

港湾の発達と親水施設の立地

森川理夏子

日本の産業や経済は、第二次世界大戦後の復興期から高度経済成長期にかけて、日覚ましい発展を遂げた。特に、重化学工業における生産拡大と貿易の伸びは著しいものであった。港湾は、こうした産業や経済の発展を支え、過去、現在を通して、重要な役割を果たしてきた。これまで、各時代時代の要求に応じて重化学工業地帯としての機能ばかりを重視し過ぎた結果、埋め立ての進んだ都市の港湾は、一般住民と隔離した存在となり、港湾環境も悪化していった。この結果、近年、各港湾で親水性に留意した開発や再開発が目につくようになった。

そこで、この論文では、東京港に位置する横浜港、東京港、千葉港の3港湾を取り上げ、それぞれの港湾が、いつ頃からどのような経過を経て、親水施設が建設され、機能しているかを比較し分析する。それによって、港湾の親水施設の地域差や特色、港湾において親水施設がどのような役割を果たしているかを明らかにしていきたい。

まず、親水性の定義を次のようにした。都市の港湾において自然に、あるいは人工的に形成された水辺の空間において、人間にとって安全であるという条件を備えた上で、水に触れたり、眺めたりなど直接的に、あるいは間接的に親しむことのできる状態、又、それが享受できる水辺への近接性を親水性という。又、このように人間が水と親しむことを親水活動と言い、これらの活動を行うための施設を親水施設と呼び、性格によって鑑賞型、スポーツ・娯楽型、保養型に分類した。

3港湾についてそれぞれの親水施設が建設された過程を見ると、横浜港の場合、開国によって近代港湾の必要性が生じたことにより築港されたのが始まりである。その後、埋め立てによって港湾は整備され、重工業の工場が誘致されて、日本の殖産興業を支えた。しかし、1923年の関東大震災で横浜港は一度壊滅した。第二次世界大戦後は工業港としての機能に重点がおかれたが、その結果環境悪化が進んだことで、これまでの港湾計画が見直されるようになり、埋め立てて自然の海がな

くなるかわりに人工的な親水施設をつくり、代償とするという方法が取られた。現在では物流、生産、親水機能が調和した総合的な港湾づくりを進めている。東京港の本格的な発展は戦後のことであり、コンテナ埠頭建設などを他の港湾に先駆けて行った。しかし、東京港でも環境悪化が進み、1967年に就任した美濃部都知事によって海上公園構想が提案され、親水施設の発端となった。これは、悪化した港湾環境を改善し、再び人々に親しまれる港湾にしようというものである。海上公園計画は長期におよび、現在も進行中である。工業港として、戦後最も遅く出発した千葉港は現在もその性格が強いが、1960年代に都市化の進展した地区で海浜ニュータウン建設のための埋め立てを行い、その水際線を有効利用するため人工海浜をつくった。千葉港の場合、こうした人工海浜が多いのが特長である。このように、親水施設の誕生過程や理由は決して同じではないことがわかる。

次に現在の親水施設の立地状況や内容の違いについて見てみると、横浜港では、二つの親水空間が存在し、開港直後に発達した古い地区では、歴史を生かした鑑賞型の親水施設で構成されているのに対し、新しい埋立地では、比較的新しいスポーツ・娯楽型の施設が中心となっている。東京港は湾の内陸に近い部分が親水空間となっている。そして、その地区内で、保養型やスポーツ型の多数の海上公園が分散し、他の港湾機能と結び付いた親水空間を形成している。内容的には横浜港ほど豊富でなく、スポーツ施設に偏っている。千葉港は、広大な港湾区域をもっているが、親水空間は一カ所でそこに全ての親水施設が集中している。内容は人工海浜がほとんどで、他の種類の親水施設は不足している。

このように、多くの点で親水空間に差異が見られるのは、港湾の歴史的な変遷の差異によるところが大きい。

これら3港湾の今後の課題として、横浜港の場合、古い地区での歴史ある横浜港ならではの親水施設を再整備し、停滞傾向を打開していくことが

必要である。東京港の場合、海上公園の特性を生かし、現在不足している海洋性レクリエーション施設の充実を図ることが重要だ。千葉港では、他の2港湾には見られない大規模な人工海浜を核に機能の充実を図るとともに、不足している鑑賞型

の親水施設を増やす必要がある。今後、各港湾でこれらの点に留意した開発が進むことで、都市の港湾が人々にとってさらに親しみのもてる海との接触の場となることを期待する。

途上国・途上地域におけるツーリストエリアの形成

—ネパール・ポカラのダムサイドを事例に—

森 本 泉

1960年代、航空機やマイクロエレクトロニクスの技術が発展し、また先進諸国における余暇・所得の増加がツーリスト人口の増加を招来し、International Tourismの急速な発展をもたらした。その注目すべき特徴のひとつは、先進諸国から途上国へのツーリストの移動である。途上国にとっては主要な国民経済成長の手段として位置づけられるツーリズムの導入は、他方で負の影響、特に無秩序な観光開発による環境破壊、社会に与える負のインパクト等が問題となっている。本研究のテーマは、International Tourismの成長をもたらす問題を考察する第一段階として、具体的な事例からその実態を明らかにすることにある。

ツーリズム現象は、様々な次元で発現される非常に複雑な現象で、研究者の問題意識や研究対象に応じて、適した視点を常に模索していく必要が求められる。本研究では、ネパール第二の都市、ポカラ (Pokhara) におけるツーリストエリアダムサイド (Damside) を事例として選定した。そして、ツーリストエリアの創出・形成の過程を、その形成主体である人たちの視座から明らかにしようと試みた点に特色がある。

1994年の2-3月、7-8月の二度にわたって現地調査を行い、観光関連産業従事者を対象に聴取り調査を行った。また、現地の観光関連産業の集積状況を観察・聴取り調査し、ダムサイドの実態把握に努めた。

ダムサイドにツーリズム関連の諸機能が集積するようになったのは1970年代以降である。その背景として、国際的な観光客供給の点において、1950-60年代以降先進諸国で観光需要が増加したことが挙げられる。いまひとつの背景として、受入側ネパールにおいて、①1959年のチベット動乱

を契機に山地民タカリー、及びチベット人がポカラに移住するようになったこと、②1960年代、低地におけるマalaria撲滅運動による可住地の拡大を契機に、低地への全国的な人口移動が始まったこと、③1970年代の道路の敷設によりカトマンズ・インドとポカラが交通網で結ばれたこと、が挙げられる。それらに加えて、ダムサイドに移住してきた人たちの「文化」的背景、具体的には①民族特有の伝統的生業及び価値観、②民族集団内における金融講の存在、③民族集団内のネットワークの存在、がツーリズムを包摂していく要因として機能し、ダムサイドがツーリストエリアとして形成されたと考えられる。ただし、ネパールのツーリズムの黎明期 (1950-60年代) にダムサイドが未開であったこと、それに加えてポカラが登山口であり、風光明媚な展望が望めるという位置的利点を前提としている点も看過できない。

調査の結果、ダムサイドに集積している観光関連産業、主として宿泊産業、土産物屋、代理店、外食産業のうち、特に前二者の企業家に関して民族の特徴が顕著であった。具体的には、ホテルの所有者は山地民であるタカリー、グルンが大半を占め、土産物屋についてはカシミール人が多数を占めていた。ただし、土産物屋に関しては、店舗を持たない引き売り形態で多くのチベット人が活動している。ここにおいて特定産業と民族の特徴の相関を考察すると、各民族集団の「文化」的背景が要因となっていることが考えられる。すなわち、タカリーの生業であるバッチィ (茶店兼宿屋) 経営、カシミール人・チベット人の生業である交易活動がツーリズムに参入することで、現在の形態に至ったと考えられる。

企業家に雇われている従業員に注目すると、民