

みなとオアシス千葉みなとにおける空間構成と 利用に関する研究

吉村 晶子¹・加藤 良紀²・土久 菜穂³

¹正会員 名城大学教授 理工学部環境創造学科 (〒468-8502 愛知県名古屋市中天白区塩釜口1-501)
E-mail: ayos@meijo-u.ac.jp

²非会員 (株)東急ステーションリテールサービス 営業第1部 (〒152-8909 東京都目黒区碑文谷6-7-22)
E-mail: k.ysk18@gmail.com

³非会員 浦安市 企画部 (〒279-8501 千葉県浦安市猫実一丁目1-1)
E-mail: dokyu.naho@city.urayasu.lg.jp

国土交通省の港湾の中長期政策「PORT 2030」で示されたように、港湾緑地はウォーターフロント特有の魅力をもつ空間であり、人流の観点からみて後背地と一体的に計画されべき空間である。本研究では千葉みなと港湾緑地を対象とし、まず後背地区の形成経緯を把握し、次に物理的・視覚的アクセスの状況や回遊性など人流の観点からみた空間構成分析を行い、さらに来訪者の利用行動に関する目視観察調査および来訪者アンケート調査を行い、利用実態ならびに来訪者の当該地区に対する認識をとらえた。以上より、今後のみなとまちづくりに関わる計画プロセスならびに空間構成検討における課題を把握するとともに、今後の展開にむけた指摘を行った。

Key Words : *waterfront revitalization, spatial planning, landscape formation, space organization, actual state of use*

1. はじめに

(1) 研究の背景

国土交通省港湾局は、平成 30 年 7 月 31 日、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等をとりまとめ、「港湾の中長期政策『PORT 2030』」として公表した。その中では、主な施策のひとつとして「ブランド価値を育む空間形成」が謳われており、民間資金を活用した臨海部空間の再開発、様々な観光資源の発掘・磨き上げ、観光客等のくつろぎスペース等の空間としての緑地の活用などに重点を置く方向性が示されている。このことから、従来の物流重視の計画論から人流にも重点を置く方向となり、後背地と一体となり回遊性のある質の高い空間が求められているといえる。

(2) 研究の目的

以上をふまえ、本研究では千葉中央港の千葉みなと港湾緑地を対象としてケーススタディを行う。千葉みなと港湾緑地は、千葉県内で唯一、千葉市が県から委託を受けて管理を行っており、それ以外の港湾緑地は指定管理者による管理となっているが、千葉市と UR が後背地の土地区画整理を行った際に、市有の緑地を港湾緑地と連

携させて整備するなど後背地と一体となる空間整備が試みられ、さらに、鉄道駅から 300m という近接距離にありアクセスが良く、みなとオアシス千葉みなとの一角をなしていること等から、今求められている性質を備える港湾緑地を実現可能な空間として期待を寄せられている。

本研究ではまず後背地を含む空間形成経緯を把握するため、後背地区における土地区画整理事業を始めとする都市形成過程を把握する。次に、物理的・視覚的なアクセスの状況や回遊性など人流の観点から空間構成を分析する。さらに、港湾緑地来訪者の利用行動に関する目視観察調査および来訪者アンケート調査を行い、利用実態ならび来訪者の属性や対象地に対する認識等をとらえる。最後に、以上の3つの調査結果に基づき、千葉みなと港湾緑地の成果と課題を把握するとともに、今後のみなとまちづくりに関わる計画プロセスならびに空間構成検討における課題と今後の展開にむけた指摘を行う。

(3) 研究の対象

千葉みなと港湾緑地は JR 京葉線千葉みなと駅及び千葉都市モノレール千葉みなと駅の南西約 0.3km に位置する面積約 1.6ha の港湾緑地である(図-1)。緑地内には小型栈橋2基や円形展望台等があり、また緑地に隣接し

て旅客船ターミナルやレストランやカフェ、ダイビングショップなどの集客施設が一体となった商業施設「ケーズハーバー」、レストラン、結婚式場などが立地している(図-2)。

みなとオアシス千葉みなと(図-3)は、上記「ケーズハーバー」を代表施設として平成 30 年 3 月 24 日にみなとオアシスとして登録された。みなとオアシスは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため平成 15 年に設立された制度であり、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設を国土交通省港湾局長が登録するものである。



図-1: 千葉みなと港湾緑地と鉄道駅の位置関係
(地理院地図を背景図として筆者作成)

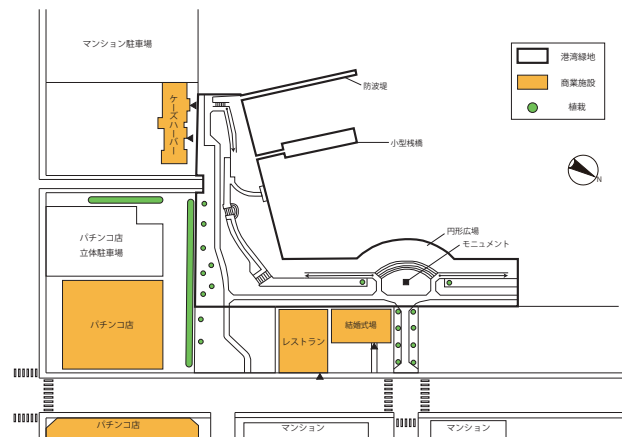


図-2: 千葉みなと港湾緑地平面図
(地理院地図等をもとに筆者作成)



図-3: みなとオアシス千葉みなとの概要(国交省資料)

2. 後背地区を含む空間形成経緯と関係主体の役割

(1) 調査方法

都市計画図ならびに千葉県、千葉市、独立行政法人都市再生機構(以下 UR)の公開資料を参照するとともに、千葉県県土整備部港湾課、千葉市都市局海辺活性化推進課に対し平成 30 年 8 月 20 日にヒアリングを行った。また千葉県港湾課には港湾計画図、埋立変遷図、千葉県港湾管理条例・同施行規則等に関する資料提供を依頼し、同年 10 月 30 日に資料提供を受けた。さらに UR に依頼し事業計画書等の資料提供を翌年 4 月 22 日に受けた。

(2) 都市計画上の位置づけ

周辺一帯は埋立地であり、当該緑地を囲む土地は昭和 42~45 年の第二期埋立で造成され(図-4)、また当該緑地の土地は平成 27~31 年を竣工認可年とする。現在の千葉市都市計画において、対象緑地の用途地域は商業地域と臨港地区に該当する(図-5)。千葉市都市局海辺活性化推進課が公開した「千葉中央港地区のまちづくり」(平成 30 年 8 月 20 日時点)によると、当該地区(図-6)は、千葉市総合ビジョン(平成 12 年 3 月)、千葉市新基本計画(平成 24 年 3 月)、千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略(平成 28 年 3 月)等を上位計画とし、「千葉市の新たな海の玄関口として、市民への賑わいや憩いのある親水空間の提供を目指し、中央港地区の業務・商業地等の立地と連携して港湾緑地、



図-4: 対象地周辺の埋立変遷図(地理院地図を背景図とし、千葉県提供資料に基づき筆者作成)

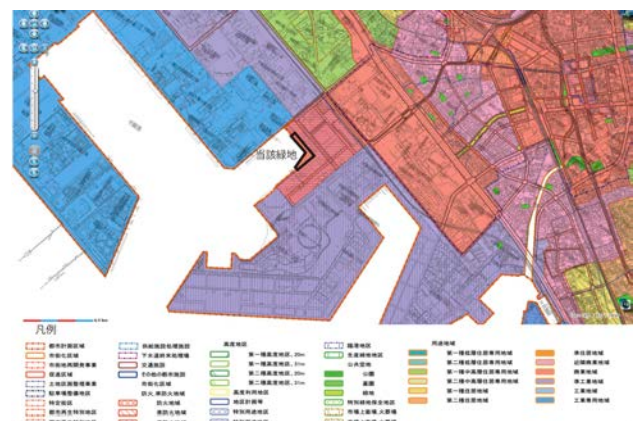


図-5: 対象地周辺の都市計画図

旅客船さん橋等の整備を促進し、海と陸との一体的なまちづくりを推進するもの」として位置づけられている。

この千葉中央地区内における港湾緑地整備（県有地/県整備）については、国庫補助金を除く事業費の8割を市が負担しており、公園緑地整備（市有地/市整備）は市の負担で実施されている。

また、千葉みなと港湾緑地に隣接する市有地に立地し、後にみなとオアシス千葉みなとの代表施設となる「ケーズハーバー」は、旅客船ターミナル複合施設として市のプロポーザル事業により整備されており、平成 25 年度に事業者公募、平成 26 年度に基本協定の締結、設計・工事開始、平成 28 年 3 月に工事完了、同年 4 月 15 日に施設オープンしている。この施設は千葉みなと港湾緑地内の小型栈橋から運航される旅客船の待合スペースとしての機能を有し、レストランやカフェ、ダイビングショップなどの集客施設が一体となった複合施設となっているが、この際の事業スキームとして、まず市有地に民間施設を建設し、その民間施設の一部にターミナル機能を確保し、市はターミナル部分の使用料を支払い、公共利用に供するというスキームが用いられている（図-7）。

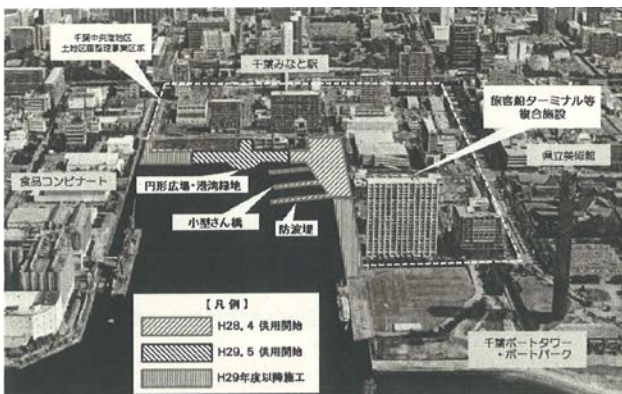


図-6: 千葉中央地区における施設整備概要
(千葉市「千葉中央地区のまちづくり」資料より)

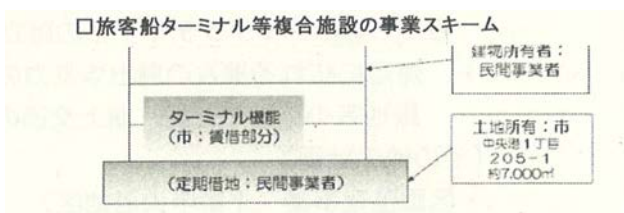


図-7: 旅客船ターミナル等複合施設の事業スキーム
(千葉市「千葉中央地区のまちづくり」資料より)

(3) 千葉中央港地区の土地区画整理事業

後背地にあたる千葉中央港地区では、平成 2 年に都市計画決定、平成 5 年 6 月から土地区画整理事業が施行され、平成 19 年 8 月に換地処分が完了している。この区画整理事業が行われた面積は約 20.7ha、施行者は UR である。当事業は、物流・生産機能からの土地利用転換を

図り、業務機能の集積、にぎわいの創出に資する商業機能に、一部、居住機能を導入し、海辺空間との近接性を活かしたレクリエーション機能等の導入を図るという目的で行われた。土地区画整理事業着手前は、港湾沿いに倉庫や工場、京葉線や臨港公園プロムナード沿いには店舗や事務所が多く立地し、工業系 64%、業務・商業系 13%の土地利用構成比であったが、土地区画整理事業により一旦更地にしたのちに駅前広場、都市計画道路、公園、緑地等を整備し、宅地・業務・商業系 71%、公共用地 25%の土地利用構成比に変換したものである（図-8）。なお、商業・業務の誘致が進まなかったことから平成 16 年に地区計画を改訂し、1階に店舗を入れることを条件に居住を認める変更がなされており、それ以降はマンションが建てられるようになり、現在も結婚式場、病院・リハビリ施設のほかマンションの立地が目立つ地区となっている。また、千葉みなと駅西地域約 21ha は平成 14 年 10 月に都市再生緊急整備地域に定められている。

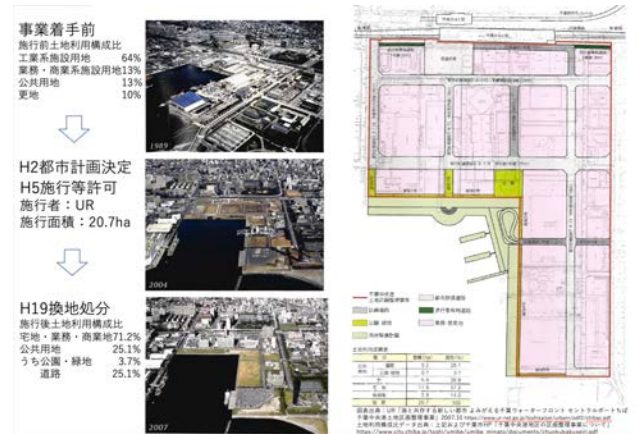


図-8: 千葉中央港地区の土地区画整理事業の概要
(図表出典：UR「海と共存する新しい都市よみがえる 千葉ウォーターフロント：セントラルポートちば 千葉中央港土地区画整理事業」2007.10)

(4) 港湾計画の変遷

千葉みなと港湾緑地の位置する千葉中央地区は、昭和 36 年 3 月から港湾計画に位置付けられている。同年、大規模な埋立が計画され、昭和 42 年に造成された。昭和 46 年には更なる埋立計画がなされ、昭和 48 年に現在の千葉ポートパークが位置する地区の埋立計画が立てられ、昭和 49 年 5 月にはその位置に千葉ポートパークの計画が立てられた（図-9）。昭和 52 年には専用ふ頭（ドルフィン）の計画及び船溜まりの計画が加えられている。昭和 58 年 3 月には現在の形に近くなり、泊地、千葉ポートパークの西側に緑地及びふ頭用地の計画がなされた（図-10）。その後軽微な変更を繰り返しながら、平成 4 年から現在の千葉みなと港湾緑地の位置が「利用形態の見直し検討が必要な区域」に指定され（図-11）、平成 19 年に千葉みなと港湾緑地の計画がなされた。



図-9: 千葉港港湾計画図；昭和 49 年 5 月一部改変
(千葉ポートパークの計画)



図-10: 千葉港港湾計画図；昭和 58 年 3 月改訂
(千葉ポートパーク西側に緑地及びふ頭用地の計画)

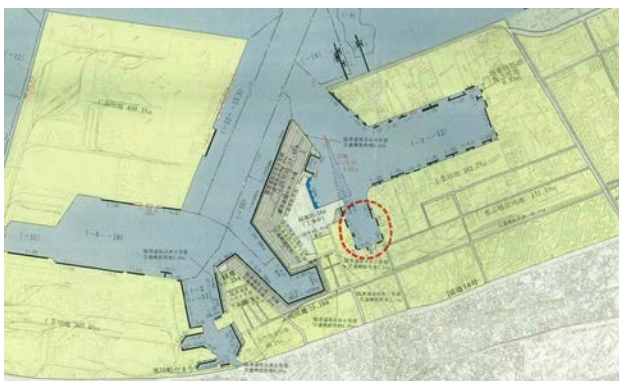


図-11: 千葉港港湾計画図；平成 4 年 3 月改訂
(「利用形態の見直し検討が必要な区域」に指定)

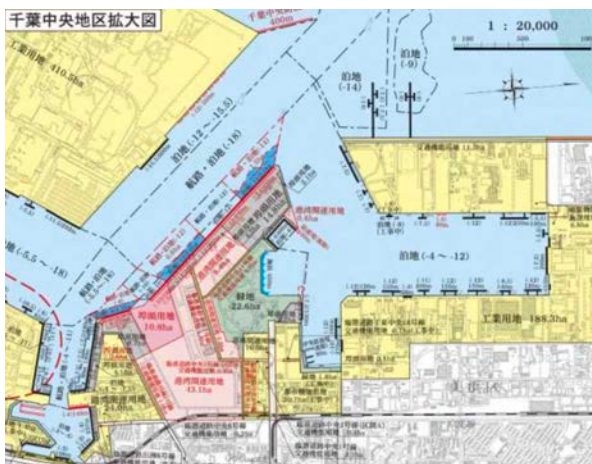


図-12: 現在の千葉港港湾計画図；平成 30 年 11 月改訂

(5) 関係主体の役割

千葉みなと港湾緑地の管理については、港湾管理条例の一部の権限を千葉県から移譲され千葉市が管理している。具体的には、千葉県港湾管理条例第 4 条で規定される港湾施設の使用許可の権限移譲により、千葉市が緑地と棧橋の使用許可を行っている。また、同第 5 条で規定されている港湾施設における目的外の目的又は用途での使用に関する許可に関する権限移譲により、港湾緑地における焚き火やイベント、販売を目的とする写真撮影などの商用撮影、結婚式写真の撮影などに関し、許可を行っている。なお、以上の許可に関する権限は移譲されているものの、使用料などの徴収に関する権限はなく、徴収する場合は千葉港湾事務所が徴収することとなるが、現在のところ千葉市では使用料は徴収していないとのことである。また、以上の第 4 条、第 5 条に関するもの以外については千葉県が千葉市と協定を結んで管理しているとのことである。

千葉市側の担当部署は海辺活性化推進課であり、千葉みなと港湾緑地の利用促進に取り組んでいる。千葉みなと港湾緑地内では平成 28 年 4 月以降から千葉市主催の「千葉みなと GW ポートフェスタ」「千葉みなとマリソフェスタ」「千葉湊大漁まつり」「ちば YOSAKOI」「フリーマーケット」「イルミネーション」等の多彩なイベントが催されている。

みなとオアシス千葉みなとについては、千葉みなと活性化協議会が運営している。同協議会は、千葉県・千葉市を含む監理者や施設所有者、旅客船事業者、周辺事業者からなり、県は千葉港湾事務所が、市は海辺活性化推進課および観光MICE企画課がメンバーとなっている。

3. 人流の観点からの空間構成分析

(1) 物理的アクセスと回遊性

千葉みなと港湾緑地および周辺地区の平面図を図-13 に示す。最寄りの鉄道駅からのアクセスについては、前述のとおり当該緑地は千葉みなと駅から 300m の距離にあり至近である。千葉都市モノレールの千葉みなと駅は



図-13: 千葉みなと港湾緑地および周辺地区平面図

千葉駅から2駅・4分と近く、また京葉線千葉みなと駅は東京駅から40分でアクセスできる位置にあり、都心部からのアクセスは容易である。

次に、近隣施設、特に、共にみなとオアシス千葉みなとに位置づけられている千葉ポートパークとの連携・回遊性について検討する。千葉港港湾緑地に隣接するケーズハーバーから千葉ポートパーク内にある千葉ポートタワーまでの距離を測ると直線距離で約300m、同じく千葉ポートパーク内にある千葉県立美術館までは直線距離約250mであり、ごく近接した位置関係にあるといえる。しかし、現状では、千葉みなと駅から当該緑地に向かう軸からみて側方の方向、ケーズハーバーの裏手に向かって緑地を出て、一旦市道を歩き街区に行く必要があり、次節で示すように施設間の視通もあまり良くないことから、予備知識なく初めて千葉みなと港湾緑地を訪れた人などには、近くにポートタワーや県立美術館、ポートパークがあることがわかりにくい空間構成となっている。

図-13に示すとおり、千葉みなと港湾緑地には平成30年度以降、第二工区の整備として千葉ポートパーク側に向かって緑地を延伸することが予定されている。この延伸される緑地が、さらに千葉ポートパークまでつながり歩行者ネットワーク動線を結ぶことができれば相互利用の可能性が高まると思われ、さらに歩行者プロムナードなどを整備することができれば、距離も近く快適に歩いてアクセスでき、施設同士が連携され回遊性が向上しそうであるが、延伸される第二工区の先はふ頭用地となっているため、現在の計画では歩行者動線をつなぐ目途がたっていない。このふ頭用地は、千葉みなと港湾緑地の計画がなされる以前の昭和49年から港湾計画に位置付けられており、現在の供用状況からみて物流機能上なくすることはできず、緑地を延伸してもふ頭用地手前で行き止まりにならざるを得ない状況となっている。

(2) 視覚的アクセスと回遊性

次に、千葉ポートタワーの可視不可視分析を行った(図-14)。千葉ポートタワーは、千葉県の人口が500万人を超えたことを記念して千葉ポートパークとともに整備された高さ125mのランドマークであり、千葉県の重要なシンボルである。これが千葉みなと港湾緑地からよく見えたならば来訪意欲を促し回遊性が向上すると思われるが、千葉みなと駅からの緑地入口からみて千葉ポートタワー方向には高さ68mのマンション、高さ10mのケーズハーバーなどの建物が間にある。これら2つの建物の影響について可視不可視分析の結果、図-14に示すように、2つの建物が影となって、千葉みなと港湾緑地の大部分で千葉ポートタワーを半分以上見ることができないことが分かる。

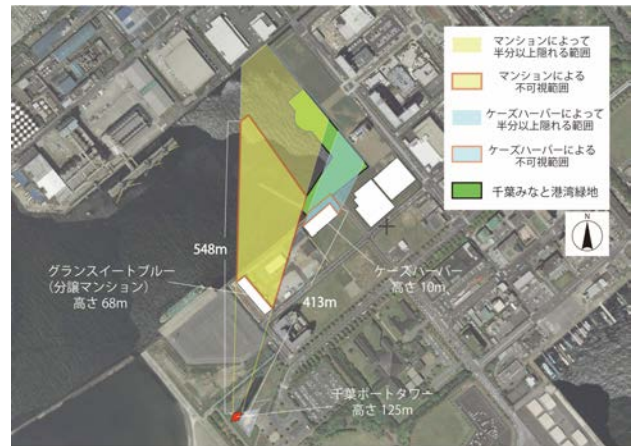


図-14: 千葉ポートタワー不可視範囲図

(3) 整備された緑地の状況

2章(3)節で示したとおり、土地区画整理事業により整備された千葉みなと公園緑地は、図-15右(図-8右図拡大)に示すとおり、千葉みなと港湾緑地と連携して配置された。実際に整備された空間は、図-15左および図-16に示すとおり、県有地の港湾緑地と市有地の公園緑地の間で境界が意識されないよう連続性のあるデザインがなされており、一体感のある良好な空間が成立している。

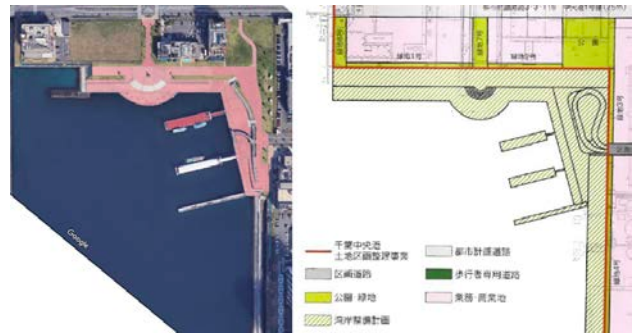


図-15: 市有地の公園緑地と県有地の港湾緑地の整備状況 (左: Google 航空写真, 右: 図-8右図の拡大図)



図-16: 整備された緑地空間の状況

(4) 緑地を取り囲む建物の状況

このようにして一体的に整備された市公園緑地と県港

湾緑地であるが、このうち、市の公園に対し、すぐ隣接して立地するのはパチンコ屋とその立体駐車場である（図-17）。良好な景観を阻害する要素となっているほか、次章でみるように、来訪者にはパチンコ屋からの音や、パチンコ屋から公園側に出てくる人の喫煙マナーなどに対する迷惑感情を抱く人もあった。また、海際にたつマンションは、本章(2)節でみたようにポートタワーへの眺望を阻害するだけでなく、海側への眺望を阻害し圧迫感ももたらしていると思われる（図-18）。緑地とそれに隣接する施設が低層のボリュームでまとめられているのに対し、近接する高層のマンションのボリューム感は、対比がよく見えるからこそ唐突感あるいは圧迫感をもたらす可能性がある（図-16, 18）。

区画整理事業を行ったにもかかわらず、立地のコントロールが十分ではなかった可能性があり、またボリュームのコントロールに関する景観上の配慮に検討の余地がある可能性が指摘されよう。



図-17: 公園に隣接するパチンコ屋とその立体駐車場



図-18: 海側のマンションのボリューム

4. 来訪者の利用行動調査とアンケート調査

(1) 利用行動調査の方法

千葉みなと港湾緑地の来訪者の利用実態を把握するため、日の出から日没まで港湾緑地内に訪れた来訪者を対象として、目視による観察調査を行った。調査は冬季および夏季それぞれで平日と休日に行い、計4日間実施した。来訪者を視認できた段階で観察時間、来訪者の性別、年齢層、人数、利用行動について調査用紙に記入し、利用行動は「散歩」「ウォーキング」「ランニング」「自転車」「ペットの散歩」「釣り」「休憩」および「その他」で分類し、目視で確認できた行動を記録した。

(2) 利用行動調査の結果

冬季の男女比率は、平日は男性57%、女性43%、休日は男性55%、女性45%であった。来訪者総数は平日で952人、休日で1532人であった（図-19）。

夏季の男女比率は、平日は男性49%、女性51%、休日は男性57%、女性43%であった。来訪者総数は平日で1330人、休日で1790人であった（図-20）。



図-19: 冬季の平日休日別・年齢層別来訪者数

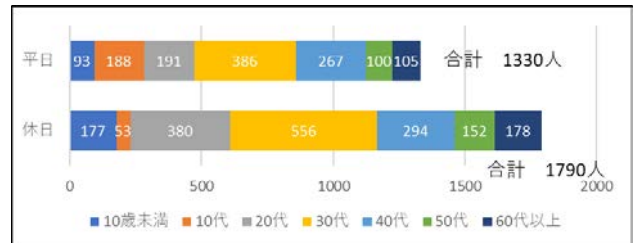


図-20: 夏季の平日休日別・年齢層別来訪者数

冬季における利用行動総数では、平日、休日共に「散歩」が一番多く、続いて「自転車」「ペットの散歩」が多くなっている。時間帯別利用行動の推移では、「散歩」の平日のピーク時間帯は6:00~10:00の朝方であり、一方、休日のピーク時間帯は11:00~15:00の昼間であることが分かった（図-21, 22）。また、利用行動の「その他」に分類した行動が13種類確認された。

夏季における利用行動総数では、平日、休日共に「散歩」が一番多く、続いて「その他」が多くなっている。時間帯別利用行動の推移では、「散歩」の平日のピーク時間帯は7:00~8:00の朝方であり、一方、休日は徐々に増えていき、ピーク時間帯は16:00~17:00の夕方であることが分かった（図-23, 24）。また、利用行動の「その他」に分類した行動は17種類確認された。また、17:00以降には週末に不定期開催される千葉市主催のイベント参加者が港湾緑地に訪れていた。

以上、利用行動調査において、来訪者の多様な利用が確認された。平日の時間帯別利用行動推移の結果から、「散歩」のピーク時間帯が早朝と夕方であることから近隣住民の通勤・通学に利用されていることが考えられる。なお、今回の調査では普通の服装で歩いている人はすべて利用行動分類「散歩」にカウントし、スポーツウェアを着用して歩いている人を「ウォーキング」にカウントした。そのため、分類「散歩」には、通勤・通学のため

歩いている人と、いわゆる散歩をして歩いている人が区別されずに含まれている。

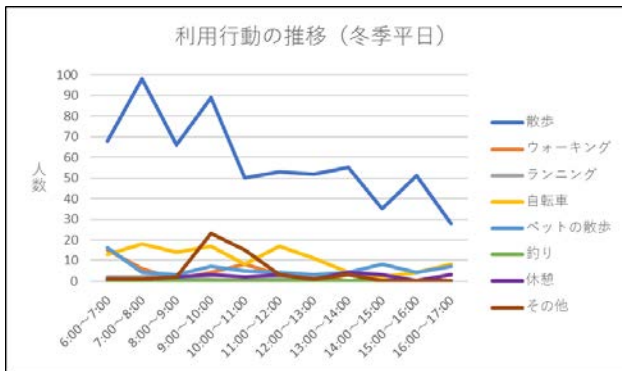


図-21: 冬季平日における利用行動の時間帯別推移

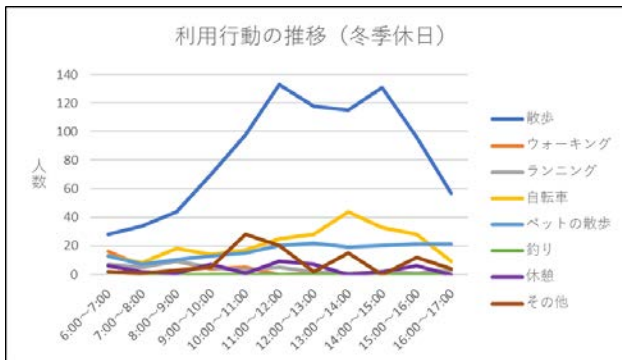


図-22: 冬季休日における利用行動の時間帯別推移

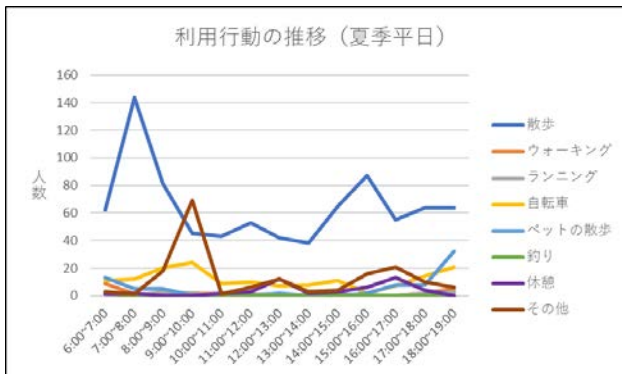


図-23: 夏季平日における利用行動の時間帯別推移

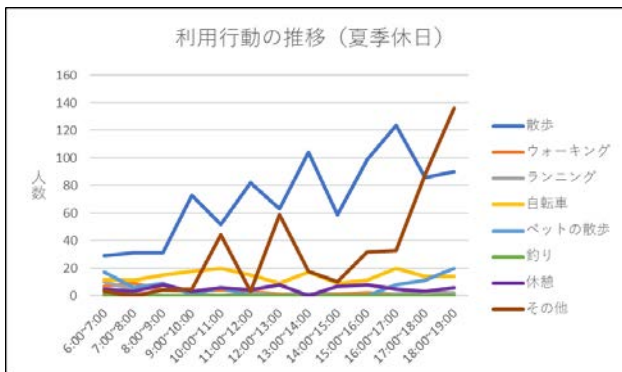


図-24: 夏季休日における利用行動の時間帯別推移

(3) 来訪者アンケート調査の方法

前節の結果から、千葉みなと港湾緑地は千葉みなと駅を最寄り駅とする来訪者（以下、近隣来訪者）の利用とそれ以外の来訪者（以下、遠方来訪者）の利用の特徴に違いがあると考え、来訪者の利用目的と印象・意識・評価・意見を把握することを目的としてアンケート調査を行った。本調査は休日の昼間の時間帯に調査を行った。来訪者に対して、1組約5～10分を調査時間と設定し、また調査項目を設定した上でヒアリング形式で調査を行い、アンケート調査用紙に調査員が記入することとした。調査設計においては「公共事業における景観整備に関する事後評価の手引き（案）」⁹⁾に掲載のアンケート調査票ならびに千葉県による千葉ポートパークにおける過去の来訪者アンケートの調査項目を参考に、表-1のとおり調査項目の設定を行った。

表-1: 来訪者アンケート調査項目

調査項目	住まい・居住年数	最寄り駅
	回答者属性(性別・年齢・職業)	同伴者属性(続柄・性別・年齢)
周辺の通勤・通学先の有無	緑地を知ったきっかけ	
交通手段	利用行動(本日・以前)	
利用頻度	愛着を感じるか	
景色が良いか	知人を連れてきたいと思うか	
魅力・印象	整備前後の行動変化	
周遊パターン・外出の主目的	課題・要望	

(4) 来訪者アンケート調査の結果

回答者及び同伴者の自宅最寄り駅の分布を図-25に示す。最寄り駅を千葉みなと駅と答えた割合は35%であり、これが近隣住民の割合に相当するととらえられる。回答者は10代未満を除き、おおよそ各年代同じ割合であった。回答者の男女比は男性53%、女性47%であった。同伴者の年齢層は10代未満が一番多く、続柄も子供または孫の割合が多いことから、子供連れの利用が多いことが分かった。

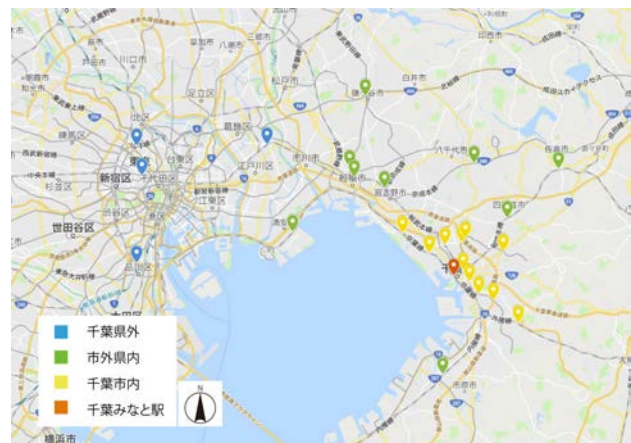


図-25: 回答者・同伴者の自宅最寄り駅の分布 (Google Mapを使用)

千葉みなと港湾緑地について「親しみ・愛着等を感じるか」「景色が良いと感じるか」「家族・知人に紹介したいと思うか」の3種類の設問に回答してもらった。

「親しみ・愛着等を感じるか」の設問では「とても感じる」「感じる」と回答した合計が遠方来訪者、近隣来訪者共に約75%であり、「景色が良いと感じるか」の設問では近隣来訪者が85%、遠方来訪者が94%、「家族・知人に紹介したいと思うか」の設問では近隣来訪者が85%、遠方来訪者が75%であった。したがって、多くの来訪者が現状の港湾緑地に対して好意的な印象をもっているととらえられる。

千葉みなと港湾緑地に対する印象について、自由口述による回答結果では、「綺麗」という回答が近隣来訪者、遠方来訪者共に一番多かった。近隣来訪者は「一人で落ち着ける」「家族で落ち着ける」といった回答があった。一方、初めて訪れる来訪者が多い傾向にある遠方来訪者は「綺麗」と回答した以外は、「港としてはイマイチ」「マンションが景観を妨げている」といった否定的な意見があった。

千葉みなと港湾緑地の魅力についての回答結果は、近隣来訪者は「通行に便利」「1人になれる」「ペットの散歩に良い」の項目が遠方来訪者に比べて多い。一方、遠方来訪者は「景色が良い」「眺め・見晴らしが良い」「海に近い」といった景観に関する項目が多かった(図-26,27)。

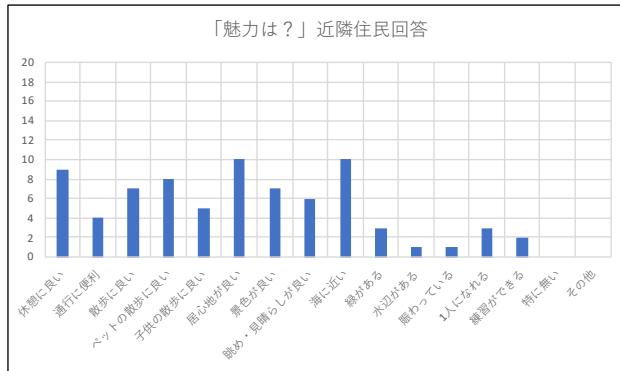


図-26: 当該港湾緑地の魅力についての近隣住民回答

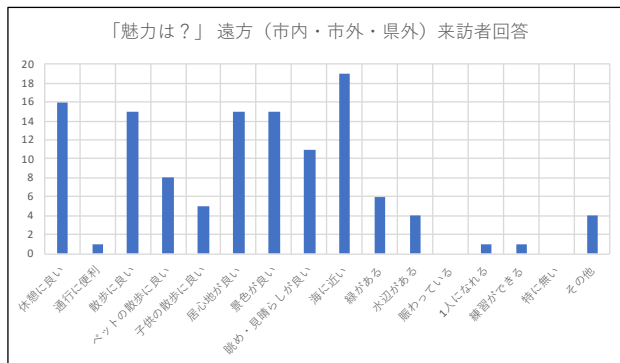


図-27: 当該港湾緑地の魅力についての遠方来訪者回答(遠方来訪者は市内, 市外, 県外からの来訪者)

港湾緑地の魅力として挙げられる「通行に便利」という意見から、近隣来訪者が通勤・通学時に駅へ向かう動線として利用することが多いと考えられる。港湾緑地に対する印象の「一人で落ち着ける」や魅力の「1人になれる」という意見は、回答が多かった近隣来訪者にとって貴重な空間となっていることを示すものと思われる。

次に、近隣来訪者の感じる課題・要望は「緑地内の環境改善」「旅客船の航路改善」「周辺商業施設の充実」「緑地内のイベント・施設の改善」「工業港イメージの払拭」の5つに大きく分類された(図-28)。遠方来訪者の分類は上記5種類に加え、交通の便が悪いや遠方の人に対する案内が欲しい等の「遠方からの行きづらさ」の項目を加えた計6つに分類された(図-29)。

近隣来訪者が一番多く感じていた「旅客船の航路改善」という項目について遠方来訪者は回答数が無かった。一方、遠方来訪者は「遠方からの行きづらさ」の項目について回答があった。双方に共通して回答が多かったのが「周辺商業施設の充実」の項目であった(図-28,29)。

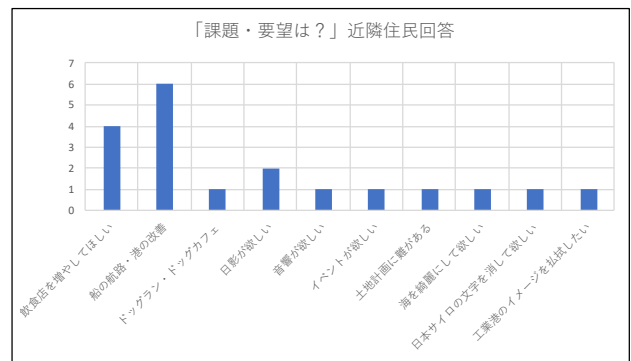


図-28: 当該緑地の課題・要望についての近隣住民回答

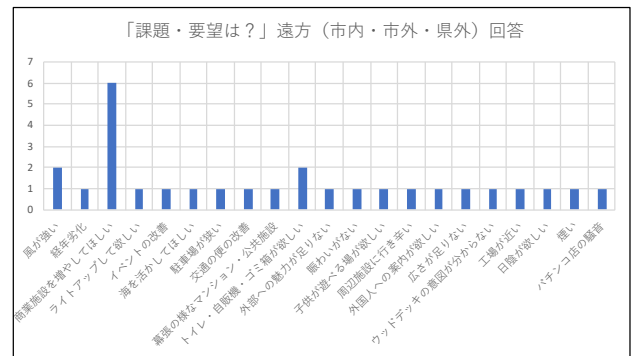


図-29: 当該緑地の課題・要望についての遠方来訪者回答

アンケート調査における来訪者の最寄り駅について、近隣来訪者、千葉市内、千葉市外千葉県内、千葉県外の4つに大別してみると、近隣来訪者の主目的は千葉みなと港湾緑地が多い一方、「県外」はオーシャンテーブル(レストラン)や千葉ポートタワーを主に周遊していた(図-30)。遠方来訪者はレストランや千葉ポートパークを目的として訪れ、その利用前後に千葉みなと港湾緑地に立ち寄ったものと考えられた。なお、周遊パタ

一の調査において、調査員が「このあと続けて訪れる予定の施設があれば教えて下さい」と質問し、千葉ポートパーク、千葉ポートタワー、千葉県立美術館などの回答選択肢を予め記入した記録用紙を手に持ち、あるいは読み上げていった際に、「ここからポートタワーまで行けるのですか。どう行けば、行けるのでしょうか」といった逆質問をしてくる人が一定数あった。3章で、施設間の物理的・視覚的アクセスの悪さが回遊行動を阻害している可能性があるとした仮説を裏付ける結果となった。

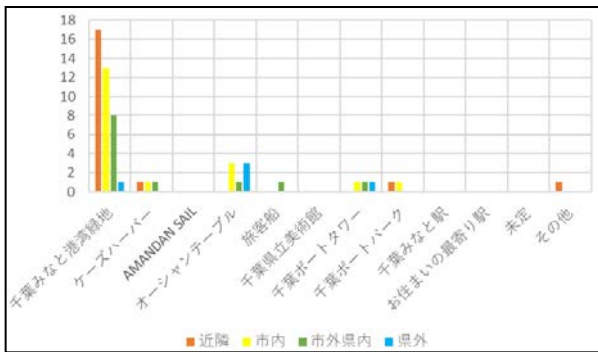


図-30: 来訪者の自宅最寄り駅別の来訪目的

5. 今後のみなとまちづくりの展開に向けて

(1) 把握された事実と課題

本研究で実施した3つの調査により明らかになった主な内容は以下のとおりである。

- ① 千葉みなと港湾緑地と後背地区の空間形成経緯を調査した結果、千葉みなと港湾緑地と千葉みなと公園緑地の一体化は、市有地・県有地の違いを超えて緑地がつながるように、土地区画と港湾整備が連携して実施されたことにより実現されたことがわかった。このことにより、良好な空間が整備されている。
- ② 空間構成分析の結果、施設間の連携について、物理的アクセス面、視覚的アクセス面の両面で課題があることが明らかとなった。また来訪者の認知の面でも、施設間の関係が認識されていない例が確認され、回遊性が阻害されていることがわかった。
- ③ 利用行動観察調査の結果から、通勤・通学の際に緑地を通る利用者が一定居ると思われ、また来訪者アンケート調査の結果でも近隣住民が35%確認されたことから、緑地利用者には近隣住民の割合が高いことがわかった。しかしながら、緑地にすぐ隣接してパチンコ屋があるなど、近隣住民にとって快適で居心地よい空間となるべき場所にそぐわない建物の立地がみられた。また、建物の配置とボリュームにより、視覚的アクセス・景観を阻害する例もあった。

(2) 本研究の成果からの指摘

前節①の結果より、港湾緑地と土地区画整理の連携は、一体化された質の高い空間整備のために非常に有効であるといえる。今後の港湾緑地整備においてはさらに多様

な事業主体と連携を図っていく試みが展開されることが期待され、そのこと自体が空間整備のメソッドとして定着していくことが望まれる。

その一方で、前節②③のとおり、一部のマンションやパチンコ屋などの立地が視覚的アクセスを阻害したり空間の質を損ねている可能性が指摘された。これは立地のコントロールが十分でなかったことに由来する可能性があり、今後さらに原因を追究するとともに、望ましいコントロールのあり方を探っていく必要があると思料される。

また、前節②のとおり、同じみなとオアシスに登録されている施設同士でも、物理的、視覚的、また来訪者の認知としても連携がとれていない例が確認されたことから、ソフト対策だけでなく、例えばプロムナードの整備による周遊ルートの整備など、空間のハード整備と連動して取り組んでいくことが重要であることが指摘される。

(3) 今後のみなとまちづくりの展開にむけて

以上より、公共整備の不足が指摘され、ソフト対策にとどまらない、さらにもう一段階上のネットワーク化が望まれるといえる。その際には多様な整備主体との連携が不可欠となることが想定され、ソフト対策とハード整備の双方での連携が求められることになるが、その際には空間を統べるヴィジョンがありそれが共有されることが非常に重要になってくるであろう。

また、制度面に関して、みなとオアシスは登録制のソフト対策ではあるが、やはりハード整備と一体で取り組むことが、効果の面でも効率の面でも有効であると思料され、制度拡充が求められると思料する。ソフト対策が主となる場合、担当部局がイベントなどを通じた活性化に携わる部局となる傾向があり、整備を行う部局と離れる傾向があるが、ソフト対策がハード整備と一体で行うことのできる体制づくりが重要であると考えられる。

(4) まとめ

以上により、今後のみなとまちづくりに関わる計画プロセスならびに空間構成検討における課題を把握するとともに、今後の展開にむけた指摘を行った。

参考文献

- 1) 国土交通省：公共事業における景観整備に関する事後評価の手引き(案)(2009), 194pp., 2009.

謝辞

千葉県県土整備部港湾課様、千葉市都市局海辺活性化推進課様、独立行政法人都市再生機構様には本研究の調査に大変貴重なご協力をいただきました。ここに厚く御礼申し上げます。また、千葉工業大学において卒論生として調査に尽力してくれた石井一規君、入江良祐君、山本有毅君に謝意を表します。

(2019.10.4受付)

A STUDY ON SPACE ORGANIZATION AND USE OF PORT OPEN SPACE A CASE STUDY IN CHIBA MINATO PORT OPEN SPACE

Akiko YOSHIMURA, Naho DOKYU and Yoshiki Kato

This study take Chiba Minato port openspace as site of study and conducted three surveys as followings, aiming to clarify the issues in planning integrated space organization. First, the authors surveyed on spatial formation processes of the port open space and the hinterland urban planning. Next, we conducted spatial organization analysis focusing on the physical and visual accessibilities and navigability. Then, we conducted observation surveys on activities of users and a questionnaire survey. Based on the results, the issues on port town planning and space organization design are clarified and the next step to be considered are indicated.