

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 マリンタウンプロジェクトに着目して-

樋口 伊吹¹・岡田 智秀²・三溝裕之³・横内憲久⁴・田島洋輔⁵

¹学生会員 日本大学大学院 理工学研究科まちづくり工学専攻
(〒101-8308 東京都新千代田区神田駿河台一丁目8-14)

E-mail:csib19004@g.nihon-u.ac.jp

²正会員 日本大学教授 理工学部まちづくり工学科 (〒101-8308 東京都新千代田区神田駿河台一丁目8-14)

E-mail:okada.tomohide@nihon-u.ac.jp

³正会員 日本工営株式会社 交通都市事業部 (〒102-8539 東京都新千代田区九段北一丁目14-6)

⁴正会員 日本大学名誉教授

⁵正会員 日本大学助手 理工学部まちづくり工学科 (〒101-8308 東京都新千代田区神田駿河台一丁目8-14)

わが国のウォーターフロント開発は、1985年に発表された長期港湾整備政策「21世紀への港湾」を契機に一般市民に向けた港湾再開発として行われてきた。30年以上が経過した現在、過去の開発手法や基本方針を分析し、持続可能なウォーターフロント開発手法を検討することが重要となる。しかし、ウォーターフロント開発計画策定当時の整備計画とその実現状況について全国網羅的に捉えた研究は見られない。そこで本研究では、港湾政策策定当初の整備計画とその実現状況について考究した。その結果、ポートルネッサンス21では港湾基盤施設だけでなく、一般来訪者向けの施設も実現していたのに対し、マリンタウンプロジェクトでは港湾機能の充実化が優先された結果、商業施設等の一般来訪者向けの施設が実現に至らなかった実態を明らかにした。

Key Words: Waterfront, Port Renaissance 21, Marin Town Project, Port Town Planning, Ex post evaluation

1. はじめに

2019年5月に(一財)みなと総合研究財団により公表された「新みなとまちづくり宣言¹⁾」では、新たなみなとまちづくりの方向性として、民間による港湾空間の有効利用やみなと再生による地域価値の向上、背後都市とのネットワーク化などが明記される等、港湾空間を活用したウォーターフロント開発(以下;WF 開発)への機運が再び高まっている。

わが国のWF 開発は1985年に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期待され、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)」,「マリンタウンプロジェクト(以下;MTP)」,「臨海部活性化調査」,「コースタル・リゾート開発計画調査」の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 開発が実現に至

った。しかし、大都市を対象に総合的な港湾空間の創出を目指したPR21や、地方都市を対象に海域利用との一体となった個性的なまちづくりの創出を目指したMTPを対象とした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^{2)~6)}は極めて少ない。

そこで本研究では、今後の望ましいWF 開発の方向性を導くため、当時の主要な港湾事業であるPR21およびMTPを対象に、WF 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. 既往研究と本研究の位置づけ

全国のWF 開発と背後都市との関係性に着目した既往研究として、丸山・齋藤²⁾による一定規模(3.0ha)以上の複数または面的開発が行われた事例をもとにした全国事例を開発用地内外の施設配置や河川や幹線道路による分断状況という観点で港湾地域と背後都市との連続性を

捉えた研究や、平松・近藤ら³⁾⁴⁾による大都市を対象に行われた PR21 調査に該当する WF 事例に着目して計画進捗状況と背後都市の成長度を用い、WF 開発が背後都市に与える影響について論考した研究がある。また、個別の WF 開発事例に着目して各地域の地域活性化の方策について考究した既往研究としては、川名部・横内ら⁵⁾による小名浜港を対象に港湾空間と背後地域の一体化であるみなとまちづくりによる地域活性化方策を導くため、地域団体の活動や官民連携などの取り組みの実態を捉えた研究や、金井⁶⁾の七尾港を対象として港湾空間と都市街地を活用した地域活性化を目指した、「能登食祭市場」の事業化方策について検討した研究などがある。

以上のような研究が行われているものの、本研究が意図するような PR21 や MIP の対象港など全国の大都市から地方中小都市の WF 開発事例を網羅的に捉え、計画策定状況とその実現状況を明らかにした研究は見られない。

3. 研究方法

本研究では、港湾政策策定当初の WF 計画の実現状況に加え、当時の主要な港湾事業である PR21 および MIP に係る WF 開発事例を対象とした計画策定当時の整備計画の特徴と各種計画の実現状況を捉えるために、表-1 に示す文献調査およびヒアリング調査を行った。

(1) 調査対象計画

本研究では、今後の WF 開発の方向性を導くために、大都市はもとより地方中小都市における WF 開発の計画策定当時の WF 開発を中心としたみなとまちづくりに対する港湾管理者の当時の期待や整備計画とその実現状況を捉えることが重要と考える。そこで、WF における事

業化の促進のための官民連携による統一的、総合的な事業実施を目指して展開された事業のうち、大都市の港湾を対象とした計画である PR21 と、地方都市の港湾を対象とした計画である MIP の対象港を表-1 (1) の調査より 97 港抽出した。なお、港湾を活用した水上交通以外に交通手段が存在しない「離島」の港湾は、小規模物流や人流のための港湾機能であり、本研究で取り扱う大規模物流や貿易の要となる港湾とは異なるため除外した。

さらに、PR21 および MIP の対象港 (全 97 港) に対して、電話および郵送での研究概要説明および調査協力依頼 (表-1 (2)) を行った結果、調査協力の承諾の得られた表-2 に示す 90 港 (PR21:46 港, MIP:44 港) を研究対象港湾に設定した。

(2) 計画策定当時の WF 計画の把握

PR21 および MIP の計画策定当時の港湾管理者の期待や

表-1 調査概要 [筆者作成]

(1) 文献調査	
調査期間	2018 年 7 月 2 日 (月) ~ 10 月 31 日 (水) (約 4 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 ^{7)~10)} に示される PR21・MIP 全 144 港のうち、離島と未掲載を除いた 97 港を対象。
調査内容	・基盤施設系 (港湾関連, レクリエーション施設など) および ・建築施設系 (集客関連, 人流施設など) の導入計画の記載内容 ・港湾管理者が示した港湾の基本方針の記載内容
(2) 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	(1) 文献調査で得られた 97 港から調査協力が得られた全 90 港を対象。
調査内容	(1) 文献調査で確認された施設の計画実現成否。
(3) 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、施設別の実現状況は全国事例を一律で比較するために実現割合を算出して分析を行った。
算出方法	<p><港湾別実現割合> 「拡大して実現」、「計画通りに実現」、「縮小して実現」、「実現していない」、「未回答」の 5 項目に分類し、以下の式より算出した。 $\text{実現割合} = \frac{\text{各項目の施設数}}{\text{計画施設数}}$</p> <p><施設別実現率> 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」、⑤「未回答」に分類して以下の式より算出した。 $\text{実現率} = \frac{① \times 1.5 + ② \times 1.0 + ③ \times 0.5 + ④ \times 0}{\text{計画施設数}}$</p>

表-2 調査対象港一覧 [筆者作成]

PR21 (計 46 港)						MIP (計 44 港)					
都道府県	港湾名	港湾管理者	都道府県	港湾名	港湾管理者	都道府県	港湾名	港湾管理者	都道府県	港湾名	港湾管理者
北海道	小樽港	小樽市	愛知県	三河港	愛知県	北海道	瀬棚港	瀬棚町	静岡県	伊東港	静岡県
	釧路港	釧路市		名古屋港	名古屋港湾管理組合		稚内港	稚内市		大井川港	大井川町
青森県	函館港	函館市	三重県	衣浦港	愛知県	青森県	余市港	余市町	静岡県	下田港	静岡県
	青森港	青森県		四日市港	四日市港湾管理組合		網走港	網走市		土肥港	静岡県
宮城県	八戸港	青森県	大阪府	大阪港	大阪府	岩手県	宗谷港	稚内市	静岡県	松崎港	静岡県
	塩釜港	宮城県		阪南港	大阪府		大湊港	青森県		宇久須港	静岡県
秋田県	仙台港	宮城県	兵庫県	境港	境港管理組合	秋田県	野辺地港	青森県	京都府	浜名港	静岡県
	石巻港	宮城県		神戸港	神戸市		釜石港	岩手県		久美浜港	京都府
山形県	秋田港	秋田県	広島県	広島港	広島県	岩手県	宮古港	岩手県	兵庫県	相生港	兵庫県
	酒田港	山形県		下関港	下関市		本荘港	秋田県		湯町港	島根県
福島県	小名浜港	福島県	山口県	下関港	下関市	秋田県	船川港	秋田県	島根県	河下港	島根県
	木更津港	千葉県		徳山下松港	山口県		山形県	加茂港		山形県	徳島県
千葉県	千葉港	千葉県	香川県	小松島港	徳島県	山形県	川尻港	茨城県	香川県	詫間港	香川県
	東京港	東京都		高松港	香川県		茨城県	名洗港		千葉県	福岡県
東京都	横濱港	横濱市	愛媛県	今治港	今治市	千葉県	興津港	千葉県	長崎県	久山港	
	神奈川港	神奈川県		八幡浜港	八幡浜市		神奈川県	真鶴港		神奈川県	熊本県
新潟県	直江津港	新潟県	福岡県	北九州港	北九州市	新潟県		柏崎港	新潟県	熊本県	
	新潟港	新潟県		荻田港	福岡県		石川県	輪島港	石川県		大分県
富山県	伏木富山港	富山県	佐賀県	唐津港	佐賀県	石川県		小木港	石川県	宮崎県	
	七尾港	石川県		唐津港	佐賀市		福井県	飯田港	石川県		宮崎県
石川県	金沢港	石川県	熊本県	大分港	大分県	福井県		内浦港	福井県	鹿児島県	
	敦賀港	福井県		三角港	熊本県		鹿児島県	鹿児島県	鹿児島県		加治木港
福井県	清水港	静岡県	宮崎県	宮崎港	宮崎県	鹿児島県				鹿児島県	鹿児島県
	田子の浦港	静岡県		鹿児島港	鹿児島県						

整備の計画内容を捉えるために、旧運輸省港湾局が発行している「プロジェクト調査概要集」（昭和 60 年度～平成 8 年度）^{7) ~15)} を対象に港湾別の事業方針やプロジェクト概要、『基盤施設』と『建築施設』の整備計画、および開発計画のゾーニングなどの港湾管理者の考えを抽出する。

(3) WF 計画の実現状況の把握

港湾政策策定当初において、上記 (2) で示した文献調査で得られた『基盤施設』と『建築施設』の整備計画における実現状況を捉えるために、調査対象港（全 90 港）を対象に表-1 (2) に示すアンケート調査を実施した。同調査で得られた『基盤施設』と『建築施設』の整備計画における実現成否を各港湾管理者に問うた結果について、各施設ごとに「拡大して実現」、「計画通り実現」、「縮小して実現」、「実現していない」、「未回答」の 5 つに分類し、各実現状況について分析を行った。その方法として、港湾別実現状況と施設別実現状況に分類して考察を行った。

表-3 PR21 港湾別実現状況 [筆者作成]

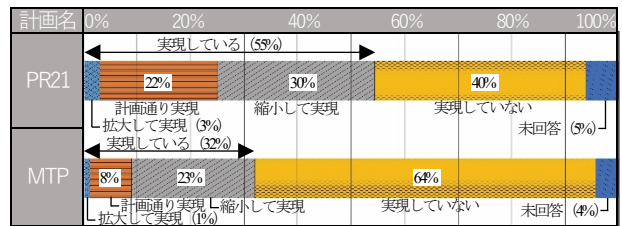
No.	港名	施設計画数	PR21 実現率割合					【凡例】 ■: 拡大して実現 ■: 計画通り ■: 縮小して実現 ■: 実現していない ■: 未回答
			拡大して実現	計画通り実現	縮小して実現	実現していない	未記入	
1	大阪港	5	20%	80%	0%	0%	0%	
2	横浜港	15	0%	100%	0%	0%	0%	
3	高松港	6	0%	83%	17%	0%	0%	
4	堺港	5	20%	0%	80%	0%	0%	
5	千葉港	15	0%	13%	73%	13%	0%	
6	清水港	6	17%	33%	33%	17%	0%	
7	神戸港	11	0%	27%	55%	9%	9%	
8	佐世保港	14	14%	64%	0%	21%	0%	
9	小名浜港	14	7%	43%	29%	21%	0%	
10	下関港	13	0%	38%	38%	23%	0%	
11	函館港	13	8%	15%	54%	23%	0%	
12	田子の浦港	4	0%	0%	75%	25%	0%	
13	釧路港	14	0%	0%	71%	29%	0%	
14	七尾港	7	0%	0%	71%	29%	0%	
15	秋田港	10	0%	50%	20%	30%	0%	
16	名古屋港	3	0%	33%	33%	33%	0%	
17	伏木富山港	21	0%	0%	67%	29%	5%	
18	小樽港	20	0%	45%	20%	35%	0%	
19	阪南港	8	0%	38%	25%	25%	13%	
20	北九州市港	23	0%	22%	39%	39%	0%	
21	青森港	10	0%	0%	60%	40%	0%	
22	塩釜港	5	0%	0%	60%	40%	0%	
23	大分港	17	0%	35%	24%	41%	0%	
24	三河港	12	25%	33%	0%	0%	42%	
25	三河港	7	0%	14%	43%	43%	0%	
26	鹿児島港	16	0%	44%	13%	31%	13%	
27	四日市港	11	18%	18%	18%	45%	0%	
28	八幡浜港	10	0%	40%	10%	50%	0%	
29	今治港	4	0%	0%	50%	50%	0%	
30	酒田港	10	0%	0%	40%	60%	0%	
31	東京港	8	0%	38%	0%	0%	63%	
32	直江津港	3	0%	33%	0%	67%	0%	
33	衣浦港	3	0%	0%	33%	67%	0%	
34	新潟港	16	0%	0%	31%	69%	0%	
35	木更津港	13	8%	8%	15%	54%	15%	
36	敦賀港	7	0%	14%	14%	71%	0%	
37	広島港	14	0%	0%	29%	36%	33%	
38	八戸港	18	0%	6%	22%	72%	0%	
39	刈田港	15	0%	20%	7%	60%	13%	
40	小松島港	15	0%	0%	27%	67%	7%	
41	宮崎港	5	0%	20%	0%	80%	0%	
42	仙台港	5	0%	0%	20%	40%	40%	
43	金沢港	21	0%	0%	19%	81%	0%	
44	石巻港	11	0%	9%	9%	82%	0%	
45	唐津港	12	0%	0%	17%	83%	0%	
46	徳山下松港	12	0%	0%	0%	92%	8%	

4. 結果および考察

調査協力の得られた PR21 (46 港) および PR21 (44 港) の全 90 港を対象に、計画別の実現状況を示したものが図-1、港湾別の実現状況とその詳細割合を実現割合が高い順に整理したものが表-3 および表-4 である。以降はこれらをもとに考察する。

(1) 計画別実現状況

図-1 の PR21 をみると「拡大して実現」、「計画通り実現」、「縮小して実現」の実現状況を問わず、「実現している」が 55%であるのに対して、MTP では 32%にとどまっていることがわかる。また、PR21 では「拡大して実



【凡例】 ■: 拡大して実現 ■: 計画通り ■: 縮小して実現 ■: 実現していない

図-1 計画別実現状況 [筆者作成]

表-4 MTP 港湾別実現状況 [筆者作成]

No.	港名	施設計画数	MTP 実現率割合					【凡例】 ■: 拡大して実現 ■: 計画通り ■: 縮小して実現 ■: 実現していない ■: 未回答
			拡大して実現	計画通り実現	縮小して実現	実現していない	未記入	
1	下田港	9	0%	0%	89%	11%	0%	
2	伊東港	14	0%	29%	50%	21%	0%	
3	名洗港	9	0%	11%	67%	22%	0%	
4	榑内港	11	0%	36%	36%	27%	0%	
5	浜名港	13	0%	8%	62%	31%	0%	
6	久山港	18	0%	0%	56%	11%	33%	
7	水俣港	4	0%	50%	0%	50%	0%	
8	本荘港	8	13%	0%	38%	50%	0%	
9	本渡港	20	0%	25%	25%	50%	0%	
10	興津港	10	0%	10%	40%	50%	0%	
11	宗谷港	13	0%	15%	31%	54%	0%	
12	大湊港	13	0%	0%	46%	54%	0%	
13	垂水港	18	0%	17%	28%	56%	0%	
14	相生港	9	0%	11%	33%	56%	0%	
15	輪島港	9	0%	0%	44%	56%	0%	
16	土肥港	10	0%	30%	10%	50%	10%	
17	松崎港	10	0%	0%	40%	60%	0%	
18	内浦港	11	0%	0%	36%	64%	0%	
19	河下港	15	7%	20%	7%	60%	7%	
20	加茂港	15	7%	0%	27%	67%	0%	
21	浅川港	3	0%	0%	33%	67%	0%	
22	久美浜港	13	0%	0%	31%	69%	0%	
23	川尻港	7	14%	0%	14%	71%	0%	
24	宇島港	22	0%	0%	27%	73%	0%	
25	柏崎港	11	0%	0%	27%	73%	0%	
26	釜石港	12	0%	25%	0%	75%	0%	
27	富吉港	13	0%	0%	23%	69%	8%	
28	長洲港	14	0%	7%	14%	71%	7%	
29	野辺地港	17	0%	0%	18%	76%	6%	
30	諺間港	12	0%	0%	17%	83%	0%	
31	茂木根港	19	0%	9%	11%	16%	63%	
32	瀬勝港	13	8%	0%	8%	86%	0%	
33	船川港	13	0%	15%	0%	86%	0%	
34	網走港	21	0%	0%	14%	86%	0%	
35	宇久須港	8	0%	13%	0%	50%	33%	
36	飯田港	20	0%	5%	5%	90%	0%	
37	福島港	13	0%	8%	0%	92%	0%	
38	加台木港	14	7%	0%	0%	79%	14%	
39	高田港	16	0%	0%	6%	94%	0%	
40	真鶴港	4	0%	0%	0%	100%	0%	
41	大井川港	7	0%	0%	0%	100%	0%	
42	小木港	15	0%	0%	0%	100%	0%	
43	湯町港	13	0%	0%	0%	100%	0%	
44	糸市港	17	0%	0%	0%	100%	0%	

【注】表中の実現状況に示す有色部は実現割合の高い上位 5 港を示した。

当項目は、計画段階から実現するまでに拡大して実現した施設であることから、後述する項目と比して重要度が高い施設と考える。表-5 より、「拡大して実現」のうち、PR21 (全 5 港) では半数以上で共通する施設は見られず、拡大傾向のある施設は港湾ごとに異なり、それぞれ地域の実情にあわせた整備が進められていることがわかる。一方、MTP (全 6 港) で半数以上が共通する施設は「防波堤/防潮堤」であった。このように「拡大して実現」の港湾において、PR21 では地域の実情に対応した施設が港湾ごとに異なることや、MTP では港湾の基盤となる「防潮堤/防波堤」の整備が重視されていたことがわかる。

b) 計画段階から計画通りに実現した港湾

当項目は、計画当時からそのままの状態で実現した施設であり、前述 a) の次に重要な施設であると考え。表-6 より、「計画通り実現」のうち、半数以上で共通する施設に着目すると、PR21 (全 5 港) では「埋立・土地造成」や「臨港道路」の港湾基盤施設の整備に加えて、「商業施設」や「海上交通ターミナル」、「宿泊施設」といった一般来訪者が利用できる施設が整備されている

ことがわかる。一方、上述と同様の見方で MTP (全 6 港) を見ると、「計画通り実現」の施設は「緑地」と「臨港道路」であった。このように「計画通りに実現」は、PR21 と比して、MTP では一般来訪者が利用する施設は「緑地」のみにとどまる傾向を捉えた。

c) 計画段階より縮小して実現した港湾

当項目は、計画段階から縮小ながらも実現した施設であり、前述した a), b) と比して重要度は下がるが実現する必要性のある施設であると考えられる。表-7 より、PR21 で「縮小して実現」の港湾のうち、上述同様に半数以上が共通している施設に着目すると、『基盤施設』では「緑地」、「建築施設」では「商業施設」や「文化交流施設」、「海上交通ターミナル」といった一般来訪者が利用できる施設など幅広い施設が整備されている。一方で、MTP で半数以上が共通している施設は、「護岸」や「緑地」、「多目的広場」、「マリナー/係留施設、栈橋」であり、港湾基盤施設が重点的に整備されているながらも、一般来訪者が利用できる施設も含まれていることがわかる。これらのことから、「縮小して実現」では、PR21 と比して MTP では港湾基盤整備が優先されているも

表-7 計画段階よりも縮小して実現した港湾の施設別実現状況 [筆者作成]

No.	港名	港湾管理者	調査年度(年度)	施設計画数	実現状況					基盤施設												建築施設																					
					拡大して実現	計画通り実現	縮小して実現	実現していない	未記入	防波堤/防潮堤	護岸	堤防	物揚場/荷役広場	船舶揚子/船庫	コンテナ埠頭	水産施設	公園	緑地	多目的広場	人上海浜	マリナー/係留施設、栈橋	駐留場	プロムナード	埋立・土地造成	臨港道路	工業用地	その他	商業施設	文化交流施設	温泉施設、温泉水健康施設	スポーツ施設(フィールド)	マリナーズホッソ	海洋レクリエーション施設	海上交通ターミナル	陸上交通ターミナル	水産業務、研究施設	宿泊施設	工場/倉庫、コンテナ	養殖ビル、事務所	住居施設	観光レジャー施設	キャンプ場、バンガロー	
					↑	→	↓	×	-																																		
PR21	4 堀港	港湾管理組合	H4	5	20%	0%	80%	0%	0%																																		
	12 田子の浦港	静岡県	S62	4	0%	0%	75%	25%	0%																																		
	5 千葉港	千葉県	H4	15	0%	13%	73%	13%	0%																																		
	13 釧路港	釧路市	S61~H5	14	0%	0%	71%	29%	0%																																		
	14 七尾港	石川県	S62~63	7	0%	0%	71%	29%	0%																																		
MTP	1 下田港	静岡県	S63~H1	9	0%	0%	89%	11%	0%																																		
	3 名洗港	千葉県	S62	9	0%	11%	67%	22%	0%																																		
	5 浜名港	静岡県	H7	13	0%	8%	62%	31%	0%																																		
	6 久山港	長崎県	H4	18	0%	0%	56%	11%	33%																																		
2 伊東港	静岡県	S62~63	14	0%	29%	50%	21%	0%																																			

【凡例】 ↑: 拡大して実現 →: 計画通り実現 ↓: 縮小して実現 ×: 実現していない -: 未回答
 【注】 □: 本文記載事項 (3港以上実現している), 表中のNo.は表-3および表-4のNo.と対応している

表-8 計画段階から実現していない港湾の施設別実現状況 [筆者作成]

No.	港名	港湾管理者	調査年度(年度)	施設計画数	実現状況					基盤施設												建築施設																					
					拡大して実現	計画通り実現	縮小して実現	実現していない	未記入	防波堤/防潮堤	護岸	堤防	物揚場/荷役広場	船舶揚子/船庫	コンテナ埠頭	水産施設	公園	緑地	多目的広場	人上海浜	マリナー/係留施設、栈橋	駐留場	プロムナード	埋立・土地造成	臨港道路	工業用地	その他	商業施設	文化交流施設	温泉施設、温泉水健康施設	スポーツ施設(フィールド)	マリナーズホッソ	海洋レクリエーション施設	海上交通ターミナル	陸上交通ターミナル	水産業務、研究施設	宿泊施設	工場/倉庫、コンテナ	養殖ビル、事務所	住居施設	観光レジャー施設	キャンプ場、バンガロー	
					↑	→	↓	×	-																																		
PR21	46 徳山下松港	山口県	H2	12	0%	0%	0%	92%	8%																																		
	45 唐津港	佐賀県	H6	12	0%	0%	17%	83%	0%																																		
	44 石巻港	宮城県	H2	11	0%	9%	9%	82%	0%																																		
	43 金沢港	石川県	H3	21	0%	0%	19%	81%	0%																																		
	41 宮崎港	宮城県	S61~62	5	0%	20%	0%	80%	0%																																		
MTP	40 真鶴港	神奈川県	S63	4	0%	0%	0%	100%	0%																																		
	41 大井川港	大井町	S62~63	7	0%	0%	0%	100%	0%																																		
	42 小湊港	石川県	H2	15	0%	0%	0%	100%	0%																																		
	44 湯町港	島根県	H2	13	0%	0%	0%	100%	0%																																		
43 余市港	余市町	H2~3	17	0%	0%	0%	100%	0%																																			

【凡例】 ↑: 拡大して実現 →: 計画通り実現 ↓: 縮小して実現 ×: 実現していない -: 未回答
 【注】 □: 本文記載事項 (3港以上実現していない), 表中のNo.は表-3および表-4のNo.と対応している

の、一般来訪者向け施設の整備を行う姿勢が「緑地」、
「多目的広場」にてみられた。

d) 計画段階より実現していない港湾

当項目は、計画段階では重要視されていたが、実際には実現に至らなかった施設といえる。表-8より、PR21で「実現していない」の港湾のうち、上述と同様に半数以上が共通している施設は、『基盤施設』では「多目的広場」や「駐車場」、「プロムナード」であり、『建築施設』では「商業施設」や「文化交流施設」、「海洋レクリエーション施設」、「宿泊施設」、「観光レジャー施設」といった上述a)~c)にみられた施設が多く計画されていた。また、MIPでも『基盤施設』の「岸壁」や「緑地」、「多目的広場」、「マリーナ/係留施設、棧橋」、「駐車場」だけでなく、『建築施設』の「商業施設」や「文化交流施設」、「海洋レクリエーション施設」、「海上交通ターミナル」といったPR21と同様の施設が計画されていたことがわかる。このことから「実現していない」の港湾に着目すると、PR21とMIPともに上述a)~c)にみられる施設が計画されていたことから、他の港湾と同様の施設計画がなされていたものの、計画された施設のほとんどが実現していない実態を捉えた。

以上のように、実現状況別にPR21とMIPの半数以上が共通している施設を見た結果、「拡大して実現」の港湾において、PR21では地域の実情に対応した施設が港湾ご

とに異なり、MIPでは港湾の基盤となる「防潮堤/防波堤」の整備が重視されているのに対し、「計画通り実現」を見ると、PR21の『建築施設』で一般来訪者向けの施設は「商業施設」や「海上交通ターミナル」などが共通していたが、『基盤施設』では「緑地」のみにとどまっている傾向が捉えられた。また「縮小して実現」になると、港湾基盤施設や一般来訪者が利用できる施設など幅広い施設が整備されているPR21と比して、MIPでは港湾基盤整備が優先されているものの、一般来訪者向け施設の整備を行う姿勢が「緑地」、「多目的広場」でみられた。さらに「実現していない」の港湾では、他の項目で見られた港湾と同様の施設計画がなされていたが、ほとんどの施設が実現に至らなかった実態を捉えた。

(4) 施設別実現状況

前項では、実現状況の項目別の港湾における施設の実現状況の差異に着目し、その特徴について整理した結果、施設ごとに実現状況が異なる特徴がみられた。このことから本項では、表-1(3) <施設別実現率>に示す方法により、施設ごとの実現状況を実現率で表し、その特徴について表-9に整理した。

以降はこれらをもとに考察する。

a) 基盤施設

表-9の施設名より、PR21およびMIPは「その他」を除

表-9 PR21・MIPの『基盤施設』と『建築施設』の実現率 [筆者作成]

	PR21(N=46)				MIP (N=44)				
	施設名	計画数	実現状況	実現率	施設名	計画数	実現状況	実現率	
基盤施設	臨港道路	20	1350	0.68	船揚場/艇庫	3	200	0.67	
	埋立・土地造成	22	1450	0.66	防波堤/防潮堤	25	1250	0.50	
	緑地	38	2450	0.64	緑地	36	145	0.40	
	岸壁	14	900	0.64	臨港道路	24	900	0.38	
	防波堤/防潮堤	7	400	0.57	護岸	25	750	0.30	
	多目的広場	25	1300	0.52	駐車場	26	700	0.27	
	駐車場	21	1050	0.50	埋立・土地造成	15	400	0.27	
	プロムナード	23	1050	0.46	水産施設	7	150	0.21	
	物揚場/荷捌き場	6	250	0.42	岸壁	22	400	0.18	
	マリーナ/係留施設、棧橋	20	650	0.33	物揚場/荷捌き場	15	250	0.17	
	コンテナふ頭	12	350	0.29	マリーナ/係留施設、棧橋	37	600	0.16	
	工業用地	2	050	0.25	工業用地	13	200	0.15	
	護岸	13	250	0.19	橋梁	10	150	0.15	
	船揚場/艇庫	2	000	0.00	多目的広場	24	350	0.15	
	水産施設	1	000	0.00	プロムナード	22	250	0.11	
	人工海浜	4	000	0.00	コンテナふ頭	8	050	0.06	
	橋梁	5	000	0.00	人工海浜	16	100	0.06	
	その他	0	000	0.00	その他	1	000	0.00	
	建築施設	住居施設	9	450	0.50	住居施設	7	250	0.36
		海上交通ターミナル	39	1750	0.45	物流施設	11	350	0.32
スポーツ施設(フィールド)		7	300	0.43	業務ビル、事務所	4	100	0.25	
物流施設		12	500	0.42	商業施設	27	550	0.20	
商業施設		38	1550	0.41	スポーツ施設(フィールド)	14	250	0.18	
工場/倉庫、コンテナ		8	300	0.38	温泉施設、温水健康施設	3	050	0.17	
業務ビル、事務所		32	1000	0.31	マリンスポーツ	3	050	0.17	
文化交流施設		35	1050	0.30	工場/倉庫、コンテナ	6	100	0.17	
宿泊施設		25	700	0.28	水産業務、研究施設	12	150	0.13	
観光レジャー施設		19	500	0.26	文化交流施設	29	250	0.09	
水産業務、研究施設		13	250	0.19	海上交通ターミナル	29	250	0.09	
水産体験、サービス		3	050	0.17	宿泊施設	12	100	0.08	
海洋レクリエーション施設		13	200	0.15	観光レジャー施設	17	100	0.06	
陸上交通ターミナル		6	050	0.08	海洋レクリエーション施設	18	100	0.06	
温泉施設、温水健康施設		1	000	0.00	水産体験、サービス	6	000	0.00	
マリンスポーツ		4	000	0.00	陸上交通ターミナル	6	000	0.00	
キャンプ場、バンガロー		1	000	0.00	キャンプ場、バンガロー	5	000	0.00	

【凡例】 ■：計画数上位3項目の施設、 ■：実現率0.5以上の施設、 ■：実現率0.3以上の施設

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 MIP 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-9 の実現率 0.3 以上の項目数は、MIP 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。MIP の実現率に着目すると、「船揚場/艇庫 (実現率 0.67)」が最も高く、次に「防波堤/防潮堤 (実現率 0.50)」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、一般来訪者向けの施設である「マリーナ/係留施設、棧橋」では MIP 実現率 0.16 に対して PR21 実現率 0.33、「多目的広場」では MIP 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 MIP 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、MIP 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「船揚場/艇庫」や「防波堤/防潮堤」などの港湾基盤施設が優先された実態を捉えた。

b) 建築施設

表-9 の施設名より、PR21 および MIP 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 MIP 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-9 の実現率 0.3 以上の項目数は、MIP 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-9 の MIP 実現率に着目すると「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 MIP 実現率 0.09 に対して PR21 実現率 0.45、「文化交流施設」では MIP 実現率 0.09 に対して PR21 実現率 0.30、「商業施設」では MIP 実現率 0.20 に対して PR21 実現率 0.41 であり、一般来訪者の利用が想定される施設の MIP 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』と同様に、MIP では、「海上交通ターミナル」や「文化交流施設」などのような一般来訪者の利用が想定される施設よりも、「住居施設」や「物流施設」などのような利用者が限定される施設が優先的に整備されてきた状況を捉えた。

5. まとめ

PR21 および MIP を対象に、WF 計画策定当時の整備計画とその実現状況について整理した。その結果、PR21 の整備計画は各港湾のニーズに合わせた施設が計画されていたのに対し、MIP では大都市の港湾と同規模の施設計画数を計画していた。さらに、これに加えて、地方都市の

財政状況の影響により、計画が縮小している状況を捉え、施設ごとの実現率についても PR21 と比して MIP の実現率が非常に低い実態を明らかにした。また、各施設の実現状況について、PR21 では「拡大して実現」の施設は地域の実情に対応した施設が港湾ごとに異なっており、「計画通り実現」や「縮小して実現」の施設は、港湾の基盤施設から一般来訪者が利用できる施設まで幅広い施設が整備されていた。一方、MIP で実現していた施設は、「拡大して実現」、「計画通り実現」、「縮小して実現」の 3 項目で共通して、一般来訪者向けの施設よりも「防波堤/防潮堤」や「臨港道路」などの港湾の基盤施設が優先的に整備されており、一般来訪者が利用できる施設で実現していた施設は「緑地」や「多目的広場」にとどまる傾向が見られた。さらに「実現していない」の施設は、PR21 と MIP で共通しており、他の港湾と同様の施設計画がなされていたものの、対象港湾で計画された施設のほとんどが実現していない実態を捉えた。

以上のことから、本来 WF 開発では港湾地域の個性を活用した施策を展開することが重要となる¹⁶⁾ことから、今後の WF 開発においては港格や背後都市の地域特性や社会ニーズに合わせた地域住民のための施設整備やアクセシビリティ機能の充実化を図る等、地域の実状に応じて身の丈に合ったみなどまちづくりが重要になると認識する。

謝辞: 本研究を進めるにあたり貴重なご意見・資料提供を頂いた国土技術政策総合研究所のみなさまに感謝の意を表します。また、アンケート調査でご協力頂きました対象港湾の港湾管理者の皆様にあわせて厚く御礼申し上げます。そして貴重な助言を頂いた本学の落合正行助教に心より感謝致します。

参考文献

- 1) 都市計画通信社：港湾空港タイムズ (2019.6.3)，都市計画通信社，p.1，2019
- 2) 丸山祐貴・齋藤潮：「我が国のウォーターフロント開発の計画と現状」，pp.4-16，東京工業大学大学院社会理工学研究科社会工学専攻修士論文梗概集，2015
- 3) 平松成美・近藤健雄・山本和清：「ウォーターフロント都市の現状調査—ポータルネッサンス 21 計画を実施した港湾を対象にして—」，pp.663-664，第 57 回日本大学理工学部学術講演会論文集，Vol. 57，No. J-29，2013.12
- 4) 平松成美・近藤健雄・山本和清：「ポータルネッサンス 21 計画が都市に与えた影響に関する研究」，日本大学理工学部卒業研究発表会論文集，2014
- 5) 川名部弘揮・横内憲久・岡田智秀・押田佳子・竹下孝秀：「地元団体による地方都市のみなとまちづくりに関する研究—(その 1)「小名浜まちづくり市民会議」による取り組みの実態に着目して—」，第 69 回日本大学理工学部学術講演会論文集，2014
- 6) 金井萬造：「ウォーターフロント開発と地域活性化」，pp.45-52，日本都市計画学会，Vol.188，1994

- 7) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（昭和60年度～昭和63年度）」，1989
- 8) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（平成元年度）」，1990
- 9) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（平成2年度）」，1991
- 10) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（平成3年度）」，1992
- 11) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（平成4年度）」，1993
- 12) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（平成5年度）」，1994
- 13) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（平成6年度）」，1995
- 14) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（平成7年度）」，1996
- 15) 財団法人港湾空間高度化センター：「プロジェクト調査概要集（平成8年度）」，1997
- 16) 横内憲久+ウォーターフロント計画研究室：「ウォーターフロントの計画ノート」，pp. 40-41, 共立出版, 1990