

第3．基本方策

前述の「第2．基本方針」で掲げた3つのテーマごとに、基本方策のイメージを提案すると次のとおりである。

1．地域特性に応じた魅力ある海辺づくりのために

地域特性に応じて魅力ある海辺をつくっていく方策については、次の3つの側面から考察することができる。

(1)魅力づくりの基本的な方向

地域特性に応じた魅力ある海辺をつくっていく際に、各資源の魅力づけに共通する基本的な方向について言及すると次のとおりである。

ア．バリアフリー

伊勢湾の場合、水際線は海浜と堤防という組合せが最も多いため、水際線に近づくアプローチにおけるバリアフリーについては、堤防を越える部分のスロープ化が重要である。また、アプローチの間隔があまり離れすぎないような配慮が望まれる。ただし、スロープ化に際しては、周辺の自然環境に十分配慮するとともに、砂浜をむやみに減退させないようにする必要がある。

一方、水際線に沿った方向でのバリアフリーについては、砂浜等は歩きにくいいため、多くの人々が利用するようなどころでは、ボードウォーク等の設置も有効である。ただし、砂浜に設置する場合には、砂に埋まってしまわないよう、管理面の検討が必要である。

イ．景観

海辺の景観は、海辺から海を眺める景観と、海上や背後から海辺を眺める景観に、大きく分けられる。

海辺から海を眺める場合、パノラマ型の景観を阻害しないことが重要である。特に、水際線近くに大きな建物を建設して背後からの眺望を遮断することは避ける必要がある。また、水際線に沿った道路からも海が見透せるように、堤防天端と道路の高さを適切な関係にすることや、背後から海辺に近づく動線は、海が見透せるように視線を通すことが望ましい。

眺められる場合の海辺の特徴は、汀線等の海岸線が基調で、地形的な変化が乏しく単調であるため、休憩所や眺望点ともなるようなアクセントを加えることが望まれるが、あまり大きな人工物は目立ちすぎ、海岸線とのバランスが崩れる。また、スカイラインが主に自然物で構成されている場合は、高い構造物によってスカイラインが分断されることは景観上好ましくない。

なお、ごみ等の除去、作業小屋等の廃屋撤去、放置自動車の撤去、海浜公園等の管理などは景観保全上も重要な事項である。

ウ．環境保全・環境教育

伊勢湾においては、近年の工業化、都市化の一層の進展、ライフスタイルの変化などによる水環境の悪化の懸念、自然海岸の減少、海岸線の改変・人工化、海生生物の生息の場の減少など環境面で多くの課題を抱えている。これらの課題について、実際に海辺に赴き、実感し、理解を深めることによって、伊勢湾の環境保全に向けた取組を促進させていく必要がある。

また、沿岸域の豊かな自然環境を利用するレクリエーション活動等が、自然を疲弊させることもありうるため、利用のマナーの徹底、来訪者の自動車利用に伴う問題への対応（ex.自動車乗り入れ禁止区域の設定）など、環境に優しい利用方法の実現や啓蒙等も重要である。

エ．安全の確保、安全の教育

安全で、安心できる海辺づくりに努めるとともに、多様な主体が安全で、安心して海辺空間を楽しめるようなルールづくり、安全教育を図る必要がある。特に、近年、ウォーターウイズ（遭難時の対応をはじめとする海との安全な付き合い方）が、海洋レクリエーションの分野で着目されており、この教育システム（カリキュラム、スタッフ、施設、制度）を創設することが望まれる。

また、作業小屋等の廃屋撤去、放置自動車の撤去などは治安対策上でも重要なことである。

オ．伊勢湾の総合学習

伊勢湾への関心と理解を高めるためには、伊勢湾を総合的に学ぶことが必要であり、個々に取り組みされている環境学習や、体験漁業などを連携させるとともに、伊勢湾の歴史文化の学習やウォーターウイズも付け加え、海を多面的に学ぶ仕組みをつくることが重要である。

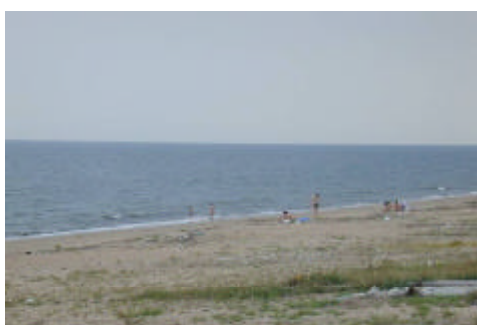
(2) 資源機能別の魅力向上の方向

海辺の魅力形成する資源の機能ごとに、その現状や問題点等を踏まえ、その魅力を向上させる可能性と方向性について言及すると、次のとおりである。

ア．レクリエーション（海岸系）

伊勢湾（三重県）の海辺で最も多い資源であり、施設面では、利用者を受けとめる駐車場やトイレ等の利便施設が最低限必要であり、条件があれば眺望施設や休憩施設等も考えられる。

一方、ごみ発生の抑制と海岸の清掃のシステム化なども検討すべきである。



千代崎海岸（鈴鹿市）



吹井ノ浦（松阪市）

利用の面では、競合する利用があれば調整のルールが必要である。なお、防潮堤の管理用通路（堤内地側）の利用についても、例えば、休日に限っては歩行者や自転車の専用道とするなど、地域ごとの事情を踏まえて工夫することも考えられる。



堤防背後 / ミッションベイパーク（サンディエゴ）



堤防背後 / ミシガン湖畔（シカゴ）

なお、今後、堤防を再整備する海辺においては、上記の方向とともに、堤内地側からの視野の確保、海浜へのアプローチに関するバリアフリー（ex. スロープ設置）など、関係者の意向を反映しつつ計画・事業が進められることが望まれる。



堤内地からの視野確保 / 熱海



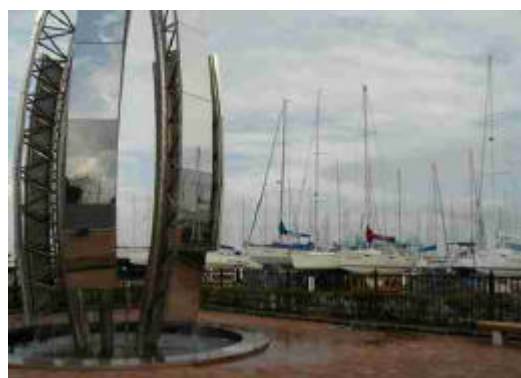
海浜へのスロープ設置 / 大湊海岸 (伊勢市)

イ. レクリエーション（施設系）

施設系の多くを占めるマリナーは、その性格から海との関わりが強いが、利用者が限定的であるところが多く、地域資源として活用しきれていない。マリナーに不特定多数の人が自由に入出入りに伴う保安問題等に対しては、出入が自由な区域と制限する区域を明確に区分するなどの工夫を行い、マリナーを活用する施設（ex. レストラン、商店）等を併設あるいは近隣で設置できる条件を揃えることが望まれる。



河芸マリナー



伊勢湾海洋スポーツセンター

また、逆に極めて多くの利用者を集めながら、単に沿岸域に立地しているだけで、海との関係が分断されている施設も幾つかあり、海が見えるテラス整備、海辺を散策できるプロムナード整備、前面海域への船舶係留など、海を感じるための工夫が望まれるところである。



海が見えるテラス / お台場 (東京)



海辺のプロムナード / エンバカバレロ (サンディエゴ)



簡便な船舶係留施設 / サウサリート (サンフランシスコ)

ウ．親水型交流（歴史、観光系）

伊勢湾（三重県）における主な該当資源としては、東海道七里の渡し跡、四日市港千歳地区、大黒屋光太夫資料館、阿漕塚、大淀、夫婦岩などが列挙できる。その他にも工夫次第では交流資源として可能性を持つ資源も幾つかあり、ものがたり（打ち出し方）ネットワーク（誘導の仕方）周辺整備（魅力づくり）が望まれている。



遊覧船等が係留する千歳地区 (四日市港)



夫婦岩

なお、中部国際空港への海上アクセス基地の計画が四日市港、津松阪港、鳥羽港で検討されている。計画の実現に当たっては、旅客船ターミナル機能を強化させる中で、親水型交流拠点としての機能充実が図られることも期待される。

また、海の眺望など親水性を活かした商業機能の整備など、多様な親水型交流施設の整備も考えられる。



旅客船ターミナル / 神戸港



海辺の商業施設 / 岸和田ベイサイドモール

エ．親水型交流（産業系）

近代港湾として発展してきた四日市港の成り立ちや近代港湾の果たしている役割を紹介する施設として四日市港ポートビル展望展示室「うみてらす 14」が整備されており、今後とも当施設のPR、機能の充実を図る必要がある。この他の港湾においても同機能の充実を図ることが望まれる。

また、造船業など海事関係産業も立地していることから、広く海事関係産業の情報受発信を展開する機能の充実も検討する必要がある。

漁港は、湾奥部を除けば多数存在するが、漁港機能に特化しており、親水型交流資源としての活用は弱い状況である。

しかしながら、伊勢湾の漁業ブランドは全国的にも高く、これを親水型交流施設等によって活用することが、地域の個性づくりや水産業の振興にとって大きな役割を果たすと期待されている。



観光型の魚市場 / 黒潮市場 (和歌山マリナシティ)



漁業中心の交流施設 / 七尾フィッシャーマンズワーフ

オ．環境学習・環境保全活動

現在、伊勢湾各地で環境学習や環境保全に係る市民レベルでの活動が多様に展開されており、伊勢湾への関心と理解を高めるため大きく貢献している。これらの活動も海辺の魅力構成する貴重な資源としてとらえ、その活動空間を保全するとともに、適宜、活動を支援していく仕組みを検討する必要がある。



ウミガメの産卵観察会(白塚海岸)



海岸での環境学習

カ．散策

散策は、最も日常的な海辺利用の形態の一つであり、柔軟で実質的な資源整備が望まれる。

従って、堤防沿いの線的なプロムナード整備や、水際線から若干離れた歩行者系のルートであっても、海の眺望を確保しつつ整備するなど、多様な方向が考えられる。

特に、歴史的な街道も沿岸域には通っており、これらと連携した散策ルートの確保と整備が求められている。また、四日市港等、古くからの港湾地区では、歴史的資源が集積しており、これにふさわしい景観にも配慮した散策空間の整備が望まれる。

また、抵抗感なく歩ける距離の限度は約 400～500m といわれており、散策ルートが長い場合は、適宜、休憩施設等を設置しておくことが必要である。



歴史的景観を配慮したプロムナード／小樽運河

キ．眺望

現在の伊勢湾では、多くの人々が集まることができ、かつ海への眺望が優れている地点は限られており、今後、眺望の優れた地点を発掘し、PR等を行うとともに、新たな眺望点の充実に努めることが望まれる。

また、眺望は散策と並ぶ日常的な海辺利用であり、あらゆる海辺空間で配慮されるべき視点であるため、特定の眺望点だけでなく、提内地側からの堤防を越えた海への眺望確保、海辺の建築物による眺望遮断の規制等、多様な施策が望まれる。

インターネットの普及を活用して、ライブカメラからの映像の配信を行うことにより、伊勢湾への関心を強めることも可能である。



伊勢湾の代表的な眺望点/四日市港ポートビル

(3)地域ごとの海辺づくりの検討

沿岸域の特性は、水際線の形状、背後の土地利用、関係者の状況（ex.関心度）など様々であり、こうした地域ごとの特性に応じた海辺づくりの方向を探るためには、特性を熟知し主体的に取り組める地域関係者の参加が重要である。

従って、地域の関係者が参加して、海辺の利用と管理に関する検討を行う場づくりが必要となっている。

具体的イメージとしては、各市町ごとに（必要に応じて市町内の細区分も可能）住民、企業、NPO等の参加によって、検討の場を設けることが考えられる。

ex. ・(仮称)「市海辺の利用と管理に関する検討会」

・(仮称)「××市 地区海辺づくりに関する懇談会」

なお、当該組織の位置づけ（検討結果の拘束力等）については、関連する法制度が多いため、各市町の状況に応じた裁量の中で柔軟に取り扱い、これらの試行の積み上げの中で一定の方向性を模索する。

2. 利用と保全の方針の設定等のために

利用と保全のメリハリをつけ、それぞれの望ましい方向を追求する方策として、次の3つの方策が考えられる。

(1) 利用・保全ゾーンの設定

利用と保全については、前述のように地域ごとに検討する場も必要ではあるが、同時に、伊勢湾という広大な海域を抱えていることから、広域的な検討が不可欠である。こうした考え方から、利用と保全ゾーン設定は、次のように進めることが現実的と考えられる。

(ステップ1)

まず、広域的な観点から概略の方向性を検討する必要がある。この方向性は、本来は伊勢湾の管理主体が作成すべきであるが、現時点では存在していないため、三重県が三重県沿岸域に限った方向性を作成することとなる。

このステップに関連しては、前述のとおり平成11年9月に三重県が伊勢湾沿岸整備マスタープランを策定している。マスタープランにおいては、沿岸整備における基本理念を明かにしつつ、沿岸整備における安全面、環境面、利用面での基本方針を定めている。さらに、桑名・四日市ブロック、鈴鹿・津ブロック、松阪・伊勢ブロックごとに、あるべき姿に向けての方向を提示している。

従って、利用・保全ゾーンの設定の具体的な検討に際しては、このマスタープランを拠り所とすることができる。

(ステップ2)

地区海岸ごとに、あるいは、各市町ごとに、住民、企業、NPO等を含む関係者で構成された地域部会を設けて、ステップ1で示された方向性を検討し、その修正と具体化の検討を進める。この地域部会での議論を踏まえ地域案を作成するステップが考えられる。

このステップに関連しては、伊勢湾沿岸整備マスタープランのフォローとして「地区海岸毎の海岸整備の方向性」が提示されている。これは各地区海岸を人工海岸、環境保全海岸、環境維持海岸の3つのタイプに分類して整備の方向を提示しているもので、関係市町の意見の反映やパブリックコメントの手続きもとられている。

従って、この「地区海岸毎の海岸整備の方向性」を基礎にステップ2の検討を行うことが現実的である。

(ステップ3)

ステップ2でまとめられた地域案を積み上げ、全体的な整合性を図る形で、試案として取りまとめるステップが考えられる。

このステップに関連しては、ステップ1、ステップ2を踏まえて、現在、県海岸整備アクションプログラムの検討がなされているので、このアクションプログラムとの整合性を図りつつ、検討を行う必要がある。

(2) 保全ゾーンにおける規制強化

前述のように設定された試案は、法的根拠を持つ訳ではないが、自然公園法、海岸法などの個別の法制度を活用して、あるいは独自の条例の制定を検討するなど、保全ゾーンにおける環境保全のために適切に規制を強化していく必要がある。

(3) 適切な利用の促進対策

よりよい利用と保全を実質化するためには、機械的な規制だけでなく、よりよい利用を促進する方策が望まれる。

例えば、よりよい利用をコーディネートする機関の設置、伊勢湾におけるモデルになりうる利用事例の顕彰、よりよい利用と保全をリードするデザイン・ガイドラインの策定などが望まれ、利用と保全ゾーンの検討の中で具体化することが必要である。

なお、デザイン・ガイドラインについては、サンフランシスコBCDCのデザイン・ガイドラインが参考となる。



図3 - 3 サンフランシスコBCDCのデザイン・ガイドライン

(出典)「海洋性レクリエーション施設計画とデザイン」(畔柳昭雄編著, 技法堂出版)

3. 多様なネットワークの整備のために

海辺に人々を誘導しうる多様なネットワークを整備する方策として、次の3つの方策が考えられる。

(1)交通の充実

現状では交通軸（幹線道路や鉄道）が伊勢湾の海辺近くを通ることはなく、人々が海を感じる事が難しくなっている。また、自動車による海辺へのアクセスは確保されているが、公共交通機関（鉄道、バス）が近くまで到達している海辺は数少ない。

したがって、まず多くの人々が海辺に訪れる動線を形成することが望まれる。その点で、中部国際空港への海上アクセス基地が重要な役割を持つと考えられ、これを単なる交通ターミナルと位置づけるのではなく、伊勢湾におけるパブリックアクセスの拠点としても位置づける必要がある。また、これ以外でも、条件が揃えば同様の交通軸を通す努力が望まれる。

さらに、パブリックアクセスのために新たなバスルートを開設するのは難しいとしても、シーズン中の臨時バスの運行等、柔軟な対応が求められる。

(2)サインの充実

現状では、伊勢湾に沿って走る幹線道路沿いや海辺へのアクセス道路、海辺近くの鉄道駅やバス停付近における、海辺への誘導サインが十分であるとはいえない。公道において道路管理者が設置するサイン（標識）については、その様式・基準が法的に一定の制約を受けているが、サインは海辺へ誘導する重要な装置であるとともに、それ自体が情報発信装置でもあるため、計画的で積極的な設置が重要である。

特に、国道沿いや主要なアプローチ道路におけるサイン設置や、アクセスに利用される鉄道駅やバス停付近でのサイン設置が、効果的である。また、それ自体が情報発信装置であることから、単に方向性を示すサインだけでなく、海辺に存在する各種資源の解説版など、サイン内容を充実させることも重要である。

(3)情報発信の充実

人々の伊勢湾へのパブリックアクセスを支援するためには、伊勢湾に関する様々な情報を発信する手段を整備することが必要である。特に、伊勢湾のどこに、どのような資源があり、どのように行き、その利用に関しては誰に聞けば（あるいは申し込めば）いいのかなど、利用者の立場から使いやすいグッズが必要であり、パブリックアクセスのガイドブックやマップの作成等が考えられる。

また、ペーパーのデータだけでなく、時々刻々と変化する情報を発信する意味では、伊勢湾の主な眺望点におけるライブカメラから、インターネットで映像を24時間配信することも考えられる。

さらに、伊勢湾を研究フィールドとして県内外の大学に提供し、各種の便宜を図る替

わりに研究報告等を義務づけるオープンカレッジは、伊勢湾を県外に宣伝するとともに、伊勢湾における研究活動との関わりなどを通じて、県民が伊勢湾の価値を再認識する契機となることが期待される。