

IV-85 ウォーターフロント開発・景観誘導の現状に関する一考察(その2)

大阪市港湾局 正員 芦見 忠志
大阪産業大学工学部 正員 榊原 和彦
アーバンスタディ研究所 正員 中田 かおる

1. 本稿の概要 近年,世界各地の港湾でウォーターフロント開発が盛んに行われつつある。その結果,一般市民が港に触れる機会が急速に増え,港湾景観の質的な向上が求められるようになってきた。本稿は,主に景観形成の観点から港湾の実態を検討・分析することを目的としたアンケート調査の結果を報告するものである。

2. 港湾管理者アンケート ①配布と回収 ②に示す内容のアンケートを,内外の港湾管理者に発送し,海外39,国内27の合わせて66港湾から回答を得た。

②アンケートの内容 1)対象港湾の概要,2)景観に対する港湾管理者の認識,3)景観整備に対する港湾管理者の取り組み姿勢,4)景観誘導のためのガイドラインの有無とその内容・対象,5)港湾管理者が認識している「代表的景観」。

3. 調査対象港湾の概要 港湾地区の概要を知るために,土地利用や施設の有無を質問した(図-1)。この結果から,●複合利用が進んでいる。いわゆる港湾施設以外に工業機能を持つ港湾が全港湾の88%,同じく商業77%,業務65%,住居42%を占め,海外・国内とも港湾地区の複合利用が進んでいる。

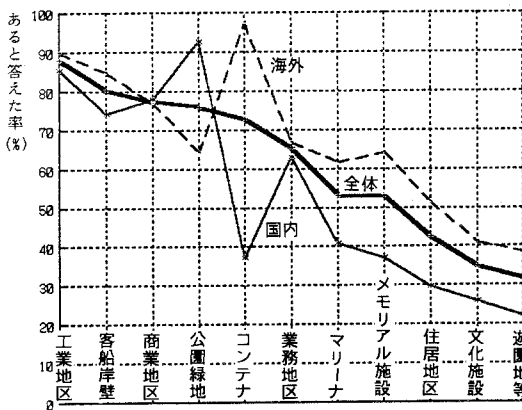


図-1 港湾地区にあるもの(土地利用/施設)

●海外では港と一般市民の接触が多い。一般市民との関係が深い,客船岸壁,公園緑地,マリナー,メモリアル施設,住居地区,文化施設,遊園地の7項目のうち公園緑地を除いた全ての項目で,海外港湾における存在率が国内を上回った。海外港湾は著名港湾であることも考慮する必要があるが,海外のほうが,港が一般市民にとってより身近な存在といえよう。●海外では多様な市民向け施設が整備されている。海外港湾ではマリナー,文化施設,遊園地など市民向け施設が多様化しているのに対し,

国内では公園緑地に偏っている。

4. 港湾地区活性化の動き ①趨勢 海外の2港湾を除いた64港湾は活性化が必要だと考えており,港湾地区の活性化が強く求められている。また全体の95.5%の港湾が,何らかの形で活性化プロジェクトを実際に持っている。内外を比較すると,海外では46.2%に完了したプロジェクトがあり,6割以上が進行中・計画中のプロジェクトを持っている。一方,国内では完了したプロジェクトを持つ港湾は7.4%にすぎず,進行・計画中の率も海外と比べて低い。

②プロジェクトの内容 64港湾から104のプロジェクトについて回答を得た。1)対象 81%が港湾地区を部分的に整備するものであるが,港湾地区全体を整備対象とするプロジェクトも19%を占めた。2)性格 海外では既存施設を活用する修復型再開発が56.9%を占め,新規整備と並んで多いが,国内ではこのタイプは15.4%とごく少ない。

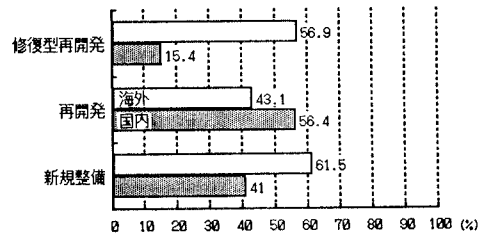


図-2 プロジェクトの種類

3)何が作られるのか 国内港湾では一般市民に関係の深い客船岸壁,遊覧船ターミナル,ホテル,メモリアル施設,マリナー,文化施設などの整備が,海外と比べて盛んである。現状では少ないこの種の施設の整備が進めば,近い将来,一般市民が港を訪れる機会は急速に増すと予想される。

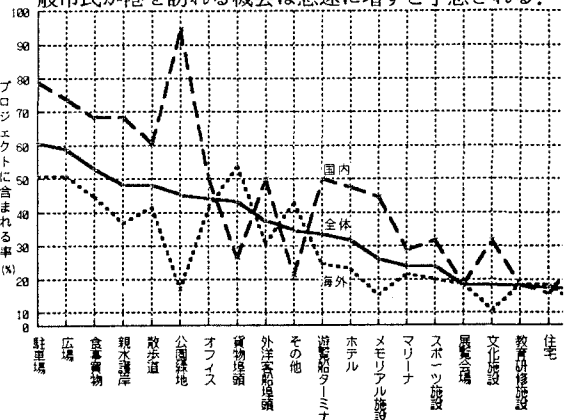


図-3 プロジェクトの中で整備される施設

また国内では公園緑地の整備指向が著しく強い。なお、内外を問わず自動車70%が重視され、駐車場整備が盛んである。4) **開始時期と完了時期** プロジェクトの開始時期は、海外では70年代、国内では80年代後半が中心で、10年～15年のタイムラグがある。一方終了時期は、海外で90年代、国内は95年以降となっており、内外差は開始時期よりやや小さい。5) **事業主体** 海外では港湾管理者単独のプロジェクトが最も多く33.3%を占めるが、国内では港湾管理者+民間の事例が37.0%と最も多い。これは、米国等にもみられるように港湾管理者が港湾周辺で一元的な責任と権限を有することなどが理由と考えられる。6) **プロジェクトと景観誘導** 「よりよい景観形成」を重視する港湾管理者が97.1%を占め、景観誘導は重要であるという共通の認識がある。しかし、国内では個別対応型、海外ではランドデザインを持つ総合型が多いという差が見られた。この背景には、前項(事業主体)と同様の事情が考えられる。

5. **港湾景観の質的向上に対する管理者の姿勢** 管理者の大多数が、港湾景観の質的向上は重要であると考えている。その結果、海外の61%、国内の31%が景観誘導ガイドラインを策定し、残りも必要性を感じている。ガイドラインの内容を見ると、国内で誘導対象とされる率は岸壁や堤防、建築物が最高で、民間敷地や道路は対象外であるものが多い。一方海外では、港湾管理者が、海上・陸上や官民の別を問わず包括的な誘導・規制を行い、よりよい港湾景観を形成しようとしている。

6. **代表的景観** 国内22港湾から75、海外25港湾から98の合計172景の「代表的景観」の写真から以下の2つの

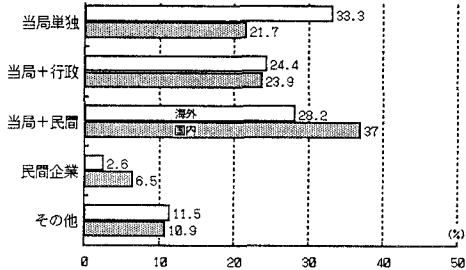


図-4 港湾プロジェクトの事業主体

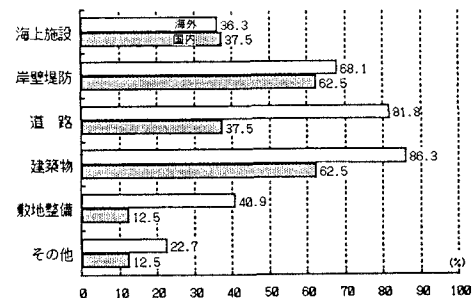


図-5 ガイドラインの規制の対象施設等

観点から検討した。①**テーマ** 各港の「代表的景観」に含まれる景観構成要素は種々雑多で、客観的なテーマの特定は容易でないが、概ね表-1のような9分類が可能であった。物流に関わる港湾景観が最も多く、68景、全体の39.3%を占めた。港湾管理者の立場からは、コンテナを利用した物流拠点という機能的側面が、現代の港湾景観を特徴づける重要な要因と考えられていることがわかる。次に多数を占めたのは公園緑地の景観(23景、13.3%)で、一般市民と馴染み深い場所の景観が重要視されていることが伺われる。②**視点場** 視点を表-2のように6分類した。一般市民が日常的に港を見る場合の陸上あるいは海上のアイレベル視点は65景(37.5%)と少なく港を山等の高所から見おろす視点が29景(16.8%)、上空から俯瞰する視点が79景(45.7%)にのぼった。この原因としては、●高い視点は港の景観構造を説明的に表現する有利な位置である●港の景観の特徴が視野の広さにありアイレベルの視点でそうした広さを感じられる場所が少ない、などの要因が考えられる。また●海と港湾施設、背後市街地や地形の隣接関係が、抽象的な港の景観イメージとして、あるいは観念として港湾管理者の頭にあり、日常景に対する認識・感覚と不連続な段階に留まっているらしいことなども考えられる。なお航空機の視点を詳しくみると、海側からの撮影が最も多く、港の古地図の多くが同様の描かれ方をしているのと同通であることがわかる。つまり港の景観は海から陸をとらえることが多く、茫洋とした海から水際の陸地に何かが見える事が景観的に興味深いということになるのであろう。このことは水際整備の際にひとつのキになり得ると考えられる。

表-1 テーマの分類

写真のテーマ	構成比(%)		
	合計	海外	国内
1) 物流施設	39.3	56.1	17.3
2) 客船岸壁等	8.1	6.1	10.7
3) 防波堤・燈台等	1.2	2.0	0.0
4) 工業施設	4.6	5.1	4.0
5) 公園緑地等	13.3	3.1	26.7
6) マリーナ	4.6	5.1	4.0
7) 隣接市街地	6.4	7.1	5.3
8) 地形・風景等	3.5	4.1	2.7
9) 港全域の風景	19.1	11.2	29.3

表-2 視点場の分類

写真の視点場	構成比(%)		
	合計	海外	国内
1) 陸上視点	20.2	15.3	26.7
2) 海上視点	17.3	16.3	18.7
3) 山や高台	16.8	20.4	12.0
4) 航空機(海)	19.1	22.4	14.7
5) 航空機(山)	14.5	14.3	14.7
6) 航空機(海岸線に平行)	12.1	12.2	13.3

7. **今後の課題** 景観整備事例の具体的検討を行い、今後の港湾整備に有用な情報を抽出していきたい。なお本研究を進めるにあたっては京都大学天野光三教授のご指導を受けた。ここに感謝の意を表する。

<参考文献>

- 1) 芦見 天野 榊原 土橋 1990: 『ウォーターフロント・景観政策の現状に関する一考察』、平成2年度土木学会関西支部年次学術講演会講演概要集
- 2) 芦見 榊原 土橋 1990: 『計量心理学的手法を用いた港湾景観の分析と評価』、第45回年次学術講演会講演概要集