

運輸省第五港湾建設局	正員	佐藤 恒夫
〃	〃	新井 洋一
〃	〃	穴戸 達行

1. はじめに

港湾は、海陸輸送の結節点にあたり、物流・人流上枢要な位置を占めるとともに、地域における経済・文化活動の中心として、地域住民の生活に重要な役割を果たして来た。しかし、物質的繁栄のみならず精神的な豊かさも求めようとする社会環境の変化に伴ない、地域住民の意識を反映した港湾計画が要請されるに至った。

当局においては、市民に親しまれる港づくりの方向を確立すべく一連の調査・研究を実施しているが、本研究は、その一貫として、名古屋港を例に、アンケートにより港湾に対する住民の意識を把握し、さらに、数量化理論Ⅱ類、Ⅲ類を用いた分析を通じて、港湾における公共空間機能の位置付けを明らかにし、新しい要請に対応した港湾計画へのアプローチを目指したものである。

2. 港湾に課せられる機能の変化

港湾計画を策定する際に採用すべき評価基準は、港湾計画者にとって重要な課題である。従来、港湾機能として、流通・生産の2機能が求められて来たが、その時期にあっては、技術的・経済的評価指標が採用された。

近年、港湾をレクリエーションの場、憩いの場として利用したいという住民の要請が高まっており、第3の機能として公共空間機能が求められるようになった。しかし、これを港湾計画へ採り入れるためには、

- 公共空間としての機能の多面性
- 評価における価値観の多様性
- 定量的把握の困難性
- 評価基準
- 3機能間、とりわけ第1、第2の機能と第3の機能とのトレード・オフ

等の問題点があり、客観的評価基準の欠落を補うための方法として、住民の意識の中に根拠を求め、住民の港湾に対する意識を直接に尋ね、その意識構造を分析することにより評価の尺度を見出すことが必要となる。

3. 港湾に対する住民の意識構造の分析

本研究では、名古屋港背後に居住する18才以上の男女2,000人を対象としてアンケート調査を実施し、得られた回答に数量化理論Ⅱ類、Ⅲ類を適用して、住民の意識構造の分析を試みた。

(1) 港のイメージに関する分析(Ⅲ類)

港のイメージに関するアンケートにおける33のイメージ項目と、イメージの背景となった港との関係について分析すると、1軸については、固有値0.333、相関係数0.577で、「公園」、「夜霧」、「異国情緒」等の項目が高い値を示し、情緒性を表わしているものと解釈できる。

2軸については、固有値0.260、相関係数0.510で、「石油基地」、「コンビナート」、「臨海工業」等の値が高く、港の有する産業イメージを表わしているものと言えよう。

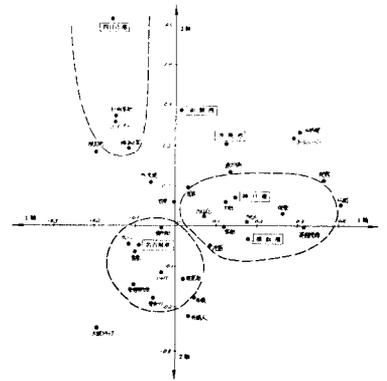


図-1 港のイメージに関する分析結果

固有値の大きな2つの軸で構成される2次元平面上に表わした結果が、図-1である。

(2) 希望施設に関する分析(Ⅲ類)

名古屋港を市民に親しまれる港とするために、レクリエーション空間としての機能を整備しようと考えた場合の希望施設と回答者の属性との関係を分析すると、1軸については、固有値0.297、相関係数0.545で、来港頻度の高いもの、日常的な来港目的を有するものが高い値を示し、港と住民の結びつきの強度を示すものと考えら

れる。また、2軸については、固有値の2.45、相関係数の4.96で、港を積極的に利用する施設が高い値を示しており、レクリエーションにおける港の前提度を示すものと考えられる。分析結果を図示すれば図-2のようになる。

(3) 港湾のオープンスペース機能に対する意識構造(Ⅱ類)

オープンスペースの利用形態の適、不適が、名古屋港のオープンスペースに対する総合的評価(満足度)にどのような影響を及ぼしているかについて分析を行なった結果が図-3であり、これによると、“博覧会や展示場”としての適、不適が支配的要因として受けとめられており、以下、“子供の遊び場”、“憩いの場”という順になっている。また、ファクタースコアを見ると、総合満足度にプラスに大きく作用するのは“子供の遊び場”として適していると反応した場合であり、逆に、マイナスに大きく影響を与えるのは、“博覧会や展示場”として不適であるとみなされた場合である。

同様に、港への接近性について分析した結果が図-4である。

4. まとめ

名古屋港のイメージとしては、流通のための港湾という認識が強く、情緒性に乏しい港湾として住民に受けとめられている。すなわち、従来の港湾整備が、地域住民との関係について、あまり関心を払ってこなかったと住民に映っているものと思われる。

また、市民に親しまれる港づくりのために、“港の見える公園”、“散歩のできる緑道”、“船を利用した海洋博物館”等のレクリエーション施設が望まれている。

5. おわりに

本研究においては、港湾に対する住民の意識を把握・分析したが、本研究で得られた結果を港湾計画に反映させていくためには、“住民意識”というメンタルな情報と、“施設量”あるいは“港湾の整備状況”といったフィジカルな情報との対応関係を把握していく必要があると考える。

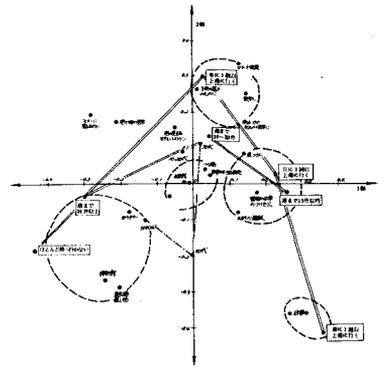


図-2 希望施設に関する分析結果

項目	平均値	因子1 (2.12)					因子2 (2.45)					固有値
		0.0	0.2	0.4	0.6	0.8	0.0	0.2	0.4	0.6	0.8	
1. 子供の遊び場	0.833	0.833	0.833	0.833	0.833	0.833	0.833	0.833	0.833	0.833	0.833	2.13
2. 憩いの場	0.430	0.430	0.430	0.430	0.430	0.430	0.430	0.430	0.430	0.430	0.430	2.13
3. 博覧会や展示場	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	0.806	2.13
4. 博覧会や展示場	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.13
5. 子供の遊び場	0.518	0.518	0.518	0.518	0.518	0.518	0.518	0.518	0.518	0.518	0.518	2.13

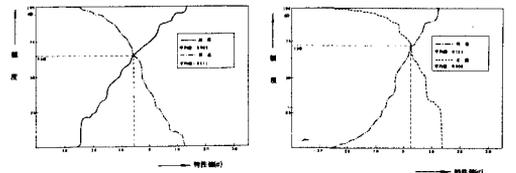


図-3 オープンスペース機能に関する分析結果

項目	平均値	因子1 (2.12)					因子2 (2.45)					固有値
		0.0	0.2	0.4	0.6	0.8	0.0	0.2	0.4	0.6	0.8	
1. 港への接近性	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.13
2. 港への接近性	0.129	0.129	0.129	0.129	0.129	0.129	0.129	0.129	0.129	0.129	0.129	2.13
3. 港への接近性	0.780	0.780	0.780	0.780	0.780	0.780	0.780	0.780	0.780	0.780	0.780	2.13
4. 港への接近性	0.218	0.218	0.218	0.218	0.218	0.218	0.218	0.218	0.218	0.218	0.218	2.13
5. 港への接近性	0.474	0.474	0.474	0.474	0.474	0.474	0.474	0.474	0.474	0.474	0.474	2.13
6. 港への接近性	0.559	0.559	0.559	0.559	0.559	0.559	0.559	0.559	0.559	0.559	0.559	2.13
7. 港への接近性	0.923	0.923	0.923	0.923	0.923	0.923	0.923	0.923	0.923	0.923	0.923	2.13
8. 港への接近性	0.489	0.489	0.489	0.489	0.489	0.489	0.489	0.489	0.489	0.489	0.489	2.13
9. 港への接近性	0.818	0.818	0.818	0.818	0.818	0.818	0.818	0.818	0.818	0.818	0.818	2.13
10. 港への接近性	0.207	0.207	0.207	0.207	0.207	0.207	0.207	0.207	0.207	0.207	0.207	2.13
11. 港への接近性	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	2.13

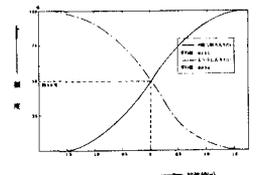
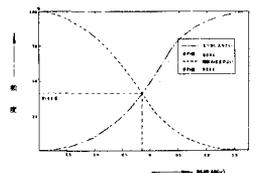


図-4 港への接近性に関する分析結果