

沿岸域のパブリックアクセスに関する一考察

運輸省第五港湾建設局 ○野村 貴之
船戸 幸八
正会員 高橋 宏直

1. 目的

伊勢湾台風以後伊勢湾の多くの海岸線は緊急に国土を保全するという観点から直立堤や消波工等によって整備されてきた。しかし、それは同時に人々の水際線への接近を阻害する要因ともなってきた。また、港湾地域の水際線は、主に物流基盤あるいは、産業基盤として整備され、これらの水際線は安全上の理由等から立ち入りが制限される場合が多くなっている。

しかしながら、近年、人々が水に親しむ機会の増大を求めたり、あるいはプレジャーボート等による海洋性レクリエーションの需要も年々高くなってきている。即ち、水際線へのパブリックアクセスを求める要望が強まってきている。こうした背景を踏まえ、伊勢湾内の水際線の全延長について、汀線直背後の利用状況及び直前面の汀線形式を分類整理し、水際線へのアクセサビリティーの分析を行った。

2. 調査の概要

(1) 調査方法

調査は伊勢湾（三河湾含む）の水際線の汀線形式及び直背後の利用形態を国土地理院発行の地形図（1/25,000）及びそれに対応する航空写真により確認し、水際線の延長をプランニメーターでトレースすることにより測定した。図-1に汀線形式、直背後の背後利用の分類とアクセサビリティーの概念を示す。このように水

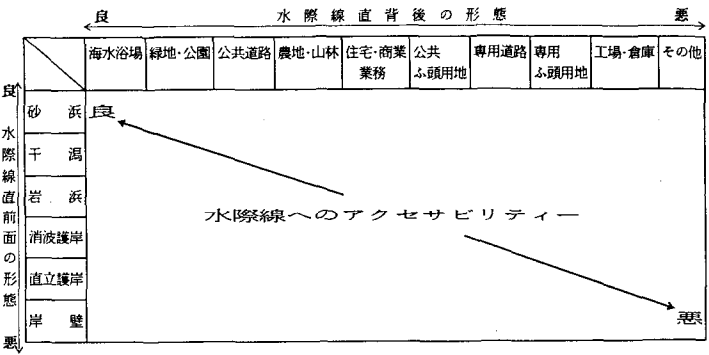


図-1 アクセサビリティーの概念

際線へのアクセサビリティーについては水際線の直前面と直背後の両方の面から検討した。即ち、水際線の直背後の形態はその水際線の陸側からのアクセスの容易性あるいは困難性を表すものであり、直前面の形態は親水性の程度を表すものであると考えた。

3. 調査結果

(1) 伊勢湾

伊勢湾についての調査結果を表-1に示す。

表-1 水際線の現況

伊勢湾												単位(km)	
	海水浴場	緑地・公園	公共道路	農地・山林	住宅・商業 業務	公共 ふ頭用地	専用道路	専用 ふ頭用地	工場・倉庫	その他	合 計		
砂浜	59.34: 5.8%	1.20: 0.1%	73.11: 7.2%	53.21: 5.2%	15.03: 1.5%	XXX:		XXX:	2.14: 0.2%	33.79: 3.3%	237.82: 23.3%		
干潟	7.59: 0.7%	6.41: 0.6%	57.51: 5.6%	1.76: 0.2%	1.96: 0.2%	XXX:	0.24: 0.0%	XXX:	1.78: 0.2%	8.18: 0.8%	85.43: 8.4%		
岩浜	0.09: 0.0%		4.50: 0.4%	68.79: 6.7%	3.55: 0.3%	XXX:		XXX:		4.79: 0.5%	81.72: 8.0%		
消波護岸	XXX:	3.31: 0.3%	15.70: 1.5%	0.34: 0.0%	1.78: 0.2%	2.45: 0.2%	4.40: 0.4%	0.28: 0.0%	19.50: 1.9%	1.70: 0.2%	49.46: 4.8%		
直立護岸	XXX:	16.92: 1.7%	207.69: 20.3%	17.72: 1.7%	46.57: 4.6%	18.57: 1.8%	9.93: 1.0%	0.11: 0.0%	101.26: 9.9%	26.38: 2.6%	445.15: 43.6%		
岸壁	XXX:	0.48: 0.0%	XXX:	XXX:	2.90: 0.3%	99.63: 9.8%		18.00: 1.8%		XXX:	121.01: 11.9%		
合 計	67.02: 6.6%	28.32: 2.8%	358.51: 35.1%	141.82: 13.9%	71.79: 7.0%	120.65: 11.8%	14.57: 1.4%	18.39: 1.8%	124.68: 12.2%	74.84: 7.3%	1020.59: 100.0%		

伊勢湾の水際線は1020Kmであり、水際線直前面をみた場合、直立護岸が最も多く445Kmで全体の44%を占め、次に砂浜が238Kmで23%、岸壁が121Kmで12%を占めている。また、砂浜、干潟、岩浜は全体の40%を占めている。一方、水際線直背後の利用形態は公共道路が全体の35%を占め、次に農地・山林が14%を占めている。

これらをクロスさせて評価すると、水際線の直前面が直立護岸で直背後が公共道路という形態が一番多く、208kmで20%を占め、次に直前面が直立護岸で直背後が工場・倉庫という形態が101kmで10%を占めている。また、パブリックアクセスのレベルが高い割合、つまり水際線の直前面が砂浜、干潟、岩浜で直背後を海水浴場や緑地・公園に整備している割合は7.3%である。

(2) 名古屋港

名古屋港についての調査結果を表-2に示す。

表-2 水際線の現況

名古屋港													単位(km)	
	海水浴場	緑地・公園	公共道路	農地・山林	住宅・商業 業務	公共 ふ頭用地	専用道路	専用 ふ頭用地	工場・倉庫	その他	合 計			
砂浜	1.38: 0.8%		3.05: 1.7%		0.22: 0.1%	XXX:		XXX:		0.67: 0.4%	5.32:	3.0%		
干潟		0.31: 0.2%	4.82: 2.7%			XXX:		XXX:		0.12: 0.1%	5.25:	3.0%		
岩浜						XXX:		XXX:				0.00:		
消波護岸	XXX:	0.08: 0.0%	3.81: 2.2%				3.84: 2.2%	0.28: 0.2%	0.84: 0.5%	0.77: 0.4%	9.62:	5.4%		
直立護岸	XXX:	4.67: 2.6%	37.96: 21.5%	0.42: 0.2%	15.79: 8.9%	6.07: 3.4%	5.63: 3.2%	0.11: 0.1%	33.75: 19.1%	8.07: 4.6%	112.47:	63.7%		
岸壁	XXX:	0.48: 0.3%	XXX:	XXX:	1.96: 1.1%	30.99: 17.5%		10.52: 6.0%		XXX:	43.95:	24.9%		
合 計	1.38: 0.8%	5.54: 3.1%	49.64: 28.1%	0.42: 0.2%	17.97: 10.2%	37.06: 21.0%	9.47: 5.4%	10.91: 6.2%	34.59: 19.6%	9.63: 5.5%	176.61:	100.0%		

名古屋港の水際線は176Kmであり、水際線直前面をみた場合、直立護岸が最も多く112Kmで全体の64%を占め、次に岸壁が44Kmで25%、消波護岸が10Kmで5%を占めている。また、砂浜、干潟、岩浜は全体の6%を占めている。一方、水際線直背後の利用形態は公共道路が全体の28%を占め、次に公共ふ頭用地が21%、工場・倉庫が20%を占めている。

これらをクロスさせて評価すると、水際線の直前面が直立護岸で直背後が公共道路という形態が一番多く、38kmで22%を占め、次に直前面が直立護岸で直背後が工場・倉庫という形態が34kmで19%を占めている。また、パブリックアクセスのレベルが高い割合、つまり水際線の直前面が砂浜、干潟、岩浜で直背後を海水浴場や緑地・公園に整備している割合は1.0%である。

4. パブリックアクセスの推進方策

(1) 積極的なパブリックアクセスの推進

今後、港の風景をより多くの人を楽しんでもらう為には、ただ背後地を公園や緑地にするだけでなく、直立護岸及び消波護岸の階段式護岸等への改修や立ち入り制限されている場所への人の導入、具体的には、手すりを設ける等の安全対策を図ったうえでの防波堤の開放等が考えられる。

(2) 具体的事例

名古屋港の東側の知多市の前面に高潮防波堤（知多堤）がある。この防波堤は従来、安全上の理由から一般の人が立ち入ることを禁止していた。しかし、名古屋港の東側にはパブリックアクセスできる水際線がほとんどなく、地元の人々からの水際線に出たいという要望が強く、また、現実には釣り人が侵入している状況があったため、駐車場の整備、手すりや救命道具の設置など、安全上の施工を行ったうえで開放した。

その結果、地域の人々からは非常に喜ばれにぎわいのある空間となった。

5. おわりに

本調査において伊勢湾の海岸線の状況を把握することができた。今後さらに他の海域でも調査を行い、さらに詳細に分析を行ったうえで、パブリックアクセスの推進に努めたい。