

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¹・柴田 久²・石橋 知也³・奥村 瑛太郎⁴

¹学生会員 工学 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: td134007@cis.fukuoka-u.ac.jp

²正会員 工博 福岡大学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

³正会員 工修 福岡大学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

⁴正会員 工修 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歴史的石塀保全を目指した街路再整備事業を対象とし、産学官および地元住民との協働参加による景観設計の過程に着目し、地方小都市における景観資源の保全をめぐる合意形成の要点と課題について考察した。その結果、1) 住民との合意形成を行う際は模型等を使用し、街路スケールの再認識を促す作業が重要であること2) 地方小都市における未指定の歴史的地域資産を保全するためには、事業の初期段階でその価値を明確にし、まちづくり効果と併せた議論の場の設置が重要であること3) 事業計画に関する情報の説明時期に加え、第三者を含めた当該地域の本来的な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ことを指摘した。

キーワード: 街路再整備, 石塀, 歴史的保全, 住民参加型, 横町線

1. はじめに

都市計画道路は、高度経済成長期において人口増加や車社会に対応するために都市の骨格として計画決定された¹⁾。しかし、2006年をピークに我が国の人口は減少傾向にあり、将来の需要増加に備えた投資の重要性が低くなった。それに加え景観、環境、高齢化社会への対応など、これまで後回しにしてきた課題や新たなニーズが発生してきた。このような社会的背景の変遷により、都市計画道路の見直しの必要性が議論されている。

また近年、文化財保護法が改正されるなど歴史的な文化財に対する新たな価値について議論が高まっており、都市における文化財は、これまでの歴史・文化継承だけでなく観光やまちづくりの核として利用する施策が模索されている。しかし、特に地方小都市や地域における未指定の文化財（おもに建造物）はその価値が認識されにくく、急速に消失している²⁾。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している。

これらのことから、前述した都市計画道路の整備においても、上記の失われつつある地方小都市や地域においては歴史的価値が不明瞭な未指定の文化財の保全策について看過できない状況といえる。

都市計画道路に関する研究には、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³⁾⁴⁾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⁵⁾がある。また、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⁶⁾も見られる。しかし、歴史的文化財の保全を目的とした都市計画道路の整備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。

本研究では、長崎県対馬市厳原地区を対象とし、未指定の文化財であ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共に、地方小都市における景観資源の保全をめぐる合意形成の要点と課題を考察することを目的とする。

2. 横町線における街路再整備事業の概要

(1) 対馬市厳原地区の位置的・歴史的概要

厳原（人口 12,684人（2012年10月）、面積 175.59km²）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）（図-2）。律令時代（7世紀後半～10世紀）に国府が開設された厳原は、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、万治2（1659）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⁷⁾。

(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、天保15（1844）年に構築された「火切石垣」と呼ばれる民家より軒が高い石塀が最初とされており、その石積み工法は鏡積みと呼ばれている。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る。この技法を用いた石塀は、日本各地に存在している⁷⁾。樋口ら⁸⁾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、蔵といった当時の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。巖原の石塀は延焼防止目的で建設された防火壁（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いる。そして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ており、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) 横町線再整備計画の概要

横町線は、昭和43年に都市計画決定された都市計画道路である。また、都市再整備計画第2期の基幹事業として位置づけられている。平成24年度の事業では歴史的価値の高い石塀を残していくために、住民ワークショップ（以下、WS）を行い、住民との合意形成を図っている。

(4) 関係主体の体制・役割

本事業では、協議、現地踏査およびWSを対馬市役所建設課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、大学は景観アドバイザーとして街路全体の景観設計を行っている。



図-1 対馬市巖原の位置

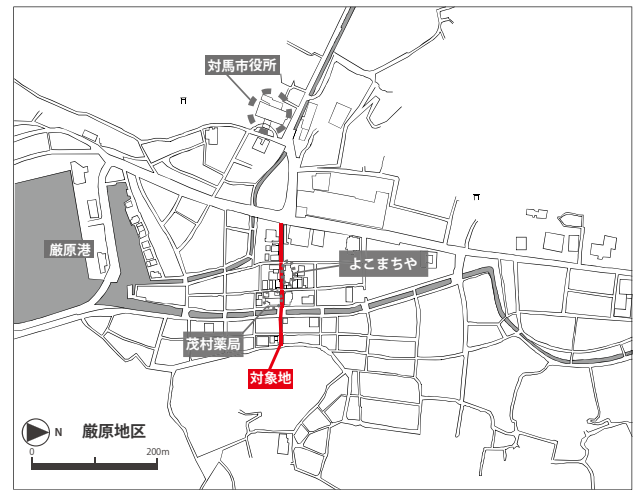


図-2 対象地周辺図



写真-1 防火壁



写真-2 屋敷塀

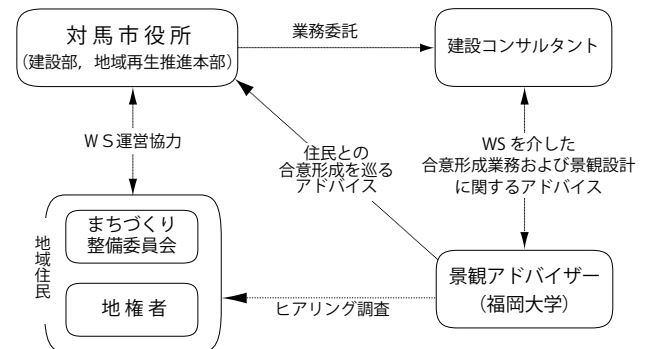


図-3 関係主体図

また本WSはまちづくり整備委員会（以下、委員会）の主催であるが、協議およびWSプログラムは市役所、コンサルタント、大学で作成し、WS前には事前打ち合わせとして、プログラム内容の把握と共有、およびグループ作業のシミュレーションを行っている。またWSは第1回から一貫して横町線沿線の地権者を含めた住民を対象とした。WSのグループ編成は、住民6~7人を一つとする6グループに分け、グループファシリテーターを大学とコンサルタントからそれぞれ1人ずつ配置している。なお、関係主体図を図-3に記す。

3. 横町線における事業プロセスの概要

本事業の検討内容および設計経緯を表-1に示す。なお本章では、横町線再整備事業の転機となった協議、現地踏査(ヒアリング調査および市長との協議)、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) 街路再生整備事業の内容把握および検討

第1回協議では、関係者間で横町線再整備事業における景観形成の目標、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、市役所は横町線の拡幅後の街路線形案を提示した。この線形案は、都市計画決定を踏まえた街路幅員12mで設計されていた。市役所はこの線形案を基盤として、WSでは、石塀および蔵の復元、ファサードの統一、商店の存続、道路の詳細部の検討等について合意形成を図りたいという意向を示した。

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、三者間で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。

(2) 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。

現地調査では、離合の難しい様子(写真-3)や観光客が道路に広がって歩く様子(写真-4)等から横町線の幅員の狭さが窺えた。さらに、江戸時代に建設された3mを超える石塀や朝鮮半島より伝えられた調剤器具等を収めた蔵(明治38年築造)等の歴史的に価値のある地域資産も確認できた(写真-5)(写真-6)。

ヒアリング調査は、横町線沿線の地権者を対象に行い多くの意見を聴取した。それらの結果は、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)。調査結果より、拡幅に対する意見が賛否両論あることや「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。

表-1 全体プロセス

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およびヒアリング調査実施の決定 ・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、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なため、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の全体プロセスおよび検討項目を再検討
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、観光交流センターの留意事項を確認
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 WS①	・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、幅員構成の仮提案、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、車道部の中央線の位置)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 WS②	・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 ・観光交流センターについてアンケート調査を実施
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回版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回版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



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 茂村薬局の母屋

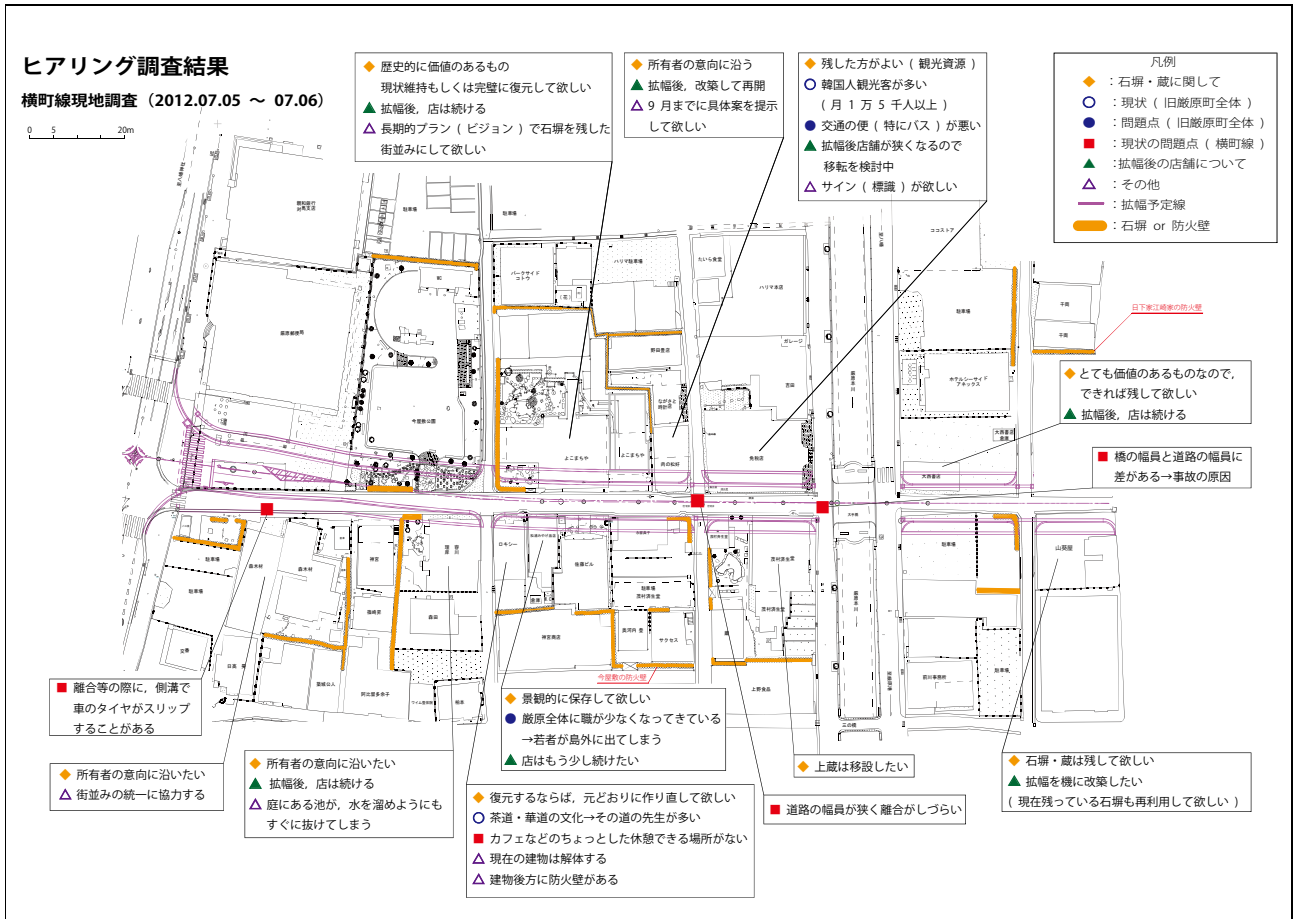


図4 ヒアリング調査結果

(3) 第1回対馬市長との協議

現地踏査の結果を踏まえ、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 (12m) だけでなく、複数案検討することを提案した。これを受け市役所は、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、市役所担当者に対して「どのようにすれば幅員等の変更が可能か」との質疑を行った。これに対して市役所担当者は「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」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、市長はすぐに判断を下すことは困難と考え、市役所担当者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た。これを受け、街路幅員は12mかつできる限り石塀は元の形に復元するという方針とともに継続検討となった。



写真-7 市長協議の様子

(4) 都市計画決定変更の可能性についての検討

一方、都市計画決定の変更について大学側から長崎県土木部都市計画課ならびに以前本街路を担当していた職員 (現・企画振興部まちづくり推進室所属) 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、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。

(5) 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、大学が横町線再整備事業の全体プロセスおよび街路整備の留意点の説明を行った。さらにヒアリング調査結果を基に、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、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」を横町線の図面に情報を書き込み、全体で情報共有を行った（写真-8）。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」「川端通りに入りする重要な通り」といった意見が得られた。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」といった意見も挙げられた。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）（図-6）。

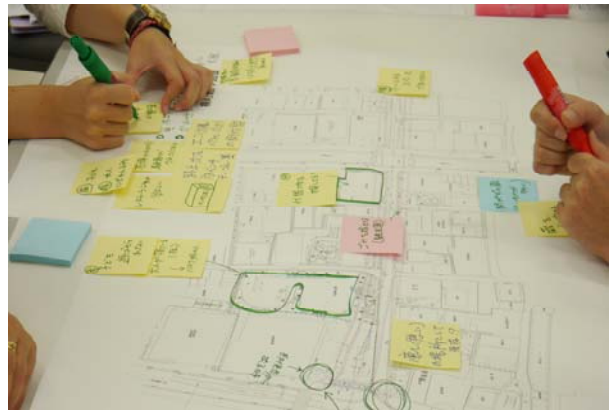


写真-8 グループ作業の様子



図-5 第1回WS成果品の一例

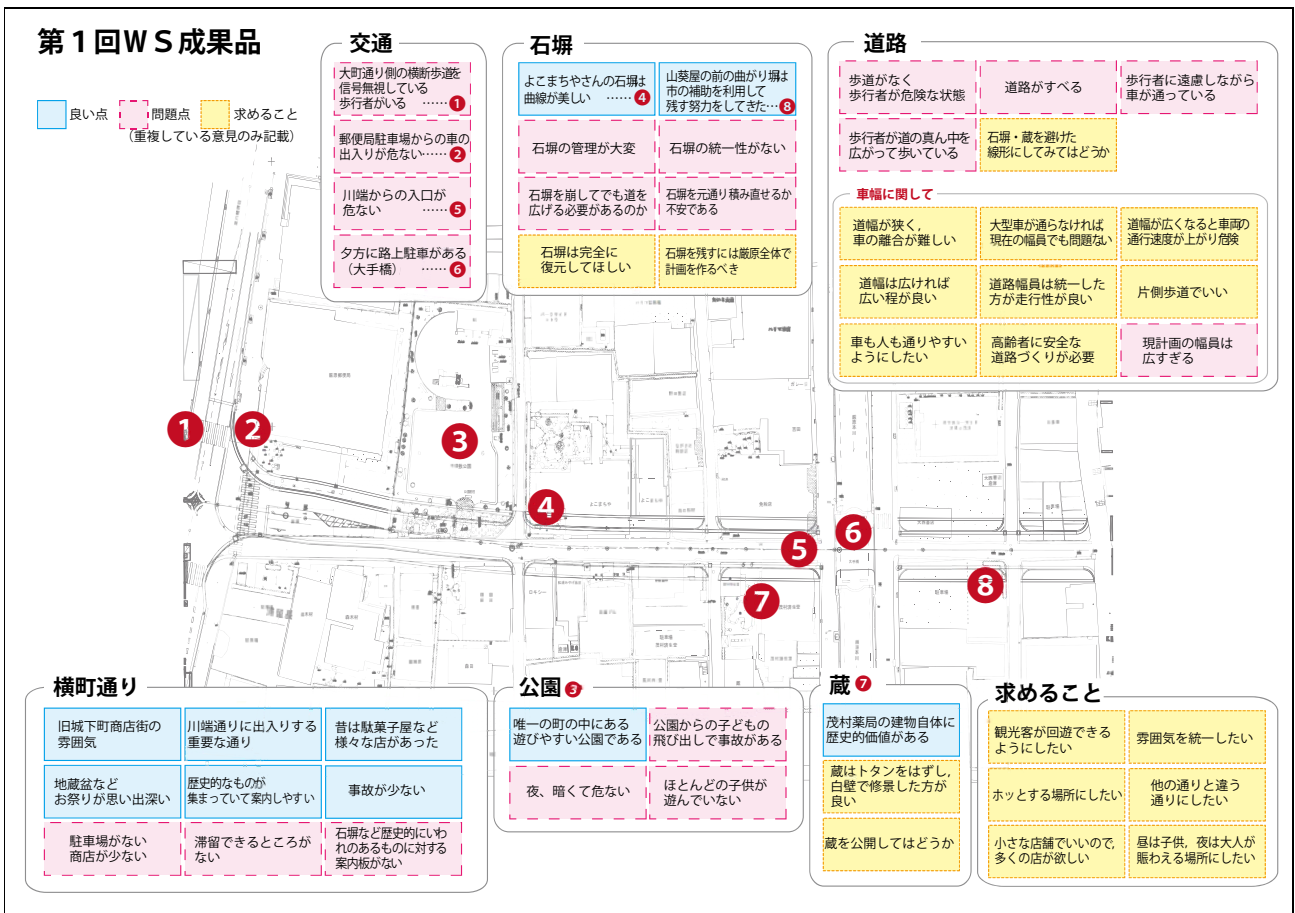


図-6 第1回WS全体成果品

(6) 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)の模型ならびにメリット・デメリットを可視化した図表も用いて、設計案の特徴を説明した(図-7)。

まず、本プログラム用に作製した横町線線形模型について説明する。この模型は、歩道の有無、石塀の保存状態および拡幅後の沿線の建物のセットバックの位置に着目し、3パターン作製された。作製範囲は、よこまちやの石塀を中心とした。また模型のサイズは1/50とし、拡幅後の幅員構成の違いや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の模型であり、両側歩道(車線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の模型であり、片側歩道+路側帯(車線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の模型であり、歩道無し(車線3m×2+路肩1.25m×2)、石塀は現況保存とし、路側帯の白線の位置は1.25mで固定、歩道部を車道側に0.5m分視覚的にはみ出させ歩車道で色分けを施し、違いが分かるようにした(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を行った際、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も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、他の案に考えを変える場面も見受けられた。またグループファシリテーターが、石塀に関して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唆すると、「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も良い」といった意見も得られた(図-8)。



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

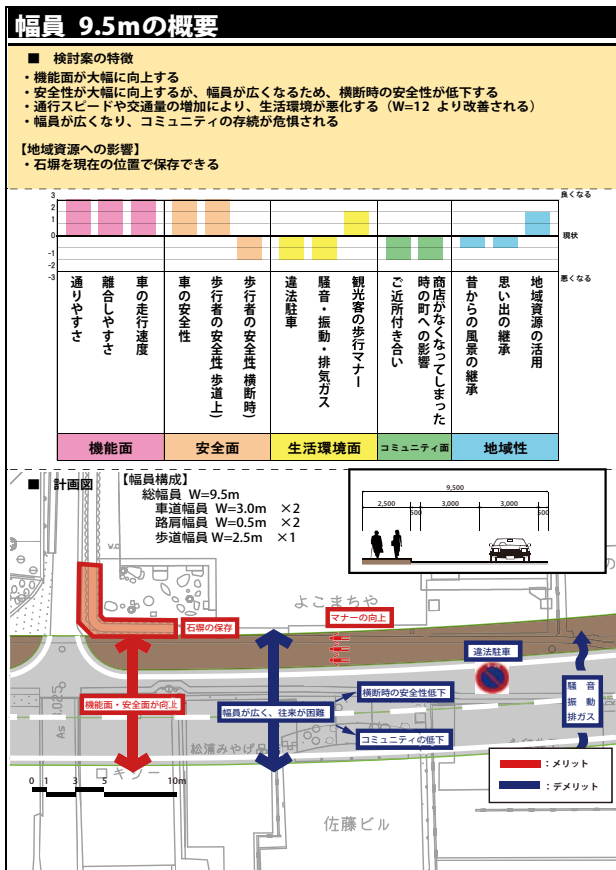


図-7 各幅員案の特徴を示した図の一例(コンサルタント作成)

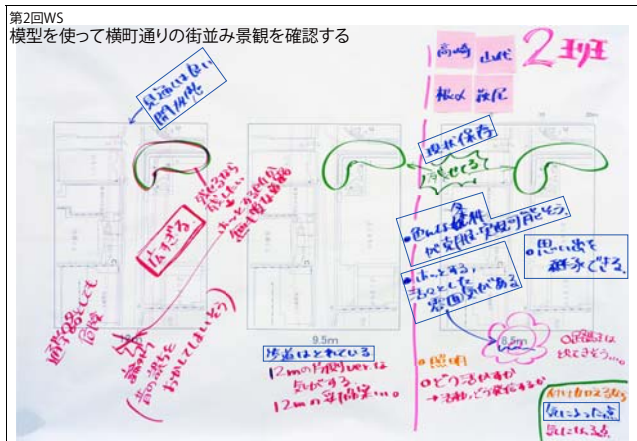


図-8 第2回WS 成果品の一例

以上より、一部の地権者から反対意見が挙げられものの、全体の総意として幅員は8.5m～9.5m、石塀は現況保存する案で決定し、「街並みの統一をしてほしい」「生きた道路にしたい」「両側歩道にしてほしい」等の意見が挙げられた(図-9)。

(7) 第2回対馬市長との協議

第8回協議では、第2回WSの結果を受けた市役所の考えを踏まえ今後の方針について検討した。

第2回WS後、市長および市役所は、沿線地権者から都市計画の変更による石塀保存には反対であるとの意見を個別に受けた。地権者は当初の計画である線形(12m、石塀は復元)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)を懸念していた。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「まちづくりの観点から協議した第2回WSの結果として、幅員に対する様々な意見が出されたものの、石塀の現況保存への理解はあったと認識している。したがって地権者の意見のみによって、第2回WSで得た合意を白紙に戻せない」と回答した。これらを踏まえ、今後の方針としては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併行させながら横町線にとって最適な幅員をWSで決定する方針とした。

(8) 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の進め方において共通認識を持つため、市役所、コンサルタント、大学、委員会合同協議を行った。

ここでは、第2回厳原城下町まちづくり整備委員会提示された懸念事項に対して意見交換が行われた。大学ならびにコンサルタントは懸念事項および第2回WSま

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	●			両側歩道
2班			●	生かした歩道にしたい 生かした歩道として活用を!! 照明 両側歩道
3班	●			
4班				
5班		●		石塀もせめて
6班			●	石塀もせめて

図-9 合意形成時に用いた評価表

で得られた結果を踏まえ、地権者と地権者以外の住民の双方が納得でき、尚且つ特定の地権者に対する利害問題の解消できるような線形・幅員構成案について協議した。ここでは第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」「石塀は現況保存する」という2点を踏襲し、極力12mに近い線形が提案された。併せて石塀や蔵等の歴史的に価値があると考えられる地域資産の保存活動に対しては、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提示した。これに付随して、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、市長も確認)し、その条件として新たな地権者が発生しないよう12m幅員案の範囲に線形を収めることを提示した。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、対馬市役所と大学がWSの事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。

(9) その後の検討・協議について

本事業は前述した協議以降も継続して検討を行っており、平成25年9月には市役所等の三者が一同に介して、長崎県都市計画課との協議を行った。この際、都市計画課から補助金活用とともに都市計画道路を見直すための条件について助言がなされ、2mの連続した歩道幅の確保ならびに地権者の合意について確認がなされた。これを受け、横町線沿線地権者との個別協議を行い、聴取された意見を基に線形修正案を現在検討中である。

4. まとめ—本事業プロセスにみる要点と課題—

(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、新たに作られる街路幅員等のスケールに対して正確な判断がっていない場合も多い。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感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

幅員12m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) 地域資産価値の共有化の意味

本事業では、事業全体を進めていくうえで横町線沿線に存在する石塀の歴史的・景観的価値が明確化され、都市計画決定変更の可能性を探る契機となった。日常化し、当たり前に見ている建造物が地域資産として重要な文化財となり得る可能性は十分にある。すなわち街路再整備事業において、本事業のよこまちやの石塀のように景観的および歴史的価値が不明瞭な地域資産を保全していくためには、事業の初期段階において有識者や地域住民を交えた地域資産に対する価値の明確化、共有化は必要不可欠といえる。これと併せて地域資産の保全によるまちづくり効果を議論する場の設定が、保全活動の実効性を促進させるプロセスとして重要といえる。

(3) 情報提供のタイミングとまちづくりの先行議論

本事業においては、WS開催以前に、地権者に対する拡幅後の用地交渉や補償の算定作業が行われており、幅員12mを前提とした市役所からの情報提示と計画が進行していた。またこれらの要因に加え、都市計画決定された幅員の変更に要する手続きや期限内の交付金執行といった事業の時間的制約から、市役所、地権者の街路幅員修正への難色が示され、合意形成プロセスに混乱が生じたことは否めない。さらに地方小都市においては、行政と住民もしくは地権者と地権者以外のWS参加者といった関係者間の距離が密接であり、既定事項の変更による利害関係も露呈しやすく、WS自体への参加や発言への影響も懸念される。

以上のことから、地権者に対する具体的な補償情報等の説明時期（タイミング）に加え、第三者と共に上記地域資産に対する評価や地域全体の目標像等を踏まえた本来的な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再確認された。

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, 学芸出版社, pp70-72, 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, 学芸出版社, pp20-29, 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, pp247-252, 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, pp589-594, 2011
- 5) 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, pp337-342, 2007
- 6) 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, pp367-372, 2010
- 7) 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・クラフティングA・B・C-」
- 8) 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な石塀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, pp143-152, 2007

謝辞：本稿をまとめるに当たり、長崎県対馬市役所建設課ならびに地域再生推進本部、(株)オオバ、地域住民の方々から多大なご協力を頂いております。ここに記して謝意を表します。