

2 坂の上の楽園



鮫島 和夫
SAMEJIMA Kazuo

特定非営利活動法人 長崎住まい・まちづくりトラスト / 理事長

斜面の多いまちでは平地にはない生活スタイルを余儀なくされる。暮らしを支える社会の仕組み、将来にわたり住み続ける課題がある一方、眺望など大きな魅力もある。垂直移動手段の整備により斜面のデメリットの克服、世代を超えたまちづくりを通して、歴史に根付く長崎のまちにハッとさせられる。

斜面に建つ、たった3軒のコーポラティブ住宅

わが家は、長崎市南山手のグラバー園近くの斜面地に建つ、たった3軒のコーポラティブ住宅「コーハウス南山手」である(写真1)。わが家を含む3世帯9人が住人である。長崎港を眼下に一望できる絶景の地、1,000万ドルの夜景。港で打ち上がる花火も見上げず、大きく開く花火を真横に、間近に見られる。

入居時の内覧会と記念パーティには70~80人の参加があった。地元自治会の役員やご近所さんも参加くださった。隣人も居住環境の重要な要素なので嬉しかった。風致地区で建蔽率30%の厳しい制約をクリアしている。日照や眺望に配慮し、敷地に囲いはなく、ゆったりした階段から小さな広場へ誰もが入って来やすい開放的な外構としている。

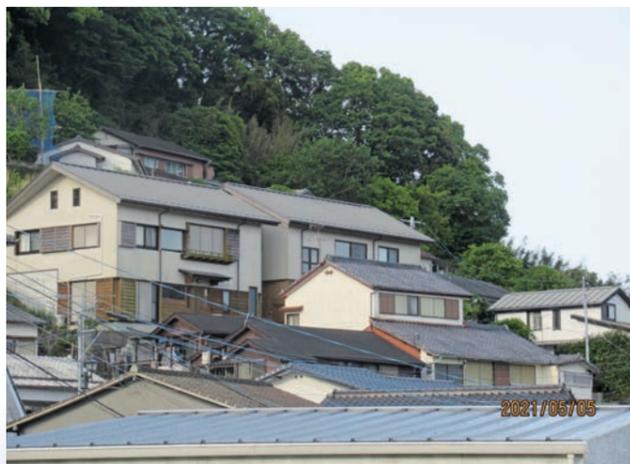


写真1 コーハウス南山手

坂のまちの移動手段、グラバースカイロード

コーハウス南山手への道順を紹介しよう(図1)。市街電車5番の終点「石橋」で下車、商店街を50m歩くと斜行EV(エレベーター)の乗り口、全長100m、標高差50m。傾斜角約30度を分速90mで昇降する。所要時間



図1 わが家の位置



写真2 グラバースカイロード垂直EVから斜行EVを望む



写真3 長崎港を眺望できる斜面居住地

1分20秒、最上階で下車。展望テラスのような広場の50m先に垂直EV、標高差18m、18秒で昇る。最上階と観光名所グラバー園の第2ゲートは橋で結ばれている(写真2)。この第2ゲート前から、旧南山手居留地の山側境界線である幅1.5~2.7mで等高線に沿ったレンガと石の舗装の横道を180m歩くと到着する。

斜行・垂直EV、グラバースカイロードは道路として長崎市が建設・管理している。運行時間は6:00~23:30、1日の利用者は1,000人を超え、居住者が大半である。買い物や通院によく利用されている。観光シーズンには、グラバー園への観光客の利用が急増し行列ができる。

300~400段もの坂段を数10年にわたって毎日上り下りして来た高齢者は、「ありがたか。最近は上り下りに息が切れ、しんどかった。下の市場からタクシーで上りよったから、経済的にも助かる」と感謝する。「エレベーターができてから気軽にまちに出ると。足腰が弱って下ろうか(低平地に住む)と思案しよったばってん、今ん家に手ば入れて住み続けようかと思ひよる」などと話される。

エレベーターは観光客にも好評だ。この坂のまちらしい乗り物の珍しさと眺望、そしてバリアフリーなアクセスが評価されている。その便利さ、まちの雑踏から数分で自然豊かな静かな天空の世界へという垂直的变化に、一度利用すると魅了される。まちなかとイナカ暮らしを同時に体感できる。

横道の交流と坂のまちのリビング・キッチン

「おはようございます」「いってらっしゃい」、「こんばんは」「お帰り、おつかれさま」。坂の横道やエレベーター、そして電停「石橋」へと続く商店街で朝夕交わされる挨拶である。老若男女、気軽に温かみのある声が行き交う。庶民的な土地柄に、狭い横道にエレベーターという空間的要因も強く働いている。ここを往来する人はおおむね顔見知りである。横道等の徒歩移動は、会話が容易なスピードと距離感である。互いを確認しな

がら、気詰まりにならぬようにと自然に声をかけ合う。

小高い丘で囲まれた斜面地に住宅が張り付き、谷底平坦地には商店街・市場が発達、中学校区程度で日常生活圏が形づくられている。長崎はこうした生

活圏が海を囲んで連なり、大きな市街地を形成している。古い坂のまちは等高線上を辿る横道が発達しているので、眺望を得ながら楽しく歩ける。どこで迷っても、下へ20分も歩いて降りて行くと、必ず賑やかな商店街に辿り着き、市街電車やバスなど公共交通機関の停留所がある。徒歩と公共交通機関が生きているまちである。

自分が暮らしている生活空間を鳥瞰でき、その領域を容易に認識できるまちである。谷底平坦地の商店街には、斜面住宅地の住人たちが自然に集まるようになっていたから、買い物ついでの情報交換や茶飲み話で人が群れ、賑わっている。まるで坂のまちのリビング・キッチンである。

クルマ道はなくとも来住者が増加

坂のまちは、車が入らないので若者が離れていった。高齢者と猫の住処になり、空家・空き地が増えた。これは事実である。しかし、グラバースカイロードができてから、高齢者の斜面脱出が止まっただけでなく、鍋冠山の麓・長崎港を眺望できる斜面居住地(写真3)には、若者や子育て世代、外国人の来住者が増加している。垂直EVの最上階降り口のグラバー園第2ゲート前から直線距離200m位までの横道沿いの立地が好まれている(図2)。

新規来住者に聞くと、長崎港の眺望、学校に近い、エレベーターがあるので買物や医療や金融など生活利便施設へのアクセスが容易、緑も多く菜園もある等の諸点を高く評価している。クルマのアクセスが容易なRC造3棟54戸を除外しても、この5年間で33棟39戸(表1)の7割が若い世帯ということに注目したい。

斜面での暮らしの最大の困難は、重い荷物を抱えての垂直移動である。エレベーターと横道を整備することで、車椅子もベビーカーも使え、お店から配達もしてもらえる。斜面地のインフラは道路ではなく、「エレベーター+横道」だったのだ。整備にかかる費用も時間も桁違いに少なく済む優れたインフラだ。2008年に実施



図2 斜面地住宅更新

したこのエレベーター利用と住民評価に関するアンケート結果にも、同様の評価が示されている(資料1)。

坂の上の楽園づくりへの提言

長崎市は2018年4月に策定した立地適正化計画で斜面市街地の大半を「自然共生区域」に指定し、居住誘導区域から除外した。つまり斜面地からの居住撤退を方針としたのである。

長崎の夜景は、坂のまちの家々に灯る暖かいあかりが満天の星空のように広がり、複雑な谷地形が生み出すシャンデリアの如き重層的な輝きが魅力だ。居住者が消えては観光のウリである「世界3大夜景」も消滅する。世界の良港は全て斜面都市で、魅力的な観光地でもある。斜面を生かしてこそ、港町の魅力アップにつながる。私たち斜面地居住者は居住体験とデータを以って、斜面地居住を快適で魅力あるものにする提言をしている。

資料1

評価された斜面移動手段、居住継続意向に寄与
 —2008大浦・鍋冠山麓住宅地(6自治会652有効回答)の居住者アンケート調査結果—より
 a. 斜行と垂直エレベーターの評価と利用者の居住継続意識
 ・「出かけるのが苦痛でなくなった」「住み続ける気持ちになった」など高齢者の斜面地離脱を抑制
 ・利用頻度の高いのはエレベーターから200~250mくらいの区域
 b. 居住継続と建替え等意向
 ・居住継続意向が強いのは、斜行エレベーターと垂直エレベーターの利用容易圏
 ・建替や増改築を検討しているのは4%、改装補修を考えているのは15~20%
 ・実施上の困難点は、敷地の狭小、接道条件の悪さなど

表1 住宅更新の状況(2015.6~2020.6)(棟)戸

	所有関係	持家			借家		
		構造	用途		構造	用途	
新築	新築	住専	(10) 10	(2) 4	(3) 54		
	建替	住専	(2) 2				
改修	空家	住専	(4) 4	(10) 10			
		併用		(1) 1			
	貸家	非住		(1) 1			
		貸家			(3) 7		
合計	(36) 93	(16) 16	(17) 23	(3) 54			

①必要最小限の生活道路の「見える化」の実現

斜面で広幅員の道路整備は大きな法面や崖を生じ、造れば便益が沿道や背後斜面地に及ぶという単純なこと

では済まない。必然的に道路密度を落とさなければ、宅地や住環境の確保がおぼつかない。標高差20m毎にクルマ道やバイク道があればいい。地区の幹線となっている横道は1~2本しかなく、その実態は狭い通路である。中心線から2m後退部分の土地を所有する意味は地価下落の下では皆無である。不必要な固定資産税を払っているなど、お人好しすぎる。この部分の土地提供を条件に、崖や擁壁の後退工事を助成することで、生活道路が見える化できる。軽自動車が進出可能になり、緊急車両(小型)の進入や配達などのサービス車両、地区住民の自家用車に利用できる。

②斜面地移動ネットワークの構築

道路整備は時間と費用がかかり、斜面地衰退のスピードに対応できない。垂直EVは斜面居住地最大の弱点である垂直移動の困難を、短時日に少ない費用で解決できる。エレベーターを水平方向に400~500m、垂直方向に数基つなげば、飛躍的に利便性が向上する。独立しての設置だけでなく、集合住宅に付置することでさらに効果的となる(図3、4)。

③住環境を備えた住戸群の整備

斜面居住地は集合住宅が斜めになったと考えればよい。横道や軒下のヨコ通路は廊下と考えればよいし、坂段は開放された階段室である。現行接道義務のもつ2方向避難、防火、日影、斜線制限などの規制根拠や中高層集合住宅の諸規制をクリアすることは容易だ。坂のまちは「菜園付き集合住宅」の集りだ。

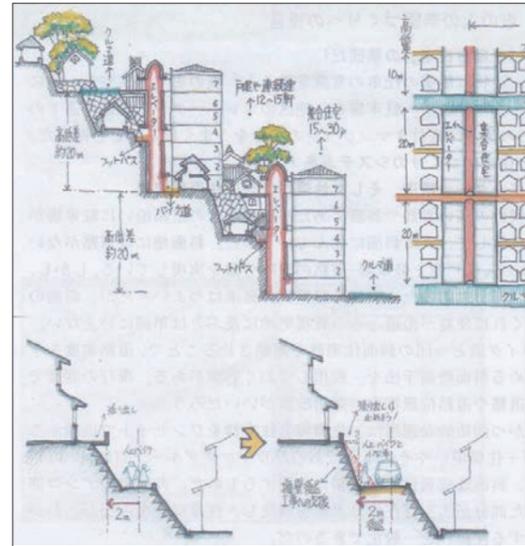


図3 エレベーター+横道

生活道路+エレベーター+横道で囲まれる一団の斜面住宅地づくりの手段がある。「個別敷地・接道主義」から「小集団敷地・環境形成主義」への転換が必要だ。

現行制度の枠組みでは「連担建築設計制度」の柔軟な運用がよいだろう。非接道のアンコ部分や接道していても崖といった現状を打開し、駐車場の確保、崖や段差の活用、ニワひろばや緑地の確保との併用などの新たな住環境を生み出し得る。そして、この制度の確実な実施のため、管理組合的組織の形成を促せば、わが国の歴史上初の居住地管理の仕組みを一般化できる。

④居住者による居住環境改善と魅力づくり

私が会長を務める浪の平地区連合自治会ではまちづくり協議会を作り、地区の将来計画を3年がかりで策定した。安全安心助け合いMAPも、ワークショップを60~70人規模で2度開催し、定期的に更新している。大きく構想、小さく確実に実行して、まちづくりエンジンの回転を確保している。

わが家の前の横道は、世界遺産空中散歩の道でもある。明治日本の産業革命遺産の旧グラバー住宅、ジャイアント・カンチレバークレーン、第3船渠、占勝閣などを眺望しながら小菅修船所跡に徒歩30分で到達する。もう一つの潜伏キリシタン関連遺産を構成する大浦天主堂も眼下である。世界遺産のあるまちに住むは誇りを持っている。「浪の平歴史探訪の会」では、幕末から明治の日本近代化を動かした国璽・御璽の篆刻者、小曾

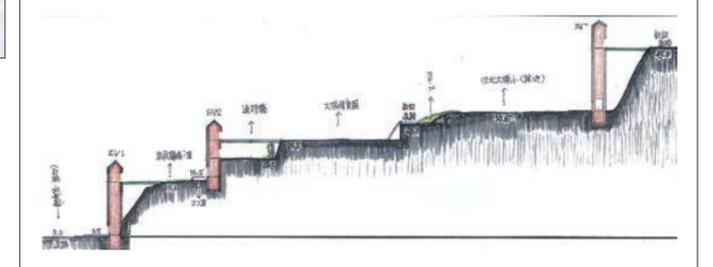
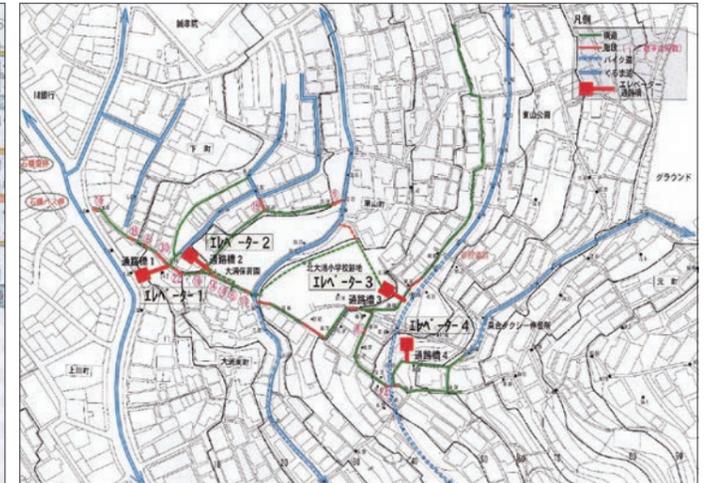


図4 北大浦EVと横道

ねけんどう
 根乾堂に焦点を当て、地元の歴史の掘り起こしを行なっている。歴史散歩は数度行い、研究成果の出版も近い。

自治会活動は、居住環境の改善に欠かせない役割を果たしている。若者が住んでみたくなるまちに、空き地・空家の荒廃した雰囲気を取り除きたいと、雑草が人丈以上も繁茂する空き地を、花いっぱい広場に変えた(写真4)。「花ひろば」ファンクラブをつくり、自主的な利用・管理を行なっている。春と秋には青空パーティを開いて、楽しんでいる。



写真4 花ひろば