

IV-16 港湾に対する意識についての調査研究

室蘭工業大学 学生員 富 田 浩 士
 室蘭工業大学 学生員 小 野 武 士
 室蘭工業大学 正 員 齊 藤 和 夫

1. まえがき

港湾の機能として根幹をなすものは、流通・生産機能である。しかし、近年における地域住民の生活水準の向上、価値観の多様化などにより、住民が海に親しめる空間、つまり港湾を憩いの場・レクリエーションの場として位置づける要請が高まり、住民サイドにたった公共空間としての機能も考慮する必要性が提起されてきている。

そこで本研究では、港湾計画に公共空間機能を取り入れる際の客観的指標の基礎を得るため、室蘭港に対する地域住民の意識についてアンケート調査を行い、その2・3の結果を報告する。

2. 港のイメージ

住民が港に対して抱くイメージを知ることは、その港が有している多くの面を客観的に評価する調査目的上において重要な部分の一つである。そこで、まず一般的に港というと何を思い浮べるのか、次に対象を室蘭港とした場合にはどうなのかを港のイメージとして考えられる33項目を設定し5項目/人の選択を試みた。その上位20番目までを示したのが表-1である。これによると一般的な港のイメージとしては全体の60.0%の人が「貨物船」を選択し、他の項目と比較してもかなりの高率を示している。また「燈台」「夜景」「カモメ」というような情緒性の感じられる項目も上位に位置している。それに対して室蘭港のイメージにおいては「石油基地」「臨海工業」「埋立地」「港湾労働者」というような項目が一般的な港のイメージに比べ全体的に順位が上がり、逆に、「燈台」「夜景」「カモメ」という情緒性のある項目がいずれも順位を下げており、室蘭港が工業港として発展、整備されてきた経緯への住民の率直な反応であると考えられる。

次に、一般的な港のイメージを回答する際に、そのイメージの背景となった港を具体的に記述してもらった結果が表-2である。室蘭港周辺地域に居住していながら、室蘭港をその背景として思い浮べた人数が全体の第3位となっており、室蘭港に対する周辺地域住民の親近度・意識の低さの表れであると推測される。

ここで、上述の背景として想定された港の中から上位7港(表-2)を抽出し、それらの港と一般的な港のイメージとして回答された33項目との関連について数量化理論Ⅲ類による分析を試みた。その結果得られた1軸と2軸を用いて、これら

を2次元平面に表したのが図-1である。これによると、1軸は港のもつ情緒性を表していると解釈でき、函館・小樽港は情緒性が高く、それとは逆に苫小牧・室蘭港は情緒性の低い港であると考えられる。さらに室蘭港は「防波堤」「フェリー」「クレーン」、函館小樽港は「魚市場」「燈台」「汽笛」「夜霧」、横浜

表-1 港のイメージ

一般的な港			室蘭港		
順位	項目	回答者数	順位	項目	回答者数
1	貨物船	595人	1	貨物船	508人
2	防波堤	333	2	フェリー	436
3	フェリー	303	3	石油基地	387
4	燈 台	291	4	港まつり	376
5	貿 易	286	5	臨海工業	303
6	夜 景	263	6	埋立地	300
7	カモメ	259	7	防波堤	287
8	臨海工業	217	8	倉 庫	241
9	倉 庫	216	9	港湾労働者	199
10	魚市場	212	10	燈 台	172
11	港まつり	211	11	貿 易	170
12	岸べき	197	12	夜 景	155
13	港湾労働者	172	13	クレーン	139
14	客 船	155	14	岸べき	133
15	汽 笛	147	15	魚市場	81
16	石油基地	137	16	カモメ	70
17	船 員	104	17	コンテナ	69
18	外国人	87	18	大型トラッ ク	60
19	埋立地	73	19	ハシケ	57
19	さんばし	73	20	船 員	50

表-2 連想港

順位	港 名	度 数	比率(%)	順位	港 名	度 数	比率(%)
1	函 館	166	25.8	6	苫小牧	29	4.5
2	横 浜	148	23.0	7	長 崎	16	2.5
3	室 蘭	97	15.1	8	釧 路	8	1.2
4	神 戸	93	14.4	9	八 戸	6	0.9
5	小 樽	39	6.1		その他	42	6.5

神戸港は”貿易””さんばし””客船”というようなイメージとの結びつきが認められる。

3. 港湾公共空間における希望施設

室蘭港におけるレクリエーション施設を整備していく際に、どのような施設がどのような人に望まれているかを、設定されたレクリエーション施設（図-2の□内）と年齢、来港回数、来港目的、港までのアクセス時間との関連について数量化理論Ⅲ類による分析を試みた。図-2がその結果であるが、1軸についてみると港と住民との結びつきの尺度を表す軸と解釈でき、来港頻度の高い項目や”仕事”などの日常的な来港目的がマイナス側へ、反対に来港頻度の低い項目や”フェリーに乗るため”といった非日常的な来港目的がプラス側にそれぞれ大きな値を示している。

4. 港湾公共空間における適地性の支配的要因

室蘭港に公共空間としての機能を備える場合に、どのような環境がその機能の支配的要因になっているのか。図-3に示す9環境要因を説明変数、5利用形態を外的基準としてそれぞれ数量化理論Ⅱ類による分析を試みた。その結果得られたレンジのみを示したのが図-3である。全体的にみると”魚つりの場”としての適地性を除いては”港内の緑の量”という要因がどの利用形態の適地性にも大きな影響を与えているようである。

5. 結果のまとめ

- 1) 室蘭港は一般的に他の港に比べて「みなとまち」としての情緒性に欠ける面があり、情緒性を高めるための工夫と演出が必要であると思われる。
 - 2) 室蘭港を公共空間の面からみた場合、全体として”緑の量”が適地性への最も重要な支配的要因であり”港周辺の風景””空気のきれいさ”も影響を与える要因となっている。
- 以上、本研究の主な結果を考慮しながら、公共空間機能と他機能との整合をはかっていくのが今後の課題となろう。

参 考 文 献

- 1) 運輸省第五港湾建設局；港湾背後地域住民の意識に関する調査研究、昭和51年3月
- 2) 北見俊郎編；港の社会科学、海文堂、昭和54年5月
- 3) 駒澤 勉著；多元的データ分析の基礎、朝倉書店、1980年4月
- 4) 御巫清泰；”みなと”と”都市”、都市問題研究第35巻第5号、都市問題研究会、pp.28-56、1983

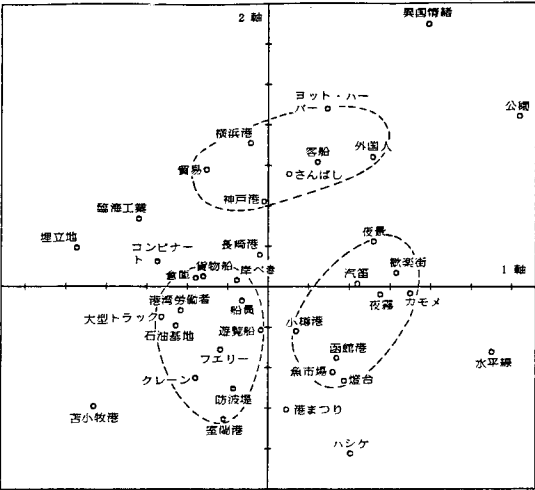


図-1 港のイメージ数量化Ⅲ類分析結果

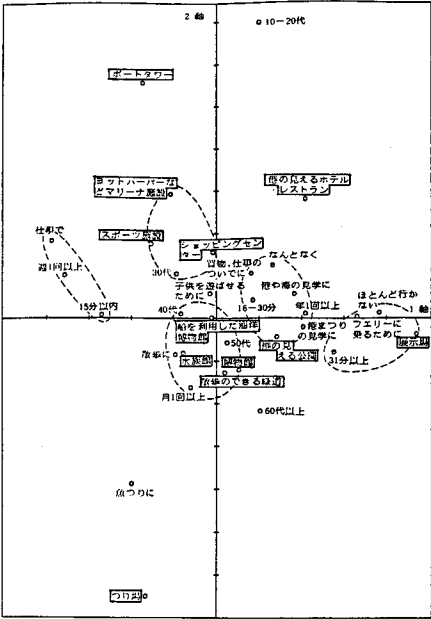


図-2 希望施設数量化Ⅲ類分析結果

相関比 説明変数	r = 0.407		r = 0.416		r = 0.392		r = 0.389		r = 0.303	
	子供の遊び場として	5.0 10.0	散歩の場として	5.0 10.0	大人達のいこいの場として	5.0 10.0	家族会や展示場として	5.0 10.0	魚つりの場として	5.0 10.0
港周辺の風景										
水のきれいさ										
空気のきれいさ										
港の風紀										
港周辺の騒音										
港周辺の臭い										
港周辺の自動車交通の安全度										
港を訪れる人の利用施設の整備状況										
港内の樹木や芝生等の緑の量										

図-3 港湾公共空間の適地性数量化Ⅱ類分析結果