

## 第6．海辺へのアクセシビリティの現状と評価

### 1．基本的な視点

パブリックアクセスは、魅力ある海辺とともに、海辺に到達できるアクセシビリティが重要であり、このアクセシビリティは、一般的に次の4つの視点から捉えられることがある。

#### ラテラル・アクセス（親水性）

水際線に沿ったアクセスであり、海辺を歩けることである。このため、海辺に障害物がなく、歩ける空間が連続していることが必要である。

なお、親水性の確保が同時に重要であるため、単に歩けるだけでなく、水に触れられることや、海が見られることが望まれる。

#### バーティカル・アクセス（接近性）

水際線に向かう垂直方向のアクセスであり、海辺に近づきやすいことである。このため、海辺にアプローチできる歩行者動線（通路等）が必要である。

なお、単にアプローチできるだけでなく、誰にでも近づきやすいバリアフリーな状態が望まれる。

#### ビジュアル・アクセス（景観）

視覚で海を楽しむアクセスであり、海が見えることである。どこから海を見るかという場所性が重要であり、大きくは、見晴らしのよい眺望ポイントと、移動する交通機関からの眺めに分けられる。

なお、眺望ポイントは、単に眺望がいいだけでなく、そこに別の魅力もあること、あるいは近接する他の魅力ポイントと密接な連携が取れることなどが望まれる。

#### 海辺へのネットワーク（公共交通機関&道路）

広大な伊勢湾の海辺に沿った魅力資源にアクセスするには、何らかの交通手段が必要である。交通手段は、公共交通機関（鉄道、バス）と自動車に大きく分けられ、これらの交通手段が利用できるネットワークが形成されていることが求められる。

公共交通機関については、鉄道駅あるいはバス停が海辺近くに設置され、そこから徒歩でアクセス可能な歩行空間が存在することが必要である。なお、この歩行空間は、歩車分離など歩行環境として優れているとともに、サイン設置等によって安心してアクセスできることが望まれる。

一方、自動車については、海辺まで自動車で接近できる道路と、駐車できる駐車スペースが必要である。なお、アクセスしやすさを考慮すると、道路の整備水準も2車線以上で、幹線道路（ex.国道23号）からの分岐点等で適切なサイン等が設置されていることが望まれる。

## 2. 評価

以上の視点を踏まえつつ、以下では伊勢湾（三重県）の特性を考慮して具体的に評価を行う。

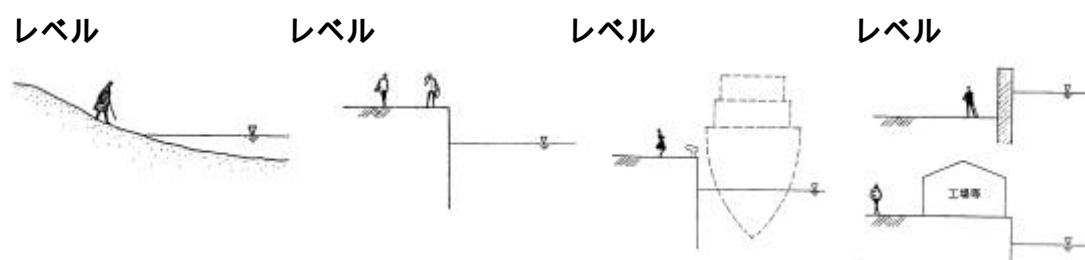
### (1)ラテラル&パーティカル・アクセス

#### (評価の方法)

伊勢湾では大規模工場等が海岸線を占有することは少なく、しかも防潮堤の管理用通路が活用できるため、ほとんどの海岸線でラテラル・アクセスもパーティカル・アクセスも確保されている。

そこで、これらのアクセスの可否だけでなく、その水準を親水性、近接性の観点から四段階（レベル . . . ）に区分し、地図情報、既存資料及び現地調査を踏まえて評価する。

図2 - 26 各レベルの断面図



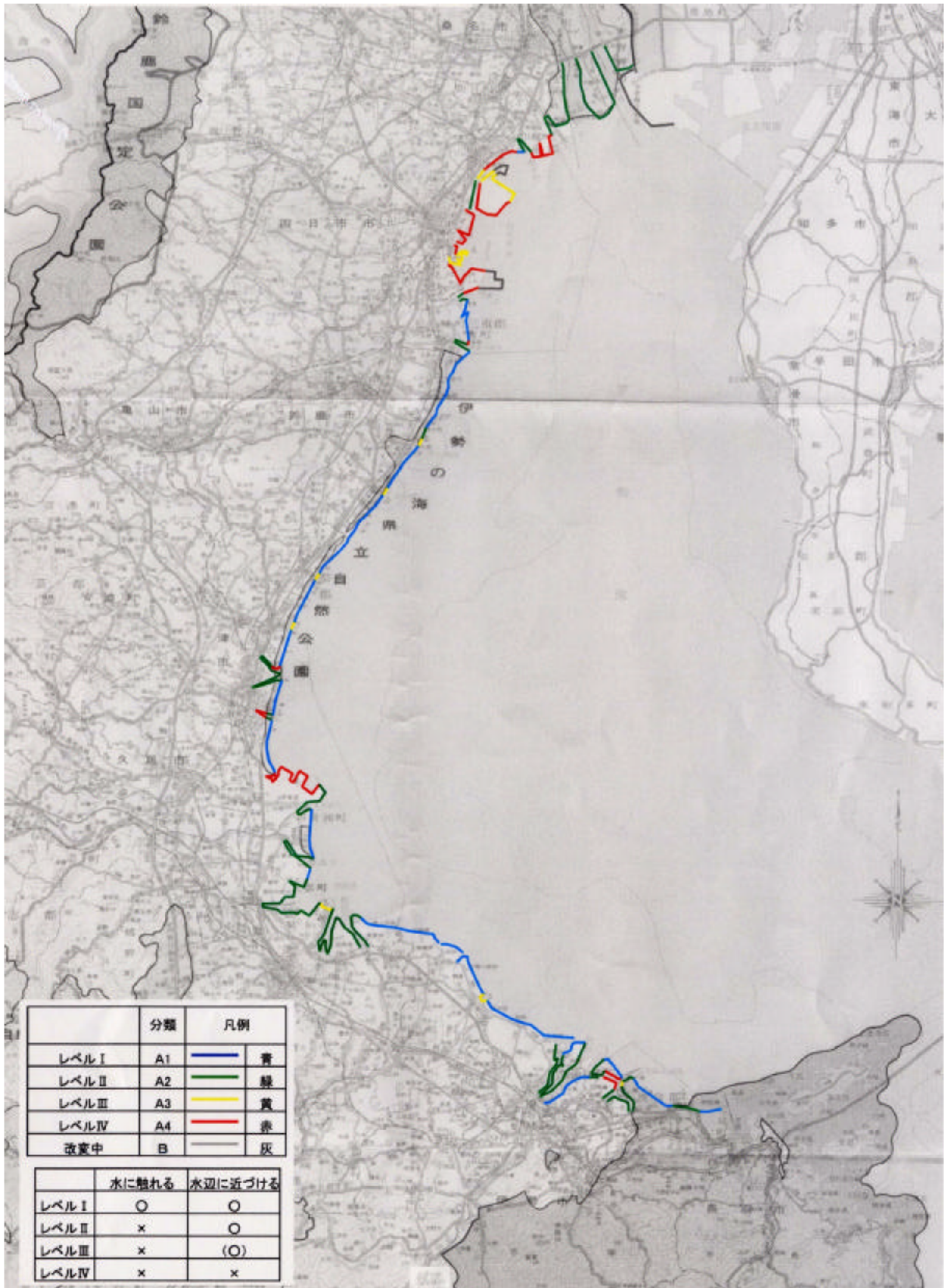
- |         |                                     |
|---------|-------------------------------------|
| 親水性のレベル | （水に手で触れられる）                         |
| 〃 レベル   | （水辺に近づくことができる）                      |
| 〃 レベル   | （水辺に近づくことができるが、岸壁等が利用されていないときに限られる） |
| 〃 レベル   | （近づくことや見渡すことができない）                  |

#### (評価の結果)

伊勢湾の親水性、近接性を四段階（レベル . . . ）で評価した結果は、次ページの図に示すとおりである。

伊勢湾全体としては、レベル . レベル を合わせて約7割（レベル も含めると約8割）と、海岸線の親水性、近接性は非常に高い。地域的に眺めると、四日市港と津・松阪港を除く海岸線は、概ねレベル . レベル であり、特に鈴鹿市以南ではレベル の自然又は半自然海岸が多く残されている。

図 2-27 海辺の接近性、親水性



## (2) ビジュアル・アクセス（景観）

### （評価の方法）

既述のように、どこから海を見るかという面から、見晴らしのよい眺望ポイントと、移動する交通機関からの眺めに分けられる。

このうち、眺望ポイントについては、伊勢湾に関する学習の場でもあるという点からみると四日市港ポートビルが優れた眺望ポイントであると考えられる。

一方、交通機関からの眺めについては、交通幹線（国道、鉄道）からの眺望を、地図上で海岸線からの距離を考慮してチェックする。

### （評価の結果）

交通幹線（国道、鉄道）が、ほとんどの地域で海岸線から離れているため、交通幹線からのビジュアルアクセスが可能な箇所は、国道 23 号の四日市市の富田浜、霞ヶ浦付近、国道 42 号の二見町地内など限られていることが推察される。

## (3) 海辺へのネットワーク（公共交通機関&道路）

### ア 公共交通機関によるアクセス

#### （評価の方法）

公共交通機関として鉄道と路線バスに着目し、徒歩で海辺へアクセスするのが容易な（500m 以内の）鉄道駅、バス停の有無によって評価する。

なお、鉄道駅、バス停から海辺へのアプローチルートについては、歩行環境やサインについても重要な要素である。

#### （評価の結果）

海辺へアクセスするのが容易な鉄道駅と主要なバス停については、次頁の図に示すとおりであり、アクセス容易な鉄道駅は、JR 富田浜・二見浦、近鉄千代崎・白子・千里の 5 駅に限られる。

一方、アクセス容易なバス停は、主要なバス停に絞っても鉄道駅より多いが、海岸線の延長（約 145 km）を考慮すると限定的であることには変わりがない。

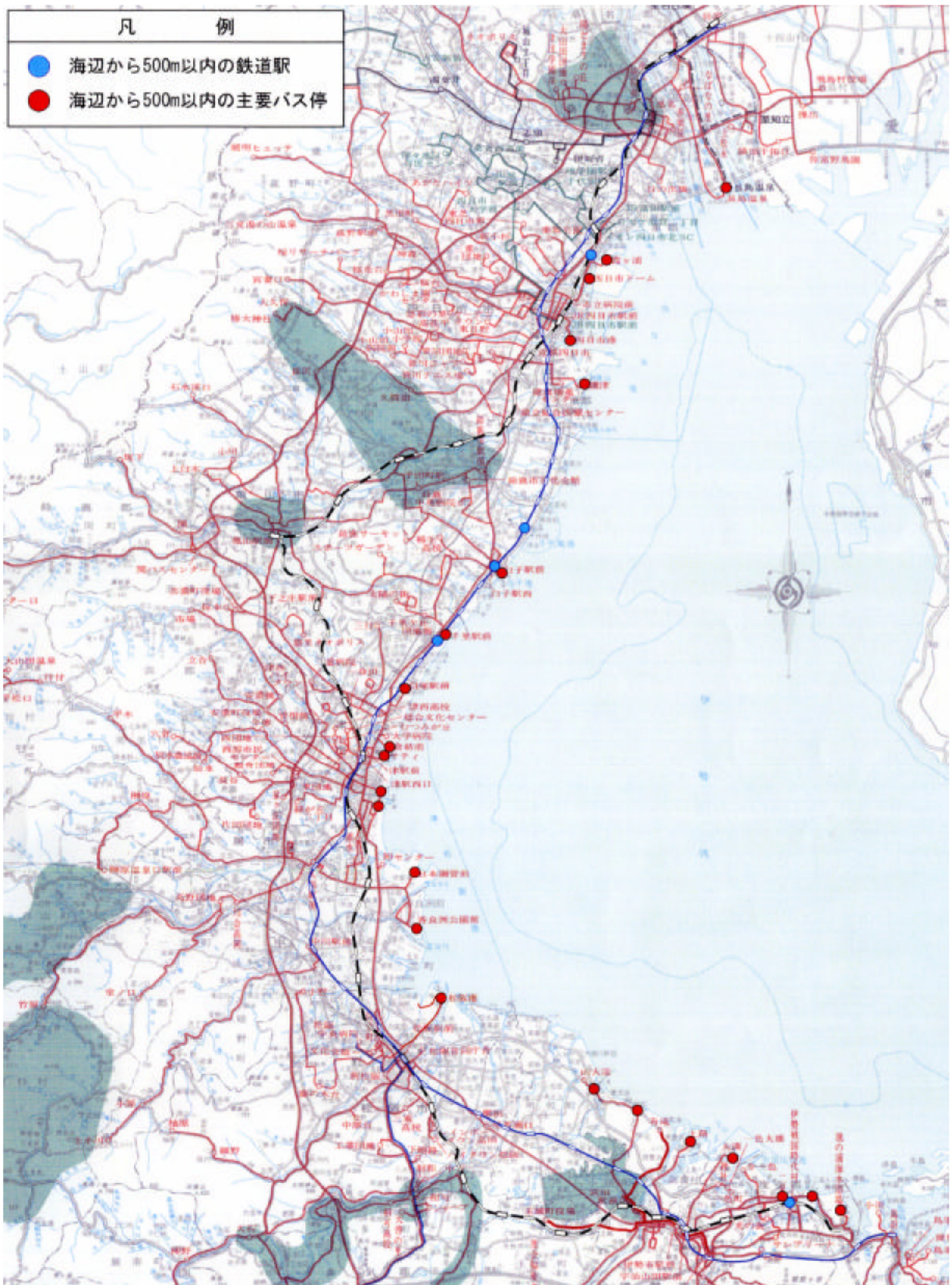
しかも、このアクセス容易なバス停は、一様に分布している訳ではなく、湾奥部では長島町を除いて、木曾岬町、桑名市、川越町が空白地帯となっている。四日市市～香良洲町では、アクセス容易なバス停が比較的多いが、楠町と鈴鹿市の北部に空白地帯がある。さらに、三雲町～二見町では、南東側の明和町の南東端、伊勢市、二見町にアクセス容易なバス停が比較的多いが、三雲町、松阪市、明和町の大部分が空白地帯となっている。

### イ 自動車によるアクセス

#### （評価の方法）

自動車を利用して海辺にアクセスするには、道路が不可欠であるため、道路の状況等を地図（ex.国土地理院， $S = 1 / 25,000$ ）でみて評価する。

図2-28 公共交通機関のアクセシビリティ



なお、主要幹線道路（ex.国道 23 号）から海辺へ誘導するサイン（ex.道路案内板）や、海辺付近での駐車場も重要な要素である。

（評価の結果）

伊勢湾（三重県）では、ほとんどの海辺に自動車でアクセスできることが確認できた。なお、これらの要因等を補足的に解説すると次の 2 点が重要である。

道路整備の物理的障害が少ない

海岸沿いに道路を整備する物理的障害として、一般に大規模工場と、海岸線に迫る急峻な崖が挙げられるが、大規模工場は四日市港と津・松阪港の一部に限られ、海岸線に迫る急峻な崖は対象地域ではみられない。

防潮堤の管理用通路が走行できる

大部分の海辺に築造されている防潮堤では、その堤内地側に自動車が走行できる管理用通路が整備されており、海辺の道路と適直接続している。

### 3. パブリックアクセスの特徴

前述のパブリックアクセスの評価を踏まえ、伊勢湾（三重県）の全体的な特徴をとりまとめると、次の5点に集約できる。

#### (1) 魅力となりうる資源は多いが、活用されている資源は限られている

自然、歴史、文化、産業等、広域的に人々を集めうる魅力ある資源は多いが、実際に活用できているのは、潮干狩りシーズンに関西方面からも集客がある海岸を中心に、レクリエーション（海岸系）利用に偏っている。

#### (2) 活用されている交流拠点が少なく、あっても海との関わりが薄い

伊勢湾には、歴史文化や漁業等の幾つもの資源がありながら、県民や来訪者が伊勢湾を身近に感じる親水型交流拠点は、夫婦岩など少数を除いて十分活用されているとはいえない状況にある。また、全国屈指の集客施設であるナガシマスパーランド等も沿岸域に立地しているが、海との関わりは薄いものとなっている。

#### (3) 現時点では利用ニーズが潜在化していて、利用の競合も少ない

上記(1)(2)や沿岸域の都市化状況等を背景として、伊勢湾での利用ニーズは潜在化しており、現時点では他の大都市地域に比べて弱い。このため、現時点では異なる利用による競合も、漁業とレクリエーションとの競合などを除くと、あまり発生していない。

#### (4) 環境に関する多様な問題と取組がある

上記(3)の利用ニーズの弱さは、関心の弱さにもつながり、海辺の魅力を損なう環境の問題（自動車の海浜乗り入れ、廃棄物の不法投棄、廃屋放置等）の一因ともなっている。

また、沿岸利用に関する住民との間のコンフリクトの発生や、NPO等による環境保全活動の高まりなど、豊かな自然環境の管理と創造について、多様な取組が行われている。

#### (5) アクセシビリティは空間面では優れているが、機能面では弱い

水際線へのアクセスの物理的障害となる大規模工場等が、四日市港と津松阪港の一部に限られ、堤防の堤内地側に自動車も走行できる管理用通路が整備されていることから、空間面では親水性や接近性が高いことが大きな特徴である。その一方で、機能面では公共交通機関によるアクセスが難しく、海辺へのサインや眺望等、海への関心を惹きつける機能や海に関する情報の発信力が十分ではない。