

港湾再開発の要請理由とその目的

Background and purpose of redeveloping

the maritime space

金 芳 晴 *

By Yoshiharu Kon

This study is aimed at analyzing the changes in the requirements and purposes of the redevelopment of maritime space. Consequently, the purpose of maritime redevelopment can be considered as follows: Historically, maritime space has been made available since human beings started their first commercial activities, and it has expanded with the progress and development of civilization. The total remodeling of maritime facilities had not been called for when the size of maritime facilities was limited. However, nowadays when the scale of maritime areas is greatly enlarged, partial remodeling is unable to resolve the difficulties of present circumstances. Moreover, due to the increased scale of activities, it would be disadvantageous not only for the maritime, but also for the urban activities, to completely abandon the existing maritime area. In view of the above, the reconstruction of the maritime area is necessary in order to energize the urban area. Accordingly, redevelopment of maritime space is required.

1. まえがき

わが国は戦後の混乱期から出発し国民の類稀な努力の結果、奇跡とも言える復興をなし遂げ、今日では世界経済の中で重要な役割を担うようになった。また、このような経済の発展により、国民の生活は一段と豊かになり国民の生活意識も変化し、生産活動重視から、生活活動重視へと移行している。すなわち、経済成長よりは個々の生活の豊かさに力点を置くような考え方に移行し、より内的な成熟度を高めていく穏やかな成長を志向するようになった。

港湾施設は貿易立国であるわが国の経済発展に重要な役割を果たしてきたが、昭和40年代の高度経済成長時期から最近までは、増大する貨物量に対処するため岸壁等の港湾施設を量的に確保することが急務となっていた。しかし、最近における産業構造の変化、つまり、よく言われるように重厚長大産業から軽薄短小産業への産業構

造の変化は、湾取扱貨物の量の減少と荷姿をも変え、これまでの港湾が本来の港湾機能を十分に発揮できないような状態も生じてきている。このため、港湾を時代にあった型に作り変え、港湾機能を十分発揮できるようにするための再開発要請がされている。

また、国民の生活意識の変化は余暇時間の過ごし方にも変化をもたらし、最近では余暇時間を多に楽しもうという傾向が強まり、特にレクリエーションに対する需要が増加している。中でも海洋性レクリエーションは若者層を中心として人気が高まっており、ヨット、サーフィンなどのマリンスポーツの基地として臨海部を活発に利用している。このことから、臨海部はかつてのように生産を第一に考えた地区として整備することは、もはや時代的な風潮に合わなくなっていると考えられ、このため、港湾地域の再開発をするにあたっては、物流及び生産基地としての港湾本来の機能と並んで、さらにレクリエーション基地としての利用をも考慮した、広く国民に開かれた港湾地域を形成する必要性に迫られている。

* 正会員 工修 新国土開発研究所

⑤ 102 千代田区平河町 4-3-12

この研究は、かつて港湾再開発が要請された港湾におけるその理由と、最近各地で要請されている港湾再開発の要請理由を比較し、その時代的变化を考慮しながら、港湾再開発の目的について考察したものである。

2. 港湾再開発に対する要請の時代的变化

最近、臨海部に対しての関心がたかまっている。これは、地価高騰による土地の有効利用、あるいは、広大な障害物のない特性を活かした、情報の着・発信基地として、あるいは、余暇の増大とレジャーの多様化による海洋レクリエーションのための基地として、そして、水際線を有している自治体が地域活性化のための切札的スペースとして利用を考えている。このようにかつては臨海部は物流の基地あるいは産業の基地としてしかその利用を考えていなかったことを考えれば、今、臨海部は百花繚乱の様相を呈していると言える。

また、これまでは物流基地あるいは産業基地として利用されてきた施設も産業構造の変化にともなって、利用が低下しあるいは全く利用されなくなった施設も多い。このため、臨海部にあるこれらの遊休化している施設を再開発し、今日の時代的要求に応えた施設に作りかえる港湾再開発について関心が高まっている。これは、使い古した臨海部は再活用することにより、まさに、他のス

ペースにはない多様なポテンシャルを有していることが知られているためである。このような臨海部の再開発によって成功している事例として、わが国では小樽運河の再開発による地域の活性化があり、また、海外ではサンフランシスコ港のピア39に代表される埠頭の観光レクリエーション化の事例、あるいは、シアトル港のガスワークパークのような工場跡地を臨海公園に成功している例もある。

わが国の場合長い海岸線に多くの港を有しており、これら港の一部には既に時代的な役割を終え遊休化したスペースを抱えている港もある。このためこのような港の空間を新しい時代に適応するスペースとして作り替え、地域の活性化に資するべく再開発を計画している港が多くなっている。以下にわが国で再開発が要請された港湾について昭和53年と昭和62年との要請内容の変化について事例より述べる。

(a) 昭和53年の港湾再開発

昭和53年当時の港湾再開発について「地域社会の形成と港湾技術」（昭和53年運輸省港湾局）により、港湾再開発の要請とそのコンセプトについて表1にまとめた。

これによると、再開発要請港湾として新潟港（万代島

表1 昭和53年当時における港湾再開発

番号	港湾及び地区名	代表的要因	代表的導入機能
1	新潟港（万代島地区）	危険物移転とフェリー機能充実	フェリー埠頭
2	東京港（竹芝・日の出）	客船の大型化への対応	埠頭整備、埠頭公園
3	八幡浜港	用地確保	埠頭整備
4	長崎港（松ヶ枝地区）	港内景観改善	埠頭整備、レジャー用地
5	名古屋港（2号地区）	輸送の近代化への対応	埠頭整備
6	室蘭港（入江地区）	石炭需要の減少と施設遊休	フェリー埠頭整備、

地区）、東京港（竹芝・日の出地区）、八幡浜港、長崎港（松ヶ枝地区）、名古屋港（2号地区）及び室蘭港（入江地区）である。そして、これらの港湾について再開発の要請についてみると多くの港湾で「港湾施設が古く船舶の大型化に対応できない」という、港湾本来の目的である物流状況の改善のための要因が多い。

また、当時において産業の構造変革に関連するものとしては次のような事例がみられる。すなわち、「エネルギー革命により石炭の取扱が減少した」として石

炭専用埠頭を他に転換し活用する必要があるという要請の室蘭港と、「石油等の危険物取扱需要が増加し、その安全を図るため危険物取扱施設を整備拡充する必要がある」という要請の新潟港である。そして、今日において港湾再開発の大きな要因となっている、「臨海部を一般市民に開放する必要がある」という要請としては、背後に市街地が接近しているため、公園を臨海部に整備し、一般市民に供給するというものが大都市港湾の東京港竹芝・日の出地区に現れており、港湾

空間を物流機能以外に利用していこうとする気運が見られる。

また、港湾を再開発してそこに何を導入しようとしているかを見ると多くはフェリー埠頭や岸壁のような港湾本来の物流機能を増強する施設の整備を掲げている港湾がほとんどであり、唯一、東京港のみで埠頭の整備にともなう埠頭公園にショッピングストア、マリンスクール、あるいはスポーツ施設などの港湾物流機能以外の施設を導入計画しているのが特徴的である。

これから、昭和53年当時においては港湾再開発の要請を要約すれば、港湾再開発の理由としては次のようなものが上げられる。

- ① 物理的、機能的、社会的変化に陳腐化した港湾施設の更新のために再開発が必要となった。
- ② 物流貨物の内容変化、流通システム改善の一貫として港湾再開発が必要となった。
- ③ 緑化、修景とともに、港湾の市民への開放といった視点から港湾再開発が必要となった。

このことから、当時の港湾再開発の要請原因が港湾の最も基本的な物流にかかわるものが多いためそのコンセプトは「港湾本来の機能である埠頭機能の充実」であると言える。

(b) 昭和62年の調査（ポートルネッサンス21調査）

表2に「ポートルネッサンス21調査」（昭和62年日本港湾協会）によるわが国の港湾再開発に対する要請とその対応を示す。

これによると22港湾24地区のうち港湾再開発の要請には最近の時代的な背景をもった要請理由が多く現れている。そして、この時代的な背景が最も顕著に現われているのが、国鉄の民間移転と、最近のわが国における大プロジェクトである「青函トンネル」や「本四架橋」の完成に伴う青函及び宇高連絡船の廃止で、遊休化する施設を有する青森港、宇野港、高松港で関連施設を含めた港湾再開発への要請が上げられる。

この他にも、臨港鉄道が使用されず、その経済効果が悪いことから臨港鉄道を廃止、その跡地を再開発し地域の活性化を図って行こうとしている地域も釧路港や秋田港に見られ、旧国鉄跡地の有効利用が港湾再開発への大きな要請理由となっており、このように連絡船の廃止や臨港鉄道の廃止など、旧国鉄に關係する地域が最も時代的な背景をもった港湾再開発要請理由で

ある。

また、最近の国民の余暇時間の伸展と国民の価値感の多様化により、特に海洋性レジャーがまさに追い風をうけるように伸びているが、今回の再開発計画でもこのような海洋性レジャーの増加に対応すべくフェリーターミナルや、マリーナの整備を計画している港湾も多くなった。そしてフェリーターミナルを計画している港湾としては塩釜港（塩釜地区）、今治港（今治地区）、広島港（宇品地区）、八幡浜港（中野地区）などであり、これらの港湾ではいずれもターミナルにショッピング施設等を誘致し、港湾地域にもっと多くの人々が集い、賑わいのあるスペースづくりをめざしている。

この他、文化、情緒指向も生まれ、横浜港の赤レンガ倉庫、伏木富山港の運河、阪南港の貯木場のような現在ではその役割を終えた港湾施設をレトロ的な感覚を積極的に生かし、地域の活性化に活用とする計画もみられる。この他、我が国では都市化と国際化が急速に伸展しているがこのような波に対応すべく、臨海部のもっている優れたポテンシャルを活用し、国際会議場、展示場、あるいはイベント広場等の設置を計画している港湾もあり、このような港湾としては仙台港（仙台地区）、横浜港（MM21地区）、大阪（北港地区）、神戸港（高浜地区）などがあり、そしてこれらの港湾に共通する要因としてはいずれも大規模な国際交流ゾーンの創造を含む大都市型港湾であることである。

一方、産業の構造変化も急激に伸展しており、技術の高度化はますます進み、重厚長大産業から軽薄短小型の産業へと転換している。そしてこのような事例としては原木の取り扱い減少がある。このように産業構造の変化は木材の流通に大きな役割を果たしてきた貯木場の役割を終わらせ、最近では貯木場の再利用が迫られている港湾が多々ある。このような港湾としては伏木富山港（富山地区）、阪南港（岸和田旧港）があり、かつて木材で埋まっていた運河あるいは貯木場へ、時代の要請にあったプロムナードあるいはイベント施設を設置し、これらを施設を有効に活用し地域の活性化に役立てようとしている。そしてこのような傾向は大規模装置型産業をかかえる臨海地帯全域に波及しつつある。

このように昭和62年調査から港湾再開発の要請をみると、その要請理由は多様化しており、他のプロジェクトが完成したことにより今まで有していた機能が必要なくなったもの、増加する海洋性レクリエーションに対しての対応が求められているもの、国際化の伸展により臨海部に国際交流機能の施設の導入のため港湾のより高度な利用が必要となったもの、都市化、情報化に対応するためテレポート構想、テクノポート構想の提案、さらには港湾荷役の形態が変化し、今日

では全くその施設が必要としなくなったものと様々である。

また、港湾再開発において地域に導入しようとする機能をみると、ただ単に物流機能の増大を要請している事例はなく、港湾本来のもつ物流機能の質的改善の他に、観光船用の棧橋の整備、ターミナル施設の量的・質的な高度化、国際会議場、あるいはコンベンション施設、ショッピング施設、公園、スポーツ施設などのように、広がりのある港湾都市的な施設を導入しよ

表2 昭和62年調査（ポートナウズ21 調査）

番号	港湾及び地区名	代表的要因	代表的導入機能
1	釧路（東港区）	国鉄跡地利用	フェジャー・マーズ・ワーク
2	青森（本港区）	“	交通ターミナル、スポーツ施設
3	秋田（土崎地区）	“	イベントセンター、情報センター
4	塩釜（塩釜地区）	観光船ターミナルの建設	マリコムニティパーク、ターミナル
5	同（仙台港区）	国際交流施設の導入	会議場、展示場
6	直江津（南港区）	フェリーターミナル建設	旅客ターミナル、イベント広
7	伏木富山（富山地区）	歴史的施設（運河）の活用	運河カナルード
8	東京（内港・中部地区）	港湾機能の再配置	ポートターミナルビル、 marina、ホテル
9	横浜（MM21地区）	国際交流機能の導入	国際会議場、倉庫活用
10	清水（内港地区）	埠頭機能の整理	ポートターミナル
11	三河（蒲郡地区）	観光機能の導入	コンベンションセンター
12	名古屋（ポートカン地区）	港湾機能と都市機能の融合	展示場、国際会議場
13	大阪（安治川地区）	インナーハーバー再開発	倉庫地区のグリーン化
14	同（北港地区）	テクノポート建設	ワールドトレードセンター、緑地
15	阪南（岸和田旧港）	木材港の再開発	イベント施設、ポートタワー
16	神戸（高浜地区）	港湾機能の再編	インテリジェントビル、ホテル、レストラン
17	宇野（本港地区）	国鉄跡地利用	ウォーターフロントマーケット、ホテル
18	高松（玉藻地区）	“	ターミナル、インテリジェント・ポートビル
19	今治（今治地区）	フェリー埠頭の再編	ポートターミナル、ポートマリンタワー
20	広島（宇品地区）	ターミナル機能の更新	ターミナル、ショッピングセンター
21	八幡浜（沖新田地区）	ターミナル機能の更新	オープンマーケット、レストラン
22	佐世保（三浦地区）	港湾機能の再編	ターミナル、ショッピングアベニュー
23	宮崎（フェリーターミナル）	旅客ターミナルの建設	ターミナル（レストラン、ビデオライブラリ）
24	沖縄（泊埠頭地区）	埠頭機能の再編	ターミナル、博物館

うとしている事例が多いことが特徴的である。

以上、昭和62年調査から、現在港湾再開発の要請原因となっている事項を要約すると。

① 情報化や技術の高度化に伴う輸送交通の変化変革に対応して、港湾を中核とする物流システムの改善

から港湾再開発が必要となった。

② 船舶に変わるより効率的な交通体系の基盤整備が進んでいるため、連絡船などの船舶が使用したスペースが空き港湾再開発が必要となった。

③ 国鉄の民間移行により、旧国鉄の操車場などの処

分が考えられ、これら市街地にあるスペースと港湾空間の一体的な有効利用を考える必要があり港湾再開発が必要となった。

- ④ 国民の余暇の伸展と、価値感の多様化により海洋性レクリエーションの需要増が見込まれるが、このために臨海部の受け入れ体制を整備するため、港湾再開発が必要となった。
- ⑤ 世界の経済で重要な役割を担うわが国は、国際化の波が押し寄せてきている。特に大都市周辺においては国際会議のための施設、あるいは、大規模な展示場が必要とされており、このため、大規模なスペースの確保が可能な大都市臨海部でこのような要請に対応するため港湾再開発が必要となった。

めの施設の整備を目的としている例

- ⑥ 最近では産業構造の変化も著しく、かつて花形だった木材のような一次産業、また、装置型の二次産業が次々に斜陽化している。臨海部には多くの産業の集積があるが、このような時代の流れで斜陽化した産業の中に操業を中止している企業もある。このため、現在遊休化している臨海部のもっているポテンシャルを活かすため、時代にあった新しい産業に用地として利用するか、あるいは、他の用途に活用していくため港湾再開発が必要となった。
- ⑦ 産業構造の変化に応じて貨物の質、荷姿も異なってくる。このため、かつては必要とした貨物荷役施設等が今日では全くその機能を果たして行くことができない状態も生ずる。このため、現在利用されなくなった港湾地域の活性化を図るため港湾再開発が必要となった。
- ⑧ 従来、港湾もしくは港湾関連用地として形成された空間を、臨海部という利点を活かし、高度情報化地帯、ハイテク産業都市的な未来都市型の空間として利用するため港湾再開発が必要となった。

などがあり、このことから最近における港湾再開発の要請理由としては「産業構造の変化と国民の価値感の多様化による、港湾空間のもつポテンシャルの有効利用」であると言える。

3. まとめ

以上から、港湾再開発への要請理由としては53年当時は港湾の最も基本的な物流をよりスムーズに行うための「港湾本来の機能である埠頭機能を充実」が港湾再開

発の要請理由であったが、62年時点では連絡船の廃止などの交通手段の変化や、産業の変化による木材港の遊休化、あるいは、海洋性レクリエーションの需要増や、国際化の進展による国際会議場や情報センターの需要増などとその要請理由も多様化しており、このことから、最近における港湾再開発の要請理由は「産業構造の変化と国民の価値感の多様化による、港湾空間のもつポテンシャルの有効利用」であると言える。

また、これまでの港湾再開発の要請から港湾再開発の目的は次のように言うことができる。すなわち、歴史的にみても港湾そのものは人間が経済活動を始めて以来発生し、港湾も人間の経済活動の進展と歩調をあわせるようにゆっくりと整備・拡張されてきた、このため、港湾地域をそれぞれの時代が求めるように改革する場合、港湾空間そのものに余裕があり、このため、時代の要請に対応することができた。

しかし、港湾空間の利用の規模は人間の経済活動が大きくなったため、その規模も膨大となり、かつて、余裕のあった港湾空間も高密度に利用され、最近では時代的な要請に応えることの出来なくなっている。そして、このような港湾空間を、そのまま打ち捨てられてしまう事は、その規模が大きい故に港湾活動のみならず、都市活動にも大きなマイナスとなり、都市の活性化の面からも港湾空間を時代的な要請に対応できる地域として再構築する必要が生じてきた。このことから、港湾再開発の目的をまとめると「過去の社会において港湾空間に必要とされた各種の制度及び施設のため、今、身動きができていない状態になっている港湾空間を、現在の経済・社会・科学の進歩に応えうるものとするため、ドラスチックに改革することである」と言える。

〔参考文献〕

1. 地域社会の形成と港湾技術（運輸省港湾局，昭和53年）
2. ポートルネッサンス調査（財）日本港湾協会，昭和62年）