

京浜臨海部の魅力度に関する意識調査

日本大学理工学部社会交通工学科 学生会員 ○森 智昭
正会員 伊東 孝

1. はじめに

横浜港は一般的に景観がよいといわれることも多く、観光船なども多く運行されている。対照的に川崎港はコンビナートや工場群といった工業地帯であって観光船などはほとんど運航されていなかったが近年、写真集の出版やTVでの特集等密かなブームになりつつある。この地域は京浜臨海部と呼ばれる日本を代表する港湾地域である。

2. 目的

同じ京浜臨海部でも、国際港として発展した横浜港と工業で発展した川崎港とでは、全く違う顔をもつ。この対照的な港を船舶からの視点で分析し、どのような相違や魅力があるのか、本研究でおこなう。

3. 分析

評価方法としてまず、データを収集するために「京浜臨海部を船で巡るツアー」で、参加者を対象にアンケート調査を実施する。アンケート調査をおこなう前に、事前調査で京浜臨海部を船で巡り、アンケート製作をおこなった。アンケートの設問項目では昨年、本研究の卒業研究でおこなった千代田区と比較するため、同調査の設問項目を一部取り入れた。アンケート調査は、平成21年7月18日(土)、「京浜臨海部を船で巡るツアー」の参加者にマークシート方式で実施した。このアンケートはツアー参加の「事前」「事後」でおこなった。

(1) 平均点順位の分析

アンケート結果をポイント化し、「事前」「事後」の項目別の平均点で比較したのが図3-1である。わかり易くするため川崎港・横浜港・共通項目で色分けした。

川崎港の項目は「事前」「事後」共に下位に集中し、順位の変化があまり見られないが、「事後」では平均点が上がっている。対照的に横浜港は、「事前」では上位・中位に分散し、「事後」では多くの項目の平均点が上昇し、上位になっている。これに対し、相対的に下がったのが千

n=28

出発前	平均点	到着後	平均点
水辺と運河の環境	5.929	横浜港の景観	6.214
橋の色使い	5.893	横浜港の建造物	6.107
横浜港の建造物	5.857	横浜港への親しみやすさ	6.000
橋の装飾	5.821	横浜港の護岸	5.893
横浜港の景観	5.786	橋の装飾	5.786
橋に関するイベント	5.750	川崎港の建造物	5.750
橋と周辺の景観の調和	5.679	横浜港の歴史	5.750
横浜港への親しみやすさ	5.643	橋に関するイベント	5.714
横浜港の護岸	5.607	橋の色使い	5.714
橋の構造	5.571	橋の歴史	5.679
横浜港の歴史	5.500	川崎港の景観	5.643
橋の下からの眺め	5.536	水辺と運河の環境	5.643
川崎港の景観	5.536	橋の下からの眺め	5.571
橋の歴史	5.429	川崎港の工業地帯	5.536
横浜港の埋立	5.357	橋の構造	5.500
川崎港の建造物	5.250	橋と周辺の景観の調和	5.500
横浜港の工業地帯	5.214	横浜港の埋立	5.429
橋への親しみやすさ	5.214	横浜港の工業地帯	5.429
川崎港の工業地帯	5.107	橋への親しみやすさ	5.357
川崎港の歴史	5.036	川崎港の歴史	5.214
川崎港の埋立	4.643	川崎港の埋立	5.143
川崎港の護岸	4.607	川崎港の護岸	4.964
川崎港への親しみやすさ	4.429	川崎港への親しみやすさ	4.893

図3-1 ツアー前後の平均点順位比較表
代田区との比較で入れた共通項目である。

以上から「事前」「事後」で大きく順位の上がったもの(横浜港)、下がったもの(川崎港)、変わらないもの(千代田区との共通項目)のあることがわかる。平均点にも変動があるため、以下では平均点の差の分析をする。

(2) 平均点の差の分析

表3-1は、平均点の差に注目して整理した。平均点順位で下位に集中した川崎の項目は、平均点差で比較すると上位4つが川崎港で占められ、川崎港の評価がツアー前後でダイナミックに変化したことがわかる。平均点自体では横浜港の項目が高いが、変化の大きさは川崎港が高いという結果になる。

千代田区との比較項目は下位に集中し平均点の差では半数以上がマイナスとなった。これはツアー後に評価が下がったことを意味する。比較項目は橋に関する項目なので、ツアー前の橋に対する期待が、ツアー後に下がったことになる。川崎はすべて桁橋、横浜港にはベイ・ブリッジや汽車道のトラス橋など、特徴的な橋があるにもかかわらず評価が下がったのは、ほとんどの橋が桁橋であり、ディテールにも特徴のないことから下がったと考えられる。

千代田区の項目を除き、川崎港と横浜港の項目を平均点差順に並べ双方を比較したものが図3-2である。川崎港では「埋立」が最上位、「景観」が最下位となり、横浜港では川崎港と比べ上位と下位が完全に入れ替わる結果となっ

キーワード 京浜臨海部, 川崎港, 横浜港

連絡先〒274-8501 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 日本大学理工学部社会交通工学科都市環境計画研究室 TEL047-469-5572

表 3 - 1 平均点の差の順位順

項目	出発前	到着後	平均点の差
川崎港の埋立	4.643	5.143	0.500
川崎港の建造物	5.250	5.750	0.500
川崎港への親しみやすさ	4.429	4.893	0.464
川崎港の工業地帯	5.107	5.536	0.429
横浜港の景観	5.786	6.214	0.428
川崎港の護岸	4.607	4.964	0.357
横浜港への親しみやすさ	5.643	6.000	0.357
横浜港の護岸	5.607	5.893	0.286
横浜港の建造物	5.857	6.107	0.250
橋の歴史	5.429	5.679	0.250
横浜港の工業地帯	5.214	5.429	0.215
横浜港の歴史	5.536	5.750	0.214
川崎港の歴史	5.036	5.214	0.178
橋への親しみやすさ	5.214	5.357	0.143
川崎港の景観	5.536	5.643	0.107
横浜港の埋立	5.357	5.429	0.072
橋の下からの眺め	5.536	5.571	0.035
橋の装飾	5.821	5.786	-0.035
橋に関するイベント	5.750	5.714	-0.036
橋の構造	5.571	5.500	-0.071
橋の色使い	5.893	5.714	-0.179
橋と周辺の景観の調和	5.679	5.550	-0.129
水辺と運河の環境	5.929	5.643	-0.286

川崎港の埋立	0.500	横浜港の景観	0.428
川崎港の建造物	0.500	横浜港への親しみやすさ	0.357
川崎港への親しみやすさ	0.464	横浜港の護岸	0.286
川崎港の工業地帯	0.429	横浜港の建造物	0.250
川崎港の護岸	0.357	横浜港の工業地帯	0.215
川崎港の歴史	0.178	横浜港の歴史	0.214
川崎港の景観	0.107	横浜港の埋立	0.072

図 3 - 2 地域別平均点順位

た。これは参加者の感じる魅力が、川崎港と横浜港では全く対照的であることがうかがえる結果となった。

(3) アンケート分析結果

(1) では平均点順位で、横浜港の魅力が「事前」「事後」共に高い結果を得ることができた。これに対し平均点で低い結果となった川崎港だが、(2) の平均点の差から読み取れるように「事後」において参加者の評価が上がったことがわかる。これは事前から参加者が横浜港に関心を持っていて、川崎港はツアーに参加することによって魅力を感じた結果になったといえる。全く対称的な結果を得る結果となったこの2地域の何処に参加者は魅力を感じたかを、次章で求める。

4. 数量化Ⅲ類を用いた分析

数量化Ⅲ類では、近接する項目ほど関連性が裏付けられる。相関係数が最大となった第1軸を基準にみていくと、図4-1と図4-2とでは、グループ1と4（川崎港関連）が横軸に対して正反対の位置にあり、グループ2と5（横浜港関連）が横軸の左側に集中している（「親しみ」はⅢ象限からⅡ象限へ移動）。それゆえ第1軸を「地域性」の軸と判断した。

図4-1にあるグループ3は、図4-2には同類グループの存在が確認できないため不採用とした。

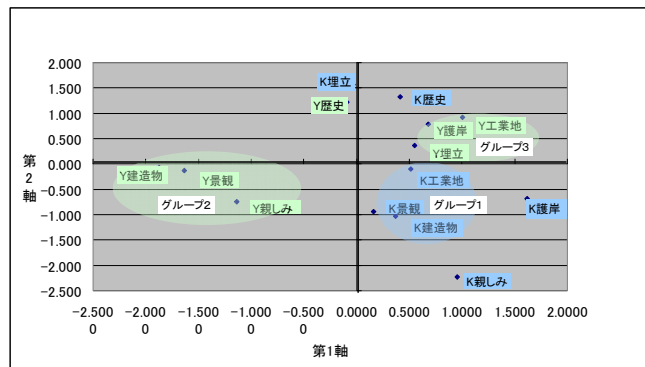


図 4 - 1 第1軸-第2軸

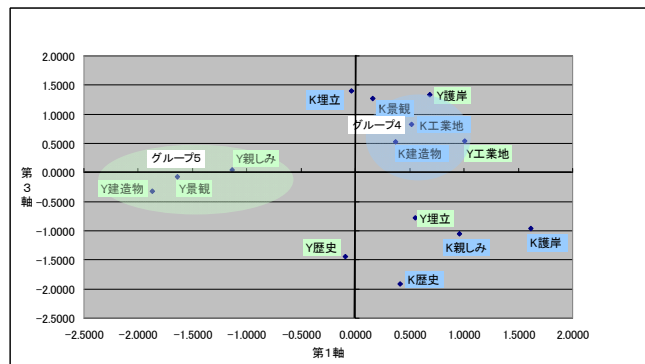


図 4 - 2 第1軸-第3軸

5. 結果

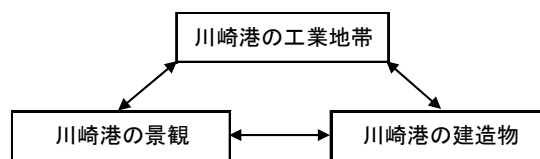


図 5 - 1 川崎港の関連性



図 5 - 2 横浜港の関連性

数量化Ⅲ類で抽出できた川崎港と横浜港のそれぞれの項目を抽出して検討してみる（図5-1、図5-2）。川崎港は「工業地帯」「景観」「建造物」が関連性の深い結果となり、横浜港では「親しみやすさ」「景観」「建造物」が関連性の深い結果となった。これらは船(水辺)から眺めることによって地域の対比が明瞭化された。陸地からではこの対比は容易ではなく、水辺から見てはじめて確認できる。

川崎港、横浜港の意識調査の結果、相違を数値化することができた。対比的な地域が共存することによって地域の魅力が高められているといえる。

<参考文献>

- 1) 内田唯史：閉鎖型湾岸域における海からの眺望景観の分析、日本建築学会中国支部研究報告集 1994年