

# 港湾技研資料

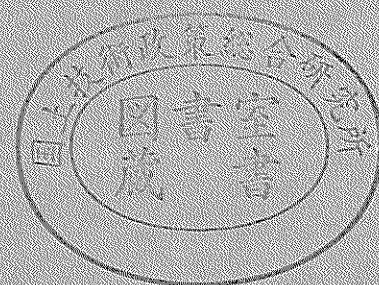
TECHNICAL NOTE OF  
THE PORT AND HARBOUR RESEARCH INSTITUTE  
MINISTRY OF TRANSPORT, JAPAN

No.703 Mar. 1991

水辺のプロムナードの骨格デザインに関する研究  
—イギリスとフランスの事例を中心に—

上 島 頸 司  
斎 藤 潮  
加 藤 寛

運輸省港湾技術研究所



## 目 次

要 旨 .....	3
1. はじめに .....	3
1.1 研究の背景 .....	3
1.2 既存研究 .....	3
2. 研究の手法 .....	5
2.1 分析資料 .....	5
2.2 分析の方法 .....	6
3. 水辺のプロムナードの骨格デザイン .....	7
3.1 周辺構成要素 .....	7
3.2 組 合 せ .....	10
3.3 延 長 .....	18
3.4 分節距離 .....	19
4. おわりに .....	21
参 考 文 献 .....	22

# A Study on Structural Design of Waterfront Promenade

— In Case of Great Britain and France —

Kenji UESHIMA\*  
Ushio SAITO\*\*  
Hiroshi KATO\*\*\*

## Synopsis

We have few famous waterfront promenade in Japan. Today, waterfront promenade design is consider as the surface of structure as if color painting or color pavement.

The purpose of this study is to identify pattern or characteristics of component as if 1) location, 2) figure, 3) distance, 4) imaginary punctuation of Space, which form structure of waterfront promenade.

In this study we pick up famous waterfront promenade in France and United Kingdam and analize them.

**Key Words:** Waterfront Promenade, Structural Design, Imaginary Punctuation of Space

---

\* Member of Port Planning Laboratory, Planning and Design Standard Division  
\*\* Senior Research Engineer, Planning and Design Standard Division  
\*\*\* Chief of Planning Laboratory, Planning and Design Standard Division

# 水辺のプロムナードの骨格デザインに関する研究

## — イギリスとフランスの事例を中心に —

上 島 顕 司 \*  
斎 藤 潮 \*\*  
加 藤 寛 \*\*\*

### 要 旨

日本の港湾・海岸部においては、著名なプロムナードの数は少ないうえ、現在盛んに行なわれている河川のプロムナード整備にしても、護岸のペインティングやカラータイルの使用と言った表層を対象とするデザインが多い。そこで、フランス及びイギリスにおいて既に評価を得ている著名な水辺のプロムナード（海岸、港湾、河川港近傍に出現するプロムナード）をMICHELINから抽出し、プロムナードの骨格を形成する1)周辺構成要素、2)組合せ、3)延長、4)分節距離等の要素についてそのパタン、特性等を明らかにした。その結果、英仏においては、①プロムナードは前面に砂浜のあること、もしくは港を起点とすることが多い、②快適で安全な歩行を担保する為に完全な歩車分離がなされる、③極端に長い延長は少なく、600m程度が平均である。④テラス、階段、緑地、ビューポイント等によって空間を分節しており、その間隔は300mを1単位としていること、等を明らかにした。

キーワード：水辺のプロムナード、骨格デザイン、空間分節

### 1. はじめに

#### 1.1 研究の背景

日本におけるウォーターフロントのプロムナードという角館の「桜堤」や「哲学の道」等河川沿いの著名なものを幾つか思い浮かべることができる。しかし、港湾や海岸においては、著名といえるプロムナードの数は少なく、わずかに、横浜山下公園やその前身である横浜バンド（BUND）をあげることができる程度に過ぎない。

一方、諸外国に目を向けると、河川ならばセヌ河畔、アムステルダム運河沿い、海岸ならば、フランスのニス、カンヌ、イギリスのブライトン等のリゾート地の著名で歴史のあるプロムナードをたやすくあげることができる。

また、これまでの日本における河川のプロムナード整備の実態は、護岸のペインティングやカラータイルの使用と言った表層的なものに留まっている例が多いが、快適な道とは、そのような表層的なデザインによって作られるのではなく、諸要素の配置やスケールといった基本的な空間の成り立ちと関係するものと考えられる。

人々がそこに集まり、評価されてきたデザインは、長

い年月をかけて淘汰されてきていると考えられる。それ故、水辺（特に港湾、海岸部）のプロムナードについて蓄積の少ない我々が、その面でも伝統のあるヨーロッパの事例を収集、分析し、そこから空間づくりの原理（プロムナードの骨格となるデザイン）を抽出することは意味のあることであろう。

#### 1.2 既存研究

篠原<sup>1)</sup>は、日本語、英語、フランス語、ドイツ語の辞書から道を表す言葉を抽出し、道概念を比較している（表-1）。

まず、道を表す言葉を道の位置によって「道一般」「市街地の道」「郊外自然の道」の3つに大分類し、「道一般」を表す概念は、

- ① 方角、方向としての道概念
- ② 道の長さ、傾斜等の道の形状に着目した道概念
- ③ 連絡するという機能の道概念
- ④ 行く、運ぶ、切り開くといった人間の行動や意志が反映している道概念

の4つに、「市街地の道」を表す概念は、

- ① 区画する、道の大小のランクづけといった都市計画的な道概念

\* 計画設計基準部 計画基準研究室  
\*\* 計画設計基準部 主任研究官  
\*\*\* 計画設計基準部 計画基準研究室長

表-1 道の概念一覧

	日 本 (和語・漢語)	仏 国	独 国	英 国	語 源
<b>I. 道一般</b>					
(a) 方角・方向の道	(み)ち				
(b) 細長く伸びた道	道(ダウ)				
傾斜した道	さか	pente	Stieg	slope	
(c) 連絡する道	路(チ)				
(d) 切開(拓)いた道	きりどほし	route	(Route)	(route)	raptam (L)
踏みならした道			Bahn		
行く道, 運ぶ道	往還		Weg	way	wegh - (IE)
馬でいく道, 騎けていく道				road drive	reidh - (IE)
		voie			via (L)
<b>II. 市街地の道</b>					
<b>1. 街路一般</b>					
(a) 大きな道 小さな道	大路 小路, 路地			alley	
区画し, 取り囲む道	街路				
(b) 細長く一続きに なった道	筋, すぢ			row	
広くなっている道	広小路	place	Platz	(place)	platea (L)
(c) 通行する道	とほり				
行く(突進する)道		rue (ruer) allée	(Alle)		(rou)
行き止まりの道	袋小路	impass cul-de-sac		(cul-de-sac)	
(d) 舗装した道 舗装していない道			Straße Gasse	street	strata (L)
(e) (家々の間を)突き 抜ける道 切開いた道	巷(チマタ) 途子(チシ)	passage	(Passage)	(passage) lane, row	passare (L) rei - (IE)
<b>2. 並木道・遊歩道</b>					
到着する道		avenue		(avenue)	advenire (L)
ぶらぶら歩きの道		allée promenade boulevard	(Allee) (promenade)	alley (promenade)	ambulare (L) prominare (L)
<b>3. 塁 道</b>					
		boulevard	Wall	wall	vallus (L)
<b>4. 水辺の道</b>					
河岸の道	河岸(カシ)	quai	Kai		
堤防の道	土手道	chaussee	(Chaussee)	embankent	
<b>5. 交 差</b>					
十字に交わる道	辻				
T字に当たる道	丁, 横丁				
<b>6. その他</b>					
外週の道		peripherie	Ring	ring	
環状の道					
まがった道				crescent	
うまごやの道				mews	
<b>III. 郊外, 自然の中の道</b>					
<b>1. 大道, 公道</b>					
(a) 切開(拓)いた道		route	(Route)	(route)	raptam (L)
(b) 海辺の道	海道				
山間の道	山道				
街をつらねていく道	街道				
(c) 公道	本街道			highway	
脇道	脇街道			byway	
分かれ道	おひわけ				
<b>2. 小 径</b>					
(a) 難関を突破した道 峠, ~越え	たうげ	pas	Paß	pass	passum (L)
(b) 自然にできた道	けもの道 踏み分け道		Pfad	path	pent - (IE)
歩きまわる道		sentier			semita (L)

- ② 道の長さ、連続性、幅員等の道の形状に着目した道概念
- ③ 通行する、行くという人間の行動が反映した道概念
- ④ 路面状態を重視する道概念
- ⑤ 家々の間を突き抜ける、切り開くという家並との関係に注目した道概念

の5つに分類できることを示している。

このうち、プロムナードは「ぶらぶら歩き」を原義とし、道の位置としては「市街地の道」であり、「通行する、行くという人間の行動が反映した道概念」を持つ言葉である、としている。

即ち、プロムナードは、方向(目的地)や道路の形状、家並との関係に関する言葉ではなく「ぶらぶら歩く」という行為に関係する言葉であったというのである。

更に、山本は、プロムナードの特性について知るために Promenade という単語を O. E. D., Britanica 等の辞書で調べることにより、プロムナードとは、

- ① 主に歩行路に関する概念であること、
- ② 交通機能を重視しないこと、
- ③ Exercise (健康), Amusement (楽しさ), Formality (高格性) という概念によって特徴づけられること、

を明らかにしている。

また、山本は、フランスにおける84ヶ所のプロムナードを抽出し、プロムナードはその形態及び出現位置から、

- ① 道路等線状型
- ② 庭園・広場型
- ③ 城壁跡型
- ④ 水辺沿型

等があることを指摘している。②がプロムナードと呼ばれるのは、プロムナードが必ずしも道でなくてもよい、ということをも物語っているといえよう。

以上、2つの既存研究から、プロムナードとは「健康」「楽しみ」等のために、人々が「歩くこと」自体を目的として歩く「よそいき」の道である、ということがいえよう。

本研究では、既存研究の扱っていないプロムナードのデザインについて分析を行う。具体的には、ヨーロッパにおいて既に評価を得ている著名な水辺のプロムナード(海岸、港湾、河川港の近傍に接して出現するプロムナード)を抽出し、プロムナードの骨格を形成すると思われる、

- ① 周辺構成要素(前面構成要素、プロムナード本体を構成する要素、背面構成要素)、
- ② 組合せ(周辺構成要素とプロムナードの組合せ)、
- ③ 延長(どれくらいの長さか)、

- ④ 分節距離(どれくらいの距離でプロムナードが分節されているか)
- 等の諸要素についてそのパターン、特性、手法等を明らかにすることを目的としている。

## 2. 研究の手法

### 2.1 分析資料

分析対象としたのは、フランスとイギリスのプロムナードである。フランスは、

- 1) 世界的に有名なプロムナードを有する海岸部のリゾート地が数多く存在する、
- 2) 分析資料が豊富である、

等から、

また、イギリスは、

- 1) イギリス人は植民地の港にバンドと呼ばれるプロムナードを建設してきた歴史を持っていること、
- 2) フランスで最も有名なプロムナードのあるニースもイギリス人の建設によること、

等から対象とした。

分析資料としては、下記①～③を採用した。

資料①、②の採用理由は、

- 1) ヨーロッパを代表する著名なガイドブックであり、各地の名所や見所がヨーロッパ中(主としてフランス)に渡って、詳細に収集、記載されていること。
- 2) 掲載されている市街地図は殆ど、全ての道に名称が記入されていること。(Promenade, Avenue, etc.)
- 3) 縮尺がほぼ、1:10000であり、容易に入手できる地図の中では一番の大縮尺であること。

また、資料②は

- 4) 何処から何が見えるか等の見所に関する情報が記載されていること。

等である。

資料③は、大まかな地形、街等の関係を把握する場合と、資料①、②でプロムナードの全容が把握できない場合に使用した。

資料① MICHELIN RED BOOK  
MICHELIN FRANCE/1990  
MICHELIN UNITED KINGDOM/1990

資料② MICHELIN GREEN BOOK (Guice to Tourlist)  
MICHELIN France  
MICHELIN Brittany  
MICHELIN French Riviera  
MICHELIN Corse  
MICHELIN Poitou Vendee Charentes

MICHELIN Normandy Cotentin  
 MICHELIN Normandy Seine Valley  
 MICHELIN Pyrenees Aquitaine  
 MICHELIN Pyrenees Roussillon  
 MICHELIN Flanderes Artois Picardie  
 MICHELIN Provence  
 MICHELIN Gorges du Tarn

資料③ イギリス及びフランスの官製地形図  
 (1 : 25000)

## 2.2. 分析の手法

研究の内容は、資料①、②に記載されているプロムナードの中で、海岸、港、河川港の近傍に出現するものを全て抽出し、その(1)周辺構成要素、(2)組合せ、(3)延長、(4)分節距離の諸要素について、以下のように分析したものである(表-2, 3)。

### (1) 周辺構成要素

#### ① 前面構成要素

MICHELIN から読み取れるプロムナードの前面の海側の状態についての情報(砂浜、岩場、港・棧橋等)を把握する。(MICHELIN のフランスの地図は、海岸の状態について詳しい情報があるが、イギリスの MICHELIN では、水際線の形しか分か

らない。従って、前面構成要素については、フランスの事例を分析対象とした)

#### ② プロムナード本体を構成する要素

プロムナード本体を構成する要素(歩道、車道、テラス等)を把握する。

#### ③ 背面構成要素

プロムナードの直背後の道路について(近距離に存在するかどうか、また、存在する場合はその道路の種類)を把握する。

#### (2) 組合せ

プロムナードと周辺構成要素(港、海浜)との位置関係を調べる。

#### (3) 延長

① プロムナードの延長をプランメーターで測る。プロムナードの端点は

- ・歩道、テラス等の終わり、
- ・道の曲がり
- ・主要道との合流点

から判断する。

② 端点が判断不能なもの、プロムナードが地図の途中で終わっているものについては測定しない。(表-4 参照)

表-2 抽出したプロムナード及び諸要素一覧①(イギリス)

BOOK*1	頁	都市名	Promenade名	延長	前面	港・棧橋との関係*2
U.K(R)	P 98	BLACKPOOL	Promenade	測定不能		
			Queen's Promenade	3667		
			Princess Parade	450		pi →
			Promenade	4600	Pier	Pi → (pi)
	P 105	BOURNEMOUTH	Promenade	937	PIER	(pi)
	P 176	DONER	Marine PARADE	2100	PORT	(P)
	P 181	EASTBOURNE	Grande Parade	測定不能		Pi →
			Marine Parade	"		Pi →
			Royal Parade	"		
	P 196	FOLKESTONE	The Esplanade	"		
	P 196	FOLKESTONE	Marine Parade	233 * 65		
			Marine Promenade	366		
	P 208	CLEETHORPES	The Promenade	495		Pi →
			Queen's Parade	471		
			king's Parade	353		
	P 220	HASTINGS AND ST. LEONARDS	Grande Parade	400		
			Carlisle Parade	503		
	P 269	LLANDUDNO	The Promenade	測定不能		Pi →
	P 410	PAIGNTON	Esplanade	270		Pi →
	P 414	PENZANCE	Western Promenade	674		
	P 419	PLYMOUTH	Grande Parade Hoe	457	port	(P)
			The Promenade	446 * 39		
	P 467	SOUTHAMPTON	Marine Parade	475		
			Western Promenade	1563		P →
	P 523	WINDERMERE	Promenade	249		
	P 533	Worthing	west parade	1220		
			Marine Parade	1152	Pier	
	P 547	ABERDEEN	Beach Esplanade	測定不能		
	P 631	ST. PETER PORT	Gategny Esokabade	423 * 46	Port	
	P 634	ST. HELIER	Esplanade	577		P →
	P 657	DUN LAOGHAERE	Marine patade	測定不能		P → →

\* 1 U.K. (R) : UNITED KINGDOM

\* 2 (P), (pi) : それぞれ前面に、港、棧橋のあることを表す。

P →, pi → : プロムナードの起点がそれぞれ港、棧橋であることを表す。

表-3 抽出したプロムナード及び諸要素一覧② (フランス)

BOOK*1	頁	都 市 名	Promenade 名	延長 (m)	前 面	港・砂浜との関係*2	形 態	並行主要道
F.R	P 49	CANNES	Esplanade G. Pompidou	377 * 149	Plage	P → (b) →	テラス	Bd.
	P 52	CAP FERRAT	Promenade M. Rouvier	1200	Plage	P + b ↔ b + P	歩 道	Bd.
	P 89	MENTON	Promenade de Soleil	918	Plage	P → (b)		
			Promenade de la Mer	測定不能	Plage	(b)	テラス	
	P 95	MONACO (MONTE-CARLO)	Promenade Ste-Barbe	80 * 34	Rock	P ← □	園 地	
	P 100	NICE	Promenade des Anglais	1730 ?	Plage	(b)		
	P 125	ST-RAPHAEL	Promenade de Latre de Tassigny	571	Plage	P → (b)	テラス	Av.
POITOU	P 99	PRONIC	Promenade de la Terrasse	111 * 33	Port	P ← □	園 地	
	P 123	Les SABLES-D'OLONNE	Promenade Mal Joffre	173	Plage	(b)		
			Promenade Amiral Lafargue	577	Plage	(b)		
			Promenade Georges Clemenceau	635	Plage	(b)		
	P 58	AIX-LES-BASINS	Esplanade du lac	1190 * 333		P ↔ P	歩 道	
	P 130	ST-MARTIN-DE-RE	Promenade de la Courtine	746		P →	城 壁	
N-SE	P 50	CABOURG	Promenade Marcel Proust	1408	Plage	P →	歩 道	Av.
	P 60	deAUVILLE	Promenade des Planches	測定不能	Plage	P → (b)	歩 道	
	P 131	Le treport	Digue Promenade	測定不能		P →	城 壁	
	P 132		Esplanade	403 * 33		P →	園 地	
			Esplanade du Gal Leclerc	測定不能	Plage	P → (b)		Av.
		TROUVILLE	Promenade des Planches	800	Plage	P → (b)	歩 道	
N-CON	P 87	GRANVILLE	Promenade du Plat gousset	1069	Plage	(b)	歩 道	
			Promenade du Roc	435	Rock	P →	歩 道	
F-A	P 147	ST-VALLERY-SUR-SOMME	Digue Promenade	1096		P →	堤 防	
	P 156	LE TOUQUET	Digue Promenade	820	Plage	(b)	堤 防	
PROV	P 102	CASSIS	Promenade des lombards	測定不能		P →		
	P 131	MARSIELLE	Promenade de la Plage	969	Plage	(b)		
			Esplanade de la Tourette	144 * 16	Port	P → □	園 地	
	P 158	PROT-CAMARGUE	Promenade de la Plage	946	Plage	P → (b)	歩 道	
P-A	P 82	BORDEAUX	Esplanade des Quinconces	385 * 158	River		園 地	
P-ROU	P 107	PERPIGNAN	Promenade des Platanes	測定不能	River		園 地	
BRITT	P 52	AURAY	Promenade du Loch	測定不能	River	(P)	園 地	Av.
	P 151	LA BAULE	Esplanade Benoit	1077	Plage	(b)		
			Esplanade Francois	989	Plage	(b)		
	P 160	PLOUMANACH	Promenade de la Bastille	480	Rock	P ↔ b	歩 道	
	P 89	DINARD	Promenade du Clair de Lune	2423	Rock, Port	b ← (P) → b	歩 道	Av.
		STE-MAXIME	Promenade Simon Lorieere	470	Plage	(P) (b)	テラス	Av.
		BERCKPLAGE	Esplanade Parmentier	834	Plage	(b)		

\* 1 F.R.: FPENCH RIVIERA, POITOU: POITOU VENDEE CHARENTES, N-SE: NORMANDY SEINE VALLEY, N-CON: NORMANDY CONTENTIN, F-A: FLANDRES ARTOIS PICARDIE, PROV: PROVENCE, P-A: PYTNEES AQUITAINE, P-ROU: PYRENEES ROUSSILLON, BRITT: BRITT: BRITANNY

\* 2 (P), (pi): それぞれ前面に、港、棧橋のあることを表す。  
 P→, pi→: プロムナードの起点がそれぞれ港、棧橋であることを表す。  
 P←□: 港を望む園地型のプロムナードであることを表す。

表-4 プロムナードの延長平均

	抽出事例数	測定事例数	平 均	2000m 以下	2000m 以下平均
イギリス	31	23	960 m	20 (87%)	586 m
フランス	36	29	976 m	27 (93%)	699 m
計	67	62	969 m	47	651 m

(4) 分節距離

- ① プロムナードへ合流する道、変曲点、テラス、砂浜への階段、緑地、スイミング・プール、カジノ、駐車場、インフォメーションセンター等の要素の出現する距離を(3)と同じくプランメーターで測り、横軸にプロムナードの延長、横軸の上部にプロムナードの海岸側の情報、下側に陸域側の情報を記録する。
- ② 変曲点(道が曲がる地点)、主要な景観変化点

(テラス、階段、緑地、ビューポイント)の出現距離について分析する。

但し、資料として採用した MICHELIN は、地図の精度のよいフランスのものであり、イギリスに関する分析は組合せと延長に限った。

3. 水辺のプロムナードの骨格デザイン

3.1 周辺構成要素



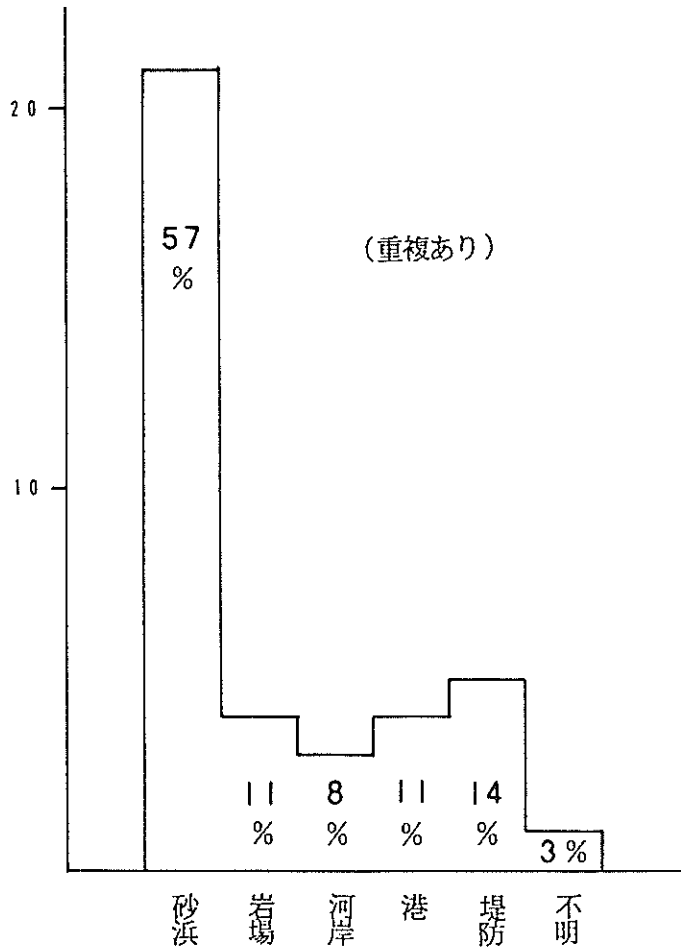


図-1 プロムナードの前面構成要素

① 前面構成要素

プロムナードの前面を構成する要素としては砂浜が特徴的である(57%) (図-1)。

港が前面にくるのは1割程度であり、それも長いプロムナードの途中にマリーナがあるような場合に限られる。港の中、即ち港の最奥部にプロムナードがくることは希である。これは、船が付き荷役が行われる岸壁がプロムナード的に利用されている場合があっても、その道はquai(岸壁)とよばれ、promenadeとは呼ばれないことによるものと考えられる。

② 本体構成要素

プロムナードとしては、歩道、園地、城壁、堤防、テラス等の道が使われている(70%) (図-2, 3)。これは、プロムナードが完全な歩行者専用道であ

ることを示している。

③ 背面構成要素

更に、通常の道がプロムナードと呼ばれている場合でも陸側を並行して走る通りにAvenue, Boulevard等の大通りがみられ、歩車分離がマクロな平面構成でなされていることが分かった。

即ち、②、③よりプロムナードは

a) 歩行者専用路

であるか、通常の道であっても、

b) プロムナードを伴う道とそれに並行する主要道との平面構成上の分離がなされることで、歩行の安全性と快適性が確保された道

であるといえる。

これは、既存研究で明らかになった「歩くこと」自体を目的としたプロムナードの本質を確保するためのマク

ST-MARTIN-DE-RE

Promenade de la Courtine

ST-VALLERY-SUR-XOMME Digue Promenade

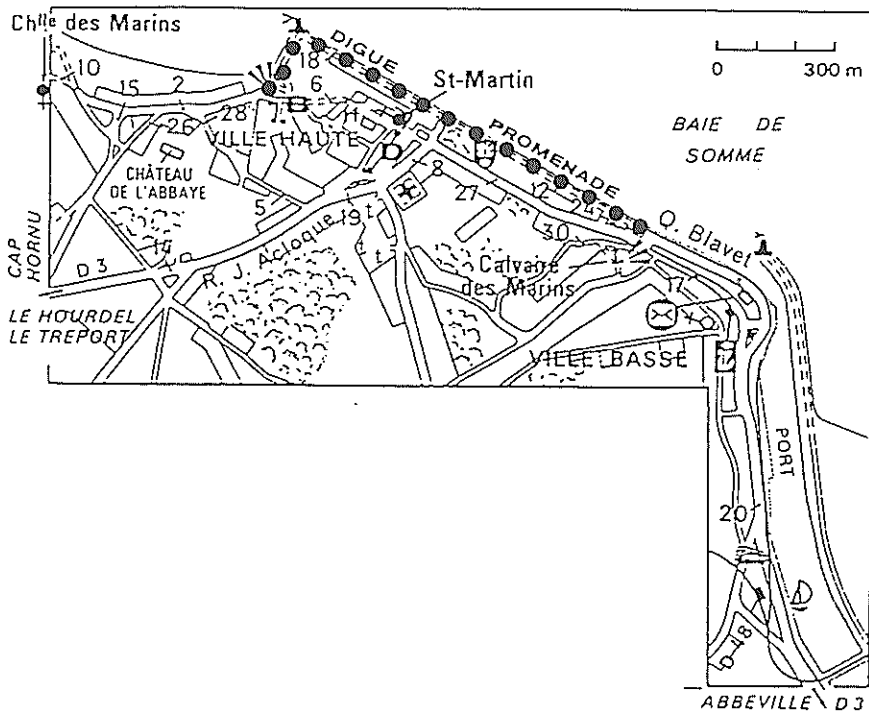
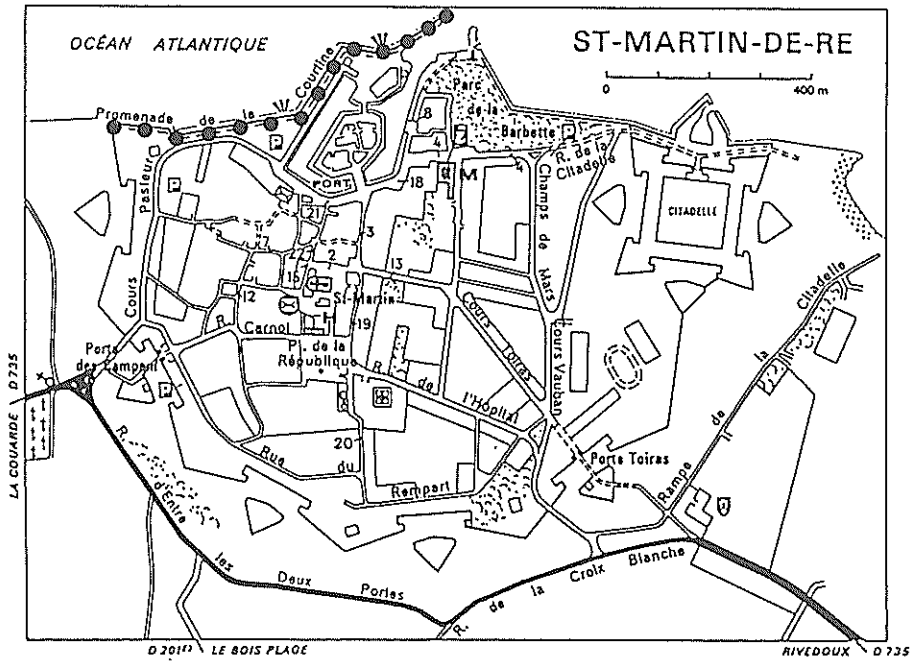


図-2 プロムナードの出現形態例

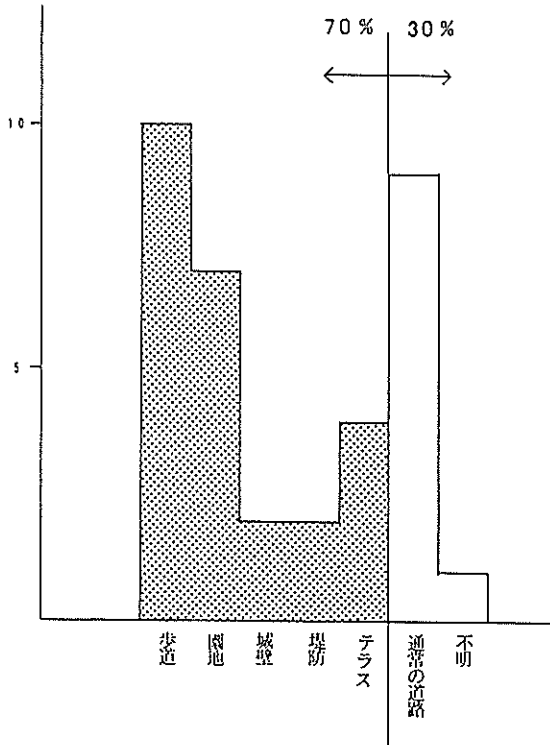


図-3 プロムナードの出現形態

ロなデザイン手法であるといえる。

本研究はマクロな空間のデザイン分析が主であり、ミクロなデザインを対象としていないが、著名な既存事例等をみれば、普通の道路に遊歩道としてプロムナードが付随する場合、高低差処理や樹木の列植等による歩車分離を行うことにより、歩車分離を確実にするミクロなデ

ザインもありうることが示唆されよう。

これに関して、山本<sup>2)</sup>の論文では震災復興公園で大正末に作られた墨田公園（我が国初のリバーフロント・パークと呼ばれた）において「歩道」と「遊歩道」が区別されていた事例が提出されている。車道の両側に「歩道」があり、更に「歩道」の川側の道が「遊歩道」と呼ばれていたという。即ち、「歩道」と「遊歩道」が別のものと考えられ、遊歩道が単なる歩行空間でなく、安全性、快適性を確保した道でなければならないことが、よく分かる。

この公園の設計コンセプトは外国からのものであるらしいが、この「遊歩道」がプロムナードであるとすれば、プロムナードがどのような性格のものか、示唆する好例であるといえよう。

### 3.2 組合せ

プロムナードの前面に港がくるとは希であるが、港がプロムナードの起点となり、港と港、砂浜、岬等を結んでいることは多い。（図-5～13）

これをパターンに分けると図-4のようになる。

最も多かった組合せは、港に接する海浜の背後にプロムナードが存在するものである。即ち、港の防波堤の港外側に砂浜が広がっており、その防波堤の側部からプロムナードが始まるものである。

このようにプロムナードはそれ単独で出現することはなく、港や海浜とセットにしかも、それを起点としていることが分かる（図-16）。

また、

- ① 広大な砂浜のまん中部分がプロムナードになっている（砂浜の延長 >> プロムナードの延長：4例

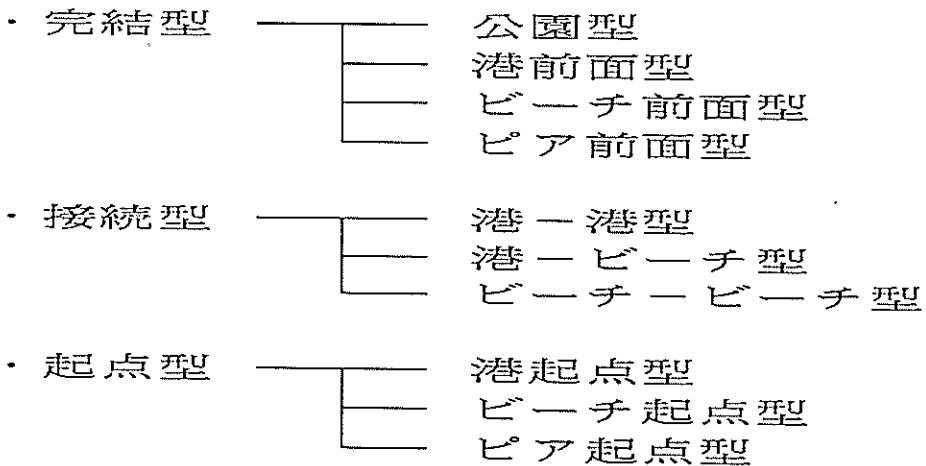


図-4 組合せのパターン

MARSIELLE Espalanade de la Tourette

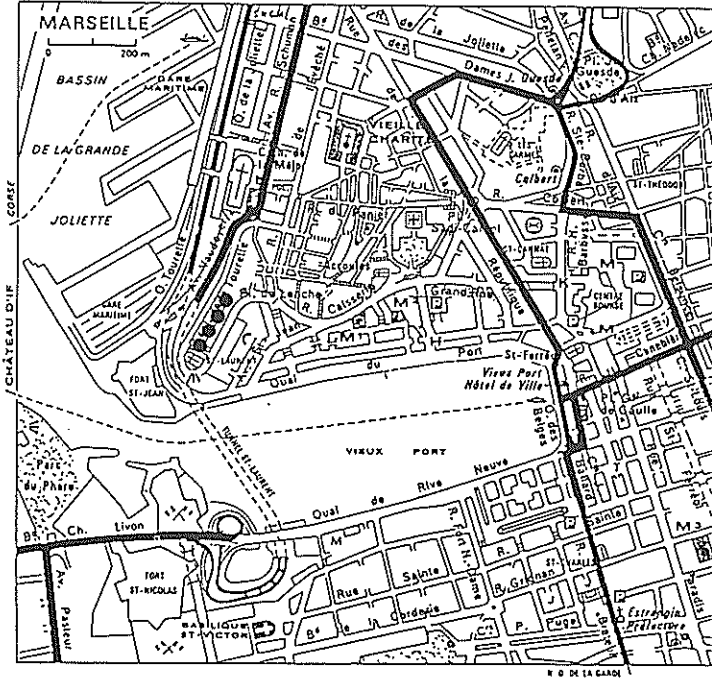


图-5 公园型

DOVER

Marine Parade

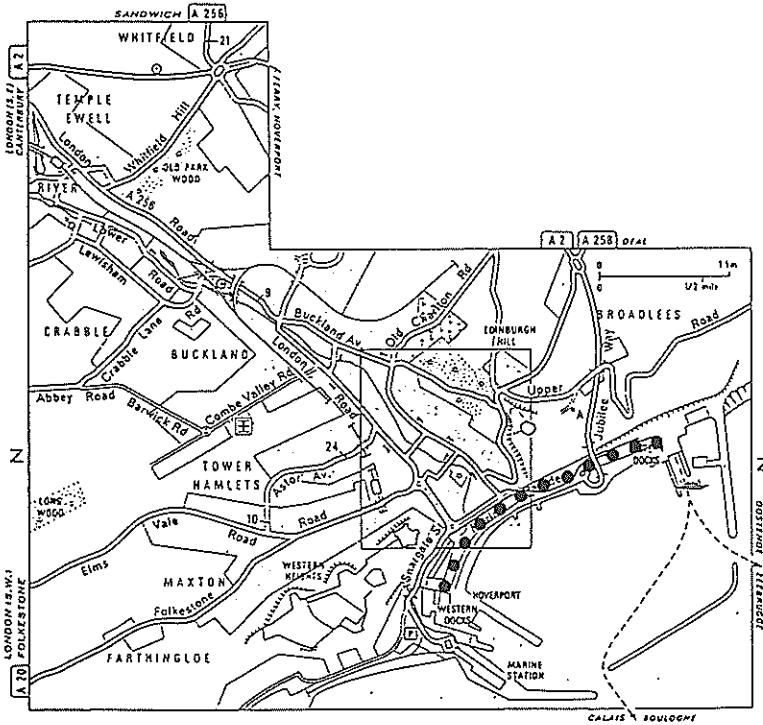


图-6 港前面型

のみ),

のはまれであり,

② 完結した(両側の閉じた)砂浜の背後にプロムナードがある,

③ 長いプロムナードの前面に砂浜がある(砂浜の延長くプロムナードの延長),

もしくは,

④ 砂浜の延長の方が長い場合でも,砂浜の端(港がくることが多い)からプロムナードが始まる,場合が多い。

これから,プロムナードはぼうばくとした,空間に出現するのではなく,

a) 閉じた砂浜の背後に出現する。

b) 港や砂浜の端部を起点として出現する。

ことで,空間の定位(拠点としての分かり易さ)を行っているといえる。

もともとヨーロッパでは,都市の城壁上,あるいはその跡がプロムナードとして利用されていたという経緯があるが,城(壁)と港も密接な関係があり(港は城の一部のように付随する),それが,プロムナードの起点が港であることが多い理由と関係しているかも知れない。

また,岬の港口部に園地の形態で存在し,港を見るためのビューポイントとなっているものもある。

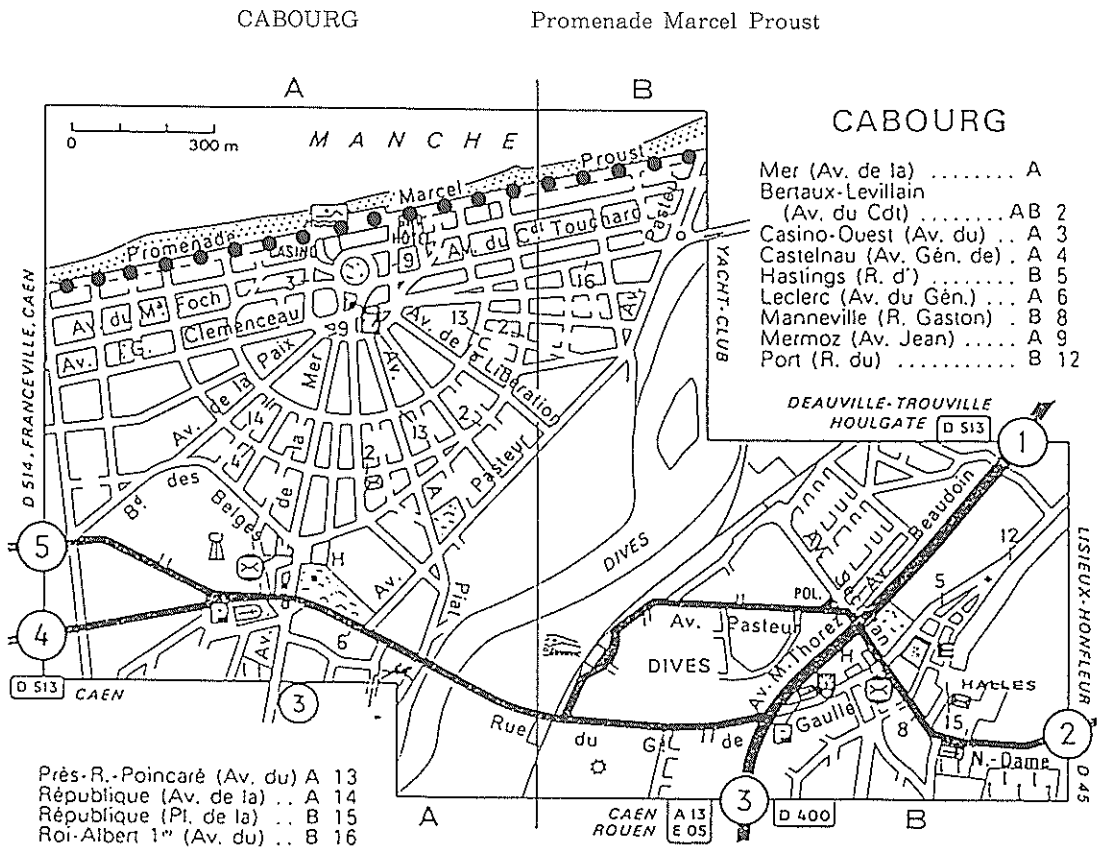


図-7 ビーチ前面型

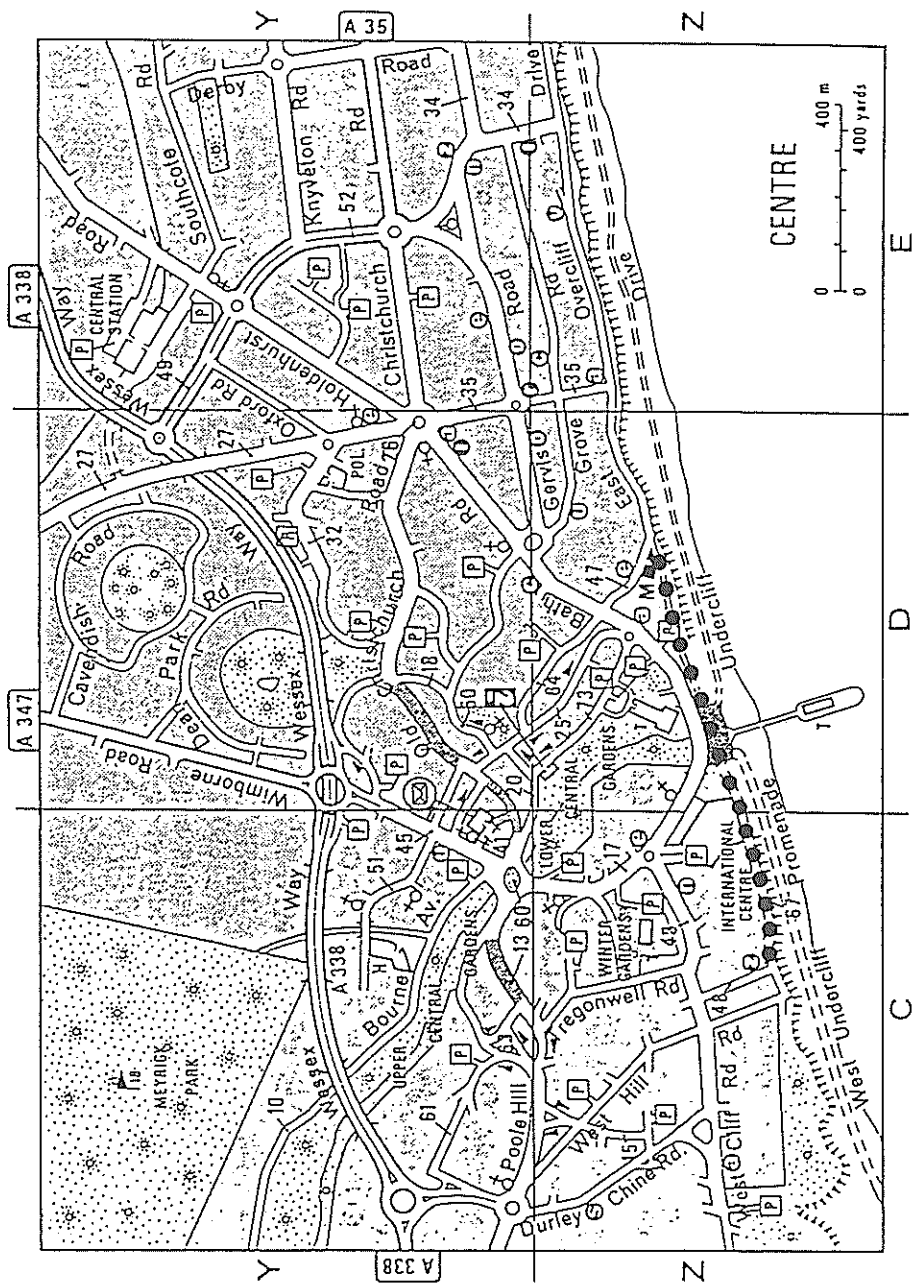


図-8 ピア前面型

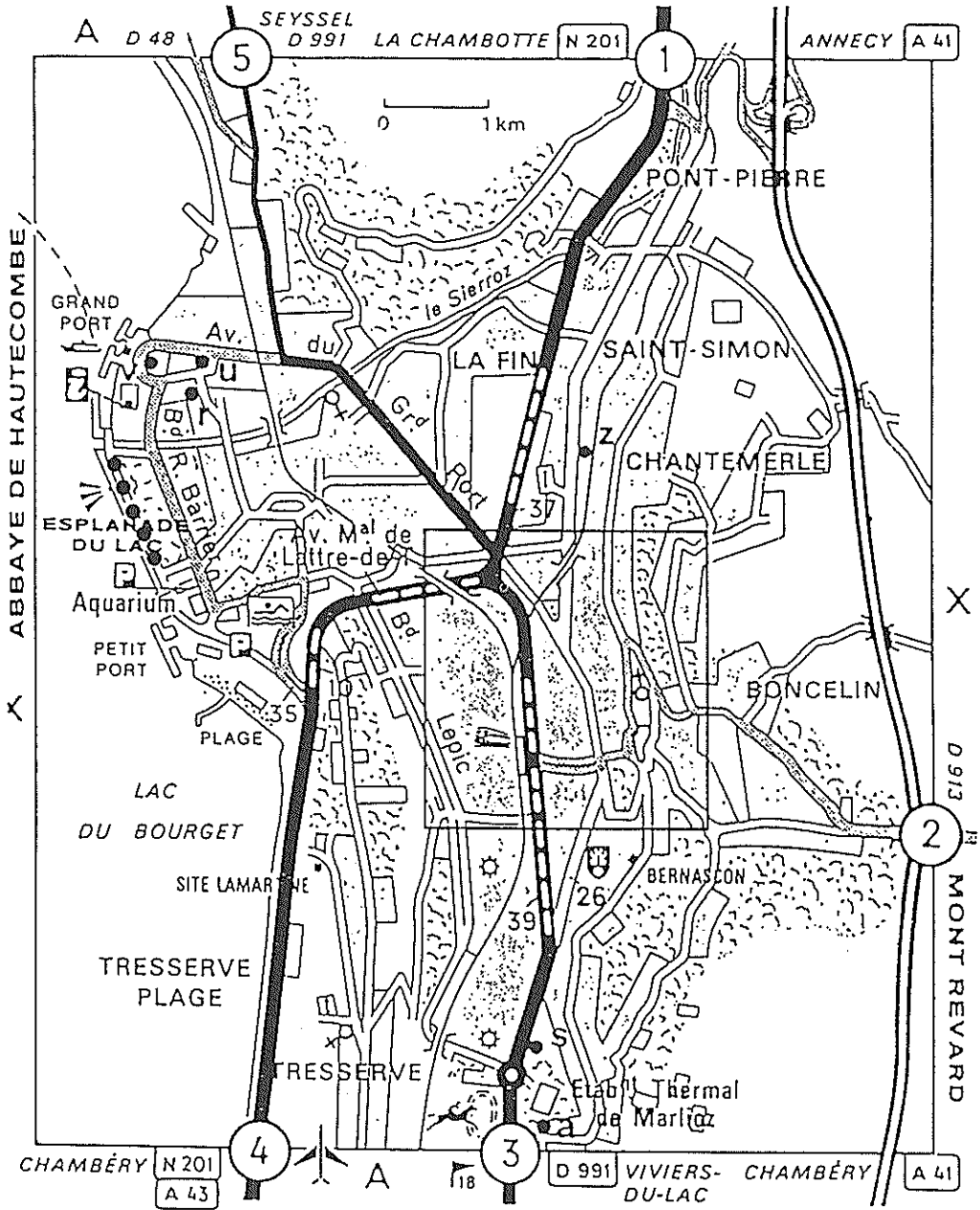


图-9 港-港型

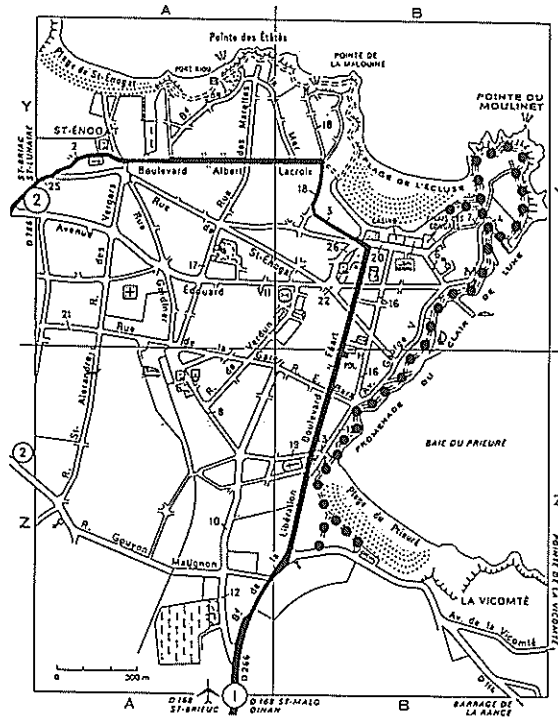


図-10 ビーチ — ビーチ型

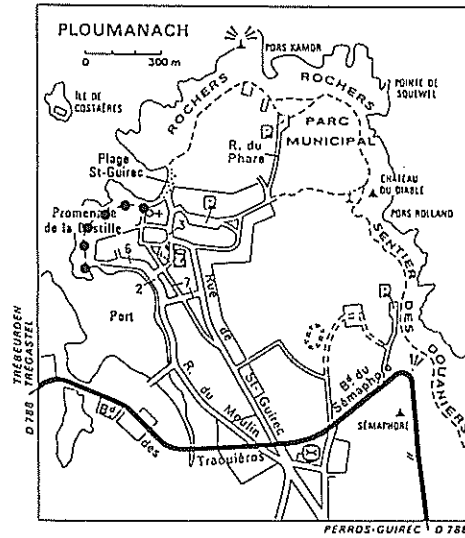


図-11 港 — ビーチ型





EASTBOURNE

Grande Parade

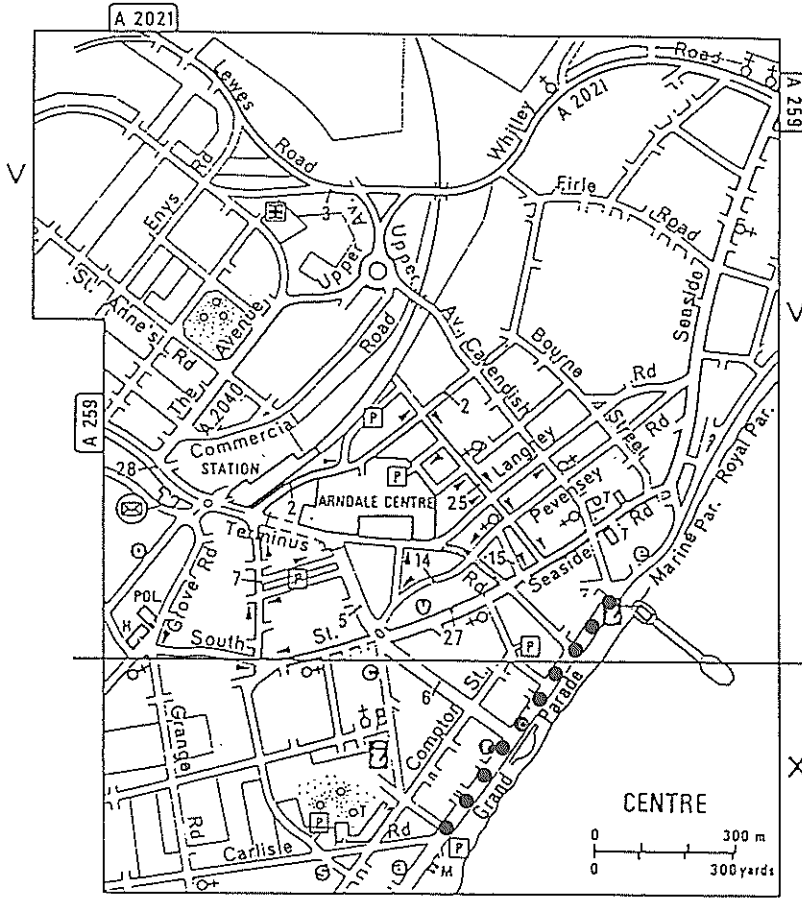


図-13 ピア起点型

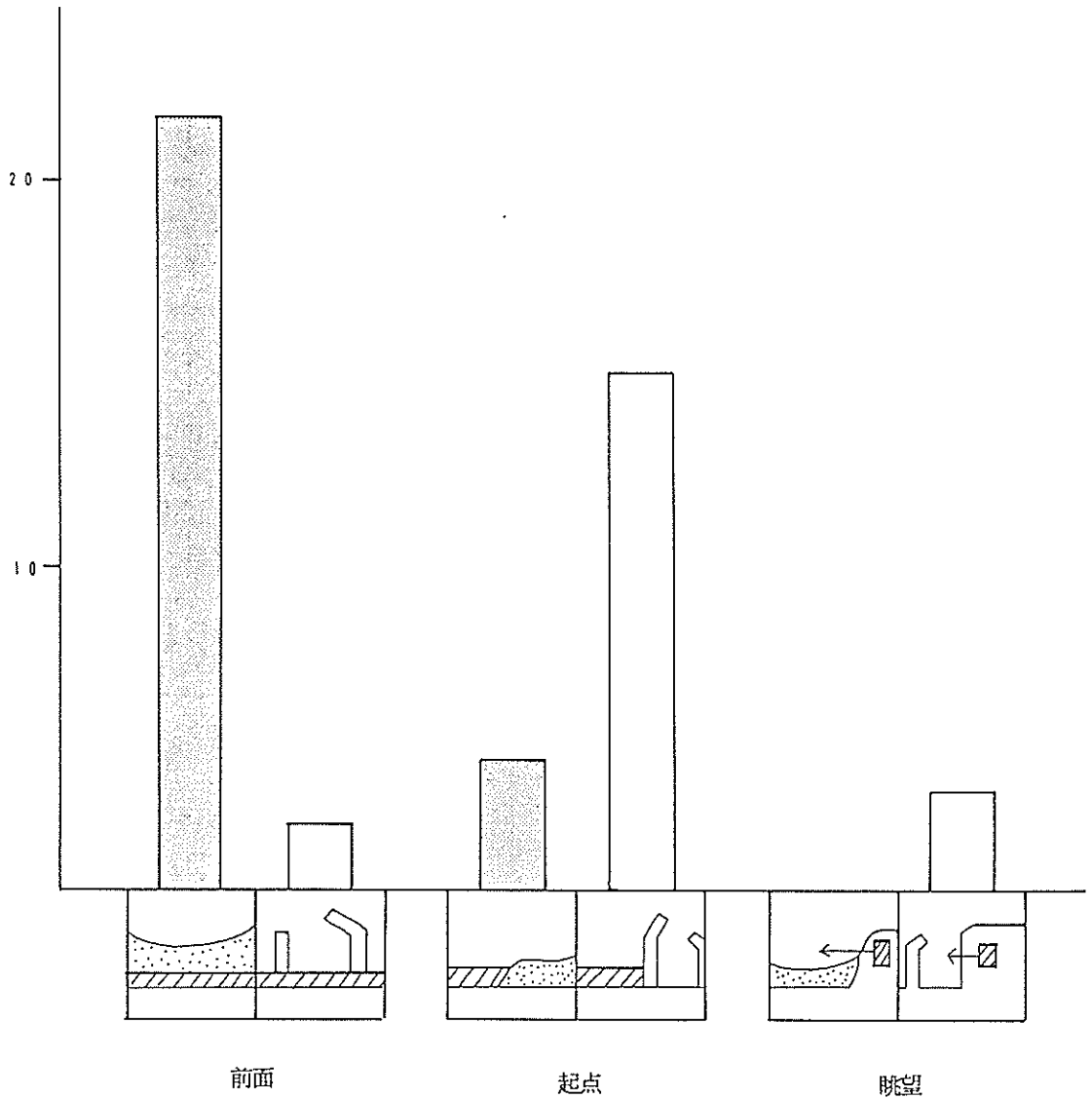


図-14 砂浜・港とプロムナードの関係

### 3.3 延長

河川構造物においては、「見えが連続する堤防は、単調な印象を与えがち」であり、親水護岸も「長区間の連続施工は居心地がよくない」ことが指摘されている<sup>3)</sup>。

これは、親水護岸であっても、長区間連続しているものは、快適性を損なう可能性があるということを示唆している。

水辺のプロムナードの延長も2000m以下が90%であり、極端に長い延長はないことが分かった。(図-15)

また、2000m以下のものだけの平均は650mであった。また、事例数でいうと400~500mと90~100mに2つのピークが現れていた。

更に、長い一続きのプロムナードが下記のような距離毎に分けて呼ばれる場合があるが、これは、人間が認識する長さの単位をある程度、反映しているとも考えられる(図-16)。

$$2066 \text{ (m)} = 1077 \text{ (m)} + 989 \text{ (m)}$$

$$1385 \text{ (m)} = 635 \text{ (m)} + 577 \text{ (m)} + 173 \text{ (m)}$$

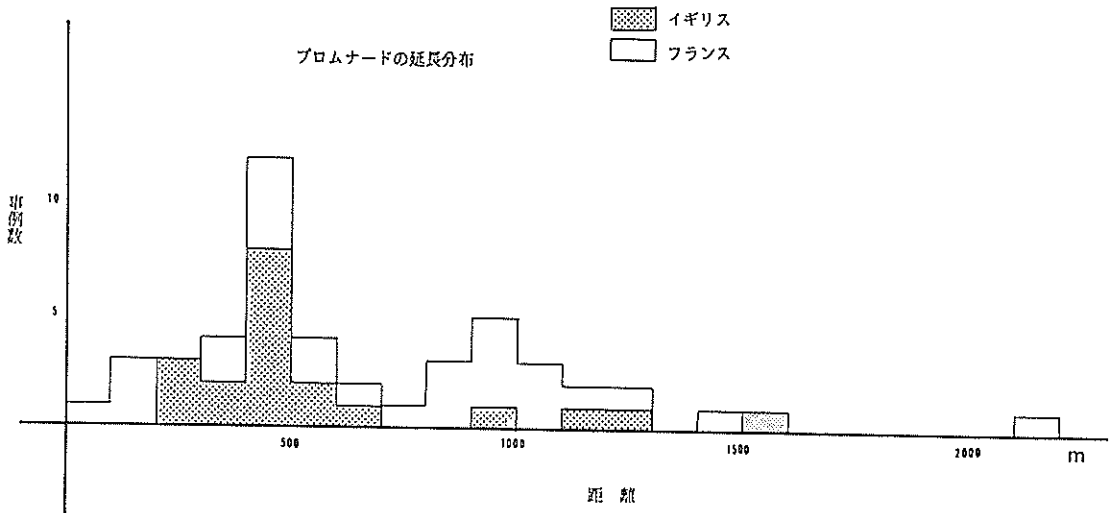


図-15 プロムナードの延長分布

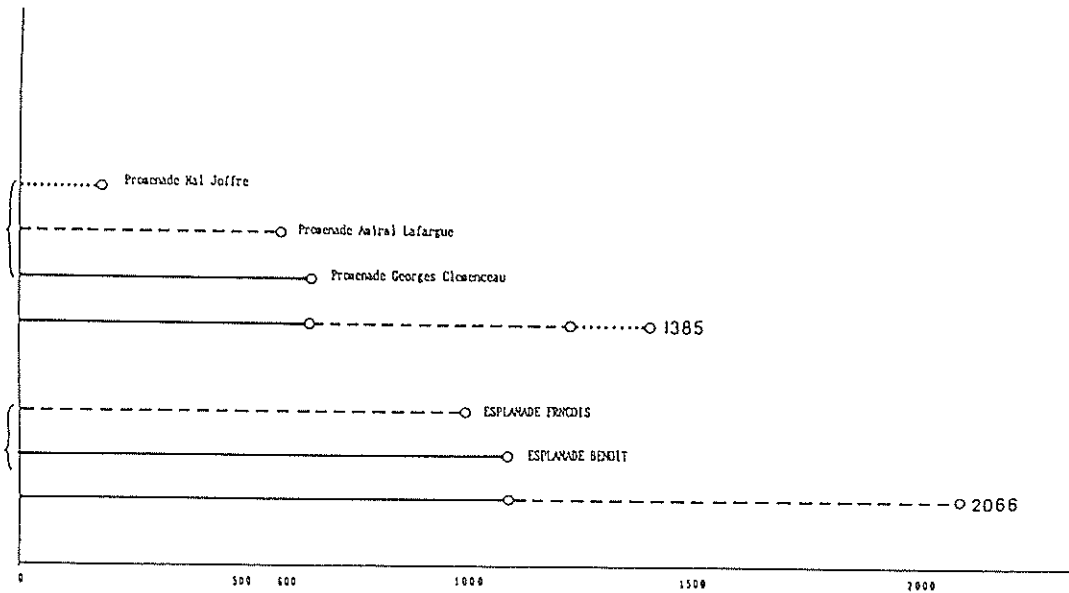


図-16 延長と名称変化(2例中)

いずれも、分割後に1000m近傍、600m近傍の距離でまとまって呼ばれているのが興味深い。

さて、人間工学の分野においては500m付近を「人が飽きることなく一度に歩いてみたくなる距離」「人間の動作が見分けられる限界の距離<sup>9)</sup>」であるとしている。

英仏のプロムナードの平均延長は、若干これよりも長いとはいえ、納得できる数字であると言えよう。

### 3.4 分節距離

プロムナードの変曲点の距離分布をみると(図-17)、

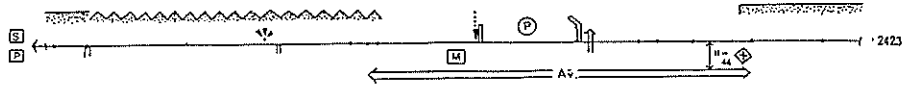
極端にまっすぐな部分は少なく、直線部分の平均は284mであり、それ以下のものが70%を占めているのが分かる。

また、主要な変化点(テラス、階段、緑地、ビューポイント)の出現間隔は318mであった。(図-18)

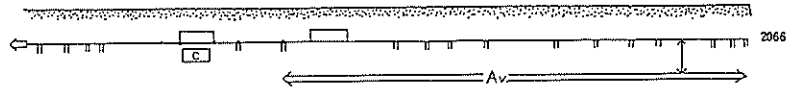
前述の河川構造物の場合でも、堤防や護岸について「一様・連続な景観に変化を与える<sup>3)</sup>」ことの重要性が指摘されているが、具体的な距離指標については、述べられていない。

水辺のプロムナードの場合、人が歩いて飽きさせな

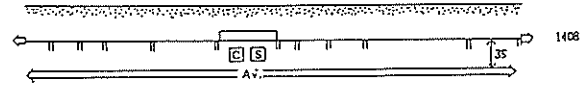
Promenade de Clair de Lune



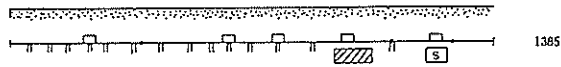
Esplanade Benoît  
Esplanade Pncois



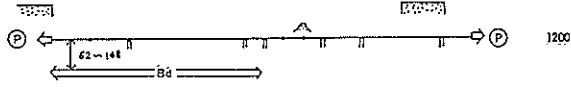
Promenade Marcel Proust



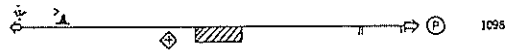
Promenade Mal Joffre  
Promenade Amital Lafargue  
Promenade Georges Clemenceau



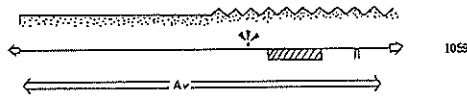
Promenade M. Rouvier



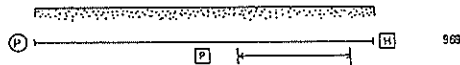
Digue Promenade



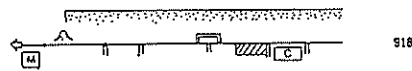
Promenade du Plat gousset



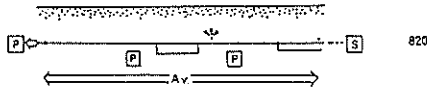
Promenade de la Plage



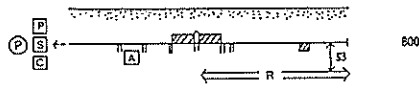
Promenade du Soleil



Digue Promenade



Promenade des Planches



Promenade de la Courtine

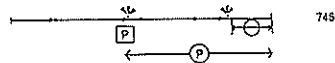


図-17 プロムナードの分節距離

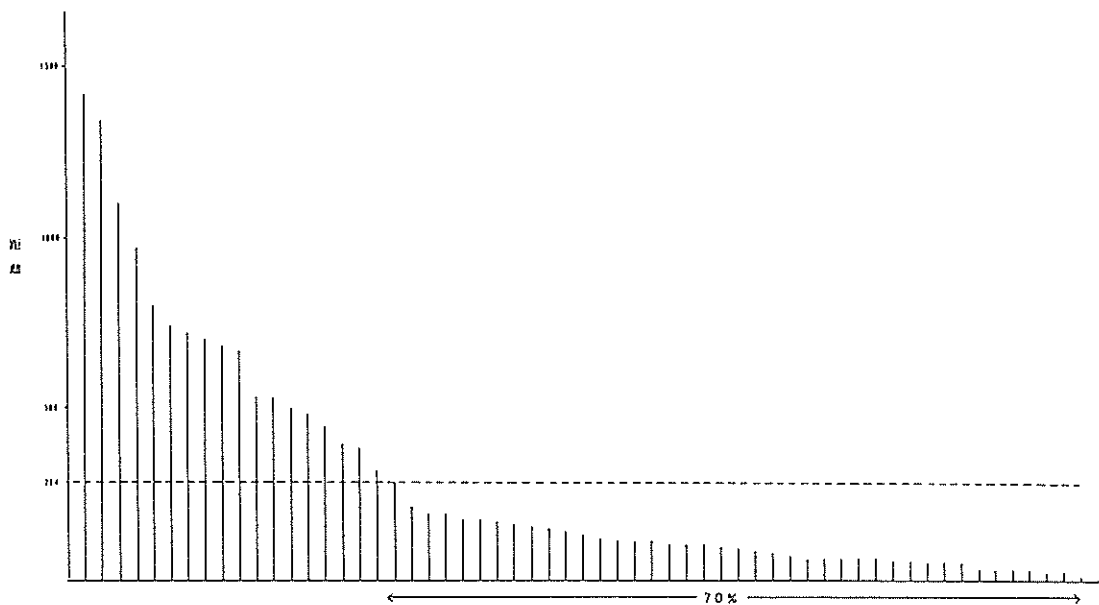


図-18 変曲点の出現距離

いための空間分節の間隔は300m 近傍が1単位であるといえるようである。

#### 4. おわりに

今回、行った英仏の水辺のプロムナードの分析から、水辺のプロムナードの骨格をデザインする際に参考となる以下のような知見を得ることができた。

##### ① プロムナードの本体・周辺構成

プロムナードは快適で、安全な歩行を保证するように歩車分離が徹底された道である。

そのために、

- ・歩行者専用道にする。
- ・海岸と並行するメイン・ロードと平面分離する。

ことが行われている。

##### ② 周辺要素との組合せ

プロムナードは前面に砂浜等を持つのが普通であるが、砂浜の延長がプロムナードの延長より極端に長い場合はまれである。プロムナードは、

- ・完結した砂浜の背後に出現する。

もしくは

- ・砂浜の端部、もしくは港を起点として出現する。

##### ③ プロムナードの延長

プロムナードの延長は、2000m を越えることは希である。

プロムナードの延長は600m 近傍、長くて1000

m 近傍を一単位とする。

(前者は少なくとも1回、後者であれば、2回の空間分節を行うことになる)

##### ④ プロムナードの分節

プロムナードはテラス、階段、緑地、ビューポイント等によって空間を分節している。

##### ⑤ 空間分節の単位としては、300m という指標が考えられる。

今後の研究には、更に、

##### ① 歴史的アプローチ

##### ② ミクロなデザイン手法に関するアプローチ

必要になる。

例えば、古くから著名なプロムナードであっても、幾多の改変等を経てきており、有名なニースの Promenade des Angles は、建設当時、今回、明らかにした延長の単位に近い500m であった<sup>5)</sup>というが、現在は数 km まで延長されている。

また、都市構造の変化がプロムナードの配置等に影響を及ぼしていると思われるが、この研究には、プロムナードの起源まで遡る必要がある。

また、今回はマクロな面のデザインであり、よりミクロなデザイン(港とプロムナードのすり付け方、並木と歩道の関係等の横断面構成のパターン、建物と道幅の比等とその空間指標)についての分析が必要となる。

なお、本研究にあたっては山本和人氏から資料の提供を受けた。伏して感謝する次第である。

## 参考文献

- 1) 篠原 修「語源から見た西欧と日本の道概念の比較」  
第5回日本土木史研究発表会論文集, 1985. 6,  
p323-330
- 2) 山本和人「明治初期から戦前期に至るプロムナード  
の系譜とその空間形態」  
東京大学農学部卒業論文, 1990. 3
- 3) 土木学会編「水辺の景観設計」技法堂出版
- 4) スプライレゲン「アーバン・デザイン」
- 5) 工代将章, 渡辺貴介「ニース・カンヌにみるリゾート都市発達の過程」都市計画162

港湾技研資料 No. 703

1991. 3

編集兼発行人 運輸省港湾技術研究所

発行所 運輸省港湾技術研究所  
横須賀市長瀬3丁目1番1号

印刷所 株式会社 東京プリント

Published by the Port and Harbour Research Institute  
Nagase, Yokosuka, Japan.

Copyright © (1991) by P.H.R.I.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P.H.R.I.

この資料は、港湾技術研究所の承認を得て刊行したものである。したがって、本資料の全部又は一部の転載、複写は、港湾技術研究所長の文書による承認を得ずしてこれを行ってはならない。