

東京港における昼夜間の比較からみた海上景観特性に関する研究
ー記憶に残る海上景観要素とその景観特性についてー

日本大学 正会員 ○田島洋輔 日本大学 正会員 岡田智秀
オリエンタルコンサルタンツ 正会員 水石知佳 東京都庁 非会員 山口 博

1. 研究目的 ; 2020 年の東京五輪に向けて、都内の水上交通やそれにより体験できる水辺景観に注目が集まっている¹⁾。こうした水上交通事業において安定した事業を実現するためには、リピーターを増やすことが重要となり、そのためには再乗船を促すような“記憶に残る海上景観”を捉えることが重要と考える。そこで本研究では、記憶に残る海上景観要素に着目し、昼夜間の比較からその景観特性を明らかにすることを目的とする。

2. 研究方法 ; 上述の目的を達成するため、表 1 (1) に示す東京港クルーズ調査を行った。そして、その調査から約 1 年後に同一被験者 15 名を対象に、記憶に残る海上景観のアンケート調査 (表 1 (2)) を実施した。

3. 結果および考察 ; 表 2 は記憶に残る昼夜の海上景観要素や指摘人数、表 3 は 3 割 (4 名) 以上の被験者が評価した海上景観要素全 5 要素 (表 2) の評価理由を示したものである。以降は、これらをもとに考察する。

(1) 昼夜別の記憶に残る海上景観要素 ; 表 2 より、夜間に評価された記憶に残る海上景観要素は全 33 要素に対し、昼間は全 36 要素と夜間よりも 3 要素多い。3 割以上の被験者が評価した海上景観要素 (表 2) に着目すると、昼間のみで評価されたものは「飛行機」、「コンテナ群」、「目黒川水門」 (表 2) である。これは、昼間では上空で動くものや非日常のかつ鮮やかな港湾施設が目を引き一方、夜間では、暗闇として地となる空や海に溶け込み視認しづらくなったためといえよう。また、夜間

のみ評価されたものは「ららぽーと豊洲モニュメント」、「東京タワー」 (表 2) であり、これはライトアップやイルミネーションが放つ光の演出により幻想的な景観が創出され、注目が高まったためと考える。

(2) 景観分類別の昼夜共通の記憶に残る海上景観特性

1) 港湾景観 ; 表 2 より、記憶に残る海上景観要素の最上位は、昼夜ともにガントリークレーン (以下 ; GC) であった。表 3 より、最も高く評価されたのは「横一列に連続して広がる GC が良かった (夜 GC : 54.5%, 昼 GC : 62.5%)」であり、夜間の理由として、作業用の手元灯のオレンジ色の光が帯状に広がる GC (写真 1) が評価されたのに対し、昼間では広大な空や水面にヒューマンスケ

表 2 昼夜の海上景観要素とその指摘人数 [筆者作成]

夜間における乗船から約 1 年後の海上景観評価				昼間における乗船から約 1 年後の海上景観評価			
順位 番号	景観 分類	主対象 (全 33 要素)	指摘 割合 人数 (%) N=13	順位 番号	景観 分類	主対象 (全 36 要素)	指摘 割合 人数 (%) N=13
1	港湾	ガントリークレーン	11 84.6	1	港湾	ガントリークレーン	8 61.5
2	橋梁	東京ゲートブリッジ	10 76.9	2	橋梁	東京ゲートブリッジ	8 61.5
3	橋梁	レインボーブリッジ	8 61.5	3	橋梁	レインボーブリッジ	7 53.8
4	都市	TY HARBOR	8 61.5	4	都市	フジテレビ本社ビル	7 53.8
5	港湾	ららぽーと豊洲モニュメント	6 46.2	5	都市	TY HARBOR	6 46.2
6	都市	東京タワー	4 30.8	6	交通	飛行機	5 38.5
7	都市	フジテレビ本社ビル	4 30.8	7	港湾	コンテナ群	4 30.8
8	港湾	晴海客船ターミナル	3 23.1	8	港湾	目黒川水門	4 30.8
9	港湾	丸全昭和運輸倉庫	3 23.1	9	都市	東京国際展示場	3 23.1
10	交通	屋形船	3 23.1	10	都市	東京ディズニーリゾート	3 23.1
11	都市	パレットタウン大観覧車	3 23.1	11	緑地	有明西ふ頭公園	3 23.1
12	都市	ザ・パークハウス晴海 Towers	2 15.4	12	交通	東京臨海新交通臨海線	3 23.1
13	都市	まちなみ (お台場)	2 15.4	13	交通	小型船舶	3 23.1
14	都市	東京ベイコート倶楽部	2 15.4	14	港湾	晴海客船ターミナル	3 23.1
15	都市	まちなみ (豊洲)	2 15.4	15	都市	ザ・パークハウス晴海 Towers	3 23.1
16	都市	ワールドシティ Towers	2 15.4	16	港湾	工場現場 (晴海)	2 15.4
17	港湾	コンテナ群	1 7.7	17	港湾	中央清掃工場煙突	2 15.4
18	港湾	目黒川水門	1 7.7	18	港湾	豊洲市場	2 15.4
19	交通	飛行機	1 7.7	19	都市	まちなみ (豊洲)	2 15.4
20 ~ 33		その他 14 要素	1 7.7	20	都市	まちなみ (東京タワーなど)	2 15.4
				21	都市	パレットタウン大観覧車	2 15.4
				22	都市	ららぽーと豊洲付近	2 15.4
				23 ~ 36		その他 14 要素	1 7.7

凡例

■

■

■

■

：昼夜比較分析対象

：3割以上評価された対象物

：夜のみ3割以上評価された対象物

：昼のみ3割以上評価された対象物

表3 昼夜間における乗船から約1年後の評価理由および海上景観写真〔筆者作成〕

景観分類	対象物	順位	指摘人数 N=13	評価理由	凡例 ■：昼夜間共通意見 ■：夜間独自意見	人数	割合	写真番号	順位	指摘人数 N=13	評価理由	凡例 ■：昼夜間共通意見 ■：昼間独自意見	人数	割合	写真番号	
			割合							割合						
港湾	ガントリークレーン (GC)	1	N=11 84.6%	横一列に連続的に広がるGCが良かった。 GCを照らしているライトが印象的だった。 GCの荷役活動の様子が見れた、迫力があつた。		6 4 2	54.5% 36.4% 18.2%	1 3 -	1	N=8 61.5%	横一列に連続的に広がるGCが良かった。 GCの形や色をはっきり見ることができた。 きりんみたいでかわいかった。		5 4 1	62.5% 50.0% 12.5%	2 4 -	
	東京ゲートブリッジ (GB)	2	N=10 76.9%	橋の全体像を眺めることができた。 ライトアップにより近くから橋の立体感が際立つ。 -		9 3 -	90.0% 30.0% -	5 7 -	2	N=8 61.5%	橋の全体像を眺めることができた。 橋の特徴的なトラス構造が際立つ。 橋を近くで見たときの迫力。		3 3 2	37.5% 37.5% 25.0%	6 8 -	
橋梁	レインボーブリッジ (RB)	3	N=8 61.5%	RBと背後のまちなみが一体的で綺麗だった。 橋の全体像を眺めることができた。 ライトアップにより近くから見たときの桁裏や下からの眺めが際立つ。		5 3 2	62.5% 37.5% 25.0%	9 11 -	3	N=7 53.8%	橋の全体像を眺めることができた。 橋を近くで見たときのスケール感。 近くから見たときの桁裏や下からの眺めが際立つ。		3 3 2	42.9% 28.6% 28.6%	10 12 -	
	T.Y. HARBOR (T.Y.)	4	N=8 61.5%	レストランの外観が印象的だった。 利用者の食事をしている様子が見られた。 事前知識の意見。水面に反射する様相。		6 3 1	75.0% 37.5% 12.5%	13 - -	5	N=6 46.2%	レストランの特徴的な外観が印象的だった。 レストラン利用者でコミュニケーションがとれたこと。 -		3 3 -	50.0% 50.0% -	14 15 -	
都市	フジテレビ本社ビル	7	N=4 30.8%	特徴的な外観がライトアップされ目立っていた。 -		4 -	100.0% -	15 -	4	N=7 53.8%	特徴的な外観が目立っていた。 以前訪れたことがあった、知っていた。		6 2	85.7% 28.6%	16 -	
対象物	ガントリークレーン (GC)			東京ゲートブリッジ (GB)			レインボーブリッジ (RB)			T.Y.HARBOR (T.Y.)			フジテレビ本社ビル			
夜間																
	写真1			写真3			写真5			写真11			写真13			写真15
昼間																写真16
	写真2			写真4			写真6			写真12			写真14			

ールを超えて水平方向に広がる GC (写真 2) が評価された。これらに次ぐ理由として昼間では、「GC の形や色をはっきり見ることができた (昼 GC : 50.0%)」が評価された。これは、普段見ることが珍しい長大な港湾施設の奇抜な形態や色彩 (写真 4) が被験者の印象に残ったためと考える。また、夜間では「GC を照らしているライトが印象的だった (夜 GC : 36.4%)」と評価され、周囲が暗い中で作業灯により視認できる部分が限られたことで近景の GC (写真 3) が被験者の目に鮮明に映し出されたことが大きく印象付けたためと考える。

2) 橋梁景観 ; 表 2 より、東京ゲートブリッジ (以下 ; GB) やレインボーブリッジ (以下 ; RB) という大型橋梁が評価された。表 3 より、「橋の全体像を眺めることができた (夜 GB : 90.0%, 昼 GB : 37.5%, 昼 RB : 42.9%)」という大型橋梁の全体像が高く評価された。これは、夜間ではライトアップ (写真 5) により、昼間では大型橋梁の構造美により (写真 6, 10) 橋梁全体が際立ったためと考える。これに対して、RB の夜間では「RB と背後のまちなみが一体的で綺麗だった (夜 RB : 62.5%)」と背後都市との一体性が評価された。これはライトアップされた RB と背後都市が織りなす光が一体となることで (写真 9) 橋梁単体にはない魅力が創出されたものと考え。次いで、「橋の特徴的なトラス構造が際立つ (昼 GB : 37.5%)」や「橋を近くで見たときのスケール感 (昼 RB : 28.6%)」が評価された。これは細部の橋梁形態やその造形美、海上を視点場とした海ならではの非日常体験 (写真 8, 12) が記憶に残ったためと考える。

3) 都市景観 ; 表 2 より、T.Y.HARBOR (以下 ; T.Y.) やフジテレビ本社ビル (以下 ; フジ) が評価された。表 3 より、最も高く評価されたのはフジの「特徴的な外観が目立

っていた (夜フジ : 100.0%, 昼フジ : 85.7%)」、次いで「レストランの外観が印象的だった (夜 T.Y. : 75.0%, 昼 T.Y. : 50.0%)」であった。これらは、夜間ではライトアップにより幻想的で華やかな雰囲気醸し出している (写真 13, 15) のに対し、昼間では港湾という地域性を感じさせるリノベーション倉庫やフジの特徴的な建築形態 (写真 14, 16) へ意識を向けたことが、記憶に残る要因になったと考える。夜間では、「利用者の食事をしている様子が見られた (夜 T.Y. : 37.5%)」とされ、これは周囲が暗い中で建物内の明るさによって強調されたレストラン利用客の多様な動きであり、夜ならではの様相が評価された。また、昼間では「レストラン利用客とコミュニケーションがとれたこと (昼 T.Y. : 50.0%)」が評価され、手を振るなどの直接的なコミュニケーション体験もまた記憶に残る要因になった。

以上のように、昼夜を通じてみた記憶に残る海上景観要素の特性として、①GC は昼夜共に横一列に広がる連続性、昼間のみではその色彩や形態、夜間では照明による幻想性がそれぞれ印象付けられていた。②大型橋梁は昼夜共に全体形状が評価され、昼間では近景によるスケール感や構造美が、夜間では都市景観との一体的景観が印象付けられていた。③近景の水辺建築は昼間ではその空間内の人々とのコミュニケーション、夜間では光によって浮かび上がった建築内部で賑わう人々の動きが、そして中景の大型建築物では昼間では特徴的な建築形態が、夜間では建築自体と水面倒景を一体的に捉えた幻想的風景がそれぞれ印象付けられていた。これらより、リピーターを確保するためには、昼夜の違いによる記憶に残る海上景観特性を考慮した航路選定が示唆される。

参考文献 ; 1) 国土交通省 HP, http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/sogoseisaku_region_tk_000022.html (最終閲覧日 : 2018.12.10) / 2) 気象庁 HP, <http://www.jma.go.jp/jma/index.html> (最終閲覧日 : 2018.12.16) / 3) 東京都港湾局 HP, <http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/> (最終閲覧日 : 2018.12.16)