

高松港周辺地区の景観整備マスタープランと沿岸部のデザイン

福岡大学 学生員 田代真弓

福岡大学 正会員 柴田 久

1. はじめに

元来、港は物流のみでなく人々の交流の拠点として発展していた。しかし、戦後の急激な近代化に伴い、臨海部の埋め立てや船舶の大型化に伴う港湾の沖合展開、貨物のコンテナ化による荷役の効率化によって、港湾で働く人々は減少の一途を辿っている。こうした港に接する人々の減少は、かつてあった賑わいのある港の風景を徐々に喪失させつつある。これを受け近年、港の土地利用の見直しが唱えられ、活気と賑わいあるウォーターフロントとして再生しようという流れも見られる¹⁾。現在香川県高松港においても、高潮対策を主眼としながらも景観に配慮した港の整備が行われている。

本研究では高松港を対象に、周辺環境や現在取り組まれている事業等を踏まえた高松港周辺地域における景観マスタープランを提案する。さらに必要とされる地区については具体的な景観整備案を立て、提案することを目的とする。

2. 高松の歴史と周辺環境の概要

2-1 高松港街の歴史

高松は天正 16 年現在の位置に高松城(水城)を築城し、同時に港が築造され、港城下町として栄えていく(図-1)。高松港は明治 33 年開港、連絡船が運航され、明治 43 年に高松駅隣の高松棧橋駅付近から宇高連絡船で本州へつながり、高松は四国の玄関口となる(図-2)。



図-1 天保国絵図 (香川県歴史博物館所蔵)

またこの頃の高松城址周辺には公共施設が集中しており、住民や外来者の交流の場であった。

昭和 63 年の瀬戸大橋の開通と同時に連絡船

終航し、外国との定期航路開設など鉄道と共に港はますます多機能化していく。しかし、戦後、港周辺にあった公共機関は分散し、玉藻公園(高松城址を含む)周辺は市の中核としての機能を失っていく。その結果、港側と商店街が分断されるという現状がある。



図-2 棧橋駅からみた高松駅

2-2 高潮被害状況について

2004 年の台風 16 号による最高潮位は、既往最高潮位を大きく超え²⁾、被害範囲は護岸高の低い海岸線を中心に、高松港のほとんどで浸水被害が出ている(図-3)。今後の課題として高潮に対する情報の伝達、住民意識づくりや海岸線の防護整備が必要とされている。

2-3 高松港における周辺環境と視点場について

近年整備されたサンポート高松の海岸沿いからは、瀬戸内海と島々を見ることができ、さらにはヨットや旅客船の往来など港らしさを感じられる場所となっている(図-4)。また城の海側にあるキャッスルプロムナードからは、女木島とフェリーや旅客船の往来を(図



図-3 高潮被害と護岸高



図-4 サンポートからの屋島



図-5 浮桟橋と女木島

-5)、内陸側には玉藻公園内にある月見櫓を見ることができる。北浜アリーからも島や船の様子が伺え、さまざまな高松のランドマークを望める場所となっている。

3. 対象地区の調査からみた現況の把握

高松中央商店街は近年、その衰退が問題視されている。全体の空き店舗率は増加傾向、全体交通量も減少傾向にある。平成 11 年の高松都市圏都市 OD 調査、歩行者交通量や移動経路調査より、a.商店街や駅間の歩行者自転車交通量は多い、b.しかしその多くが通勤通学途中の通過交通であること、c.玉藻公園周辺や海岸沿いを歩行する人は少数であることが明らかになった。

4. 高松港をめぐる施策展開

高松の都市計画上の現況として、市は平成 16 年に区域区分制度を廃止し、これによって市街化調整区域に、大型ショッピングセンター等が建設し始めている。高松の中心市街地は衰退する恐れがある中、各エリアに関する特区など様々な施策を展開している。

5. 課題の整理と計画の視点

高松の魅力となる主要要素「歴史」「海環境」「拠点機能」の 3 つが持ち合わさっていることが、「高松らしさ」であると考えられ、それが最も感じられる場所が高松港周辺である(図-2)。

歴史的景観特性や地形的景観特性を十分に活かされていない高松中央商店街やサンポート高松・JR 高松駅は、個々の拠点としての機能強化が図られている。北浜アリーにおいては、若い人を中心に人気のスポットにもなっており、高松らしい拠点になりつつある。高松には多様なエリアを複数持ち合わせているにもかかわらず、互いの開発による相乗効果というものが得られていないのが現状である。つまり、各々の拠点ネットワークまでは構築できておらず、高松に必要なのは「高松港を媒体とした海と街の一体的な整備」であると考えられる。

また、玉藻公園については、隣がすぐ海であるという環境だが、公園内からは海が多少見える程度で、当然海からも高松城址の様子は窺い知れない状態にある。

つまり海と城(陸)との視覚的つながりは確保されておらず海に近い公園の景観的魅力を半減させているものと考えられる。

街と海が完全に分断されてしまっている高松には、玉藻公園を中心とし、海側のサンポート高松・JR 高松駅、北浜アリーと高松中央商店街をつなぐことが重要になってくる(図-6)。そこで、回遊性のある歩行者ネットワークを形成し相互の人の流れをつくることで、互いの存在を認識することができ、相乗効果も得られ、この高松港周辺地域全体で高松らしさの創出が可能ではないか。人間の歩行限界距離は 400 ~ 500m とされ³⁾、高松港周辺の場合、拠点である 4 点間の距離が 500m を超えている。そこで、この 4 点の中心となるキャッスルプロムナードに新拠点を計画し、歩行者による行動範囲の重層化が目指されよう。

また、この場所に拠点を置くことにより、サンポート高松・JR 高松駅と北浜地区の互いの賑わいの様子を見ることができ、海と玉藻公園の間に位置する場所性を生かし、海や城の眺望を「高松らしさ」として感じられる場所になりうるものと考えられる。

6. 高松港周辺地区マスタープランとキャッスルプロムナード整備計画案

高松港周辺地域の景観整備マスタープランを立案し、このうち重要と考案した。これに関しては、発表時に報告する。



図-6 計画の視点

参考文献

- 1) 久米英俊(2005):「港湾」2005・2 p6
- 2) 高松県高潮等対策検討協議会説明資料、p2
- 3) 土木学会(1991):「港の景観設計」p66、技報堂出版