

京都市中心部における細街路に接する敷地後退部分の利用実態

A study on the utilization of setback spaces in narrow streets in Kyoto

折本大輝¹・岡井有佳²・小池貴大¹・吉田隼斗³

Hiroki Orimoto, Yuka Okai, Takahiro Koike and Hayato Yoshida

¹立命館大学大学院 理工学研究科 (〒525-8577 滋賀県草津市野路東1-1-1)

Ritsumeikan University, Graduate school of Science and Engineering

²立命館大学准教授 理工学部都市システム工学科 (〒525-8577 滋賀県草津市野路東1-1-1)

Associate Professor, Ritsumeikan University, Dept. of Civil Engineering

³立命館大学 理工学部都市システム工学科 (〒525-8577 滋賀県草津市野路東1-1-1)

Ritsumeikan University, Dept. of Civil Engineering

The provision of the Building Standards Law Article 42 paragraph (2) obligates setbacks for construction in narrow streets with widths of less than 4m. However, setbacks are not enforced by the Law. The central part of Kyoto City has numerous narrow streets, which carry risks in terms of disaster prevention. Kyoto City has taken measures to improve these narrow streets and promote their appropriate use. This study clarifies the actual situation of the use of setback spaces in narrow streets. It is argued that there are the problems of disaster prevention on the use of setback spaces, however marking the limit of setbacks will help to resolve the problem.

Keywords : narrow streets, setback space, Kyoto City

1. 研究の背景・目的

建築基準法（以下、「法」とする）42条2項の規定により、特定行政庁⁽¹⁾が指定した道を2項道路といい、2項道路に接する敷地で建築物を建てる場合には、将来的に幅員が4m以上確保されるように、道路中心線から2m後退した線を道路境界線とみなす「みなし境界線」とし、敷地後退（セットバック）することが義務付けられている。しかし、建替え時において、建築物を敷地境界線から後退させる必要はあっても道路として整備する義務はないため、敷地後退部分において何らかの利用がある場合も少なくない。

京都市は大きな震災を受けておらず、中心市街地においても幅員4m未満の細街路⁽²⁾が残存している現状である¹⁾。本来であれば建替えとともに道路が拡幅されるが、京都市においては、細街路は昔ながらの風情を漂わせ歴史都市としての重要な要素となっているため、歴史的価値のある建築物を建築基準法の基準に適合した建替えを行うことにより歴史的景観が損なわれることが懸念され、それが建物の更新を進みにくくさせている。細街路は、日照や通風などの衛生面のみならず、地震等の災害時の避難や救助を困難にさせるほか、火災時の延焼を拡大させるなど、防災上大きな課題となる。もちろん、細街路においても、建替え時に敷地後退が義務付けられることで、建築物の更新とともに防災上の問題の漸次的解決が期待される。しかしながら実際には、建替えがなされた場合でも敷地後退部分は道路としての利用がなされず、何らかの工作物等が設置されている事例がみられるなど、防災的観点からの対策が必要となっている。これらを踏まえ、京都市では積極的に細街路整備を進めている。

そこで本研究では、中心市街地に細街路が残存し細街路整備事業に積極的な京都市において、2項道路の敷地後退部分の利用実態を明らかにし、その特徴を把握するとともに、防災的観点から望ましい状態の実現

に寄与する要因について検討し、細街路整備のありかたに示唆を与えることを目的とする。

2. 研究の位置づけと方法

(1) 研究の位置づけ

狭隘道路整備に関連する研究として、歴史的街区において2項・3項道路の保存と維持の課題について明らかにしたもの²⁾、都内4地域を対象として狭隘道路沿いのセットバック空間の整備・利用状況を整理し拡幅整備の整備方針が整備状況に与える影響を明らかにしたもの³⁾や、首都圏の特定行政庁を対象に狭隘道路整備の取り組みの実態を把握し、行政の主体性に基づく条例の柔軟な活用の可能性について明らかにしたもの⁴⁾があげられる。さらに、2項道路に関して防災の視点から論じたものとして、集落形態や2項道路の特徴とは関係なく細街路に対する防災上の課題が共通していることを明らかにしたもの⁵⁾等がある。

また、京都市中心部を対象とした研究に、壁面後退空地の空間構成と利用行動の関係を明らかにし壁面後退空地の街路空間への貢献について考察したもの⁶⁾や、細街路の定量的調査を実施しその概況を明らかにしたもの⁷⁾があげられる。

本研究は、京都市の掲げる「歴史都市京都としての特性を活かしつつ、安全・安心に住みつづけることができる災害に強いまちづくり」という視点を踏まえ、2項道路における敷地後退部分の利用実態を把握するものである。

(2) 研究方法

本研究では、細街路が残存する一方で多くの人が行きかう場所として、防災上の対策が特に必要とされる京都市の中心部³⁾（以下、「田の字地区」とする）を対象とする。調査の方法として、文献調査のほか、田の字地区内の2項道路に接する敷地で建築確認がなされた建築物を対象とし、敷地後退部分の利用実態等を現地調査により把握した。

3. 2項道路の課題と京都市における概況

(1) 2項道路をめぐる課題

2項道路は、昭和25年に建築基準法が施行されて以来、既に65年以上に亘って運用されている。一般的に日本の住宅のライフサイクルは30年未満と言われており、昭和25年時点で2項道路に包括指定された道路においては、道路幅員が4m以上に拡幅されて然るべきにも関わらず、実際には多くの2項道路において、幅員の拡幅が順調に進んでいるとは言い難い現状にある。その原因として、第一に、2項道路が存在する地域ほど建築年数の古い住宅が建ち並ぶ密集市街地が形成されており、建替えにより敷地の建築可能面積が減少することが足枷となっている点があげられる。第二に、増築や改築、大規模の修繕、大規模の模様替えなどに該当しない工事によって、実質的な建物の更新が行われている点である。第三に、実際に建替えが行われた場合にも、4mの道路幅員確保義務を果たしていない場合があげられる。具体的には、建築確認申請を行わずに、建築物の更新・増築⁴⁾が行われる場合や、建築確認申請に提出された図面とは異なる図面により建築が行われるなどの建築基準法の違法行為がある。その他にも、2項道路が包括指定によって指定されているために、特定行政庁による2項道路の見落としが発生する事例も起こっている。さらに、敷地後退部分に関しては、建築基準法上も道路法上もその取り扱いが明確ではなく、法制上の位置づけが曖昧となっている。そのため、後退部分において、花壇やその他工作物の築造や設置がなされ、道路幅員を4m以上確保することによって防災上の安全性を担保しようという建築基準法の本来の趣旨にそぐわない事例がみられる。

(2) 京都市における2項道路の概要

a) 京都市における細街路対策の概要

京都市では、2項道路を含む細街路の対策について、近年特に積極的な取り組みがみられる。平成23年2月に京都市建築審査会による「細街路対策の推進について」と題した建議書の提出を受け、平成24年7月に「京都市細街路対策指針（以下、「指針」とする）」を策定している。指針の策定前は、道の拡幅により市街地の安全性の向上を図ってきたが、細街路が多数存在する市街地の特性により建替えの遅れが目立ち、それに

伴い道の拡幅も捗捗しく進んでいない状況にあった。指針では、京都特有の歴史的な風情を活かしつつ必要最低限の安全性を担保するため、細街路対策は道の拡幅を前提としながらも各地域の特性や住民の意識に対しても配慮するとし、細街路の特性に応じた体系的な制度整備を打ち出した。具体的には、細街路を「歴史細街路」、「一般細街路」、「特定防災細街路」の3種類に類型化⁽⁵⁾し、各細街路に合わせた施策を用意している。「歴史細街路」では、3項道路⁽⁶⁾指定や袋路の2項道路指定⁽⁷⁾等により歴史的景観の維持と安全性の担保の両立を図り、「一般細街路」においては、新たに道路位置指定制度の活用によって建物の更新を促し、「特定防災細街路」においては、法43条1項のただし書の規定による特例許可の他に、幅員1.8m未満の道についても建築制限の付加を条件に法42条6項の適用を促している。平成26年4月からは、京都の風情ある景観の保全という主旨の下、「路地のある町並みを再生するための新たな道路指定制度」を創設し、これまで建築基準法上では非道路扱いであった道の道路化の推進を開始させた。道路化の手続きについては、2項道路から3項道路への変更、幅員1.8m以上の袋路や幅員1.8m未満の道の2項道路化を進めている。ただし、これらの道路種別の変更や道路化には、一定の建築制限が付加⁽⁸⁾されている。一方で、2項・3項道路化以外にも、法42条1項5号⁽⁹⁾の規定の適用も推進しており⁽¹⁰⁾、平成26年7月には「既存の道の位置指定道路化に向けた手引書」を策定するなど、既存の道を位置指定道路化する手法の周知に努めている。

また指針では、2項道路の後退部分を道路形状に整備し供出することが法規によって義務付けられていない点が課題とされている。そのため、細街路対策の共通施策として、平成27年4月に2項道路の拡幅を推進させることによる安全性・防災性の向上を目的とした「狭あい道路等整備事業」⁽¹¹⁾の補助制度の拡充が行われ、2項道路に接する敷地の後退に伴う工事に関して、その費用の一部に対する補助が受けやすくなった。さらに、同じく平成27年4月からは「優先的に防災まちづくりを進める地区」⁽¹²⁾内における2項道路において、「防災まちづくりモデル事業」の取り組み団体を募集している。当該事業は、道路幅員を4m以上に拡げる工事に係る費用、後退用地を京都市に寄付又は無償貸借させるために必要な分筆測量・分筆登記に掛かる費用を全て補助するものである。この事業により、確実に道路幅員を4m以上に拡げ、後退部分についても市が管理することで、後退部分への一切の工作物の築造も生じなくなることによる防災性の向上が期待できる。

b) 2項道路の指定状況及び2項道路に関する制度

京都市における2項道路の指定は、法42条が定められた時点での包括指定によって行われている。そのため、個別の道について2項道路か否かの判断はされておらず、建築確認行政において建築確認の都度、当該敷地の接道状況を確認し判断していた⁽¹³⁾。その後、平成22年4月の建築基準法施行規則の改正では、特定行政庁に対し「指定道路図」及び「指定道路調書」の作成及び保存が義務付けられ、京都市においてもその整備が進められている。その際、過去の建築確認行政において2項道路として判定されたものについても再判定し、新たに2項道路に該当するか否かの判定を実施している。

2項道路に接する敷地に対する制限や規制などは、建築基準法の他にも京都市条例などにより規定されている。「京都市建築基準条例」は平成26年に改正され、2項道路に接する敷地での建築、大規模の修繕、大規模の模様替えを行う際に、敷地と当該道路の境界線の明示のための杭の設置が義務付けられた。また、「京都市細街路にのみ接する建築物の制限等に関する条例」により、建築物の制限が付加⁽¹⁴⁾され、袋路2項道路にのみ接する敷地においても建築等の行為が可能となった。

4. 2項道路に接する敷地後退部分の利用実態

(1) 調査対象および方法

本章では、田の宇地区内の2項道路に接する敷地での後退部分において、どのような利用がなされているのかを把握する。対象となる2項道路については、京都市道路指定図に基づき抽出した。ただし、同図では、2項道路と法42条1項3号に基づく既存道路を区分していないため、本研究においては4m未満の道路を事実上の2項道路とした。また、建築が行われた敷地の特定については、昭和52年⁽¹⁵⁾以降の建築計画概要書を用いた。具体的には、建築行為のあった敷地について、後退部分の利用実態、建物用途、建物階数、前面道路幅員および後退距離、みなし境界線・杭の有無を現地調査により把握した。

(2) 調査結果

田の字地区内の2項道路に接する敷地において、建築計画概要書により建築行為が確認された建築物は全183件である。その内訳として、法44条の道路内の建築制限に違反する物件（「違法」）が57件、「違法」とはいえないが工作物等が設置されているもの（「工作物あり」）が64件、法の趣旨どおり道路空間と一体的に利用されているもの（「工作物なし」）が62件となっている（表1）。「違法」の内容については、建築物の一部である「壁」（17件）、「軒・庇」（22件）のほか、建築物または擁壁に該当すると考えられる「塀等」（30件）、「カーポート」（2件）が後退部分に存在した（表2）。

「工作物あり」については、何らかの災害時を想定して、移動・撤去が可能かどうか、避難や救助活動等に支障があるかどうかを考慮して、防災上の問題の少ないと考えられるものから順に、次の4段階に分類した。第一に、植木鉢や移動可能な看板など、「容易に移動・撤去可能なもの」（分類Ⅰ）、第二に、「移動・撤去は可能であるが容易ではないもの」として、大型プランター、自動車・自動二輪を分類した（分類Ⅱ）。第三に、「工事は必要であるが防災上大きな支障がないと考えられるもの」として、植栽（自生型）や配水管などを分類し（分類Ⅲ）、第四に「工事が必要でありかつ防災上も問題があると考えられるもの」として、花壇、固定型の看板、室外機などを分類した（分類Ⅳ）。その結果、分類Ⅰは23件、分類Ⅱが12件、分類Ⅲが7件、分類Ⅳが22件であった⁽¹⁶⁾（表1）。

表1 後退部分に存在する工作物等の分類

分類		件数	(%)
違法でない	工作物なし	62	33.9
	Ⅰ：移動・撤去が容易 例) 植木鉢、看板(可動型)等	23	12.6
	Ⅱ：移動・撤去が容易でない 例) 大型プランター、自動車等	12	6.6
	Ⅲ：工事に必要で、防災上支障なし 例) 植栽(自生型)、排水管等	7	3.8
	Ⅳ：工事に必要で、防災上支障あり 例) 花壇、看板(固定型)、室外機等	22	12.0
小計		64	35.0
違法		57	31.1
例) 壁、軒・庇、塀等			
総計		183	100

表2 違法項目ごとの件数

違法項目 (57件中)	件数*
壁	17
軒・庇	22
塀等	30
カーポート	2

※重複含む

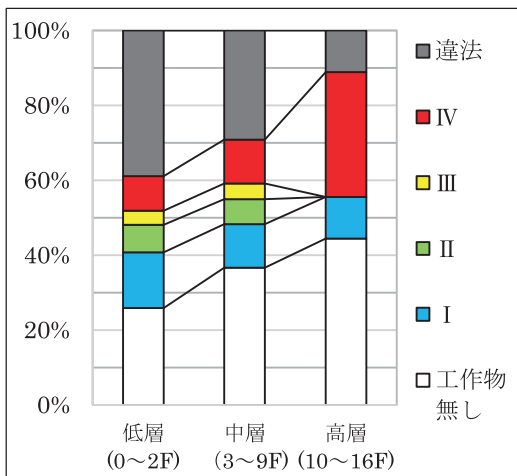


図1 建築物階数による工作物等の分類

次に、建築物の用途による違いについて分析した。共同住宅(マンション等)については、敷地後退部分に工作物がないものが多い。一方、店舗については「違法」が多く、壁や軒・庇などがその要因となっており、ホテルについても、「違法」や問題のある物件が確認された（表3）。

建築物の高さによる違いについては、低層建築物ほど、「違法」の割合が多く、階数が高くなるほど「工作物なし」や防災上問題の少ない物件が増える傾向にある（図1）。

みなし境界線・杭の有無による違いについては、みなし境界線等によって建築可能な敷地境界が明確にされている物件では「工作物なし」が多く、「違法」や防災上問題のある物件は比較的少ない。一方で、みなし境界線が明確にされていない場合は、「違法」や防災上問題のある物件が多い（表4）。

表3 建築物の用途別にみた工作物等の分類

建築物用途	工作物なし	工作物あり				違法	総計	
		Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ			
住宅	戸建て	24	12	8	4	9	26	83
		28.9%	14.5%	9.6%	4.8%	10.8%	31.3%	100%
	共同住宅	14	2	1	0	2	3	22
		63.6%	9.1%	4.5%	0%	9.1%	13.6%	100%
兼用住宅*	10	4	2	0	4	11	31	100%
		32.3%	12.9%	6.5%	0%	12.9%	35.5%	100%
小計	48	18	11	4	15	40	136	100%
		35.3%	13.2%	8.1%	2.9%	11.0%	29.4%	100%
店舗	8	4	1	2	5	12	32	100%
		25.0%	12.5%	3.1%	6.3%	15.6%	37.5%	100%
公共・公益施設	3	0	0	1	0	3	7	100%
		42.9%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	42.9%	100%
ホテル	1	0	0	0	1	1	3	100%
		33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	100%
倉庫	0	0	0	0	0	1	1	100%
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	100%	100%
駐車場・空地	2	1	0	0	1	0	4	100%
		50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	100%

※兼用住宅とは、店舗、住居等を兼用している建築物をさす。

敷地後退距離による違いについては、その距離が長くなるほど「違法」や防災上問題のある物件が増える傾向にある。一方で、後退距離が短いほど、「工作物のない物件」が比較的多い（表5）。

また、一本の2項道路にのみ接する敷地と、一本以上の二項道路を含む二本以上の道路に接する敷地とで接道本数による分類を行った。結果として、複数の道路に接する敷地は、一本の2項道路のみに接する場合よりも「違法」や防災上問題のある物件が比較的多い（表6）。

5. おわりに

本研究においては、2項道路に接する敷地の後退部分の利用実態を把握した。その結果、以下のことが明らかとなった。

まず、道路と同様の利用状況であると考えられる「工作物なし」は、今回の調査対象中では33.9%にとどまり、「違法」に該当するものは31.1%、「違法」とまではいえなくとも何らかの工作物が設置されている「工作物あり」は35.0%で、「違法」と「工作物あり」を合わせると、全体の6割以上において、建築基準法の趣旨からすると望ましくない利用がなされている実態が把握された。

建築物の特性による違いについては、マンションや階数の高い大規模な建築物は、法を遵守する傾向にある。戸建て住宅や店舗のような小規模な建築物では、「違法」や防災上の問題が大きい工作物が設置されていることが多いことから、後退部分の個人的な占有傾向が強いと考えられる。一方、接道本数に関しては、二本以上の道路に接する場合、2項道路以外で接道要件を満たすことから、接している全ての2項道路に対して敷地後退を行うことへの配慮が不十分である傾向がみられる。これは角地等の敷地においては、道路幅が容易でないことを示す結果といえよう。

また、防災的観点から、敷地後退部分の望ましい状態に寄与する要因として、道路境界線を明確にするみなし境界線・杭の存在があげられる。みなし境界線や杭が確認されている場合には、「違法」や問題の大きな「工作物あり」が少ないことから、みなし境界線・杭の明示により、後退部分を道路として供出すべき空間であるという認識が高まっているものと考えられる。従って、京都市建築基準条例の改正により、平成26年以降、2項道路に接して建築等が行われる場合には、道路と敷地の境界線を示す杭の設置が義務付けられるようになったことは、こうした「違法」の状態や「工作物あり」の状態の発生予防策として一定の効果がみ込めるだろう。予防的な面と同時並行的に、京都市においては「狭あい道路整備事業」において、後退部分を道路として利用可能な状態に整備するために必要な工事に対する補助が運用されており、現状の法の主旨から外れた状態の是正にも取り組んでいる。このような取り組みについては、市民の間に定着し改善されるまでには一定期間の継続が重要であると考えられる。あわせて、「違法」や問題性の大きな「工作物あり」の事例に対しては、早急な是正を促すために、京都市の施策を市民に対し周知することや、「違法」でなくとも防災上問題のある後退部分の利用実態を規制する手段についても、今後、検討していくことが求められる。

表4 みなし境界線・杭の有無による工作物等の分類

みなし境界線・杭	工作物なし	工作物あり				違法	総計
		I	II	III	IV		
なし	19	12	6	2	15	46	100
	19.0%	12.0%	6.0%	2.0%	15.0%	46.0%	100%
あり	43	11	6	5	7	11	83
	51.8%	13.3%	7.2%	6.0%	8.4%	13.3%	100%

表5 敷地後退距離別にみた工作物等の分類

敷地後退距離(cm)	工作物なし	工作物あり				違法	総計
		I	II	III	IV		
10以下	31	5	2	3	5	5	51
	60.8%	9.8%	3.9%	5.9%	9.8%	9.8%	100%
11～20	13	2	0	1	4	5	25
	52.0%	8.0%	0%	4.0%	16.0%	20.0%	100%
21～30	4	4	2	0	2	3	15
	26.7%	26.7%	13.3%	0%	13.3%	20.0%	100%
31～40	4	3	3	0	2	6	18
	22.2%	16.7%	16.7%	0%	11.1%	33.3%	100%
41～50	5	1	1	0	3	4	14
	35.7%	7.1%	7.1%	0%	21.4%	28.6%	100%
51～60	1	1	2	2	4	8	18
	5.6%	5.6%	11.1%	11.1%	22.2%	44.4%	100%
61～70	3	4	1	0	1	10	19
	15.8%	21.1%	5.3%	0%	5.3%	52.6%	100%
71～80	0	2	1	1	0	4	8
	0%	25.0%	12.5%	12.5%	0%	50.0%	100%
81～90	0	0	0	0	1	0	1
	0%	0%	0%	0%	100%	0%	100%
91～100	0	0	0	0	0	6	6
	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
100超	1	1	0	0	0	6	8
	12.5%	12.5%	0%	0%	0%	75.0%	100%

表6 接道本数別にみた工作物等の分類

接道本数	工作物なし	工作物あり				違法	総計
		I	II	III	IV		
一本	50	20	7	5	9	39	130
	38.5%	15.4%	5.4%	3.8%	6.9%	30.0%	100%
二本以上	12	3	5	2	13	18	53
	22.6%	5.7%	9.4%	3.8%	24.5%	34.0%	100%
総計	62	23	12	7	22	57	183
	33.9%	12.6%	6.6%	3.8%	12.0%	31.1%	100%

謝辞：本研究は、度重なるヒアリングや資料提供に多大なご協力をいただいた京都市都市計画局建築指導部建築審査課の岡田氏、野村氏、まち再生・創造推進室の北岡氏により可能となったものである。ここに厚く御礼を申し上げたい。

脚注

- (1) 建築物の建築等に関する申請の確認に関する事務を行う建築主事(法4条)を置く市区町村長や都道府県知事をさす。
- (2) 京都市では、幅員が4m未満の道を総称して細街路と呼んでいる。
- (3) 具体的には、南北を五条通と御池通、東西を河原町通と堀川通に囲まれた街区をさす。
- (4) 建築確認申請が不要な10m²以下の小規模増築を含む。
- (5) 類型化された3種類の細街路の定義は以下の通りである。ただし、定義の中で「現行」が示すのは平成24年7月時点である。「歴史細街路」：良好に維持管理されている伝統的な木造建築物が多く立ち並んでいる等、歴史的景観を有している細街路。「一般細街路」：現行施策の下で建築物の建替え等が可能な細街路。「特定防災細街路」：現行施策では建築物の建替え等が困難な細街路、あるいは、現行施策で建築物の建替え等が可能だが、延長が長いなど、災害時の危険性が高い細街路。
- (6) 2項道路のうち、法42条3項に基づき道路中心線からの敷地後退距離を1.35mから2mの範囲で別に指定し、必要敷地後退距離の緩和措置が行われた道路のことを、一般に3項道路と呼称している。
- (7) 京都市では幅員1.8m以上の袋路については2項道路指定をしていないが、指針では、避難経路など非道路により通り抜けが確保できる場合には2項道路指定を推進することとなった。
- (8) 京都市では、法3条2項及び43条の2に基づく「京都市細街路にのみ接する建築物の制限等に関する条例」によって制限が付加されている。
- (9) 敷地が道路に接していない場合に築造する道路で、特定行政庁が指定したものは、いわゆる位置指定道路と呼ばれ、法上、道路として扱われる。
- (10) 関連法規として、平成25年3月に「京都市道路の位置の指定の基準の特例に関する条例」を改正すると共に、「既存の道を位置指定道路にする基準」を変更している。これにより、「平成11年5月1日時点で、当該道にのみ接する建物が2つ以上立ち並んでおり、位置指定道路の申請時に現に存在している幅員1.8m以上の道」も位置指定道路化も進められるようになった。
- (11) 事業の対象となる「狭あい道路」とは、幅員4m未満の道のうち、法42条2項に基づいて京都市が指定した道路のみをさす。すなわち、京都市の施策上においては細街路と同義ではない。
- (12) 京都市内に存在する70の密集市街地のうち、特に危険度が高い11地区を「優先的に防災まちづくりを進める地区」と選定し、地域と行政の連携のもと、安全性を高めるための防災まちづくりを進めている。
- (13) このため、京都市においても、一連の行政手続き上の中で、2項道路の見落としや誤認の可能性は完全には排除できない状況にあった。
- (14) 同条例の3条において、①特殊建築物の床面積が100m²を越えるもの又は地上の階数が3階以上の建築物、②延べ床面積が1,000m²以上の建築物、③地上の階数が4以上の建築物の建築が禁止されている。
- (15) 現在京都市では、昭和52年以降の建築計画概要書しか保管されておらず、それ以前に建築された敷地については把握できないことから、本研究では昭和52年4月1日～平成28年2月1日までに京都市に建築確認報告書が送付されデータ化された敷地を対象とする。
- (16) 重複している場合は、より問題が大きいと考えられる分類（最も数の大きなもの）で集計した。

参考文献

- 1) 森重幸子・高田光雄・安枝英俊：京都市の中心部における歴史的細街路の変化の実態と課題：日本建築学会大会学術講演梗概集F-1, pp341-342, 2011
- 2) 東郷哲史・清水弘樹・姫野由香・佐藤誠治：路地空間の保存・維持を目的とした建築基準法第42条第2項及び第3項適用の可能性：日本建築学会研究報告九州支部3計画系(49), pp.309-312, 2010
- 3) 柴中雄仁・郷田桃代：住宅地における狭溢道路沿いのセットバック空間に関する研究：日本建築学会大会学術講演梗概集F-1, pp.365-366, 2011
- 4) 加藤仁美：狭隘道路整備の地域的展開の実態に関する研究：首都圏の特定行政庁を対象として、都市計画論文集41(3), pp.1007-1012, 2006
- 5) 織田美絵・北尾靖雅：集落地の二項道路の空間構造と防災意識に関する研究：滋賀県守山市の集落地区を対象として、日本建築学会近畿支部研究報告集計画系(54), pp.393-396, 2014
- 6) 栗本美和・材野博司：京都市の街路空間における壁面後退空地の都市空間への寄与性についての研究、日本建築学会近畿支部研究報告集計画系(35), pp.845-848, 1995
- 7) 大森聡子・森重幸子・高田光雄・前田昌弘・金海梨・西野克裕・村田真悟・久保由華・山崎圭史・Wallin, Drew Kent：京都市都心部における細街路の現状：歴史細街路の維持保全に向けて、日本建築学会近畿支部研究報告集計画系(54), pp.557-560, 2014