

ウォーターフロント開発・景観誘導の現状に関する一考察

大阪市港湾局 ○芦見忠志
 京都大学工学部 工博 天野光三
 大阪産業大学工学部 工博 榊原和彦
 アーバンスタディ研究所 土橋正彦

1. 本稿の概要

近年、様々な要因によって世界各地の港湾でウォーターフロント開発が盛んに行われつつある。その結果、一般市民が港に触れる機会が急速に増え、景観的にも優れた港湾整備事例が数多く生まれている。

本稿は、主に景観形成の観点から港湾整備事例を検討・分析することを目的として実施したアンケート調査の結果を報告するものである。

2. 港湾管理者アンケート

①配布と回収 ②に示す内容のアンケートを、海外62、国内29の港湾管理者に向け発送した。その結果、海外39、国内27の合わせて66港湾から回答を得た。

②アンケートの内容 1)対象港湾の概要。2)景観に対する港湾管理者の認識。3)景観整備に対する港湾管理者の取り組み姿勢。4)景観誘導のためのガイドラインの有無とその内容及び対象。5)港湾管理者が認識している「代表的景観」。

3. 調査対象港湾の概要

調査対象港湾地区の概要を知るために、土地利用や施設の有無を質問した(図-1)。この結果から、**●複合利用が進んでいる**。いわゆる港湾施設以外に工業機能を持つ港湾が全港湾の88%、同じく商業77%、

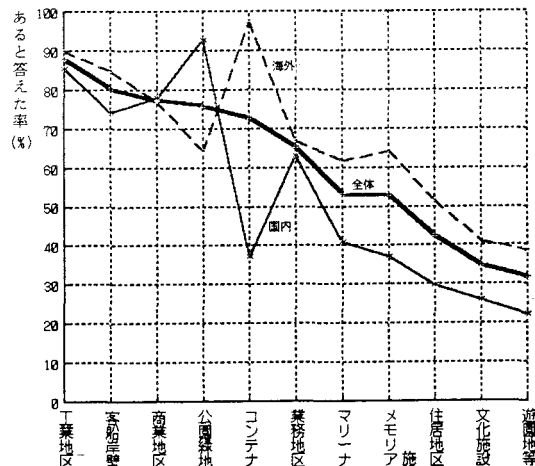


図-1 港湾地区にあるもの(土地利用/施設)

業務65%、住居42%を占め、海外・国内とも港湾地区の複合利用が進んでいることがわかる。**●海外では港と一般市民の接触が多い**。有無を質問した諸施設のうち一般市民との関係が深いものは、客船岸壁、公園緑地、マリナ、メモリアル施設、住居地区、文化施設、遊園地の7項目である。そのうち公園緑地を除いた全ての項目で、海外港湾における存在率が国内を上回った。海外港湾はいずれも各国を代表する著名港湾であることも考慮しなくてはならないが、海外のほうが、港が一般市民にとってより身近な存在となっているといえよう。**●海外では多様な市民向け施設が整備されている**。公園緑地の有無を内外で比較すると、国内の整備率が非常に高い。海外港湾ではマリナ、文化施設、遊園地など市民向け施設が多様化しているのに対し、国内では公園緑地に偏っているためと考えられる。

4. 港と水際線、観光客

●港は一般市民にとって魅力ある場所である。また、**水際線が重要な意味を持っている**。アンケート対象港湾のうち約90%で港を訪れる観光客が見られ、港が一般市民に魅力ある場所であることがわかる。中小港湾が含まれる国内港湾でも、観光客の訪れる港が8割を越えている。また、一般市民が接近可能な水際線を持つ港湾では94.6%で観光客が見られるのに対し、ない場合は、半数しか観光客が見られない。

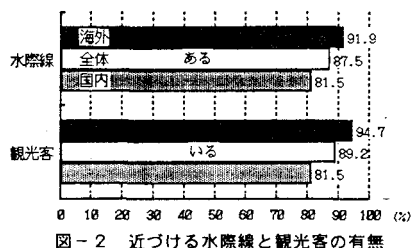


図-2 近づける水際線と観光客の有無

5. 港湾地区活性化の動き

①**趨勢** 海外の2港湾を除いた64港湾は活性化が必要だと考えており、港湾地区の活性化が強く求められていることがわかる。また全体の95.5%の港湾が、なん

らかの形で活性化プロジェクトを実際に行っている。内外を比較すると、海外では46.2%に完了したプロジェクトがあり、6割以上が進行中・計画中のプロジェクトを持っている。一方、国内では完了したプロジェクトを持つ港湾は7.4%にすぎず、進行・計画中の率も海外と比べて低い。

②プロジェクトの内容 64港湾から104のプロジェクトについて回答が得られた。以下にその概要を示す。

1) 対象 81%が港湾地区を部分的に整備するものであるが、港湾地区全体を整備対象とする大規模プロジェクトも19%を占めた。2) 性格 海外では既存施設を活用する修復型再開発が56.9%を占め、新規整備と並んで多いが、国内ではこのタイプは15.4%とごく少ない。

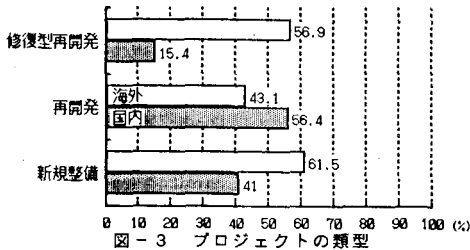


図-3 プロジェクトの類型

3) 何が作られるのか 国内対象港湾では一般市民に関係の深い客船岸壁や遊覧船ターミナル、ホテル、マリナー施設、マリナ、文化施設などの整備が、海外と比べて盛んである。現状では事例の少ないこの種の施設の整備が順調に進めば、近い将来、一般市民が港を訪れる機会は急速に増すと予想される。またわが国では公園緑地の整備指向が著しく強く、ほとんど全てのプロジェクトで取り上げられている。なお、内外を問わず港へのアクセスとして自動車が重視され、駐車場整備が盛んである。

4) 開始時期と完了時期 プロジェクトの開始時期は、海外では70年代、国内では80年代後半が中心で、10年

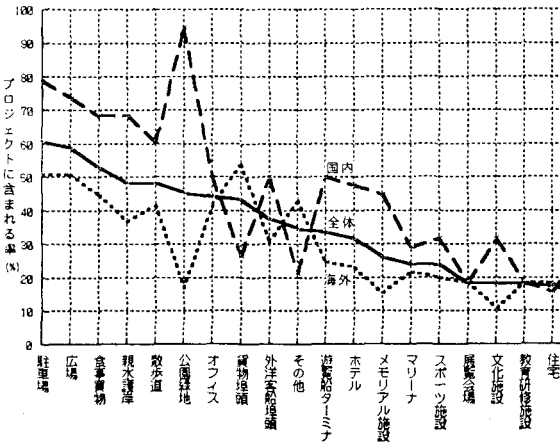


図-4 プロジェクトの中で整備される施設

～15年のタイムラグがある。一方終了時期は、海外で90年代、国内は95年以降となっており、内外差は開始時期よりやや小さい。5) 事業主体 海外では港湾管理者単独のプロジェクトが最も多く33.3%を占めるが、国内では港湾管理者+民間で取り組む事例が37.0%と最も多い。これは、海外の場合、港湾地区周辺の整備や運営管理について、港湾管理者が一元的に責任と権限を有している事例が多いことによる。

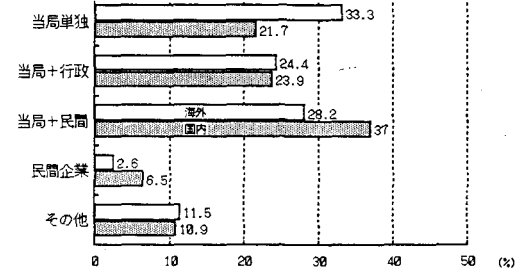


図-5 港湾プロジェクトの事業主体

6) プロジェクトと景観誘導 事業にあたって、「よりよい景観形成」を重視する港湾管理者が97.1%を占め、景観誘導は重要であるという共通の認識がある。しかし、国内の場合は個別対応型、海外の場合はランドデザインを持つ総合型が多いという差が見られた。この背景には、前項(事業主体)と同様の事情が考えられる。

6. 港湾景観の質的向上に対する管理者の姿勢

管理者のほとんど全てが、港湾景観の質的向上は重要な課題であると考えている。その結果、海外の61%、国内の31%が景観誘導ガイドラインを策定しており、残りもその必要性を感じている。ガイドラインの内容を見ると、国内で誘導対象とされる率は岸壁や堤防、建築物で最高となっており、民間敷地や道路は対象とされないケースが多い。一方海外では、港湾管理者が、海上・陸上や官民の別を問わず包括的な誘導・規制を行い、より好ましい港湾景観を形成しようとしている。

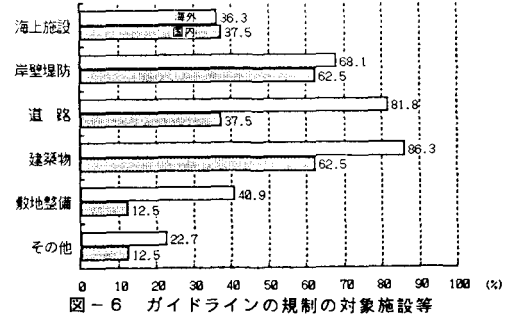


図-6 ガイドラインの規制の対象施設等

7. 今後の課題 景観整備事例の具体的な検討を行い、今後の港湾整備に有用な情報を抽出していきたい。