

福岡市における細街路の実態とその整備に関する一考察

榑木 武 Takeshi CHISHAKI
(財)福岡アジア都市研究所理事長

要旨：都市の道路（街路）は、法にしたがえば4m以上の幅員を目指すものである。しかし、現実には4m未満の細街路も多く個所で見受けられる。その中には、歴史的な街路やまち中の近道、寺社への参道、飲食店街、商店街、住宅街など、ひとの街ゆえに構築されてきたものが多々ある。したがって、細街路をやみくもに否定することは、まちの歴史を消し去ることであり、人がひとらしく生きるまちを失うことにもなりかねない。ひとの街が人のために存在することを踏まえれば、細街路を生かす工夫やその環境を整備することもまた大切な視点である。

本文は、福岡市の市街地を対象に、細街路が存在する状況をつぶさに調査し、その実態を明らかにするものである。その上で、まちにおける細街路のあり方を考え、整備の方針について述べるものである。

■ **キーワード：**街づくり、路地、細街路、地区計画、街路計画、福岡市

1. はじめに

街路は、街づくりのレイアウトを描くものであり、まちの骨格をなす。したがって、そのネットワークやデザイン上の諸内容、求められる機能について十分に検討し、街路のあり方を考えることがまちをデザインする上で重要である。その内容いかんで、長期にわたるまちの暮らしや活動の良悪が決まるといっても過言でない。

ところで、まちづくりと街路との関係では、街路網の構成や線形とともに、個々の街路幅員をどうするかが基本となる。このことに関し、建築基準法では家屋の接道条件を4m以上（特に指定された区域では6m以上）としている。

あるいは、道路法による道路構造令によれば、車が通ることを前提にして2車線を確保するためには5.5m以上が必要であるが、交通量が少ないところでは4mの幅員が認められている。

しかし、現実にはこうした最低限の基準にも満たない4m未満の街路が市街地部、郊外部に関わらず存在する。これは、地形的にやむを得ない場合や、自動車が出現する以前からの歴史ある街路、4m

基準が制定される以前からの既得権にもとづく街路などの存在による。また、歩行者専用道や自転車専用道、遊歩道といった車の通行が認められない道路も4mに満たない幅員をもつものがある。

さらに、こうした法による基準は公道への適用であり、私道や建物間の隙間道などには適用されない。このことから、敷地内を24時間解放した4m未満の狭い道や建物1階の通路もある。

要するに街路は、本来なら通行の用をなし、交通安全の確保や快適な生活環境の創出のためには4m以上であることが望ましい。しかし、上述する様々な由来にもとづいて、街には4m未満の道路も多く存在する。本文ではこれらを細街路と呼ぶことにする。

街の細街路は、その存在に必然性が認められものがある。あるいは、都市の活動や地域・地区の環境からみてあえて細街路の導入が望まれるものもある。しかし、そのあり方について部分的な検討はあっても、街づくりの上でこれまで明確に論議されたことはなく、あいまいなままにされてきた。

高齢社会が進展し、成熟社会を迎え、人に優しい、

豊かな暮らしの街が求められる今日、いわれある細街路についてはこれをまちに生かし、人のための街づくりに寄与させることも大切である。

その際、細街路の状況や存在の意義などは、地域ごとで異なり、地域における実態を踏まえて検討することが望ましい。そこで本文では、福岡市を対象に各地区の細街路の実情調査を行い、街づくりの上で細街路をどのように捉え、解釈するかを検討し、そのもとでの細街路の整備のあり方について著者の考えを述べるものである。

2. 福岡市における細街路の状況について

2.1 街路網にみる細街路の空白地区と集中地区

福岡市の街路網（公道のみで、私道や建物の間の隙間道などは含まない）において、4m未満の細街路と、それ以外の4m以上の広幅員街路を区分すれば図1のとおりである。グレイ色の線が広幅員街路であり、黒線が細街路である。

図より明らかなように、周辺の山間部や臨海部を除けば、細街路は市全域に展開している。そうした中で、南区の一部、城南区、早良区および西区における平野部の広い範囲で多くの細街路が点在する状況である。あるいは逆に、東区や博多区、中央区、



図1 福岡市道路網における細街路（黒線）の分布と市街化区域における細街路密集地区（丸枠）

表1 市街化区域において細街路が多い主な地区

区	町丁目		
東区	雁ノ巣1,2	奈多2,3	和白2,3
	香椎駅東1,2	香椎2,3,4	
	名島2,3	箱崎1,2	馬出5
	原田1,2	多の津5	
博多区	堅粕4	住吉4, 5	美野島1, 2
	竹下5	那珂1, 2	東光寺町1, 2
	諸岡6		
中央区	西中洲	春吉1, 2, 3	渡辺通3, 5
	赤坂3	桜坂1, 2	六本松3
	谷1, 2	輝国2	鳥飼3
	伊崎	唐人町2	地行1, 2, 3
南区	井尻1, 2, 3, 4, 5	五十川1, 2	日佐1, 2, 3, 4
	三宅1, 2, 3	和田3	南大橋1, 2
	若久4, 5, 6	桧原2, 3	
	野多目2,4,6	老司1,2,3	
城南区	片江1, 2, 3	樋井川1,2,3	別府1
	飯倉1	別府6	田島1,2,3,4
	茶山6	七隈1, 2, 3	梅林6
早良区	室見4	野芥3, 4	田隈3
西区	姪浜2, 3, 6	愛宕1, 2, 3	

南区においては、細街路が少ない空白域がまとまって存在することが読み取れる。

ところで、市街地の周辺部は市街化調整区域である。その中で、細街路とされる多くは農道や山道、集落の道、漁村の道などである。これらを除いて、市街化区域内の街路をつぶさにみれば、各区とも、細街路が比較的空白な区域と、ある程度集中する区域に分かれ、まだら模様を描いている。

天神・大名地区や舞鶴・大手門・荒戸地区、川端・中洲地区、博多部、博多駅地区およびその周辺などのいわゆる都心部に空白域が広範囲に広がる。

また、東区や博多区、南区、早良区などでは、戦後になって都市発展とともに住宅地が開発されたが、そうした地区も細街路が少ない空白域である。特に、東区、博多区、南区での空白域の広がりが多いことが指摘できる。

つまり住宅地開発の結果として、Y字型都市構造のうち、東よりの地域における市街地展開が大きかったことが理解できる。これに対し、西よりの早良区、西区については、臨海部埋め立て地でまとまった空白域があるが、これらの区に城南区を含めた内陸部市街地では空白域が細かく分散している状態である。

上記以外では、細街路が広く分布する。そうした中で、特に細街路が密集する地区を目視で拾い出せ

ば図1の丸枠のとおりである。また、それらの具体的な町丁目を表1に示す。博多湾臨海部での埋め立て地の背後に沿って細街路密集地区が点在する。それと同時に、博多区、南区で進んだ市街地開発区域や丘陵部を取り囲むように細街路密集地区が展開する状況である。

2.2 調査にもとづく地区別細街路の概況

地区ごとで細街路の存在状況が異なる。そこで、地区別に街路網の状況を調査したが、全ての地区となると多大の労力が求められる。このことから、福岡市の細街路の実態と背景を把握する目的で地区を選び出し調査した。区画整理などまちの整備が進んだところとそうでないところ、都心部と郊外部、歴史的な意義を持つ地区、特に細街路が密集する地区などである。

具体的には図2の25地区である。都心部、都心周辺部、旧唐津街道宿場町、周辺平野部および漁港のまちの諸地区である。都心部の地区は細街路が少ないが、それ以外はある程度の細街路が存在する地区や密集地区である。

地区別の細街路について特徴的ともいえることを主にして各地区の実態調査を概観すれば以下のとおりである。

(1) 都心地区

都心部は、博多部から荒戸・西公園に至る一帯である。その中で、特に中心は博多部と福岡部である。これらは福岡のまち発展の中核をなすもので、博多部は太閤の町割（写真1）に、福岡部は黒田藩の城下町に由来する。

両区域とも太平洋戦争で焦土と化したことから、戦後に戦災復興土地区画整理事業が推進された。その際、街路網として町割および城下町の体系が残された。現代の街路網上に多くの歴史的な街路名を復元することができるほどである。

ともに細街路はほとんどみられない。しかし、一部に戦災を免れたところがあり、また、私道や建物の隙間道、遊歩道などを含めてくまなく探せば、こうした地区でも何がしかの細街路を見出すことがで

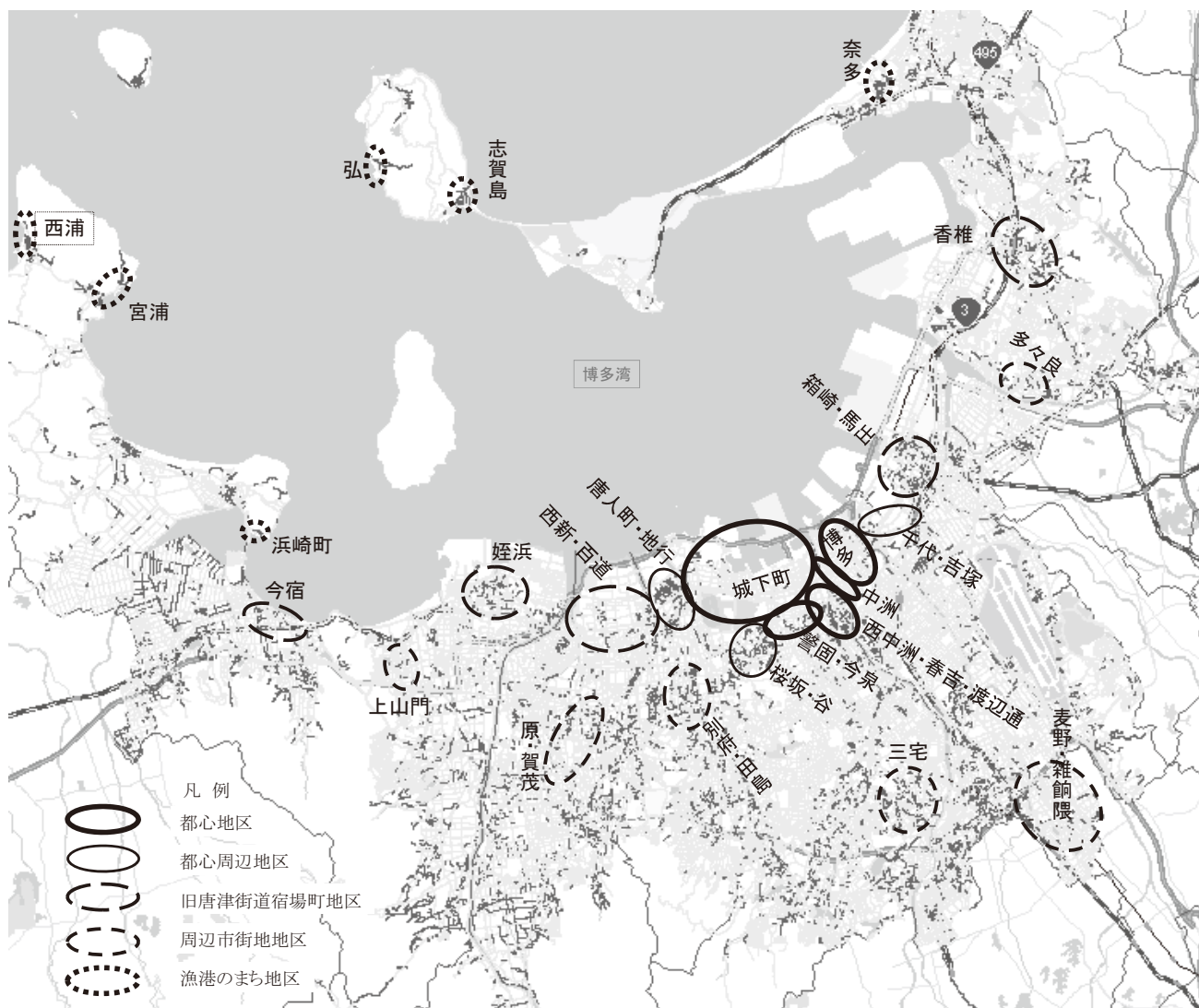


図2 市内細街路の25調査対象地区

きる。

a. 博多部（太閤町割の区域）

博多部は、太博通りを基軸に、南北の縦筋道が長形をなし、これに横筋道が配される格子状街路網の構成である。戦災復興区画整理で細街路はほとんどないが、それでも古門戸町や神屋町などでわずかながら存在する。それらは幅員 3 m 以上であり、両端で 4 m 以上の街路に交わる通り抜け型の直線街路であり、良質な細街路である。

博多部にあって、御供所や呉服町、祇園町などは戦災から免れた区域であり、そこは区画整理が行われず、昔のままの街路が残る（写真1）。このため、細街路の幅員が区画整理区域のものに比し狭いものもあるが、それでも2.7m以上である。また、行き

止まりはほとんどなく、通り抜けが可能である。これは町割りが格子状に行われたことによるもので、新旧変らない博多部における街路の特色である。

b. 福岡部（旧城下町の区域）

城下町福岡部の街路網は、博多部と異なり、海に沿った東西に長い地形を反映し、東西方向を基本にした格子型街路網の構成である。

一部を除けば、区画整理で細街路はほとんど見受けられない。しかしながら、よく見れば、アーケード街、地下街、川沿いの遊歩道、ビル内の通り抜け道など現代の細街路が新たに作り出されている。これらはその多くが車を排し、人のための街路である。

その中でユニークなものは水鏡天満宮横の飲食店街である（写真2左）。朱色の神社塀に沿って2階



写真1 博多の町割、街角にたてられた旧町名の石碑と細街路 上普賢堂町（幅員2.9m）



水鏡天満宮横の特異な飲食店街

薬院新川沿いの開放的な遊歩道

伊崎地区の屈曲した細街路

写真2 福岡部の細街路

建ての飲食店が並ぶ。また、天神の地下街は、他の都市に見られない落ち着いた雰囲気をもつ点で特色がある。

城下町の西北端に西公園があり、そのふもとの一角に伊崎地区がある。本地区は、城下町時代には御船手の加子（漕ぎ手）が住んだ漁師まちであり、戦災から免れた。このため、昔のままの2mに満たない細街路が集中して存在する（写真2右）。また、地形的な要因から坂道や階段、屈曲した線形をなす。その意味で、福岡部にあって特異な街区である。

(2) 都心部周辺地区

博多のまちの東隣りに千代町があり、博多と城下町の間に中洲がある。また、城下町の東南に西中洲・春吉・渡辺通、南に警固・今泉、桜坂・谷、西に唐人町・地行・今川などがある。これらの地区は、博多のまちや城下町とともに歴史を刻んできたが、活動内容や歴史的な経緯、地形条件からそれぞれに特

色ある街路網が形成され今日に至っている。

a. 千代町4

崇福寺東隣りの一角に、細街路で分割された住宅街がある。寺の塀に沿って、細街路で短辺25m、長辺30～50mの長方形に区切られ、4つの小さな街区を成し、戸建木造住宅や長屋が並んでいる（写真3左）。細街路は、幅員1.5～3.2mで、家の前には鉢ものが飾られ、人間味豊かな雰囲気をもつ。周りに九州大学医学部やマンションなどが並ぶが、これらに抗するかのような古い木造家屋の住宅が並ぶ様子は、大正、昭和を主張しているといえよう。

b. 中洲1～5

中洲は飲食店などが集中する特異なまちであるが、全体でみれば戦災復興で整形的なまちの整備が進み、公道としての細街路はほとんど見受けられない。しかし、丹念に探せば、路地型の飲み屋街（人形小路（写真3中）など）、建物間の通り抜け型隙間道、建

物一階の24時間開放された通路、建物に挟まれた神社参拝道などユニークな細街路が発見できる。これらの街路や通路は狭く、必要最小限の幅員をなす。

c. 西中洲、春吉1～3、渡辺通3,5

西中洲全体で一本の南北幹線街路があるに過ぎない。地区内は細街路によって区画割りされ、通過交通が排除されて静かな環境を生みだしている点で望ましい。しかし、緊急時や災害時に救急車が入りにくく、奥まったところへのアクセスが容易でないといった課題がある。

春吉3丁目は、東西方向にならぶ長方形の整形的な格子状街路網であるが、江戸期からのもので狭い。しかし、最近ではマンション建設などから、多くの区間でセットバックが進み、4mの幅員が確保されつつある。

他方、春吉1,2丁目および渡辺通3,5丁目は、住吉神社の参道となる住吉橋から扇型に展開する不規則な街路網である。細街路が多くいずれも昔のまま残り、線形は曲がり、幅員は2m前後で狭く、細街路同志の食い違い交差もある(写真3右)。

d. 警固1、今泉1,2

警固・今泉は、城下町から南部方面にぬける道とともに発達してきたまちである。このため、いまなお細街路が多くみられ、格子の中で斜めに横切る街路や、複雑な交差点、T字型、Y字型の交差点が多く見受けられる。ただ、こうしたまちも最近のマンション建設でセットバックが進み、4m以上の幅員街路が広がりつつある。

e. 赤坂3、桜坂1～3、六本松3、谷1,2

谷・六本松・桜坂・赤坂は福岡城の南に位置し、山の斜面や谷筋に住宅街が形成されてきた。このため、地形の影響を強く受けて複雑な街路網を構成している。幅員が狭い区画街路に加えて、線形は曲がりくねり、坂道が多い(写真4中)、階段が多い、不整形な交差点が見られるなどがある。特に、坂道の勾配は急であり、自然が多い中で人々が背中を丸めて登る姿を“谷わくろ”と自称しているほどである。

f. 唐人町2,3、地行1～4、今川1,2、鳥飼1～3

城下町の西に位置し、旧唐津街道に沿いながら城下町が拡大するに伴い発達してきたまちである。このことから、細街路が密集している地区であるが、基本的には南北に細長い格子状の街路網をなしている。その中で、地行3丁目には、かつての漁村がそのまま残るといってもよい細街路のかたまりがある。また、地行1丁目は南北に長い細街路が張り巡らされ、唐人町2丁目には幾重にも屈曲する細街路があるなどユニークなものが見受けられる。

(3) 旧唐津街道沿いの宿場町区域

福岡のまちは、参勤交代の道“唐津街道”がかつての海岸近くを貫通し、また、これに直行して内陸部に向けいくつもの街道や脇道が形成されてきた。このことから、城下町や博多のまちに加え、唐津街道筋に宿場町などが形成されてきたが、それらが今日の地域拠点を成している。香椎、箱崎、西新、姪浜などである。

a. 香椎駅東1,2、香椎1～4

埋め立て以前は平野部が狭かった。このことから山裾にまちが形成されてきたが、神功皇后にまつわる遺跡や伝承、神社が残される古いまちでもある。このため、骨格となる街路の整備が不十分であり、街路網も不整形で、道は狭く、曲がりくねっている。また、細街路から細街路に繋がることが多い。

b. 箱崎1～3、馬出4,5

箱崎商店街の一帯は、かつて箱崎千軒といわれた宿場町で、宮崎八幡宮を中心に発達してきた町である。その中で、宮崎宮よりの内陸側の街路網は、大きなブロック割の中をさらに細街路で細かく分割される構図である。

これに対し国道3号よりの箱崎2丁目は、海岸線に沿うように細街路で細長く密に区分され、また家屋が背中合わせに密集している。これは、同地区がかつて漁村であったことの名残である。

宮崎宮の西隣は馬出地区で、その名は宮崎宮の行列に参加する馬を納めたことに由来する。まちの街路網は箱崎地区に比し不整形である。また、幅員もせまく、細かなブロック分割である。



崇福寺横の住宅街（千代）



飲み屋街“人形小路”（中洲）



細街路の交差部（春吉）

写真3 都心部周辺地区の細街路



長い階段を持つ細街路（香椎駅東）



急な坂道の細街路（谷）



階段は家屋玄関へ、右が通り抜け道（西新）

写真4 階段、坂道をもつ細街路、狭い抜け道

c. 西新1～7、城西1～3、高取1,2、藤崎1、百道1～3

旧唐津街道を挟んで、西新から藤崎まで1.5kmにおよぶ商店街が形成され、それより海側は大学や高等学校を含む新興のまちである。一方、山側は旧来からの街が発展した住宅街である。

海側の街路網は比較的大ブロックで分割され、整形的で、細街路は西新2、3丁目と百道1、3丁目の一部に見られる程度である。山側は、不整形な街路網で、細街路も全体に分散して存在するが、さほど多くはない。そうした中で、紅葉八幡宮周辺は斜面であり、急な勾配や階段を持つ不整形な細街路が多く見受けられる。

d. 姪浜2,3,6

東の箱崎千軒に対する西の姪浜千軒の宿場町である。箱崎と同様に、唐津街道に沿って商店街が発達

し、海側の一部には漁港のまちが残る。また神社仏閣を多く抱えるまちでもある。

街路網は概ね方形であるが、神社や寺の周りに細街路が残され、また姪浜漁港の周りでは2～3m幅の狭い細街路が縦横に走る。

e. 今宿1～3、今宿駅前1

今宿は、唐津街道と桜井道が分岐する追分のまちである。海岸に平行した幾筋かの街路を基本とし、それに直行する横道とで、整形的な街路網が構成され、その一部に細街路が残されている。特に海岸沿いの街路やそれに直行する横道は、潮騒の音が聞こえ、ユニークな雰囲気を持つ。

(4) 内陸平野部で無秩序に開発が進んだ市街地

内陸平野部では、戦後の都市的膨張に伴い宅地開発や住宅団地建設が積極的に推進されてきた。しかし、旧来からの集落を中心にそうした開発から取り

残され、そこに押し寄せた開発の波で無秩序な市街地が形成されたところもあり、多くの細街路が残る。

a. 奈多2,3

奈多は、玄界灘に面した漁港のまちであるが、漁港との間に幅約150mの松林があり隔離されている。このことから、まち全体が農村的雰囲気を持つ。街路網は不規則ながらブロック分割であり、また家屋の周りに田畑もみられ、半農半漁のまちである。屈曲した細街路が多数存在し、その幅員も0.9～3.6mと広く分布する。

b. 多々良1,2、若宮1

多々良・若宮は多々良川に面し、比較的狭い平野部から丘陵部に展開するまちである。緑が残るものの、平地部を除けば骨格となる道路はさほど発達せず、屈曲や勾配に加えて、農道と思える細街路を残す不整形な街路網の構成である。また、丘陵部の斜面では、住宅にアクセスする長い細道や、思いのほか長い階段が存在している。

c. 麦野4～6、東雲町1～4、南本町1,2、相生町2,3、寿町2,3、銀天町1～3、竹丘町1,2

本地区は西鉄雑餉隈駅、JR 南福岡駅を核にする市街地であり、駅前商店街とその周りに展開する住宅街からなる。鉄道に加え、大宰府と福岡を結ぶ広幅員の道路網が発達した地区で、まさに交通の要衝である。このため、細街路はさして多くはないが、雑餉隈駅と南福岡駅の間は複雑な多岐交差点、X字型交差点が存在し、その所々に旧道と思える細街路が挟み込まれるように残されている。また、麦野4、

5丁目の一帯は不整形な街路網の構成であり、屈曲する細街路が多く見受けられる（写真5左）。

d. 大橋3,4、三宅1～3、和田1,3

本地区の大部分をしめる三宅は“筑紫官家”に由来するといわれ、古くからの田園地帯であった。そこに開発の波が押し寄せ、無秩序に市街地化した。このため、副都心大橋に続く地区であるが、街路網は極めて不整形であり、一部には農道が残り、水路に蓋をした狭い通り抜け道が存在する。また、屈曲する細街路や行き止まりが多い。

e. 別府1,2、田島1～4

周辺の開発が進む中で取り残された田園地区であるが、別府地区は比較的大ブロックの街路網構成である。細街路の幅員は3～3.8mが多数を占め、行き止まりは少ない。他方、田島地区は不整形な街路網をなし（写真5中）、ブロックの大きさや形状がまちまちである。また、細街路の幅員も1.8～3.8と多様である。

f. 原5～8、有田4、賀茂1,4

国道202号の南部に位置し、周りに古代遺跡が多いことで明らかなように、早くから農村が展開してきた早良平野の中心部である。農地が残り、農道やあぜ道、蓋をした水路（写真5右）がそのまま細街路、あるいは近道となり、街路網を成している。

g. 上山門1～3、拾六町5

東から南西に向かって緩やかに標高が高くなる地形であり、その一部に細街路が残る。しかし、その多くは3.6～3.9mの幅員であり、3m未満となると



住宅地の細街路（2.0m、麦野）



緑豊かな住宅街の細街路（3.6m、田島）



水路に蓋をした細街路（2.9m、有田）

写真5 周辺市街地の住宅街における細街路

水路に蓋をした通路や屋敷に引き込むアクセス路がある程度である。

(5) 漁港のまち

農村的状況を残す市街地では広い庭をもち個々の家屋が独立して並ぶ。これに対し漁村は庭がほとんどなく、前後に細街路がある中で間口の狭い家屋が連坦し、あるいは背中合わせに家屋が密集する。このことから、市街化区域における諸地域との比較対象の意味を込めて漁港のまちを取り上げた。

西浦、宮浦、浜崎町、志賀島および弘について調査したが、いずれも漁港に面して広幅員の幹線街路があり、その陸域に家屋が密集し、細街路でブロック分割されている。細街路の幅員は小さく、2m未満のことが多い。また、隣接する家と家との間に海に向かう狭い隙間道が多く存在している。

3. 細街路の形態的特性

3.1 細街路の幅員分布

細街路の形態の表現としてまず挙げられるものが幅員であり、その定めに古くは徳川家康の百箇条がある。また、現代では建築基準法や道路構造令がある。これらにもとづいて、4m以下の幅員に関する本規定および例外規定を一覧にして6つのカテゴリーに区分した。また、各カテゴリーの交通機能上の意義は表2の右欄に述べるとおりである。

一方、§2.2の各地区の細街路について、街路

端の状況（他の街路との接続、行き止まりの状況）、街路の形状、沿道環境の連続性などを踏まえて区間を区切り、その区切りごとに1本の細街路として代表断面の幅員を測定した。幅員は塀や家屋の側壁などの内寸法であり、精度は10cm刻みであるが、歩幅による概略測定を2割程度含んでいる。

さて、細街路成立の歴史的背景や地区の特徴および細街路幅員についてのデータ分布の相関性を踏まえて§2の各地区を類型化すれば表3が得られる。この類型地区ごとに幅員分布を求めてプロットすれば図3のとおりである。

図より明らかなように、都心部（区画整理）と伊崎・西公園または漁港のまちの分布が両極をなし、他の地区はそれらの中間状態である。

都心部（区画整理）は、56%が3.6m以上の道幅であり、2.7～3.6mが22%で、両者合わせれば78%に達する。指数型の分布形状であり、上記2カテゴリー以外はそれぞれ10%程度以下で、飲食店街や建物との隙間道である。このことから、区画整理の効果が十分に表れているといえる。

他方、後者は基本的に漁港のまちの特徴ある細街路幅員分布である。0.9～1.8m未満にピークがあり、36%ないし46%を占め、諸類似地区の中で特に狭い細街路が集中する点で際立っている。

上記以外の地区は両タイプの間である。図より明らかなように、厳密にみれば、都心部内接、都心

表2 細街路の幅員に関する様々な基準とカテゴリー化

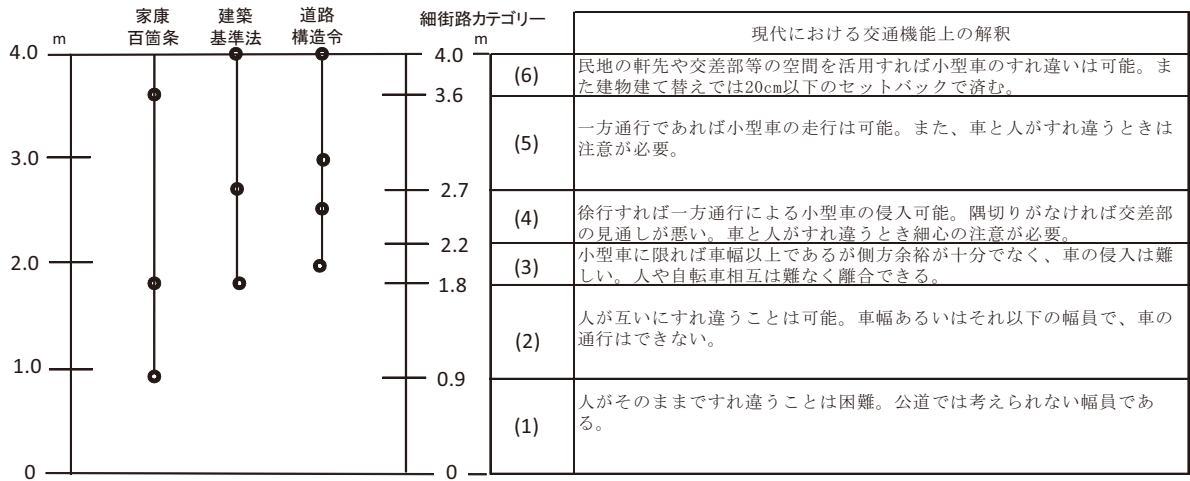


表3 調査地区の類型と調査対象の細街路本数

	調査地区の類型	対 象 区 域	調査対象細街路本数
市街化区域	都心部 区画整理内	古門戸・店屋町等、中洲・川端、天神・大名等、荒戸・港	50
	区画整理外	御供所等、大名1西	38
	伊崎・西公園	伊崎、西公園	24
	都心部内接区域	西中洲、渡辺5、春吉、警固・今泉	72
	都心部外接区域	千代、唐人町、地行、今川、谷・桜坂	253
	旧唐津街道	香椎駅東・香椎、箱崎・馬出、西新・百道、今宿	241
	周辺市街地部	雑餉隈・麦野、三宅、上山門、多々良、別府・田島、原・賀茂	459
	漁港のまち	浜崎町、西浦、宮浦、弘、志賀島、奈多	205

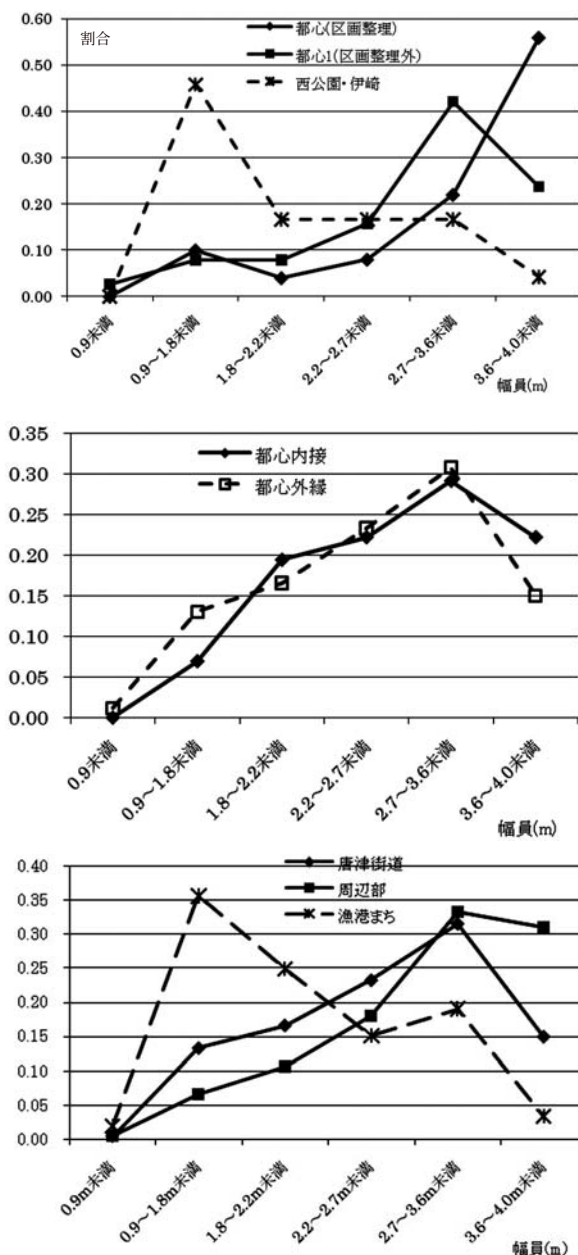


図3 地区グループ別の細街路幅員分布

部外接、唐津街道をひとまとめにしたグループと都心部（区画整理外）、周辺部の3タイプに分けることができる。

都心部内接などのグループは2.7～3.6m 未満にピークがあり、30%程度を占め、その前後の幅員がともに2割前後を占める左への字型分布をなす。

また、都心部（区画整理外）は、2.7m 未満の割合をぐっと押し下げ、その分2.7～3.6m 未満のピークを押し上げて42%を占めるが、2.7m 以上で累計すれば2/3以上である。周辺部地区については、2.7～3.6m 未満の33%、3.6～4.0m 未満の31%が主な構成で、都心部内接等と都心部（区画整理外）との中間的な分布形状である。

3.2 細街路の線形

細街路の線形の上で実際に歩いて問題と感じた内容は次のとおりである。

- 1) 起終点が相互に見通せるか。
- 2) 起終点が広幅員道路に連結するか。
- 3) 延長。
- 4) 急な勾配、階段。

こうした線形上の課題について具体的に検討するには細街路の区間把握について、いくつかの前提や工夫が必要である。

福岡市の市街地で細街路が問題になるところの大多数は平野部である。また、階段、急な勾配が問題になるのは地形的要因にもとづくもので限られた地区であり、あるいは、玄関前の階段などは個人の

表4 細街路の線形に関する項目、カテゴリーとその内容

項目	カテゴリー	内 容
線形	直線	文字通りの直線、互いの端部が見通せる曲線およびくの字型
	曲線	互いの端部が確認できない曲線(単円、S字曲線など)で、極端に小さな曲率半径でないもの、くの字型で交角が120度以上のもの
	屈曲	L字型、T字型、凸形、くの字型で、交角120度程度以下のものなど、途中で折れまがったり、小さな曲率半径の曲線を含むもの
端部の状況	広、広	両端が4m以上の幅員を持つ他の街路につながる状態
	広、狭	一端が4m以上、他端が4m未満の幅員の細街路につながる状態
	広、行止	一端が4m以上の幅員の街路につながり、他端が行き止まりの状態
	狭、狭	両端が4m未満の細街路につながる状態
	狭、行止	一端が4m未満の細街路につながり、他端が行き止まりの状態

興味によることも多い。これらを踏まえ、上記諸要素のうち、勾配、階段に関しては特に考慮しないこととする。

延長については、その区切り方が問題であり、あいまいな判断になるが、それによって長短が大きな影響を受ける。そこで本調査では、短いアクセス路や通路の類をのぞき、直行する街路で区切られる交差点ごとに分解し一区間の細街路とすることを基本にした。

また、家屋への行き止まりアクセス路をどこまで細街路として取り扱うかが問題である。短いアクセス路は個別の家屋専用であり、十分に公開されているとはいえない。このことから、除外するのが妥当と判断した。

さらに、カギ形に曲がるLやT、コの字型の街路については、それをどこまで1区間とみるかの問題がある。これについては、分解したときそれぞれが1ブロック程度以上の長さになるかを基準とし、短い場合は全体で屈曲した街路の1区間とした。

以上で推察されるように、細街路をどこまで区間分割するかについて難しい判断があり、厳密性を欠く。しかし、大方の傾向をつかむとの観点にたって、上述のあいまいな判断のまま区間分割したものをを用い、区間ごとの細街路について線形および端部の状況を考察すれば次の通りである。

(1) 都心部 (表5)

都心部のうち区画整理の区域はきわめて良好な線形である。細街路全体の86%が直線であり、88%が両端で広幅員街路に接続している。加えて、1ブロッ

ク程度の距離以上となる細街路は皆無であり、比較的きめ細かく格子状の街路網が構成されている。

区画整理から取り残された区域でも、直線割合は75%で、屈曲等の細街路は25%で、比較的良好である。しかし伊崎・西公園は47%にとどまり、約半数が曲線または屈曲した細街路である。

細街路の延長が1ブロック程度の長さを越えるものはほとんど見受けられない。また、細街路の端部のいずれかが広幅員街路となる割合は、区画整理、区画整理外を問わず100%である。その中で、区画整備地区では、86%が(広、広)である。

一方、伊崎・西公園は、(狭、狭)または(狭、行止)となる深刻な状態の区間が1/6残されている。

(2) 都心部周辺 (表5)

都心に内接する区域での直線割合は60%で、端部が(広、広)、(広、狭)となる割合は76%である。こうした状況は都心部(区画整理外)に類似する。しかし、屈曲よりも曲線が多い点、および両端が(狭、狭)、(狭、行止)の割合が17%と多く存在する点で違いがある。

都心に外接する区域で、谷・桜坂を除けば、直線割合69%、両端が(広、広)と(広、狭)の割合74%は、内接区域にほぼ同じである。

谷・桜坂は、当然のことながら、地形的要因から直線割合は小さく約1/3にとどまり、屈曲、曲線が各々1/3を占める。しかし、両端の接続が(広、広)となる割合が意外に多く51%と半数を占める。これは、同地区では庭を持つ屋敷が多く、また屋敷林が残るところから、建て替え時のセットバックが

表5 都心部、都心部周辺各地区の細街路の線形

線形	都心部			都心内接	都心外接	
	区画整理	区画整理外	伊崎・西公園		谷・桜坂以外	谷・桜坂
直線	0.857	0.750	0.533	0.600	0.692	0.324
曲線	0.024	0.083	0.233	0.253	0.063	0.353
屈曲	0.119	0.167	0.233	0.147	0.245	0.324
広、広	0.881	0.556	0.167	0.421	0.283	0.507
広、狭	0.048	0.333	0.267	0.337	0.459	0.268
広、行止	0.071	0.111	0.400	0.074	0.088	0.155
狭、狭	0.000	0.000	0.100	0.116	0.151	0.056
狭、行止	0.000	0.000	0.067	0.053	0.019	0.014
区間数	42	36	30	95	159	71

表6 旧唐津街道沿線各地区の細街路の線形

線形	箱崎	馬出	香椎東	西新百道	姪浜	今宿	合計
直線	0.819	0.857	0.377	0.647	0.510	0.839	0.661
曲線	0.083	0.107	0.362	0.132	0.143	0.065	0.159
屈曲	0.097	0.036	0.261	0.221	0.347	0.097	0.180
広、広	0.153	0.286	0.232	0.471	0.449	0.613	0.336
広、狭	0.639	0.554	0.362	0.309	0.265	0.290	0.420
広、行止	0.097	0.089	0.101	0.088	0.245	0.065	0.113
狭、狭	0.097	0.071	0.159	0.088	0.041	0.000	0.087
狭、行止	0.014	0.000	0.145	0.044	0.000	0.032	0.043
区間数	72	56	69	68	49	31	345

容易で、4m 街路への拡幅が進んでいることの表れである。

(3) 旧唐津街道沿線地区 (表6)

唐津街道沿線地区といっても地形的要因が影響し、それぞれで細街路の線形の状況が異なる。大まかには、箱崎、馬出、今宿が互いに類似し、直線が8割以上を占める。これに対し、香椎駅東・香椎（香椎東）は、谷地形であることから直線は38%にとどまり、曲線、屈曲が多数を占める。また、西新百道および姪浜地区は、上記両地区の中間であり、直線割合は51または65%である。

細街路端部の状況は、香椎東を除けば、いずれか一方の端が広幅員道路に接続する割合が高く、9割あるいはそれ以上である。特に、今宿は97%に達する。これに対して、香椎東では2/3にとどまり、1/3は（狭、狭）または（狭、行止）の状況である。

(4) 周辺市街地部 (表7)

線形の上から市街地部における各地区は2つのグループに分けることができる。1つは多々良、雑餉

隈・麦野、別府・田島の区域である。比較的直線割合が小さく3割程度にとどまる。

今ひとつは、三宅、原・賀茂、上山門の地区であり、直線割合が半数以上を占めている。

端部の状況は、いずれの地区も少なくとも一端が広幅員街路に繋がる割合が大きいが、中でも上山門は（広、広）だけで73%を占めている。

(5) 漁港のまち (表8)

漁港のまちは、まちの規模、背後の地形の違いから、それぞれの地区で細街路の線形および端部の状況が異なる。そうした中で、奈多以外は比較的直線が多く、6割あるいはそれ以上である。特に、志賀島は成形的な街区構成であり、83%が直線である。

端部は（狭、狭）または（狭、行止）となる割合が高く、3割程度以上であり、奈多に至っては6割を占める。また、全体の地区でみれば、（広、狭）の割合が高い点で特色がある。

表7 周辺市街地部各地区の細街路の線形

線形	多々良	雑餉隈・麦野	三宅	別府・田島	原・賀茂	上山門	合計
直線	0.265	0.350	0.565	0.342	0.525	0.692	0.437
曲線	0.412	0.383	0.239	0.342	0.279	0.154	0.313
屈曲	0.324	0.267	0.196	0.315	0.197	0.154	0.250
広、広	0.529	0.283	0.457	0.521	0.574	0.731	0.493
広、狭	0.235	0.367	0.348	0.329	0.279	0.192	0.307
広、行止	0.088	0.233	0.130	0.110	0.115	0.038	0.130
狭、狭	0.088	0.050	0.043	0.000	0.016	0.038	0.033
狭、行止	0.059	0.067	0.022	0.041	0.016	0.000	0.037
区間数	34	60	46	73	61	26	300

表8 漁港のまち各地区における細街路の線形

線形	西浦	宮浦	浜崎	奈多	志賀島	弘	合計
直線	0.583	0.658	0.571	0.426	0.829	0.667	0.631
曲線	0.125	0.158	0.286	0.443	0.171	0.278	0.241
屈曲	0.292	0.184	0.143	0.131	0.000	0.056	0.129
広、広	0.167	0.105	0.214	0.049	0.086	0.167	0.108
広、狭	0.417	0.395	0.214	0.344	0.571	0.444	0.430
広、行止	0.083	0.079	0.214	0.016	0.114	0.056	0.080
狭、狭	0.313	0.184	0.000	0.475	0.200	0.278	0.281
狭、行止	0.021	0.237	0.357	0.115	0.029	0.056	0.100
区間数	48	38	14	61	70	18	249

3.3 細街路における沿道環境の課題

細街路の沿道環境を形成する主要な物理的要因を拾い出し一覧にすれば表9のとおりである。諸要素の組み合わせにより実に多様な細街路のまちが創出されるが、その基本は飲食店街、商店街、ビジネス街、住宅街、寺社のまち、漁港のまちとなる。そこで、これらの内容を持つ地区の沿道環境の問題点について、表9の内容に照らしながら概略的に捉え論ずれば以下のとおりである。

(1) 飲食店街

飲食店街は、大規模な建物・施設のフロアに店が並び、その通路が開放されているケースと、狭い街路を挟んで個々の小規模な飲食店が並ぶケース（写真3中）がある。前者は計画的な通路のデザインであり、人のみの通行であることから問題はなく、また、植栽は鉢物などが置かれる程度である。

これに対して後者は、建物の規模が大小混在する、建物間に狭隘な隙間がある、不規則なデザインで雑

然としているなどの課題がある。中でも、街路が極めて狭い上に、店内の狭さを補うかのように路上につきだして看板やごみ箱が置かれ、商品が積み上げられ、加えて、吸気・排気ダクトや空調室外機、排煙口が街路に面して設置され、街路環境を著しく悪化させるところもあり（写真6左）、解消が望まれる。

(2) 商店街

商店街についても、飲食店街と同様に2とおりあるが、問題は個別の商店が並ぶケースである。個性ある商店がつらなり、日々の生活に関わる魅力が発見でき、あるいは界限性があり人を引きつける。その一方で、庇や商品、こみ箱、運搬車などが路上に飛び出し、あるいは店の看板が置かれるなどから、狭い街路はいよいよ狭く、決して快適といえない環境が形成されることもあり（写真6中）、課題である。

(3) ビジネス街

ビジネス街は、ビルが並ぶケースが多く、沿道環

表9 細街路沿道の環境要素とその内容

沿道要素		内 容
空間	オープンスペース	田畑、空き地、河川、海、駐車場などで、開放感ある視界が開ける
植栽など	樹木林	松林、竹林、雑木林など
	植栽(生垣)	樹木など目線の下から上まで繋がる植栽で生垣をなす。 目線から下は塀や柵で目隠しされ、目線から上だけの植栽 目線から下だけの植栽、足下の花や木 歩行者も細街路から鑑賞できるように解放された庭園
	花壇など	花壇、鉢物、つる系植物など
塀など	塀	ブロック塀、煉瓦塀、石積み、白壁、木塀、土塀など
	柵	鉄・アルミ柵、金網、木柵など 目線より高い塀、目線より低い塀
	擁壁類	石垣、コンクリート擁壁、モルタル吹きつけ、ブロック積み、自然の崖など
建物	建物	木造、モルタル造、コンクリート造、タイル仕上げ、トタン仕上げ、スレート仕上げなど
	建物開口状況	壁面のみ、玄関、窓
	建物の高さ	1階建、2階建、3階建以上

境はビルのデザインで大きく左右される（写真6右）。デザインに優れ、石造の壁面をもつ、優れた玄関周り、鉢物を配した細街路がある一方で、無機質なコンクリート壁やモルタル壁に面する細街路もある。また、場所によっては自転車やバイクの駐輪が多く、狭い街路をより狭くしているケースもある。

(4) 住宅街

住宅街の細街路を強いて系統化すれば、中高層マンションなどに面した細街路、アパート類が並ぶ住宅街や戸建て住宅が密集する細街路、邸宅前の細街路、農村的風景を持つ住宅街の細街路となる。

マンションに面した細街路は、建設に伴い4m以上の幅員の確保が進みつつある。しかし、セットバックが右左でちぐはぐになり、あるいは部分的であることから、人が飛び出すといった安全上の問題

がある（写真7左）。

アパート類が並ぶ住宅街、戸建て建物が並ぶ住宅街は、通常植栽が少なく、また家屋の側面が剥き出しのところ、薄汚れたブロック塀に囲まれたところが多い。このため、沿道環境は快適とはいえず、無機質ともいえる細街路環境が多く見受けられる。

邸宅前の細街路、農村的風景を持つ住宅街の細街路は、一般に緑が目につき、そのことが癒し効果をもたらす（写真5中）。しかし、それも度が過ぎると、雨の日などは薄暗く不安感を抱かせることがある。

(5) 寺社のまち

寺社は、多くの場合、塀で巡らされているが、その塀のデザインが和風で、落ち着きを与えるものが多い。また、シンプルで連続的であること、塀の上



飲食店街の路上に飛び出した室外機等



狭い街路に商品が飛び出す商店街



無機質なビジネス街の路地

写真6 街なかの細街路



セットバック進む中層マンション街の細街路



和風の寺まちの細街路



家屋面なる漁港のまちの細街路

写真7 中層住宅のまち、寺社のまち、漁港のまちの細街路

から樹木が覗くなどで、塀に沿った細街路は散策路としてのイメージを持つことも多い（写真7中）。

(6) 漁港のまち

漁港のまちは、家屋が密集し、むき出しのまま細街路に並ぶことが多い。このため、建物の壁や窓、玄関が並ぶ姿そのものが細街路の沿道環境を形成するといって良い（写真7右）。

4. 細街路の整備のあり方について

4.1 細街路の整備に関する課題

細街路の実態を踏まえながら、漠然とではあるが細街路が持つ街路上の機能や特色、まちとの関係などについて、十分に広い街路と対比しながら整理すれば表10のとおりである。地域との関係、交通機能および街路デザインの観点からの比較対照であり、細街路の課題が浮かび上がる。

表10 幅が狭い道（細街路）と広い道のまちづくり、街路整備上の特色や課題の比較

比較項目		幅が狭い道	幅が広い道
地域機能	コミュニティ 生活環境 防災 救急救命	道を挟む隣人との関係が保てる 日照、騒音などの迷惑 火災防止力が弱い 救急救命活動に支障も	道を挟む相手との関係が薄い 日照、騒音などの迷惑は解消 火災防止力がある 救急救命活動がしやすい
交通機能	交通 交通環境 人と車の関係 緊急時避難 交通安全	人中心の道 車の騒音は問題ない 歩車非分離が多い 避難通路の確保が困難なことも 見通しが悪く、出会いがしらの事故	車中心の道 車の騒音、排気ガス 歩車分離ができる 避難通路の確保が容易 見通しが良く、出会いがしらの事故を避けることが容易
デザイン等	規模イメージ デザイン環境 官民境界 交差部角 線形 看板、電線等 維持管理	ヒューマンスケール 道を挟む互いの沿道環境が重要 官民共同のデザインが重要 角きり、角の家屋の防御が必要 見通し距離の確保に十分注意 看板、電線等が目立ちやすい 維持管理が個人でも可能 清掃が容易	ヒューマンスケールを超える 沿道環境よりも道路環境が課題 官民の区別が明確にできる 歩道が角に関し緩衝的役割 見通し距離の確保が容易 看板、電線等が目立つことは少ない 維持管理が個人では無理 清掃が容易でない

地域との関係でみれば、細街路は幅員が狭いことにより、日照や騒音などの生活環境に弊害がもたらされることもあれば、火災などの延焼防止に問題がある。しかしその一方で、ヒューマンスケールで、隣人との関係が容易に構築できる特色がある。

交通機能に関しては、幅が広い道は歩車の分離が行われて安全性にすぐれ、交通処理能力も高い。しかし、細街路では歩車の分離は不可能であり、交通安全の上から通過交通を排除する、車の進入を阻止するなどが望まれる。あるいは、細街路が交わる交差点では、見通しがきかないことから出会いがしらの事故が発生しやすいといった課題もある。

デザインについては、細街路はヒューマンスケールであり、人々が親しみやすいという特色を十分生かすことである。人に優しい沿道環境の創出や、角切りなどを十分に行って見通しを確保する、看板などの規制を厳しくするなどがある。

4.2 街路網における細街路の接続のあり方

細街路は、基本的には人の通行が主であり、車は抑制することが望ましい。しかし、救急救命や災害時の対応などが求められ、その際に車で対応できなければ、やむを得ず担架を担ぐ、消火ホースを伸ばすなど人力に頼ることになる。あるいは、高齢者や障害者が車いすや杖などにたより車のところまで移動するが、その距離には限界がある。これらを踏まえば、1つの細街路区間の長さはせいぜい1ブロック程度であり、その端部で車通行可能な広幅員街路に接続するといった街路網の構図が望ましい。

そこで、細街路が永続的に存続するならば、あるいはセットバックが容易に進まない状況であれば、細街路と広幅員街路との関係を踏まえた街路網の形成を立案する必要がある。その際の街路網のあり方について事例を示すものが図4である。

図中には、貫通、行き止まり、T字型結合のケースを示す。これらの中で、形状はともかく、路地の移動が長くなるケースは、図中に示す3、4、5の点線で囲む区間である。こうした区間が生じないようにすることである。マイナーな改善策は、3、5

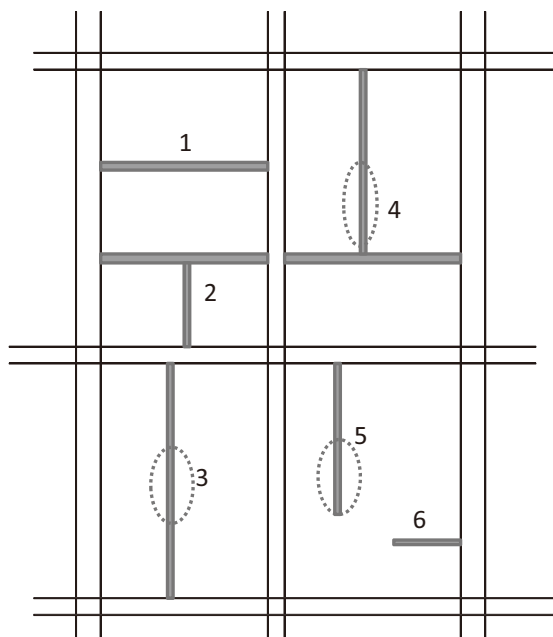


図4 街路網における細街路

では広幅員側の端部一部区間を拡幅することであり、4はTを3本に分解していずれか1つの細街路を拡幅することである。

要するに、細街路をブロック長毎に分解したとき、それぞれの区間が（狭、狭）または（狭、行止）になることを避けることである。極力、（広、広）となるようにセットバックを指導するなど都市計画道路的な扱いを工夫することである。

4.3 細街路のデザイン上の留意点

細街路の線形などを工夫するとともに、デザイン上留意すべき主要な観点は以下のとおりである。

(1) 細街路の線形

街路が屈曲して互いの端部が見通せないことを避けることが望まれ、そのために大きな曲率半径、大きな屈曲角度がえられるよう工夫することである。

あるいは、どうしても屈曲する場合には屈曲部の角切りを十分に行う、高い塀などはなくし少なくとも出会い頭の衝突がないようにすることである。

(2) 細街路の幅員

先に示した幅員に関するカテゴリー単位で、そのあり方を述べれば以下の通りである。

1.8m未満は、歩行者専用の通路や隙間道、歴史

的に特に重要な意味を持つ道路など特殊な場合はともかく、一般的には車いすや松葉杖などによるすれ違いが容易でなく、避けることが望ましい。

また、1.8m～2.2m も、救急時とはいえ車の進入が難しいことから基本的には避けることが望ましい。しかし、人を基本とする場合や、建物内の通り抜けやビル間の隙間道、緑道などで整理整頓が可能な場合、歴史的に意味ある場合には認めることも十分考えられる。あるいは、コミュニティのある暮らしを実現する上でみんなが望むこともありえる。これらの場合、区間長が余り長くならないように配慮することが必要なことである。

2.2～2.7m は、場合によっては一方通行などによる車進入を認めることもあるが、通過車は排除すべきである。その上で、歴史的に意義がある路地や、快適な暮らしを実現する上で地域が望むなど特定の場合に限定して認めることも可能である。したがって、こういった状態なら認めるのか否かの基準づくりが必要になる。

2.7～4.0m も、車の進入は望ましくないが、住民が合意し、地区協定、路地協定等を結んで、建築基準法42条1項の規制を緩和する、3項の特別扱いを弾力的に適用するなどが考えられる。こうした幅員であることの意義を踏まえた検討の余地が残されている。

(3) 細街路の交差部の角切り

路地の交差部は見通しが悪く、出会い頭の事故に遭遇することもしばしばであり、交差部の拡幅と角切りを着実に実行し、あるいはカーブミラーを取り付けることである。しかし、そのことでせっかく協力した民地の建物などが壊されることもある。このため、その保護のために角にブロック止めを設置するなどのことが行われるが、石材などをもちいてデザイン的に工夫するなどが考えられる。あるいは、そうしたことを推進し快適なまちを実現するために、一定の水準以上の角きりおよびデザイン上の工夫に対し公的に補助することも一法である。

(4) 埋設管

街路であるがゆえに、上水管、下水管、ガス管、雨水排水溝などが埋設されるが、細街路ではそれが狭い幅に集中することになる（写真8右）。しかも、埋設時期や保守点検のサイクルが異なることから、いつも掘り返しに遭遇するが、その際は、広幅員街路のように動線の変更ですますことができず、一時的にせよ迂回が必要になる、アクセスできないなどの問題も発生している。細街路こそ、無駄を省いて、より一層の総合的、計画的な維持管理が望まれる。また、永続性ある細街路については簡易型の共同溝などを工夫し、掘り返さない街路環境を生み出す必要がある。



路上に飛び出した看板

蜘蛛の巣状態の電線

マンホールが無秩序に並ぶ細街路

写真8 モラルが問われる細街路



マンション横の大規模な生け垣



庭のない住宅地の緑



庭のある住宅地の緑

写真9 住宅地の緑環境

(5) 看板類、電線類

街中の細街路を看板やごみ箱がふさが、上空を眺めれば電線類が蜘蛛の巣状態に張り巡らされ、沿道環境を著しく阻害しているところも多い（写真8左、中）。これらは、各々の事業者や家屋の責任であり、モラルの問題である。こうした行為を許さない市条例を作るなどして、のぼりや路上仮置きを含めて看板類の規制を強化する、電線の地下埋設を促進するなどして、環境改善に当たることが必要がある。

(6) 塀、植栽

細街路空間、とりわけ住宅地などのそれで目立つのは扁平なブロック造の塀が並び、そのことが沿道環境を著しく悪くしていることである。また、高い塀が並び、細街路の閉鎖性を強く打ち出し、場合によっては見通しを悪くしていることも多い（写真5右）。

こうした状況を改善するには、緑と花が環境改善の大きな要素である（写真9）。適切なスケールおよびデザインで塀を規制するとともに、生垣や花壇の整備、手入れの行き届いた庭園の開放などに努め、地区全体が協働して細街路空間の環境整備にあたることが望まれる。

5. まとめ

福岡のまちは、長い歴史の中で逐次的に発展してきたまちである。このため、自然派生的なまちの形成が多く、その上で現代の暮らしや活動に適するように改善を図られてきた。このことを踏まえれば、

特定の目的でまち中に新たな細街路や建物の公開通路などをつくる場合はさておいて、すでに存在する細街路を今後どのように整備するか、あるいは保存するかがまた街づくりの主要な課題である。

地区別に細街路の分布を丹念にみれば、密なところと、そうでないところがまだらに存在する。その中で、細街路出現の背景から、人々の活動に影響ある細街路の特性に多様なものが派生している。そうした内容を整理すれば以下のとおりである（表11）。

- (1) 調査した25地区をもとにして福岡市における細街路出現の背景にもとづいて地域を区分すれば、都心部（区画整理）、都心部（区画整理外）、都心部内接、都心部外接、旧唐津街道沿線、周辺市街部および漁港のまちの7タイプとなる。
- (2) その中で、都心部（区画整理外）を構成する3地区はそれぞれで細街路の特性が異なる。そこで、これらを他地区と対比すれば、御供所等は旧唐津街道の箱崎、馬出に比較的類似し、大名1西は無理すれば唐人町に類似するといえる。また、伊崎・西公園は漁港のまちに類する。
- (3) 上記（1）、（2）を踏まえ、福岡市における細街路を、その特性にもとづいて整理すれば、大まかには次の4タイプとなる。
 - ・都心部整備型（都心部（区画整理））：建物間の隙間道、建物1階の開放された通路を除けば、3.6～4.0mの幅員、直線、（広、広）の端部といった良好な細街路が大半を占める。一方、（狭、狭）、（狭、行止）は皆無であり、曲線・屈曲するもの

表11 各地区の細街路特性総括表

タイプ	地区の背景	地区	幅員(%)			線形(%)		接続状態(%)			備考	
			2.2m未満	2.2～3.6m	3.6～4.0m	直線	曲線・屈曲	(広、広)	(広、狭)、 (広、行止)	(狭、狭)、 (狭、行止)		
Ⅰ	都心部 区画整理	小門戸等	0	43	57	82	18	100	0	0	建物内通路、隙間道が主	
		天神・大名	8	17	75	83	17	92	8	0		
		荒戸・港	7	29	64	80	20	90	10	0		
		中洲	50	30	20	100	0	67	33	0		
Ⅱ	都心部 区画整理外	御供所等	13	64	23	83	17	66	34	0	漁港のまちへ ↓	
		大名1西	43	29	29	43	57	14	86	0		
	都心部内接	伊崎・西公園	63	33	4	53	47	21	38	21		
		西中洲	38	63	0	80	20	30	30	40		
		春吉	26	52	23	56	44	29	56	15		
		渡辺5	26	47	26	61	39	39	44	17		
	都心部外接	警固・今泉	21	50	29	58	42	69	19	12		
		千代	40	31	19	68	32	54	36	11		
		唐人町	25	72	3	46	54	25	68	7		
		地行	34	47	19	83	17	19	55	26		
	旧唐津街道	今川	36	54	10	67	33	27	58	15		
		谷・桜坂	25	57	18	32	68	51	42	7		
		香椎駅東等	19	65	16	38	62	23	46	30		
		箱崎	42	44	15	82	18	15	74	11		
		馬出	46	54	0	86	14	29	64	7		
		西新・百道	30	56	14	65	35	47	40	13		
Ⅲ	周辺市街地	姪浜	35	48	17	51	49	45	51	4		
		今宿	22	44	33	84	16	62	35	3		
		多々良等	15	66	20	27	73	53	32	15		
		雑餉隈・麦野	30	42	28	35	65	28	60	12		
		三宅	14	48	38	57	43	46	48	7		
		別府・田島	15	57	29	34	66	52	44	4		
		原・賀茂	19	50	30	53	47	57	39	3		
		上山門	12	41	46	69	31	73	22	4		
		Ⅳ	漁港のまち	西浦	47	47	5	58	42	17	50	33
				宮浦	78	21	0	66	34	11	47	42
浜崎	54			36	9	57	43	21	43	36		
奈多	57			39	4	43	57	5	36	59		
志賀島	69			27	4	83	17	9	69	23		
弘	64			36	0	67	33	17	50	33		
平均	33.0			45.3	21.4	62.6	37.4	41.3	43.1	15.0		
標準偏差	19.3			13.4	18.3	18.6	18.6	25.4	18.6	14.7		
平均+0.5標偏			42.7	52.0	30.5	72.0	46.7	54.0	52.5	22.4	以上 以下	
平均-0.5標偏			23.4	38.6	12.2	53.3	28.0	28.6	33.8	7.6		

は2割以下である。

- ・旧市街地型（都心部内接、都心部外接、旧唐津街道と都心部区画整理外（御供所等、大名1西））：都心部整備型に比して幅員は狭く、2.2～3.6mが大半であり、また、直線が主である。（広、広）は必ずしも十分に多数を占めることはないが、（広、狭）、（広、行止）が相当程度含まれる。つまり、いずれか一方が広幅員である端部状態が6割以上を占める。
- ・周辺市街地型（周辺市街地部）：幅員2.2～3.6mが多く割合を占めるものの、3.6～4.0mも相当程度含まれる。また、曲線・屈曲が相当数存在し、さらに、（広、広）および（広、狭）、（広、行止）がほとんどを占め、（狭、狭）、（狭、行止）の割合は15%以下である。すなわち、旧市街地型に比較すれば、曲線・屈曲が多く線形は劣るが、幅員および端部の状態では勝っている点で相違する。

- ・漁港まち型（漁港のまち、伊崎・西公園）：2.2m未満が大半を占め、また、直線が多いものの、曲線・屈曲も相当数ある。（広、広）が2割程度以下と少なく、（狭、狭）、（狭、行止）と（広、狭）、（広、行止）がそれぞれに同程度を占める。特に、（狭、狭）、（狭、行止）が占める割合が他のタイプに比して最も大きい。これらから、漁港のまちは細街路の街そのものであるといつてよい。

- （4）以上の細街路の特性と細街路存在の歴史的背景を踏まえながら、土地利用（飲食店街、商店街、住宅街など）を考慮した細街路沿道環境の整備の問題点を述べたが、その内容は§3.3のとおりである。
- （5）さらに、街路網における位置づけに関し、細街路の長さが1ブロック程度以下の長さになること、望ましくは両端が、やむを得ない場合でも少なくともいずれかの一端が広幅員街路に繋がることの

実現を目指して街路網の形成を図ることが望まれる。

- (6) 細街路のデザインに関する主要な観点を § 4.3 に整理した。取り上げた諸内容をベースにして、より快適な細街路の整備のあり方を検討し、実現することが望まれる。

以上は、既存の細街路をより改善し、快適なまちの環境を実現するという立場から論じた。しかし、その具体的な計画になるとより一層の検討が必要である。どんな細街路を残すべか、それをどのように判断するかの問題がある。また、様々な考えられる細街路の改善策にあって、どのような内容であれば人々の満足意識がより効果的に高められるかを明らかにすることも求められる。これらの課題は、細街路出現の背景や物理的特性だけでなく、多分に市民意識や価値観からの検討と判断が求められる内容である。その意味で、細街路に対する意識調査を踏まえた今後の課題である。