

街路空間における回遊性を促す遠景の有用性

－「ウォーカブルなまちづくり」の視点から－

毛利 洋子

Usefulness of distant view in the street space to promote migratory for a stroll.
-From the point of view "walkable town planning"-

MOHRI Yoko

Abstracts: Wharf improvement is planned in Nagasaki- city. This study recorded distant view from the neighborhood of the target ground before scenery changes by this improvement. In addition, from the point of view "walkable town planning", this study recorded aspects of the street space in the walk route. Thus, this study consider about distant view of the street space is useful in the migratory characteristics of the town.

キーワード：遠景、ウォーカブル、回遊性

Keywords: Distant view, Walkable, Migratory

1. はじめに

長崎市の長崎港では、現在、クルーズ船が接岸している松ヶ枝埠頭に、同時にもう一隻、クルーズ船が接岸できる埠頭整備が計画されてきた。令和5年(2023年)11月には、国交省および長崎県による「松が枝周辺地区整備構想」(以降、整備構想)が策定された¹⁾。対象地である湾岸の形態や土地利用が変わる可能性が具体化してきており、令和6年(2024年)から一部の施設整備が計画されている。一方、この対象地の近隣には、国の重要伝統的建造物群保存地区(以降、重伝建地区)である長崎市南山手地区があり、平成3年(1991年)4月に選定を受けている²⁾。重伝建地区での現状変更行為は、事前に許可を受ける必要がある。また、整備構想の対象地は、重伝建地区外だが、長崎市景観計画で「臨海ゾーン」として位置付けられている¹⁾。重伝建地区から長崎港を見渡す風景と共に、対岸には世界文化遺産である「明治日本の産業革命遺産」が並び、視点場となる重伝建地区だけでなく、そこから望む風景の見え方もまた重要であり、20m以下の高さ規制¹⁾等で保護されている。しかし、眺望は確保されるが、この整備が進めば、これ迄の経緯から生じてきた湾岸沿いの土地利用が変化し、建物、構造物、自然要素や、造船所等の土地利用に関連の機材等からなる風景の一部が変わる可能性が高い。そこで、本稿では、具体的に形状が変化する前に、現在の南山手から望む風景を記録することが、一つの目的である。これまで育まれてきた、人々の生業を含めた景観を記録する意義と共に、これから、街が新陳代謝するように、つくりかえられる景観もまた、育まれていく為にも、知見が得られることを期待する。

一方、「整備構想」のなかで、「長崎居留地歴まちグランドデザイン」(令和3年策定：長崎居留地歴史まちづくり協議会・長崎市)に関連し、この整備対象地近隣を、「海のゲートウェイゾーン」、「交流拡大ゾーン」及び「歴史・暮らし散策ゾーン」の3つの区域に位置づけている¹⁾。特に整備対象地周辺は、ここを起終点として多くの人が区域内を回遊するとともに、市民の生活の場としても利用され、長崎市の歴史ある海の国際玄関口として、往時のように市民や国内外の来訪者など多様な人々の交流が盛んに行われている将来像が設定されている¹⁾。隣接する重伝建地区界限でも、市民・来訪者の散策を促していくことが設定されている。また、重伝建地区界限は、従来から「長崎さるくコースマップ居留地」³⁾として、「まち歩き」のルートを設定し、回遊性を促す取組みがなされてきた。近年では、全国的な動向としても、国土交通省が「ウォーカブルなまちづくり」を推進し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～を推進して

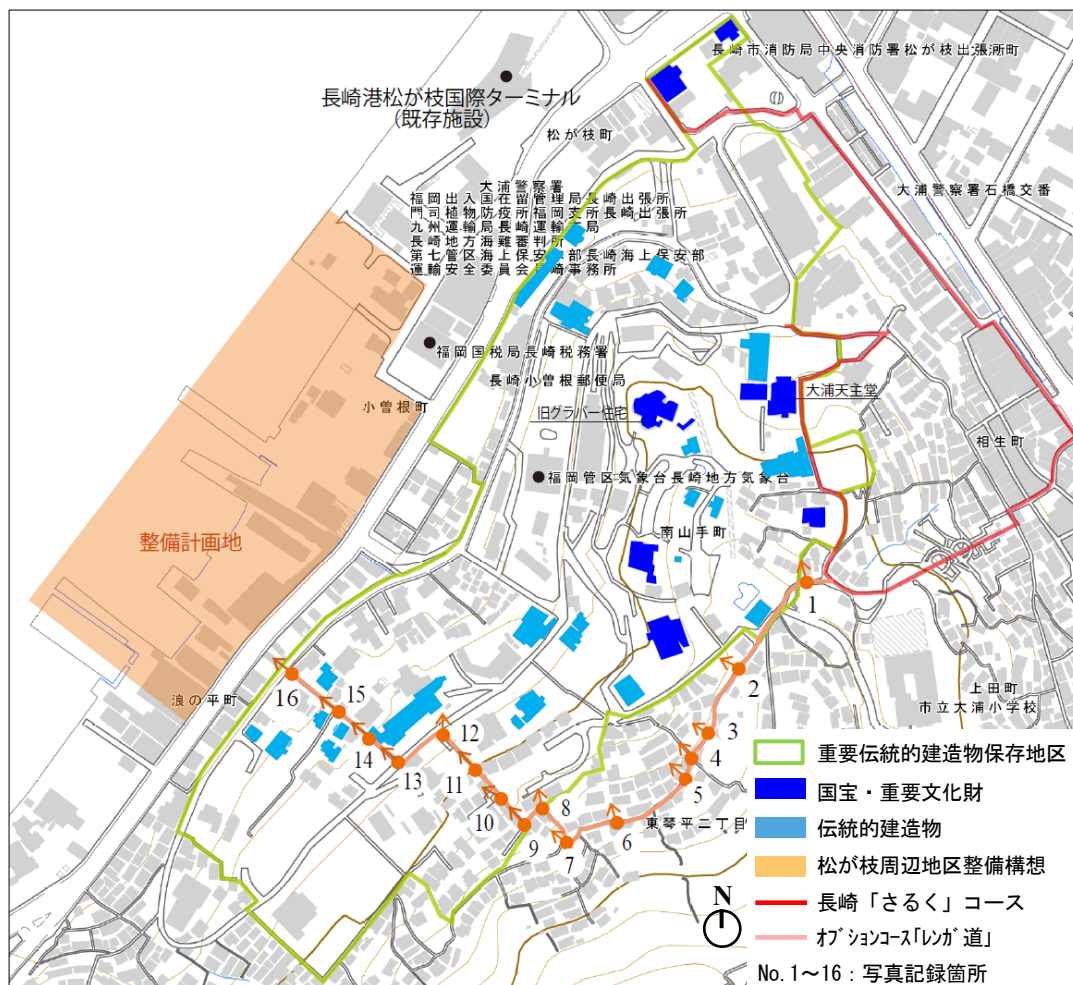
おり⁴⁾、そのキーワードには、Walkable (歩きたくなる)・Eye level (まちに開かれた1階)・Diversity (多様な人の屋様な用途、使い方)・Open (開かれた空間が心地良い)⁴⁾が掲げられている。以上の背景から、本稿では、既に長崎市公式観光サイトで、長崎市の観光マップに掲載され定着している「長崎さるく」のルートを対象に、この「ウォーカブルなまちづくり」の観点から、街路空間を調査し、南山手の重伝建地区境界の現状を把握することが、もう一つの目的である。

本稿では、これら2つの目的で研究を進めることにより、現在、「ウォーカブルなまちづくり」の街路デザインに必要な観点に含まれていると言い難い、「遠景」が、回遊性を促す上で有用であるかについて考察し、長崎の様な地形的特徴を有した街において「歩きたくなるまちなか」に繋がる、知見を導きたい。また、本稿の調査対象地や、同様の着眼による既往研究は見当たらず、「ウォーカブルなまちづくり」の為の街路デザインや居心地の良さに対する詳細な調査項目は示されている⁵⁾が、本稿の調査対象に対し行われ公開された調査結果は見当たらない。

2. 調査

1) 調査対象地

1章で述べた整備構想の対象地と、本稿で調査対象とした長崎市公式観光サイト「長崎さるくコースマップ 居留地」のルート、隣接する重伝建地区、文化財や長崎市景観計画で伝統的建造物に指定されている建物の立地を示し、本稿で着目する重伝建地区境界を図1に示す。長崎港を見下ろす斜面地である。整備構想では、その計画範囲を、既存施設も含めた範囲で設定されているが、本稿では、その中でも特に形態・土地利用の変化が予定される範囲を「整備計画地」として図1に示す。



長崎市公式観光サイトでは、近年、モデルコースが多様化し、かつ変更・更新されつつあり、他にも多数見受けられる。本稿では、従来からあり平成 30 年（2018 年）3 月末現在の情報で作成され、本稿で着目する南山手のルートの図示が明確であり、現地に設置された看板にも図示されたルート（図 1、凡例：赤線）を中心に調査対象とした。クラブー園や大浦天主堂は有料エリアだが、調査対象のルートは無料の範囲にある。

2) 調査方法

調査方法は、360 度カメラ（RICOH「THETA」）を用いた、高さ約 1600 mmでの動画記録である。対象ルートを歩きながら録画し、ルート上の街路空間のみならず、遠方に見える風景も、後で確認できる記録とした。また、遠景が見渡せる地点では、見える方向を向いて写真記録（高さ約 1600mm）を行い、どの地点で、どの方向に遠景が見えるのか、又は、遠景が、どの地点から、どの地点迄、見えるのか、地図上に記録した。調査日は令和 5 年（2023 年）12 月 29 日（金）晴天、令和 6 年（2024 年）1 月 8 日（月、祝日）晴天、調査時刻は、ともに午前中 11 時～12 時半である。

1 つめの目的に対する調査項目は調査対象ルート上で見える風景で、街路空間を構成している要素以外を、又は最も手前に見える建造物・自然要素以外に見える風景を本稿では「遠景」と定義し、長崎港方向を写真記録する。景観における視距離の分類では、「遠景」は 2.1～2.8km を超える地形の見え方等を遠景域として区分する⁷⁾が、本稿では「街路空間を構成していない、遠方に見える風景」を総じて「遠景」とする（図 2）。2 つめの目的に対しては、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりの観点から調査項目を定めた。キーワードに挙げられる Walkable（歩きたくなる）・Eye



図 2 左：本稿で定義する遠景（黄）と街路空間（赤）、右：元の記録写真と軸線上の遠景



図 3 斜面地で見渡せる場合



図 4 風景の写真記録例

level (まちに開かれた1階)・Diversity (多様な人の屋様な用途、使い方)・Open (開かれた空間が心地良い)⁴⁾をもとに、建物1階部分のファサードの設え(ガラス戸等の透過性の有無)、ルートに隣接する土地利用(店舗・駐車場等の建物、又は駐車場等)に対する人や車の出入り、斜面地により見渡せる区間(図3)を記録した。ファサードの設え(ガラス戸等の透過性の有無)は、ゼンリン住宅地図を用いて記録し、地図上で、歩行側のみ各該当箇所の距離を測定し、その合計を求めた。

3) 調査結果と分析

(1) 「ウォーカブルなまちづくり」の観点による調査結果

「長崎さるくコースマップ居留地」(以降「さるくマップ」)にあるルートで、図1(凡例:赤線)に示したルートを対象とし、調査結果を表1~3に示す。「さるくマップ」では約1.3Kmと紹介されているが、一部に斜行エレベーターがあり、それ以外を調査対象とし「ルート全体」とした。地図上の総距離は約960.8mであった。このルートは、平地部分の「車道沿いエリア」と、斜行エレベーターの最上階から続く坂道が多い「住宅街エリア」の、大きく性格が異なる2つのエリアを繋いだルートである。その為、「ルート全体」と、その内訳となる2つのエリアに対して結果をまとめた。

本稿では「ウォーカブルなまちづくり」の観点から、ルート上の各調査項目(建物の壁・塀、ガラス戸等の透過性、斜面地で見渡せる、道路交差部・駐車場)を記録し、ルート(街路)に接している合計距離を、歩行側のみ地図上で測定し求めた(表1)。次に、ルート全体の総距離に占める割合を算出し、「街路空間の様相」として図5に示した。また、図2のように街路空間を構成する建物や塀がありつつも、街路軸線上に遠景が見通せる場合と、図3のように斜面地である為に、街路空間を構成する建物や塀の立面の影響を受けず、見渡せる場合が生じる。図3のように見渡せる場合は「斜面地で見渡せる」距離として測定した。一方で、図2のように街路軸線上に遠景が見通せる場合は「斜面地で見渡せる」距離とは別に、街路軸線上に遠景が見える区間がある。その為、別途、遠景が見え続ける距離の合計を算出し(表2)、ルート全体に占める割合を算出した(図6)。表2・図6は「斜面地で見渡せる」距離も含む。その他、「多様な人々の出入りが可能か否か」、駐車場等の隣接による「車の出入り」、「遠景が見える場所」について、箇所数で調査結果を集計した(表3)。また、比較可能にするため、人間が目的を持ち歩ける限度とされる距離500m⁸⁾で換算した(図7)。その結果、図5より「ウォーカブルなまちづくり」のキーワードに示され、街路デザインとして推奨される、内部の様子がわかる「ガラス戸等の透過性」(個人住宅の窓は除く)の設えは、「ルート全体」の8.6%で、わずかな割合であった。エリアの性格の違いに着目すると、「車道沿いエリア」には該当箇所が14.1%あるが、「住宅街エリア」では全く該当しない。一方、「斜面地で見渡せる」区間は「車道沿いエリア」には無いが、「住宅街エリア」には28.5%が該当した。斜面地の僅かな敷地でも公園として整備し、見渡せる視点場を担保している所もある。「ルート全体」で「斜面地で見渡せる」区間は11%を占め、「ガラス戸等の透過性」8.6%と合わせ約2割を占める。

表1 調査箇所の合計距離

調査項目	車道沿い	住宅街	ルート全体
建物の壁・塀	307.7	267.0	574.64
ガラス戸等の透過性有	83.1	0.0	83.08
斜面地で見渡せる	0.0	106.2	106.15
道路交差部・駐車場	196.9	0.0	196.93
全長(m)	587.70	373.1	960.80

表2 遠景が見える区間の距離

調査項目	車道沿い	住宅街	ルート全体
遠景が見える距離	72.3	216.92	289.22
遠景が見えない距離	515.4	156.18	671.58
全長(m)	587.7	373.1	960.80

表3 調査箇所数

該当箇所(数)	車道沿い(約588m)	住宅街(約373m)	ルート全体(約961m)
人の出入り	19	2	21
車の出入り	13	0	13
遠景が見える	3	9	12

次に、図6に示す「遠景が見える割合」では「ルート全体」の約30.1%で遠景が見えることがわかった。また、その内訳である「住宅エリア」では約58.1%で遠景が見える。一方、平地の「車道沿いエリア」では約12.3%に留まっている。図7は各調査項目の箇所数を500mで換算し比較した。可能性の有無の比較であり、ルート全体では人の出入りの可能性のある箇所が他より多い。「車の出入り」と「遠景が見える箇所」が、ほぼ同じである。また、エリアの違いで傾向が大きく異なった。

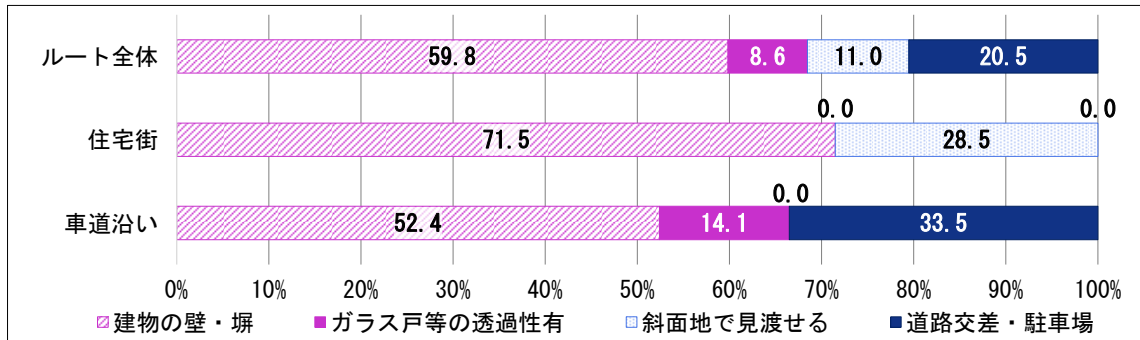


図5 街路空間の様相

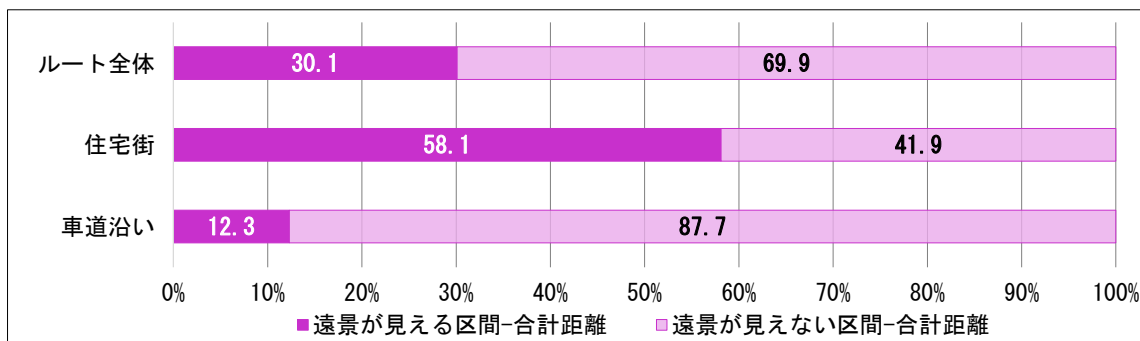


図6 調査対象ルート間の内、遠景が見える割合

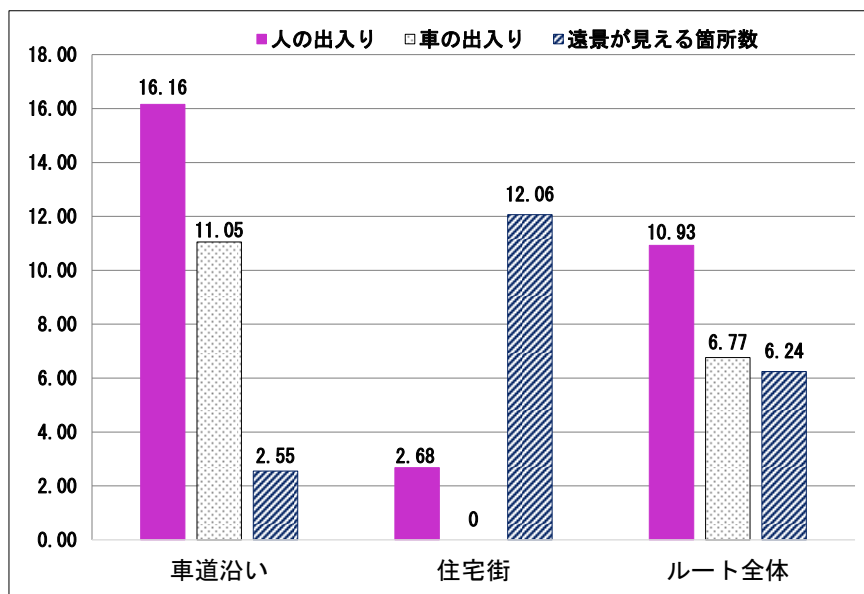


図7 距離500mで換算した該当箇所数

(2) 南山手から望む風景の記録

図1に図示した写真記録箇所Noで撮影した「風景」を図8～図23に示す。



図 8 No.1



図 9 No.2



図 10 No.3



図 11 No.4



図 12 No.5



図 13 No.6



図 14 No.7



図 15 No.8



図 16 No.9



図 17 No.10



図 18 No.11



図 19 No.12



図 20 No.13



図 21 No.14



図 22 No.15



図 23 No.16

図1(凡例:赤線)に示した「さるくマップ」のルートは、東側で完結しており、重伝建地区界隈に近く整備計画地を見渡す斜面地側にはオプションコース「レンガ道」(凡例:橙線)として整備されたコースがある。住宅街を通るコースであり、ガラス戸等の透過性の有無は期待できず、ほとんど車が通れない路地で、道路交差部・駐車場等との隣接等も無い為、遠景が見える箇所からの写真記録のみを記録した。図1に示す数値1~16が写真記録箇所の位置で、矢印が、おおよその撮影方向を示し、その様子を図8~23に示す。本稿の目的から、長崎港を望む方向での写真記録を示した。No.1~7は、おおよそ同じ標高を辿る路地で、長崎では「横道」と呼ばれ、No.7~16は、長崎湾に向かって下る坂道の路地で「縦道」と呼ばれる。

図1には、空き地の現状を反映できていないが、現地調査結果でもある図8~23より「横道」では、図9、10、12、14に示すNo.2、3、5、7の様に、空き地・駐車場・畑等の土地利用が影響し視界を拡げ、遠景が見渡せていることが考えられ、長崎港の海面も見える記録箇所がある。図11、13、14に示すNo.4、6、7のように、「横道」においても、「縦道」と接続する際に、街路(路地)の軸線に見通しが効いて遠景が見える。「縦道」では、街路軸線上で遠景を見通せるものの、街路(路地)の幅員が狭く、僅かな高低差や、軸線の変化、隣接する建物や植栽の変化によって、その様子は一貫せず、遠景の見える方向や見え隠れが生じる。以上の見え方や変化が生じるが、図1に示した写真記録箇所の立地のから、遠景を見通せる箇所は、短い距離間で生じていることや、長崎港の海面も見通せることがわかる。また、No.11、12は改修中であるが、No.1、3、4、13に洋館等の伝統的建造物の建物が含まれ、「縦道」では造船所のクレーンの様子も手前と対岸に確認できる。

3. おわりに

本稿では、散策ルートとして定着している「さるくマップ」のルートを対象に、「ウォーカブルなまちづくり」の視点から、街路空間の様相と、街路空間から見える遠景を調査し記録した。さらに、「さるくマップ」ではオプションとして設定されている「レンガ道」を対象に、南山手の重伝建地区界隈と長崎港を望む風景の記録を行った。その結果、以下のことがわかった。

「ウォーカブルなまちづくり」の街路デザインで推奨される、ガラス戸等の設えは、ルート全体の1割も満たしていない。その内、車道沿いエリア内の1割程度に該当し、住宅街エリアでは該当しない。ただし、住宅街エリアでは、斜面地であり遠景が見渡せる区間が、住宅街エリア内の3割弱を占めていた。ルート全体では、遠景が見渡せる区間と、ガラス戸等の設えの区間を合わせると2割程度であった。つまり、ルートの2割程度で、街の人の様子や、生業の様子、風景を体験しながら歩くルートである。

人と車の出入り、遠景が見える場所を箇所数として算出し、それらが生じる可能性を頻度として、また遠景が見える頻度として捉えることができた。これもエリアで大きく傾向が異なった。

南山手の重伝建地区界隈からの風景の記録は、「横道」では、空き地・畑・駐車場等により建物が無い所や、「縦道」との接続した街路軸線上で、見通しが効いている様子が確認できた。また、短い距離間隔で、見通しが効く箇所が点在し、長崎港の海面も見えていることがわかった。その風景には、伝統的建造物や湾岸の造船所関連の機器等も含まれていた。

「ウォーカブルなまちづくり」の街路デザインや居心地の良さに関しては、国交省等により詳細な調査項目が準備されている⁵⁾が、本稿では、その主要な要素のみを調査対象とした、大掴みの調査結果である。しかし、地図上のおおよその距離の合計として、調査結果をまとめたことで、散策ルートに設定された区間において「ウォーカブルなまちづくり」の視点から、街路の特徴をつかむことは可能であった。

今後は、この調査方法によって、他の地域や場所での結果が比較でき、各地の特徴を知ることにつながる可能性がある為、類似した地形の調査対象地で検討する。また、本研究の対象地は「整備構想」が進む場所でもあり、整備が実施に至れば、整備前後の比較にも活用できる可能性がある。

【謝辞】

本研究は、科学研究費基盤研究（B）22H01665 による助成を受けた。

【参考文献】

- 1) 長崎県・長崎市、令和 5 年 11 月、松が枝周辺地区整備構想、～松が枝国際観光船埠頭の 2 パース化と南山手地区を含む周辺地区の整備～、長崎県 HP、(2024 年 2 月 25 日閲覧)
<https://www.pref.nagasaki.jp/shared/uploads/2023/12/1703034887.pdf>
- 2) 伝統的建造物群保存地区、長崎市 HP、(2024 年 2 月 25 日閲覧)
<https://www.city.nagasaki.lg.jp/shimin/190001/192001/p000747.html>
- 3) 長崎さるくコースマップ居留地 (2024 年 2 月 21 日閲覧)
https://saruku.nagasaki-visit.or.jp/wp/wp-content/uploads/2022/03/01_kyoryuchi.pdf
- 4) 国土交通省、「まちなかウォークブル推進プログラム」、(2024 年 2 月 25 日閲覧)
<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001487293.pdf>
- 5) 国土交通省、まちなかの居心地の良さを測る指標 (改訂版 ver.1.0)、(2024 年 2 月 26 日閲覧)
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000081.html
- 6) 国土地理院地図、(2024 年 2 月 21 日閲覧)
https://maps.gsi.go.jp/#18/32.734345/129.868993/&base=pale&base_grayscale=1&ls=pale&disp=1&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0
- 7) 篠原修編、景観用語辞典、彰国社、増補改訂版、2007 年、p44
- 8) 岡田光正他、現代建築学 新訂 建築計画 1、鹿島出版会、2021 年、p205