
招待論文

Invited Paper

招待論文

港湾整備の新しい方向

KEY CONCEPTS OF PORT DEVELOPMENT FOR NEW ERA

御巫清泰*

By Kiyoyasu MIKANAGI



1. はじめに

“港湾”は、人や物、情報や文化の流通・交流の場として重要な役割を有し、古くから独特な活動が展開されてきた。港湾においてはいろいろな国の人が行き交い、珍しい異国の産物、新しい情報や文化に出会える場所であり、船や波、潮風、異国のかおり等独特な風情がただよう場所であった。

このように港湾は本来多様な交流の場であった。しかしながら特に戦後、わが国が経済成長に努力を傾け高度経済成長を行う中で、港湾もまた、物流、生産という機能に重点をしばって発展をしてきた。この結果、物流や生産に高い効率をあげる多くの港がつくられてきたが、これら機能への過度の偏りもまた生じてきた。

今日、わが国はすばらしい経済成長を遂げ、一人当たりの国民所得は世界でトップに肩を並べるまでになり、その結果国民のニーズは大きく変化し、ゆとりや潤い、自然との触れ合い等が確保される新しい生活スタイルが強く求められるようになってきた。

港湾においても物流、生産において高度な機能を果た

すことだけではもはや社会のニーズに十分応えたとはいえず、美しい港、楽しい港、あるいは異国情緒や活気のある港が求められている。

運輸省港湾局では、このような社会の変化、国民ニーズの変化に対応し、来たるべき21世紀に向けて、新たな長期港湾整備政策として「21世紀への港湾」を策定し、これに基づき港湾のルネッサンスとして新たな施策を積極的に展開している。

本稿においては、現在積極的に展開している新たな施策の中から、特に力を注いできた“総合的な港湾空間の創造”に関する施策の概要を紹介するものである。

2. 港湾をとりまく経済社会情勢の変化

(1) 経済構造の変化

わが国の経済は、その構造を大きく変化させながらも着実な発展、拡大を続けている。具体的には、二次産業の高度化、三次産業シェアの拡大等の産業構造変化であり、これまでの輸出主導型経済運営から内需主導型経済運営への転換等である。

国民の所得も着実な上昇を示し、家計消費も堅調に拡大しており、特に円高によって、わが国の一人当たり国民所得は世界でもトップに肩を並べるようになり、製品輸入も急増している。

* 正会員 運輸省港湾局長 (〒100 千代田区霞が関2-1-3)

Keywords: creation of integrated port space, marina and beach, landscape, port redevelopment, improvement of environmental quality

しかし、反面地域別にみれば、人口、金融、情報等の各種機能の東京圏への一極集中はますます進んでおり、地価高騰、居住環境の悪化等の大都市問題が顕在化するとともに、地方地域との地域間拡差も拡大しており、新たな問題ともなっている。

このようなわが国の経済発展の成果を国民生活の質の向上に結び付け、国土の均衡ある発展を図るための施策の実現、豊かさを実感できる、ゆとりと潤いのある社会を実現していくことが、21世紀へ向けての重要な課題である。

(2) 社会環境の変化

a) 成熟化の進展

わが国社会は、大局的には世界平和が継続し、国民生活が豊かになっていく中で、国際化、情報化、都市化が進展しており、国民の価値感もまた今大きく変化してきている。自由で個性的な生き方や、生活において多様な選択を求める動きがでてきており、ゆとりや潤い、自然との触れ合い等を大事とするなど、国民のライフスタイルにも大きな変化が生じている。

港湾においても、これら社会の成熟化の動向や、価値観の変化に対応しながら望ましい港湾の姿への対応が強く求められている。

b) 土地問題の顕在化

東京圏では人口の集中に加え、情報・業務・金融等の都市機能も著しく集積しており、金余り現象を背景として、土地需要は逼迫し、異常な地価高騰を引き起こした。この地価高騰は地方の大都市域へも波及してきており、これに伴う公共施設の整備、住宅の整備等へも悪い影響が出始めている。

このような状況に対処するため、土地のもつ公共性が優先する考えが強まり土地基本法が制定されようとしているほか、大深度地下利用についても公共性を優先させる提案がなされている。こうした中で、港湾においては、埋立等による土地確保の容易さや、広大な工業用地等の低価格用地が存在する等の特性から、近年の土地問題の顕在化に伴い、人々の注目を集めるようになってきている。

c) ウォーターフロント、海洋の開発要請の高まり

ウォーターフロント、海洋は、それ自体が魅力的な空間であるのに加え、多様な機能に利用可能なこと、埋立等により、新たな空間を提供できる等の特性を有している。東京圏への一極集中が進み、地方地域との格差が拡大する中で、地方の活性化を図る有力な手段としてウォーターフロント、海洋の開発に今熱い視線が注がれている。リゾート開発、マリナー・ビーチ等の整備を含めた海洋性レクリエーション基地開発等が全国各地で展開されようとしている。さらに、港湾のもつポテンシ

ャルを生かした、イベント、にぎわい空間の整備、国際交流、情報空間、高度な港湾業務空間等の整備要請も高まりをみせており、沖合人工島構想、静穏海域構想等も具体的な動きが出始めている。

3. 21世紀への港湾整備のシナリオ

前述したように、わが国の社会は21世紀に向かって、国際化、情報化が進展した成熟化社会への道を急速に歩んでおり、港湾をとりまく経済社会情勢も大きく変化している。

このような経済社会の情勢の変化を見通し、これらに適切に対応するための長期港湾整備政策として「21世紀への港湾」が昭和60年5月に策定された。

この「21世紀への港湾」においては、来たるべき成熟化社会に備えるための新たな港湾整備の目標を次の2点とした。

(1) 総合的な港湾空間の創造

この目標は、個々の港湾の整備に視点を置いたものである。

21世紀の成熟化社会においては、あらゆる分野の要請が多様化、高質化することになる。これらの要請に応えるため、港湾においては、物流、産業にかかわる多様な機能を導入し、その高度化、高質化を進めるとともに、これまで遅れた生活にかかわる諸機能を積極的に整備し、物流、産業、生活の3つの機能が調よく組み合わせり、相互に連携することにより、全体として高度な機能を発揮できる総合的な港湾空間の創造をめざすものである。

また、地域振興の核として、21世紀における新たな国土のフロンティアとしての海洋空間の開発利用についても積極的に進めることとしている。

(2) 港湾相互のネットワークの推進

この目標は、全国に分布する港湾全体に視点を置いたものである。

大都市圏に依存した地域構造から、地域相互の連携を強化する構造への変革を進めるためには、高速交通網や高度な情報網を活用し、いわゆる地域間相互のネットワークづくりが重要である。

このため、海上交通網によるネットワークづくりばかりでなく、情報や、空や陸の交通を通じ相互の連携を強化し、複数の港湾が共同して機能することにより、その効果を高めるような港湾相互のネットワークを推進することとした。

4. 新たな施策の展開

前章で述べたように、昭和60年5月に策定した「21世紀への港湾」は、策定以降生じたわが国経済社会の変化

に対しても十分対応し得る長期港湾整備政策であり、これに基づき新しい多くの施策を積極的に展開している。

はじめに述べたように、本来的に港湾は、総合的な交流の場であり、人や物、情報や文化などが密接に結びついて、交流がなされる場である。港湾という場、すなわち港湾空間は、海域と陸域からなっているが、この場において総合的な交流がなされなければならない。従来は生産を含む物の交流に偏っていたが、経済社会の変化の中で21世紀を見通したとき、より総合的な交流の場になることが求められる。

そこで「21世紀への港湾」の中で総合的な港湾空間の創造ということが示され、その中でも、従来なおざりにされてきた「生活空間」というものに新たに力点を置くことより、バランスのとれた港湾の場を形成していくこととしている。当然ながら、これから作られるべき港湾空間は社会のニーズに対応した高質なものではない。

以下このための新たな施策を具体的に述べていく。

(1) ポートルネッサンス21

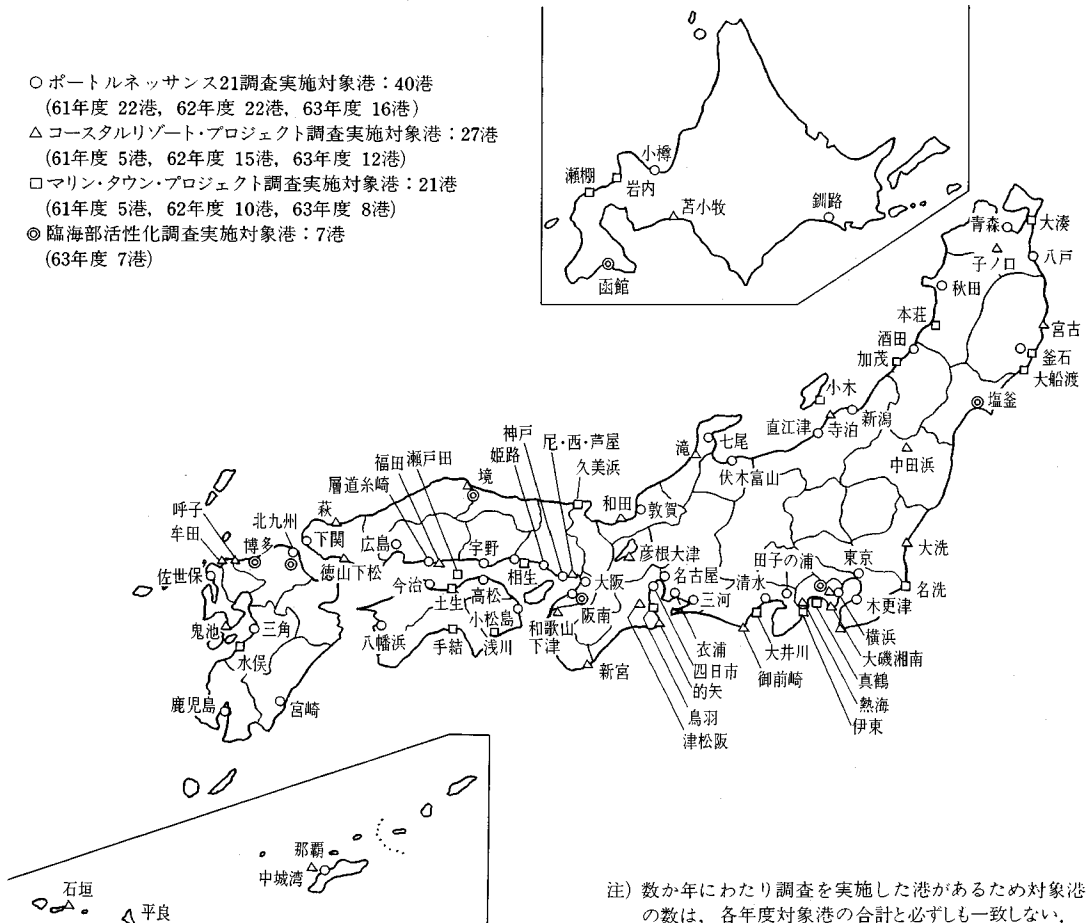
a) 総合的な港湾空間の創造のためのプロジェクトの育成

総合的な港湾空間づくりを各港湾の特性に応じ、計画的に推進するため、計画づくりから事業の実施に至るまでを一貫して行う「ポートルネッサンス21」を全国各地で展開している。

計画づくりのための調査については、プロジェクト調査として、国、港湾管理者、地元市町村の三者が共同して実施している。本調査は単なる構想づくりではなく具体的な事業の実現性を高めるための調査として、港湾の開発拠点となる地区の空間利用計画、施設計画、事業計画等の検討を進めている。

また、これらの施策を推進するため、昭和62年新たな財団法人港湾空間高度化センターを設立し、これらの調査、検討を一元的に実施させることとした。さらに近年のウォーターフロント開発やリゾート開発、ふるさと事業等が全国各地で検討、構想され始めている中で、地

- ポートルネッサンス21調査実施対象港：40港
(61年度 22港, 62年度 22港, 63年度 16港)
- △コースタルリゾート・プロジェクト調査実施対象港：27港
(61年度 5港, 62年度 15港, 63年度 12港)
- マリン・タウン・プロジェクト調査実施対象港：21港
(61年度 5港, 62年度 10港, 63年度 8港)
- ◎臨海部活性化調査実施対象港：7港
(63年度 7港)



注) 数年にわたり調査を実施した港があるため対象港の数は、各年度対象港の合計と必ずしも一致しない。

図-1 プロジェクト調査実施港

方地域の活性化を図るため、民間団体や地元市町村等の新しい種々の開発構想を育て、具体的なプロジェクトに育成していくことを目的として、港湾局はもとより、全国の港湾建設局、工事事務所等に行政相談窓口として“ウォーターフロント開発（ふるさとの港づくり、海岸づくり）相談窓口”を平成元年度より開設し、各種の相談に応じていくこととした。

① ポートルネッサンス 21 調査

港湾機能が陳腐化したり、港湾施設が老朽化している大都市港湾の内港地区等を対象として、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図ることを目的とし、その事業展開のための空間利用計画、施設計画、事業計画を策定するものである。

② マリナタウンプロジェクト調査

地方の港湾において、海の豊富な資源や水際線の魅力を最大限に引き出し、海域の利用と一体となった魅力ある個性的な港づくり、まちづくりを進めるための基本計画策定調査である。

③ コースタルリゾート調査

地域振興に資するマリナー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ための基本計画策定調査である。

④ 臨海部活性化調査

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、民活事業、公共事業等による臨海部の総合整備によって地区の活性化を図るための基本計画策定調査である。

b) 新たな港湾整備制度の導入

① 民活事業導入の背景

ここ数年、さまざまな分野で民間活力の活用（いわゆる民活）が叫ばれ、その推進のために種々の対応が図られている。

一方、港湾についても大きな状況の変化が生じており、効率や機能を重視した港湾利用から、ゆとりと潤いのある地域の人々に親しまれる総合的な港湾空間の創出が求められるようになってきた。

この総合的な港湾空間の創造のためには、市民の要望に対応し、従来の港湾には比較的立地が少なかったさまざまな施設の整備を進める必要があり、これらの整備や管理・運営にあたっては民間活力、すなわち民間のもっている資金のみならず、ノウハウ、知恵、エネルギーの活用が不可欠である。

このため、港湾分野においては、ここ 2～3 年民間活力を活用するための諸制度が整えられつつあり、それらの施策を利用したプロジェクトが動き出しつつある。

② 民活事業制度の概要

以上のことから、われわれは昭和 61 年度より港湾における民間の活力の活用のための以下に述べるような各種支援制度を創設し、その拡充を図ってきている。

i) 民活法特定施設整備事業（昭和 61 年度～）

港湾の開発利用の促進、国際化、情報化等への対応を図るため、開発整備の拠点となりわが国経済社会の基盤の充実に資する特定施設、すなわち、国際見本市市場施設、国際会議場施設、旅客ターミナル施設、港湾業務用施設、港湾文化交流施設、臨海部活性化施設、ハーバーコミュニティセンター、テレポート、物流高度化基盤施設などの整備を行う第三セクターを中心とする民間事業者に対し、港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業としていわゆるインセンティブ補助（国と港湾管理者合わせて特定施設整備費の 5% を補助）、NTT 株売却益による無利子貸付（民活型）、港湾機能総合整備事業として開銀等からの出・融資、国税・地方税上の優遇措置などの支援措置を講ずることにより、これらの施設の整備を推進している。

ii) 特定民間都市開発事業（昭和 62 年度～）

港湾の再開発などの促進を図るため、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、臨港道路などの公共施設を併せて整備する事業に対し、これらを特定民間都市開発事業として、（財）民間都市開発推進機構を通じた長期かつ低利（財政投融資の金利以下）の融資、NTT 株売却益による無利子貸付（民活型）などの支援措置を講ずることにより、これらの整備を推進している。

iii) その他の民活の事業制度

海洋性レクリエーション基地などのリゾート施設の整備に対し、財政・税制上の支援措置を講ずる総合保養地域整備法（リゾート法）による特定民間施設の整備事業（昭和 62 年度～）、多極分散型の国土の形成を図るため、中核的民間施設の整備に対し、財政・税制上の支援措置を講ずる多極分散型国土形成促進法（多極法）による中核的民間施設の整備事業（昭和 63 年度～）を活用することにより、港湾の機能の高度化を推進している。

③ 動き出した港湾民活プロジェクト

港湾関係の民活施策の充実に伴い、高度化、多様化する港湾への要請を反映して、多くのプロジェクトが始動しつつある。

表一1 に示すように、民活法特定施設整備事業については、釧路港旅客ターミナル施設（釧路フィッシャーマンズワーフ）、直江津港旅客ターミナル施設がすでに供用されているとともに、横浜港、東京港などにおいて 5 プロジェクトを推進している。

また、特定民間都市開発事業については、博多港海浜公園計画におけるマリナタワーおよびウォーターフロン

表-1

(a) 港湾関係民活プロジェクト

(単位: 億円)

プロジェクト名	総事業費	工期	特定施設	関連施設	事業主体	備考
(1) 横浜港みなとみらい21計画(中央地区)	450	62~2	国際会議場施設 国際見本市場施設	ホテル	(株)横浜国際平和会議場	63.1.8 認定
(2) 釧路港再開発計画	56	62~3	旅客ターミナル施設	商業施設	(株)釧路河畔開発公社	63.3.30 認定
(3) 大阪港南港地区テレポート計画	12	62~2	テレポート		大阪メディアポート(株)	63.3.30 認定
(4) 直江津港南ふ頭再開発計画	4	63	旅客ターミナル施設		佐渡汽船(株)	63.6.15 認定
(5) 青森港本港地区再開発計画	15	63~2	港湾文化交流施設		青森ウォーターフロント開発(株)	元.2.16 認定
(6) 東京港竹芝地区再開発計画	1040	63~5	港湾業務用施設	商業施設, ホテル	竹芝地域開発(株)	元.3.20 認定
(7) 神戸港高浜地区再開発計画	42	63~3	旅客ターミナル施設	緑地, 商業施設	三菱倉庫(株)	元.3.24 認定

注) 総事業費は、特定施設と関連施設の整備費の合計である。

(b) 特定民間都市開発事業

(単位: 億円)

プロジェクト名	総事業費	期間	主な整備施設	公共施設	事業主体	備考
(1) 博多港海浜公園計画(タワー)	70	62~63	マリンタワー	緑地, 広場	福岡タワー(株)	
(2) 博多港海浜公園計画(ウォーターフロントプロムナード)	16	62~63	プロムナード	広場, 係留施設	博多海洋開発(株)	
(3) 与島港瀬戸大橋京阪フィッシャーマンズワープ	28	62~63	旅客待合所	緑地, 道路等	(株)京阪フィッシャーマンズワープ	
(4) 堺泉北港上屋整備計画	3	63	上屋	上屋, 緑地	堺泉北埠頭(株)	
(5) 神戸港高浜地区再開発計画	42	63~3	旅客ターミナル施設	緑地, 駐車場等	三菱倉庫(株)	民活法適用
(6) 横浜港大黒地区倉庫整備計画	18	63~2	複合物流施設	緑地, 駐車場等	(株)小此木	
(7) 神戸港六甲アイランド倉庫整備計画	41	63~元	複合物流施設	緑地, 駐車場等	ケイヒン(株)	
(8) 神戸港六甲アイランド倉庫整備計画	40	63~元	複合物流施設	緑地, 駐車場等	日本郵船(株)	

注) 総事業費は、主な整備施設と公共施設の整備費の合計である。

トプロムナード、与島港瀬戸大橋京阪フィッシャーマンズワープ、堺泉北港上屋がすでに供用されているとともに、神戸港、横浜港において4プロジェクトを推進している。

なお、港湾関係の民活事業は、緒についたばかりであり、その推進にあたっては解決すべき課題も少なくない。一方、現在、ウォーターフロントには熱い視線が注がれ、総合的な港湾空間の創造をめざして数多くのプロジェクトが構想・計画されている。こうした民間を中心としたプロジェクトを生かし、課題を克服しつつ、豊かな港湾空間の形成を図っていくことがますます重要になってきている。

(2) 美しい港、楽しい港の形成

本稿においては、港湾をとりまく環境の変化に対応して港湾整備が変わりつつあること、そのキーワードの1つが“21世紀への港湾”に述べられている“総合的な港湾空間の創造”であることを述べてきた。こうした新しい港湾整備を進めるにあたって“美しい港”“楽しい港”が重要な概念となってくる。

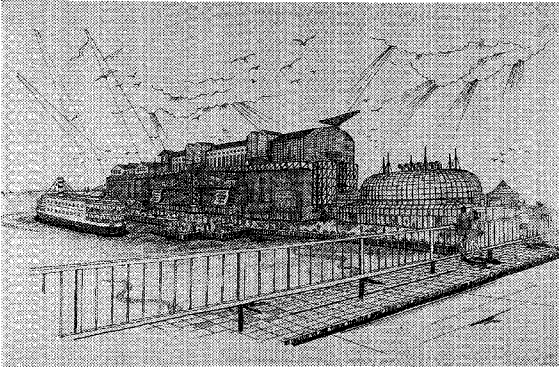
すなわち、近年、港湾が物流、産業といった分野に特化して成長してきたことにより、個性や調和といった空

間の魅力が港湾から失われていった。一方国民の価値観の変化によりアメニティの高い空間の形成が強く求められるようになり、港湾空間に対しても良好な景観を有する美しい港の形成が要請されている。同時に楽しい港もこれからの港湾にとって不可欠な概念である。すなわち、かつては港湾は人や情報の交流の拠点として賑わいの場であった。しかしながら、港湾機能の近代化の中で賑わいといった側面は消えていった。一方、近年の国民の価値観の変化の中で海洋性レクリエーションへの需要の急速な拡大、特有な資質をもった港湾空間が再び賑わいの場として見直され、人々が楽しめる場となることが強く要請されている。

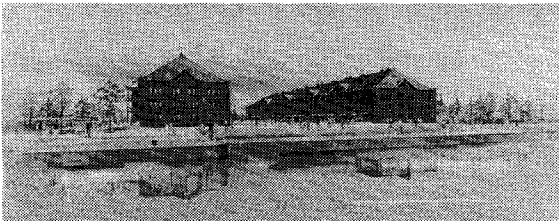
このように美しい港、楽しい港の形成は、21世紀に向かって港湾がますます発展していくために不可欠なテーマとなっている。

a) 港湾における環境整備の経緯

美しい港、楽しい港をつくりたいとの考えは、今始まったものではない。港湾は従来から物流や産業の場としてわが国の社会経済的な発展をさまざまな形で支えてきたが、一時期の高度経済成長期に、環境面でのバランスをやや欠いた発展を遂げてきたことも事実である。これに



(a)



(b)

図-2

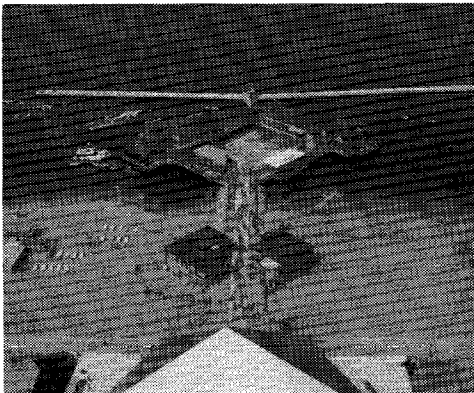


写真-1

対処するため昭和48年から港湾法の一部改正を行い美しさと楽しさといった要素も加味しつつ港湾における環境整備事業等を本格的に開始した。

上記のような事業により現在まで、“公害の防止”“環境保全”という点においては相応の成果をあげてきており、今日ではさらに国民の意識の変化から快適でより質の高い環境を積極的に創造する“環境創造”が強調されるようになった。こうした人々のニーズの変化に対応して、港湾における環境整備も内容が高度化してきている。

たとえば港湾緑地の整備にしても、港湾空間の特質を積極的に生かしつつ、アメニティの高い空間として整備を推進するようになってきた。平成元年度よりスタート

した「歴史的港湾環境創造事業」も、こうした空間整備の1つとして、今に残る歴史的に価値の高い港湾施設を港湾文化の貴重な財産として保全するとともに、周辺を歴史的な趣きを有したウォーターフロント空間として人々の憩いの場に育てていこうとするものである。

また“水”そのものの質も港湾における環境の重要なテーマであり、排出規制などの従来から行われていた対策はむろん今後も継続されていく必要があるが、併せて水そのものを浄化するための方策も必要であり、青い海の創造をイメージした「シーブルー計画」として、これまで調査研究を進めてきた。その結果、昭和63年度より、良質な土砂を活用し、汚染された海域における覆砂や海浜整備を行って水質の浄化、生物相の回復を図る「海域環境創造事業」を創設した。今後とも新たな水質浄化技術の開発に鋭意努め、該当事業の積極的な推進を行っていくこととしている。

b) “美しい港”づくり

① 港づくりと景観形成

近年の価値観の多様化、潤いとやすらぎ、自然との触れ合いへの欲求などから港湾に対してもアメニティの高い空間の形成が要請されている。これに応える形で“環境創造”をめざした港湾の環境整備が進められてきた。すでに述べたようにいくつかの事業も始められている。しかし、港湾景観には依然として以下のような課題が指摘されている。

- 物流、生産機能を中心とした港湾整備の過程でおのの港湾のもっていた「個性」が失われてしまっている。
- 物流、生産機能の要請からヒューマンスケールを超えた港づくりが展開され「調和」のとれた港湾景観が失われている。

一方、港湾は物流、生産、レクリエーションなど多くの機能を持ち、かつこれら機能の高度化の要請もまた大きい。したがって港湾がこれからも地域の中で発展していくためには、機能の高度化の要請と「個性」と「調和」に配慮した景観形成への要請の両方に対応する必要がある。

② 港湾景観の特徴

港湾景観の大きな特徴は港でしかみられない大型船や港湾施設の景観が楽しめることや陸域と広大な自然の水域の接点として多様な水面景観が得られることである。港湾を舞台に展開される多様な機能や活動全体も景観の対象となる。これらを整理すると以下ようになる。

i) 港湾特有の情緒やロマン すなわち、外国船、ヨット等大小の船舶、クレーンなどダイナミックで非日常的施設が港湾特有の情緒やロマンをかもし出すこととなる。

ii) 歴史性 すなわち、港湾には地域の歴史的な発展とかかわりの深い貴重な港湾施設が残されている。

iii) 雄大なパノラマ景観 すなわち水域を含む広大なオープンスペースが取りやすいことから、海からはもちろんのこと、陸域からも港湾や市街地の風景を一望に眺めることができる。

iv) 親水の機会 すなわち、港湾は水域と陸域にまたがる空間であり水際線を通じて水に親しむことができる。この場合は、単にみるという観点のみではなく、肌を感じる潮風、海のおい、打ち寄せる波や汽笛の音など人間の五感を通して港湾の風情を感じることとなる。

v) 水そのもののもつ特性 すなわち、流れや波、潮位、水面の反射等、水そのもののもつ特性とともに水面に映える夜景の創出などは、水そのもののもつ景観上の特性である。

③ 港湾整備における景観形成施策

④で述べたようにすでにいくつかの具体的な事業が開始されているが、景観形成は総合的な取組みを必要とするものであり、港湾整備における景観形成のため、景観計画の策定、総合的な事業の実施、個々の港湾整備における景観形成、その他ソフト面での対応、といった総合

的な施策が必要である。

i) 景観計画の策定

景観とは空間の単なる一構成要素ではなく全体を通して総合的に把握されるべきものであり、港湾における景観形成とは港づくりそのものに深くかかわりをもつものである。したがって港湾景観に関するマスタープランを策定し、それに基づいた計画的総合的な施策の展開を図ることを検討している。

ii) 総合的な事業の実施

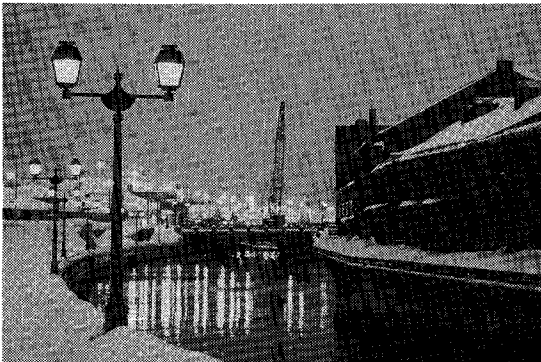
実際の個々の施設整備をする場合、ばらばらに景観上の配慮を行ったのではバランスのとれた良好な景観を創出していくことは難しい。したがって景観形成上重要な地区をモデル地区として指定し、景観整備のための具体的な計画を作成し以下に示すような事業を組み合わせる総合的な事業として実施することを考えている。

iii) 個々の港湾整備における景観形成

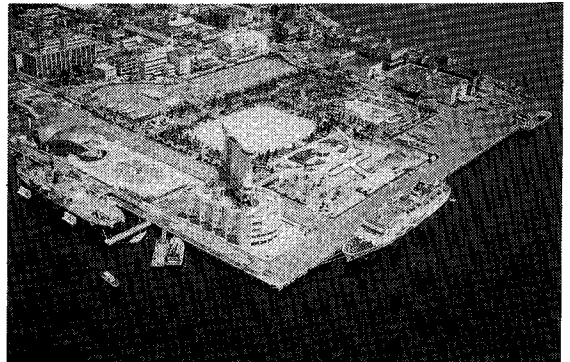
個々の港湾整備における景観形成のためすでにいくつかの事業が進められている。以下具体的な施策を示す。

④ 緑地等積極的な景観向上施設の整備

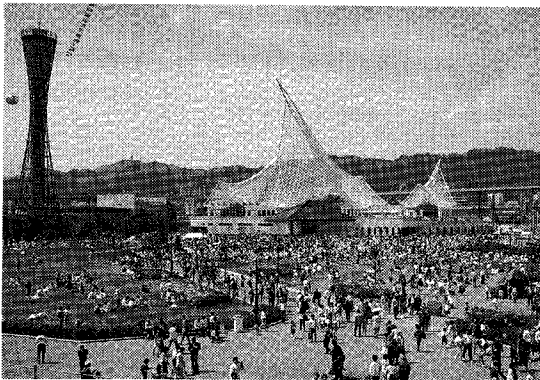
・緑や歴史的な港湾関連施設等は、港の景観を形づくる重要な要素であり特に植栽としての緑は主として視覚



写真—2



写真—4



写真—3



写真—5

効果により安らぎと調和感をもたらし、景観形成に不可欠である。

• 緑地空間の充実

今後、量的には西暦 2000 年までに臨港地区面積のおおむね 5% の面積を確保することを目標にするとともに、質的には護岸、人工地盤等による親水機能の確保や景観阻害要素の遮蔽、利便施設の設置、夜間使用への配慮等訪れる人々のさまざまなニーズをできる限り汲みとりつつ、優れた景観をもった良質な社会資本ストックとしてその整備を推進する。

• 歴史的な港湾施設の保全、活用 i) に述べた「歴史的港湾環境創造事業」を推進していく。

⑤ 防波堤等港湾施設の整備における景観への配慮

防波堤等の港湾施設はそれ自身固有の機能を有しているが一方、多くの人々の目にふれる社会資本として景観への配慮を必要とする。

• 外郭施設における景観への配慮 見た目にやわらかな曲線防波堤や護岸、あるいは安全を確保しつつ人々がその上で憩い、新たな視点場を提供し得る構造物としてそれ自身アメニティの高い施設となるよう整備していく。また、これまでのように天端の高い護岸によって人々の視界がさえぎられていたような海岸において低天端護岸による面的な防護方式をとることにより、人々が海辺と気軽に触れ合える美しい海岸景観を創出する「ふるさと海岸モデル事業」を推進していく。

• 臨港道路における景観への配慮 安全でゆとりのある歩行空間の形成や動的な視点場ともなることにも配慮した法線形状の確保に努める。

• 上屋、荷役機械等における景観への配慮 景観とのバランスが保たれるよう高さやカラーリングなどに配慮する。

⑥ 港湾における水空間の積極的な活用

i) で述べた「シーブルー計画」を積極的に推進するほか海面のもつさまざまな特性を十分に活用しつつ、港特有の景観を創出する施設の整備を行う。

iv) その他ソフト面での対応

港におけるイベントや祭りといった行事は港の楽しさや賑やかさを演出する。これは感性を通じた港の景観、つまり港の印象心象、風景を形づくるのに有効な手段であり港湾の景観形成にも重要な手だてとなる。また良好な景観を維持管理していくためのシステム整備、景観についての評価手法の開発にも積極的に取り組んでいくこととしている。

なお、港湾の景観については本格的な取組みが開始されたばかりで、今後の研究開発に待つところが大きい。上に述べた施策も含め多面的な検討を積極的にこれを進めていくこととしている。

c) “楽しい港”づくり

従来港湾は物流、産業の場を中心として整備が進められてきた。しかしながら港湾は海域と陸域の両方にまたがり多様な利用の可能性をもつ空間であり、豊かな生活空間としての活用が要請されている。すなわち、楽しい港として、海洋性レクリエーション活動の場、交流や賑わいの場、観光開発の拠点域の利用が考えられる。これらは、地域の生活の拠点となると同時に地方における新しい産業開発の核となることが期待されているからである。

① 楽しい港の形成

i) 海洋性レクリエーション活動

海洋性レクリエーションといえはまず第一にヨットイングやボートイングが挙げられる。その活動基地となるマリーナについて運輸省港湾局としては古くから防波堤や泊地等の基盤施設に対する公共支援を行ってきた。江ノ島ヨットハーバー（湘南港、昭和 39 年）、博多小戸ヨットハーバー（昭和 50 年）、大阪北港マリーナ（昭和 62 年）などはその代表的な例である。しかしながらマリーナ等プレジャーボート保管施設に対する需要の高まりは近年著しいものがあり、現在推定されているプレジャーボート隻数 25 万隻のうち約半数の 12 万隻が沿岸部に放置されているのが現状である。これらの放置艇は水域をはじめ、港湾施設などの適正な利用と管理に支障となるばかりでなく、事故や漁業者とのトラブルの原因にもなっている。

このためでは昨年 9 月、今後のマリーナなどの整備ガイドラインとして「全国マリーナ等整備方針」を定め、計画的な整備に取り組むこととした。今後 21 世紀の初頭までにプレジャーボートの数が少なくとも 40 万隻には達するものと予想されることから、それに応じた公共マリーナ整備の一層の推進を図るほか、民間マリーナ整備に対しても多角的な支援を行っていきたいと考えている。たとえば第 3 セクターが整備するマリーナについては国からの無利子貸付けが行えるよう港湾法施行令の改正を行ったほか、リゾート法に基づくものについては税制優遇や開銀等からの出融資が行えるよう積極的に支援しつつあるところである。

また海水浴やサーフィン、ボードセーリングのためのビーチとして現在供用中の 31 か所に加え、さらに全国 99 か所で整備を推進中であり、今後とも人工海浜の造成をはじめとしたビーチの整備についても積極的に取り組んでいきたいと考えている。

ii) 交流や賑わいの場

客船によるクルージングの需要の伸びも著しいがこれについても港湾の役割は大きい。すなわち、客船やその乗客の受け入れや地域の人々との交流のための基盤施設

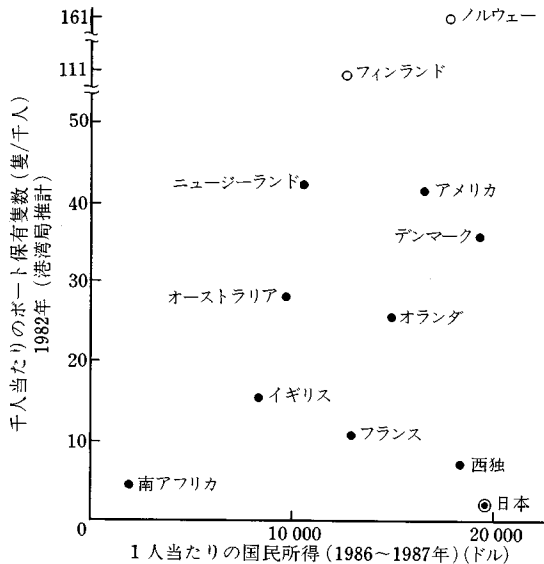


図-3 世界各国の1人当たり国民所得とボート保有隻数

表-2 プレジャーボートの現状と将来

保管形態	昭和62年 (1987年) (万隻)	平成12年 (2000年) (万隻)
マリナー	4.9	18
プレジャーボートスポット (P. B. S.)	-	6
小計	4.9	24
その他の保管 放置艇	7.9	16
合計	24.8	40

注) 平成12年の隻数は、過去のトレンドを踏まえて推計したものであり、余暇活動に係る環境条件の改善に伴い国民の海洋性レクリエーションの潜在需要の顕在化が一層促進されれば、隻数はさらに増大するものと考えられる。

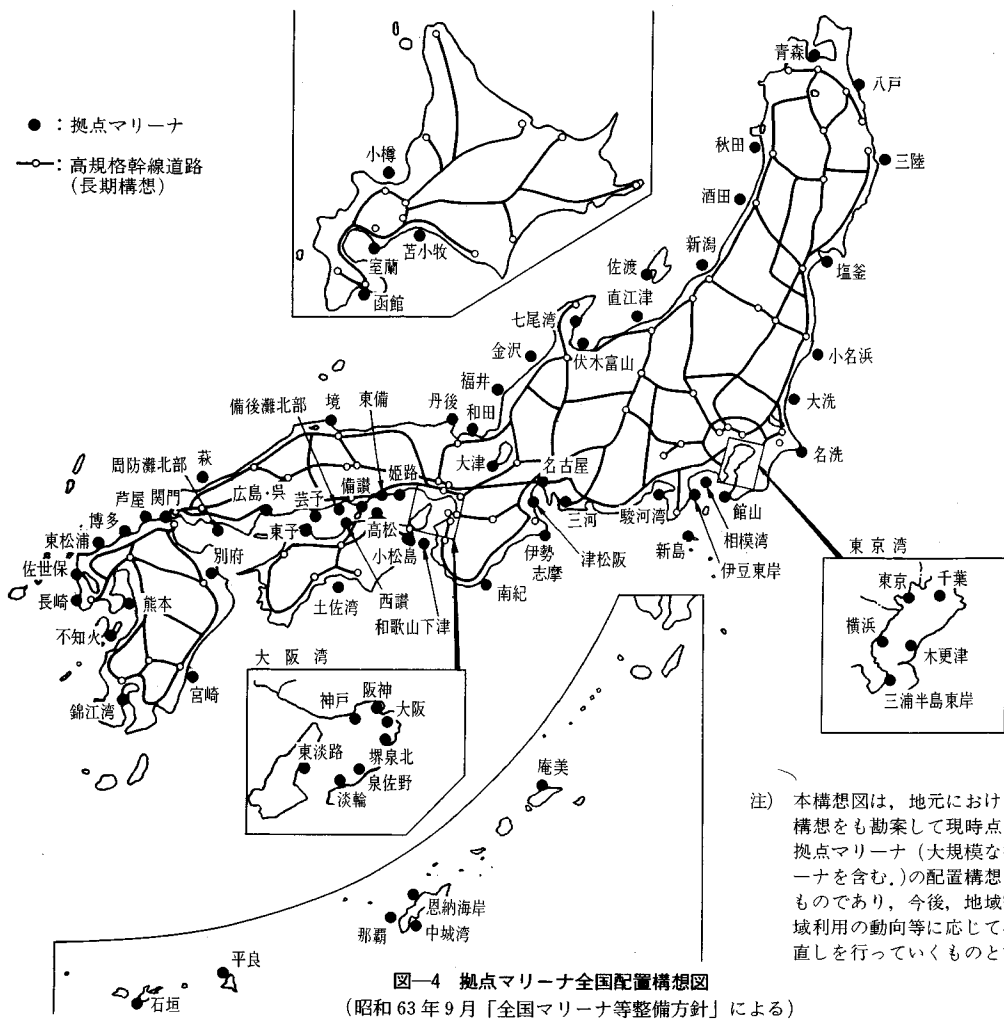


図-4 拠点マリナー全国配置構想図 (昭和63年9月「全国マリナー等整備方針」による)

として、旅客船バースを緑地、広場などと一体的に整備するとともに、民間活力を活用した質の高い旅客ターミナル施設などの整備を促進していくこととしている。マリーナや旅客船ふ頭は「人」と対象としたターミナルであり賑わいと活気のある空間形成のための重要な要素となる。したがってショッピング施設、イベント広場、文化・交流施設等を合わせて整備し、ポート利用者や乗客にとっての楽しみの場を形成するとともに、地域住民も気軽に訪れ、集い、憩うことのできる交流の場を形成することとしている。

iii) 観光開発の拠点

港湾は、上記のようにプレジャーボートの基地として、あるいは客船や観光船の基地として観光開発の拠点を形成してきた。広域的な観光ネットワークの形成が求められる中で港湾自体が重要な観光の対象であることも考えれば、「美しい港」「楽しい港」は港湾に大きな魅力を加えるものであり、観光による地域振興に大きな寄与をされると考えられる。こうした意味でも上記のような集客力を発揮するような港湾の整備を行うとともにソフト面での対応を推進していくこととしている。

② 楽しい港を核としたリゾートの推進

昭和62年5月に制定されたリゾート法を受けて、平成元年7月末現在、すでに14道県の基本構想が承認され、さらに現在16府県が基礎調査を提出し、基本構想の承認を待っている。これらリゾートの中で特に注目を浴びているのが海である。これまで承認を受けた基本構想の中で、海沿いに設定された重点整備地区は半数を超え、その多くがマリーナやビーチを中核的施設としている。すなわち、港湾がリゾートの舞台となってきている。

こうした状況を踏まえつつ、昭和61年度よりコースタルリゾートプロジェクト調査を実施し、港湾管理者等と共同で各地の構想づくりに取り組んでいる。また平成元年6月、当局の外郭団体の1つであるマリーナ協会がマリーナ・ビーチ協会として機能が拡充されたが、これもマリーナとビーチが相互して連携しあう、より総合的な海洋性リゾート空間形成への取組みの1つである。なお、民間サイドでも、わが国にふさわしいコースタルリゾートの実現に向けて、多業種にわたる民間会社を中心に、地方公共団体、学識経験者等からなるコースタルリゾート研究会（会長：斉藤英四郎）を発足した（平成元年3月）。今後、同研究会においては、コースタルリゾートの開発、利用、事業機会に関する情報交換、具体的なプロジェクトの研究をはじめ、全国シンポジウム、国際交流など多彩な活動が予定されており、わが国におけるコースタルリゾートの整備促進に大きく寄与することが期待されている。

さて、港湾がリゾートとしての資質を備えるには何が

必要なのであろうか。マリーナや旅客船ふ頭、ビーチなど直接レクリエーション機能を支援する施設の充実を図ることはもちろんのことである。しかし、さらにそこで対象とする「人」と結びついた観光産業をはじめ多彩な産業の立地が重要なポイントでもある。美しい環境、楽しい環境は「美感遊創」といわれる現在、ハイテク産業等、人に依存した産業の重要な立地条件ともなっている。このことにより楽しい港を核としたリゾートがより多彩に機能するものとなり、地域の振興にも有効なものとなると考えられる。

今後とも広く国民に開かれたリゾートの実現に向けて、これまで述べてきたような諸々の施策の有効な活用を図りながら官民一体となったプロジェクトを推進していきたいと考えている。

(3) 沖合人工島の整備の推進

a) わが国の海洋利用の現状

四面を海に囲まれた日本は、4つの主島と約4000の島嶼からなる狭長な列島であり、主要な活動の場となる平地は海岸部に点在する小規模な平野に限られている。これに対し、200カイリ水域面積は約450万km²と国土面積の12倍に匹敵し、世界的にみても7位にランクされる広大さである。

現在のわが国の海洋利用は、比較的利用の容易な水深20m程度までの浅海域が中心となっており、わが国沿岸の水深20m以内の面積310万haのうちの50%程度はすでに何らかの利用がなされている。また、これらの利用が進んでいる浅海域は内湾に位置することが多く、外海に面した海域は、その自然条件の厳しさから利用密度は低い。このような状況下で、今後新たに発生する需要をすべて内湾の浅海域で対応することは、物理的に困難であり、自然環境の保全上も好ましくない。

このため港湾局では、比較的利用度が低い沖合の海域の利用を推進するとともに、静穏で高度利用可能な新たな海域を創出し、海域の利用の高度化を促進する具体的な方策として沖合人工島構想や静穏海域構想を推進している。

b) 事業化に向けて動きだした沖合人工島構想

沖合人工島は、

- 計画の自由度が高く、多様な機能を自由に導入することが可能である。
- 背後にできる静穏海域と一体となった高度利用可能な空間を創出することができる。
- 既存の沿岸域利用との調整が図りやすく、自然環境の保全上も好ましい。

など、海域や水際線の資質を最も多様かつ高度に利用することが可能である。

このような沖合人工島整備に対する要請の高まりに対

応するため、従来の公共事業に加え、平成元年度より民間活力を活用した沖合人工島の整備に対し、NTT 無利子貸付け、日本開発銀行の融資を行うこととしている。

この制度を活用した最初の沖合人工島プロジェクトとして、マリーナなどの海洋性レクリエーション基地を核

とした「和歌山マリーナシティ」計画が平成元年度秋頃の事業着手をめざして進められている。

また、このほかにも横須賀、清水、下関などにおいてプロジェクトの推進にあたっており、まさに今、事業化に向けた第一歩を踏み出そうとしているところである。

5. おわりに

以上、われわれが現在展開している新しい施策のうち、特に力を注いできた総合的な港湾空間の創造にかかわる施策を紹介したが、もとより本論では触れなかった施策も数多い。たとえば、今日の輸入急増に対応したコンテナ埠頭の整備、関連物流施設の高度化への施策、超高速船に対応する港湾施策、大都市圏、地方地域のおのおのの臨海部未利用地対策、火山、地震、津波、高潮等の対策に加え、輻湊する海上交通への対応を含めた港湾・航路の安全対策等が挙げられる。

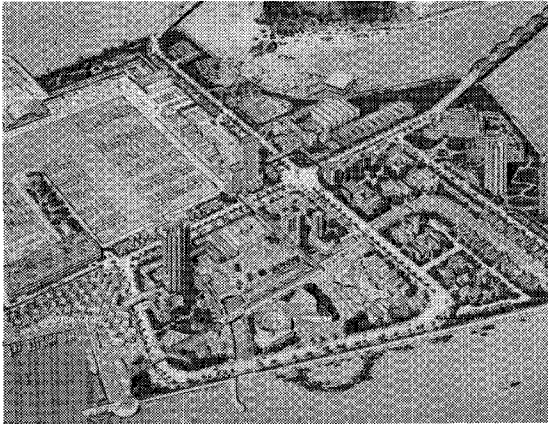
これら、新しい港湾整備を進めるにあたり、既存の制度を今日的視点から見直していくことも重要な課題であり、新しい港湾整備に向けて諸規制の緩和についても検討がなされており、すでに、公有水面埋立法施工令の一部改正や臨港地区内の分区における構造物の規制に関する参考条例案（モデル条令）の改正がなされたが、さらに、水域規制の今日的あり方等についても検討を進めている。

21世紀まで余すところわずか10年となった今日、「21世紀への港湾」において述べられているような新しい時代にふさわしい高度、高質な港湾となるよう今後も積極的に新しい港づくりを推進していきたい。

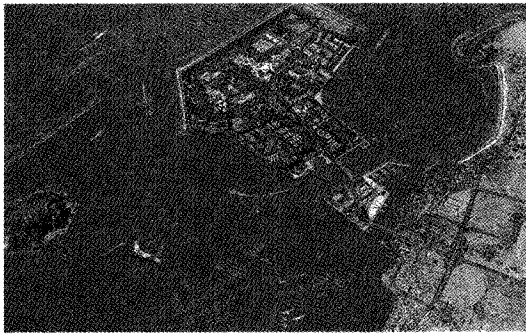
参考文献

- 1) 運輸省港湾局編：21世紀への港湾，大蔵省印刷局，1985。
- 2) 運輸省港湾局：ポートルネッサンス21，ウォーターフロントの再生と活性化をめざして，1987。
- 3) (財)日本経済教育センター，(財)港湾空間高度化センター：新しいウォーターフロントの姿，1988。
- 4) 運輸省港湾局：港湾の開発，利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針，1988。
- 5) 運輸省港湾局：港のスタイルブック'88，1988。
- 6) 運輸省港湾局：港湾関係民活法特定施設の概要，1988。
- 7) 運輸省：運輸白書（昭和63年），大蔵省印刷局，1989。
- 8) 国土庁計画調整局：日本21世紀への展望，大蔵省印刷局，1984。
- 9) 運輸省運輸政策局：21世紀をめざした運輸を考える，ぎょうせい，1989。

(1989.8.25・受付)



(a) 和歌山マリーナシティ



(b) 下関北浦沖合人工島



(c) 清水沖合人工島