

## ウォーターフロント開発の事後評価に関する研究 —ポートルネッサンス 21 とマリントウンプロジェクトに着目して—

日本大学 学生会員 ○樋口伊吹    日本大学 正会員 岡田智秀    日本工営株式会社 正会員 三溝裕之  
日本大学 正会員 横内憲久    日本大学 正会員 田島洋輔    日本大学 非会員 勇崎大翔

**1. 研究目的;** わが国のウォーターフロント (以下; WF) 開発は、1985年に旧運輸省から発表された長期港湾整備政策「21世紀への港湾」を契機に港湾地域に一般市民を呼び込むための港湾再開発として推進された。そして、その実現可能性を探るべく「ポートルネッサンス 21 (以下; PR21)」「マリントウンプロジェクト (以下; MTP)」など 4 つの主要調査が全国展開され、それらの調査結果を踏まえて各地の WF 開発が方向づけされた。しかし、これら主要調査に関する当初計画の実現状況を分析した関連研究<sup>1)~3)</sup>は極めて少ない。

そこで本研究では、上述の港湾政策策定当初の WF 計画の実現状況を捉えるため、当時の主要な港湾事業である PR21 及び MTP を対象に、計画策定当時の整備計画とその実現状況について明らかにすることを目的とする。

**2. 研究方法;** 上述した目的を達成するため、港湾事業者へのアンケート調査および事例分析 (表 1) を行った。

**3. 結果および考察;** 表 3 は調査対象全 97 港のうち回答を得た全 90 港の施設別の実現率 (表 1 (2)), 表 4 は実現率が 0.5 以上の港湾 (全 21 港) の施設別の実現状況を示したものである。以降は、これらをもとに考察する。

### (1) 施設別実現状況

**1) 基盤施設;** 表 3 施設名より、PR21 および MTP は「その他」を除く全 17 項目すべてが一致することから、地方港湾を主とする MTP においても重要港湾以上を主とする PR21 と同様の施設整備が期待されていたといえる。次に、表 3 の実現率 0.3 以上の項目数は、MTP の 5 項目に対して PR21 は 10 項目と 2 倍多く、重要港湾以上が対象となる PR21 の方が実現率が高い傾向が伺えた。MTP の実現率に着目すると、「船揚場/艇庫 (実現率 0.67)」

表 1 調査概要 [筆者作成]

(1) アンケート調査	
調査期間	2018年11月9日(金)~12月7日(金)(約1ヶ月間)
調査対象	昭和60年度~平成8年度プロジェクト調査概要集 <sup>4)~12)</sup> に示されるPR21・MTP全144港のうち、離島と未掲載を除いた97港から調査協力が得られた全90港(表2)を対象。
調査内容	文献調査で確認された『基盤施設』と『建築施設』の整備計画における実現可否および事業者の参画状況。
(2) 事例分析	
分析目的	各計画における港湾ごとの計画進捗に差異がみられたことから、全国事例を一律で比較するために以下の方法を用いて分析を行った。
分析方法	①「拡大して実現」②「計画通りに実現」③「縮小して実現」④「実現していない」「未回答」に分類して以下の式より算出した。 $\text{実現率} = (\text{①} \times 1.5 + \text{②} \times 1.0 + \text{③} \times 0.5 + \text{④} \times 0) / \text{導入計画数}$

が最も高く、次に「防波堤/防潮堤 (実現率 0.50)」、「緑地 (実現率 0.40)」、「臨港道路 (実現率 0.38)」などの港湾基盤施設の実現率が高い結果となった。これに対し、一般市民の利用施設である「マリーナ/係留施設、棧橋」では MTP 実現率 0.16 に対して PR21 実現率 0.33、「多目的広場」では MTP 実現率 0.15 に対して PR21 実現率 0.52 であり、一般来訪者の利用を促す施設の MTP 実現率は PR21 に比して非常に低い結果となった。これらより、MTP では「マリーナ/係留施設、棧橋」や「多目的広場」等の一般来訪者の利用を促す施設よりも「緑地」や「臨港道路」等の港湾基盤施設が優先された実態を捉えた。

**2) 建築施設;** 表 3 施設名より、PR21 および MTP を比較すると 17 項目全ての施設項目が一致することから、『基盤施設』と同様に MTP においても PR21 と同様の施設整備が求められていたことがわかる。次に、表 3 の実現率 0.3 以上の項目数は、MTP の 2 項目に対し、PR21 は 8 項目と 4 倍多く、PR21 の方が実現率が高いといえる。表 3 の MTP 実現率に着目すると「港湾従事者向け住居施設 (実現率 0.36)」が最も高く、次に「物流施設 (実現率 0.32)」であり、港湾従事者のための居住空間や物流関連施設など港湾機能向上を目的とした施設の実現率が高いことがわかる。これに対して、一般来訪者の利用が想定される「海上交通ターミナル」では MTP 実現率 0.09 に対して PR21 実現率 0.45、「文化交流施設」では MTP 実現率 0.09 に対して PR21 実現率 0.30、「商業施設」では MTP 実現率 0.20 に対して PR21 実現率 0.41 であり、一般来訪者の利用を想定した施設の MTP 実現率は PR21 に比して低い結果となった。

これらより、『建築施設』においても『基盤施設』と同表 2 調査対象港一覧 [筆者作成]

PR21	MTP
小樽港、釧路港、函館港、青森港、八戸港、塩釜港、仙台港、石巻港、宮崎港、秋田港、酒田港、小名浜港、木更津港、千葉港、東京港、横浜港、直江津港、新潟港、伏木富山港、七尾港、金沢港、敦賀港、清水港、田子の浦港、三河港、名古屋港、衣浦港、四日市港、大阪港、阪南港、境港、神戸港、広島港、下関港、徳山下松港、小松島港、高松港、今治港、八幡浜港、北九州港、刈田港、唐津港、佐世保港、三角港、大分港、鹿児島港	瀬棚港、稚内港、余市港、網走港、宗谷港、大湊港、野辺地港、金石港、宮古港、本荘港、船川港、加茂港、川尻港、名洗港、興津港、真鶴港、柏崎港、輪島港、小木港、飯田港、内浦港、伊東港、大井川港、下田港、土肥港、松崎港、宇久須港、浜名港、久美浜港、相生港、湯町港、河下港、浅川港、詫間港、宇島港、久山港、水俣港、本渡港、茂木根港、長洲港、高田港、福島港、垂水港、加治木港
重要港湾以上を主とした計 46 港	地方港湾を主とした計 44 港

キーワード ウォーターフロント, ポートルネッサンス 21, マリントウンプロジェクト, みなとまちづくり, 事後評価  
 連絡先 〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8-14 日本大学理工学部まちづくり工学科岡田研究室 TEL03-3259-0484

