徐々に道路拡幅がなされ、多くの都市で、現在、路地は街から姿を消しつつある。

しかしながら、その反面、路地や路地裏は、歴史的な生活の重なり合ったヒューマンスケールな空間として、近年、最評価する動きが見られる。都市空間における路地の重要性が再認識され、2003年に初めて開催された全国路地サミットをはじめ、まちなかの回遊を高めるために路地空間が建築物、外部空間の計画に用いられているなど、近年、路地を見直す機会や路地空間を継承する試みが行われるようになってきている。

2 研究の目的

現在、銀座地域は百貨店、ブティック等の華やかさや洒落た風情を有した空間として認

知している。その印象が随所に見受けられる代表的な場所として銀座中央通りが挙げられる。

そのような空間が都市における「表」の空間と捉えるならば、その対極にある路地は「裏」の空間と言えるのでは無いだろうか。^{注1)}

本研究は中央通り周辺に分布されている路地に着目し、路地と中央通りまでの距離、路地の長さ・幅員、路地空間の使われ方（行為）、路地を形成している建物の職種と物理的側面（階数、高さ）からみたデータを比較・分析することで、それらの路地（裏空間）が、中央通り（表空間）周辺にどのくらい存在し、どのような傾向的特性を有するのかを明らかにすることを目的とする。



写真1 銀座中央通り（表空間）



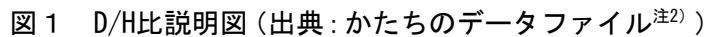
写真2 銀座の路地（裏空間）

Study on the Characteristic of the Alley Space in Ginza Area

Ei TABAYASHI, Umekazu KAWAGISHI and Koki KITANO

中央通りを囲む両端3街区を対象地域と設定し、その中から本研究における「路地」（幅員が4m未満で非常時以外、車両が入ることができない道路）に該当するものを抽出し、それから18か所の路地に対し、目視、計測調査を行った。具体的な内容としては、①中央通りから対象路地までの距離を街区単位で測定、②路地に面する建物の幅、路地の幅員、路地の長さを測定、③使われ方（設置・放置物、人の行動）の目視調査、④路地を形成する建物の職種及び高さ、⑤路地に対して建物のメインアプローチの有無の目視調査（路地に対して建物が表を向いているか、背を向けているか）を行った。調査期間に関しては①②④⑤は2010年8月であり、③のみ各路地につき2010年8月の平日、晴れの日12時～13時で

その後、路地の幅員と建物の高さから割り出したD/H比（建物の高さに対する路地の幅員の比率）^{注2）}を建物と対面する路地の幅員毎に算出し、各路地において路地に面する建物の幅の割合から比較・分析を行った。



路地の通し番号	①																②																③																④																⑤																⑥															
建物の通し番号	1	2	3	4													1	2	3	4	5	6	7	1	2													1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	1																																									
建物の高さ H (m)	21	18	6	18	12	6	6	6	6	6	6	6	30	15	6	12	15	6	30	12	24	24	12	18	21	24	24	10	15	12	12	18	15	15	15	15	6	1																																																										
その建物に対する路地の幅員 D (m)	3	3	8	3	3	2	3	3	2	1.2	3.7	3.7	3	3	3	3	3	3	3	3.8	3.5	3.6	3.2	3	2.7	2	3.5	3.8	3.8	3.5	3.5	3.6	3.2	3	2.7	3.5	3.2																																																											
D/H 比	0.10	0.20	0.50	0.20	0.25	0.33	0.50	0.50	0.33	0.20	0.12	0.24	0.50	0.25	0.20	0.50	0.12	0.29	0.15	0.13	0.25	0.15	0.10	0.14	0.16	0.25	0.29	0.29	0.20	0.21	0.20	0.18	0.23	0.53																																																														
路地に対する建物の幅 (m)	17.6	15.2	3.5	15.1	8.2	4.3	3.6	12.6	3.3	5.7	10.2	10.2	6.4	8.3	11.5	10.1	10.2	5.1	11.2	7.4	3.9	5.6	2.2	7.5	7.3	5.9	5.5	3.4	13.8	4.5	4.6	4.7	13.7	12.9																																																														
路地を占める割合 (%)	51.7	44.7	10.3	44.5	25	13.1	11	38.2	10	17.3	100	100	69.5	100	100	90.9	16.1	8	17.7	11.7	6.1	8.8	3.4	11.9	11.5	10.2	9.5	5.9	24	7.8	8	8.1	23.8	14.1																																																														
路地の通し番号	⑥																⑦																⑧																⑨																⑩																															
建物の通し番号	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17																																																							
建物の高さ H (m)	21	15	24	18	6	6	6	15	21	12	27	27	6	18	24	24	21	18	21	9	9	12	15	21	3	12	18	18	30	24	24	27	12	33																																																														
その建物に対する路地の幅員 D (m)	2.1	2	2.5	3.2	1.6	2.6	2	2	2.1	3	2	1.6	2	1.6	2	2.4	2.9	3	3	2	2.4	2	2.8	3	2.4	1.8	2.4	1.8	1.3	1.3	1.2	1.3	1.2	1.3																																																														
D/H 比	0.10	0.13	0.10	0.17	0.26	0.43	0.33	0.13	0.10	0.25	0.11	0.07	0.26	0.11	0.10	0.10	0.13	0.16	0.14	0.22	0.26	0.16	0.18	0.14	0.80	0.15	0.13	0.10	0.04	0.05	0.05	0.04	0.10	0.03																																																														
路地に対する建物の幅 (m)	34.9	9	29.6	6.8	2.3	3.9	4.6	4.9	33.1	9	9.4	15.1	8.7	24.5	17.5	8.4	10.9	4.8	11.7	4.5	7.6	8	8.6	20.9	11.3	16.4	13.6	16.3	17	4.7	9.1	17.8	14.4	8																																																														
路地を占める割合 (%)	38.2	9.8	32.4	7.3	2.5	4.2	5	5.3	36	9.7	10.2	16.4	25.9	73.1	31.8	15.3	13.9	4.8	8.7	21	3.9	15.1	15.9	17.1	41.7	35.2	5.1	42.5	50.9	52.4	14.8	28	54.9	44.4	21.6																																																													
路地の通し番号	⑪																⑫																⑬																⑭																⑮																															
建物の通し番号	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17																																																									
建物の高さ H (m)	24	24	15	21	24	21	15	15	15	15	15																																																																																					

4 調査結果

4-1 物理的側面から見た対象路地の 実態把握（図2、表1）

建物と対面する路地の幅員、対象路地を形成する建物の高さを測定した結果は表1に示す通りである。

建物と対面する路地の幅員平均は2.26m、対象路地を形成する建物の高さ平均は17.03mという結果を得ることができた。加えて、建物と対面する路地の幅員は最大で路地番号⑪が有する3.9mであり、最小で路地番号⑮で見られるように0.8mであった。対象路地を形成する建物の高さは最大で30mであり、最小で稲荷神社の3mであった。

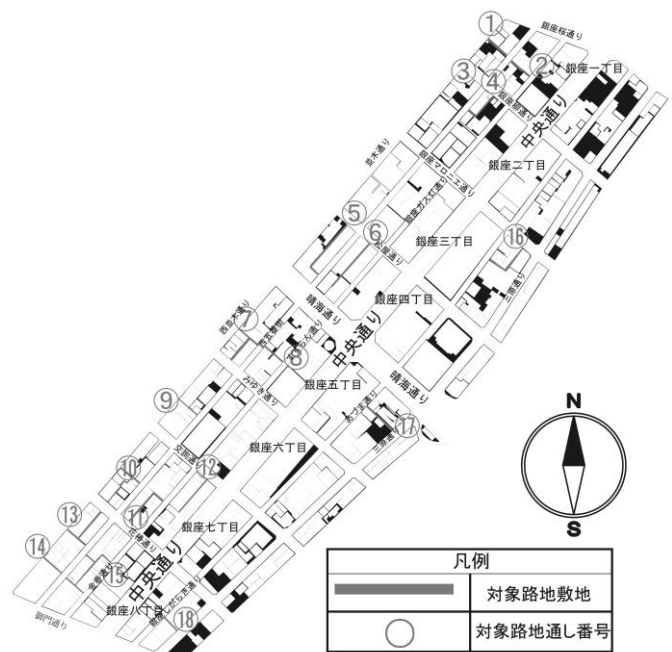


図3 調査対象地域内の路地分布

4-2 路地のD/H比（図1、図4）

対象路地全てのD/H比は0.35を下回った。対象路地では均一な値ではなくばらつきが見られ、各々の路地は様々な性格、特徴を有していると言えよう。各路地のD/H比の比較では、D/H比説明図（図1）に当てはめて検討すると対象路地がすべて多大に幽閉された感覚の空間であるということが言える。

対象路地のD/H比は中央通りのD/H比^{注2)}を大きく下回り、0.3以下となっていることが判明した。

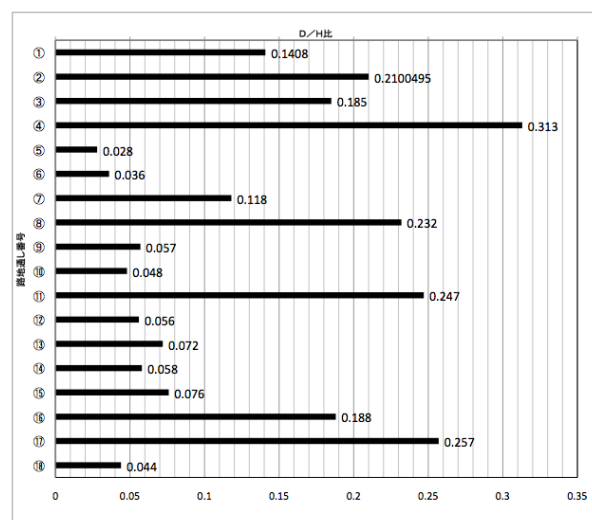


図4 路地別のD/H比

4-3 路地別の設置・放置物（表2）

室外機の設置と自転車が放置されている路地が最も多くなっており、その割合は共に対象路地18本のうち14本（77.8%）である。ゴミ箱の配置されている路地が9本（50%）と次に多い結果になっている。都市において景観の妨げとなる要素を路地が内包している傾向があると言えよう。

表2 路地別の設置・放置物

設置・放置物	路地番号	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱	合計
ゴミ箱		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	9
自転車		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	14
室外機		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	14
ショウウィンドウ					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	5
植栽		○	○	○		○												○		5
物干し		○				○					○	○								4
待合場						○	○											○		3
灰皿				○						○										2
自販機				○		○	○				○	○	○	○	○	○				7
水道					○								○							2
消化器																	○			1
合計		1	5	4	5	6	4	4	1	5	3	5	3	4	1	5	4	4	1	66

4-4 路地別の人の行動・行為（表3）

路地で人が行う行動・行為に関しては、「通りぬける」、「タバコを吸う」、「携帯電話を操作する」、「飲み物を飲む」が挙げられ

表3 路地別の人の行動・行為

行動・行為	路地番号	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱	合計
通りぬける		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	18
タバコを吸う				○	○	○	○			○	○		○			○				9
会話をする																				1
携帯電話を操作する				○	○	○						○	○		○	○				7
飲み物を飲む				○	○	○												○		4
合計		1	1	4	3	3	3	1	1	2	2	3	1	3	1	3	4	2	1	39

る。「通り抜ける」は対象路地18本のうち18本（100%）で見受けられ、次に「タバコを吸う」が9本（50%）で多いことが判明した。一人で可能な行動・行為項目が多い傾向があると言えよう。また、行動・行為の数が多いものほどD/H比が高いことが判明した。

4-5 路地に対する建物の

メインアプローチの割合（図4、図5）

路地に対する建物のメインアプローチにおいて、メインアプローチを路地に対して取らない建物が路地を形成する建物の多くを占めた。対象路地18本のうち13本がその状態であり、路地に対してメインアプローチを設けている建物の割合が高い路地はD/H比も高いことが判明した。

4-6 路地別の業種割合（図3、図6）

業種割合が高いのはオフィス、居酒屋、飲食店、ファッションショップの順となっている。各路地によりバラつきはあるが、D/H比との関係は希薄である。路地が立地する各丁目において業種割合が異なる傾向がみられる。

5 まとめ

本研究では、路地空間の傾向的特性について、D/H比の観点から比較・検討した。路地別のD/H比と路地別の業種割合における関係性はあまりみられず、一方、路地で行う行動・行為数とD/H比には相関がみられた。加えて、D/H比が高い路地空間においてはメインアプローチが路地に対して設けられており、行動・行為数も多く、設置・放置物も多い傾向がみられる。今後は上記5項目全体の相関を行うことと目視・測量調査に加えヒアリング調査を行い、ハード・ソフトの両面から分析することにより、より路地特性を明確に把握することを課題としていく。

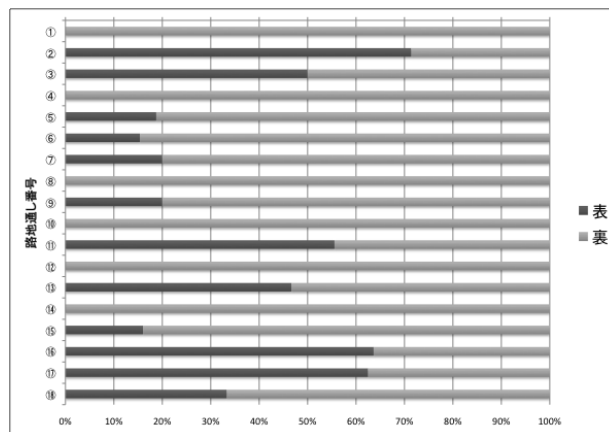


図5 路地に対する建物のメインアプローチの割合

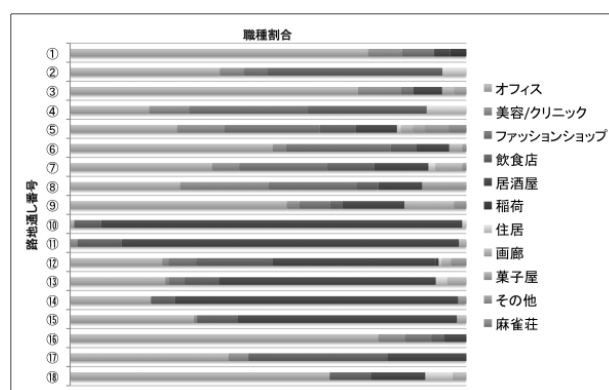


図6 路地別の業種割合

注

- 1) 空間の表と裏（神谷宏治, 新建築 1973 年 3 月号巻頭文）
- 2) D/H 比（参考文献 1）かたちのデータファイル, p51, 彰国社）

参考文献

- 1) 「かたちのデータファイル—デザインにおける発想の道具箱」（東京大学建築学科高橋研究室, 彰国社出版, 1983）
- 2) 「ゼンリン住宅地図東京都中央区」（株式会社NRC, 株式会社ゼンリンプリンテックス, 2010）
- 3) 「中央区役所（東京都中央区）都市整備部土地利用現況図」/「第3版コンパクト建築設計資料集成」（日本建築学会編, 丸善, 2008）
- 4) 江戸東京の路地—身体感覚で探る場の魅力（岡本哲志著, 学芸出版, 2006）
- 5) まち路地再生のデザイン—路地に学ぶ生活空間の再生術（宇杉和夫・青木仁・井関和朗・岡本哲志著, 彰国社出版, 2010）