

港湾における ウォーターフロントの開発

石 渡 友 夫

1. はじめに

ウォーターフロントを水際線をはさむ陸域と水域が有機的に一帯となった地域と物理的に解するなら、従来の物流、生産の場を提供してきた港湾開発は、ウォーターフロント開発そのものといえる。

一方、近年のウォーターフロント開発に対する議論が、大都市をはじめとして全国的におこっている背景にはいくつかの要素がからみあっている。それを大きく分けると、①人工島や海上都市構想などに代表される海洋空間の有効利用の可能性を追求することによって、実現性のある海域として必然的にウォーターフロントが注目されてきたこと、②社会の脱産業化、国際化、情報化に伴い、これまでの物流、生産とはことなる生活空間として、ウォーターフロントが見直されたことの2つになろう。ここでは、海洋開発の一環としてのウォーターフロントではなく、社会の変革からの現出してきた新たな港湾空間（生活空間）として意味を持ちだしたウォーターフロントに限定して述べる。

その意味で、従来にもウォーターフロントの開発事例はあるが、港湾において本格的にその開発に取り組んだのは、昭和60年5月「21世紀への港湾」を運輸省が公表した以降のことである。したがって、港湾におけるウォーターフロントの開発はこれまで基本計画の策定を推進してきたが、現在、計画の実現段階を迎えている。

このため、本報告は、開発事例というより、むしろ昭和61年以降積極的に取り組んでいるウォーターフロント開発の基本計画策定状況と代表的計画事例を紹介するものである。

ウォーターフロントの開発は、従来の公共事業の枠を越えて、民間企業の能力を最大限に活用することから、計画を実現するにあたっての課題も多い。今まで以上に、官民を問わず開発関係者の知恵と努力が期待されよう。

2. ウォーターフロント開発の背景

1960年に始まったわが国の高度成長期においては、急激な物流の増大と工業生産の拡大に対処するため、長大な水際線と工業用地の確保に迫られ、空間全体の機能の向上への対応は、必ずしも十分ではなかった。その結果、現在の港湾は、物流機能と生産機能に特化した単機能なものとなり、交通の混雑、環境の悪化、特に地域住民の海との疎外観等、都市活動と港湾活動との不調和が生じている。こうした状況を踏まえて、運輸省では長期港湾整備政策として「21世紀への港湾」を昭和60年5月に策定した。

この「21世紀への港湾」の中では、21世紀に向けて、社会全体の要請が高度化、多様化しつつある現在、これらの要請に応えるためには、港湾において物流、生産、生活に係る諸機能が調和よく導入され、相互にその機能が連携しあい、全体として高度な機能を発揮する総合的な港湾空間を創出することを大きな政策の柱としている。特に、今まで不十分であった人が海の自然や文化と触れあい、潤のある生活を享受できる生活空間の形成を目的に、市街地に接している内港地区のウォーターフロントを再開発することとしている。

また、昭和61年後半より東京都心部の地価高騰を契機に、東京臨海部埋立地の早期開発が叫ばれ、当地区がたまたま臨海部に位置したため、既に欧米諸国で推進されていたウォーターフロント開発の日本版としての地位があたえられた。これを契機に、水と人とのかわりが見直され、全国的にウォーターフロントの開

発の気運がたかまったものと推測される。

このようなウォーターフロントの開発を進めるためには、最近における経済的環境の変化に対応して、従来からの公共事業のみではなく、巾広く民間の資金、技術、経営等の能力を最大限活用することが求められている。

3. 国の推進方策

運輸省は、港湾におけるウォーターフロント開発を積極的に推進するため、計画作成段階から運営に到るまで巾広い支援措置等を行っている。

3. 1 港湾管理者に対する支援策

- (1) 港湾管理者が当該港湾における再開発等の基本計画を新たに策定する必要がある場合には、所要の調査費について国が 1/3 を助成する。この基本計画を策定する調査として、ポートルネッサンス21調査（略称 P R 21 調査）とかマリン・タウン・プロジェクト調査（略称 M T P 調査）とかコースタル・リゾート調査（略称 C R 調査）と呼ばれるものがあり、62年度では全国で45港において実施されている。
- (2) このような基本計画に基づいて実施される事業の中で、港湾管理者が行う港湾整備事業、起債事業等の公共事業については重点的な予算措置を行い、港湾施設の整備や土地造成等を積極的に推進する。
- (3) 「港湾利用高度化促進事業」と称する予算補助制度であり、事業推進のための基盤整備の一環として港湾管理者の行うクリアランス事業、情報システム整備、人工地盤等整備について、国がその費用の 1/3 を補助する。

3. 2 民間事業者に対する支援策

- (1) いわゆる「民活法」に基づく税制等優遇制度があり、民活法特定施設である国際見本市施設、国際会議場施設、旅客ターミナル施設、港湾業務用施設、テレポート等について税の免税措置等の支援措置を講ずる。
- (2) 「港湾機能総合整備事業」と称する財政投融资制度があり、国際見本市施設、国際会議場施設、旅客ターミナル施設、港湾業務用施設、テレポート等の民活法特定施設に加え、マリーナ、港湾情報施設、海事博物館等の拠点地区の中核的施設並びに商業・業務施設等の関連施設の整備を行う事業に対し、日本開発銀行等が出融資を行う。（融資金利：特利4～5）
- (3) 「港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業」と称する予算補助があり、いわゆるインセンティブ補助と言われるものである。交通拠点施設（港湾業務ビル、旅客ターミナル施設等）交通拠点施設（展示場、会議場、ポートタワー等）及びそれらの施設に付属する通路、緑地、駐車場、人工地盤等の共用施設の整備に要する事業費の一部に対し補助を行う。（国と港湾管理者合わせて5・0～7・5%）
- (4) 「民間都市開発の推進に関する特別措置法」に基づく助成制度があり、民間事業者が行う、港湾の機能の増進に寄与する建築物と緑地、臨港道路等の公共施設を併せて整備する事業（特定民間都市開発事業）に対し、(財)民間都市開発推進機構が長期かつ低利（財投金利以下）の資金の融通や事業参加等の支援を行う。
- (5) 「日本電信電話株式会社の株式の売却収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法」に基づく助成制度があり、民活法特定施設の整備事業、特定民間都市開発事業等について、日本開発銀行等がN T T株売却益を活用した無利子貸付を行う。

3. 3 規制緩和

- (1) ウォーターフロントの整備は、埋立事業を伴うことが比較的多く、通常は民間企業の分譲埋立は、厳しい制約のもとに許可されている。港湾再開発事業に民間企業の参入機会を拡大するため、公共部門が 1/3 以上出資している事業者（第三セクター）に対して分譲のための埋立免許権を取得できるよう法令の改正がなされた。

- (2) 臨港地区内の構築物について、港湾施設以外のものは、規制されていたが、大巾に規制の緩和がなされ、都市的施設の建築が可能となった。特に生活機能にかかわる施設の建築物が大巾に認められ、再開発事業の計画にあたって、多種多様な施設の立地が可能となった。

4. ウォーターフロント開発の現状

4. 1 概 要

運輸省港湾局では、前述の「21世紀への港湾」の基本目標である総合的港湾空間の推進をはかるため、基本計画策定のための調査を昭和61年度より全国的に展開している。調査は、開発目的、対象とする港湾、地区の性格、導入する機能の種類等により、ポートルネッサンス21プロジェクト、臨海部活性化プロジェクト、マリンタウンプロジェクト、コースタルリゾートプロジェクトの4つに分類している。

(1) ポートルネッサンス21プロジェクト

港湾としての従来からの機能が陳腐化したり、施設が老朽化している大都市港湾の内港地区を対象として、これらの地区の再開発等を行うことにより総合的な港湾空間の形成をはかることを目的としたプロジェクトであり、その事業展開のために空間利用計画、施設計画、事業計画等の基本計画を策定しようとする調査がポートルネッサンス21調査である。当プロジェクトは、港湾におけるウォーターフロント開発の最も代表的なプロジェクトである。

(2) 臨海部活性化プロジェクト

土地の遊休化により活力が低下している臨海部において、水際線を活用しつつ、土地利用転換を誘導する中核となる施設の整備と、NTT無利子貸付（収益回収型）事業を中心とした公共事業を組合わせて、臨海部の総合的整備を図るものを臨海部活性化プロジェクトと呼んでおり、その事業展開のためのマスタープランを策定する調査が臨海部活性化調査である。

(3) マリンタウンプロジェクト

地方の港湾において、海洋空間を高度に利用するとともに、海の豊富な資源や水際線の魅力を最大限に引き出し、地域に新たな産業を起し、海域の利用と一体となった魅力ある個性的なまちづくりを進めることによって地域の活性化を図ろうとするものがマリンタウンプロジェクトであり、このための基本計画策定の調査がマリンタウンプロジェクト調査である。

(4) コースタルリゾートプロジェクト

多様なレクリエーションニーズに応えと共に、地域振興に資するマリーナ等を中心とした質の高い総合的な海洋性レクリエーション基地を整備し、アメニティの高い豊かな沿岸域を創造することを目的としたものがコースタルリゾートプロジェクトであり、このための基本計画策定の調査がコースタルリゾート調査である。

表1は、昭和61年度から昭和63年度の3年間に調査を実施した港湾数（地区数）を示したもので、北海道から沖縄県まで全国的な港湾にわたっている。

プロジェクト区分	61年度	62年度	63年度	計	
ポートルネッサンス21 プロジェクト	10 (11)	17 (19)	9 (11)	34 (41)	
臨海部活性化 プロジェクト	—	—	5 (6)	5 (6)	
マリンタウン プロジェクト	4 (4)	9 (9)	8 (8)	21 (21)	
コースタルリゾート プロジェクト	4 (4)	12 12	12 (12)	28 (28)	
計	18 (19)	38 (40)	34 (37)	88 (96)	

(注) ポートルネッサンス21プロジェクトは、地区別にプロジェクトで計算するので、

(1港に2ないし3地区の場合がある)、港数の計は各年度を累計したものと一致しない。

表4.1 昭和61～昭和63年度 調査対象港湾(地区)数

4.2 計画事例

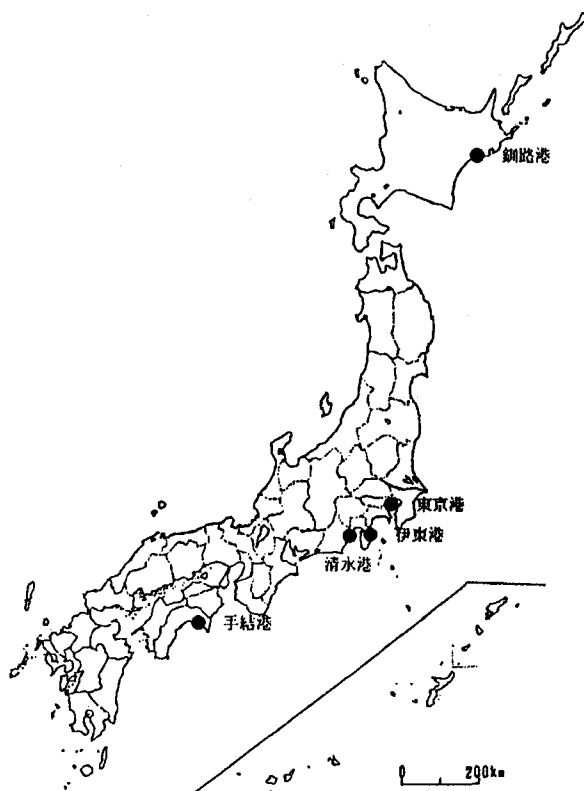


図4.1 事例紹介港湾位置図

(1) 東京港竹芝地区再開発計画

竹芝ふ頭は、都心部近くの港区東部に位置し、昭和9年に建設されたもので隣接する日の出・芝浦ふ頭などとともに古い歴史をもつふ頭である。

今日まで離島航路及び港内遊覧等の拠点として重要な役割を果たしてきた。また、このふ頭の周辺には古くから倉庫・工場が立地している。

しかし、港湾施設の老朽化が著しく近年における船舶の大型化・貨客船化などに十分対応できず、その機能を発揮できない状況になりつつある。さらに、周辺の土地利用も業務・住宅系へと変化してきている。

このような状況の中で港湾機能の充実を図るとともに、周辺市街地の動向に適応して再開発を行うことが必要となってきた。

- ① 概 要：港湾施設の物理的・機能的老朽化にともない、利用効率の低下したふ頭を再生し、周辺部の土地利用・都市活動など社会経済環境変化から生じる港湾に対する新たなニーズに積極的に対応を図り、港湾機能の強化充実と周辺市街地の活性化に好影響を与えるような施設整備をすすめる。
- ② 施 設：業務施設、宿泊施設、商業施設、多機能ホール、旅客ターミナル等
- ③ 事業費：約1040億円
- ④ 事業主体：(株)竹芝地域開発(昭和62年7月2日設立)
- ⑤ 民活事業：民活法特定施設整備事業、NTT無利子貸付、港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業

単位＝㎡

	施 設	北ゾーン(第Ⅰ)	中央ゾーン(第Ⅱ期)	南ゾーン(第Ⅲ期)
竹芝地域 開 発 (株)	オ フ ィ ス 棟	31,100	—	約50,000
	商 業 施 設	7,100	—	約15,000
	多 機 能 ホール	3,100	—	約40,000
	都 市 ホ テ ル	—	—	
	駐 車 場	約 180台	—	約 320台
共済会館	宿泊施設・プール バス・レチェックラ ブ等	21,000	—	—
東 京 都	船客ターミナル等	—	約 4,800	—
	上 屋	—	約 2,000	—
	海 上 公 園	—	約17,000	—
	栈 橋	155M×3バース(5,000t級)		

表4.2 施設の内容・規模

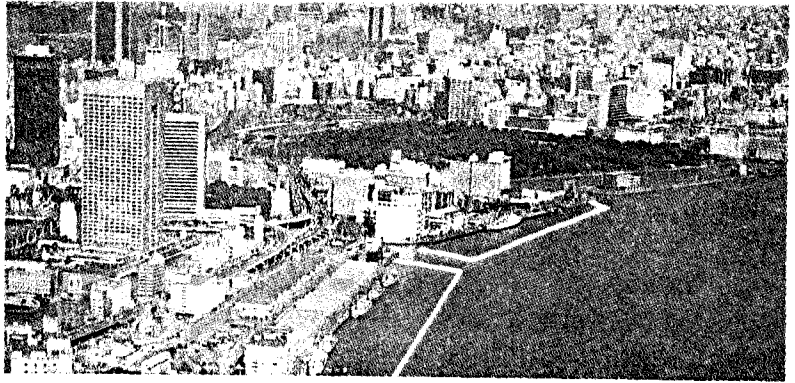


図4.2 プロジェクト位置図

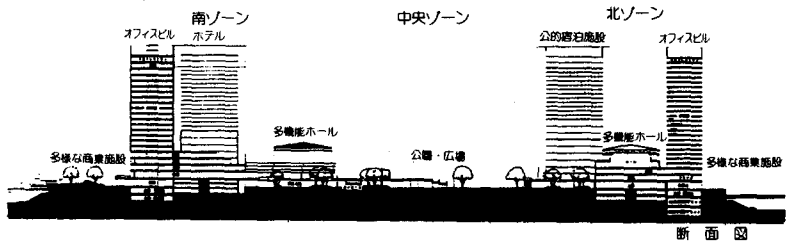


図4.3 見本計画断面図

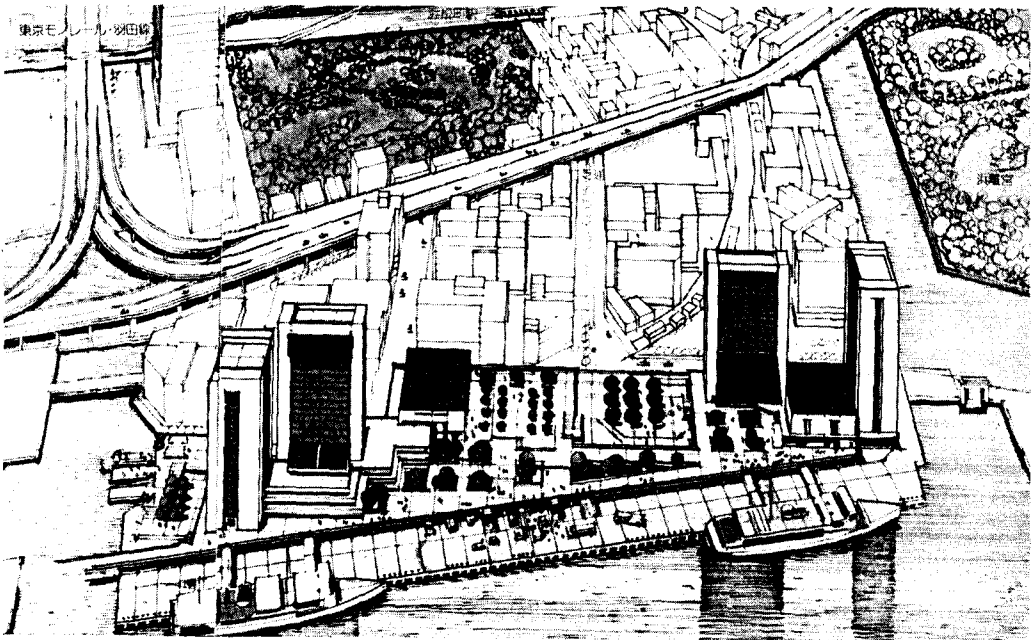


図4.4 完成予想図

(2) 釧路港フィッシャーメンズワーフプロジェクト

釧路港は、旧釧路川を挟み、建設年次が比較的新しい西港区と、釧路港の創世期から昭和40年代の高度成長期を支えてきた東港区が東西に位置し、古くからの漁港及び商業港として、東北海道一円をその勢力圏に地域開発の先導的役割を果たす重要港湾として発展を続けている港である。

釧路フィッシャーメンズワーフ（釧路港東港区旅客ターミナル）の立地が予定されている地区は、釧路市のシンボルゾーンとして位置づけされている旧釧路川右岸の幣舞橋のもとに位置し、釧路市漁業発祥の地として当地方の水産物陸揚げの拠点及び漁業基地として市民に親しまれてきた地区であるが、魚揚場の移転により、いまだ当該地区で有していた機能が低下しつつあるため、釧路市民のシンボルゾーンとしての位置づけ及び都心部に隣接している立地条件を踏まえた再開発の要請が高い地区となっている。

従って、釧路市が港とともに発展してきた街であるところから、恵まれたウォーターフロントに港への理解とふれあいを深めるための研修、展示施設機能と将来の道東海岸周遊遊覧船の発着機能を併せもつ旅客ターミナル（釧路港東港区旅客ターミナル）を計画した。当該施設は市の背後にある国立公園を有機的に結びつける道東観光バスターミナル・観光情報の発信機能や地域特産品の販売・展示コーナー等、東北海道の広域観光の拠点となる複合的ターミナルをめざすものである。

- ① 概要：東北海道の海と陸の結節点として、海の文化交流拠点の形成をめざし、旅客待合室・研修室・展示室等を具備した遊覧船ターミナル及びバスターミナル・駐車場及び地場産品を中心とする食グルメ店舗等を計画する。また、港湾のアメニティーの向上のために、隣接して冬期間も利用可能な緑地を整備する。
- ② 施設：旅客ターミナル施設、研修施設、展示施設、多目的ホール等
- ③ 事業費：第三セクター分約56億円
- ④ 事業主体：公共、(株)釧路河畔公社（昭和48年3月設立）
- ⑤ 民活事業：民活法特定施設整備事業、NTT無利子貸付、港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業、港湾機能総合整備事業

施設名	施設	備考
旅客施設 研修施設 展示施設 事業所等 店舗 駐車場	待合所・切符売場（含む事務所）・売店・食堂 研修室 事務所等 レストラン・物販・サービス	（第1期） 旅客船待合室等 床面積約18,000㎡
研修施設 展示施設 多目的ホール	水産実験室・物理実習室・研修室・シュミレーション室 北洋未来展示場・展示室 北洋劇場・港湾関係福利厚生施設	（第2期） マリンカルチャー 床面積約4,000㎡
計		約22,000㎡
寒冷地型緑地		1,500㎡

表4.3 施設の内容・規模

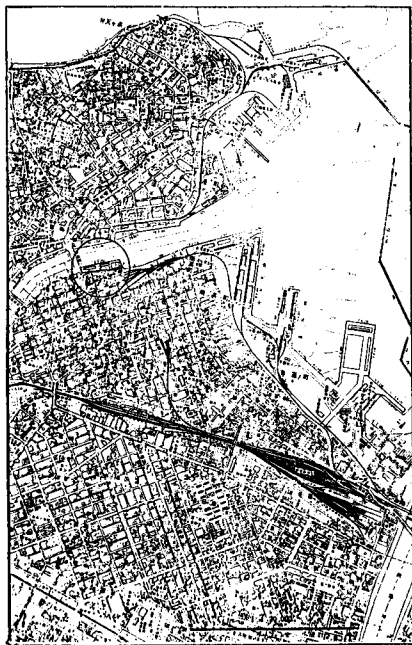


図4.5 プロジェクト位置図

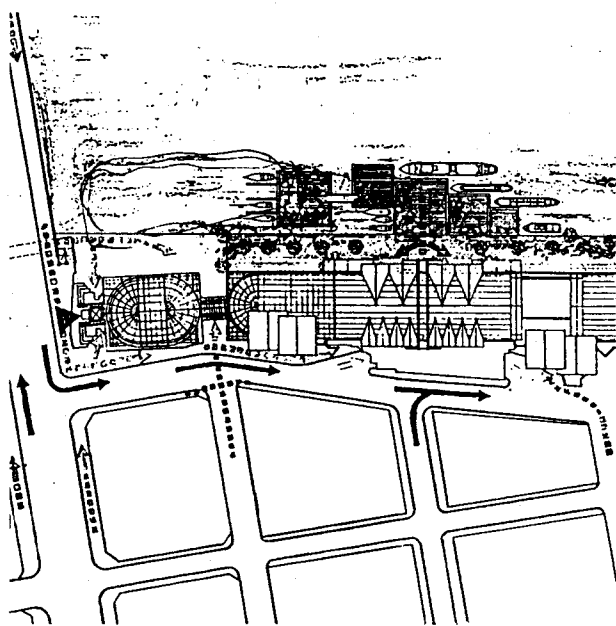


図4.6 見本計画平面図

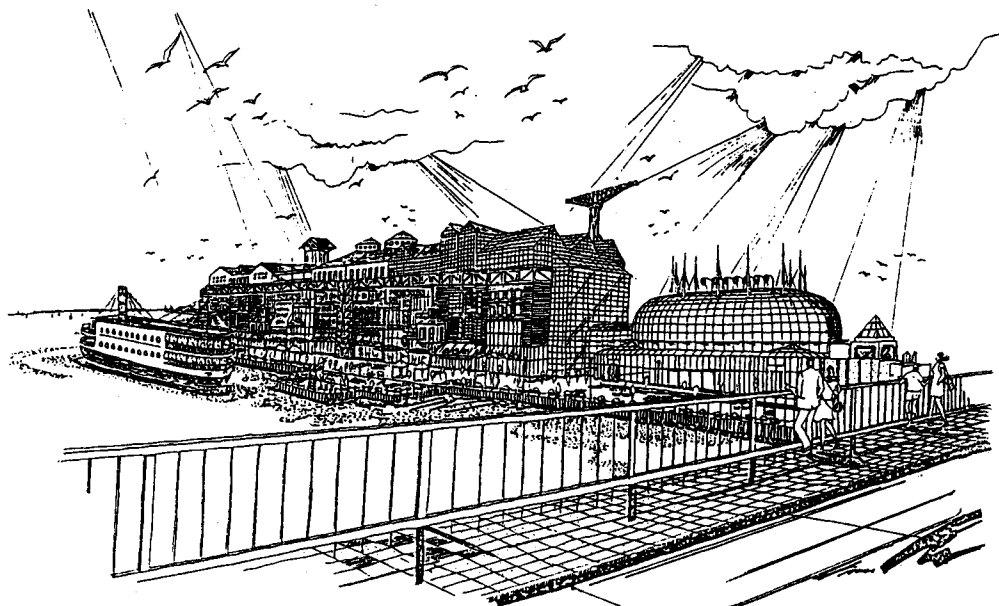


図4.7 完成予想図

(3) 清水港日の出地区再開発計画

- ・日の出地区船溜は、清水港のほぼ中央、市の中枢部に近い港町に位置し、近代清水港発祥の地として古い歴史を持つ港湾地区である。
- ・清水港は、明治30年開港の外国貿易港の指定を受けて、港湾施設整備を進めてきた。この結果港湾活動の重心が他の地区に移り変わり、古い時代に建設された日の出地区は施設の老朽化が進むに連れ港湾活動も低下し、港と共に発展した背後地も衰退傾向にある。
- ・このような状況から港湾機能や都市機能の向上を図るため本地区の再開発を行うことが必要となった。本地区の再開発は直接滴には老朽化に伴う港湾機能の再生にあるが、港湾に対する背後都市の要請、市民ニーズへの対応を図るため、親水性を生かした魅力ある商業施設や複合的機能を導入し、集客力のある「賑わいと出会いの空間」を形成し、背後都市の活性化に好影響を与えることが再開発の基本目的である。

- ① 概要：日の出地区の再開発を行い、港湾管理者が土地造成、緑地道路等を、第三セクター等がこれと一体的に旅客ターミナル施設、商業施設等を整備し、賑わいのあるウォーターフロント空間の形成を図る。
- ② 施設：旅客ターミナル施設、商業施設等
- ③ 事業費：約210億円
- ④ 事業主体：公共、第三セクター（平成元年度中設立予定）、民間
- ⑤ 民活施設：民活法特定施設整備事業、港湾機能総合整備事業

ゾーン別	導入施設	面積
他目的広場ゾーン	多目的広場	11,000
	係留施設	3,100
親水緑地ゾーン	緑地	14,500
中心的施設ゾーン	ポートターミナル	80m タワー付5Fビル 1,750
民間ゾーン	ウォーターフロントマーケット 商業施設、住宅施設	32,300
駐車場ゾーン	駐車場	13,500
その他	アクセス道路	12,500
計		88,650

表4.4 施設の内容・及び土地利用計画

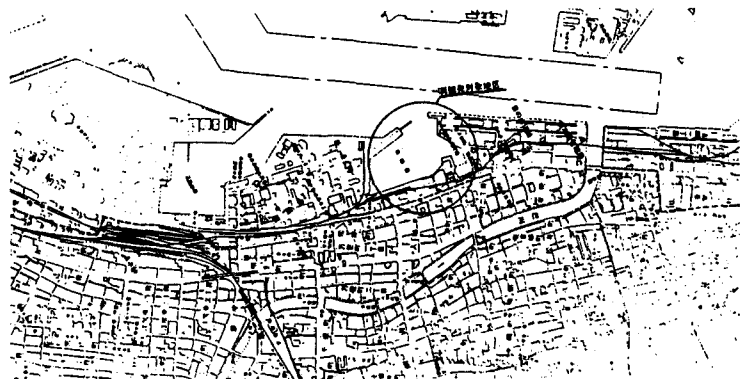


図4.8 プロジェクト位置図

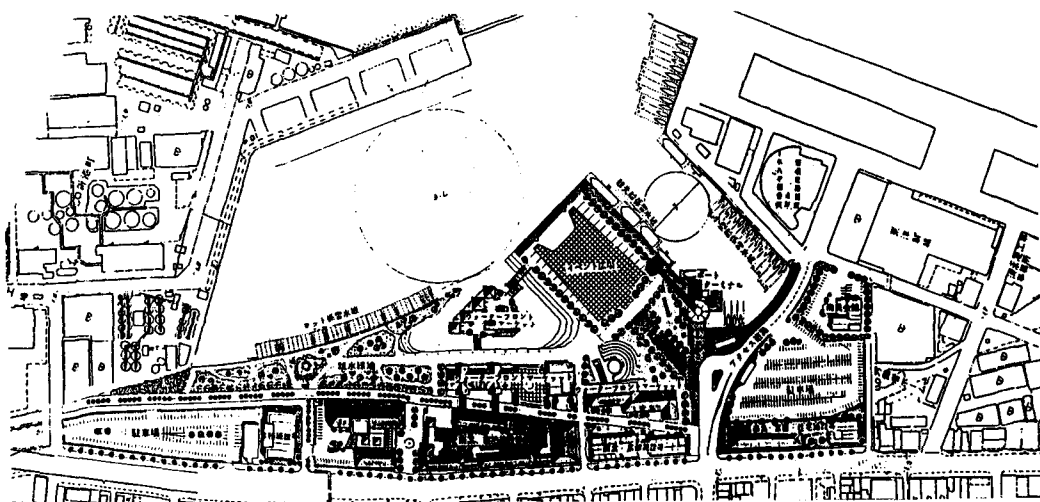


図4.9 基本計画平面図

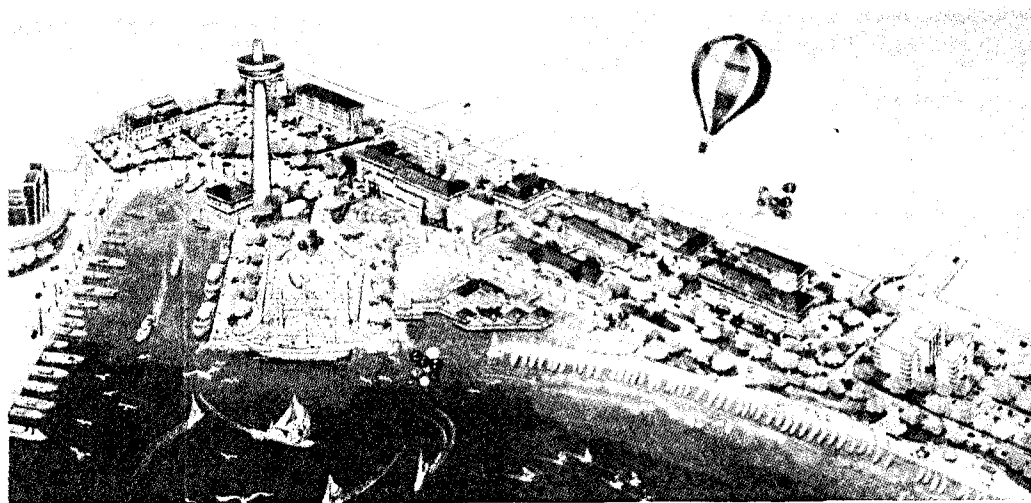


図4.10 完成予想図

(4) 手結港マリンタウンプロジェクト

手結港は、承応1年（1652）、土佐藩の家老、野中兼山の指導によって建設された、わが国最初の掘込港湾であり、港湾計画上および土木技術上、高い歴史的価値を有する港湾である。その手結港の存在する夜須町の沿岸域には、多様な観光レクリエーション資源が分布し、県計画においても、海洋性レクリエーション基地整備の適地として位置づけられている。さらに、手結港においては新外港の建設が計画されており、今や、夜須沿岸域は新たな地域づくりを展開する段階を迎えている。

本計画は、地域のリーディング産業として、夜須沿岸域の資源を活用した観光レクリエーション基地化を図る。また、観光産業の一環としてサービス型漁業の展開の諸施設の整備を計画する。

主要施設：マリンスポーツセンター、人口海浜、サイクリングロード、釣り公園、ダイバーズマリン・パーク、＊マリーナ、海岸・海中遊歩道、海の幸レストラン、＊フラワーセンター、＊プチコンドミニウム、＊ペンション、＊ヘルシーコミュニケーションセンター、新外港

<*印は第2期分>

事業費：約80億円（第1期のみ）

計画実施主体：第三港湾建設局及び高知県

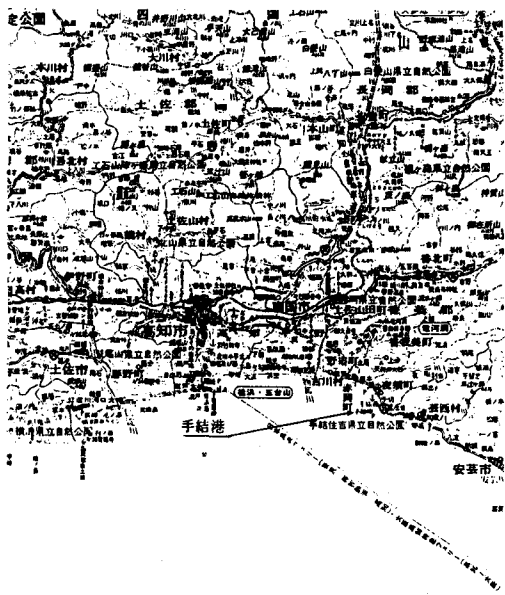


図4.11 手結港位置図

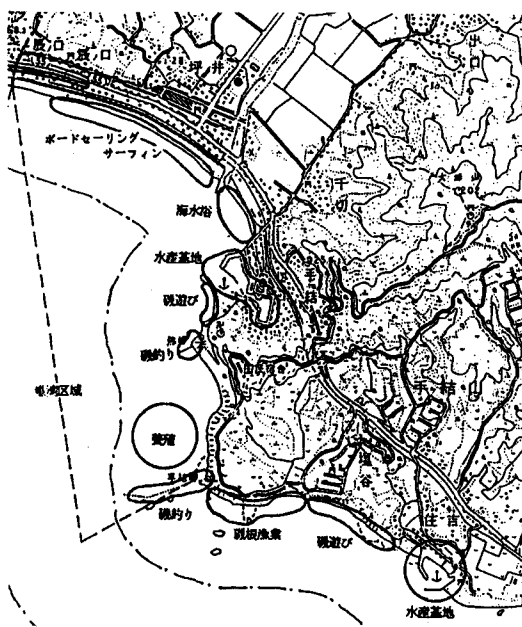


図4.12 プロジェクト位置図

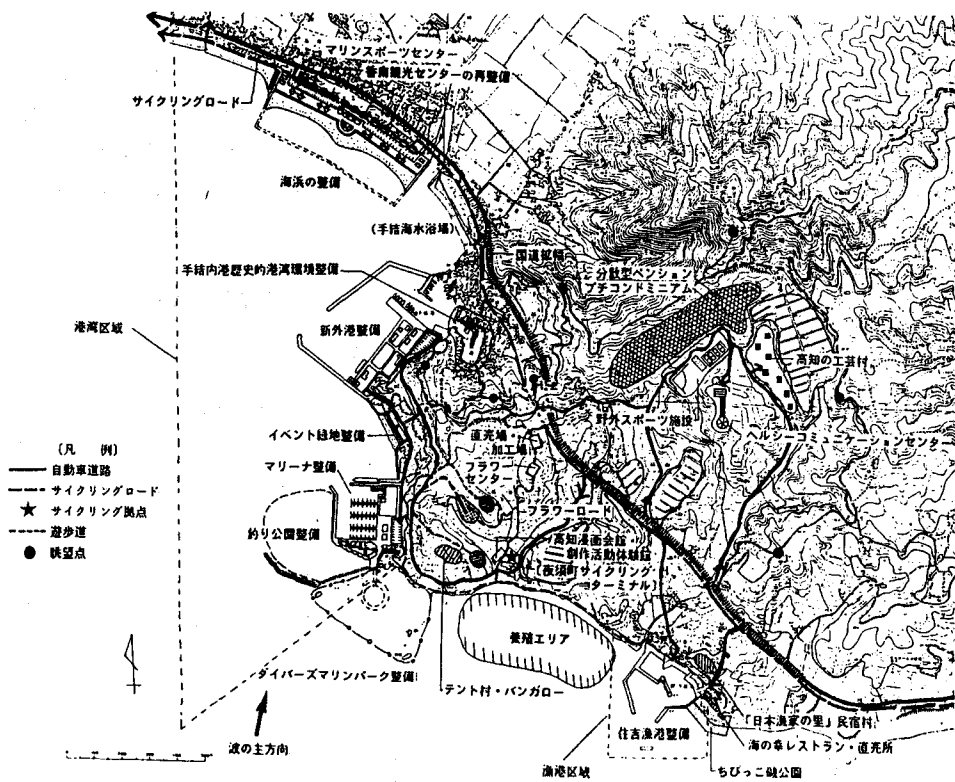


図4.13 基本計画平面図

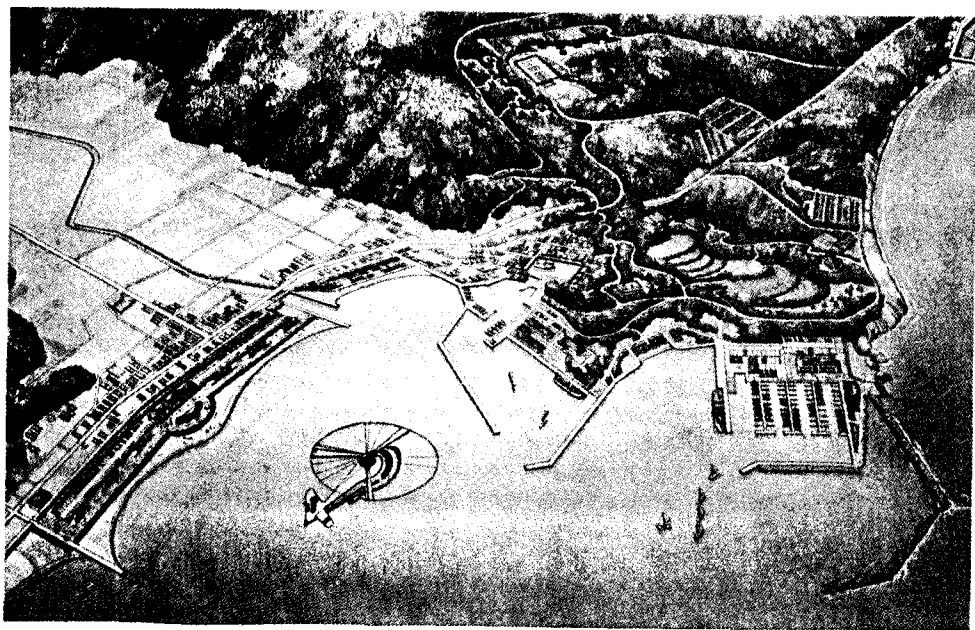


図4.14 完成予想図

(5) 伊東港白石マリンタウンプロジェクト

伊東市は、富士箱根伊豆国立公園・伊豆半島に位置し、西に天城山系、東に相模湾を臨む風向明媚なところで、豊富な温泉、温暖な気候など、すぐれた観光地域としての特性を生かし、伊豆の観光都市として長い歴史のもとに多くの観光客に親しまれている。

近年、所得水準の向上、余暇時間の増大に伴い、観光レクリエーションという視点からみれば、見物型から参加型へ、金銭消費型から時間消費型へと変化し、また、レジャーテーマも自然志向、スポーツ志向、祭事参加志向が高まっている。伊東市においても近年、伊豆高原等において、高級別荘地、ペンションなど高原リゾートイメージを持った新しい観光資産の形成も進められている。

しかしながら、温泉保養地、高原リゾートといったレジャー形態・イメージもそれぞれ温泉街、伊豆高原という一地区のものでしかなく、また伊東市の持つ観光以外の産業蓄積の活用や市民還元という意味からは有効に機能しているとは言えない。

そこで、本計画は、伊東港白石地区を対象に伊東市の持つ観光資産のネットワーク化、イメージの統合化を図り、伊東をよく強くアピールすると共に、地場産業の振興・活性化を促進する新たな観光マーケットの創出を目的としたものである。

主 要 施 設：マリーナ、ポートセンター、商業施設、リゾートマンション、温水健康センター、レジャー施設

事 業 費：基盤施設 約65億円

(1期分) 主要上物施設 約150億円

計画実施機関：第五港湾建設局、静岡県及び伊東市

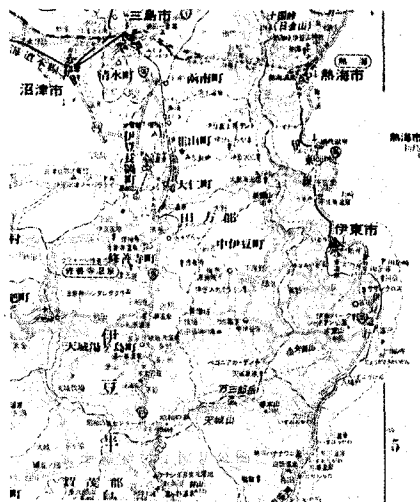


図4.15 伊東港位置図

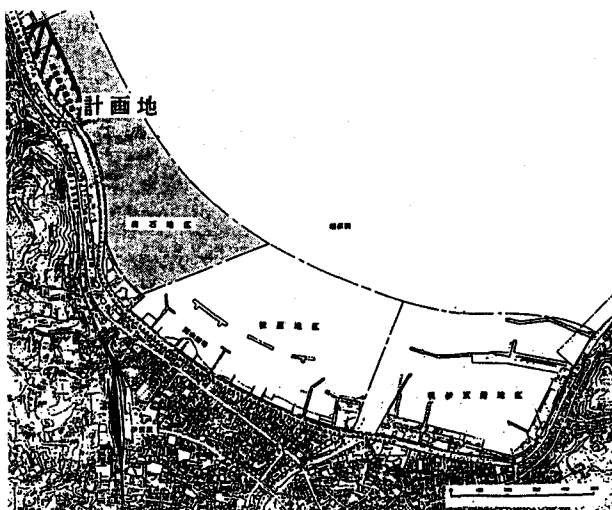


図4.16 プロジェクト位置図

5. ウォーターフロント開発の特徴

港湾のウォーターフロント開発の代表であるポートルネッサンス21プロジェクトについて、昭和61、62年度にわたって実施した調査結果にもとづき、わが国のウォーターフロント開発の特徴を明らかにする。

5. 1 計画概要

わが国で新たなウォーターフロントの創造を目的とした港湾再開発は、昭和50年代に東京、名古屋、神戸、横浜等大都市の港湾で実施された例はあるが、国の港湾政策の一環として、全国的に計画されてきたのは、昭和61年以降である。特に、前者が主として老朽港湾施設の機能更新を目的としたのに対し、後者は「21世紀への港湾」で示めされた生活空間の創造を目的とした、いわゆる最近のウォーターフロント開発を旨としたものである。

昭和61年から昭和62年の2か年間に全国各港で策定されたポートルネッサンス21プロジェクト対象港湾を図5.1、表5.1に示したが、22港24地区に及んでいる。

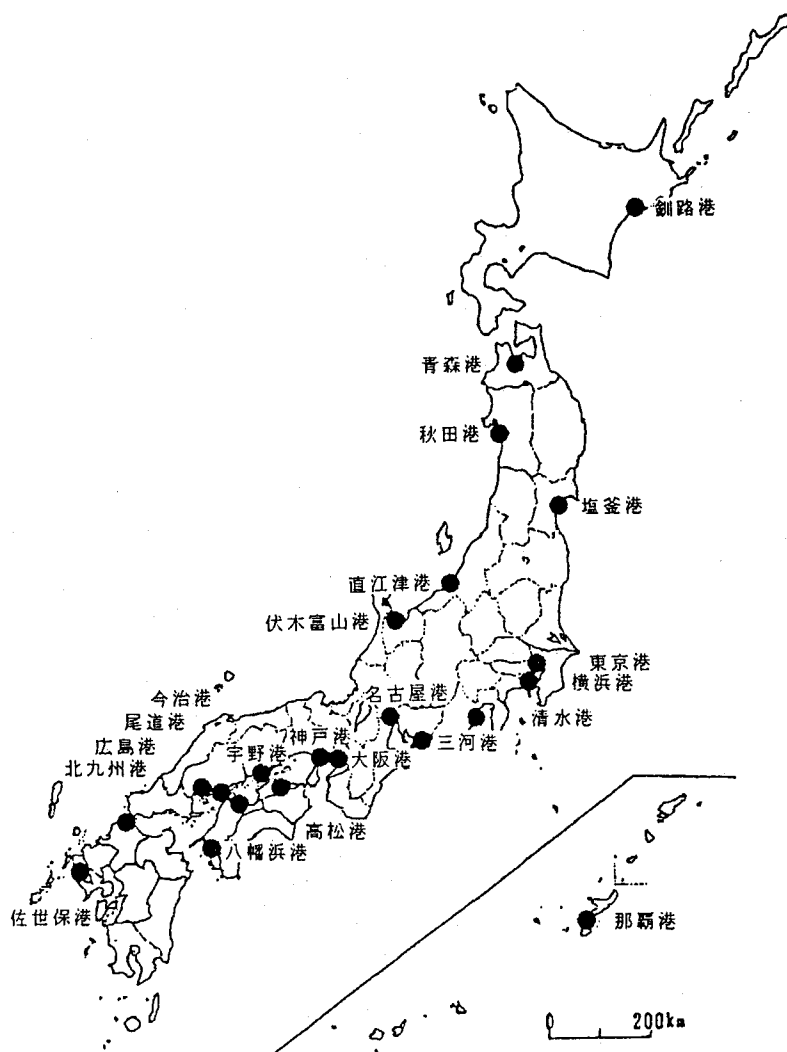


図5.1 ポートルネッサンス21調査（基本計画）実施港湾位置図
（昭和61年度～昭和62年度）

港 名	港湾の立地条件			地区の現況		再 開 発 計 画	
	都市人口	産業構造	気 温	都心との距離	現土地利用	地区面積	計 画 施 設
釧 路 (東港地区)	210	3.3 26.2 70.5	5.4 { 16.1 -7.4 }	0.1	港湾, 鉄道	10	旅客ターミナル, レストラン, ショッピング, ホテル
秋 田 (本港地区)	294	4.7 20.3 75.0	11.3 { 23.8 -0.5 }	5.0	港湾, 鉄道	15	会議場, ボート・センター, 博物館
青 森 (本港地区)	292	5.4 18.0 76.6	9.9 { 21.8 -2.3 }	1.0	港湾, 鉄道 未利用埋立地	13	文化交流館, ショッピング, マリーナ
塩 釜 (塩釜地区)	62	3.5 29.7 66.8	11.9 { 23.9 0.9 }	0.1~1.0	港湾, 工場	15	旅客ターミナル, 水族館
塩 釜 (仙台地区)	865	2.5 19.3 78.2	12.2 { 23.3 1.0 }	10.0	未利用埋立地	40	会議場, 見本市, ショッピング, 博物館
直江津 (直江津港地区)	128	9.4 32.1 58.5	13.6 { 25.7 2.1 }	1.0	港湾	15	旅客ターミナル, スポーツプラザ
伏木・富山 (富山地区)	316	5.4 31.7 62.9	14.1 { 25.7 2.9 }	1.0~5.0	港湾, 工場	5	ショッピング, 交流広場, 博物館, ホテル
東 京 (内港地区)	8,155	6.3 29.5 70.5	16.3 { 27.3 5.8 }	5.0~10.0	港湾, 工場 未利用埋立地	600	見本市, テレポート, オフィスビル, 住宅, 旅客ターミナル, ショッピング, ホテル
横 浜 (MM21地区)	3,121	0.9 35.2 63.9	15.8 { 26.6 5.6 }	2.0~5.0	港湾, 工場 鉄道, 埋立地	190	国際会議場, 見本市, ホテル, オフィスビル, テレポート, 住宅
清 水 (日の出地区)	242	7.2 37.9 54.9	16.7 { 27.0 7.0 }	1.0~3.0	港湾, 埋立地	12	港湾会館, ショッピング
三 河 (竹島地区)	86	6.3 46.7 47.0	15.4 { 26.5 4.5 }	0.1~1.0	港湾, 工場	18	旅客ターミナル, 会議場, マリンパーク
名古屋 (築地・金城地区)	2,099	0.6 33.0 66.4	15.9 { 27.8 4.5 }	10.0	港湾, 鉄道	20	金城メッセ, ワールドビレッジ
大 阪 (テレポート地区)	2,543	0.1 36.2 63.7	16.8 { 28.7 6.2 }	5.0~10.0	未利用埋立地	300	テレポート, オフィスビル, ショッピング 旅客ターミナル
大 阪 (宇治川地区)	2,543	0.1 36.2 63.7	16.8 { 28.7 6.2 }	3	港湾	12	旅客ターミナル, マリーンビレッジ
神 戸 (高浜地区)	1,426	1.3 28.8 69.9	16.0 { 27.3 5.7 }	1.0	港湾, 鉄道	100	旅客ターミナル, ショッピング, オフィスビル
広 島 (宇野・出島地区)	1,042	2.6 28.5 68.9	15.5 { 26.5 5.4 }	5.0	港湾, 埋立地	170	会議場, 見本市, ホテル, 旅客ターミナル, 住宅
宇 野 (宇野地区)	75	5.3 44.0 50.7	15.1 { 18.8 11.8 }	1.1~1.0	港湾, 鉄道	20	マリーナ, マリーナビル, 港湾文化館
尾 道 (糸崎地区)	100	8.0 34.7 57.3	14.7 { 27.0 3.8 }	0.1	港湾	6	旅客ターミナル, 多目的広場
高 松 (玉藻地区)	327	5.7 24.5 69.8	16.0 { 27.4 6.0 }	0.1~1.0	港湾, 鉄道 埋立地	25	会議場, 見本市, ホテル, 旅客ターミナル
今 治 (今治地区)	123	5.6 39.0 55.4	16.4 { 26.9 5.0 }	0.1~1.0	港湾	9	旅客ターミナル, ショッピング
八 幡 浜 (沖新田)	40	23.8 21.7 54.5	16.3 { 27.4 6.6 }	0.1~1.0	港湾, 未利用埋立地	2	旅客ターミナル, ショッピング, 博物館
北九州 (西海岸地区)	1,035	1.5 31.7 66.8	16.2 { 27.4 6.0 }	1.0		31	旅客ターミナル, 博物館, ホテル, ショッピング, 住宅
佐世保 (三浦地区)	248	6.4 21.7 71.9	16.6 { 26.7 7.0 }	0.1~1.0		15	旅客ターミナル, ショッピング, 多目的ホール
那 覇 (泊ふ頭地区)	309	1.3 17.8 80.9	23.1 { 28.7 16.1 }	2.0		9	旅客ターミナル, ショッピング, 博物館

(注) 6港(6地区)については、構想段階の調査であったため、当表から除く。

表5.1 再開発対象地区の概要

5. 2 対象港湾の立地

表2は、再開発計画を策定した22港24地区の所在する都市人口を示したものである。20万人以下、20万人～50万人及び100万人以上の3つの都市に分類される。

都 市 人 口	地区数	港 名 (地区名)
20万人以下	7	塩釜（塩釜地区）、直江津、三河、宇野、尾道、今治、八幡浜
20万人～50万人	8	釧路、秋田、青森、伏木富山、清水、高松、佐世保、那覇
50万人～100万人	1	塩釜（仙台地区）
100万人以上	8	東京、横浜、名古屋、大阪（テクノポート） 大阪（安治川地区）、神戸、広島、北九州
計	24	

表5.2 再開発対象地区の都市分類

20万人以下の都市は、地理的に大都市から遠隔地にあつて、特定企業の工場立地に依存して発展した地方都市といえる。そのため、第二次産業の比率が他の都市と比較してたかい。20万人～50万人の都市は、地方行政の中心をなす県庁所在地か、またはその周辺にあつて、地方行政都市の海の玄関口の役割をになっている地方中核都市である。これらの都市は、第三次産業の割合がたかく、消費都市の性格が強い。100万人を越える都市は、東京はもとより大阪、横浜、神戸、名古屋、北九州等各圏域の行政・商業の核となっている日本を代表する大都市である。

気温についてはみると、月平均気温が氷点下を示すものは、日本列島の北部に位置する釧路、秋田、青森の3港のみで、積雪は前記3港のほか日本海沿岸に位置する伏木富山、直江津に多い。また、風浪はいづれの港湾も夏から秋にかけて数回にわたり台風に見舞われるほか、日本海沿岸では厳しい冬期風浪におそわれる。一般に日本の港湾は、湾内に立地し、かつ防波堤に防護されているとはいえ、特に台風時には港内はもとより、陸域にまでしぶきが飛び散る等厳しい海象条件にある。

5. 3 対象地区の特性

(1) 再開発地区の位置

多くの港湾都市が、港湾を中心に発展し、繁栄を遂げてきたことからわかるように、港湾は都市の歴史を支えてきた地であり、またそうした理由から同時に文化の発祥の地であった。そのため港湾は都市の中心をなしてきたが、現在の港湾においては、多くの場合その大部分を日常の生活空間とはなれた産業、物流空間として特化されてきたことから、人を寄せつけない地となってしまった。また街の中心が鉄道駅を中心に内陸に移ってゆくに伴い、港湾と都心の隔絶が生じてきている。

20万人以下の地方都市及び20万人～50万人の地方中核都市にあつては、開発地区と街の中心とは、ほぼ1

km以内の徒歩圏内にあり、100万人以上の大都市にあっては、5km～10kmとはなれている。開発地区は、市街地と接した位置にあるとはいえ、欧米のように都市の中心と接している例は極めて少ない。特に大都市の再開発地区は、都心からのアクセスが貧弱で、また上下水道、電力及びガス等都市生活に必要な供給施設も不十分である。

(2) 土地利用

日本の港湾機能は、近代化、大規模化にともなって、沖へ沖へとその中心を移し、内港地区の港湾機能は縮小、合理化する方向で進んできた。港湾再開発は、その内港地区が対象となっているので、地区の土地利用の実態も港湾及びそれに関連するものに限られている。24地区共通して、上屋、倉庫、野積場、けい留施設等の構築物が存在するほか、1/3に相当する8地区では、旧国有鉄道の操車場として利用され、かつその割合も大きい。

これらの土地は、旧国鉄を含めほとんど公共所有で、民有地は少い。また構築物も倉庫及び小規模の事務所等を除いて、公共所有となっている。

日本の港湾再開発の過程で欧米と異なる点は、再開発地区が欧米のように従前の機能が決定的に衰退していないということである。本来の機能は、縮小または変りつつあるが、現在でも活況を呈している地区も多い。海運業、港運業及び倉庫業などを含め対象地区を占有している産業のなかで、未だその地を去ろうとしない産業も多い。開発の方向性のコンセンサスをとっていくうえで、調整に時間を要しているのが実態である。

(3) 開発規模と計画内容

地方都市及び地方中核都市の港湾においては、10ha～20haの開発規模であるが、東京、大阪、横浜、神戸の大都市港湾では100haを越す大規模なものとなっている。前者は、既存施設の老朽化または機能の縮小を契機に残存機能と調和をはかりつつ、快適な生活空間の創出を目的としている。具体的には海に依存しなければ成立しない、あるいはかなり依存性の強い旅客ターミナル、港湾業務ビル等を中心にショッピングセンター、レストラン、イベント広場等が計画されている。大都市港湾を除く15地区のうち13地区で旅客ターミナルが中心となっている。宇野港を除いてマリーナ計画がないが、わが国の場合比較的規模の大きい港湾において内港地区にマリーナを設置することは、一般船舶の航行の安全確保の観点から、制約が多いためである。

東京、横浜、大阪、名古屋、秋田、塩釜（仙台地区）及び高松等大都市港湾または地方中核都市港の一部では、国際会議場、見本市、ホテル等のメッセ施設と旅客船バース等で構成されている。また、開発規模の大きな東京、横浜、大阪の3港で、テレポートを核に業務ビルをはじめ住宅を配置し、総体として情報都市的性格の強い計画内容となっている。

これら大規模な計画が可能だったのは、東京、大阪、塩釜（仙台地区）の開発計画は大部分が未利用地（主に埋立地）、横浜、広島は2港では、開発規模の1/3強が新規埋立地であるため、まとまった用地の確保が容易に得られたことである。

ここに掲げた基本計画は、機能的に極めて類似の形態で、地域の特色なり、歴史性に乏しいという批判を受けているが、今後の新しい社会にむかって、わが国のいづれの都市においても、必要な機能を計画したものといえる。具体的施設の計画にあたって建築材料、デザイン並びに運営について、地域の特色等十分反映することが求められている。

6. 計画の進捗状況

24地区の計画策定後ほぼ1年を計画したが、その間一部事業に着工または着工手続中のもの、事業化のための調整を行っているもの、及び当面事業化のタイミングをみているものの区分が明らかとなってきた。

東京、横浜、神戸、大阪（テクノポート地区）、名古屋等大都市港湾をはじめ、釧路、直江津、青森港ではすでに一部工事に着工している。また塩釜（塩釜地区）、広島、北九州、那覇、秋田の5地区では、事業

主体となる第三セクターの設立準備の調整段階にある。その他の地区は、一部計画の見直しを行いつつ事業実施のタイミングを待っている。したがって、24地区のうち約50%にあたる12地区で着工またはちかちか着工する目安がたっている。

大都市港湾においては、この1年間でほぼ事業化の準備はできたが、地方中核都市港湾では9地区のうち4地区、地方都市港湾では、7地区のうち2港にすぎず、都市規模の小さいほど、事業化が困難となっている。経済的潜在力の劣る地方の都市において、民間企業の参画で実施するわが国のウォーターフロントの開発は、今後とも厳しい環境にあるといえる。

7. 計画実現への課題

7. 1 事業採算性

港湾再開発事業のうち、公共的性格の強い基盤施設は公共部門が実施するが、旅客ターミナル、会議場、展示施設等の建設、管理、運営は、民間企業または官民共同で設立した第三セクターが、独立採算のもとに実施することを原則としている。したがって、事業化にあたっては、民間企業の参画が条件で、事業の採算性が重要である。

東京、大阪等大規模都市港湾では、採算性に大きな問題はなく、事業の参画を希望する企業も多い。一方、地方中核都市及び地方都市に在る多くの港湾では、採算の確保が困難で、投資規模の制約をうけ、魅力ある計画ができない。結果的には、民間企業の参画は期待できない。

経済的潜在力の乏しい地方都市においては、公的部門が先行的に投資し、民間企業が投資に値する環境整備を積極的に実施しなければ、計画の実現は極めて困難な状況である。

7. 2 再開発事業推進のための人材

一般にプロジェクトの実現にあたっては、それに適わしい能力をもった人材の存在が重要である。

港湾再開発の推進主体の中心は地方公共団体であり、その職員である。一般にわが国の場合、プロジェクトを総合的に調整、管理する能力をもった人材にとぼしく、特に地方都市の行政庁の中にそのような人材を求めることは期待できない。

したがって、地方公共団体は、必要な人材を外部から一定期間受け入れることについて、柔軟に対応する必要がある。

7. 3 権利の調整

港湾再開発の場合、開発地区の土地、建築物等は、比較的公有が多いが、民間で保有しているもの、または現実にその場で経済活動を行っている場合もある。

一方、従来の港湾開発では、漁業補償を除いては、それら権利の調整の経験が少ない。ウォーターフロントの開発で、それら権利調整問題をさけることはできないので、権利の補償、救済に関する手法または制度を確立する必要がある。