塩田津重要伝統的建造物群保存地区の
街路舗装に対する観光客の意識分析

2018 年

九州大学 大学院 工学府
都市環境システム工学専攻

大瀬　花梨

◆目次

第１章：研究の背景と目的 ・・・1

1−1 研究の背景

1−1−1 観光まちづくりの概念

1−1−2 伝建地区の街路舗装に関する議論

1−1−3 塩田津の資源

1−1−4 塩田津における観光まちづくりと街路舗装に関する議論

1−2 研究の目的

1−3 既往研究

1−3−1 重伝建の街路舗装に関する既往研究について

1−3−2 塩田津の街路景観デザインに関する先行研究について

1−4 本研究の位置付けと本論文の構成

１章の参考文献

第２章：予備調査（石畳舗装を用いている伝建地区を対象にしたヒアリング調査） ・・・11

2−1 調査の背景と目的

2−2 調査方法

2−3 調査内容

2−3−1 石畳舗装について

2−3−2 石畳舗装の維持管理について

2−3−3 石畳舗装に対する評価について

2−3−4 今後の整備方針について

2−4 調査結果と考察

第３章:研究の進め方（塩田宿遷の街路舗装に関する観光客を対象としたアンケート調査） ・・・37

3−1 調査方法

3−2 調査内容

3−2−1 景観についての意識調査

3−2−2 塩田石文化と塩田宿線の歴史についての意識調査

3−2−3 コストについての意識調査

3−3 分析の方法

第４章：調査結果の分析 ・・・43

4−1 景観についての意識調査

4−2 塩田石文化と塩田宿線の歴史についての意識調査

4–3 コストについての意識調査

第５章：結論 ・・・56

5–1 結論

5–2 今後の塩田宿線における街路空間の検討の在り方

付録

・ ヒアリング調査票

・ アンケート調査票

・ 謝辞

第１章　研究の背景と目的

1　研究の背景と目的

1-1　研究の背景

1-1-1 観光まちづくりの概念

我が国は、人口減少、超高齢化社会の危機に直面しており、その傾向は地方部においてより顕著である。近年このような地域では「観光まちづくり」の取り組みが始められている。

観光まちづくりという言葉は、21 世紀の観光の在り方を考える議論の中から生まれたとされており、それまでは観光とまちづくりは分けて考えられていた。まちづくりとは、「地域社会を基盤とした地域環境の維持・向上活動」*1)であり、住民が住みやすいまちにする動きであるため、観光客などの部外者の立場を考慮することは少ない。一方、観光とは「資源としての地域環境の利活用をベースとした地域経済の推進活動」*1)であり、活動の主体は観光事業者等である。このように、まちづくりと観光は相反するものであったが、近年これらの取り組みを繋げて考えられるようになった。

平成 15（2003）年に発行された『観光まちづくりガイドブック−地域づくりの新しい考え方〜「観光まちづくり」実践のために』において、観光まちづくりは、「地域が主体となって、自然、文化、歴史、産業など、地域のあらゆる資源を生かすことによって、交流を振興し、活力溢れるまちを実現するための活動」と定義されている*1)。

過疎対策として行われた観光まちづくりの先駆的事例として、長野県南木曽町妻籠宿での取り組みがある。妻籠宿は、江戸時代、中山道の宿場町として栄えたが、明治時代に入り道路交通網や鉄道網が整備されたことにより、宿場町としての機能を失った。同時に地域では過疎化が進み、町は衰退していった。しかし、戦後、町並みの見直し活動や、地域住民による町並みの保存運動が起こり、現在は、整備された町屋は土産屋や飲食店として活用され、観光地への転換を遂げた。

妻籠宿の事例のように、地域の歴史的遺産や文化を生かした観光まちづくりや、それに伴う産業の振興、定住促進運動などが近年の我が国における社会潮流となっている。

1-1-2 伝建地区の街路舗装に関する議論

先述した妻籠宿の事例のように、我が国に残る歴史的町並みは、観光まちづくりにおける重要な地域資源の一つである。歴史的町並みを保存する制度として、昭和 50（1975）年に「伝統的建造物群保存地区」（以下、伝建地区）の制度が発足した。この制度により、山村集落、商家町、城下町など、全国各地に残る歴史的な集落や町並みの保存が図られるようになった。市町村には伝建地区を選定する権利が与えられており、地区内の保存事業を計画的に進めるために保存計画を定めている。さらに、国は市町村からの申出を受けて、我が国にとって価値が高いと判断したものを「重要伝統的建造物群保存地区」（以下、重伝建）に選定している。現在、我が国には 117 件の重伝建が存在する（平成 29（2017）年 11 月時点）*2)。

伝建地区では、毎年計画的に伝統的建造物の修理が進められているが、伝統的建造物だけでなく建造物と景観上密接な関係のある街路、水路、庭園なども環境物件や工作物として保存の対象としている地区もある。その中でも街路舗装は、歴史的な町並み景観を構成する一つの重要な要素であり、その整備にあたっては、「保存計画の方針に従い、地区の歴史的風致と調和した独自の方法の検討に基づいた整備を進めること」が求められている*3)。

早川町赤沢の保存計画では、石畳を環境物件に指定し保存に努めている。南砺市相倉の保存計画では、道路に関して「未舗装の地道は現状のままとし、既舗装の道路については、舗装改修時に歴史的景観を考慮し、地道風の仕上げとする。」と舗装について具体的な方針を定めている。一方、うきは市筑後吉井の保存計画では、「保存地区内を通る道路は、伝統的な町並みに相応しいものとして整備するように努める。路面の舗装については、工法・材料等に配慮する」と記載されており、曖昧な表現が多く、具体的な方針や規制はない。また、保存計画の中に道路や舗装に関する記載がない地区もある。

このように、街路舗装の整備に関する基準は地区により様々であり、全伝建地区に共通した具体的な法令や規制などは存在せず、街路舗装の仕様は伝建地区を持つ各自治体の判断に委ねられている。

現在の伝建地区における街路は、アスファルト舗装、コンクリート舗装、石畳舗装、未舗装（土や砂）など地区により様々である。伝建地区が成立した時期を考慮すると、当時アスファルト舗装やコンクリート舗装などは存在せず、多くの場合は締め固めた土や砂利、稀に石畳舗装も存在したと考えられる。

伝建地区にはそれぞれの保存計画などの中で伝統的建造物の保存の基準（目標）とする時代や時期が設定されている。忠実に往時を再現するという文化財保護的な立場をとれば、土や石などの当時と同じ材料を使用することが妥当であるが、通過交通の利便性、管理の面を考慮し、アスファルト舗装が用いられる場合も多い。また、伝建地区の町並みとの調和や観光地としての伝建地区の発展などを目的とし、歴史とは異なるが石畳舗装を敷いている伝建地区も存在する。

これに対し、一部の文化財保護の関係者や専門家の間では、時代考証をきちんと行うべきではないかとの指摘があり、歴史上存在しなかった石畳舗装を敷くことに対して歴史保全の観点からは課題が残る。

1-1-3 塩田津の資源

本研究で対象とする塩田町は、佐賀県嬉野市に位置する地域であり、江戸時代初期に開通された長崎街道の宿場町として栄えた。また、この地には有明海につながる塩田川が流れており、有明海の干満の差を利用して発達した川港「塩田津」として栄えた*4)。

しかし、明治時代に入ると道路交通網や鉄道網の整備が進められ、物流の変化が起こり、徐々に舟運は衰退していった。また、昭和 37（1962）年に大水害が起こり、塩田川が蛇行していることがその原因とされたため、昭和 48（1973）年から昭和 52（1977）年にかけて、塩田川流路を直線化する改修工事行われた。この塩田川の改修により、塩田津の川港の役割は終了を迎えた。それに伴い、塩田町は商家町としての機能を失い、徐々に人口も減少していった*4)。

塩田津の町家の多くは、寛政元年（1789）の大火災後、火災に強い家屋として建てられた居蔵家であり、漆喰で固めた白壁の町並みが形成された*5)。

昭和 49（1974）年に西岡家住宅が国の重要文化財に、平成 10（1998）年に杉光家が国の登録有形文化財に指定された。平成 13（2001）年には、塩田地区の住民の方々が中心となり「町並み研究会」（平成 18（2006）年「塩田津町並み保存会」に改名）が発足し、この団体を中心として塩田津を伝建地区にする動きが高まった。その後、平成 17（2007）年に塩田津は重伝建に指定された。

塩田津の重伝建指定を受け、川港の歴史や白壁の町並みは注目されるようになったが、塩田津の重要な資源として、塩田石がある。塩田石は塩田町で産出される安山岩の一種であり、今日でも神社の石段や参道、石造物、町家の基礎など多くの場面で使われ、現在の塩田のたたずまいを形成している重要な景観資源である。

しかし今日では、コンクリートの普及が進んだことや、比較的安価な中国産等の石材輸入が増えたことにより、塩田石の需要は減少している。現在も塩田石の採石場は存在するが、約 40 年前から採石は行なわれていないため、現在の石工の仕事は以前採れた石材の加工や既存の石造物の修復などが主となっている。仕事が減少するに伴い石工の後継者不足が深刻化しており、現在、塩田石文化は存続の危機にある。

1-1-4 塩田津における観光まちづくりと街路舗装に関する議論

九州大学流域システム研究室と景観研究室は、平成 27（2015）年度より、塩田津町並み保存会と共に観光まちづくりに着手している。

平成 27（2015）年度に開催されたワークショップでは、塩田津の「昔語り」行い、参加者の幼い頃の記憶や思い出、地域の歴史や資源などについて語り合い、地域を見つめ直し、地域の持つ資源などを参加者で共有した。また、塩田津の「夢語り」では、10 年先、20 年先の地域を想定し、どのような地域にしたいかを語り合った。

このような地域住民とのワークショップにより、塩田津では観光まちづくりの機運が高まっており、塩田津町並み保存会を中心とした地域住民は、川港の歴史や伝統的な町並み、塩田石などの地域資源を活かし、居住地としての塩田津、観光地として塩田津の発展に向けて動き出した。

平成 27（2015）年、地域が観光まちづくりに取り組み始めた頃、嬉野市は塩田津の町並みの中心を通る塩田宿線の街路舗装の全面改修を計画していた。当時の街路舗装は、茶系のカラーアスファルト舗装が主体となっており、車道の一部と歩道部分が中国産御影石の石畳舗装であった(写真 1-1 参照)。

塩田津の伝統的建造物の保存の基準とする時代は明治、大正時代であり、その頃の塩田宿線の街路は土であったとされている。歴史の復元を考慮すると、再び土に戻すことが妥当である。しかし、塩田津の地域資源である塩田石の需要を生み出すことや塩田石を活かした観光地まちづくりを行うことを考えると、塩田宿線に塩田石舗装を敷くという案もある。このように、塩田宿線の街路舗装は、土であったという歴史の復元や、塩田石の産業振興、観光まちづくり、町並み景観など、何に重きを置くかにより判断が変わり得る。

改修工事の計画段階において、嬉野市は沿道に住む住民に対し戸別にアンケート調査を行った。その結果、一部に敷いてある石畳舗装の石が割れて飛ぶことや、石畳舗装部分を車両が通行する際の騒音が問題と考える住民の存在が判明した。

一方、九州大学景観研究室は、観光まちづくりの観点から、塩田津の地域資源である塩田石を用いた石畳舗装を提案した。地域住民や嬉野市に対し、石畳舗装を敷いた観光地の事例を紹介し、塩田石による観光まちづくりの可能性を訴えたが、嬉野市は、明治、大正時代の塩田宿線は石畳舗装ではなかったという理由で塩田石舗装案を受け入れなかった。そして当時の土舗装を表現するため、再び茶系のカラーアスファルトで全面的に舗装するという決断を下した。

歴史とは異なる石畳舗装を敷くことは、文化財保護の観点から考えると不適切であると判断されるが、文化財保護の考え方による町並みの整備は、観光まちづくりに取り組んでいる塩田津にとって必ずしも良い効果があるとは言えない。

また、塩田津は観光地としての発展が望まれているにも関わらず、今回の全面改修の計画おいて、観光客の街路舗装に対する意見の調査は行なわれなかった。一部の住民の意見のみが反映され、合意形成や議論が不十分であり、また、議論の場を設ける時間的余裕もなく街路舗装が決定されてしまった。

将来再び塩田宿線の全面改修の機会が訪れるまでに、重伝建の街路舗装の在り方について、より幅広い主体からの意見を取り入れる体制に改善する余地がある。

写真 1-1 平成 27（2015）年の塩田宿線の様子

1-2　研究の目的

塩田津では、川港の歴史や伝統的な町並み、塩田石などの地域資源を活かした観光まちづくりの機運が高まっている。しかし、これまでの塩田津では、町並みを構成する一つの重要な要素である塩田宿線の街路舗装の在り方について、観光の主役である観光客の意見を考慮してこなかった。

本研究では、塩田津を訪れている観光客の街路舗装に対する意識を調査、分析し、今後の塩田宿線の街路舗装を検討する際に参考となる利用価値の高いデータを提示することを目的としている。

また、調査結果の分析より、地域住民、観光客という主体の特徴を探り、今後の街路舗装を検討する際の体制について考察する。

1-3 既往研究

1-3-1 重伝建の街路舗装に関する既往研究について

重伝建の街路に関する研究は、地区の空間構成に関するもの、都市計画道路や交通問題に関するもの、地区の景観特性に関するものなどがあるが、特定の重伝建の街路舗装について観光客の意識を分析した研究はない。

中村らが行なった研究「伝統的建造物群保存地区における街路舗装の現状と課題」では、重伝建における舗装について網羅的に把握している。重伝建 82 地区に対しアンケート調査を実施し、街路整備に関する方針、舗装材料の種類、景観的配慮の有無、維持管理状況などを把握している。その結果、重伝建の街路舗装の整備には、①環境物件、工作物としての保護、②履歴に基づく材料・工法の復元、③別の材料による履歴の表現、④履歴を根拠としない歴史的環境との調和の 4 種類があると述べている。結論として、現在は各重伝建の担当者や委員会に委ねられている重伝建の街路舗装の仕様について、具体的な提言の必要性を指摘している[*6)]。

1-3-2 塩田津の街路景観デザインに関する先行研究について

平成 27(2015)年、九州大学景観研究室の工士らにより「塩田津における塩田石を用いた歴史的街路景観デザインの試み」の研究が行われた。以下、「先行研究」と呼ぶ。

先行研究の中で工士らは、塩田宿線の街路舗装改修の計画を知り、石畳舗装の勉強会と住民の街路に関する意見を知るために、平成 27(2015)年 8 月 2 日に、塩田宿線の沿道住民を中心としたワークショップを開催した。全国の伝建地区から抽出した 20 件程度の事例を紹介し、道路舗装の状況を写真で説明した。ワークショップの結果、車両の交通量を減らすこと、石畳舗装の石が割れ、その破片が飛ばないようにすることなどに配慮した上で石畳舗装も今後検討していくという緩やかな合意が得られた。

その後も、地域住民、嬉野市役所、九州大学の三者での話し合いを重ねたが、工期が迫る中で十分な議論をする時間的余裕がなくなり、市役所の茶系カラーアスファルト舗装案で舗装工事に取り掛かることが決定した。工士らは、今回の改修工事には間に合わなかったが、次の改修の機会に向けて、石畳舗装の可能性をしっかり探っておくべきであると考えた。

そこで、塩田宿線の交通量調査や塩田石の強度試験を行い、通過交通量やスピードを出す車両が多いという問題の解決策を検討した上で、塩田津の住民を対象とした塩田宿線の街路舗装に関するアンケート調査を行った。

アンケート調査では、３つの条件を仮定した場合、塩田宿線のとって望ましい街路舗装について尋ねた。３つの条件とは、①塩田宿線が歩行者優先の道路に変化していること、②長期的に塩田石の確保ができること、③舗装に適した塩田石の形状を導き出せていることである。選択肢として、A 現在のカラーアスファルト舗装、B 塩田石の石畳舗装、C アスファルト舗装、D コンクリート舗装の４つを設け、現在の町並みにそれぞれの舗装を合成したイメージ写真を作成した。

アンケート調査の結果、回答者のうち 74%が塩田石の石畳舗装に対して肯定的であった。従って、塩田宿線が歩行者優先道路になり、塩田石の確保や強度に関する問題が解決していると仮定すると、塩田宿線において塩田石を用いた石畳舗装を敷くことには十分可能性があるという結論を導き出している。

1-4　本研究の位置付けと本論文の構成

先行研究と本研究の位置付けと本研究のフローチャートを図 1-1 に示す。

本研究では、まず、予備調査として全国の重伝建の中で石畳舗装を敷いている 24 地区を対象としたヒアリング調査を実施し、他自治体の石畳舗装に対する考え方を把握した。

次に、工士らによる先行研究で行ったアンケート調査の内容を発展させ、本研究では調査対象者の範囲を塩田津に実際に訪れている「観光客」に拡大して実施した。

本章では、本研究の背景と目的、先行研究の概要、本研究の位置付けと目的を記した。

第 2 章では、予備調査として、全国の重伝建の中で石畳舗装を敷いている 24 地区を対象としたヒアリング調査を実施した。その調査方法と結果を示す。

第 3 章では、先行研究で作成した塩田宿線の道路舗装に関するアンケート調査を発展させ、塩田津を訪れている観光客を対象に調査を行った。その調査方法とアンケート調査票の作成過程、内容を示す。

第 4 章では、アンケート調査の結果の分析を行った。

第 5 章では、分析のまとめ、結論を述べ、今後の塩田宿線の街路舗装を検討する際の体制について考察する。

【1 章の引用・参考文献】

＊1）西村幸夫「観光まちづくり まち自慢からはじまる地域マネジメント」学芸出版社, 2009 年, p10, 21

＊2）文化庁ホームページ伝統的建造物群保存地区（最終閲覧日：2018 年 2 月 20 日）

http://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/shokai/hozonchiku/index.html

*3) 全国伝統的建造物群保存地区協議会「伝統的建造物群保存地区 歴史の町並 平成 27 年度（2015）版」, 2015 年, p3

*4) 嬉野市教育委員会「重伝建地区選定 10 周年記念『塩田津』町並み保存のあゆみ-2005～2015-」, 2015 年 , p2

*5) 塩田津町並み保存会「居蔵造の町並み塩田津」, 2017 年, p5

*6) 中村遥子・黒田乃生(2010),「伝統的建造物群保存地区における街路舗装の現状と課題」, 日本建築学会計画系論文集, No. 657, pp2729-2736

吉城秀治(2011),「観光地における街路計画に関する居住者意識の研究」, 公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集, No. 3, pp799-804

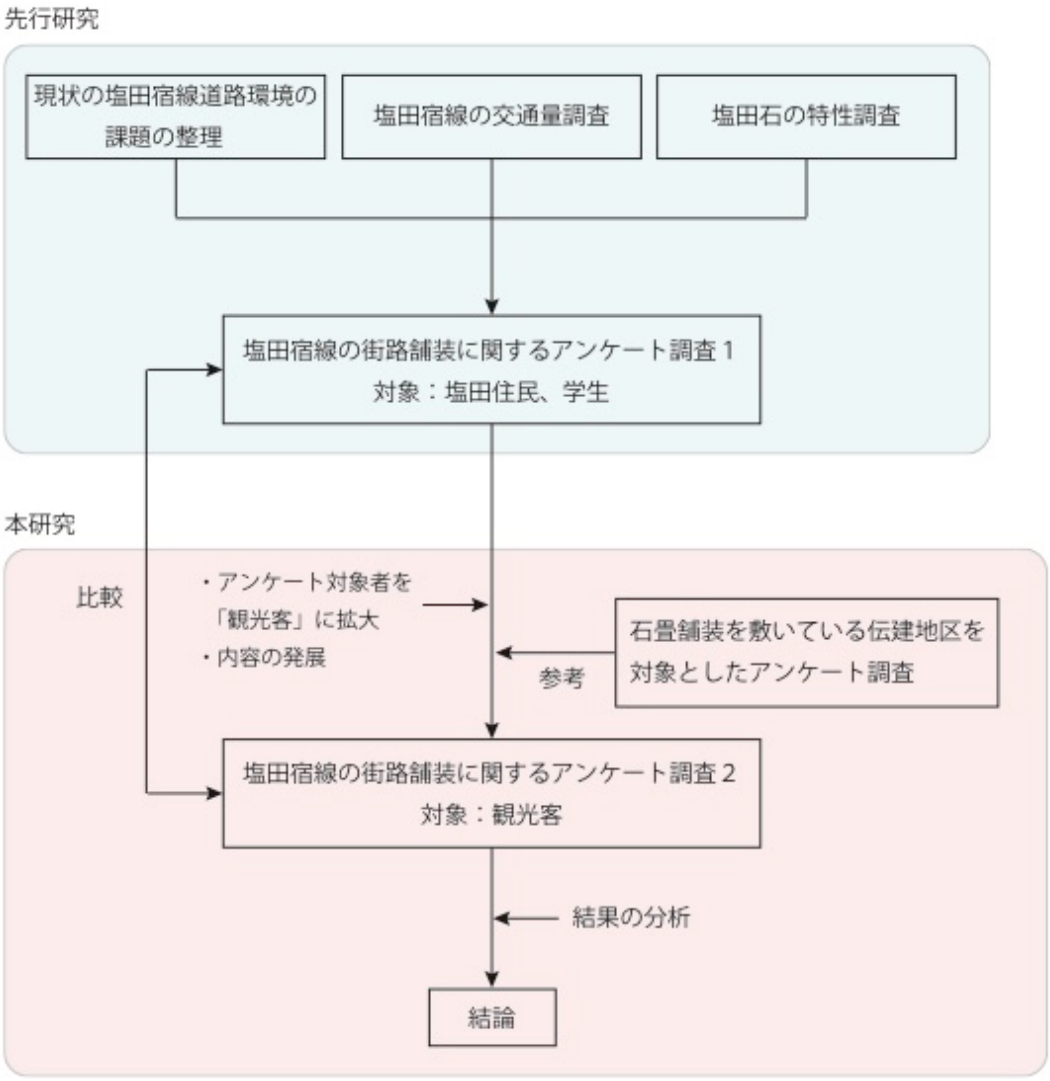


図 1-1　先行研究と本研究の位置付けと本研究のフローチャート

第２章　予備調査

2 予備調査

石畳舗装を用いている重伝建を対象にしたヒアリング調査

2-1 調査の背景と目的

昭和 50（1975）年の文化財保護法の改正により、「伝統的建造物群保存地区」（以下、伝建地区）の制度が発足した。この制度により、山村集落、商家町、城下町など全国各地に残る歴史的な集落や町並みの保存が図られるようになった。さらに、国は市町村からの申出を受けて、我が国にとって価値が高いと判断したものを「重要伝統的建造物群保存地区」（以下、重伝建）に選定している。現在、我が国には 117 件の重伝建が存在する（平成 29（2017）年 11 月時点）。

伝建地区では、毎年計画的に伝統的建造物の修理が進められているが、伝統的建造物だけでなく建造物と景観上密接な関係のある街路、水路、庭園なども環境物件や工作物として保存の対象としている地区もある。その中でも街路の舗装は、歴史的な町並み景観を構成する一つの重要な要素であり、その整備にあたっては、「保存計画の方針に従い、地区の歴史的風致と調和した独自の方法の検討に基づいた整備を進めること」が求められている。このように、街路舗装の整備に関する全重伝建に共通した具体的な法令や規制などは存在せず、街路舗装の仕様は伝建地区を持つ各自治体の判断に委ねられている。

現在の伝建地区における街路は、アスファルト舗装、コンクリート舗装、石畳舗装、未舗装（土や砂）など地区により様々である。伝建地区が成立した時期を考慮すると、当時アスファルト舗装やコンクリート舗装などは存在せず、多くの場合は締め固めた土や砂利、稀に石畳舗装も存在したと考えられる。

伝建地区にはそれぞれの保存計画などの中で伝統的建造物の保存の基準（目標）とする時代や時期が設定されている。忠実に往時を再現するという文化財保護的な立場をとれば、土や石などの当時と同じ材料を使用することが妥当であるが、通過交通の利便性、管理の面を考慮し、アスファルト舗装が用いられる場合も多い。また、伝建地区の町並みとの調和や観光地としての伝建地区の発展などを目的とし、歴史とは異なるが石畳舗装を敷いている伝建地区も存在する。

これに対し、一部の文化財保護の関係者や専門家の間では、時代考証をきちんと行うべきではないかとの指摘があり、歴史上存在しなかった石畳舗装を敷くことに対して歴史保全の観点からは課題が残る。

本研究で対象としている塩田津も重伝建の一つであり、現在の塩田津の町並みの中心を通る塩田宿線には、茶系のカラーアスファルト舗装が敷かれている。塩田津では、伝統的建造物の保存の基準（目標）とする時代を明治、大正時代としており、当時の街路舗装は土舗装であったという歴史がある。一方で、塩田石の需要を生み出すことや塩田石を活かした観光まちづくりを行うことを考えると、塩田宿線を塩田石舗装にするという案がある。

このように、塩田津の街路舗装は、土であったという歴史の復元や、石の産業振興、観光まちづくり、町並み景観など、何に重きを置くかにより判断が変わり得る。嬉野市や塩田津町並み保存会は、塩田津が平成 17 (2007) 年に伝建地区に指定されて以来、街路舗装の在り方について悩み続けている。

本章では、石畳舗装を敷いている重伝建 24 地区を対象としたヒアリング調査を行った。ヒアリング

調査では、石畳舗装を敷いている理由や経緯、今後の街路舗装の検討内容などを調査し、塩田津以外の石畳舗装を敷いている重伝建で行われた街路整備や考え方を把握することを目的としている。また、この調査の結果から、他の重伝建が街路舗装の整備について考える際、着目する事柄、問題とする事柄を明らかにし、第３章以降で塩田津の観光客を対象に行ったアンケート調査の調査票作成の際に参考とした。さらに他の重伝建が行ってきた街路舗装の整備における合意形成の方法など、今後の塩田宿線の街路舗装の在り方を検討する際の参考になる議論の体制や取り組み把握することを目的としている。

2-2 調査方法

◆調査対象

全国の重伝建 117 地区のうち、重伝建地区内の主要街路において石畳舗装を敷いている 24 地区（表 2-1 に示す）。

◆実施方法

全国の重伝建 117 地区の街路舗装材料をグーグルストリートビューで 1 件ずつ確認することで調査し、石畳舗装が敷かれているかの判断を行った。117 地区の中には、重伝建の伝統的建造物が立ち並ぶ主要街路ではない脇道や交差点などの一部分にのみに点的に石畳舗装が敷かれている地区が 3 地区、歩道部分のみに石畳舗装が敷かれている地区が 3 地区見られたが、これらは本調査の対象外とした。また、全国の重伝建の中には自然石風コンクリートブロックを使用している地区が 2 地区あり、このようにグーグルストリートビューの見た目だけでは街路舗装材料を判断できない場合は、該当自治体の担当者への電話によるヒアリングを行い明らかにした。

街路舗装の調査の結果、全国の重伝建 117 地区中、面的に石畳舗装を敷いている地区が 24 地区、アスファルト舗装（脱色アスファルト舗装や茶系などのカラーアスファルト舗装を含む）やコンクリート舗装が 90 地区、土舗装が 3 地区存在した（図 2-1）。

主要街路において石畳舗装を面的に敷いていることが判明した 24 地区に対し、紙面の調査票を作成した。該当自治体の担当者等に事前に電話等で調査協力依頼を行った上で、郵送で調査票を送付し、回答用紙を返送してもらった。

◆石畳舗装を敷いている重伝建のグループ分けについて

重伝建のグループ分けのフローチャートを図 2-1 に示す。現在石畳舗装を敷いている重伝建は、伝統的建造物の保存の基準となる時期における街路舗装の種類や石畳舗装の保存や復元の有無などにより、以下に示すように大きく 3 つのグループに分類できると考えた。

グループ A

伝統的建造物の保存の基準となる時期においても石畳舗装を敷いており、現在に到るまで長年に渡り当時の石畳舗装をそのまま保存（維持）している地区

グループ B

伝統的建造物の保存の基準となる時期には石畳舗装を敷いていたという歴史を元に、石畳舗装を復元している地区

グループ C

伝統的建造物の保存の基準となる時期には石畳舗装であったという歴史はないが、現在は石畳舗装を敷いている地区

さらに、石畳舗装の石材の種類や産地、伝統的建造物の保存の基準となる時期から現在に至るまでの期間の街路舗装に着目すると、グループ B は以下の４つのグループに分けられると考えた。

グループ B−１

現在の石畳舗装は、伝統的建造物の保存の基準となる時期の石畳舗装とは別のものだが（石畳の全面貼り替えを行った等)、当時と同じ種類、産地の石材を使用している地区

グループ B−２

伝統的建造物の保存の基準となる時期は石畳舗装であったが、アスファルト舗装など他の舗装材料を用いていた時期を経て、現在は当時と同じ種類、産地の石材を使用した石畳舗装を敷いている地区

グループ B−３

現在の石畳舗装は、伝統的建造物の保存の基準となる時期の石畳舗装とは別のもので（石畳の全面貼り替えを行った等)、当時とは異なる種類、産地の石材を使用している地区

グループ B−４

伝統的建造物の保存の基準となる時期は石畳舗装であったが、アスファルト舗装など他の舗装材料を用いていた時期を経て、現在は当時とは異なる種類、産地の石材を使用している地区

グループ A、B−１、B−２、B−３、B−４、C について、街路舗装の種類と時期によるグループ分けをまとめたものを表 2−2 に示す。

現在石畳舗装を敷いている重伝建に対してこのようなグループ分けを行った理由は、それぞれのグループに対して質問項目や質問数、質問文の言葉のニュアンスが変わるため、グループごとに分けて質問を行うことでより正確な回答を得られると考えたためである。

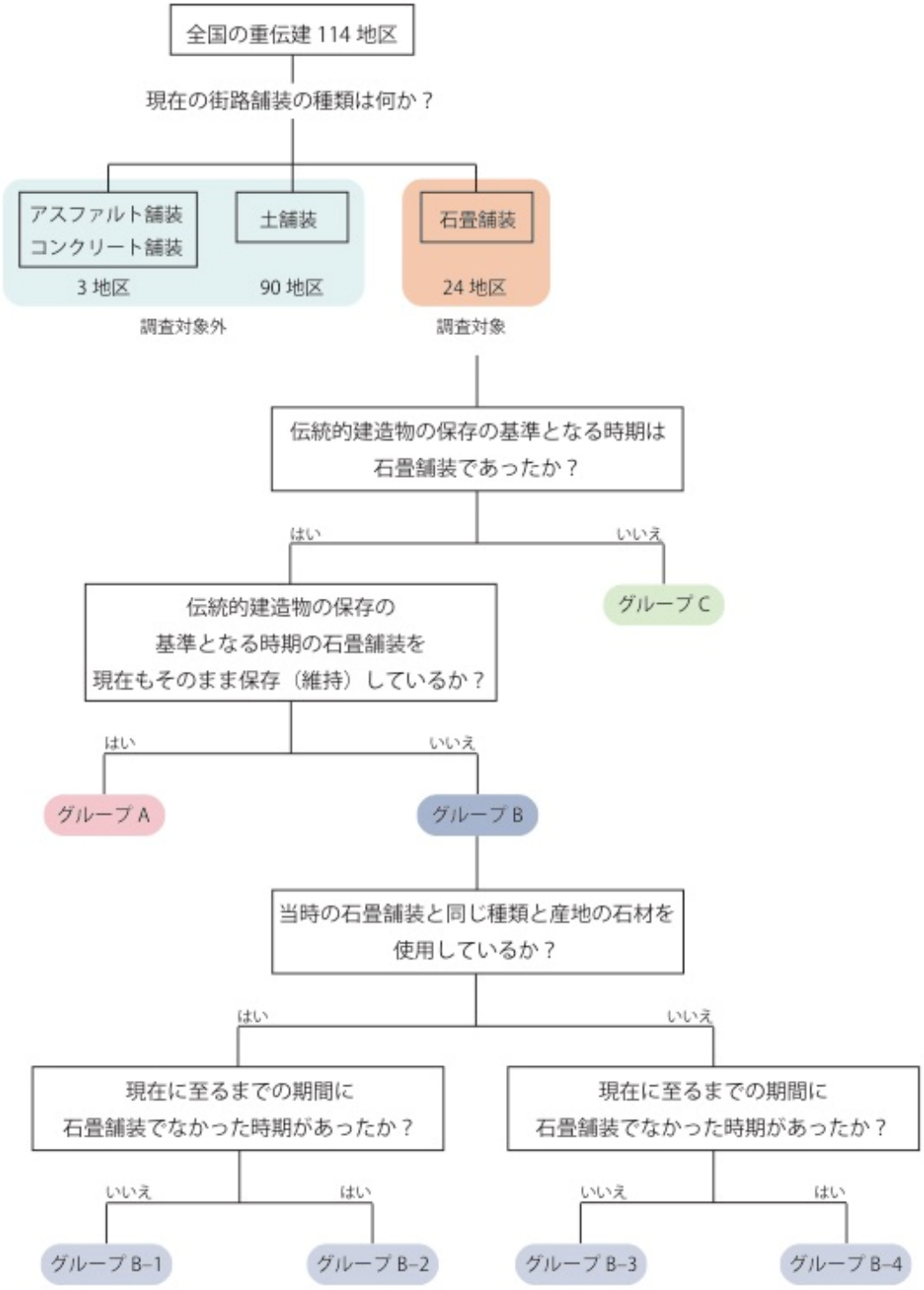


図 2–1　重伝建のグループ分けのフローチャート

表 2-1　主要街路において石畳舗装を敷いている重伝建 24 地区

	地区名称	保存地区の分類	所在地	重伝建選定年月日
1	京都市産寧坂	門前町	京都	昭和51年9月4日
2	京都市祇園新橋	茶屋町	京都	昭和51年9月4日
3	神戸市北野町山本通	港町	兵庫	昭和55年4月10日
4	竹原市竹原地区	製塩町	広島	昭和57年12月16日
5	柳井市古市金屋	商家町	山口	昭和59年12月10日
6	日向市美々津	港町	宮崎	昭和61年12月8日
7	函館市元町末広町	港町	北海道	平成1年4月21日
8	佐渡市宿根木	港町	新潟	平成3年4月30日
9	長崎市東山手	港町	長崎	平成3年4月30日
10	長崎市南山手	港町	長崎	平成3年4月30日
11	早川町赤沢	山村・講中宿	山梨	平成5年7月14日
12	香取市佐原	商家町	千葉	平成8年12月10日
13	大津市坂本	里坊群・門前町	滋賀	平成9年10月31日
14	富田林市富田林	寺内町・在郷町	大阪	平成9年10月31日
15	川越市川越	商家町	埼玉	平成11年12月1日
16	金沢市東山ひがし	茶屋町	石川	平成13年11月14日
17	日田市豆田町	商家町	大分	平成16年12月10日
18	加賀市加賀橋立	船主集落	石川	平成17年12月27日
19	金沢市主計町	茶屋町	石川	平成20年6月9日
20	高岡市金屋町	鋳物師町	富山	平成24年12月28日
21	津和野町津和野	武家町・商家町	島根	平成25年8月7日
22	千曲市稲荷山	商家町	長野	平成26年12月10日
23	福山市鞆町	港町	広島	平成29年11月28日
24	杵築市北台南台	武家町	大分	平成29年11月28日

表 2-2　街路舗装の種類と時期によるグループ分け

		伝統的建造物の保存の基準となる時代	現在に至るまでの期間	現在
A		石畳舗装	当時と同じ石畳舗装	当時と同じ石畳舗装
B	B−1	石畳舗装	(貼り替え)	当時と同じ種類と産地の石畳舗装
	B−2	石畳舗装	石畳舗装以外	当時と同じ種類と産地の石畳舗装
	B−3	石畳舗装	(貼り替え)	当時とは異なる種類と産地の石畳舗装
	B−4	石畳舗装	石畳舗装以外	当時とは異なる種類と産地の石畳舗装
C		石畳舗装以外		石畳舗装

2-3 調査内容

調査票には、「石畳舗装について」、「石畳舗装の維持管理について」、「石畳舗装に対する評価について」、「今後の整備方針について」の 4 つの質問分野を設けた。１つ目の「石畳舗装について」では、冒頭部分に行う質問によりグループ A、B-１、B-２、B-３、B-４、C の 6 つに分かれるように回答の流れを誘導し、後半部分の質問はグループごとに回答してもらう形式とした。また、その他３つの質問分野に関しては、グループ分けを行わず全対象地区に対し同じ内容の質問をした。

2-3-1 石畳舗装について

この質問分野では、過去や現在に至るまでの街路舗装の種類を把握した上で、グループ分けを行い、石畳舗装を保存または設置した理由や経緯について尋ねた。

まず、全対象地区に共通の質問として、以下の４つの質問をした。

① 現在の石畳舗装の石の種類（花崗岩、安山岩など）、産地を教えてください。
② 伝建地区の建物について、保存の基準（目標）とする時代や時期はいつですか。
③ 伝建地区内の建物だけでなく、街路に関する保存の基準や使用する舗装材料などを規定したガイドラインは存在しますか。
④ 伝統的建造物の保存の基準となる時期において、主要街路の舗装は石畳舗装でしたか。

質問④について、「石畳舗装であった」と回答した地区には、さらに、

⑤ 伝統的建造物の保存の基準となる時期の石畳舗装に使用されていた石材を、全面張り替え等を行わずに、現在もそのまま使用していますか。

という質問を行った。これに対し、「使用している、部分的な補修は行ったが当時の石材をそのまま使用している」という選択肢を選んだ地区を、グループ A （伝統的建造物の保存の基準となる時期においても石畳舗装を敷いており、現在に到るまで長年に渡り当時の石畳舗装をそのまま保存（維持）している地区）とし、グループ A に対する質問へと誘導した。

質問⑤の回答として、「使用していない、ほとんどの部分を張り替えた」または「分からない」を選択した地区を、グループB（伝統的建造物の保存の基準となる時期には石畳舗装を敷いていたという歴史を元に、石畳舗装を復元している地区）とし、グループBに対する質問へと誘導した。

また、質問④について、伝統的建造物の保存の基準となる時期にける主要街路の舗装は「石畳舗装以外」、「分からない」と回答した地区を、グループ C（伝統的建造物の保存の基準となる時期には石畳舗装であったという歴史はないが、現在は石畳舗装を敷いている地区）とし、グループ C に対する質問へと誘導した。

以下に、グループ A、グループ C に対して行った質問を示す。（調査の結果、回答が得られた地区の中にグループ B は存在しなかったため、ここではグループ B の質問は省略する。実際に使用した調査票は、本論文の巻末を参照。）

◆グループ A に対する質問項目

・ 現在も当時の石畳舗装を保存している理由を教えてください。

・ 特に石畳舗装の保存に意欲的な主体はありますか。（複数選択可）

□自治体（担当部局など）の方針

□沿道に住む住民の意見

□伝建地区周辺に住む住民の意見

□観光客の意見

□伝建地区の保存団体などの意見

□専門家の意見

□その他

・ これまでに石畳舗装の廃止について議論したことがありますか。

（以下の質問は、「廃止の議論があった」と回答した方にお尋ねします。）

・ 議論にはどのような主体が参加していましたか。また、廃止に至らずに石畳舗装を保存することになった経緯を教えてください。

◆グループCに対する質問項目

・ 伝統的建造物の保存の基準となる時期の舗装材料を教えて下さい。

・ 伝統的建造物の保存の基準となる時期から、現在に至るまでの期間に、アスファルト舗装など、石畳舗装以外の舗装材を使用していた時期があれば、その舗装材料と設置時期を教えて下さい。

・ 現在の石畳舗装を設置した時期を教えて下さい。

・ これまでに石畳舗装であったという歴史はないけれども、現在 の石畳舗装を設置した理由を教えてください。

・ 現在の石の種類、産地を選定した理由を教えてください。

・ 石畳舗装の設置に意欲的な主体はありますか。（選択肢はグループAと同じ）

・ 現在の石畳舗装を設置するに至ったきっかけや経緯を教えて下さい。

2-3-2 石畳舗装の維持管理について

石畳舗装の維持管理については、全対象地区に対して以下に示すような５つの質問をした。

- 石畳舗装の主要街路における、車両の通行量はどれくらいですか。
- 石畳舗装の街路に対して、車両の通行規制を行なっていますか。（行っている場合、その詳細を教えてください。）
- これまでに石畳舗装の全面改修をしたことがありますか。（したことがある場合、前回改修した時期と石材のリサイクルの有無や用途を教えてください。）
- アスファルト舗装など、他の舗装材料と比較し、石畳舗装にだけ行う特別な維持管理の方法があれば教えてください。
- 石畳舗装を管理する上での問題点があれば教えてください。

これらの質問を尋ねることで、実際に石畳舗装を敷いている地区の交通規制や石畳舗装の維持管理体制を把握することができ、塩田津において石畳舗装を敷くことになった際の参考になると考えた。

2-3-3 石畳舗装に対する評価について

石畳舗装に対する評価について、全対象地区に対して以下に示す３つの質問を行った。

- これまでに石畳舗装に対する、住民や観光客の意見を調査したことがありますか。

（以下の質問は、調査を行っていない場合でも、ご存知の限りでお答えください。）

- 石畳舗装に対する住民の意見

  □満足している

  □不満がある（その内容を教えてください。）

  □どちらでもない

  □分からない

- 石畳舗装に対する観光客の意見（選択肢は住民の意見と同じ）

これらの質問を行うことで、石畳舗装を敷いている重伝建が、行政による評価だけでなく、住民や観光客の意見や評価を把握しているかどうかを知ることができると考えた。

2-3-4 今後の整備方針について

今後の街路舗装の整備方針について、全対象地区に対して以下に示す２つの質問を行った。

- 今後も石畳舗装を継続しますか。（継続する理由、他の材料を検討する理由、検討している他の材料の種類を教えてください。）
- その他、石畳舗装に関してご意見等ございましたら、自由にお書きください。

今後の街路舗装の整備方針について質問を行うことにより、石畳舗装を敷いている重伝建をもつ各自治体が現在の石畳舗装をどのように捉え、今後の街路舗装はどのようにしていくべきと考えているかを探った。また、今後の街路舗装の整備について考える際、着目する事柄、問題とする事柄を明らかにできると予測した。

2-4 調査結果と考察

24 地区の重伝建に調査票を配布し、17 地区から回答が得られた。回収率は 71%であった。

グループ A、B、C の分類の結果、グループ A（伝統的建造物の保存の基準となる時期においても石畳舗装を敷いており、現在に到るまで長年に渡り当時の石畳舗装をそのまま保存（維持）している地区）が 4 地区、グループ C（伝統的建造物の保存の基準となる時期には石畳舗装であったという歴史はないが、現在は石畳舗装を敷いている地区）が 13 地区存在した（表 2-3)。回答が得られた地区の中にグループ B（伝統的建造物の保存の基準となる時期には石畳舗装を敷いていたという歴史を元に、石畳舗装を復元している地区）は存在しなかった。

まず、グループ A、グループ C のそれぞれを対象に行った質問の結果と考察を示す。その後、グループ A、グループ C の両グループに行った共通の質問について、その結果と考察を示す。最後に全体のまとめを示す。

◆グループ A に対する質問の回答結果と考察

グループ A に分類された 4 地区について、各質問に対する回答結果と考察を示す。

□石畳舗装の保存理由

伝統的建造物の保存の基準となる時期の石畳舗装を現在も保存している理由についての回答を表 2-4 に示す。4 地区中 3 地区が、「歴史的事実を守るため」という理由をあげており、歴史に忠実な姿勢を示していると言える。また、この 3 地区のうち 2 地区が「旧居留地の特徴を示す重要な要素であるため」、残り 1 つの地区が「城下町の景観として重要な要素である石畳の坂道の雰囲気を維持するため」という理由も併せて挙げており、石畳舗装が町並みや地域に与える印象に価値を見出していると考えられる。

□石畳舗装の保存に意欲的な主体

石畳舗装の保存に意欲的な主体について、4 地区全てが「専門家」と回答しており、4 地区中 3 地区は住民の意見が石畳の保存に反映されている（表 2-5)。グループ A のように当時の石畳舗装を保存している地区では、各自治体の内部だけではなく、専門家の意見を取り入れており、石畳舗装の保存に対する意識の高さが伺える。しかし、「観光客」と回答したのは 4 地区中 1 地区のみであり、観光客の意見が反映されにくかった、または、各自治体は観光客の意見にあまり着目していなかったのではないかと考えられる。

□石畳舗装廃止の議論

石畳舗装廃止の議論の有無については、4 地区全てが廃止の議論は「特にない」と回答した。

□石畳舗装の継続について

「今後も石畳舗装を継続しますか。」という質問に対して、4 地区中 3 地区が「石畳舗装を継続する」、1 地区が「別の舗装材料を検討している」と回答した（表 2-6）。

石畳舗装を継続する理由として、２地区から「地域を代表する重要な特徴であるため」という意見が得られ、この２地区では当時の石畳舗装を保存することで、歴史を守ると共に、地域らしさを重視しているのではないかと思われる。

また、「景観を維持するため」という意見が１地区から得られ、この地区では石畳舗装の歴史を守ると共に、石畳舗装自体に景観的価値を見出していると言える。

別の舗装材料を検討している 1 地区の理由として、「イニシャル及びメンテナンス費用のかからない材質を検討したい。」という意見が得られ、具体的にはコンクリート舗装が挙げられた。この地区は、現在石畳舗装を保存している理由を「財政的困難なため、張替えが出来ない。」と回答した地区であり、当時のまま保存された石畳舗装が地域や町並み景観に与える影響などに重きを置いていないことが分かる。

◆グループ C に対する質問の回答結果と考察

グループ C に分類された 13 地区について、各質問に対する回答を示す。

□舗装材料の移り変わり

グループ C の舗装材料の移り変わりについて、建物の保存の基準となる時期、建物の保存の基準となる時期の舗装材料、石畳舗装以外の舗装材料、石畳舗装以外の舗装材料の設置時期、現在の石畳舗装の設置時期、重伝建選定年月日の各項目をまとめたものを表 2–7 に示す。

建物の保存の基準となる時期の舗装材料については、現在分かっている範囲での回答となったが、土や砂利が主であった。

現在の石畳舗装を敷く前にアスファルト舗装を敷いていた地区が 13 地区中 10 地区存在した。このような地区は、一度アスファルト舗装を敷いた後、舗装の張替えの際にアスファルト舗装の継続ではなく、あえて石畳舗装を敷いた地区であると言える。

また、重伝建選定年月日と現在の石畳舗装の設置時期を比較すると、重伝建選定よりも前に石畳舗装を敷いた地区が 13 地区中 8 地区、重伝建選定よりも後に石畳舗装を敷いた地区が 13 地区中 5 地区あった。重伝建選定よりも前に石畳舗装を敷いた 8 地区は、石畳舗装の設置に関する議論の際、地区が重伝建ではなかったため、街路舗装の歴史や復元に着目されにくかったのではないかと思われる。重伝建選定よりも後に石畳舗装を敷いた 5 地区は、表 2–7 において地区名称を黄色で示しているが、グループ C の 13 地区の中でも比較的早い時期に重伝建に選定されていることが分かる。石畳舗装設置が検討された際、重伝建地区内の街路舗装であったにも関わらず、伝統的建造物と共に街路舗装の復元が謀られることはなく、歴史とは異なる石畳舗装を敷いたと言える。

□石畳舗装の設置理由

「これまでに石畳舗装であったという歴史はないけれども、現在 の石畳舗装を設置した理由を教えてください。」という質問に対する回答をまとめたものを表2–8に示す。

13地区中10地区が、ガス灯や神社の参道のイメージに合わせることや、町並み景観との調和を図ることなど、「修景」を理由として挙げている。

一方、京都市祇園新橋では、「市電の廃止に伴って軌道に敷設されていた敷石を有効活用したものと思われる」という理由を挙げており、使われなくなった石材の再利用が有効的に行われている。この地区の例は塩田津において参考にすることができ、使われなくなった塩田石の再利用や、採石場に眠る石材の需要向上のために、塩田宿線において石材を舗装材料に用いることも考えられる。

また、修景と併せて「観光の利便性」を石畳舗装の設置理由として挙げている地区もあり、石畳舗装を敷くことで観光地としての地区の発展につながると考えていると予想できる。しかしこの地区は、後に示す項目で、石畳舗装の設置に意欲的な主体に「観光客」は含まれておらず、観光客の石畳舗装に対する評価について調査を行ったことはないと回答している。このことから、石畳舗装を敷くことが観光の面で有益であるという考えは自治体の予想であり、実際の観光客が石畳舗装に対してどのような評価をするかは明らかではない。

また、石畳舗装の設置理由として「自動車の速度を落とすため」という意見が挙げられた。一般的に石畳舗装はアスファルト舗装などに比べると、車両の通行には向いていないため、石畳舗装を敷くことで車両の運転手がその道を避けようとする効果や、スピードを落として運転する効果があると思われる。その結果として、その通りは車両の交通量が減り、住民や観光客などの歩行者優先の道づくりにもつながる。

□石材の選択理由

現在の石畳舗装の石の種類、産地、その石材を選定した理由についての回答をまとめたものを表2−9に示す。

産地に関しては、13地区中9地区が「中国産」と回答しており、選定理由として全9地区が「価格」を挙げている。グループCに分類された地区は、伝統的建造物の保存の基準となる時期には石畳舗装ではなく、石畳舗装を敷くことは歴史の復元ではないため、石畳舗装の石材の種類と産地に対するこだわりはほとんどなかったのではないかと思われる。

日田市豆田町のみ、大分県日田市で産出される「日田石」という安山岩を使用しており、選定理由として、「景観形成事業に当たり、地元産の日田石（安山岩）を統一的に使用する計画が立てられたものと思われます。」と回答している。この地区における日田石の存在は、塩田津における塩田石の存在と同等のものであり、街路舗装には石畳舗装であったという歴史はないが、地域の石材を統一的に使用するために石畳舗装が敷かれた例である。地域の名前がついた石の存在は、観光振興の面でも非常に価値が高いと考えられ、その地区の独自性や個性を高める効果があると思われる。

□石畳舗装の設置に意欲的な主体

石畳舗装の設置に意欲的な主体について、13地区中5地区が「自治体（担当部局など）の方針」、同じく13地区中5地区が「沿道に住む住民の意見」と回答した（表2−5）。13地区中４地区が、意欲的な主体はなかったと回答した。また、グループCの中で「専門家」を選択した地区は１地区のみであり、グループAと比較すると圧倒的に少ない。ここでは石畳舗装の設置に意欲的な主体について尋ねているため、石畳舗装の設置に否定的な意見を示した専門家もいたのではないかと思われるが、グループCでは修景整備や事業の元で石畳舗装が敷かれているため、各自治体の方針で街路舗装の仕様が判断され、専門家の意見を聞く体制がなかった地区が多かったのではないかと思われる。

□石畳舗装の設置経緯

現在の石畳舗装を設置するに至ったきっかけや経緯についての回答をまとめたものを表2−10に示す。

当時の国土庁（現国土交通省）が行った地域個性形成事業やコミュニティ形成事業などの元で石畳舗装を敷いた地区が3地区あった。そのうち２地区は、石畳舗装の設置が重伝建指定前であり、１地区は重伝建指定後であった。

また、電線地中化の工事や下水道工事の際に、同時に景観向上を目的として石畳舗装を敷いた地区が4地区あった。

京都市祇園新橋では、廃止された旧市電の敷石の再利用を目的とし昭和41年に１代目の石畳舗装を敷いたが、石の損傷が激しいため現在新しい石畳舗装を敷き直す改修工事を行っている。この地区では今回再び新しい石畳舗装を設置した経緯として、「地元からの強い要望により、石畳以外の舗装は受け入れられません。」と回答している。地元の人々は、１代目の石畳舗装に対して高い評価をしており、継続して石畳舗装にして欲しいと考えたのではないかと思われる。

□石畳舗装の継続について

「今後も石畳舗装を継続しますか。」という質問に対して、13 地区中 7 地区が「石畳舗装を継続する」、6 地区が「別の舗装材料を検討している」と回答した（表 2–6）。

石畳舗装を継続する理由として、「特に苦情、要望等がないため」、「景観になじんでおり、変える理由がない。」という意見が得られた。

また、別の舗装材料を検討している理由として、「石畳舗装であった歴史がない」といった意見が 3 地区から得られた。これら 3 地区のうち２地区は、国土庁（現国土交通省）が行った地域個性形成事業の元で石畳舗装を設置しており、現在は石畳舗装を設置した時期とは考え方が大きく変わっており、歴史にそぐわない街路の整備を問題視している。３つの地区は、伝統的建造物の保存の基準となる時期の街路は土や砂利であったと回答しているが、今後検討している別の舗装材料としての意見は異なり、それぞれ土や砂利、アスファルト舗装、カラーアスファルト舗装となっている。このように、伝統的建造物の保存の基準となる時期と同じ土や砂利に戻すような本格的な歴史の復元を検討している地区もあれば、一般的なアスファルト舗装を検討している地区もあり、対応は各自治体により様々である。

また、加賀市加賀橋立では、かつて土舗装だったと思われており、土系の色を出すことができるために脱色アスファルトを検討しているという意見が出た。このように土ではなく別の舗装材料により、伝統的建造物の保存の基準となる時期の街路舗装の歴史を表現するという手法もある。

◆グループ A、グループ C に行った共通の質問の回答結果と考察

□ガイドラインの有無

「伝建地区内の建物だけでなく、街路に関する保存の基準や使用する舗装材料などを規定したガイドラインは存在しますか。」という質問に対し、グループ A に分類した 4 地区中 3 地区が「存在する」、1 地区が「存在しない」と回答した。一方、グループ C に分類した 13 地区中 2 地区が「存在する」、11 地区が「存在しない」と回答した。

この結果より、建物の保存の基準となる時期の石畳舗装を現在も保存している地区ほど、街路舗装に関する独自のガイドラインを定めている地区が多く、街路舗装の在り方をきちんと管理している可能性が高いと言える。

□車両の通行量と交通規制について

車両の通行量と交通規制についての質問の回答をまとめたものを表 2−11 に示す。

車両の通行量は、津和野町津和野で 500 台/日、福山市鞆町で 2527/日（推定値）となっており、その他のデータがある地域では、約 100 台/日となっている。交通規制を行っている地区は 3 地区あり、そのうち 2 地区は一歩通行規制、1 地区は時間帯歩行者優先道路としている。

先行研究において、塩田宿線の交通量調査を行っており、ある平日の 7:00～18:00 における 30 分おきの交通量のグラフを図 2−2 に示す。17:00～17:30 の 30 分間にける交通量が最も多く 150 台以上であった。現在の塩田宿線では通行規制は行っておらず、制限速度は 30km/h とされている。

塩田宿線は、本調査で対象とした石畳舗装を敷いている地区とは異なり、街路の大部分をカラーアスファルトで舗装している。また、現在の塩田宿線の交通状況は、近辺を通る国道 498 号線の抜け道として通行する車両や、道路の見通しが良く車幅も広いためスピードを出す車両が非常に多く、住民は伝建地区には似つかわしくない交通量だと感じている。

今後、塩田宿線において石畳舗装を敷くことになった場合、交通規制は必須である。特に、伝建地区内に用事のない通過交通の侵入を規制する必要があり、この結果塩田津の街路は歩行者優先の道に近づくことができると考えられる。

□特別な維持管理方法ついて

「アスファルト舗装など、他の舗装材と比較し、石畳舗装にだけ行う特別な維持管理の方法があれば教えてください。」という質問の回答をまとめたものを表2−12に示す。

石畳舗装の目地詰めなどの維持管理や、こまめな除草などが挙げられた。

□石畳舗装を管理する上での問題点ついて

石畳舗装を管理する上での問題点ついて、全地区が「問題がある」と回答した。回答をまとめたものを表 2−13 に示す。

石の割れや浮沈による段差、ガタつきなど、石自体の問題点を 13 地区中 10 地区が挙げている。材料費や維持管理費などに多額の費用がかかるという意見が 3 地区から得られた。

また、石が割れた際に「簡易アスファルトで補修すると見た目が悪くなる」という意見が挙げられた。これは、修景の目的で石畳舗装にしたにも関わらず、維持管理の際に景観的配慮がなされなかった結果であり、逆に街路の見た目が悪くなってしまっている。この例から、石畳舗装を敷く場合、補修の際に使えるように、同じ種類の石材を予め確保しておくなど、長期的な配慮が求められる。

□石畳舗装に対する評価について

石畳舗装に対する評価について、住民や観光客への調査の有無、住民や観光客の評価についてまとめたものを表 2–14 に示す。住民への調査は 17 地区中 4 地区のみが、観光客への調査は 17 地区中 3 地区のみが行っており、やはり、住民や観光客への意識調査を行った地区は少ないことが分かった。

住民参加型のまちづくりが求められるようになった現代の我が国において、住民の意見や評価を調査していないこと自体に問題があると言える。各自治体で次に街路舗装について検討する際、住民の意見が反映される体制が必要である。また、街路舗装に関する議論などに観光客の立場の人々が参加することは難しいため、観光客の街路舗装に対する意見は、各自治体が事前に把握しておくべき情報であると考える。

◆まとめ

全国の重伝建 117 地区のうち、重伝建の主要街路において石畳舗装を面的に敷いている地区は 24 地区あった。ヒアリング調査に対して回答のあった 17 地区は、グループ A（伝建地区内の建物の保存の基準となる時期においても石畳舗装を敷いており現在に到るまで長年に渡り当時の石畳舗装をそのまま維持している地区）が 4 地区、グループ C（伝建地区内の建物の保存の基準となる時期においても石畳舗装であったという歴史はないが現在は石畳舗装を敷いている地区）が 13 地区存在した。

グループ A には以下のような傾向が見られた。

- 街路に関する保存の基準や使用する舗装材料などを規定したガイドラインを定めている地区が多い。
- 石畳舗装の保存には、「自治体（担当部局など）の方針」、「沿道に住む住民の意見」のみならず、「専門家」の意見が影響している。
- 石畳舗装の保存に意欲的な主体として「観光客」を挙げた地区は 1 地区のみであり、観光客の意見は反映されにくい、または、各自治体は観光客の意見にあまり着目していない可能性がある。
- 歴史的事実を守るために石畳舗装を保存している地区が多く、それらの地区は、石畳舗装が町並みや地域に与える印象に対しても価値を見出している。
- 今後も石畳舗装を継続して保存すると回答した地区は、石畳舗装の歴史を守るとともに、石畳舗装を地域の特徴として捉えている。

グループ C には以下のような傾向が見られた。

- 街路に関する保存の基準や使用する舗装材料などを規定したガイドラインが存在する地区は少ない。
- 石畳舗装の設置理由は、多くの場合が「修景」であり、歴史に忠実に街路舗装を復元または再現することに重きが置かれなかった。
- 使われなくなった旧市電の敷石を再利用して石畳舗装を敷いた地区が 1 地区あったが、使われなくなった塩田石の再利用や需要向上の面で塩田津の参考にできる例である。
- 石畳舗装の設置は歴史の復元ではないため、石材の選定については、コストを抑えることが重視されている場合が多い。
- 日田市豆田町では、地域で採れる安山岩「日田石」を活用するという方針が適用されており、日田石の存在は塩田宿線における「塩田石」の存在と同等のものであり、地域の石を利用することによる観光まちづくりや地域の石産業の振興の面などにおいて参考となる事例である。
- 今後の街路舗装について、「別の舗装材料を検討している」と回答した地区が 13 地区中 6 地区あり、そのうち 3 地区は「石畳舗装であった歴史がない」といった理由であった。これらの地区は、石畳舗装を設置した当初と考え方を大きく変えており、歴史にそぐわない街路の整備を問題視している。
- 今後、石畳舗装ではなく脱色アスファルトを使用することで、かつて土舗装であった歴史を表現す

ることを検討している地区も見られた。

全体として考察すると、各自治体が今後の街路舗装について考える際の観点として、「地域の特徴」、「初期費用」、「維持管理費用」、「維持管理の手間」、「景観」、「住民や観光客からの苦情や要望」、「歴史との不一致」、「歴史の復元」、「歴史の再現」などが見受けられた。

各重伝建は様々な建物や街路舗装の歴史、地域特性を持っており、過去に行われた事業や各自治体の考え方や判断によって現在の石畳舗装が敷かれている。このように石畳舗装が敷かれている理由や経緯、石畳舗装に対する評価や今後の指針に関しては、型にはまった考え方などはなく、その決断は重伝建を持つ各自治体に委ねられている。

また、住民の意見を取り入れている地区は見られたが、観光客の意見に着目して住民の意見と同様に街路舗装に関する議論に積極的に反映させている地区は見られなかった。現在我が国に残されている歴史的資源は、各地域の重要な観光資源であり、観光により地域経済が潤う可能性や観光まちづくりにより地域が発展していく可能性が十分にあると言える。このような地区だからこそ、「観光客」目線の意見は重視されるべきであり、各自治体は重伝建に対する観光客の評価を把握しておく必要があると言える。

表 2-3　街路舗装の種類と時期によるグループ分けの結果

	地区名称
A	長崎市東山手
	長崎市南山手
	千曲市稲荷山
	杵築市北台南台
C	京都市産寧坂
	京都市祇園新橋
	神戸市北野町山本通
	柳井市古市金屋
	日向市美々津
	佐渡市宿根木
	川越市川越
	金沢市東山ひがし
	日田市豆田町
	加賀市加賀橋立
	金沢市主計町
	津和野町津和野
	福山市鞆町

表 2-4　現在も石畳舗装を保存している理由

	地区名称	現在も石畳舗装を保存している理由
A	長崎市東山手	歴史的事実と適合しており、現在まで守られてきているため。また、旧居留地の特徴を示す重要な要素であるため。
	長崎市南山手	
	千曲市稲荷山	財政的困難なため、張替えが出来ない。
	杵築市北台南台	勘定場の坂は、幕末に領内（安岐）の庄屋によって石畳が普請されたと伝えられており、この歴史的事実を守るため。また、杵築城下町の景観として重要な要素である石畳の坂道の雰囲気を維持するために保存している。

表 2-5　石畳舗装の保存や設置に意欲的な主体

	地区名称	自治体の方針	沿道住民	伝建地区周辺住民	観光客	保存団体	専門家	なし
A	長崎市東山手	○		○			○	
	長崎市南山手	○		○			○	
	千曲市稲荷山						○	
	杵築市北台南台	○	○	○	○		○	
C	京都市産寧坂		○	○				
	京都市祇園新橋		○					
	神戸市北野町山本通							
	柳井市古市金屋	○	○					
	日向市美々津	○						
	佐渡市宿根木	○						
	川越市川越	○	○					
	金沢市東山ひがし							○
	日田市豆田町	○	○					
	加賀市加賀橋立							○
	金沢市主計町							○
	津和野町津和野			○			○	
	福山市鞆町							○

表 2-6　今後の街路舗装の整備方針

	地区名称	石畳舗装を継続	別の舗装材料を検討	別の舗装材料	理由
A	長崎市東山手	○			東山手地区を代表する重要な特徴であるため
	長崎市南山手	○			南山手地区を代表する重要な特徴であるため
	千曲市稲荷山		○	コンクリート舗装等	イニシャル及びメンテナンス費用のかからない材質を検討したい。
	杵築市北台南台	○			景観を維持するため。
C	京都市産寧坂	○			
	京都市祇園新橋	○			
	神戸市北野町山本通	○			特に苦情、要望等がないため
	柳井市古市金屋	○			
	日向市美々津		○	土、砂利	本来のものとは異なる
	佐渡市宿根木		○	アスファルト舗装等	現在の仕様は伝統的なものでないため
	川越市川越		○	半たわみ性舗装による石畳風舗装	石畳は整備費用や維持管理コストが高い
	金沢市東山ひがし	○			景観になじんでおり、変える理由がない。
	日田市豆田町		○	カラーアスファルト	石畳舗装であった歴史がない
	加賀市加賀橋立		○	脱色アスファルト	現時点で何も計画は無いが、次に舗装し直す機会には脱色アスファルト舗装になるのではないか。メンテナンスが石畳ほど必要ないことと、土系の色を出すことができるため。
	金沢市主計町	○			景観になじんでおり、変える理由がない。
	津和野町津和野	○			現状特に問題がない為
	福山市鞆町		○	未定	景観に配慮し、維持管理をしやすくするため

表 2-7　街路舗装材料の移り変わり

	地区名称	建物の保存の基準となる時期	建物の保存の基準となる時期の舗装材料	石畳舗装以外の舗装材料	石畳舗装以外の舗装材料の設置時期	現在の石畳舗装の設置時期	重伝建選定年月日
C	京都市産寧坂					平成21年(更新)	昭和51年9月4日
	京都市祇園新橋			白川南通:土舗装	昭和41年まで	平成29年(1代目:昭和41年)	昭和51年9月4日
				新橋通:アスファルト舗装	昭和43～47年	平成29年(1代目:平成2～7年)	
	神戸市北野町山本通	明治～昭和初期		アスファルト舗装	不明	昭和54～57年	昭和55年4月10日
	柳井市古市金屋	幕末～明治時代		アスファルト舗装	1960年代	平成6年	昭和59年12月10日
	日向市美々津	明治(1830～1887年)	石、三和土、砂利、土	アスファルト舗装	不明	昭和62年	昭和61年12月8日
	佐渡市宿根木	江戸～明治時代	土、砂利	コンクリート舗装	昭和40年頃	平成17年	平成3年4月30日
	川越市川越	江戸～昭和時代		アスファルト舗装	不明	平成1～19年	平成11年12月1日
	金沢市東山ひがし	概ね昭和20年以前	土(大正期、昭和初期)	アスファルト舗装	昭和49(期間不明)	平成5年	平成13年11月14日
	日田市豆田町	江戸～昭和時代	未舗装	アスファルト舗装	昭和初期	平成4～5年	平成16年12月10日
	加賀市加賀橋立	江戸末期～昭和初期	土だと思われる			平成13年	平成17年12月27日
	金沢市主計町	概ね昭和20年以前	砂利(大正15年)	アスファルト舗装	昭和52(期間不明)	平成5年	平成20年6月9日
	津和野町津和野	江戸～昭和初期	土	アスファルト舗装	昭和30年代	平成12～18年	平成25年8月7日
	福山市鞆町	江戸～昭和30年代		アスファルト舗装	不明	昭和63～平成元年	平成29年11月28日

表 2-8　現在の石畳舗装を設置した理由

	地区名称	現在の石畳舗装を設置した理由
C	京都市産寧坂	
	京都市祇園新橋	市電の廃止に伴って軌道に敷設されていた敷石を有効活用したものと思われる。
	神戸市北野町山本通	確かな根拠はない
	柳井市古市金屋	明治期に設置されていたガス灯にイメージを合わせた。地道風舗装にするか石畳舗装にするかの議論はあったが、電線地中化の維持管理を考慮し、石畳となった。
	日向市美々津	旧自治省所管「地域個性化形成事業」の補助を受けて、伝統的建造物群保存地区内の市道を修景した。
	佐渡市宿根木	下水道工事に伴い美装化を図った
	川越市川越	歴史的な建造物の出入口の敷石や、寺社の敷地内の敷石をヒントとして、伝建地区等の歴史的地区の景観と調和した仕様を選定し、観光の利便性を考慮するとともに、沿道住民の生活道路としての機能確保を重視した。
	金沢市東山ひがし	修景整備として
	日田市豆田町	これまでのまちづくりの経緯で、伝建制度に取組む前に、景観条例や景観ガイドプラン策定などの景観形成に取組み、そのハード整備として、国土庁（当時）の地域個性形成事業にて、平成4～5年に、街路灯整備、水路改修、ポケットパーク整備と併せて、石畳舗装したもの。
	加賀市加賀橋立	当時は伝建地区ではなく、景観整備地区であったため、時代背景を無視した整備がなされたものと思われる。
	金沢市主計町	修景整備として
	津和野町津和野	自動車の速度を下げる、稲戌神社の参道のイメージとして
	福山市鞆町	鞆町では戦災等の大きな被害を受けることもなく、歴史的町並みや古い寺院、史跡などの文化財が数多く残っており、「歴史的港湾としての鞆港周辺」、「門前市場町としての寺町筋」、「歴史的な町並み」、「日東第一形勝としての景観」、「歴史的地区としての街路形態」など鞆の町に合う通りとして修繕する。

表 2-9　現在の石の種類と産地を選定した理由

	地区名称	石の種類	産地	現在の石の種類、産地を選定した理由
C	京都市産寧坂	花崗岩	中国	これまでの石畳は旧市電の敷石を再利用したものであったが、電線共同溝整備に伴う舗装の復旧において、既存の石の損傷状況や再利用に係る舗装手間（モルタルの除去や不均一な石材の整合等）を考慮し、新材としています。なお、中国産としたのは、価格を考慮したためです。
	京都市祇園新橋	花崗岩	中国	
	神戸市北野町山本通	花崗岩	不明	不明
	柳井市古市金屋	花崗岩	中国	石材についてはこの地方でも採取できるため。産地は安価で入手できるため。
	日向市美々津	凝灰岩	中国	価格が安かったため。
	佐渡市宿根木	花崗岩	中国	過年度に施工実績があったこと。安定的に材料供給があり、経済的であったこと。
	川越市川越	御影石	主に中国	御影石は、耐久性が高く、比較的加工が容易である。また、中国産は日本産に比べ安価であることから選定した。
	金沢市東山ひがし	御影石	中国産	復原ではなく修景整備であるため産地よりもコストを重視した。
	日田市豆田町	日田石（安山岩）	大分県日田市	上述の景観形成事業に当たり、石材については、地元産の日田石（安山岩）を統一的に使用する計画が立てられたものと思われます。
	加賀市加賀橋立	御影石	不明	分からない。
	金沢市主計町	御影石	中国産	復原ではなく修景整備であるため産地よりもコストを重視した。
	津和野町津和野	御影石（錆色、グレー）	中国	色、金額、数量
	福山市鞆町	御影石	不明	不明

表 2-10　現在の石畳舗装を設置するに至ったきっかけや経緯

	地区名称	現在の石畳舗装を設置するに至ったきっかけや経緯
C	京都市産寧坂	
	京都市祇園新橋	石畳舗装の損傷が顕著なため、改修を行っています。また、地元からの強い要望により、石畳以外の舗装は受け入れられません。
	神戸市北野町山本通	不明
	柳井市古市金屋	重伝建地区の景観向上のため、電線の地中化を行い、道路改良を行った。
	日向市美々津	既述の旧自治省所管事業を活用するよう国からすすめられ、市長部局が実施したもの。
	佐渡市宿根木	下水道工事に伴い美装化を図った
	川越市川越	伝建地区の指定と地区内を通過する都市計画道路の計画変更（幅員縮小）を目指す中で、当該都市計画道路の歩道機能を代替し、歩行者ネットワークを形成するため、周辺の歴史的環境に調和した道路整備を検討した。
	金沢市東山ひがし	電線地中化工事により、舗装を取り壊すことになった。電線地中化工事により、周辺景観が向上するため、併せて石畳舗装とすることで更に周辺景観が向上すると考えた。
	日田市豆田町	これまでのまちづくりの経緯で、伝建制度に取組む前に、景観条例や景観ガイドプラン策定などの景観形成に取組み、そのハード整備として、国土庁（当時）の地域個性形成事業にて、平成4～5年に、街路灯整備、水路改修、ポケットパーク整備と併せて、石畳舗装したもの。
	加賀市加賀橋立	分からない
	金沢市主計町	電線地中化工事により、舗装を取り壊すことになった。電線地中化工事により、周辺景観が向上するため、併せて石畳舗装とすることで更に周辺景観が向上すると考えた。
	津和野町津和野	国交省、コミュニティ形成事業（県道整備）
	福山市鞆町	鞆町は複雑な道路網の構成や狭小な道路幅員によって歩道を確保できない現状であり、かつ、鞆町の特徴の1つともなっているジグザグな道路となっています、そこで、舗装のパターンや舗装材の変化、ストリートファニチャーの設置によって自動車の速度を減速させるためである。

表 2-11　車両の通行量と通行規制の有無・詳細

	地区名称	車両の通行量（台/日）	車両の通行規制の有無	詳細
A	長崎市東山手	統計データなし		
	長崎市南山手	統計データなし		
	千曲市稲荷山	100		
	杵築市北台南台	0		
C	京都市産寧坂	100		
	京都市祇園新橋	150	○	一方通行規制
	神戸市北野町山本通	不明（多くはない）		
	柳井市古市金屋	100		
	日向市美々津	70		
	佐渡市宿根木	0		
	川越市川越			
	金沢市東山ひがし	～100	○	9時から19時歩行者専用道路
	日田市豆田町	約100		
	加賀市加賀橋立	100		
	金沢市主計町	～100	○	一方通行
	津和野町津和野	500		
	福山市鞆町	2527（推定値）		

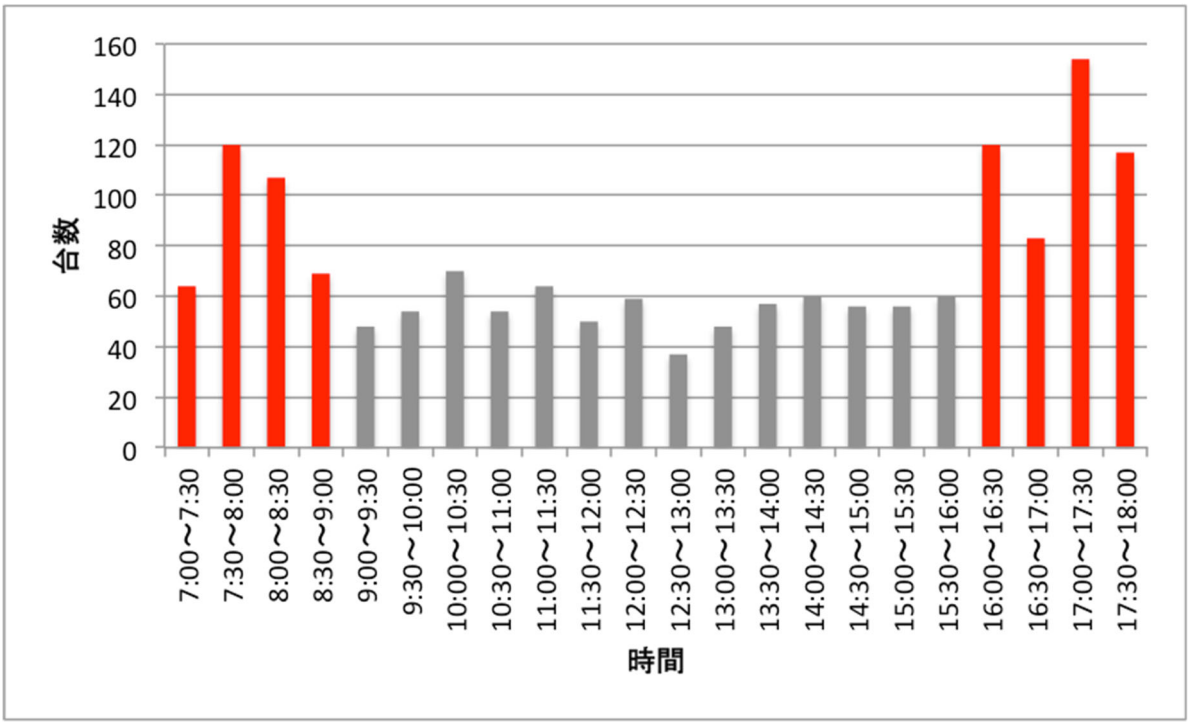


図 2-2　塩田宿線における交通量調査の結果

表 2-12　石畳舗装にだけ行う特別な維持管理方法

	地区名称	石畳舗装にだけ行う特別な維持管理方法
A	長崎市東山手	部分補修、割れた石等を撤去し、板石（歴史的建造物の基礎等に使われていた石材をカッターで切断したものを用いる場合もあり）を張る。
	長崎市南山手	
	千曲市稲荷山	特にない
	杵築市北台南台	こまめな除草が必要。石の補充。
C	京都市産寧坂	大型車が走行しても破損しない工法（インジェクト工法）により施工しています。
	京都市祇園新橋	
	神戸市北野町山本通	特になし
	柳井市古市金屋	特になし
	日向市美々津	石畳に使用している切石は、下地調整を行っていても経年により浮沈が生じる。このため段差が生じやすく目地詰め等のメンテナンスが欠かせない。
	佐渡市宿根木	なし
	川越市川越	特になし
	金沢市東山ひがし	
	日田市豆田町	特になし
	加賀市加賀橋立	分からない
	金沢市主計町	
	津和野町津和野	定期的メンテナンス（取り替え）
	福山市鞆町	石材などのガタツキに対し、目地としてモルタル材を詰めることでガタツキを解消している。

表 2-13　石畳舗装を管理する上での問題点

	地区名称	石畳を管理する上での問題点
A	長崎市東山手	車両が通ると、舗装面の石が割れることがある。そのため車両が通る道については、目地を本来の天川（漆喰）ではなく、モルタルで施工している個所がある。
	長崎市南山手	
	千曲市稲荷山	補修に多額の費用がかかる
	杵築市北台南台	経年により敷石が浮く、はがれるといった問題がある。
C	京都市産寧坂	特別な工法により施工しているため、軽微な補修ができません。
	京都市祇園新橋	
	神戸市北野町山本通	材料費が高い（補修を行う際や、地下埋設物工事を行う際に負担増）。施工手間がかかる。
	柳井市古市金屋	ブロックの抜けや割れがあり、その都度補修を行っている。
	日向市美々津	石畳に使用している切石は、下地調整を行っていても経年により浮沈が生じる。このため段差が生じやすく目地詰め等のメンテナンスが欠かせない。
	佐渡市宿根木	下地のコンクリートとのつなぎが取れ、石がガタガタすること
	川越市川越	車両の通行が多い道路では、比較的ガタつきやすい。補修する場合には、影響範囲も含めて復旧する必要がある。また、下地（敷モルタルやコンクリート等）の養生を十分に行う必要がある。
	金沢市東山ひがし	割れると復旧するまでに日数がかかる。
	日田市豆田町	使用している日田石は保水率が高く、日陰では苔が生え、滑り易くなる。他の石材と比べ、割れ易い。
	加賀市加賀橋立	石が浮いたりして、その都度補修が必要になる。
	金沢市主計町	割れると復旧するまでに日数がかかる。
	津和野町津和野	金額が高い、材料がすぐに入手できない
	福山市鞆町	路面陥没時などの維持、修繕などの対応のしにくさ。穴ボコを簡易アスファルトで補修すると見た目が悪くなる。舗装材の1つがはがれると次々にはがれていく。段差によりつまずきやすい。

表 2-14　住民や観光客への調査の有無と住民や観光客の石畳舗装に対する評価

		住民への調査		観光客への調査		住民の意見					観光客の意見				
	地区名称	ある	ない	ある	ない	満足している	不満がある	どちらでもない	分からない	不満の内容	満足している	不満がある	どちらでもない	分からない	不満の内容
A	長崎市東山手	○		○		○					○				
	長崎市南山手	○		○		○	○			部分的補修の中で、不陸が生じている箇所がある。	○	○			雨の日に滑りやすい。
	千曲市稲荷山		○		○		○			施工当初はいいが、割れたりすれば走行が不便				○	
	杵築市北台南台	○			○				○		○				
C	京都市産寧坂		○		○	○	○			雨天時に滑りやすい。	○				
	京都市祇園新橋		○		○	○					○				
	神戸市北野町山本通		○		○				○					○	
	柳井市古市金屋		○		○			○				○			女性のハイヒールがはまることがある。
	日向市美々津		○		○		○			つまずきやすく危険。過去にケガ人が出ている。			○		
	佐渡市宿根木		○		○		○			ガタガタする。部分的な補修が伴うこと				○	
	川越市川越		○		○	○	○			初期に整備した路線では、「石の表面が粗い、目地が深い等」により歩きづらい等の意見が寄せられた。				○	
	金沢市東山ひがし		○		○				○					○	
	日田市豆田町		○		○	○					○				
	加賀市加賀橋立		○		○		○			浮いている石があると、車が通行するとカタカタと音がする。				○	
	金沢市主計町		○		○				○					○	
	津和野町津和野	○		○		○					○				
	福山市鞆町		○		○		○			路面のガタツキ、段差、滑りやすさ				○	

第３章　研究の進め方

3　研究の進め方

塩田宿遷の街路舗装に関する観光客を対象としたアンケート調査

3-1 調査方法

◆アンケート調査の対象者

実際に塩田津を訪れていた観光客を本アンケート調査の対象者とした。塩田津の歴史に対する予備知識については多少の個人差はあるが、アンケート調査を始める前の段階では、「塩田津の町並みが重伝建に指定されている」という知識と、「実際に現在の町並みと街路舗装を目の前にしていること」という条件が揃っている主体である。

◆調査日程及び回答者数

平成 30 年 11 月 26 日（13 名）、29 日（8 名）、

同年 12 月 9 日（27 名）、16 日（11 名）、17 日（10 名）

合計 69 名

◆アンケート調査の方法

塩田宿線において、訪れていた観光客に対面式で調査を行った。一人当たりの回答時間はおよそ 10～15 分であった。団体バスツアーなどで訪れた観光客にも調査を協力してもらったが、その際は事前に塩田津町並み保存会の町並みガイドの方々にも協力をお願いした。

3-2 調査内容

先行研究では、塩田津の住民と九州大学の学生を対象とし、塩田津の町並みにふさわしい街路舗装についてアンケート調査を行っている。その際、塩田宿線の道路環境の課題を整理し、現在の塩田宿線の通過交通量の多さや車両のスピードが速いことを理由として舗装材料を判断されることがないように、「歩行者優先の道づくりが可能になった」という前提条件を付与している。

しかしこれらの課題は、塩田津や塩田津周辺で生活をしている住民の方々だからこそ気が付けるものであり、本研究で対象とする観光客は、塩田宿線の交通環境に直感的には気が付きにくいと考えられる。また観光客は塩田津の住民よりも客観的な立場で舗装を判断できる可能性が高いため、先行研究で行ったアンケート調査の内容を発展させることにした。

まず、先行研究のアンケート調査の結果より、塩田津の住民と九州大学の学生がアンケートを回答する際に考え得る着目点を洗い出した。その結果、雰囲気や町並みとの調和などの「景観」、「塩田石文化の継承」、「地域産業の振興」、塩田宿線の「土舗装の歴史」、石畳を敷く際の「建設（維持管理）コスト（費用）」、交通状況や車両の走行性や歩行性などの「生活環境」、街路舗装材の経年劣化や破損などの「維持管理の負担」、塩田石を石畳舗装に用いた際の「塩田石の強度」などが挙げられた。

このうち、「生活環境」、「維持管理の負担」、「塩田石の強度」については、観光客は塩田津の住民より実体験や知識が少ないため直感的に考えにくいものであると判断した。したがって、観光客の着目点の多くを占めるのは「景観」、「塩田石の文化や産業」、「土舗装の歴史」、「建設（維持管理）コスト」の４点と予測し、「観光客が街路舗装について考える際、何に着目するのか」ということを明らかにするためにアンケート調査票の内容を発展させた。

上記に示した４つの着目点の優先順位を比較できる問題の構成にするため、本アンケート調査では、先行研究の質問にさらに２つの質問を付け加えた。その質問の中で「塩田石の文化や産業」、「土舗装の歴史」、「建設（維持管理）コスト」に関する３つの条件を提示した際に、観光客はどのような判断を行い、街路舗装を選ぶのかという点に着目した。

質問は問１～問７までの計７問であり、問１では回答者の性別、問２では年齢、問３では居住地、問４では塩田津に訪れた目的を尋ねた。

3-2-1 景観についての意識調査

問５では、「４枚のイメージ写真のうち、どの街路舗装と町並みの組み合わせが塩田にとって望ましいと思いますか」という質問をし、先入観を持たずに景観的視点で街路舗装について判断してもらった。先行研究で用いた４枚のイメージ写真（現在のカラーアスファルト舗装、塩田石舗装、アスファルト舗装、コンクリート舗装、図 3-1～3-4）と同じものを使用した。また、選択理由を記述式で回答してもらった。

問５では、実際に回答者が目にしている現在のカラーアスファルト舗装と塩田石舗装を選択する人が多いのではないかと予想した。一般的に、このタイプのアンケートでは、自己選択バイアスなどのバイアスが発生し得ることが知られている。そこで、問６、問７では、「塩田石の文化や産業」、「土舗装の歴史」、「建設（維持管理）コスト」に関する３つの条件を与えた上で、再度考えていただき回答していただくという質問構造とした。これにより、問５の段階でのバイアスをある程度除去することを意図とした。

図 3-1　現在のカラーアスファルト舗装

図 3-2　塩田石舗装

図 3-3　アスファルト舗装

図 3-4　コンクリート舗装

3-2-2 塩田石文化と塩田宿線の歴史についての意識調査

問６では、図 3-5 に示すように、条件を２つ与えた上で、「どの街路舗装が塩田にとって望ましいと思いますか」という質問をし、問５と同様の４つの舗装の種類と「その他」の計５つの選択肢から選択してもらった。さらに、選択理由を記述式で回答してもらった。

１つ目の条件は、塩田石に関するもので、「塩田石は地域の重要な資源であるが、近年は石の需要が減少し塩田石文化が衰退しつつある。塩田石を用いた石畳舗装は、地域の生業づくり、塩田石文化の継承につながる。」という説明である。

２つ目の条件は、塩田宿線の土舗装の歴史に関するもので、「塩田津が最も繁栄していた明治・大正時代の塩田宿線の舗装は『土』であり、これまで塩田宿線が石畳舗装であった時代はない。」という説明である。

問６の選択内容、選択理由の記述を分析することにより、「塩田石文化」と「土舗装の歴史」のどちらを重視しているのか、また、どちらも重視しておらず、一貫として「景観」を重視しているかを明らかにできる。

3-2-3 コストについての意識調査

問７では、図 3-5 に示すように、「石畳舗装の初期建設コストは、アスファルト舗装、コンクリート舗装の約３倍である。」というコストの面を説明した上で、問６と同様の質問を行った。

この際、舗装の維持管理コスト、舗装材料の耐久性、舗装の張り替えのスパンなどの条件を与えることも考えたが、街路の交通量や舗装材料の種類よるばらつきが大きく、正確な判断材料を与えることができず、また、回答者の混乱を招く可能性があったため、コストに関しては初期建設コストのみ説明を行った。

問７の選択内容、選択理由の記述を分析することにより、「塩田石文化」や「土舗装の歴史」よりも「コスト」を重視するか否かを分析できる。また、どれも重視しておらず、一貫として「景観」を重視している回答者の存在を明らかにできる。

問５～問７における質問の流れと分析の際の着目点を図 3-5 に示す。実際に使用したアンケート調査表は本論文の巻末を参照。

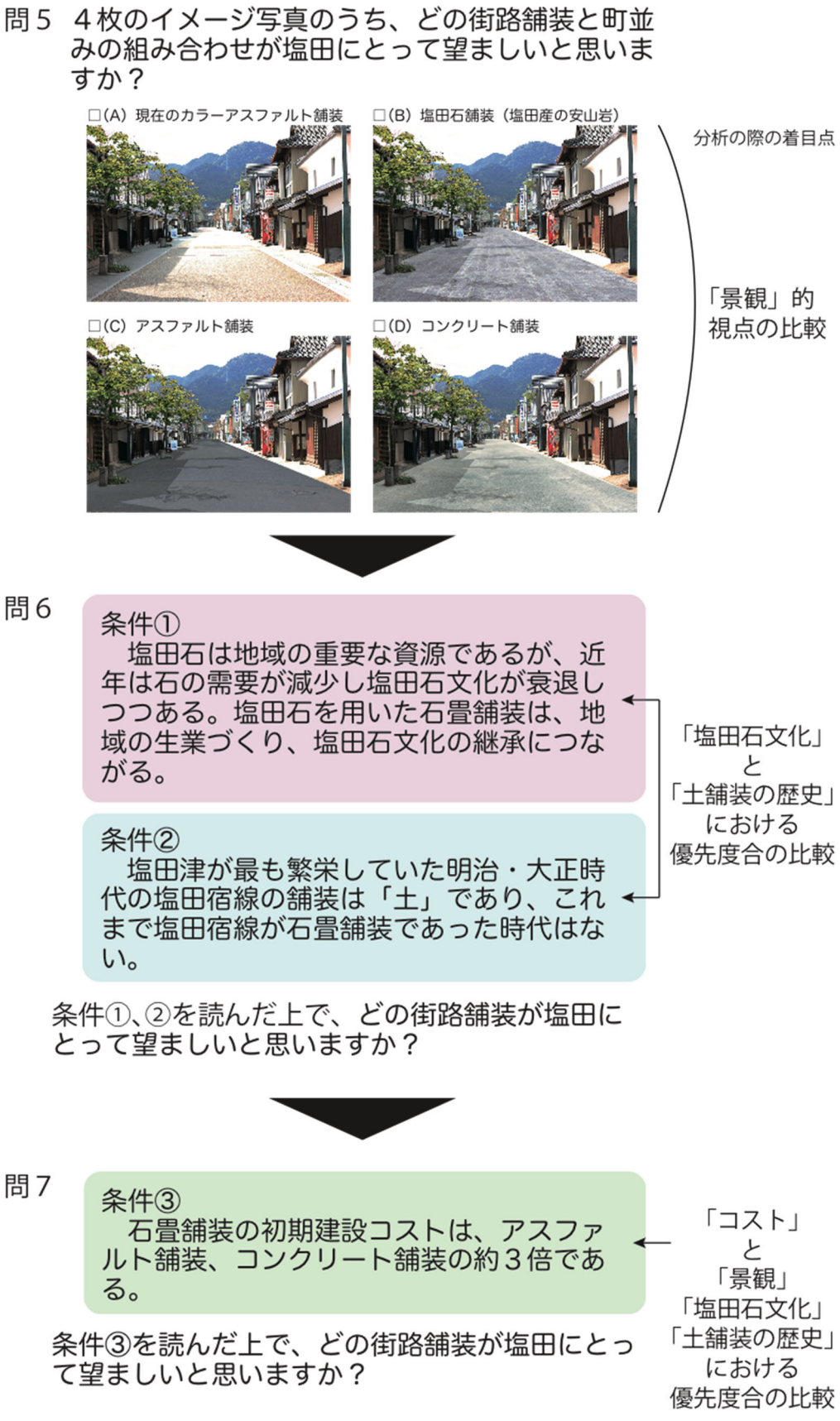


図 3-5　問５～問７における質問の流れと分析の際の着目点

3-3 分析方法

問５～問７の回答から、「景観」、「塩田石文化」と「土舗装の歴史」、「コスト」について、それぞれに対する観光客の考えや着目点、優先順位を考察した。

選択理由の自由記述については「テキストマイニング」というキーワード分析を行った。回答数の多いキーワードが、回答者の「着目点」と考えられる。全ての自由回答の中で「印象」と「雰囲気」のように近似な意味のものを同一のグループとして整理、分類し、各グループに含まれるキーワードの総回答中の出現数の合計をそのグループのカウントとし、各グループのカウントの総計の中で占める割合を比較することにより、自由記述回答の傾向を定量的に示した。

第４章　調査結果の分析

4 調査結果の分析

問５～問７の調査結果を元に、景観についての意識、塩田石文化と塩田宿線の歴史についての意識、コストについての意識について、それぞれ分析を行った。

問５～問７において回答の割合が多かった「A 現在のカラーアスファルト舗装」、「B 塩田石舗装」の選択理由について「テキストマイニング」というキーワード分析を行った。回答数の多いキーワードが、回答者の「着目点」と考えられる。全ての自由回答の中で「印象」と「雰囲気」のように近似な意味のものを同一のグループとして整理、分類し、各グループに含まれるキーワードの総回答中の出現数の合計をそのグループのカウントとし、各グループのカウントの総計の中で占める割合を比較することにより、自由記述回答の傾向を定量的に示した。なお、問５の回答者 69 名のうち 51 名（74%）、問６の回答者 69 名のうち 44 名（64%）、問７の回答者 69 名のうち 40 名（58%）が選択理由を自由記述している。

4-1 景観についての意識分析

アンケート調査票の問５では、４枚のイメージ写真（現在のカラーアスファルト舗装、塩田石舗装、アスファルト舗装、コンクリート舗装）を見せ、「どの街路舗装と町並みの組み合わせが塩田にとって望ましいと思いますか」という質問をした。

回答者の内訳は、「A 現在のカラーアスファルト舗装」が 18 名（26%）、「B 塩田石舗装」が 48 名（70%）、「C アスファルト舗装」が１名（1%）、「D コンクリート舗装」が２名（3%）であった（図 4-1）。

この結果より、イメージ写真を見た 70%の回答者が、「B 塩田石舗装」が塩田の町並みとの組み合わせとして良いと考えたことが分かり、「A 現在のカラーアスファルト舗装」を選択した回答者の人数を大きく上回った。

問５で「A 現在のカラーアスファルト舗装」を選択した人の自由記述をキーワード分析した結果を図 4-2 示す。カラーアスファルト舗装の色により「町並みが明るく感じられる」という内容の選択理由が最も多く約半数を占めた。次に、「雰囲気」、「見た目」のグループが全体の 25%であった。

問５で「B 塩田石舗装」を選択した人の自由記述をキーワード分析した結果を図 4-3 示す。過半数の選択理由が「印象」、「雰囲気」のグループであり、次いで「町並み」、「調和」など、周りの建物と街路舗装の組み合わせに関する選択理由が多く見られた。

また、アンケート調査票では問５の選択肢に「B 塩田石舗装（塩田産の安山岩）」という記載をしていたが、それに着目し、「地元（塩田）の石を使用しているから」という理由で「B 塩田石舗装」を選択した人が７名見られた。問５の段階では未だ塩田石についての説明を行っていないが、これらの回答者は、塩田石という地域の石を利用することに着目し、町並みとの組み合わせとして良いと評価していると言える。

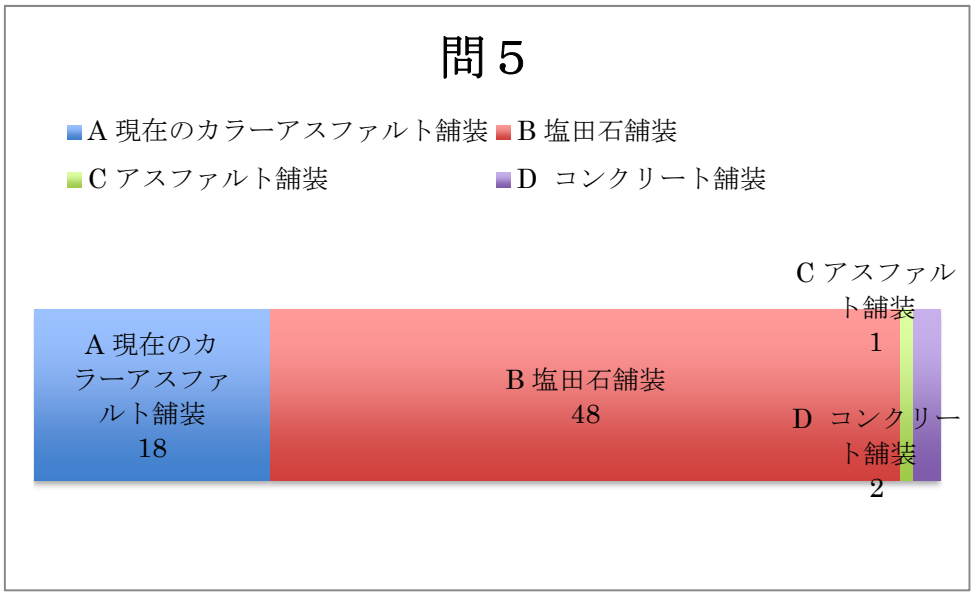


図 4-1 問５の回答結果

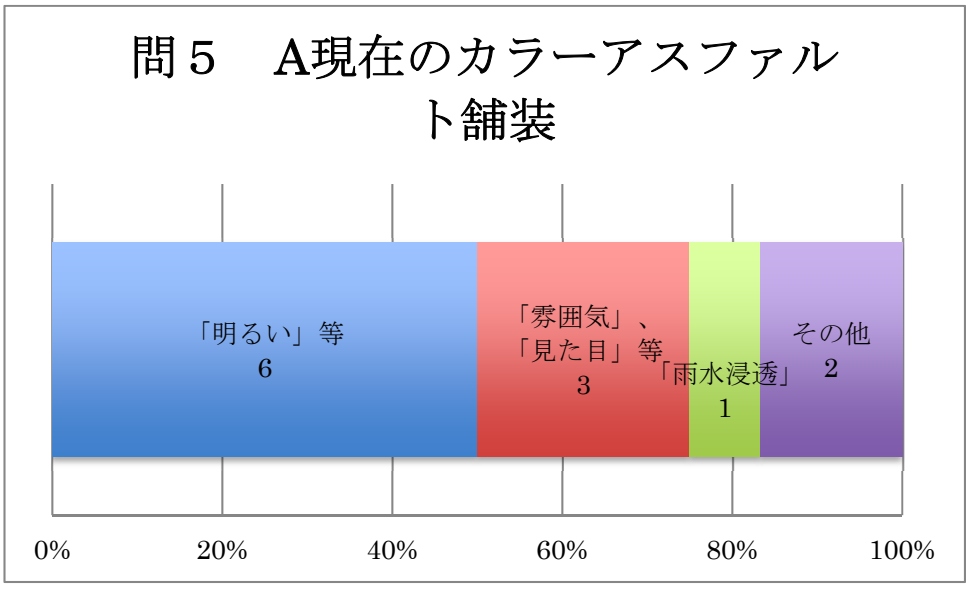


図 4-2 問５で「A 現在のカラーアスファルト舗装」を選択した人の自由記述の分類

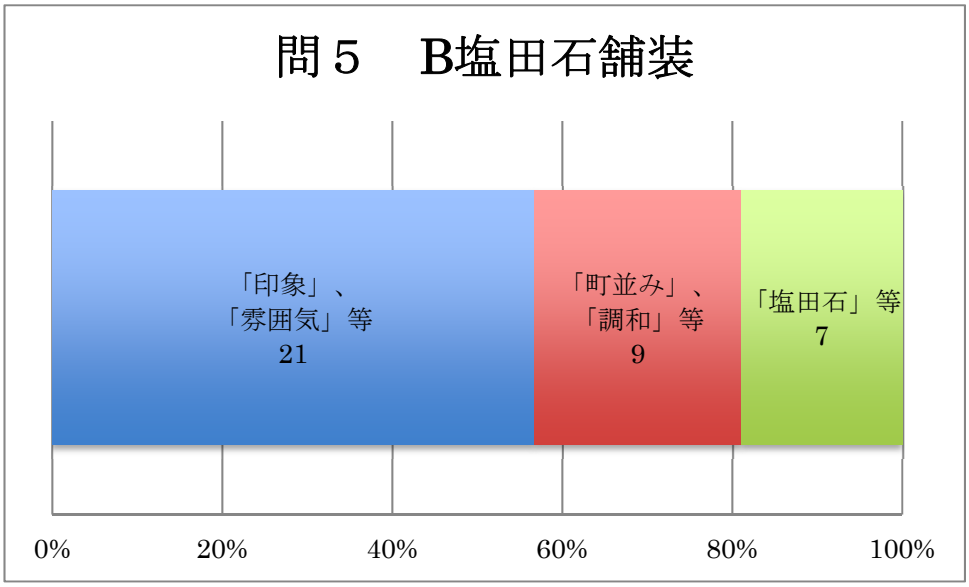


図 4-3 問５で「B 塩田石舗装」を選択した人の自由記述の分類

4-2 塩田石文化と塩田宿線の歴史についての意識分析

アンケート調査票の問６では、条件①「塩田石は地域の重要な資源であるが、近年は石の需要が減少し塩田石文化が衰退しつつある。塩田石を用いた石畳舗装は、地域の生業づくり、塩田石文化の継承につながる。」、条件②「塩田津が最も繁栄していた明治・大正時代の塩田宿線の舗装は『土』であり、これまで塩田宿線が石畳舗装であった時代はない。」という２つの条件を与えた上で、「どの街路舗装が塩田にとって望ましいと思いますか」という質問をした。

与えた２つの条件は、相反する内容であり同時に成り立たせることはできない。２つの条件を知った回答者は、どちらを優先するべきか悩み、自己で判断した上で問６の回答をしている。

その結果、問６の回答者の内訳は、「A 現在のカラーアスファルト舗装」が 16 名（23%）、「B 塩田石舗装」が 45 名（65%）、「C アスファルト舗装」が１名（2%）、「D コンクリート舗装」が０名（0%）、「その他」が１名（1%）、「回答なし」が６名（9%）であった（図 4-4）。

問５と問６の回答を比較すると、回答の割合に大きな変化は見られないが、回答者１人１人の回答結果の流れを追うと、問５と問６で回答を変えている人が 16 名見られた（図 4-5）。

まず、問５で「現在のカラーアスファルト舗装」を選択した 18 名のうち、11 名は問６でも「A 現在のカラーアスファルト舗装」を選択しており、５名が「B 塩田石舗装」へと意見を変更し、2 名が「回答なし」となっている。「A 現在のカラーアスファルト舗装」から「B 塩田石舗装」へ意見を変更した５名の選択理由は、記述している全員が「塩田石文化のアピールのため」など条件①で示した塩田石に関する内容であり、2 つの条件を読んだ上で、塩田宿線の土舗装の歴史よりも塩田石文化の継承や地域の生業づくりの方が優先度が高いと感じていると考えられる。

一方、問５で「B 塩田石舗装」を選択した 48 名のうち、39 名は問６でも「B 塩田石舗装」を選択しており、5 名が「A 現在のカラーアスファルト舗装」へ、１名が「その他」へと意見を変更し、3 名が「回答なし」となっている。「B 塩田石舗装」から「A 現在のカラーアスファルト舗装」へ意見を変更した５名の選択理由の中は、「一番栄えていた頃に、一番近いと思うから」、「当時を再現するため」、「現在のカラーアスファルトだったら、土に見えて、繁栄していた頃の舗装みたいにできるから」という意見が見られ、これら３名の回答者は、塩田石の文化よりも塩田宿線の土舗装の歴史の再現を重視していると考えられる。残り２人は、１名が「現在は土ではなくカラーアスファルトであり、そのままで良いのでは」、１名が「条件①より、コストの面が気になった為」という理由を挙げていた。

また、問５から問６に移り新たに出現した「その他」の意見は、「土」であり、その理由として「より歴史的な体験ができそうだから」という回答が得られた。「体験」という言葉は、住民からは出てきにくい観光客ならではの視点と言える。この回答者は、塩田宿線の土舗装の歴史を知った上で、本格的な土舗装に戻すことで観光客が歴史的な体験をできると考えており、これは、観光客が観光地に求める重要な要素の一つではないかと推察できる。

問５から問６に移り、「回答なし」となった回答者が６名存在したが、これらの回答者は条件①、②の内容を理解できていなかった可能性や、どちらの条件を優先すべきか選びきれなかった可能性がある。

問６で「A 現在のカラーアスファルト舗装」を選択した人の自由記述をキーワード分析した結果を

図 4-6 に示す。「土」、「再現」のグループの割合が最も多く、現在のカラーアスファルト舗装の色を土の様な色と認識し、カラーアスファルトで当時の土を再現するという考え方であった。

また、条件①、②を読んだ上で、それらの条件には着目せずに、「雨が降った時に石やコンクリートだと滑って危ないから」、「歩きやすいから」といった歩行性に関する意見や、「明るい」、「条件①よりコストの面が気になった為」という意見もあった。これらの回答者の街路舗装に対する判断基準は、条件①、②の内容よりも、歩行性や明るさ、コストの方が優先事項であったのではないかと思われる。

次に、問 6 で「B 塩田石舗装」を選択した人の自由記述をキーワード分析した結果を図 4-7 に示す。「石文化」のグループ、「地域」、「郷土」のグループがそれぞれ約 3 割ずつを占めており、これらは与えた条件①に着目した意見であると言える。また「宣伝」、「アピール」のグループに分類された 3 名の回答者が「塩田石の宣伝ができる」、「塩田石文化をより知ってもらう為」など、条件①には記載していない塩田石の知名度向上に関する意見を記述している。地域の石を街路舗装材料として全面的に使用することは、石造物や家屋の基礎に現在も使用されている石と比較し、地域の石を使用しているという印象をより強く与えるのではないかと考えられる。

以前筆者がワークショップで出会ったある住民は、「観光客に塩田津を紹介する際、足元を見てもらい、これが塩田石ですと目の前で伝えたい」と話しており、地域の石を使用して石畳舗装を敷くことは、地域の石自体を内外の人々に伝える非常に有効な手段の 1 つと言える。

一方、条件①、②を与えたにも関わらず、「落ち着いたイメージが町に合っていると思ったから」、「町並みには塩田石舗装が合う」など、「雰囲気」、「感じ」のグループに分類された選択理由が 8 件見られた。これらの回答者は、塩田石文化や土舗装の歴史よりも、景観的視点を重視していると考えられる。

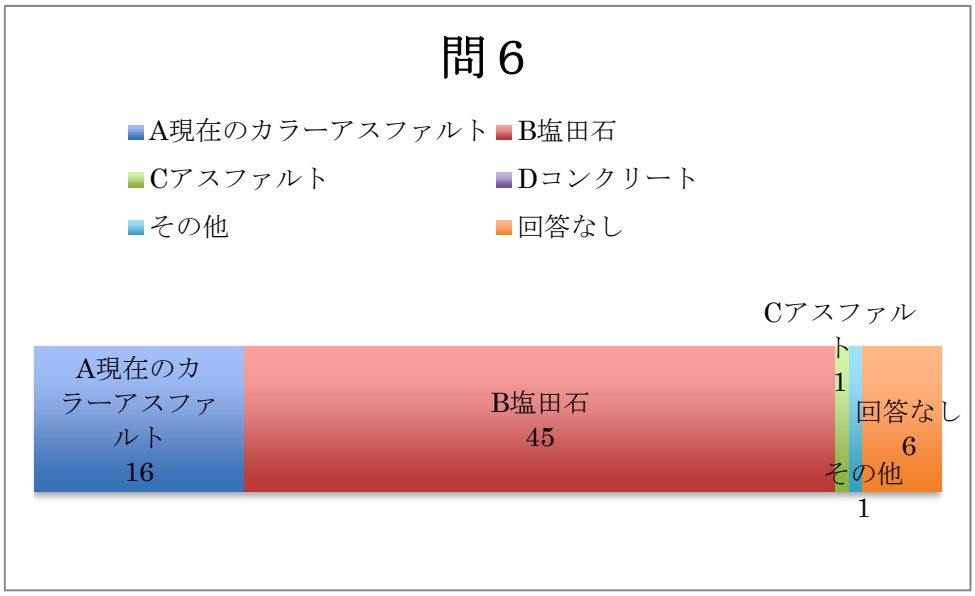


図 4-4 問６の回答結果

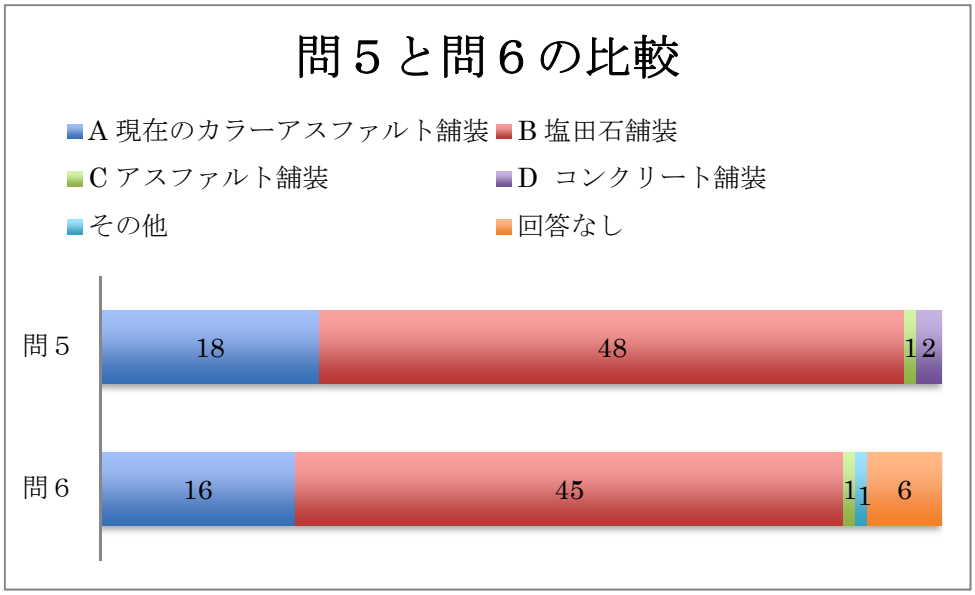


図 4-5 問５と問６の回答の比較

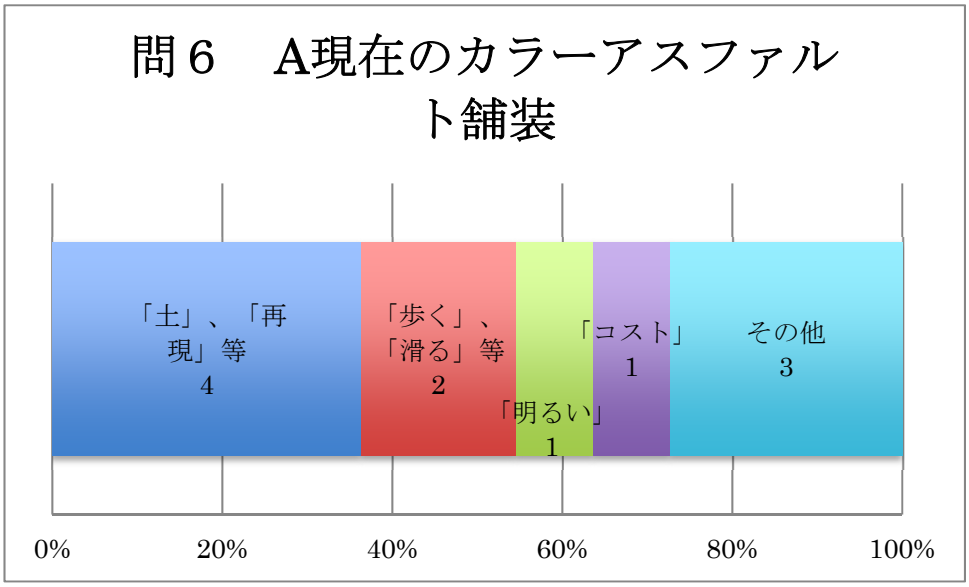


図 4-6 問 6 で A 現在のカラーアスファルト舗装を選択した人の自由記述の分類

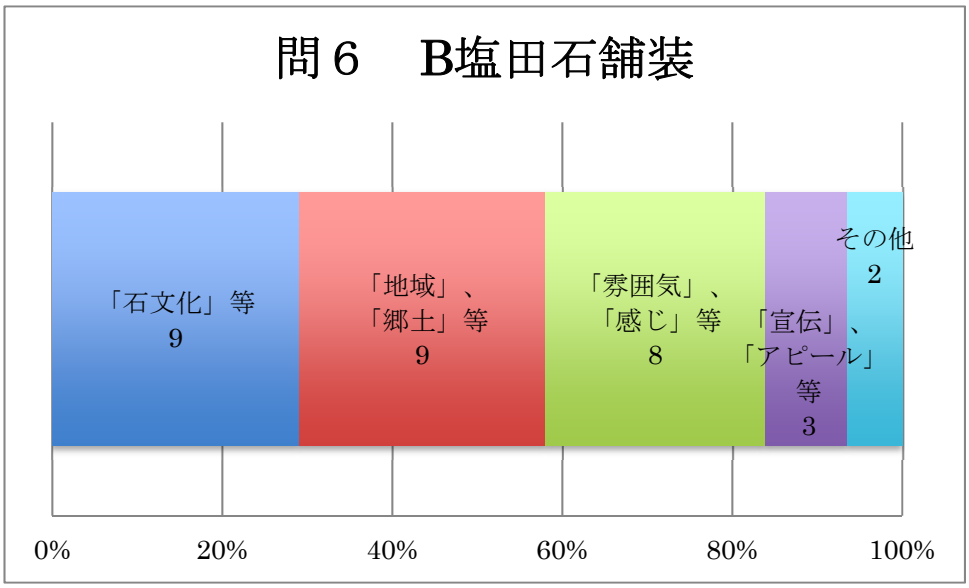


図 4-7 問 6 で B 塩田石舗装を選択した人の自由記述の分類

4-3 コストについての意識調査分析

アンケート調査票の問７では、条件③「石畳舗装の初期建設コストは、アスファルト舗装、コンクリート舗装の約３倍である。」という条件を与えた上で、「どの街路舗装が塩田にとって望ましいと思いますか」という質問をした。

問 7 の回答者の内訳は、「A 現在のカラーアスファルト舗装」が 24 名（35%）、「B 塩田石舗装」が 32 名（46%）、「C アスファルト舗装」が 2 名（3%）、「D コンクリート舗装」が 2 名（3%）、「その他」が 3 名（4%）、「回答なし」が 6 名（9%）であった（図 4-8）。

問 6 と問 7 の回答を比較すると、「A 現在のカラーアスファルト舗装」を選択した人の割合が 1.5 倍に増加し、「B 塩田石舗装」を選択した人の割合が約３割減少した（図 4-9）。

問６で「B 塩田石舗装」を選択した 45 名のうち、31 名は問７でも「B 塩田石舗装」を選択しており、9 名が「A 現在のカラーアスファルト舗装」へ、1 名が「C アスファルト舗装」へ、2 名が「D コンクリート舗装」へ、2 名が「その他」へと意見を変更している。「B 塩田石舗装」から他の舗装へ意見を変えた理由として、大半の回答者が費用の面を懸念しており、予想通りの結果となった。

問７で「A 現在のカラーアスファルト舗装」を選択した人の自由記述をキーワード分析した結果を図 4-10 に示す。やはり、「コスト」、「高い」というグループの割合が最も多く見られた。

しかし、問７の結果を分析するにあたり着目すべきことは、３倍のコストがかかってでも「B 塩田石舗装」を選択した回答者の存在とその選択理由である。問７では「B 塩田石舗装」を選択した回答者は 69 名中 32 名であり、約半数を占めた。

問７で「B 塩田石舗装」を選択した人の自由記述をキーワード分析した結果を図 5-11 に示す。選択理由として最も多く挙げられたのは「塩田石」、「文化」のグループであり約４割を占めた。具体的には、「初期コストは高いが、長年文化が続くならその方が良い」という意見があり、塩田石文化が続くのであれば、それにお金をかける価値があると評価している。

次に「観光地」、「将来性」のグループの回答理由が多く約３割を占めた。具体的には、「多少費用はかかっても石畳舗装にしたことで観光客が増えるかもしれないから」という意見であった。これらの回答者は、石畳舗装を敷くことが観光地としての地域の発展や観光客の呼び込みに効果があると考えており、行政や住民による予想ではなく、観光客からの生の意見であるため非常に貴重な意見である。また、アンケート調査を行ったわずか 10 分間の中で、目前の初期コストだけではなく、長い目線で見た費用対便益まで考えた回答者もいた。今回のアンケート調査では、初期コストに限定した条件を与えたが、石畳舗装の耐久性の条件を加えた場合や、より長い時間をかけてアンケート調査に回答してもらう環境が作れた場合、時が立つにつれて初期コストが分散され、観光地としての便益が上がっていくことが考えられるようになり、費用対便益を考え「B 塩田石舗装」を選択する人が増えると予想できる。

また、「価格が高いのは残念ですが風情がある」、「雰囲気がいいから、高くてもいい」という記述のように、「景観」に着目した選択理由も見られた。これらの回答者は、良い景観づくりのためにはお金をかけても良いと考えていると推察できる。

また「その他」の意見として、「場所によって舗装を変える。無駄なコストを省くため」という意見

があった。石畳舗装を敷くことに賛同しつつもコストの面を懸念し、石による全面的な舗装ではなく、特に重要な建造物の前など、部分的に舗装を変えることでコストを削減するというアイデアである。

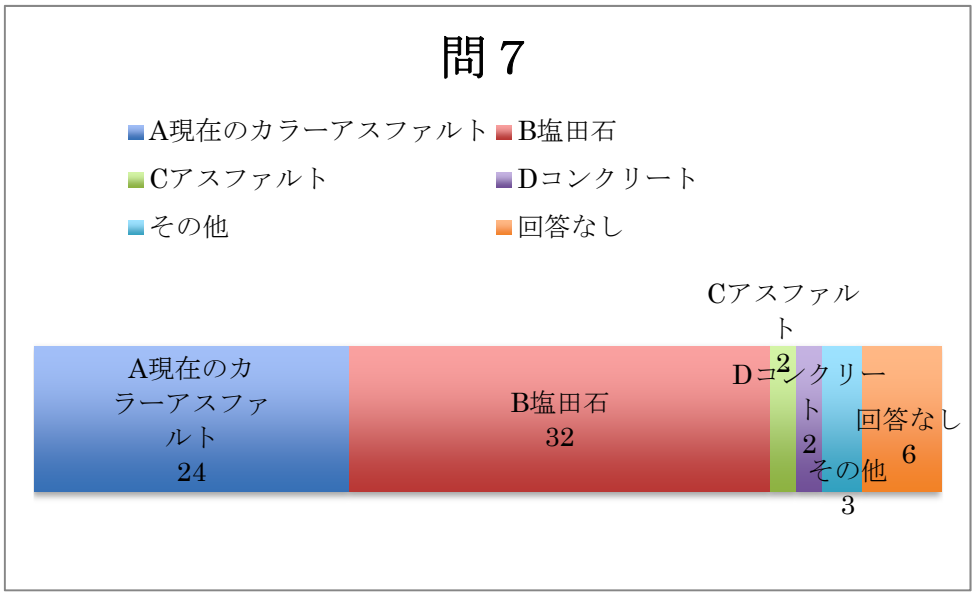


図 4-8 問７の回答結果

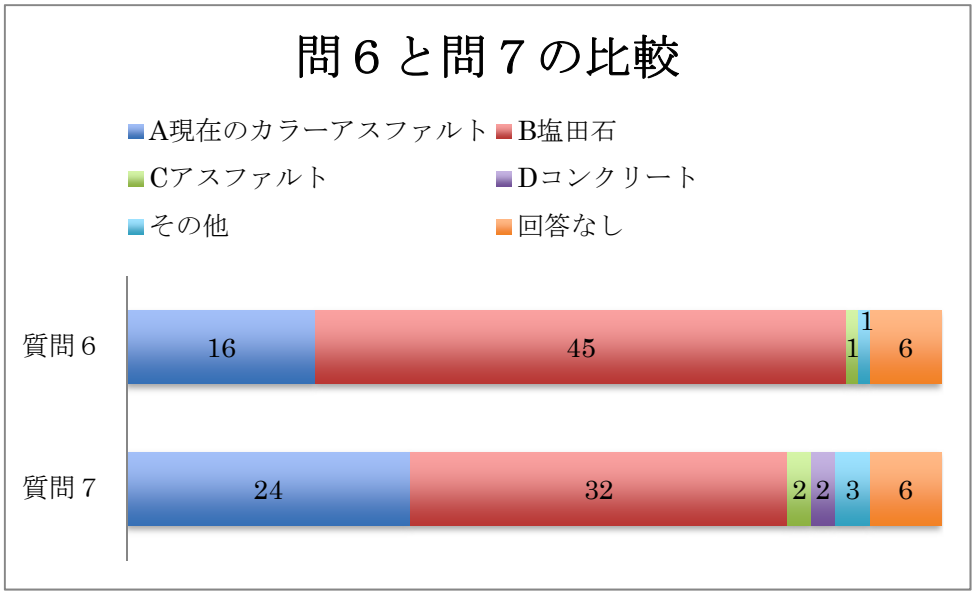


図 4-9 問 6 と問 7 の回答の比較

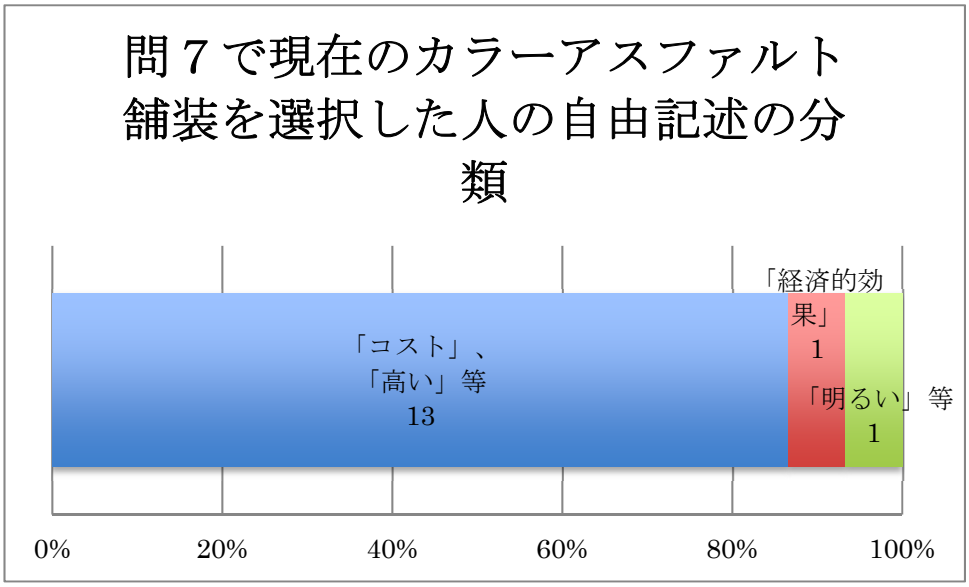


図 4-10 問 7 で A 現在のカラーアスファルト舗装を選択した人の自由記述の分類

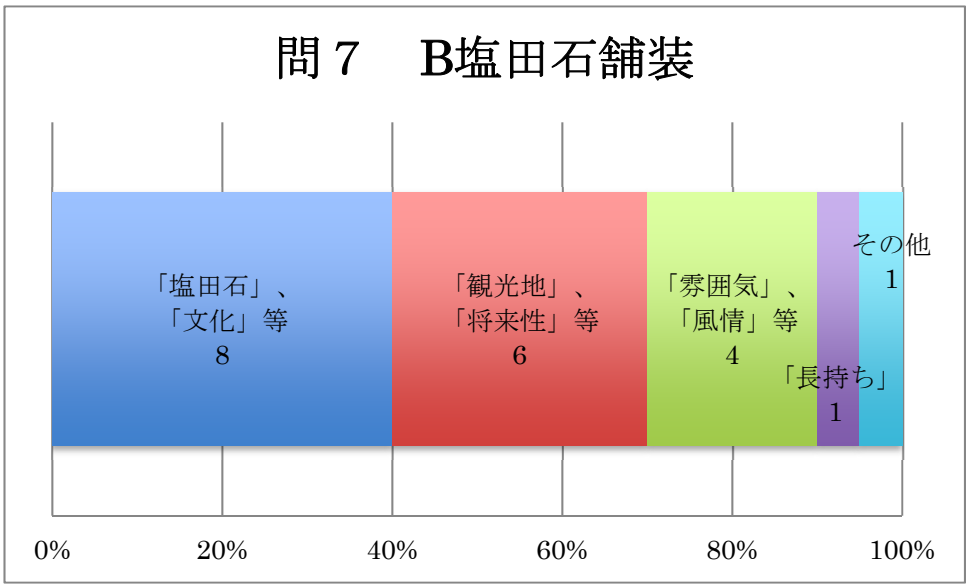


図 4-11 問 7 で B 塩田石舗装を選択した人の自由記述の分類

5-4 観光客と住民という主体の比較

先行研究では、塩田町周辺住民 102 名に対し、本研究のアンケート調査票における問５と同じ質問を行っている。その際、塩田石の説明、土舗装であった歴史、コストについての条件は与えておらず、問５の４枚のイメージ写真のみで判断してもらっている。しかし住民の中には、上記３つの条件を地域の背景として把握している人も存在した。

本節では、観光客と住民という２つの主体について、それぞれの主体の特徴や回答の傾向を把握するために、先行研究で行った住民を対象としたアンケート調査結果と、本研究で行った観光客を対象としたアンケート調査結果の比較を行った。特に、片方の主体のみに見られた意見や傾向に着目した。

先行研究における住民を対象としたアンケート調査の回答の内訳は、「A 現在のカラーアスファルト舗装」が 30 名（29%）、「B 塩田石舗装」が 61 名（59%）、「C アスファルト舗装」が 9 名（9%）、「D コンクリート舗装」が 3 名（3%）であった。本研究で観光客を対象としたアンケート調査の回答と比較したものを図 4-12 に示す。

観光客と住民の意見の傾向の共通点と、観光客と異なる住民の意見の傾向をまとめたものを以下に示す。

観光客と住民の意見の傾向の共通点

- 住民の回答においても、「B 塩田石舗装」の割合が最も多く、約６割を占めている。
- 塩田宿線が土であったという歴史の復元や再現よりも、塩田石文化の継承や地域の生業づくりを重視する人の方が多い。

観光客と異なる住民の意見の傾向

- 当然のことながら住民の中には、歩きやすさ、車両の走行性、透水性など、生活利便性に関係する理由により街路舗装を判断する人が 102 名中 15 名おり、これらの人々は全員「B 塩田石舗装以外」を選択している。
- 塩田石に対し、その強度や車両走行時の騒音・振動、初期・維持管理コストなどに問題があると考える住民が 102 名中 27 名確認できた。
- 塩田石は費用がかかるという理由で「A 現在のカラーアスファルト舗装」を選択した人や、「B 塩田石舗装」を選択しながらも費用の面を心配する人もおり、費用をかけてまで塩田石舗装にするべきだと述べている人はいない。
- 「観光」という言葉は一人も使用しておらず、観光地としての地域の発展や観光客の視点は考えられていない。

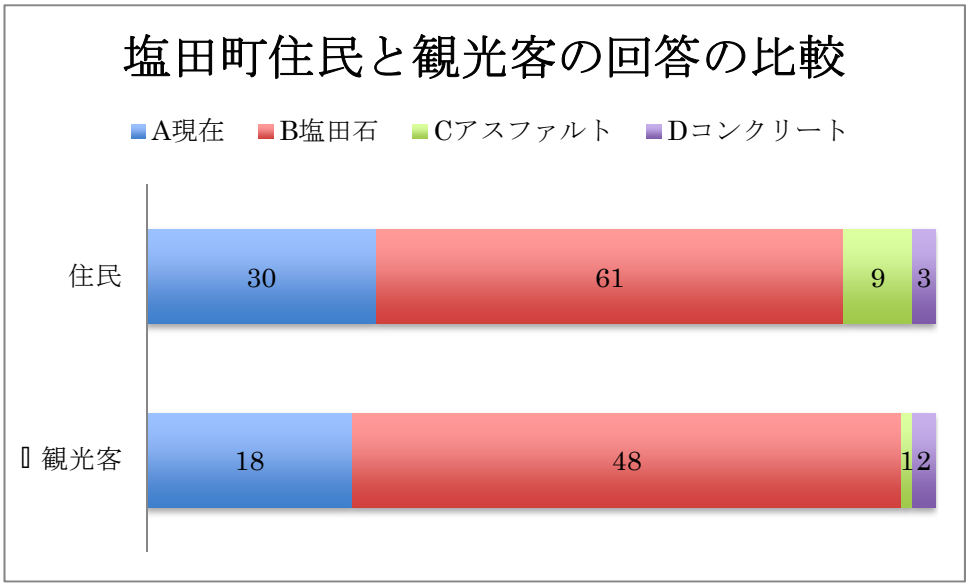


図 4-12 塩田町住民と観光客の回答の比較

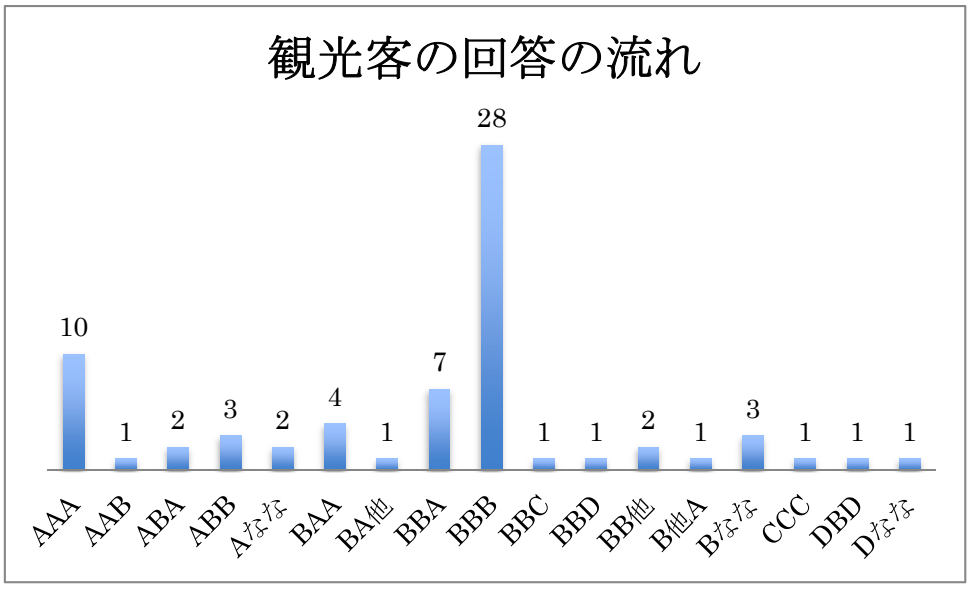
◇分析３

各回答者の回答の流れを分類した結果を以下に示す。

A、B、C、D はそれぞれの舗装を、「他」はその他を、「な」な回答なしを表している。例えば、「BA他」であれば、問５で B、問６で A、問７でその他を選択した回答者を表す。

グラフを見ると、問５から問７まで一貫として B 塩田石舗装を選択した人の人数が最も多く 28 名となっている。次に、問５から問７まで一貫として A 現在のカラーアスファルト舗装を選択した人が多く 10 名である。

その他に、「BBA」、「BAA」の数が多く、「BBA」は、問５と問６では B 塩田石舗装を選択し、コストの条件を与えると A 現在のカラーアスファルト舗装へと意見を変更した回答者であり、「BAA」は、問５では B 塩田石舗装を選択し、土舗装の歴史、コストの条件を与えると A 現在のカラーアスファルト舗装へと意見を変更した回答者である。



◇分析４

全回答者の回答と選択理由から、各回答者の着目点の優先順位をつけた。着目点は、「景観」、「塩田石」、「歴史」、「コスト」の４項目とした。回答と選択理由から優先順位が判断できない場合は、「景観、塩田石」というようにまとめて表記している。

結果を見ると、「景観、塩田石」＞「歴史、コスト」が 20 名と最も多く、次に、「景観」＞「塩田石、歴史、コスト」が 12 名、「コスト」＞「景観、塩田石」＞「歴史」が８名となった。

回答者数							
20	景観、塩田石	＞	歴史、コスト				
12	景観	＞	塩田石、歴史、コスト				
8	コスト	＞	景観、塩田石	＞	歴史		
5	塩田石	＞	景観、歴史	＞	コスト		
4	景観、コスト	＞	塩田石、歴史				
4	歴史、コスト	＞	景観、塩田石				
3	景観、歴史、コスト	＞	塩田石				
3	コスト	＞	景観	＞	塩田石、歴史		
3	コスト	＞	塩田石	＞	景観、歴史		
2	景観	＞	塩田石	＞	歴史、コスト		
1	景観、塩田石	＞	歴史				
1	コスト	＞	歴史	＞	景観、塩田石		
1	コスト	＞	景観	＞	塩田石	＞	歴史
2	分類不可能						

◇観光客のまとめ

- 景観と塩田石文化を重視する人が多い
- コストにも敏感であり、条件③を与えると意見を変える人が多い
- 土舗装であったという歴史に着目する観光客は一定数に留まったが、歴史に忠実に往時を再現するという考え方を持った観光客も存在する。
- 実施に塩田津に訪れて、町並みの雰囲気を味わっているため、街路舗装も町並みや雰囲気に合わせたものにした方が良いと考える観光客が多く見られた。
- 塩田石の特徴などは伝えていないため把握している観光客は少ないと思うが、「地域の石を使用する」ということに興味を示し、賛同する意見が多く見られた。

第5章　結論

５　結論

5-1 結論

第５章で行った分析により明らかになった観光客の大まかな傾向や、現在の舗装に対する評価、観光客という主体について以下にまとめた。

観光客の大まかな傾向

- 景観面から見ると「B 塩田石舗装」が塩田の町並みに好ましいと思われており、塩田石舗装に景観的価値を見出している観光客が多い。
- 塩田宿線が土であったという歴史の復元や再現よりも、塩田石文化の継承や地域の生業づくりを重視する人の方が多い。
- コストの面から安価な舗装が良いとする観光客も一定数見られた中で、良い景観づくりや塩田石文化の伝承、観光地としての将来性などに対してお金をかける価値があると判断し、コストが高くても塩田石の石畳舗装が良いと評価する観光客が約半数見られた。
- 土であったという歴史を重視し、本格的な土舗装に戻すことを選択する観光客や、土色に近いカラーアスファルト舗装で土舗装の歴史を表現することが良いと評価する観光客の存在も少数ではあるが確認できた。

現在の舗装に対する評価

- 「現在のカラーアスファルト舗装」を選択した観光客は、4 種類の街路舗装のイメージ写真を見ただけでは全回答者の 26%、塩田石、土舗装の歴史、コストの３つの条件を与えた後では全回答者の 35%であり、評価が高いとは言えない。現在の街路舗装は地域住民の意見のみを調査した市役所の判断によるものであり、観光客の意見は全く反映されていないため、幅広い主体を対象に街路舗装に対する評価を調査すると、現状の街路舗装が必ずしも塩田津にとって最適とは言えない。

観光客という主体について

- 観光客はその土地に観光で訪れているため、先入観を持たずに街路の見た目や雰囲気で街路舗装を評価しやすい主体であると言える。したがって、生活環境の一部として街路舗装を捉えやすい地域住民とは全く異なる主体である。
- 観光客の意見の中には、その地域にしかない地域資源の重要性や、地域個性の表現、他地域との差別化に関する意見が多数見られ、「地域特有」という概念に対して強い関心を示しており、その価値を認めている傾向がある。これらの意見は、普段から生活している地域住民には気がつきにくい観点であり、「外からの目線」だからこそ気が付くことができる要素である。

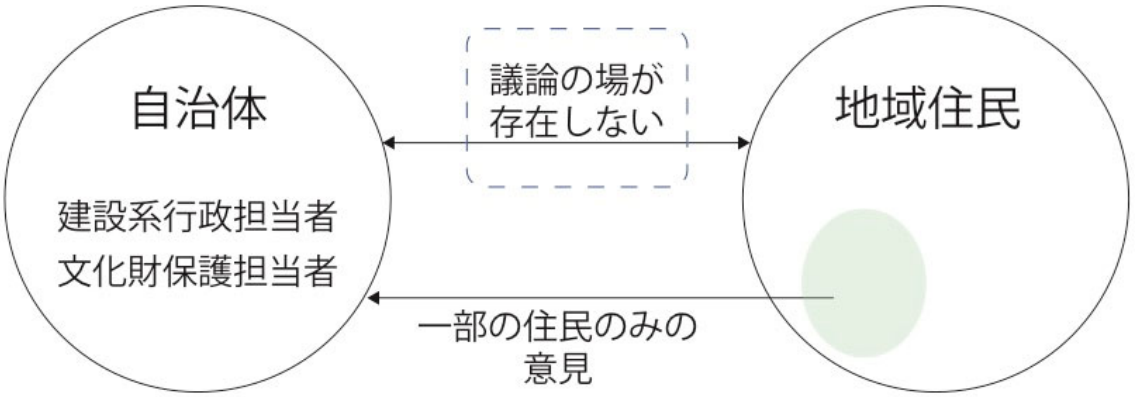
5-2 今後の塩田宿線における街路空間の検討の在り方

塩田宿線では、現在舗装の張り変え工事が行われているが、15 年～20 年後には再び張り替えが必要になる。塩田宿線は、重伝建の町並みの中心を通る街路であり、その舗装材料が町並み空間に与える影響は非常に大きい。

これまでの塩田津での街路舗装に関する検討においては、図 6-1 のように、行政と一部の住民のみの意見が反映されていた。地域住民と観光客は全く異なる主体であるため、平成 27（2015）年の塩田宿線の計画の際に、もしここに観光客の意見が反映されていたら、より幅広い可能性の中から街路舗装の検討を行えたのではないかと推察できる。

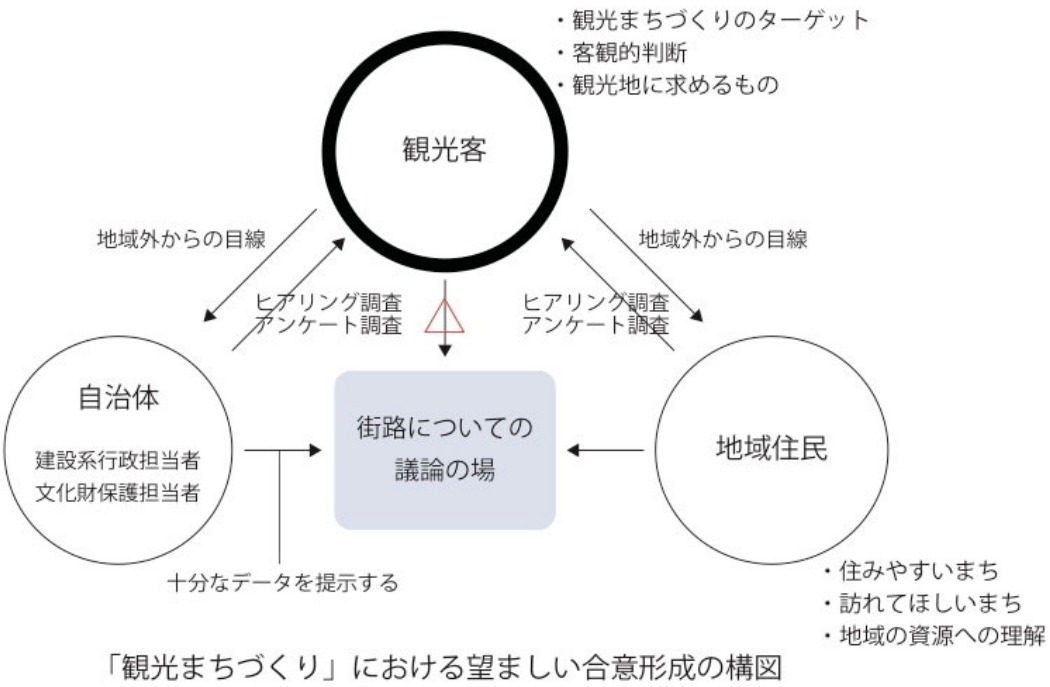
抜け落ちていた観光客の視点を取り入れた体制の構図を図 6-2 に示す。街路舗装についての議論の場に観光客が直接参加することは難しく現実的ではないため、自治体や地域住民は、普段から観光まちづくりを意識し、観光客の街路舗装に対する意見を予め把握し、十分なデータとして議論の場で平等に扱い、幅広い視野と可能性の中で議論を行うことが望ましい体制ではないかと考えられる。

本研究で得られた塩田津を訪れた観光客の街路舗装に対する意見のデータは、塩田津重伝建を持つ佐賀県嬉野市や塩田津町並み保存会に提供し、今後の街路舗装に関する議論に役立てていただきたい。



従来の「まちづくり」における合意形成の構図

図 5-1 従来の「まちづくり」における合意形成の構図



「観光まちづくり」における望ましい合意形成の構図

図 5-2「観光まちづくり」における望ましい合意形成の構図