

海の駅

観光客と住民が“共存”できるまちづくりの提案

1. 背景

九州北部に位置し関門海峡に臨む門司港は、山と海に挟まれた自然豊かな港である。明治期より九州の玄関口、陸海の交通の要所として栄え、大正初期には日本一の港としてその名を轟かせた。現在では、時代の流れとともにその港湾機能は他の地域へと移ってしまったが、港に残る歴史的建造物の保存や街路と広場の整備などが行われた門司港レトロが平成7年にオープンし、多くの観光客で賑わっている。その反面で、レトロ地区よりもさらに北に位置する旧門司地区は置いてきぼりをくらい、近年では少子高齢化が問題となっている。レトロ地区と旧門司地区との意識格差は広がる一方であった。また、第2船だまり周辺に数多く存在する倉庫は、その機能を失いかけており、さら地と化してしまっているものもある。現在では、第2船だまり周辺に訪れる人はほとんどいなくなってしまった。

しかし、ここ旧門司地区は関門橋や下関の街並みなどの美しい景観を眺めることのできる場所であるとともに、レトロ地区から続く遊歩道も整備されており、毎日のように散歩やジョギングを楽しむ人々が行き来している。

そこで、第2船だまりの倉庫群を再利用し、レトロ地区に観光に来た人々と旧門司地区の住民が、日常的に訪れ、活動できるような空間を創出する。これは、観光客と住民が“共存”できるまちづくりの提案である。



図 1 門司港の位置と対象地域



図 2 レトロ地区



図 3 第二船だまり



図 4 倉庫群

2. 方法

第2船だまり = 海の玄関口 “海の駅”

具体的な方法の例として、これらの倉庫群を 市場や 遊覧船の待合室として再利用する。

現在、門司地区には市場が存在しない。そのため、魚の仕入れは下関の市場から行っていて、地元漁師も獲った魚は下関の市場に卸すよりも知り合いに直接売ることの方が多く状況である。地元漁師はここで魚を卸せるようになり、更には下関などの他地区からの漁船を引き込み、ここで魚を卸してもらうことで市場を成立させる。

現在レトロ地区から出ている遊覧船は門司地区付近を周回してまたレトロ地区に戻ってくるだけのコースとなっている。この遊覧船を第2船だまりに引き込み、観光客がこの場所を訪れる手段を増やす。

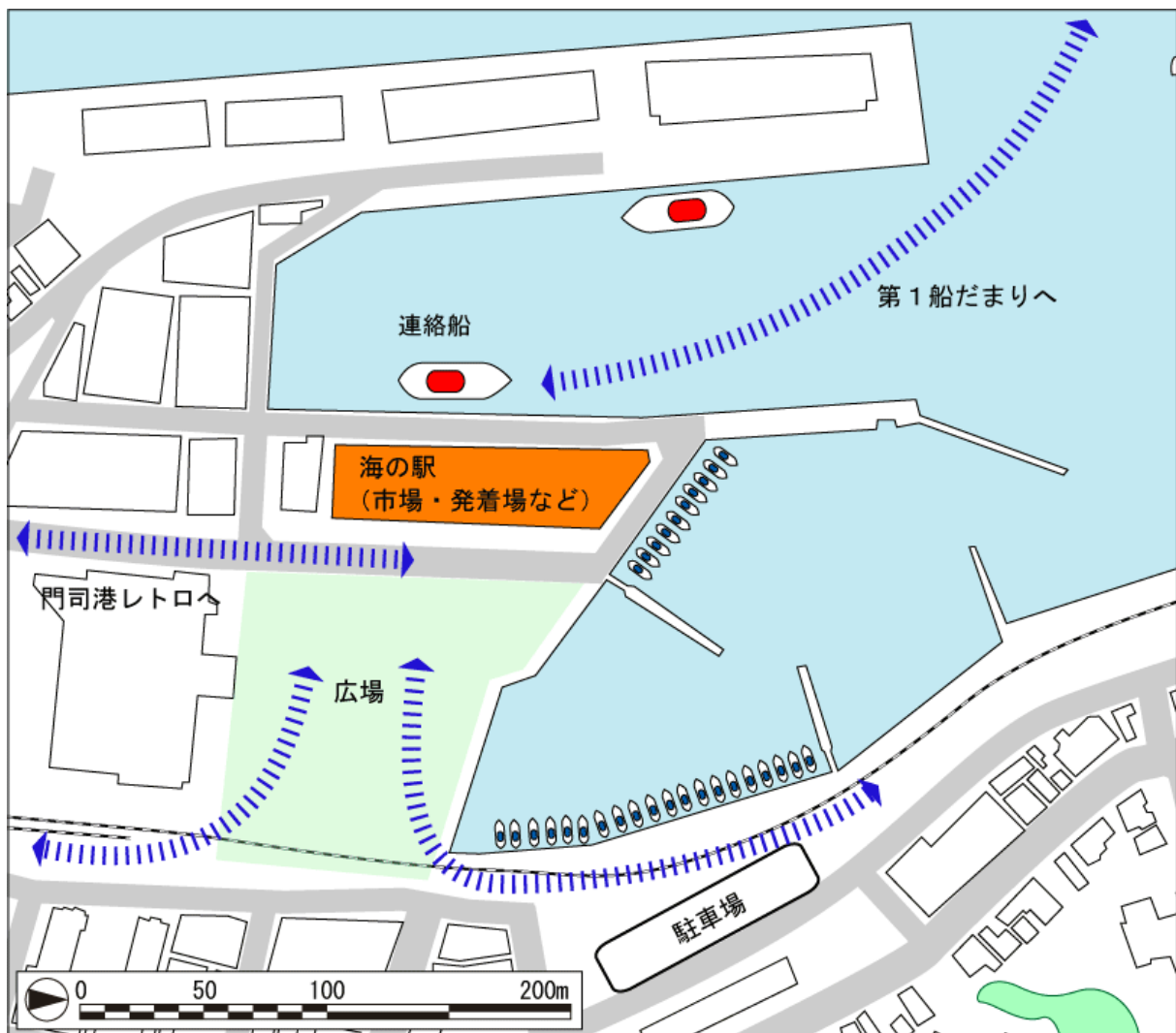


図 5 計画平面図

更に、現在は駐車場として利用されている場所を人々が広々と活動できる駅前広場とした。駐車場は、現在の利用者や車でのアクセスを考慮し、図の位置に確保した。

3. 結果

の結果:例えば早朝に散歩している人が、そのついでに朝市によって魚を買っていくなど、住民にとっての新たな活動がこの場所で生まれ、ライフスタイルの向上が期待できる。さらに、現在レトロ地区周辺のみが主な観光ルートとなっているが、海の駅を作ることで観光客の観光ルートをひろげ、滞在時間の増加を図ることができる。また、市場や港などをはじめとした、レトロ地区にはない門司港の魅力に触れることができる。

の結果:観光客はここで関門橋や下関の街並みにし、門司の新たな魅力を発見することができる。また、住民の生活が密着したこの場所を訪れ、実際に住民たちと交流することで、門司での新しい体験ができるようになる。

このように、第2船だまり周辺の倉庫群を”海の駅“として再利用することで、人々にとって旧門司地区が魅力的な場所となる。そして、“海の駅”で館顧客と住民が“共存”し、活動することが、今後は門司地区全体へと派生し、まちの活性化につながることを期待できる。



図 6 海の駅イメージ

現在、観光客で賑わう門司港レトロ地区と少子高齢化が進む旧門司地区とでは意識格差が生じている。また、旧門司地区にある第2船だまりの周辺に数多く存在する倉庫群はその機能を失いかけている。そこで、これらの倉庫群に市場や連絡船の待合室などの機能を持たせることで、倉庫群を“海の駅”として再利用する。地元住民やレトロ地区を訪れた観光客が倉庫やその周辺で活動することで、ここに住民と観光客の交流の場が生まれる。観光客と住民が共存できるまちづくりの提案である。