

海をまたぐ緑の門前町

① 背景

広島県廿日市市宮島口地区は、世界文化遺産・厳島神社を擁する厳島（通称、宮島という）の対岸に位置します。厳島神社は、6世紀に創建が始まり、古くからこの地区は港湾として発展してきました。厳島神社への渡航口としてだけでなく、江戸時代には北前船等の商船が立ち寄る港としても繁栄しました。また古くから宮島とかかわりの深い地区で、明治維新までは厳島の島内で習慣的に禁忌とされてきた出産や埋葬の地であり、宮島と強く結びついていました。

明治時代以降は、宮島駅（現在の JR 宮島口駅）や私営栈橋、広島電鉄宮島線の開業によって本土と宮島を結ぶ交通の結節点としての機能が強化され、この間2度の埋め立てによって現在のような姿となりました。

古くから日本三景のひとつとして知られ、平成8年（1996年）には厳島神社が世界文化遺産に登録されました。海と島と歴史文化が一体化した宮島・厳島神社は類まれなその魅力で、今では年間400万人の人が国内外から訪れています。

宮島口地区は、山地が海岸線まで迫っているその地形的な制約などから、ほぼ宿命的とも言えるまちづくりの課題を抱えています。このことは、交通の結節点として機能を充実していくには不十分な土地の広さ、鉄道、国道などの国土軸でもある幹線交通網が地区を横切っているなど、地区の構造上の問題として表れています。

その結果、行楽シーズンの著しい交通渋滞の発生、世界遺産を擁する“宮島への玄関口”に相応しいとは言いがたい景観、観光客の滞留スペースがないために単なる通過点となっているなどの問題が生じています。また、港湾施設の老朽化も大きな問題です。

廿日市市では、このような宮島口地区の様々な課題を克服し、さらに観光客の歓迎空間の形成やアメニティの向上、歴史文化の発信機能の強化などを図り、宮島口地区を廿日市市のシンボリックなゾーンのひとつとしたいと考えています。そのためのまちづくりとして、廿日市市では、宮島口栈橋周辺の港湾整備とその周辺のまちづくりをセットにした取り組みを進めているところです。このまちづくりの基底には、昭和38年（1963年）以来、50余年ぶりに取り組まれる埋立工事があります。この埋立工事によって造成される約1haの土地が、この地区のまちづくりの新たな“タネ地”です。この土地をタネ地にして、当地区で課題となっている「旅客ターミナルの機能充実（新たな栈橋の整備も含む）」「臨海緑地の整備」「交通渋滞の解消」にまず対応します。併せて、こうした事業をトリガーとして、地区全体の課題である景観の向上、賑わいの創出、観光魅力の向上、生活の利便性の向上などを図り、地区全体としてのまちづくりを進めていくものとしています。

こうしたまちづくりを、私たちは住民参加のもとに進めたいと考えています。そのためには、まちづくりの事業を、個々の領域においてバラバラに進めていくのではなく、例えば地区全体の10年後20年後のおおまかな姿をみんなで共有しながら進めていく必要があると考えています。そうしたまちの将来像の実現に向けて、できるだけ早く「ランドデザイン」の策定を進める予定です。

この宮島口の将来像は、「世界遺産・宮島」の玄関口として『宮島口を魅力ある未来と世界へつなぐまち』にしたいと考えています。

② まちづくりのコンセプト及び全体デザイン

i) まちづくりのコンセプト

古くから、神聖な場所に至るに、水域を渡る場合が多い。

宮島口のまちは、弥山を頂とする宮島全体を仰ぎ、大野の瀬戸というスケールの大きな禊祓（ミソギハラエ）のための水域を前にする。宮島口からのフェリー航路は海上の参道をなし、船上の善男善女は、お祓いの風に洗われる。

JR 宮島口からフェリー乗場に求められるのは、宮島の聖域に入ってゆく際の期待感であり、帰途の余韻や“直会”感を助長する空間の演出である。

計画域南部の地蔵ヶ鼻の南面地先においては、地勢と天空に関する古人の思いを秘めた厳島神社配置の軸線が走る。そこは、弥山を正面に望む地点でもある。既存の埋立てが進む以前、近傍は海水浴場であった時もあり、親水空間の復活が望まれる。

計画域が宮島周辺の聖域の境界上にあつて、“門”であるという潜在する位置の力を空間的に表現し、「宮島口をスケールの大きな聖域自然の門前町」とするまちづくりを行う。

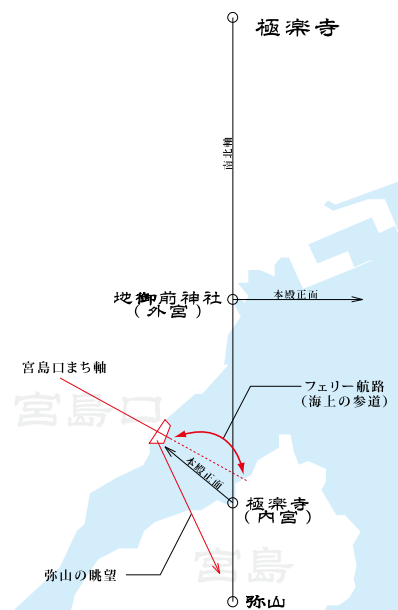


図1) 宮島口周辺配置図

ii) 全体デザインや土地利用のあり方

以下の項目により、示すものとする。

1. 宮島の聖域自然を称え、宮島の自然が連続するイメージを創るとともに、聖域の境界門としての意義を空間的に表現する。“門前参道・境界門の丘・海上参道・浮遊参道” (図2, 3, 5, 6)
2. JR 宮島口からフェリー乗場への主経路を歩行者専用とし、観光客が自ら滞留するような広場空間を創る。
3. 地蔵ヶ鼻以西の既存護岸を水辺帯とし、厳島神社及び弥山に正対する位置を意義付ける親水空間を創り、ターミナル～駐車場等への歩行者の回遊性を向上させる。
4. ターミナルのほとんどを緑で緩やかに覆い、公園のように連続的で開放的なターミナルを創る。また、そのターミナルを瀬戸内海の風景とつなげる。
5. まちの既存建物を残した経済的な計画とする。一方、新たな建物は、聖域空間に調和するような計画をする。
6. まちづくり会社を設立させ、実現可能な事業計画を推進する。

iii) まちづくりのキャッチフレーズ

海上の参道であるフェリー航路の起点であり、周辺海域を含む宮島の聖域への境界門にあたる地域の特色を十分に活用するまちづくりを標榜する。そのキャッチフレーズを“海をまたぐ緑の門前町”とする。



図2) 門前参道から境界門の鳥瞰図

図3) 門前参道から境界門を望む

図4) ターミナルから海上参道を望む

図5)

③ アーバンデザイン及び導入を図るべき施設・機能の具体的アイディア

i) 主要な施設・機能について

ターミナルについて、以下に示す。

- ・宮島の自然とイメージが連続し、かつ聖域の境界として“丘”を創る（図2）。
- ・JR宮島口からの歩行者占有通路が“丘”建屋2階に通じる（図3）。
- ・新たな“丘”を“境界門”として“くぐる”と宮島全体を望むテラスに出る（図4）。
- ・建屋2階には切符売場、休憩所、土産物屋、レストラン等を設置し、回遊性の向上に寄与する。
- ・建屋1階は、各ターミナル、改札等が配され、トイレ以外はガラスで仕切り、開放性を確保する。

門前参道について、以下に示す。

- ・主要地方道厳島公園線（JR宮島口～フェリー桟橋）を歩行者専用とする（図2）。
- ・JR駅前の地下通路の開放性を高める改修を行う（図2）。
- ・門前参道の延長上には国道2号バイパス上のデッキ更に、ターミナルビルのテラスが続く。
- ・アーケードの設置等で、既存店舗街の門前町としての一体感を演出する。
- ・店舗街に挟まれたモール空間は、参道広場としてイベント等に活用する。

旧広電宮島口駅跡地周辺における商業施設の新設について以下に示す。

- ・駐輪場を設置し、雑然としたまちの修景に寄与する。
- ・旧広電宮島口駅を四阿（アズマヤ）として活用する。
- ・周辺建物の低層階（1、2階）には商業施設を導入し、まちの活性化に寄与する。

ii) アーバンデザイン

計画地域北東部は競艇場に占められているが、南部は、一般に開かれた親水空間を創り出せる。特に、市営駐車場計画地の海側で陸側にくぼんだ護岸地点は、弥山の海越しの正面にあたりとともに、厳島神社から大鳥居を経由する配置軸線上にほぼ位置している。計画地点周辺においても最も親水地点を設ける意義がある場所であり、展望テラスや階段状の護岸の設置が求められる。さらに、潮汐を利用した浮遊参道を設置し、よりアメニティ性・親水性・賑わい性等の向上を図る（図6、図7）。



図 6-1) 干潮時の浮遊参道



図 6-2) 満潮時の浮遊参道

前項の親水護岸とフェリーターミナルを結ぶ陸側および海側の連絡歩道を整備する。海側連絡路は既存護岸上と水際足元の歩道、陸側歩道は市営駐車場を含み、モミジ等の並木道とする。

既存の街区割に沿って、次第に地区全体が緑化されていくことが計画地域のアーバンデザインの主眼とするが、宮島との地理、地勢上の深い関係を意識される並木道や緑地の形成を先行する。前項の潜在する“方向性”の具体的な表出として、モミの木等、宮島に植生する高木の並木を育成する。

フェリーターミナル用新規埋立地の緑地は、ターミナルビルに続く“丘”として、サクラ、サツキ、モミジ、マツ等の植栽を行い、瀬戸内海への景観形成に寄与する。

地域のアーバンイメージの統一向上のため、主要の連絡歩道は牡蠣殻を利用した材料による舗装を行い、公共サインの下地には木質系を採用し、環境に優しいまちづくりに寄与する。

④ 事業推進の工夫

i) 実施方策

まちづくり会社を設立させる。

土地の所有者全員がまちづくり会社に土地を現物出資して株主になり、土地を証券化する。土地を現金化したい人に、地価相当の無利子融資をする。転出した人の土地の売却や店舗経営などによって利益を生み出し、株主である地域住民に配当する（図7）。

ii) 魅力を高める事業

外国人、障害のある方、子供、高齢者など、全ての人たちが障壁なくたのしめるよう、案内表示、観光ツール、情報通信技術を整備する。またその一貫として、宮島口～宮島の情報を一元管理し、近距離無線通信やGPS、スマートフォンなどのマルチメディアによって、情報発信を行う（図8）。

旧広電宮島口駅を四阿（アズマヤ）として活用する。まちでの会議やワーキング、展示、体験イベントなどの会場に、旧広電宮島口駅を活用する。まちの中心である新広電宮島口駅の賑わいを、旧広電宮島口駅とともに創る。

ターミナルの緑に、宮島に生息する植物を植えます。宮島は、723種類の豊富な植物相を有するとともに、本土と著しく異なるたくさんの希少植物が存在します。これは、早くから全島が保護されたからである。まちが、宮島の植物園のような存在になることが望まれる。

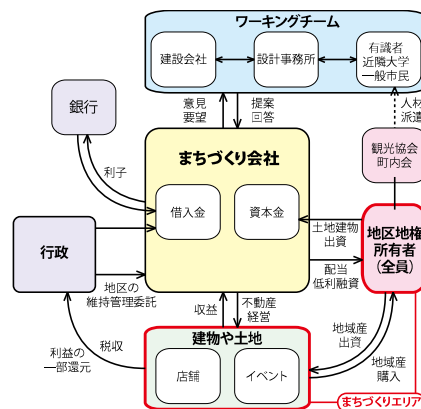


図7) まちづくり体制図

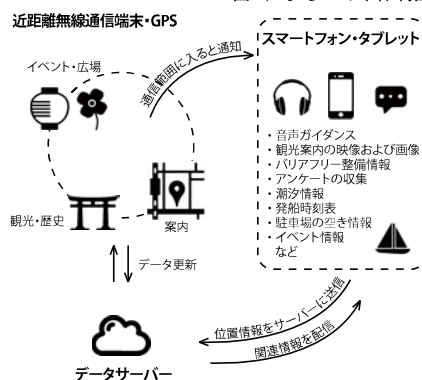


図8) 通信端末利用概念図



図9) 宮島口まち全体を望む



海をまたぐ緑の門前野

古くから、神聖な場所に至るに、水城を渡る場合が多い。宮島口のまちは、弥山を頂とする宮島全体を仰ぎ、大野の瀬戸というスケールの大きな磯蔵(ミゾギハラエ)のための水城を前にする。宮島口からのフェリー航路は海上の参道をなし、船上の普男普女は、お蔵いの風に流れる。

JR宮島口からフェリー乗場に向かうには、宮島の聖域に入り、ゆくづくの期待感であり、帰途の余韻や「直会」感を助長する空間の演出である。

計画域南部の地蔵ヶ鼻の南面地先においては、地勢と天空に開する古人の思いを秘めた瀬島神社配置の軸線が走る。そこは、弥山を正面に望む地点でもある。既存の埋立てが進む以前、近傍は海水浴場であった時もあり、親水空間の復活が望まれる。

計画域が宮島周辺の聖域の境界上にあつて、「門」であるという潜在する位置に表現します。「宮島口をスケールの大きな聖域自然の門前野」とするまちづくりを行う。

「海をまたぐ緑の門前野」を実現するの心算

- 一、宮島の聖域自然を継ぎ、宮島の自然が連続するイメージを創るとともに、聖域の境界門としての道義を空間的に表現する。「門前参道・境界中の丘・海上参道・浮遊参道」
- 二、JR宮島口からフェリー乗場への経路を歩行者専用とし、観光客が自ら滞留するような広場空間を創る。
- 三、地蔵ヶ鼻以西の既存護岸を水辺帯とし、瀬島神社及び弥山に正統な聖域空間を築き上げる聖域空間を「ターミナル・駐車場等への歩行者の回遊性を向上させる。
- 四、ターミナルのほとんどもとを緑で覆やかに覆い、公園のように連続的に開放的なターミナルを創る。また、そのターミナルを瀬島内海の風景とつなげる。
- 五、まちの既存建物を死した経済的な計画とする。一方、新たな建物は、聖域空間に調和するよう設計画をする。
- 六、まちづくり会社を設立、実現可能な事業計画を推進する。



「宮島口」からフェリー乗場からつながる「門前参道」が、参道の聖域に入り、ゆくづくの期待感を感じ、帰途の余韻や「直会」感を助長する空間を創ります。



「宮島口の丘」は、どこからでも人が出入りできる半島の外空間です。丘の風景は、周囲と連続した景観を形成しています。



「丘」を「宮島門」として「くぐる」と、船や山などな変わる風景を眺めながら出航を待ちます。



宮島口からのフェリー航路は、海上参道「をなし、船上の普男普女は、お蔵いの風に流れます。

