

序章

日本の近代化から経済成長を牽引した地方近代港湾は、大都市港湾のような再開発需要がなく、歴史的港湾のような観光利用も困難であり、産業を維持しつつ、市民に開く機能転換が求められている。本研究では市民が臨港地区に進入・通行・使用できる状態を「市民アクセス」(以下、CA:Civic Access)と呼び、埋立や埠頭築造など空間的変遷と市民アクセスの分布の関係を探る。

第1章

本研究では、1899年開港港湾と国際拠点港湾各々18港から、その中で重複する7港を地方近代港湾とし(Fig.1)、臨港地区面積が同程度で後背に工業系以外の一般市街地が接する清水港、四日市港、博多港を取り上げる。清水港は工業港区(49%)と商港区(36%)の割合に近い。四日市港は工業港区(81%)が多い。博多港は商港区(70%)が多い。



Fig1.1899年開港港湾と国際拠点港湾の臨港地区区分比率(2015年)

第2章 清水港 (静岡県静岡市)

2-1. 埋立と臨港地区の変遷

清水波止場を発端に1950年に富士見埠頭や具島・塚間地区の湾奥の埋立が行われた。江尻埠頭や袖師埠頭が完成した後、2000年以降はコンテナ埠頭として興津地区で埋立が進んだ。

臨港地区は1906年に指定され、区分は1993年から以降6回の指定が行われた。1993年は商港区33%、工業港区56%であったが、2019年は商港区38%、工業港区48%と商港区の比率が増えた。

2-2. 市民アクセス(CA)の特徴 (Fig2、6)

- ①新規の埠頭に市民は進入できない。隣接する公園緑地を市民は利用できる(新興津・興津・袖師地区)。
- ②漁港区や船溜りは後背の市街地に近く、市民は進入でき、商業施設が置かれる場合もある(袖師・日の出地区)。
- ③産業用港区でも市民が進入でき、区画道路を通行できる場合がある(富士見・日の出地区)。
- ④産業用港区の一部の土地や建物が低未利用になり、市民が利用できる空間が離散的に生じる場合がある(日の出・具島・塚間地区)。

2-3. 市民アクセス(CA)率 (Fig5)

全29区分の内、CA率25%以上は11ヶ所、商港区、漁港区、マリナー港区、修景厚生港区のいずれかであり、どれも1950年以降の埋立である。

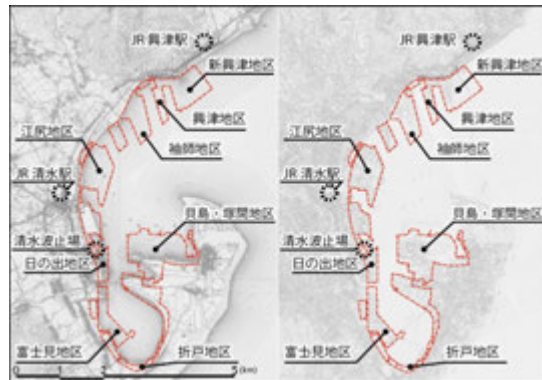


Fig2.清水港 (左1915年、右2006年、赤一点鎖線：臨港地区)

第3章 四日市港 (三重県四日市市)

3-1. 埋立と臨港地区の変遷

1873年の稲葉三右衛門の旧港改築(潮吹防波堤)を発端に四日市地区、塩浜地区の埋立が行われた。午起地区と川越地区が完成し、1966年に四日市港湾管理組合が管理主体となった以降は霞ヶ浦地区の埠頭が段階的に整備された。同年に臨港地区と区分が指定され、以降8回変更された。1966年の区分は商港区と漁港区、特殊物資港区のみであった。午起地区や塩浜地区の埋立を機に工業港区が加って、コンビナートとして発展し、2005年にはスーパー中核港湾に指定された。2000年以降は霞ヶ浦埠頭北部の埋立が進められた。

3-2. 市民アクセスの特徴 (Fig3、6)

- ①新設の工業港区は企業用地であり、市民は進入できない(川越・霞ヶ浦南・午起・塩浜地区)。
- ②新設の工業港区以外の区画道路を市民は進入・通行することができる(①以外の地区)。
- ③漁港区に市民は進入・通行することができ、使用可能な都市施設や公園緑地が多数立地する(富双緑地)。

3-3. 市民アクセス率(Fig5)

全19区分の内、CA率25%以上は5ヶ所、商港区、漁港区、特殊物資港区のいずれかである。内、4ヶ所が1920年以前の埋立である。

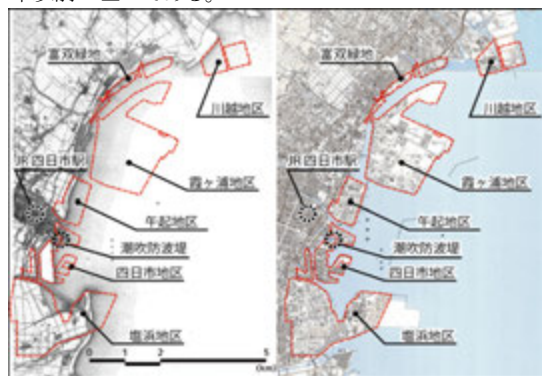


Fig3.四日市港 (左1920年、右2007年、赤一点鎖線：臨港地区)

第4章 博多港 (福岡県福岡市)

4-1. 埋立と臨港地区の変遷

1920年以前、博多埠頭後背に市街地が広がり、博多埠頭と東西に位置する東浜埠頭と須崎埠頭が埋立られた。1951年に港湾管理者が福岡市になることで埋立事業は

本格化し、箱崎埠頭を中心に荒川地区の埋立が進んだ。2000年以降は香椎パークポート地区やアイランドシティのコンテナ埠頭が埋立てられた。

1904年に臨港地区と分区が指定され、商港区25%、工業港区26%、無分区43%と半分近くが無分区だった。以降7回の分区指定で無分区が商港区に指定され、2015年には商港区72%、工業港区21%と商港区が多くを占めるようになった。

4-2. 市民アクセス(CA)の特徴(Fig4, 6)

- ①埋立年代や分区に関わらず、特殊物資港区を除いた区画道路を市民は通行できる(臨港地区全地域)。
- ②マリナー港区と無分区は、区画内にも市民は進入・使用できる(博多埠頭地区、小戸地区)。
- ③商港区は後背側に市民が使用できる空間が多く、部分的に水際まで進入できる部分がある(須崎埠頭地区、博多埠頭地区、箱崎埠頭地区、アイランドシティ地区)。

4-3. 市民アクセス(CA)率(Fig5)

1920年~1950年に埋立られた分区のCA率が高い。全14分区の内、5分区でCA率25%以上であり、商港区、マリナー港区、無港区のいずれかである。

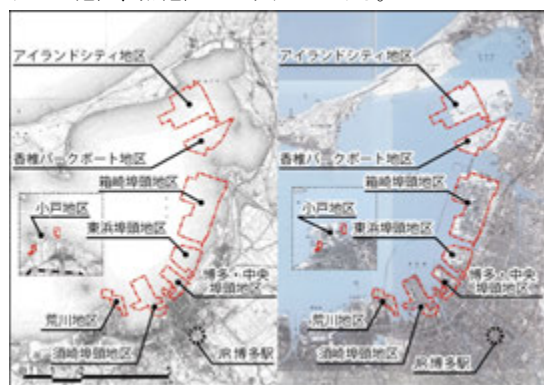


Fig4.博多港(左1920年、右2007年、赤一点鎖線臨港地区)

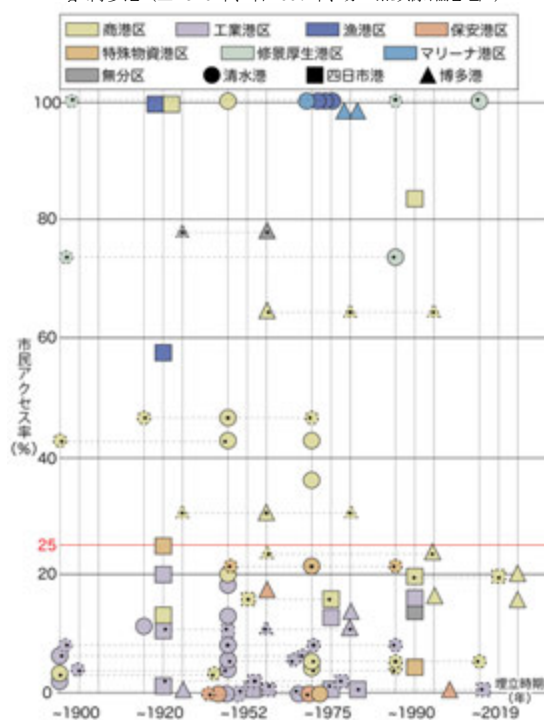


Fig5.埋立年代別の3港市民アクセス(CA)率

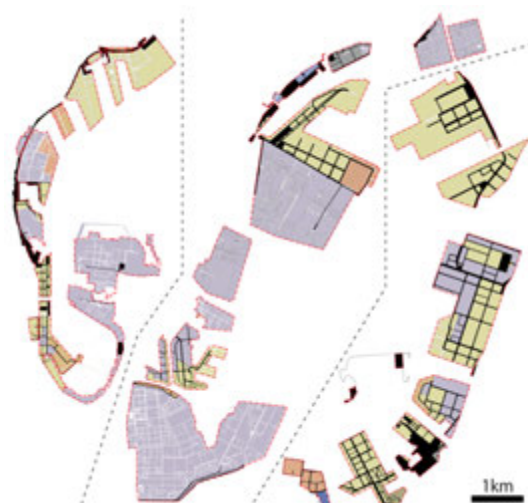


Fig6.市民アクセス(CA)分布(左から清水、四日市、博多)
*黒:市民アクセス(CA)可能な道路と区画、区画の色はFig5の凡例による

Table 1. 道路率・市民アクセス道(CA)にかかわる諸元

分区	N	清水			四日市			博多					
		A	B	C	B'	C'	B/A	B'/B	C'/C	(B'+C')/A			
商	9	193.3	38%	44.9	52%	148.4	35%	23.1	4.5	23%	51%	3%	14%
工業	10	246.1	48%	27.3	32%	218.8	52%	5.8	9.8	11%	21%	4%	6%
漁	3	10.6	2%	3.4	4%	7.2	2%	3.4	6.9	32%	100%	96%	97%
保安	2	23.4	5%	4.6	5%	18.8	4%	0	0	20%	0%	0%	0%
特殊	2	23	5%	4.4	5%	18.6	4%	3.2	0.4	19%	73%	2%	16%
マリナー	1	1.4	0%	0.1	0%	1.3	0%	0.1	0.8	7%	100%	62%	64%
修景	2	12.8	2%	1.8	2%	11	3%	0.8	9.3	14%	44%	85%	79%
合計	29	510.6	100%	86.5	100%	424.1	100%	36.4	31.7	17%	42%	7%	13%

第5章 比較分析と考察 (Table. 1)

3港とも道路率は17~18%で等しい(区画率82~83%)。区画CA率は低い(清水港7%、四日市港3%、博多港7%)。道路CA率は差があり(清水港42%、四日市港23%、博多港89%)、商港区面積比(清水港38%、四日市港16%、博多港72%)と正、工業港区面積比(清水港48%、四日市港78%、博多港21%)と負の相関がある。道路CA率が博多港で高いのは複数の企業が立地するから、四日市港で低いのは単一の企業が大区画を占めるからである。

分區別CA率はマリナー及び修景港区を除くと漁港区が突出する。清水港も博多港も工業港区CA率は商港区CA率の半分に及ぶのに、四日市港の工業港区CA率が極めて低いのは重厚長大産業が立地しているからである。

埋立年代別にみると、清水港は1950~70年代の、四日市港は1920年代以前の、博多港は1920~70年代の埋立地のCA率が高い傾向にある。

参考文献 各港湾計画, 清水港100年史, 四日市港100年史, 博多港HP