水城都市の再生

―高松港周辺地区の景観まちづくりマスタープランと沿岸部のデザイン―

元来、港は物流のみでなく人々の交流の拠点として発展してきた。しかし、戦後の急激な近代化により、臨海部の埋め立てや船舶の大型化に伴う港湾の沖合展開、貨物のコンテナ化など、港湾で働く人々は減少の一途を辿っている。
本提案で対象とした高松港でも、人々の集住する都市との良好な関係づくりを目指し続けている。しかし、かつて海辺にそびえ立った高松城は、無配慮な埋め立て整備によって海との繋がりをなくし、人々が賑わい、憩える場所となり得ていない。また、高松港は度重なる高潮被害に見舞われ、海岸部の護岸整備は目下の課題である。本提案では、かつての「水城都市」高松の魅力と賑わいを再生させるべく、高松港周辺地区の景観まちづくりマスタープランと、上記高潮対策を踏まえた沿岸部空間の具体的設計案を提案する。
景観と防災の融合した水城都市の「再生」、それは新たな高松港の魅力の「創生」を意味する。

Ⅰ．高松の歴史

高松港は日本三大水城の港城下町を中心に四国の玄関口として栄えていた歴史を持っている。しかし、戦後の高松において、港、鉄道に関してはますます発展していった反面、人々の交流の場であった玉藻公園周辺は市の中核としての機能を失っていった。その結果、港側と商店街が分離しつつある。

西暦/和暦		高松市街地	港湾・鉄道
1588	天正16	高松城築城、城・城下町に高松となづける	領主生駒親正、内町港築港を始める
1642	寛永19		領主松平頼重、矢野部江六をして西浜漁業、東川港、東浜港等を改築。藩の御用船、諸廻船の出入をはかる
1805	文化2	高松城下東浜の海を埋め立て開墾を移す	
1888	明治21	[illegible]により高松誕生	
1890	明治23	高松市市制施行	
1894	明治27	内町に県庁新設	
1897	明治30		高松・丸亀間鉄道開通 高松築港第一次工事着工
1900	明治33		高松港開港・港務所を設置
1901	明治34	市役所が五番丁・浄願寺内に移転	
1903	明治36		山陽汽船が高松と岡山間に連絡船を就航させる 高松汽船が大阪・神戸と高松間の運航を始める
1904	明治37	第二次高松港拡張工事竣了	山陽鉄道、讃岐鉄道を合併
1909	明治42	西の丸跡西側中堀一部埋め立てられる	高松・琴平間の鉄道 讃岐線となる
1910	明治43		宇野線開通 宇高連絡船就航 高松駅 西浜から浜ノ町に移転、2代目高松駅誕生
1913	大正2	高松市役所庁舎移転	高松港 県に移管
1917	大正6		四国水力電気 栗林公園・高松駅間に市内電車開業
1922	大正12		高松・大阪間航空輸送開始
1924	大正13	高松市役所が焼失 西の丸跡、内堀の一部を県と市に寄附	高松・女木島間に「高松号」就航
1925	大正14		国鉄高徳線 高松・志度間開通
1927	昭和2		讃予線(後に予讃線)松山まで開通 瓦町・琴平間の電車全線開通
1928	昭和3	城址北側、東側中堀埋め立てられる	高松築港第3期拡張工事完了
1930	昭和5	女木島の頂上に洞窟発見	[illegible]が運行開始
1931	昭和6	東京三越高松支店開業	
1934	昭和9	瀬戸内海が国立公園に指定される 高松市観光案内所を高松桟橋駅に設置	
1935	昭和10		高松・高知間鉄道開通
1945	昭和20	高松大空襲、8割焼失	
1948	昭和23		高松琴平電鉄 瓦町・築港間開通
1951	昭和26		第一回高松港まつり開催 港湾法に基づく重要港となる 高松・大阪間の航空路開設
1955	昭和30	玉藻公園開園式 玉藻公園文化財保護法により史跡指定 二の丸跡に遊技場開設	
1957	昭和32	桜の馬場で第1回高松盆踊り大会開催	高松・東京の定期航空路開設
1958	昭和33	県庁本館の竣工式	
1959	昭和34		高松本駅開業 桟橋駅を高松駅にする
1960	昭和35		旧高松駅から出火、焼失
1961	昭和36		宇高国道フェリーが就航 港則法に基づく特定港となる
1969	昭和44	高松市中央公園が完成する	
1971	昭和46	高松市 市街化地域と市街化調整区域を設定	国鉄宇高連絡船の「別れのテープ」が姿を消す
1976	昭和51	中央公園の開園 高松市役所新庁舎落成	
1985	昭和60	市がテレトピアに指定される	
1986	昭和61	中央通 日本の道百選に選ばれる	
1987	昭和62	インテリジェント・シティ構想の指定をうける	予讃線・土讃線で電車の営業開始 国鉄分割民営化 JR四国の本社を高松市に置く
1988	昭和63		瀬戸大橋開通 宇高連絡船の終航
1989	平成元	都市景観形成モデル都市の指定を高松市が受ける 新高松空港開港	
1991	平成3		高松港頭地区 港湾地区整備起工式
1997	平成9	片原町駅西第三街区市街地再開発組合の設立 瓦町駅ビル完成	韓国釜山港との国際定期航路開設する
1999	平成11	高松市が中核市に移行	
2001	平成13		サンポート高松・JR高松新駅舎等オープン
2002	平成14		中国上海港との国際定期航路を開設する
2004	平成16		サンポート高松グランドオープン
2005	平成17		中国青島港との国際定期航路を開設する

Ⅱ．拠点エリアの概要と景観軸

■JR 高松駅
現在駅前広場には海水地と花時計を有し、バリアフリーが施されている。以前の高松駅は電車を降りたらすぐ海が広がるという環境だったが、現在は駅から海の様子を伺うことはできず、高松駅における海の認識は低いといえる。

■サンポート高松
瀬戸内海に隣接し海に親しむ遊び場や遊歩道など、市民の憩いの場になっている。また、交通ターミナル、コンベンション・情報発信機能、商業施設など多彩な都市機能が集結している。

■玉藻公園
高松藩、生駒・松平家の居城だった高松城跡を公園として整備された。以前のように栄えている様子もなく、入場者も停滞もしくは減少気味である。周辺には県民ホールや歴史博物館などの施設もある。

■北浜アリー
昭和初期に建てられた湾岸の倉庫街を活用して整備された商業施設であり、個性豊かな店舗展開がなされている。民間の力だけで育て上げられた施設として、全国的にも注目され、若者のスポットとなっている。

■高松中央商店街
400 年前に築城された高松城の城下町を中心として栄えてきた、歴史と伝統のある商店街である。最近では、商店街再開発事業やコミュニティバスの導入などに力を入れており、衰退しつつある現況を改善しようとする動きが見られる。

Ⅲ．調査内容

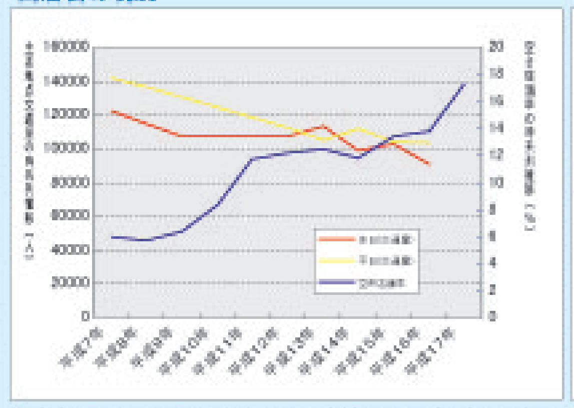
高潮被害状況

高松港は高潮被害が懸念されている地域であり、2004 年の台風 16 号による最高潮位は、既往最高潮位を大きく超え、被害範囲は護岸高の低い海岸線を中心に、高松港のほとんどで浸水被害が出ている。よって一刻も早い海岸線の防護整備と住民への災害意識づくりが必要とされている。

交通量調査

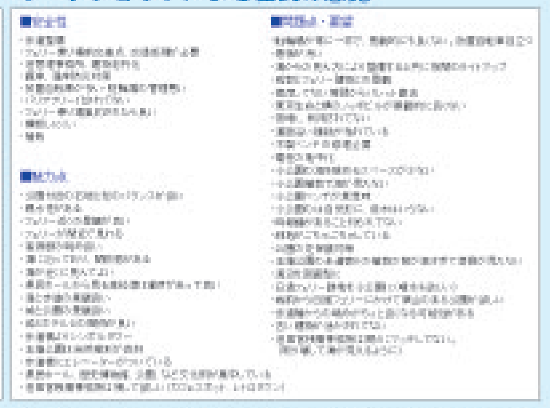
歩行者・自転車交通量を見てみると、南北方向には西の丸兵庫町線や中央通りが多く、東西方向には兵庫町のアーケード内が多い。
しかし、アーケード内においては、他の道と比べ自動車交通量が多い。また玉藻公園周辺の海岸沿いの道、公園南側の道になると、交通量は他の道に比べ極めて少ないことが分かる。

商店街の現況



空き店舗率と交通量から、高松商店街は今後の商店街の衰退を防ぐためにも、現在活性化対策が急務と考えられる。

ワークショップによる住民の意見

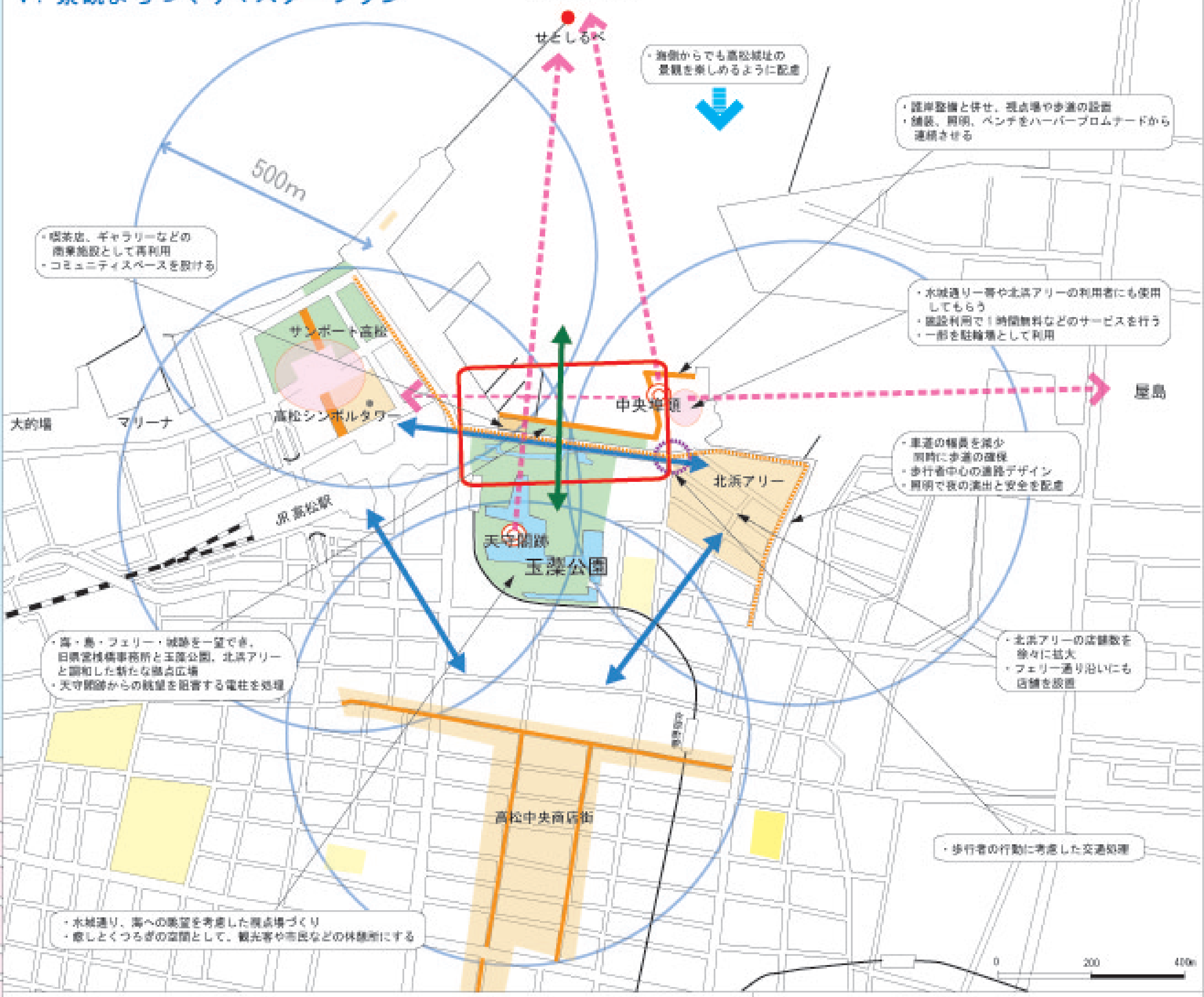


意見分析より、高松の魅力として海の眺望や親水性のある空間があげられ、水城通りや北浜地区に対する安全な歩行者空間および高潮対策が今後の課題として抽出された。

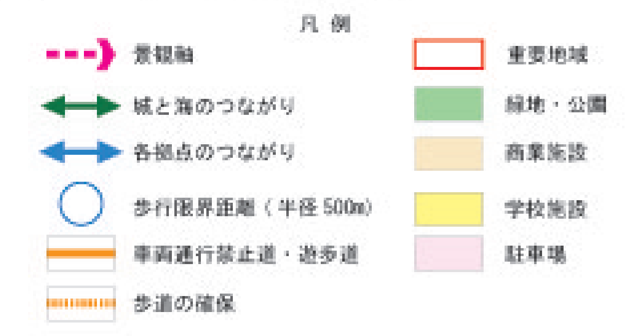
Ⅳ．現在の課題

水城通りや北浜アリーに歩行者空間や、景観、防災に対する課題が多くあり、これを解決することで更なる魅力の創出につながる可能性が高い。また、商店街の衰退やランドマークとしての高松城の希薄化など、それぞれの拠点が固有の課題をかかえている。さらに、海と城（陸）との視覚的つながりも確保されておらず、海に近い玉藻公園の景観的魅力を半減させているものと考えられる。よって高松に必要なのは「高松港を媒体とした海と街の一体的な整備」であるといえる。

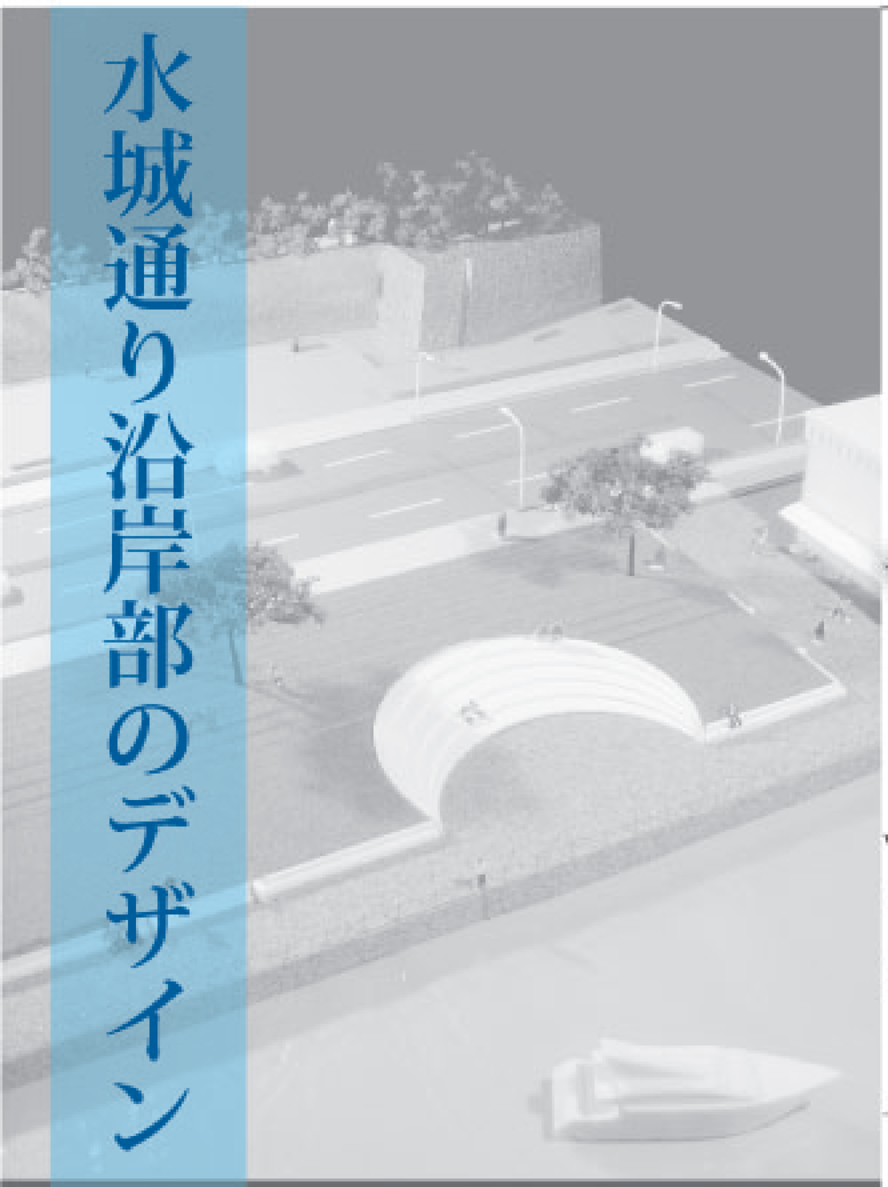
Ⅴ．景観まちづくりマスタープラン



街と海を一体化させる高松港の整備を目指し、玉藻公園を中心としたサンポート高松・JR 高松駅、北浜アリーと高松中央商店街のネットワーク化を目指す。すなわち、相互に回遊性のある人の流れを作ることで、高松港周辺全体による高松らしさの創出を図っている。高松港周辺では上記 4 拠点間の距離が人間の歩行限界距離 500m を超えている。そこでこの 4 点の中心となる水城通りに新拠点を計画し、歩行者による行動範囲の重層化を目指す。また、天守閣跡からの眺望を活かすことで、高松城が海に面していた史実の認識を促すものと考えられる。玉藻公園と海との結びつきを強めることで、水城通り一帯に「高松らしさ」を感じさせる場所の再生を図る。

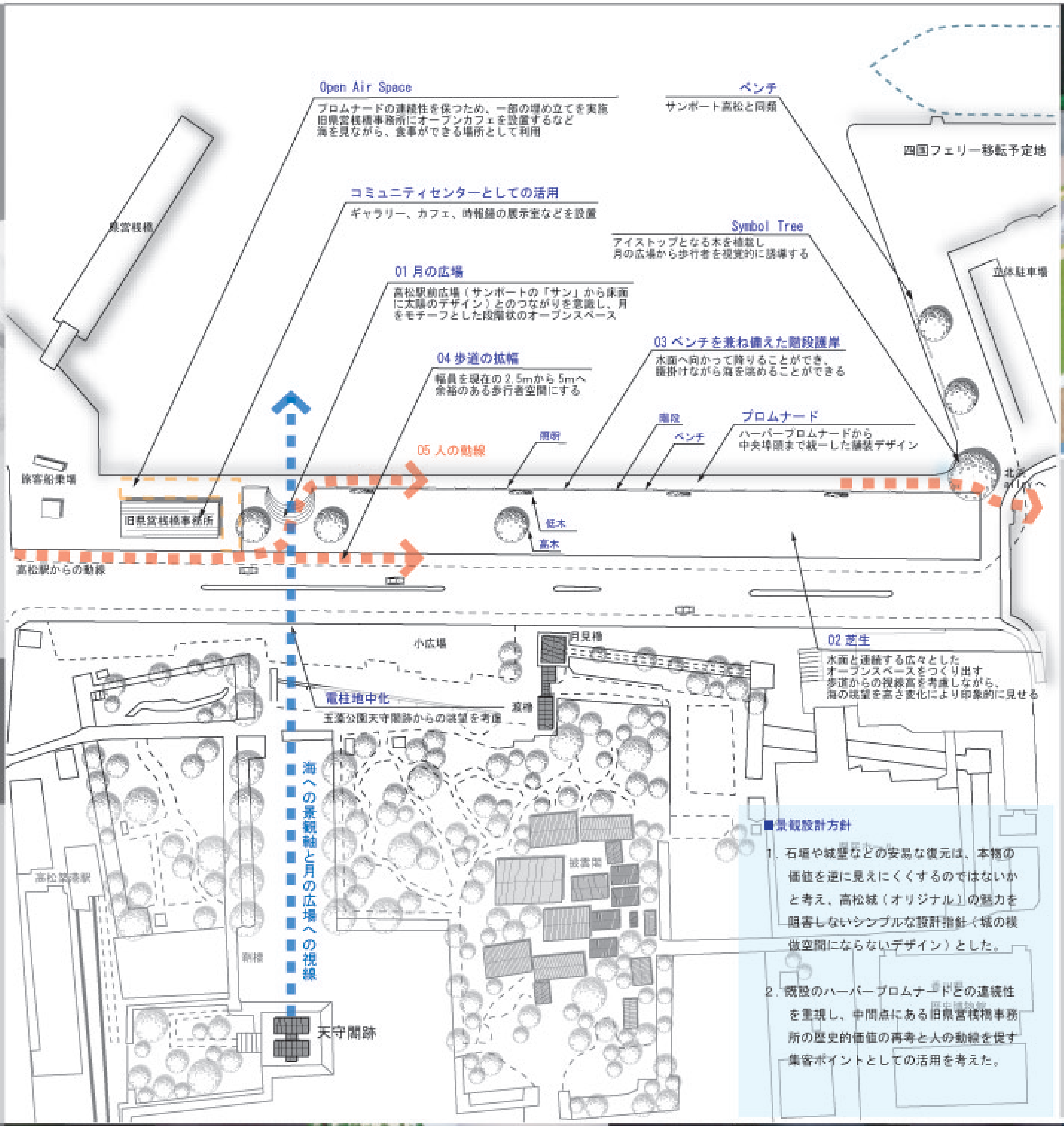


水城通り沿岸部のデザイン



水城都市の再生

旧県営桟橋東側の空間に人の賑わいを取り戻す中心的なスペースを、天守閣跡からの眺望を阻害することなく設計する必要がある。また、このエリアはサンポート高松側から中央埠頭までコの字型に海を囲んでおり、中央埠頭からは対岸のシンボルタワーやサンポート高松の賑わいの様子を見ることができる。さらには水城通りから中央埠頭まで続く沿岸部は、中央埠頭手前で海側へ直角に曲がるため、前方にある海や島に近づいていく期待感がもてる。そのため、景観デザインを考えるうえで中央埠頭付近は、ポイントとなる可能性が高い。これらを踏まえ、対象空間を親水性の高いオープンスペースとして利用することを提案する。



■景観設計方針

1. 石垣や城壁などの安易な復元は、本物の価値を逆に見えにくくするのではないかと考え、高松城（オリジナル）の魅力を阻害しないシンプルな設計指針（城の模倣空間にならないデザイン）とした。

2. 既設のハーバープロムナードとの連続性を重視し、中間点にある旧県営桟橋事務所の歴史的価値の再考と人の動線を促す集客ポイントとしての活用を考えた。

02-A 芝生（歩道から）　03 ベンチを兼ね備えた階段護岸

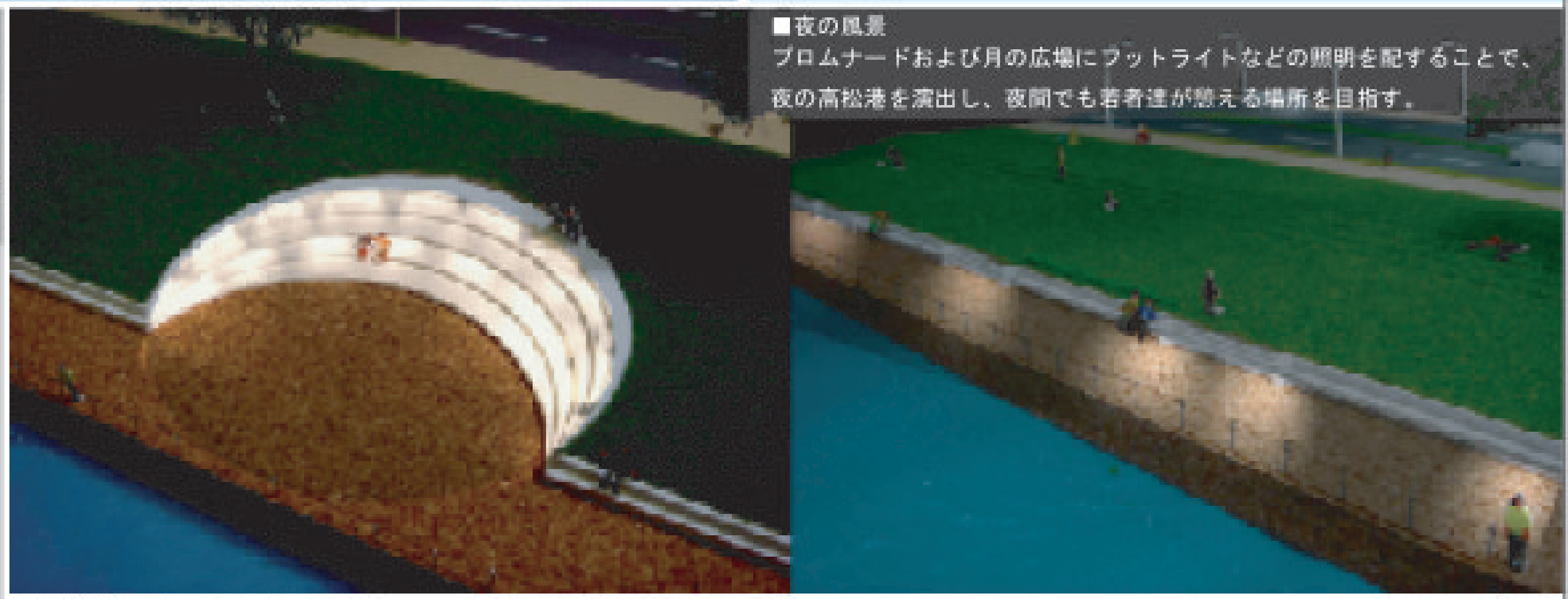
02-B 芝生（丘の頂上から）　04 歩道の拡幅

01 月の広場

05 人の動線

この場所に拠点となるスペースを置くことで、高松駅から北浜アリーへの人通りの向上を考えた。

具体的なデザインとして、天守閣からの景観軸を考慮し、景観軸上に広場を設置することで、水城通りへの興味を喚起してもらえるように考えた。また、北浜アリー側のオープンスペース端にシンボルツリーを設置することで、広場からの視覚的誘導を図った（アイストップ効果）。さらに高松港の歴史的価値である旧県営桟橋事務所の建物を集客ポイントとして再活用することで、人通りの向上を目指している。



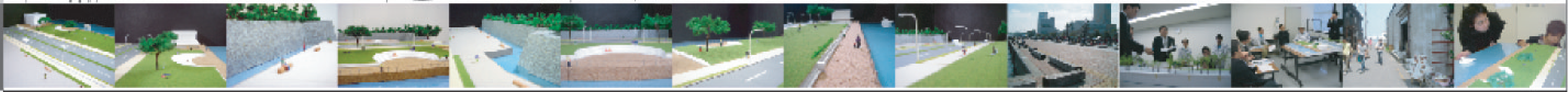
■夜の風景

プロムナードおよび月の広場にフットライトなどの照明を配することで、夜の高松港を演出し、夜間でも若者達が憩える場所を目指す。

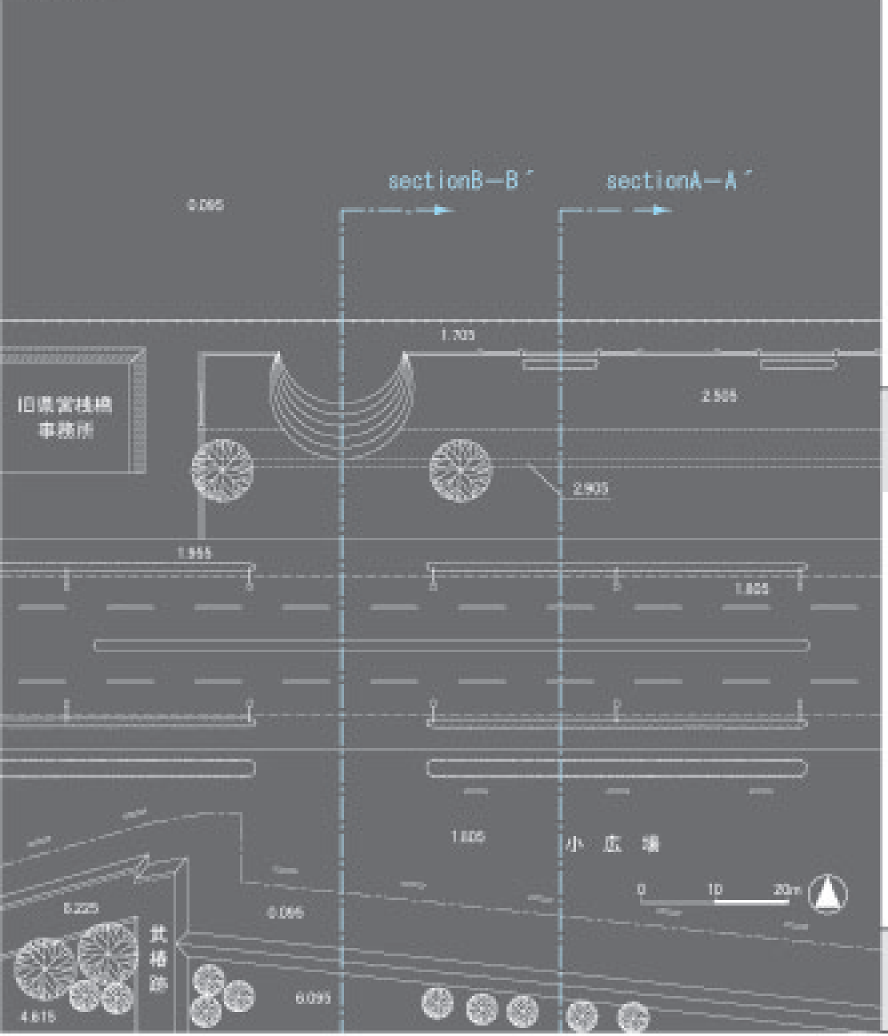
■景観シミュレーション

玉藻公園の天守閣跡から眺望を確保するため、電柱は地中化し、その周辺にある背の高い看板などは撤去した。これにより、天守閣跡から見える海の面積は広がり、玉藻公園と海とのつながりを強めることができるものと考える。

現在　整備後



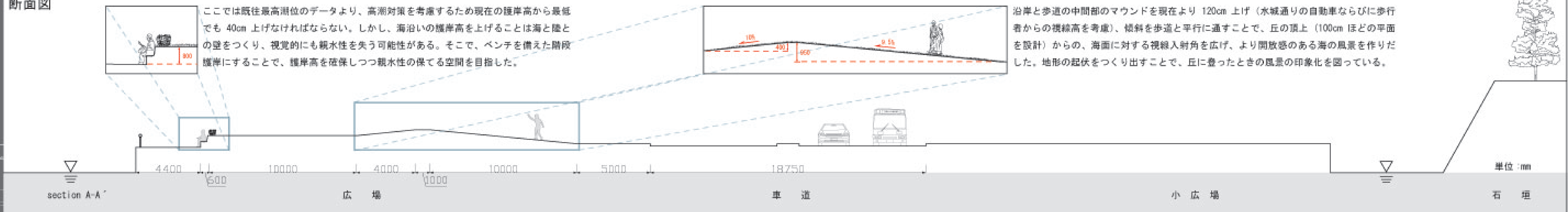
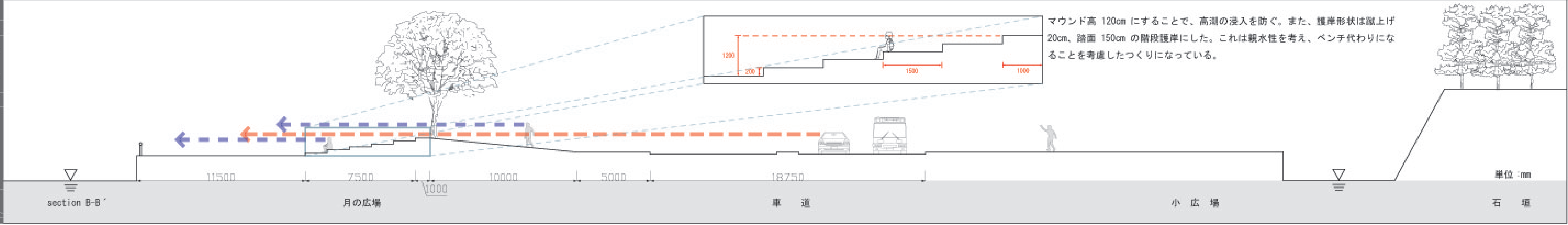
平面図



断面図

ここでは既往最高潮位のデータより、高潮対策を考慮するため現在の護岸高から最低でも 40cm 上げなければならない。しかし、海沿いの護岸高を上げることは海と陸との壁をつくり、視覚的にも親水性を失う可能性がある。そこで、ベンチを備えた階段護岸にすることで、護岸高を確保しつつ親水性の保てる空間を目指した。

沿岸と歩道の中間部のマウンドを現在より 120cm 上げ（水城通りの自動車ならびに歩行者からの視線高を考慮）、傾斜を歩道と平行に通すことで、丘の頂上（100cm ほどの平面を設計）からの、海面に対する視線入射角を広げ、より開放感のある海の風景を作りだした。地形の起伏をつくり出すことで、丘に登ったときの風景の印象化を図っている。



マウンド高 120cm にすることで、高潮の浸入を防ぐ。また、護岸形状は蹴上げ 20cm、踏面 150cm の階段護岸にした。これは親水性を考え、ベンチ代わりになることを考慮したつくりになっている。