

東京湾パブリック・アクセス方策に関する第一次政策提案

1. 背景

東京湾再生のための行動計画(第二期)では、『快適に水遊びができ、「江戸前」をはじめ多くの生物が生息する、親しみやすく、美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する。』と謳っている。この実現に向けて、「人々が海を知り、楽しむことにより人と海が共生する条件を整える必要がある。

そのため、

- ① 「人々が、手軽に海に接する既存のアクセスを広く認識し、活用が進むこと」
- ② 「現状ではアクセス困難な地域のアクセス拡充をはかること」

の両方が必要である。

ここでは、まず①の充実を目指した政策の提案を行う。

1. 1 現状と課題

- ・ 沿岸地方公共団体を中心に海浜公園・水際線に遊歩道等の整備がなされたり、そこへのアクセス路もあるが、多くは海浜公園等には海に関する情報等の提供がなく、人々が海に関心を持つ契機にはなかなかない。
- ・ 特にアクセスルート上には、海に関する解説等の情報は全くない。
- ・ まずは早期に①の促進を具体的に図る必要がある。

1. 2 海辺へのパブリック・アクセスの構成等

① パブリック・アクセスの構成等

- ・ パブリック・アクセスは、海との接点＝「視点場」と最寄り駅から視点場に向かう「ルート」とから構成される。
- ・ 視点場は、人々が訪れ、海を感じ、海を知り、海を楽しむことにより、人々の海への関心を高める「場」である。水飲み場、トイレ、ベンチ、緑陰を備え、駐車場、駐輪場の附置が望まれる。視点場の候補地として、海浜公園、魚釣り施設、人工海浜を提案する。
- ・ ルートは視点場への道筋であり、ルート上に存在する海に関連する資源(以下「ポイント」という。)を利活用して、海への関心を誘う道である。

② パブリック・アクセスの設定主体

- ・ 自然海岸の時代は、住民や来訪者の繰り返しの通路がアクセスルートとして定着していた。

- ・ 東京湾奥部等を中心にした高度成長期の埋め立てにより水際線の私有化も進み、自然なルートの発達・利用が難しくなってきた。地方公共団体などにより、公園・遊歩道・人工海浜などの整備が行われた。
- ・ 埋立地に立地する事業者や住宅の利便性の向上を図るため、道路やバス網の整備が進んだ。
- ・ 地方公共団体が、沿岸域の総合管理の視点や地域振興の視点・地域の歴史文化の保存管理の視点など公共的な政策意図から、主体的にアクセスルートを設定することも増えてきた。
- ・ パブリック・アクセスは、こうした取り組みの延長線上にある。

③ パブリック・アクセスルートの利用者

- ・ かつては、漁業関係者・釣り人らのほか、背後地域の住民や近隣の住民が中心であった。海辺で行われる伝統や言い伝えなどの世代間伝承が、コミュニティ内で行われていた。
- ・ 海へのアクセスルートが限定的になると、近隣の背後地域住民のアクセスも衰退した。
- ・ 近年の地域資源の再認識運動や街歩きの活発化、環境への関心の高まりの中で、遠隔の背後地からの来訪者も増加している。しかし、遠くからの来訪者はもとより、近隣に住んでいても海の魅力、楽しみ方、海の資源などを理解できない来訪者なども多い。

2. 当面の政策提案

「人々が、手軽に海に接する既存のアクセスを広く認識し、活用が進むこと」のために、既存の施設や既存のアクセスルートをよく知ってもらう政策・施設やアクセスルートの活用を促す施策を提案する。

2. 1 情報提供機能の充実

ハードな施設自体の存在の認知と、その活用による便益を実感してもらうようなサービスの提供とをすすめる。

- ・ 海浜公園等を視点場にし、ルートを誘いの道にするため提供する情報を拡充する。提供する情報の内容は、場所ごとに異なるが、海への関心を喚起する内容とする。「視点場」にあっては、その形成、現状、海や景観、楽しみ方、危機回避情報等を提供することが望まれる。ルート上のポイントにあっては、かつての沿岸域の姿、埋め立ての経過・意味・再生の取り組み等視点場情報との関係に留意する。
- ・ 海と人々の暮らし、東京湾再生への取り組みも紹介する。
- ・ また、利用者の利便性の確保と地域の活性化をはかる視点から、視点場、ルート上のサービス提供施設についても適宜、情報提供をする。
- ・ 提供する情報の情報源は、自治体の都・県・市・区史(誌)、郷土史、各部局の事業年報(史)、社史、博物館等の研究誌等となり、情報の内容が「海への関心を喚起」する

ものとなるよう総合的に取り纏める必要がある。

- ・ 情報の提供手法は、地域の観光やイベント行事で近年急速に普及が進んでいる情報化技術を活用し、例えば、スマートフォンによるGPSと連動した音声ガイドシステムを利用する。
- ・ 東京湾再生推進会議による、情報ツールを活用した東京湾パブリック・アクセス全体像の提供による個別パブリック・アクセスのインデックス機能の開発、パブリック・アクセスマップ・アクセスガイドの作成と普及を図る。特に、既存の施設やアクセスルートの活用促進に役立つ情報が充実しているマップ・ガイドの作成が望まれる。

2. 2 期待される効果

- ・ 既存の資源を活用するものであり、低コストで人々の海への関心を高めることが期待できる。
- ・ 併せて、随伴的に、児童生徒に対する学習機会の提供による将来の海洋人材の養成、人々の東京湾問題解決のための主体的参加の機運の醸成も期待できる。
- ・ また、観光振興の一助となることはもとより、地域へ多くの人々を招来することにより地域経済の活性化も考えられる。

2. 3 提案施策の検討にあつたての併せての提案

この提案は東京湾再生推進会議メンバーへの提案として、関連する皆様の実現に向けたご検討や努力を期待している。官民連携フォーラムでは、「東京湾再生行動計画(第二期)」の目指す方向や実施方策にのっとり提案を意図しているが、パブリック・アクセス情報提供システムの導入については、システム全体の進行管理や財源措置について、併せて具体的な検討をお願いします。その際、ステークホルダーとの調整にもご配慮願いたい。

なお、官民連携フォーラムとして、1背景の②の検討を進め、今後2年を目途に最終提案をまとめて行きたいと思っています。併せて、第一次政策提案のフォローアップにも努めます。

参考資料

東京湾パブリック・アクセス例

東京湾パブリック・アクセス例

東京湾パブリック・アクセス例を2点示す。

PTメンバーが実査をし、参考資料から取りまとめたもので、記述レベルはキーワード中心となっているが、提供する情報のイメージを説明するための資料。

実際の情報提供にあっては、より具体的に分かり易い表現としていただきたい。

視点場及びルートポイントとも説明項目ごとに500字程度を想定している。

例示中のPはポイントである。

パブリック・アクセス例①(公園、海浜公園活用型) <猿島>

概要：東京湾では数の少ない島嶼とアクセスルート上に点在する、史跡、現状の施設等から東京湾の持つ多様性と魅力を味わうことができる。

ルート1 京浜急行横須賀中央駅～三笠棧橋(10分)

出発場所：京浜急行横須賀中央駅

P 三笠公園：メダカの学校歌碑

横須賀出身の茶木溪作詞 中田喜直作曲

幼子が散ったメダカを見て「待ってれば来るよ。ここはメダカの学校だから」がモチーフ)

D51型非常用給水塔—1人1日30×3日分 約100m³

東郷平八郎銅像—日露戦争時の連合艦隊司令長官

三笠記念館—日露戦争当時の旗艦

P 横須賀新港

自動車輸出専用岸壁

P 横須賀ポートマーケット

地場の魚介類と野菜の販売

到着地 三笠棧橋

ルート2 JR横須賀駅～うみかぜの道～三笠棧橋(30分)

出発場所：JR横須賀駅

P ヴェルニー公園

開港・維新期に横須賀製鉄所を指導したフランス人ヴェルニーを記念したフランス庭園式公園

- ・ヴェルニー記念館(国指定重要文化財造船用0,5tハンマーの展示)
- ・逸見波止場衛門(衛兵の詰所)
- ・ヴェルニー、小栗上野介忠順の胸像

P 海上自衛隊司令部：海上自衛隊横須賀総監部と艦船

P アメリカ海軍横須賀海軍施設と艦船

P Yokosuka軍港めぐり汐入ターミナル

P うみかぜの道：J R横須賀駅～観音崎までの10km

海に面したボードウォークは、海風を受け、景観も良い。

到着地 三笠棧橋

ルート3 三笠棧橋～猿島(10分 双胴船で公園入園料200円と渡船料1300円
中学生以下は半額)

P 双胴船：猿島往復の専用船。大災害時には神奈川県水難救援会により救助船になる

P 横須賀わかめ等の養殖地：流入河川と清浄な海水が育む名産猿島わかめの養殖地
本収穫前の1月初旬から1月末の猿島わかめ「さるひめ」を収穫・販売。柔らかくしゃきしゃきした歯ごたえと磯の香が好評。
牡蠣も養殖されている。

視点場「猿島」：横須賀沖1,7km 東西約200m 南北約450m 標高約40m

周囲約1,6km 面積約55,000㎡(横浜球場の約4倍)

豊かな自然と歴史遺産が残る無人島

- ・手ぶらでBBQ(機材は全てレンタル、一部食材は現地調達)
- ・貴重な歴史遺産(旧軍の要塞遺跡、国史跡。兵舎、砲台、弾薬庫、トンネル、フランス積の赤レンガ擁壁)
- ・ガイドツアーで立ち入り禁止区域の見学が可能
- ・縄文式遺跡、日蓮上人史跡
- ・フィッシングと磯遊び
砂鉄の浜—海水浴場、
ビギナーの投げ釣り(カレイ、キス、メゴチ、
秋にはスズキ、イナダ、サバが回遊
ヨネノ根—大型の回遊魚—クロダイ、スズキ、イナダ、アイナメ
引き潮時には磯遊び、生物の観察が可能
オイモイ鼻—足場は良いが複雑な地形でアイナメ、カサゴ、メバル
- ・東京湾に出入する大型船を眺望
(コンテナ船、タンカー、LNG船、軍用船、遊漁船等)

危機回避：猿島で強い地震を感じたり、津波警報に接したら、丘に避難する。

ルート上の場合、避難場所又は高い建物に避難する。

パブリック・アクセス例②(人工島公園利用型) <城南島海浜公園>

概要：大規模な埋め立て事業により、形成された物流の実態が感得できる。羽田飛行場の至近であり、空の輸送の規模が実感できる。

ルート 京浜急行平和島～(循環バス)～城南島4丁目

*他にJR大森駅、京浜急行大森海岸駅発もある(同一循環バス)
東京モノレール流通センター(南口)もある。

出発場所：京浜急行平和島駅

P 東京湾野鳥公園：1960年代以降の埋め立て事業中に雨水がたまり、池ができ、野鳥が集まったのが起源。淡水池、潮入り池にシギ、チドリ等210種類以上の野鳥が観察できる。

ネイチャーセンターの地下1階のガタガタウオークで、干潟の生き物が観察できる。

P 大田市場：東京都中央卸売市場

敷地 386,000 m²、建物面積 276,519 平米の巨大施設

青果、水産、花卉

事前申込で見学可能

路線バスが、構内外周を回るので、スケールは実感できる。

P 南部スラッジプラント(汚泥処理施設)：芝浦と森ヶ崎水再生センターで発生した汚泥、他の焼却施設で発生した焼却灰の処理施設。

到着地 城南島4丁目

(参考)

大森海岸駅：京浜急行の駅名。1901年に「八幡駅」として開業。1933年(昭和8年)に改名。昭和30年代初頭まで隣を通る15号線(旧東海道)のそばまで海岸があったことによる。

大森貝塚：さらに内陸よりJR線路沿いにある。

近くまで海岸が迫っていたことの証拠(縄文海進)

視点場「城南海浜公園」

東京湾に面した東京都港湾局が管理する海上公園。

176,447 m²の敷地に、キャンプ場、スケボー広場、ドッグラン、広場が整備されている。人口海浜「つばさハマ」は潮干狩りと水遊びができるが、遊泳と釣りは禁止されている。

なお、人工海浜以外の場所からの釣りは可能(ただし投げ釣りは禁止)

トイレ、ベンチ、売店は整備されている。

景観：東京タワー、スカイツリーが遠望できる。

東京湾、京浜運河の大型船を見ることができる。

特に、羽田空港C滑走路に着陸する飛行機は圧巻。誘導灯も至近。

京浜港東京区(東京港)信号所：水路を航行する船舶に対し交通整理のための信号を提供している。

羽田空港：誘導灯が望め、飛行機のスケールが実感できる。

危機回避：強い地震があったり、津波警報が出された場合は高い建物に避難する。

ルートは、物流拠点を縦断するため、大型トラック等の交通量が多いため、徒歩、自転車によるアクセスには適していない。