

# 対馬市厳原における歴史的石塀保全を目指した 街路再整備事業に関する考察

萩尾 愛子<sup>1</sup>・柴田 久<sup>2</sup>・石橋 知也<sup>3</sup>・  
河原 有佑<sup>4</sup>・井町 直人<sup>5</sup>・奥村 瑛太郎<sup>6</sup>

<sup>1</sup>正会員 大日本コンサルタント(株) (〒541-0058 大阪市中央区南久宝寺町3-1-8)  
E-mail: hagio@ne-con.co.jp

<sup>2</sup>正会員 福岡大学教授 工学部社会デザイン工学科 (〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1)  
E-mail: hisashi@fukuoka-u.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 福岡大学助教 工学部社会デザイン工学科 (〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1)  
E-mail: tomoya@fukuoka-u.ac.jp

<sup>4</sup>学生会員 福岡大学大学院工学研究科 (〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1)  
E-mail: td144003@cis.fukuoka-u.ac.jp

<sup>5</sup>正会員 山口県庁防府土木建築事務所 (〒747-0801 山口県防府市駅南町13-40)  
E-mail: imachi.naoto@pref.yamaguchi.lg.jp

<sup>6</sup>正会員 熊本県北広域本部鹿本地域振興局土木部工務課 (〒861-0594 熊本県山鹿市山鹿1026-3)  
E-mail: okumura-eit@pref.kumamoto.lg.jp

本研究では長崎県対馬市厳原の都市計画道路横町線における街路再整備事業を対象とし、地方中小都市や地域における歴史的石塀の保全を目指した住民参加型街路再整備事業のプロセスを詳述するとともに、合意形成ならびに歴史的な地域資源の保全を巡る課題について考察した。その結果、1) 街路スケールに対する認知促進作業の重要性、2) 関心喚起を通じた私有物に対する公共財としての評価、3) 道路構造令の弾力的活用、4) 時限付き交付金を使用した地域資源保全の難しさ、を街路再整備事業に係る地域資源保全の課題として指摘した。

**Key Words :** *street redevelopment project, the historical local resources, consensus-building, city planning roads*

## 1. はじめに

### (1) 本研究の背景と目的

都市計画道路は、戦後から高度経済成長期までに、急激な都市化や都市の拡大、人口増加および車社会への対応を念頭に都市の骨格を形成するために計画された。しかし、近年長期間未整備であった都市計画道路の見直しが進められており、その際、自動車交通の処理に加え歩行者や景観および環境への配慮など、当該地域の実態に応じたきめ細やかな計画の検討が重要視されている<sup>1)</sup>。

一方、近年文化財保護法の改正など歴史的な地域資源に対する新たな価値について議論が高まっている。特に地方中小都市や地域では、歴史・文化継承に加え、観光やまちづくりの核として地域資源を活用する施策が模索され続けている。しかし、地方中小都市や地域において

はその価値が見えにくく、街路拡幅整備等の公共事業によって急速に消失している現状が指摘されている<sup>2)</sup>。これを受け文化庁は、平成19年度から地方公共団体による歴史文化基本構想の策定を推奨する等、地方中小都市や地域における上記地域資源に関する保全策を講じている状況にある。しかしながら、歴史地区に存在する上記地域資源の保全と前述した都市計画道路の見直しとの整合性を図る取り組みはこれまでも数多くなされているものの、その具体的な議論は未だ十分になされていないのが現状といえる。

都市計画道路に関する研究として、都市計画道路の見直しガイドラインに関する運用実態に着目した研究<sup>3) 4)</sup>や、住民意見の変容に着目した合意形成過程に関わる研究<sup>5) 6)</sup>が行われている。また重要伝統的建造物群保存地区(以下:重伝建地区)における都市計画道路の現状に

ついて明らかにした調査研究<sup>7)</sup>も見られる。これに対し、地方中小都市や地域における文化財指定等がなされず価値が不明瞭な歴史的地域資源の保全を目的とした都市計画道路の再考過程を実践的に検証し、再整備プロセスの課題について論じた研究は未だ少ない。

そこで本研究では、長崎県対馬市巖原地区で行われている取り組みを検討対象として、文化財等への指定がなされず価値が不明瞭な歴史的石塀の保全を目指した住民参加型街路再整備事業のプロセスを詳述するとともに、合意形成ならびに歴史的地域資源の保全を巡る課題について考察することを目的とする。

## (2) 既往研究ならびに関連事例にみる本研究の位置付け

ここでは、既往研究ならびに関連事例を把握し、本研究の位置付けを述べる。

本研究に関連する都市計画道路の見直しについての既往研究には大きく二つの方向性があることを把握している。まず、都市計画道路の見直しの手法の一つであるガイドラインに着目した研究が挙げられる。佐野ら<sup>8)</sup>は、都道府県における策定済みのガイドラインの記載内容や運用実態に着目し、見直しの際ガイドライン策定主体が関与していないといった広域的視点の欠如が懸念される点や地域住民の合意を前提とした見直しの進め方に対して客観性の問題がある点を指摘している。さらに西勝・中川<sup>9)</sup>は、都道府県のガイドラインを基に各都道府県の見直し検証プロセスの特徴を比較分析し、見直し判断や地域住民の合意が困難であると予想されている道路は未着手であることや道府県による積極的な作業援助の体制構築の重要性について示唆している。次に、歴史的な町並みを有する都市における都市計画道路の見直しに主眼を置いた研究が把握される。例えば梅宮・岡崎<sup>5)</sup>と梅宮ら<sup>6)</sup>は、歴史的地域資源の保全を目的に都市計画道路の見直し検討を実施した愛知県犬山市ならびに新潟県村上市を対象に、その合意形成過程における住民意見の変容を促進させた要因や阻害の要因を明らかにしている。また青木ら<sup>7)</sup>は、重伝建地区における都市計画道路の現状について分析把握し、重伝建地区内の道路とそれに付随した交通施設の在り方について考察している。

一方、本研究に関連する事例として、歴史的な町並みや地域資源を有する地区における都市計画道路の見直しに身近なまちづくり支援街路事業（以下：歴みち事業）を適用させた事例が挙げられる<sup>8)</sup>。例えば、埼玉県川越市では、防火対策として江戸時代に築造された瓦屋根による蔵造り・塗屋造りの建物が多く現存する都市計画道路の見直しに歴みち事業を適用し、加えて地区住民が主体となり上記町並みの保存を目指し伝統的建造物群保存地区へ指定する取り組みも実現している<sup>9)</sup>。また大分県杵築市では、武家屋敷と町家が現存する城下町における

都市計画道路の見直しに歴みち事業を適用し、対象路線沿道の一部に現存する景観資源を文化財指定し、歴史的町並み保全型地区計画やまちづくり条例を制定することによって、歴史的な町並みの保存を実現させている<sup>10)</sup>。この他にも、山口県萩市、静岡県掛川市等歴みち事業を適用した事例が多く報告されている<sup>11)</sup>。

ただしこれらの多くは、価値が明確化されている文化財や見直し過程で文化財指定されたものを対象としており、文化財指定等がなされず価値が不明瞭な歴史的地域資源の保全を目的とした都市計画道路の再考過程について論じた研究や事例は未だ少ないといえる。これに対して、本研究では文化財指定されていない個人所有物であり、尚且つ価値が不明瞭な歴史的地域資源の保全を目指した都市計画道路の見直し過程について検討を試みる点に新規性があるといえる。

なお本研究では、歴史的な地域資源を対馬市巖原地区の都市計画決定された道路区域内に存在する文化財指定のなされていない私有物の石塀とし、以降記述していく。

## 2. 横町線における街路再整備事業の概要

### (1) 対馬市巖原地区の位置的・歴史的概要

巖原（人口12,142人（2014年8月末）、面積175.59km<sup>2</sup>）は、九州本土と朝鮮半島との間に浮かぶ国境の島である対馬の南部に位置している（図-1）。律令時代（7世紀後半～10世紀）に国府が開設された巖原は、古くから対馬の中心かつ日朝交流の拠点として大いに栄えた町である。

巖原の地形的特徴は、南側（港側）および東側（山側）からの強風が起りやすいことが挙げられる。これが要因の一つとなり、巖原では大火が多く起こった。さらに、1659（万治2）年の大火を機に、対馬藩は城下に広がる狭い道路や密集した建物を改造し、寛文時代から元禄時代にかけて巖原城下町の町割りをも本格化させた。その後も巖原は幾度も大火に遭ったが、街路の拡幅や屋敷周辺に溝の掘削を行う等の対策を講じた<sup>12)13)</sup>。

### (2) 石塀の特徴

巖原地区の石塀は、大火による被害が多かった巖原の防火および延焼対策の一つとして築造された。石塀は「防火壁」又は「火切り石垣」と呼ばれ、築造された直接の契機は、1844（天保15）年に桜井一右衛門が対馬藩に対して防火壁築造の請願を行い、それが採択されたことによって始まったものとされている<sup>12)13)14)</sup>。また巖原地区の石塀の特徴は「鏡積み」技法の多用である<sup>15)</sup>。鏡積みは、板状の石（板石）の広い面を表にして複数枚立て、その間を小型の石を小口積みにして埋めていく技法

であり、日本各地で用いられている石積み技法の一つである。樋口ら<sup>9)</sup>によると、現在も巖原の各所には当時築造された石塀や武家屋敷門、蔵といった歴史的資産が多く残っており、全国的に見ても巖原のように市街地の都市計画区域内に多数の歴史的石塀が残る地域は少ないことが把握されている。巖原地区の石塀は延焼防止目的で築造された防火壁(写真-1)と、武家屋敷を中心に構築された屋敷塀(写真-2)の大きく二種類に分けられる。一般的に防火壁は、敷地境界に沿って前面道路に対し直角に構築されており、敷地が更地でない限りその存在はあまり目立たない。一方屋敷塀は、街路と平行に造られ、道に沿って石塀が続く光景は巖原独特の街並みを形成している。

### (3) 横町線再整備事業の概要

横町線再整備事業(以下:本事業)の対象地である横町線は、総延長193m、街路幅員約3.5m~4mの狭隘道路である。横町線は1968(昭和43)年に都市計画決定され、街路幅員12mに拡幅される予定の道路であった(図-2)。しかし、都市計画決定後長い期間にわたり実施には至らなかった。このようななか、本事業はこれまでに事業着手に向けて住民説明等が行われてきたことに加え、平成22年度まちづくり交付金の交付が決定したことで、都市再生整備計画第2期の基幹事業(街路事業)として位置づけられ、ようやく動き出した。なお、交付金は名称を変え、事業財源として社会資本整備総合交付金(交付期限は平成26年度まで)が充当されている。また2012(平成24)年4月から2014(平成26)年1月の約2年間に渡り、歴史的価値の高い石塀の保全、街路再整備事業の方針および整備後の街並みづくりに関する住民参加型ワークショップ(以下:WS)が行われた。本事業における補償の算定作業については、横町線の都市計画範囲内の沿線地権者を対象に、上記WSと併行して市役所が行った。

### (4) 関係主体の体制・役割

#### a) 関係主体の概要

本事業の関係主体図を図-3に示す。本事業は、対馬市役所建設部および地域再生推進本部(以下:市役所)、建設コンサルタント(以下:コンサルタント)、福岡大学景観まちづくり研究室(以下:大学)の三者で横町線に関する協議およびWSを行った。それぞれの役割として、市役所は事業に関わる情報、資料提供および調整、コンサルタントは計画や設計に関わる資料提供、街路線形的设计、コストの積算等、大学は市役所からの依頼を受け、景観アドバイザーとしてWSの企画運営および街路全体の景観設計を行った。また長崎県庁土木部都市計画課(以下:県都市計画課)および以前本街路を含めた都市計画道路行政に携わっていた職員(以下:県まちづ

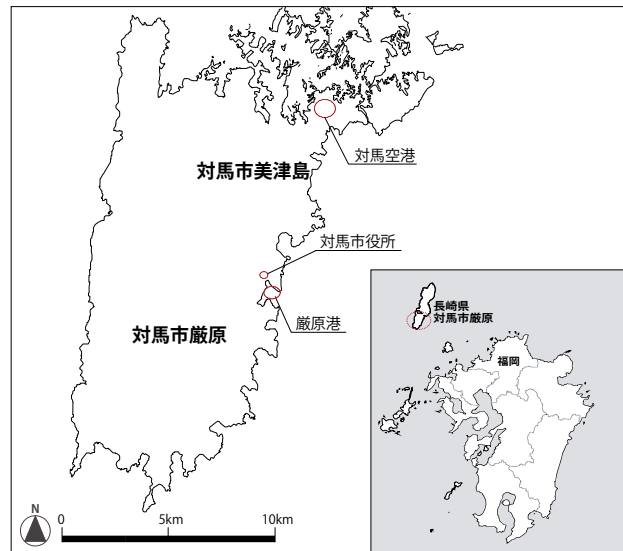


図-1 対馬市巖原の位置



写真-1 防火壁



写真-2 屋敷塀

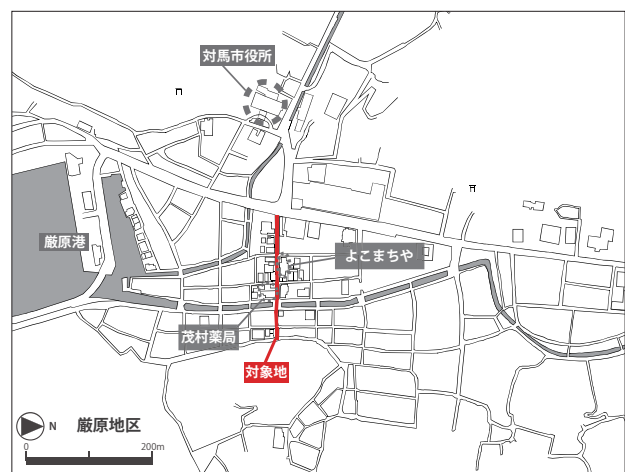


図-2 対象地周辺地図

くり推進室職員)は、市役所ならびにコンサルタントに対し、本事業における都市計画決定の変更手続きや街路線形に関する助言・指摘を行った。さらにまちづくりに関する市民組織として、市民意見を取り入れたまちづくり案の検討、提案を目的とした厳原城下町まちづくり整備委員会(以下:委員会)が設立された。委員会は、平成24年度から平成25年度の2年間で全3回開催され、厳原城下町地区の横町線沿線外に在住の有識者や地域住民の計10名で構成されている。

b) WSにおける体制・役割

本事業では、委員会主催で全4回のWSが開催された。WSは、具体的な企画および運営を大学が主導し、市役所およびコンサルタントの協力のもと行われた。また基本的なWSの参加者は、委員会(10名)、横町線沿線地権者(13名)、委員会が選考した沿線外の地域住民(12名)、公募による沿線外の地域住民(3名)ならびに市役所若手職員(4名)で構成されている。なおWSでは、大学ならびにコンサルタントが各班の司会進行を務めるグループファシリテータとして参加している。

広がって歩く様子(写真-4)等から横町線の幅員の狭さが窺えた。さらに、江戸時代に築造された3mを超える石塀(写真-5)や明治38年に築造され朝鮮半島より伝えられた調剤器具等を収めた蔵(写真-6)等の歴史的に価値のある地域資源も確認できた。ヒアリング調査は、横

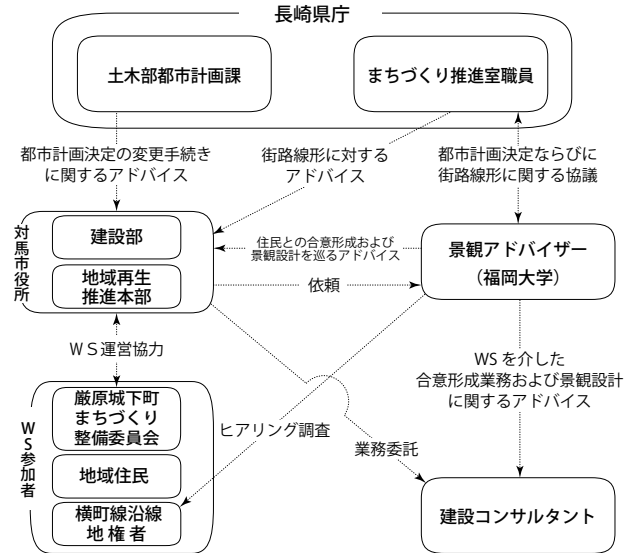


図-3 関係主体図

3. 横町線における事業プロセスの概要

本章では、平成24年度より約2年にわたる事業を対象としながら、本事業の転機となった協議、現地踏査、ヒアリング調査、市長との協議、WSの内容およびWSで挙げられた住民意見について時系列的に詳述する。

(1) 平成24年度における主な協議

平成24年度の事業プロセスを表-1に示す。

a) 事業の内容把握および検討

第1回協議では、市役所ならびに大学で本事業における景観形成の目標や全体スケジュール、加えて今後の事業計画について情報共有を行った。この協議では、市役所が横町線の拡幅後の街路線形案(街路幅員12m、以下:原案)を提示した。さらに市役所は、沿線地権者および沿線地権者以外の住民を交えたWSにより合意形成を図りたいという意向を示し、具体的な検討項目として、原案を基盤に、石塀および蔵の復元、ファサードの統一、商店の存続、道路詳細部等を挙げた。

また第2回協議では、これらの内容を基に大学がWS全体プロセス図を作成し、市役所、コンサルタントならびに大学でWSを含めた今後のスケジュールおよび協議内容を検討した。

b) 現地踏査およびヒアリング調査の実施

平成24年7月5日から6日で、横町線の現状把握を目的とした現地踏査およびヒアリング調査を行った。現地踏査では、離合が難しい様子(写真-3)や観光客が道路に

表-1 平成24年度の事業プロセス

日付・項目	協議・作業内容
5/9 協議-1	・横町線、観光交流センター整備における景観形成の枠組み、全体計画の流れを共有 ・WSで合意形成する項目を確認共有
6/21 協議-2	・地権者を対象に横町線の現状、歴史的価値のある建造物の抽出を目的とした現地踏査ならびにヒアリング調査を実施 ・第1回WSのプログラム内容について検討
7/5・6 現地踏査 市長協議-1	【現地踏査】 ・地権者に横町線の現状や歴史的価値のある建造物の把握、さらに今後の横町線に求められることについてヒアリング調査を実施【市長との協議】 ・現地踏査の結果を踏まえて幅員の変更を対馬市長に提案 ・現時点での決断は不可能のため、後日(7/18)に回答
8/1 協議-3	・市長の決断:事業は原案の範囲内で最大限現状維持を行う ・決断の経緯を共有、WSの全体プロセス、検討項目を再検討
8/23 整備委員会-1	・まちづくり整備委員会の目的や規約、WSの運営方法等を確認 ・WSでの検討における横町線の留意事項を確認
9/4 協議-4	・第1回WSのプログラム内容について確認共有 ・第1回WSまでの役割分担について確認
9/20 WS-1	・整備目的および石塀・蔵の価値を共有 ・横町線の現状の良い点と問題点等について意見を抽出、全体で共有
10/4 協議-5	・第1回WSで得られた意見の確認共有 ・第1回WSの結果を基に、幅員構成仮提案、模型構成案を検討
10/12 協議-6	・第2回WSの実施内容について確認 ・第2回WSで提案する幅員構成、模型の構成の詳細イメージを共有
10/24 協議-7	・模型における幅員構成の詳細部(緑石の設置、車道部の中央線位置)および各幅員構成案(12m、9.5m、8.5m)における石塀の高さの確認
11/1 WS-2	・模型を使って気に入った点、気になる点について抽出し、さらに石塀の『復元』か『保存』かを協議し、全体で採決
11/14 協議-8 市長協議-2	・第2回WS後の地権者の考えを共有 ・第2回WSの結果を受けた市長、市役所の考えを共有
11/27 協議-9	・今後の方向性および体制の継続について再度共有 ・第3回WSの実施内容を変更
12/5 整備委員会-2	・第1・2回WSの結果を踏まえた各委員の考えを共有 ・第3回WSの開催延期および今後の方針について大学との協議設置を提案することが決定
12/6 協議-10	・第2回厳原城下町まちづくり整備委員会の協議内容の共有 ・第3回WSの開催延期およびまちづくり整備委員会との協議日程を決定
12/12 協議-11	・12/19協議に向けての情報共有 ・協議で提示する幅員構成案の確認
12/19 整備委員会-3	・第2回厳原城下町まちづくり整備委員会の協議報告 ・今後の方針の確認共有 ・石塀は『保存』を前提にWSを再開することが決定
1/9 協議-12	・今後のWSの実施内容を共有 ・第3回WSの実施内容を検討

町線沿線の地権者を対象に行い多くの意見を聴取した。調査結果より、拡幅に対する意見が賛否両論であることや「よこまちやの石塀や茂村薬局の建物および蔵はどちらもとても価値のあるものなので残して欲しい」といった意見が把握された。これらの結果は、横町線沿線に現存している石塀の所在を記載した地図と重ねることで可視化を図っている(図-4)。上記調査結果を踏まえ大学ならびにコンサルタントは、市役所に対し拡幅後の幅員を原案だけでなく石塀の現況保存を目指した案など複数案検討することを提案した。

c) 第1回対馬市長との協議

前述した提案を受け現地踏査の翌日に、市役所、コンサルタント、大学さらに対馬市長を交えた上記提案に対する協議を行った(写真-7)。ここで対馬市長は「このまま(の案)ではまちが壊れる」「40年前の道路に対する価値観ではなく、現在の価値観に変えていくべき」とかねてより石塀や蔵を残すことに積極的であった姿勢を示し、市役所に対して「どのようにすれば幅員等の変更が可能か」と諮問した。これに対して市役所は「既に幅員12mで事業を進めることに対する了承を地権者から得ており、幅員変更は地権者への影響が大きい」との懸念や「基幹事業から外れると国費(社会資本整備総合交付金)が使えず、市費単独で事業を行わなければならない



写真-3 離合が難しい様子

写真-4 広がって歩く観光客



写真-5 よこまちやの石塀

写真-6 茂村薬局の蔵



写真-7 市長協議の様子

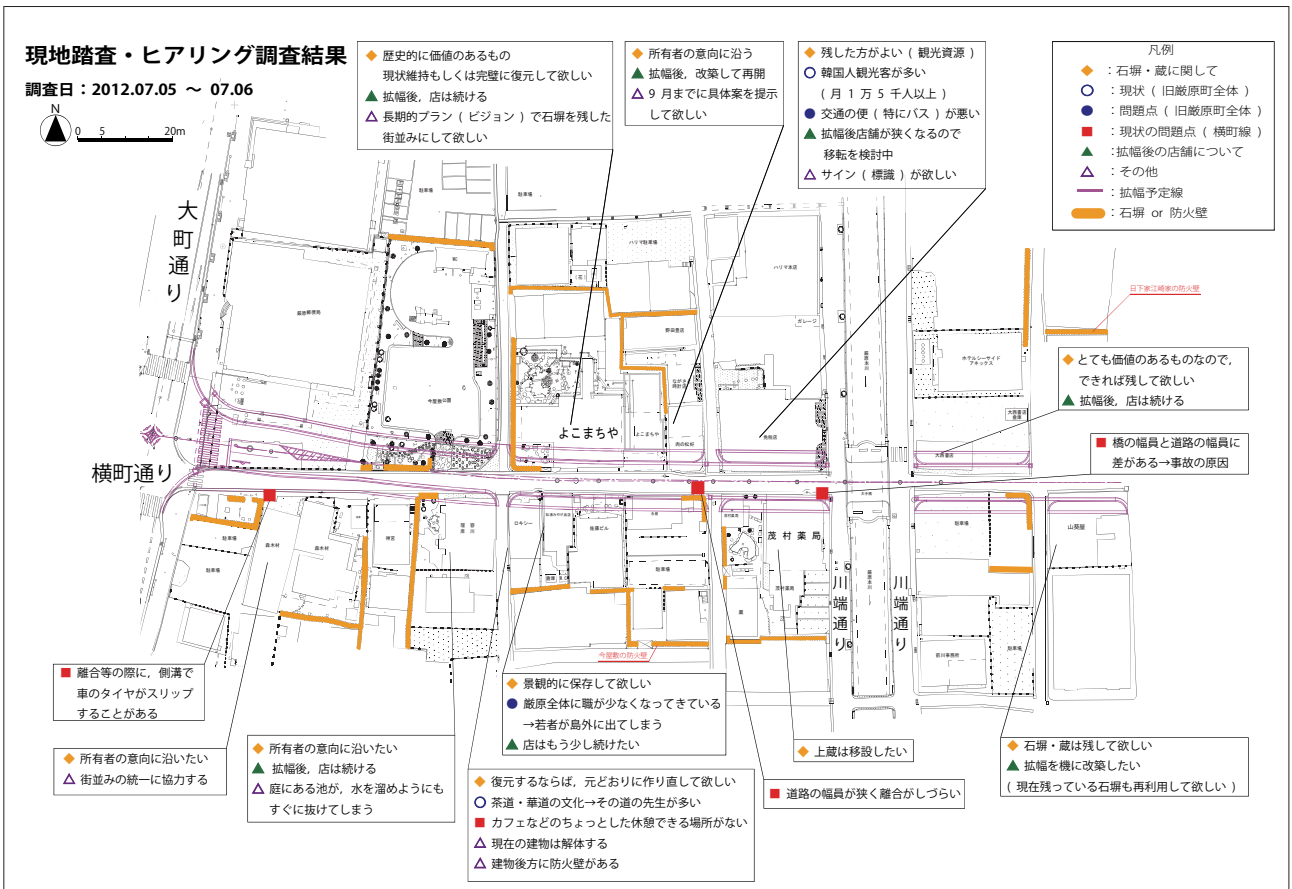


図-4 現地踏査ならびにヒアリング調査結果

い」という理由から、幅員変更は難しいとの見解を示した。こうした協議の末、対馬市長はすぐに判断を下すことは困難と考え、市役所からこれまでの検討経緯を聴取したうえで後日判断すると提言し、後日開催された協議において、街路幅員は12mかつできる限り石堀は元の形に還元するという方針とともに継続検討となった。

d) 都市計画決定変更に向けた検討協議

一方、都市計画決定の変更について大学から県都市計画課ならびに県まちづくり推進室職員に確認したところ「対馬市が強い信念と確たる根拠を持って変更を望むのであれば、法令に違反しない限り県が拒むことはない」とする提案文書が示された。さらに上記職員より、対馬市長、市役所に対し線形変更案が提案された。この案は、実質的な交通機能を確保し得る範囲で道路構造令の特例値や但し書き規定を積極的に適用し、また歴史的建造物以外の補償対象物件は、可能な限り原案と変更が生じないように考慮されていた。これを受け対馬市長および市役所は、拡幅後の幅員を12mに固執せず、住民意見を汲み入れながら見直しを検討する考えを一旦示した。

e) 横町線の現状把握および将来像の共有

平成24年9月20日に行われた第1回WSでは、大学が本事業の全体プロセスおよび街路再整備事業の留意点の説明を行った。さらに現地踏査ならびにヒアリング調査の

結果を基に、よこまちやの曲がり堀（石堀）、茂村薬局の蔵の歴史的価値および重要性について確認、WS参加者との共有を行った。

その後、参加者は各グループに分かれて横町線および蔵原全体における「現状の良い点と問題点」「横町線に求めたいこと」「守りたいこと」を図面に書き込み、全体で情報共有を行った。これより、石堀や蔵に対する意見が多く抽出され、参加者の大多数が重要だと感じていることが看取された。また横町線の現状の良い点として「昔ながらの雰囲気がある」「歴史的価値のあるものが多い」「川端通りに出入りする重要な通り」等の意見が得られた。一方、問題点として「車の離合が難しい」「歩道がない」「商店が少ない」「夜道が暗く危ない」という意見も挙げられた。横町線に求めたいこと・守りたいことについては「歴史的価値のある建造物を残しつつ、人も車も通りやすい（ホッとする）道路にしたい」「観光客が回遊できるような道路にしたい」等の意見が挙げられた（図-5）。

f) 街路幅員の異なる3つの模型を用いた合意形成

平成24年11月1日に行われた第2回WSでは、第1回WSの成果品を提示、配布し、第1回WSの内容や決定事項を再度確認した。この際、拡幅後の幅員構成が異なる3案（12m、9.5m、8.5m）の模型ならびに各幅員案のメリッ



図-5 第1回WS全体成果品

ト・デメリットを可視化した図表を用いて、設計案の特徴を説明した(図-6)。

上記モデルは、公共空間と街並みとの関係把握だけでなく人間尺度(以下:ヒューマンスケール)を併せて認識できる1/50のスケールで表現されている。また同モデルには、歩道の有無、石塀の保存状態および拡幅後における沿線建物のセットバックの位置を明示し、3パターンが作製され、拡幅後の幅員構成の違いやWS参加者がスケールを認識しやすいように工夫を施した。パターン1は、幅員12mのモデルであり、両側歩道(車道3m×2+路肩0.5m×2+歩道2.5m×2)、石塀は復元とし、歩車道の境界には縁石と植樹を施した(写真-8)。パターン2は、幅員9.5mのモデルであり、片側歩道+路側帯(車道3m×2+路肩0.5m×2+歩道2.5m×1)、石塀は現況保存とし、片側部の歩車道の境界には縁石と植樹を施した(写真-9)。パターン3は、幅員8.5mのモデルであり、歩道無し(車道3m×2+路肩1.25m×2)、石塀は現況保存とした(写真-10)。

参加者はグループごとに模型を用いて拡幅後の横町線のスケール感を確認し、「気に入った点」「気になる点」「その他」の項目の意見を各案に対して出し合った。さらに「どの案が良いか」「石塀は保存か復元か」「備考」の3点について各班で意見をまとめた。その後、グループ発表の際に評価表を用いて、どの班がどの案を気

に入ったのかを可視化し、全体で合意形成を行った。

模型を使用した検討の際、参加者より「当初拡幅後の街路幅員は12mが良いと考えていたが、模型を見比べて当初持っていたスケール感よりとても広い幅員であることが分かった」との意見が挙げられ、パターン1からパターン2および3に考えを変える場面も見受けられた。また各グループのファシリテータが、原案では建築基準法の制限により現在ある石塀の高さを再現できない可能性を示すと「昔ながらの思い出を継承する街並みを残せる8.5mや9.5m案の方が横町線にとって良い」といった意見も得られた。この結果、一部の地権者から反対意見が挙げられたものの、全体の総意として街路幅員を原案よりも縮小させ、石塀の現況保存を前提とした横町線の線形を検討する方針が合意され、併せて「街並みの統一をしてほしい」「両側歩道にしてほしい」等の意見も確認さ

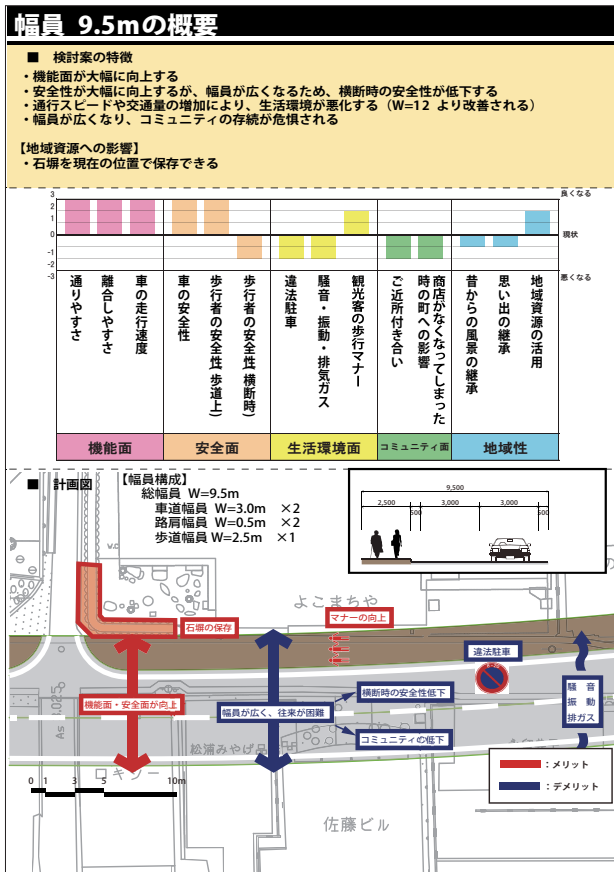


図-6 各幅員案の特徴を示した図の一例



写真-8 パターン1: 幅員 12mの模型



写真-9 パターン2: 幅員 9.5mの模型



写真-10 パターン3: 幅員 8.5mの模型

第2回WS  
模型を使って横町通りの街並み景観を確認する

	12m	9.5m	8.5m	備考：ただし、○○だったら もっといいのに...
1班	■			街並み狭-
2班			■	生れ道路はたい 生活の一部として活用を!! 照明 風情
3班	■			西側は歩道
4班				
5班		■		手前もせまく
6班			■	口端はせまく

図-7 第2回WS合意意形成時に用いた評価表の様子

れた(図-7)。

g) 第2回対馬市長との協議

第8回協議では、対馬市長および市役所、コンサルタントならびに大学で、第2回WSの結果を踏まえた今後の方針について検討した。

第2回WS後、対馬市長および市役所は、地権者より「原案の線形で拡幅後の将来設計を進めており、今回のWSの結果による弊害(線形変更、補償金額、セットバックに必要な用地の減少等)に対する懸念がある。したがって石堀の現況保存によって線形案が変更されるのは不安である」との意見を個別に受けた。そのため市役所は大学に対して「第3回WS以降は原案を基に最大限の努力をしてほしい」との要請を行った。

これに対し大学は「幅員に対する様々な意見が出されたものの、まちづくりの観点から協議した第2回WSの結果として、石堀の現況保存への理解はあったと認識している。したがって一地権者の意見のみによって、第2回WSで得た全体の合意を簡単に白紙化できない」と回答した。しかし、地権者の意向は十分に踏まえる必要があることから、今後のWSの方針として都市計画決定の変更も視野に入れつつ、現時点までの議論や補償問題等を並行させながら横町線にとって最適な幅員をWSで決定することが確認された。

h) 第2回厳原城下町まちづくり整備委員会

平成24年12月5日に開かれた第2回厳原城下町まちづくり整備委員会では、第2回WSまでの進捗状況に関する懸念事項や今後のWSの方向性について、市役所ならびに委員会で協議を行った。

この際、複数の委員は市役所同様に地権者より個別に意見を受け、WSの方向性に疑問があるとの懸念を示した。さらに一委員からは「委員会やWS参加者が地権者の利害関係に変更を生じさせるような線形案の検討に関する議論はできかねる」との見解も示された。これを受け市役所は、第2回WSでの合意事項である石堀の現況保存および原案からの街路幅員縮小に対し、「原案を軌道

修正することは非常に厳しいと感じており、WSで提示された議論については委員会ではなくWS内でなされるべきである」と指摘した。これより、委員会ならびに大学で今後のWSの方向性に関する合同協議を開催することが決定した。

i) 第3回厳原城下町まちづくり整備委員会

平成24年12月19日に開かれた第3回厳原城下町まちづくり整備委員会では、今後のWSの方向性について共通認識を持つため、市役所、コンサルタント、大学、委員会の4者間で合同協議を行った。

ここではまず、前項で述べた第2回委員会で提示された懸念事項に対して意見交換が行われた。その際、上記懸念事項および第2回WSの結果を踏まえた線形・幅員構成案が大学ならびにコンサルタントより提示された。上記案は、第2回WSの結果として挙げられた「原案よりも幅員を減少させる」「石堀は現況保存する」という2点を踏襲し、極力幅員12mに近い線形で構成されている。併せて石堀や蔵等の歴史的に価値があると考えられる地域資源の保全活動に対しては、長崎県や対馬市が設置している補助金制度を活用する等の最大限の配慮を施すことを提示した。上記提案に対して、市役所は横町線に対する都市計画道路の見直し検討を一旦了承(後日、対馬市長も確認)し、見直しに連動して新たな地権者が発生しないよう原案の範囲に線形を収めることを委員会が条件として提示した。なお、幅員構成や線形の変更に伴った利害的影響を受けると考えられる特定の地権者に対しては、市役所ならびに大学がWS開催以前に会合の場を設け直接交渉を行い、WSの趣旨や意見を説明する方針となった。

(2) 平成25年度における主な協議

平成25年度の事業プロセスを表-2に示す。

a) 第1回横町線線形案の検討

平成25年度より横町線の具体的な線形検討を行っている。線形検討のフローを図-8に示す。

第13回協議では、これまでの経緯を踏まえ市役所、コンサルタントならびに大学の三者によって横町線に関する第3回WSにて提示する線形案の協議が行われた。ここでコンサルタントは、前節で既述した第2回委員会で決定した方針を踏まえた極力原案に近い幅員(道路種級区分第4種第3級の案)での線形案を提示した。しかし、第2回WSでの合意事項である石堀の現況保存を実施するためには、横町線南部に新たな用地買収を行う必要があり、現計画帯での整備は困難であるため、道路の種級区分を第4種第4級に下げた案も併せて提示した。これを受け市役所は、第4種第4級案を軸に横町線に関する第3回WSを進めることに理解を示したが、WSにおいて提示する線形案の幅員に対し地権者の意向に沿わない可能性もある



ことから、原案も含めて議論する必要があると要望した。

b) 第2回線形案の検討

第14回協議では、第13回協議までの結果を踏まえコンサルタントより新たな線形案の図面が提示された。この際提示された線形案は、シケインを設けてよこまちやの石塀前(以下:特殊部)を避けたコミュニティ道路案(幅員 8.5m:車道 4m+路肩 0.5m×2+北側歩道 2.5m+南側歩道 1m, 特殊部の幅員 7.0m:車道幅 4m+路肩 0.5m×2+歩道 1m×2, 以下:線形案α), シケインを設けず特殊部を避けたコミュニティ道路案(幅員 8.5m:車道 4m+路肩 0.5m×2+北側歩道 2.5m+南側歩道 1m, 特殊部の幅員 7.0m:車道 4m+路肩 0.5m×2+歩道 1m×2, 以下:線形案β), 原案を基に幅員を縮小かつ石塀を移設復元させた線形案(幅員 10.5m:車道 3m×2+路肩 0.5m×2+歩道 1.75m×2, 以下:線形案γ), 以上3案である。

コンサルタントは、前年度までのWS合意事項(石塀の現況保存, かつ原案からの街路幅員縮小)および前節で既述した第3回委員会において新たな地権者が発生しないよう原案の範囲に線形を収めるという委員会の意向を満足できる線形案は、道路の種級区分が第4種第4級

表-2 平成25年度の事業プロセス

日付・項目	協議・作業内容
4/26 協議-13	・横町線のWSを再開するためこれまでの経緯を踏まえた線形案を立案し今後の方針を決定する ・第3回WSIについて
7/2 協議-14	・第3回WSの日程及びプログラムの確認 ・第3回WSで提示する線形案の選定
7/25 協議-15	・長崎県の助言を踏まえた解決案の共有 ・検討案を検証し、長崎県庁との協議内容および日程調整 ・次回WSの開催についての協議
9/5 県庁協議	・都市計画決定廃止に向けての課題の確認 ・検討案の実現性を確認 ・今後の予定について
9/17 地権者協議	・地権者に対し都市計画決定廃止の方針に至った経緯の説明 ・街路の高質化事業によって原案と同等の補償内容となる可能性を示唆 ・地権者は都市計画決定の廃止に対して一旦合意
10/11 協議-16	・10/16に開催される第3回WSIについてプログラム及び説明資料を用いて内容を確認 ・第3回WSIに向けての調整
10/16 WS-3	・横町線の将来像について ・横町線7.5m案について模型を用いて良い点、悪い点、気になる点などを話し合う
11/7 協議-17	・第3回WS後の地権者や市民の考えを確認共有 ・今後のWSの方向性について確認共有 ・第4回WSの日程について
12/19 協議-18	・第4回WSのプログラムの進行と説明資料の確認 ・第4回WS以降の方向性の確認
1/15 WS-4	・ルール項目ごとに横町線の街並みづくりに必要なものを検討 ・「必ず守る」「守りたい」「できれば守りたい」の重要度別に区分

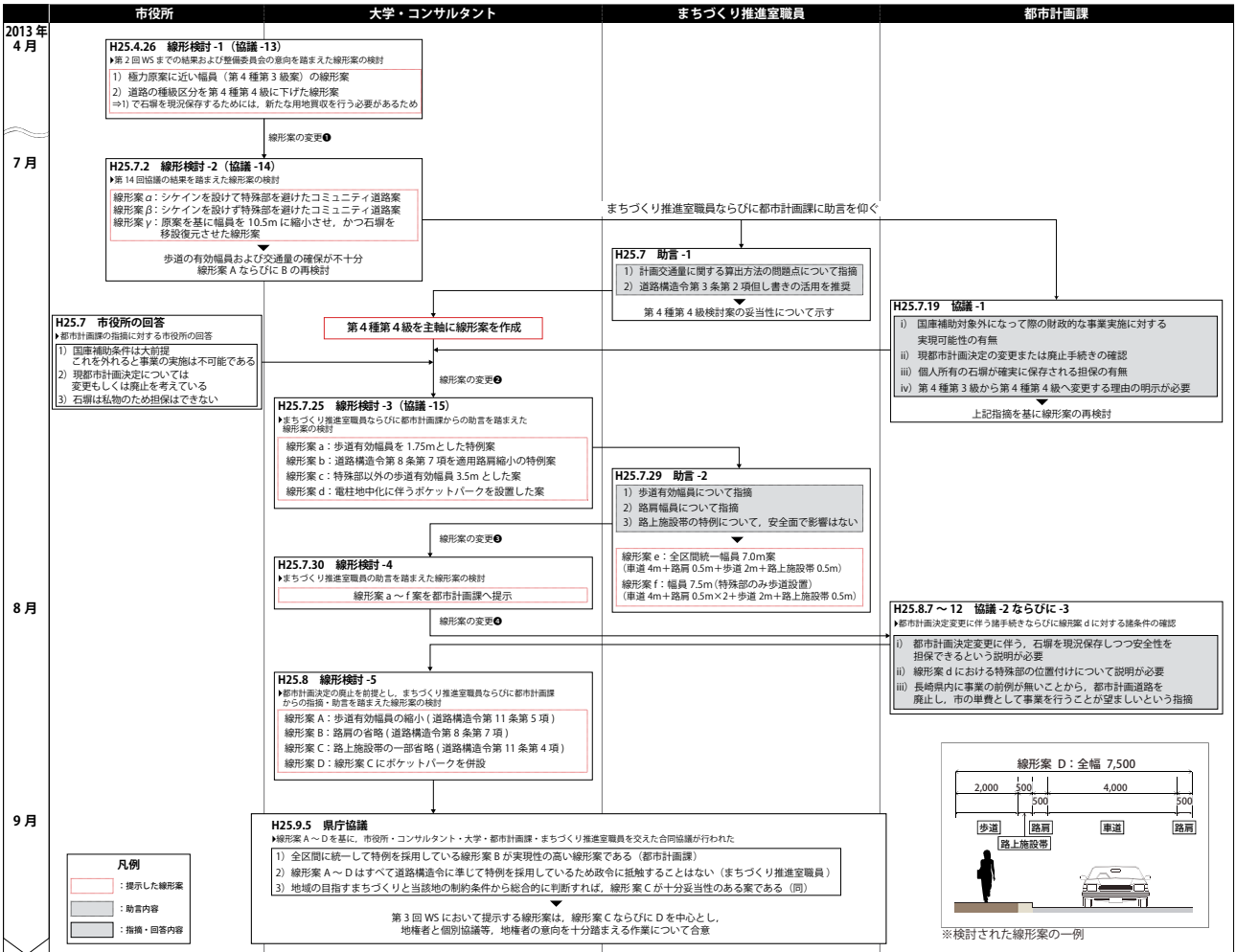


図-8 横町線線形検討に関する協議フロー

を軸とし、歩道の有効幅員等、道路構造令の特例を活用した線形案 $\alpha$ ならびに $\beta$ であるとの見解を示した。これに対し市役所は「県都市計画課から歩道の有効幅員2.0mの確保は必須である」との指導を受けており、提示された線形案に難色を示した。加えて市役所は、線形案を第3回WSで提示する際は、県都市計画課から承諾を得るように主張した。併せて、市役所は横町線の計画交通量に関する資料も提示し「横町線は1098台/日の交通量(実測値523台/12h×昼夜率1.4×伸び率1.5)であり、道路種級区分は第4種第3級に当たるため、コンサルタントが提示した線形案(道路種級区分は第4種第4級(500台/日未満))を横町線へ適用させることは難しい」と指摘した。後日大学は、市役所からの上記指摘内容を確認するため、県都市計画課ならびに県まちづくり推進室職員に線形案 $\alpha$ ならびに $\beta$ の実現可能性について確認を行った。

#### c) 第1回県まちづくり推進室職員からの助言

大学からの確認に対して上記職員はまず、計画交通量に関する算出方法の問題点について言及した。

まず計画交通量に関する現在の算出方法において、周辺幹線道路の昼夜率は1.26~1.28を用いており、市役所が提示した横町線の昼夜率1.4は古く、過大な数値設定であると指摘した。また伸び率についても、現在用いられている推計方法とは異なるものの、人口減少社会や他のゾーンからの発生交通量に影響しない閉鎖した道路網において伸び率1.5は妥当とは言い難いと指摘した。つまり、計画交通量として妥当な値は664台/日(実測値523台/12h×昼夜率1.27(周辺幹線道路の昼夜率の平均値)×伸び率1.0)程度であるという見解を示した。

次に、道路構造令第3条第2項但し書きの特例を活用した事例は県内にも存在し、本事業においても上記特例を採用した計画の検討は可能であることから、道路の種級区分を1級下げる提案の妥当性が示された。これより大学ならびにコンサルタントは、第4種第4級案を主軸として検討を進めていく方針を打ち出した。

#### d) 第1回県都市計画課との協議

平成25年7月19日に県都市計画課より、線形案 $\alpha$ ならびに $\beta$ に対する見解が示された。県都市計画課からは、大学ならびにコンサルタントが提示した線形案に対して、i) 国庫補助対象外になった際の財政的な事業実施に対する実現可能性、ii) 現都市計画決定変更または廃止手続きの確認、iii) 個人が所有する石塀が確実に保存される担保の有無、以上3点について懸念が示された。加えて「第4種第4級案の採用は特例であり、採択理由を明示する必要がある」との見解も示された。これに対し市役所は「現都市計画決定については、変更もしくは廃止の手続きを検討中であるものの、国庫補助条件を受けることが大前提である。さらに、石塀が保存できるかという

担保については個人所有のため確証は持てない」と見解を示した。これより大学ならびにコンサルタントは、国庫補助条件である「有効幅員の連続した歩道」と第2回WSでの合意事項である「石塀の現況保存」を両立させる線形案の再検討に着手した。

#### e) 第3回線形案の検討

平成25年7月25日に行われた第15回協議では、コンサルタントより連続した片側歩道の線形案が提示された。また第4種第4級案の提案においては、横町線交通量の代替路線への転換を検討する必要があるとした。さらに、横町線に第4種第4級案の幅員を適用させるには、特殊部での計画可能幅は7.0mとなるため、道路構造令第3条第2項但し書きに加え、歩道幅員の変更等、同構造令第8条第7項の特例活用が必須であるとした。しかし、提示された線形案には国庫補助条件ならびに道路構造令の特例を部分的に逸脱している案も含まれることから、コンサルタントは再度県まちづくり推進室職員の助言を仰ぐ意向を示した。

その結果、歩道有効幅員を1.75mとした特例案(線形案a)、同構造令第8条第7項を適用させた路肩縮小の特例案(線形案b)、特殊部以外の歩道有効幅員を3.5mとした案(線形案c)、電柱地中化に伴う地上機設置場所としてポケットパークを設置する案(線形案d)、全幅7.0m(車道4.0m+路肩0.5m+歩道2.0m+路上施設帯(主に歩車道境界ブロックや標識の設置箇所)0.5m)の全区間統一断面案(線形案e)、全幅7.5m(車道4m+路肩0.5m×2+歩道2.0m+路上施設帯0.5m)で特殊部のみ前後歩道をスムーズに擦り付ける案(線形案f)の計6案を検討することとした。

#### f) 第2回県都市計画課との協議

前項のやり取りを受け、平成25年8月7日に大学ならびにコンサルタントは県都市計画課と再度協議した。再協議の内容としては、主に都市計画決定変更に伴う諸手続きならびに諸条件の確認が挙げられた。ここで県都市計画課は「都市計画決定変更に伴う諸手続きについて、石塀を残すことが道路の構造を変えて良いという根拠にはならないため、石塀を現況保存しつつ安全性を担保できるという説明が必要」と指摘した。また「会計検査院への説明を考慮すると、都市計画決定を廃止するのではなく、都市計画決定および事業認可を変更することが望ましい」との見解を示した。さらに前述した諸条件については、特殊部の位置付けについて説明する必要がある、路上施設帯を設けないのであれば、道路構造令に対する対馬市独自の条例化を行う必要があると指摘した。

これを受け大学は都市計画決定変更の必要性について、厳原は城下町の歴史を活かしたまちづくりに取り組んでおり、対象の石塀は上記取り組みにおいて重要な役割を担っていること、さらに石塀が移設もしくは撤去され

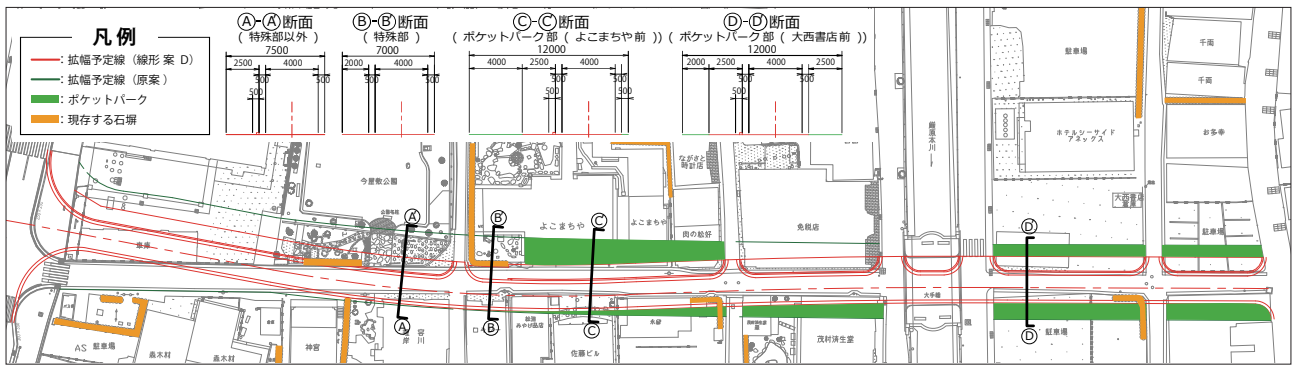


図-9 第3回WSで使用した模型(線形案D)の平面図

ば地域住民の街並み統一に対する意識の低下を招くことを指摘した。加えて特殊部を設ける理由として、これまでの石塀を残したいとするWSの合意ならびに市役所が提示した新たな地権者交渉を増やしてはならないとする計画範囲の制約条件に対応している旨を説明した。これに対し県都市計画課は、過去に例がなく慎重に対応する意向を示し、県都市計画課内で再度検討を行った。その検討の際、県都市計画課は「第2回協議では、都市計画決定と事業認可は変更を前提として対応することが望ましいと指摘したが、長崎県内に事業の前例が無いことから、都市計画道路として変更を行う場合には特例を用いることはできないため、都市計画道路を廃止し、市の単費として事業を行うことが望ましい」という見解を示した。これを受け、大学ならびにコンサルタントは、都市計画決定の変更ではなく廃止を前提とし、道路構造令第11条第5項を適用させ歩道有効幅員を縮小した案(線形案A)、道路構造令第8条第7項の特例を採用し路肩を省略した案(線形案B)、道路構造令第11条第4項の特例を採用し路上施設帯を縮小・省略した案(線形案C)、線形案Cを基にポケットパークを併設した案(線形案D)、以上4案を作成した。

#### g) 課題解決に向けた合同協議

平成25年9月5日には長崎県庁において、前述した線形案A~Dをもとに市役所、コンサルタント、大学に加え県都市計画課、県まちづくり推進室職員を交えた合同協議が行われた。ここでは、第3回WSで提示する線形案の検討がなされた。県都市計画課は、特殊部の根拠が制度上説明しにくいことから、横町線全区間に統一して歩道が連続している線形案Bを実現性が最も高い線形案であると意向を示した。これに対し県まちづくり推進室職員は、提示されている線形案はすべて道路構造令に準じて特例を採用しているため、案として政令に抵触することはないと主張した。さらに特殊部のみに特例を採用する根拠として、前述した制約条件とこれまでのWSでの合意経緯から「歴史的建造物の保存」と「地権者への影響の最小化」という理由で会計検査院に対しては十分な説

明が行えるとし、結果的に線形案Cが十分妥当性のある案であるとの見解を示した。

以上のことより、第3回WSにおいて提示する線形案は、線形案CならびにDを中心とし、地権者と個別協議等、地権者の意向を十分に踏まえて準備することについて合同協議参加者間で合意がなされた。

#### h) 個別地権者協議

平成25年9月17日には市役所、大学ならびにコンサルタントの三者で横町線沿線の各地権者を訪問し個別の地権者協議を行った。前述したように地権者は横町線拡幅後の将来設計を進めていること、さらに市役所から出された原案に対して合意がなされている経緯があると主張した。加えて、都市計画決定の廃止に伴う補償内容の変化に懸念を示した。

これに対し大学ならびにコンサルタントは、線形案Dではポケットパークを設けることにより電柱の地中化に伴う地上機設置場所の確保ならびに横町線拡幅の際に面積が縮小される公園(今屋敷公園)の代替地化など、街路の高質化事業を適用することで原案と同等の補償内容となる可能性について言及した(図-9)。

これを受け地権者は上述した線形案Dに対して一旦合意し、第3回WSでは線形案Dの模型を作製して協議を行う方針とした。

#### i) 線形案Dの妥当性の検討

上記を受け市役所は「線形案Dでは、会計検査院への説明が困難である」と懸念を示し、線形案Dのみを提示するWS開催は、住民と地権者との間で意見の食い違いを起す可能性があるとし、線形案Dと石塀を移設する案を並べて討議する必要があるとした。加えて、市役所は線形案Dの幅員の狭さに対する火災発生等、緊急時の安全性に対しても懸念を示した。

これに対し大学は、県都市計画課と会計検査に関する再協議を行い、さらに第3回WSでは、前述した市役所の懸念事項を踏まえ、線形案Dに加え第2回WSで用いた道路幅員の異なる3案の模型(12m, 9.5m, 8.5m)を陳列して協議する方針を定めた。また緊急時の安全性について

は、国土技術政策総合研究所の研究成果<sup>17)</sup>等を参照し、線形案Dの幅員は緊急時における安全面に関して機能上問題の無いことを確認した。消火活動の方法や実際に使用される消防車のサイズについても、大学が対馬市消防本部に対しヒアリング調査を行い「消火活動時は消防警戒区域を設け車両の通行を制限するため、そもそも車両が離合することは無い」との回答を得ている。また模型を用いて、仮に緊急時の普通車と緊急車両が離合した場合でも問題なく通行できることも確認した(写真-11)。

j) 第3回WSにおける原案への揺り戻し

平成25年10月16日に行われた第3回WSでは、前述した3案の模型(12m, 9.5m, 8.5m)に加え、これまでのWSの成果品等を陳列した上で、線形案Dの模型(幅員7.5m, 石塀は現況保存)を提示し、提案理由ならびに検討事項を説明した(写真-12)。

上記線形案Dの模型は、作製範囲を横町線全体とし、



写真-11 普通車と消防車の離合を再現した模型写真



写真-12 横町線 7.5m 模型案

街並みならびにヒューマンスケールの把握を目的に1/50スケールで表現している。また上記模型は、前節で述べた原案よりも街路幅員を縮小させ尚且つ石塀を現況保存させるという第2回WSの合意事項に加え、前節で述べた新たな地権者が発生しないよう原案の範囲に線形を収めるという第3回委員会提示された条件を踏襲するよう線形案の工夫を施した。さらに、原案と同等の補償内容を担保できるように、拡張後に形成される残地にはポケットパークを施し、樹木やベンチを配置した(写真-13, 14)。加えて、前項で述べた緊急時における車両離合等の安全性についても模型上で再現し確認した。

これを受け参加者はグループごとに横町線の将来像について話し合い、提示された線形案Dに対して「気に



写真-13 よこまちや前ポケットパーク



写真-14 よこまちや前からの石塀の眺望



写真-15 第3回WSの様子

入った点」「気になる点」等の意見を出し合った。一方本WSはこれまでのWSと比べ、地権者が多数参加し、地権者以外の参加者は少数であったことから、地権者以外の参加者がこれまでのWS内容を踏まえた意見を述べたい状況が垣間見られた。また前述した個別の地権者協議において石堀を現況保存する線形案Dに一旦合意していた地権者が一転し、反対意見を主張した。そうしたなか、各グループにおいて多くの地権者が「よこまちやの石堀にこだわりすぎ」「原案をとにかく早く実現させてほしい」等、これまでのWSの合意とは異なる否定的な意見を強く主張した(写真-15)。これらの主張を受け、第3回WSは原案に揺り戻す形で終了した。

#### ク) 第2回対馬市長との協議と街並みづくりに向けた検討

平成25年11月1日、第3回WSの結果を受け、大学は対馬市長と今後の事業方針について協議を行った。対馬市長は「原案で事業を継続する場合、石堀は壊さずに引き移転を原則とし、引き移転が不可能な場合は事業実施を見直す」との意向を示した。また「厳原地区の活性化を図るためにも、横町線の将来を考えた入念な整備が重要である」との見解を示した。これを受け大学は「第4回WSのプログラムでは石堀のある厳原らしい街並みを形成していくために、実用性のあるルール項目の検討が必要である」とし、平成26年1月15日に上記WSを開催している。第4回WSにおいて参加者は、街並みづくりに必要なルール項目を検討し、各項目の遵守目標について議論した。その結果、石堀や建築物といった所有者に直接的な負担を強いる項目に関しては遵守目標の程度にばらつきが見られたものの、意思決定の方法に関しては「沿線住民を交えて協議できる場の設置が必要である」との合意がなされた。また上記協議に専門家を関与させる等、具体的な要望も挙げられた。これを受け同WSに出席していた対馬市長は、ルール項目を踏まえた上で横町線の整備方針を再吟味し事業を進めていくことを明言した。

## 4. 街路再整備事業に係る地域資源保全の課題

### (1) 街路スケールに対する認知促進作業の重要性

地元住民は快適な街路空間を要望するものの、新たに拡張される街路幅員等のスケールに対して正確な判断がつかない場合も多い。本事業では第2回WSの合意形成において、幅員構成の異なる3つの模型を用いた説明を行い、参加者が現地のスケールを再認識できるよう配慮した。その結果、参加者の中で当初無批判に賛成した原案から、より適切な幅員の検討を要望する場面も見受けられた。このことから街路のデザインを見直す際の合意形成過程において、住民に分かり易い情報提示を心掛けることの重要性が再確認され、模型等を用いたヒュー

マンスケールを意識した街路スケールの認知促進作業の有効性が示唆できよう。

### (2) 関心喚起を通じた私有物に対する公共財としての評価

本事業では、事業全体を進めていくなかで横町線沿線に存在する石堀の歴史的・景観的価値が明確化され、都市計画決定見直しの可能性を探る契機となった。一方、市役所はWS開催以前に、地権者に対する原案を前提とした拡張後の用地交渉や補償の算定作業等の情報提示を遂行しており、都市計画決定された幅員の変更に要する手続き上の手戻りから、街路幅員修正への難色を示していた。また拡張後の具体的な補償金額の提示が為されないことによる地権者の懸念も看取された。加えて、地域資源となり得る建造物が私有物であったため保全是非の最終的な判断については所有者個人に委ねられていたこと、さらに地権者と地権者以外のWS参加者が厳原地区の狭いコミュニティ内という密接な関係にあったことが、事業の見直し検討を鈍らせた一因として指摘できよう。すなわち、本事業の石堀のように文化財未指定で歴史的・景観的価値の不明瞭な地域資源を保全していくためには、地権者との具体的な補償協議の時期に十分留意することはもちろん、有識者や地域住民に加え、外部のより多くの人たちを巻き込んだ関心喚起の努力も重要といえる。そうした取り組みを通じて、私有物に対する公共財としての評価や地域全体の目標像等を踏まえた歴史まちづくりの議論をいかに先行させて展開できるかが重要であると推察される。

### (3) 道路構造令の弾力的活用

本事業では前述した価値の不明瞭な地域資源を保全するために、道路構造令を柔軟に適用し、特例を用いながら当該地の実情に見合った街路線形の検討を重ねた。特例の解釈は事業担当者に委ねられるところも大きく、本事業においても道路種級区分の適用に関して市役所に対し、大学ならびに県都市計画課や県まちづくり推進室職員から助言のなされる場面も見受けられた。一方で、本事業の補償財源を管轄する県都市計画課は、狭い歩道を含む特殊部や線形案の変更に対する会計検査院への説明ならびに「県下に前例がない」ことへの懸念を示し、線形変更に対する検討に消極的な姿勢も窺えた。以上より、当該地域の実情に見合った地域資源の保全には、道路構造令の特例等を柔軟に活用できる事業担当者の育成に加え、事業担当者が事業を円滑に進める支援策の一つとして前例主義に対する意識改革の重要性も指摘できよう。

### (4) 時限付き交付金を使用した地域資源保全の難しさ

都市計画決定された都市計画道路の多くは、事業財源

確保や地権者交渉等を経て事業が実施されることが一般的である。その結果、都市計画決定から事業実施までに長い時間を費やし、沿線地権者や地域に負担を強いてしまう事例も散見される。本研究で扱った事業においては、長らく動かなかった事業を推進する財源として交付金（社会資本整備総合交付金）が充当されたことにより、期限内の交付金執行という時間的制約が生じた。その結果、事業過程で石塚の歴史的・景観的価値が明確化されたにも関わらず、その保全に向けた都市計画決定の変更等、抜本的な議論の再協議にまで至らなかった。すなわち、都市計画決定された街路再整備事業の起動力として時限付き交付金を使用しつつ、価値の不明瞭な歴史的・地域資源の保全を達成するには、事業内容の再協議に要する時間確保の難しさにまづもって留意しておく必要があるだろう。

## 5. おわりに

本研究では、平成24年度から平成25年度にわたる本事業の流れについて詳述した。本事業は現在も継続中であり、原案通りの拡張を前提とした再整備を念頭に、石塚を復元する街並みづくりに向けた協議が進行している。本研究で把握された知見が今後の全国における多くの歴史的・地域資源の保全に寄与することを切に願うばかりである。

**謝辞：**本稿をまとめるに当たり、長崎県対馬市役所建設部ならびに地域再生推進本部、長崎県庁土木部都市計画課、同まちづくり推進室職員、株式会社オオバ、地域住民の方々から多大なご協力を頂きました。ここに記して謝意を表します。

## 参考文献

- 1) 清水喜代志：転機を迎えた都市計画道路整備，季刊まちづくり，11号，pp.70-72，学芸出版社，2006.
- 2) 西山徳明：我が国の文化財の新たな展開-文化財の総合的把握と歴史文化基本構想の役割について（企画調査会の取りまとめから），季刊まちづくり，25号，pp.20-29，学芸出版社，2009.

- 3) 佐野育実，岡崎篤行，梅宮路子：都道府県による都市計画道路の見直しガイドラインに関する運用実態と課題，日本都市計画学会都市計画論文集，No.44-3，pp.247-252，2009.
- 4) 西勝史人，中川義英：都道府県の都市計画道路見直し結果の実態と検証プロセスの在り方に関する研究，日本都市計画学会都市計画学会論文集，No.46-3，pp.589-594，2011.
- 5) 梅宮路子，岡崎篤行：歴史的町並みにおける都市計画道路の見直しに関する合意形成過程—全国的状況と愛知県犬山市の事例について—，日本都市計画学会都市計画論文集，No.40-3，pp.505-510，2005.
- 6) 梅宮路子，佐野育実，岡崎篤行：住民意見と集団の変容に着目した歴史的市街地における目標都市像の合意形成過程—新潟県村上市における都市計画道路の見直しを事例として—，日本都市計画学会都市計画論文集，No.42-3，pp.337-342，2007.
- 7) 青木慎也，大沢昌玄，岸井隆幸：重要伝統的建造物群保存地区における都市計画道路に関する研究，日本都市計画学会都市計画論文集，No.45-3，pp.367-372，2010.
- 8) 新谷洋二他：歴史を未来につなぐまちづくり・みちづくり，社団法人日本交通計画協会 編著協力，学芸出版社，2006.
- 9) 前掲 8)，pp.195-210
- 10) 前掲 8)，pp.230-245
- 11) 前掲 8)，pp.55-56
- 12) 国土庁大都市圏整備局監修，防災まちづくり研究会編集：防災まちづくりハンドブック—タウン・クラブディング A・B・C—，pp.181-189.
- 13) 後藤恵之輔：長崎県対馬・厳原の防火壁-防災まちづくりを先人の知恵に学ぶ，土木史研究自由投稿論文，No.15，pp.593-601，1995.
- 14) 厳原町観光協会，ぶらり厳原—十萬石の城下町—（観光パンフレット）.
- 15) 社団法人長崎県建築士会对馬支部，対馬の歴史的工法を考慮した石垣の構造に関する基準，2004.
- 16) 樋口明彦，竹林知樹，石橋知也，伊東和彦，三宅正弘，高尾忠志：対馬市厳原における歴史的・石塚の保全状況と市民意識についての研究，景観・デザイン研究論文集，No.1，pp.143-152，2006.
- 17) 国土交通省 国土技術政策総合研究所：密集市街地整備のための集団規定の運用ガイドブック—まちづくり誘導手法を用いた建替え促進のために—「参考資料 1. 基準作成に役立つ基礎知識」，国土技術政策総合研究所資料，No.368，pp. 参-1，2007.

(2014. 9. 17 受付)

**A STUDY ON A STREET REDEVELOPMENT PROJECT FOR CONSERVING  
THE HISTORICAL STONE WALLS OF IZUHARA, TSUSHIMA CITY**

**Aiko HAGIO, Hisashi SHIBATA, Tomoya ISHIBASHI,  
Yusuke KAWAHARA, Naoto IMACHI and Eitaro OKUMURA**

The object of this study is a street redevelopment project in Yokomachisen, the City planning roads of the Izuhara area in Tsushima City, Nagasaki Prefecture. This study is to expatiate the process of a street redevelopment project involving citizen participation that aimed to conserve historical stone walls in the local cities and rural areas, as well as to consider the issues regarding consensus-building and conserving the historical local resources. From the above, the main points of these issues are the following four points. 1) It is an effective work to appreciation of the street scale by using a model. 2) It is important to develop the evaluation as public goods for the private possessions by calling citizens' attention. 3) It should be flexibly utilized Government Order on Road Design Standards for the real states of rural areas. 4) It is difficult to use a fixed-term grant for conserving the historical local resources with indeterminate worth.