

沿海集落の空間構成に関する研究 (2)

舟屋集落の景観要素について

日大生産工 (院)
日大生産工

佐藤 佑宇
宮崎 隆昌

日大生産工 (院) 縣 真之介

1. 研究背景と目的

住居の景観は住んでいる人々の生活に合わせ、次第に変化していく。特に道路側の立面は人の出入りや、人々の視線に入る為、他の立面と比べて最もその影響を受けやすい。

京都府の北部、丹後半島の北端に位置する伊根町は一本道を挟み、山側に生活の場として用いられる主屋と、海側に舟の格納庫を兼ねる舟屋が立ち並び、漁村地区として全国的に珍しい舟屋群の集落として知られている。平成 17 年 7 月に重要伝統的建造物群保存地区として、国の選定を受けた伊根町は今後の、舟屋景観の維持が課題となっている。しかし、少子高齢化やライフスタイルの多様化、船の大型化などにより住民の生活や漁業形態が変わりつつある中で、これまでと同じ舟屋景観を維持するのは困難である。歴史的・文化的価値を評価されている集落景観だが、近年では、ライフスタイルに合わせて改装する舟屋も増えてきている。

本研究では、現状の舟屋の用途と景観の分類、分析を行い、変化しつつある景観の原因を解明することを目的としている。

2. 研究対象地域

本研究では、伊根町を構成する八地区のうち、立石地区、耳鼻地区、亀山地区の三地区を対象としている (図 1)。

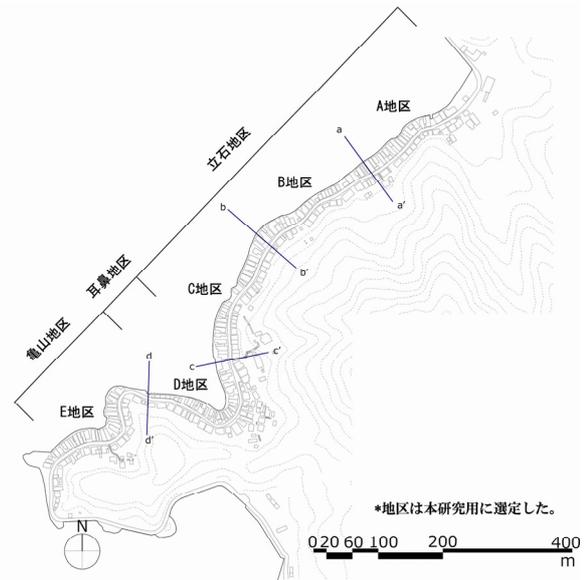


図 1 研究対象地の位置図

3. 研究方法

3.1 開口部の分類

現地で舟屋の道路側立面を写真撮影し、写真データから開口部の種類を分類した。調査時、在宅していた住人にはアンケート調査を行い、舟屋の用途を把握した。アンケート調査に協力して頂いた舟屋、三十五軒を主な用途別に「離れ」、「舟屋兼主屋」、「物置」、「民宿」、「車庫」、「仕事場」、「ギャラリー」に分類し、道路側立面の開口部の有無との関係を把握した。開口部が存在する舟屋は開口部の種類を玄関のみ、窓あり、シャッターありの三パターンに分類し、建物用途別に開口部の種類の傾向を分析した。

A Study on the Spatial Structure in the Coastal Village(2)

- About the scene element of the boat dealer village -

Yu SATO, Shinnosuke AGATA and Takamasa MIYAZAKI

3.2 シャッターと車の置き場所の関係性

対象地域全体の道路側立面にシャッターがある舟屋を地図で把握し、車の駐車場所^{注1)}をその地図にプロットしていった。シャッターがある舟屋の場所の傾向と、車の置き場所との関係を調べる為、対象地区を五分割（立石地区を三分割（A地区、B地区、C地区）、耳鼻地区（D地区）、亀山地区（E地区）とし、それぞれの地区別に傾向を分析した。

4. 分析結果

4.1 建物用途と開口部の分類

舟屋の用途別に開口部の有無、開口部の種類で分類し、表にまとめ、開口部の種類の傾向を図で表した（表1、図2）。表1より、ほぼ全ての舟屋に開口部が存在することがわかる。離れとして使われている舟屋に開口部のない舟屋があるが、これは窓を開ける必要性のない蔵が舟屋の道路側と一体化しているためである。また、ほとんどの舟屋には、玄関の他に窓やシャッターがあることがわかる。そしてそれぞれの舟屋の用途別でほぼ大半を占めているのが窓であるが、主に車庫として使われている舟屋の道路側立面にはシャッターがある傾向が多い。離れとして使われている舟屋の一部にもシャッターがあるが、これは離れでありながら、車庫としての機能を持っていることが伺える。車庫によるシャッターは、伊根における伝統的な舟屋の景観とは異なるものであると言えよう。

4.2 地区別のシャッターと車の置き場所

次に伝統的な舟屋景観とは異なるシャッターに注目し、シャッターと車の置き場所との関係を見ていく。それぞれの地域におけるシャッターの地域別舟屋数と、建物外部に駐車している車の台数の関係を表にまとめた（表2）。

4.2.1 A地区のシャッターと車の置き場所

A地区（図3）は、図3より、シャッターのある舟屋は一軒しかないことがわかる。共

表1 建物用途と開口部の種類

	舟屋数	開口部あり(軒)	玄関のみ(軒)	窓あり(軒)	シャッターあり(軒)
離れ	14	13	1	8	4
主屋	6	6	0	6	0
物置	4	4	1	3	0
民宿	3	3	1	2	0
車庫	3	3	0	1	0
仕事場	1	1	0	1	0
ギャラリー	1	1	0	1	0
未使用	2	2	0	2	0

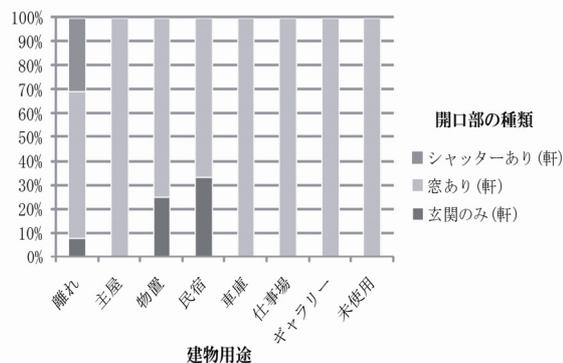


図2 建物用途別の開口部の種類

表2 地区別シャッターと車の置き場所

	舟屋総数(軒)	シャッターあり(軒)	外部駐車台数(台)
A地区	23	1	31
B地区	25	5	13
C地区	25	6	13
D地区	31	6	14
E地区	31	6	23

有の大きな駐車場が北東にある為、建物外部に駐車している車の数は三十一台と多い。これらのことから、A地区の住人は北東の大きな駐車場を利用している傾向が強いと考えられ、ゆえにシャッターのある舟屋の数が少なかったと考えられる。

4.2.2 B地区のシャッターと車の置き場所

B地区（図4）は、図4より、シャッターのある舟屋は五軒あり、共有の駐車場はないことがわかる。舟屋と舟屋の間にある個人の駐車場に駐車している車や、中には道路の端に駐車している車があるが建物外部に駐車している車の数は十三台ある。シャッターのある舟屋の位置もまとまっており、この付近は建物外部に駐車できるスペースがない。逆に建物外部にスペースがある場所は駐車スパー

スとして利用されている。また、A 地区に比べると B 地区はシャッターのある舟屋が多い（表 2）。これは外部駐車スペースが A 地区に比べて少ないことが要因と考えられよう。

4.2.3 C 地区のシャッターと車の置き場所

C 地区（図 5）は、図 5 より、シャッターのある舟屋は六軒あり、小さな共有の駐車場が地域の間にあることがわかる。駐車している車の置き場所はまとまっており建物外部に駐車している車の数は十三台ある。A 地区と比較すると、B 地区と同様にシャッターのある舟屋数が多い。A 地区より、外部駐車スペースが少ない為にシャッターの数が増えたと考えられる。

4.2.4 D 地区のシャッターと車の置き場所

D 地区（図 6）は、図 6 より、シャッターのある舟屋は六軒あり、共有の駐車場はないことがわかる。舟屋が密集している為、建物外部に駐車できるスペースは少ないが狭いスペースに駐車している車が十四台ある。A 地区と比較すると B 地区、C 地区と同様にシャッターの数が A 地区よりも多い。D 地区も A 地区より外部駐車スペースが少ないことが要因であると考えられる。

4.2.5 E 地区のシャッターと車の置き場所

E 地区（図 7）は、図 7 より、シャッターのある舟屋は六軒あり、北東に小さな共有の駐車場、南西に大きな共有の駐車場があることがわかる。南西に大きな駐車場がある為、E 地区の中間から南西にかけての舟屋には、シャッターのある舟屋は二軒しか存在せず、建物外部に駐車している車は二十三台とやや多い。しかし E 地区は他の地区より、建物付近の外部に駐車できるスペースが少ない為、共有の駐車場以外の外部に駐車している車の数は少ない。A 地区と同様に E 地区には南西に大きな共有の駐車場があるにも関わらずシャッターがある舟屋は地区全体に六軒存在した。

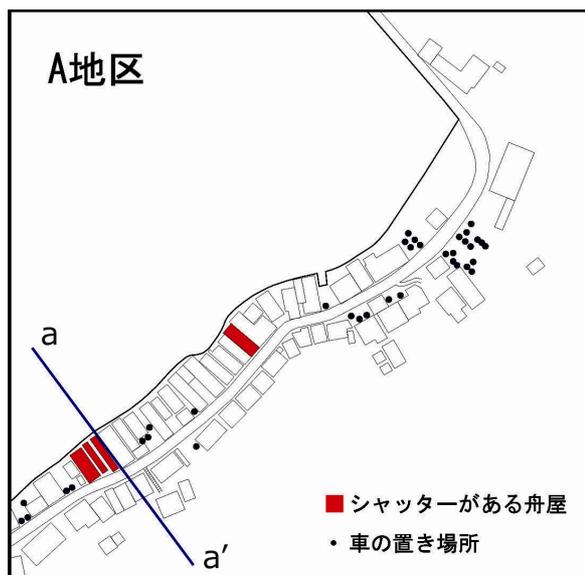


図 3 A 地区のシャッターと車の置き場所

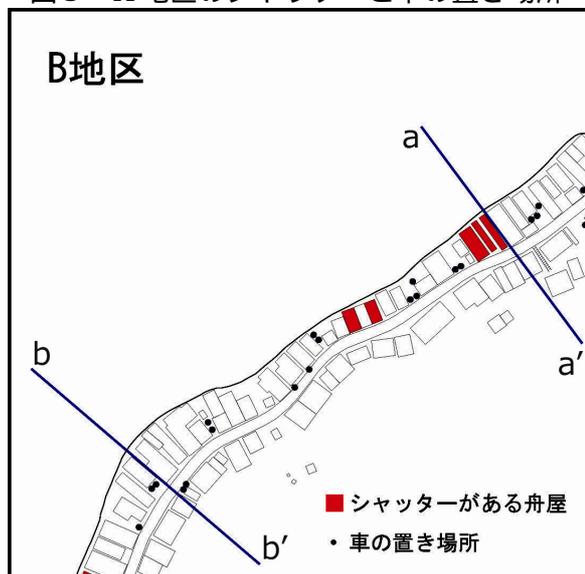


図 4 B 地区のシャッターと車の置き場所

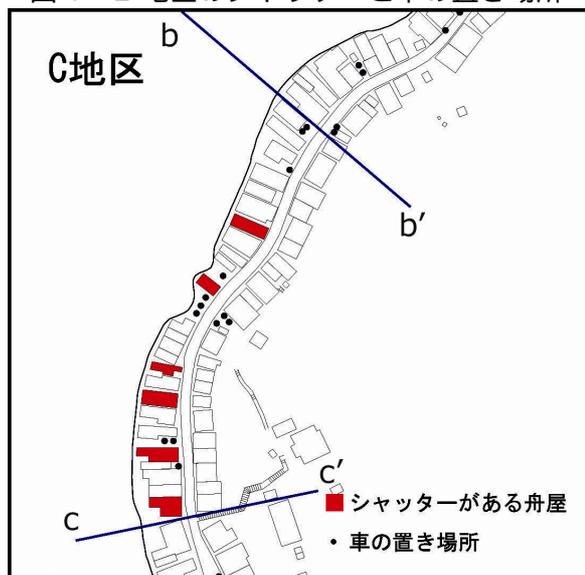


図 5 C 地区のシャッターと車の置き場所

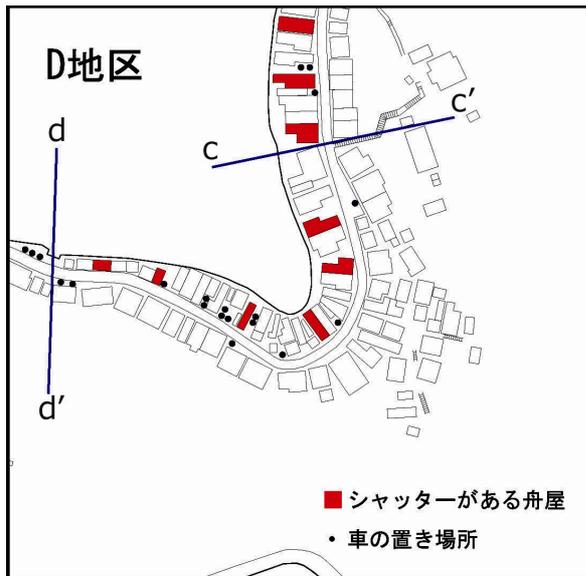


図6 D地区のシャッターと車の置き場所

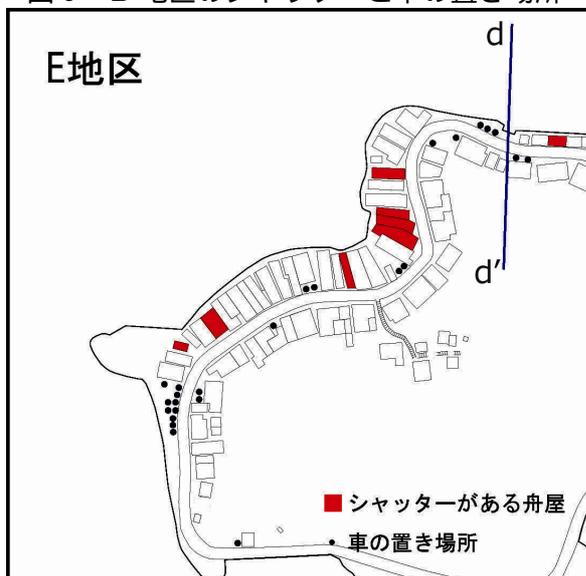


図7 E地区のシャッターと車の置き場所

しかし、E地区を北東側と南西側で分けると、E地区においてシャッターのある舟屋は北東側の大きな駐車場から遠い側に集中していることがわかる(図7)。シャッターのある舟屋が南西側に少ないことを考慮するとE地区においても、外部駐車スペースがないことと舟屋のシャッター化は関係していると言えよう。

5. まとめ

近くに共有の大きな駐車場がある場合、その近辺の舟屋にシャッターがあることが少なく、その駐車場を利用する傾向が強い。逆に共有の駐車場が近くにない場合、遠い駐車場を利用するのではなく、舟屋付近、または舟屋自体を駐車場とし、主屋の近くに駐車スペースを確保する傾向がある。

車社会となった近年、車は主な交通移動手段となっており、伊根町においても車は住民に欠かせない存在となっている。空き地がある場合、空き地が駐車場になり、その近辺の舟屋が車庫化しにくい。しかし空き地が無い場合、その近辺の舟屋は車庫化し、シャッターのある舟屋となり、景観を変化させている。

「注釈」

注1) 本研究における車の駐車場所は、参考文献1) pp.37 車の置き場所を参照している。

「参考文献」

1) 伊根町教育委員会：伊根浦 伝統的建造物群保存対策調査報告書 概要版，2005年11月，pp.11，pp.37