



特集

海の利用と環境

九州・山口の各県はいずれも海に面しており、経済・社会・文化の各領域において、歴史的に海と深い係りをもってきた。時代により海の果たす役割は異なってはいるが、その重要性は今も昔も少しも変わらない。そして、経済の高度成長期から安定期に入った現在、海の利用が新たな形で摸索されている。

本特集では、テーマを「海の利用と環境」として、各地域における重要な問題について、各先生方に御執筆いただいた。経済・社会的問題と環境問題の係り方が地域により大きく異なり、実に興味深い。

(古賀)

福岡

港の利用と環境

—ウォーターフロントの再生—

藤永英也

北九州市港湾局建設部
計画課長

わが国の経済社会は、円高や貿易摩擦などにより産業構造の転換を余儀なくされ、国際分業化への参画を強いられています。

このようなことから、今後わが国は国際化、情報化の時代に入りつつあり、港湾の分野においても、これらの社会の変化に対応した新しい港づくりが求められています。

振り返ってみますと、わが国の経済は戦後の復興に始まり、近年までのおよそ40年間、急速な工業化がすすみ、これに伴う貿易などの進展によって、世界に類のない急成長を遂げました。

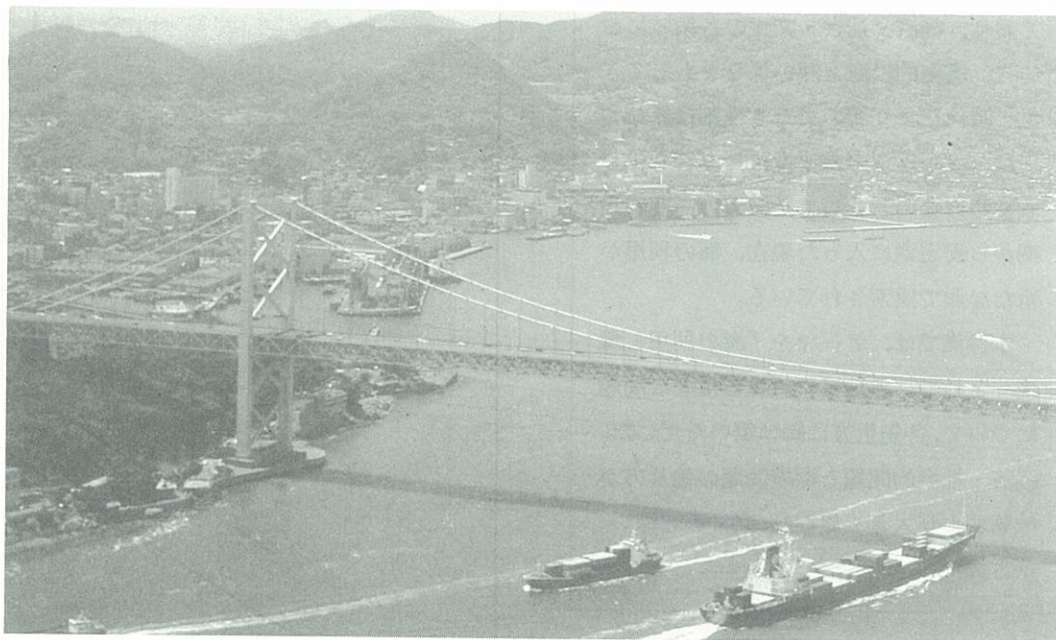
港湾においても、ここ20数年、このような経済社会を支える基盤を整備するため、埋立てによる臨海工業用地の造成や急激な物流の増大、物流革新に対応した岸壁や倉庫などの港湾施設の建設に追われてきたといっても過言ではありません。これら施設の建設により自然海岸は人工海岸に変わり、水際線の大部分で生産活動や荷役作業が行われていること

になり、港湾がいつの間にか一般市民の日常生活とは縁の遠い存在となり、港（みなと）に一般市民の姿が見られないという状況に陥ったのです。

いまのわが国は、高度経済成長の時代は遠い昔へと過ぎ去り、経済の安定成長の時代を迎えています。この経済活動の変化に伴い成熟化社会を迎えようとしており、社会の活動は、従来の領域や範疇を超えて、異分野・異業種・異機能と連携・複合化していくとされています。

産業分野においては、産業構造の高度化や技術革新が促進されることから、研究機関との関係や情報通信施設が強化されようとしています。

また、物流の分野においても、貨物の荷姿はより小口化されることから、これに伴う輸送形態も、陸と空と海との結びつきが強くなって行くことが予想されます。国際分業化が進むなかで、新しい商取引機能や情報機能を



伴った物流構造が新しく生まれようとしています。

一方、生活の分野においては、価値観の変化により、国民のニーズは、物資面での充足感から、今後は精神面で豊かさを求めるようになり、自然や潤いを求める時代に入るとされています。都市づくりにおいても、このようなニーズに対応した生活空間の創造が課題となっています。都市の中の水際線は、自然と身近に接することができる唯一の場所と認識され、港湾都市において、ウォーターフロント（水際空間）の開発が叫ばれてきているのが現状です。

港湾の分野でも、このような社会の変化に対応するため、運輸省港湾局は、一昨年5月、21世紀という節目に向けての新たな港湾整備のあり方を検討し、長期港湾整備政策として、「21世紀への港湾」をとりまとめています。このなかで、今後の港湾整備の目標を、総合的な港湾空間の創造と、港湾相互のネットワークの推進としています。情報機能と結びついた高度な物流空間の形成、国際的な交流機能や情報産業を取り込んだ高質な産業空間の形成、港湾のアメニティ向上や海洋性レクリエーション基地の整備による豊かな生活空間の形成などがこれからの目標となっています。

以上のように、港湾は新しい時代に向って大きく変ぼうしようとしています。その手段の一つとして、最近特に注目されているのが「ウォーターフロントの開発」です。

老朽化し不要になった港湾施設や倉庫などに代わり、オフィス、住居、公園、レジャー施設等を建設し、都市機能の集約と高度化を図ると同時に、都会に潤いをもたらし、人を

海辺に呼びもどす、都市再生の切札となる考え方です。

今や、ウォーターフロントの開発は、欧米各国やわが国の港湾都市において、港湾並びに背後都市の活性化のために欠かせないものと認識されています。

ニューヨークの都市開発担当者は「水辺を、人の心を豊かにする道具として活用しよう。」という観点で開発に当たっています。

わが国においても、東京・横浜・神戸などの主要な港湾都市で大型プロジェクトが次々に浮上しており、ウォーターフロントが工業開発に寄与する時代から、都市再生にも寄与する時代に変るという発想の転換が行われています。

北九州港においても、門司西海岸地区の再開発や国鉄若松貨物駅跡地に臨海型の新しい街をつくる久岐の浜ニュータウン建設などで、ウォーターフロントの再開発に取り組んでいます。

これらは、従来の港づくりとは違って、地域の活性化や都市機能の更新を図るという「質」の向上をめざした港づくりです。

今回は、このうちウォーターフロント再開発の典型的なケースである門司西海岸地区の再開発計画について、ご紹介させていただきます。

西海岸地区は門司港駅の西側に位置し、大正の中期から昭和の初期にかけて、港湾の修築が始まり、水深10mの岸壁7バースと、背後に臨港鉄道を有しており、当時としては、大規模かつ近代的な埠頭でした。この埠頭によって門司港は、国際貿易港「ポート門司」の名で世界に知られるようになったのです。

しかし、当時としては近代的な埠頭も、年月を経て老朽化すると共に輸送形態の変化に

対応しえない非効率な埠頭になってしまいました。エプロン幅が8mと狭いためトラックの回転もできず、新しい荷役機械を投入した効率化にも制限があります。上屋は老朽化し雨もりがする状態にあります。かつて陸上輸送の主力は鉄道でした。鉄道が港頭まで来ていることが良い港であったわけですが、輸送方式の主力がトラックへと移行した現在では、この鉄道敷も無用の長物となり、駐車場と化しています。

また、10mという岸壁水深は、当時としては大型でしたが、船舶の大型化に伴い現在では外貿定期船の離着岸に不十分な状態になっています。

これに加えて昭和46年に、この埠頭を二分するように国道199号線が開通しましたが、このことが、埠頭の陳腐化に拍車をかけました。この国道の利用度が非常に高いことが、港湾貨物の輸送に大きな負担をかける結果となったのです。逆に言えば都市部の交通にも大きな影響を与えることになっています。

西海岸地区が、このような状況に陥ったのは、経済の成長に伴う状況の変化に対し、西海岸地区の改良よりも、田野浦・太刀浦地区と外延的に新港を建設し対応してきたことに起因するもので、西海岸地区は今で言うインターハーバー化したものとなったのです。

そこで、昭和54年に、西海岸地区の再開発を検討し、大型岸壁をもつ広い埠頭、国道199号線のバイパスや緑地をつくる計画をたてました。

現在、この計画に基づいて工事を進めているところですが、この地区が都心に近いことと、港湾アメニティが特に優れていること等から、昭和60年度に運輸省が行いました「地

域の魅力と環境を向上させるための港湾地帯の活用方策に関する調査」のケーススタディとして、採用されました。

この調査は、港湾地帯の有する問題点や課題を把握し、地域の魅力と環境を向上させることによって、市民に親しまれる港湾を整備するにはどうすればよいか、特に水際線の緑地や親水型の埠頭のあり方について検討されたものです。

この中で、西海岸地区の再開発について、素晴らしい提案をいただいていますので、ご紹介します。

この調査で取り上げられています門司港の特性は、商業業務の集積度が非常に高いということ、そして歴史的なアメニティを持つ建築物や港湾施設が非常に多いということです。塔を持つ石造りの大阪商船三井船舶ビルや、美しいレンガで造られた倉庫群、ルネッサンス風建築の門司港駅などすぐれたアメニティを有しています。さらにこの地区からは、門司港のランドマークとでもいうべき関門橋も見え、景観にもすぐれています。これらの長所を活かし、新たなアメニティ空間を創造して、地域の活性化を図っていくという提案をいただいています。

提案されている内容を具体的に説明しますと、3つの拠点を設け、それぞれ次のような整備を行うとしています。

まず、拠点1として船だまり跡を中心とした地区では、市街地に入りこんだユニークな水辺空間を利用して、市民が水辺に親しめるように水辺の周囲にプロムナードを整備し、親水性を高めるとしています。そして、門司港駅を中心として歴史的な建築物を保存、活用することによって、港町として歴史のある

空間を整備します。さらに、門司港地区の集客力の増大とポテンシャルの向上を目的として、会議場と一体となったホテルを配置し、コンベンション機能としての活用も図ることが提案されています。

コンベンション施設の整備は、現在国内の多くの都市でコンベンション都市を目ざす動きが見られるように、非常に面白い提案だと思えます。ただこの面での先進国欧米における例によれば、コンベンション都市として成功させるには、周辺にレジャー施設を整備することや観光開発するなどして地域全体の魅力づくりをすることが、必要であるとされています。

門司港地区もウォーターフロントを整備することや、歴史性のある建物を保存することによって、地域の魅力を備えたコンベンション都市として整備することが提案されています。これによって、この地域が門司区の核となり、多くの市民が潤いを求めて集まる場所となるでしょう。

2番目の拠点は、埋立地を中心とした外貿埠頭の地区です。この埠頭は、大型船が接岸できる埠頭として整備をすすめています。このうち1バースを旅客船や国際見本市船に提供し、埠頭全体をセレモニーバースとして利用するとしています。

背後はイベント広場として利用し、各種の展示会やお祭りなどを催し、市民に開放します。

3番目の拠点は、レンガ造りの倉庫を中心とした地区です。この地区は、かつて門司港が隆盛を極めていた時代の象徴的な建物である赤レンガ造りの倉庫群が林立しているところです。建物の外観は歴史的な港町らしいた

たずまいがあるだけでなく、内部には大規模な空間があります。そこで、この空間や雰囲気を利用して、イベントや商業施設を整備することを提案しています。

レストラン、専門店街などの商業施設、音楽やパフォーマンスのイベント劇場、美術展示場やギャラリー、特殊な博物館などの文化施設としての、利用が考えられます。

そして、既存の周辺商店街とのつながりを強化し、マリングッズなど特色ある商品開発やシーフードレストランなどグルメにも喜ばれる街をつくることにより、地域の活性化を促すことを提案しています。

さらに、3箇所の拠点と門司港駅とのアクセスを確保するために、199号線バイパスの歩道整備や緑道など歩行者専用道路の整備を行うことにより、西海岸地区を1日単位で楽しめるゾーンにすることによって、これまで通過していた人々も足をとめたくなくなるような魅力ある街にしたいとしています。

以上が、西海岸地区について提案をいただいた再開発構想です。

非常に素晴らしい提案なので、今後、これをベースにして、西海岸地区の再開発計画の具体案づくりを考えていこうと思います。

この構想を実現させるには、多くの問題がありますが、各方面と協議を行い、この夢のある構想の具体化を図りたいと思います。

以上のように、北九州港では21世紀をめざして、ウォーターフロントの再開発が進みつつあります。

今後、全国各地の港湾都市においても同様にウォーターフロントに係る再開発が盛んに行われることと思います。

住民の港湾に対するニーズは、社会の変化

につれて変わりますが、21世紀の成熟化社会を迎えて、益々高質化、多様化してくると思われれます。

経済の高度成長時代は、効率本位、機能本位の港づくりが行われました。しかしこれからの港湾整備は、背後都市と調和を図りなが

ら、物流・産業・生活といった場をバランスよく配置し、港湾のアメニティを活かした港づくりをしていくことが求められます。

これからも北九州港は、ウォーターフロントの再生に努め、ゆとりとロマンのある港づくりを推進したいと考えています。

活性化の3つの拠点

