路地の定義と歴史

調査員：落合　純
：村松　敬哲

路地の定義

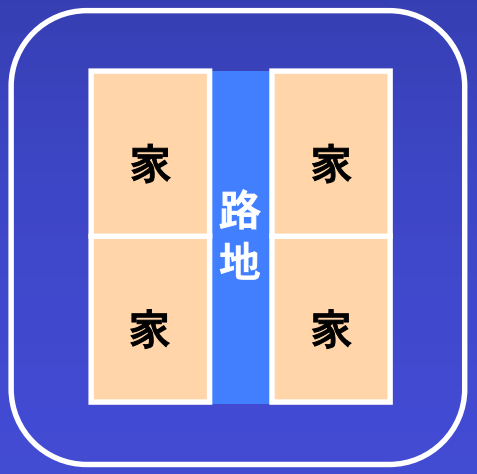
路地調査（大谷先生）

大谷先生談

路地の概念とは広辞苑に
乗っているようなものが、
一般的なものである

広辞苑

すなわち、
家と家の間に存在する道路



一般的な路地図

しかし、
広辞苑に乗っている定義
だけでは殆どの道路が
路地という事になる

路地調査（大谷先生）

したがって、

「自分で路地の定義を造ればいいんだよ」

↓

・路地の定義造りをつくるには、
　路地と思う条件を列挙

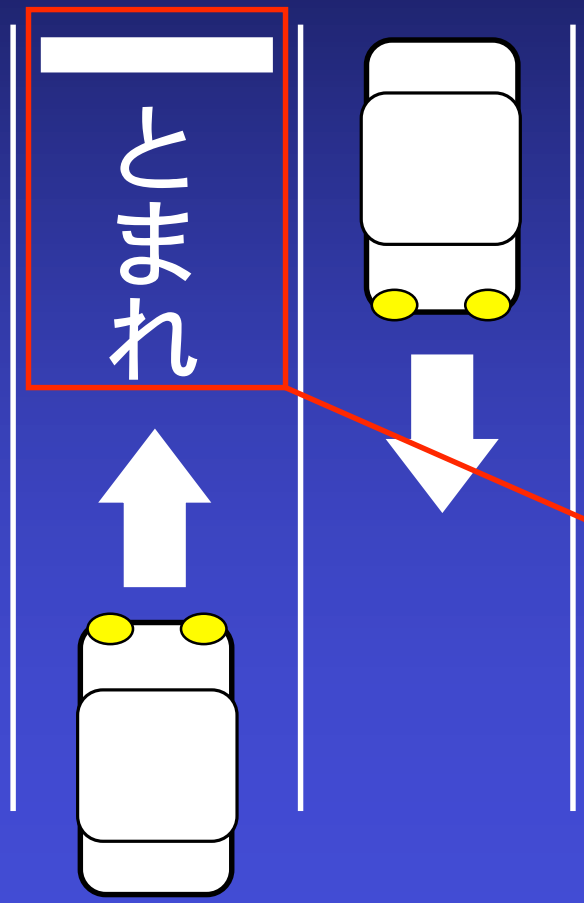
↓

土佐山田駅周辺の路地を調査
土佐山田の路地定義を作製

路地の定義

路地と思われる場所には、このように歩行者の
足跡や自転車のマークが存在する

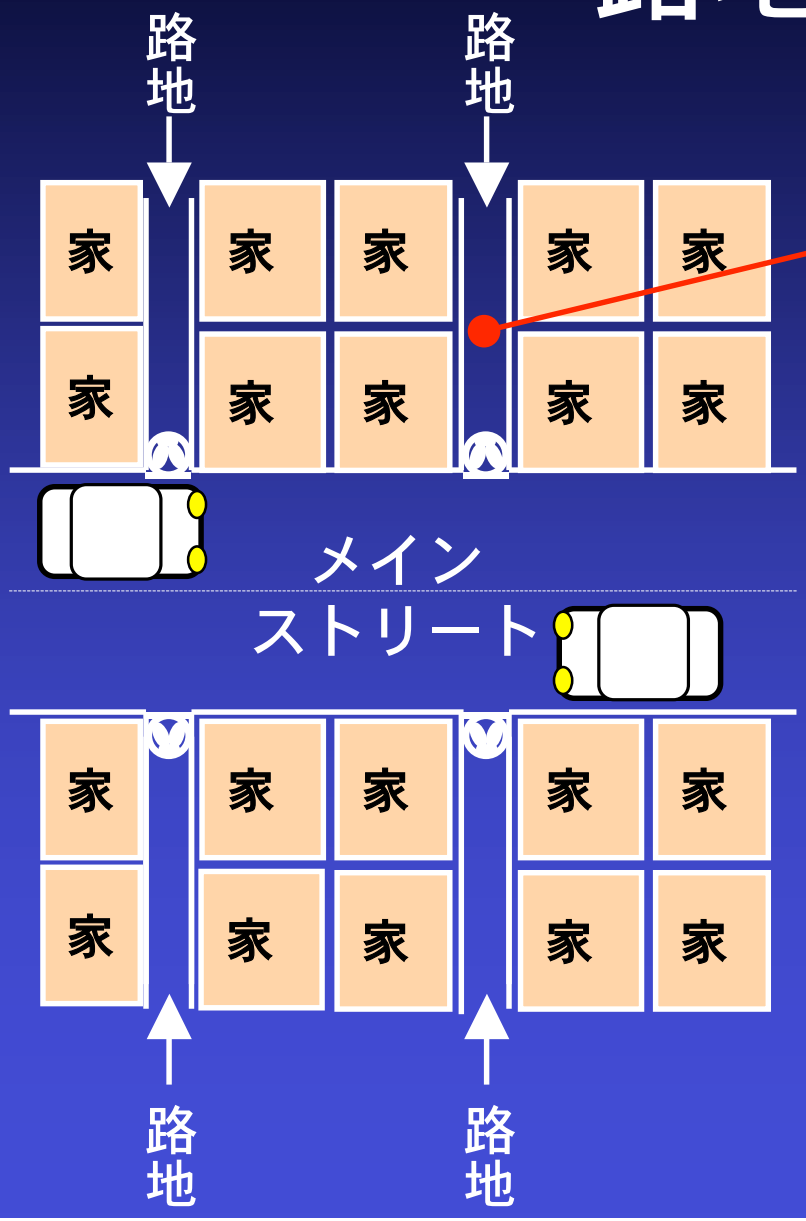
路地の定義



車がすれ違う事が出来ない道路

このように車幅一杯に停止線が引かれており‘とまれ’と書かれているのは、路地ではないと考える

路地の定義

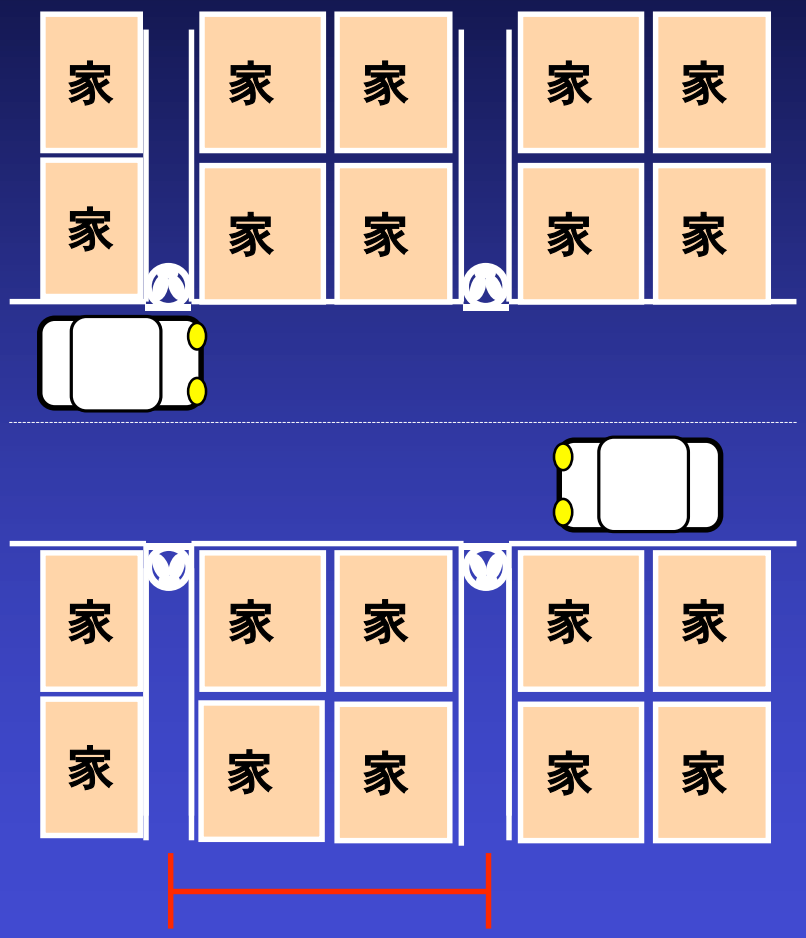


木や植木が
存在する道路

人と自転車のみが通る
事のできる道路

メインストリートに
接続しており家と家の
間にある

路地の定義

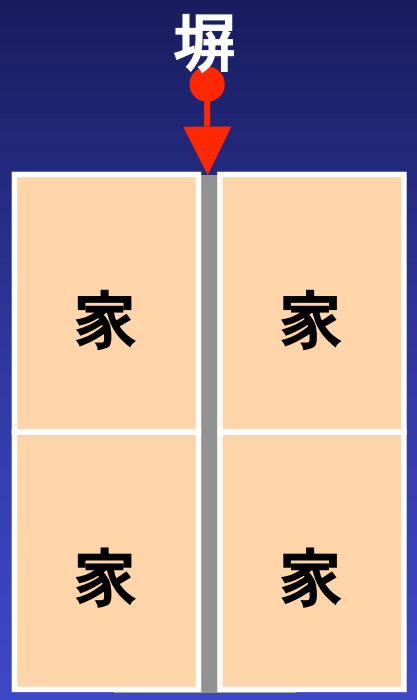


地図１/2,500の縮尺に載っていない道路

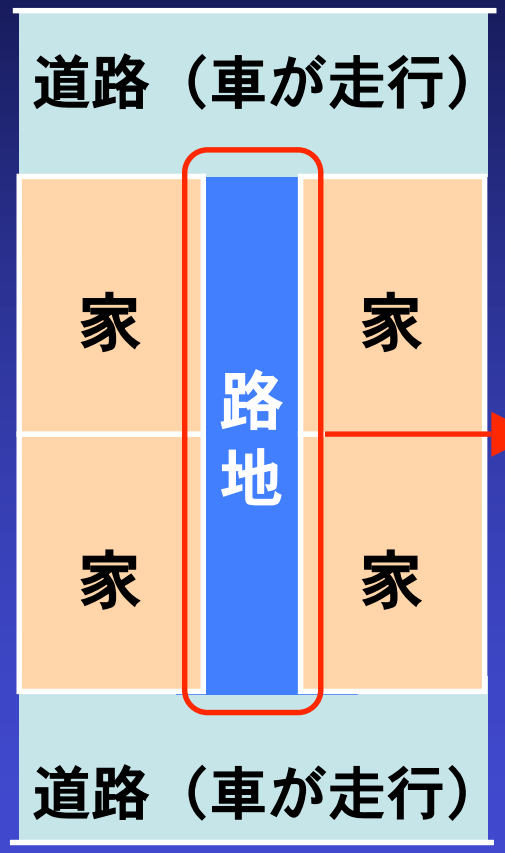
路地の幅員は３m未満のものを路地と考える

路地の存在する間隔は、15m～30mである

路地の定義



宅地と宅地の間に
境界を設ける高い塀
が存在する



住民同士の交流が
生まれる

コミュニケーション

路地の全条件（定義）

- 歩行者の足跡や自転車のマークが存在する道路
- 人と自転車のみが通る事ができ車が入って来ない道路
- メインストリートに接続しており家と家の間にする
- 木や植木が存在する道路
- 地図１/2,500の縮尺に載っていない道路
- 路地の幅員は３m未満のものを路地と考える
- 路地の存在する間隔は、15m～30mである
- 住民同士の交流が生まれる

上記の条件が一致するものは、路地と判断できるのでは？

路地の歴史

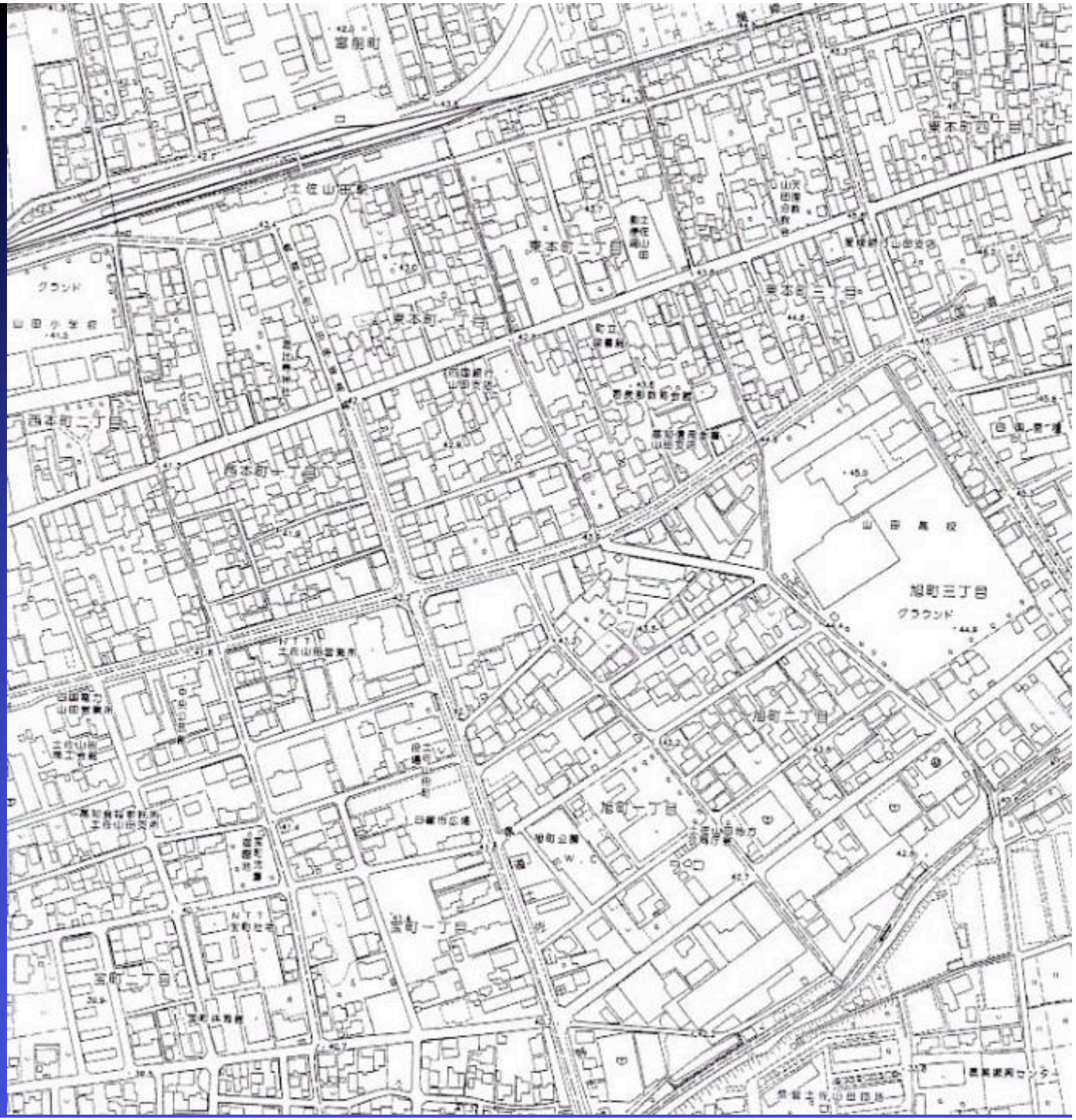
路地の歴史
（土佐山田の交通の歴史）

・土佐山田の路地の歴史を考える上で土佐山田の歴史を考えなくてはいけないと思う

※土佐山田町の歴史は、土佐山田町史や土佐山田小史・土佐山田郷土史の本を参考にしてます

明治８年の土佐山田町の地図
（土佐山田町史より）

現在の土佐山田町の駅周辺（Ｈ１６）



歴史の前に・・・・
前回のプレゼンの後で、なぜ馬車や牛車にこだわるのかと言われました。

・路地の明確な定義の問題
路地の明確な定義がいまだにはっきりしていない

では、路地と路地ではない道をどうやって区別するか・・・簡単な見分け方とは？

そこで、車が通るか通らないか・・・で、区別することにしました。

車といっても、1767年に自動車本来の機能を持つものは、イギリスのジェームズ・ワットの蒸気機関の発明後に開発されだしました。

車だけの歴史で考えれば、路地の歴史は1767年以後だけになってしまいます。

しかし、車のような機能の乗り物は昔からあり、それが馬車や牛車になるわけです。

よって、馬車や牛車にこだわったわけではないけど、中心的要素で考えました。

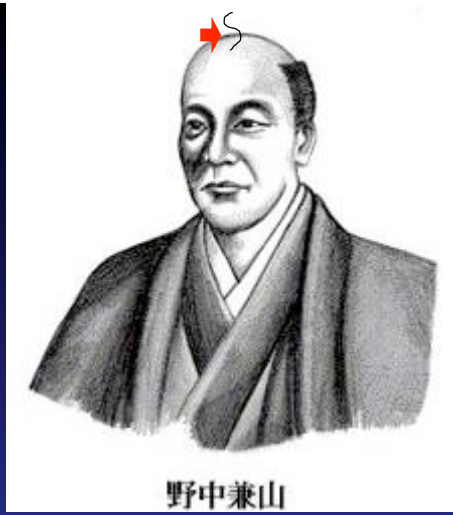
土佐山田町の歴史

・西暦９３０年：「山田郷」の名前で和名抄にでる。

・西暦1624～1658年：野中兼山の灌漑事業で山田堰と４河川と現在の駅前商店街の区画が形成されたもの。

・西暦１954年：何度か合併し土佐山田町が発足した。その後も何度か合併をして、そして、現在の土佐山田町が形成された。

土佐山田町の歴史



・土佐山田町の市街地や路地（ケンパ路地などの駅前の商店街周辺の）歴史は、野中兼山の都市計画によって行われた。

・土佐山田は商業地の目的で計画されたため、区画がしっかりしており、路地などがつくりやすかった

吉良川の路地

吉良川の町並み