

事例 5 : 京都市袋路再生

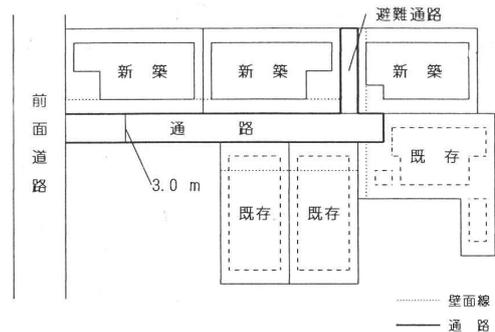
○活用している制度名称

・連担建築物設計制度

○運用開始 : 平成 11 年 5 月

○担当課 : 京都市都市計画局建築指導部指導課

認定事例



背景・経緯

- ・京都市の都心部には袋路が多数存在する(袋路 3000 本。都心区の住宅の約 14%)。京都市では袋路を二項道路と認定していないため、従来は法第 4 3 条第 1 項ただし書許可による建替えが行われていたが、①現況幅員 1.8 m 以上、②通路中心からの 2 m 後退、③ 2 階建て以下等の基準では、狭小敷地では建替えが困難であり、そのため空き家、空き地化が進んでいた。
- ・京都市全体の方針である都心居住の推進のため、袋路内で 3 階建てへの協調建替を可能にする連担建築物設計制度を積極的に活用することになった。

検討体制

- ・平成 10 年に、学識経験者、住宅金融公庫、建築業界、コンサルタント、行政(都市企画部、建築指導部、消防局)をメンバーとする検討委員会を立ち上げ、検討を進めた。

外部委託

- ・コンサルタントへの業務委託を行っている。
(委託費は 1 年間で 550 万円。4 3 条ただし書許可の検討を含む。単費)

制度導入のポイント

- ・建替え困難な状況への対応と都心居住の促進が、導入の理由となった。
- ・京都市の都心部にはもともと 120m 四方ないし 60m×120m の外周道路が存在し、骨格的な道路基盤は整っている。

実績・効果

- ・平成 31 年度時点で適用件数は 8 件
- ・適用事例では、区域内の取りまとめにあたった設計事務所や工務店の役割が大きい。合意に至った要因としては、以下のようなものが挙げられている。
 - ①連担建築物設計制度でしか建替えられないという状況が各敷地で共通していた
 - ②現状以上の床面積を確保でき、デメリットがない
 - ③大半の敷地が持地・持家で権利関係が単純であった
 - ④昔からの近所付き合いが根付いていた
- (小波晋他(2002)「京都市における連担建築物設計制度の初動的運用実態」『第 37 回日本都市計画学会学術研究論文集』)
- ・実績があまり増えていない理由としては、合意形成が難しい、制度の存在が認知されていない、都心部のマンション増加による居住形態の変化、(柔軟な運用を可能としているが)事業者の認識として基準のハードルが高い、共同管理になることが厭われる、といったことがあるようである。
- ・今後は、建替えや大規模修繕が適切に行われるようにすることが何よりも安全性の向上につながるという観点で、消防設備やソフト面を最大限評価し、必要な安全性を備えつつも、市場性のある基準への見直しが必要である。
- ・平成 30 年には、歴史都市京都の大切な資産である路地の魅力を守りながら、安全性を高めて次世代に引き継ぐため、路地の魅力や課題、保全・再生のための(本制度を含む)具体的な方法を紹介した「路地保全・再生デザインガイドブック」を作成し、広く啓発を行っている。

京都市連担建築物設計制度〈袋路再生〉取扱要領（概要）

※狭隘道路全般、歴史的景観や京町家の保全等に対する方策を検討する中で、当基準についても見直しの予定

		基 準	検討内容、規制値の根拠
区域		<ul style="list-style-type: none"> 現に存する通路（原則、基準法適用時に現に建築物が立ち並んでいるもの）を含み、それに面する連続した一団の土地 通路に接するすべての敷地を含むこと 	<ul style="list-style-type: none"> 区域全体で設計調整して性能を確保 「現に存する通路」の条件により、実質的に対象を都心部（都心4区）に限定
敷地		<ul style="list-style-type: none"> 各敷地は通路に2m以上接すること 敷地の数は従前より増加しないこと 	<ul style="list-style-type: none"> 通路の利用を円滑に行うため 都心居住の促進方策として、良好な住宅への建替えを進めるため
通路	形態	<ul style="list-style-type: none"> 各建築物の出入口から、区域が接する道路まで通じるものであること 動線形態が複雑でないこと 末端が区域の境界線に接すること 	<ul style="list-style-type: none"> 日常活動が阻害されず、災害時には避難・消火活動を行えるようにする 動線形態が複雑なものは、災害時に不安 将来的な二方向避難確保の可能性を残す
	幅員	<ul style="list-style-type: none"> 全長にわたり2m以上 	<ul style="list-style-type: none"> 車両進入を想定しない 日常のすれ違いの容易性、避難時の交錯等を勘案 区域全体としても2m以上の幅で道路に接することを原則とする（喉元敷地の除外が可能）
	延長	<ul style="list-style-type: none"> 50m以下。ただし、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 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の避難時間等を考慮。共同住宅等に係る歩行距離の規定を勘案（実際は、実態に配慮）
	利用等	<ul style="list-style-type: none"> 自由に通行できるものであること 上空が開放されたものであること 	<ul style="list-style-type: none"> 日照や採光、開放感等の環境条件や、緊急時の活動を阻害しないよう、上空を含めて常時開放されている必要がある
建築物	用途	<ul style="list-style-type: none"> 原則として専用住宅であること 	<ul style="list-style-type: none"> 都心居住の促進方策として、良好な住宅への建替えを進めるため
	階数	<ul style="list-style-type: none"> 3以下であること 	<ul style="list-style-type: none"> 建替えシミュレーションの結果、3階建てを許容すれば、社会ストックとしてある程度の水準を満たす住宅建設が可能となるため
	配置	<ul style="list-style-type: none"> 建築物の出入口は、通路に面して設ける 通路に面する各建築物の外壁面相互の距離を、以下の数値以上とすること <ul style="list-style-type: none"> ○全て1又は2階：3m ○3階がある場合：4m 外壁面から区域の境界線までの距離は、50cm以上とすること 	<ul style="list-style-type: none"> 各建築物における活動の円滑性の確保 居住者の交流、採光等の確保、災害時の救助活動、延焼防止の機能を確保するためには、通路に接して一定の空地が必要 この空間は、一般道路に準じた環境とし、壁面間距離と高さとの関係を商業地域並み（1：1.5）程度は確保する 採光等の確保に加え、災害時の補助的避難動線を確保する
	構造等	<ul style="list-style-type: none"> 耐火建築物又は準耐火建築物とする。ただし、階数が1又は2である場合は、外壁を防火構造とすれば足りるものとする 建築物の各部分の高さは、通路の反対側の建築物の外壁面からの水平距離の1.5倍以下とする 階数が3の場合、3階の外壁面が2階の外壁面より後退していること 	<ul style="list-style-type: none"> 袋路においては、特に防災性能の改善が求められることから、無理のない範囲で、通常よりも高い耐火性能を求める 通路空間を一般道路に準じた環境とし、壁面間距離と高さとの関係を商業地域並み（1：1.5）程度確保する 1階から3階まで壁面が垂直に立ち上がると圧迫感が懸念されるため、防火、避難、採光等も考慮して、3階部分を後退させる セットバック部分は、緊急時に屋外への一時避難場所にもなる

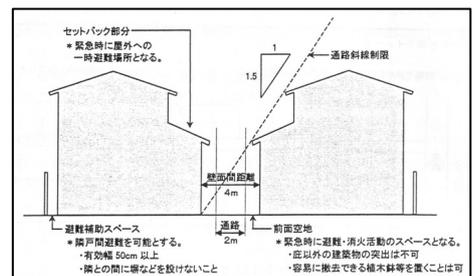
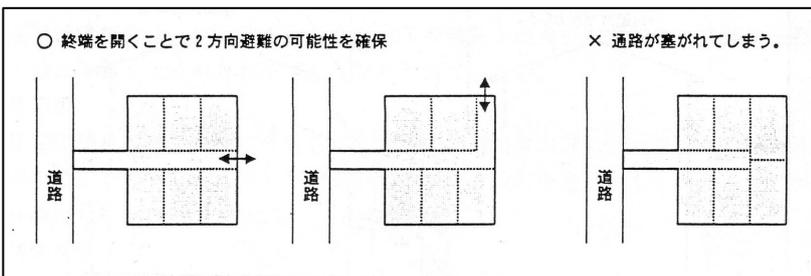


図 5-9 通路形態のイメージ

図 5-10 断面イメージ