

丘陵斜面都市の居住環境と景観整備の研究

—坂の町尾道の場合—

主査 足達富士夫*¹
委員 巽 和夫*² 松本 静夫*³
西川 龍也*⁴ 上谷 芳昭*⁵

キーワード：1)斜面都市, 2)極少幅道路網, 3)歩く町, 4)景観保全,
5)住環境改善, 6)人口減少, 7)高齢者の町, 8)芸術教育・
活動センター, 9)利用可能空間, 10)機械的輸送手段

1. 序

1.1 斜面都市の課題

現代の産業社会では平地都市が優越しているが、斜面都市は世界中に古くからあり、また、現代でも都市は多くの機能からなっており、特に居住機能、芸術文化機能には斜面が適していることもあり、すぐれた地域景観の要素になりうる。問題は輸送機能に難があることで、現行歩行細街路に最小限の輸送手段を組み合わせた交通体系を実現するなら、斜面都市はその特色を最大限に活かすことができる。

1.2 尾道の現状

上のことは尾道の斜面地区にそのままあてはまる。尾道は平安時代末期から荘園米の積出し港にはじまる商港として発展し、豪商の寄進で尾道三山の山腹には大小81の寺が建てられ、また、彼らの別荘もつくられて現在のような斜面市街地が形成された。南に海を望み、狭い坂道と多くの寺院と石垣の住宅でつくられたこの環境は、独特の景観を構成し、文人墨客の好むところとなり、観光客も多く、また最近では映画にとりあげられて全国に名を知られている。一方居住環境としては、車の利用が困難なため、特に若い人に敬遠され、そのために人口減少が続き、また高齢者の比率が市全体よりはるかに高く、空き家も増えつつある。すなわち、尾道の斜面地区には2つの主要な問題がある。独特な景観の保全の問題と居住環境の利便改善の問題である。両者は密接に関連しながら、しかも相反する性格をもつ。1996年度の研究としては、時間、費用などを考慮して前者すなわち景観保全の問題を主としてとりあげる。居住環境の実態、改善に関しては、景観の問題に直接関連する範囲でとりあげ、詳細は今後の課題とする。

1.3 目的と方法

尾道斜面地区の独特の空間の特色を明らかにすること、及び、その景観を保全する原理を検討することが研究の目的である。このため三山のうち千光寺山の南斜面をとりあげ、居住者の環境観を明らかにするとともに上記の検討を行う。また、斜面地区の特色を活かした斜面市街地再生のイメージについても言及する。

2. 居住環境と居住者

2.1 市街化と居住者の構成—人口の減少と高齢化

(1) 人口変化—斜面地区4町（西久保、長江一丁目、東土堂、西土堂）の現在（1955年）人口は3,403人、1970年（7,427）に対して半分以下の46%まで減少している。都市全体（1995年93,756・1970年101,363）の7%減に較べると、減少のはげしさが窺える（図2-1）。

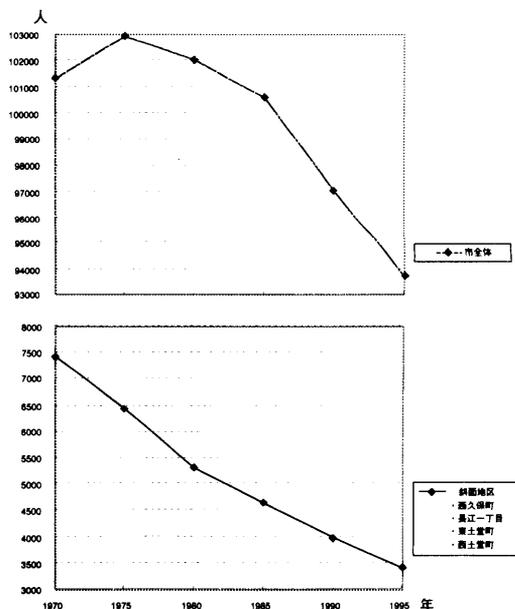


図2-1 人口変化

*¹ 福山大学工学部建築学科 教授
*² 福山大学工学部建築学科 教授
*⁵ 福山大学工学部建築学科 助教授

*³ 福山大学工学部建築学科 教授

*⁴ 福山市立短期大学 助教授

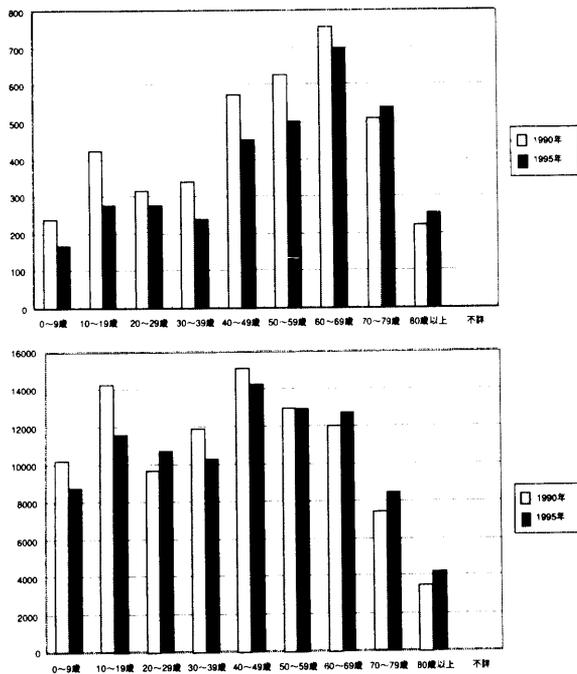


図2-2 年齢構成変化

(2) 学童数—全市, 対象地区とも減少しているが, 1966~1994年間に全市で30%減に対して, 斜面地区では60%減少している。

(3) 年齢構成—60歳以上が半分以上をしめる。図2-2は地域人口の中に老人のしめる比率の高さを示すが, 1990年から1995年の5年間に, さらに高齢者に比重が移っていることを示している。

(4) 空き家—空き家の現状については, 斜面地区全体のデータはないが, アンケート実施地区の413戸中空き家は37戸で20.3%の空き家率である。今後も増加することが予想される。こうした居住者の数, 構成の傾向は商品配達などサービスの低下(最近若者がいなくなったため配達をしなくなっている), 活気の減少, 空き家の増加による環境の荒廃など日常生活に様々の障害をもたらしている。

2.2 宅地の現況

宅地はその地形条件から一般に小さい。調査地区で平均186m², 上にいくほど広くなるが, 山頂付近では傾斜が急なためにまた小さくなる。一方, 住宅の床面積は平均112m², これも宅地の広さと同じ傾向をもつ。容積率は61%。山麓部では88%の高率を示す。

建蔽率は中腹付近で35.0%。これは郊外住宅地の数字だが, 実際には石垣の法面があるので, 宅地に使える面積は小さく, 道路の狭さと相まって, 建て詰まり感強い。そのことが独特の迫力のある都市空間をつくっている。

2.3 居住者の環境観

交通不便, 都市施設不備(特に下水)への不満は予想どおりであるが, 一方で景観のよさ, 静けさへの評価が居住者にとっても意外に高い。

対象は東土堂, 西久保両地区413戸の20歳以上の居住者, 配布戸数265, 回収214, 回収率80.1%である。

(1) 今後の居住意志—全体で83%が是, 17%が否で, 不便な居住環境で, 人口の減少傾向にもかかわらず, 居住継続意志が以外に高い。

年齢別では是とするものは年齢とともに増える(若61, 中65, 老76%)。若年では車が使えぬことへの不満が高く, 一方老年では住み続けた場所への愛着, 友人とのつながり, 静かな環境の評価が強いことがヒアリングでも確かめられている(図2-3, 図2-4)。

(2) 環境への関心—道路整備への関心が高く, 災害時の安全, ごみ処理への関心がこれに続く。特に若者の駐車場, 中年層で下水への関心も目立つ。

(3) 住宅への評価—満足と不満足がほぼ相半ばしている。不満は若年層ほど多い。不満の主なもの排水にかかわる設備の不足と住宅の狭さである。現在くみ取りはヴァ

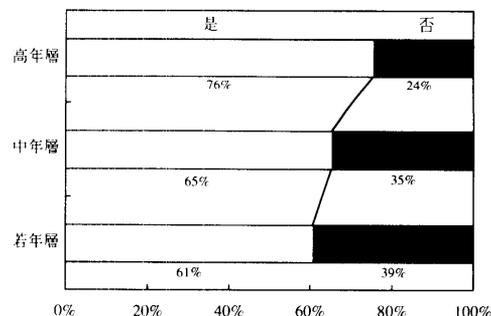


図2-3 永住意識

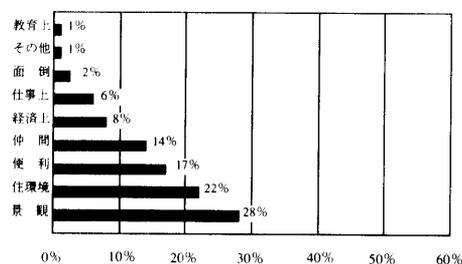


図2-4 永住理由

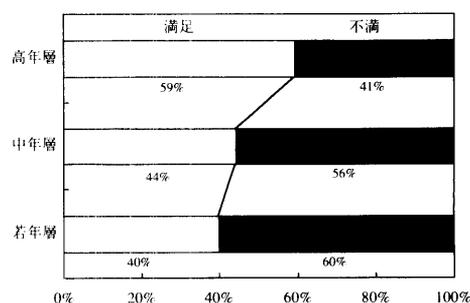


図2-5 住宅不満

表2-2 住環境改善の要望

住環境要素\改善の要望	今のままでよい	どちらでもない	改善してほしい	無回答
1. 緊急車両の進入路	6	27	173	3
2. 不法駐車	5	38	166	0
3. 不法駐輪	8	43	157	1
4. 一般車両の進入路	16	44	145	4
5. 上・下水道	31	36	141	1
6. 街灯	48	19	140	2
7. 空き家・廃屋	8	60	139	2
8. 急傾斜地のコンクリート法面の緑化	31	77	98	3
9. ごみ集積所	70	44	94	1
10. 小路の歩きやすさ	65	55	82	7
11. 家屋の板塀	42	128	37	2

(N=209)

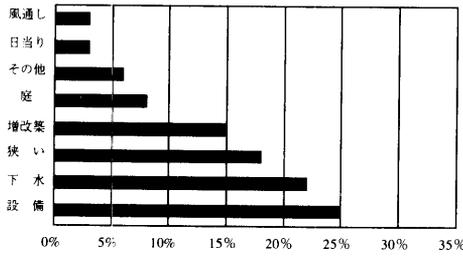


図2-6 住宅不満点

キュームカーに頼っているが、坂道のため、特に高いところではくみ取りが間遠になるのが居住者の不満である(図2-5, 図2-6)。

2.4 求められる住環境

斜面地区の居住者が求める住環境を調べるためにアンケートの2次調査を行った。1次調査と同様に東土堂町、西久保町における218戸の20歳以上の居住者を対象に調査票を配布し、145戸より237票を回収した(世帯の回収率66.5%)。配票・回収時に各世帯の接道の道幅・勾配の測量及び写真撮影・観察を行った。以下では有効な調査票209件について考察した。

(1) 住環境の満足感—山や海の自然, 斜面地区の町並み・雰囲気など尾道の景観に対する満足感が非常に強い(表2-1)。一方、災害に対する不安, 駐車場, 上・下水道, 観光施設に対する不満が目立つ。また、交通機関や買い物の利便性は満足と不満とに分かれているが、クロス集計によれば標高の高低との分布と関係がある。

(2) 住環境改善の要望—緊急車両の進入路, 不法駐車, 不法駐輪, 一般車両の進入路など, 車両用の道路と駐車場の改善に対する要望が強い(表2-2)。一方、歩行者用道路としての小道の歩きやすさについては、現状容認と改善要望に分かれた。現状容認の回答者の住戸の多くはタイル舗装された観光ルート的小道に面しており、一方、改善要望の回答者の住戸の多くが未整備の小道に面していることが、各世帯の接道の観察の結果より確かめられた。車両用道路と駐車スペースの整備の一方、歩行者用生活道路の整備が求められている。また、上・下水

表2-1 住環境の満足度

住環境要素\満足感	満足	どちらでもない	不満	無回答
1. 山や海の自然	183	20	6	0
2. 町並み・雰囲気	160	37	12	0
3. 交通機関の利便性	70	65	72	2
4. 買い物の利便性	60	73	76	0
5. 観光客のマナー	30	131	48	0
6. 観光施設の充実度	26	71	111	1
7. 上・下水道の充実度	22	55	132	0
8. 駐車場の利便性	16	43	148	2
9. 災害に対する安全性	8	50	151	0

(N=209)

表2-3 施設の必要性

施設\必要性	必要	どちらでもない	不要	無回答
1. 公共施設(トイレ、休憩所など)	167	32	9	1
2. 観光ルートのサイン表示	158	38	11	2
3. ロープウェイ	157	44	7	1
4. 美術館	154	45	10	0
5. 遊園地	150	45	14	0
6. 自宅前まで車で入れる道路	139	48	19	3
7. 自宅付近に共同の駐車場	134	53	19	3
8. 展望台	133	57	17	2
9. 斜面地区でのシンボルの坂道、石段	123	70	13	3
10. 小路のタイル舗装	85	91	33	0
11. 千光寺山頂付近のホテル	85	94	29	1
12. 斜面エスカレーター	69	63	74	3
13. 千光寺の城	38	69	101	1

(N=209)

道及び街灯の整備, 空き家・廃屋の処理などの改善要望が多い。

(3) 施設の必要性—概ね必要であるとの回答が多いが、「城」については不必要であるとの回答が約半数にも上った(表2-3)。トイレ, 休憩所など, 公共施設と観光ルートのサイン表示の必要性がもっとも高い。一方, ロープウェイ, 美術館, 遊園地, 展望台など地元住民が必ずしも日常的に使用しない観光施設の必要性もかなり高くなっている。

斜面エスカレーターは、標高が低いところでは不必要との回答が多いが、高くなるにつれて必要と感じる住民が増加することがわかる(表2-4)。また、高齢になるほど必要の回答が増える。このように、住戸の標高と年齢が高くなるほど、斜面エスカレーターなど徒歩に代わる交通手段が求められている(表2-5)。

3. 斜面住宅地の発展過程と現状

表2-4 斜面エスカレーターの必要性と住戸の標高

必要性\標高	5~20	21~35	36~50	51m~	計
必要	17 19%	23 39%	20 48%	8 44%	68 33%
どちらでもない	33 37%	15 25%	8 19%	8 44%	64 31%
不必要	38 42%	21 36%	13 31%	2 11%	74 35%
無回答	2 2%	0 0%	1 2%	0 0%	3 1%
計	90 100%	59 100%	42 100%	18 100%	209 100%

表2-5 斜面エスカレーターの必要性と居住者の年齢

必要性\年齢	20~40	41~60	61~80	81歳~	計
必要	7 21%	22 34%	35 35%	6 55%	70 33%
どちらでもない	13 39%	17 27%	31 31%	2 18%	63 30%
不必要	12 36%	25 39%	33 33%	3 27%	73 35%
無回答	1 3%	0 0%	2 2%	0 0%	3 1%
計	33 100%	64 100%	101 100%	11 100%	209 100%

3.1 尾道市街の発展過程と傾斜住宅地の成立

3.1.1 調査手法

様々な要素が複雑に入り組む尾道の市街地景観の成り立ちを理解するため、歴史的な絵画資料、地図をもとに街全体の概念図を年代別に作成し、その発展過程の分析を試みた。作成した年代は、鎌倉、江戸末期、昭和初年、現代とし、同時に、調査対象地区内において、代表的な町並み景観として新千光寺道西側の連続立面図と、斜面住宅地を代表すると考えられる住宅11棟の間取り図などの採取を行った。

3.1.2 鎌倉期

海岸線は今日よりかなり山側に入り込んでおり、細長い入り江が見られる。山陽道沿い及び浄土寺門前の集落は、未だ連担しておらず、一つの都市の態をなすまでには至っていない。

山手の社寺、街道沿いの街村型集落、船着き場をもつ浜、という3つの主要な要素に、これらを結ぶ街路、参道と路地とが1つのシステムを構成する(図3-1)。しかし、この時代の尾道は、概ね各サブシステムが横方向に連担するだけの単純なシステムであった(図3-1、図3-2)。

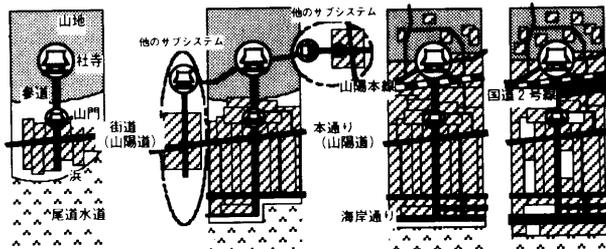


図3-1 サブシステム概念図

3.1.3 江戸期

山側に多くの社寺が立ち並び、各々の社寺から各街道に向かって参道が走っている。室町から江戸にかけて、港湾商業都市として栄えた尾道の山手では、有力な町人の寄進により数多くの社寺を建立された。その結果、先に述べたサブシステムが社寺の数の増加により増殖した。南北に走る2つの街道に向けて参道を走らせる場合は浜を欠くタイプが生まれている(図3-1、図3-3)。

3.1.4 昭和初期

臨海部では、明治期に近代的な港湾整備が行われ、船着き場には、従来の雁木のほか、大型船舶のための近代的な棧橋が設置され、各種の近代施設が建てられた。一方、山手の社寺はもはや市街地形成の核としての地位を失い、新たなサブシステムの形成も行われなくなった。さらに、旧来の市街地と山手の社寺の間を縫うようにし

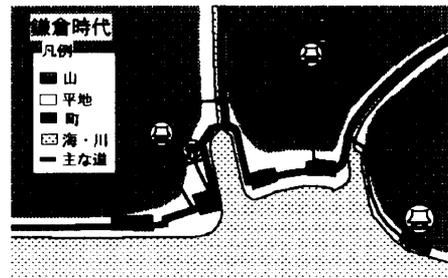


図3-2 鎌倉期

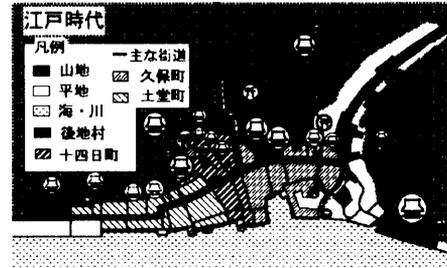


図3-3 江戸期



図3-4 昭和初期

て鉄道が敷設され、鉄道が門前町と社寺の境を切り裂くような尾道独特の景観が生み出された。こうした市街地の骨組み変化の中で、山手の社寺が所有した山林や田畑地の宅地化が進行し、現在見られるような斜面住宅地が形成されていった。同時にかつての畦道や参道から細街路が延びていき、やがてこれらが複雑に結びつきあって、迷宮ともいえるべき現在の山手の街路ネットワークが形づくられていった(図3-1、図3-4)。

山手の斜面では通常、切り盛りをした平坦な宅地を雑壇状に造成し、そこに1、2階建の住宅が建築された。当初は、社寺と同等程度の高さで眺望のよい場所には旦那衆の住宅が、また、社寺より下では従来の市街地の延長としての比較的高密に長屋が建てられた。中間層の増加を背景として、昭和初年頃からは別荘よりも上の場所にも戸建て住宅や長屋が建てられていき、散策路として市民や観光客の人気の高い新千光寺道の景観(図3-5)は、この時代に形づくられた町並みの代表的な事例である。

また、個々の住宅も、段差を設けたスキップフロア型

や、北側の2階レベルの街路から出入りを行う形式の3階建等、斜面住宅地に適応するよう様々な工夫がなされている。さらに、生活の場において美しい尾道水道の眺めを大切にしている住宅が多いことも特色である。例えば、新千光寺道に立地する住宅のうち、H家(図3-6)は、段差のある敷地内に2階建てと1階建ての住戸を同じ屋根の下に納めた、特異な形の長屋として建築されたものである(現在は1戸建てに改修)。また、別荘の賓客用の離れであったI家では、各部屋から眺望が楽しめるよう、敷地の北側に庭を取り、建物を南端の高い石垣の上に配置している。

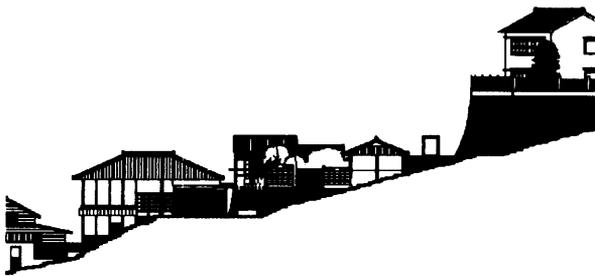


図3-5 新千光寺道連続立面図

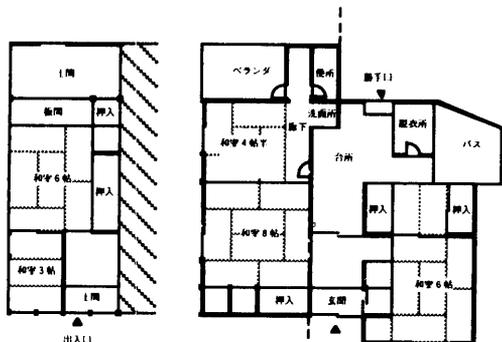


図3-6 H家平面図

3.1.5 現状

戦後の市街地の変容にもっとも大きな影響を与えたのは、急速なモータリゼーションの進行である。増える自動車交通に対処するため、市内を東西に走る幹線道路として国道2号線と海岸通りが、各サブシステム上を強引に切り裂く形で拡幅整備された。しかし、国内交通における海運の相対的地位低下や、新幹線と港との接続が得られなかったことから、尾道は、交通の結節点としての意義を失った。

また、高度経済成長期以降の自家用車の普及により、公共交通に依存しない場所に住宅の立地が可能となり、道路事情の悪い旧市街地から郊外への人口流出が急速に進行していったが、近年では、商店や事業者も旧市街地から2号線バイパスや山陽自動車道への連絡のよい郊外地域へ流出するという、いわゆるエッジシティ現象の進行が著しい。一方、山手の斜面住宅地は、独自の景観を

特徴づけてきた石段や狭小な路地のため、自動車が利用できず、若年層の転出が進み、先に述べたような極端な高齢化や空き家の増加が見られる。

3.2 尾道の斜面住宅地と道路網

3.2.1 調査内容と対象地区

調査対象地区は、江戸期に市街地をなしていた3町のうち、千光寺の南側の山手に位置する、比較的古い斜面住宅が立ち並ぶ東土堂町とした。この地区は、先にも述べたように寺社、志賀直哉旧居などの文化的な史跡が多く、石段と坂の町並みは比類のない景観を形成しており、南北に延びる千光寺へ続く2つの参道(新千光寺道及び旧千光寺道)を中心に、路地・街路が延びている。

3.2.2 道路網の形成過程と現状

図3-7は東土堂町における街路の全幅員を実測したものである。この地区において、2m以上の比較的幅の広い道路は、いずれも社寺に続く参道である。主要な道路は宝土寺、信行寺から千光寺に至る道であり、この道は鎌倉時代にすでに見られる。江戸時代には山手では社寺と山林、畑地のみであったのが、昭和初期以降の宅地化の進行とともに斜面に従い、社寺を取り囲む形で、複雑な細街路が形成され、現在のような道路網が形成されたと考えられる。道路網は参道から北に進むにつれ複雑な構造を形成している。道路幅は幅員2m未満のものがほとんどをしめており、狭いところでは1m未満でひどく屈曲しており自転車の進入も難しいものもある。幅員3m以上の道もあるが、傾斜が急で石段となっているところが多く、この地区において車の進入は不可能である。



図3-7 東土堂町街路幅員実測図

3.2.3 宅地と接道の関連性

この地区の192軒の住宅を調査した結果、道路と宅地との関係は傾斜地という地形の特殊性から幾つかの型に分類することができた。大別すると道路直結型42.7%、袋小路型13.5%、境内型5.2%、引き込み型16.7%、階段型21.9%となっている。道路直結型には前面道路に住宅が接しているが、玄関まで距離がある型、前面道路に住宅が接しており、玄関も道路に接している型、前面道路に住宅が接しているが、玄関まで庭を通る型の3型にさらに分類できる。また、引き込み型も引き込み道路専有型、引き込み道路共有型、引き込み道路専有階段型、引き込み道路共有階段型の4型に分類できる。階段型は接道専有階段型、接道共有階段型、接道下り階段型の3型に分類される。一般に、接道専有階段型、引き込み道路専有型敷地は面積も大きく、大邸宅が多く、袋小路型、道路直結型では家屋は狭小である。尾道市において、特徴的なのは、社寺が貸家経営を行うことによって生まれたと考えられる社寺の境内に直接面する境内型である。

3.2.4 道路網の問題点と課題

今回、行ったアンケート調査及びヒアリング調査において、以下の問題点が顕著に見られた。(1) 細い階段等の道路網に起因する、日常生活、生活サービス、急病人などの緊急時対応、消火活動の困難。(2) 木造家屋の建て詰まりによる延焼の危険。(3) 建物の老朽化に対応できる、大規模な修理、改築に対する運搬手段の欠如。

このようにモータリゼーションの進行に適応できなかった地区の不便な点ばかりが目立ったが、その一方で、車の騒音もなく静かな旧市街地の景観は大きく崩されることなく残されている。住民の道路改善に対する関心が高いが、生活の利便性だけを重視して道路整備を行うと、斜面住宅地の利点を奪い、景観を破壊してしまう可能性が十分考えられる。もちろん、住民の「防災面の不安」を解消するため、緊急時に対応できる最低限の車両通行可能道路を整備する必要もある。しかし、火災に関しては過去にこの地区では全く火災が起きていず、住民の防火に対する意識の高いことを示している。石段と坂の町並みが比類のない景観を形成しているこの区域では、景観保全と、路地の整備や円滑な交通の確保をいかにして整合させるかという難問がある。斜面市街地の利点を奪わないような、新しい交通体系・交通手段の開発が重要な課題である。

4. 景観の現状と保全の方向

4.1 景観の構造と保全の方向

景観を保全・再生の対象としてとらえるために、視点との関係で景観を遠景、中景、近景、見返り景の4つの型に分類する。型によって整備すべき対象、方法が異なる

るからである。視点は市民ないし観光客の多くが眺める地点、ないし動線とする。一般に歴史的景観では、物的景観のほかに歴史上の事跡、人文・社会的特徴が大きな意味をもつ。尾道の場合は港町の歴史、寺院群の由来、文豪の事跡などで、そのおかげで、尾道の名が広く知られているだけでなく、そのことが、物的景観にある陰影、色彩を与えているという面を見落とすことはできない。

なおここでは、歴史的、人文的、社会的事跡を物的景観に還元し、物的景観の保護・再生の問題としてあつかうことにする。また、景観の評価については、研究メンバーが現地を観察し、かつ写真を検討して判断した。

4.1.1 遠景

(1) 特色と要素一向島の岸壁ないし向島大橋からの景観。視点からの距離は500~700m。景観の内容は主として3山の緑と市街地のシルエットで、緑の保護、市街地範囲の限界、建物の高さや色（特に屋根）が保護手段の内容になる。

主要な要素としては、海と市街地と山の緑の3つにつきまるといってよい。緑と市街地の中には寺の三重塔、本堂の大屋根が視認でき、これが一つの歴史的景観として重要な要素となっている。市街地は概ね2階建（まれに3階）の住宅からなり、伝統的な黒の瓦屋根が基調になっている。すなわち山の中腹から上の緑、海岸から中腹部までの低層無彩色系の市街地、海の3層構成が適切なバランスを保つというのが、特徴的な遠景の構造である。

(2) 現況と整備目標一千光寺山の頂上は標高約145m。標高60m付近まで市街化されている。この市街化は戦前期にはほぼ完了している。遠景を損なっている最大の要因は山頂のホテル群と「尾道城」である。これらは緑を蚕食して、緑と山腹までの市街地との対比から、海岸と山麓の間の旧市街地に高い建物があらわれはじめ、これが山の景観を遮るようになってきている。

整備目標としては、景観の歴史と特色を考え、概ね現在の市街地を維持しつつ、それから上の緑はすべて保護する（ただし千光寺の建物群は残す）。山頂のホテル群、尾道城などについては、風致地区等の指定により、長期展望の中で改善を期待する。屋根の色は伝統的な瓦の色を原則とするが、明度、彩度の低いものなら茶系統も許容されよう。海岸市街地は現況市街地の特色からいっても、高層化は適さない。中層高密度化をはかるべきで、それは景観整備にもつながる（図4-1、図4-2）。

4.1.2 中景

(1) 特色と要素一主に国道2号線ないし山陽線の車中から斜面を眺める景観。多くの人の尾道のイメージはこの景観でつくられていると思われる。視点からの距離は20~400m。山の緑のほか、建物高さ、形、色、大きな看板、



図4-1 遠景現況



図4-2 同目標

広告などが景観保護措置の対象となる。視点は点よりもむしろ線（動線）である。この景観は、山陽線沿いには建物が連続して、それが視野をしめてしまう部分と、山頂まで視野が広がった部分がある。山は「見えがくれ」である。「かくれ」の部分では前面をしめる建物が主な景観構成要素で、「見え」の部分は緑、点在する寺の大屋根、三重塔、市街地の建物と石垣が主要素である。建物の大部分をしめる住宅は伝統的な和風2階建てが基調

であるが、この町独自の明白な様式はとくにない（図4-3）。

(2) 現況と整備目標—山頂の建物群のほかに、伝統的な黒の瓦屋街地の中に赤、青、陸屋根の建物が混じる、2号線沿いに老朽荒廃した建物が視界をしめる、などが景観を損なっている（図4-4）。

整備目標は、見えがくれの「見え」の部分では山の緑の保護（建物高さ規制）が、また両部分とも、建物の形

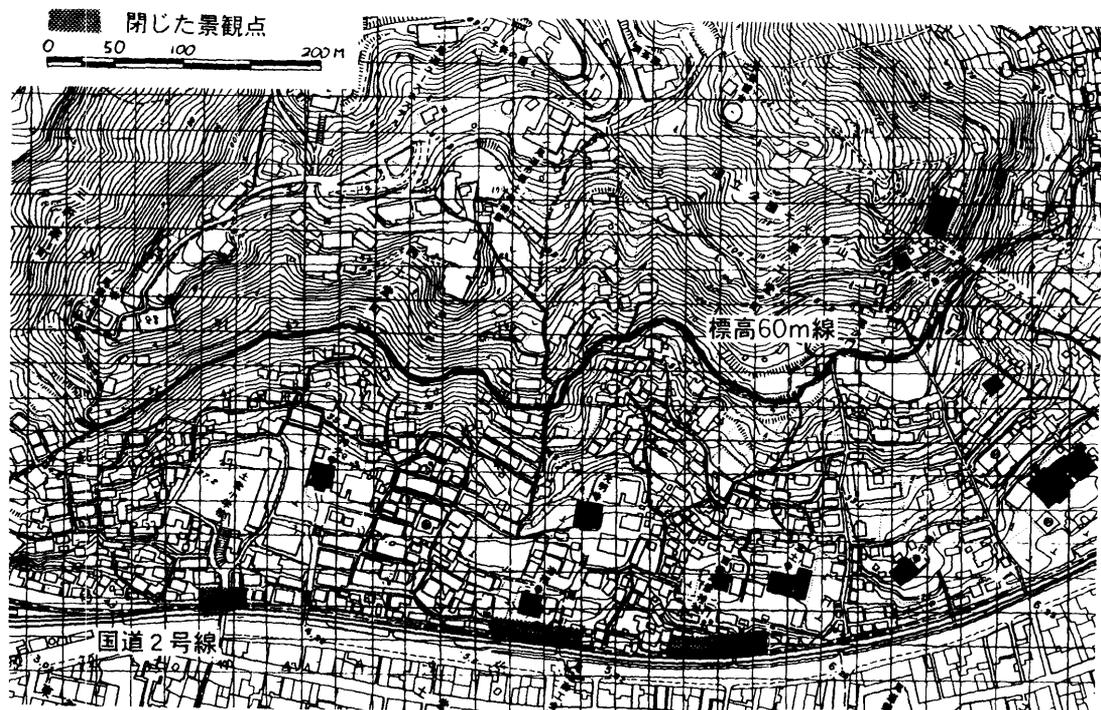


図4-3 対象地区



図4-4 屋根の形態

(輪郭, 屋根の形) への配慮が必要である。和風勾配屋根の建物が基準となる。また, 崖をモルタルで保護している部分があるが, 蔦をはわせるなどして緑化をはかることが望まれる (図4-5, 図4-6, 図4-7)。

4.1.3 近景

市街地内の道路沿いの景観で, 町並み景観と同じと考えてよい。この景観の歴史的な空間構成の変遷について3章でふれたが, 景観整備としては住宅の様式, 仕上げの材質, 道路, 塀などの仕上げ材, 自動販売機など, 景観構成要素のディテールがかかわる。なお点在する寺院群は重要な景観要素であるが, 大きな建物は少なく本堂の大屋根も, 大きいもので高さ12~13m, 小さいもので8mほど。境内は狭く, むしろ周囲の町並みと一体になっているところに, ここの寺院群の特徴がある。

4.1.4 見返り景

(1) 景観構造と要素—主要視点は山の頂上, 山腹の小公園, 坂道の上のほうで視界のひらけたところなど。対象は遠景, 中景, 近景のすべてが含まれる。すなわち対岸の島, 海, 眼下の市街地で構成される。市街地では屋根, 特に寺の大屋根, 墓地在重要な要素になっている。海岸では造船施設のクレーンなども尾道の歴史をつたえる景観である。

(2) 現況と整備目標—海岸と2号線間の市街地に高い建物があらわれはじめており, これが海の景観を損なっている。また屋上広告が目立つ。斜面市街地では建物の屋根を見ることになり, その色の多様さも混乱の印象を与える。整備目標, 手段は遠中近景とほぼ対応する。

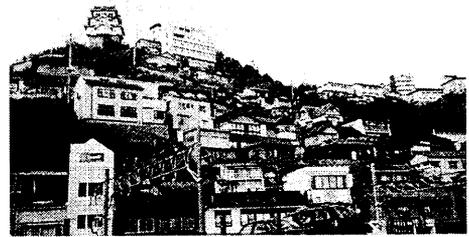


図4-5 中景現況

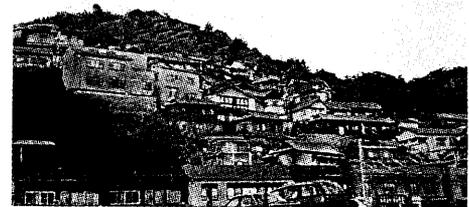


図4-6 同目標



図4-7 モルタルによる崖の保護現況

4.2 利用可能空間量の検討

上述のような斜面景観, 特にその緑を保護しながら, 斜面をどれくらい市街地として利用できるか。将来の建物の更新, 市街地の変化を考慮した景観保護策のためにはこの問題の検討が必要である (従来の斜面地区の景観研究では, 現状維持を前提とすることが多く, この検討がぬけている)。千光寺山南斜面を対象として事例研究を行った。方法は, 対象地区を25mのメッシュにきり交点の高さを図上に求め, 一方視点を国道2号線付近におき, そこから千光寺山の景観の歴史と現状を考慮して, 標高60m以上の緑がまもられる視線を想定し, その視線の下部分を利用可能空間とした。建物高さはその視線の下に抑えるのである (図4-3, 図4-8)。図4-9は建築可能高さを高さ別に図化したものである。これによると中腹付近の一部では約17mの建物 (屋根つき5階建) も可能である。しかし細い道路沿いの近景, 山腹からの見返り景を考えると, 勾配屋根をつけて3階が限度と考えるべきである。一方, 鉄道沿いの辺りの一部では地盤

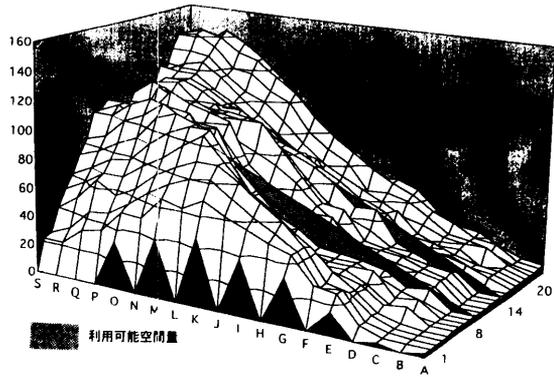


図4-8 利用可能空間

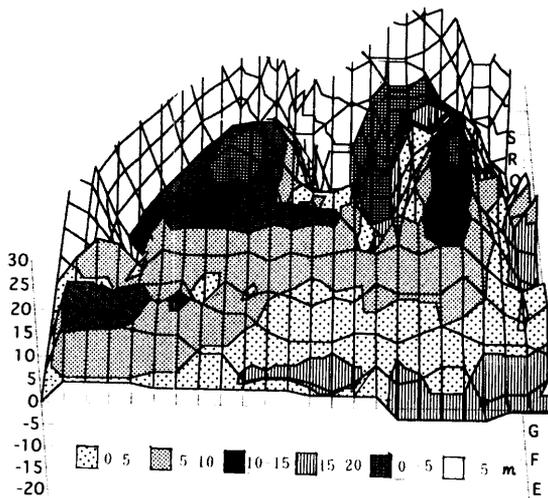


図4-9 建物高さ限度

そのものがすでに視線を遮る高さのところがある。こういう場所の建物が「見えがくれ」の「かくれ」の部分にあたる。なおこのスタディは利用可能空間量を大きくつかむためのものであり、実際の計画の際には、その場に即した詳細な検討が必要である。

5. 交通体系とその改善への提案

5.1 交通体系の現状

尾道の斜面地区は魅力的な景観を形成し、特に観光客を強く惹きつける重要な要素となっている。しかし、斜面景観の構成部分としての住居は近時、空屋の発生、居住者の減少などにより衰退の様相を見せている。その原因の一つは交通体系の不備にあり、居住者の日常生活は不便と苦痛を余儀なくされている。

斜面地区における主要な車道は、地区の外周を結ぶ国道2号線、県道栗原・長江線及び千光寺ドライブウェイなどにすぎず、斜面地区内部は、車の利用が困難な細街路によるネットワークをなしている。傾斜が強い部分が多く、また、概してメンテナンスが不十分である。このような細街路網は、尾道斜面地区に独得の好ましい雰囲気醸成している面があり、全体を整序するのがよいと

もしい難いが、乗用車や小型トラックが通行可能な道路を最小限度に新設し、細街路に結びつけて道路ネットワークを形成し、居住地へのサービスを行うことが必要であろう。また、主要な細街路は十分な整備を施し、特に傾斜の強い坂道には装置型輸送手段の導入が望まれる。

5.2 交通体系の考え方

斜面地区における交通需要は、居住者、通勤・通学者、観光客に分けられる。居住者及び通勤・通学者は、幹線道路での乗物利用及び細街路での歩行、観光客はこれらのほかにロープウェイ利用が行われている。斜面交通体系を改善するためには、将来の交通需要量を需要タイプ別に推測しておく必要がある。今後の施策のあり方によっては、居住人口の回復、新たな就業人口の発生、観光客数の増加を期待することは十分可能である。こうした斜面地区の活性化を視野に入れた交通体系を以下に構想しておきたい。

まず道路体系については、図5-1に模式的に示すように、既存の車道のほかに、斜面の等高線に沿った狭い幅員の車道を1～2本程度新設し、それらを斜面街路と直交させる。2～3本の主要な斜面街路には装置型輸送手段を装置する。また、個人運転型輸送手段が利用できるように街路を整備する。これらにより交通状況は大幅に改善され、利便性は大幅に向上するであろう。

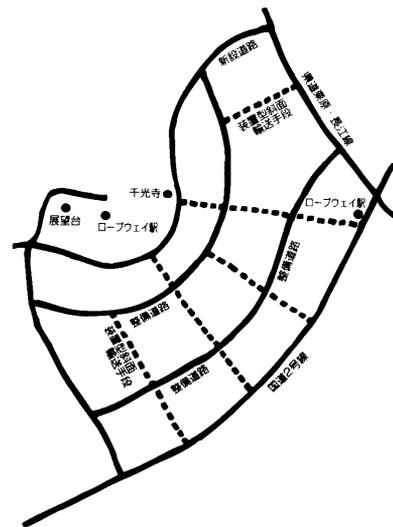


図5-1 斜面地区の道路整備イメージ

現行のロープウェイは観光客に利用されているが、居住者や通勤・通学者の利用には適しておらず、その上乗場付近の環境を損なっているという事情なども考慮すると、代替的な輸送手段への転換を視野に入れてそれらの利害損失を検討すべきである。

5.3 輸送手段の検討

斜面地区に適用し得る輸送手段として次のものが考え

られる。

(1) 装置型輸送手段

斜行エレベーター（図5-2）、屋外エスカレーター、斜面コンベアー（図5-3）、斜面トロッキ、階段昇降機など、斜面上に装置して利用する機器。

(2) 個人運転輸送手段

電動自転車、モーターバイク、スクーター、電動車椅子（三輪車）などが実用に供されている。高齢者には電動自転車が向いており、他都市での実績もあるが、斜面街路で安全に使用するためには一層の技術開発が求められるよう。

このような輸送手段を導入するにあたっては、利便性、安全性、操作性、経済性、管理性などの諸条件を十分比較検討する必要がある。

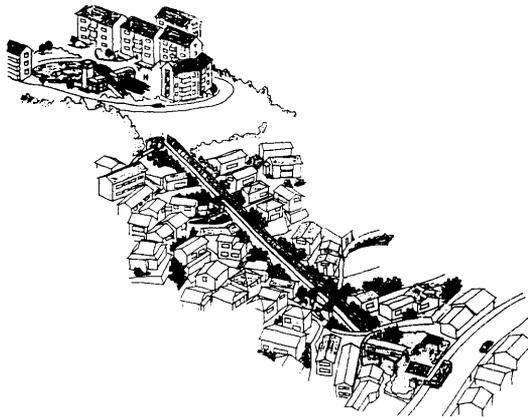


図5-2 斜行エレベーターのイメージ

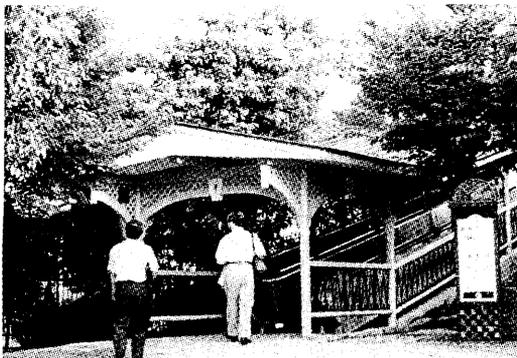


図5-3 斜面コンベアー

6. 課題—再生への展望

6.1 斜面地区整備の方向

尾道の全国レベルでの知名度は高く、特に斜面地区のイメージ的な魅力は大きいですが、実態的には内容に乏しい。また、居住者や市民が十分にその価値を認識して再生への強い意欲をもっているようにも思えない。尾道・斜面地区を再生する方向として、次の3つの側面について提言を試みたい。

(1) 居住地として—居住者調査によって明らかにされた居住者の不満点—交通、上下水道、空き家などの解決に取り組まなければならない。解決の方向は各章で示唆されている。現在の市民だけではなく、尾道・斜面地区の価値を高く評価する芸術家など市外からの居住希望者（長期・短期）を積極的に受入れる施策を行う。このため、空き家を市が買い上げ、または借り上げてリフォームを施して入居を斡旋することも考えられる。また、空き家などを活用して「町角施設」の開設を促して町の賑わいをつくり出す。また高齢者居住への対応も重要な課題である。

(2) 観光地として—社寺や文学史跡などの観光資源をネットワークとして整備する。志賀直哉や林芙美子などの地域とゆかりのある文学者に関しても全国に通用する充実した内容の記念館を設置してはどうか。観光地として一貫したデザインポリシーのもとに、各種の建築物、施設、標識をすっきりと整えることが重要である。千光寺山頂付近のホテル・旅館等の宿泊施設も周辺環境に調和した外観に修景・整備することが望まれる。なお、全く史実に基づかない千光寺の城は存在意義が乏しいばかりでなく、斜面地区の景観を著しく疎害していると考えられるので撤去を求めたい。細街路のネットワークは斜面地区の魅力要素でもあるので、居住者及び通勤・通学者の利便性の向上との調整をはかりつつ整備を進めたい。

(3) 勤務地として—斜面地区を勤務地の観点から整備する。山頂には、市立美術館、市民プール、市営グラウンド、勤労青少年ホームなどの公共施設が立地している。今後さらにシビックセンターとしての集積を高めて市民の利用を拡げるとともに、通勤・通学者の増加をはかる。また、斜面地区に芸術教育及び活動のためのセンターを創設することを提案したい。

6.2 「芸術教育・活動センター」創設の提案

尾道はこれまで、文学、絵画、映画などの作家活動の舞台としてしばしば登場するなど、芸術活動との縁が深い。こうした特質を活して、斜面地区に総合的な芸術教育及び芸術活動のための教育・活動センターを創設する。これに関連して、芸術家、研究者、学生などからなる「芸術家村」を開設したい。芸術家村は必ずしも特定の場所に団地として形成することを要せず、現在すでに存在している空き家の活用や廃屋の再開発によるのがよい。これらにより、斜面地区全体の活性化が促されるに違いない。

「芸術教育・活動センター」の提案とは別に、この地区に多数の社寺が集積していることに着目して、人間の精神的世界の豊かさを高める目的をもって「宗教文化センター」を構想することにも大きな意義があろう。