

VI-2 ハウステンボスマリーナの計画について

長崎オランダ村ハウステンボス計画におけるマリーナ

三井不動産建設(株) (正) 松田 仲次 (正) 池田 澄隆
(株)日本設計 (正) 横松 宗治

1. はじめに

長崎県北岸に建設された「長崎オランダ村ハウステンボス」は、我が国初の長期滞在型リゾートとして注目を集めている。その開発コンセプトは、オランダで培われたエコロジカルな自然環境と生活空間の共存である。ハウステンボスマリーナは、ロイヤルハーバーフロントのまさに中心的な位置をしめマリンライフへの醍醐味を堪能すべく魅了させる景観を持っている。

本文は、当マリーナの機能と計画概要について述べ今後整備されるであろうマリーナの計画において参考となれば幸である。

2. マリーナの機能

近年労働時間の短縮と余暇時間の増大に加えゆとりを持った生活指向の高まりにより、マリンレジャーへの参加意欲が強く様々なウォーターフロント計画が動き始めている。しかしその直面する問題として地球環境や地域環境への影響も解決しなければならない重要な課題となっている。

一般にマリーナの目的は、(Ⅰ)総合的港湾空間の創造と整備 (Ⅱ)海洋性レクリエーションに伴う地域観光振興として大別される。本マリーナは、後者を目的としハウステンボスの施設と周辺地域の振興波及の二つの要素を持っている。本マリーナに求められる機能として

- ①需要動向を見極めた船舶収容能力の確保
- ②関連諸施設との合理性を追究した機能
- ③都市とマリーナの景観の追究

があり具体的には、大型艇・幅広艇の需要の確実な伸びと図1に示す関連諸施設との相互の関連がある。又合理性の追究においては、自然環境保全への配慮も検討を重ね計画を行った。

3. マリーナの計画概要

(1) 全体計画

本マリーナに求められた機能を満足すべく図2の様計画したがその主な要因は、以下に示す。

- ①マリーナの位置は、都市と港湾のアクセスする位置とした。
- ②静穏性の確保と水質の保全と言う相反する機能を満足すべく不透過堤・半透過堤の配置検討を重ねた。
- ③環境保全対策として、汚物処理施設を設け大村湾の水質保全をはかった。
- ④船舶役務用施設は、東側部分に配置し景観の保全をはかった。
- ⑤護岸は、自然石積みを行い親水性追究の為ボードウォークとした。又マリーナ施設は、耐朽性の高い木材の使用で統一した。
- ⑥都市近郊での自然材料を取り入れたマリーナとして計画し、エコロジカルな景観を創造した。

尚、最も困難な問題であった静穏性と水質保全に関し解析を行った所100年再現期待値波高はH1/3=0.25m以下となり水質も目標値を満足する結果となった。

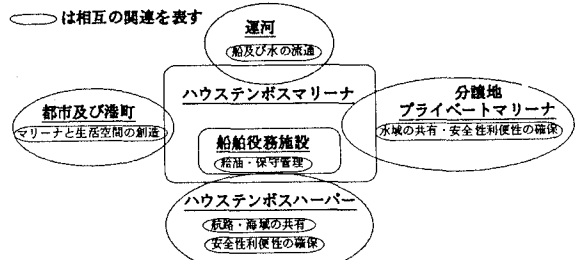


図1 マリーナと関連諸施設



図2 ハウステンボス平面図

（2）係留施設平面レイアウト

係留施設は、図3に示すように30F～50F級を対象に172隻が収容出来た。レイアウト検討においては、現存マリナーの調査（オランダ・オーストラリア・国内）及び需要動向の調査（艇長と喫水及び艇幅）を行い検討要素とした。調査結果の概要は、以下のとおりである。

- ①レイアウトに関し国内例は、バース長・スリッパ長・桟橋間隔に比較的余裕を持たせている。（海外例は、歴史的に早く整備され近年の艇の大型化により余裕が小さくなっている。）
- ②艇長は、大きく分類し30F級以下・30～40F級・40～50F級にグループ化出来る。
- ③艇長・艇幅は、その相関が必ずしも明解でなくバラツキが有る。（図4）
- ④ヨット喫水は、50F級以下で概ね2.5m以下である。

（図5）

以上の調査結果を踏まえレイアウトの基本方針として以下の様に設定した。

- a. 本マリナーは、将来需要を見越し大型艇対応とした。
- b. 同艇長において幅広艇と標準艇に分類し係留することとし機能性を高めた。
- c. 低潮位水深で、40F級以下の泊地は、3.0m。50F級及び航路部分については、4.0mを確保した。

（3）係留施設構造

係留施設は、図6に示す構造となっている。その特徴は、以下のとおりである。

- ①コンクリート被覆ポンツーンを採用した。その重量からうまれる浮体の安定とメンテナンスフリーが評価できると判断した。
- ②杭係留による安定化を計った。波浪・風浪に対する変位が少ないことがその選定理由である。景観上も水上部は、アゾベ（世界第一級強度の天然木材）水中部は、角型鋼管の複合杭としオランダの景観を表現した。
- ③浮き桟橋デッキ及び固定桟橋部分も耐朽性の高い木材を使用し天然木材の持つ視覚的な柔らかさと足元へのやさしさを求めた。

4. おわりに

マリナーの整備は、高まるマリネジャー指向への対処と約12万艇に及ぶ放置艇解消の為に整備が叫ばれている。しかし近年までは、適当な候補地不足により整備が遅れているのが現状である。そこには、民間主導による事業性追求の困難さが存在する。

今後の整備は、事業性のみに拘らず官民一体となり問題解決がなされるであろう。又環境問題も当然議論されるべき重要な課題である。更に付加価値として、マリナーのつくりだす景観を重視し、総合的港湾空間の創造と地域観光振興に寄与すべく計画されるべきであろう。

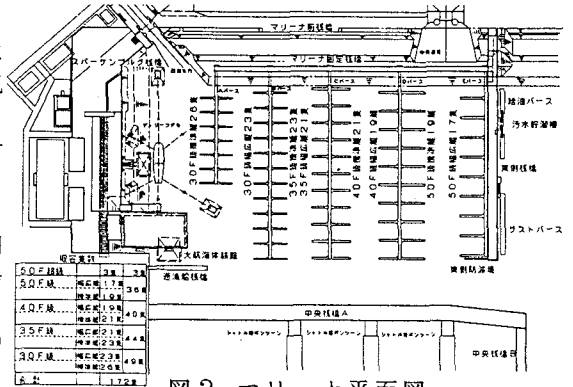


図3 マリナー平面図

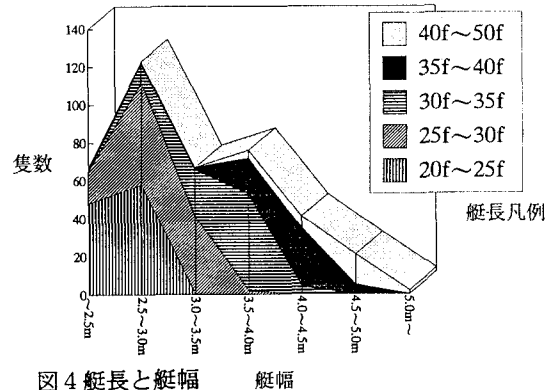


図4 艇長と艇幅

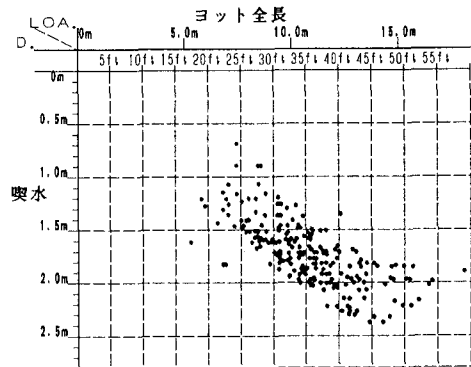


図5 ヨット全長と喫水

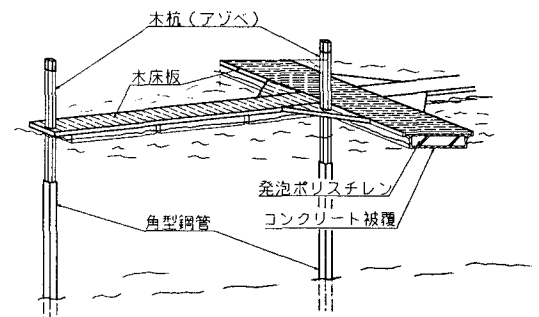


図6 係留構造略図