

# 高知新港の景観計画とデザイン

2003年2月  
 指導教員 重山陽一郎 助教授  
 社会システム工学コース 1055145  
 田中 孝恒

本修士設計は、平成12年に改訂された高知港港湾計画を基に、高知新港の景観計画とデザインを行い、港湾計画へフィードバックするものである。

平成12年の港湾計画では、防災対策や自然環境の保全に配慮しつつ、人々が自然と共生し、交流が広がる水辺空間を形成することを掲げていた。これを基に、地元民と官庁、コンサルタントが一体となってハーバリーフレッシュ21検討調査が進められている。しかし、この計画の中では景観デザインに対する検討が不足している。景観的な立場から高知新港のあり方を検討することが、本修士設計の背景である。

## 1.高知新港の概要

三里地区の太平洋に面する外港として新しく埋め立てによって整備される港である。高知の海の玄関として、国際物流の場として、また交流の場としての整備方針が掲げられている。平成14年度中に、高知新港の土地利用に対する具体的なプランが策定される。

## 2.問題点

高知新港の整備の課題を示す。

- 従来のフェリー埠頭は無味閑散としており、人が寄りつきにくい。
- フェリー埠頭は物流が主体の空間となっているが、その中で、人が集う交流空間はどうあるべきか。性格の異なる物流と人流の両者の棲み分け方が難しい。

## 3.全体コンセプト

『旅客を重視した埠頭計画～港への意識～』を基に港の高度利用に繋げる。

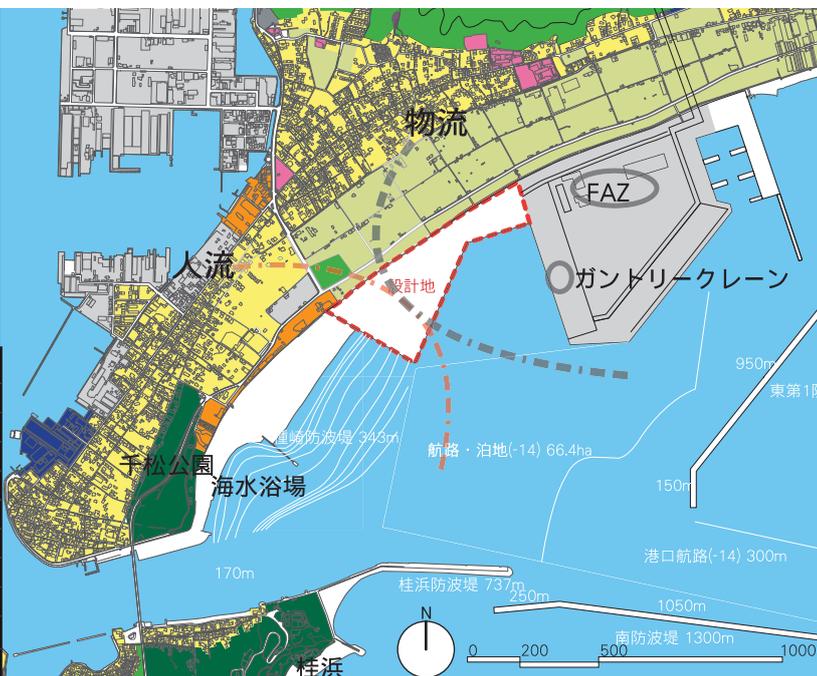
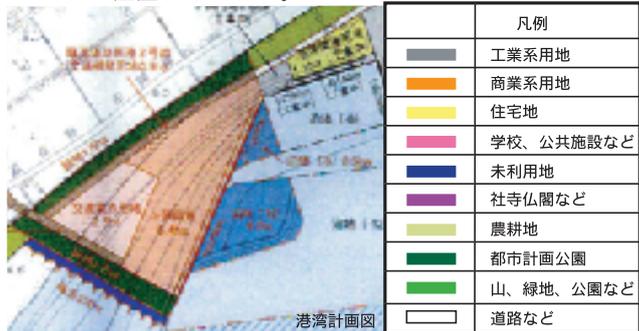
- スケール感 : 港らしいハイパースケールの空間と、居心地の良いヒューマンスケールの空間を両立する。
- シーケンシャルな体験 : 港に着いてから乗船までの待ち時間、空間の体験を楽しく豊かなものにする。
- 物流機能の確保 : 港の主要な活動である物流の機能を満たす。

## 4. 景観計画

### 4.1. スケール感

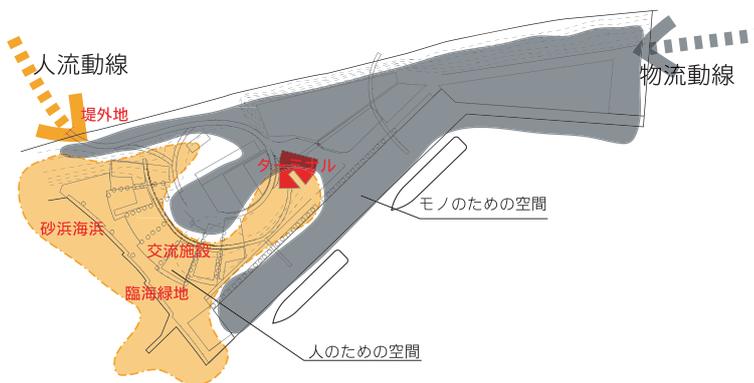
#### 4.1.1. マクロゾーニング計画

スケールの操作について、土地利用の現況図を基に敷地外の状況から整理する。設計地の東側は、FAZやガントリークレーンなど物流が主体の空間になっている。また、西側は、種崎海水浴場や千松公園、桂浜など、人が集まる施設が点在している。周囲の状況を加味して、ヒューマンスケールでの活動の場は西側、ハイパースケールの空間は東側と位置づけられる。



#### 4.1.2. ミクロゾーニング計画

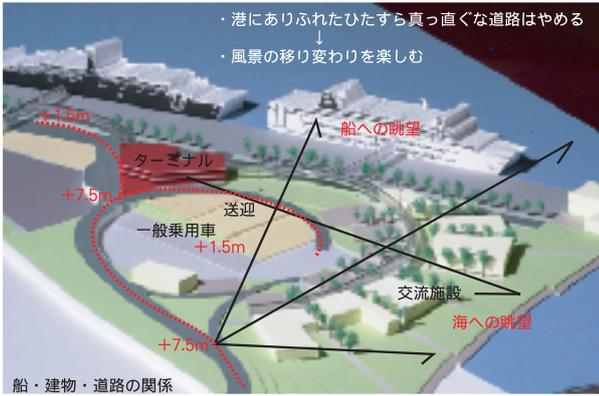
敷地内のゾーニング計画は、上記のマクロゾーニングに加え、港湾計画の土地利用計画を参考にゾーン分けを行った。本修士設計では、右図に示す通り、人の場所はなるべくヶ所に集約し、モノの場所はFAZ側へと配置した。



## 4.2. シーケンシャルな体験 -シーケンス計画-

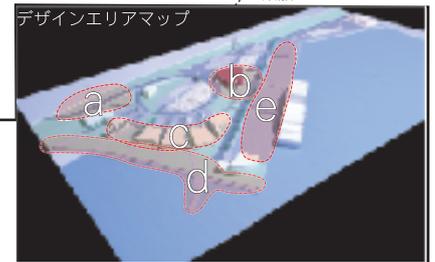
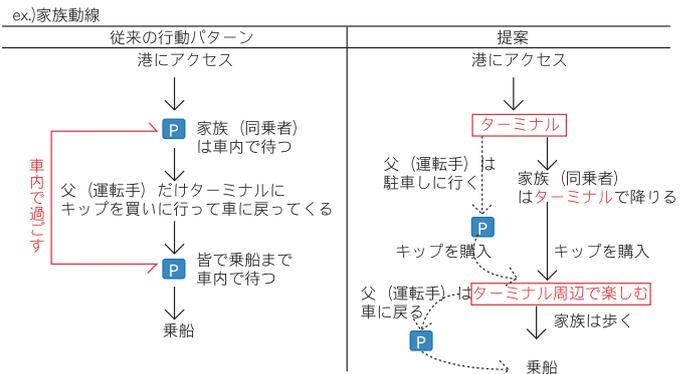
### 4.2.1.) 港に辿り着いたという印象

西港区入り口から緩やかな傾斜でアクセスする。その経路を辿る途中、建築の間から船が見えたり、海が見えたり、視線の変化により海を意識させる。



### 4.2.2.) シーケンス計画による利用者行動パターン

フェリー利用者にとって、港での従来の行動パターンに対して、提案型の行動パターンを解説する。

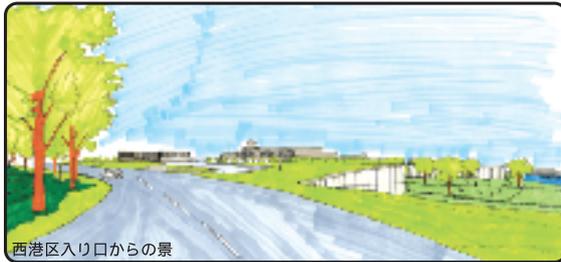


### 4.2.3.) 各地区のデザイン

各地区のデザインについて以下に解説する。

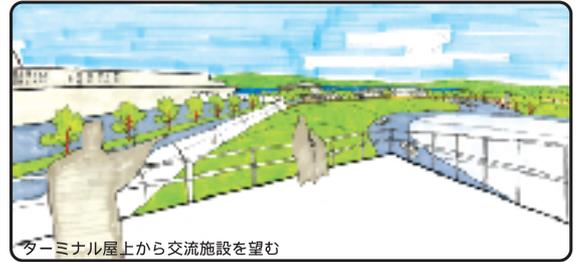
#### a.) 西港区入り口からの眺望

西港区入り口は、普通乗用車のメインゲートである。防潮堤による高低差を活かして、峠を乗り越える感覚でアクセスする。そうすることで海や船、建物などを垣間見たり港での活動を一望できる場を作り出すことができる。



#### b.) ターミナル周辺

ターミナルは敷地の中央に配置した。ターミナルと港湾緑地、交流施設、臨海緑地が一体的なゾーニングになっているため、ターミナルの屋上からは気持ちの良い海側を一望できる。



#### c.) 交流拠点用地周辺

ハーバーリフレッシュ計画では、文化交流空間を体験学習の空間として用いることになっている。事業の可能性をマーケティングの面で採算性を検討する必要性が伺われる。景観検討の立場から、用地のデザインコードの一例を示すことにする。



#### d.) 臨海緑地・ボードウォーク

単調にならないように水際線に変化を持たせた。樹木は高木を低密度に植樹する事で海への眺望を確保し、柵やその他ファニチャーも視界の妨げにならないように低く抑えている。



#### e.) エプロン周辺

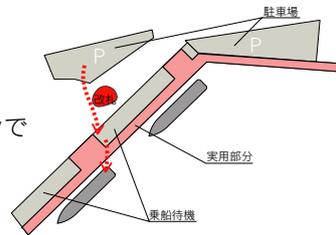
物流の荷捌きの場として、港湾計画のエプロン幅を確保した。エプロンの直背後は、物流の観点から従来は駐車場として用いられるが、パuffaとしての緑地帯を配し、港湾緑地を配置する事で物流の動線を見せないように配慮した。



### 4-3. 物流機能の確保

港湾計画では、エプロン幅50mは余裕を持って見積もっている。物流の荷捌きの実用部分を考えるとエプロン幅は図中の■のゾーンで済むと考えられる。

この余ったエプロン部分をシャースシ置き場に活用する。



#### a.) 東京方面一般車駐車場

すり鉢状の敷地は、フェリーの待ち時間を駐車場で過ごしたくないよう閉塞感を持たせ、もっと魅力的な空間（ターミナルや交流施設）の中で有意義に過ごしてもらうことを狙っている。

沿道の回転半径を40km/h程度で確保するためにすり鉢は直径120mで成り立っている。またすり鉢内部のハイパースケールな空間を階段状にすることで空間を分節した。

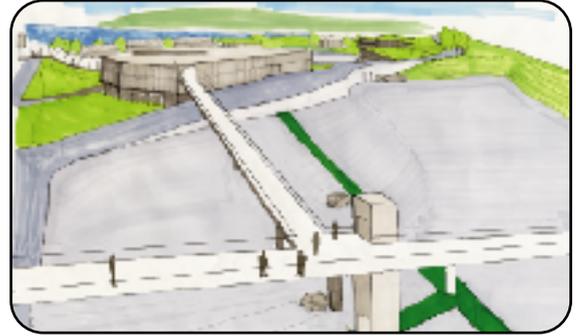


#### b.) 大阪方面一般車駐車場&東京方面物流の駐車場

大阪方面の一般車、送迎車、また、東京方面の貨物との分離は芝によって行い、基本的にフェリー用の駐車場として平坦な平場にした。

■ボーディングブリッジについて

それぞれの駐車場からターミナルへと接続するための役割を持ち、また堤外地からの散策路としての役割も兼ねる。



## 5. 港湾計画への提案

以上のような計画、デザインについて、港湾計画に提案する事項をまとめたものを以下に示す。



以上が、本修士設計の配置計画、動線計画など土地利用のレイアウトをまとめたものである。これを港湾計画図に書き直したものが以下のダイアグラムになる。

港湾計画図



提案のダイアグラム

