

集落構成の変容にみるサスティナブル・コミュニティの原則に関する基礎的研究 —大分県姫島村北浦地区におけるケーススタディその2

正会員 ○牛苗* 同 姫野由香** 安藤万葉***
同 西悠太*** 同 林孝茂***

空間構成 交通網 土地
境界 共有地

1. 研究の背景と目的

本研究では近代に提唱された都市論と集落地理学の双方の視点から、旧来の集落構成を分析評価することで、今後の都市や集落における持続可能な地域づくりの原則を導くための基礎となる知見を得ることを目的としている。その1では、近代に提唱された都市論における要件と集落地理学における評価指標を勘案し、新たな集落構成の評価指標【Ⅰ交通網】、【Ⅱ土地】、【Ⅲ境界】、【Ⅳ共有地】の4つを定義している。そこで本報では、姫島における文化的景観の変容期間^{注1)}に起きた集落構成の変容を、4つの集落構成の評価指標を用いて考察する(図4)。さらに、サスティナブル・コミュニティの要件を導出するために、変容していない、あるいは変容しながらも機能が継続している要素の立地(位置関係を含む)を、集落構成の普遍的な要件として抽出する。

2. 研究の方法

姫島村には複数の集落があるため、古くから生活・生業の中心であった¹⁾北浦地区のケーススタディをする。また変容期間は、1875年～1936年の第一期原風景形成期(以下、第一期とする)と1960年～1979年の第二期原風景形成期(以下、第二期とする)とした。本研究で用いるデータは、姫島村教育委員会の協力による住民へのヒアリング調査や資料・文献調査により収集した。

3. 集落構成における重要な空間的原則の導出

集落の構成要素を、「変容していない要素」、「やや変容している^{注2)}要素」、「変容している要素」の3項目に分け、評価指標ごとに傾向を整理した。さらに「変容している要素」は、「失われた要素」、「新たに追加された要素」の2項目に分けた(表1、図4)。

【Ⅰ交通網】第一期は、海上交通が最盛期であった。一港制の時代、主要な港であった北浦地区の波止場Bには、塩の運搬船や鮮魚、物資運搬船など、様々な用途をもった船が、最も多く運航されていた。それに伴い、集落の中央を通る道路A沿いに多くの商店が集中して立地した。この南北に縦断する道路は、東西方向に枝線が伸びている。枝線は、漁村特有の、家の妻方向が海に向かって並ぶ特徴²⁾があり、地割の間に自然に形成される幅の狭い道(セド)^{注3)}は、漁港への最短経路を形成し



図1 土塀の残る古いセド

ている(図1)。一方、第二期は、島内で最も多くの基盤整備がなされた期間であり、現在の交通網は、この時期に構築された。商業においては、フェリー船の就航により、商品を自動車に乗せて物資が搬入できるようになった。また自動車の発達により、海岸線沿いに幅の広い幹線として北浦-姫島港線が整備され、他集落への移動が容易になった。

このことから、第一期以前に形成された生活や生業の場を結ぶ道など、通行以外の特定の用途をもつ道路の位置は変容していないことがわかった。

【Ⅱ土地】第一期は、塩田面積が北浦地区の約4分の1を占めていた。しかし、明治初め頃に、より生産性の高い旧塩田Dが築造されたことで、第一期以前にあった旧塩田Eは、明治から大正にかけて畑地や宅地として造成された(図2)。一方、第二期に塩田業が廃止されたことで、広漠な跡地となった旧塩田Dは、一時的に畑地となった後、車エビ養殖場へと変容した。また埋立地Fには、塩田が盛んな時期は、港や製塩工場などが立地していたが、塩田が廃止になってからは、港は埋められ、製塩工場跡地は漁港もしくは住宅地となった。



図2 塩田と製塩工場

このことから、生業や生活の様式に合わせて、自然条件を利用して土地利用がされてきた空間は、生業の種別が変容しながらも「生業の場」としての機能を、継承していることがわかった。

【Ⅲ境界】第一期は、旧塩田Eや山、海(石積堤防)、北浦地区の中心部に流れる川などの地理的条件によって、集落間の境界が形成されていた。一方、第二期は、旧塩田Eの宅地・畑地化や埋立地Fのような海の埋め立てが行われた。それに伴い、土地利用の境界は、地形条件による明確な境界を失い、道路などで人為的に構成されるようになった。

このことから、地形による境界は失われ、人為的な境界に変容していることがわかった。

【Ⅳ共有地】第一期は、漁業の神様である蛭子社は海沿いに立地していたが、第二期にその場所は埋め立てられ、埋立地Fとなったことから、集落の内部に



図3 蛭子社

表1 集落構成の変容とその概要

評価指標	第一期原風景形成期と第二期原風景形成期の比較			
	変容していない要素	やや変容している要素 (注2)	失われた要素	新たに追加された要素
I 交通網	生活や生業の場を結ぶ道路(セド) 祭事に使われる道	中央線の拡幅	他地域間を結ぶ 航路用途	他集落を結ぶ幹線道路
II 土地利用	生業の場(旧塩田E)	畑地に対する宅地の増加(旧塩田)	-	海岸沿いの埋立(埋立地F)
III 境界	-	-	地形(山、川、海)	幹線道路
V 共有地	信仰対象物 祭りに利用する空間	生業に関係する場	-	公共空間 公共施設



図4 北浦地区の集落構造の変容

設けられている。主産業である漁業関連施設の位置は、埋め立てにより、変化が見られるものの、その機能や用途に変化はみられない。また、旧塩田Eに公共施設が集中して立地している。これは、第一期と第二期間にあった大火事や、第二期の中央線拡幅と関係することが、ヒアリングによりわかっている。さらに、埋立地Fは、第二期に公園やゲートボール場等の公共空間がつくられた。

このことから、信仰対象物の位置、祭りに利用される空間の位置、生業に関係する要素の位置に変容は見られないことがわかった。

4. 総括

本報では、持続可能な地域づくりに関する知見を、古き良き時代の地域のあり方から得るために、近代に提唱された都市論と集落地理学を組み合わせた集落構成の評価指標を用いて、集落の変容している要素と変容していない要素の把握を行った。変容していない、或いは変容しながらも機能が継続している要素は、「信仰対象物に関する要素」、「祭りに関係する要素」、「生業に関係する要素」の3つの要素であることがわかった。一方で、変容している要素のうち、本来の機能が失われた要素は、「自然・地形的な要素」、第二期以降、新たに追加された要素は、「幹線道路に関する要素」、「公共空間に関する要素」の3つの要素であった。

このことから、古くから人々の生活や生業に関係してきた要素は、変容しにくい傾向にあることがわかった。とくに、造船所や見張り小屋などの「生業に関係する要素」は、本来の生業の場と継続されつつ、地域住民のたまり場にもなっていることがわかっている³⁾。

【補注】

- 注1) 野本らは、第一期原風景形成期は『生業』の組織体制の確立、漁港や塩田などの基盤整備が行われた期間。第二期原風景形成期は『生活』の基盤整備が最も多く進められ、塩田の跡地を車えびの養殖場として生業を変遷させて継承した期間の2期間と推察している。
- 注2) やや変化しているとは、変容しながらも機能が継続している要素の立地(位置関係を含む)
- 注3) 家と家の間にできる幅の狭い道をセドと呼ぶ。

【参考文献】

- 1) 野本昂, 姫野由香「生活・生業に関連した歴史年表に基づく景観変容期間の抽出: 大分県姫島村の重要文化的景観選定に関する研究」大分大学大学院工学研究科建設工学専攻博士前期課程修士論文, 2016年
- 2) 矢嶋仁吉「集落地理学」古今書院, 1956年
- 3) 林孝茂, 姫野由香「大分県姫島村における生活・生業に関する重要な景観構成要素の特定」日本建築学会研究報告九州支部.3計画系(56),273-276,2017-03
- 4) 姫島村史編纂委員会,「姫島村史」, 1995年
第2回姫島村文化的景観保存計画策定委員会, 2015
- 5) 齊木 崇人「集落空間の構成原理と地形立地」農村計画学会誌, Vol. 4 (1985-1986) No. 4 P 19-32,86

*大分大学大学院工学研究科博士後期課程 大学院生

**大分大学工学部福祉環境工学科 助教 博士(工学)

***大分大学大学院工学研究科博士前期課程 大学院生

* Doctoral Course, Oita Univ.

** Research Associate, Dept. of Architecture, Faculty of Eng, Oita Univ., Dr.Eng

*** Graduate Student, Oita Univ.