



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	港の観光空間の創造に関する基礎的研究
Author(s)	加藤, 寛
Degree Grantor	北海道大学
Degree Name	博士(観光学)
Dissertation Number	乙第7085号
Issue Date	2019-12-25
DOI	https://doi.org/10.14943/doctoral.r7085
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/76699
Type	doctoral thesis
File Information	Hiroshi_Kato.pdf



港の観光空間の創造に関する基礎的研究

令和元年 10 月

加藤 寛

港の観光空間の創造に関する基礎的研究

目 次

第1章 序 論	1
1.1 研究の背景	1
1.2 研究の目的	3
1.3 研究の方法	4
1.4 既往研究の整理	5
1.5 論文の構成	9
1.6 用語の定義	12
第2章 日本の港に関する基礎的考察	13
2.1 港湾整備の歴史	13
(1) 前近代の港づくり	
(2) 近代の港づくり	
(3) 高度経済成長期の港づくり	
(4) 成熟期の港づくり	
2.2 港湾法の概要	19
(1) 港湾管理者	
(2) 国の役割	
(3) 港湾の空間構成－「港湾区域」と「臨港地区」	
2.3 港の数と空間的大きさ	21
(1) 港の数	
(2) 港の空間的大きさ	
第3章 海辺へのまなざしに関する日欧比較	23
3.1 本章の概要	23
(1) 本章の背景と分析の目的	
(2) 分析の方法	
3.2 ヨーロッパにおける海のイメージと海辺の遊行	26
(1) ヨーロッパの前近代期	
(2) ヨーロッパの近代期	
3.3 日本における海のイメージと海辺の遊行	35

(1) 日本の前近代期	
(2) 日本の近代期	
3.4 考察	42
3.5 まとめ	44
第4章 我が国における港の観光空間と資源	45
4.1 本章の概要	45
4.2 事例研究	47
(1) 方法論	
(2) 事例研究－横浜港	
(3) 事例研究－東京港	
(4) 事例研究－青森港	
(5) 事例研究－鹿児島港	
(6) 事例研究－紋別港	
4.3 まとめ	64
第5章 港の視点場と堤頭部のデザイン	65
5.1 本章の概要	65
(1) 空間の適性分析の必要性	
(2) 港湾資産における防波堤の位置づけ	
(3) 本章の目的	
(4) 先行研究	
5.2 防波堤堤頭部の視点場特性	69
(1) 研究の方法	
(2) 防波堤の利用実態による視点場特性の分析	
(3) 類似地形の土地利用による防波堤堤頭部の視点場特性の分析	
5.3 防波堤堤頭部のデザイン	76
(1) デザインの必要性	
(2) 研究に用いたデータ	
(3) 分析の項目と方法	
(4) 防波堤堤頭部のデザインに関する事例研究	
5.4 まとめ－展望広場としての堤頭部	85
第6章 港と町の賑わい軸の連結	87
6.1 本章の概要	87
6.2 現代ヨーロッパ港市における港と町の賑わい軸の連結パターン	88

(1) 対象港市の選定	
(2) 主な港市における連結パターン	
(3) 賑わい軸の連結パターンと特徴	
6.3 現代日本港市における港と町の賑わい軸の連結パターン -----	100
(1) 対象港市の選定	
(2) 対象港市における賑わい軸の連結パターン	
6.4 まとめ-----	111
第7章 身近に感じられる港づくりの計画要素 -----	113
7.1 本章の概要-----	113
7.2 研究の方法-----	114
7.3 身近に感じられる港と町—写真分析-----	116
(1) フィジー	
(2) 日本	
(3) イギリス	
7.4 まとめ-----	125
第8章 結論 -----	127
8.1 各章のまとめ-----	127
8.2 結論-----	129
8.3 残された課題-----	131
補章 港の観光空間形成の長期ビジョン—フィジーにおける事例研究— -----	133
1 補章の概要 -----	133
2 イースタン・ゲートウェイ構想-----	133
(1) イースタン・ゲートウェイ構想の概要	
(2) イースタン・ゲートウェイ構想の計画上の位置づけ	
3 イースタン・ゲートウェイ構想のねらい-----	135
(1) 災害に対応できる基幹交通インフラの整備	
(2) 東部フロンティア支援のための門戸	
(3) 海上交通の質的改善	
(4) フィジーの観光イメージの重層化	
(5) 都市圏の機能増強	
4 イースタン・ゲートウェイの候補地-----	149
(1) ナウソリ国際空港近辺の沿岸地域	
(2) 観光資源	

- (3) マングローブ林の保全と活用
- (4) 水系ー人びとの集まる水の路(みち)
- (5) その他の留意事項

5	まとめ	-----	153
---	-----	-------	-----

引用・参考文献

図表リスト

謝辞

第1章 序論

1.1 研究の背景

本論文は、かつて人々が行き交う賑わいの空間であった日本の港湾（港、みなと）が、近代とりわけ戦後の高度経済成長期以降に、都市や地域の日常の生活から切り離された空間となっていることを問題と捉え、改めて人々が行き交う賑わいの空間、デスティネーション（観光目的地）としての港を再興するための一助となることを願い、とりまとめたものである。

本論文は、以下のような日本の港についての基本認識の下に論を進める。

まず、海運（水運）を主たる輸送・移動手段とした近世までの日本では、港こそが人が交流し物や情報が交換される空間（賑わい空間）であり生活圏であった。しかし主要な物流手段が陸路にとって代わられる近代以降、港では貨物輸送におけるターミナル機能が特に重要視され、その経済合理性が追及された。その結果、人の交流、ものの交換の場（空間）は次第に港から鉄道駅や内陸市街地部に移ってゆき、港湾空間は都市や地域の日常の生活から切り離され、都市で暮らす人々にとっても、観光でその都市を訪れる人々にとっても、意識されることの少ない空間になっていった。

この状況に対し、昭和60年（1985）に策定された港湾の長期整備政策において、「生活」に係る機能を港の基本的な機能のひとつとして取り戻すべきとする方針が掲げられ、歴史のある港を中心として、欧米のウォーターフロント開発などをモデルに、人々が集い憩う港空間づくりを目指す動きが進んだ。しかし、近代以降の大きな流れは未だ変わっていないのが現実である。

一方で、観光立国に舵を切った日本において港（みなと）空間が果たすべき役割に大きな変化が求められている。入出国統計によれば、日本を訪れる外国人、とりわけ船舶を利用して日本を訪れる外国人が近年急増している。日本への外国人訪問者数が2013年から2017年の4年間では2.4倍に増加しているなか、クルーズ船による外国人入国者数は同期間内に実に14.5倍も増加している（法務省統計2018）。また、港の利用主体が、貨物から旅客へと次第にシフトしている傾向が日本の港湾活動の統計から読み取れる。外国貿易のために港で積卸し積み込まれる貨物の量（トン）は2006年から2016年までの10年間で1.4パーセント減少しているが、日本の港における（クルーズ船も含む）船舶乗降人員（外航）は同期間内で5倍に増加している（日本国港湾統計年報2016）。このことは、初来日であるか否かにかかわらず、港を玄関として日本に上陸し、そこで日本の風土に触れる訪問客が急増していることを示しており、日本の港の印象が、日本の国の印象と連動する可能性が大きくなっている。

港は、外国や他地域からの訪問者がその地に最初に降り立つ場所であり、その国や地域の

印象を決定づける玄関口という重要な機能を有している。そのため、港は魅力的であることが望ましい。船舶利用客の行き来で賑わうだけでなく、デスティネーションとして訪れる人々で賑わう港空間を創出せねばならない。このことが本研究の主題である。

1.2 研究の目的

以上の背景から本研究は、都市近傍に立地する港をとりあげ、町の賑わいの場、デスティネーションとなり得る港を実現するための主要な要件と方策について考察することを目的とする。具体的には、以下の3点について考察する。

(1) 日本人が抱いてきた海辺に対する意識

港は海域と陸域というふたつの領域にまたがる空間である。それらふたつの領域の境界が海辺であることから、港は海辺の一部を含む空間であると言える。日本の港が賑わいの観光空間として再興されるには、日本で生活している人々が、資質として海辺に対して親近感を有していることが重要な要件となる。日本人は、古来より海辺に対してどのような感情を抱いていたのか、美を感じていたのかという、海辺に対する日本人の感性や美意識を検証する。

(2) 港観光の現状把握と今後の在り方—デスティネーションとなり得る港の条件

賑わいのある港、デスティネーションとなり得る港づくりを進めるために、日本で行われている港観光の態様とそこで利活用されている観光資源を把握し、港観光の特質について考察する。さらに、日本では保有資産量の多い港の防波堤に着目し、その景観上の場所的特性を分析し、視点場として有効に利活用する可能性とそのためのデザインの在り方について考察する。

(3) 相互に接しあう港と町の望ましい関係

相互に接しあう港と町の望ましい関係について、デスティネーションとなり得る港づくりの観点から、その在り方を考察する。具体的には、港と町の賑わい軸（後述）の望ましい連結方法について考察する。また、賑わいがあり、親しまれるデスティネーションとなり得る港をつくるためには、港と町の間で心理的な断絶があってはならない。人々はどのような要素に対して港を感じ、また町を感じているのであろうか。港と町が、互いを身近に感じさせる要素について考察する。

1.3 研究の方法

本研究は港の観光を研究対象とするものであり、研究成果が現代の日本の港づくりに適用されることを希望している。本研究では、港と観光の関係について多くの事例を収集し、そこから賑わいのある港観光を創造するための一般解を探るという手法を採用している。そのため事例研究においては日本の港を主として取り上げるが、西洋をはじめとする諸外国の港も取り上げる。その理由は、港はモノ・ヒト・情報の集積地であり、海(水)域と陸域の接点にあるという港固有の特質は国が違っても共通性が見いだされるからである。また、過去の経験や行為には現代においても有益なものが含まれている。従って、現代の港や町だけではなく、過去にもさかのぼって港と観光の関係性を吟味する。

デスティネーションとなり得る港を実現するための主要な要件と方策を考察するための方法として、まず、日本の港の賑わい空間づくりのための基底条件としての、近世までに形成されていた港空間と日本人の持つ海辺や海への意識を解明し、続いて近代以降にそうした空間が次第に人々の生活から切り離されてきた状況、その状況を問題視した日本政府によって 1980 年代以降に取り組まれてきた施策と実現状況を分析することにより、人々が訪れたいと考えるデスティネーションとしての今日の港空間のもつ課題を明らかにした。ここで明らかにされた課題は、港の内部空間に関するものと、港の存する町の構造すなわち外部空間との関係に関するものとに大別されることがわかった。しかし、本研究においてそれらの全てを扱うことは困難であるため、前者については、内部空間で行われている観光行動の実態や享受されている観光資源に関する分析、後者については、デスティネーションとして多くの人々を既に惹きつけている国内外の港市の事例分析から、港と町を結びつけている賑わい軸の空間構成を指標とした類型化と結びつけている要素についてとくに考察し、残された課題とともに示すことで、それをもって結論とした。

本研究においては、文献調査、画像アーカイブ調査、及びフィールドワークによって分析のための基礎資料を収集する。画像アーカイブは博物館、美術館や図書館等を現地に訪問するほか、それらの施設が所蔵している画像資料をインターネットにより入手する方法によっている。日本国内の港と町の現況については筆者による現地調査によっている（新潟を除く）。外国の港とそれに隣接する町の現況については、筆者が過去 35 年間にわたり 50 以上の国・地域を現地訪問し、港と町の関係性を見聞きし、確認した経験が反映されている。フィジーについては、筆者が 2014 年から 2015 年にかけて北海道大学国際広報メディア・観光学院の院生として調査し、さらに 2016 年 3 月から 2018 年 3 月までの 2 年間は国際協力機構派遣の専門家として現地に滞在し、収集したデータが含まれている。また、英国における海辺の観光動向、特に遊歩栈橋については、2013 年から 2015 年までの各年に現存するほとんどの遊歩栈橋を現地訪問して研究資料を収集した。

詳細な研究方法については、次章から第 7 章までの各章において記述する。研究方法や研究に用いられる基礎資料が章ごとに異なるからである。

1.4 既往研究の整理

(1) 空間としての港

井上總史・石渡友夫の研究（井上・石渡 1986）は、港をどのように捉えるべきか、という根本的な問題に対して重要な示唆を与えている。欧米諸国の伝統的な港の概念は、港を交通体系の一環としてとらえ、海陸交通を結節するターミナルとして港を認識するものである。井上・石渡はこれに異議を唱え、日本の港湾は海陸交通を結節するターミナル機能だけでなく、工業・エネルギーの生産や備蓄の場としての機能、さらには海洋性レクリエーションや余暇の場としての機能など、極めて多様な機能を果していることを指摘する。

井上・石渡は、交通体系を形成するターミナルとして港を位置づけるとともに、国土空間、特に沿岸域利用の高度化を図る上での拠点として認識することがじゅうようであることを提唱する。港が全体として多様かつ高度な機能をもちつつ、同時に豊かで潤いのある市民生活の場を形成するよう、総合的な港空間の整備を指向する。港を点として捉えるのではなく、海域と陸域から構成される沿岸域に存在する空間として認識し、計画すべきであると主張する。

港に対するこの新しい接近方法を、井上・石渡は「港湾空間計画論」と呼んだ。この計画論は、1985年に運輸省港湾局が策定した長期港湾整備政策“21世紀への港湾”（運輸省港湾局 1985）の中核テーマとして位置づけられた。この計画理論に基づいて、1985年以降、我が国港湾では100に近い地区において再開発が計画され、これらの中には実施に移されたプロジェクトも多数にのぼっている。加藤の論文（以降、本論文と呼ぶ）は、港を交通ターミナルとして位置づけるだけでなく、海陸に亘る空間として認識し、デスティネーションになりうる港づくりの方策を検討するものである。まさに、井上・石渡の「港湾空間計画論」から得られた知見に準拠している。

しかしながら、井上・石渡の研究は人を計画対象に据えてはいるが、人の心や意識についてはほとんど触れていない。また、港の賑わい空間づくりに町の賑わいをどのように組み込むべきかについての視点は希薄である。本論文においては、海辺に対する日本人の美意識を前近代までさかのぼって検証する。また、町の賑わいのエネルギーを港へと取り込む方法についても検討する。

(2) 港町の空間構造

宮本雅明は、港町の空間構成に光を当てて研究した。中世港町と近世港町の空間構成上の違いを明示し、その違いが港の管理権に大きく由来していることを指摘した。宮本は、両者の特徴を以下のように記述している。

中世日本の港町は、水際線から内陸に向かう町道に沿って町並みを展開する点で特徴づけられ、水際線には船着場や蔵が設けられ、町道を通して内陸から集まった商人相手に

町道では市が立ったと想定される。大規模な港町では複数の船着場から内陸へ向かう町並みが展開し、これらが内陸部で一本の町道に集約されるフォーク形状をなす都市空間が形成された（中略）。戦国期以降、こうした水際線に向かう町並みの水辺を埋め立て、そこに水際線に沿う道路に沿って町並みが形成された。同時に水際線を管理した問や座の解体がすすめられ、さらには新たな地に水際線に沿って展開する港町が形成された。これによって特定の問や座によって支配された水際線と船着場の開放が進められ、一元化を果たした公権力の下に、着船・荷揚げの自由化が進められ、線上に広がる多くの窓口を介した面的取引による交易の自由化・分業化が進展した（宮本 2005 p.200）。

宮本の研究は、中世には内陸から港に向かう街道上に賑わい軸が存在したこと、また近世になると水際線に沿って賑わい軸が形成されたことを示唆している。また、宮本の研究は、水際線で行われる行為の種類と多寡、及び水際空間の管理の方策などが港や町の形成・発展に深く関係していたことを示している。これらのことから、水際空間において観光に係る行為が質・量とも増加する場合には、港と街道の連結のありようも影響を受けることが予想される。したがって、港の賑わいを高め、デスティネーションたりうる港づくりの方策を検討する本論文にとって、宮本の研究は港町の形成と空間的変遷を理解するうえで有意義であり、示唆に富むものである。本論文では、港と町が互いに賑わいを高めるための両者の空間的位置関係について検討するが、宮本の研究では、水際空間の賑わいの程度と港と町の連結パターンとの関連性については触れていない。

(3) 港の景観

斎藤潮は、港を描いた名所図会と現代の絵画を分析対象とし、港が単独で描かれている図版よりも、港と街が組み合わされて描かれている図版の方がはるかに多いことに着目して、港とまちの相互的視体験の重要性を指摘している（斎藤 1986）。各図版の構図としては、図会、絵画に共通して、手前に港を置き背景にまちを配置する構図（PT）が多いことを明らかにしている。また、この PT 型の絵画について、視点はまちから 135m 以上引いた位置に分布していると推定した。

さらに上記の PT 型の構図が得られる視点は港の中に張り出していることから、この種の同時体験の形を「出島型」と名付けており、出島を港と町、さらには船をも見られる視点場として位置づけている（図 1.4-1）。

本論文においては、防波堤堤頭部を港の視点場として活用することを提唱する。防波堤堤頭部は、斎藤の研究では「出島」と名付けられており、港と町、さらには船をも眺めることができる眺望の要所に相当している。防波堤堤頭部を港の視点場として活用することの妥当性が、斎藤の研究結果からも確かめることができる。

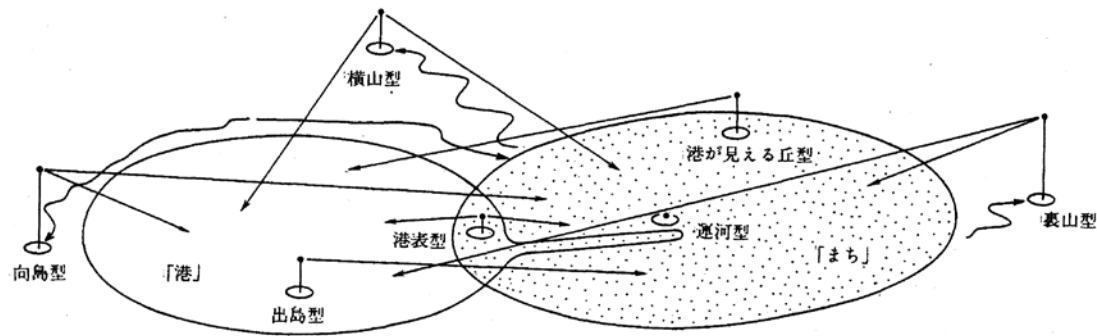


図 1.4-1 港と町の同時体験の形 (出典:斎藤潮 1984 p.26)

(4) 町から港の賑わい空間までの距離

港と町の関係は、我が国の近代化が進む中で大きく変貌していった。とりわけ、第2次世界大戦後の高度経済成長期を迎えると、大型船舶が出入港できる深い水深を求めて港は沖合へ拡張し、またターミナル・コストを低減させるために広大な用地を求めて水際線が埋め立てられた。その結果、人々は次第に海辺から遠ざけられ、港から人間が消えはじめることとなった。(（社）土木学会編 1991)。

また、賑わい空間づくりの計画要素のひとつとして、水際空間へのアクセスが容易であること、が指摘されている(井上 1992)。港の賑わい空間づくりを目指した長期港湾整備政策『21世紀への港湾』を受けて、機能が陳腐化している地区の再開発等が全国各地で行われた。このうち、比較的規模の大きな港湾における再開発を官民協力して進めようとするプロジェクトがポートルネッサンス21事業と呼ばれた。1989年度末までに調査を終えたものが43港58地区であり、古くから発達した歴史のある内港地区が再開発計画の対象地区となっているケースが多い。計画対象地区の水際線は、その36%が港湾所在都市の中心市街地から500m未満に位置しており、また全体の60%が2Km未満に位置するなど、ポートルネッサンス21事業計画対象地区は、港と町が空間的に極めて近い位置関係にあることが特徴のひとつである(図1.4-2参照)(井上 同上 1992)。

市民がアクセスできる水際空間の延長についても、大幅に改善されている(図1.4-3参照)。すなわち、計画前には対象地区内の水際線へアクセスできないケースが全体の80%と高い比率を占めていたが、計画後には、水際線へアクセスできないケースは全体の10%に激減した(井上 同上 1992)。我が国においては、古くから発達した歴史のある旧内港地区は、都市の中心市街地から物理的にはそれほど遠くないところに立地しており、その多くの地区では再開発が行われている。井上は、「かつての『みなと街』に代わる、新たな一体的関係がいまだ再生されるには至っていない」と述べる(井上 1992 p.5)。

港と町は、物理的にはそれほど離れてはいないが、“港から人間が消えはじめ”ているのはどのような理由からであろうか。本論文においては、港と町が相互に身近に感じる要素を採

る。

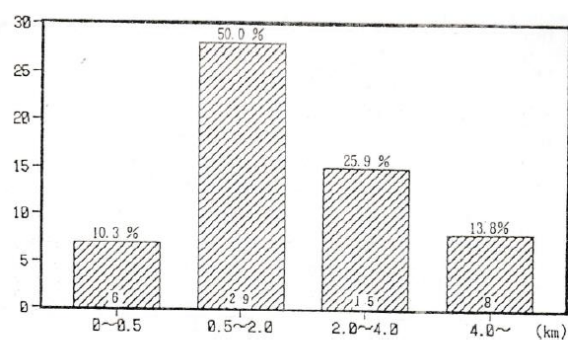


図 1.4-2 中心市街地から水際線までの距離
(出典: 井上 1992 p.255)

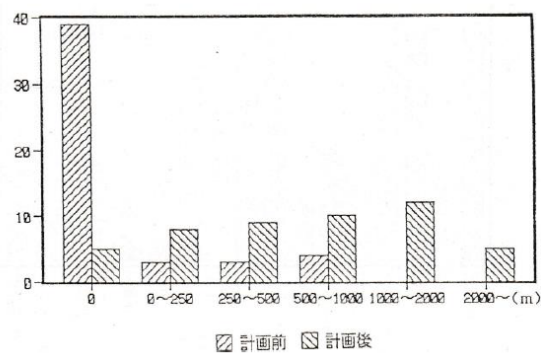


図 1.4-3 アクセス可能水際線延長
(出典: 井上 1992 p.256)

1.5 論文の構成

本論文は、全体で8つの章とひとつの補章から構成される。

第1章は序論であり、研究の背景、目的、方法、先行研究、及び論文の構成を述べる。

第2章では、我が国における港湾の基本的な制度的枠組みとその空間的大きさについて述べ、日本社会における港の経済社会的な位置づけや本論文が国民の生活へ及ぼす今日的意義について述べる。また、日本では古くから、港づくりと町づくりが表裏一体として取り組まれてきたこと説明する。

第3章では、日本人の持つ海辺への美意識について考察する。日本人が海への親和性を有しているかどうかによって、デスティネーションとしての港を達成するための困難さや目標を達成するための方策が大きく異なるからである。日本の近代が開いた幕末から明治初期にかけて多くの技術や制度が西洋から日本へ持ち込まれたが、海辺に対する意識も西洋から持ち込まれ、もしくは教え込まれたものなのかどうか。観光主体は、観光対象となる国、地域の国民もしくは住民が多数を占めると考えられるので、日本の港の賑わい空間づくりのためには、日本人の持つ海辺への意識や海への美意識の根源を探ることが重要である。

第4、5章では、観光空間としての港の内部空間を研究対象としている。そのうち第4章は、現在我が国の港ではどのような港観光が展開されているのか、そこではどのような資源が利活用されているのか、また港観光の特質は何か等について、事例研究によって探る。第5章では、第4章で見出された我が国の港における観光に利活用され得るいくつかの資源のなかから、とくに港の内部空間にあり港を眺め楽しむ場所（港の視点場）の適地について考察する。ここでは、視点場は視対象ともなりうることを指摘し、防波堤先端部（堤頭部）を例にとり、デザインのあり方について考察する。

第6、7章では、港と外部空間との連携について論じる。デスティネーションとしての港を実現するために、港と「外部空間の一部である町」との繋がり方について考察する。港の観光は港の内部空間の魅力化だけでは完結せず、港がデスティネーションとなるためには、港が所在する町との繋がり方が重要であると考えからである。現状においては、観光主体が港の内部空間だけにとどまることはほとんどないと言ってよい。町から来て港を観光する人もいるであろうし、海を渡って港へ着きその後で町を目指す観光主体の数も最近では急増している。

第6章では、欧州と日本の主な港市を事例にとりあげ、「町の目抜き通り」と「港の賑わい通り」との連結パターンの類型化を試みるとともに、連結パターンと港の賑わいとの関係について考察する。

第7章では、港を身近に感じさせている要素について考察する。人々はどのような要素に対して港を感じ、町を感じているのであろうか。我が国を代表する港市である横浜や神戸のほか、筆者が長期間滞在し港と町の状況を詳細に知りえるフィジー共和国や、近年3度にわたりフィールド調査を行った英国の棧橋のある海辺の町を事例に取り上げ、写真等に切り撮

られている港や町の要素を分析し、相互に港と町を身近に感じさせている要素について考察する。

第8章は本研究から得られたものについての総合的考察である。

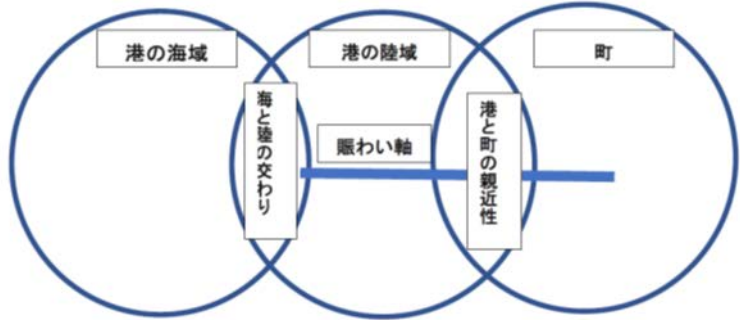


図 1.5-1 港と町の空間の関係性

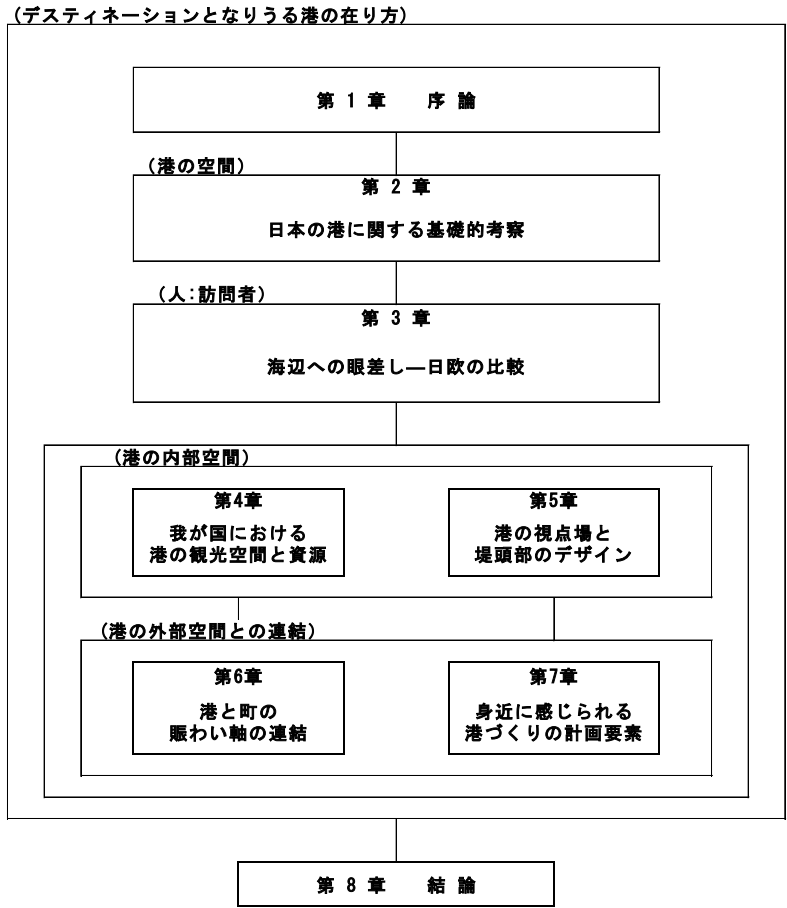


図 1.5-2 本論文の構成

なお本論文の末尾には、フィジー共和国の主島であるビチレブ島東海岸を対象とした、都市と港湾の一体的開発を目指すマスタープラン策定の試論を示した補章を設けている。これは、本研究の次なる展開を、実践事例をもって示したいと考えたもので、筆者自らが港をデスティネーションとするための観光空間ビジョンを策定した事例を提示する。港の観光長期ビジョンをとおして、港の賑わいの根源的要素、観光ビジョン策定の視点、交通の役割等ビジョンづくりの要点について論考している。

筆者は、港を計画する（創る）業務に50年近く携わってきたが、港の計画は都市計画や地域計画と一体となって進めることが基本である。都市や地域の要望を取り入れて港づくりが進められる。日本は、観光にこれからの国づくりの推進エンジンの役割を期待しているが、フィジーをはじめとする南太平洋の島国では、他地域に勝る産業は観光だけといっても過言ではないであろう。観光を背景とする地域づくりは、どのような手順を踏むべきであろうか。観光の流れをどのように港づくり、町づくりに取り込むのか、南太平洋の島々の人たちと一緒に考えるべき点が多い。また、本論文においては、町の賑わい軸と港との連結の在り方を研究テーマの一つとして取り上げている。補章で対象としているフィジーのイースタン・ゲートウェイ候補地は、首都スバ市の郊外というべき近接地に位置している。港と町の連結の在り方がプロジェクトを成功させるためのカギの一つであると、筆者は確信している。

観光は従来、個人の余暇行為の一つとして位置付けられていたが、いまや経済成長の主要エンジンの一つとして見做される状況にある。従って、港の経済社会上の位置づけが大きい我が国においては、長期的な国づくり、地域づくりのためには、港観光について長期的なビジョンを持つことに大きな意味がある。フィジー共和国は、日本に比して小さな島国であるが、国の経済に占める観光の位置づけははるかに大きい。新しい交通ターミナルの整備や都市問題の処方箋を組み込んだ本「港観光の長期ビジョン」が日本に示唆する今日的意味は大きいと考える。

1.6 用語の定義

本論文において使用する用語を、以下のとおり定義する。

(1) 前近代、近代の時代区分

本論文においては、「前近代」をヨーロッパでは 15 世紀半ばからフランス革命までを、日本では 16 世紀半ばから 19 世紀半ばまでを指す。また「近代」はヨーロッパではフランス革命後を、日本では通商条約締結後をそれぞれ指すこととする。

(2) 港／海辺／町

一般に港とは、海陸交通の結節点として船舶が安全に出入りおよび停泊できる水面を有し、水陸交通の連絡設備を有するものを言う。一方、港湾法（2.2 において法の概要を述べる）では、港は海域と陸域のふたつの領域にまたがる空間とされ、それらふたつの領域の境界が海辺であることから、港は海辺の一部をも含む空間であると言える。本研究では、港を港湾法の定めに準拠してとらえている。また本論文では、港に隣接しかつ臨港地区の外側にあり住宅や商店が多く人口が密集している市街地を町と呼んで考察の対象とする。よって、町から遠く離れ（隔離され）、もっぱら生産活動に供することを目的としている貨物取扱施設は、本論文では取り扱わない。また、本論文における町は、行政区域の全域を指すものではない。

(3) 港の内部空間/港の内部空間

本論文においては、港湾法の規定に基づき設定され港湾管理者によって管理される水域である「港湾区域」と、陸域である「臨港地区」の総合体を「港の内部空間」と呼び、それ以外の空間を「港の外部空間」と呼んでいる。

(4) 賑わい軸

本論文においては、前記の港と町を結ぶ重要な役割を持つ人通りの多い歩行路を指して「賑わい軸」の語を用いる。したがって「賑わい」は、歩行者による賑わいを意図しており、自動車交通量の多寡や道幅の広さを指標とするものではない。

第2章 日本の港に関する基礎的考察

2.1 港湾整備の歴史

(1) 前近代の港づくり

古代・中世をとおして、島国である我が国にとって、朝鮮半島や中国大陆との交易のためには港の整備が不可欠であった。西の博多津と東の難波津とを結ぶ瀬戸内海は当時の日本にとって交通の基軸であり、港を意味する津・泊・浦が瀬戸内沿岸を中心として多数築かれた。人や物の積み卸し、または積み替えの場所を「津」といい、船舶の休泊所を「泊」と称していた。また、「浦」は入り江や、河口部で海が陸地に入り込んだ場所を指す言葉であった(鈴木 1990;長尾 1985a;吉田 2018)。

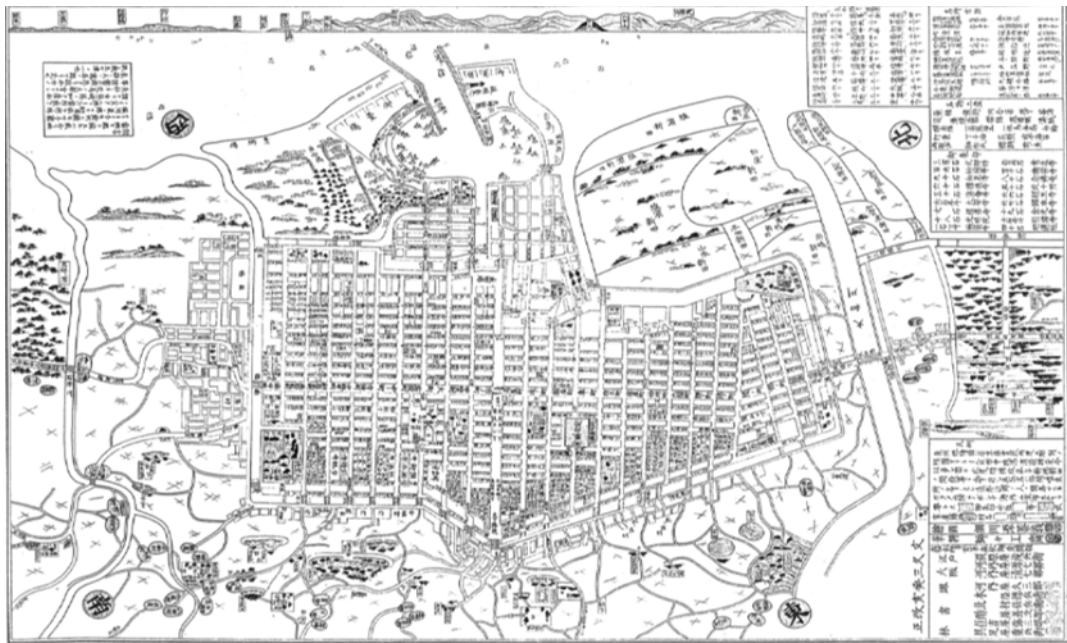


図 2.1-1 文久3年(1863年)堺大絵図 堺市立中央図書館所蔵

室町末期に成立した日本最古の海商法規集『廻船式目』では、堺津を博多、安濃津とともに日本の三大港「三津」としている。堺の港と町は、戦災、大火、時の政権の思惑などにより、中世以来今日まで幾度となくその姿を変えている。図 2.1-1 は、文久3年(1863年)当時の堺津と堺の町割りを示す絵図である。町の中央を東西に貫き大店が並ぶ「大小路」の西側に港を置いている。また町の南、北、東の三方を濠で囲み、防護に備えている。富を産む港を中心に据え、港の活用の最大化を図る町構えとする。

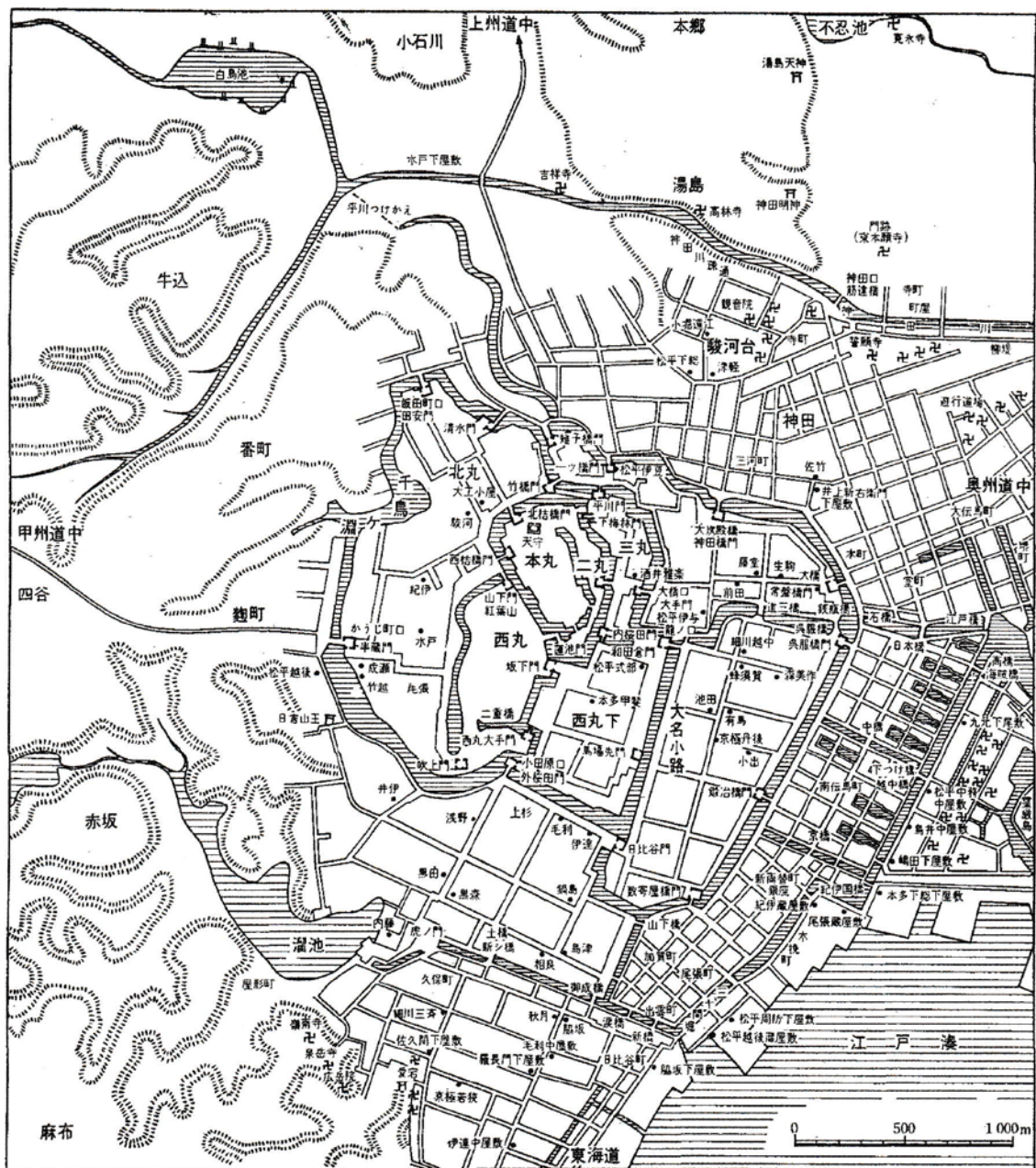


図 2.1-2 寛永 9 年 (1632) 頃の江戸 (出典:内藤 (1976 p.77))

港と町の関係や町づくりにおいて港が果たしてきた役割、さらには港の賑わいや、港と町の軸の在り方については、前近代の江戸の町づくりにも示唆を得るものが多い。内藤昌は、江戸城と江戸の町づくりが小舟をとおすための堀の開削から始まったことを指摘し、次のように述べる (内藤 1976 pp.73~74)。

家康はまた、城下町の建設にも積極的であった。当時海岸線は現在の田町、日比谷・霞ヶ関。新橋の位置にあり、日比谷入江が城下深く袋状に入り込んでいた。今日の有楽町

一帯は、海面すれすれの砂洲で、江戸前島とも江戸外島ともいわれていた。そのため、普通南方にとる大手筋を東方に設定し、平川日より道三堀を疎通して、まず城への舟入堀をつくる。この両岸には舟町をおいて材木屋が集まり、新都市建設の中心となる。(中略)道三堀に続いてかつて武田信玄が小田原から入る塩を止められて困窮したのにかんがみ、千葉の塩の生産地―行徳からの輸送用に、小名木川を開削する。

図 2.1-2 には日本橋～京橋筋の東側の河岸には楕形状に掘り込まれた埠頭が描かれている。内藤は、江戸の中心街に船着き場が設けられた経緯について、次のように述べる (内藤 1976 pp.73～74)。

慶長 8 年(1603 年、筆者加筆) 3 月、江戸城大工事本格化を前に、海岸地域の整備を行う。これは、本材・石材などの工事に必要な資材を海路江戸城下に搬入するためのものであって、具体的には舟着場を築造するのが第一の目的であった。すでに第一次で造成されていた城下道三堀に通ずる平川口(日本橋川)を整備し、ここより南西に通ずる幾多の入堀を新たに疎削する。同時に神田山を崩して、江戸前島と呼ばれていた豊島洲崎および日比谷入江を陸地化、ここに北は日本橋浜町辺から、南は新橋あたりまでを造成する運びとなる。

さらに内藤は江戸と京都を結ぶ東海道は以前内陸部を通っていたが、その後海側へ切り替わったものであることを指摘し、その経緯を次のように述べる (内藤 1976 p.73)。

文禄 3 年(1594)には、荒川に千住大橋を架けて奥州道中を開き、さらに慶長 5 年(1610)には、多摩川に六郷橋をわたして、東海道を芝筋に移転すべく計画する。それまでの東海道は、奥の武蔵野台地を通っていたが、新たに海岸に沿って江戸中心街 (通町という) へ直結せんと図ったわけであり(後略)

京都から江戸へ向かう時、高輪あたりで大船が浮かぶ江戸湊(図 2.1-2 に明記されている)を右手に見て東海道を北へ直進すると賑わいの中心である日本橋に至る。その付近一帯に船着き場があり、市がたっていた (前近代においては、大型船は沖合に停泊し、荷を積み替えた小型のはしけが町中の堀(運河)に入り、納屋(倉庫)前で荷役をしていたと考えられている)。街道を直進すると港に至る、という港と町の空間配置がとられていた、と理解される。

(2) 近代の港づくり

我が国の近代は、近世から続いてきた鎖国政策を転換し、横浜、神戸、長崎、函館、新潟の 5 つの港を外国へ開放することから始まった。これによって技術や制度、生活規範などの西洋文化が日本へ持ち込まれた。港はこれら西洋文化の受け入れ口であり、外国人の

ための居留地とともに商店・住居が一体となった日本人居住地も船の着く近傍に整備された。港から西洋文化が日本全国へ広がった。その当時、港の周辺が日本で最もハイカラな空間であったと言える。国富の増大を図るためには港をつくり、貿易を振興することが不可欠だったため、幕末から明治初期にかけては政府主導によって主な港が整備された。

明治三大築港と呼ばれるプロジェクトがある。宮城県の野蒜港、福井県の三国港、熊本県の三角西港の築港を指す。日本の近代の黎明期である明治初期の地域開発プロジェクトにおいて既に港づくりと町づくりが一体として志向され、計画されていたことを示す。江戸幕府は 1858 年に日米修好通商条約に調印し、長崎、函館、横浜、神戸、新潟を開港した。否応なく西洋列強と向き合うこととなった明治政府は、急いで日本の近代化に取り組む必要に迫られた。幕末や明治初期に開港した国際貿易港に加えて、地方においても近代港湾の建設が企図された。

本格的な近代港湾の整備が始まるのは 1890 年代からである。20 世紀初頭にかけてのおおよそ 20 年間に、横浜港をはじめとして、名古屋、新潟、大阪、長崎、小樽、函館等の各港において、大規模な修築事業が着手された。これらの施策は国際貿易の拡大に重点を置いたものであるが、地方の経済開発を、港湾整備を通して推進しようとする考えもわき起こり、今日、全国各地で活躍している重要港湾の大半が、1950 年前半までに築港に着手している。

こうした商港機能の拡充とは別に、20 世紀初頭あたりから国内における近代工業の勃興とともに、港湾に工業港としての役割が求められ始めた。1908 年の浅野総一郎による鶴見沖の臨海工業地帯の建設であり、港湾と一体となった用地に工業を立地させようとするものである。それまでの港湾の概念にはない工業港のはしりであるといえる。

(3) 高度経済成長期の港づくり

我が国経済は、終戦直後の混乱期を経て、1950 年代に入ると次第に自立し、後半にはほぼ戦前の水準を回復するとともに、新たな発展段階を迎え、活発な工業活動を軸として著しい発展をみた。港湾においても戦災復興が急がれたが、戦前のピークには 1939 年に 2 億 7,000 万トンの取扱い量があったものが、終戦直後の 1946 年にはわずか 2,000 万トン程に激減した。その後、国内経済の立直りによって、1956 年には戦前の最高水準を上回る 2 億 8,000 万トンを取扱うまでになった(図 2.1-3 参照)。

この時期に最も特筆すべきは、1950 年の「港湾法」の制定である。次の「2.2.(3)」において詳述するが、「港湾法」は我が国の発展の基礎を築いた法律である。「港湾法」の最大の特徴は、個々の港湾の開発・利用・管理を全面的に地方に委ね、地方公共団体が港湾管理者となり、地域経営の一環として自らの港湾を自主的に運用して行くこととした点である。戦後の民主化政策を強く反映しており、港湾はその発展に最も直接的な利害を有する地域住民のものでなければならないという考え方を打ち出している。この点が、他の社会資本である道路、鉄道、河川等と基本的に異なる点であり、地方分権の先駆となった。

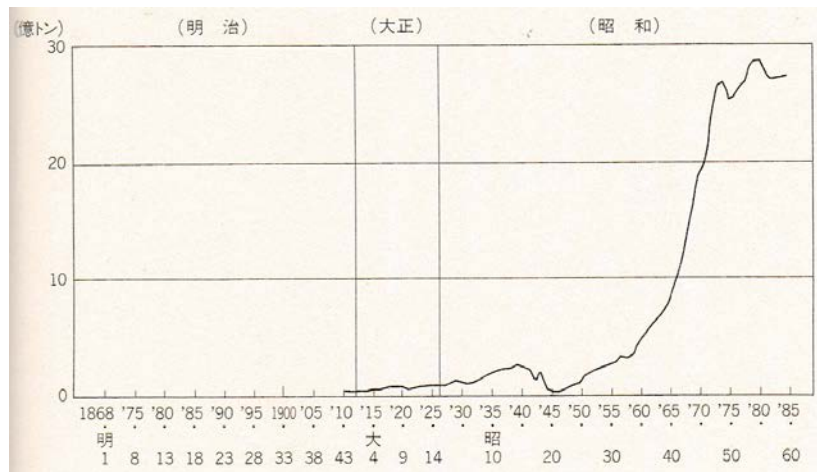


図 2.1-3 海上出入貨物量の推移 (出典：竹内 1989 p.82)

(4) 成熟期の港づくり

日本の港湾は政府の殖産興業政策の牽引力の役目を担い続けた。特に第二次世界大戦後の復興期には臨海工業地帯を地方に造成し、重厚長大産業を立地させることによって、首都と地方との格差の是正や地域経済の振興を図った。しかし一方では、開発と環境との調和に関する国民の関心の高まりや、生活の質的充実への希求などが顕著に現れるようになった。

1985年に運輸省港湾局（現在は国土交通省港湾局）は長期港湾整備政策「21世紀への港湾」を発表し、物流機能、産業機能のほかに、「生活機能」を主要な港湾機能のひとつとして新たに位置づけた。この長期港湾整備政策の歴史的な意味は、「量の拡大」から「質の充実」へと港湾整備に関する政策目標の転換が図られたことである。高度経済成長政策によって港と生活の場が物理的にも、精神的にも断絶されつつある状況を改善し、港の賑わいや港と町の一体感を再び取り戻すことを主要な政策目標とすることを、長期港湾整備政策は謳いあげた(図 2.1-4 参照)。

この政策をうけて、中心市街地に近いインナー・ハーバーをはじめとする港空間において、賑わい空間を取り戻すための計画づくりが全国各地で行われた。外国貿易を行い、国の経済政策と関係の深い「重要港湾」についてみると、1985年から1990年までの間だけでも59港・地区で計画づくりがおこなわれた。導入機能として、商業・サービス、業務、旅客ターミナル、国際・地域交流、文化、アメニティ、海洋性レクリエーション等多岐の機能（施設）が提案された。これら長期港湾整備政策に基づく港湾再開発の推進によって、水際線へのアクセスは従来よりも格段に改善されたといえる。しかしながら、港は引き続き人々の日常圏の外に置かれており、港と町が渾然一体となった港町に代る新たな港と町関係を構築するには至っていない。

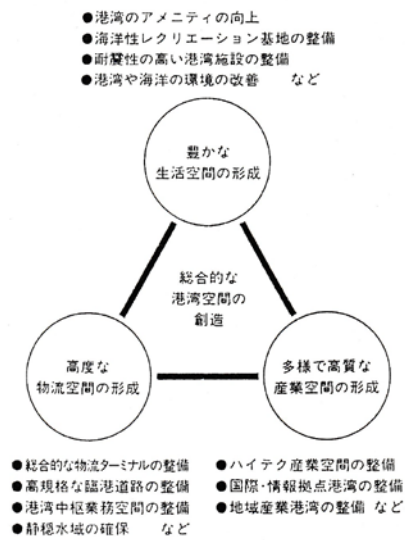


図 2.1-4 総合的な港湾空間の創造 (出典:第 27 回国際航路会議 1990 p.40)

2.2 港湾法の概要

我が国の港湾の基本法である港湾法は、第二次世界大戦後の 1950 年に制定された。港湾法は、時代の変化に合わせて改訂された部分（例えば、1973 年に環境の整備と保全に係る条項が付加された）があるものの、基本となる部分に変更されておらず、今日においても日本の港湾のあり様を規定している。以下に、港湾の管理主体と港湾の空間構成について述べる。

(1) 港湾管理者

それまで我が国においては横浜、神戸、関門、敦賀等の港湾は国が、その他の港湾は地方公共団体が一応中心になって開発を図り、出来上がった施設を管理し、利用を図ってきた。しかし一つの港湾において国、府県、市町村が交錯して開発、利用、管理を行っている場合が多く、何人が当該港湾の責任主体であるのか必ずしも明確ではなかった。

港湾はこれを統一的、効率的、経済的に開発し、管理・利用を図ることが望ましい。そのためには一つの港湾に一つの責任主体を法的に確立することが必要である。そこで港湾法において、その責任主体を「港湾管理者」と呼称し、この「港湾管理者」を設立し、この「港湾管理者」によって港湾の開発を図り、利用を拡大し、管理していくことを定めた。

港湾法では、「港湾管理者」は港務局又は地方公共団体とした。港務局も設立主体は地方公共団体であるから、「港湾管理者」の実体は地方公共団体ということになる。私人が「港湾管理者」となることについては法律的にも政策的にも問題があるけれども、国自らが「港湾管理者」となることは考えられないことではない。特に横浜、神戸、関門、敦賀というように、従来国が主体となって開発し管理してきた港湾については、当然国自ら「港湾管理者」となり、国単独でもしくは地方公共団体と共同して港務局を設立することはあり得ることである。しかしながらこの法律では国は後へ退くこととし、地方自治を尊重する立場を貫いた。港湾は、地方自治により地域社会の発展を図る場であることを法文で明らかにした。港湾法制定時に運輸省港湾局長の職にいた後藤憲一は、「この法が制定された後に残念乍ら名前を逸したが、東大法科の教授が戦後に出た数多くの法律のうち、最も民主的に進歩した法案が 2 つある。この港湾法はその 1（原文ママ）であると評したときいた時は涙が出る程嬉しかった」と述べる（後藤 1969 p.54）。

(2) 国の役割

港湾の開発、管理の主体はあくまでも地方公共団体であるが、国際貿易や国内の交通体系、国土の利用などにおける港湾の重要性を考慮して、港湾法は、国による港湾の指導、調整、支援の基本的枠組を規定している。

港湾の開発にあたっては、まず、地域のさまざまな要請を検討しつつ、港湾の長期的な開発及び利用等の基本となる「港湾計画」を作成する。港湾の開発計画は、港湾管理者の責任

のもとで検討、作成されるが、国からの最小かつ基本的な関与として、港湾の基本方針及び関連する計画の基準に適合することが求められている。とくに国の利害と関係の深い重要港湾以上の港湾の計画については、国がその審査を行うこととなっている。

(3) 港湾の空間構成―「港湾区域」と「臨港地区」

港湾とは何かについて、港湾法は明確な定義を与えていない。しかしながら、港湾法全体の規定からみて、港湾を水域及び陸域を含む総合体として把握していると解される。港湾法では、水域については「港湾区域」を、陸域については「臨港地区」を設定することとしており、港湾管理者が一元的にこれらを管理することとなる。

「港湾区域」は、船舶の航行、停泊、将来の港湾拡張余地等を考慮しながら、港湾の管理、運営上必要となる最小限度の水域である。「港湾区域」に指定された水域では、その開発や利用について港湾管理者の許可が必要であり、港湾計画との整合性が求められる。

また「臨港地区」は、都市計画法上の土地利用規制の手法である地域地区制度のひとつの「地区」として位置づけられている。「臨港地区」は、港湾管理者の案にもとづいて都市計画決定される。また都市計画のない地域においても、港湾管理者は運輸大臣の許可により「臨港地区」を設定することができる。さらに、「臨港地区」内においては、用途に応じて、分区（商港区、特殊物資港区、工業港区、鉄道連絡港区、漁港区、バンカー港区、保安港区、マリーナ港区、修景厚生港区）の指定を行い、一層きめ細かい土地利用の管理を図ることができる。

これら「港湾区域」と「臨港地区」の設定によって、港湾管理者は、港湾内における各種の利用や行為を規制する法的権限をもつこととなり、港湾全体の秩序ある開発、利用、保全を担保することが可能となる。

港湾法制定当時各省との折衝に当たった東寿（当時運輸省海運総局港湾局勤務）は、港空間の陸域（臨港地区）制定時の他省庁とのやり取りについて、「港湾の概念を線画で表して、陸海の境を示す湾入した線の上に陸部にかけて円をかき、港湾は陸域を含むことを明らかにした。内務省もこの事実を認めたが、都市計画との所管上の問題が難しく、港湾法において臨港地区にまで持って行くのがせいぜい（原文ママ）であった」（東 1968 p.49）と述べている。また、長尾義三は港湾の陸域について、「港湾法制定の当初から関係当局話し合いの中で、結局、輸送・交通に関係ある土地利用の範囲に限定されてしまったようだ。（中略）すなわち、みなととは、基本的には輸送交通施設の集合体として認識され、港湾都市の住民の生活とは無縁なものとされてしまった」と述べている（長尾 1985b p.2）。先述のように、前近代や近代初期の絵図等には河岸や海辺に人々が集い賑わっている様子が描かれているものが多いにもかかわらず、現代の我が国の港が、町の賑わいの場となりきれていない、もしくはなりにくい状況におかれるに至った歴史的経緯がここに示されている。

2.3 港の数と空間的大きさ

(1) 港の数

現在我が国には、933 の港湾法上の港湾がある(表 2.3- 1 参照 漁港は含まない)。既述したように、これらすべての港湾は、地方自治体が港湾管理者として主体的に開発、管理、運営にあたっている。ちなみに都道府県が管理者となっているものが 598 港、市町村が 328 港、港湾法にもとづく港務局が 1 港、そして地方自治法にもとづく一部事務組合が 6 港となっている。

さて港湾の数は全国で 933 港、 全国の海岸線延長は約 33,000km であるから、港湾はほぼ 30km に 1 港配置されていることになる。他国では例を見ない高い密度であり、文字どおり全国津々浦々に港湾は分布している。このことは、全国の都市の多くが港湾所在都市であるという事実に象徴的に表われている。人口 100 万人以上の都市についてみると、10 都市のうち札幌と京都を除いていずれも港湾を有する都市であり、しかも港湾が都市活動の中心部に近接している。さらに人口規模で第 11 位から 50 位までの 40 市についてみると、60% に当る 24 都市が港湾都市である。

表 2.3-1 管理者形態別港湾数 (出典:国土交通省)

(2016年4月1日現在)

区 分	総数	港 湾 管 理 者					都道府県 知 事
		都道府県	市町村	港務局	一部事 務組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5	—
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	—
重 要 港 湾	102	82	16	1	3	102	—
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
地 方 港 湾	808	504	304	0	0	808	—
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
計	933	598	328	1	6	933	—
5 6 条 港 湾	61	—	—	—	—	—	61
合 計	994	598	328	1	6	933	61

出典:国土交通省港務局総務課調べ。

(注) 東京都の同軸円港は避難港指定を受けているが、管理着未設立であり、かつ56条港湾ではないので本表より除く。

(2) 港の空間的大きさ

井上總史は日本の港湾の空間的拡がりの大きさを、それらの港湾所在都市にあって人口が集中している地区の空間的拡がりの大きさと比較して、港湾空間が如何に大きな広がりを持ち、経済社会活動を支えているかについて、次のように指摘する (井上 1992 p.84) ;

港湾空間の規模について全国の重要港湾以上の港湾についてみると、港湾区域と臨港地区の合計面積は約 5,800 平方 k m である。一方これら港湾の所在する都市の人口集中地区(DID: Densely Inhabited District 筆者加筆) 面積は約 5,000 平方 k m である。如何に港湾

空間の規模が大きいものであるか理解されよう。これら多数の港湾の規模や機能は勿論さまざまであるが、いずれもその所在する沿岸域の多様な利用を実現する中核的な存在として、地域の発展上極めて重要な役割を果たしている。四面を海に囲まれた島国でありまた平地が乏しく、そのほとんどが海岸部に位置している我が国において、沿岸域は貴重な開発空間として、古くより人口や産業の集積が著しい。面積では約 30%にすぎない臨海部に全人口の約 50%が居住し、全国の約 60%の工業生産が行われている状況にある。港湾は、沿岸域におけるこうした諸活動の集積を、実に幅広くさまざまな形で支え、その実現を可能ならしめているのである。

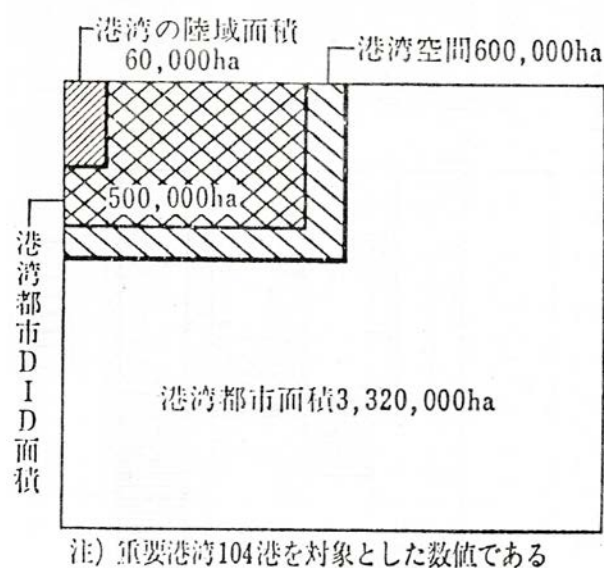


図 2.3-1 港湾空間と都市空間の面積の比較
(出典：井上 1992 p.85)

第3章 海辺へのまなざしに関する日欧比較

3.1 本章の概要

(1) 本章の背景と分析の目的

既に述べたように、日本では人口規模で上位 100 都市の 60%以上が沿岸部に位置している。海と陸との接触部である海岸線の延長についてみると、日本全体ではその約 4 分の 1 が港湾区域内に存在しており、そこは人口の集中度が高い地域である。日本では、都市域にある港空間は、経済的な活動の場としてだけではなく、余暇活動を展開する場としても重要な空間であると言える。海と陸が接する海辺は生命が誕生する空間であり、また人・もの・文化が交流する空間でもある。このため中央省庁と地方自治体の双方とも、住民や来訪者が港や海辺へアクセスすることが容易になるように各種施策を講じてきた。港や海辺を楽しむ場、快適な場としても活用する政策を掲げ、その政策の実現に高い優先順位を与えてきた。

しかしながら、港に集い海辺を歩く人の姿はいまだ少ない。我々の生活の質を豊かにできる貴重な空間の一つである港や海辺が十分に活用されていない、と強く感じる。生活の質の向上を重視する政策の推進によって、水際線へのアクセスは 1960 年頃から始まる高度経済成長期よりも格段に改善された。しかしながら人々の意識の面において、港は引き続き「遠いところ」に置かれている。かつてのような港と町が渾然一体となった港町に代る「新たな港と町の関係」を構築するには至っていない。

遠方の地の人々との交わりや大量の物資輸送、さらには生産の場としての役割を果たしてきた港は、いま新しい時代に相応しい役割を模索している。「交わりは万物を生む」(長尾 1989 p.8) という。交わりを生むため先ず我々がすべきことは、人々が港へ来易いような基盤を整えることである。人さえ港に集れば、自ずとそこで交わりが起こり、新しい港文化が芽生えてくることが期待できる。港がデスティネーションとなり、人が集まってくる空間となることが港再生の第一歩である。

人は怖いところ、汚いところ、嫌なところ等イメージの悪いところへは足を運びにくいのは確かである。海や港に対して良いイメージを抱いていれば、その人が、港側の対応の改善に伴い、港へ足を運ぶ機会が増えるであろう。その場合には、港をデスティネーションにするという目標達成が円滑に進むことを期待できそうである。もし逆の場合には、目標達成が甚だ困難な道であることを覚悟しなくてはならない。日本の港を訪れる最大のグループはそこに住む日本人である。このため、集団としての日本人が、海や海辺に対して抱いているイメージ、さらには美的感覚を正しく理解することが先ず必要である。

前近代や近代において、海辺について日本人が抱くイメージについての研究は多くは存在しない。徳川期(1606-1868)の後期には、西洋の技術と文化、美の基準等が急速に日本へ流入した。日本の山岳美は西洋人の眼差しによって世界へ紹介された。西洋の人々が西洋

の技術と文化を日本人に教える以前に、海の「風景」が日本人に存在していたのかどうか、について明確にすることが求められている。

以上の問題意識に基づき、港をデスティネーションとするための方策を探るための基礎的要件として、以下の3点を分析し、明らかにすることを本章の目的とする。

- ① 前近代化期に、西洋の人々が海や海辺に対して抱いていたイメージと海辺での遊行のあり様
- ② 同時期に、日本の人々が海や海辺に対して抱いていたイメージと海辺での遊行のあり様
- ③ 近代を迎えて起こった海や浜辺に対する人々の認識の変化、およびヨーロッパ人と日本人の海や浜辺に対する感じ方の類似点と相違点、ならびにヨーロッパ的海洋観が日本的海洋観へ与えた影響

(2) 分析の方法

前近代から近代へ移行する時期に、「ヨーロッパと日本において、人びとは海や浜辺をどのように認識していたのか」、また「生活の場として、また余暇空間として、港を含む浜辺とはどのように接してきたのか、そこではどのような遊行がなされていたのか」、さらにはヨーロッパと日本とを比較し、「前者が後者へ与えた影響の度合いについて考察すること」を分析の目的としている。ヨーロッパを日本との比較対照の地とするのは、「モダニティ」そのものが17世紀以降のヨーロッパに出現し、その後日本を含む世界中の国々へ影響を及ぼし、また日本にとっても到達目標地域の有力なひとつであったからである。

本分析の目的を達成するために、ヨーロッパの海の文化、浜辺のレジャー史、港の歴史・動向等を中心とする関連文献を収集し、情報・知見を蓄えた。得られた情報、知見は原則として絵画や絵図、地図等のヴィジュアルな媒体によって確認した。ヴィジュアル媒体による確認作業は、引用・参考文献に掲載されている図版を活用するとともに、図書館や博物館、NGO等が運営するホームページのオンライン検索機能も利用した。大英博物館(The British Museum)のコレクションは特に頻度高く活用した。デジタル・アーカイブ・サービスを利用した博物館・図書等の一覧を表3.1-1に示す。

表 3.1-1 デジタル・アーカイブを利用した博物館・図書館等の一覧

施設名	アーカイブ				
	絵図	古写真	古地図	絵画	絵葉書
東京国立博物館	●	●	●		
国立国会図書館	●	●	●		●
国立公文書館	●	●	●	●	
メトロポリタン美術館	●	●	●	●	
大英博物館	●	●	●	●	
パリ国立図書館	●	●	●	●	
北海道大学付属図書館北方資料室	●	●	●	●	
国文学研究資料館		●			
放送大学附属図書館		●			
長崎大学附属図書館	●	●	●	●	
早稲田大学図書館	●	●	●	●	
絵葉書資料館	●	●	●	●	●
函館市中央図書館	●	●	●	●	●
新潟市中央図書館	●	●	●	●	●
新潟市歴史博物館	●	●	●	●	
新潟県立歴史博物館	●	●	●	●	
神奈川県立歴史博物館	●	●	●	●	
横浜開港資料館	●	●	●	●	●
横浜歴史博物館	●	●	●	●	●
横浜都市発展記念館	●	●	●	●	●
滋賀大学経済学部附属史料館	●	●	●	●	
大阪歴史博物館	●	●	●	●	●
堺市立図書館	●	●	●	●	
兵庫県立歴史博物館	●	●	●	●	
神戸市立博物館	●	●	●	●	●
神戸市立中央図書館	●	●	●	●	
神戸大学附属図書館	●	●	●	●	
長崎県立文化博物館	●	●	●	●	
福岡県立図書館	●	●	●	●	
交通科学博物館	●	●	●	●	
物流博物館	●	●	●	●	
港区立図書館	●	●	●	●	

注) ●印は、本研究において参照・活用したことを示す。

3.2 ヨーロッパにおける海のイメージと海辺の遊行

(1) ヨーロッパの前近代期

① 海及び海辺に対するイメージ

前近代のヨーロッパにおいては、海や海辺に対する人々の認識に関して、神話などの影響が色濃い。古典主義によれば、神の手が加わったところは秩序が支配するが、神の手が加えられていない領域は混沌が支配し無秩序が跋扈すると説いた。

海はまだ神の手が加えられていない未完の領域であると見なされていた。コルバンは、ヨーロッパの人々が海について抱いていたイメージについて、「大洋は怪物の気配に満ちみちた地獄の世界であり、そこでは呪われた生き物たちが暗闇にまぐれながら、たがいにたがいの肉を食りあっている」（コルバン 1992 pp.35-36）と述べる。

一方、「境界」および「(洪水が残していった) 痕跡」という意味を持つ「リメス」ということばが、古代人の持つ海辺に対する認識をあらわす。海岸線は、大洪水の痕跡と見なされており、嫌悪の対象であった。コルバンは、渚について古代の人々が抱いているイメージについて、次のように述べる。

古代の渚は、また、海の汚わいがとどまる場所でもある。海は海辺に沿って排泄物を撒きちらし、化け物を反吐のように戻す。セネカは記憶も新たにこう述べる―「海は習性から、汁や汚物ならなんでも海岸に棄て-----、時化で荒波がたっているときばかりか、穏やかさにふかくつつまれているときでさえ、糞便をひりちらかす」（コルバン 1992 p.51）

このように、前近代のヨーロッパの人々にとって海は神の手が入っていない未開の地であり、秩序だった人間界とは隔絶された怪獣の住む処と考えられていた（図 3.2-1 参照）。また、海辺は人間界と異界との境界であり、不安定な場所と認識されていた。現実の生活においても、黒死病が海路伝いに忍び込み、沿海には海賊が出没し、砂浜には難破船が打ち上げられ追いはぎがでることもたびたびであった。波打ちぎわのイメージには不吉なものが重ねられていく。

1690 年から 1730 年の間に、自然神学はヨーロッパ社会に広がった。自然神学の台頭は人間の合理主義と感性を重要視しているという立場を支持していた。さらに、それは海と海岸の美的価値を見直す道を開き、医学的に水を飲む行為へとつながった。18 世紀の終わりには、「海辺」という言葉は、現代的で健康的で楽しいという意味で使われるようになった（Marsden 1947）。



図 3.2-1 北部各地にみられる海の怪物と陸の怪物

ミュンスター&フランソア・ド・ベルフォレ 1575 年 フランス国立図書館所蔵

古典主義による見解が支配していたヨーロッパにも、1690 年から 1730 年にかけて自然神学が台頭する。自然神学とは、キリストにおける啓示にもとづく啓示神学に対する語で、キリストにおける啓示とともに、自然または理性による真理を神学の資料として認める立場である。この自然神学の台頭はその後の人間の理性や感性を重視する立場や、海や海岸の美的価値の見直し、さらには治療を目的とした海水浴へと、道を切り開いてゆく。

② 浜辺の遊行

このようにして、17 世紀末から 18 世紀初頭にかけて、海や海岸の美的価値の見直しがはじまった。上流階級の中に、浜辺の散歩やみなとの見物を楽しむ人々が存在したことを示すものである。

クロード・ジョセフ・ヴェルネは 18 世紀に活躍したフランスの風景画家である。浜辺や港、船等を画材とした海景図をよくえがいた。均衡と調和を感じさせ、高い写実性を有する画風を持っていた。浜辺を描いた絵には、貝拾い等磯遊びをしている様子や釣りをしている人の姿が描かれている絵（図 3.2-2 参照）も存在するが、大勢の人が浜辺で遊ぶという構図は見つからない。一人で、もしくは少数で浜辺を楽しむ人もいることを示唆する。



図 3.2-2 月明かりの海港 ヴェルネ Claude-Joseph 1771
ルーブル美術館所蔵

ヴェルネがフランスの諸港を描いた連作が知られているが、制作は国威発揚を意図したものであり、当時の世界の政治・経済情勢が色濃く反映させたものであることをコルバンは指摘している (コルバン 2002 p.77)。



図 3.2-3 ボルドー港 ヴェルネ Claude-Joseph 1758
フランス国立海洋博物館所蔵

18 世紀にイギリスの哲学者エドモンド・バークは「崇高性」という概念を理論化している。これは、嵐、雷雨などの自然の変異現象や怖ろしい深淵などに美を認めるものである。荒れ狂う海の脅威などは崇高の美学を反映しているとされる。また、18 世紀末においては、海は素晴らしい活力源と見なされ、活力を人間に伝えるとされていた。不安、憂鬱症、ヒステリーは「大波」と、宏大な海や嵐の海を見ることによって和らぐはずであるとされた (コ

ルバン 2002 p.90)。

海水浴は、当初、浜辺のレジャーとしてではなく、医療行為、即ちうつ病を治療するための行為としてはじめられた。冷たい海水に浸かることに医療効果があるとされ、病気の治癒を願う人は冬のイギリスの海に浸かった。海浜レジャー活動が大衆化する 19 世紀後半に至るまでは、海岸を治療の観点から評価する傾向が娯楽の目的よりも強かったのである。

マーズデンは、前近代において海はヨーロッパの人々にとって賞賛の対象ではなかった、と次のように述べる。

18 世紀半ばまで、海は私たちの先祖たちにとっては恐れ、受容し、時には求め、利用する自然現象でしかなかった。海は彼らにとって道路であり、釣り場であり、戦場であり、墓地でもある。彼らにとって海は美しいものではなく、柔和な魅力的なものではなかった (Marsden 1947 p.9)。

③ 港と市壁

前近代のヨーロッパにおいては、敵の侵入を防止する目的で、都市の周囲には市壁が築かれることが多かった。港市においては、この市壁が浜辺にも築かれていたのかどうかという疑問が生ずる。もし市壁が浜辺にも存在したとなれば、その存在は一般の人々が港へ自由に出入りするためには不都合なものであり、人と港との接触は極めて限定的なものにならざるを得ない。視覚が人の五感の中でも支配的な役割を担っているといわれている。従って、町から港への眺望が市壁によって阻害されていたとすれば、港を身近に感じるものが前近代のヨーロッパにおいては困難であった、と推定せざるを得ない。

この問題に対し、深沢克己は極めて明快かつ有益な知見を提供する。深沢は、フランスの近世における四つの代表的港市（マルセイユ、ルアン、ナント、ボルドー）の市壁の位置を分析し、次のようにのべる。

市壁と港湾の関係をみると、河口内港と地中海港のあいだに注目すべき対照がみられる。ルアン、ナント、ボルドーでは環状壁が市街を囲繞し、港は市壁外にある。市内と河岸は遮断され、若干の市門により連絡するにすぎない。この閉鎖的形態はバイヨンヌからアントウェルペンとロンドンまで、北西ヨーロッパの河口内港に共通し、都市と港湾の分節化した関係を暗示する。そこでは都市生活の中心が、港湾と分離した市壁内にある。これに対し、マルセイユでは港湾ぞいに市壁がなく、市街はそのまま岸壁に面する。市内と港湾は連続し、両者は一体になって都市生活の中心をなす。この開放的形態はラ・ロシェル、オンフルール、アムステルダム、ジェノヴァなど、他の沿岸港でもみられる (深沢 2002 p.236)。

深沢は市壁と港市の空間構造に基づくと、開放型と閉鎖型の 2 つの類型があることを提

示した。これは重要な指摘であり、本論においてもこの考え方をとることとしたい。以下に幾つかの港について、町と市壁の位置関係を示す地図（観光略図を含む）を示して考察する。

初めに、図 3.2-4 はロンドンの地図であり、テムズ河岸には市壁は見当たらない。図 3.2-5 は 16 世紀のマルセイユ港の市壁へ軍隊が押し寄せている様子が描かれている。港側に、市壁は描かれていない。いずれの港市も開放型に属する。



図 3.2-4 ロンドン（出典：Map of the Hanseatic League）



図 3.2-5 Capture of Marseille by the Duke of Guise 1596

Abraham Hogenberg 大英博物館所蔵

図 3.2-6 に示すジェノヴァ港古地図によると、海岸線は広範囲にわたって市壁によって固められている。図 3.2-7 は 1572 年のアントワープを描いた地図である。この地図ではスヘルデ川 (Schelde) の右岸には船着場があり、その直背後に市壁が設置されている。図 3.2-8 は 1689 年のロブラン (クロアチア) を描いた絵画である。港と町とはひとつのゲートのみによって繋がっている。この市門は現存する。3 港とも閉鎖型に属する。



図 3.2-6 ジェノア港 March 1836
(出典: Diffusion of Useful Knowledge)



図 3.2-7 アントワープ 1572 年
Asaert G. Et al (2011) Bier Op Transport



図 3.2-8 ロブラン（クロアチア）1689

(出典: Lovran District Tourist Office 発行の観光パンフレット)

これらの市壁の地図や絵図は、深沢の言うように港の市壁には開放型と閉鎖型のふたつの類型が存在することを示している。しかしながら、河口内港は閉鎖型、沿海岸港は開放型というような区分は認められなかった。本分析では、水際も含めて市壁で防護する閉鎖型に属する港市が多かった。市壁の類型と立地場所に基づく港の類型との相互関係については、現段階では結論を出しにくい。事例数を増やし、研究を重ねることが必要である。

前近代のヨーロッパの多くの港市においては、町と港の間には市壁が立ちはだかつていたため、町から港をいつでも眺望できる、もしくは浜辺にいつでも自由に立ち入りできるというような状況にはなかったと考えるのが妥当である。

(2) ヨーロッパの近代期

① 美の規範の転換

18 世紀後半から 19 世紀初頭にかけて、ヨーロッパ社会では美の規範の転換が起こった。この時期に英国では「ピクチャーレスク（絵のような）」という概念が現出した。この言葉は、驚くべきこと、感銘を受けたこと、または予期せぬような複雑な感情を引き起こした風景や遺跡を表現するために使用された。ヨーロッパでは、「崇高」と呼ばれる美的感覚も生まれた。独特の自然現象がこの美意識によって、神として崇められた。

② 海上での遊行

②-1 海辺の散歩

美の規範が海へ、そして浜辺へ向けられ始めた 18 世紀末から 19 世紀初頭にかけて、海辺の散策とプロムナードを主題とした絵画が多数見かけられるようになる。海辺のプロムナードは内陸部にあるプロムナードと異なり、片側が海に開放されている。視覚的に海をとらえることが人々に好まれていた事実を示している。



図 3.2-9 リースの港 William, D. 1822
大英博物館所蔵

②-2 海辺のリゾート

町から海を隔てていた市壁が取り除かれたとき、人々の海への眼差しに大きな変化が現れた。労働者は工場を去り、海を目指した。そこで彼らが見たのは、潮が引いた後に現れる前浜と呼ばれる広大な砂浜であった。



図 3.2-10 ペンサーン・ビーチ Bedford, F. 1860 年代
メトロポリタン美術館所蔵

②-3 遊歩栈橋

18 世紀末から 19 世紀初頭にかけて多くの英国の海辺のリゾート地では砂浜、遊歩道、遊歩栈橋がつくられた。遊歩栈橋には幾多の利点があった。長い遊歩栈橋は客船が潮の干満を気にすることなく着栈できる。また、遊歩栈橋を歩きながら、町や背後の山並みの景色を堪能することができた。さらに、当時健康に良いといわれていた海風を胸いっぱい吸い込むこともできたのである。



図 3.2-11 ブライトン・チェイン・ピア 1833 大英博物館所蔵

3.3 日本における海のイメージと海辺の遊行

(1) 日本の前近代期

① 海のイメージ

ヨーロッパの人々とは異なり、前近代の日本人は海を危険な場所、汚れた場所とみなしておらず、むしろ聖域とみなしていた。日本人が抱く一般的な海のイメージは、いくつかの神話、おとぎ話、民俗物語、版画や書籍などに見いだされる。

①-1 ニライ・カナイ

ニライ・カナイは、すべての生命が生まれる神秘的な樂園と考えられている。この神話は、特に日本列島南部の奄美や沖縄で信じられている。この聖なる世界は、遠く離れた東の海の底に存在すると信じられている。ニライ・カナイの神々は、年初めに人々の住む村に来て豊かな収穫をもたらし、年末に再びニライ・カナイへ帰ると言われている。

①-2 特別な特権と約束された幸福

柳田は、大和島根をはじめとして南西諸島や台湾の一部の人々は、東方の旭日の昇ってくる方角に目に見えぬ蓬莱または常世という仙郷が有る、と今でも信じていると指摘した。柳田は、「海底にある神の国へ行くことは、特別に選ばれた人の権利であり、幸福を持ち帰ることは初めから約束されたことである」と述べる（柳田 1967 pp.24-25）。

①-3 神が上陸する海辺

地井は、日本人にとっての海岸線の意味について、「(神が)「この世」に入る場所は、通常海側の砂浜、岩礁、砂浜またはサンゴ礁のような自然の海岸線である。(中略) 人々は海岸線が神の世界と人間の世界との境界領域であると信じており、この村の浜は村人が神と出会う場所である」と述べる（地井 2012 pp.58-59）。

①-4 海水による浄化

海水や塩は浄化する力がある、と日本人の間では広く信じられている。出雲の家々で古くから伝わる風習の一つに潮汲みがある。毎月1日の早朝、稲佐の浜に行き「潮汲」という竹でできた筒を使って海水を汲む。その「潮汲み」を持って出雲大社に参拝し、海水を笹の葉で撒き、身の回りを浄める。その後、自宅の玄関・神棚・各部屋などに撒いて浄めるというものである。19世紀初頭に歌麿によって制作された木版画に、この宗教的实践が示されている。

①-5 海底での生活

パリ国立図書館で開催された特別展示のナレーションは、日本人が抱いている海に対す

るイメージについて、「17 世紀の早いうちに、日本の写本は、海底の宮殿で行われた甘美で優しい生き方を描いている。(中略) 数々の物語が、海の底で繰り広げられた旅人と海生生物との交流の様子を描いている」と説明する(Paris National library, Life Under the Sea 2015 accessed)。

② 海上での遊行

②-1 眺望

前近代においても、日本人は自然の海岸を楽しみ、その美しさを賞賛していた。特に、砂浜は人々に愛され、人気のある観光対象のひとつとして描かれている。図 3.2-4 に示す舞子の濱は松並木の美しい名勝の地であり、浜と松が一体となっている様は典型的な日本の海岸風景である。この絵図では松並木を主題としておらず、海越しに淡路島を眺めている人、茶屋と思しきところから対岸の景色を愛でている人、を絵の中心に据えている。浜辺では、二人の男が静かに茶をたてている。この浜から淡路島や瀬戸内海を眺める事が、江戸時代の娯楽の一つであったことが分かる。開放性のある浜辺そのものが遊行空間だったのである。

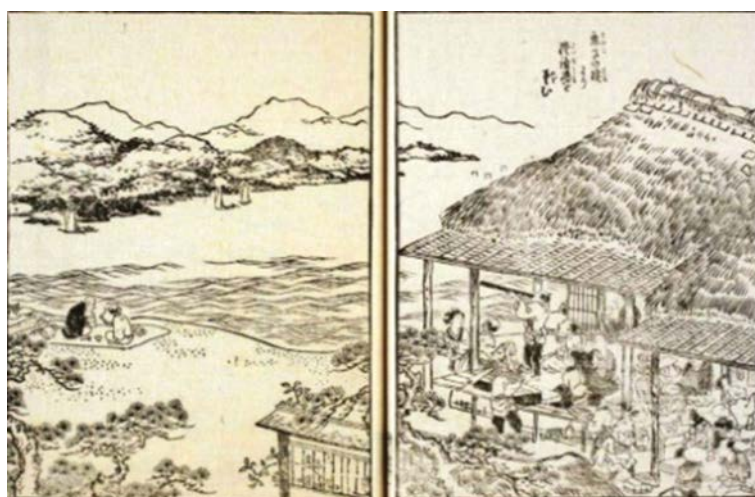


図 3.3-1 舞子の濱より淡路嶋を望む 播州名所巡覧図会 1804
神戸市立中央図書館所蔵

②-2 貝拾い

貝拾いは、江戸庶民に最も人気のあるレジャーのひとつであったようだ。貝拾いは浮世絵で何度も描かれており、18 世紀末、北川歌麿は「潮干のつと」と呼ばれる作品を制作している。「潮干のつと」とは、“潮干狩りのお土産”という意味である。



図 3.3-2 潮干のつと 1789 年～1801 年初頃
喜多川歌麿画 朱楽菅江編 蔦屋重三郎
国立国会図書館蔵

②-3 水浴び

北川歌麿は、一枚の彩色木版画を残している。このプリントでは、子供たちが船の周りを楽しそうに泳ぎまわり、大人は船上からその様子を見ている。18 世紀後半、対外貿易が長崎の出島に限られていた時代に作られたと言われている。このプリントから、海のイメージに関するヨーロッパ文化の影響を読み取ることはできない。



図 3.3-3 Boating Party with Children Swimming 喜多川歌麿 18 世紀後半
メトロポリタン美術館蔵

②-4 高輪-湊を眺める好適地

高輪大木戸は 1710 年に高輪に建設された。高輪は江戸（東京の旧名）の南端に位置している。各町を守る木戸（門）とは異なり、大木戸の主な機能は首都全体を守ることであった。江戸は 1603 年から 1868 年までの間江戸幕府が置かれており、150 万～200 万人の人口を抱えていた。高輪大木戸も江戸と郊外との境界としての役割を果たしていた。高輪大木戸の外側は江戸の郊外であり、江戸府内ではない。

江戸に住む人にとって当時の旅は高輪大木戸から始まった。旅立つ人を見送るために高輪の海岸には多くの人々が訪れた。江戸の中心部から高輪大木戸に来ると、海岸道路の左側に突然広大な海原と湾曲した海岸線が目に見え込んでくる。海岸に沿う東海道は天皇の住まいである京都と幕府のある江戸を結ぶ国の基幹道路であった。高輪の海岸は夕方でも喧騒である。満月のような特別な機会には、高円寺の海岸での鳥遊び観覧会や月見会が楽しめた。多くの茶店や休憩所が海岸通りの両側に店を開いていた。

江戸は大都市であったため、米をはじめとする巨額の消費財が全国から船で供給されていた。高輪海岸からは沖合に停泊している幾艘かの大きな船をはっきりと見ることができた。さらに、白い帆を掲げる中型の船の周りにも小舟が集まり、貨物の積み下ろしに忙しい。

「高輪全図」（図 3.2-7 参照）には江戸湊に停泊する大船と、その周りに集まる多数の小舟が描かれている。港は「船舶が安全に出入りおよび停泊できる水面を有し、水陸交通の連絡設備を有するもの」と定義される。江戸の場合は、江戸湊（高輪の沖合）に大船が停泊し、そこで小舟に積み替えて掘削してできた水路を通して日本橋周辺の河岸に向かっていた。高輪海岸は湊を眺める適地であった。

高輪海岸は湾曲した地形を持ち、旅人や住民に愛され、詩歌で謡われ、絵画や版画に繰り返し描かれた。幕末期には、横浜居留地に住む外国人も高輪海岸を観光に訪れていたことが絵画や版画に描かれ、残されている。広重だけでなく、北斎や豊国などの有名な画家も高輪の海岸を描いている。江戸の高輪海岸には、海に開けた開放空間と、それを愛でる多くの庶民の姿があった。

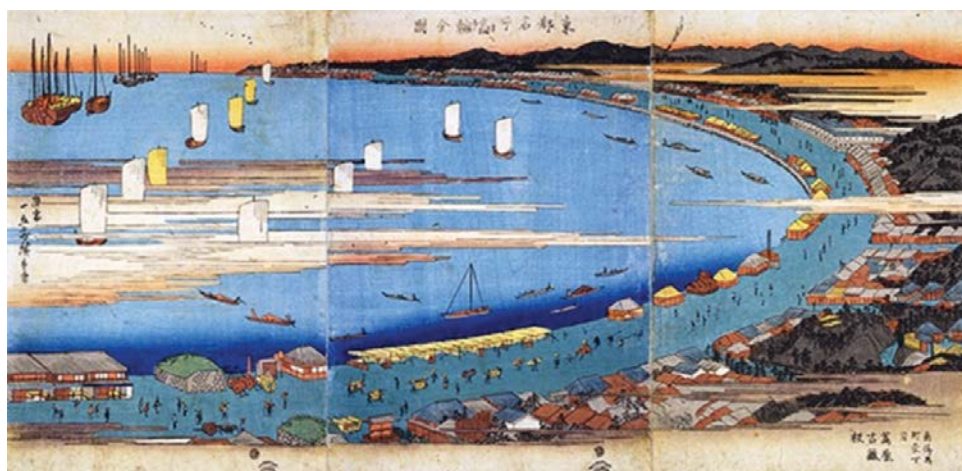


図 3.3-4 高輪全図 東都名勝 初代広重 1832-42 年頃 国立国会図書館所蔵

横浜開港とともに居留地に棲むようになった外国人にとって江戸見物は大きな楽しみのひとつであり、その途時高輪海岸の風景を味わうことにも喜びを見出す人も多かった。高輪海岸を背景とし、馬や馬車に乗っている外国人の姿を主題とする浮世絵が目立つようになる。図 3.3-5 がその一例であり、華やいだ雰囲気が伝わってくる。

高輪海岸を描いている絵図には、外国人の姿が含まれているものも多い。横浜の居留地から来たのであろうか、高輪海岸の景観を馬車から楽しむ外国人の姿が描かれている木版画も多い。

西洋人のほかに東洋人らしい人も描かれている。解放感のある海辺の名所では、自然な形で、外国人との交流が行われていたのだろう。



図 3.3-5 諸国名所百景 東都高輪河岸
二代目 歌川広重 1864 年 江戸東京博物館所蔵

(2) 日本の近代期

① 海岸通り

1859年に横浜港が開港された後、横浜外国居留地建設のために3つの条約が締結された。それらのうち本論文にとって重要なのは、1860年に締結された条約である。この条約には、外国人居留地にある Bund（海辺の遊歩道）を拡大するという条項が含まれていたからである。上海などの他の植民都市では、海岸沿いに Bund を設けることはごく普通に行われていた。これは、ビクトリア朝時代に英国の海辺のリゾートが人気を博したのと軌を一にする。

条約に基づき Bund は拡大された。しかし、この Bund は不幸にも長続きしなかった。関東地方南部を震源とする大地震（関東大震災）が1923年に発生し、横浜の大半の建物が破壊された。政府は、瓦礫の投棄場所を確保するために、外国人居留地の海側海域を埋め立てることを決めた。Bund の海側が瓦礫の処分場となつては、Bund どころではない。投棄場所が瓦礫で満杯になった後は、その地は公園に転換され、現在は山下公園と呼ばれている。

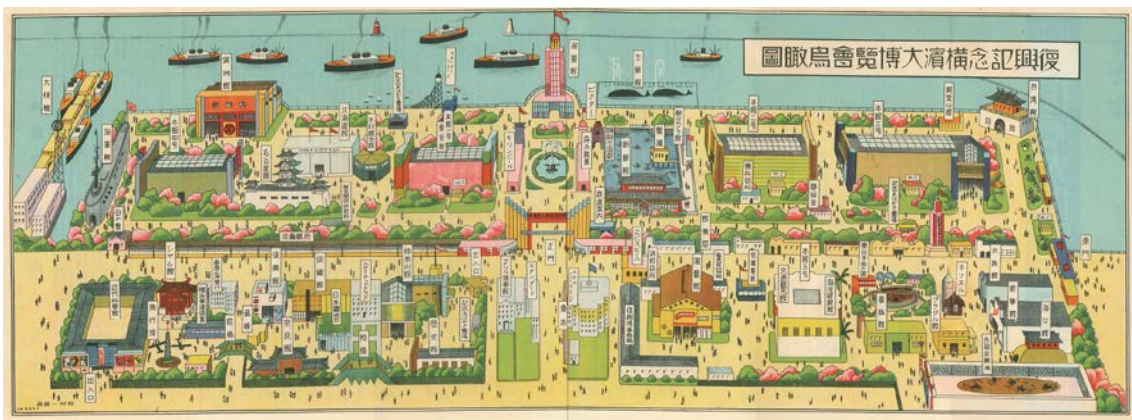


図 3.3-6 復興記念横浜大博覧会鳥瞰図 1935 横浜都市発展記念館所蔵

② 遊歩栈橋

明治時代から大正時代にかけて、日本では海岸でのレジャーが普及した。このプロセスでは、英国で開発された遊歩栈橋という概念が日本に導入された。大濱海楼と名付けられた遊歩栈橋が堺市大浜に建設された。この栈橋はもともと石炭の積み降ろし用のために建造されたものであり、後の1912年に遊歩栈橋に改造された(橋爪 1992 pp.84-88)。

たくさんの料理旅館が海岸沿いに並び、大濱海岸は日本の典型的なビーチリゾートであった。ビーチに隣接して潮湯が店開きしていた。潮湯は海水を汲み上げ、加熱した入浴施設であり、大濱海楼と直結されていた。遊歩栈橋や潮湯は夜間にはイルミネーションが施された。遊歩栈橋上では、花火大会や野外映画祭のほか、月を観る会などが開催された。大濱海楼は、神々が降臨して遊ぶニライ・カナイの再現、と宣伝された。

このように、海辺の遊歩道や遊歩栈橋などのヨーロッパ生まれの舞台装置が日本に導入されたが、日本の文化に深く根ざすことはなかった。1934年に室戸台風が来襲し、殆どの

沿岸施設を壊滅させた。大濱海楼もこの惨劇を逃れることはできなかった。大濱海楼は放棄され、日本のどこにも同種の遊歩栈橋が建設されることはなかった。ヨーロッパから輸入された海辺の文化は徐々にその外観を変え、ついには姿を消してしまったと言える。



図 3.3-7 大濱海楼 昭和初期 (出典：朝日新聞)



図 3.3-8 大濱海浜の施設配置
大正初期 (出典:大濱公園案内板(部分))

3.4 考察

(1) 日本人のユニークな海へのイメージ

前近代のヨーロッパでは、海は神の手がまだ加えられていない不完全な領域とみなされていた。海は荒々しい場所、未開の場所、そしてモンスターが住んでいる場所とみなされていた。海岸もまた、不安定な場所と考えられていた。1690年から1730年にかけてヨーロッパで生まれた自然神学は、人間の合理性と感受性を重要なものと見做していた。さらに、自然神学の台頭は海や海岸の美的価値を見直すことになり、更には冷めたい海水に浸るという医療行為への道を開いた。

これらのヨーロッパ社会におけるケースとは対照的に、日本人の場合は、人間が住んでいる陸地と海との間で心理的なギャップや意識上の境界が存在するという兆候は、前近代に描かれた古絵図や木版画からは見当たらない。前近代の日本人は、海と海岸とをひとつのものと見做していたと指摘することができる。このことから、日本人が抱いている海へのイメージは、ヨーロッパの人々によってもたらされたものではなく、日本人に受け継がれている感受性と自身の美意識に根差しているものである、ということができる。

幕末期、通商と貿易を求めてヨーロッパの人々が大挙して江戸に来る以前から、徳川時代(1603-1868)の半ばにはすでに海辺の開放空間が日本に存在していた。江戸の近傍にあり、眺望に優れた湾曲した海岸地形を有する高輪海岸はその代表例である。海辺の遊歩道が西洋で建設され、愛されたのとはほぼ同時期かもしくはそれ以前に、高輪の海岸通りは建設された。高輪海岸はそこを通行する旅行者に人気が高く、また江戸の一般庶民からも愛され、高輪海岸は月見や鳥のわたりを見る場所、舟遊び、飲食、集会の場として利用されていた。

(2) 海辺の賑わいをモチーフとする絵図等

高輪海岸を描いている絵図には、外国人の姿が含まれているものも多い。横浜の居留地から来たのであろうか、高輪海岸の景観を馬車から楽しむ外国人の姿が描かれている木版画も多い。西洋人のほかに東洋人らしい人も描かれている。外国の人との交流に対して、近代初期の日本人は大きな抵抗を抱いている様子は伺えない。

海辺を描いている絵図に特徴的なものの一つは、絵図には月、鳥、浜などの自然のほかに、人物が描かれていることが多いという点である。初代広重作の「高輪全図」には、海辺に沿って通ずる街道を大勢の人がそぞろ歩いている。海辺は自然を嘆賞する場でもあり、同時に「海辺の賑わい」を堪能していたことを示している。「海辺の賑わい」を愛でる日本人の感性は、前近代にすでに現出していたことが示されている。

海に対して「神の手がまだ加えられていない不完全な領域」、「未開の場所」、そして「モンスターが住んでいる場所」というイメージを抱いていた西洋の人々とは違って、前近代の日本人は海や海岸に対して負のイメージを持っていなかった。

本研究によって、前近代の日本人は海や海岸線を美の対象と見做していたこと、「海辺の賑わい」に愛着を抱いていることが明らかになった。

(3) ヨーロッパの海辺文化

西洋の海辺文化は、日本の近代化の初期に、日本との通商・貿易を行っていた西洋の人々を介して日本に導入された。海辺の遊歩道や遊歩栈橋などをその例として挙げることができる。

しかしながら、導入された西洋の海辺の文化は、日本の土壌に深く根ざすことはなかった。その理由のひとつとして次のことを指摘することができる。日本人は高輪を初めてする海岸の開放感や美しさをすでに経験していた。そのため、海辺の遊歩道や遊歩栈橋が強調した海辺の開放感は、日本人にとってことさらに目新しいものではなく、十分に魅力的ではなかった可能性がある。

(4) 分析に用いた資料の妥当性

高輪海岸など同じ対象が多く絵師たちによって数度にわたり描かれている。また、その絵姿は大きくは変わっていないものが多い。さらに、考古学的な検証を済ませているものもある。これらのことを踏まえると、本分析に用いた資料（地図や絵画、絵図等）は、検証の根拠として学術的に耐えうるものであると判断される。

3.5 まとめ

前近代の西洋の人々は、海は怪物が住む未開の世界であると考えていた。西洋の人々は海岸をこの世と地下世界との境界線とみなし、そこでは秩序や規律が存在しない不安定な場、不浄の場と考えていた。一方、前近代の日本人は海を聖なる世界とみなしていた。特に南西諸島などでは、遠く離れた東方の海底に聖地が存在していると人々は信じていた。海辺は神々が上陸して村人たちと出会う場所だと村人は信じていた。人間が住んでいる陸地と海との間で心理的なギャップや意識上の境界は存在せず、海と海岸とをひとつのものと見做していた。

幕末期、通商と貿易を求めて西洋の人々が大量に江戸に来る以前から、徳川時代（1603-1868）の半ばにはすでに海辺の開放空間が日本に存在していた。特に、高輪海岸はそこを通行する旅行者に人気が高かった。また、江戸の一般庶民からも愛され、高輪海岸は月見や鳥のわたりを見る場所、舟遊び、飲食、集会の場として利用されていた。開港以降の近代になってから日本へ導入された海辺の遊歩道や遊歩棧橋などで得られる解放感等の西洋の海辺の文化は、日本の土壌に深く根ざすことはなかった。日本人にとっては、新規性のある、魅力的なものとは受け取られなかった可能性がある。前近代の日本人は海や海岸に対して負のイメージを持っておらず、むしろ美の対象と見做していた。また、「海辺の賑わい」に愛着を抱いていた。

これらの結果は、海岸美に関する限り、前近代の日本に対するヨーロッパ文化の影響は、かなり限定的であることを示している。本研究は、日本人は独自の歴史を背景としつつ、自らの審美眼を持っており、自分たちの方法によって持続可能な生き方を追求していることを示している。

江戸時代の絵図には、外国人と日本人が同じ図版に描かれているものも多い。また、「海辺の賑わい」そのものがモチーフとなっているものも多数見受けられる。これらのことから、港をデスティネーションとする、賑わいのある港空間づくりを進める、という目標を受け入れる素地を日本人は十分有していると判断される。

第4章 我が国における港の観光空間と資源

4.1 本章の概要

前章(第3章)においては、日本人が持っている海や海辺に対する意識を古絵図等から探った。それによると、前近代の日本人は海辺に対して負のイメージを持っておらず、むしろ海辺を美の対象と見做し、「海辺の賑わい」に愛着を抱いていたことが伺える。これらのことから、「賑わいのある港」、「デスティネーションとしての港」を受け入れる素地を、日本人は十分に有していると判断される。

続いて、第4、5章では港の内部空間を充実させるための方策について研究の焦点を当てる。このうち第4章では、港の観光資源をとりあげる。現在我が国の港ではどのような資源が港観光のために利活用されているのか、また港観光の特質とは何か、等について事例研究によって探る。

1985年、運輸省港湾局（現国土交通省港湾局）は、長期港湾整備政策「21世紀への港湾」を発表した。「港湾に係る生活関連機能」は「物流機能」や「産業育成機能」とともに、港湾の基本的な機能のひとつであることを高らかに謳いあげた。港湾への安全なアクセスの確保やウォーターフロントでのアメニティ向上方策等は「港湾に係る生活関連機能」の強化を図る政策の表れである。

この新しい政策に基づき、全国の多くの港で、既成市街地に近い内港地区の活性化を目指した新しい港湾計画づくりが行われた。「ポートルネッサンス21」は、日本の主要な港に生活関連機能を導入することを目的とした計画的な取り組みの通称である。1985年から1990年にかけて全国で59の港区において実施された((社)日本港湾協会編 2007)。

「ポートルネッサンス21調査」が行われた各港区の計画内容を調べた先行研究では、商業/サービス、ビジネス、旅客ターミナル、国際/地域交流、文化、アメニティ、海洋レクリエーションなどの7つの機能や施設が再開発されたウォーターフロントに導入されていると述べている。生活関連の機能や施設が日本の多くの港湾に導入されたという一般的な情報を提供するのに貢献したといえる。しかしながら、どのような観光資源、特に内港地区の再開発プロジェクトにおいてどのような地域資源が利活用されたかについては、具体的な知見はほとんど得られていない。

港をデスティネーションとするための方策を探ることが本論文の目的である。本章においては、港を魅力あるものにするために活用すべき資源について分析する。港が魅力のある空間でなくては港に人は集まらない。港にはどんな資源が眠っているのか。その資源をどうしたら活かすことができるのか。観光者が魅力を感じる港の資源とは何か。

本章の目的は、(1) 我が国の港ではどのような観光が現在行われているのか、そして(2) 我が国の港をデスティネーションとするために活用できる地域資源にはどのようなものが

あるのかの2点である。

なお、(財) 地方自治研究機構は、長崎県を研究対象地域に選定して、観光レクリエーション振興を図るうえで「港の魅力」や「港が持っている観光資源」について研究としている（(財) 地方自治研究機構 2004）。この研究は、港湾を有効活用して観光レクリエーション振興による地域活性化を図ることを目的としている。この研究の一環として、長崎県内の港湾所在市町村や観光レクリエーション関連の事業者等へのアンケート等を実施している。とりわけ、長崎県内の港湾所在市町村を対象として実施したアンケート調査（2002 年発送、2003 年 1 月回収）結果が興味深い。＜港湾での観光レクリエーション利用する上でのネック(障害)は？＞という質問に対して有効回答票全体の 20.8%の市町村が「港自体に特に魅力を感じられない」と回答している。また、＜港湾での観光レクリエーション振興上でのネックは？＞という質問に対しては、有効回答票全体の 28.2%の市町村が、「観光資源を生かし切れていない」と回答している。その他の主要なアンケート調査結果の要点を示す。

表 4.1-1 観光レクリエーション振興における港湾の位置づけ

選択肢（複数回答）	件	%
01 観光交通の主要結節点（観光客の玄関口・乗換基地）	21	53.8
02 観光客向けの飲食・買い物の場	6	15.4
03 観光情報の提供の場（観光案内・宿泊斡旋等を含む）	8	20.5
04 観光イベントの会場になる場所	17	43.6
05 港湾自体が主要な観光地の一つ	6	15.4
06 海洋スポーツ・レクリエーションの基地	9	23.1
07 観光レクリエーションとしての活用はない	8	20.5
08 その他	2	5.1
無回答	1	2.6

集計対象票数（N=39）

※「%」は、回収した票数（39港分）に対する比率。以下同様

表 4.1-2 港湾及び周辺海域にある観光レクリエーション資源

	選択肢（複数回答）	件	%
自然資源	01 気候や自然環境がよく、保養・滞在に適している。（避暑、避寒などの適地）	7	13.2
	02 気象・海象・地形・水域の水質等の条件がマリンスポーツ・レクリエーションに適している。	15	28.3
	03 海中や海底の生態系に、観光魅力がある（イルカウォッチング、スキューバダイビング等の適地）	8	15.1
	04 自然景観や天然記念物など、固有の自然資源がある。（朝日、夕日、多島海景観、臨海植物等）	21	39.6
	05 その他	2	3.8
人文資源	06 史跡・文化財など、固有の歴史資源がある。	18	34
	07 交流史・伝承など、無形の文化資源がある。	9	17
	08 独自の商品や海の食材などを活かした飲食メニューがある。	10	18.9
	09 見学・体験魅力のある産業や市場が立地している。	10	18.9
	10 港湾造成地、港湾緑地、人工海浜など利用に適する空間がある。	14	26.4
	11 港湾景観に観光魅力がある。（みなとの風景、夜景、産業景観、構造物等）	8	15.1
	12 その他	3	5.7
	無回答	11	20.8

集計対象票数（N=53）

港湾所在市町村へのアンケート調査結果によると、「観光レクリエーション振興における港湾の位置づけ」としては、「玄関口・乗換基地」(54.0%)としての役割」が最高位である。次いで「イベントの会場」(44.0%)としての位置づけも大きい。「港湾自体が主要な観光地のひとつ」と回答した市町村は、有効回答票全体の15.4%である。また「港湾及び周辺海域にある観光レクリエーション資源」については、「自然景観や天然記念物など、固有の自然資源」(有効回答の39.6%)、「史跡・文化財など、固有の歴史資源(37.0%)」、「マリンスポーツ・レクリエーションに適した気象・海象等の環境条件(28.3%)」等が上位に来ている。

これらの先行研究は、港が観光という社会行為を通じて、地域の振興にどのように寄与しているかについて貴重な知見を提供してくれる。しかしながら、港湾管理者や港所在の市町村がその歴史資源をどのように活用しているのか、訪問者は港の風景にどのような魅力を感じているのか、何が見えているのか等の点については、得られる情報は限定的である。従って、以下に示す事例研究により港の観光資源や港の魅力について掘り下げ、港をデスティネーションとするための方策について考察する。

4.2 事例研究

(1) 方法論

既述した研究目的を達成するには、現地踏査も含めて詳細な検討が必要である。このため、少数の港を選定し、これらの港について集中的実施することとする。事例研究の対象港として下記の5港を選定した。事例研究対象港は、日本全国の様々な港湾タイプを代表するものであり、ポートルネサンス調査21実施港や、内港地区に「生活関連機能」を積極的に導入している港の中から選んだ。直背後都市の人口規模、地理的位置、港湾活動の特徴、観光活動の度合い等も考慮した。

港湾名	都市規模	立地	機能
横浜	大都市圏	本州	国際貿易港／工業機能
東京	大都市圏	本州	国際・国内／コンテナ
青森	中型都市	北日本	フェリー港
鹿児島	中型都市	南日本	島嶼間輸送
紋別	小規模都市	北日本	漁業活動

図4.2-1は、事例研究対象港の位置を示している。また、表4.3-1に港湾及び直背後都市の社会経済指標を示す。これらの港及び町を現地踏査し、それぞれが保有している地域資源とその活用方法について考察した。



図 4.2-1 事例研究対象港の位置

表 4.2-1 事例研究対象港の社会経済指標

	(1)Throughput (ton)	(2)Population (person)	(3)Passenger at port (person)	(4)Port Visitor (person)	(5)Cruiseship (calls in 2012)	(6)Access (km)	(7)Site visit by KATO
Yokohama	121,326,484	3,605,951	91,175	10,000,000	142	0.9	17Aug2013
Tokyo	73,903,748	8,476,919	1,517,014	9,000,000	28	7.2	03Nov2013
Aomori	2,889,154	306,263	315,662	1,160,000	11	1.7	08Sep2013
Kagoshima	6,137,963	601,790	6,253,783	2,000,000	34	0.7	26Nov2012
Mombetsu	274,428	25,248	61,934	36,000	0	2.7	31May2013

Remarks;

- (1) Port statistical yearbook 2011, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japanese government
- (2) Ministry of Internal Affairs and Communications, Japanese government, Tokyo denotes central districts only.
- (3) Port statistical yearbook 2011, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japanese government.
- (4) The Ports and Harbours Association of Japan.
- (5) Published from each municipality, figure in 2010
- (6) Direct distance between port and city hall, measured based on Google Earth
- (7) Dates surveyed by author

(2) 事例研究 - 横浜港

① 横浜港の概要

横浜は東京から南へ 30 キロ～40 キロ離れた場所にあり、日本では 2 番目に大きな都市である。現在、360 万人以上の人々がこの港町に住んでいるが、約 150 年前までは戸数約 100 戸の漁村でしかなかった（堀口 1972）。横浜港は、近代以降の経済発展をリードしてきた日本を代表する港である。2011 年には合計 121 百万トンの貨物を取り扱っており、主要な国際コンテナ港のひとつでもある。2012 年には 300 万 TEU 以上のコンテナを取り扱っている。横浜港は日本を代表するクルーズ船の寄港地でもあり、2012 年には 142 回クルーズ船が寄港しており、2011 年には 9 万人以上の乗客が乗降した。一方、横浜港は工業港としての性格も有している。石油、化学、鉄鋼、造船などの重化学工業の立地促進を図るため、第二次世界大戦後に沿岸部が広範囲に埋め立てられている。

② 象の鼻

1858 年の日米修好通商条約において開港する 5 つの港の一つとして、神奈川が指定された。横浜港は神奈川の一部であったため、1859 年に開港することとなった。そのために、現在の大栈橋の近くに、2 つの栈橋(突堤)が建設された。このうちのひとつの栈橋（東部の栈橋）を 1867 年に延長したうえ、湾曲させた。その理由は、栈橋内側の波を穏やかにし、貨物の積み降ろし作業を容易にするためである。その湾曲した形状により栈橋は象の鼻と呼ばれた。また栈橋の水深が浅すぎるため、そこに入ることができない船もいた。このため、沖の船舶と栈橋の間の貨物の輸送には、舁が使用されていた（横浜市企画調整局 1981）。

③ 象の鼻公園

もともと象の鼻埠頭は、前述のように舁の積み込みポイントとして使用されていた。象の鼻埠頭は輸出入貨物や荷役労働者、商人達でごった返していた。象の鼻埠頭の東側に鉄栈橋が築造された。また、象の鼻埠頭の西側は新たに埋め立てられ、そこに新しい埠頭が建設された。象の鼻埠頭は横浜港のメインプレイヤーとしての役割を次第に失い、喫水の浅い舁の休憩岸壁や泊地として使われるようになった。1923 年に関東大震災が発生し象の鼻は深刻な被害を受けたが、再建された。東側の象の鼻突堤は、時代時代に形状が徐々に変化し、現在のものは関東大震災後に再建されたものである。

2009 年 6 月 2 日に横浜港開港 150 周年を迎え、象の鼻はウォーターフロント公園として一般公開された。象の鼻は、横浜の港と都市が生まれたところである。象の鼻は建設当初は貨物取扱いの中心地として活躍し、今は開放的な雰囲気満ちている公共緑地へとその役割を変えている。横浜港の再開発地区（みなとみらい 21 地区、以降は MM21）には毎年 1,000 万人以上が訪れている。港湾施設の寿命は長く、その時々々の要請に応じて、その施設にとって最も適した使い方を探している。

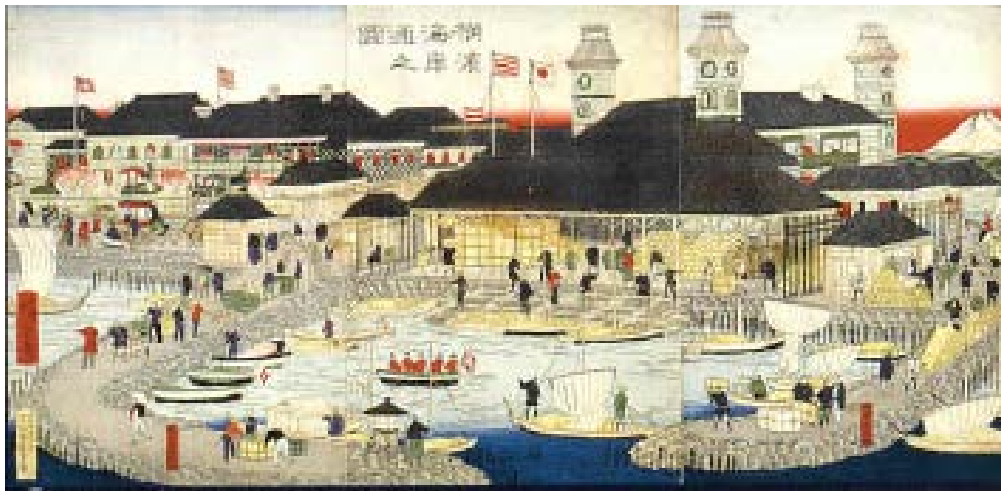


図 4.2-2 横浜海岸通之図 三代目広重画 明治3年（1870年） 横浜開港資料館所蔵



図 4.2-3 象の鼻公園

横浜港をはじめとする5港の開港によって、西洋の文化が日本へ急激に流れ込んだ。これにより、日本の政治体制、社会の仕組み、人々の意識と暮らしが大きく変わった。開港によって日本が近代を迎えたと言える。それまで寒村でしかなかった横浜が外国からの文化の受け入れ窓口となり、当時ではもっともハイカラな町であったという。「象の鼻」はもともと荷揚げ場の防波堤であった。開港から150年経た2009年に、当時は主力岸壁であり開港のシンボルであった「象の鼻」を海上のプロムナードに改良し、さらに周囲に広場等を整備し市民へ開放した。現在の横浜を訪問する観光客のほとんどは、再開発された内港地区である「MM21」地区を訪れる。「MM21」地区の中でも、「象の鼻」周辺は最も人気のある地区の一つである。これらのことは、横浜港の観光資源は近代の始まりの地であるという歴史性であり、観光的魅力のひとつは歴史を現代にアレンジする力であることを示唆している。

(3) 事例研究 - 東京港

① 東京港の概要

東京は、400 年以上にわたって日本の首都であり、世界経済の中心のひとつでもある。現在、特別区だけでも約 850 万人が住んでいる。東京港は東京湾の最奥に位置し、港湾区域(海域)の面積は 5,166 ヘクタール、臨港地区(陸域)の面積は 1,033 ヘクタールである。コンテナの取扱個数は日本最大であり、2016 年には合計 4,734,784TEU が取り扱われた。東京港の乗降客数は約 170 万人であり、2016 年統計では、29 隻のクルーズ船が寄港している。

② 廃棄物処分場

東京港の主要な機能は、もちろん物流機能ではあるが、東京都の社会経済活動の特性上、都市機能の一部も東京港で担うことが強く要請されてきた、という歴史がある。表 4.2-2 は、東京港が都市廃棄物の投棄場所として利用されてきた歴史を示している。1927 年以来、東京港港湾区域の 7 ヲ所が廃棄物処理場として埋め立てられた。都市生活を維持するために、合計 101 百万トンの廃棄物が東京港に投棄された(図 4.2-4 参照)。

表 4.2-2 東京港廃棄物処分場の歴史的変遷

Site	Area		Beginning	Completed	Waste (Ton)
	Total Area (m ²)	Reclaimed Area (m ²)			
No. 8 Reclamation	502,000	364,000	1927	Dec. 1962	3,705,895
No. 14 Reclamation	457,860	450,810	Dec. 1957	Mar. 1967	10,336,246
No. 15 Reclamation	808,260	711,907	Nov. 1965	Nov. 1973	18,438,658
Inner Central Breakwater	1,060,000	780,000	Dec. 1973	Mar. 1987	12,300,000
Outer Central Breakwater	N.A	1,990,000	1977	2011	52,100,000
Off Haneda Airport	N.A	124,000	1984	1991	1,680,000
New Sea Surface Deposit	N.A	3,190,000	1998	-	2,700,000

Source: Shimizu (1992) for No.8 Reclamation ~Inner Central Breakwater

<http://www.kankyo.metro.tokyo.jp> for Outer Central Breakwater ~New Sea Surface Deposit



図 4.2-4 廃棄物処分場の様子 1994 年頃 (出典:東京都庁ホームページ)

③ 海の森

中央防波堤内側埋立地は、1973 年から 1987 年の間に東京 23 区で発生した 12,300,000 トンの廃棄物によって埋め立てられた場所である。その面積は約 88 ヘクタールあり、海面から約 30 メートルの高さまで積み上げられたごみの丘を形成している。

「海の森」は、中央防波堤内側埋立地を、清潔で緑の公園に作り替える 30 年プロジェクトの名称である。「海の森」は、緑と自然にあふれた海の環境を次世代に継承することを目指しているプロジェクトである。「海の森」プロジェクトは、リサイクル社会の実現を目指しており、また活動資金確保のため募金活動を行っている。2007 年から現場での苗木の植え付けが開始された（図 4.2-5 参照）。

東京港に浮かぶ大きな緑の島と樹林が首都のシンボルとなり、東京の新しい観光資源の一つとなることを、東京都は期待している。この場所からはスカイツリー（東京のシンボル・タワー）や羽田空港などを望むことができる。毎年 9 百万人以上の人々が東京港海上公園を訪れている。



図 4.2-5 海の森プロジェクト

(出典：https://www.spf.org/opri/newsletter/366_3.html)

東京港は 1,000 ヘクタールを超える臨港地区（陸域）を有している。東京ドーム 220 個分の広さを持つ。北大札幌キャンパスなら 6 個分を飲み込む広さだ。この土地に高さも付加しようとするプロジェクトが進んでいる。海に浮かぶ大きな緑の森が次世代の首都のランドマークとなり、シンボルとなることが期待されている。広大な空間は、他では得ることができない港観光の資源である。「海の森」プロジェクト完成の暁には、緑の島の頂からは首都の海辺のパノラマ景観が得られることになっている。

(4) 事例研究 - 青森港

① 青森港の概要

青森港は本州の北端に位置しており、重要港湾のひとつに指定されている。直背後都市である青森市の人口は、2010年のセンサスによると299,520人である。江戸時代は藩米を取り扱う湊もあったが、基本的には漁村だったようである。明治維新以降、県庁所在都市となっている。2015年の港湾統計ではフェリー貨物を除いて約250万トンの貨物が同港で取り扱われた。2017年には、約25万人の乗降客が青森港を利用している。

青森港は、津軽海峡を挟んで函館港と対面している。青森港と函館港の間には青函連絡船が運行されていた。青森港と函館港との間は、貨物のみならず旅客も客室の椅子に座ったままで、津軽海峡を横断することができた。もちろん甲板に出て、山並み、町並みのスカイラインを楽しむことも自由であった。ピーク時には年間850万トンの貨物と500万人の旅客が、青函連絡船で青森港を利用していたことが記録されている。

1988年に世界最長の海底トンネルである青函トンネルが完成したことにより、青函連絡船は運航を終了した。青森と函館の間は、海底下1,000メートル地点を列車が走行するようになった。青森港はもはや鉄道連絡船のターミナルではない。しかし乗客数は大幅に減少したものの、青森港はカーフェリーターミナルとして今も機能している。

② ウォーターフロントの活性化

青函連絡船のターミナルは都市中心部近接していたため、連絡船の廃止は地域の経済にとって死活問題であった。この地区を再開発し、活性化させることは同市にとって最重要課題であった。このための第一歩は、高さ76メートルのASPAM（青森観光物産館）と呼ばれる象徴的なウォーターフロントビルを建設することであった。ASPAMには映画館、観光案内所、会議場、展望台などのさまざまな施設や店舗が入居している。毎年100万人以上の観光客や市民がASPAMを訪れている。

青森～函館間を運航していた鉄道連絡船の一隻が記念博物館としてASPAMの近くの岸壁に恒久的に係留されることとなった。ASPAMの近くには約5haのウォーターフロント・パークと幅員3mの遊歩道が整備された。地元の文化や伝統的な祭りを展示・紹介するための博物館や商業施設も近くに店開きした（『港湾』2010-12）。

③ プロムナード防波堤

2004年4月には青森港で防波堤プロムナードが整備され、一般公開された。この防波堤プロムナードの延長は310mあり、防波堤上ではジョギングや散策を楽しむことができる。防波堤の表面は木材や岩石などの天然素材が使われており、また防波堤の中央部にはベンチや展望デッキが設置されている。防波堤の先端部には円錐型の白い灯台が設置されており、景観上のアクセントとなっている（図4.2-6及び図4.2-7）。

プロムナード防波堤について、地元住民は次のようなコメントを寄せている。

プロムナード防波堤を訪れて、市民や観光客は、そこからの景色がとても良いことを知って、とても驚いています。海からの眺めはとても新鮮に感じられます。何故なら、青函連絡船が走っていた時には甲板上から町や山の景色を楽しむ機会がいくらでもあったのですが、連絡船がなくなってからは町や山の景色を楽しむ機会がほとんどなくなってしまったからです。

「海の上からの眺めは新鮮である」と先の青森の住民は述べている。町の中からではビルが視界を遮断することが多く、町や山の景色を楽しむことが難しい。しかし海の上からはそれを容易に楽しむことができる。青函連絡船の運行廃止に伴い、甲板上から町や山の景色を楽しむ機会を失った青森市民ではあるが、港にプロムナード防波堤ができて、失われた風景が戻ってきた。防波堤上から町の佇まいやその背後に連なる山並みを楽しむことができるのである。港空間の魅力のひとつは解放された視界を持っていることであり、防波堤は町や山を眺める視点場、となりうるということを示している。



図 4.2-6 アスパム展望所からの眺め



図 4.2-7 プロムナード防波堤

(5) 事例研究 - 鹿児島港

① 鹿児島港の概要

鹿児島港は九州の南端に位置し、直背後の都市は人口 60 万人を擁する県都鹿児島市である。同港は、年間 600 万トン以上の貨物を取り扱っており、化学肥料が主要貨物である。鹿児島の南には奄美や沖縄諸島が連なっており、鹿児島港は周辺の島々にとっての海上交通の拠点の役割を果たしている。さらに、鹿児島市の中心市街地に位置する本港区の正面には、今も煙を吹く桜島がそびえている。桜島港との間は 24 時間運航のフェリーで結ばれる。海上距離はわずか 4.5km であり、車と乗客を 15 分で運ぶ。年間 600 万人以上の乗降客がある。

② 前近代の鹿児島港



図 4.2-8 天保年間鹿児島城下絵図 作者不詳 天保 14 年頃 (1843 年頃)

鹿児島市立美術館所管

薩摩を支配した島津一族は 1602 年に、海岸近くに建設された鶴丸城に住居を移した。鹿児島の城下町は、海岸部を埋め立てることによって徐々に面積を拡大していった。1843 年に描かれた絵図によると、城下町を高波から護るために、いくつかの防波堤や堤防がすでに建設されていた (図 4.2-8)。

③ 高度経済成長期の港湾計画

1960 年代から 1980 年代にかけて我が国は経済規模が急成長し、鹿児島港においても貨物取扱いのための用地が必要となった。鹿児島港の港湾管理者である鹿児島県は、1982 年に鹿児島港の長期的な港湾計画を策定した。この新しい港湾計画は貨物取扱能力の増強を目的としたものであった。

④ 1982 年の港湾計画

第二次世界大戦終戦時、鹿児島港（本港区）では歴史的施設である新波止防波堤と一丁台場防波堤が残っていた。経済発展を願う当時の社会的要請に応えた新しい港湾計画は、一方では歴史的な港湾施設への影響を避けることができなかった。新波止防波堤の一部を除去して新たな航路が開設された。また一丁台場防波堤は埋め立てられることになった。1982 年の港湾計画によれば、一丁台場防波堤の頂部のみが埋立地の中に見えることになっていた。

⑤ 1993 年の一部変更計画

新波止防波堤は、築造当初の石積みにその後人工的な手が加えられていた。強度を高めるために、石の表面をコンクリートで覆っていたのである。このため、古い港湾施設の歴史的価値やその美しさに気づく人はほとんどいなかった。1993 年に港湾管理者が、表面のコンクリートを試験的に除去したところ、なかから無傷の石積み防波堤が現れた。これを受けて、港湾計画が一部変更された。

⑥ 再発見された石積み防波堤

現在、鹿児島港にある歴史遺産を、本港区を来訪する市民や観光客が容易に共有できるようになっている（図 4.2-9）。再開発された地区（ドルフィンポートと呼ばれている）からは、鹿児島のランドマークである桜島を見上げることができ、また水族館やボードウォーク、広場等のレクリエーション施設が整備されている。飲食店や物販店も進出した。なかでも、江戸時代に築造された石積み防波堤はプロムナードの一部として活用されて鹿児島の港観光の核となっている。石積み防波堤に沿うように桜島フェリーが海面を静かに通り過ぎてゆく。年間 200 万人以上の人々が鹿児島の歴史的な内港地区を訪れている。



図 4.2-9 港にある案内板

⑦ 世界最大級の港湾工事の名残—石積み防波堤

石積み防波堤の一部は、港湾拡張工事や台風などの自然災害のために、20 世紀の早期または中頃に除去されている。1780 年に築造された「鍋屋雁木」(雁木は岸壁を意味する古語である)は、これらの中でも最古のものであるといわれている。鹿児島港の石積み防波堤や防波護岸の建設は、江戸時代を通して最大規模の港湾工事であったことが指摘されている。防波堤や防波護岸が水深約 14～15m もある地点に築造されていたからである。西洋の国々と比較しても、鹿児島の港湾建設工事はその時点で世界最大級であったといわれている(島崎武雄 2007)。



図 4.2-10 一丁台場 (出典：NPO 法人夢みなと鹿児島 2012 年)

鹿児島の港に観光客を引き付けるひとつの要因は、港は桜島の眺望点として優れているということであろう。港の空間は広く、陸域(臨港地区)にビルが林立するわけではない。海域(港湾区域)は眺望を遮るものがまい。港の持つ観光資源の一つは、遠方にある山並み等眺めるのに適した場所であるという点を挙げることができよう。

また、石積み防波堤をはじめとする港(再開発された内港区)の歴史性も忘れてはいけない点である。図 4.2-9 に示すように、内港区の入り口をはじめとして港内の多くの場所に鹿児島港(もしくは港区)の歴史を説明する案内板が立てかけられている。郷土に対する誇りが読み取れる。とりわけ防波堤を形作っている一つ一つの石に銘が刻まれている(図 4.2-11)。石を納入した石屋の屋号もしくは石工の名ではないかと言われている。ひとつひとつの銘が築港の歴史を語りかけている。



図 4.2-11 鹿児島港石積防波堤の石面に刻まれている銘

⑦ 内港地区再開発の機運と市民の力

以上は、鹿児島港本港区の再開発事業においては藩政時代に築造された石積み防波堤が地域資源として利活用されていることを述べたが、この港区が町の賑わいの中心に位置するようになる経緯についても言及したい。資源を発見しそれを利活用するようになるためには、地域の人々の「港への眼差し」が大きな役割を果たすと考えるからである。筆者は、再開発事業が開始される前の 1986 年に鹿児島市に赴任し、その町で約 3 年間を過ごし、港づくり、町づくりが市民の熱意によって進められる様を間近で見る機会をえた。

当時の鹿児島本港区は、離島航路のターミナルではあったが、市民の立ち入る空間ではなかった。海運業に従事する町の有力者の一人は、筆者に対して、「ここは、藩政時代には島へ流される人を見送り、涙を流すところなんよ」「肥料持ちの良い骨粉をシラス土壤用に輸入していたが、骨に付着し残っている肉片が悪臭を放ち、港は臭くて近寄れなかった」と昔を語ってくれた。しかし、本港区は町の繁華街に極めて近く、市役所からは目と鼻の先の位置関係である。哀しい歴史があるにせよ、これから生きる人のためにこの海辺を再活用すべきである。どのようなプロジェクトであっても、その実現のためには地元の人々の理解が不可欠である。地元の人々が港に目を向けてくれることが港のプロジェクトにはまず大切である。このため、経済界の人々を中心に、現代の海辺の活用の在り方、欧米で進められているウォーターフロント再開発という概念について、折に触れて説明した。港は時々の要請に応じて自在に姿を変えてゆくものであることも、説いてまわった。

1987 年は、地元の人々との懇談に筆者のかなりの時間が割かれた。筆者の意見に最も熱

心に耳を傾けてくれたのは、鹿児島青年会議所（JC）の人々であった。とりわけ、町づくり委員会のメンバーが「港を中心とした町づくり」に熱心であった。JC のメンバーは港と町と未来との三者の関係をよく理解できていたように思う。次のターゲットは一般市民である。JC は、ウォーターフロントという新しい概念・言葉を地域に根付かせるために、「鹿児島ウォーターフロント・フェスティバル」を翌年の 1988 年 5 月に、鹿児島港内の海辺の一角・与次郎ガ浜で開催した。JC の働きかけで、大手航空会社もフェスティバルに協賛し、社内のチアリーダーをフェスティバルの前日、鹿児島に一斉集合させてくれた。搭乗フライトのやりくりで本社担当が大いに頭を悩ませたといわれている。与次郎ガ浜の即席ステージ上で熱唱してくれたのは、往年の人気グループサウンズの面々である。勢い余って、ステージから長水路に飛び込んで幕となった。ウォーターフロント・フェスティバルの熱気がまだ冷めやらぬ 1988 年 7 月に筆者は、鹿児島港の長期的な、新しい姿を描いた報告書「鹿児島港再開発のイメージ」を発表した。各マスメディアは好意的に取り上げてくれ、鹿児島港がいま変わろうとしていることが、市民に徐々に浸透していった。筆者の話に耳を傾けてくれた JC メンバーも、ウォーターフロント再開発とはどういうものであるかについて輪郭は見てきたであろうが、まだ画像はしっかりと結んではいなかった。筆者を含む国、県、市、JC の有志によってウォーターフロント再開発の先進地であるアメリカ東海岸の港を現地調査することとなった。生まれてからこのかた飛行機に乗ったことも、東京に出かけたこともない女性も全行程和服姿で参加してくれた。帰国後すぐに、道中の出来事をまとめた写真集「素顔のウォーターフロント」（運輸省第四港湾建設局 1989 年）を発行した。

地元の人による港づくり、町づくりが実を結び、1997 年には、北ふ頭に鹿児島市営の水族館がオープンし、2005 年には桜島と対面立地する大型商業施設ドルフィンポートが営業を始めた。また、クルーズ船が離発着する人工島マリポートは、本港区から離れた木材港区沖合に建設された。筆者が地元の人々と港の再開発について語り始めてからすでに 30 年が経過しているが、再開発事業が完了したわけではない。港づくりは息の長い事業であり、事業を始めるのも事業を続けるのも、地元の人々の愛着と情熱が大きな役割を果たす。専門的知見を有する人と地元の人々の温かい眼差しが融合する時、地域の資源が見いだされる、ということを鹿児島滞在 3 年の機会に学ぶことができた。

(6) 事例研究 - 紋別港

① 紋別港の概要

紋別はロンドンよりもずっと南方の北緯 44 度に位置している（ロンドンは北緯 51 度である）。紋別は、オホーツク海沿岸のほぼ中央にあり、流氷を観測できる南限である。流氷は厳寒の時期に着岸する。紋別港は 1975 年に重要港湾に、さらに 1980 年には開港に指定された。紋別港は主として漁業活動の拠点として、また内陸部への貨物輸送基地として機能している。2015 年の港湾統計では合計 54,228 人が紋別港で乗降している。

② 流氷研究の国際都市

紋別市の人口は約 3 万人であり、漁業が主要産業である。北のオホーツク海から毎年 1 月から 2 月には流氷が漂ってきて、着岸する。沿岸一帯の海は氷で埋め尽くされる。すべての船は陸にあげられ、流氷が岸近くにいた間は漁業活動を完全に停止せざるを得ない。流氷は厄介者でしかない。

しかしながら、市の幹部は、“流氷を敵対視するのではなく、流氷と共生することを先ず考えるべきである。流氷そのものは地域資源のひとつとして扱われるべきである”、と考えた。紋別市は、1990 年に「流氷研究の国際都市」を目指す長期計画を策定した。その長期計画が策定される以前に、北海道大学は流氷研究施設を紋別市に既に設立しており、また民間の造船会社は氷の圧力に関する野外実験を行い、観光客向けの砕氷船（アルキメデススクリータイプ）の開発を行っていた。1986 年に紋別で“オホーツク海と流氷に関する国際シンポジウム”が開催された。このシンポジウムは、学会、行政、市民グループの協力により毎年開催されている。

③ オホーツクタワーと防波堤遊歩道

オホーツクタワーは、紋別港第 3 防波堤の堤頭部から 40 メートル離れた地点に、流氷研究のための学術施設として 1996 年に建設された。塔は海拔 38.5 メートルの高さまで、水面下は 7.5 メートルまでである海上海中施設である。総床面積は 2,344 m²あり、海面上に 3 フロア、海面下に 1 フロアで構成されている。海面下のフロアは海中の様子を観察できる施設であり、氷海では世界最初の海中展望室である。

オホーツクタワーは、学術研究だけではなく、紋別市をはじめとするオホーツク海沿岸地域の観光を促進するという役割も有している。オホーツクタワーのおかげで、冬季間でも、紋別市民や観光客は、凍った海の中での生態系を見ることができる（佐伯 1996）。

紋別港第 3 防波堤は延長 515m、幅員 12.5m、3 重構造の海上遊歩道として設計されている。防波堤堤頭部の 50 メートル区間は 30 メートルに拡張されており、オホーツクタワーに接続されている。人々は防波堤の上を歩いた後、オホーツクタワーの最上階でパノラマ景観を楽しむことができる。オホーツクタワーと防波堤遊歩道の両方が、オホーツク海の景観

を楽しむ人気スポットとなっている（安全確保のため、防波堤上の遊歩道は冬季間は閉鎖されるが、港内側の通路は冬期間中も解放されている）。開館 1 年目には、オホーツクタワーに 16 万人以上の来館者があった。図 4.2-12 にオホーツクタワーと防波堤を、図 4.2-13 に砕氷船を、それぞれ示す。



図 4.2-12 オホーツクタワーと防波堤 (出典:北海道開発局)



図 4.2-13 砕氷船 (出典:北海道開発局)

紋別港の観光上の魅力は、他の場所ではほとんど見るできない天然資源（ここでは流氷）をいろんな場から見ることにある（注;網走港でも流氷観光が行われている）。流氷を見る場所は、オホーツクタワーであり、防波堤遊歩道であり、砕氷船上である。オホーツクタワーの最上階では、パノラマ景観を楽しむことができる。砕氷船上からは流氷のシークエンス景観を楽しむことができる。港は、流氷がある対象場であり、流氷を眺める視点場であり、接続機能を有する交通ターミナルでもある。紋別港の観光資源はもちろん流氷という天然資源であり、流氷を観測できる南限という場所性である。

4.3 まとめ

本章における 5 港の事例研究から以下の知見が得られた。

(1) 観光において、港は観光客を観光地へ運ぶための交通手段のターミナルとしての役割が大きいと認識されてきた。しかしながら港は観光対象でもありうる。内港部を港の賑わい空間として再開発する“ポートルネッサンス 21 調査”を実施したなかから 5 港を選んで事例研究を行った。その結果、観光対象としての港を訪問する人の数が、交通ターミナルとして港を利用する人の数を超えていることが明らかになった。港をデスティネーションとすることの素地が十分存在していることが明らかとなった。

(2) 港は本来的に複数の機能を有している。現出している機能は、現在の地域のニーズを反映したものであると考えられる。時間が変わり、地域からの要請が変われば、港は他の機能へ変換すると考えられる。

(3) 本研究によって、地域の資源を活用して港が観光客をひきつけていることが明らかになった。建造物の歴史性（象の鼻、石積み防波堤等）のほかに、オープン・スペースの広大さ（海の森等）、さらには港の視点場（プロムナード防波堤の先端部や海の森の頂き）や流水観光の南限などの場所性も、地域の観光資源として活用されるべきであることが本研究によって明らかとなった。

- a. 港湾の持っている空間的広さは、港の観光にとって潜在的に貴重な地域資源である。資源は、活用して初めて資源となる。空間の活用を常に意識することが、資源の活用のカギである。
- b. 港の観光は見ることを中心として行われている。防波堤上は見晴らしが良く、港や町、背後の山並みのスカイラインを楽しむことができる視点場である。連絡船などの 廃止された海上交通機関が持っていた視点場機能を代替できる可能性がある。
- c. 歴史性は多くの港に見られる貴重な地域資源である。港に対する市民の親近感が地域資源の発見に役立つ事例が多い。

(4) 多くの港で、地域資源が港の観光を促進するために有効に活用されていた。しかしながら、地域住民が地域資源の価値を認識することが困難なケースもある。なぜならば、地域住民にとって、地域資源はふんだんにあるものであり、珍しいものではないからである。したがって、地域の住民と地域外の人との交流が新しい価値を見出すことがある。

第5章 港の視点場と堤頭部のデザイン

5.1 本章の概要

第5章では、前章に引き続いて港の内部空間を充実させるための方策について述べる。本章では、第4章で見出された港観光に利活用されている資源のなかから、港の内部空間にあり、資産量の多い防波堤をとり上げ、その先端部（堤頭部）の「港の視点場」としての立地特性について検討する。また、堤頭部の平面形状を分類するとともに、そのデザインのあり方について考察する。

(1) 空間の適性分析の必要性

水を身近に感じつつ、船舶の往来や積み荷の揚げ卸し等の一連の港湾活動を眺めることは、楽しいものである。このことは、多くの人々にとって首肯されうるものではなかろうか。昭和60年に運輸省港湾局が発表した「21世紀への港湾」においては、豊かな生活空間としての港湾整備に力点が置かれている。港を味わい・楽しむ視点場の整備も、新しい政策目標を実現するための主要な施策のひとつであると言える。

上記の長期港湾整備政策が発表されてから一般の人々の港湾に対する理解や関心が高められるとともに、地域住民や観光に訪れた人が港へ足を運ぶ機会も増加した。しかしながら、港の視点場づくりに関しては、一定の進展はあるものの、目標到達へのスピードは、必ずしも満足できる状況にはなっていない。その理由のひとつは、港の景観を味わうのに適した場所はどこなのか、という基本的な問いに答えるだけの十分な知見が未だ明らかにされていないということを挙げることができる。視点場づくりのための港空間の適性分析、を早急に行うことが望まれている。

(2) 港湾資産における防波堤の位置づけ

港の視点場づくりは、港湾資産の活用の一環として行われるべきものである。適正な空間経営を行うためには先ずその空間が保有している資産を把握し、次にその資産の適性に応じた活用方策を追求すべきである。

港湾の基本的な施設である防波堤と岸壁（水深4.5m以上）について、その施設延長を比較したものが表5.1-1である。これによれば、港湾管理者が管理する防波堤の全国延長は840kmであり、同じく港湾管理者の管理している岸壁の全国延長461kmをはるかに凌駕している。

表 5.1-1 港湾管理者の管理する防波堤と岸壁の延長
(出典:運輸省港湾局計画課 港湾施設現況一覧表 1989 年 3 月 31 日)

	(単位:m)	
	防波堤	岸壁
特定重要港湾	122,947	177,926
重要港湾	335,400	219,926
地方港湾	381,522	62,874
計	839,869	460,726

さらに、防波堤延長は全国の海水浴場延長（約 700Km）よりも長い。港の視点場としての空間の適性分析の対象として、防波堤を先ずとりあげる論拠がここに見出される。

(3) 本章の目的

私たちが港に足を運ぶ時、まず目につくのは船であろう。その船を陸地に固定させる施設が岸壁である。表 5.1-1 に示すように、日本全体の岸壁延長を合計すると、46 km を超える。防波堤の総延長はそれ以上に長く、80 km を超えている。それほど大きな資産を我々は保有している。社会資本整備に多額の投資をすることが困難になっている今日においては、既存の資産を最大限活用することが望まれる。

防波堤は、船舶が安全に碇泊するために波浪が侵入することを防ぐことを目的として人工的に建造される施設である。防波機能は誰もが否定しえない防波堤の根元的な機能である。しかしながら、その機能と共存する、もしくは補完しあう機能を防波堤に見出すことは、資産の有効活用の上からも望ましいことである。

海辺への市民のアクセスの向上や港での余暇空間づくりが重視され始めてから、防波堤を市民へ開放する事例は増加している。この動きをさらに進めて、より積極的な意味において、防波堤の活用方策を検討することは意義のあることである。防波堤というひとつの場が港湾空間の中でどのような「利用ポテンシャル」を有し、我々の生活をより充実したものにする可能性があるのかについて吟味することは重要である。既存の港湾施設を、安全性を確保の上、住民や来訪者・観光者の利用に供することは、港への親近感の向上や来訪者の増加につながり、港がデスティネーションになることに有効である。

以上のことを背景として、i)防波堤、特にその堤頭部が、他の場所では得られない「場の特性」を具備しており、港の風景を楽しむ場として高い適性を有していること、およびii) 堤頭部は視対象としてもデザイン上の要所であることの 2 点を明らかにすることを本章の目的とする。

(4) 先行研究

① 港と船

工藤和男・金子彰（1974 年）は、東京、横浜の市民を対象にアンケート調査を実施し、市民が港に対して抱いているイメージを探った。これによれば「港」という言葉からすぐ思い浮かぶものとして、「客船」を挙げる割合が高かった。また、平塚一之・安島博幸・斎藤潮（1984 年）は港の歌、作文、絵画、文学作品及び観光ガイドブックをデータとして、イメージ分析、モチーフ分析などを行った。それによって、港の歌の中には船に関する言葉の出現回数が一番多いことが明らかになった。これらの先行研究は、船が港のモチーフとして極めて重要であることを示したものである。

② 港とまち

斎藤潮は、「人と港との親しい付き合いは、港とまちを結びつける視線の綾によって培われると考えられる。（中略）港とまちとが互いに視覚的に関わり合うような体験を人々の活動範囲内にうまく組み込むことは、人々にとって港を親しみやすいものにする手掛かりとなるだろう」と述べている（斎藤 1984 p.26）。斎藤は、この体験を「港とまちの同時体験」と呼び、人・港・まちの三者の空間的位置位置関係をモデル化し、景観設計上の留意点を指摘した。斎藤の研究の内容は、第 1 章 1.4 ③に詳述した。

③ 港と防波堤

上島顕司・加藤寛・斎藤潮（1990）は、「港のフォトコンテスト」（日本港湾協会主催）に応募された写真（総数 1016 枚、231 港）を分析した。上島等は、応募作品には一般の人々が抱いている港のイメージが反映されていると考えた。この研究は、写真から港の景観構成要素を抽出するとともに、それら要素がどのような状態、組合せの時に港の景観の主題となるかについて明らかにしようとしたものである。

応募写真の 71%に船舶が出現していることから、港湾景観構成要素として、船舶が最も重要であることが裏付けられた。主題としての船舶は、「航行中の船」と「係留中の船」とに区分することができる。航行中の船を主題としている写真を、同時出現要素毎に区分したのが図 5.1-1 である。これによれば、航行中の船は、図 5.1-2 のように、防波堤のような港の領域感を示すものと同時に撮られていることが多いことが示されている。

景観資源としての出船入船は、防波堤を出入りする時に一般の人々が港らしいと考える景観のテーマ（主題）となり、船を横方向から見る防波堤や、俯景観が得られる港口に近い高台が視点場として優れていると結論づけられている。

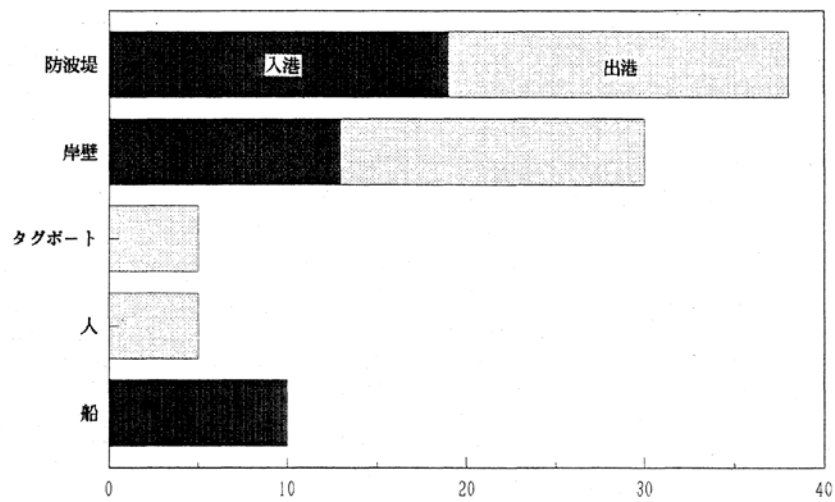


図 5.1-1 移動中の船舶と同時出現要素 (出典:上島顕司ほか 1990)



図 5.1-2 出港する漁船出港する漁船
(出典：加藤寛・斎藤潮・上島顕司 1991 p.6)

5.2 防波堤堤頭部の視点場特性

(1) 研究の方法

先行研究においては、港を手前に置き、町並みを背景とする構図が人々に好まれていることが明らかにされるとともに、防波堤が、この構図を与える視点場であることが示唆された。また、防波堤は領域感を与える構造物であり、人々は防波堤によって仕切られた内なる領域とその外の領域とを船舶が出入りしている様子に港らしさを感じている可能性が指摘された。

これらの研究は、防波堤が港らしさを味わう視点場として高いポテンシャルを有することを明らかにする上において、大きく貢献している。しかしながら、視点場としての防波堤の特性そのものを論じることをこれらの研究では主目的にしておらず、防波堤が視点場として実際どのように利用されているのかについて、実証的な研究はなされていない。

また、先行研究は、防波堤全体としての視点場の特性を示唆、もしくは指摘している。防波堤は一般的に、堤頭部、標準部、基部、もしくは屈折部に位置区分され、各々視点場としての特性に違いがあるものと思われる。本研究においては、視点場としての特性に優れていると考えられる堤頭部について、特に注目する。

本章においては、防波堤が港を楽しむ視点場として現実には人々に利用されていること、及び特に堤頭部が優れた視点場特性を有していることを実証することにより、先行研究とあわせて港の視点場としての堤頭部の位置づけを明確化しようとするものである。

とくに、以下に示す資料の入手に努めて、研究を進めた。

- i) 防波堤が港の視点場として人々に利用されている状況が直接判明するような資料
- ii) 地形上、防波堤と同じような役割を有すると考えられる港口部付近の土地利用状況が判明する資料

また、外国の港湾を主な対象として資料の収集・分析を行った。その理由は以下の2点である。

- i) 我が国においては、一般の人々の立入りが禁止されている防波堤が多い。
- ii) 防波堤堤頭部の空間特性は国境を越えて共通のものが多い。

(2) 防波堤の利用実態による視点場特性の分析

波の穏やかな時、防波堤は船舶の往来や港の活動を眺めるための視点場としての適性を有している。歩行・展望空間としての防波堤のこの特性は、時代が推移しても変わることのない根源的な場の特性である。

上記の仮説の妥当性を裏付けるために、実際に防波堤がこの目的のために人々に利用されていることを、過去の実例、現在の状況から一例ずつ取りあける。

① 過去の事例

港町としての長い歴史を存するフランスのル・アーブルの往時の様子が、図 5.2-1 の一枚の絵に描かれている。町から海の中へひとつ構造物が突き出ている。波がこの構造物に激しく打ちつけており、先端部付近には灯台が高くそびえている。海上には、帆船や手こぎ船が忙しそうに往き来しており、遠くにはマストが林立している。これら、一連の様子から、この構造物は港を護る防波堤であると推察される。

一方、この防波堤の上には、着飾った身なりの男女がゆっくりとそぞろ歩きを楽しんでおり、堤頭部には、望遠鏡を用いて海上の船舶を眺めている人さえも描かれている。防波堤は、海辺の散歩道として、船を眺める場所として、往時から利用されていたのである。

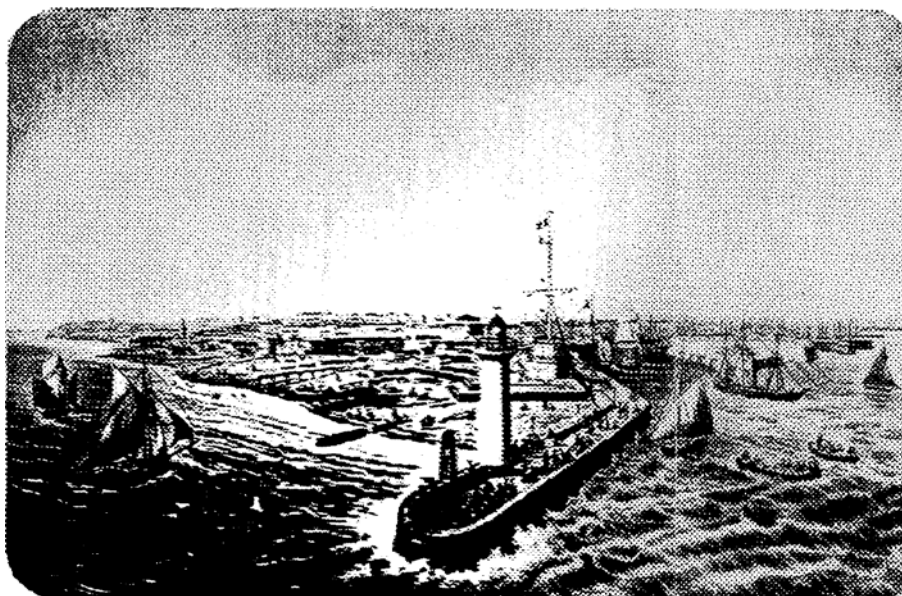


図 5.2-1 ル・アーブル港の防波堤（出典:国際港湾協会）

② 現在の事例

アメリカ大陸にある五大湖の一番西側の湖が、スーパーリアル湖である。この湖の最西岸に、港市デュルースが位置している。19 世紀の中頃に集落が形成され、港の建設もこの時期に始まった。毛皮や木材貿易に、当時、住民の多くが従事していた。産業構造の変化や交通機関の発展に伴い、港と町の性格も変化しつつあるが、1988 年実績では、デュルース港は、穀物、鉄鉱石、石炭をはじめとして、約 36 百万 t の貨物を取り扱っており、五大湖を越えて大西洋まで出かける外航船を含めて 1,243 隻の船舶が寄港するなど、中部アメリカの中樞港湾である。デュルース市の人口は、現在約 10 万人である。老朽化した港湾施設の一部を再開発し生活施設や観光施設の建設を進めており、年間 120 万人の観光客が当市を訪れている。

デュルース港は、ミネソタ・ポイントと呼ばれる砂洲によってスーパーリアル湖から仕切ら

れている。図 5.2-2 に示すように、砂洲の一部が航路として開削されており、シップ・カナ
ルと呼ばれている。最大 70,000 D/W の貨物船まで通行可能である。防波堤は、この航路を
防護するために、航路両側に建設されている。図 5.2-2 及び 図 5.2-3 に示すように、大型の
船舶がこの航路を通過する様子を多数の人が防波堤上から眺め楽しんでいる。航行する船
舶の迫力を、間近で感じているのである。市の発行するパンフレットには、“Boat Watching
is still the star attraction”、と記述されている。

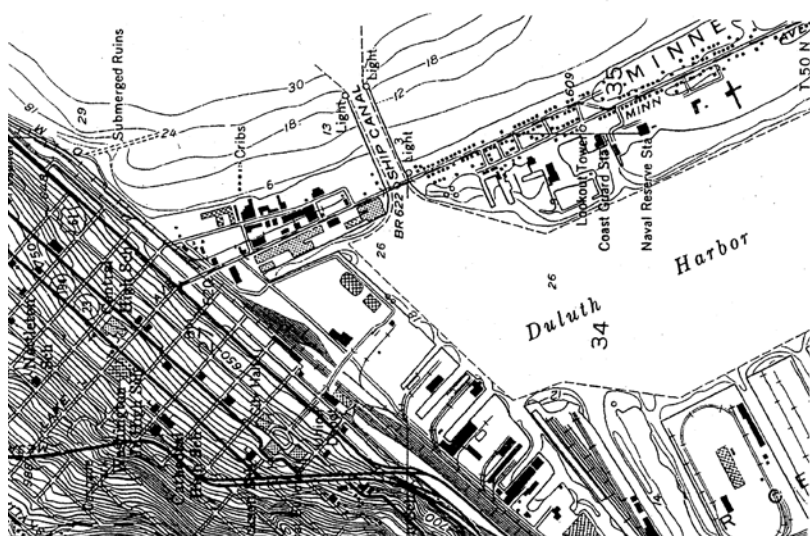


図 5.2-2 デュルース港防波堤位置図
(出典：U.S. Geological Survey, 7577 I SE)



図 5.2-3 デュルース港の北防波堤上から入港船舶を眺める人々
(出典：A Plan for the Duluth Downtown Waterfront City of Duluth 1985)

(3) 類似地形の土地利用による防波堤堤頭部の視点場特性の分析

港が成立するための基本的条件のひとつが、波穏やかな水域を有することである。この条件を天然地形上得られない時に、波を遮るための構造物を人工的に建設しなければならない。これが防波堤である。地形図等によって、世界の港の地形的骨格をながめると、防波堤を有しない港が多いことに気がつく。それらは、入江や湾の奥に位置する港であったり、外海から砂洲や島嶼によって防護されている港であったりする。

防波堤の視点場特性は、実存する（もしくは実存した）防波堤の視点場としての利用実態からだけ明らかにできるとは限らない。人工的に築かれた防波堤が現実には存在しなくても、防波堤と同じ役目を果している天然地形（図 5.2-4 参照）の利用実態を把握することにより、防波堤の視点場特性を明らかにすることは可能である。両者に、本質的な違いはない。ここでは、港口部付近にあり、地形上、防波堤と同じ機能を有すると考えられる陸地の先端部の土地利用実態を把握することにより、視点場としての防波堤堤頭部の特性を明らかにする。

視点場として、防波堤堤頭部と同じ機能を有する地点としては、代表的なもので、①奥部に港を有する入江の港口部（湾型）、②島嶼により外海から防護されている港の入口部（多島海型）、③航路建設のために開削された砂州の航路側先端部（砂州型）が考えられる。このため、上記の地形区分に対して、一例ずつ取りあげる。



図 5.2-4 マイアミ港周辺のランドサット映像
(出典:National Geographic 178-1 July 1990)

① 湾型

サン・ディエゴ港は米国南カリフォルニアのサン・ディエゴ湾内に位置しており、米国とメキシコとの国境のすぐ北側である。サン・ディエゴ湾は、図 5.2-5 に示すように、弓状の入江を形成している。長さ 22.5km、幅は 487m から 3,660m、全体の水域面積は 46.6 平方 km である。当港においては、物流機能の集約化と、市民や観光客のための余暇関連施設整備が進められている。1986/87 年の港湾取扱貨物量は約 1,500 千 t、入港隻数は 1,030 隻である。また、米国の海軍基地としても、湾内の一部が利用されている。

サン・ディエゴ湾は、半島先端のポイント・ロマと海軍基地のあるノース・アイランドによって湾口が形成されている。いわば防波堤の堤頭部に相当するポイント・ロマには、図 5.2-6 に示すように、船舶の入出港の状況を眼下に見られる展望台が設置されている。



図 5.2-5 サン・ディエゴ湾

(出典:The Port of San Diego: A Complete Guide to the Port of San Diego 1986)

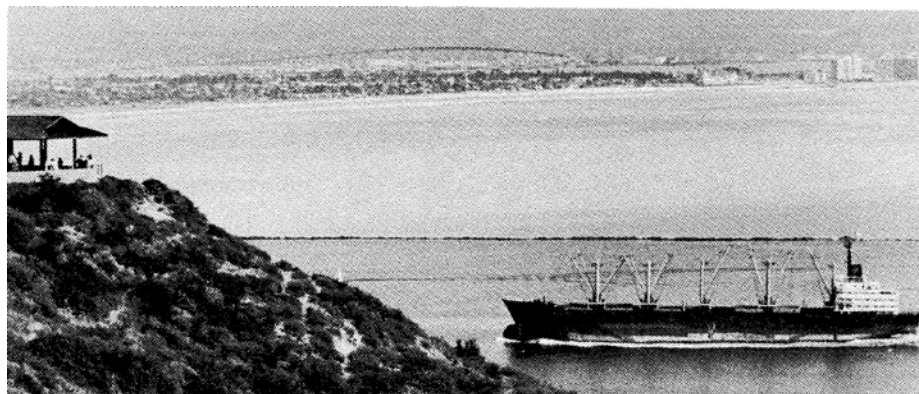


図 5.2-6 ポイント・ロマの展望台 (出典: 同上)

② 多島海型

ボストン港は、人口 13 百万人のニューイングランド地方の中核港湾である。1989 年の実績では、20 百万 t の貨物を取り扱っている。入港船舶隻数は 2,375 隻を数え、このうち 13 隻が外航客船である。

図 5.2-7 に示すように、ボストン港の沖合には大小 30 の島が点在しており、波浪から港を護っている。一方、ボストン港は入りくんだ地形をしているミスティック川の河口部に埠頭が建設されており、キャッスル・アイランドとローガン空港島によってはさまれた狭い水域が実質的な港口部を形成している。

ボストンの港と市民とをお互いに親密な関係にすることを目的として設立されている非営利団体は、ボストン港内で船の眺望に適した場所を 5 カ所推薦している。このうち湾口に位置するキャッスル・アイランド(図 5.2-8 参照)をその第一番に挙げている。

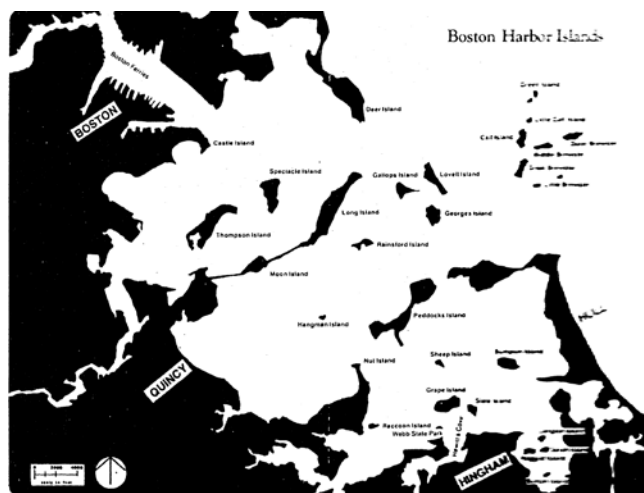


図 5.2-7 ボストン湾
(出典:Metropolitan District Commission)



図 5.2-8 キャッスル・アイランドから船を見る人びと
(出典:The Boston Harbor Associate Newsletter 1988)

③ 砂洲型

エバーグレイズ港は、マイアミの北方 23 マイルの地点に位置するフロリダ州随一の大水深港湾である。この港は、マーベル湖と呼ばれる淡水湖を起源としている。砂洲によって、大西洋から隔てられているこの湖を、直接外海と結び付けて新しい港を築くことを開拓者キングが思い立ち、1925 年に工事に着手した。4 年後の 1929 年には、第一船が入港した。

その後、航路の拡幅、増深などが進められ、現在では水深 47ft、幅員 500ft に達している。1989 年の統計によれば、港湾取扱貨物量は 16 百万 t を超えており、入出港船舶は軍艦やコンテナ船を含めて総計 3,400 隻にものぼっている。当港の特徴は、マイアミ港に次いで世界第 2 位のクルージング港湾であるという点である。年間約 2 百万人が当港で外航客船に乗降している。1989 年統計によると、1,432 隻の外航客船が入出港している。

当港の船回し場や航路は天然の砂洲を開削して建設されたものである。図 5.2-9 及び図 5.2-10 に示すように、防波堤の堤頭部に該当すると考えられる砂洲の港口部付近にだけホテルやマンションが立地しており、港口部が特別の意味を持っていることを示唆している。さらに、これら建築物のほとんどが港口側を向いて立地しており、航路を船舶が入出港する様子を見ることができる方向となっている。また、航路を防護している南突堤の基部にある公園には、港口部付近に「Lookout Tower」が建設されていることが地形図に示されている。

これらの港口部付近の土地利用実態は、防波堤堤頭部が港を眺め、船舶の入出港を楽しむ視点場として高いポテンシャルを有していることと密接な関係を有していると考えられる。

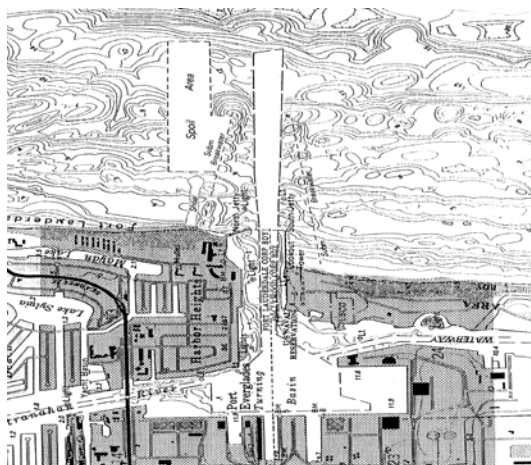


図 5.2-9 エバーグレイズ港平面図
(出典:U.S. Geological Survey 4936 II SE)



図 5.2-10 エバーグレイズ港の港口部
(出典:A Guide to Port Everglades 1989)

5.3 防波堤堤頭部のデザイン

(1) デザインの必要性

前章において、防波堤堤頭部は「港らしさ」を味わう場所として、高いポテンシャルを有していることを明らかにした。堤頭部が港の視点場として整備され、利用されるためには、次のステップに移行する必要がある。即ち、付加した機能に即応した堤頭部のデザインが要請される。

従来、防波堤堤頭部の形状は、自然力の大きさのみによってほとんど決定されていたと言ってよいであろう。自然への対抗物としてのみ、防波堤を位置づける場合には、その形状は自然力の大きさのバランスのみに影響されることは明らかである。しかしながら、防波堤堤頭部が視点場として位置づけられ、人々の立ち入る場さらには生活空間の一部として整備される場合には、堤頭部の機能は単一的なものから複合的なものへ移行することになり、それに伴って形も従来のものとは異なったものが要求されるはずである。

防波堤堤頭部の形は、自然力に対する安定性の他に、人間が立ち入り利用することによって安全性、眺望性の他に居心地の良さや美しさをも兼ね備えたものになる必要がある。即ち、新しいデザインが必要となる。

(2) 研究に用いたデータ

視点場として高いポテンシャルを有する防波堤堤頭部は、その機能を発揮するために相応しい形状を自ら要求している。視点場に相応しい形状をしている堤頭部が現存することを確認できるならば、堤頭部が視点場として高いポテンシャルを有しているという仮説の妥当性を補強することになる。

本項では防波堤堤頭部のデザインについて検討する。5.2 (2) において既述したように、ル・アーブル港の防波堤は古くから歩行空間として活用され、堤頭部が船を眺める場所として利用されていた。既述したように、18 世紀末から 19 世紀初頭にかけて、西洋では海辺の散策とプロムナードを主題とした絵画が多数見かけられるようになっている(例えば、図 5.2-9 の英国リースの港)。西洋の港において優れた堤頭部デザインの事例を見出し、それらを参考として港の視点場に相応しいデザインについて検討する。

本分析ではスペイン政府公共事業都市計画省港湾海岸局発行の防波堤集覧に集録されている全防波堤 (192 港湾) を対象とした。この集覧にはひとつの港湾について、平面図、航空写真、代表区間の標準断面図がセットになって示されており、少数ではあるが堤頭部の平面図が添付されている港湾もある。スペインの港を研究の対象としたのは、このような体系だち、かつ信頼できるデータが整備されているからである。

(3) 分析の項目と方法

① 港の管理主体

既述の防波堤集覧には、当該港湾の管理主体が記述されている。表 5.3-1 に示すように、地方自治体が管理する港が全体の 76%を占めている。スペインでは、比較的規模の大きい商港や軍港を国が管理し、それ以外を地方自治体が管理している。

表 5.3-1 研究対象港湾の管理主体
(出典:スペイン防波堤集覧に基づき筆者作成)

管理主体	港 数	(構成比)
国	45	(0.23)
地方自治体	146	(0.76)
不 明	1	(0.01)
計	192	(1.00)

② 港の機能別構成

防波堤集覧には、当該港湾が主にどのような用途に利用されているかについても記述されており、それを全体でとりまとめたものが表 5.3-2 である。ひとつの港が、「漁業」と「レクリエーション」のように複数の機能を有する場合があるため、同表に記載されている合計港数は重複計上されたものである。主に漁業用に使われている港が全体の半数近くを占め、レクリエーション利用が次いで全体の 1/4 である。流通と工業利用も両者合わせて全体の 1/4 程度である。

表 5.3-2 研究対象港湾の機能別構成
(出典:スペイン防波堤集覧に基づき筆者作成)

機 能	港 数	(構成比)
漁 業	115	(0.47)
流 通	54	(0.22)
工 業	9	(0.04)
レクリエーション	61	(0.25)
避 難	1	(0.00)
軍 事	4	(0.02)
不 明	2	(0.01)
計	246	(1.00)

③ 堤頭部形状の特定方法について

防波堤集覧に、堤頭部の平面図が掲載されている港湾がある。堤頭部の形状を特定するためには、この平面図が最も確実な情報源であることから、これを利用することとした。しかしながら、この情報を利用できる港は、全体の一割程度でしかない。堤頭部の平面図が集覧に掲載されていない場合には、航空写真から認められる堤頭部の形状を主たる情報源とし、港の平面図に掲載されている堤頭部の概略形状を補助的な情報源として、堤頭部の形状を特定した。

集覧に掲載されている航空写真の多くは、主防波堤を撮影対象としているため、主防波堤の堤頭形状が主に分析対象となっている。以上のような情報源の性質上、一港当たりひとつの堤頭部形状を特定したケースがほとんどであるが、航空写真に複数の堤頭部が明瞭に写っている場合など、情報の確度が高い場合には、複数值の堤頭部についてその形状を特定できたケースもある。

(4) 防波堤堤頭部のデザインに関する事例分析

① 堤頭部形状の抽出と分類

防波堤堤頭部の平面図が掲載されている 19 港 22 事例を、その形状の特徴に従ってグルーピングした結果、8 グループに分類できた。また、堤頭部の平面図は掲載されていないが、航空写真により明らかに別のパターンの形状をしている一種類を抽出できたため、これを加え合計 9 パターンをとりまとめたものが、図 5.3-2 であり、各パターンは以下のような形状の特徴を有している；

- タイプ 1：円頭状
- タイプ 2：半円頭状
- タイプ 3：タイプ 5 から 1/4 円を欠いた形状
- タイプ 4：扇状に先端へ漸次拡幅している
- タイプ 5：半円形と矩形の組み合わせ
- タイプ 6：双頭状
- タイプ 7：矩形

以上のタイプ 1 からタイプ 7 までは、堤頭部の幅員は標準部の幅員よりも広がっている。一方、以下の 2 つのタイプは堤頭部を特に拡幅していないタイプである。

- タイプ 8：半円形
 - タイプ 9：矩形（標準部を打ち止めただけの形状）
- 我が国の場合、堤頭部の形状はほとんど図 5.3-2 のタイプ 7 もしくはタイプ 9 の矩形型で

ある。堤頭函と呼ばれるコンクリート・ケーソンが設置されるだけである。しかしながらスペインの防波堤堤頭部の形状分析によって曲線を導入した高いデザイン性を感じさせる堤頭形状を数種類抽出することができた。防波堤堤頭部がデザイン上の要所として位置づけられていることを示している。図 5.3-1 に、堤頭部形状を特定するために使用した航空写真から数タイプを例示する。

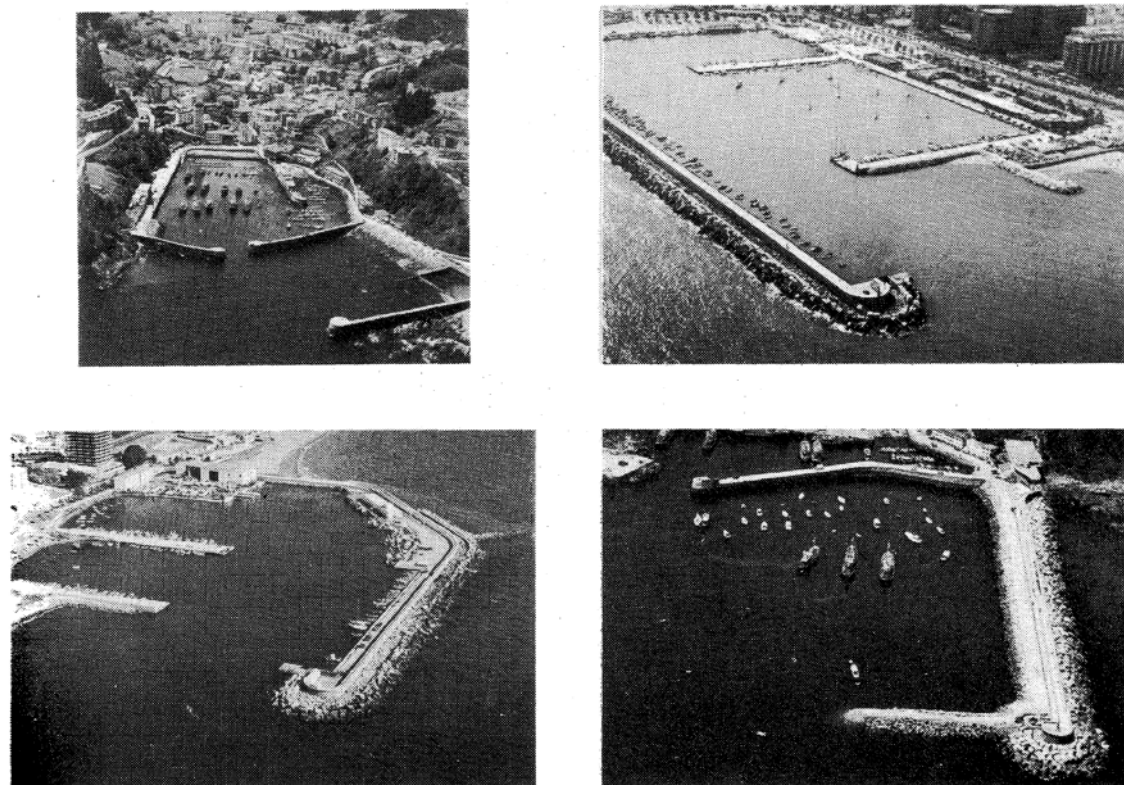


図 5.3-1 堤頭部形状の事例 (出典:スペイン防波堤集覧)

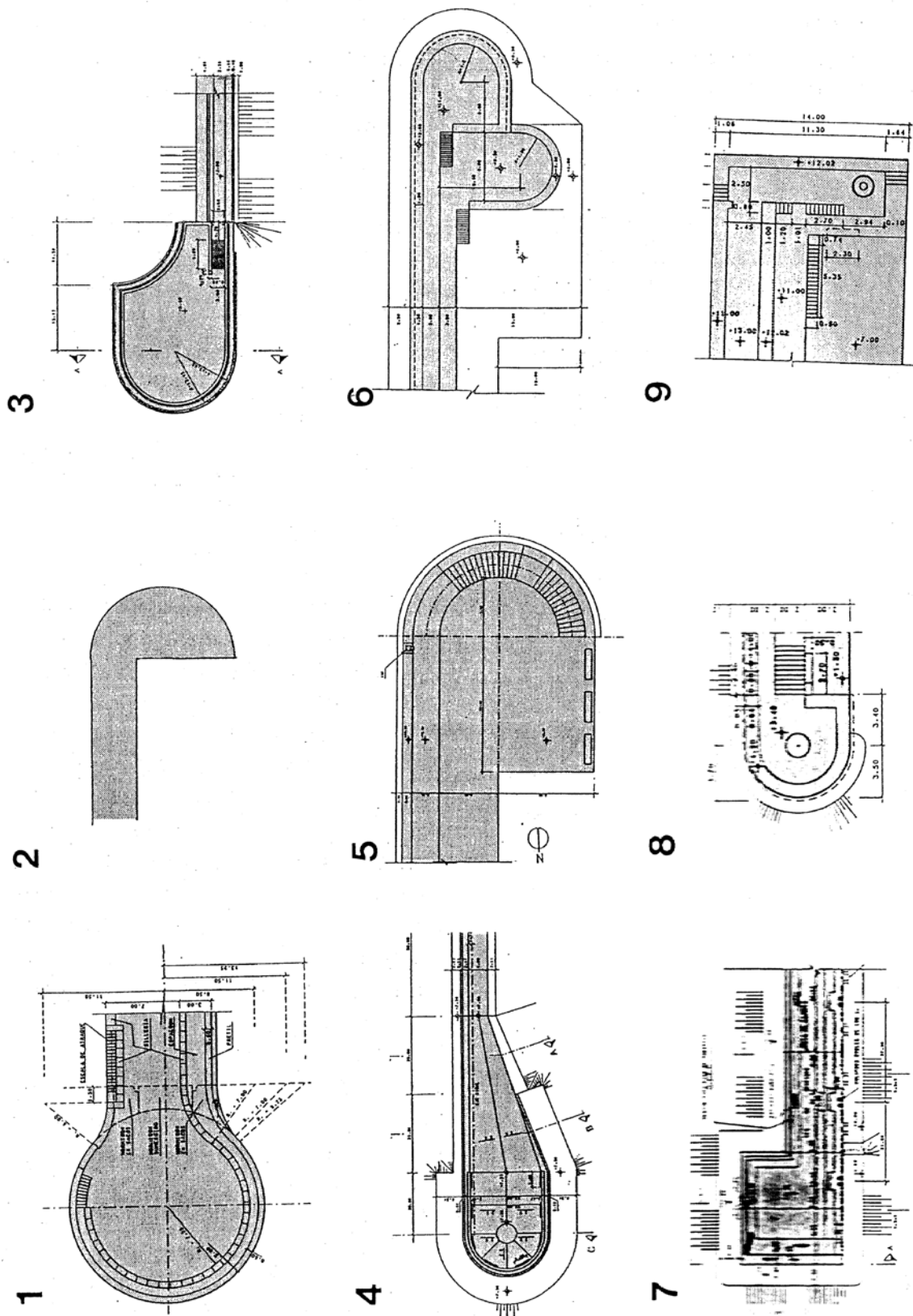


図 5.3-2 堤頭部の形状分類 (出典:スペイン防波堤集覧に基づき筆者作成)

② 堤頭タイプと港湾機能

前記した方法によって、192 港のすべての港について、防波堤堤頭部の形状を特定し、分類した。形状を特定できた堤頭部は、総計 216 カ所である。それを、各タイプ別に表示すると、表 5.3-1 のとおりである。表中の「堤頭処理なし」とは、捨石防波堤のように石が単に海中に投げ込まれているだけの場合をさしている。タイプ 1 からタイプ 7 までは、堤頭部が拡幅されているケースであり、全体の 46%である。一方、堤頭部が拡幅されていないタイプ 8 とタイプ 9 の合計値は、全体の 41%であり、前者の方がわずかながら高い比率を示している。また、堤頭部に曲線を用いているか否かに着目して区分すると、タイプ 7 とタイプ 9 が矩形だけで構成されているグループであり、全体の 29%である。一方、曲線を導入しているタイプ 1～6 及び 8 の合計値は 58%を占める。スペインの防波堤堤頭部は、曲線を取り入れた形状のものが多くを示している。

表 5.3-3 堤頭部の平面形状
(出典:スペイン防波堤集覧に基づき筆者作成)

堤頭タイプ	個 数	(構 成 比)
タイプ 1	30	(0.14)
〃 2	12	(0.06)
〃 3	11	(0.05)
〃 4	8	(0.04)
〃 5	15	(0.07)
〃 6	2	(0.01)
〃 7	20	(0.09)
〃 8	45	(0.21)
〃 9	44	(0.20)
堤頭処理なし	29	(0.13)
計	216	(1.00)

③ 視点場としての堤頭部

図 5.3-2 に堤頭部形状の類型を示したが、タイプ 1 からタイプ 7 までは、堤頭部が標準部よりも拡張されている。これら拡張されている部分は、防波堤中心より港内側なのか、逆に港外側なのかについて検討する。タイプ 1 は円頭形であり、防波堤の中心線上に円弧の中心を置いており、港内と港外とは同じ割合で拡張されている。図 5.3-2 に示されるように、それ以外のタイプ 2 からタイプ 7 までは、ほとんどが港内側に拡張されている。防波堤堤頭部を視点場として捉えると、拡張された方向に視対象がより豊富に存在し、視点場として利用価値がより高いと考えることは自然な発想であろう。防波堤の先端を通過する船舶を眺めたり、港と町を一体として眺めたりするためには、港内側に向けて堤頭部が拡張されていることは非常に好都合であるといえる。また、防波堤の本体方向を振り向いた場合においても、港内側に拡張されていることは、防波堤の中心軸と視線方向がずれることになり、視界の中で防波堤がじゃまに感じる割合が小さくなるという利点がある。

図 5.3-3 は、堤頭部の平面図が掲載されている 22 ケースについて、港の平面図を用いて堤頭部と陸岸との平均離岸距離を算出したものである。タイプ 2 は、堤頭部の平面図が掲載されていないため、算定ができなかった。芦原 (1975, p.176) によれば、建築のスカイラインとしてよく見える水平距離は 600m までである。この距離指標を図 5.3-3 に当てはめてみると、適合するのはタイプ 1,3,6,8 であり、いずれも円や半円などの曲線を用いた高いデザイン性が感じられるものである。また、人間が苦痛を感じないで歩き続けることのできる距離の限界は 500m 程度と言われているが、上記のタイプの平均離岸距離はこの歩行限界ともほぼ一致している。これら距離指標と、デザイン性が高いと思われる堤頭タイプの平均離岸距離がほぼ一致していることは、視点場としての利用ポテンシャルと関係があるものと思われる。

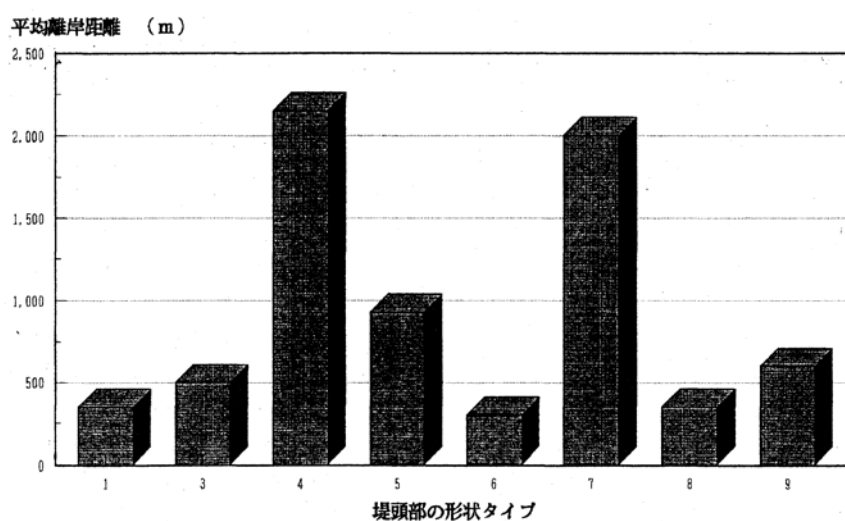


図 5.3-3 堤頭タイプ別平均離岸距離
(出典:スペイン防波堤集覧に基づき筆者作成)

④ 視対象としての堤頭部

図 5.3-4 に、ビスケイ湾に面するスペイン北部地方に位置するエランチョブ港の航空写真を示す。防波堤集覧に掲載されていた 192 港のうちでも、堤頭部の形状が最も印象的な港のひとつである。この港において、タイプ 1 とタイプ 8 の堤頭が視認された。ひとつの港については、ひとつの堤頭タイプに限定されるということではなく、複数の堤頭タイプが用いられている。あたかも、その組み合わせを楽しんでいるかのような感じさえ受ける。また、もうひとつの特徴は、港背後の家並がなだらかな斜面上に形成されており、それぞれの家から港のたたずまいを眼下に俯瞰できる位置関係にあるということである。港と家並がこのような相対的位置関係にあるときに、精練されたデザインの堤頭部を見出すケースが多いように思われる。防波堤堤頭部は、視点場としても、また視対象としても、そのデザインを検討しなければならないことが、これらの事例に示されている。

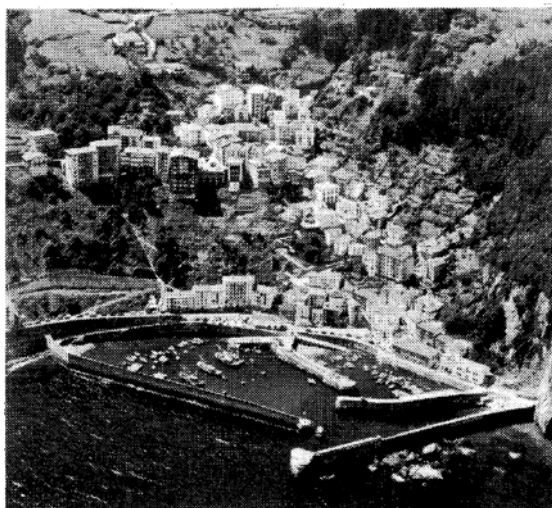


図 5.3-4 エランチェブ港
(出典:スペイン防波堤集覧)

⑤ 堤頭部の平面形状に関する我が国の事例

図 5.3-2 に、スペイン防波堤集覧に基づき、同国に建設されている防波堤堤頭部の平面形状について分類した結果を示した。筆者が知りえる限り、我が国の防波堤堤頭部を対象にした類似の研究成果は出ていない。規模にもよるが、日本の港では工費や施工性などを考慮して、ケーソンと呼ばれる直方体の鉄筋コンクリート製の箱を方線上に並べて防波堤が造られることが多い。堤頭部は多方向から波が襲来するため、通常区間よりも堤体幅を大きくすることが普通であるが、ケーソンの形は一般部と同じように長方形であることが一般的である。

平成 2 年当時、市民に開放された親水性防波堤を建設しようとする構想が四国の港で提起され、筆者はそのデザイン委員会に委員として参画する機会を得た。当時、スペインはヨ

ヨーロッパのバカンス基地として注目が集まっていた。レクリエーション利用を主眼とする港では自然地形になじませるような構造物法線が多いこと、及び防波堤堤頭部の平面形状には曲線形が採用されている事例が多いこと等を、筆者はその委員会の席でスペインの事例を披露した。筆者の説明に賛同する委員も多く、堤頭部に曲線形状に導入する代替案も検討することになった。また、1991年に土木学会から発行された『港の景観設計』には、図5.3-2に示すスペインの事例が、防波堤堤頭部のデザイン事例として紹介されている。これ以降、徐々にではあるが、デザインの対象として堤頭部も意識され始めたように感じている。

北海道では、第4章の事例研究で取り上げた紋別港に、注目すべきデザイン事例を見いだすことができる。紋別港第5船溜波除堤の先端部は半円形の平面形状をしており（図4.2-12参照）、そこは第3防波堤（親水防波堤）やオホーツクタワー（年間約9万人が入場している）を迫力いっぱい眺めることができる場所である。一方、第3防波堤上からは、半円形をしている波除堤先端の展望広場を眼下に見下ろすことができる。視点場は、視対象でもありうるという好事例である。1993年に北海道開発局が作成したイメージパースでは大きな半円形の氷上広場が描かれているが、規模は大分縮小されて実現している。

5.4 まとめー展望広場としての堤頭部

5.2 においては、防波堤堤頭部が船舶の入出港を真近かに眺める場として、また港と町とを一体として展望する場として高いポテンシャルを有していることを、外国の防波堤の利用実態や防波堤堤頭部と意味論的に類似性を有する土地の利用実態から明らかにした。

また、5.3 においては、スペインの防波堤を分析して、堤頭部がデザイン上の要所となっていることを明らかにするとともに、その平面形状を9つのタイプに分類した。さらに、デザイン性の高い堤頭形状は、港の視点場としての利用と強い結びつきがある可能性を、距離指標等から指摘した。

本節を結ぶにあたり、5.2 と 5.3 とを直接結びつける事例を示す。即ち、デザインされた堤頭部が港の視点場として多くの人々に利用されている事例である。スペイン太陽海岸の交通の要衝マラガ港（図 5.3-5 参照）には 1989 年実績で外航客船 123 隻が寄港している。同港の主防波堤の堤頭部はタイプ3の形状を有している。その堤頭部を拡大したものが図 5.3-6 である。堤頭部の中央付近に見えるのが駐車している大型観光バスで、また十数台の乗用者も堤頭部の外縁に沿って駐車している。如何に広大な堤頭部を確保していることか、如何に大勢の人々がこの堤頭部を訪れていることか、をこの一枚の拡大写真は如実に示している。港の視点場としての防波堤堤頭部のポテンシャルの高さを示すものであり、展望広場として堤頭部を活用・整備すべきことを示唆している。

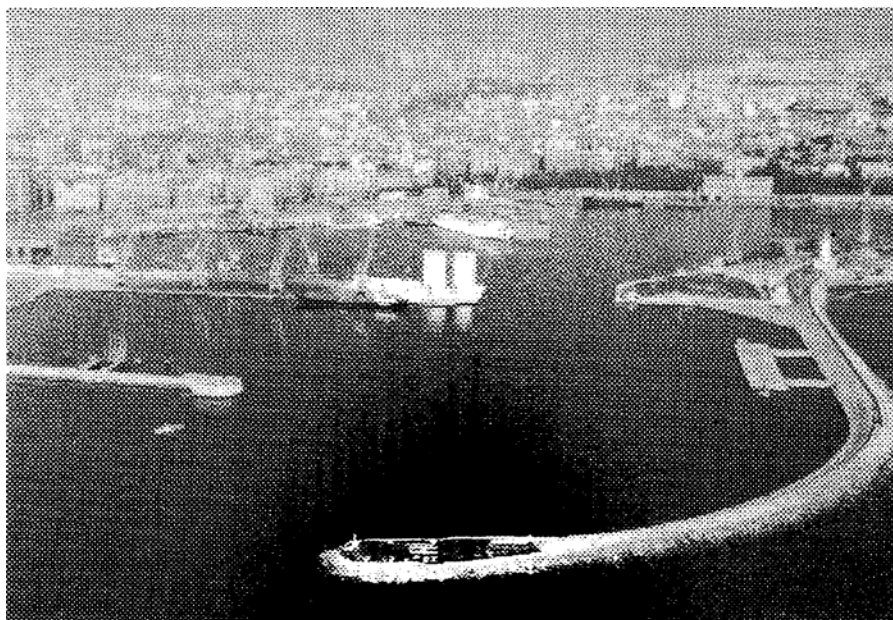


図 5.4-1 マラガ港（出典:スペイン防波堤集覧）

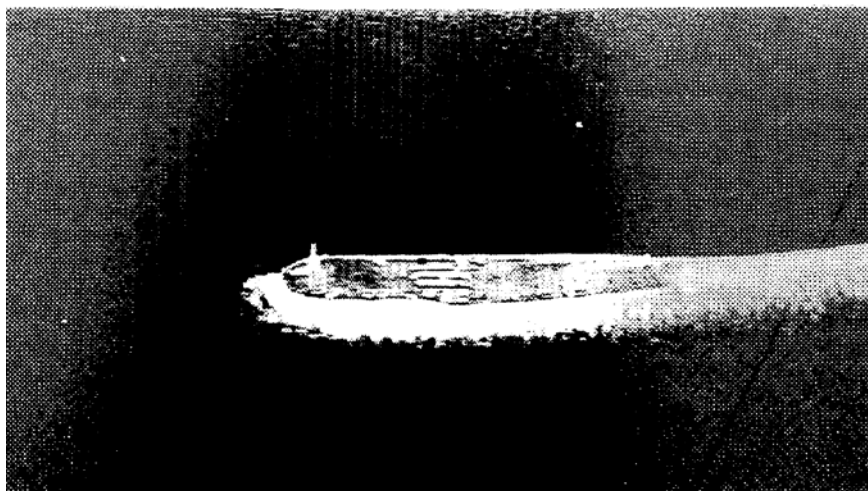


図 5.4-2 マラガ港堤頭部（出典:スペイン防波堤集覧）



図 5.4-3 堤頭部にある港の展望広場へ向かう人々 マラガ港

図 5.3-7 は幹線道路から海へ突き出ている防波堤沿いに、堤頭部へ向かう人々のスナップである。マラガ港の夕暮れ時、自転車のライトが灯っている。堤頭部は港の展望広場となっており、観光者のほかに、地元住民にも活用されている模様である。防波堤の先端まで散策する人は多い。

第6章 港と町の賑わい軸の連結

6.1 本章の概要

第4、5章では、観光空間としての港の内部空間を研究対象とした。港観光に利活用されている資源と港観光の特質を分析するとともに、港で資産量の多い防波堤をとり上げ、先端部(堤頭部)の「港の視点場」としての立地特性と、デザインのあり方について考察した。

第6、7章では、一転して、港と外部空間との連携について論じる。デスティネーションとしての港を実現するために、港と「外部空間としての町」との繋がり方について考察する。港観光は港の内部空間の魅力化だけでは完結せず、港をとり囲んでいる町との繋がり方や港と町との間で醸成されている親近感が、港がデスティネーションとなるためには特に重要である、と考えるからである。

このうち第6章では、「賑わい軸」に注目し、港と町の連結強化を図る方法について論じる。

町には大勢のひとが集まる場所や通りがある。港の中にも、旅行者や住民が立ち入りやすい空間や通りがある。両者の空間的な連結方法を吟味するとともに、賑わいを創出する観点からの得失について論じる。そのため、港を賑わい空間とする方策のひとつとして、「港の賑わい通り」と「町の日抜き通り」との連結パターンについて取り上げる。港と町が相互に身近に感じられるための方策を見出す一環として、町の賑わい空間と港の賑わいスポットとの空間上の位置関係に着目し、分析する。西洋と日本とでタイプの異なる港市を数例ずつとりあげ、町の賑わい軸と港内の歩行軸との空間上の位置関係や両者の連結方式を把握するとともに、港の賑わい度との関連性について考察する。

6.2 現代ヨーロッパ港市における港と町の賑わい軸の連結パターン

(1) 対象港市の選定

わが国における近代的な港湾整備には西洋諸国が大きな影響を与えている。わが国において近代がスタートした明治期には、西洋諸国から土木技師が来日し、横浜、函館などの開港5港において近代的な港湾施設を整備するための技術を移転・指導した。また行政制度を確立することにおいても、我が国から官吏を西洋諸国に派遣するなどして、西洋諸国の行政システムを導入することに努力を傾注した。このように、我が国における近代化とその時期の港の整備は西洋諸国を手本として進められた。このため、港と町の結びつきを研究する上においても、西洋港市の事例研究は欠かすことができないものである。したがって、わが国の港市を対象とする事例研究に先立ち、西洋の港市を対象とする事例分析をおこなう。

本分析を行うにあたって、2013年、14年の2か年間に西洋の港市を4度にわたり訪問し、港と町の関係、港と観光の関係、市民や観光客が港とどのように向き合っているか等について現地で観察した。現地を訪問した時期および訪問国は以下のとおりである。

2013年3月	イタリア、トルコ、キプロス、イスラエル、ギリシャ
2013年6月	イギリス
2014年2月	ノルウェー、デンマーク、ドイツ、ベルギー、オランダ
2014年7月	クロアチア、イギリス、スペイン

本研究では、都市近傍に立地する港湾(都市型港湾)を対象としている。しかし、都市型港湾といっても一様な港湾が存在するわけではなく、地勢・気象等の自然的要件や文化・経済等の社会的要件の違いによって、港と港市との物理的、心理的關係は千差万別であることが実態に近いと考えられる。しかしながら、港と港市の関係という共通項は、港と港市の空間構成や配置という根源的な部分において類似の型を遺していることはないであろうか。このことを事例研究において検証することが、本解析の目的である。

従って、事例研究において取り上げる港市はできるだけ数が多く、かつ多種多様であることが望ましい。地理的・文化的にも偏らない方が好ましいため、まず西洋の主要国から代表港市をひとつずつ選定した。次に欧州港湾の自主団体である ESPO（欧州港湾機構）が2009年から実施している ESPO Award（港湾と社会との結びつきを強化する取組の模範港へ与えられる特別賞）の受賞港を加えた。このプロセスでは人口規模や経済活動の大きい港市が選定される傾向が強いため、海港や河川港の区分に留意しつつ複数の小規模港市を加えた。主要河川に面して立地している選定された港市を表 6.2-1 に示す。また、港市の特徴を表すいくつかの経済社会指標を付記する。

表 6.2-1 港と町の連結パターンを分析した港市一覧

都市名	国名	①市人口 (千人)	②2005年 入込観 光客数 (千人)	③2012年 貨物量 (百万トン)	④2011年 クルー ズ客数 (千人)	⑤ESP0賞 受賞港	ケーススタ ディ港
オスロ	ノルウェー	520	522		315		◎
ヘルシンキ	フィンランド	520	842		385	2010年受賞	◎
コペンハーゲン	デンマーク	490	1,375		819		◎
ハンブルグ	ドイツ	173	739	113.5	315		◎
アントワープ	ベルギー	450	636	164.5	12	2013年受賞	◎
ロッテルダム	オランダ	590	N. A.	395.6	N. A.		◎
マルセイユ	フランス	790	180	81.8	826		◎
リスボン	ポルトガル	560	1,715		503		◎
バルセロナ	スペイン	1,500	4,695		2,657		◎
ナポリ	イタリア	990	356		1,154		◎
イラクリオン	ギリシャ	136	N. A.		272		◎
リエカ	クロアチア	144	N. A.		N. A.		◎
ジェノバ	イタリア	600	239	42.5	780	2012年受賞	◎
ヒホン	スペイン	278	N. A.		N. A.	2009年受賞	◎
ブレーメン	ドイツ	540	N. A.		N. A.		◎
リュベック	ドイツ	211	N. A.		N. A.		◎
マラガ	スペイン	567	N. A.		639		◎
サンタンデール	スペイン	178	N. A.		N. A.		◎
ア・クルーニャ	スペイン	246	N. A.		156		◎
ブーラ	クロアチア	62	N. A.		8		◎
ロズラン	クロアチア	3	N. A.		N. A.		◎

(出典) ①: (Worldatlas.com)

②: (euromonitor)

③: (Eurostat)

④: (MedCruise等)

⑤: (ESP0)

(2) 主な港市における連結パターン

① リスボン

リスボンは西洋では最も西にある大都市であり、都市圏人口は 300 万人を超える。西洋では最古の都市であり、ロンドンやパリ、ローマなどよりも数百年遡るといわれている。イベリア半島の西側にあり、テージョ川の河畔に位置する。

またリスボンは、遠くシーザー（紀元前 44 年 ローマ元老院議場内で暗殺）の時代から港町として栄えていた記録がある。5 世紀からはゲルマン人部族により支配され、8 世紀にはムーア人により攻略された。1139 年にアフォンソ 1 世がポルトガル王国を建国し、1147 年にムーア人からリスボンを奪回した。

1500 年代初頭に、市の城壁外であったテージョ川岸に宮殿が建てられ、一帯の都市開発がすすめられた。港湾施設や貿易関連の建物が建設され、アジア・アフリカ・アメリカにあるポルトガルの海外植民地と西洋各国をつなぐ貿易の拠点としての役割を担った。

1755 年 11 月 1 日、ジョゼ 1 世の時代に大地震が起これ、津波と大火でリスボン市内の大半が瓦礫の山と化した。再建に際し、王は新しいリスボンを完璧に秩序だった町にする方針を示し、宮殿は再建されず、大きな広場と直線状の広い街路、格子状の通りが生まれた。これが今のバイシャ・ポンバリーナ地区である。リスボンのダウンタウンの中心であり、なかでもアウグスタ通りは歩行者天国となっており、人通りが最も多い。

表 6.2-2 リスボンの主要指標

港市名	リスボン
1) 市人口（人）	560,000
2) 外国人観光客数（人/年）	1,715,000
3) クルーズ客数（人/年）	502,644
4) 市中心からの距離（m）	2,074
5) 町の賑わい軸	アウグスタ通り（Rua Augusta）
6) 港の歩行軸/港の隣	Av. Ribeira Das Naus
7) 連結の仕方	町の軸を直進すると旅客船乗場に至る
8) 交点の利用形態	アーチ、コメルシオ広場とジョゼ1世像

- 出典：1) 港湾所在自治体のホームページ等インターネットにより筆者が情報取得
 2) Euromonitor International Top 150 City Destinations 2006
 3) The Cruise Industry 2012 Edition, European Cruise Council
 4) 市庁舎、駅からの直線距離の平均値。Google Earthにより筆者が測定
 5) ～8) 現地踏査及び地図等各種情報源より筆者が特定

震災前に宮殿が建っていた場所は、テージョ河に向けて開かれた U 字型の大きな広場（170m×170m）へと生まれかわった。コメルシオ広場（Praça do Comércio、貿易広場という意味）である。広場の中心にはジョゼ 1 世のブロンズ像が建っている。アウグスタ通りに向かって広場は開き、他のリスボン旧市街とつながる。広場と通りの境界にアーチ（アルコ・ダ・ルア・アウグスタ Arco da Rua Augusta）が建つ。アウグスタ通りから見るとアーチの中心に王のブロンズ像が収まるように配置されている（図 6.2-1 参照）。

町の賑わい軸であるアウグスタ通りをまっすぐテージョ河に向かうとそこには河沿いの港の歩行軸があり、交点がコメルシオ広場である。リスボンのように町の賑わい軸が港の歩行軸方向に向かい、両軸が直接連結するパターンを「直交型」と呼ぶこととする。

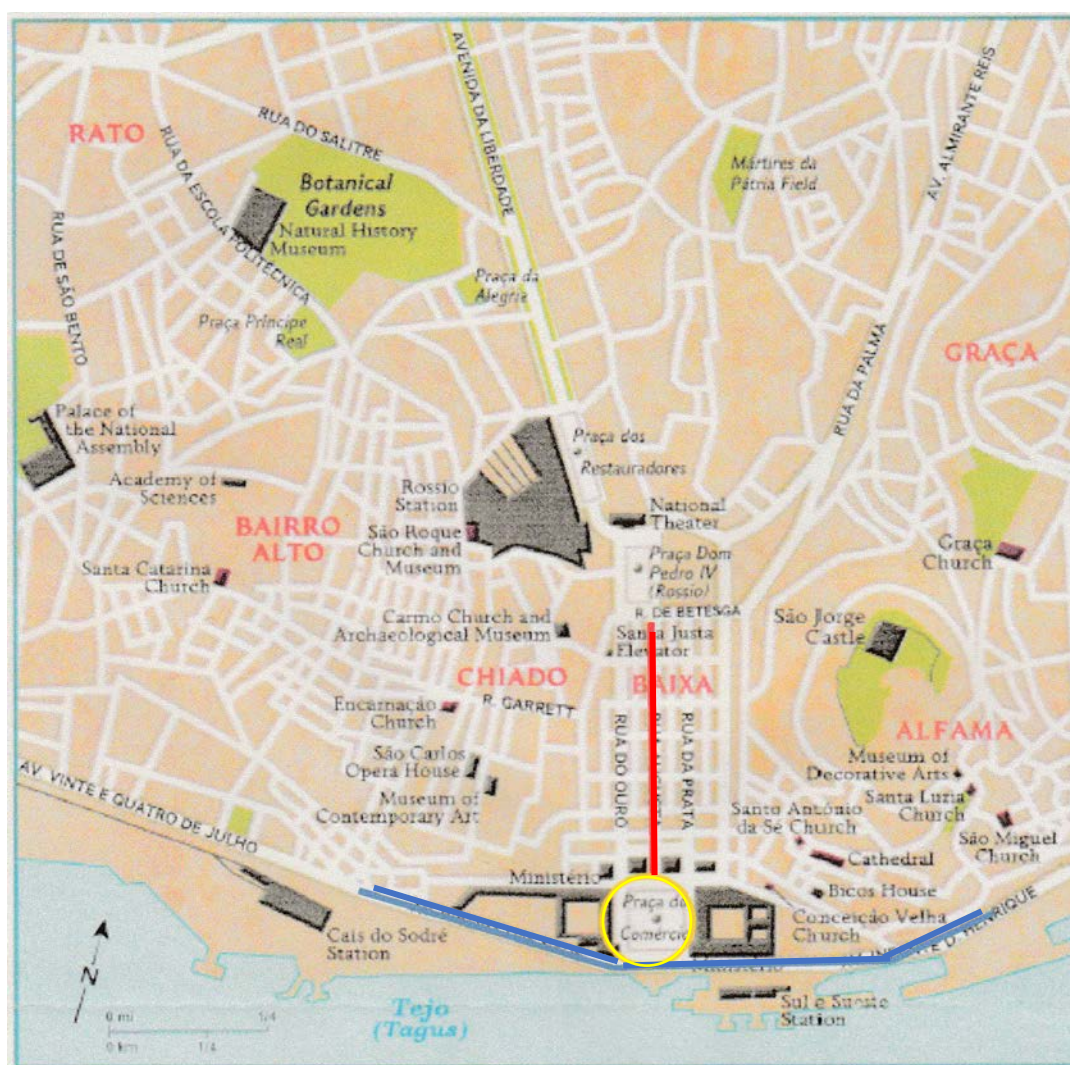


図 6.2-1 リスボン市街図 （出典:National Geographic Society）

（凡例）町の賑わい軸を赤の実線で、港の歩行軸を青の実線で示す。また、交点/港の賑わいの場を黄色のサークルで示す。他港市でも同様とする。

② ヘルシンキ

ヘルシンキの起源は、1550 年にグスタフ 1 世により創建されたルシングフォシュ（Helsingfors）である。18 世紀には、海軍の要塞であるスオメンリンナの要塞が築かれた。1809 年にフィンランド大公国が成立し、1812 年にヘルシンキが大公国の首都となった。1952 年にはオリンピックがヘルシンキで開催された。他の西洋都市よりは遅いけれども、1970 年代にはフィンランドでも急速な都市化が起こり、都市圏の人口は 3 倍にもなり、地下鉄網などが整備された。

ヘルシンキの目抜き通りは、国会議事堂や国内随一の百貨店、博物館や美術館、音楽ホールなどが建ち並ぶマンネルヘイム通り（Mannerheimintie）である。ヘルシンキで観光客に最も人気の高い場所はフェリー乗り場のあるマーケット広場であり、市の中心部にも近くバルチック海に面している。マーケット広場は湾の最も奥まったところであり、波静かである。北岸及び南岸からはストックホルム等に向かう大型フェリーが、そしてマーケット広場に近い西岸は近くの島々を結ぶ小型フェリーや旅客船の乗場となっている。マーケットは年中無休で、地元で獲れた魚介類や青果品、お土産、飲み物等が売られる楽しい広場である。10 月には、ヘルシンキ名物のにしん祭りが行われる。

このマンネルヘイム通りとマーケット広場とを結んでいるのが、エスプラナーデ（エスパと呼ばれる）である。広い通りの両サイドがそれぞれ一方通行の遊歩道（北側遊歩道と南側遊歩道）となっており、その中央部分に緑地帯がある。特に夏期にはピクニック・スペースとして人気が高い。また野外ステージもありライブ、ダンス、ファッションショー等の多彩なイベントが繰り広げられる。この公園は、ヘルシンキがフィンランドの首都となった 1812 年にオープンした。

町の賑わい軸と港の歩行軸とがプロムナードを介して連結されるパターンを「プロムナード型」と呼ぶこととする。ヘルシンキはこのプロムナード型に属している。

表 6.2-3 ヘルシンキの主要指標（出典:表 6.2-2 と同じ情報源に基づき筆者作成）

港市名	ヘルシンキ
1) 市人口（人）	520,000
2) 外国人観光客数（人/年）	842,000
3) クルーズ客数（人/年）	385,000
4) 市中心からの距離（m）	413
5) 町の賑わい軸	マンネルヘイム通り（Mannerheimintie）
6) 港の歩行軸/港の隣	マーケット広場/Pohjoisesplanadi
7) 連結の仕方	町の賑わい軸と港の歩行軸はEsplanade n により結ばれている
8) 交点の利用形態	遊歩道はマーケット広場と繋がる



図 6.2-2 ヘルシンキ市街図

(出典:Helsinki Ciity Tourist Office 発行の市内地図を筆者が一部加工)

凡例 両軸を結ぶプロムナードを緑色の破線で示す。

それ以外の凡例は、リスボンの項を参照のこと。

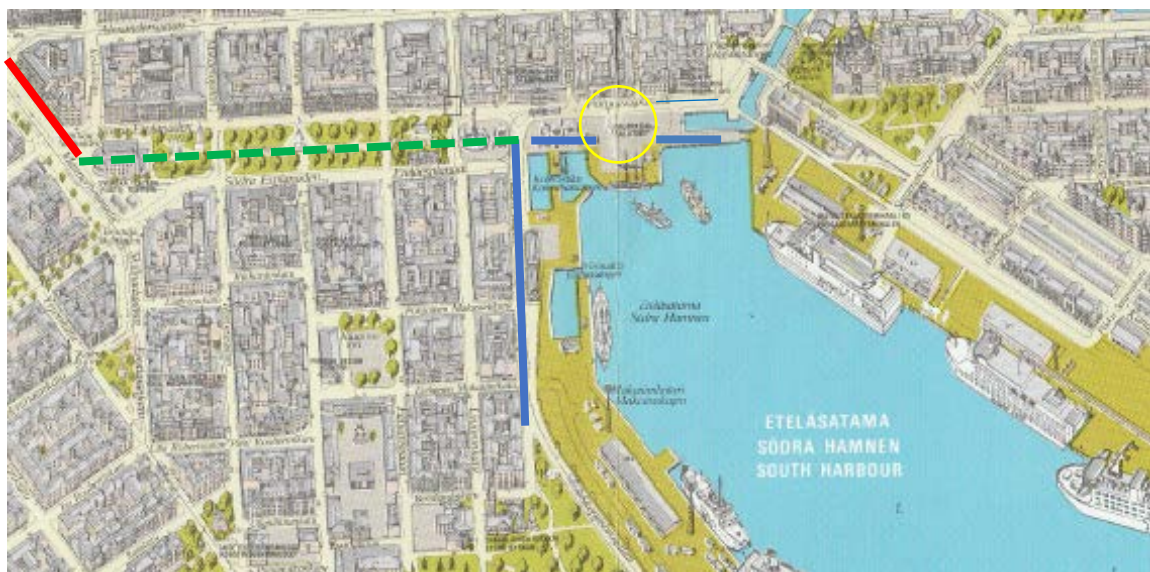


図 6.2-3 ヘルシンキ プロムナードによる連結

(出典:Helsinki Ciity Tourist Office 発行の市内地図を筆者が一部加工)

③ オスロ

オスロは西洋の中でもかなり速いペースで人口が増加している都市である。都市圏はオスロフィヨルドを取り囲むように広がっており、都市圏全体での人口は 90 万人近い。オスロは、オスロフィヨルドの最北奥に位置し、南側で海と接している。その他三方は丘もしくは山で囲まれている。ホーコン 5 世の時代（1299～1319 年）にオスロが公式にノルウェーの首都となった。1624 年には大きな火災を経験し、市の中心をアーケシュフース城の近く（現在地）に移転させた。この時、碁盤目状の街路が作られ、市の名前をクリスチャニア（Christiania）と命名した。市の名前を「オスロ」に復したのは、1925 年 1 月 1 日である。

オスロの目抜き通りは、市の中央部を東西に延びるカール・ヨハン通り（ノルウェー語:Karl Johans gate）である。カール・ヨハン通りは東端をオスロ中央駅に、西端を王宮とし、全長 1,020 メートルである。さらに 300 メートル西へ伸ばすと王宮の丘にたどりつく。カール・ヨハン通りには国会議事堂、国立劇場、冬季になるとスケートリンクが設置される池やオスロ大聖堂等多くの観光スポットがある。

一方、フェリーターミナルや遊覧船乗場、美術館、オペラ・ハウス、再開発されたウォーターフロント・ゾーン（レストランやショップ）及びアーケシュフース城を含む緑地帯も海岸沿いに東西方向に展開している。これが港の歩行軸である。図 6.2- 4 では青の実線で示されている。

町の賑わい軸が海岸線とほぼ平行に配置されている場合には、この賑わい軸に沿って進行しても港の歩行軸と交差することはない。このように両軸が交じあうことのない配置パターンを「平行型」と呼ぶこととする。オスロは平行型に属すると言える。町の賑わい軸は海岸線にほぼ平行なカール・ヨハン通りであり、港の歩行軸は市庁舎前広場を中心としアーケル・ブリッゲやアーケシュフース城の下を通る海辺の道である。

表 6.2-4 オスロ（出典:表 6.2-2 と同じ情報源に基づき筆者作成）

港市名	オスロ
1) 市人口（人）	520, 000
2) 外国人観光客数（人/年）	522, 000
3) クルーズ客数（人/年）	315, 000
4) 市中心からの距離（m）	798
5) 町の賑わい軸	カールヨハンス通り（Karl Johans Gate）
6) 港の歩行軸/港の臍	市庁舎前遊覧船乗場/Akershusstrande
7) 連結の仕方	町の賑わい軸は港の歩行軸にほぼ平行 両者は交差しない
8) 交点の利用形態	N. A.



図 6.2-4 オスロ市

(出典: 観光マップ Free map of Oslo を筆者が一部加工)



図 6.2-5 夜のカール・ヨハン通り

④ アントワープ

アントワープはオランダ南西部ゼーラント州の西部スヘルデ河口域を経て北海につながるスヘルデ川 (Schelde) の右岸に位置する。そこには、An't werp (At the wharf: 埠頭の辺り) と呼ばれる小さな砂嘴があり、それがこの町の名前の起源ではないかといわれている。

アントワープは北海、大西洋とヨーロッパ大陸の接点に位置しており、交易ルートとしてのスヘルデ川の重要性、ライン川沿いのケルン商人との結びつきの強化などもあり、次第にこの地域の交易の中心となり、1560 年までにはアルプス以北における最大規模の都市へと成長した。ポルトガル船が香辛料などを積んで到来したほか、多くの外国商人が町に居住し、コスモポリタンの雰囲気満ちた都市であったという。

その後スペインとの反目、戦争、降伏の経過の中でアントワープは次第に商圈を失い、アントワープに代わってオランダのアムステルダムが世界商業・金融の中心地となっていた。1800 年頃、ナポレオン・ボナパルトは、アントウェルペンの戦略的重要性から、防波堤と 2 つのドックを建設するために港の拡張を図った。今に残る Bonaparte Dock と Willem Dock である。

現在の港湾活動の中心は、市街地から数十キロメートル下流のスヘルデ川沿いである。2005 年時点で、アントワープ港は西洋内ではロッテルダム港に続いて取扱い貨物量(トン)の多い大港湾である。また、アントワープ港の港湾地区には 5 つの石油精製所があり、アメリカ・テキサス州ヒューストンに次ぐ規模の石油化学工業の集積地となっている。

アントワープの目抜き通りは、旧市街にある Meir 通りである。近くにはルーベンスの家のほか、たくさんの店や会社が建ち並ぶ繁華街を形成している。安全に歩行でき、ウインドーショッピングを楽しめる。

市街中心部に近く、北から南へ 3.5 マイル (5.6 km) にわたって続いているスヘルデ川沿いの波止場は、クルーズ客船や近海航路の乗船場として、また市民の散歩道として利用されている。また、Bonaparte Dock と Willem Dock の近くに市民向けの港湾パビリオンや科学博物館 MAS が近年オープンし、観光客や生徒が訪れている。

町の賑わい軸 Meir 通りは、旧市街の南側、一方港の歩行軸や賑わいスポットは北のはずれにある。旧市街地は有機的な道路網を形成しており、道に迷いやすいうえ、両地区は 1.5 キロメートル程度離れている。町の賑わい軸と港の歩行軸とが遠く分離し、両軸間で人の動きに関しほとんど作用を及ぼし合っていないような両軸の空間配置関係を「遠隔分離型」と呼ぶこととする。アントワープは遠隔分離型に属すると言える。

表 6.2-5 アントワープ(出典:表 6.2-2 と同じ情報源に基づき筆者作成)

港市名	アントワープ
1) 市人口 (人)	450,000
2) 外国人観光客数 (人/年)	636,000
3) クルーズ客数 (人/年)	11,620
4) 市中心からの距離 (m)	1,315
5) 町の賑わい軸	メール (Meir)
6) 港の歩行軸/港の隣	ナポレオン・ドック/Godefriduskaai
7) 連結の仕方	町の賑わい軸と港の歩行軸は遠く離れている
8) 交点の利用形態	N. A.



図 6.2-6 アントワープ市街図

(出典:Free Antwerp City Map を筆者が一部加工)

(Meir 通りは D5 付近、港の賑わいスポットは D2～D3)

(3) 賑わい軸の連結パターンと特徴

代表的な西洋の港市を対象として、町の賑わい軸と港の歩行軸の連結パターンについて、事例研究を実施した。その結果を表 6.2-6 に示す。ふたつの軸の連結方法は次の 5 パターンに類型化できる。各パターンの特徴は以下のとおりである。

- | | |
|-----------|-----------------------------|
| ① 直交型 | 町の賑わい軸と港の歩行軸が直に連結している |
| ② 平行型 | 町の賑わい軸と港の歩行軸は平行であり、両軸は交わらない |
| ③ プロムナード型 | 町の賑わい軸はプロムナードを介在して港の歩行軸に繋がる |
| ④ 遠隔分離型 | 町の賑わい軸と港の歩行軸が遠く離れている |
| ⑤ その他の型 | 一体型、渦巻き型、城門型等 |

繁華街（町の賑わい軸）を歩行者が散歩している場面を想定し、以下の推論を進める。まず、直交型は、歩行者の進行方向に港があるため、港のサインに知らず知らずのうちに気付かされ、次第に港を意識するようになる。港のサインとは、船舶の煙突だったり、帆柱だったり、場合によっては貯蔵庫としてのサイロだったり、荷役のためのクレーンだったりすることもある。高く目につきやすいものが港には多い。また、港が近くなると、港で発生する各種の音が歩行者の耳に届くこともあり、潮の香が漂うこともある。聴覚や嗅覚など人間の五感に港は訴えかけてくる。直交型は、港に近づく人間の五感に訴え、その人を港へ誘引しやすい特徴を有していると言える。

次に、平行型は、歩行者の側方に港があるため、知らず知らずのうちに港のサインに気付かされるということはない。意識して首を直角近く回転させないと、港のサインが目に入らない。気がついたら、港に入っていたということは、この型の場合には起こりにくい。港への誘引力の低い連結パターンである。

プロムナード型は、町の賑わい軸が港への指向性が弱い時に、転換を促し、港へ向かう力を付与する効果がある。例えば、町の賑わい軸が平行型の場合、港の歩行軸との間をプロムナードで連絡すると直交型へ切り替えることができる。プロムナードは切り替えスイッチであり、港のサインの役割も果たす。

遠隔分離型は、港が人々の生活圏に入っていないことを示す。市民や観光客に港のサインは届かず、「親しまれる港づくり」では最も警戒しなければならない連結方式である。

その他の型は前近代の町並みが現代にも残っているような場合に見出されることが多く、特殊性があるがゆえに貴重であるという側面を有する。

表 6.2-6 町の賑わい軸と港の歩行軸の連結の仕方

都市名	国名	連結の状況	連結パターン
オスロ	ノルウェー	町の軸は港の軸にほぼ平行 両者は交差しない	平行型
ヘルシンキ	フィンランド	町の軸と港の軸はEsplanadenによりむすばれている	プロムナード型
コペンハーゲン	デンマーク	歩行者天国の町軸が広場を介してそのまま港軸に接続	直交型
ハンブルグ	ドイツ	直接結合はしない	遠隔分離型
アントワープ	ベルギー	目抜き通りと港の隣とは遠く離れている	遠隔分離型
ロッテルダム	オランダ	駅前の並木プロムナードを直進すると港の隣に出る	直交型
マルセイユ	フランス	町の軸を直進すると旧港区の中央に至る	直交型
リスボン	ポルトガル	町の軸を直進すると港の中央に至る	直交型
バルセロナ	スペイン	町の軸を直進すると港の隣・ボルトベイに至る	直交型
ナポリ	イタリア	町の軸を直進すると港の軸の端部と結合	直交型
イラクリオン	ギリシャ	町の軸を直進する(下る)と旧港防波堤の基部に至る	直交型
リエカ	クロアチア	町の軸は港の軸にほぼ平行 両者は交差しない	平行型
ジェノバ	イタリア	旧市街の基本軸は海岸と平行する。港軸とは結合しない	平行型
ヒホン	スペイン	町の軸を直進するとInner harbourの中央に至る	直交型
ブレーメン	ドイツ	直接結合はしない	遠隔分離型
リュベック	ドイツ	両軸はほぼ平行。結合しない	平行型
マラガ	スペイン	両軸の間を遊歩道パセオ・デル・バルケが結んでいる	プロムナード型
サンタンデル	スペイン	町の軸はそのままマリーナ沿いの港軸へ移行する	その他の型(一体型)
ア・クルーニャ	スペイン	海岸通りに平行な通りが町の賑わい空間 両者は交差しない	平行型
ブーラ	クロアチア	旧市街の軸は白を中心同心円 港軸とは交差せず	その他の型(同心円)
ロブラン	クロアチア	城壁内の村に繁華街は見当たらず 城門の前が港	その他の型(城門)

次に軸の連結パターンが港の賑わい、港を余暇やレジャーの一環として訪れる人の多寡とどのような関係があるかについて考察する。ヨーロッパ・クルーズ協議会(European Cruise Council)が発表しているクルーズ統計によれば、2011年のバルセロナ港のクルーズ観光客数は2,667千人であり、西洋で最も人気の高いクルーズ港湾都市である。第2位は、ナポリで1,154千人と続く。

事例調査で対象とした西洋21の港市のクルーズ観光客数と軸の連結パターンとの関係をみたものが表6.2-7である。これによると、一般的傾向として、直交型の港市ではクルーズ客数の多い港市が多く見られ、一方で平行型の港市のクルーズ客数は総じて少なく、プロムナード型はその中間に位置している。

表 6.2-7 町の賑わい軸と港の歩行軸の連結の仕方(クルーズ客数との関係)

港市名	国名	クルーズ客数 (2011年 千人)	連結パターン	直交型	プロム ナード型	平行型	遠隔分離 型	その他の 型
バルセロナ	スペイン	2,657	直交型	●				
ナポリ	イタリア	1,154	直交型	●				
マルセイユ	フランス	826	直交型	●				
コペンハーゲン	デンマーク	819	直交型	●				
ジェノバ	イタリア	780	平行型			●		
マラガ	スペイン	639	プロムナード型		●			
リスボン	ポルトガル	503	直交型	●				
ヘルシンキ	フィンランド	385	プロムナード型		●			
ハンブルグ	ドイツ	315	遠隔分離型				●	
オスロ	ノルウェー	315	平行型			●		
イラクリオン	ギリシャ	272	直交型	●				
ア・クルーニャ	スペイン	156	平行型			●		
アントワープ	ベルギー	12	遠隔分離型				●	
ブーラ	クロアチア	8	その他(同心円)					●
ロッテルダム	オランダ	N.A.	直交型	●				
リエカ	クロアチア	N.A.	平行型			●		
ヒホン	スペイン	N.A.	直交型					
ブレーメン	ドイツ	N.A.	遠隔分離型				●	
リュベック	ドイツ	N.A.	平行型			●		
サンタンデル	スペイン	N.A.	その他(一体型)					●
ロブラン	クロアチア	N.A.	その他(城門)					●

出典: The Cruise Industry 2012 Edition, European Cruise Council

6.3 現代日本港市における港と町の賑わい軸の連結パターン

(1) 対象港市の選定

1854 年に、幕府はアメリカ、オランダ、ロシア、イギリス、フランスと修好通商条約を締結した。これにより翌年、神奈川（横浜）、長崎、函館で貿易取引が開始された。兵庫（神戸）と新潟については、明治に入ってから実質的に開港された。この 5 つの港市を本論文においては事例研究の対象とした。対象港市の選定理由は、以下の 4 項目に記すとおりである。

- ① 開港 5 港をもって、日本の近代的港湾がスタートしている。
- ② 開港 5 港は、地理的に偏ることなく日本の各地に分散しており、現時点で見ても各地域を代表する港市であると考えられる（函館：北海道、新潟：日本海沿岸、横浜：関東、神戸：近畿、長崎：九州）。
- ③ 開港 5 港は、港湾立地分類に基づく日本の代表的類型である海港（新潟を除く 4 港）と河口港（新潟）の双方を包含している。
- ④ 開港 5 港は古くからの港町（長崎、新潟、函館）と新しく造成された港市（横浜、神戸）の双方の類型を包含している。

日本の上記 5 つの港市における港と町の賑わい軸の特定と連結パターンの分類は、現地を訪問し市民や観光客の動きを直接確認することによって得られた情報を基本として行った。また、地図等その他の文献によって裏付けを行った。分析対象の港市の現地調査は、下記の時期に実施した。新潟港についてはフェリーの欠航があったため実施できなかったが、40 年間以上にわたって新潟市に居住している人からの聞き取りによって補完した。

2013 年 2 月	神戸
2013 年 8 月	横浜
2013 年 9 月	函館
2014 年 11 月	長崎
2014 年 11 月	新潟（長期居住者への聞き取りによる補完）

(2) 対象港市における賑わい軸の連結パターン

① 横浜

1859 年に開港した横浜は、当時 100 戸に満たない一寒村であった。幕府は村人を転居させ外国人のための居留地を造成し、そのそばに日本人居住区を設けた。横浜はゼロからはじめられた計画都市であり、現在では人口 350 万人を超える日本第 2 の大都会となり、モダンな町づくりで知られている。また、赤レンガ公園や大栈橋など港関連の観光スポットのほか、キング・クイーン・ジャック等歴史的建築物も多く遺されている。

『港町横浜の都市形成史』は、伊勢佐木町から馬車道・栈橋へと通ずる道は人通りの多い繁華街であったが、昭和 50 年以降、町の賑わいが薄れてきたことを指摘している。同じく弁天通りは外国観光客を相手とする土産商主体の商店街であったが、今は賑わいが消えている。元町通りは、在留外国人が立ち寄る洋風の商店街であったが、横浜市街地の東のはずれに位置し、大港市の目抜き通りとしては地勢的な弱点がある。一方、JR 横浜駅西口周辺は昭和の後半から栄えはじめたが、地下街中心の賑わいであり、地上の繁華街を形成するには至っていない。

横浜は幕末の開港を契機として港や外国人居留地周辺に市街地が形成され、都市としての成長を始めた。その後、日本の経済動向、首都東京の都市の活力、交通体系の中での位置づけ、海運や港湾の役割の変化など時代の影響を強く受けつつ横浜は都市域を拡大し、日本で 2 番目に大きい都市にまで成長した。一方、中心市街地は時代とともにその場所を変幻に変えてきたが、いずれの通りも横浜を代表するような繁華街を形成するまでには至らなかったと言えよう。

表 6.3-1 横浜の主要指標

港市名	横浜
1) 市人口 (人)	3,560,000
2) 入込観光客数 (人)	31,340,000
3) クルーズ船寄港回数(回)	142
4) 市中心からの距離 (m)	1,260
5) 町の賑わい軸	MM21～山下公園通りを結ぶ軸
6) 港の歩行軸/港の臍	MM21～山下公園通りを結ぶ軸
7) 連結の仕方	町の賑わい軸と港の歩行軸は同一化している
8) 交点の利用形態	N. A.

出典: 1) 港湾所在市町村のホームページ等インターネットにより筆者が情報取得
 2) 港湾所在市町村の観光統計等に基づく
 3) 『数字で見る港湾 2013』及び国土交通省発表資料
 4) 市庁舎、駅からの直線距離の平均値。Google Earthにより筆者が測定
 5)～8) 現地踏査及び地図等各種情報源より筆者が特定

これらの歴史的背景を踏まえて、横浜市は市の中心部に近い港湾地帯を再開発し、都心部を強化する事業に時代の変わり目に乗り出した。三菱重工業横浜造船所などを移転させ、そ

の跡地を活用する「みなとみらい（MM）21」事業が 1983 年に着工された。1989 年には、横浜市制 100 周年、開港 130 周年を記念して横浜博覧会が MM21 で開催された。その後、地下鉄などの交通網の整備など精力的にまちづくりが行われ、2013 年時点での来訪者数は約 7,200 万人にのぼるといわれている。

現時点における横浜の中心市街は MM21 であるといっていよう。その賑わいの軸は、JR 桜木町を起点とし、自動車道、ワールド・ポーターズ、赤レンガ倉庫、象の鼻パーク、大栈橋、山下公園と続く海辺の道である。内陸都市にはみられない開放感あふれる海辺の空間となっている。

この海辺の道は、町の賑わい軸であるとともに、港の歩行軸でもある。臨港鉄道の跡地、倉庫、船溜まり、緑の広場、栈橋といった一連の港湾施設のほか、インポート・マートやミュージアムなどの賑わい施設が海沿いに展開されている。町の賑わい軸がそのまま港の歩行軸となっているのは、他の港市では見られない。

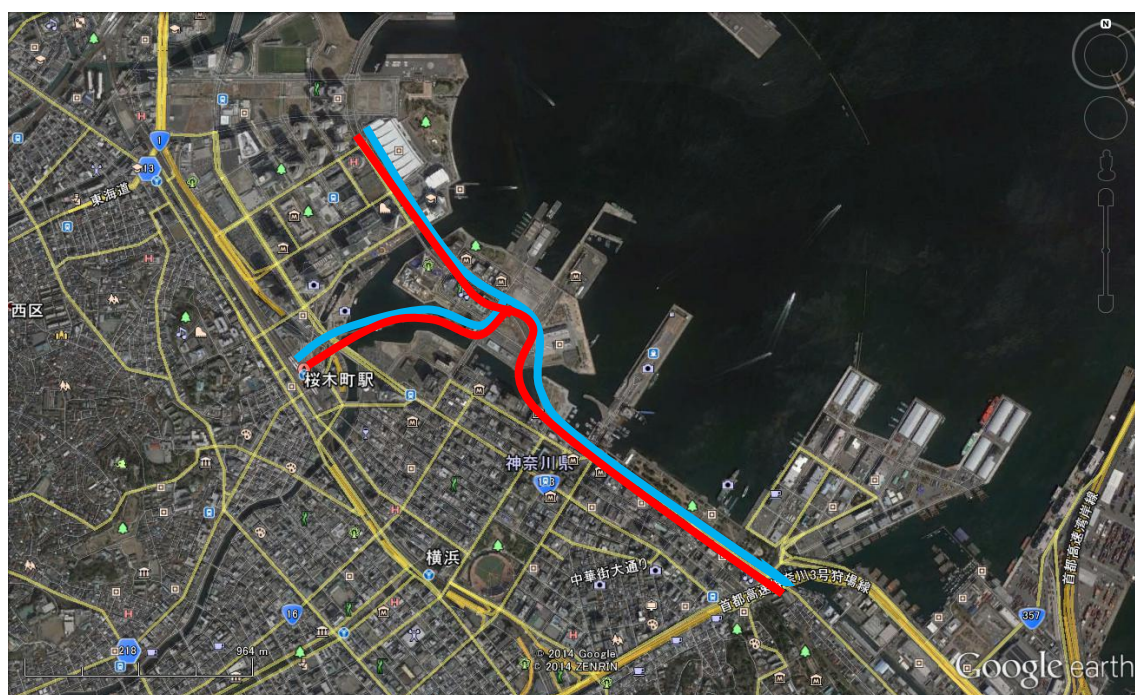


図 6.3-1 横浜の中心市街 (出典:Google Earth を筆者加工)
(町の賑わい軸と港軸は一致している)

② 神戸

神戸市の中心部には三ノ宮駅、神戸駅、元町駅の三つの JR 駅があるが、三ノ宮駅の 1 日あたり平均乗車人員は約 12 万人、神戸駅は約 7 万人、元町駅で約 5 万人である。三ノ宮駅は兵庫県下の JR 駅では最も乗降客の多い駅である。また、JR 三ノ宮駅近くには、阪神電気鉄道、阪急電鉄・神戸高速鉄道、神戸市交通局、神戸新交通それぞれの三宮駅があり、1 日平均乗車人員は、それぞれ約 5 万人、7 万人、6 万人、3 万人である。JR 三ノ宮駅と三宮駅を合わせた 1 日あたり平均乗車人員は 33 万人にものぼり、一大ターミナルを形成している。

神戸の賑わいの中心は三宮であり、町の賑わい軸は三宮センター街であると言ってよい。三宮センター街は、新神戸駅から下っているフラワーロードと鯉川筋をほぼ東西に結んでいるアーケードのついた商店街である。いわゆる「町の商店街」とはタイプが異なり、手芸用品や高級文房具店、神戸ブランドの洋菓子店、ブティック、宝石店、大型書店などの専門店が多数営業しており、県下最大の繁華街を形成している。

一方、港の歩行軸は旧居留地前の海岸通りをはじめとし、東西につらぬく海沿いの道である。海岸通りに沿って高架式的高速道路が東西に貫いているが、橋脚の間隙から海や小舟を眺めることもできる。近くにはメリケンパークもあり、潮風を求めて訪れる人も多い。町の賑わい軸である三ノ宮センター街は、港の歩行軸である海岸通りとほぼ平行しており、また両軸が直接連結することもない。

表 6.3-2 神戸の主要指標 (出典: 表 6.3-1 と同じ情報源に基づき筆者作成)

港市名	神戸
1) 市人口 (人)	1,520,000
2) 入込観光客数 (人)	22,870,000
3) クルーズ船寄港回数(回)	110
4) 市中心からの距離 (m)	1,811
5) 町の賑わい軸	三ノ宮センター街
6) 港の歩行軸/港の脐	海岸通り/メリケン広場
7) 連結の仕方	町の賑わい軸と港の歩行軸はほぼ平行 両者は連結していない
8) 交点の利用形態	N. A.

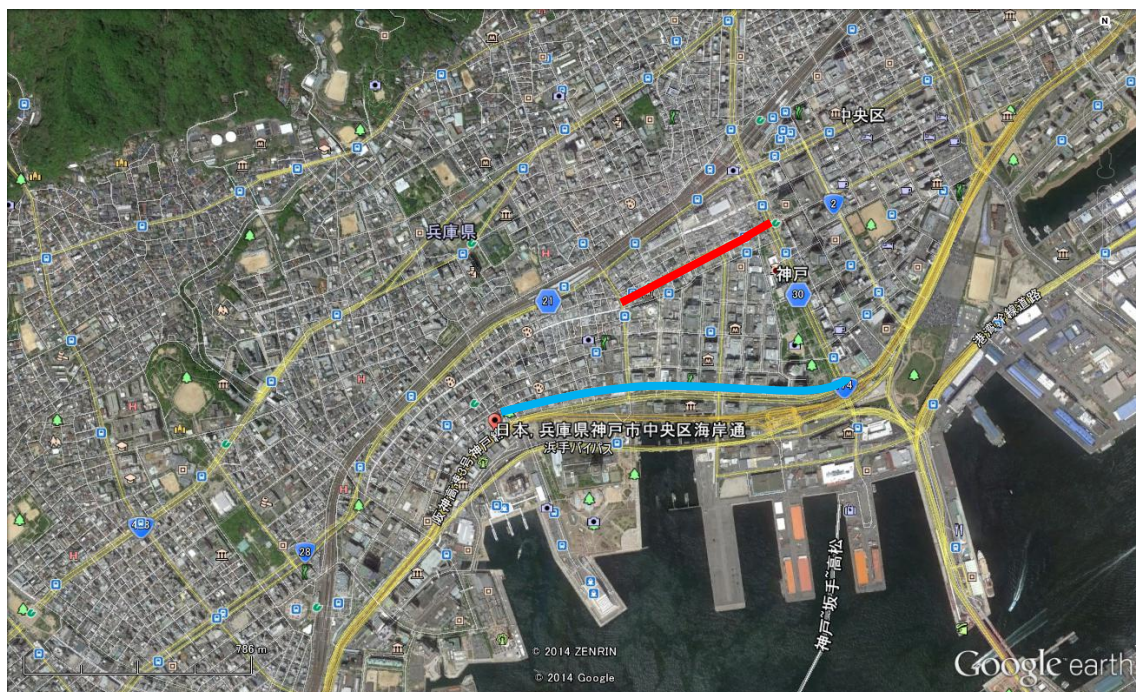


図 6.3-2 神戸市街図 (出典:Google Earth を筆者加工)

③ 長崎

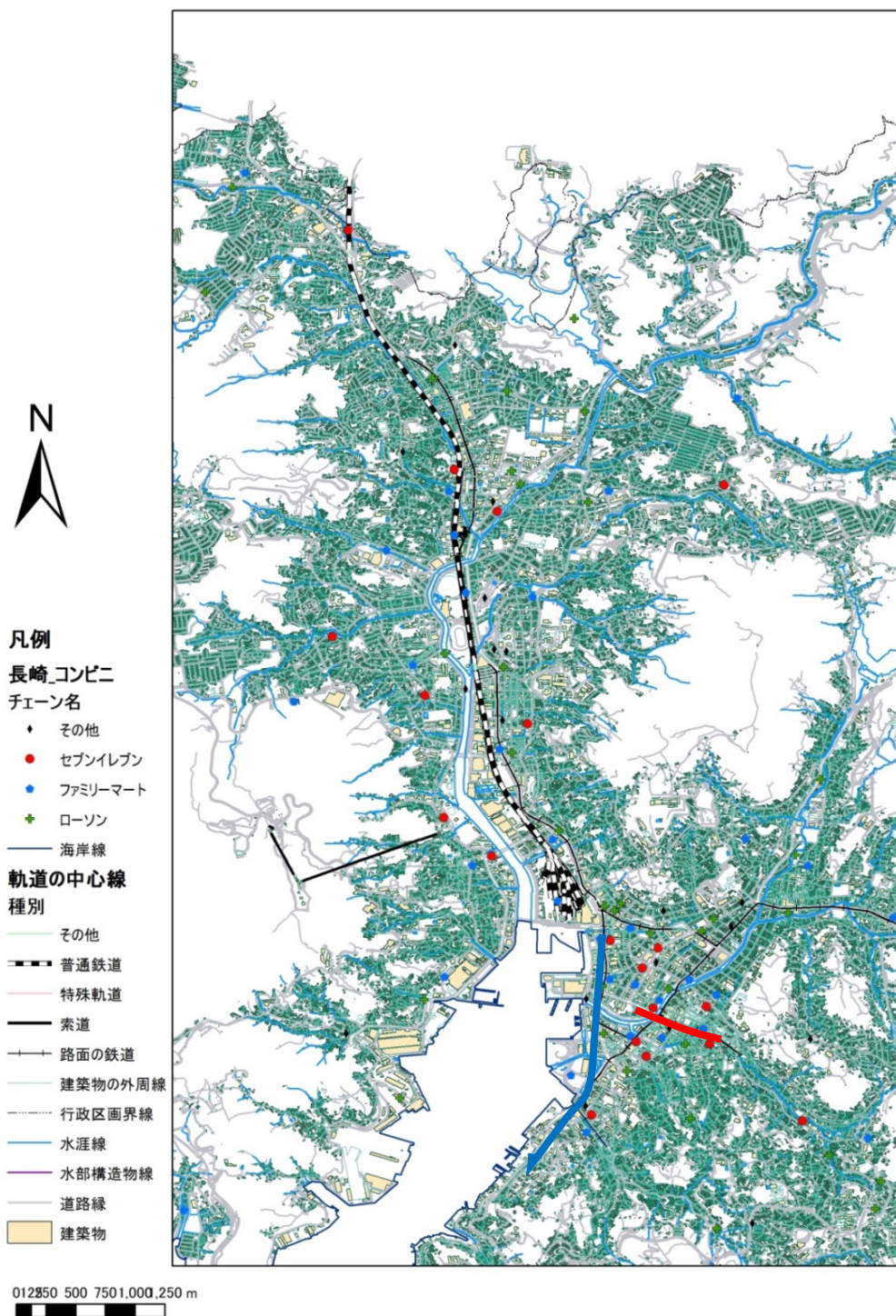
1635 年に出島が竣工し、爾来安政の開国まで 220 年間にわたり、外国からの情報、知識はすべて長崎に先ず入り、そこから日本各地へ伝播された。長崎は最先端の情報都市、文化都市であり、その情報の中心は出島であった。そこは西洋の空気と知識を習得できる貴重な空間であった。各藩から長崎に遊学したものは 2,000 名にのぼるといわれている。この中には勝海舟や坂本龍馬、福沢諭吉も含まれる。

出島の南面の海は 1904 年に埋め立てられており、当時の原型は失われている。長崎市の中心部に位置するこの地は長崎出島ハーバーと呼ばれるゲストバースを備えた公共ヨットハーバーとなっており、海辺の憩いの空間を形成している。バースの目の前には多数の飲食店が入居している「長崎出島ワーフ」が立地している。すぐ北側はフェリーターミナルのある大波止であり、傍には大型商業施設の「夢彩都」がある。出島ハーバーの南側は面積 6.5ha の海浜公園（長崎水辺の森公園）が整備されている。さらに南側は、クルーズ船が着く松が枝埠頭である。長崎の港軸は、大波止～出島ハーバー～長崎水辺の森公園～松が枝埠頭と続く海辺の道である。

一方、町の賑わい軸は長崎一の繁華街である浜町アーケードである。ここは長崎県における地価の最も高い場所としてたびたび取り上げられている。歩行者専用道路であるにもかかわらずアーケード街全域が国道 324 号として指定されている珍しいタイプの商店街・繁華街である。

表 6.3-3 長崎の主要指標 （出典: 表 6.3-1 と同じ情報源に基づき筆者作成）

港市名	長崎
1) 市人口（人）	443,800
2) 入込観光客数（人）	5,952,900
3) クルーズ船寄港回数(回)	73
4) 市中心からの距離（m）	1,450
5) 町の賑わい軸	浜町アーケード
6) 港の歩行軸/港の臍	大浦海岸通り
7) 連結の仕方	町の賑わい軸は海に向かっていているが、港の歩行軸に届いていない
8) 交点の利用形態	N. A.



6.3-3 長崎の町の賑わい軸（赤線）と港軸（青線）
 (注： 図中にはコンビニの立地状況も示されている)

④ 函館

函館を旅するほとんどの人は、函館駅そばの函館朝市の一面から沖ノ口番所跡もしくは弁天台場跡まで（いわゆる西部地区の海沿い）の道を歩くことを楽しみにしているだろう。なかでも、緑の島の基部から赤レンガ倉庫群のあるところまでは、函館湾に開けた片側道であり、開放感に浸ることができる。特に金森倉庫付近はいつも人通りが多い。

一方、町の賑わいの中心やその軸がどこなのかについては、難しい選択になる。西部地区をあげる人、JR の駅前界限を推薦する人、更には五稜郭周辺を指摘する人、等多様である。函館は西部地区から発達した町である。函館市の公式観光情報サイトでは、函館山の麓から海岸に向かって何本も続くまっすぐな坂道を函館独特の文化であることを紹介している。

函館の成立期から明治にかけて何ごとにかけても西部地区が中心であり、坂が町の軸であったことは疑いようがない。しかし、その後、1904 年には北海道鉄道の函館・小樽間が全線開通するとともに、大正末から昭和の初めにかけて北洋漁業の町として函館は殷賑を極め、経済の質が変化するとともにその空間的中心が後述のように移動した。さらには、1998 年には青函連絡船が廃止され、函館港を出入りする旅客数、船舶数が大きく減じた。このように、函館では、町の中心、賑わい軸が時代とともに大きく転遷してきたのである。

平井は、「函館の商業的中心が、幕末・維新の頃から現在までの間に、函館山西麓の西部地区から JR の函館駅近辺に移り、さらに近年は五稜郭周辺へと移ってきている」と述べる（平井 1999 p.4）。函館が歴史に登場する初めの頃は西部地区が函館のすべてであり、坂が町の中心軸であったろうが、現時点でも西部地区の坂道が函館の賑わい軸になっているという確証は見出せない。むしろ、平井の指摘を支持する人は多い。これらのことから、本論においても五稜郭周辺を函館の町の賑わい軸と見なすこととする。

表 6.3-4 函館（出典:表 6.3-1 と同じ情報源に基づき筆者作成）

港市名	函館
1) 市人口（人）	279,100
2) 入込観光客数（人）	4,819,000
3) クルーズ船寄港回数(回)	11
4) 市中心からの距離（m）	449
5) 町の賑わい軸	五稜郭周辺の通り
6) 港の歩行軸/港の臍	金森倉庫周辺（湾に面する海沿いの通り）
7) 連結の仕方	町の賑わい軸と港の歩行軸は遠く離れている
8) 交点の利用形態	N. A.



図 6.3-4 函館空中写真 (出典:季刊大林 No46 1999 を筆者加工)

⑤ 新潟

新潟の地名が残されている最古の文書は、戦国時代の 1520 年の文書であるといわれている。新潟津は信濃川河口左岸にあり、蒲原津、沼垂湊と合わせて「三か津」と呼ばれていた。1631 年の洪水のため信濃川流路が浅くなり、船の停泊が困難になった。このため、新潟町を近くにある島（白山島・寄居島）に 1655 年に移転した。河村瑞賢による改良などの効果もあり、西廻り航路が寄港するようになると、新潟湊は日本海沿岸の拠点港としてさらに栄えた。

1869 年 1 月 1 日に新潟港は開港したが、上流から土砂が流れ込むため航路や泊地が浅くなり、浚渫が必要であった。この影響もあり、外国貿易は振るわず、明治 12 年を最後に外国の領事館はすべて新潟から退去した。

古町通、その北側の西堀通、南側の東堀通・本町通は 17 世紀半ばに町が現在地に移転して以来新潟県下最大の繁華街を形成してきた。江戸時代初期の遊里遊郭番付表では京都・大坂・江戸に次いで位置づけられ、昭和初期には新橋・祇園と並ぶ三大花街と呼ばれた。

しかしながら、1980 年代に入り、現在の JR 新潟駅近くに商業施設がオープンするようになると、それと相反して古町の繁栄にも陰りが見え始まる。1990 年代初頭には古町十字路の通行量の現象が顕著になるとともに、2000 年代には古町が目抜き通りにあった銀行や映画館が閉鎖され、次いで百貨店や大型書店も閉鎖された。このように、現在の新潟の町の賑わい中心は、古町周辺から JR 新潟駅前地区に移ってきている。この地区ではバスセンターと複合型商業施設がペデストリアンデッキによって連絡され、回遊性を高める町づくりが行われている。

高度経済成長期に、工業開発を目的とした新しい港「東港」が建設され、旧来の新潟湊は「西港」と呼ばれ、佐渡との連絡船や、カーフェリーの基地等人流を主体とする港へ転換した。本研究においては柳都橋と、会議・展示施設「朱鷺メッセ」および佐渡汽船の乗場を結ぶ歩行路を「港の歩行軸」と設定する。

表 6.3-5 新潟の主要指標 (出典:表 6.3-1 と同じ情報源に基づき筆者作成)

港市名	新潟
1) 市人口 (人)	810,000
2) 入込観光客数 (人)	14,396,000
3) クルーズ船寄港回数(回)	4
4) 市中心からの距離 (m)	2,440
5) 町の賑わい軸	JR新潟駅から万代橋まで
6) 港の歩行軸/港の隣	柳都橋～トキメッセ・佐渡汽船乗場
7) 連結の仕方	港の歩行軸は町の賑わい軸から遠く離れている
8) 交点の利用形態	N. A.



図 6.3-5 新潟町絵図(堀と通りで区画された新潟町 1823 新潟市歴史博物館所蔵



図 6.3-6 新潟市街略図

(出典 : map town <http://www.tokimesse.com/visitoraccess>を筆者加工)

6.4 まとめ

西洋の 21 港市について、町の賑わい軸と港軸の連結パターンについて分析したところ、次の 5 パターンに分類できることが判明した。

- ① 直交型（町の賑わい軸を進むと港の賑わい軸に到達する）
- ② プロムナード型（町の賑わい軸と港の賑わい軸の間にプロムナードが介在する）
- ③ 平行型（町の賑わい軸と港の賑わい軸は平行であり、両軸は交わらない）
- ④ 有機・遠隔型（街路網は有機的であり、港と町の賑わいスポットが離れている）
- ⑤ その他（一体型、渦巻き型、城門型等）

5 パターンのうち、直交型に属する港市が数の上で最も多い。町を目抜き通りを進むと港へ出るというパターンであり、視覚的方向性がしっかりしており、安心感がある。また、クルーズ客数で上位に位置する港市は、直交型に属するケースが多い。これらのことから、直交型の軸を形成することが港の賑わいづくりに有効であることが示された。

表 6.4-1 町の賑わい軸と港軸の連結の仕方（クルーズ客数との関係）

港市名	国名	クルーズ客数 (2011年 千人)	連結パターン	直交型	プロム ナード型	平行型	遠隔・有 機型	その他
バルセロナ	スペイン	2,657	直交型	●				
ナポリ	イタリア	1,154	直交型	●				
マルセイユ	フランス	826	直交型	●				
コペンハーゲン	デンマーク	819	直交型	●				
ジェノバ	イタリア	780	平行型			●		
マラガ	スペイン	639	プロムナード型		●			
リスボン	ポルトガル	503	直交型	●				
ヘルシンキ	フィンランド	385	プロムナード型		●			
ハンブルグ	ドイツ	315	遠隔・有機型				●	
オスロ	ノルウェー	315	平行型			●		
イラクリオン	ギリシャ	272	直交型	●				
ア・クルーニャ	スペイン	156	平行型			●		
アントワープ	ベルギー	12	遠隔・有機型				●	
ブーラ	クロアチア	8	その他（同心円）					●
ロッテルダム	オランダ	N.A.	直交型	●				
リエカ	クロアチア	N.A.	平行型			●		
ヒホン	スペイン	N.A.	直交型					
ブレーメン	ドイツ	N.A.	遠隔・有機型				●	
リュベック	ドイツ	N.A.	平行型			●		
サンタンデル	スペイン	N.A.	その他（一体型）					●
ロブラン	クロアチア	N.A.	その他（城門）					●

出典： The Cruise Industry 2012 Edition, European Cruise Council

次に、日本の開港 5 港市について上記と同様の分析をしたところ、町の賑わい軸そのものが開港以降おおく転移している港市（横浜、函館、新潟）や、町の賑わい軸と港軸が交叉しない港市（神戸、長崎、函館、新潟）が多いことが判明した。また、西洋では見られない類型（横浜：両軸が同一）が見出された。町の賑わい軸と港の歩行軸の空間上の関係においても、西洋と日本とは異なる歩みをしていることが示された。

第7章 身近に感じられる港づくりの計画要素

7.1 本章の概要

第7章では、前章に引き続き、港と外部空間との連携について論じる。

港と、港をとり囲んでいる町との関係を良好にすることは、町歩きやみなと町観光が人気となっている今日、我が国の社会にとっても極めて重要な事項である。2003年に政府は、「住んでよし、訪れてよしの国づくり」の副題の下に、わが国の観光立国に向けての基本的な考え方を示した。この政策を成功させるための鍵のひとつは、港と町が混然一体となっていた当時のみなと町の雰囲気を生み出していた要素を見つけだすことにある。何故ならば、日本には歴史のあるたくさんの海辺の町があり、そこには港があるからである。

日本人の大半は沿岸地域に住んでおり、そこで働いている人は多い。日本では、人口規模で上位100都市のうち60%以上が沿岸部に位置している。沿岸部は就業の場ではあるが、必ずしも余暇空間ではない。港は物流の場であり、工場地帯となっているところも多い。港の周辺は大型車両の通行も多く、観光客や地域の人々が気楽に足を運べる憩いの空間とは言い難いところも多いのが実情である。

「住んでよし、訪れてよしの国づくり」を実現するためには、地域の人々が気楽に港へ足を運ぶことができるようにすることが先ず大切である。そのことが「住んでよし」、であると考え。より多くの人々が港を訪れ、海辺の良さを感じ、自らの生活をより心地よいものにしてほしい。そのためには港が身近なものとして感じられ、行きやすい場所になることが先ず求められる。行きやすさとはどのような要素で成り立っているのか。どのようにしたら、港が身近かなものになるのか。それが本節の主題である。

日本でも、港と町の関係が徐々に改善されてきてはいるが、人々の意識の中では、港はいまだに遠い存在にとどまっているようだ。港には一つとして同じものは存在しない。港の立地場所やそこにある資源は、どれもがその港独自のものである。港と町の関係も、同様である。港と町関係を良くする方法は、継続的な努力でしか見いだせない。

7.2 研究の方法

港とそれに隣接する町とが互いに良好な雰囲気を醸成し合う関係を構成している要素を探し出すことが先ず求められる。この分析において「港とそれに隣接する町とが互いに良好な雰囲気を醸成し合う」とは、人々が頻繁に港を訪れ港の景色を心静かに楽しむことができること、またあたかも気の置けない友人達に囲まれているかのように、 ゆったりとした時間が心地よく過ぎてゆく状態を両者が保持している状態を指す。一方、船員にとっては、町を訪ねる時があたかも故郷にいるかのように感じられる状態を指す。

上記目的を達成するために、事例研究を行うこととし、フィジー、日本、英国 3 カ国を選んだ。すべての港は独自性を有しており、ひとつとして同じ港は存在しない。町もまた同様である。したがって、事例研究においてはできるだけ多様性を重視することが大切である。筆者が 2 年間勤務した南国の島国フィジー、生まれ育った極東の工業国日本、そして海辺の遊行文化が生まれ、そのうちのいくつかの遊歩桟橋が未だ現存している英国。これら 3 か国の港と遊歩桟橋は、さまざまな港の機能や種類を包含している。

分析のために用いたデータは、19 世紀、20 世紀および 21 世紀の 3 世紀にまたがっている。港と町の関係は時間が経過すると変化することがある。また、港と町が親しみやすい雰囲気を作り出すには、長い時間を必要とすることがある。したがって、ひと組の港と町を長い期間にわたって追跡することで、より良い分析結果を得ることが期待できる。

また分析には、その目的に密接に関連した写真、絵画、版画、はがきなどのメディアを用いた。港、隣接する町、及び近くの海岸を対象とした写真などの媒体に、どのような活動、施設、機器などが注目されて描かれているかを明らかにした。デジタル・アーカイブ・サービスを利用した博物館や図書館の一覧を表 7.2-1 に示す。また、書籍や図面も参照した。港と町の現在の関係を確認し、評価するために、2013 年から 2017 年までの間に、現地踏査を実施した（表 7.2-2 参照）。

表 7.2-1 アーカイブを活用した主な博物館等一覧

Counry	Port/Town	No.	Museum	Web site
Fiji	Levuka	(1)	Fiji Museum	http://fijimuseum.org.fj/
		(2)	National Archives of Fiji	http://archivesfiji.org/
		(3)	British Museum	http://www.britishmuseum.org
		(4)	Alexander Turnbull Library NZ	https://natlib.govt.nz/
Japan	Yokohama	(5)	NYK Maritime Museum	http://www.nyk.com
		(6)	Yokohama Archives of History	http://www.kaikou.city.yokohama.jp/en/
	Kobe	(7)	Kobe City Museum	http://www.city.kobe.lg.jp/cu
		(8)	Osaka Museum of History	http://www.mus-his.city.osaka.jp
UK	PIERS	(9)	National Piers Society	https://www.piers.org.uk/

表 7.2-2 筆者による現地踏査

Counry	Port/Town	Site visit
Fiji	Levuka	Dec 2014 ~ Jan 2015
		Mar 2015
		Sep 2015
		Mar 2017
Japan	Yokohama	Aug 2013
		Oct 2017
		Feb 2013
UK	Seaside piers	Jun 2013 ~ Jul 2013
		Jul 2014
		Jul 2015

7.3 身近に感じられる港と町—写真分析

まず、事例研究の港／町を国別に決めなければならない。事例研究の対象となる港／町はその国を代表するものであるとともに港とそれに隣接する町とが互いに良好な雰囲気を醸成し合っている関係にあることが必要である。第2段階は、写真等のメディアを分析して、そこに写され、もしくは描かれている施設／設備を特定する。この段階では、港と町を別々に分析する。第3段階は、港／町が互いに良好な雰囲気を醸成し合っている要素を特定する。港と町の比較、さらには同じ港／町について過去と現在の比較を行い、港／町の間で互いに良好な雰囲気を醸成し合っていると思われる要素を見つけ出す。

(1) フィジー

① 歴史的みなと町 レブカ

レブカ (Levuka) は、1874年に英国の植民地時代のフィジーの最初の首都となった。1820年以降、レブカはアメリカ人や西洋の人々の商業活動の中心地として発展してきた。レブカはフィジーの主要島であるビチレブ島の東方に位置する小さな島(オバラウ島)にある。オバラウ島は102.3 km²と面積が小さく、山がちのため、町の拡大・発展のためには物理的な制約があった。このために1882年に、国の首都機能をスバに移した。

コロニアル風の本造平屋あるいは2階建ての建築が並ぶ町並みには、南太平洋地域の19世紀植民地都市の発展段階の特徴が見られるという。地元の伝統と西洋の植民地制度が融合したみなと町は、19世紀西洋が世界に進出していった時代の太平洋地域における文化交流の証しであるとし、2013年にユネスコの世界遺産リストに文化遺産として登録された。

レブカはフィジーで最も古いみなと町であり、本研究における事例研究対象港／町の一つである。レブカ港は現在もフィジーの主要港の一つであり、クルーズ船も寄港する。2007年の国勢調査によれば、レブカ・タウンの人口は1,131人で、オバラウ島の中心地である。

② Levuka の写真分析

まず、古い写真を分析して、どのような施設／機器が写真に写っているかを調べる。19世紀から20世紀にかけてレブカで撮影された古写真には、ランプとレールが頻繁に写されている。ランプは港を撮影した写真(以下、港写真と呼ぶ)及び町を撮影した写真(以下、町写真と呼ぶ)の双方で頻度多く観察された。図7.3-1:(a)~(b)にランプが写されている昔の港写真を、図7.3-1:(c)~(d)に昔の町写真を、それぞれ示す。

レールも古写真で主役を演じているもののひとつである。図7.3-1(i)~(j)にレールが写されている昔の港写真を、図7.3-1:(k)に昔の町写真を、それぞれ示す。これらの写真は著名な博物館のコレクションのひとつとなっており、またレブカに関する数多くの書籍にも掲載されている。

次に、同じ施設／機器を撮影した港写真と町写真とを比較した。古写真に示されているランプの形状を比較すると、港のランプと街路のランプには類似性が認められる（例えば、図 7.3-1 (b) および図 7.3-1 (c)）。ミッションヒルの階段（199 ステップス）の傍らに設置されていたランプの形状は、レブカ埠頭のハーバー・ランプの形状とよく似ている（図 7.3-1 (d) と図 6 (a) または (b) とを対照のこと）。

レールを写した昔の港写真には「貨物を町に移すための鉄道線路」と説明文が付いており、昔のレブカは港と町が鉄道引込線で結ばれていたことが記述されている。レブカではコプラが鉄道引込線によって倉庫から埠頭へ運ばれ、搬出されていた。一方、輸入貨物は、手押し車をレールの上を滑らせて、船から倉庫へ運ばれていた。

さらに、同じ施設／機器を撮影した古写真と現在の写真とを比較した。ランプに関する限り、伝統的な形状のハーバー・ランプはもはやレブカ港内には存在しない。埠頭には照明設備があるが、監視カメラ付きで、埠頭全体を照らすことができるように非常に高い位置に照明器具が取り付けられている。さらに、2016 年のサイクロン・ウィンストンはそれら照明設備のほとんどを破壊した。しかし、賑わい通りであるビーチ・ストリート沿いの街灯は、以前と同じ位置に立っており、昔と同じデザインを保っている（図 7.3-1 (g) と (h) 参照）。

レールに関しては、トラム用鉄軌道が栈橋の上に残っており、港と町を結んでいる（旧コプラ倉庫）。子供たちはコミュニティセンター中庭で、放棄された手押し車で遊んでいる（図 7.3-1 (p) と (o) 参照）。

19 世紀～20 世紀に撮影されたレブカの港写真及び町写真の双方に、ランプと鉄道引込線が頻度高く現出する。ランプの場合、19 世紀末と同じデザインの街灯が現在にも伝承されており、ビーチ・ストリートを照らしている。

		Port		Town	
Lamp	Then				
		(a) Levuka community centre	(b) (1), Time unknown.	(c) (1), Time unknown.	(d) (1), Time unknown.
	Now				
		(e)	(f)	(g) Author, 2015.	(h) Author, 2017.
Rail	Then				
		(i) (3), Robert Wright, 1940s (circa)	(j) (1), Time unknown.	(k) (4), Donnelly, I (Mr), 1895.	(l)
	Now				
		(m) Author, 2015.	(n)	(o) Author, 2015.	(p) Author, 2015.

図 7.3-1 レブカの写真分析

(*出典:各写真の下に記載。博物館の名前、撮影者、撮影年の順)

(2) 日本

① 開港と徳川幕府の終焉

1854 年、徳川幕府はアメリカ、オランダ、ロシア、英国、フランスとの間で、修好通商条約に調印した。この条約に基づき、翌年から横浜、長崎、函館の各港で貿易が始まった。神戸港と新潟港は、事実上明治政府が発足した後の、1886 年に開港した。

本研究においては、横浜と神戸を事例研究の対象として選定する。これら 2 つの港市は、近代における港と町の発展関係について長い歴史を有している。両方とも開港前は寂しい村落であった。開港後約 150 年経過した現在では、それぞれ 360 万人と 150 万人の人口を有する近代都市に発展している。横浜は東日本を代表する港市であり、神戸は西日本を代表する港市である。

② 横浜の港と町ー写真分析

横浜の古写真（図 7.3-2: (a) ～ (d) 参照）のうち港写真と町写真の双方に、多くのガ

ス燈が写っている。日本のゲートウェイであった横浜港を經由して、西洋の文明と生活習慣が日本にもたらされた。ガス燈は、開港とともに日本に紹介された数多くの西洋文明のひとつであった。横浜の海岸通り沿いに設置されている案内板は、「ガス燈の柱部は英国グラスゴー市から輸入され、灯具は日本人職人によって作られた。1872 年 10 月 31 日に日本で最初のガス燈が横浜に灯された」、と記す。

港近くの歩道や公園では、現在でも、夜間にはガス燈が灯されている。港であれ、町であれ、明治期のデザインを踏襲しているものもあれば、完全に異なるデザインの柱部や灯具もある（図 7.3-2：(h) 参照）。さらには、電灯に切り替わったものも見受けられる。

1872 年、新橋（東京）と横浜の間で初めての汽車が走った。当時の横浜駅は、埠頭の近くにあった。しかし、貨物輸送が鉄道から道路へ徐々に移行したことともない、港の鉄道引込線は次第に使われなくなった。この状態を受け、1997 年に鉄道引込線に新たな役割が与えられた。汽車道プロムナードと名前を変え、遊歩道として再利用されることとなった。鉄のレール自体は、横浜港の歴史を思い起こさせるものとして、現在も元の場所に残されている（図 7.3-2：(o) 及び (p) 参照）。

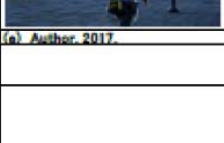
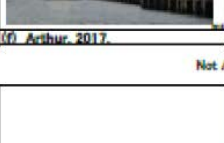
		Port		Town	
Lamp	Then				
	Now				
Rail	Then	Not Available			
	Now				

図 7.3-2 横浜の写真分析

③ 神戸の港と町一写真分析

メリケン波止場は、開港当時神戸の賑わいの中心であった。沖に停泊していた大きな船に行きたい乗客と船員は、通船（ランチ）を利用するしか他に方法はなかった。メリケン波止場という名称は、アメリカの総領事館がこの波止場の近くに立地していたことに由来するといわれている。海岸通り（Bund）は、土木技術者ハート（J.W.Hart）によって計画された

ものであり、メリケン波止場の近くの居留地南側に整備された。船客や船員はもちろんのこと、市民も海岸通り（海辺の散歩道）を好み、港の景色を賞賛したといわれている。

多くの写真家が、メリケン波止場や海岸通りの照明灯を被写体を選んで（図 7.3-3：（a）～（d）参照）。これら古写真によると、波止場と海岸通りにあった街灯の柱部と灯具のデザインはよく似ている。残念なことに、1995 年の阪神淡路大震災によって、多くの人命と資産が失われた。

		Port		Town	
Lamp	Then				
	Now	(a) Makashino Kobe, Year unknown	(b) Makashino Kobe, Year unknown	(c) Foreign Settlement, circa 1885	(d) Seaside street, Year unknown
Real		Not Available			
Architecture		Not Available			

図 7.3-3 神戸の写真分析

(3) イギリス

① 海辺の遊歩栈橋

英国の海浜リゾートには、杭基礎形式の多くの遊歩栈橋がある。それらのほとんどはビクトリア朝時代（1837-1901）に建設されたものである。20 世紀初めには、英国沿岸には約 100 の遊歩栈橋が存在した。その後、施設の劣化、深刻な天候、船舶の衝突、火災や戦争のためにその一部が失われた。英国栈橋協会によれば、58 基の遊歩栈橋が今でも英国に存在する（図 7.3-4 参照）（PIERS 研究会 2016；Wills, A. and Phillips, T. 2014）。

第 2 章で述べたように、前近代の西洋の人々にとって海は神の手が入っていない未開の地でしかなく、海辺は人間界と異界との境界であり、不安定な場所と認識されていた。しかし、18 世紀半ばになると、海辺のリゾートが英国の舞台に登場するようになった。人々は海水浴が健康に良いと信じるようになり、北部のスカボローとマーゲート、そして南部のブライトンがとりわけ人気の的であった。

19 世紀初め、これらの英国の海辺のリゾートで遊歩栈橋の建設が始まった。1830 年から 1850 年代にかけて、英国の多くの海辺のリゾートは、自分たちの遊歩栈橋を持つことを望んでいた。これら遊歩栈橋の初期の機能は、リゾート客が海上を優雅に歩行できることと、乗客の乗降や貨物の積み降ろしのために船舶が接岸できること、に限られていた。

英国の海辺の遊歩栈橋に、食べたり、ダンスしたり、劇をみたり、ゲームを楽しんだりするなどの機能が追加された。第二次世界大戦後、多くの英国人は地中海沿岸へ休暇に行きたいと考えるようになったが、英国の海岸リゾートは英国人にとって魅力的な場所であることに変わりはない。100 年から 200 年前のビクトリア朝時代に建てられた海辺の遊歩栈橋は、日々の生活の中に根付いており、多くの市民に愛され続けている。



図 7.3-4 英国における海辺の遊歩棧橋の立地分布
(出典:PIERS 研究会 2016 p. 31)

② ピア・オブ・ザ・イヤー

英国棧橋協会（National Piers Society）は、会員による自由投票によって、ピア・オブ・ザ・イヤーを毎年一基選出する。ピア・オブ・ザ・イヤーに指名されることは、遊歩棧橋自体もしくはそこでの活動が全国的に認められていることを意味するため、非常に名誉なこととされている。

「ピア・オブ・ザ・イヤー」制度は 1997 年に始まり、これまで計 18 基の遊歩棧橋が受賞している。クレブドン棧橋（1999 年, 2013 年）、クローマー棧橋（2000 年, 2015 年）、ウェストン・スーパー・メア棧橋（2001 年, 2011 年）の 3 基だけは、これまで 2 度にわたり受賞している。これら 3 基の棧橋が英国の棧橋愛好家には特に愛されており、英国を代表する海辺の遊歩棧橋といえる。

表 7.3-3 に、各年の受賞遊歩棧橋の名前を示す。この表には遊歩棧橋の延長、遊歩棧橋と市役所間の距離、遊歩棧橋所在町／市の人口規模等の情報が表示されている。遊歩棧橋所在町／市の人口規模は大きく異なり（約 1,000～20 万人）、遊歩棧橋と市役所間の距離は 500～1,000m 間に比較的均等に分布している。

本分析では、クレブドン棧橋、クローマー棧橋、ウェストン・スーパー・メア棧橋の 3 基を、事例研究の対象棧橋として取り上げる。

表 7.3-1 ピア・オブ・ザ・イヤー

Year	Name of the Pier	Pier Length (m)	City Hall~Pier Distance (m)	Population
1997	Eastbourne Pier	305	1,158	109,185
1998	Brighton Palace Pier	537	305	229,700
1999	Clevedon Pier	255	1,138	21,281
2000	Cromer Pier	152	398	7,749
2001	Weston-Super-Mare Grand Pier	366	563	82,903
2002	Southwold Pier	190	635	1,098
2003	Southport Pier	1,108	333	90,381
2004	Blackpool North Pier	402	653	142,065
2005	Llandudno Pier	700	621	20,236
2006	Worthing Pier	300	633	109,120
2007	Southend Pier	2,195	1,494	175,547
2008	Deal Pier	313	283	30,555
2009	Saltburn Pier	206	N.A.	5,958
2010	Boscombe Pier	229	1,107	188,700
2011	Weston-super-Mare Grand Pier	366	563	82,903
2012	Swanage Pier	196	571	10,454
2013	Clevedon Pier	255	1,138	21,281
2014	Penarth	200	616	27,226
2015	Cromer Pier	152	398	7,749
2016	Cleethorpes	102	161	39,505
2017	Hasting	278	693	98,539

Source; (1) Pier Length National Piers Society

(2) City Hall - Pier Distance Measured by Author based on Google earth

(3) Population Various online sources

③ 海辺の遊歩栈橋—写真分析

1869年にクレブドン栈橋がオープンした。クレブドン海岸の潮位差は14.5mもあり、イギリスの海岸では最大である。遊歩栈橋の先端には船着き場があり、夏期には、蒸気船が観光客を乗せて着栈する。遊歩栈橋の先端二階にはカフェがある。クレブドン栈橋は一級重要文化財（Grade I）として登録されているイギリスでただひとつの遊歩栈橋である。

クローマー栈橋は1901年に長さ152mの純粋な遊歩栈橋として開通した。クローマー栈橋は、今でも夏の間、遊歩栈橋上の劇場でショーを開催している。英国で生き残っている最後の遊歩栈橋先端部で開催される劇場ショーである。遊歩栈橋の基部、崖の頂上には、壮大なホテルパリが天空にそびえている。

ウェストン・スーパー・メア栈橋は1904年に一般に公開された。遊歩栈橋の先端部には、オペラや演劇などのために2,000席のパビリオンが設置されていたが火災によって焼失した。ウェストン・スーパー・メア栈橋は、その後、屋内テーマパークに変身した。遊歩栈橋は一年中オープンしており、あらゆる年齢層の客を満足させる新しい乗り物やアトラクションが容易されている。

クローマー栈橋とウェストン・スーパー・メア栈橋の古い写真はインターネット上で閲覧できるが、クレブドン栈橋の古写真は入手できなかった。クレブドン栈橋が建設されたのは1869年であり、他の二つの遊歩栈橋に比してはるかに古い。このことがクレブドン栈橋の古写真を入手できなかった理由のひとつと考えられる。

クローマー栈橋とウェストン・スーパー・メア栈橋の両方の古写真に、豪華なランプが写っている（図7.3-5：(i)、(j)、(q)、(r) 参照）。クローマーでは、海辺の遊歩道は栈橋につ

ながっており、遊歩道に沿ってランプが設置されている。しかしながら、栈橋ランプとは異なり、遊歩道に設置されていた街灯の形状やデザインは単純・質素なものだったように見える（図 7.3-5：(k)、(l) 参照）。ウェストン-スーパーメアでは、遊歩道の街灯を写した鮮明な古写真は入手できなかった。

筆者は、遊歩栈橋と町の現在の関係を確認するために、これらの 3 つの遊歩栈橋の現地踏査を実施した。クレブドン栈橋上のランプは球形であるが、海沿いの歩道に設置されている街灯は栈橋ランプとはまったく異なる。遊歩栈橋上にはエレガントなランプが設置されているが、海辺の遊歩道の街灯は平凡なものである（図 7.3-5：(e)、(f)、(g)、(h) 参照）。

現地で観察しても、クローマーでは遊歩栈橋と海辺の遊歩道が物理的にうまく接続されていた。海辺の遊歩道にも街灯が立ち並んでいる。一方、ランプや街灯のデザインに関しては、遊歩栈橋のランプと遊歩道の街灯は別個のものとして扱われている。遊歩栈橋に設置されていたランプはツインタイプまたはトリプルタイプ、つまり装飾タイプである。クローマー栈橋のランプデザインは、遊歩栈橋場が非日常空間であることを主張している。一方、海辺の歩道に設置された街灯は異なるデザインのものであり、実用性に富んだデザインとなっている。

ウェストン-スーパーメアでの現地踏査においても、クローマーと同様のことが観察された。栈橋ランプと街灯のデザインは、全く異なっている。ランプや街灯のデザインからは、遊歩栈橋と町が互いに良好な雰囲気醸成し合う関係を築いていることを感じることはできなかった。

遊歩栈橋の写真分析からは、英国の遊歩栈橋と町の関係は、フィジーや日本における港と町の関係とは、異なっていることが示された。港や栈橋はもともと貨物の積み卸し、乗客の乗り降りのために建設され、利用されてきた。これは、フィジーでも、日本でも、英国でも同じである。しかし、建設後時間が経つにつれて、さらには時代の変化とともに、英国の海辺の遊歩栈橋は交通や荷役以外の機能を付加し、獲得し、または特化するにつれて、日常空間であった栈橋が非日常空間へ移行することとなった。さらには非日常空間であることを周知させ、強調する必要が生じた。このことが、遊歩栈橋上のランプと歩道上の街灯のデザインが異なっていることの背景であり、両者の間で不連続性が生じている理由であると考察する。

		Pier	Town		
Clevedon	Then	Not Available			
	Now	(a)	(b)	(c)	(d)
					
(e) Author, 2013.	(f) Author, 2013.	(g) Author, 2013.	(h) Author, 2014.		
Cromer	Then				
		(i) www.cromerpier.co.uk/	(j) Openwide coastal LTD	(k) www.simplonpc.co.uk/	(l) British Museum, 1923.
	Now				
		(m) Author, 2015.	(n) Author, 2013.	(o) Author, 2013.	(p) Author, 2015.
Weston Super Mare	Then				
		(q) Weston-super-Mare Gate	(r) Grand pier pavilion, 1905.	(s)	(t)
	Now				
		(u) Author, 2013.	(v) Author, 2015.	(w) Author, 2015.	(x) Author, 2014.

図 7.3-5 英国の海辺の遊歩栈橋 - 写真分析

7.4 まとめ

本章では、どのような要素が港と町の間で心地よい雰囲気を育んでいるのかを明らかにすることを目的としている。事例研究の対象として、レブカ（フィジー）、横浜、神戸（日本）、クレブドン、クローマー、ウェストン-スーパーメア（英国）が選ばれた。これらの港/町は港ができてから長い時間が経過している。これらの港や町の古写真を収集し、どのような活動や施設/設備が注目され、写真に写されているかについて分析した。筆者は、すべての事例研究の地を訪問し、港と町の現在の関係を確認し、評価した。

古写真分析を通じて、港に関連の深い施設が港の写真だけでなく町の写真にも写されていることが判明した。一方、町の生活に関係の深い施設や様式が、港の写真にも写されていることが分かった。ランプ、鉄道引込線などが多くの港写真や町写真に写されていた。また、町でよく見かける建築様式が、港写真にも数多く写されていた。

事例研究対象港/町の現地踏査により、ランプは以前あった場所近くに今も設置されており、その形状デザインは以前と同じである（レブカと横浜）ことが確認された。鉄道引込線は港に残っており、現在はコミュニティセンターとして利用されているコプラ倉庫と埠頭が結ばれている（レブカ）。また、貨物を運ぶ役割は終了したが、遊歩道として再利用されている事例もあった（横浜の汽車道）。

特に、レブカと横浜では港と町の関係が親密であり、心地よい雰囲気を有する港町として定評がある。港に関連の深い施設が町にも設置され、町の生活に関係の深い施設が、港にも設置されている。古写真によれば、ランプが町の賑わい通りにも港の荷揚げ場にも設置されており、しかもその外観は相互に類似していた。また、レブカでも、横浜でも、鉄道引込線が港と町を結んでいる。港にも町にも存在する施設が相互に港を感じさせ、また町を感じていると言える。また、港の歴史的デザインが今も町なかで使われており、住民は地域の歴史に誇りを持っている様子が感じられた。観光客は、地元の人々が幸せに暮らしていることを観察することで、自らも幸せな気分を得ることができる。「住んでよし、訪れてよしの国づくり」である（観光立国懇談会 2003 表紙）。

英国の海辺の遊歩栈橋の研究からは、港と町の関係について別の視点からの知見を得ることができる。イギリスで海辺のリゾートが人気を博したとき、リゾートの浜辺につくられた遊歩栈橋は夢の世界であり、非日常の象徴だったのではなろうか。海辺の遊歩栈橋は、非日常性を誇示するために自らを飾り建てる必要があった。そのために遊歩栈橋上のランプは豪華に飾り立てられ、陸地の歩道に並ぶ街灯とは差別化する必要があった。また、遊歩栈橋の設立・管理主体と、海辺の歩道の設立・管理主体とは、原則的に別個のものであるということも、施設のデザインが両者で異なっていることの大きな理由であると思われる。遊歩栈橋と港とを同一視すること自体に無理があるといえよう。

以上より、本章の結論は、以下のとおりである。

「繋がっていること」が、相互に親しみやすさを覚える基本的な要件である。

「繋がっていること」のひとつは、「目に見えるものが繋がっていること」である。二つの物が目に見えるものによって繋がっていなければ、両者の関係はそこで途絶えてしまう。現地踏査時に、港と町の関係に親しみがあると筆者が感じたレブカでは、引込線が今も埠頭に残っており、町に残る当時のコブラ倉庫と結ばれている。またレブカの古写真によると、船荷でごった返す埠頭上にも、港の出入り口近くにあるビーチ・ストリート上にも、ランプが設置されていた。港と町は、ランプによって繋がれていたのである。

「繋がっていること」のもうひとつは、「時間が繋がっていること」である。横浜の港や街路には多くのデザインのランプが現在設置されているが、日本へ初めて紹介された当時のデザインを用いているガス・ランプが港と町の間を最も身近にしているように現地踏査をした筆者には感じられた。レブカのビーチ・ストリートに今も設置されている街灯は、古写真に写っているものと同じデザインが用いられている。横浜の汽船埠頭は港の貨物を運ぶ役割はすでに終えたが、その鉄道引込線は今でも当時と同じ場所にあり、プロムナードとして港と町を今も結んでいる。私たちは長い歴史の中のひとコマで生きているという思いが、歴史のある港や町が、相互に身近に感じるための大切な役割を果たしている。過去は未来へつながっており、長い歴史の中のひとコマに自分たちは生きているという思いが、歴史のある港や町を相互に身近に感じさせる大切な役割を果たしている。

これらは、物理的連続性と時間的連続性の両方が港湾および都市計画における計画・設計段階で考慮されるべき重要な要素である、ということを示唆している。

第8章 結論

8.1 各章のまとめ

港が人々の集う賑わいの場となり、デスティネーションとなるための主要な要件を各章において検討してきた。それらの分析結果の要点は以下のようにまとめられる；

(1) 第3章：海辺へのまなざしに関する日欧比較

前近代の西洋の人々は、海は怪物が住む未開の世界であると考えていたが、日本人は海を聖なる世界とみなすとともに、陸地と海との間で心理的なギャップを設けていなかった。徳川時代（1603-1868）の半ばにはすでに海辺の開放空間が日本に存在していた。特に、高輪海岸は月見や鳥のわたりを見る場所、舟遊び、飲食、集会の場として江戸の人々に広く利用されていたことが、「海辺の賑わい」を主題とする多数の絵図から明らかとなった。つまり、前近代の日本人は、海や海岸に対して負のイメージを持たず、むしろ美の対象と見做し、「海辺の賑わい」に愛着を抱いていたと判断される。

(2) 第4章：我が国における港の観光空間と資源

5港を対象とした事例研究によれば、日本における港の観光は見ることを中心として行われている。また、港の観光に利活用されている地域資源としては、港空間の歴史性（横浜港の象の鼻、鹿児島港の石積み防波堤等）、港空間の広大さ（東京港の海の森等）、さらには港空間の場所性（青森港プロムナード防波堤の先端部や紋別港の南限流水観光など）、をあげることができる。港を訪問する人の数（入り込み客数）は、交通ターミナルとして港を利用する人の数（港湾乗降客数）を超えている。このことから、港をデスティネーションとすることの基盤が日本の港には存在していると判断される。

(3) 第5章：港の視点場と堤頭部のデザイン

防波堤堤頭部が船舶の入出港を間近に眺める場として、また港と町とを一体として展望する場として高いポテンシャルを有していることを、外国の防波堤の利用実態や防波堤堤頭部と意味論的に類似性を有する土地の利用実態から明らかにした。また、堤頭部の平面形状を9つのタイプに分類した。さらに、デザイン性の高い堤頭形状は、家から港のたたずまいを眼下に俯瞰できるような相対的位置関係にあるときに見出されるケースが多いことが分かった。距離指標等を用いて、防波堤堤頭部がデザイン上の要所である可能性を指摘した。

(4) 第6章：港と町の賑わい軸の連結

西洋の21港市について、町の賑わい軸と港軸の連結パターンについて分析したところ

ろ、次の5パターンに分類できることが判明した。

- ① 直交型（町の賑わい軸を進むと港の賑わい軸に到達する）
- ② プロムナード型（町の賑わい軸と港の賑わい軸の間にプロムナードが介在する）
- ③ 平行型（町の賑わい軸と港の賑わい軸は平行であり、両軸は交わらない）
- ④ 有機・遠隔型（街路網は有機的であり、港と町の賑わいスポットが離れている）
- ⑤ その他（一体型、渦巻き型、城門型等）

5パターンのうち、直交型に属する港市が数の上で最も多い。町が目抜き通りを進むと港へ出るというパターンであり、視覚的方向性がしっかりしており、安心感がある。また、クルーズ客数で上位に位置する港市は、直交型に属するケースが多い。これらのことから、直交型の軸を形成することが港の賑わいづくりに有効であることが示唆された。

(5) 第7章：身近に感じられる港づくりの計画要素

港と町の関係が親密であり、心地よい雰囲気をもつ港町として定評のあるレブカと横浜では、港に関連の深い施設が町にも設置され、町の生活に関係の深い施設が港にも設置されている。古写真によれば、ランプが町の賑わい通りにも港の荷揚げ場にも設置されており、しかもその外観は相互に類似していた。また、レブカでも、横浜でも、鉄道引込線が港と町を結んでいる。港にも町にも存在する施設や港と町を結ぶ施設が相互に港を感じさせ、また町を感じていると言える。

「繋がっていること」が、相互に親しみやすさを覚える基本的な要件である。「繋がっていること」のひとつは、「目に見えるものが繋がっていること」である。フィジーのレブカは、古い時代の町並みが現存するみなとまちとして、世界遺産に登録されている。レブカでは当時コブラを運んでいた。そのレールが今も埠頭と町の倉庫とを結んでいる。また船荷でこた返す埠頭と町とは、同型のランプによっても繋がれていた。横浜の鉄道引込線は貨物を運ぶ役割はすでに終えたが、その今でも当時と同じ場所にレールが残っており、「汽車道」という愛称をいただき、プロムナードとして港と町を今も結んでいる。

「繋がっていること」のもうひとつは、「時間が繋がっていること」である。横浜には、現在、数多くのデザインのランプが港や町に設置されているが、開港時のデザインのままのガス灯が港と町の間を最も身近にしているように筆者には感じられた。レブカの町の賑わい軸であるビーチ・ストリートにも当時のデザインの街灯が設置されている。

8.2 結論

以上より、都市近傍に立地する港が、町の賑わいの場、デスティネーションとなり得るための主要な要件と方策は以下のとおりであると結論する。

(1) 日本人が抱いてきた海辺に対する意識

日本の港が賑わいの観光空間として再興されるには、日本で生活している人々が、資質として海辺に対して親近感を有していることが重要な要件となる。日本人は海を聖なる世界とみなすとともに、陸地と海との間で心理的なギャップを設けておらず、徳川時代の半ばにはすでに海辺の開放空間が存在していたことを絵図等の分析より明らかにした。前近代の日本人は海や海辺を美の対象と見做し、「海辺の賑わい」に愛着を抱いていた。よって日本人は「賑わいのある港」、「デスティネーションとしての港」を受け入れる資質を十分に有すると言える。

(2) 内部空間について：港観光の現状把握と今後の在り方

港の入り込み客数は、交通ターミナルとして港を利用する港湾乗降客数を超えており、デスティネーションとなり得る基盤が日本の港には存在していると判断される。また、現在の日本の港観光は、見ることを中心に行われている。港空間の歴史性や港空間の広大さ、港という場所性を感じさせる要素を港観光の資源として利活用している。これ等のことが港観光の特質であることがわかった。また、日本の港では防波堤の保有資産量が多い。その防波堤の先端部（堤頭部）は船舶の入出港を間近に眺める場として、また港と町とを一体として展望する場として高いポテンシャルを有していることを明らかにした。堤頭部の平面形状を9分類した上で、デザイン性の高い堤頭形状の現出要件と港の視点場としての堤頭部の利用性との間で強い結びつきがある可能性を指摘した。

つまり、デスティネーションとなり得る港の条件の一つは、内部空間の充実を図ることであり、そのためには、港空間の歴史性、港空間の大きさと質、港空間の場所性などを考慮して地域資源の活用を図ることが適当である。港の観光は見ることを中心であることに鑑み、デザインを含む視点場の居心地の良さを重視した空間整備を行うべきであると言える。

(3) 外部空間について：相互に接しあう港と町の望ましい関係

港と町の賑わい軸の望ましい連結方法については、西洋21港市における町の賑わい軸と港軸の連結パターン分析より、①直交型、②プロムナード型、③平行型、④有機・遠隔型、⑤その他の5類型を抽出でき、そのうち、視覚的方向性に安心感がある直交型が港の賑わいづくりに有効であることを示すことができた。また、港と町が互いを身近に感じさせる要素については、港と町の関係が親密であり、心地よい雰囲気有する港町として定評のあるフィジーのレブカと我が国の横浜に関する事例調査により、「繋がっているこ

と」が相互に親しみやすさを覚える基本的な要件であることことを指摘した。「繋がっていること」には「目に見えるものが繋がっていること」および「時間が繋がっていること」があることを示し、事例からは鉄道引込線のレールや歴史的なガス灯のデザインがその重要な役割を果たしていることを指摘できた。

港がデスティネーションとなるための主要な要件は、住民が海辺に対して親近感を抱いていることである。前近代に描かれた多数の絵図から判断すると、日本人はその資質を十分に有していると言える。港がデスティネーションとなるための方策のひとつは港の内部空間の充実を図ることであり、視点場の居心地の良さを重視した空間整備を行うべきである。また、港の外部空間との結びつきを強める方策を推進することも大切である。町の目抜き通りを直進すると港に到達するような賑わい軸の連結方策を進めることや、港と町との間を「目に見えるもの」、「時間がつながっているもの」で結びつけることは、港がデスティネーションとなるための有効な方策である。

8.3 残された課題

これまでも港湾計画に関するさまざまな研究が行われてきている。しかし本論文で取り上げた港の観光に係る研究、とりわけデスティネーションとしての港に関する研究はいまだその緒に就いたばかりである。本研究に際して、デスティネーションとしての港（みなと）空間の今日的課題は、港の内部空間に関するものと、港の外部空間との関係に関するものとに大別されることがわかった。しかしながら、本研究だけで港観光に係る全ての課題を取り扱うことは困難であるため、前者については、港の観光資源や観光行動について事例分析によって取り上げた。また後者については、港と町を結びつけている賑わい軸の空間構成を指標とした類型化を行うとともに、港と町を結びつけている心理的・視覚的要素についてとくに考察した。繰り返しになるが、本研究によって、デスティネーションとなりうる港づくりに関するすべての研究課題を網羅できるものではなく、今後の研究活動の展開とその成果を待たなくてはならない課題も多く残されている。

デスティネーションとしての港に係る今後の研究領域は、大きく分けて四つあると考えている。第一の領域は、港湾原論ともいべき分野である。港は町とどのような繋がりがあるのか、人間が生きて行くうえにおいてどの部分を受け持つものなのか、等という問いに関わる分野である。港を整備するという理念を、歴史的変遷や社会の仕組みに即して検討することが必要である。

第二の領域は、資源に関わる分野である。デスティネーションとしての港を実現するために、港の内部空間及び外部空間に、私たちが利活用できるどのような資源が存在しているのか、誰がそれを管理しているのかについての実態把握が必要である。日本の場合、都市域にある砂浜の多くは港の内部空間に存在している。一方、港を見下ろすことのできる見晴らしの良い丘や日和山は、外部空間であるケースがほとんどである。何処にどのような資源が存在しているかについて、実態の把握が必要である。

第三の領域は、観光者や観光行為にかかわる領域である。港の内部空間でどのような観光行為が行われており、また外部空間における観光行為とどのようにつながっているのか。この領域も実態把握を求めている。

第四の領域は、施設にかかわる分野である。上述した内部空間での観光行為に対応する施設の空間配置計画手法や施設の意匠の在り方、整備財源の確保方策、施設の管理の在り方などがこの研究領域の今後の研究課題である。第一～第四のいずれの研究領域においても、港の内部空間と外部空間に区分して、検討することが大切である。

本研究では、第一～第三の研究領域の一部についての分析に着手し、基礎的な考察を行ったと言えるであろう。本論文の「第3章 海辺へのまなざしに関する日欧比較」は、第一の研究領域に属するものである。しかしながら、本論文で取り上げた研究対象地域は、

日本とヨーロッパに限定されている。今後は、アジアなどの他地域についての研究の進展が待たれている。

本論文の「第4章 我が国における港の観光空間と資源」は、上記の第二の研究領域に属するものである。本研究では紋別、青森、東京、横浜、鹿児島 の5港について、内部空間における観光行為とそこで利活用されている観光資源について分析した。内部空間に存在する砂浜などの資源の利活用の方策や、外部空間にある「港の視点場」等の実態把握や管理に関する研究等が手つかずのまま残されている。

第三の研究領域は、港の内部空間と外部空間で行われる観光行為との関連性についての研究分野である。本論文の「第5章 港の視点場と堤頭部のデザイン」において外部空間における観光行為について触れているが、もとより十分なものとは言えない。クルーズ船客の下船後のオプション・ツアーの観光行動の実態把握などが急務である。

本研究は、資料の制約や限られた実践にもとづいているため必ずしも十分な検討ができていない。今後の研究の進展に待たざるを得ない点も少なくないが、本論文が我が国における港（みなと）の観光の進展と、港のデスティネーション化に関わる研究の前進にわずかでも貢献できればと切に願うものである。

補章 港の観光空間形成の長期ビジョン

-フィジーにおける事例研究

補.1 本補章の概要

本論文の末尾に、フィジー（筆者は同国に2016年3月～2018年3月の2年間にわたり、国際協力機構派遣の専門家として勤務した）の主島であるビチレブ島東海岸を対象とした、港と町の一体的開発を目指すマスタープランの試論（ここではイースタン・ゲートウェイ構想と呼ぶ）を示す。これは、本研究の次なる展開を実践事例により示したいと考えたからである。筆者が策定した「港をデスティネーションとするための観光空間ビジョン」の事例を本補章に提示する。港づくりは息の長い仕事である。港と町、港と地域の将来の姿を見据え続けることが大切である。本補章では、港の観光長期ビジョンをとおして港の賑わいの根源的要素、観光ビジョン策定の視点、観光と交通の役割等ビジョンづくりの要点について論考している。

本補章では、フィジーを事例にとり、これからの経済発展・国土利用・都市問題・地域づくり等の多くの分野で、港観光が貢献できる可能性が大きいことを述べる。観光はいまや経済成長のための主要なエンジンのひとつとなりつつある。従って、経済や社会活動の中でみなとの役割が大きい島国においては、国づくりや地域づくりに際して、港観光について長期ビジョンを持っていることがとりわけ重要である。

補.2 イースタン・ゲートウェイ構想

(1) イースタン・ゲートウェイ構想の概要

イースタン・ゲートウェイ構想は、筆者が提唱するフィジーの観光開発を核とした広域の地域開発ビジョンである。イースタン・ゲートウェイ構想は、主にラウ諸島/ロマイビチ諸島に住む島の人々に対して近代的な輸送サービスを提供する交通拠点を整備するとともに、その一帯を滞在型観光の高質な海辺のリゾート地として開発しようとするものである。新規開発するビチレブ島交通拠点と周囲の島々とを結ぶ高速船の導入は、地域交通及び観光開発の両面において、この構想の重要な要素のひとつである。イースタン・ゲートウェイ構想は、文化、歴史的遺産、自然に親しむ滞在型観光を中心に、今後数十年間フィジーの東側観光の拠点として機能することが期待される。また、一方では、イースタン・ゲートウェイ構想は、スバ首都圏で顕在化しつつある諸問題の解決をも意図するものであり、住宅、商業、教育、医療の各機能をイースタン・ゲートウェイ地域に取り込み、スバ首都圏の再生を支援しようとするプロジェクト構想である。

ビチレブ島の西端に位置するデナラウ島とは対照的に、イースタン・ゲートウェイはビチレブ島の東側沿岸を開発することを構想している。西の水平線に沈む太陽を眺める代わりに、東の水平線から顔を出す朝の光りを迎える位置関係になる。イースタン・ゲートウェイは、スバ首都圏と東方の遠隔の島々とを結ぶ役割を持つことになる。イースタン・ゲートウェイは、スバ近郊にあるナウソリ国際空港の近くの沿岸地域を構想地域としている。イースタン・ゲートウェイの面積は、現在のビチレブ島西部のデナラウ島のリゾート面積（約 500 ヘクタール）とほぼ同じ規模を想定している。また、交通インフラ（社会基盤施設）を開発整備することは、この構想の重要な要素のひとつであり、フィジーの首都であるスバ市との交通の便を改善することも視野に入れている。モノレール等の新都市交通システムを導入することも選択肢のひとつであり、本構想は便利さや快適さを持つライフ・スタイルを基本的に追及している。

(2) イースタン・ゲートウェイ構想の計画上の位置づけ

イースタン・ゲートウェイ構想は、公式に承認された計画ではなく、現段階においては、筆者の個人的なビジョンもしくは夢である。イースタン・ゲートウェイ構想は、いかなる公的機関の見解を反映するものではない。

イースタン・ゲートウェイは、フィジーのビチレブ島の東部沿岸地帯を構想の地としており、2017 年 12 月 15 日にスバで開催された国際ワークショップにおいて、筆者によってその概要が紹介された。イースタン・ゲートウェイ構想は、そのコンセプトが地域の人をはじめとして多くの関係者と共有され、構想の内容が吟味され、変更を加えられることによって、長期的には実現可能であるし、実現のために努力すべきものである。

ここで提案されるイースタン・ゲートウェイ構想は初期段階のものであり、第 2 次案、第 3 次案の構想が順次起草されてゆくことを祈念してやまない。

補.3 イースタン・ゲートウェイ構想のねらい

(1) 災害に対応できる基幹交通インフラの整備



図 補.3-0 ビチレブ島 (出典:Google Earth を筆者が一部加工)

サイクロンのような自然災害に対して十全に備えることは、国の責務である。たとえ大地震が一国を襲ったとしても、国は国家の安定と団結のための生命線を確保しておかなければならない。フィジーでは、いくつかの基本的な交通基盤施設に対して、仮に被災をこうむっても補完・代替が可能なように、施設のゆとりが確保されている。例えば、道路システムでは、キングス・ハイウェイとクイーンズ・ハイウェイの二つのルートが国の東西間に整備されており、国際海上輸送システムにおいても、スバ港キングス埠頭とラウトカ港クイーンズ埠頭のふたつの拠点港がある。

ただし、国内海上輸送システムには補完・代替機能が確保されていない。ビチレブ島に現存する国内海上輸送ターミナルは一箇所だけである。もし、ムアイワル埠頭が地震等によって被災してしまった場合には、代わりに使用可能な国内海上輸送ターミナルは存在しない。その場合、離島に住む人々は本土からの補給が絶たれて、完全に切り離されてしまうことになる。

- | | |
|--------------------|-----------------------------|
| (i) 道路では、 | クイーンズロード、キングスロード |
| (ii) 空港では、 | ナンディ国際空港、ナウソリ国際空港 |
| (iii) 国際海上輸送では、 | スバ市のキングス埠頭
ラウトカ市のクイーンズ埠頭 |
| (iv) 国内海上輸送システムでは、 | スバ市 ムアイワル埠頭 |

(2) 東部フロンティア支援のための門戸

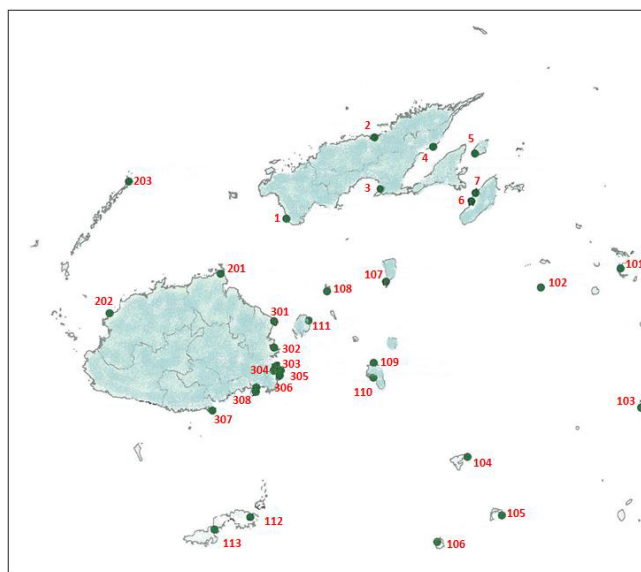


図 補.3-1 フィジーの島々

(出典:「Jetty and Landings in Fiji for Public Transport」

MOIT and JICA 2017)

フィジーは 300 余の島々からなり、そのうち有人島は約 100 島といわれている。フィジーの主島は首都スバ市もあるビチレブ島である。フィジーの島々の多くは、このビチレブ島の東側海域に立地しており、さらに東へ向かうとトンガやサモアなどの隣国へ至る（図補.3-1 参照）。

1874 年にフィジーは英国の植民地となり、1882 年までの 8 年間、オバラウ島のレブカ（図補.3-1 No. 111 地点 参照）がフィジーの首都であった。オバラウ島はビチレブ島の首都スバから北東に 60km 地点にあるが、ビチレブ島東岸からは 20km 東の指呼の間に位置する。

フィジーの海上交通は首都にあるスバ港が拠点となっており、コンテナ船や貨物船のほか、クルーズ船や漁船も立ち寄る。また、スバ港では船舶の修理・補修を行っているほか、軍艦の基地としても利用されており、幾つかの港区に分かれている。スバ港は、国内海上輸送ネットワークの拠点港でもあり、市の中心部から離れたムアイワル埠頭に周辺離島航路のターミナルがある。スバ港はスバ湾の最奥部に位置しており、湾の南側には環礁が発達している。このため、東側海域にある島々に向かう船は、干渉を避けるために大きく迂回する必要がある。

現存する貨客船の速度が速くはないこと、環礁などの航路上の障害があることなどの理由により、現在はスパーレブカ間を直接結ぶ海上交通は存在しない。ビチレブ島とオバラウ島が再接近している地点までバスで行き、そこからフェリーで海上を横断したのち、またバスに乗って目的地へ向かっている。

オバラウ島周辺の島々はロマイビチ諸島と呼ばれている。ロマイビチ諸島のさらに東側に展開する小さい島々がラウ諸島である。ラウ諸島とビチレブ島との定期海上交通サービスは民間企業の採算ベースに乗りにくいいため、フィジー政府の補助金によって月に1～2度貨客船が運行されている。ラウ諸島～スバ港間は、一昼夜以上の時間がかかる。

スバ港には、クルーズ船が年間数十回寄港している。朝にスバ港キングス埠頭に着岸し、夕方次の寄港地へ向かって出港する。船客は、キングス埠頭に着岸した後、市内を散策・ショッピングし時間を消費しているが、世界遺産に登録されている「歴史的港町レブカ」を訪れる人はいない。夕方までにスバ港へ戻ることができるスバ-レブカ間の交通が存在しないのである。

(3) 海上交通の質的改善

① 島嶼間海上輸送サービス

Maritime Safety Authority of Fiji (以下MSAFと表記する)の統計によると、ムアイワル埠頭における2015年の取り扱い貨物量は134,269トンであり、また年間乗降客数は140,068人となっている。スバ港ムアイワル埠頭はスバで唯一の離島航路のターミナルであるが、埠頭延長は122.6m、埠頭の奥行きは48.8mしかない(図補.3-3参照)。現行のターミナルはスペースが足りないため乗客と貨物とを分離することができず、また駐車スペースも不十分である。島の人々は、使いやすく、快適で安全なターミナルが出来上がることを、長い間待ち焦がれている。



図 補.3-2 ムアイワル埠頭の混雑状況 2016年撮影

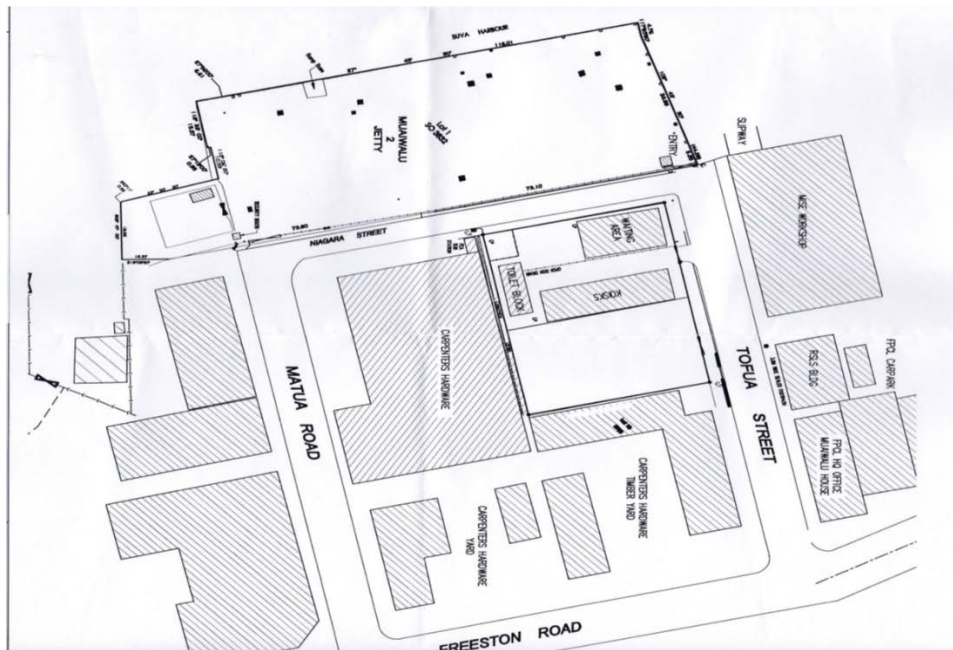


図 補.3-3 ムアイワル埠頭平面図
 (出典:Fiji Ports Corporation Limited 以下 FPCL と表記する)。



図 補.3-4 スバ港 (出典:Ministry of Lands and Mineral Resources
 以下 MLMR と表記する 2009 年撮影)。



図 補.3-5 スバ港（出典:MLMR 1978 年撮影）

ムアイワル埠頭の南端（当時 Narayan Jetty と呼ばれていた）は 1978 年に完成し、最初
は漁船に利用されました。ムアイワル埠頭の一部分は建設後すでに 40 年以上経過して
おり、供用開始後本格的な補修工事は行われていない。地盤の支持力が不足しているため、
埠頭の使用は条件付きとなっている個所もある。

フィジーの国内海上輸送システムには以下のように補完・代替機能が確保されてい
ない。

- ・ ムアイワル埠頭は取扱い能力が小さく、需要の増加に対応できていない。
- ・ ムアイワル埠頭は 1987 年に建設されており、施設寿命をすでに超えている。
- ・ FIJI 憲法は、国民が合理的な交通手段へアクセスする権利を保証している。
- ・ 国家として代替手段を確保する観点から、国内海上輸送ターミナルがもうひとつ必
要である。

ムアイワル埠頭は、政府からの運航補助金を受けるフランチャイズ海運を含む国内海上
輸送に従事するほとんどの内航海運の母港である。スバ湾は南に開けているため、フィジー
の北部や東部の諸島に向かう船は、直接東へ向かうことができず、遠回りをしなければなら
ない。さらに、スバ半島の南端にサンゴ礁が発達しているため、これらの船は、サンゴ礁を

避けて迂回することが必要である。スバ湾の奥部に位置するスバ港は、南や西へ向かう船にとっては好都合ではあるが、東や北へ向かう船にとっては、迂回を強いられ、航海時間が長くなる。

表 補.3-1 に、スパーレブカ間の公共交通の時刻表を示す。バスとフェリーを利用して片道で 3.5 時間～5 時間かかる。スバに住む人が、レブカで開かれる会合に出席しようとする、レブカで 2 泊しなくては、スバには戻れない。下表の公共交通は、一日一便、週 6 日運航している（日曜日は運行していない）。

表 補.3-1 公共交通機関の時刻表 (2015 年時点) スパーレブカ

Suva→Levuka		Levuka→Suva	
13:00 Dep.	Suva	05:00 Dep.	Levuka
14:45 Arr.	Natovi	05:45 Arr.	Buresala
15:30 Dep.		06:00 Dep.	
17:00 Arr.	Buresala	07:00 Arr.	Natovi
17:30 Dep.		07:15 Dep.	
18:00 Arr.	Levuka	08:30 Arr.	Suva

航路の現況

- ・ スバ港～レブカ港間の海上距離は 52 海里である。
- ・ 内航貨客船の平均速度は 1 時間当たり 10 海里未満である。
- ・ スバ港とレブカ港の間を航行するには約 6 時間が必要である。

② 観光交通と高速船の導入

②-1 旅客交通と貨物交通の分離

長期ビジョンで実現すべき重要な事項の一つは、ターミナル内において旅客と貨物、人間と車とを分離することである。現有のムアイワル埠頭は面積的に狭いうえに、旅客と貨物や荷役機械が同一空間に混在しているため、旅客にとって危険である。また、車両が船舶に乗り込むタイプのカーフェリーが就航・接岸しているが駐車スペースがほとんどないなど、乗下船の効率の上から、旅客の安全の面から、問題が多いからである。

長期ビジョンにおいては、島に住む人々だけではなく、島を訪問する国際旅客もターミナルを利用することを想定するため、安全性や快適性の向上が格段に求められる。その第一歩として、貨客の分離が先ず実施されるべきである。

②-2 クルーズ船と乗客



図 補.3-6 スバ港に寄港したクルーズ船 2015 年撮影

FPCL 資料によると、2014 年にフィジーへ寄港したクルーズ船の延べ隻数（各港合計値）は 116 隻である。スバ港が最も多く 47 回、次いで民営港であるポート・デナラウ 25 回と続いている（表 補.3-2 参照）。

FPCL 港湾へ寄港したクルーズ船の定員は、平均で約 2,000 人である（表 補.3-4 参照）。定員の 50 パーセントの人が一時下船すると仮定しても、クルーズ船が一隻寄港すると、その町には約 1,000 人の観光客が来ることになる。これ以外にも、接岸中にクルーが町に繰り出すことも考えられる。このように、クルーズ船の寄港は寄港地の経済にとって、極めて大きな影響を及ぼしている。

FPCL 資料によると、クルーズ船の寄港回数（FPCL 港総計）は、2008 年には 37 回だったが、2014 年には 66 回まで増加した（表 補.3-3 参照）。この傾向は今後も続き、2030 年には 2014 年水準の約 2 倍になるものと予測されている（オバラウ島観光開発に関する報告書 JICA 草の根プロジェクト 2016 年）。

イースタン・ゲートウェイの港は、水深が浅いためクルーズ船を直接受け入れることは困難であろうが、国際船客もこの港を利用し、ロマイビチ諸島へ出かけることを想定する。国際船客は単位時間の価値が高いため、高速船の導入は歓迎されるであろう。

表 補.3-2 フィジー港湾へのクルーズ船寄港実績 (2014 年)

Port	Suva	Port Denarau	Lautoka	Others	Total
Call	47	25	17	27	116
Share	40.5%	21.6%	14.7%	23.3%	100.0%

(Source: FPCL)

表 補.3-3 FPCL 港湾へのクルーズ船寄港実績 (2008 年～2014 年)

	2008	2009	2010	2011	2012	2014
Shipcalls	37	38	44	35	50	66

(source: FPCL)

表 補.3-4 FPCL 港湾へ寄港したクルーズ船諸元 (2014 年)

	GRT	Ship Length (m)	Passenger Capacity	Crew
Average	74,888	258	1,980	815

(Source: FPCL)

②-3 高速船の導入

高速船の導入は、フィジー東側諸島の観光開発にとっては不可欠の要素であり、イースタン・ゲートウェイ構想の実現と表裏一体をなすものである。高速船の導入を、フィジーの古都レブカの人々は長い間渴望してきた。レブカの人々は、以下のように述べる。

時速 14 ノット、定員 50 人の速くて快適な船を導入することになれば、レブカの経済を押し上げることになるだろう。例えば、月曜日、水曜日、金曜日にスバからレブカへ向かい、火曜日、木曜日、土曜日は逆方向へ向かう高速船が走行するようになれば、ホテルやレストランを潤すことになるでしょう。旅行者はザギライ、レルービア、ロスト島、ナイガニ等の近隣の島々を小舟で訪れたいと思うかもしれない (People of Levuka 2001 pp.136-137)。

島の住民だけでなくクルーズ船の乗客も、高速船が近隣の島々との間で運航されるようになれば大きな便益を受ける。クルーズ船は通常早朝に港に到着し、昼過ぎもしくは夕方には次の寄港地へ向けて出港する。したがって、クルーズ船客が寄港中にオプション・ツアーを楽しむことができる時間は、通常 7～8 時間である。高速船の導入によって、訪問先への移動時間が短縮されることになれば、クルーズ船客にとっては大き

なメリットとなる。

運行速度 30 ノット以上の旅客船は、日本でも佐渡、鹿児島、沖縄などで運行されている。世界では、最高速度 50 ノットの高速船が運行されており、旅客定員は十数名から数十名までと、需要に応じて大小さまざまである（表 補.3-5～表 補.3-6 参照）。

表 補.3-5 日本で高速船が走行している海運ルートの事例（出典:ウェブサイト）

Shipping Route	Ship Type	Knot	Sea Mile	Time	Trips/Day	Pass. Cap.
Kagoshima ~ Yakushima	Jet Foil	45	135	2h 40m	7	260
Kagoshima ~ Tanegashima	Jet Foil	45	62	1h 35m	7	260
Naoetsu ~ Ogi	Car Ferry	30	35	1h 40m	2	700
Niigata ~ Ryoutu	Jet Foil	47	30	1h 05m	9~10	260
Ishigaki ~ Kurosima	Fast Boat	34	10	25~30	9	90
Ishigaki ~ Ohara (西表)	Fast Boat	34	17	35~40	13	92
Ishigaki ~ Jehara (西表)	Fast Boat	30	20	40~45	11	92
Naha ~ Zamami	Fast Boat	34	25	50m	2	200
Naha ~ Tokashiki	Fast Boat	34	20	35m	2~3	200
Naha ~ Kumejima	Car Ferry	19	56	2h 50m	2	350



図 補.3-7 高速船（全長 33.20 乗客能力 188 人 最高速度 40 ノット
ウォータージェット×3 セット）（出典：<https://www.yaeyama.co.jp/ships.html>）

表 補.3-6 高速船の仕様（出典：Salvo&Santoro Sustainable Tourism 2012）

HSC	Length (m)		Draught (m)		Speed (knots)		Endurance (nm)		Passengers	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Hovercraft	10,15	51,00	0,27	2,60	23	50	120	750	16	334
Hydrofoils	18,55	43,50	0,30	4,88	30	50	130	320	40	400
High-Speed Catamaran and Multi-Hull Vessels	16,76	49,30	0,72	3,65	20	50	125	600	70	652
High-Speed Mono Hull Craft	22,78	48,50	0,80	2,83	22	38	200	300	64	450

②-4 東部諸島への日帰り旅行

バスとフェリーとを乗り継ぐスバ〜レブカ間の旅は、片道に 4〜5 時間かかってしまうことは、先に述べたとおりである。スバ港とレブカ港との間の海上距離は 52 海里でしかないが、現行の客船の移動速度は毎時 10 ノット未満である。したがって、新旧の首都を日帰り旅行することは、現有のターミナルや移動手段を前提にする限り、単に夢でしかない。

ビチレブ島の東側沿岸に新しい国内海上輸送ターミナルが建設され、高速船がスバ〜レブカ間の航路に就航すると、フィジーの新旧ふたつの首都を 1 日で巡る旅が可能になる。クルーズ船は、一般的にスバ港で朝 8 時頃に接岸し、夕方 5 時前後に離岸する。

クルーズ船客がスバ港で 8 時間のフリータイムがあると仮定すると、新旧ふたつの首都を巡る旅のスケジュールを以下のように設定できる；

スバ港〜イースタン・ゲートウェイ：1 時間の陸上交通

イースタン・ゲートウェイ〜レブカ港：高速船で 1.5 時間

復行にも同じ時間（海上および陸上合計で 2.5 時間）が必要である。

移動に 5 時間費やしても、クルーズ船客はオバラウ島で 3 時間の自由時間がある。

(4) フィジーの観光イメージの重層化

① 総合リゾートアイランド・デナラウ

デナラウ島は南太平洋で最大のリゾートであり、フィジー観光の中心である。延長 3,273m の主滑走路と延長 2,136m の補助滑走路を有し、年間の国際旅客 1.2 百万人、国内旅客 45 万人が利用するナンディ国際空港から車で 20 分の位置にあり、本島（ビチレブ島）とは短い橋で結ばれている。

このリゾートは日本企業によって開発された。フィジーの首相や大統領などの要職を長年務め、建国の父といわれているカミセセ・マラが自著『The Pacific Way: A Memoir』でデナラウ島開発の初期の状況を、次のように述べる；

政府は、日本企業のイー・アイ・イー社と密接に連携し、ナンディのデナラウ島を開発し、数件のホテル、数百のヴィラとタウンハウス、それに数多くのレクリエーション施設を備えた一大総合リゾートの建設に 3 億ドルを投資するという計画実現に力を合わせました。1992 年の初めまでに、民間土木事業、埋め立て及び建設におよそ 7000 万ドルが費やされ、約 4000 万ドルの契約が進行中でした(Ratu Sir Kamisese Mara 2000 pp. 217-218)。



図 補.3-8 デナラウ島 (出典:MLMR 1978 年撮影)



図 補.3-9 デナラウ島 (出典:MLMR 1994 年撮影)

② フィジーの観光イメージ

フィジーを訪れるほとんどの観光客は、太陽と青い海を求めて空港のあるナンディの近くのホテルに滞在する。また、透きとおった海とそこに生息する色鮮やかな魚やサンゴなどの熱帯性生物を求めて、さらに遠く離れた島々へ出かける観光客もいる。

このように、フィジーで現在行われている観光は海や太陽、ビーチ、生物などの天然の資源に大きく依存している。フィジーだけではなく、他の近隣の南太平洋の島国も同じように天然資源を活用した観光振興を行っている。これら太平洋の島国が引き続き同じマーケティング戦略をとっていけば、活用する天然資源は類似性が高いため似たような観光になってしまい、独自性を訴えることは非常に困難である。

③ マーケット・プレイスー新しい観光イメージの提案

フィジーは、複数の観光地イメージを持つ必要がある。「青い海と白い砂浜」だけでは十分ではない。何故なら、周辺の多くの国々が、同様な観光イメージを売り込もうとしていると考えられるからである。

複数の観光イメージを持つということは、観光者が目的地を選択する時に、フィジーが目的地として選択される可能性が拡大することを意味する。観光者の志向が「青い海と白い砂浜」だけではない可能性があるからである。他の国が売り込もうとしていない観光イメージ、フィジー独自の観光イメージを確立する必要がある。

フィジーに相応しい観光イメージは「マーケット・プレイス」、である。フィジーは南太平洋諸国のほぼ中央に位置し、地理的には恵まれている。その恩恵もあり、周辺の島々の人々との貿易や交流が長い間行われてきた。首都スバには波穏やかな描泊地があり、そこには外国も含めて多く船が集まり、港の前の野外マーケットは地元の人々が集まる情報交換の場であり、交易の中心地として歴史の中で生き続けている土地柄である。

フィジーは自身の長い歴史を持っているほか、周辺の島々と文化の交流を続けてきた。フィジーの遠隔の島を訪問すると、多国籍の建築様式を目の当たりにすることができる。例えば、ラウ諸島ではトンガの建築様式を見ることができ、ビチレブ島から東へ向かうにしたがってトンガ流の丸屋根の建築が増えるといわれている。

イースタン・ゲートウェイを、交通ターミナルの機能だけにとどまらず、多くの人々と出会い、他国の文化と交差し、触れあう観光ターミナルとして位置付けたい。物流としての交通ターミナルはターミナル内で貨物を滞留させないことが第一義であるが、観光ターミナルにおいてはむしろ逆で、人をターミナルの主役ととらえ、ターミナル内で過ごす時間の価値を高める方策こそが肝要である。

「青い海と白い砂浜」だけではなく、みどりのマングローブもフィジーに与えられた天然資源のひとつである。ナウソリ空港付近の海岸にはマングローブが特に豊富に繁茂している。カニやエビ等のマングローブ関連の生態系も豊富であるといわれている。

イースタン・ゲートウェイでは、交通拠点、居住、海辺や水辺のアクティビティ、運動・健康・医療活動、教育、南太平洋地域の歴史と文化、最新の観光情報、純正オンリーワンの物販、飲食、ショッピング、劇場、マリーナ、ホテル、リゾート、ワンダーランド等の活動の展開が考えられる。

(5) 都市圏の機能増強

① 都市機能の強化と圏域の広域化

イースタン・ゲートウェイ構想は、観光を主軸としてフィジーの東部海岸を開発する長期ビジョンであるが、フィジーの首都スバ都市圏で顕在化しつつある諸問題の解決をも併せ意図するものである。

スバ都市圏における現今の課題は、中心市街地における交通問題と都市機能充実のための用地不足である。多くの人が職を求めて遠隔地から首都に移住するが、それらの人を受け入れるための十分な住宅が提供できないのが現状である。

イースタン・ゲートウェイ構想区域の海辺は観光を中心にする土地利用を想定するが、スバに近い地区においては住宅用地として提供することも考慮する。現在、ナウソリ空港近辺までは住宅地として開発されており、スバ中心市街地との交通網を整備することによって、イースタン・ゲートウェイ構想の南部区域も住宅用地としての適性を備えることになる。

また、朝夕を中心とする都市感染の交通渋滞は、都市の発展にとって大きな制約になっている。しての中心市街地における住宅、商業、教育、医療の各機能をイースタン・ゲートウェイ地域に取り込み、スバ首都圏の再生を支援しようとするプロジェクト構想である。

② ナウソリ空港の機能増強

フィジーの玄関は主島であるビチレブ島の西端にあるナンディ国際空港であり、島の東側にある首都スバからは車で3～4時間の距離である。フィジーを訪問する人も、スバまでは足を延ばしにくいのが実情である。スバの近郊にはナウソリ空港があり、1868メートルの滑走路を有するが、経済活動が活発なアジア各国と直接結ぶためには、滑走路の延長が不足している。

スバが南太平洋の真の中核となるためには、首都近郊にあるナウソリ空港の滑走路の延伸をはじめとする空港機能の増強が必要である。地域の拠点都市となるためには、世界の拠点都市と結ばれていること、及び地域の各都市と直結していることが望ましい。スバ首都圏は、フィジーの社会経済発展とともに増加が期待されるビジネス客に対して、国際水準の航空サービスを提供することが求められている。何故ならば、国際航空サービスは、現代社会においては、基礎的なサービスであるからである。

③ 新都市交通システムの導入

スバ大都市圏においては、都市交通問題が顕在化している。特に、スバとナウソリ空港を結ぶ幹線の通勤・通学時の混雑が問題となっている。上記①で述べたように、イースタン・ゲートウェイ構想においては、住宅用地の開発も視野に置いていることから、都市交通の隘路打開が重要課題である。また、ナウソリ空港の機能増強を図るためには、スバ中

心市街地とナウソリ空港間の交通を改善することが望まれる。このため、スバの交通ターミナルとナウソリ空港とを結ぶ新都市交通システムの導入を提案する。この新交通システムは、需要動向を踏まえながら、イースタン・ゲートウェイにまで延伸することが将来の検討課題である。

新都市交通システムは、一般道との立体交差や自動運転、無人運転等の特徴を持ち、自動案内軌条式旅客輸送システムとモノレールが日本では最も普及している。那覇空港駅と首里駅を結ぶ「ゆいレール」や、新橋駅から豊洲駅までを結ぶ「ゆりかもめ」、横浜市金沢区沿岸の工業団地開発に従う交通需要に対処するために建設された横浜シーサイドライン、等がある。東京の「ゆりかもめ」は、港湾内の埋立地を住宅を含む都市的土地利用に転換するプロジェクトの一環として導入されたものである。



図 補.3-10 横浜シーサイドライン

補.4 イースタン・ゲートウェイの候補地

(1) ナウソリ国際空港近辺の沿岸地域

ビチレブ島の東岸、ロマイビチ諸島やラウ諸島に面するタイレブ州の沿岸地域がイースタン・ゲートウェイを開発する適地と考えられる。スバ中心部へは約 1 時間で到達でき、ナウソリ空港の基本インフラも活用できる。レワ川などの水系を交通・生活機能へ取り込むことも考えられる。

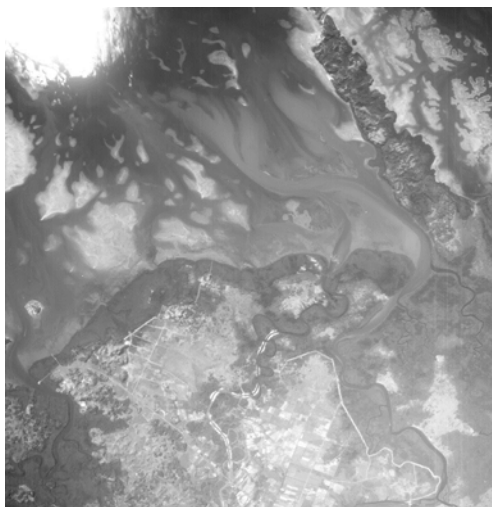


図 補.4-1 タイレブ州の沿岸地域（出典:MLMR 1985 年撮影）



図 補.4-2 ナウソリ国際空港付近の地形図（出典:MLMR）

(2) 観光資源

ナウソリ国際空港の周辺もしくは最寄りの沿岸地域は、観光資源、特に文化資源が豊富に存在している。

オバラウ島のレブカは、1874 年から 1882 年までの間、イギリス植民地時代のフィジーの首都であった。オセアニアと西洋の文化交流や植民都市の歴史を伝える港町として、UNESCO の世界遺産(文化遺産)へ 2013 年に登録された。フィジー最初の世界遺産であるとともに、町並みとして世界遺産となったのはオセアニアで初である。

フィジーを英国の植民地として割譲することに同意する外交文書 (1874 年) の起草を主導したザコバウが治めていた島がバウ島である。バウ島は直径数百メートルの円形の小島であるが、部族は戦闘力に優れ、最盛期には三千人の兵士が島に居住していたといわれる。本島（ビチレブ島）からは小舟により 10 分程度で到着できる。



図 補.4-3 レブカ 2015 年撮影



図 補.4-4 バウ島 2015 年撮影

(3) マングローブ林の保全と活用

イースタン・ゲートウェイの候補地であるタイレブ州沿岸には、マングローブ林がよく発達している。このマングローブ林の保全と活用がイースタン・ゲートウェイ構想のポイントのひとつである。港湾や漁港においてマングローブを生育し、利活用することについてはインドネシアのジャカルタ漁港など先行事例も報告されている。これら先行事例を参考にすることが大切である(図 補.4-5 参照)。



図 補.4-5 ジャカルタ漁港のマングローブ防波堤 (部分)

(https://libportal.jica.go.jp/library/public/ProjectHistory/jakarta/jakarta_p_sky2016.pdf)

(4) 水系－人びとの集まる水の路(みち)

イースタン・ゲートウェイ構想は、人の集まる現代のみなとづくりを目指すものである。みなとを意味する文字には津、泊、浦、湊などがあるが、鈴木は湊の文字の意味について、「海に川の水が注ぐように、人も物も集まる状況、賑やかな状況を示している」と述べる(鈴木 1990 p.13)。

図 補.4-14 に示すように、構想の舞台であるタイレブ州の沿岸地域には多くの水の路(みち)が発達している。ナウソリ空港の傍には大河レワ河が流れているほか、多くの中小河川やクリークが未開の原野を縫うように流れている。現代でも、一部の生徒は舟にのり、これらの水の路(みち)を通して学校へ通っている。この地の住民にとって、水路はなじみのあるものとなっている。これらの水系をイースタン・ゲートウェイ内の交通路やレジャーのための水路、文化の路(みち)として活用することが考えられる。

人の集まりやすいところに町はでき、大小の交通路が発達する時町が成長することを歴史は示している。イースタン・ゲートウェイでは、当該地区を縦横に走っている水系を、人の集まる路として活用することを提案する。

(5) その他の留意事項

イースタン・ゲートウェイにおいては、海の交通だけではなく、陸や空の交通も含む総合的な交通網を検討しなければならない。また、水上飛行機のような観光航空のためのターミナル機能についても検討し、海域、陸域及び空域を含む利用計画を策定すべきである。

イースタン・ゲートウェイ構想においては、観光を中心として地域や国の発展の姿を追求するものであるが、スバ首都圏の都市問題の解決や地域の文化継承の観点など、多面的に多層的に構想を掘り下げる必要がある。

また、構想の舞台であるタイレブ州の沿岸地域はこれまでの人的・物的蓄積が多くはないので、スバ都市圏の蓄積をこの構想地域に如何に取り込むかについて知恵を絞るべきである。すなわち、構想の対象地域はタイレブ州の沿岸地域であるとしても、構想を煮詰める段階においては空間的な境界を設けず、できるだけ広域的に検討する姿勢が大切である。

補.5 まとめ

補章は、賑わい空間としての港づくりの在り方を基本としつつ、港が持つ交通ターミナル機能について考察したものである。国家経済に占める観光の比重の大きい島国フィジーを事例として取り上げ、観光を通じた地域振興において交通が果たす役割の大きさが浮き彫りにされた。

フィジーの首都であるスバ市の郊外を舞台とし、新しい形態の海上観光交通ターミナルや基幹インフラの整備も含んだ港の観光長期ビジョン（イースタン・ゲートウェイ・コンセプト）を模擬的に提案した。物流としての交通ターミナルでは貨物をできるだけ速やかにターミナル外へ搬出させること、ターミナル内では貨物を滞留させないことが大切であるが、観光ターミナルにおいてはむしろ逆で、ターミナル内に滞在する人にとって、滞在時間の価値を如何に高めるかが肝要である。

港の観光長期ビジョンでは、国土形成、賑わい空間やコミュニティづくりのほかに、交通ネットワークの中の港の意義づけ、災害発生時の役割、都市問題解決のための貢献など、多面的、総合的な視点が必要であることを指摘した。とりわけ、人を港の主役としてとらえること、および港の空間を超えて町を含む広域圏を対象として描くことが、大切である。

引用参考文献

- [1] Direccion General de Puertos y Costas, MOPU, 1988, Diques de Abrigo en Espana.
- [2] KATO, HIROSHI, 2018, Elements to foster friendly relationship between ports and towns. Ecology and the Environment, Vol.227, WIT Press.
- [3] KATO, H., 2016, Gaze to Seashore: Comparative Analysis between Europe and Japan, International Journal of Sustainable Development and Planning, 11(3), WIT Press.
- [4] Kato, H., 2014, Portscape tourism in Japan: diversified and sustainable port space function, Sustainable Tourism VI, WIT press.
- [5] Marsden, C., 1947, The English at the Seaside (Britain in pictures), Collins.
- [6] Morris, A.E.J., 1979, 『History of Urban Form』, Longman Scientific & Technical.
- [7] Paris National library, 2015, Paris National library, Life Under the Sea, available at <http://expositions.bnf.fr/lamer/expo-us>, accessed December 3, 2015.
- [8] People of Levuka, 2001, Levuka: Living Heritage, University of South Pacific and Levuka Historical & Cultural Society.
- [9] PIERS 研究会編, 2013～2015, 『英国 Piers 調査報告書』, PIERS 研究会他.
- [10] PIERS 研究会編, 2016, 『3 年間の英国栈橋巡りを終えて』, PIERS 研究会他.
- [11] Ratu Sir Kamisese Mara, 2000, The Pacific Way: A Memoir, University of Hawaii Press.
- [12] Sakai, A., 2011, The hybridization of ideas on public parks, Planning Perspectives, 26 (3) .
- [13] Wills, Anthony and Phillips, Tim, 2014, 『British Seaside Piers』, English Heritage.
- [14] Wrenn, D. M., 1983, 『Urban Waterfront Development』, the Urban Land Institute.
- [15] ジョン・アーリ/ヨナス・ラースン, 2014, 『観光のまなざし〔増補改訂版〕』, 有斐閣双書
- [16] 芦原義信, 1975, 外部空間の設計, 彰国社
- [17] 東 寿, 1968, 港湾革命談議 (その 1) , 『港湾』, 45-07, 日本港湾協会.
- [18] 新井洋一, 1996, 『港からの発想』, 新潮選書
- [19] 伊藤毅・吉田伸之編, 2005, 別冊 都市史研究 水辺と都市, 山川出版社.
- [20] 井上總史・石渡友夫, 1986, 港湾の空間計画に関する基礎的考察, 港研報告 25(4).
- [21] 井上總史, 1992, 『総合的な港湾空間の形成に関する基礎的研究』, 東京大学博士論文.
- [22] 上島顕司・加藤寛・斎藤潮, 1990, 港の景観構成に関する研究, 港研報告 29 (3).
- [23] 上島顕司・斎藤潮・加藤寛, 1991, 水辺のプロムナードの骨格デザインに関する研究, 港湾技研資料 No. 703, 運輸省港湾技術研究所.
- [24] 運輸省港湾局, 1985, 『21 世紀への港湾』, 大蔵省印刷局.
- [25] 小合彬生, 1970, 『都市化時代の港』, (財) 運輸経済研究センター.
- [26] 梶本祥子・西山徳明 1997, 沿岸都市における現地地形を用いた景観要素の把握に関する

- る研究, 日本都市計画学会学術研究論文集 第 32 回, 日本都市計画学会.
- [27] 加藤寛・斎藤潮・上島顕司, 1991, 防波堤堤頭部の視点場特性とデザインに関する研究, 港湾技研資料 No. 704, 運輸省港湾技術研究所.
 - [28] 加藤寛, 2015, 身近に感じられる港づくりに関する基礎的研究, 北海道大学修士論文, 北海道大学大学院国際広報メディア・観光学院.
 - [29] 加太宏邦, 2008, 観光概念の再構成, 法政志林 54(4), 法政大学
 - [30] 栢原英郎, 2008, 『日本人の国土観』, ウェイツ.
 - [31] 観光立国懇談会, 2003, 観光立国懇談会報告書.
 - [32] 工藤和男・金子彰: 港湾に対する住民のイメージの実態に関する研究, 土木学会
 - [33] 窪田陽一, 1984, 横浜港における景観構造の変遷に関する研究, 日本土木史研究発表会論文集 第 4 回, 土木学会.
 - [34] コルバン, アラン, 1992, 『浜辺の誕生』, 藤原書店.
 - [35] コルバン, アラン, 2001, 『感性の歴史家 アラン・コルバン』, 藤原書店
 - [36] コルバン, アラン, 2002, 『風景と人間』, 藤原書店
 - [37] コルバン, アラン, 2007, 『空と海』, 藤原書店
 - [38] 後藤憲一, 1969, 港湾法制定を中心に, 『港湾』 46(7), 日本港湾協会.
 - [39] 今野修平, 1969, 観光港の現状と開発への課題, 『港湾』, 46(08), 日本港湾協会.
 - [40] 斎藤潮: 港の景観計画の考え方, 1984 年, 雑誌『港湾』10 月号, pp.25-32.
 - [41] 斎藤潮, 1986, 領域の相互的視体験に基づく港まちの景観計画に関する基礎的研究, 日本都市計画学会学術研究論文集, Vol.21, 日本都市計画学会.
 - [42] 佐伯浩, 1996, 世界初の海底からの流氷観測施設, 『土木学会誌』 81(1), 土木学会.
 - [43] 篠原修編・景観デザイン研究会, 1998, 『景観用語事典』, 彰国社.
 - [44] 柴田銀次郎, 1970, 劇的終幕, 『港湾』 47(6), 日本港湾協会.
 - [45] 島崎武夫, 1996, よみがえる明治のオランダ築港・三角西港, 土木学会誌 81(10), 土木学会.
 - [46] 島崎武夫, 2007, 近代社会における港の役割, 『みなと町鹿児島百年祭記念シンポジウム講演録』, NPO ゆめみなと鹿児島.
 - [47] 鈴木理生, 1990, 『江戸を巡る水運事情』, 内航大型船輸送海運組合.
 - [48] 染谷昭夫, 1993, 『沿岸域総合利用システムに関する基礎的研究』, 京都大学博士論文.
 - [49] 高見玄一郎 1989, 『港の世界史』, 朝日新聞社.
 - [50] 竹内良夫, 1989, 『港をつくる』, 新潮選書.
 - [51] 地井昭夫, 2012, 『漁師はなぜ、海を向いて住むのか?』, 工作舎.
 - [52] 地方自治研究機構、2004、港湾の観光レクリエーション機能の充実に関する研究
 - [53] (社)土木学会編, 1991, 『港の景観設計』, 技報堂出版株式会社.
 - [54] 内藤昌、1976、江戸城物語 (I) 及び (II) , 土木学会誌、8 月～9 月号、
 - [55] 長尾義三, 1985a, 『物語日本の土木史』, 鹿島出版会.

- [56] 長尾義三, 1985b, 港湾と都市機能, 『港湾』, 62(03), 日本港湾協会.
- [57] 長尾義三, 1989, 港の歴史と文化, 『港湾』, 66(01), 日本港湾協会.
- [58] 西川克之, 2008, まなごしの詐術—英国における観光の近代化に関する一考察—大交流時代における観光創造、70, 北海道大学.
- [59] (社)日本埋立浚渫協会編集, 2002, 『港湾遺産—The Harbor Heritage』.
- [60] (社)日本港湾協会, 1988, 『鹿児島港再開発のイメージ』, 運輸省第四港湾建設局鹿児島港工事事務所委託, (社)日本港湾協会.
- [61] (社)日本港湾協会編, 2007, 『新版 日本港湾史』, 成山堂.
- [62] (社)日本港湾協会 2012～2017 年版 『数字で見る港湾』
- [63] 橋爪紳也, 1992, 『海遊都市—アーバンリゾートの近代』, 白地社.
- [64] 長谷正弘 編著, 1997, 『観光学辞典』, 同文館.
- [65] 樋口忠彦, 1975, 『景観の構造』, 技報堂出版株式会社.
- [66] 平井 聖, 1999, 函館素描, 『季刊大林 No. 46』, 株式会社大林組.
- [67] 平塚一之, 安島博幸, 斎藤潮: 港とまちの体験的一体化に関する基礎的研究, 土木学会第 39 回年次学術講演会講演概要集, 1984 年, vol.4, pp.131-132.
- [68] 堀口孝男, 1972, 横浜港—誕生から今日まで, 土木学会誌 57(4)
- [69] 宮本雅明, 2005, 『都市空間の近世史研究』, 中央公論美術出版.
- [70] 第 27 回国際航路会議, 1990, 『港湾開発の歴史と今後の方向』, ジャパン・テクニカル・セッション, 第 27 回国際航路会議.
- [71] 安村克己ほか編著, 2011, 『よくわかる観光社会学』, 晃洋書房.
- [72] 柳田國男, 1967, 『海上の道』, 筑摩叢書 85, 筑摩書房.
- [73] 八尋明彦, 2008, 親水機能を有する海域構造物の設計の体系化に関する研究, 九州大学博士論文.
- [74] 山下晋司編, 2011, 『観光学キーワード』, 有斐閣.
- [75] 横浜市企画調整局, 1981, 『港町・横浜の都市形成史』
- [76] 吉田秀樹, 2018, 『港の日本史』, 祥伝社.
- [77] リンチ、K., (丹下健三;富田玲子 訳), 1968, 『都市のイメージ』, 岩波書店.
- [78] 歴史学研究会編, 2005, 『港町のトポグラフィー』, シリーズ港町の世界史②, 青木書店.

図表リスト

(図リスト)

- 図 1.4-1 港と町の同時体験の形
- 図 1.4-2 中心市街地から水際線までの距離
- 図 1.4-3 アクセス可能水際線延長
- 図 1.5-1 港と町の空間の関係性
- 図 1.5-2 本論文の構成

- 図 2.1-1 文久 3 年 (1863) 堺大絵図
- 図 2.1-2 寛永 9 年 (1632) 頃の江戸
- 図 2.1-3 海上出入貨物量の推移
- 図 2.1-4 総合的な港湾空間の創造
- 図 2.3-1 港湾空間と都市空間の面積の比較

- 図 3.2-1 北部各地にみられる海の怪物と陸の怪物
- 図 3.2-2 月明かりの海港
- 図 3.2-3 ボルドー港
- 図 3.2-4 ロンドン
- 図 3.2-5 Capture of Marseille by the Duke of Guise.
- 図 3.2-6 ジェノア港
- 図 3.2-7 アントワープ
- 図 3.2-8 ロブラン (クロアチア)
- 図 3.2-9 リースの港
- 図 3.2-10 ペンサーン・ビーチ
- 図 3.2-11 ブライトン・チェイン・ピア
- 図 3.3-1 舞子の濱より淡路嶋を望む
- 図 3.3-2 潮干のつと
- 図 3.3-3 Boating Party with Children Swimming
- 図 3.3-4 高輪全図 東都名勝
- 図 3.3-5 諸国名所百景 東都高輪河岸
- 図 3.3-6 復興記念横浜大博覧会鳥瞰図
- 図 3.3-7 大濱海楼
- 図 3.3-8 大濱海浜の施設配置

- 図 4.2-1 事例研究対象港の位置
- 図 4.2-2 横浜海岸通之図
- 図 4.2-3 象の鼻公園
- 図 4.2-4 廃棄物処分場の様子
- 図 4.2-5 海の森プロジェクト
- 図 4.2-6 アスパム展望所からの眺め
- 図 4.2-7 プロムナード防波堤
- 図 4.2-8 鹿児島城下絵図
- 図 4.2-9 港にある案内板
- 図 4.2-10 一丁台場
- 図 4.2-11 鹿児島港石積防波堤の石面に刻まれている銘
- 図 4.2-12 オホーツクタワーと防波堤
- 図 4.2-13 砕氷船

- 図 5.1-1 移動中の船舶と同時出現要素
- 図 5.1-2 出港する漁船
- 図 5.2-1 ル・アーブル港の防波堤
- 図 5.2-2 デュルース港防波堤位置図
- 図 5.2-3 デュルース港の北防波堤上から入港船舶を眺める人々
- 図 5.2-4 マイアミ港周辺のランドサット映像
- 図 5.2-5 サン・ディエゴ湾
- 図 5.2-6 ポイント・ロマの展望台
- 図 5.2-7 ボストン湾
- 図 5.2-8 キャッスル・アイランドから船を見る人びと
- 図 5.2-9 エパーグレーズ港平面図
- 図 5.2-10 エパーグレーズ港の港口部
- 図 5.3-1 堤頭部形状の事例
- 図 5.3-2 堤頭部の形状分類
- 図 5.3-3 堤頭タイプ別平均離岸距離
- 図 5.3-4 エランチェブ港
- 図 5.4-1 マラガ港
- 図 5.4-2 マラガ港堤頭部
- 図 5.4-3 堤頭部にある港の展望広場へ向かう人々 マラガ港

- 図 6.2-1 リスボン市街図
- 図 6.2-2 ヘルシンキ市街図

- 図 6.2-3 ヘルシンキ プロムナードによる連結
- 図 6.2-4 オスロ市
- 図 6.2-5 夜のカール・ヨハン通り
- 図 6.2-6 アントワープ市街図
- 図 6.3-1 横浜の中心市街
- 図 6.3-2 神戸市街図
- 図 6.3-3 長崎の町の賑わい軸
- 図 6.3-4 函館空中写真
- 図 6.3-5 新潟町絵図（堀と通りで区画された新潟町）
- 図 6.3-6 新潟市街略図

- 図 7.3-1 レブカの写真分析
- 図 7.3-2 横浜の写真分析
- 図 7.3-3 神戸の写真分析
- 図 7.3-4 英国における海辺の遊歩栈橋の立地分布
- 図 7.3-5 英国の海辺の遊歩栈橋 - 写真分析

- 図 補.3-0 ビチレブ島
- 図 補.3-1 フィジーの島々
- 図 補.3-2 ムアイワル埠頭の混雑状況
- 図 補.3-3 ムアイワル埠頭平面図
- 図 補.3-4 スバ港
- 図 補.3-5 スバ港
- 図 補.3-6 スバ港に寄港したクルーズ船
- 図 補.3-7 高速船
- 図 補.3-8 デナラウ島
- 図 補.3-9 デナラウ島
- 図 補.3-10 横浜シーサイドライン
- 図 補.4-1 タイレブ州の沿岸地域
- 図 補.4-2 ナウソリ国際空港付近の地形図
- 図 補.4-3 レブカ
- 図 補.4-4 バウ島
- 図 補.3-5 ジャカルタ漁港のマングローブ防波堤

(表リスト)

表 2.3-1 管理者形態別港湾数

表 3.2-1 デジタル・アーカイブを利用した博物館・図書等の一覧

表 3.3-1 ケース・スタディ対象港の社会経済指標

表 3.3-2 東京港廃棄物処分場の歴史的変遷

表 4.1-1 観光レクリエーション振興における港湾の位置づけ

表 4.1-2 港湾及び周辺海域にある観光レクリエーション資源

表 4.2-1 事例研究対象港の社会経済指標

表 4.2-2 東京港廃棄物処分場の歴史的変遷

表 5.1-1 港湾管理者の管理する防波堤と岸壁の延長

表 5.3-1 研究対象港湾の管理主体

表 5.3-2 研究対象港湾の機能別構成

表 5.3-3 堤頭部の平面形状

表 6.2-1 町と港の連結パターンを分析した港市一覧

表 6.2-2 リスボンの主要指標

表 6.2-3 ヘルシンキの主要指標

表 6.2-4 オスロ

表 6.2-5 アントワープ

表 6.2-6 町の賑わい軸と港の歩行軸の連結の仕方

表 6.2-7 町の賑わい軸と港の歩行軸の連結の仕方

表 6.3-1 横浜の主要指標

表 6.3-2 神戸の主要指標

表 6.3-3 長崎の主要指標

表 6.3-4 函館

表 6.3-5 新潟の主要指標

表 6.4-1 町の賑わい軸と港軸の連結の仕方

表 7.2-1 アーカイブを活用した主な博物館等一覧

表 7.2-2 筆者による現地踏査

表 7.3-1 ピア・オブ・ザ・イヤー

- 表 補.3-1 現行の公共交通機関の時刻表 スーパーレブカ
- 表 補.3-2 フィジー港湾へのクルーズ船寄港実績（2014 年）
- 表 補.3-3 FPCL 港湾へのクルーズ船寄港実績（2008 年～2014 年）
- 表 補.3-4 FPCL 港湾へ寄港したクルーズ船諸元（2014 年）
- 表 補.3-5 日本で高速船が走行しているルートの事例
- 表 補.3-6 高速船の仕様

謝辞

本論文を終えるにあたり、論文の構築からその書き方に至るまで、終始広い視野に立って懇切なご指導をいただいた北海道大学 西山徳明教授に心から感謝の意を表します。筆者が北海道大学大学院国際広報メディア・観光学院 観光創造専攻 修士課程在学中から現在の観光学高等研究センター研究員として研究に従事する過程において、厳しくもかつ温かいご指導いただきました。出張の多く厳しい時間のやりくりの中から、会議の合間を縫って 30 分間だけ時間を作っていただき、東京でご指導をいただいたこともありました。筆者が修士 2 年生の時にはフィジーの港町レブカを野外授業で訪れる機会が与えられ、それが縁で日本政府の国際協力の枠組みのもとで 2 年間フィジーに滞在することができました。これも西山先生のおかげです。その頃に目にしたもの、感じたことが本論文の基幹部分の着想につながっております。

北海道大学名誉教授 佐伯浩先生は、筆者が北海道大学工学部土木工学科に在学していた当時からの恩師であり、本博士論文をまとめあげるに際しても要所要所で優しい言葉で励ましてくださいました。佐伯先生の温かさでここに到達することができました。感謝の言葉ありません。

本論文の主たるテーマである海辺への眼差しや町との融合性、地域の景観等に関し、専門分野の知見やヒントを与えてくださるとともにご指導くださった国際広報メディア・観光学院の先生方をはじめ、学び舎の机を共にした学友、研究を側面から支援してくださった学部時代からの友人、港湾整備の実務に従事していた頃の職場の先輩や仲間たちに対して、深く感謝いたします。とりわけ、途上国における港の整備の実務に延べ二十数年にわたって携わる機会を与えてくださった国際協力機構に対して御礼申し上げます。また、2013 年～2015 年の 3 年間連続で英国の海辺の美しさを味わう機会を与えていただいた PIERS 研究会に感謝申し上げます。2014 年、2016 年、及び 2018 年の 3 回にわたりヨーロッパ各国において開催された Sustainable Tourism に関する Conference において研究成果を発表し議論をする機会が与えられたことが、本博士論文をまとめるに際して大きな力となりました。本博士論文を公表するための諸手続を迅速に進めていただいたことも含めて、Conference の主催者並びに WIT Press 社に対して御礼申し上げます。

最後になりましたが、筆者の研究に理解と協力を惜しまなかった家族に対して、心から感謝申し上げます。

令和元年 10 月

加藤 寛