

規範事例集【街路編】

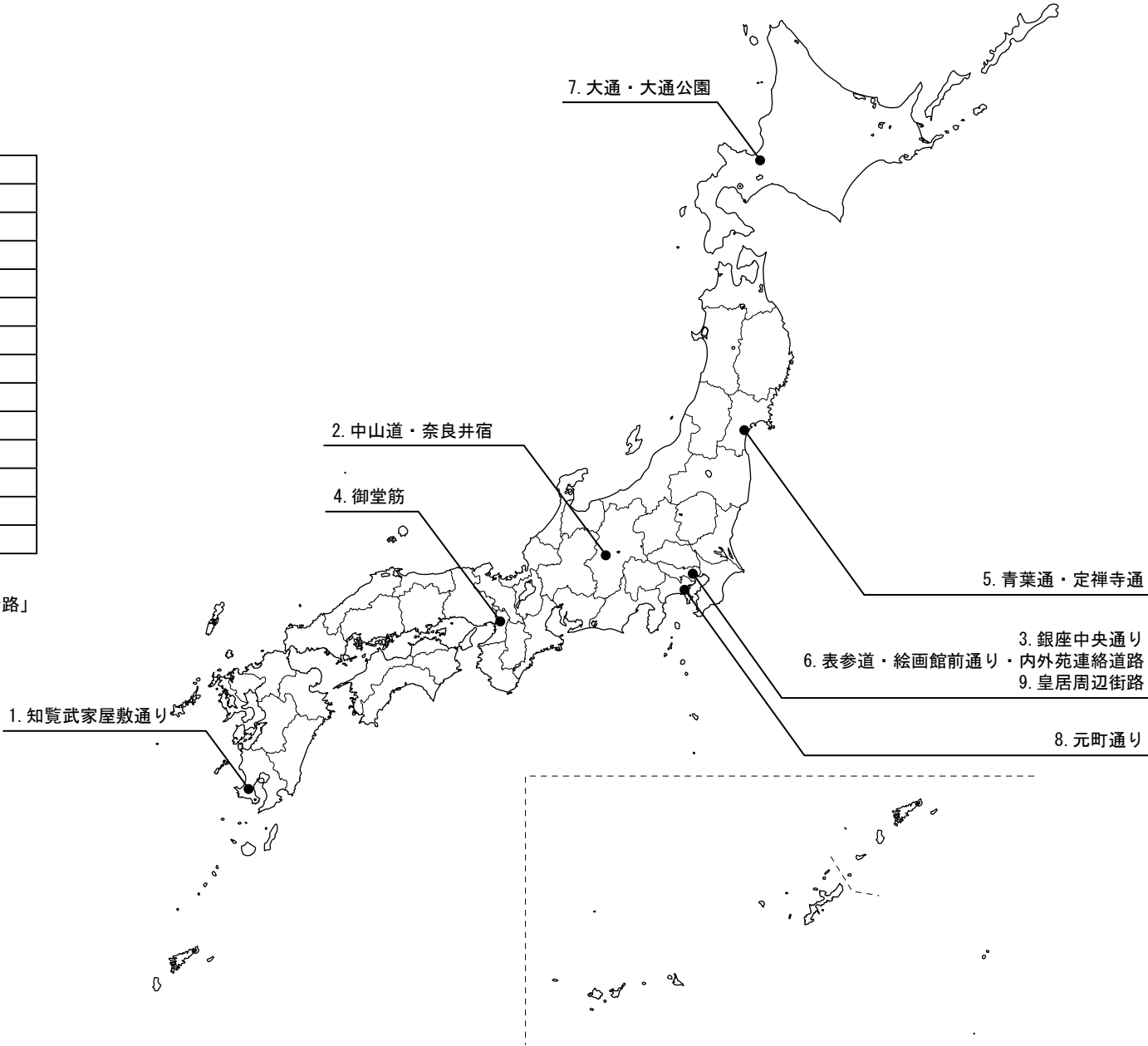
目 次

事例位置図【街路編】	001
1. 知覧武家屋敷通り	
／武家屋敷の特徴的な雰囲気を維持・継承している街路	002
2. 中山道・奈良井宿	
／近世の街並みを日常的な生活の中で維持・継承している街路	006
3. 銀座中央通り	
／自主ルールにより格調を高めている先進的な近代街路	008
4. 御堂筋／先見的な設計思想と制度により都市の骨格を形成した街路	010
5. 青葉通・定禅寺通	
／緑豊かな並木により杜の都のイメージを象徴したプロムナード	014
6. 絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路	
／欧州の都市デザインを取り入れた近代的都市空間	016
7. 大通・大通公園	
／街路と公園を融合した都市の主軸となるオープンスペース	020
8. 元町通り	
／沿道建物と街路を一体で計画・実現したショッピングストリート	022
9. 皇居周辺街路／印象深い歴史的な水景を取込んでデザインした歩道	026
10. 水辺の街路／潤いと親しみを感じさせる水景と一体化した空間	030
11. 坂道／勾配の変化がもたらす情緒ある空間	034
12. 歩行者系街路／賑わいや回遊性を演出するヒューマンスケールの空間	036
13. オープンカフェ／街の活性化を図る身近で効果的なオープンスペース	038
参考文献リスト	040
図版出典リスト	041

事例位置図【街路編】

No.	事例対象
1	知覧武家屋敷通り
2	中山道・奈良井宿
3	銀座中央通り
4	御堂筋
5	青葉通・定禅寺通
6	絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路
7	大通・大通公園
8	元町通り
9	皇居周辺街路
10	水辺の街路
11	坂道
12	歩行者系街路
13	オープンカフェ

コラム的にまとめた「水辺の街路」「坂道」「歩行者系街路」「オープンカフェ」は、後に並べることとした。





【概要】

江戸時代、城下町などの街割りでは、屋敷の通りに面する部分は「表」として位置づけられ、裏手は畑などとしていた。知覧もその例外ではなく、通りと屋敷の前庭が表の表情をもつものとなっている。

今でも、当時からの名残がある街区形態や沿道の街並みが健在であり、生垣、石垣とその内側の庭木などによって特徴付けられる街路景観は、魅力的な空間を形成している。

【景観の特長】

（１）山当て

通りの線形は、一般的に城下町で行われていた山当てによって基軸が決められたと思われ、同時に城下町一般のつくりにもみられる見通しのきかない屈曲した道路となっている。結果として山が借景となり、変化あるシーケンス景観となっている。

（２）民地の景観要素

沿道の石垣や生垣、庭木、瓦屋根などが街区で統一感をもって連なるため、民地側の景観要素によって美しい街路が形成されている。

（３）舗装、構造物

舗装は往時の雰囲気をとどめるグレー系の色とされ、道路構造物は極力除き、必要最小限の構造物も目立たない配慮がなされている。

また電線類や駐車場は建物の裏側に設置され、街路側に露出しない配慮がなされている。

（４）交通処理

武家屋敷通りの北側に並行する県道を整備することによって、車の乗り入れを最小限にしている。

【沿革】

江戸時代

18代領主・島津久峯ひさみねの時代、（1760年頃）、麓川ふもとがわの南に東西に延びる本馬場通り（旧鹿兒島街道）を中心に武家屋敷街が形成される

昭和56(1981)年

武家屋敷通りと亀甲城跡を含む18.6haが国の「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される
同年度から保存事業が開始され、主に石垣の修理・復旧工事を実施

昭和59(1984)年

武家屋敷通り（本馬場通り）においてグレー系の舗装を整備

【諸元】

路線名：町道武家屋敷通り線

所在地：鹿児島県川辺郡知覧町

延長：約0.8km

幅員：約4m

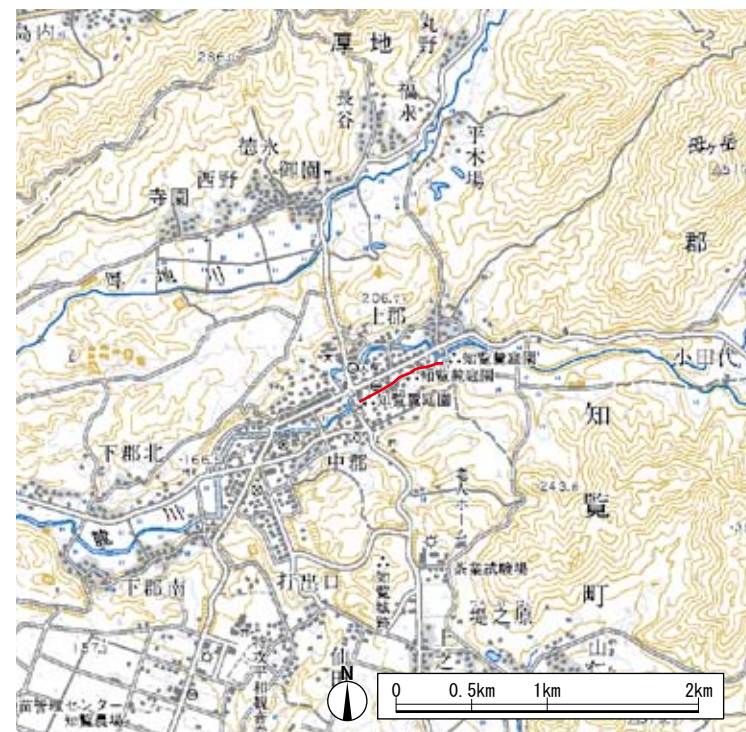
舗装：脱色アスファルト舗装（グレー系）

管理者：知覧町



「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される以前の様子

上：昭和49年当時
石垣が崩れている箇所も見られる。
下：昭和54年当時
電柱、電線が残っている。



位置図

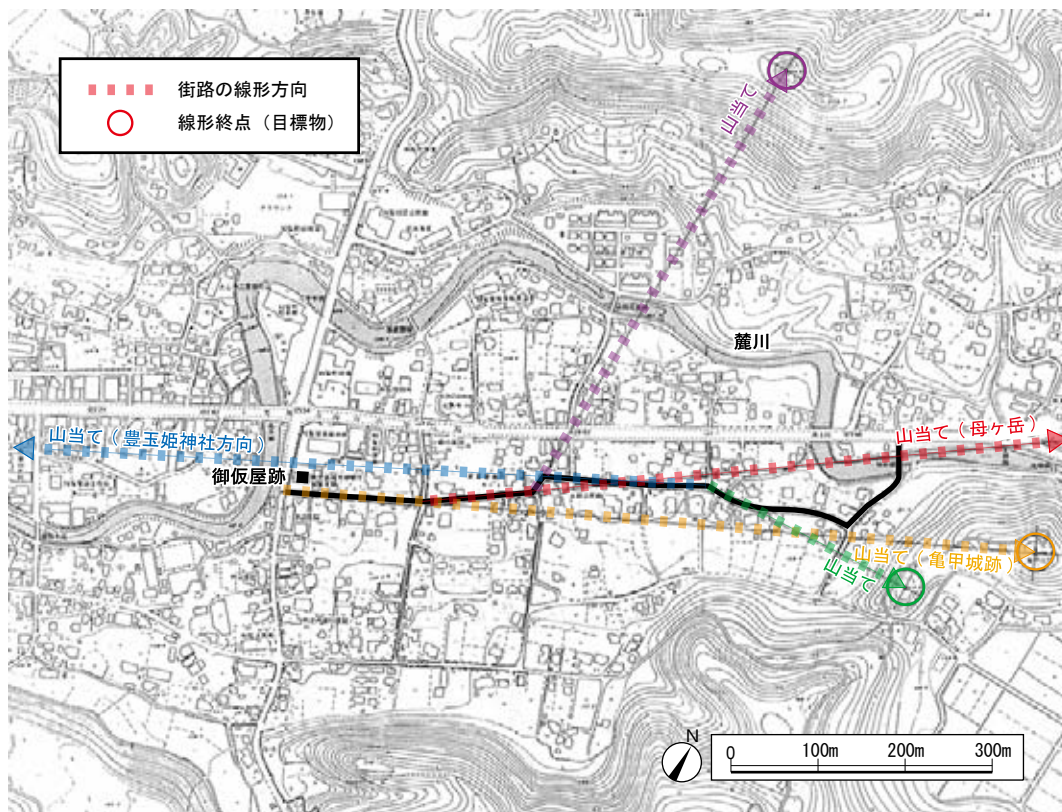
【街路の線形】

知覧は南に山、東には亀甲城、北と西には麓川が天然の外堀として位置する地形条件となっている。そして、知覧領主の居宅である御飯屋を中心に、麓という武家の街並みが形成された。

武家屋敷通りの主要な線形は麓川と山に囲まれた平坦地をほ

ぼ2分する位置に配置されている。これは均等な街区割りや亀甲城からの監視を行いやすくするためとも言われている。主要な街路線形をそのように設定しつつも、微妙な線形の変化や三叉路を多用しているのは、戦術的な配慮と考えられる。

また、武家屋敷通りおよび交差小路の線形は、周辺の山や頂に向かっており、常に目標物を見つけられる状況にある。これは県内の他の麓でも見られる現象であり、街づくりのための大切な指標であったと考えられる。



武家屋敷通り上に見える母ヶ岳 各街路上に見える山当てされた山々は空間を特徴づける景観要素ともなっている。



三叉路 見通しのきかない道路線形や三叉路を多用しているが、その結果、変化のある街路となっている。

【街路の内外景観】

通りの両端には石垣があり、その上にチャノキなどの低い生垣、さらにイヌマキなどの高い生垣が整備されている。それらが通りに沿って連続し、街並みに一体感があるのが知覧武家屋敷通りの特徴である。また石垣や生垣は、民地への部外者の侵入や通りからの視線を妨げる効果があり、それらで垂直に縁取られ引締った街路空間からは武士の尊厳さが感じとれる。

屋敷内景観は、引き締まった街路内景観に対して、格調を保ちつつも変化に富んだ優しい雰囲気となっている。これは、隣接する家屋等を適度に遮蔽し、遠景の風景等を取り込む効果がある曲線状の高生垣や、庭園内のランダムな高木植栽と緩やかな曲線の低木刈込み等によるものである。

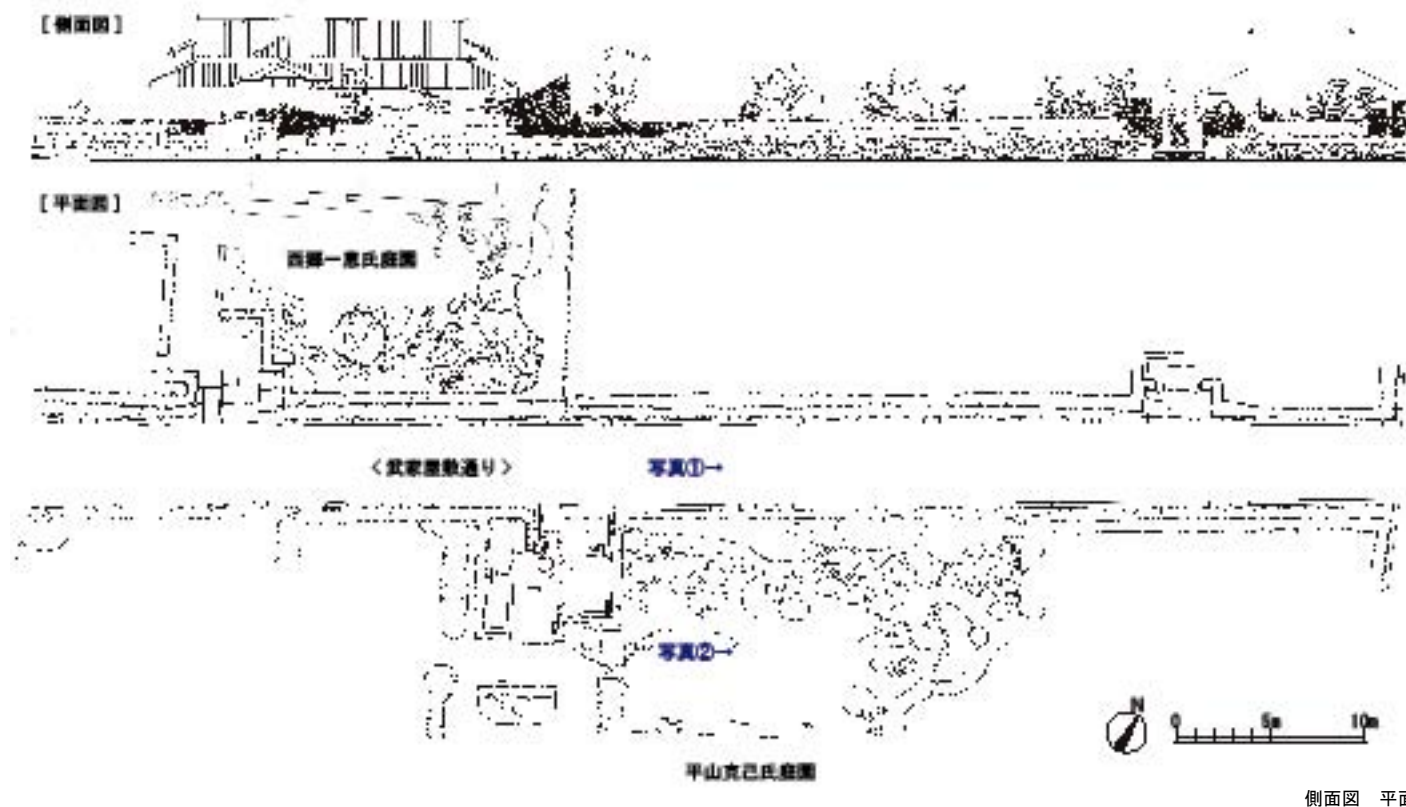


①

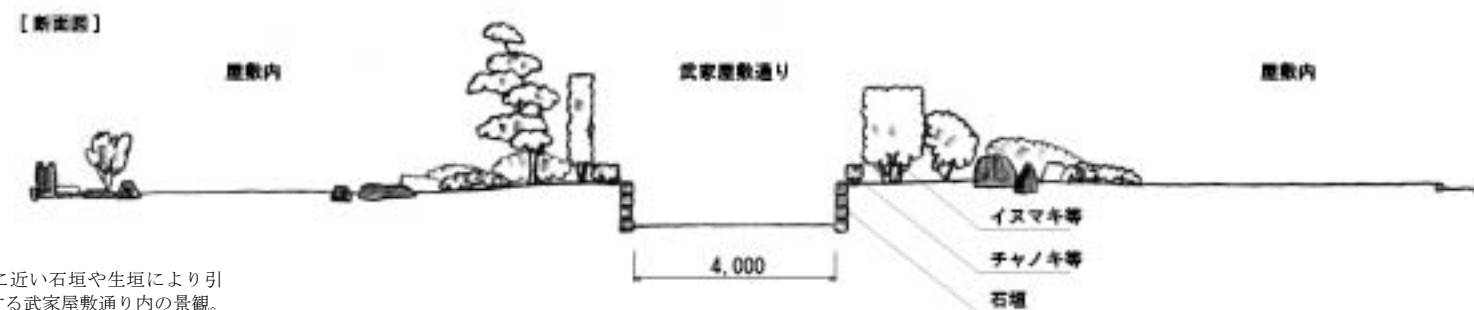


②

写真①：垂直に近い石垣や生垣により引締った感じのする武家屋敷通り内の景観。
写真②：曲線状の生垣を多用することで主屋側からは柔らかで優しい印象を受ける（遠方の借景の山は母ヶ岳）。



側面図 平面図



S=1/150 断面図

【維持管理】

武家屋敷通り沿いの民地内の建造物等は、「知覧町伝統的建造物群保存地区保存条例」で原則現況のまま保存・復元することが規定されている。建築物に至っては復旧の際は色や材質等が定められている他、経費の助成措置が施される。しかし、生垣や庭園は現況の保存に努めるまでで、管理費用の助成はなく、所有者の自己負担により維持されている。この武家屋敷の風景は、民地側の理解と努力によって維持されている。



生垣等、民地側の理解と努力により維持されている街路景観

【電柱・看板】

街路灯は生垣内に設置され、電柱・電線類は武家屋敷通りに交差する小路沿いの家屋裏手に配置されている。

店舗や観光案内等の看板は極力目立たせない配慮がされ、営業時間外に看板をしまうことができるように、取り外し可能なものが多い。

さらに駐車場は、建物裏側に配置するなど、武家屋敷通り側に景観阻害要因となる施設が露出しないように配慮している。



移設された電柱（手前が武家屋敷通り）

【舗装】

舗装は、正月に鹿児島から領主が帰る際、道に白砂を撒いて清める習慣があったこと、また、地域の基盤が「シラス」であることなどから、グレー系脱色アスファルト舗装としている。

道路排水は集水桝にて行うことにより、道路路上に出現する構造物は可能な限り少なくしている。また、桝蓋にも同様な舗装を行うことにより、簡素で目立たないものとしている。



グレー系脱色アスファルト舗装 桝蓋等は道路路上に出現するものを極力少なくするとともに舗装との一体感を持たせている。



標準横断面図

中山道・奈良井宿

ならいじゆく

／近世の街並みを日常的な生活の中で維持・継承している街路



【沿革】

- 江戸期(1847)年 奈良井宿大火により奈良井宿は全焼し、現在の街並みはそれ以降に形成
- 昭和 44(1969)年 「中村家」の川崎市日本民家園への移築問題発生
- 昭和 46(1971)年 奈良井宿保存会設立
- 昭和 49(1974)年 奈良井宿での「中村家」復原工事完成
- 昭和 53(1978)年 「榑川村伝統的建造物群保存地区保存条例」制定
「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される
保存修理修景事業および保存防災事業開始
- 昭和 63(1988)年 電柱移設事業開始
- 平成 2(1990)年 街並みにあわせた街路灯の設置
- 平成 4(1992)年 自販機・看板・広告類の撤去・木目クロス貼り
- 平成 9(1997)年 平成9年度修理修景事業

【諸元】

路線名：長野県道 258 号奈良井
停車場線 (旧中山道)

所在地：長野県塩尻市
(旧榑川村)

延長：約 1km

幅員：約 1 間 5 尺～3 間 5 尺
(約 3.3 m～7.0 m)

車線数：1 車線対面
(一般車乗り入れ禁止)

管理者：長野県塩尻市



祭礼時のにぎわい



典型的な奈良井の建築様式 手前は、その移築問題が奈良井保存の契機となった「中村邸」

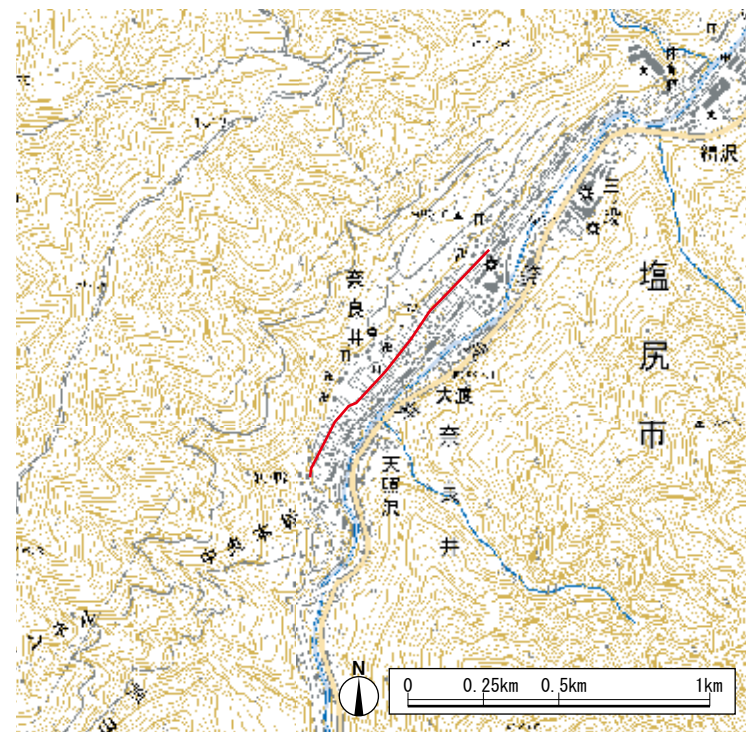
【概要】

中山道の奈良井宿は、山と川に細長く囲まれた街道沿いに開かれた宿場町であり、現在の街並みは火災後再建された江戸末期～明治時代のもので約 1km の区間にわたり残されている。建て替え後の家屋も、ファサードは当時の様式を参考に復元されており、日常的な生活を営みながら、昔ながらの町並みが保全・活用されていることが大きな特徴である。

昭和 44 年に、奈良井宿内でも近世の民家として高い評価を

受けていた「中村邸」を川崎市の日本民家園へ移築することになった。しかし「中村邸」は、奈良井の地にあるとその存在価値であるとする意見が村の中で支配的であり、奈良井での保存が決定した。

その後、街並みが昭和 53 年に「重要伝統的建造物群保存地区」に選定され、それ以降も電柱・電線の建物裏側への移設、看板・広告類の撤去等、官民が共同して景観保全を図っている。



位置図

【街並みの歴史】

奈良井宿は16世紀には形成されたと推察されており、近世では慶長7（1602）年に徳川家康が中山道六十七次を定め、宿場町が成立したことが知られている。記録上では20回を越える火災を経験し、特に弘化4（1847）年12月の奈良井宿大火では全焼している。現在の街並みはそれ以降に形成されたものである。

【街並み保存の背景】

一般に、伝統的な街並みが失われる理由として、①火災、②鉄道整備（街の空洞化により消失）、③道路の整備（拡幅により消失）、④建物の老朽化（立て替えにより消失）⑤人口流出に伴う過疎化、などが挙げられる。奈良井の場合は、1)定住率が高い（人口の7割以上が明治前より定住し、地域への愛着が高

い）、2) 鉄道、国道が旧街道を迂回、3) 町を愛する住民の存在、4) 外部の人や組織にプロデュースを任せず、日常的な生活をしてきた、身の丈に合った街づくりをしてきた、などの幸運な条件が重なったことによって保存されてきた。

【街並み形成の手法】

奈良井では、昭和53年度から平成9年度の間までに、国庫・県費補助事業により、210件の修理（建物全体）、138件の修景（表層のみ）を行っている。

電柱は昭和63年に建物の裏側に移設させ、あたかも無電柱化を図ったような景観を実現している。また、自動販売機のクロス貼り、郵便ポストの自作など、

手づくりの街づくりも行われている。



平面図



上町(幅員約2間4尺～3間 正面に鍵の手)



中町(幅員約1間5尺～3間5尺)



下町(幅員約1間5尺～2間半)



横丁の景観 (建物側面は新しい。)



JR沿いの建物裏に移設電柱

銀座中央通り／自主ルールにより格調を高めている先進的な近代街路



【沿革】

江戸期

60 間（京間約 120 m）を一边とする正方形街区を整然と配置（この基本形状を現在まで踏襲）
明治 5 年の銀座の大火を受け、不燃化を目的に銀座煉瓦街が建設され、幅員 15 間（江戸間約 27.3 m、車道 8 間、歩道 3.5 間）の街路が完成し、街路樹にマツ、サクラ、カエデをランダムに植栽

明治 10(1877) 年

街路樹にシダレヤナギを列植

明治 15(1882) 年

鉄道馬車布設。明治 36 年に市街電車布設

大正 10(1921) 年

路面改良工事により歩道幅を約 5.5 m に縮小し、街路樹をイチョウに植え替え

昭和 7(1932) 年

街路樹を再びヤナギに植え替え

昭和 43(1968) 年

都電を撤去。改修工事により歩道幅員を当初の約 6.3 m とし、鉄道敷石を再利用した御影石で舗装共同溝整備のため街路樹のヤナギは撤去

平成 10(1998) 年

建築物の円滑な更新を行うために「銀座ルール」と呼ばれる独自の建築ルールを定め、壁面位置の制限や容積率を緩和し、銀座中央通り沿いの建物最高高さを 56 m と取り決める

平成 18(2006) 年

屋上工作物を含む建築物全体の最高高さ制限の設定など、銀座ルールを見直し

【概要】

明治 6 年の煉瓦街建設に伴い、銀座中央通りは幅員 15 間の街路として完成した。この頃より日本を代表する先進的な通りとして認識され始め、次第に街づくりに対する地元の意識も高まっていく。

近年、沿道建築物の円滑な更新を行うために、地域と行政が一体となって銀座らしい街づくりのための独自の建築ルールである「銀座ルール」を設定・更新し、街並み景観に配慮している。

【諸元】

路線名：国道 15 号

所在地：東京都中央区

延長：約 1 km

幅員：15 間（約 27.3 m）

車線数：4 車線

煉瓦街設計者：

トーマス・J・ウォートルス

管理者：関東地方整備局

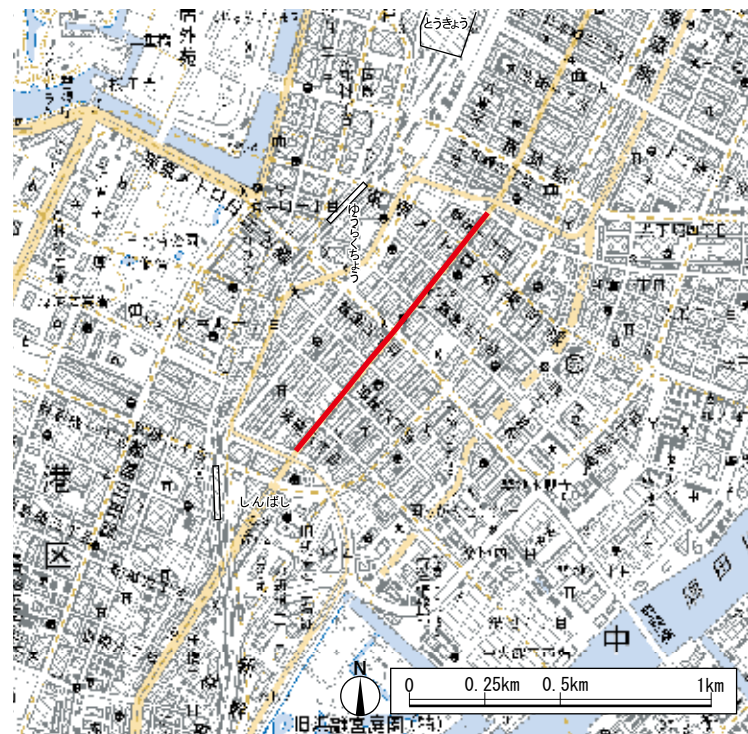
東京国道事務所



鉄道馬車（明治 30 年代）



市街電車（明治 40 年代）



位置図

【街区構造】

銀座の街割りは、直線的な銀座中央通りに対し、それに直行する道路が等間隔で規則的に配置されている。この骨格は京都で発展した街割りを基本にして、江戸時代初期にはすでに完成している。

煉瓦街建設時に新たな街路構成が計画されたが、土地取得に行き詰り、結果的には歩くことを前提としたヒューマンな空間スケールが現在においても継承されている。そのため、今も街歩きに適した、わかりやすい街となっている。

【銀座煉瓦街時代】

銀座煉瓦街は、江戸時代までの瓦や板等で葺いた木造や土蔵から成る都市景観を一変させた。

次第に、地理的な利便性が高いこと、煉瓦建築が印刷機のある新聞社のオフィスに適すること、日本最初の西欧風街並みである銀座に社屋を置くことが新聞社の宣伝にもなることなどから、多くの新聞社が銀座に集まり、銀座の名は文明開化のシンボルとして全国に広められた。こうして銀座は日本を代表する格調ある街路として認識されていく。

【昭和 43 年改修】

都電銀座線の廃止に伴い、銀座中央通りの改修が行われた。

このとき、歩道の舗装には都電の軌道敷石を利用することが考えられたが、再利用とはいえず多額の費用を必要とした。それに対し、地元の銀座通連合会は、歩道を敷石舗装とするための追加費用（5千万円）の負担を申し出た。その結果、質の高い敷石による歩道の整備が実現することになった。

この頃すでに、街づくりに対する地元の意識は極めて高く、また、実行力があつた。

【銀座ルール】

平成 10 年、風格ある落ち着いた街の継承と商業地域としての質の向上を図るため、地区計画の「銀座ルール」を条例化し、銀座中央通りの建物高さを最大 56 m、壁面後退を 20 cm と定めた。

その後、都市再生法に基づく大規模開発が提案されたことから、平成 18 年、新たな「銀座ルール」により、銀座中央通りは改めて建物高さを最大 56 m とし、屋上工作物を設置する場合は建物の高さ制限プラス 10 m を上限とすることなどを定めた。

また、大規模開発の提案があつた際には地元主体でその対応を協議し、行政に提案を行うなど、銀座が日本を代表する最先端の場所であるという自負もあり、こうした地元の意識の高さが街並みの質を高めることにつながっている。



新しい銀座ルールの一例

現在の街区

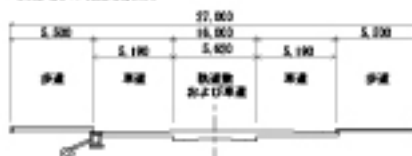


江戸寛永年間（1624-43 年）の街区

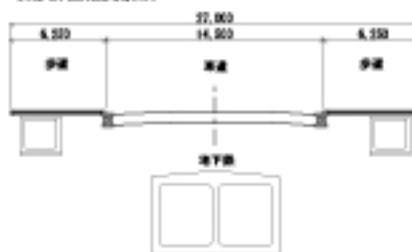


寛永年間（1624-43 年）の街区
寛永年間（1624-43 年）の金所地（未利用地）

改修前の幅員構成



改修計画幅員構成



S=1/500 昭和 43 年改修工事前後の標準断面
※銀座中央通りの幅員は、現在、約 27.1 m ～ 約 27.4 m（15 間 ≒ 27.3 m）であるが、一般に標準断面を 27.0 m として表している。



現在の銀座中央通り

銀座の街区の様子

御堂筋／先見的な設計思想と制度により都市の骨格を形成した街路



【沿革】

- 16 世紀末 大阪城築城とほぼ同時期に現在の御堂筋周辺の開発が始まり、42 間の正方形街区と幅員 4 間 3 分の東西の「通り」、同 3 間 3 分の南北の「筋」（御堂筋も当初は 3 間 3 分（約 6 m）の幅員）による市街地を形成（この基本的な形を現在まで踏襲）
- 大正 7 (1918) 年 大阪市に都市改良計画調査会が設置され、翌 8 年に 1 ～ 5 等の市内道路交通網を計画。御堂筋を唯一の 1 等道路として定義
- 大正 10 (1921) 年 特に緊急を要する路線が第 1 次都市計画事業として事業化され、御堂筋も幅員 24 間（約 43.6 m）の街路として建設計画が始動
- 大正 15 (1926) 年 地下鉄が計画決定され、御堂筋の工事の進行に合わせて施工されることとなり、10 月 22 日に着工、昭和 12 年に竣工
- 昭和 45 (1970) 年 南行き一方通行とし、大型車通行を禁止
- 昭和 57 (1982) 年 梅田新道交差点から大江橋北詰交差点までの延長 330 m について歩道拡幅による御堂筋プロムナードが完成
- 昭和 58 (1983) 年 御堂筋における最大規模のイベントである「御堂筋パレード」開始

- 平成 7 (1995) 年 「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」が定められ、壁面後退を 4 m としたうえで、百尺（約 30 m）制限のあったビルの高さを 50 m に緩和
- 平成 17 (2005) 年 道路インフラ整備の先見性により、「土木学会選奨土木遺産」に認定
- 平成 19 (2007) 年 地下鉄・淀屋橋駅と本町駅付近に限り、1 階を公共空間などとするを条件に、最高 140 m まで高層化することを認可

【概要】

御堂筋は「本市最高の機能を達成すべきものであり、大阪の中心街路たるに恥じざる幅員と体裁を備える」という、大正 15 年当時の関市長の先見的な計画思想により、梅田地区（キタ）と難波地区（ミナミ）の両拠点を結ぶ幅員 24 間という空前規模の街路が誕生したものである。

受益者負担金制度により事業費の一部を地元が負担したことや地下鉄建設（御堂筋線）と電線地中化工事を同時に行ったことなど、当時としては先進的な方法により事業が進められた。

【土木遺産】

平成 17 年度土木学会選奨土木遺産として御堂筋が認定された。「第一次都市計画事業で造られた大阪の都市軸である御堂筋は、道路インフラ整備の優れたプロトタイプとして位置づけられるため」とされ、御堂筋の先見性が認められたものである。

【諸元】

- 路線名：国道 25 号
国道 176 号
- 所在地：大阪府大阪市
- 延長：4.15 km
- 幅員：24 間（約 43.6 m）
- 車線数：6 車線
- 計画者：関 一（当時大阪市長）
- 完成年：昭和 12（1937）年
- 管理者：国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所



位置図

【御堂筋の計画】

明治22年、東海道線が開通し、大阪駅が大阪の玄関となり、大阪商業の中心である船場やその南側の島の内地区を結ぶ南北交通の必要性が高まった。明治22年の「市区道路改正案」では、今の御堂筋に幅員15間（約27.3m）の構想を描いていたが、財政難のため事業化には至らず、大正15年の拡張工事着手まで16世紀末の街路幅が継承されることになった。

大正15年からの拡張工事により、御堂筋はキタとミナミを貫く都市の骨格軸としての機能を果たすものとなったが、事業開始当初は24間（約43.6m）という破格の幅員に対して、「街の真ん中に飛行場をつくる気か」とも言われた。それに対し、関市長は何度も市民に対して理想を説き、経済・街の発展にどれだけ意味のあることを伝え、御堂筋開通に力を注いだと言われる。

【受益者負担金制度】

御堂筋の整備はこれまでに例を見ない大事業であり、膨大な工事費用を要した。また、幅員の拡張により多くの立ち退き料が必要となった。当初は国からの援助を期待していたが、世界恐慌や関東大震災の影響を受け、十分な予算を得られなかった。

そのため、「受益者負担金制度」という新しい制度を考え出し、御堂筋が通ることにより沿道の商家がどれだけ利益を上げるかを計算して、その額に応じて税金を徴収することにした。当然、沿道の市民からは猛反対を受けたが、最終的には御堂筋の総事業費の3分の1が、市民の負担によってまかなわれた。



拡張前の御堂筋



拡張工事後の様子



完成当時の御堂筋



道頓堀川付近の拡張図面 旧御堂筋と比較して大きく幅員が広がっており、相当数の立ち退きが発生したことが見てとれる。

【横断構成】

御堂筋は、当初、車道内に2列の植栽帯を設け、その中央を高速車道に、また、植栽帯と歩道間の車道を緩速車道とし、交通の円滑な流れと交通事故の防止を考慮した対面通行の断面構成であった。

その後、交通量の増加によって幹線道路の混雑は激しくなり、また、大阪万博の交通対策の一

環として昭和45年より一方通行となり、同時に大型車を通行禁止とした。

ゆとりのある横断構成から生まれた車道部および歩道部の植栽帯は、一部を除き基本的に4列の並木を構成し、現在ではそれが大阪を代表する美しい景観として市の指定文化財になっている。

【建物高さ制限】

大正8年、市街地建築物法・都市計画法が制定され、住居地域以外では建物高さが100尺(約30m)以内と定められた。

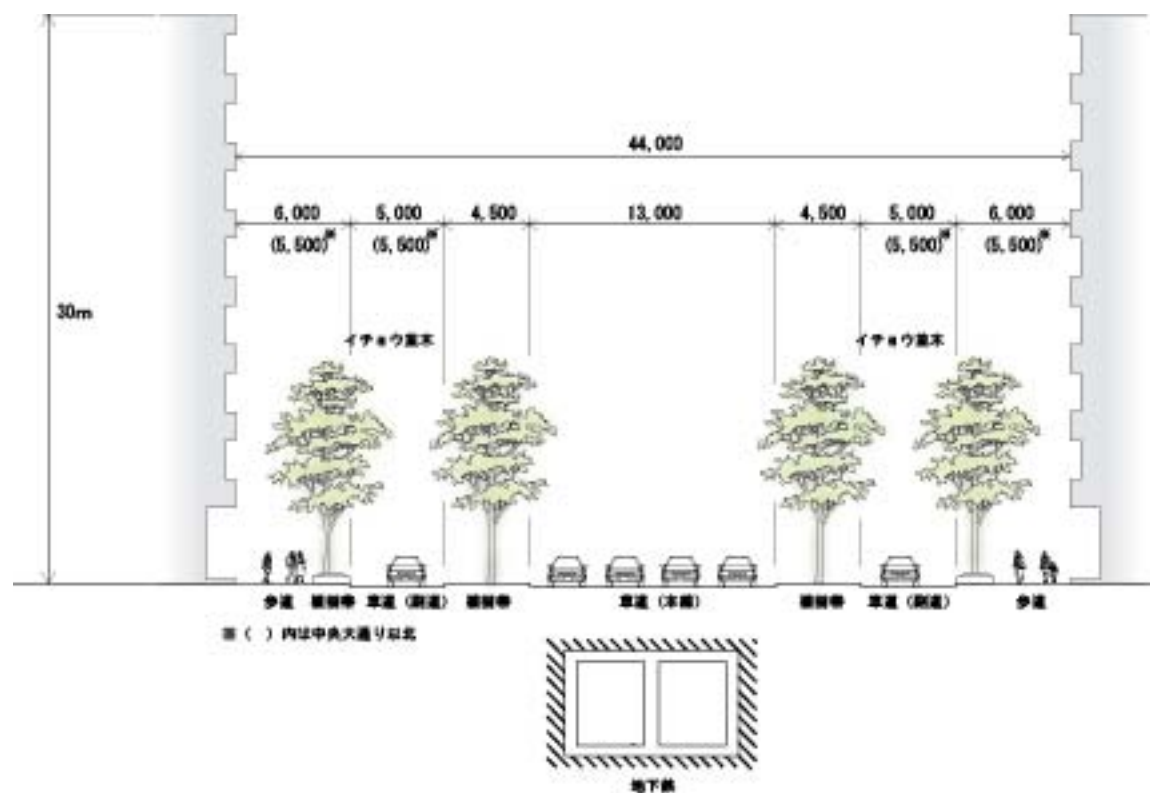
昭和44年に都心部に容積地区が指定され、それまでの絶対高さ制限が廃止されたが、「御堂筋の景観保持に関する建築指導方針」の制定により御堂筋の行政指導が開始された。昭和48年に

は大阪市全域に新用途地域を指定し、建築物の絶対高さ制限を廃止したが、御堂筋の建築指導方針に基づく行政指導は続けられ、御堂筋の建築物高さは30mに揃った景観が維持された。

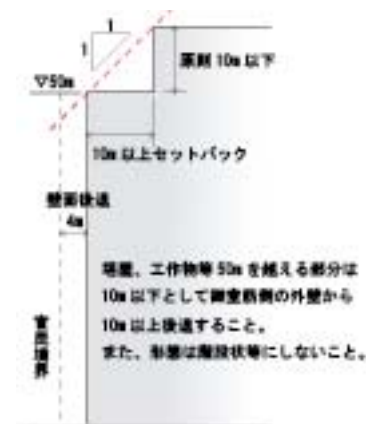
平成7年には、「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」が定められ、壁面後退を4mとしたうえで、外壁の高

さを50mに緩和することとなった。

平成19年には、国の都市再生特別地区に指定され、「にぎわい拠点ゾーン」と定めた淀屋橋駅と本町駅付近に限り、地権者からの要請があれば最高140mまで高層化することを認めた。ただし街のにぎわい創出に貢献できるように、ビルの1階は公共空間や市民の憩いの場として開放することを求めるものとした。



S=1/400 建物高さ100尺制限時の断面
※御堂筋は、現在、総幅員44.0mを標準断面としている。



平成7年の「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」によるセットバックと高さ制限の緩和のイメージ
平成19年より、本町駅付近などにおいて最高140mの高さの建築も可能となった。



高さ制限に基づいた街並み 建築物高さが揃った部分は風格ある街並みを形成している。

【植栽】

御堂筋の工事が行われていた当時は、街路樹の主流はプラタナスであった。街路樹選定会議の中でも、プラタナス並木とする意見が多数を占めた。しかし、当時の大阪市職員であった伊東調査主任、椎原公園課長の2人が、「イチョウは姿に風格があり、夏は深い木陰をつくり、秋になると葉が散ってゆく。季節感のとぼしい都会にこそ、こんな季節感をただよわせてくれる樹木が必要である」、さらには「プラタナスは西欧にもあるが、イチョウは東洋の特産だか

ら、外人にも珍しがられるに違いない。国際都市を目指す大阪にはイチョウがふさわしい」と主張し、イチョウ並木とすることを積極的に推した。結果的には、大江橋以北がプラタナス、大江橋から淀屋橋までは街路樹がなく、淀屋橋以南がイチョウとなった。

御堂筋のイチョウは雌株であり、ギンナンが実る。このギンナン拾いは、戦時中の乏しい食料を少しでも補うものとなり、また、戦後は季節の風物詩となっていった。

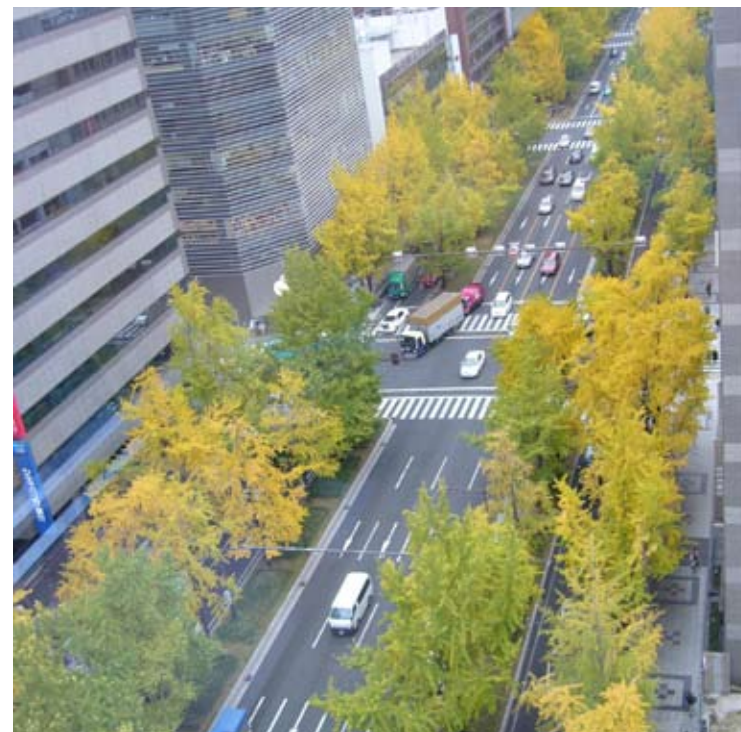
現在では、御堂筋といえば第一にイチョウ並木が連想されるほど、イチョウ並木は御堂筋の象徴となっている。



副道部



車道（本線）



秋の黄葉

青葉通・定禅寺通

じょうぜんじ

／緑豊かな並木により杜の都のイメージを象徴したプロムナード



青葉通



定禅寺通

【沿革】

- 慶長 5 (1600) 年 伊達政宗が城下町を整備
慶長 6 (1601) 年 城の鬼門封じのため定禅寺を開基（門前町が現在の定禅寺通りの基となる）
明治 37 (1904) 年 仙台城天守台が初めて一般開放（このころから「杜の都」といわれ始める）
昭和 20 (1945) 年 仙台市街が空襲により被害
昭和 21 (1946) 年 仙台市の戦災復興計画を作成
昭和 25 (1950) 年 市内の道路整備に着手
（青葉通のケヤキは昭和 25 ～ 41 年にかけて、定禅寺通は昭和 33 年頃に植栽）
平成 11 (1976) 年 定禅寺通シンボルロード事業を実施

【諸元】

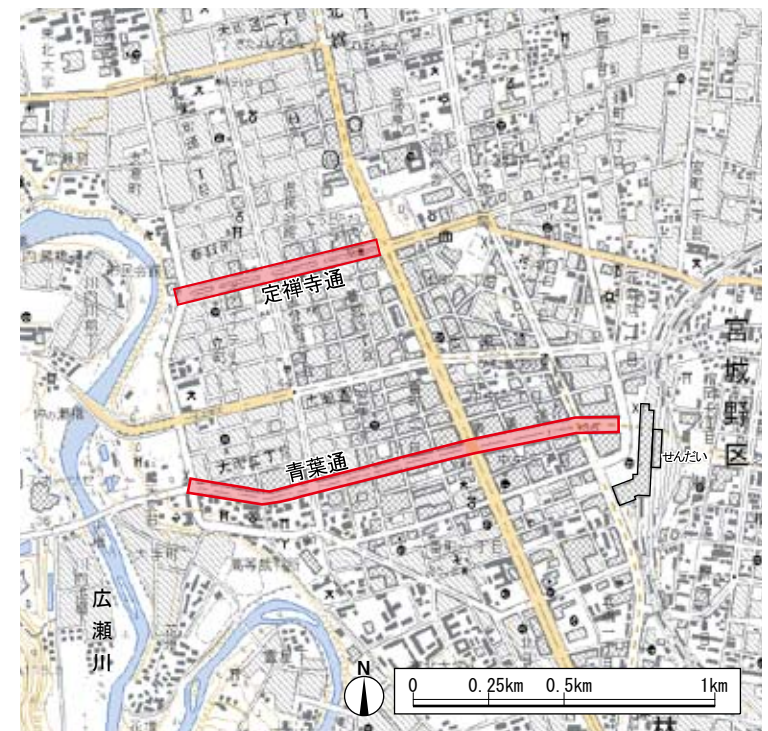
- 所在地：宮城県仙台市
管理者：仙台市
設計者：国分 浩（宮城県復興建設課）、津田康吉（仙台市技術都市計画課）、八巻芳夫（仙台市復興局工営課）
（青葉通）
路線名：市道青葉通線
延長：約 1.5km
幅員：36 m、50 m
車線数：6 車線、8 車線
完成年：昭和 26 (1951) 年（定禅寺通）
路線名：市道定禅寺通線
延長：約 0.7km
幅員：46 m
車線数：6 車線
完成年：昭和 32 (1957) 年

【概要】

仙台的街づくりは、伊達政宗による城下町整備に始まる。江戸時代の骨格道路や街割りを継承しながら、明治 20 年には東北本線の開通に伴い街路整備が行われた。第二次大戦後の戦災復興事業では、旧来の狭く入り組んだ街路に対し、戦災経験を生かして防災面の充実を図るため、広幅員の骨格道路を貫通させる整備と緑環境の創出に努め、東北の中心的文化都市づくりを目標とした建設が進められた。

仙台を象徴する「杜の都」という呼称は、明治期に北海道に移住した武士の屋敷跡が鬱蒼とした樹々に覆われ、周囲に緑に恵まれた小高い丘陵が残存していたことによる。そのイメージは市民に広く受け入れられ、街路等の積極的な緑化にも継承されている。戦災復興事業では、幅員 15 間（約 27m）以上の街路を対象として、植樹帯の造成事業が行われ、都市景観の基軸となる緑の帯が確保された。

なかでも、青葉通・定禅寺通は、都市の主軸として「杜の都」を象徴する緑量のあるケヤキを中央分離帯と歩道に植栽している。現在では十分な樹高、樹冠が備わり、利用者に快適な空間を提供している。



位置図 ケヤキ並木整備区間

【青葉通のケヤキ並木】

青葉通のケヤキ並木は昭和 25 年の整備当初から昭和 41 年までに植栽された。当初は両側の歩道のみで植栽であったが、その後、幅員構成の見直しに伴う改良により、中央分離帯にもケヤキが植えられ、現在の 3 列の並木が実現している。やがてこの並木は、定禅寺通の緑とあわせて、「杜の都」のシンボルとなった。

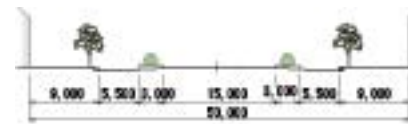
現在の青葉通のケヤキは、ゆとりある植栽帯幅員に支えられて樹冠が十分に成長し、キャノピー効果が得られている。



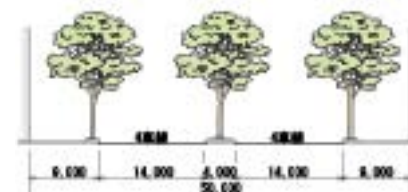
青葉通 平面図

青葉通の横断構成（幅員 50 m 区間） 戦災復興事業で十分な幅員と植樹帯が確保されたことにより、現在の利用形態に合わせて幅員構成を見直して改良するだけで、高い景観効果が得られている。

（竣工時） $S=1/1,000$



（現在） $S=1/1,000$



【定禅寺通のケヤキ並木】

定禅寺通は、青葉城の鬼門に当たる定禅寺へ向かう参道として、古くから整備されてきた直線街路である。

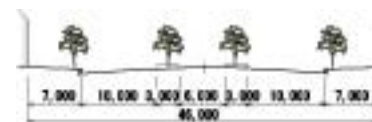
戦災復興事業においては、藩政時代から続いた幅員 12 m の道路を幅員 46 m の道路の中央に緑地帯として残しており、両側の歩道の植栽帯とあわせて 4 列にケヤキ植栽を行っている。それによって、青葉通と同様に、ゆとりある空間に相応しい緑豊かな街路が形成されている。



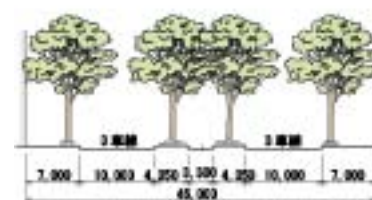
定禅寺通 平面図

定禅寺通の横断構成 戦災復興事業の幅員構成を継承して、道路が都市の緑地帯として十分な効果を発揮している。

（竣工時） $S=1/1,000$



（現在） $S=1/1,000$



絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路／欧州の都市デザインを取り入れた近代的都市空間



絵画館前通り



表参道



内外苑連絡道路

【沿革】

- 大正 4 (1915) 年 明治神宮造営局^{*1} が神宮外苑の造営計画を策定
大正 6 (1917) 年 委員会^{*2} による外苑のマスタープランの策定
奉賛会より明治神宮造営局に造営を委嘱
造営局に外苑課を設置し実施計画を立案
大正 7 (1918) 年 12 月に着工
大正 15 (1926) 年 神宮外苑全体が竣工（途中、関東大震災で中断）
表参道と内外苑連絡道路の参道沿道が風致地区に
指定される
平成 16 (2004) 年 絵画館前通りが「土木学会選奨土木遺産」に認定

^{*1}：内務省の外局として設立

^{*2}：明治神宮奉賛会が任命

【諸元】

（絵画館前通り）

路線名：東京都道 414 号四谷角
筈線

所在地：東京都新宿区・港区

延長：約 0.4km

幅員：39 m (130 尺)

車線数：4 車線

完成年：大正 15 (1926) 年

管理：東京都（区）

（表参道）

路線名：東京都道 413 号赤坂杉
並線

所在地：東京都渋谷区・港区

延長：約 1km

幅員：36.5 m (120 尺)

車線数：6 車線

完成年：大正 9 (1920) 年

管理：東京都（区）

（内外苑連絡道路）

路線名：東京都道 414 号四谷角
筈線

所在地：東京都渋谷区

延長：約 0.8km

幅員：約 36.4 m (120 尺、当初)

車線数：2 車線

完成年：大正 9 (1920) 年

管理：東京都（区）

計画者：藤井真透、川瀬善太郎、
本多静六、本郷高德、
田坂美徳、折下吉延

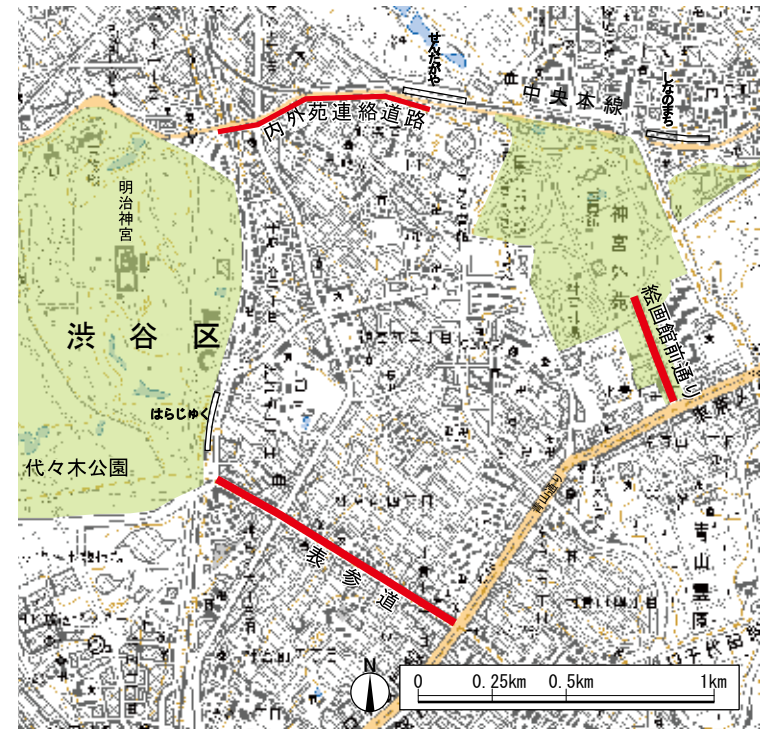
【概要】

加藤清正の旧下屋敷で代々木御料地であった神宮内苑は、現在、明治天皇を祀る明治神宮とその境内地であり、「森厳幽邃たる風致を作ること」を目的に設計され、現在は人工森林となっている。表参道は、この明治神宮の造営に際して整備された街路である。

神宮外苑は、明治天皇を顕彰するための国家的記念事業として建設されたものであり、天皇の一代を描く絵画を納めた聖徳記念絵画館を中心に、そのアプローチとしての並木道が計画され、天皇の業績を偲ぶよすがとしてのスポーツ施設を配置した 48 万㎡の広大な空間が整備された。特に絵画館前通りと呼称される並木道は、欧州の都市デザインの手法に則った大変洒落たものであった。

これらの内苑と外苑を結ぶ内外苑連絡道路は、パークウェイとして計画されたものである。

その後、戦後の改変によって、大都会に潤いと安らぎを与えるオープンスペースは殆ど消滅し、戦前の造営当初の美しい姿をかるうじて伝えているのは、外苑の絵画館通りに見る 4 列のイチョウ並木しかないのが現状である。



位置図 現在の並木整備区間（神宮外苑は竣工時の範囲）

【神宮外苑のマスタープラン】

神宮外苑の風致の基調は芝生であり、周囲に行くに従って濃い植込みの樹林となるようにデザインされている。青山口正面より4列の植樹帯からなる直線道路が伸び、周回道路に分岐する所に噴水が置かれている。そこから絵画館までの前庭は広大な芝生広場として外苑の中心的な景観を創出している。スポーツ施設は、外苑のランドスケープ上あくまで脇役として捉えられ、公園的な風致景観を阻害しないように外苑西部に配置している。



明治神宮外苑平面図

絵画館前通りのイチョウ並木は、当初の設計では2列であったが、外苑課の技術責任者が欧米から取り入れた新しい知見を反映し、4列に変更された。これは、庭園や社寺境内地を転用したに過ぎないそれまでの日本の公園とは異なり、都市のなかでの公共造園と都市計画との関係の重要性を意識した公園道路（パークウェイ）や公園緑地系統（パークシステム）の考えに基づくものである。

【神宮外苑の敷地】

土木建築工事画報（第1巻第7号）によると、神宮外苑の敷地は、「赤坂区青山喜多町一、二、三、四丁目、三筋町一、二丁目六軒町、四谷区東西信濃町大番町霞丘町に跨り、明治20年4月に練兵場敷地として買収せるもので、明治天皇御在世当時、幾多の観兵式凱旋式をあげさせられたる由緒ある土地で、その後、明治42年10月、大博覧会開設のため、農商務省に於いて代々木練兵場を買収建設してこれと交換したるものである」とある。

【神宮外苑の工事】

神宮外苑の工事は、当時の土木建築の精粋を集めたものであり、全国各地から集められた地方青年団員の奉仕作業が土木工事に大きく貢献している。

(1) 地下埋設物工事

外苑工事に先立っては、水道、下水、電線、ガス管等を全て地下埋設している。工事画報によると「排水系統としては全苑地を地勢上5区に分ち、各々鉄筋コンクリート管を埋設し、苑地及び路面の排水を導きて西方渋谷川に放流せしめている。排水管は内径一尺、一尺五寸、二尺、二尺五寸の四種の鉄筋コンクリート管であって、各々直営を以て製作し、その管径の選定は管径と勾配より考えて排水系統の始点から放水口までの時間を約十分間を要するとし、この間

の極雨量十五ミリ、即ち一時間の換算極量九十ミリを完全に排除し得るを目的とし、管の強度計算は五百封度平方フィートと定めた。渋谷川放出口の流速を緩和して対岸の被害を少なからしむるため、暗渠、ボックスカルバートを築造した。これらの幹線の四千七百間に達している。排水幹線は道路の約中央に埋設し、これに並行に道路の側溝に沿って排水側線として、内径一尺の鉄筋コンクリート管を埋設し、側溝中に所々に設けたる雨水枡を縫うて、人孔に於いて幹線に連絡せしめている」とある。

(2) 工事材料

歩車道の整備に用いた主要骨材は、神奈川県高座郡寒川村明治神宮造営局直営採取場の砂利が用いられている。砕石には、山梨県比都留郡初狩村近ヶ坂御料林の原石を宮内省より受け、砕石機にかけたものを使用している。また、歩車道境の縁石側溝は、塩山花崗岩の縁石を据付け、巾約75cm、勾配1/10でコンクリートガutterを設けている。苑地との境界には、塩山花崗岩を歩道路面より約75mm高く据付けている。さらに、雨水枡は、道路縦断に応じて相応の距離に新案特許の金蓋を取付けるなど、当時として考え得る最良の材料を適所に使用している。



ボックスカルバート築造工事



鉄筋コンクリート管製作工事

【戦後の変貌】

戦後、神宮外苑は次々と改変され、当初の設計理念とは異なる姿に変貌している。

(昭和 20 年 9 月)

- ・進駐軍が神宮外苑各種競技場を接收
- ・米軍将校のスポーツセンターとなりメイジパークと改称
- ・芝生の美しい中央広場は球技場に改変

(昭和 27 年 5 月)

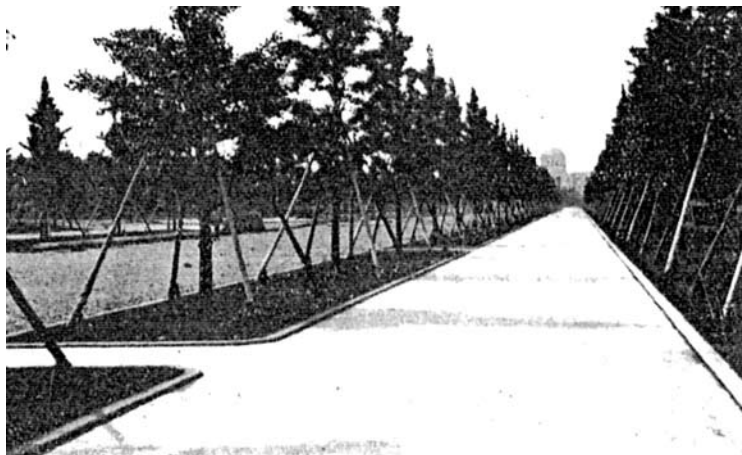
- ・政教分離政策により明治神宮は宗教法人に変革
- ・宗教法人から除外された明治記念館の改築により緑のオープンスペースが消失

(昭和 31 年 12 月)

- ・東京オリンピック開催により陸上競技場を文部省に譲渡
- ・大スタジアム建設に伴い競技場周辺の緑のオープンスペースが消失

(以降～現在)

- ・明治神宮自身によるスポーツ施設建設により緑のオープンスペースが極端に減少
- ・接收解除後も芝生の中央広場は野球場に転用のまま次々と施設を建設し西側のオープンスペースは全て消滅
- ・内外苑連絡通路およびその両側の植栽地を潰して首都高速道路 4 号線を開通
- ・首都高速道路の高架下を有料駐車場及び飲食店に利用



青山口から見た絵画館前通りの東側歩道（整備当初）

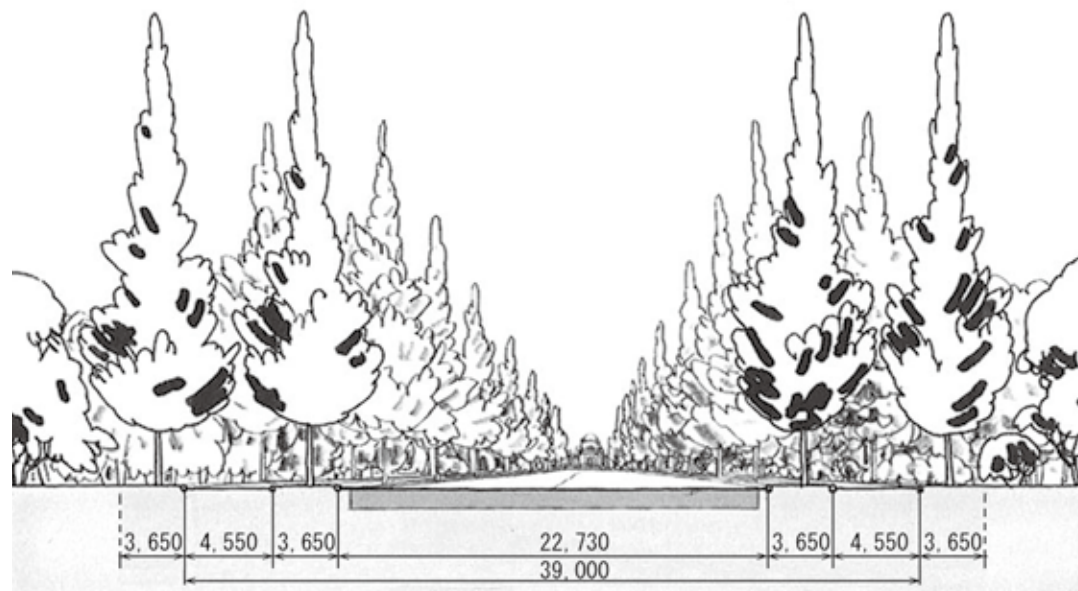
【絵画館前通りのイチョウ並木】

大正 12 年春には、延長 221 間（約 400 m）にわたって内苑で育苗されていたイチョウが移植され、ビスタの効いた並木道が整備された。このとき、遠近法の効果をねらい、絵画館へ向けてイチョウの樹高を少しずつ低くするように植栽を行っている。

【絵画館前通りの横断構成】

横断構成は、車道の両側に幅 2 間（約 3.6 m）の植樹帯を取り、更に幅 2.5 間（約 4.5 m）の歩道が確保されている。また、その外側に各 2 間の植樹帯が加えられ、樹下は芝生とされている。これらの外側には外苑の芝生地が配置されているため、実質的

な並木道の幅はさらに広く、ゆとりのある心地よい緑の空間を創出している。



S=1/400 イチョウ並木の横断構成



四季の変化が美しいイチョウ並木（冬期）



（春期）



（秋期）

【表参道のケヤキ並木】

表参道は、明治神宮に参詣する人々のために広い歩道幅員が確保されており、それに相応しいケヤキ並木の樹冠が道路を覆い、キャノピー効果を発揮している。このことで利用上の快適性が向上すると同時に、沿道要素の景観的な影響が緩和され、道路景観の保全が図られている。

【表参道の横断構成と縦断線形】

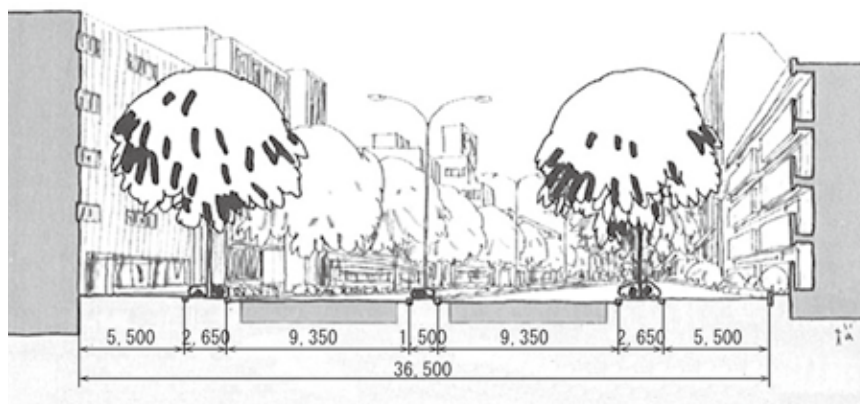
明治神宮への参道として整備された直線道路の空間は、十分なゆとりをもつ横断構成が確保されている。当該道路は、途中で縦に凹のサグが入る地形に立地し、交差道路付近まで下り勾配が続くため、緑量のある並木が連続する景観整備の効果を見通すことができる。



緑陰のある広幅員の歩道



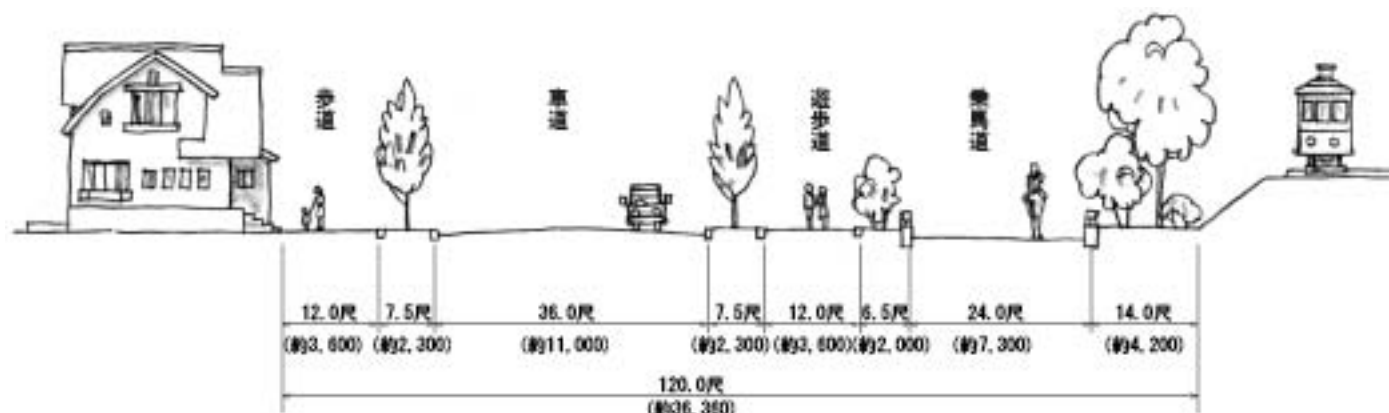
ケヤキ並木の景観効果



S=1/400 ケヤキ並木の横断構成



内外苑連絡道路のイチョウ並木



S=1/300 内外苑連絡道路の横断計画（計画当初）

【内外苑連絡道路の計画】

絵画館前通りが本格的な「アヴェニュー」として設計されると同時に、裏参道である内外苑連絡道路も本格的な「公園道路」として計画された。

当該道路は一般的な道路規格で設計されていたが、大正3年11月の神社奉祀調査会で道路の性格が見直された結果、風致を重視した設計に変更されている。最終的には断面構成を左右対照にせず、街路を南側に寄せ、北側の残余地をプロムナードとした日本初の本格的な公園道路が誕生した。これは、明治神宮の内苑と外苑の景観的な一体性を保つために、十分なゆとりある幅員とそれに相応しい横断構成と、2列のイチョウ並木によって表現されている。

その後、車線拡幅や首都高速道路の建設等に伴い、植栽用地が大幅に減少したが、それでも現在の緑深い姿が残っている。

大通・大通公園／街路と公園を融合した都市の主軸となるオープンスペース



【沿革】

- 明治 2 (1869) 年 開拓判官島義勇が札幌市の土地利用を南北で二つに分け、北を官庁、南を住宅・商業の区域とする計画を立案
- 明治 4 (1871) 年 岩村通俊が計画を見直し、大火の延焼を防ぎ、官地と民地を分ける「火防線」を現在の大通公園の位置に設定
- 明治 9 (1876) 年 大通西三丁目、大通西四丁目に2千坪（約6600㎡）の花壇を整備
- 明治 11 (1878) 年 大通西二丁目・三丁目に第一回農業博覧会会場が設けられ、これ以後各種催しの会場に利用
- 明治 14 (1881) 年 「札幌市街名称改正」で条丁目制が導入され、通りの名を大通と設定
- 明治 42 (1909) 年 造園設計家の長岡安平を招いて逍遙地としての整備（大通公園のはじまりとされる）
- 第二次世界大戦中 市民菜園等利用
- 第二次世界大戦後 進駐軍が教会、野球場やテニスコートを整備
- 昭和 25 (1950) 年 進駐軍撤退後、公園としての整備を再開
- 昭和 55 (1980) 年 都市公園告示（特殊公園）
- 昭和 63 (1988) 年 「大通シンボルロード整備事業」「大通公園再整備事業」により民地側の歩道を4mから6mに拡幅し、電線地中化やファニチャー類を整備
- 平成 5 (1993) 年 イサム・ノグチ作「ブラック・スライド・マントラ」を、西9丁目線を遮断して設置

【諸元】

路線名：市道大通北線
市道大通南線
所在地：北海道札幌市
延長：約1.5km
全幅員：約58間（105.45m）
両側道路部幅員：
20m（車道12m 歩道6m）
公園部幅員：65.45m（78.901㎡）
車線数：6車線
完成年：明治初期に骨格整備
管理者：札幌市



大正7年の頃の大通付近



戦争時の菜園としての活用

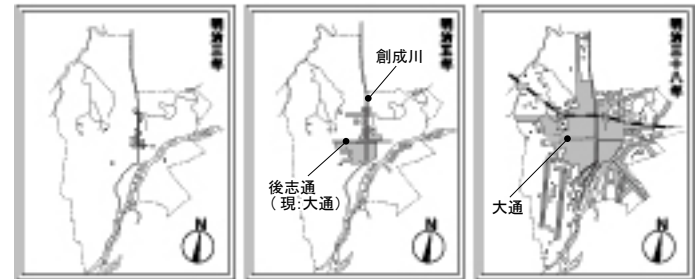


昭和26年頃の街並みと大通

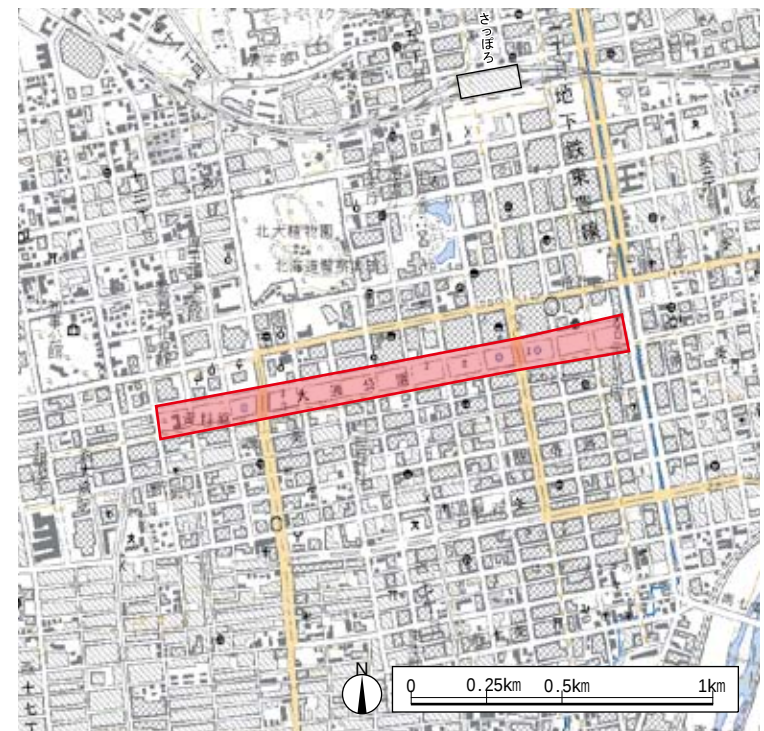
【概要】

明治初期、北の官地と南の民地を分ける「火防線」が整備された。その火防線は、創成川とともに札幌市の都市形成の軸となり、時代背景とともに姿を変え、現在では街路と公園が融合した「大通公園」として都市の骨格を成すオープンスペースへと変貌している。

都市の中心に広大な空間が創出されたことを活用して、それを都市の顔に、さらに、人を集めるインフラ空間としている。



大通、創成川を中心に市街地が拡大してきた様子



位置図

【横断構成】

大通公園は、それぞれ片側3車線、幅員20mの南北道路に挟まれる形で都市公園が位置している。

この敷地は、一時期ごみ捨て場や荒地となっていたが、明治8年頃から空地の有効利用が考えられるようになった。特に戦後は公園として整備され、現在では道路と公園の2面性をもつ都市の基軸として、また、中心市街地の貴重なオープンスペースとして利用されている。

平成初期に実施された街路および公園の再整備事業により、大通の民地側の歩道部は幅員4mから6mに拡幅され、電線地中化やロードヒーディング、統一されたファニチャー類が整備された。あわせて民地側建物のセットバックが実施されるなど、快適で開放的な歩道空間の創出が図られている。

【大通とその隣接地】

大通とその周辺の地区は個性的で魅力ある街並みを形成するため、「都市景観形成地区」や「風致地区」に指定され、沿道建物や屋外広告物について規制・誘導を行っている（右下表参照）。それにより、秩序ある街並み景観が形成されており、大通公園の空間が整然とした沿道建物によって縁取られ、見通しの良い、シンボリックな街路景観を形成している。

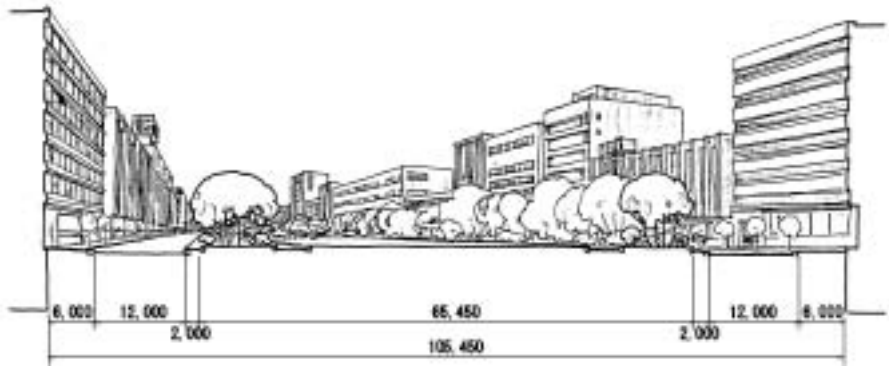
また、都市の中心に軸となるオープンスペースを形成したことは、その景観を活かした街づくり・施設づくりを誘発するものとなっている。「さっぽろテレビ塔」はその代表的なものであり、大通のアイストップとして街の象徴になっており、また、テレビ塔からの眺めは都市を貫く大通の特徴的な景観を認識する装置にもなっている。



アイストップとなっているテレビ塔



テレビ塔からの眺め



S=1/1,000 横断面図

【イベント】

広々とした公園を利用して、「さっぽろ夏まつり」「さっぽろ雪まつり」など、個性豊かなイベントが年間を通じて実施されている。それは中心市街地のオープンスペースを活用することにより、地域活性化や都市のイメージアップにもつながる好例となっている。



さっぽろ夏まつり



さっぽろ雪まつり

建築物	位置	建築物の壁面は、道路境界から後退させるとともに、その後退部分は、歩道と一体感をもったデザイン化や緑化等を行うことにより、憩いとうるおいのあるオープンスペースを確保するよう努める。 壁面後退は、低層部分では3メートル以上とするよう努めるとともに、1階部分のみ後退させる場合の軒高は、3メートル以上とする。
	規模	小規模な敷地に計画する建築物は、隣接する建築物等との共同化を図るよう努める。
	形態	1階部分には、ショーウィンドー・カフェテラス・レストラン等のサービス施設を配置するなど、歩行者に快適さを与えるよう努めるとともに、休日や夜間の景観にも配慮する。 シャッターを配置する場合には、ショーウィンドーの内側に設置するか、又はグリルシャッターを使用するよう努める。 車の出入口は、やむを得ない場合を除き、公園に面して設置しない。
	外壁の色彩	公園や周辺の建築物等との調和を図る。 あたたかみのあるものとし、派手な色彩を大面積で使用しないようにする。
	外壁の材質	汚れにくいものや変色しにくいものなど、美観を保持しやすい材質を使用する。 道路から見える側面も、正面と同様の仕上げとする。
	塔屋・屋上設備等	塔屋・屋上設備等は、道路から見えない位置に配置するよう努める。 道路から見える位置に配置された屋上設備等は、壁面と調和したルーバー等で目かくしをする。
以外の建築物 ・屋外広告物	外構	道路に面したオープンスペースは、植栽を施すとともに、開放的なつくりとなるよう努める。 フェンスや石垣等の外柵類は、道路境界から後退させるとともに、その後退部分は、緑化に努める。
	駐車場	屋外駐車場は、道路側に植栽するなど、景観に配慮する。 車の出入口は、やむを得ない場合を除き、公園に面して設置しない。
	その他	自動販売機類は、公園に面して設置しないよう努める。
屋外広告物	共通	原則として、ビルの名称を表示するものなど、自家用に供するもののみとし、位置・規模・色彩等は、建築物全体のデザインと調和するよう配慮する。 発光を伴うものは、動光等の変化をしないものとする。 色彩は、多色やげばげばしいものを使用しない。
	屋上広告物	原則として、建築物1棟につき1か所とする。 建築物と比べて極端に大きくならないよう、建築物との調和に十分配慮する。
	壁面広告物	必要最小限の数・面積とし、建築物の形態や外壁の色彩等と調和のとれたものとする。 窓面広告物は、ショーウィンドー内を除き、原則として表示しない。
	突出広告物	敷地内にまとめて共同表示するよう努める。
	広告物	文字等の色彩は、派手なものを使用せず、基調となる色を統一するよう努める。

大通地区都市景観形成基準（札幌市 昭和63年）

元町通り / 沿道建物と街路を一体で計画・実現したショッピングストリート



【沿革】

江戸末期

横浜開港の影響を受けた元の横浜村の九十戸を移築して「元町」と命名

明治初期

住民の大半は農漁業者であったが、明治7年頃に山手居留地に外国人が増加。元町通りが山手の住居地と関内の業務地を結ぶ外国人の日常的な通り道となったため、商売を始める者が自然的に発生

大正初期

谷崎潤一郎の小説にある「彼ら（西洋人）を相手に商いをする花屋・洋服屋・婦人帽子屋・西洋家具屋・パン屋・カフェ・キュリオシティショップなどが一杯に並んでいる」エキゾチックな街が形成され、その後、震災、戦災などを経ながらも商店街として継続

昭和 30(1955) 年

横浜市より壁面線後退の指定を受け、商店街の軒下 1.8 メートルのセットバックをほぼ 10 年の歳月をかけて実行し、全国に先駆けたユニークな「歩行者空間」を創出

昭和 60(1985) 年

歩道拡幅、電線の埋設等道路再整備事業を実施

平成 17(2005) 年

ライブタウン事業により舗装やストリートファニチャーのデザインを更新

【諸元】

路線名：市道山下町 135 号

市道山下町 139 号

所在地：神奈川県横浜市

延長：約 0.6 km

幅員：11.6 m

車線数：1 車線（一方通行）

設計者：大成建設、

URU 建築総合研究所

（S60 の再整備事業）

：櫻井淳計画工房

（H17 の維持更新事業）

完成年：平成 17（2005）年

管理者：横浜市

【概要】

行政（横浜市）と地元（協同組合元町 SS 会：ショッピングストリートの略）の協力により、質の高い整備が実現・維持されている、幅員約 12 m（セットバック歩道含む）、延長約 600m の街路である。

昭和 30 年から民地の壁面線後退を実行し、歩行者と自動車交通共存のあり方を模索するとともに、商店街としてのブランド価値の創出と維持に対して地元が金銭的負担も維持管理作業も分担して街路整備を実施している。

昭和 60 年には電線地中化、歩

道整備、路上駐車帯整備の他、建物の高さや看板の位置等を規定した魅力ある街並み形成のための「元町街づくり協定」が締結されている。その後、元町通りの山側に平行する伸通りで地区計画が決定されるなど、行政も支援する街づくりが周辺地区へと広がってきている。

また、平成 16 年の地下鉄みなとみらい線の開通に合わせ、川側に平行する堀川沿いの横浜市区道元町河岸通線に面する地区にも街づくりの広がりを見せるなど、一つの街路整備の成功が面的整備の契機となっている。



戦後、両面交通で混雑する様子



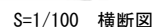
壁面後退完成のパレードの様子



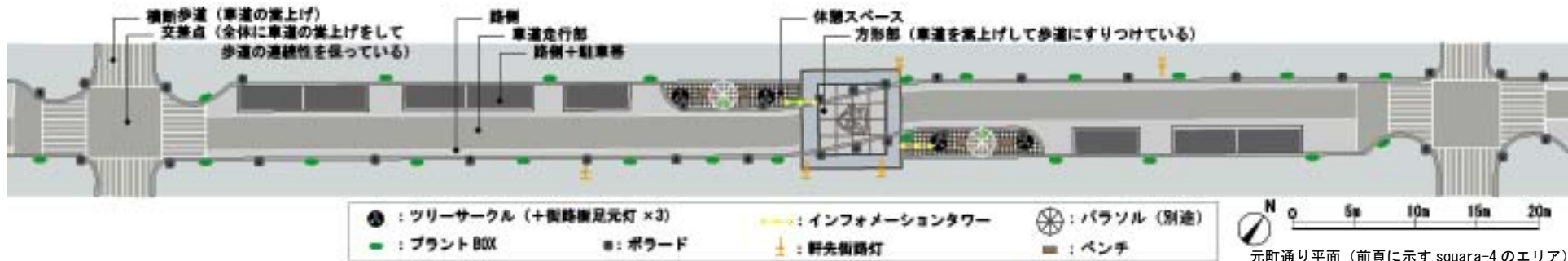
位置図

車は一方通行として車両通行幅は1台分だけを確認し、残りは駐車帯、あるいは歩行空間の拡幅に利用している。

昭和30年から営々と受け継がれてきた、歩行者空間創出のための1階部分における1.8mの壁面線後退がこの街路を特徴づけている。沿道建物は「青空の快適さとチャミングでかわいらしい店舗がつらなる街並空間を維持していくため、元町通りの天空を確保した建物形態とする」と街づくり協定細目に明記されており、街路延長方向に空が広がる空間が住民の意思により確保されている。また、看板や、商品を並べるワゴンの大きさなどにも協定が結ばれて、街路景観の維持と歩行者空間の確保に配慮がなされている。



元町商店街の街づくり協定（昭和 60 年施行）による壁面後退線

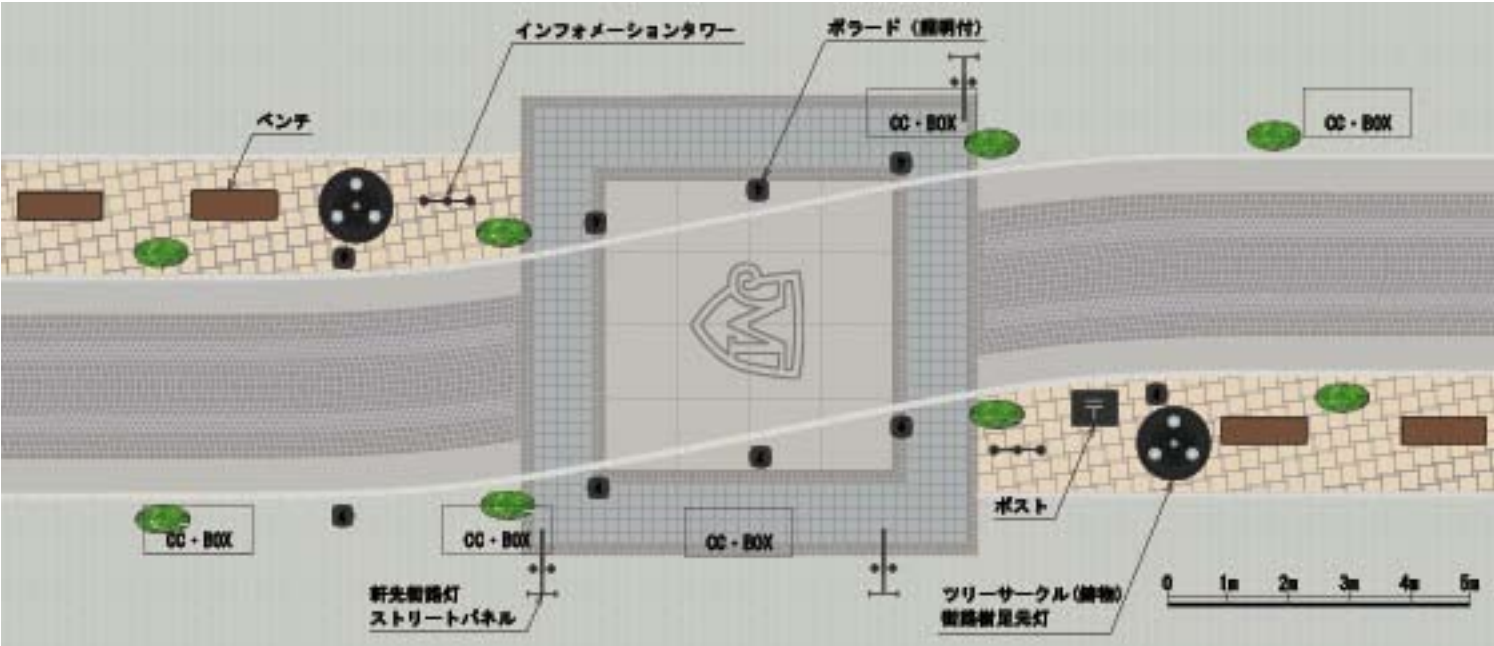


元町通り平面 (前頁に示す square-4 のエリア)

【歩車共存の工夫】

車道には、交差点間の中央地点にクランク（フォルト）を設けて速度を抑制するとともに、歩道拡幅部分にベンチ、植栽を施し、憩いのスペースを提供している。車道舗装はスピード抑制にも効果が期待出来るピンコロ石を用い、ごつごつとした質感を出す一方、歩道舗装表面は滑らかな仕上げで、歩きやすさに配慮がみられる。

歩道は基本的にマウンドアップされるが、交差点とその中央地点などの要所は、車道に勾配をもたせて30mmの段差を残しつつ歩道面にすり付けて、車椅子等での横断にも配慮がなされている。通常は、歩車共存道として運用され、駐車帯は買物客や荷捌きに利用されるが、休日等、定められた時間帯は歩行者天国として運用されるため、歩車分離位置には車止めやその機能をもった植栽柵が配置されている。



車道両側歩道を橋のようにつなぐ部分



歩道に準じて利用されている滑らかな大判舗石



車道交差部 交差する車道を嵩上げて、歩道間の段差を極力小さくする工夫。

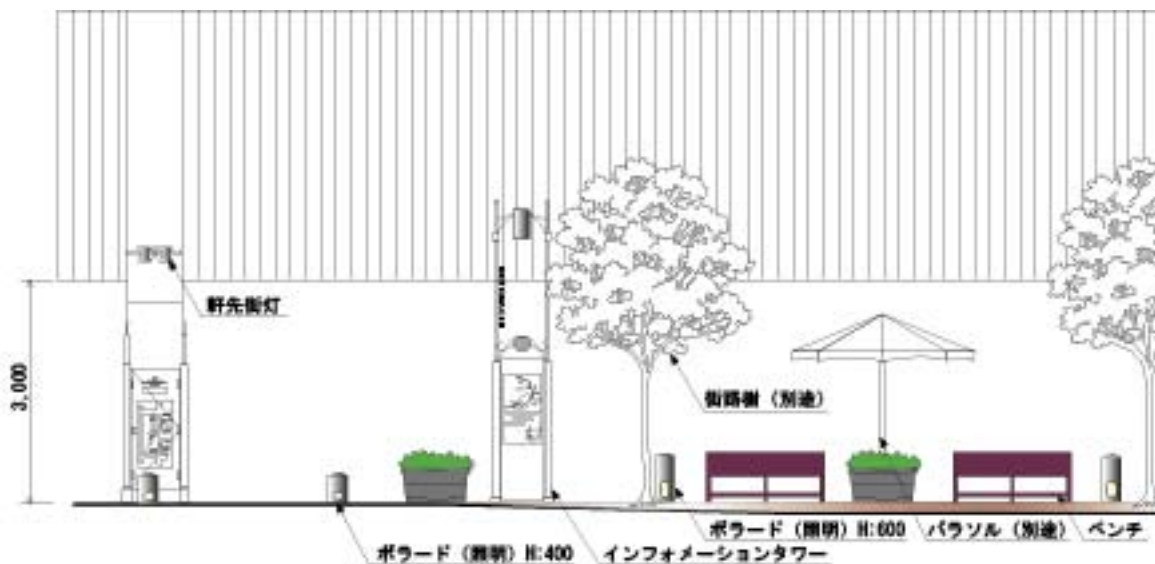
【ストリートファニチャー】

ストリートファニチャー類は、すべて地元の費用負担であり、質感、色彩等は地元の協同組合である「元町SS会」によって設計、維持管理され、まとまりのある街路景観の創出に寄与している。それにより、軒下照明など、通常はビル所有者によってデザインが変わる可能性のある細かな景観構成要素の統一や、地元商店の案内サインなど、公共用途にのらないサイン類も公共用ファニチャーと共通デザインでまとめられている。また、その配置についてもセットバックして提供している民地側に

設置するなど、景観面とあわせて管理面での工夫もなされている。

さらに、郵便ポストなど、一般に定められた色彩があるものについても協議の上、色彩の変更を実現して街の景観向上に貢献している。

なお、元町通りは、ごみの散乱防止などを目的とした、自動販売機設置届出対象地区となっている。



S=1/100 元町通り立面



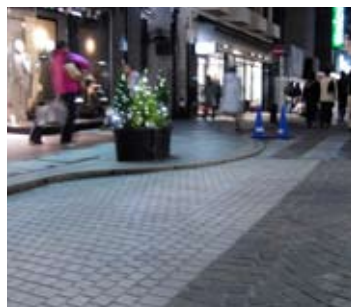
歩道拡幅部に配置されたベンチ及びポラードと統一的にデザインされたプランター



照明内蔵のポラード



公共照明と同じデザインで統一された野先照明



交差点 車道を嵩上げし、歩道との段差を30mmに抑えている。



軒下空間を連続させるキャノピー



丁目を示すポラード頂部の数字



元町の色彩計画に合わせた郵便ポスト



公共空間に立つ照明

皇居周辺街路／印象深い歴史的な水景を取込んでデザインした歩道



【沿革】

- 明治元(1868)年 江戸を従来の都であった京都の副都として東京と改称した際、江戸城も東京城と改称
- 明治 2(1869)年 東京城を皇居に制定
- 昭和 39(1964)年 東京オリンピックを機に、皇居周辺の幹線道路を整備
- 昭和 55(1980)年 千鳥ヶ淵緑道整備
- 昭和 62(1987)年 千鳥ヶ淵公園入口部・展望台整備
- 昭和 63(1988)年 「皇居周辺道路景観整備計画委員会」を組織
国道 20 号(四谷～半蔵門)歩道整備
- 平成元(1989)年 内堀通り沿いの小広場整備
- 平成 10(1998)年 国道部、都道部整備完了

【諸元】

事業主体：関東地方建設局東京
国道工事事務所(当時)、東京都、千代
田区

対象道路：

- 国道 1 号(大手町～桜田門)
延長：約 1.85 km
- 国道 20 号(桜田門～半蔵門)
延長：約 1.30 km
- 都道 301 号(祝田橋～平川門)
延長：約 1.76 km
- 都道 401 号(平川門～半蔵門)
延長：約 2.08 km
- 区道 229 号(竹橋一干鳥が淵)
延長：約 1.14 km

標準幅員：3.0～5.0 m(歩道部)

所在地：東京都千代田区

設計者：中野恒明(株式会社ア
ブル総合計画事務所)、
南雲勝志(ナグモデザ
イン事務所)

設計協力：皇居周辺道路景観整
備計画委員会委員長
中村良夫(東京工業
大学教授(当時))

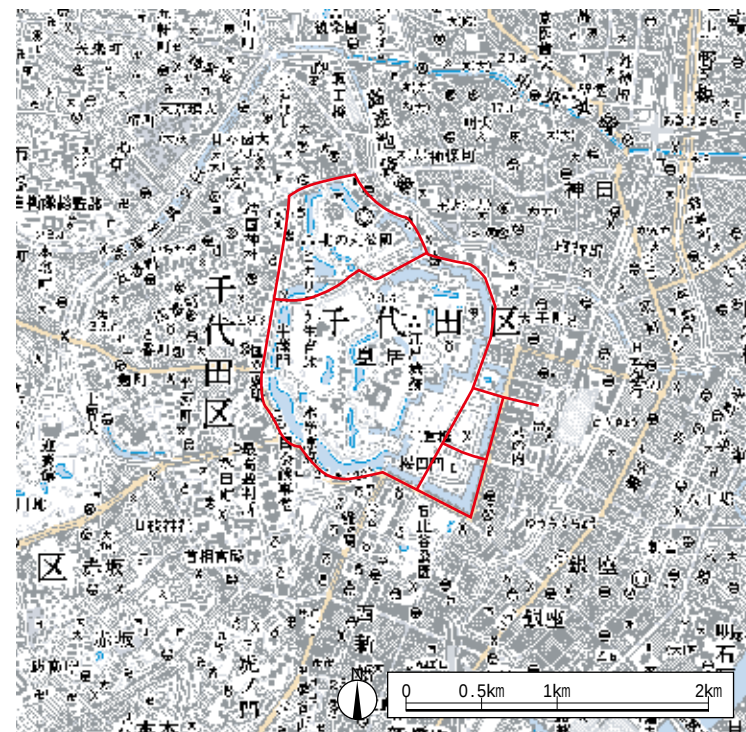
完成年：平成 10(1998)年

【概要】

皇居周辺地区は東京の中心とも言うべき位置にあり、江戸城のお濠や石垣、櫓等の歴史的な景観資源に恵まれている。皇居周辺地区の変遷は、天正 18(1590)年頃の徳川家康の江戸入国から始まり、明歴の大火(明歴 3 年～)、明治文化の開花期(明治元年～)、市区改正期(明治 22 年～)、震災復興期(大正 12 年～)、戦災復興期(昭和 20 年～)、高度成長期(昭和 30 年～)などを経て、歴史深い皇居内の景観とそれを囲む街並み景観が混在した特徴的な空間が作りだされてきた。

この地域の幹線道路は東京オリンピックを機に整備されたものであり、四半世紀を経て付属施設類が老朽化し、これらの施設の更新とともに、より質の高い道路整備が求められていた。

こうした背景の中、昭和 63 年度より有識者、建設省(当時)、東京都、千代田区、宮内庁、環境庁、文化庁、警視庁、地元、を構成員とした「皇居周辺道路景観整備計画委員会」が組織され、平成元年より平成 10 年にかけて、景観整備が行われた。

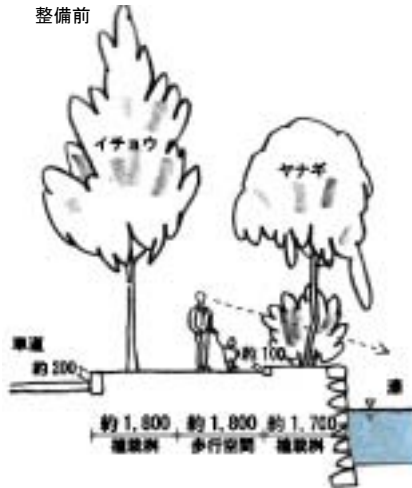


位置図

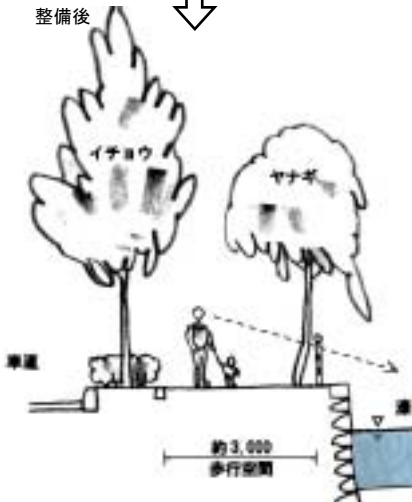
【景観整備の基本方針】

皇居周辺街路は、下記の基本方針のもとで景観整備が行われた。お濠側にあった植栽を車道側に移動し、柵類の透過性を高めたことが大きな成果であり、歩道とお濠の関係がより親密になっている。

整備前



整備後



S=1/150 濠端境界部のデザインイメージ

ここで検討された景観整備の基本方針は以下のとおりである。

(1) 既存の景観資産の活用

- ①江戸城のお濠、石垣、櫓、門等の良好な景観を積極的に取込み、あわせて視点場の整備を進める
- ②主要公共施設、沿道建築物等を際立たせるような景観整備を行う
- ③市区改正期の歴史的なデザイン要素の保存を図る

(2) 象徴的な場に相応しい空間のゆとりを創出

- ①沿道の公園、公共施設等との境界領域のつくり方を再検討する
- ②魅力と風格のある道路構成を検討する

(3) 景観の阻害要因を除去

- ①架空線類の地下化を推進し、あわせて煩雑な標識類の整理を検討する
- ②仮設施設の整理、見直しを行うとともに、恒久化の伴う新規デザインを検討する

【景観構成要素のデザイン方針】

前述の基本方針を受け、各景観構成要素のデザイン方針を以下のように設定した。

(1) 沿道との関わり方を重視した景観設計

- ①皇居の濠を活かした水辺の景観設計
- ②道路と公園、広場等の一体設計
- ③沿道の街並み、ランドマークを活かした景観設計

(2) エージング（時間の経過とともに質感の高まる）を考慮

- ①時間の経過とともに成長する並木となる街路樹の選定
- ②時間とともに質感の高まる風格のある素材、耐久性のある材料の活用
- ③歴史的要素の保存修景と、歴史的なデザインの脈絡の中での施設デザイン

(3) デザイン様式の統一および調和

- ①基本的には大正から昭和初期のデザイン様式を尊重する
- ②新規に設計する要素であっても、浅薄なデザインに終わるのではなく、存在感のある、歴史的な時間の経過に耐えるデザインとする
- ③用いる素材も自然石、铸铁等の重厚感のあるものを使用する

(4) 歩行空間の充実、交通弱者に配慮した施設設計

- ①歩行空間と植栽地の調整
 - ・繁茂した灌木等の整理、植樹の再検討
 - ・高木の足元廻りの処理方法の検討
- ②沿道の公園等の一体設計、境界部の処理方法の検討
 - ・沿道側の塀、灌木等の後退
 - ・公園の一部を歩行の用に供する空間として整備
 - ・施設建築物敷地の前庭と歩道との一体設計
- ③歩道内、横断歩道部の段差の解消



歴史的要素（石垣）の保存（行幸通り）



自然石を使用した縁石（丸の内付近）



公園の一部を歩行の用に供する空間として整備（平川門付近）



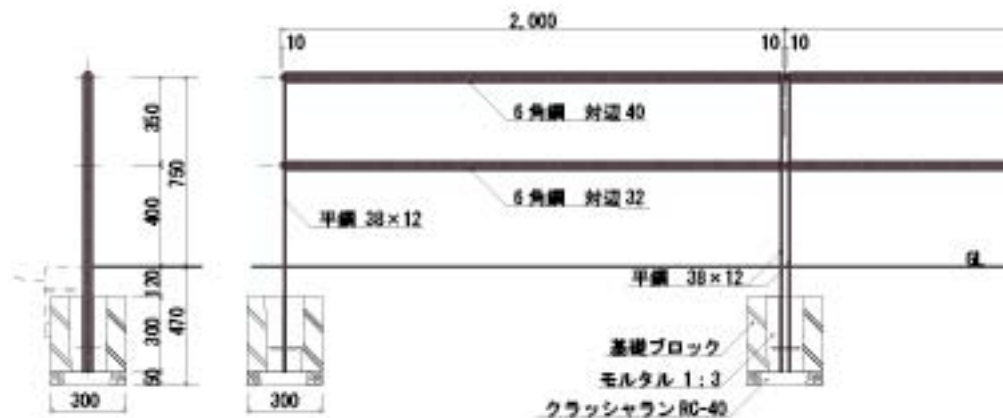
水辺への視界が広げた歩行空間

【景観構成要素のデザイン】

（１）濠端の境界部のデザイン

歩道と濠との間のヤナギは、極力存置または移植して、繁茂していた中低木類を整理し、歩道の嵩上げを行っている。そのことにより、水辺への視線の透過性を良好なものとし、濠側の歩行空間の確保が行われている。

転落防止柵は、冷間引抜六角鋼の横材と平鋼の縦材を使用し、簡素なデザインにより視線の透過性を重視している。一般部はh=75cmの2段柵、自転車通行量の多い箇所はh=110cmの3段柵とし、これらを共通のデザインとしている。



S=1/30 転落防止柵

（２）歩車道境界部のデザイン

歩車道境界の縁石は、一般部は既存のPC製のものを用いたが、交差点の横断歩道部には自然石（みかげ石）を用いており、舗装石、植栽樹との納まりなどを考慮して幅広の縁石としている。

植栽樹は歩車道境界部に連続的に配置し、歩道の嵩上げによるレベル処理を行っている。歩車道境界部防護柵は、転落防止柵と同様に横材に六角鋼を使用したすっきりしたデザインとしている。



歩車道境界部防護柵



数ヶ所に配置された休憩スポット

（３）舗装のデザイン

対象道路の歩道舗装は原則として無彩色とし、周回のジョギング道路では弾力性、透水性のあるアスファルトとみかげ石の帯舗装（国道部）、ポーラスグラベル舗装（区道部）としている。ジョギングコースから外れる部分は、沿道の建物に合わせて自然石（ミカゲ石）を採用している。

石舗装は路線の性格や沿道施設にあわせて使い分けを行い、平坦な直線道路である日比谷通り、晴海通りの通行帯は大版の石を用い、濠端の装置帯は小舗石としている。曲線かつ斜路の部分では、滑りの対応と石の割付けを考慮し、小版の石を敷きつめている。

（４）緑地のデザイン

屈曲道路の残地に関しては、従前は鬱蒼とした緑に覆われ、うす暗い状態にあったが、これを濠を望む視点場として計画し、ジョギング利用者の休憩場所や周辺就業者のオアシスの空間とした。

大手濠緑地は、和気清麻呂像と震災で幹を焼かれたイチョウの老木を保存し、微妙なレベル差を設けて濠側が開放された。全体で共通の転落防止柵、歩道灯を使用しつつ、石の階段や斜路、擁壁などのデザインに配慮している。

（５）街路灯・信号機のデザイン

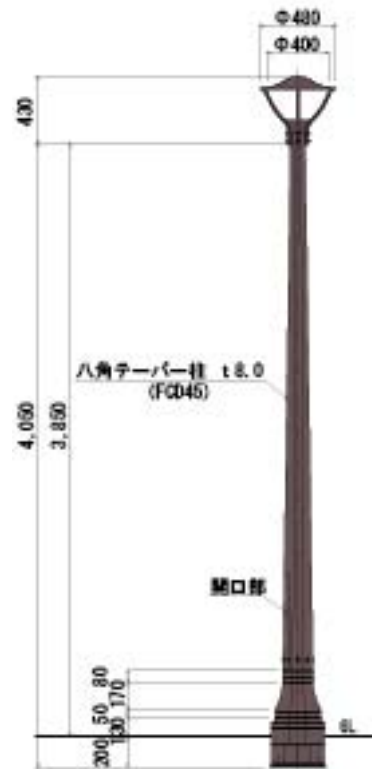
幹線道路用の車道灯として約12mと10mタイプ、補助幹線道路用として8mの3種類の車道灯が統一してデザインされた。車道灯のデザインは、皇居を周回する道路としての位置付けから、灯顶部および2段アームと灯柱との接合部に装飾的要素を取り入れた特徴的な意匠を採用した。

灯柱は六角鋼管（SM490 鋼）を

採用し、スレンダーで高級な印象を強調している。また、車道灯の灯具は幹線道路で機能的な配光を実現するため、規格反射板（水銀 700W-KSC7, 400W-KSC4）を組み込み、特注プリズムガラスが使用された。歩道灯は、濠の水面に映しこまれるため高さ約4.5mとし、歴史性を感じさせるデザインを基調としている。灯柱は鋳鉄の一本抜きとし、表

面仕上げは伝統的な黒錆安定処理を鉄鋼の最新技術を用いて復元している。灯具はアルミ鋳物が使われ、ランプはわが国初のツインアークタイプ（夏は水銀灯、冬はナトリウム灯の切替え方式）としている。

また、街路灯にあわせ、警視庁側で信号機のデザインも行っている。



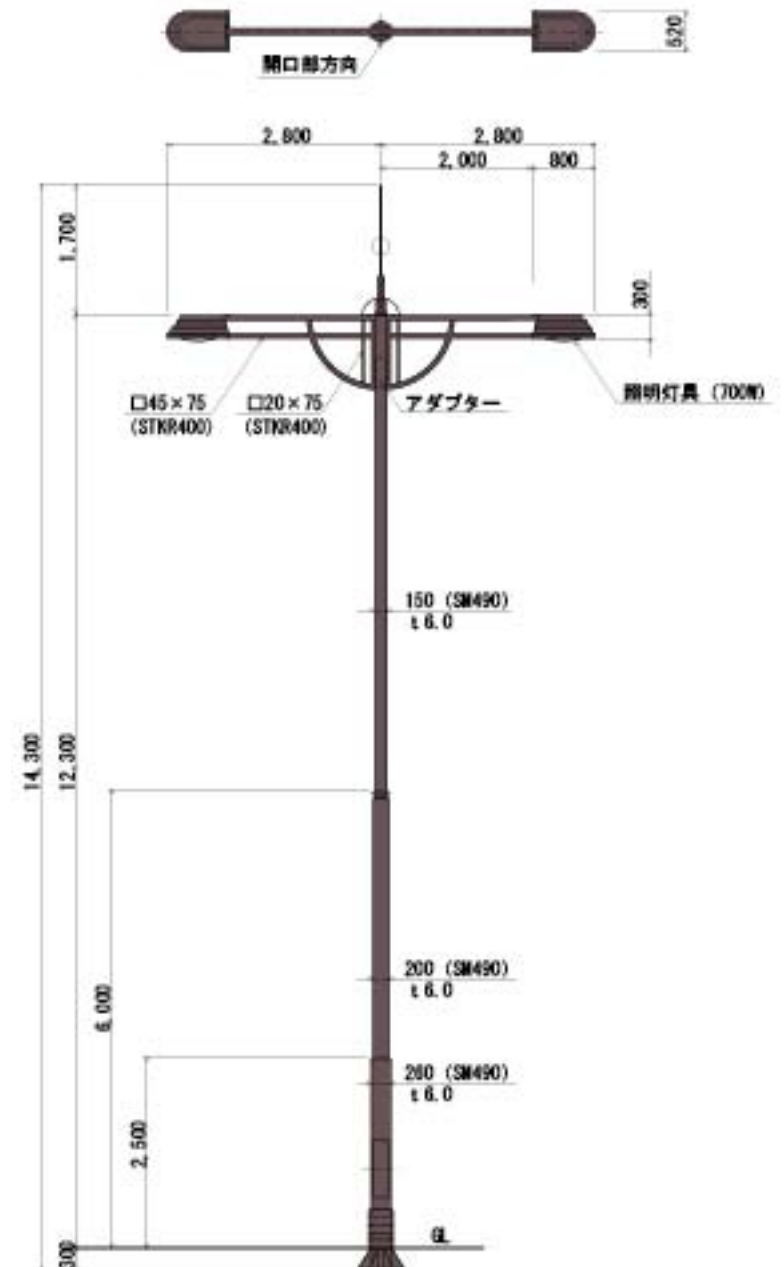
S=1/50 歩道用照明姿図



歩道用照明



車道用照明



S=1/100 車道用照明姿図

水辺の街路／潤いと親しみを感じさせる水景と一体化した空間

街路における水辺活用の意義

一般に、人工・人為的に構成される街路空間にあって、植栽と水面は格別な要素である。植栽は生き物を素材としていて、その自然の息吹が街路景観に安らぎをもたらす。また、水面は広がりをもち、上部空間がオープンであるため、景観的にゆとりをもたらし、水の存在自体が精神的な潤いをもたらす。波が立ち、流れるなどの動きがあり、また、物を映すといった他の要素にはない特性をもつ。そうした意味で、街路に植栽や水面を取込むことにより、街路景観にゆとりや潤いを与え、躍動感を伴う変化と深みを与えることができる。

街路と水面の関係

街路を水辺に設定した最も一般的な類型は、河川の堤防上の街路である。堤防の高さがあるため、大断面をもつ河川では水面を街路景観に取込むことができ、広大な開放景観が得られる。

街中の小河川や水路は、街路整備と河川整備が一体的に行われる場合が多く、水辺に沿った街路が出現する。一般的に河岸は低く、水面のもつ景観効果が街路景観に反映される。

また、水面を街路内部に取込んだ類型もある。その典型的なものが宿場街の中央水路である。給排水等のための用水であるが、街路に変化と潤いをもたらす効果を発揮する。

水辺の活用の仕方

水辺を街路に取込むには、街路と水面の比高が問題となる。水面の性質と規模にもよるが、一般的には比高が小さい程効果的である。また、水辺は走行時の自動車からよりも、歩行者にとって効果的である。そのため、歩道空間を水辺に沿わせ、快適なものとしておく必要がある。場合によっては展望ポイントを設けたり、水辺へのアプローチの確保も考える。ただし、過剰な整備は逆効果であり、あくまでもさり気ない対応が望まれる。

街路・水辺の相互の配慮

水辺を意識した街路として水辺護岸を見た時、景観的に課題がある場合が多い。水辺護岸は工学的な安全性を優先して整備されるため、コンクリートで固めてしまうなど景観的な配慮を欠いている場合が多い。そうした場合にはその再整備が望まれる。

また、街路に水辺の景観取込みを図る時には、当然、水辺の環境や景観に与える影響を最小に抑える必要がある。例えば街路の幅員を確保するために、護岸の空間幅員をコンクリート処理等によって狭めることなどは、厳に慎まなければならない。

【賀茂街道（京都府）】

賀茂街道は上賀茂神社の参道として賀茂川の堤防の土手に設定されている。車道からも加茂川の眺望は得られ、歴史に関与してきた水景を実感することができる。また、歩道を河川に臨んで設け、植栽で車道と隔離して、河川景観が楽しめる快適な散策空間としている。

並木があることでやや閉鎖的な街路景観とはなっているが、鬱蒼と繁った並木が参道に相応しい格調を演出し、そこに古都に相応しい落ち着きが認められる。そして、植栽木の幹越しに賀茂川を眺める奥床しい景観的变化が得られている。

並木は混植されていて、春にはサクラ類が見事で、花見の人で賑わう。また、混植は落葉樹が主体であり、四季折々の変化が楽しめる。

対岸にも並木があり、それと呼应して賀茂川の眺めを活かし



堤防上の車道と河川に臨む歩道整備（賀茂街道）

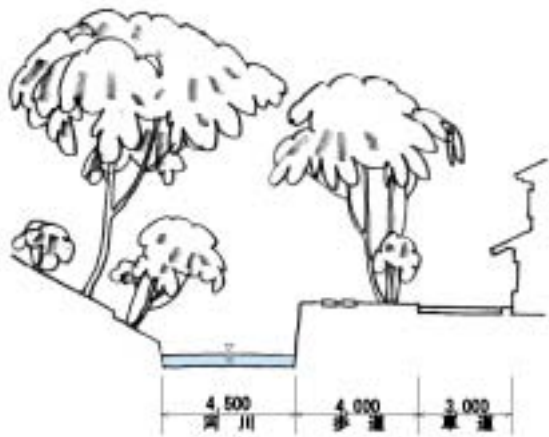


サクラ類で華やかさを演出しながら古都の落ち着きが認められる並木（同上）

【哲学の道（京都府）】

哲学の道は琵琶湖疎水に沿う歩道で、車道も並行している。疎水自体は流れが十分認められるため、街路にとって効果的な水辺景観を提供する素質をもっているが、河川幅員が狭くて街路との比高差が大きく、車道からの視認は不可能である。そのため歩道での水辺景観の活用を考えている。

歩車道境に見隠れする程度の中木植栽を行い、歩行の安全性、隔離性を確保して、疎水の植栽に呼応した高木植栽を加え、快適な緑陰空間を創出している。



S=1/250 哲学の道と琵琶湖疎水の断面



水辺環境を活用した歩道（哲学の道）

【上賀茂社家町（京都府）】

道路の片側に比較的川幅のある浅くて速い流れがあり、上賀茂神社の神官や関係者の宅地が沿道に展開している。土地利用に変動がなく、緑の豊かな旧態を良くとどめている。

川と街路の間に防護柵がないため、街路空間と河川空間を沿道の宅地と一体のものとして捉えられ、歴史のある社家町の雰囲気良く保全されている。

【萩・藍場川（山口県）】

江戸時代の萩の物流は、日本海から阿武川に入った船の荷を小船に積替え、藍場川を溯って城下に入る経路をとっていた。舟運に支障のないように造られた太鼓橋は現在残されていないが、沿道を含めて旧態が良く保全されている。

何よりも防護柵を設置していないことが景観的な効果を高めている。



歴史的景観の保全に努めている街路と沿道の整備（長町武家屋敷跡）



歴史的景観に親しめる防護柵の排除（上賀茂社家町〔重要伝統的建造物群保存地区〕）



旧態をとどめている街路に沿う藍場川と沿道（藍場川）

【長町武家屋敷跡（石川県）】

武家屋敷の区画の裏に当たる部分に大野庄用水が流れていて用水に沿う街路がある。往時のままに、用水の流路は自然に屈曲していて道路もそのなりになっている。沿道の家は、やや過剰気味の安手の整備だが、旧態を踏襲した改修、補修が行われている。

安全性に配慮した石積みが防護柵代わりに設置されているが、景観上は違和感が若干残る。

【出雲市・高瀬川（島根県）】

高瀬川の両側に性格の異なる街路が整備されている。元々河川の両側に街路があり、昔からの街並みが点在する片側の街路をそのまま歩道あるいは地先道路として残し、反対側の街路を拡幅して車道として供用している。このことによって全体的に歴史的景観の保全が図られ、同時に水辺環境が街路景観に活かされている。

河川と道路の間の防護柵を排除していることも、水辺の街並み景観の保全に極めて大きな効果を果たしている。

車道としている街路を順次拡幅しており、現在の車道部分（約5m幅員）を歩道とし、その外側に車道（7m）と歩道（3.5m）を整備していく計画である。既に拡幅済の部分もあり、臨川歩道が過剰に整備されてしまう

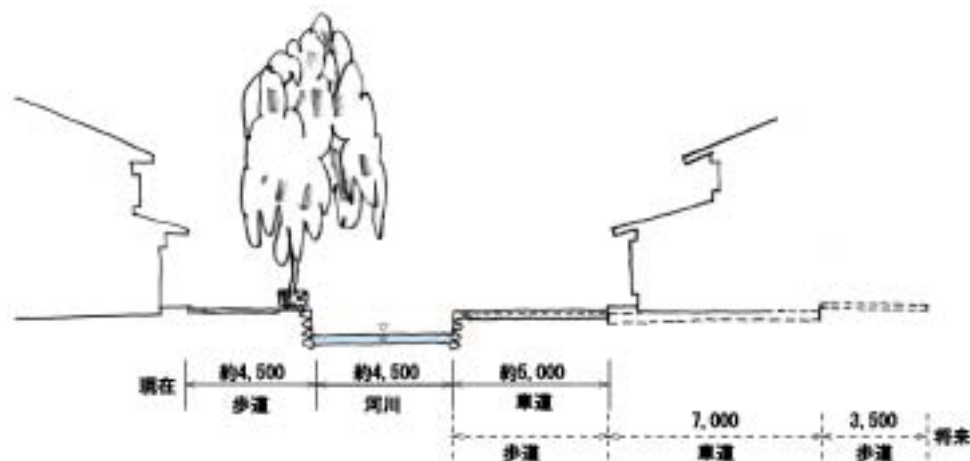


歴史的景観を保全。性格を異にした河川の両側の街路（高瀬川）

と歴史的な雰囲気も阻害されることも懸念されるため、整備に当たって慎重な検討が望まれる。また、その場合、車道からの水辺空間の環境享受が希薄になってしまうことの問題も残る。



河川と道路の間の防護柵の排除（同上）



S=1/250 高瀬川と川を挟む歩道と車道の街路の断面

【京都・阿舎利橋（京都府）】

京都の市街には祇園に代表される古い街並みが多く保全されている。そのなかには水辺の街並みも多く、河川幅員の大きい桂川、鴨川に沿う街並みがあり、幅員の小さな高瀬川や白川に沿う茶屋街がある。後者のうち、高瀬川は特化された土地利用のなかで過剰な整備がなされていて、完璧なまでに観光的な対象となっている。

白川の細い流れに沿った茶屋街の白川北通は、歴史的環境が保全されていることで評価が高いが、茶屋街という特殊な空間であり、街の生活臭を失ってしまっている。それに反して、白川南通近辺は普通の街並みがあって、景観的な配慮として、白川の河岸にシダレヤナギの植栽があり、防護柵を設置していない。しかし、そのことでかえって、かつての街のたたずまいが想像される。

街路網とは別に、歩行者動線に合致させた効果的な石橋が架かっている。譲り合わなくてはならない程の狭い幅員で、そうした石橋が歴史的景観を象徴し、往時の街路の面影が濃く感じられる。



街中の異空間 河川に架かる歩道橋の一本橋

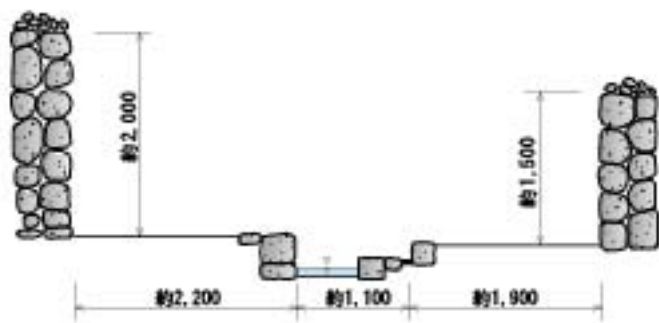


旧態を尊重して整備された下ノ丁の街路

【島原・下ノ丁（長崎県）】

島原の武家屋敷は、宿場街のように街路の中央に水路を設けている。水路は用水であり、排水を兼ねていたもので、景観的な効果をねらったものでは当然ないが、街路に潤いと変化を与えている。

下ノ丁では街並みを含めて旧態が保全されているが、他の島原の街路では自動車走行のために水路が埋立てられている。下ノ丁でも埋立ての計画はあったが、水路を狭めてかろうじて自動車走行が可能な車道幅員を確保し、街並みの景観を最大限に保全している。なお、かつての水路幅を記憶する石が路面に埋め込まれている。



S=1/75 下ノ丁の旧来の街路断面



多目的に整備された井戸（下ノ丁）



街中の水源となる水屋敷（下ノ丁）

その他、電柱や電線は完全に排除し、標識等も最小限の設置にとどめている。路面は土であり、路面表示は行っていない。

島原は伏流水が自噴する立地で、飲み水供給や洗濯場として整備された井戸も多く、現在もその機能は持続しているし、水源池を庭とした水屋敷もある。なお、城郭の濠の水は数キロメートル先の自噴池を水源としている。

【北国街道・海野宿（長野県）】

江戸時代の宿場町のほとんどは、街路の中央に用水路を整備していた。時期的には極めてばらつきがあるが、明治以降、昭和にかけて、水路は自動車走行のために埋め立てられていった。

海野は長野県の上田盆地東南部にある宿場で、宿場が廃れた後、更に国道が迂回したために全く寂れてしまっていた。その後、養蚕が行われていたが、それは僅かな建築改修によって可能であり、沿道の建築はほとんど旧態をとどめたままである。沿道の建築は平入り厨子二階造り（本二階造りのものは明治、大正期）で、立派な火廻し（卯建）をもつものである。宿場の常として公道に庇が出ていて、慣習法によって今でも庇が存続している。また、街道の幅員が約10mと広がったこともあって、「表の川」と称する中央水路を含めて、街路の改修がなされず、江戸時代のたたずまいのまま残されていた。

街が衰微したために街路幅員に余裕が生じ、水路に沿って植生が自生していたが、自動車走行のために片側を舗装し、宿場の賑わった時期の雰囲気を取戻し、また片側は未舗装のままの歩道として、往時の感じを再現している。こうした整備は観光を意図したものではなかったため、生活の場としての実感を伴うものとなっている。空間に占める水路の割合は僅かなものであるが、水辺景観が活かされ、街路の景観に変化を与えた好例となっている。

近年、観光的に街並みや植栽に安手で必然性のない整備が加えられて往時の雰囲気はやや失われたが、それでもなお比較的良く旧態をとどめている。



歴史的な構造を保全しながら修復整備された海野宿〔重要伝統的建造物群保存地区〕

坂道／勾配の変化がもたらす情緒ある空間

坂道の魅力

坂道。土地の傾斜に応じて線形に高低差をもった道路ないしは街路を指すこの言葉には、空間文化の彩りがついてまわる。

函館、神戸、尾道、杵築等、坂道で知られる街は、同時にその趣き深さで語られる。

大坂は水の街、江戸は坂の街と語られるように、東京もまた坂が多い。「東京名所図会」には、様々な坂道がその由来とともに記されている。

富士見坂、汐見坂。文字通り、海や富士山が印象深く眺望できる坂道をいう。いわばそこから見えるものが名称となった。

薬研坂。その名の通り、円弧状に下がって上る地形である。坂上から見ると窪地の景がダイナミックに見通せるところから名前がついた。他にも、幅の狭さからくる袖摺坂や、沿道にあった建物からくる名称（紀尾井坂は紀伊家、尾張家、井伊家の三邸があったことに由来する命名）など、その来歴を見るだけでも歴史探訪の趣きがある。



薬研坂

【函館・海を臨む坂道】

函館は、安政5(1858)年の日米修好通商条約により、新潟、横浜、神戸、長崎と共に開港五港に指定され、翌年に開港した。

北海道を代表する商港として繁栄したこの街には、西洋文化の浸透した独特の街並みが色濃く残されている。昭和63年「函館市西部地区歴史的景観条例」が制定され、平成元年に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された。

函館の景観は、海を見下ろす坂道が重要な役割を果たしている。近年、基坂など重要路線が石畳等で景観整備された。

【神戸・北野】

開港五港のうち兵庫（神戸）は、横浜に遅れること10年、慶応3(1867)年の開港である。政策として外国人居留地が設けられることとなったが、不安定な政情から外国人との紛争が危惧され、開発地には、当時の兵庫の市街地から3.5km東に離れた神戸村が選ばれた。

この整備が遅れ、また外国人の増加によって住宅不足となり、港が見える山の手で外国人居住が許可されていた北野が、代替の住宅地として注目された。ここに洋風様式の建築物が集成を始め、いわゆる異人館街が誕生した。昭和55年、北野は重要伝統的建造物群保存地区に選定された。風見鶏の家（旧トーマス邸）、萌黄の館（旧シャープ邸）等の国指定重要文化財を中心に、数多くの洋風建築やこれに調和した店舗が独特の界限文化を形成している。これら一体が坂道でつながっていることは、エキゾチックな風情を盛り立てるものとなっている。



神戸 北野坂



函館 弥生坂

【京都・産寧坂】

京都東山、清水寺へ続く参詣路は2本ある。1本は清水道であり、もう一つが下河原町通から二年坂、三年坂とも呼ばれる産寧坂を経るものである。

昭和43年、京都市市街地景観条例が定められ、国の制度に先駆けて「特別保全修景地区」が指定された。その最初の地区指定となったのが、この産寧坂周辺である。

手加工の切石に太い目地幅が馴染み、しっとりとした独特の石畳を形づくっている。

舗装もさることながら、明治期以降の伝統的な家並みや石壁が坂の勾配とともにリズムをなして重畳する風情が心地よい。



神戸 北野通り



産寧坂〔重要伝統的建造物群保存地区〕

【長崎オランダ坂】

長崎の開港は元亀2(1591)年。安政5(1858)年の日米修好通商条約によって開港5港に指定され、唯一の交易地という特権的地位を失うが、依然として有数の開港都市として継続的に発展してきた。

外国人居留地を、長崎は旧市街南端の大浦や、その上の丘陵

地であった東山手、南山手に開発した。山手地区では坂道が石畳で整えられ、海に向かう段丘状の宅地が造営された。

平成3年に両地区は、国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された。

オランダ坂は、山手地区の伝統的な石畳の坂の総称であり、石

碑によると、「文久元年居留地設定計画書の中で、石橋から教会に至るゆるやかな坂道を作って完全舗装する事を決定した。日曜ごとに沢山の外国人がこの道を通り教会に行ったので、この坂道をオランダ坂と呼んだ」とある。

砂岩を斜めに敷き詰めたところ

が特徴であり、目地に沿って雨水が溜まらずに流れ、また、傾斜に応じて硬く詰まっていくことを想定したと思われるが、同様の事例は多くない。

石材は手加工のノミ切り仕上

げであり、風雨にさらされ歩き込まれた風合いが「景色」となって美しい。沿道の石積みの擁壁や石垣・生垣、煉瓦塀が脇を固めており、地域のアイデンティティを高めている。



オランダ坂



オランダ坂（石積壁）



オランダ坂（煉瓦壁）

歩行者系街路／賑わいや回遊性を演出するヒューマンスケールの空間

歩行者系街路の魅力

戦後から現在にかけ、日本の歩行者系街路は減りつつある。その原因は道路の高規格化、高度成長期の区画整理、近年の市街地再開発などが挙げられる。これらは、「車による人や物の高速移動性能」、「延焼を防ぎ、消防車の通行を確保する安全性能」を向上させるものであり、豊かで安全な地域をつくるためには、小路の更新はやむをえない側面を有していた。

車が主役の「道路」と人が主役の「歩行者系街路」は、その移動速度、画一性などの点で本来は相反する性格を持つ。全国共通の仕様である道路構造令の基準を満たした「道路」が作る景観は一定の秩序があり、ともすると全国で似たような風景を創出しがちである。反面、地域の歴史や人の生活とともに自然発生的に形成された路地のような歩行者系街路の景観は、画一的ではなく、その場所の生活のにおいを感じ取ることができる。

その性能から、道路計画の中で「サブシステム」の域を出ることは出来ないものの、「歩行者系街路」は近年街づくりの素材として再評価されている。これは、路地のような歩行者系街路の持つ「安心感のあるスケール」、「迷路を歩くような回遊性の高さ」、「地域性を十分に発揮することが出来る個性的な景観」などの魅力が評価されているからだろう。

【神楽坂】

神楽坂は、「神楽坂通り」を幹線とし、それに直行するいくつかの小路に入ることで、迷路を歩くような回遊性の高い散策が可能である。沿道の建物は絶えず更新しているが、「神楽坂ブランド」に誇りを持ち、あたかも街並みを動態保存したような、改修がなされている。大衆的な雰囲気、景観と閉鎖的だが高級感ある落ち着いた景観が路地につながれており、路地を歩くだけでさまざまな街の表情を感じ取ることができる。



神楽坂通りに面する毘沙門天
神楽坂のほぼ中心に位置する。祭礼時の賑わいの中心。



(1) 神楽坂通り（早稲田通り）
飯田橋駅と神楽坂を結ぶ神楽坂の「幹線」。神楽坂散策の起終点。



(2) (1) と交差する1本目の小路
駅近傍の小路は食堂等が並ぶ。大衆的で賑やかな雰囲気。



(3) (2) と交差する行止りの小路
初めての人は近寄りにくい。閉鎖的で暗い雰囲気ではあるが、一種の魅力がある。



(4) (1) と交差する本多横丁
歩車共存の断面構成で(2)より広幅員。誰もが安心して歩ける気軽な雰囲気。



(5) (4) と交差する小路
高級感ある落ち着いた雰囲気。



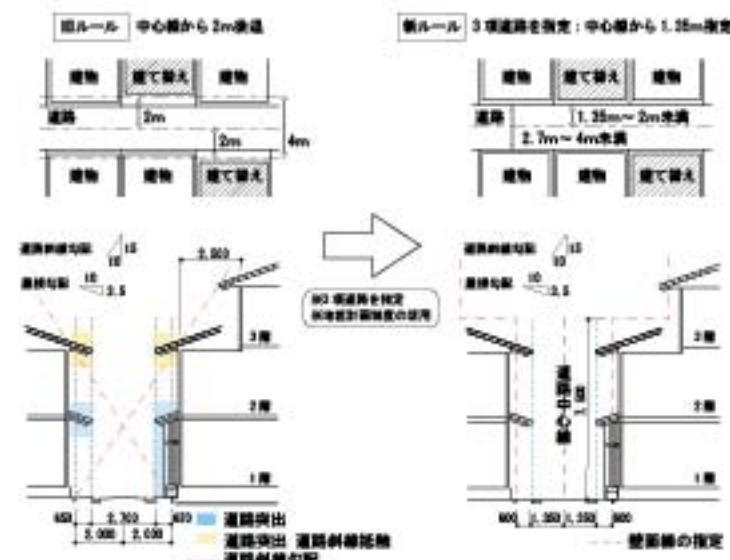
(6) (5) と交差する行止りの路地
行止まりの路地は外部の人には近寄りにくく閉鎖的である。落ち着いた高級な雰囲気。

【祇園南界限】

京都の祇園南界限は、明治の末から大正にかけて築造されたといわれる2階建てのお茶屋建物が並ぶ、風情ある街路景観が有名である。この景観を保全するために町内会加入住民とお茶屋などの営業主ら299戸で「祇園町南側地区協議会」を設立している。「私たちの街のこれからの方向は、この街に住み、商いする私たち自身の伝統的な感覚による判断と責任で決めるべきものである」と住民自治を掲げ、外観に係る全ての行為に協議会との協議を徹底させ、既往の景観資源を守っている。



花見小路



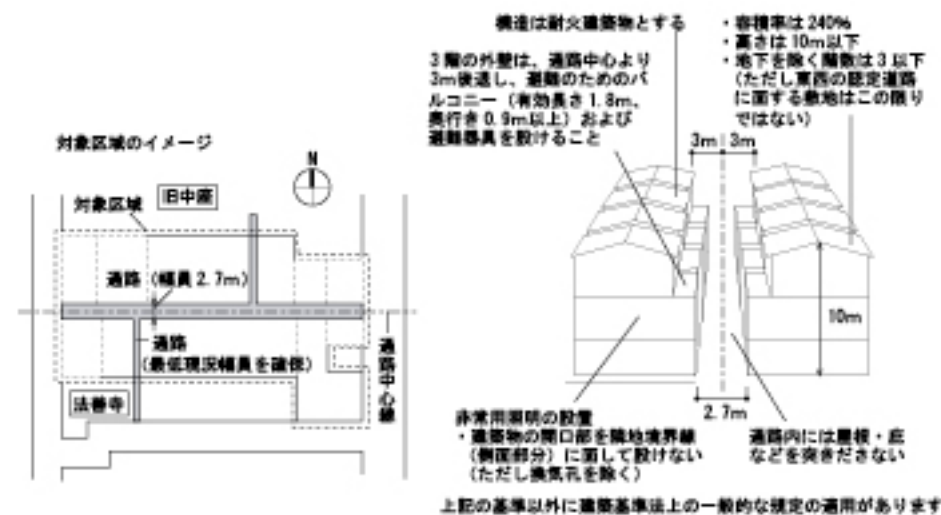
地区計画を活用し、道路斜線制限を緩和することによって許可される建築形状（花見小路）軒下の60cm内側を壁面線と指定することにより立て替え後の外壁面を描えることを担保し、地域の実情に沿った新築が可能となった。また3階以上の外壁面は道路境界線から3m以上後退させることを条件とし、道路空間に閉塞感をもたらさないように配慮されている。

【法善寺横丁】

大阪の法善寺横丁は、道頓堀の喧騒からわずかに奥に入ったところにある、昔ながらの情緒をのこす、心地よいスケール感の街路である。平成14年に19店舗を全・半焼する大火事があり、街並みは再建を余儀なくされた。法善寺横丁の道路幅員は2.7mだが、現行の建築基準法では4.0mを確保する必要があった。よって現行のスケール感を守るため、「法善寺横丁連担建築物設計制度」を定め、協調立替を実施することにより、路地の幅員を保持したまま再建を行った。



法善寺横町



法善寺横丁建て替えのガイドライン



横浜（大根橋近傍）のオープンカフェ

欧米におけるオープンカフェ

色とりどりのパラソルやオーニングが街路に広がる陽だまりの中、エスプレッソやカプチーノを楽しみながら、街行く人々を眺めやる。オープンカフェには、街にアクティビティが融け出し、自由さが横溢するような雰囲気がある。

カフェといっても、喫茶に限らない。ビストロや高級レストランでもこのオープンスタイルは好んで用いられる。夕暮れになると、街の灯りの中でオープンカフェは、また違った風情をかもし出す。時にはヴァイオリン弾きが客の耳を楽しませ、その調べが街角や広場を飾る。

オープンカフェは、欧米の都市生活者にとって、もはやなくてはならないものになった。街の賑わいを映し出す風物として、日常生活に深く融け込んでいる。

日本の空間文化では

オープンカフェの楽しみ方は万国共通のようだが、欧米人は好んで屋外の明るい席を求め、日本人は陽射しを遮った場所から眺望を楽しむ。一般にカフェでは、屋内に入るほどに席料が高くなることが関係しているかもしれないが、屋外で陽に当たりたいという欲求は、東洋人より欧米人が顕著のようである。

一つには気候の違いがある。パリのシャンゼリゼ沿いに、公園の木陰を歩きめぐると、思いのほか体が冷えることがある。実際、夏でもコートを着ることは、西欧では珍しくない。彼の地に行くと、我々日本人にとっても、日差しの中の快適さは格別であり、オープンカフェを生んだ気候とは要するにそういうものであるかと得心させられる。

高温多湿、亜熱帯気候の日本では、夏日に日陰に逃げ込んでも、ヨーロッパのような涼やか

さは望めない。しかし、屋外で喫茶や食事を楽しみ、通りすぎる人々を眺め、あるいは挨拶を交わす快さは、そもそも日本にもあった。縁台や床机で夕涼みしつつ将棋を指したり、店先で喫茶や酒肴を楽しむ光景は、かつては日常的なものだったし、今でも少なからず残っている。

野点^{のだて}はオープンカフェといえるかもしれないが、店舗に接して一般街路に出張るスタイルとはかけ離れており、喫茶とはいえ祭事性が高い。西欧のオープンカフェのコンセプトに近いものとして想起されるのは、野点よりむしろ、博多の中州や天神に広がる屋台群である。ラーメン、ホルモン焼きから割烹や本格フレンチなど、実に個性的な店舗が街路や水辺にひしめく様子は、欧米のオープンカフェの賑わいを髣髴させる。ただし、屋台は夕暮れからに限られる。

法規制の壁

オープンカフェが都市生活に豊かなニュアンスを与えてくれる生活様式であることは、明らかである。近年、ようやく日本でも大都市圏を中心にオープンカフェが定着しつつある。だがそれは、公共空間にカフェテラスが出るという、本来の姿では必ずしもない。

日本にオープンカフェが導入されてこなかった背景には、道路法や道路交通法といった法規制がある。法的に見れば、道路（街路）はあくまでも「通行」目的であり、オープンカフェのような「滞留」は、これを妨げるものと位置づけられる。それが私的な営利目的であればなおさらである。道路上を占有するには、道路管理者（行政）から道路占用許可と、所轄警察署から道路使用許可を得なければならないが、公共性・公益性に問題がある対象に許可は下りない。公

共施設には、特定の者の利害を生じさせるものは認められないという原則がある。

道路や街路だけでなく、公園や河川でも、公園法や河川法があり、ほぼ同様の事態となる。

しかし、イベントや祭事は例外である。公益性があり、社会的慣習として認められれば、多くの場合期間限定でその利用は認められた。つまり、いわゆるオープンカフェという営業スタイルが公的に認められたことは、最近までなかったのである。

だが賑わいの演出に即効的な効果があるこのスタイルを、商業活動が黙って見逃すわけではない。大都市圏を中心に近年、擬似的な形で出現しだした。

擬似オープンカフェ

オープンカフェという都市文化がついに日本社会に輸入され始めた。だがそれは民間の商業活動であり、必ずしも公的なものではない。

それは、自分の敷地の中で建物をセットバックし、テラスを配置するなどして、擬似的なオープンカフェのスタイルを取るものが基本である。また、これが一店舗だけでなく、周辺地域に数件現れて、界限としての雰囲気が形成されると、さらに相乗的な効果をもたらす。代官山や広尾などは、もはやこれが地域的スタイルとなっている。



中州の屋台群

「街」としてアイデンティティが確立されれば、個々の商店規模は小さくとも、エリアとして集客力が期待できる。

また、近年は、東京国際フォーラムや、新宿南口のサザンテラ

ス（テラスシティ）のように、大規模開発で計画的に施設群を建設して、人工的に境界を形成する例も出てきた。オープンスペースを人工的に創出し、その中で自由にオープンカフェを展

開している。敷地内であれば、むしろ自動車が乗り入ることもなく、安心してショッピングやカフェを楽しむことができる。屋内の事例も珍しくない。

——屋内でオープンカフェ？

これは、百貨店などの商業コンプレックスや地下街などで近年目に付くスタイルである。屋内空間にあえて路地や広場的なデザインを施し、デッキやパラスでオープンカフェ的な演出を図る手法をとっている。

明らかに擬似であるにもかかわらず、吹き抜け空間はもとより、単なる通路を地道風にデザインして、そこにテラスを並べるだけで、それなりに開放感が生まれ、視線のやり取りが起こって劇場効果をもたらす。賑わいが出るのだ。



代官山の擬似オープンカフェ



飯田橋駅ビル内の擬似オープンカフェ

本格的なオープンカフェへ

商業デザインのスタイルとして、オープンカフェはもはや一般言語化している。しかし、歩道や広場といった公共空間でのオープンカフェは、またニュアンスが違う。賑わいが街に溢れ出すとでもいうような華やきが立つのである。その魅力はわかっていても、我が国には法の壁があった。しかし、それが近年ようやく変わりつつある。

国土交通省では、これまでにない道路活用の在り方を模索し、「オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」を制度化して、平成16年度から本格的に運用を開始した。平成17年度には、全国から応募された中から19件のオープンカフェ開催地が選定された。中でも注目を集めたのが、横浜市による日本大通りのオープンカフェである。3ヶ月という長期の開催・運

営は、他に見られない本格的なものである。

さらに国土交通省は、これと連動する形で、平成17年3月に「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」を策定し、道を活用した地域活動として、オープンカフェや朝市などの収益活動も認めるようになった。

ただし、実現のためには、公共性・公益性への配慮、地域における合意形成といった一定のルールが必要となる。

生きられる都市のために

都市の生活様式は時代とともに変遷する。商業であればなおさらである。オープンカフェは、欧米文化から配信されたといえるだろうが、すでに全世界規模で一般化しつつあり、我が国にも定着する兆しが見えてきた。

都市に活力を与えるということは、生活者に生きる手応えや、実存的感覚を育むことである。社会基盤の進め方として、そのことが何より重要である。都市には、喜びが必要なのである。

オープンカフェは、それがまさに直接的な形で風景に立ち現れる。賑わいを演出する即効薬として、今後ますます注目を集める空間様式だと考えられる。



日本大通りのオープンカフェ 横浜市がバックアップする中で、地元の実行委員会（日本大通り活性化委員会）が立ち上げられ、これがオープンカフェを企画・運営することで、公共性・公益性が担保された。実現への議論の中で地域の合意形成も図られ、その上で社会実験が行われた。短期間の実施で様子を見て、段階を踏んで継続化する。日本大通りは、今回の長期実験によって恒常化する見通しを立てようとしている。

【街路分野】引用・参考資料リスト

種別	文献名	編著者	出版元	年次	備考
■知覧武家屋敷通り					
参考	知覧麓の武家屋敷群 伝統的建造物群保存地区保存対策調査報告書(改訂版)	知覧町教育委員会	知覧町教育委員会	1993年	
■中山道・奈良井宿					
参考	奈良井 保存の歩み	榎川村 榎川村教育委員会	信毎書籍印刷(株)	1998年	
参考	榎川ブックレット1 探訪・奈良井宿 奈良井氏がいた	笹本正治	榎川村教育委員会	1999年	
参考	榎川ブックレット13 続探訪・奈良井宿 小学生達の自由研究	榎川村教育委員会	榎川村教育委員会	1995年	
■銀座中央通り					
参考	銀座-土地と建物が語る街の歴史	岡本哲志	法政大学出版局	2003年	
■御堂筋					
参考	御堂筋ものがたり	三田純市	東方出版	1991年	
■青葉通・定禅寺通					
参考	戦災復興余話	仙台市開発局	仙台市開発局	1980年	
参考	道路のデザイン	財団法人 道路環境研究所	(株)大成出版社	2005年	
■表参道・絵画館前通り・内外苑連絡道路					
参考	土木学会土木図書館所蔵『土木建築工事画報』第1巻第7号	-	工事画報社	1925年	
参考	土木学会土木図書館所蔵『土木建築工事画報』第1巻第9号	-	工事画報社	1925年	
参考	明治神宮外苑志	明治神宮奉賛会		1937年	
参考	「街路樹」デザイン新時代	渡辺達三	(株)裳華房	2000年	
■大通・大通公園					
参考	さっぽろ文庫32 大通公園	札幌市教育委員会文化資料室	北海道新聞社	1986年	
参考	イサム・ノグチ & 札幌モエレ沼公園	札幌テレビ放送(株)	札幌テレビ放送(株)	2006年	
引用	大通地区都市景観形成基準	札幌市	札幌市	1988年	街路編 P.021 右下表
■元町通り					
参考	元町の奇跡	神奈川新聞社 協同組合元町SS会	神奈川新聞社出版局	1997年	
参考	元町第三期街づくり・ライプタウン事業第1期工事(平成15年度)竣工図	(株)櫻井淳計画工房	-	-	
■皇居周辺街路					
参考	造景 創刊号 皇居周辺道路の景観デザイン	中野恒明	(株)建築資料研究社	1996年	
■水辺の街路					
-	-	-	-	-	
■坂道					
参考	日本の町並み	西村幸夫監修	平凡社	2003,2004年	
参考	歴史のまちのみちづくり	歴まち研究会	(社)日本交通計画協会	1996年	
■歩行者系街路					
参考	路地からのまちづくり	西村幸夫	(株)学芸出版社	2006年	
■オープンカフェ					
参考	道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン	-	国土交通省道路局	2005年	
参考	arch-hiroshimaホームページ(http://www.arch-hiroshima.net)	-	-	2007年	

種別：「引用」- 文献中の文章をそのまま引用している文献（引用文の掲載ページを文献名欄に記載する）

「参考」- 事例集作成の際に参考とした文献

備考：種別「引用」の場合、事例集の掲載場所（P.00、00～00行目）を備考欄に記載する。

【街路分野】図版出典リスト

■ 知覧武家屋敷通り					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
2	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
2	昭和49年当時	写真	-	知覧町 提供	1974
2	昭和54年当時	写真	-	知覧町 提供	1979
2	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース	2007
3	線引きの方向	図	国土技術政策総合研究所	「知覧麓の武家屋敷群 改訂版(1993年 知覧町教育委員会 P.113 図5-1-5)」を元に、加筆・トレース	2007
3	武家屋敷通り上に見える母ヶ岳	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
3	三叉路	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
4	街路内写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
4	屋敷内写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
4	側面図・平面図	図	国土技術政策総合研究所	「知覧麓の武家屋敷群 改訂版(1993年 知覧町教育委員会 P.57およびP.66)」の図を元に、合成	2007
4	断面図	図	国土技術政策総合研究所	-	2007
5	維持管理	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
5	電柱	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
5	舗装	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
5	標準横断	図	国土技術政策総合研究所	-	2007
■ 中山道・奈良井宿					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
6	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
6	祭礼時写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
6	中村邸写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
6	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に加筆・トレース	2007
7	平面図	図	国土技術政策総合研究所	「奈良井 保存のあゆみ(1998年 榎川村 P.20～21 保存地区の範囲・建造物位置図)」を元に、加筆	2007
7	街路各部写真(5枚)	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
■ 銀座中央通り					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
8	鏡写真/歩行者天国	写真	国土技術政策総合研究所	-	2006
8	明治30年代	写真	-	国立国会図書館 提供	明治30年代
8	明治40年代	写真	-	国立国会図書館 提供	明治40年代
8	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	2007
9	街区の様子	図	国土技術政策総合研究所	「銀座・土地と建物が語る街の歴史(2003年 岡本哲志著 法政大学出版局 P.21図1)」を元に、加筆・着色・トレース	2007
9	改修前後の幅員構成	図	国土技術政策総合研究所	「銀座通り改修工事誌(1991年 銀座通り改修工事誌編集部会 東京国道工事事務所 P.18およびP.68)」の図を基にトレース	2007
9	新しい銀座ルール	図	国土技術政策総合研究所	「中央区ホームページ(http://www.city.chuo.lg.jp)」の図を元に、着色・トレース	2007
9	現在の銀座中央通り	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007
9	現在の銀座中央通り	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007

■ 御堂筋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
10	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
10	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
11	拡張前の御堂筋	写真	-	大阪市交通局 提供	-	大正時代
11	拡張工事後の様子	写真	-	大阪市交通局 提供	-	昭和初期
11	完成当時の御堂筋	写真	-	大阪市交通局 提供	-	1930年代
11	拡張平面図	図	国土技術政策総合研究所	「第一次大阪都市計画事業誌(1944年 第一次大阪都市計画事業誌編纂委員会 大阪市 第一編巻末図)」を元に、着色・トレース	-	2007
12	断面図	図	国土技術政策総合研究所	「国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所ホームページ」の図を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
12	高さ制限の緩和	図	国土技術政策総合研究所	「大阪市ホームページ(http://www.city.osaka.jp)」の図を元に、トレース	-	2007
12	建物高さ統一写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
13	道路中央写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
13	副道部写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
13	イチョウ黄葉写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
■ 青葉通・定禅寺通						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
14	鏡写真 / 各街路	写真	創立20周年記念出版編集委員会	「道・緑・景」(P.42、P.45)	(社)道路緑化保全協会	1992
14	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	-
15	青葉通 平面図	図	国土技術政策総合研究所	「建築設計資料集成 [地域・都市 - プロジェクト編] (2003年 日本建築学会編 P.72)」の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	定禅寺通 平面図	図	国土技術政策総合研究所	「建築設計資料集成 [地域・都市 - プロジェクト編] (2003年 日本建築学会編 P.72)」の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	青葉通 断面図	図	国土技術政策総合研究所	「道路のデザイン (2005年7月、(財)道路環境研究所編著、P.168 図2.3)」を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	定禅寺通 断面図	図	国土技術政策総合研究所	「道路のデザイン (2005年7月、(財)道路環境研究所編著、P.168 図2.4)」を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	整備当初の青葉通	写真	-	仙台市戦災復興記念館 提供	-	-
15	現在の青葉通	写真	創立20周年記念出版編集委員会	「道・緑・景」(P.47)	(社)道路緑化保全協会	1992
15	整備当初の定禅寺通	写真	-	仙台市戦災復興記念館 提供	-	-
15	現在の定禅寺通	写真	-	仙台市観光交流課 提供	-	-
■ 表参道・絵画館前通り・内外苑連絡道路						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
16	鏡写真 / 各街路	写真	松崎 喬	-	-	-
16	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
17	明治神宮外苑平面図	図	国土技術政策総合研究所	河田満生氏製図を元に、トレース	-	2007
17	ボックスカルバート写真	写真	-	「土木建築工事画報 第1巻第7号」(土木学会土木図書館所蔵) P.7	工事画報社	1925
17	鉄筋コンクリート管写真	写真	-	「土木建築工事画報 第1巻第7号」(土木学会土木図書館所蔵) P.6	工事画報社	1925
18	絵画館前通り整備当初写真	写真	-	「土木建築工事画報 第1巻第7号」(土木学会土木図書館所蔵) P.14	工事画報社	1925
18	絵画館前通り横断面図	図	松崎 喬	-	-	1985
18	絵画館前通り写真 (3枚)	写真	松崎 喬	-	-	1995
19	表参道横断面図	図	松崎 喬	-	-	1985
19	内外苑連絡道路当初横断面図	図	国土技術政策総合研究所	「明治神宮外苑志(1937年 明治神宮奉賛会)」の図を元に、トレース	-	2007
19	表参道写真 (2枚)	写真	松崎 喬	-	-	2002
19	内外苑連絡道路写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007

■大通・大通公園						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
20	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
20	大正7年	写真	札幌市	「さっぽろ文庫32 大通公園」	北海道新聞社	1985
20	昭和19年	写真	北海道新聞社	北海道新聞社 提供	-	1944
20	昭和26年	写真	札幌市	「さっぽろ文庫32 大通公園」	北海道新聞社	1985
20	旧市街図(3枚)	図	国土技術政策総合研究所	「札幌区史(1973年1月、札幌区役所編 巻頭 札幌区沿革図)」を元に、加筆・トレース	-	2007
20	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
21	横断図	図	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	テレビ塔	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	テレビ塔からの眺め	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	さっぽろ雪まつり	写真	札幌市	札幌市提供(観光写真ライブラリーNo.1156)	-	2007
21	さっぽろ夏まつり	写真	札幌市	札幌市提供(観光写真ライブラリーNo.1061)	-	2006
■元町通り						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
22	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
22	戦後写真	写真	-	「Motomachi Shopping Streetホームページ」 (http://www.motomachi.or.jp/html/index.html)	協同組合元町SS会	戦後
22	セットバック完了時写真	写真	-	同上	同上	1955
22	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
23	平面図	図	国土技術政策総合研究所	「元町第三期街づくり・ライプタウン事業基本設計書(2002年 元町SS会 ライプタウン事業マスタープラン図)」を元に、着色・トレース	-	2007
23	断面図	図	国土技術政策総合研究所	「元町第三期街づくり・ライプタウン事業第1期工事竣工図(2004年 元町SS会 標準断面図)」を元に、着色・トレース	-	2007
23	セットバック写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
23	壁面後退	図	国土技術政策総合研究所	「元町の奇跡(1997年11月 神奈川新聞社編著 P.222下側図)」を元に、トレース	-	2007
24	平面、詳細	図	国土技術政策総合研究所	「元町第三期街づくり・ライプタウン事業第1期工事竣工図(2004年 元町SS会 全体平面図)」を元に、着色・トレース	-	2007
24	写真(3枚)	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
25	立面図	図	国土技術政策総合研究所	「元町第三期街づくり・ライプタウン事業第1期工事竣工図(2004年 元町SS会 標準断面図)」を元に、着色・トレース	-	2007
25	写真(8枚)	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
■皇居周辺街路						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
26	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
26	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
27	断面	図	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
27	写真(3枚)	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
28	写真(3枚)	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
28	転落防止柵	図	国土技術政策総合研究所	「都道H7工事 内堀通りシボ・ロード整備工事(その1)及び中央分離帯設置工事(1995年 東京都第一建設事務所)」の図を元に、トレース、着色	-	2007
29	歩道用照明姿図	図	国土技術政策総合研究所	「都道H6工事 歩道設置工事(拡幅)皇居周辺道路景観整備工事のうち道路照明設置工事(1994年 東京都第一建設事務所)」の図を元に、トレース、着色	-	2007
29	歩道用照明写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
29	車道用照明写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
29	車道用照明姿図	図	国土技術政策総合研究所	「都道H6工事 歩道設置工事(拡幅)皇居周辺道路景観整備工事のうち道路照明設置工事(1994年 東京都第一建設事務所)」の図を元に、トレース、着色	-	2007

■ 水辺の街路						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
30	賀茂街道写真	車道上	写真 松崎喬	-	-	2007
30	賀茂街道写真	歩道上	写真 松崎喬	-	-	2007
31	哲学の道断面	図	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
31	哲学の道写真	写真	高楊裕幸	-	-	2004
31	上賀茂社家町写真	写真	松崎喬	-	-	2007
31	藍場川写真	写真	松崎喬	-	-	2004
31	長町武家屋敷跡写真	写真	松崎喬	-	-	2007
32	高瀬川写真上	写真	松崎喬	-	-	2005
32	高瀬川写真下	写真	松崎喬	-	-	1999
32	高瀬川断面	図	国土技術政策総合研究所	出雲市提供資料を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
32	阿砂利橋写真	写真	松崎喬	-	-	2006
33	下ノ丁水路写真	写真	松崎喬	-	-	2005
33	下ノ丁井戸写真	写真	松崎喬	-	-	2005
33	下ノ丁水屋敷写真	写真	松崎喬	-	-	2005
33	下ノ丁断面	図	国土技術政策総合研究所	島原市提供資料を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
33	海野宿写真	写真	-	(株)プランニングネットワーク 提供	-	2006
■ 坂道						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
34	薬研坂写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
34	北野坂写真	写真	鹿島昭治	-	-	2001
34	北野通り写真	写真	小野寺康	-	-	-
34	函館写真	写真	高楊裕幸	-	-	1999
34	産寧坂	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
35	オランダ坂写真	写真	小野寺康	-	-	-
■ 歩行者系街路						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
36	神楽坂写真（7枚）	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
37	花見小路界隈	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
37	花見小路地区計画	図	国土技術政策総合研究所	「京都市地元説明会配布資料」（京都市提供）を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
37	法善寺横町	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
37	法善寺横町ガイドライン	図	国土技術政策総合研究所	「法善寺横町復興の道のり（2004年 法善寺横町復興委員会）」の図を元に、トレース	-	2007
■ オープンカフェ						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
38	横浜写真	写真	小野寺康	-	-	-
38	中州写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
39	代官山写真	写真	小野寺康	-	-	-
39	飯田橋駅ビル	写真	小野寺康	-	-	-
39	日本大通り	写真	小野寺康	-	-	-