

# 御池通沿道にみる敷地用途の変遷に関する研究\*

The study of transitional site development along the Oike street\*

玄田悠大\*\*・出村嘉史\*\*\*・川崎雅史\*\*\*\*・樋口忠彦\*\*\*\*

By Yuta GENDA\*\*・Yoshifumi DEMURA\*\*\*・Masashi KAWASAKI\*\*\*\*・Tadahiko HIGUCHI\*\*\*\*

## 1．研究の背景と目的

御池通は京都の中でも新しい通りで、第2次世界大戦の建物疎開によって、戦後より新たな役目を持って生まれ変わった通りである。さらに近年には、シンボルロードとして京都の顔となるべき位置づけをされている。だが、交通のアクセスが多様に計画されているにも関わらず、多くの人賑わう四条と比べ、明らかに人通りが少なく、魅力的な空間づくりのための要素が希薄であると感じる。

その要素の一つとして魅力的な商業施設はにぎわいを促すポテンシャルがある。本研究ではそのような商業施設に着目し、御池通沿道における敷地の用途の変遷を御池通に対する事業・条例・社会情勢を踏まえて分析し、傾向と特性を明らかにすることを目的とする。

## 2．御池通の成立と変遷の背景

図1、図2で示した対象地の御池通は京都市の中でも中心部を東西につなげる通りであり、堀川通と川端通の間の全長約2kmが現在シンボルロードとして整備されている。そもそも御池通は、前身が平安京造成時から三条坊門小路として存在していた。そのころは幅員8mほどで町の通りであり<sup>1)</sup>、昭和20年までほとんど変わらなかった。

第2次世界大戦中、京都のまちを空襲から守るための防火帯として建物疎開が行われ、通りのうち堀

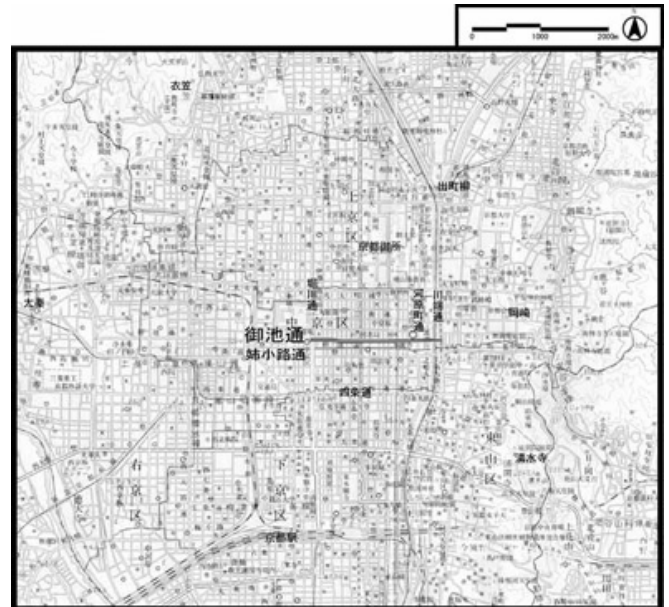


図 - 1 対象区域の位置（京都市街図を用いて）



図 - 2 堀川御池から東に御池通を望む

川通から鴨川西岸までの区間の南側70mという幅で疎開が実施された<sup>2)</sup>。終戦後、御池通の建物疎開跡地のほとんどを市による疎開跡地整備事業の道路として利用することになった<sup>3)</sup>。昭和24年に工事が開始され、昭和28年に完了、中央14mを高速車道、その左右6mをさらにその外側各7mを低速車道、その両側各5mを歩道とする幅員50mの大通りとなった<sup>4)</sup>。

この当時、御池通の将来像として、加藤五郎（元

\*キーワード：景観，空間整備・設計

\*\*学生員，工修，京都大学大学院工学研究科

（京都市左京区吉田本町，TEL&FAX 075-753-5123）

\*\*\*正員，博（工），京都大学大学院工学研究科

\*\*\*\*正員，工博，京都大学大学院工学研究科

京都市技術長（昭和29年～35年）が「御池通の方は、まちの中で将来は会社・銀行街になるだろうから、景観を主において御堂筋スタイルでいこうという、そういう決め方でした。」と述べている<sup>5)</sup>。

こうして拡張された御池通は、昭和39年に御池大橋の竣工<sup>6)</sup>、昭和63年に一部電線地中化工事が行われたが<sup>7)</sup>、平成に入ってからもう一度大きな変化が生じる。平成9年に御池通地下に地下鉄東西線が開通し、御池地下駐車場や地下街が開業したことを皮切りに、御池通自体も街路整備事業実施計画が発表され、平成15年にひととおり事業が完了した。この事業により幅員50mで歩道が12mとられ、以前の高速車道、低速車道という分け方が廃止され、片側4車線の通りとなった。また、道路の舗装やデザイン等も同時に一新され、事例として沿道の建物については壁面の位置の統一や高さ31mでのスカイラインの強調等の計画がなされた。これらを総称して御池通シンボルロード整備事業とされた<sup>8)</sup>。

過去における御池通に関する法律・条例としては、昭和38年の建築基準法の改正が挙げられる。これを受けて、昭和48年に御池通で31mの絶対高さ制限が廃止され、容積地区制が創設された。平成12年の段階では御池通は45m高度地区に指定されている。また、バブルによる地価の上昇の影響も考えられる。

### 3. 住宅地図を用いた御池通全体敷地の用途調査

#### (1) 敷地用途の表記法

住宅地図をベースに、時間的な軸の元で、御池通沿道の1階の敷地用途の変遷を調査・分析した。材料として、通りが戦後拡張された直後の1956年、1963年、1973年、1986年、1994年、2001年の住宅地図を用いた。これらにおいて、御池通沿道の一階の用途を、商業施設、業務施設、住宅施設、公益施設、宗教施設、駐車場、空白地の7つに分けて分類した。御池通へのにぎわいの要素や、戦後の疎開跡地整備計画でオフィス街になるようにとの方針を考慮し、また、細分化して分類してしまうと分析する上で全体的な傾向を把握しづらいため、この分類とした。

京都市では、御池通を「市民の皆様様に親しまれ、生活に潤いと安らぎを与える道路として、また、世

界の人々を魅了する京都のメインストリートとして、新たなときめきにぎわいの空間となる。」ことをコンセプトとしている<sup>9)</sup>。ヒューマンスケールで通りの活用を考慮した場合、建物で最も重要な部分は1階の利用形態であると言える。よって、敷地用途の分類は1階の用途を使用するものとする。図3のようにそれぞれの年の住宅地図上の土地で敷地用途の色分けを行い、その土地の御池通に面する間口の幅によって分析を行う。歩行者において通りがどのような印象であるかは沿道の建物においては、その敷地面積よりも間口の広さが重視されると思われる。同じ敷地面積の土地でも、通りへの間口が広い方が、歩行者が建物を見た際に目に入る部分は大きくなり、通りのイメージに影響を与えやすい。よって、分析には間口の長さを使用し、住宅地図上の間口を計ることにより、利用形態別の分布を分析する。また、御池通の一本南の小路である姉小路通についても比較領域として同様の分析を行うものとする。



図 - 3 御池通沿道の1階の敷地用途を住宅地図に記した図の一部 2001年

#### (2) 御池通沿道における敷地用途の変遷の分析

御池通の分析結果を図4に示す。戦後当時から現在まで商業施設のポテンシャルが高く変化が薄い。

また、業務施設においては商業施設と同様に比較的割合が高いが、増減具合に関しては逆であった。一方、住宅施設は減少の一途をたどっている。これは大通りになり住宅地としての特性が薄れてきたと考えられる。また、駐車場は、1986年まで増加していくが、その後減少傾向にある。増加については車社会の成長が、減少については御池の地下駐車場1997年に出来たことが影響していると考えられる。空白地は一旦減少したものの、御池通で容積地区制が導入された1973年を境に増加を始めている。

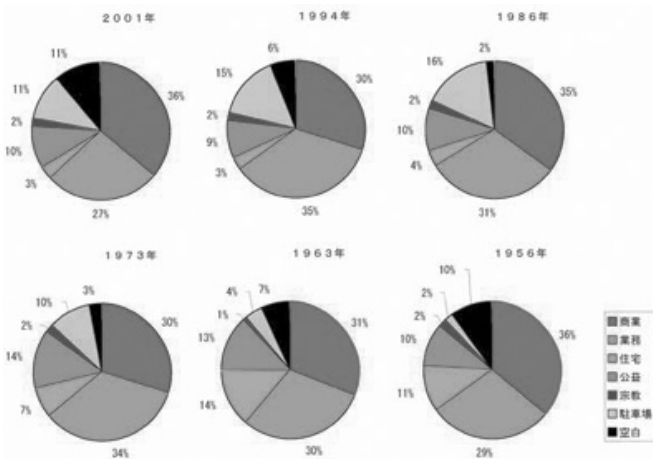


図 - 4 御池通沿道一階敷地用途パーセンテージ

(3) 姉小路通沿道における敷地用途の変遷の分析

姉小路通沿道では、図5に示すように、商業施設は御池通と同様に比較的高いポテンシャルを保っているが、業務施設は低い比率をとっている。住宅施設では1956年よりはだいぶ落ち込んでいるが、全体に占めるウェイトは依然として大きい。駐車場は御池通同様、現在に至るごとに増加している。ただし、空白地は御池通ほど見受けられなかった。

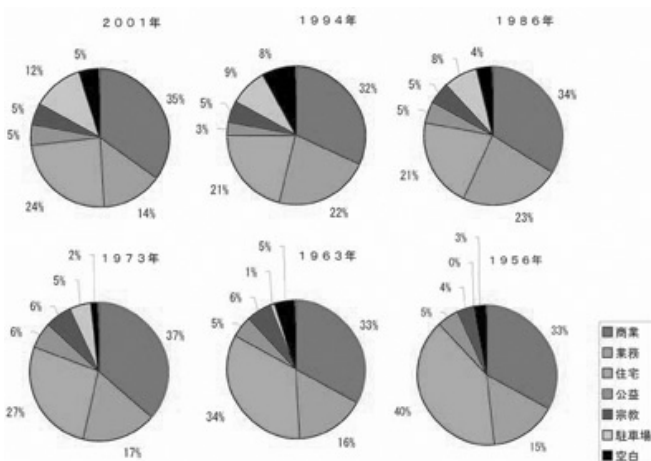


図 - 5 姉小路通沿道一階敷地用途パーセンテージ

4. 町組による御池通沿道の敷地用途の変遷

(1) 町組でみた敷地用途の変遷の表記法

ここでは、町組み単位で敷地用途の変化と周囲の町との関係や影響を調べた。町組で見た御池通・姉小路通沿道の1階の敷地用途の変遷を示した図を作成するにあたり、利用形態分類や集計方法が間口であること等の基本的部分は、3の(1)で述べた通りである。それをもとに、通り沿道の町ごとの敷地用途別での間口の広さを地図上で計り、町ごとの合計の数値をプロットしたものを高さとした3D等高線グラフを作成した。この図を平面投影し、2D表現にすればピークは密度をもって表現され、時間と場所と集中密度を直観的に表すことが出来る。縦軸を時間、横軸を通りの町の並びとし、グラフの左側が西、右側を東とした。等高線は町の利用形態の間口の合計であり、住宅地図上における5mmごとに記してある。

(2) 敷地用途別の変容の分析

4の(1)で示したグラフを用いて、特に商業施設において、顕著な変化や過去と現在との違いなどを分析した。

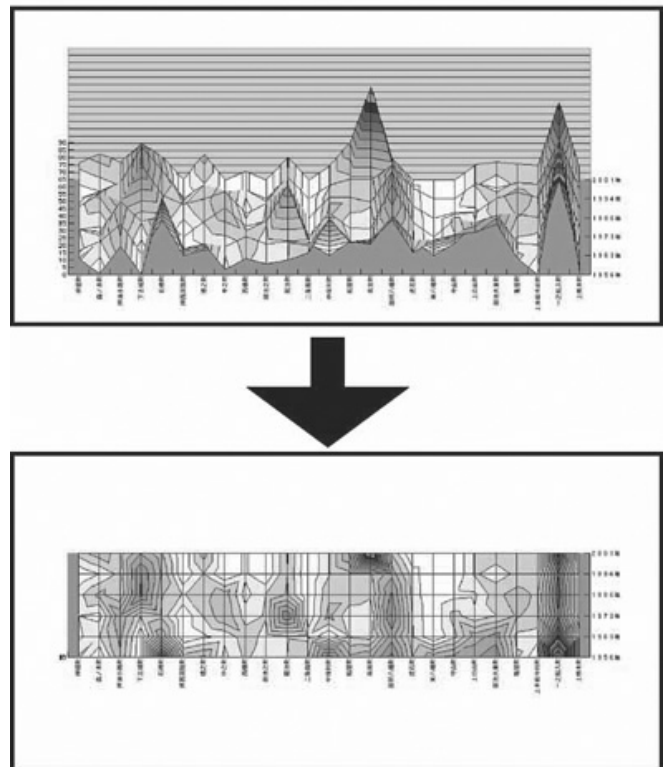


図 - 6 3D等高線グラフとその2D表現

御池通の北側は、図7のとおり非常に変化が激しい。一階に商業施設を有する土地が多い地域は御池通全体に広がっている。その中で一連の流れがあり、左と真ん中の矢印でそれぞれ大通りである堀川通や烏丸通に向けて流れていっている。一方、河原町通といった御池通と直行する大通から離れた地域においては減少していった。特に烏丸通から河原町通にかけては顕著に表れている。

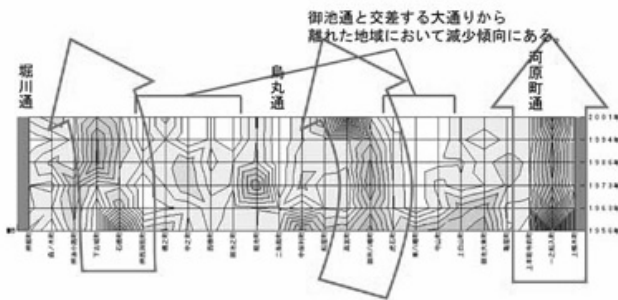


図 - 7 御池通の北側に属する町での1階における商業施設の変遷グラフ

次に図8に示すように姉小路通北側では、一番左の矢印の領域では大通りの方へと分布地域が移動しつつある。また、堀川通と烏丸通のあいだでは商業があまり発生していない。御池通と比較すると、姉小路通には時間軸に連続した領域が多いことが分かる。特に、円福寺町より東の地域ではその傾向が強いグラフになっている。

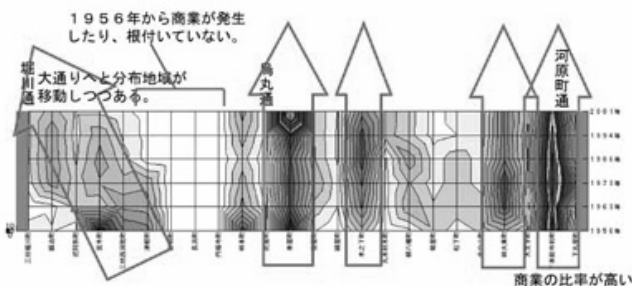


図 - 8 姉小路通の北側に属する町での1階における商業施設の変遷グラフ

## 5. 考察

戦時中に建物疎開が行われた御池通は、その後の事業によって大規模な大通りへと移り変わり、それにつれてとりまく環境も変化を続けてきた。御堂筋スタイルという戦後の拡張事業当初の狙いどおりに商業施設・業務施設の割合が大きい通りになった一方、駐車場や空白地が占める割合も大きくなってきた。姉小路通と比較してみてもそれは顕著であり、小路であった2つの通りが、道路の規模の変化や取り巻く環境によって大きく異なる敷地用途を経てきたことが分かった。また、通りの中の町組に注目して分析すると、特に御池通において、商業施設が多い領域では時間とともに交差する大通りの方へと移動していく傾向にあった。姉小路通においても同様の変化はあったが、商業施設の多い領域の時間での変化が御池通よりも小さい。

## 6. 結語

この研究は、御池通が出来てからの敷地の用途の変遷を直観的に評価したことに意義がある。商業施設において、時間的に存在領域は画一的なものではなく、通りの中の位置でも変化に違いがあった。特に、大通りと交わる交差点付近での変化が顕著であった。つまり、通りにおいてのにぎわいを構成する商業施設の分布は、通りの規模と同時に、他の大通りとの位置関係が大きな要因の一つであるということが明らかになった。しかし、にぎわいを構成する要素を具体的に抽出するには、さらに商業施設において細かく分析する必要があると考え、今後の課題としたい。

## 参考文献

- 1) 京都市：御池通沿道景観形成地区沿道景観形成計画，1999.6.3
- 2) 京都市建設局：建設行政のあゆみ -京都市建設局小史-，p39，1983.3
- 3) 京都市建設局：建設行政のあゆみ -京都市建設局小史-，p39，1983.3
- 4) 京都市建設局：建設行政のあゆみ -京都市建設局小史-，p39，1983.3
- 5) 京都市建設局：建設行政のあゆみ -京都市建設局小史-，p39，1983.3
- 6) 京都市建設局：建設行政のあゆみ -京都市建設局小史-，p355，1983.3
- 7) 山添敏文：京都市政略年表
- 8) 京都市都市計画局：御池通沿道関係者協議会説明資料，2002.10
- 9) 京都市：御池通沿道景観形成地区沿道景観形成計画，1999.6.3