

# 「みなとオアシス運営要綱」策定と新規登録の 「みなとオアシス」の動向について

横内憲久<sup>1</sup>・石橋洋信<sup>2</sup>・平尾 壽雄<sup>3</sup>・矢川隆史<sup>4</sup>

<sup>1</sup>正会員 日本大学 名誉教授 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1 丁目 8-14)

E-mail:yokouchi.norihisa@nihon-u.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 国土交通省 港湾局 産業港湾課 課長 (〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3)

E-mail:ishibashi-h87s3@mlit.go.jp

<sup>3</sup>フェロー会員 (一社) ウォーターフロント協会 専務理事 (〒108-0023 東京都港区芝浦 3-11-9)

E-mail:hirao@waterfront.or.jp

<sup>4</sup>正会員 (株) 地域開発研究所 主任研究員 (〒110-0015 東京都台東区東上野 2-7-6)

E-mail:yagawa@rdco.co.jp

昭和 60 年策定の港湾長期政策「21 世紀への港湾」では、物流・生産機能に特化していた港湾から、生活という概念を入れる、当時としては画期的なものであった。その概念を具現化したのが「みなとまちづくり」であり、その主役はみなとを核とする周辺地域の住民といえる。国土交通省港湾局はみなとまちづくりに対して積極的であり、「みなとオアシス制度」(国土交通省港湾局長登録)、「港湾協力団体制度」(港湾管理者指定)、「みなとまちづくりマイスター制度」(一社ウォーターフロント協会認定)といった取り組みを進めてきた。なかでもみなとオアシス制度は、平成 15 年に中国及び四国地方整備局からはじまり、平成 29 年以降は本省港湾局長による登録制度として 38 カ所が追加され、本年 6 月末現在 130 カ所にまで増加している。本報告では主にみなとオアシス制度の経緯、新規登録の傾向、課題等を明らかにし、みなとオアシス制度の今後のあり方を検討する。

**Key Words:** みなとオアシス, みなとまちづくり, みなとオアシス運営要綱

## 1. 調査の背景と目的

平成 15 年 11 月 20 日にみなとの活性化等を目指して、国土交通省中国地方整備局及び四国地方整備局は「みなとオアシス制度」を創設し、平成 16 年 1 月みなとオアシス第 1 号として、みなとオアシス瀬戸田及び鳥取・賀露みなとオアシスが登録された。その後、各地方整備局での制度化が進み登録数は増え、平成 29 年 1 月までで全国 92 カ所までになった。そこで国土交通省港湾局は、平成 29 年 2 月にみなとオアシスの情報の一元化や制度の均質化などをめざし、それまでの各地方整備局等登録のみなとオアシス制度を、港湾局が一括登録するための「みなとオアシス運営要綱」<sup>1)</sup>を策定した。つまり、平成 29 年 2 月を境として、みなとオアシスの制度上の位置付けが変わったのである。

本報告は、平成 29 年 1 月以前(以降、要綱以前)の 92 カ所と同年 2 月以降(以降、要綱以降)に増えた 38 カ所のみなとオアシスでどのような変化等が起きたのか、その実態を捉えることを目的とする。そこで、みなとオアシス制度の制定経緯、また、国の計画や政策等でどの

ように位置づけられてきたか、「みなとオアシスハンドブック」(平成 29 年 3 月)<sup>2)</sup>や「みなとオアシスハンドブック増補版」(令和元年 7 月)<sup>3)</sup>などからそのあり方を概観するとともに、みなとオアシス運営要綱の作成経緯<sup>4)</sup>や要綱以降の登録の実態、また運営面での問題点<sup>5)</sup>などを公開資料等から把握し、みなとオアシスを多面的に浮き彫りさせ、それによりみなとオアシスの今後のあり方等を検討するものである。

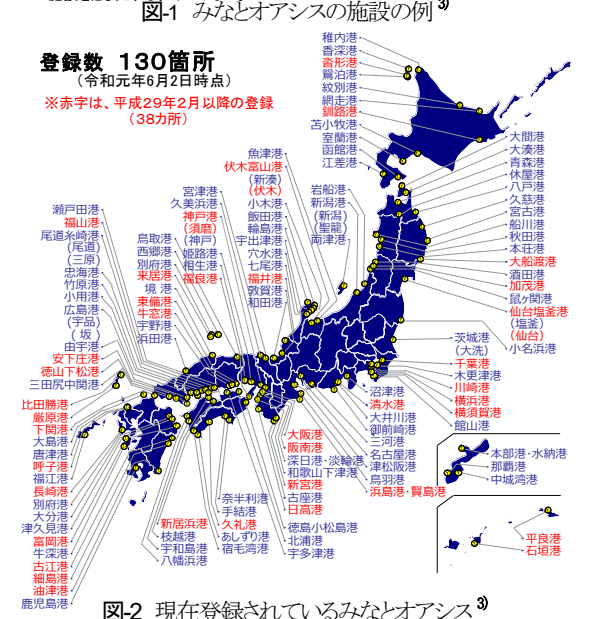
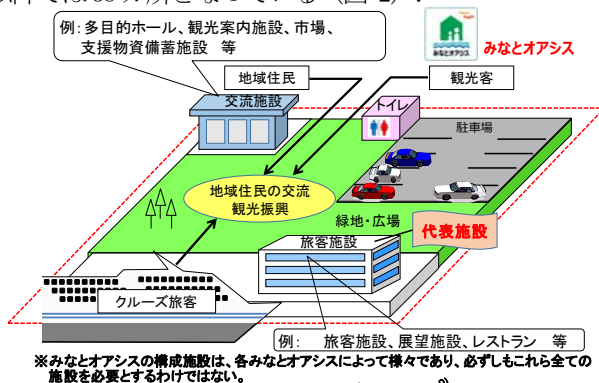
## 2. みなとオアシスの概要

周知のとおり港は、古来より物流や人流の交流拠点として賑わってきた。そのため古くからある港は経済活動が盛んで、地域固有の歴史や文化により、みなとまち独特の風情を有してきた。しかしながら、高度経済成長期以降、港を含む周辺の地域(以降、みなと)は、工場や物流施設等が多数立地し、日々の生活とは隔絶した空間となってしまった。このような状況から、平成 14 年交通政策審議会答申<sup>6)</sup>では、かつての人々の生活に密着した港を復活させるべく「みなとまちづくりの推進」が

提言された。そこでは、地域の個性ある発展のために、みなとの資産（景観、歴史的建造物、港湾構造物、慣習等）を住民・市民の視点から再評価するとともに最大限に活用し、市民の合意の下で美しく活力のある「みなと」を形成し、「みなとまちづくり」を推進する、とあり、地域住民やNPOと市町村・港湾管理者と連携して計画を作成し、行政はその推進のために総合的に支援することが示された。これを契機に、国土交通省中国地方整備局、四国地方整備局によって、みなとオアシス制度が平成 15 年 11 月に創設され、平成 20 年度までに国土交通省地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局により全国規模に広がった。

みなとオアシスは、旅客ターミナル・緑地・マリナー等を活用し、地域住民と観光客等との交流等の地域振興の取り組みを行う施設やエリアを指し、多くは複数の施設により構成されている。また申請・登録後の運営主体は港湾管理者、市町村、NPO 等に委ねられる（図-1）。

なお、平成 29 年 2 月には、新たに「みなとオアシス運営要綱」が策定され、これまで各地方整備局等で登録されていたものを、全国的に統一し、国土交通省港湾局長が申請にもとづき登録することとなった。令和元年 6 月 30 日現在、全国で 130 カ所が登録されており、要綱以降では 38 カ所となっている（図-2）。



### 3. 国の計画、政策におけるみなとオアシスの位置づけ

国土交通省中国地方整備局、四国地方整備局が、平成 15 年 11 月 20 日にみなとオアシス制度を創設して以降、みなとオアシスは、海洋や港湾に関わる様々な国の計画や政策等に取り上げられ、その役割を明確にしてきている。表-1 は、主な国の計画や政策等において、みなとオアシスが記載された箇所をまとめたものである。

みなとオアシスが初めて国の政策等に現れたのが、平成 19 年 4 月 20 日に成立した「海洋基本法」の「第 2 期海洋基本計画」（平成 25 年 4 月 26 日）<sup>7)</sup>である。ここでは海洋観光の振興の一環として、みなとオアシスの地域活性化の取り組み及び防災拠点への役割を評価している。また、第 3 期（平成 30 年 5 月 15 日）<sup>8)</sup>では、第 2 期での観光振興に加え、海洋産業の拡大のための拠点的作用と位置づけが拡大しているが、第 2 期にあった防災拠点の活用はここでは削除されている。観光庁が策定した「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」（平成 26 年 6 月 17 日）<sup>9)</sup>では、訪日クルーズ客へのサービス拠点として、みなとオアシスが位置づけられている。その後の「アクション・プログラム 2015～2019」<sup>10)11)12)13)14)</sup>まで、2014 年同様のサービス拠点とされているが、無線 LAN などの情報環境の整備、農水産物販売、国際宅配サービス、クルーズ船歓送迎イベント、歴史・文化を活かした港の賑わい創出などその役割は具体化・多様化し、重要性が高まっているといえる。

平成 20 年制定の「国土形成計画」のその後の状況変化に対応する、平成 26 年 7 月 4 日公表の「国土のグランドデザイン 2050」<sup>15)</sup>や平成 27 年 2 月 13 日閣議決定の「交通政策基本計画」<sup>16)</sup>においても、観光立国に向けクルーズによる外客誘致は重要であり、訪日クルーズ旅客の受入窓口としてみなとオアシスを位置づけている。このようなみなとオアシスの位置づけは、平成 27 年 6 月 30 日の「日本再興戦略改訂 2015」<sup>17)</sup>、平成 28 年 3 月 30 日の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」<sup>18)</sup>まで続いている。

平成 30 年 7 月 31 日に公表された「港湾の中長期政策『PORT2030』」<sup>19)20)</sup>では、観光のみならず、防災拠点や地域の文化・歴史を活かしたみなとを核とする、みなとまちづくりにシフトし、新たな活用がうたわれている。また、令和元年 6 月 27 日に公表された全国の港湾行政の指針である「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」<sup>21)</sup>では、PORT2030 と同様、みなとまちづくりとみなとオアシスの活性化の推進を促している。

このように、みなとオアシスは港湾行政だけにとどまらず、他の政策等にも位置づけられ、とくに観光立国

のための海のゲートウェイとしてクルーズ客への多様なサービスを担う重要な拠点として位置づけられている。また、みなとの長い歴史・文化や濃密な地域社会を活用

した。みなとまちづくりとしても、みなとオアシスが大きな役割を占めていることが分かる。

表-1 国の計画・政策等における「みなとオアシス」の位置づけ

年月日	国の計画等【策定期間】	計画等の概要	記述内容、位置づけ等【抜粋】
平成 25 年 4 月 26 日 閣議決定	海洋基本計画(第 2 期) 【内閣府】	海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために政府が策定する計画	第 2 部 政府が総合的かつ計画的講ずべき施策 8 海洋産業の振興及び国際競争力の強化 (2)新たな海洋産業の創出 エ 海洋観光の振興 ① 地域資源を活用した海洋観光の振興 ○賑わいや交流を創出するみなとの施設「みなとオアシス」における住民参加による地域活性化の取組みを推進するとともに、災害発生時における防災拠点としての有効活用を図る。
平成 30 年 5 月 15 日 閣議決定	海洋基本計画(第 3 期) 【内閣府】		第 2 部 政府が総合的かつ計画的講ずべき施策 2 海洋の産業利用の促進 (2)海洋産業の振興及び国際競争力の強化 イ 海洋の産業利用の拡大 ○平成 28 年 3 月「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げる「訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人」の目標実現に向け、既存ストックを活用し、「みなとオアシス」や港湾協力団体を通じて、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを促進する。
平成 26 年 6 月 17 日 観光立国推進閣僚会議決定	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014 【国土交通省観光庁観光戦略課】	観光立国推進閣僚会議が、観光立国実現に向けた施策をとりまとめたもの	5. 外国人旅行者の受入環境整備 (4)「クルーズ 100 万人時代」実現のための受入環境の改善 ○2020 年に「クルーズ 100 万人時代」の実現を目指す。 ○外航クルーズ客に多様なサービスを提供する場として「みなとオアシス」の活用を図る。
平成 27 年 6 月 5 日 観光立国推進閣僚会議決定	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015 【国土交通省観光庁観光戦略課】		4. 先手を打っての「攻め」の受入環境整備 (9)「クルーズ 100 万人時代」実現のための受入環境の改善 ○地域を活性化させるため、クルーズ船の受入環境整備を加速化させ、2020 年「クルーズ 100 万人」を目指す。 ○クルーズ船とバスの乗換導線の改善、無料公衆無線 LAN 環境の整備など「みなとオアシス」におけるクルーズ船の受入環境の改善を進める。
平成 28 年 5 月 13 日 観光立国推進閣僚会議決定	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2016 【国土交通省観光庁観光戦略課】		視点 3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境にクルーズ船受入のさらなる拡充。 ○新たなクルーズビジネスの確立(農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設等) ○(プログラム 2016)「みなとオアシス」における農水産物等の販売環境の改善等により、クルーズ旅客による地域産品の消費を拡大する。
平成 29 年 5 月 30 日 観光立国推進閣僚会議決定	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2017 【国土交通省観光庁観光戦略課】		視点 2. 観光産業を革新し、地方の商店街等における観光需要の獲得・伝統工芸品等の消費拡大 ○北海道における観光消費の拡大・北海道における、外国人旅行者向けの冷蔵・冷凍国際宅配サービス「海外おみやげ宅配便」の利用拡大に向けて、みなとオアシスや道の駅等と連携して導入店舗の増加を図る。 視点 3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境にクルーズ船受入のさらなる拡充 ○新たなクルーズビジネスの確立(農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設等) (プログラム 2016) ○「みなとオアシス」を活用し、訪日クルーズ旅客の受入れを強化し、クルーズ旅客に対し地域産品の提供ならびに港の賑わいを創出する。
平成 30 年 6 月 12 日 観光立国推進閣僚会議決定	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2018 【国土交通省観光庁観光戦略課】		視点 3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境にクルーズ船受入のさらなる拡充 ○新たなクルーズビジネスの確立(農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設等) クルーズ船受入のさらなる拡充(実現プログラム) ○港湾管理者が指定する港湾協力団体によるクルーズ船歓迎イベントや清掃活動等により、クルーズ船受入の更なる拡充を推進する。また、港湾情報提供施設の活用や、「みなとオアシス」を核としたみなとまちづくりを推進し、クルーズ旅客に対し地域産品の提供及び港の賑わいを創出する。さらに、旅客の満足度向上や地域の経済効果を最大化する観点から、港周辺の歴史・文化、ビーチ・スポーツ体験、景観、自然環境、魚食等の観光資源を発掘し、磨き上げを行う。
令和元年 6 月 14 日 観光立国推進閣僚会議決定	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2019 【国土交通省観光庁観光戦略課】		2. 地域の新しい観光コンテンツの開発 観光地・交通機関 ○新たなクルーズビジネスの確立 クルーズ旅客等訪日外国人旅行者の満足度向上や地域の経済効果の拡大のため、水上交通や地域の観光資源を活用した新たなツアー造成やインバウンド対応を行うとともに、みなとのにぎわい創出に向けた取組を推進する。また、港湾協力団体の指定及び「みなとオアシス」の登録を促進し、クルーズ旅客の受入環境の向上を図る。
平成 26 年 7 月 4 日 公表	国土のグランドデザイン 2050～対流促進型国土の形成～【国土交通省国土政策総合計画課】	国土形成計画(平成 20(2008)年閣議決定)策定以降の国土を巡る状況変化、危機感を踏まえ、2050 年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示したもの	別添 具体的推進方策例 (5) 国の光を見せる観光立国の実現 ○港湾地域と観光地の一体化を進めるほか、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する場として、「みなとオアシス」の活用や、クルーズ船の大型化やアジアクルーズの需要の拡大に対応したクルーズ観光の振興など、総合的な海洋観光の振興を図る。

表-1 国の計画・政策等における「みなとオアシス」の位置づけ(続き)

年月日	国の計画等【策定期間】	計画等の概要	記述内容、位置づけ等【抜粋】
平成 27 年 2 月 13 日 閣議決定	交通政策基本計画 計画期間：2014 年度（平成 26 年度）～2020 年度（平成 32 年度） 【国土交通省総合政策局公共交通政策部】	交通に関する施策を総合的・計画的に定めたものであり、わが国の交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策をまとめたもの	第 2 章 基本的方針、目標と講ずべき施策 目標③ 訪日外客 2,000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める。 ○クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る。
平成 27 年 6 月 30 日 閣議決定	「日本再興戦略」改訂 2015 【日本経済再生本部】	第 2 次安倍内閣（2012 年 12 月 26 日～2014 年 9 月 3 日）による成長戦略で、日本経済再生本部により名付けられた	第一 総論 iv. 改訂戦略の主要施策例 【中短期工程表】 ＜クルーズ船、空港における入国審査の迅速化・円滑化＞ ○港湾周辺で行われる数年後のイベントの予定等クルーズ船の寄港スケジュールの立案に必要な情報をウェブサイトを通じ外国クルーズ船社等に積極的に発信するとともに、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する海のゲートウェイとして「みなとオアシス」を活用
平成 27 年 8 月 14 日 閣議決定	国土形成計画 【国土交通省国土政策局総合計画課】	国土のグランドデザイン 2050 等を踏まえ、国土に係る状況の変化に対応した国土づくりの方向性を定めるもの	第 3 章 文化及び観光に関する基本的な施策 第 2 節 観光振興による地域の活性化 (2) 先手を打っての「攻め」の受入環境整備 ○2020 年「クルーズ 100 万人時代」を目指とともに地域の活性化を図るため、外航クルーズ船に多様なサービスを提供する場としての「みなとオアシス」の活用を進める。
平成 28 年 3 月 30 日	『明日の日本を支える観光ビジョン構想会議』明日の日本を支える観光ビジョン（案）～世界が訪れたい日本へ～	観光先進国への新たな国づくりに向けた観光ビジョンで、我が国の成長戦略と地方創生の大きな柱であるとの認識のもと、3 つの視点で改革をとりまとめたもの	視点 3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境にクルーズ船受入の更なる拡充 ○新たなクルーズビジネスの確立（官民の関係者からなる地域協議会や全国クルーズ活性化会議の活用、農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設 等）
平成 30 年 7 月 31 日 公表	港湾の中長期政策『PORT 2030』～ 【国土交通省港湾局】	2030 年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や今後特に推進すべき港湾政策の方向性等をとりまとめたもの 港湾の中長期政策「PORT 2030」～ロードマップ～	V. 港湾の中長期政策の基本的な方向性 4. ブランド価値を生む空間形成 ＜施策の内容＞ ③みなとに外国人旅行者・市民の交流の場を提供するため、港湾協力団体等との協働により、地域の文化・歴史を活かしたみなとまちづくりや「みなとオアシス」の活性化を行うとともに、多目的にみなとを利用できるような環境を整備する。 ロードマップ 3. 列島のクルーズアイランド化及び 4. ブランド価値を生む空間形成 ○目標：短（～2020 年）、中期（2020～2030 年） ○地域住民コミュニティの交流や観光の振興を通じた地域活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため「みなとオアシス」を活用 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 ○目標：短（～2020 年）、中期（2020～2030 年）、長期（2030～） ・防災拠点として「みなとオアシス」等の活用
令和元年 6 月 27 日	「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」 【国土交通省港湾局】	国の港湾行政の指針であり、また港湾管理者が個別の港湾計画等を定める際の指針となるもの	II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (2)観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用 ②観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用 ○港湾協力団体等との協働による各地域の文化・歴史及び地域の観光資源を活かしたみなとまちづくり並びに「みなとオアシス」の活性化の推進

#### 4. 「みなとオアシス運営要綱」策定の概要

##### (1) みなとオアシス制度の見直しの背景

前述したように、みなとオアシス制度は、平成 15 年に地域住民の交流や観光の振興を通じた地域活性化に資するために創設された。中国、四国地方整備局からはじまり、その後、各地方整備局等に広がり、平成 20 年度には全国に展開された。

それ以降、みなとオアシスは、急増する訪日クルー

ズ旅客の受け入れ<sup>註1</sup>、防災拠点等といった新たなニーズへの対応が期待された。また、港湾における NPO 等による活動支援や港湾管理者の負担軽減を図るとともに、港湾の利用振興や地域活性化に向けた実施体制のさらなる強化を図る「港湾協力団体制度」が、平成 28 年 2 月の港湾法改正により創設されるなど、みなとオアシスを巡る制度面も整えられてきた。このような状況から、国土交通省港湾局は、全国的な視点でみなとオアシス制度を推進させるため、これまでのみなとオアシスの登録を地

方整備局長等から港湾局長に統一することとし、新たに「みなとオアシス運営要綱」を策定することにした。そのため平成 28 年に「みなとオアシスを拠点とした地域活性化検討委員会」<sup>註2</sup>（以下、地域活性化委員会）を設け、みなとオアシス運営要綱を作成、平成 29 年 2 月に公表・周知した。

(2) 地域活性化委員会での議論

地域活性化委員会は、平成 28 年 6 月 28 日に第 1 回を開催し、その後 4 回の委員会を経て運営要綱が策定された。この委員会では、全国統一した運営要綱の必要性、みなとオアシスの機能・役割、地方自治体・地方整備局・港湾管理者・オアシス設置者との関連などについて議論され、平成 29 年 2 月 1 日に、国土交通省報道発表資料<sup>1)</sup>として公表された。その後、平成 29 年 3 月には「みなとオアシスハンドブック」として運営要綱と解説という形で掲載され、関係者に配布された<sup>2)</sup>。

表-2 は、当委員会議事録<sup>2)</sup>から抜き出した主な意見等とそれが運営要綱のどの部分に反映されたかを条項毎に示したものである。それをみると、みなとオアシスは一般的に複数の施設で構成されているため、各施設を管理する施設管理者の責任の所在、それらを束ねる申請者・設置者などの業務範囲など、とくに運営責任に関する点について多く議論された。また、日々の日常的な管

理や防災対応などは可能であっても、地震・津波等の大規模災害等への対応は負担が大きいとの意見も挙げられた。登録申請者は、所在地方自治体、港湾管理者、NPO 等が考えられるが、これらが上手く機能していない例も見受けられることから、港湾法で規定された港湾協力団体を橋渡しとして円滑化を図るのが得策との意見が出された。このような主な意見を反映して、条文化されたのが表-2 の右欄である。

(3) 「みなとオアシス運営要綱」策定後の主な変更点

その結果、地域活性化委員会において取りまとめられた、新たな「みなとオアシス運営要綱」と策定前の規定等の主な変更点を記したのが表-3 である。

これによると、最も大きな変更点のひとつは、前述したように、みなとオアシスの登録が、各地の地方整備局等から国土交通省港湾局長に統一されたことである。

二点目として、平成 22 年には全国のクルーズ船の寄港数が 929 回（うち外国船 338 回で 36%）であったものが平成 30 年には 2928 回（外国船 1913 回で 65%）<sup>2)</sup>と急増したため、策定前の「交流機能」の地域住民、観光客に加え、「クルーズ旅客」と明示された。

三点目として、これまではみなとオアシス設置者の遵守事項がなかったり、ばらばらだったのを、策定後は設置者の行う義務を明確化した。

表-2 「みなとオアシス」の運営等に関する地域活性化検討委員会でのおもな意見等と反映された条文

テーマなど	おもな意見	左記意見の「みなとオアシス運営要綱」への反映
○「みなとオアシス」登録要綱（目的、定義、機能、構成施設） （設置者の役割）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国に「みなとオアシス」ができたので、統一した目的、定義、機能、構成施設があってよい。</li> <li>・クルーズ客を明確に位置付けて欲しい。</li> <li>・スポーツ交流等が目的のなかにも入れてほしい。</li> <li>・「みなとオアシス」を申請する設置者が、「みなとオアシス」全体をうまく機能するように、その責任を担うべき。</li> <li>・登録した構成施設にはそれぞれに施設管理者がおり、基本的には、各施設で安全管理、衛生管理を行えばよい。設置者の役割は、各構成施設の施設管理者に対して、安全面、衛生面に関する助言を行えばよい。</li> <li>・「みなとオアシス」には多くの構成施設があるため、意思統一や情報交換のために委員会のような組織を作らざるを得ない。</li> </ul>	第 2 条(定義) 第 3 条(機能) 第 3 条の 1(必須機能) 第 3 条の 2(努力機能)
（港湾管理者、港湾協力団体）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理者の役割としては、「みなとオアシス」がうまく運営されるために、設置者に協力・支援する、あるいは港湾協力団体の活用といった内容になる。</li> <li>・港湾管理者と港湾所在自治体のすりあわせがうまくいっていないところが多い。港湾協力団体制度を活用することで両者の立場が近くなるのがメリットであり、橋渡しの役割も期待できる。</li> </ul>	第 9 条(設置者業務)  第 11 条(港湾管理者との協力) 第 12 条(港湾協力団体への申請促進)
（申請、登録など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方整備局から「みなとオアシス」が生まれ、全国に展開してきた経緯、歴史がわからなくならないように進める。</li> <li>・「みなとオアシス」を構成する施設すべてに標章等を設置する内容を追加する。</li> </ul>	第 5 条(みなとオアシスの周知) 第 7 条(登録証の交付)
（報告）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設置者が提出する年間活動報告書は、あまり大きな負担とならないようにする。</li> </ul>	第 13 条(活動報告義務)
○「みなとオアシス」の機能について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・登録施設が広い範囲にわたって、登録された「みなとオアシス」については、地区に分けたり、分割して再登録することも考えられる。</li> <li>・利用者の目線で、どのようなサービスを提供するのかを明確にした上で、そのための中核施設（代表施設）を決めていけばよい。</li> <li>・中核施設（代表施設）を設定することは異論なし。</li> <li>・自らの防災性を高める側面と背後地への被災支援としての活用の側面が考えられる。</li> <li>・防災機能を付加することに関して良いが、経営面からは厳しい。</li> </ul>	第 3 条の 3(代表施設の指定)  第 3 条の 2(災害支援機能)
○「みなとオアシス」の運営主体について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の場合、管理はできても責任まではもてないところがある。「みなとオアシス」全体の運営や責任等は自治体が担うべきではないか。</li> <li>・公的責任等の導入は自由度が下がることもある。</li> </ul>	第 9 条(設置者の業務) 第 10 条(運営者の任命)
○「みなとオアシス」のブランドの普及について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報等は各「みなとオアシス」で積極的に行ってもらうことでよい。</li> </ul>	第 8 条(標章の提示)

表-3 「みなとオアシス運営要綱」策定後のおもな変更点

項目	要綱策定前	要綱策定後
「みなとオアシス」の登録、認定	登録、認定は、各地方整備局長等	港湾局長への登録、認定（一元化）
「みなとオアシス」の登録要件、機能	登録要件に規定された主な機能は、以下の通り。 ・交流機能 ・情報提供機能 ・駐車場、トイレ等	「みなとオアシス」として必須の機能を明確化。 ・交流及び休憩機能 ・情報提供機能 交流機能の中に、地域住民、観光客に加えて、「クルーズ旅客」を位置づけた。 「みなとオアシス」の必須機能以外に、「災害支援機能」、「物販、飲食等の商業機能」を位置づけた。上記の機能を発揮する、代表となる施設を明示。
「みなとオアシス」の運営等（設置者等の遵守義務等）	設置者等の遵守義務の記載なし。 運営者の記載内容がばらばら。 遵守義務等の内容は、主に以下の通り。 ・全体の機能を高めるための相互、連携と協力 ・みなとに関する情報収集と発信 ・トイレ等適切な維持管理 「みなとオアシス」全体の運営（マネジメント面と）にかかる内容の記載はなし	設置者が行う業務（「みなとオアシス」全体の運営等）を明確に位置づけた。 設置者が行う業務を、運営者に任命し、委託して実施することができることとした。
港湾管理者との関係	記載なし	「みなとオアシス」が適切に機能を発揮するため、設置者等が、港湾管理者と相互に協力することを明示
「みなとオアシス」の広報	設置者等の遵守業務の一部に、「みなと等に関する情報収集と発信」の記載のみ	設置者等が行う業務内容と代表施設における標章等の掲示を明示

四点目として、これまで港湾管理者とみなとオアシス設置者及び運営者との関係は明示されていなかったが、要綱では設置者等と相互協力して、みなとオアシスの高質化を図ることが明記された。このように、曖昧だった点が明示されてきたのは評価できよう。

### 5. 新規登録みなとオアシス（平成 29 年 2 月以降）の動向

#### (1) 年別登録カ所数の変化

令和元年 6 月末時点のみなとオアシスの登録総数は 130 カ所にのぼる。その年別の登録カ所数の内訳は図-3 である。これをみると、平成 29 年 2 月に策定された、みなとオアシス運営要綱以前（平成 29 年 1 月末まで）の平成 15 年から平成 28 年までの 14 年間の総登録数は 92 カ所で、年平均 6.6 カ所であったのが、みなとオアシス運営要綱以降は 38 カ所で、うち平成 29、30 年度は、14 カ所、19 カ所と要綱以前の 2 倍強、3 倍弱と、過去最高の平成 18 年の 13 カ所を上回っている。

このことから、要綱以前と要綱以降を比較することにより、みなとオアシスが大きく増加した要因や動向等を探り、運営要綱の影響を捉えてみる。



図-3 「みなとオアシス」の登録年別カ所数<sup>2)</sup>

#### (2) 地方整備局等別登録カ所数の動向

要綱以前のみなとオアシス 92 カ所と要綱以降（令和元年 6 月末まで）の 38 カ所の地方整備局等（以降、地方）別登録カ所数を図-4,5 に示す。

これをみると、明らかに新しく登録された「みなとオアシス」は、九州 9 カ所、近畿と中国 6 カ所など、西日本の地域が多い。加えて、関東が、要綱以前の登録数を超える 4 カ所の新たな登録があることが特徴的である。

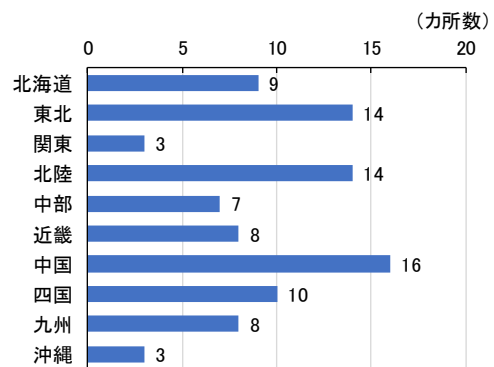


図-4 要綱以前のみなとオアシス(92カ所)の地方別カ所数<sup>3)2)</sup>

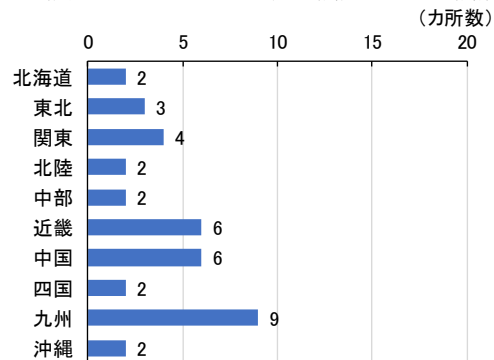


図-5 要綱以降のみなとオアシス(38カ所)の地方別カ所数<sup>3)2)</sup>

西日本における要綱以降の登録増加要因は、平成 27 年以降の中国を拠点としたアジアにおけるクルーズ市場の急激な成長を背景とした、日本へのクルーズ客船の増加と言えよう。平成 30 年のクルーズ船寄港回数の上位 10 港<sup>註3</sup>のうち、九州、沖縄、近畿、中国の港湾が 9 港を占めており、前述した地方別登録カ所数の傾向と合致している。そこで、要綱以前と要綱以降に登録したみなとオアシス所在港におけるクルーズ客船の寄港カ所数(図-6)及び寄港回数(図-7)の比較を行った。

その結果、図-6 の要綱以前のみなとオアシス 92 ケ所のうち、所在港湾にクルーズ客船が寄港したのは、平成 28 年で 44 カ所、平成 30 年で 47 カ所とほぼ半数である。

同様に、要綱以降のみなとオアシス 38 カ所の場合も、平成 28 年で 20 カ所、平成 30 年で 19 カ所とこれもほぼ半数である。しかし、図-7 のクルーズ客船寄港回数でみると、登録以降のみなとオアシスへの回数は、平成 28 年で 645 回、平成 30 年 885 回と増えている。

このように西日本へのクルーズ客船寄港回数が顕著に増加したことを踏まえ、みなとオアシス制度という国登録の格付けを得ることの重要性を港湾管理者、港湾所在自治体等の関係者が認識したことが、わずか 2 年半でみなとオアシスの登録が大幅に増加した要因の一つと推察される。

### (3) みなとオアシス設置者の動向

みなとオアシス運営要綱では、第 9 条<sup>1)</sup>に設置者及び設置者が行う業務が明確に規定された。ここで、みなとオアシス設置者の内訳をみると、図-8 の要綱以前に登録したみなとオアシスのうち 8 割近くは港湾所在の「自治体」であり、図-9 の要綱以降ではそれが 6 割程度と下がった。

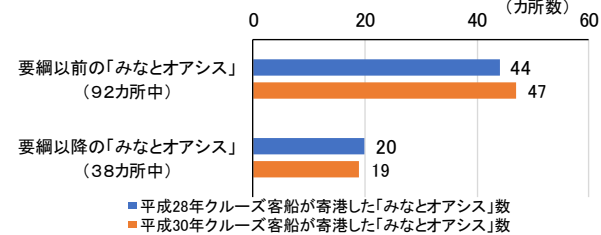


図-6 要綱以前と要綱以降別にみたみなとオアシスのクルーズ客船寄港カ所数<sup>註2)</sup>

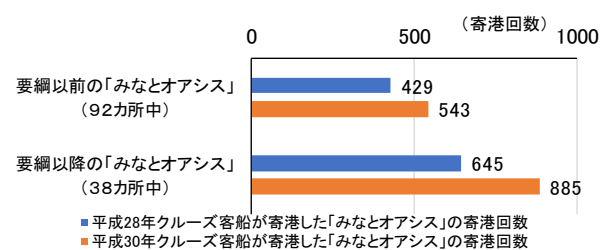


図-7 要綱以前と要綱以降別にみたみなとオアシスのクルーズ客船寄港回数<sup>註2)</sup>

しかしながら「港湾管理者」の割合が 26%と増えている。これは、前述したクルーズ客船の寄港回数が多い西日本や大都市の港湾でみなとオアシスの登録が増え、これらの港では市長等が港湾管理者となっていることが多いためといえよう。いずれにしても、みなとオアシス設置者の役割を考えると、「自治体」側が担う傾向は大きくは変わらないものと考えられる。

### (4) みなとオアシス運営者の動向

みなとオアシス運営要綱の第 10 条<sup>2)</sup>には、設置者がみなとオアシス業務を実施するため、みなとオアシスの運営者を任命し、業務を委託することができるとしている。

そこで、図-10、11 のみなとオアシス運営者の内訳についてみると、要綱以前に登録したみなとオアシスの場合、港湾所在の「自治体」が 4 割弱、新たにみなとオアシス運営のために設置した「みなとオアシス任意団体」が 3 割弱を占めている。しかし、要綱以降に登録したみなとオアシスでは、「自治体」の割合が 4 割近くを占める一方、要綱以前と比べて「みなとオアシス任意団体」の割合が下がり、例えば、〇〇活性化協議会などといった「既存任意団体」や「観光協会」の割合が 10 ポイント程度増えている。

このことから、みなとオアシスの運営者として、従来各地域で賑わいづくり等を進めてきた既存組織(任意団体や観光協会等)にみなとオアシス業務を担わせている傾向がうかがえる。

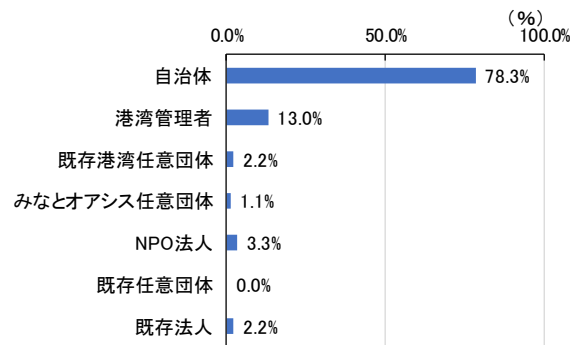


図-8 要綱以前のみなとオアシス設置者の内訳(92カ所)<sup>註2)</sup>

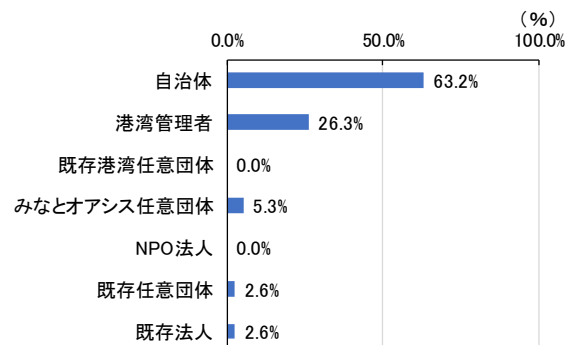


図-9 要綱以降のみなとオアシス設置者の内訳(38カ所)<sup>註2)</sup>

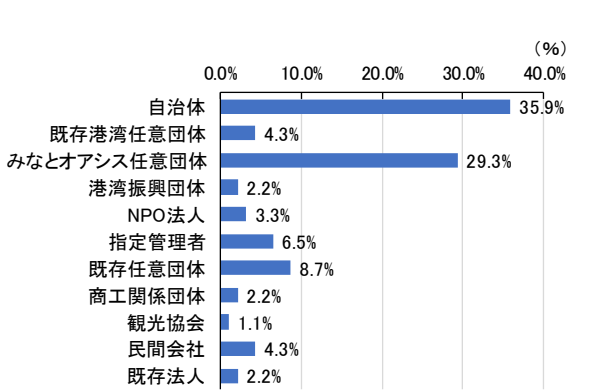


図-10 要綱以前のみなとオアシス運営者の内訳 (92 カ所)<sup>3)22)</sup>

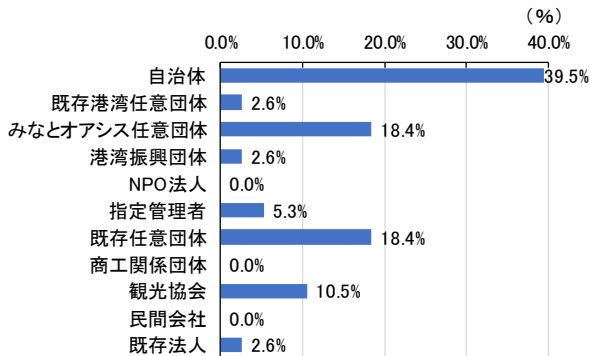


図-11 要綱以降のみなとオアシス運営者の内訳 (38 カ所)<sup>3)22)</sup>

(5) みなとオアシス代表施設の動向

みなとオアシス運営要綱第 4 条<sup>1)</sup>に基づき、みなとオアシスとして登録する施設の中で、当該みなとオアシスの情報を提供し、みなとオアシスへのアクセスポイントとして地図に掲載しやすい「代表施設」を位置づけることになった。

各みなとオアシスにおける代表施設の設定の傾向について、要綱以前 (図-12) と、要綱以降に登録したみなとオアシス (図-13) について比較を行った。

制度当初より、みなとオアシスに登録する施設の例として、旅客ターミナル、緑地等が例示されているように、「旅客船ターミナル」の割合は 18.9%と高くなっている。特に要綱以降では、26.3%とさらに高い割合を示している。

これについては、上述 3 章の国の計画等においてクルーズ旅客へのサービス拠点等と位置づけられていること、クルーズ客船が寄港する港湾の登録が多いことが要因であるいえよう。

また、要綱以前に比べ、「観光情報案内施設」「地域・集会施設」の割合は、要綱以降それぞれ 15.8%、10.5%と高くなっている。

これについても、国の計画等において、観光振興、みなとまちづくり等の機能がみなとオアシスに位置づけられたことも一因となっていることと推察される。

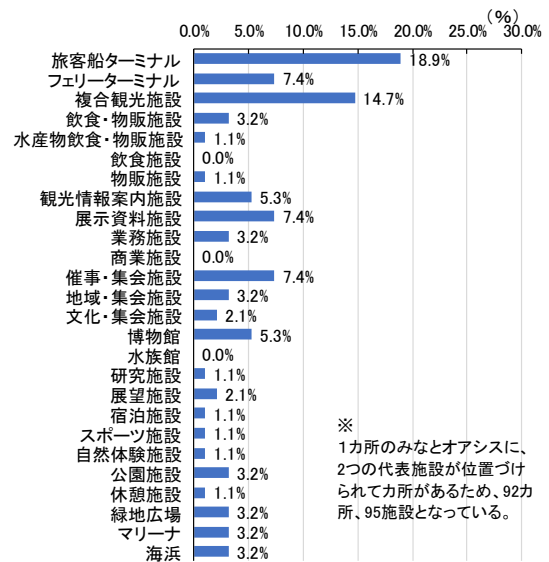


図-12 要綱以前のみなとオアシスの代表施設の内訳 (92 カ所、95 施設)<sup>3)22)</sup>

※  
1カ所のみなとオアシスに、  
2つの代表施設が位置づけ  
られてカ所があるため、92カ  
所、95施設となっている。

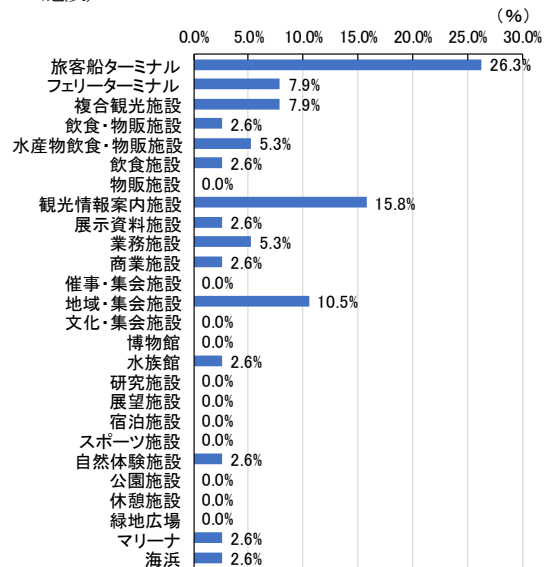


図-13 要綱以降のみなとオアシスの代表施設の内訳<sup>3)22)</sup>

6. みなとオアシスの運営上での課題等

みなとオアシス制度がスタートして 16 年が経ち、みなとオアシスを運営していくうえで、さまざまなノウハウなどが蓄積されてきたと推測する。また、同様に様々な課題や問題点なども明らかになってきている。

そこで、平成 30 年度業務報告書<sup>5)</sup>から、平成 30 年 12 月に全国 126 カ所のみなとオアシスに実施したアンケート調査 (回答 122 カ所) を用いて、現在のみなとオアシスの活動とそれを支える資金 (財源) について分析することで、今後のみなとオアシスの活動において重要となる運営上の課題等について検討する。

(1) みなとオアシスとしての活動状況

図-14 は、122 カ所のみなとオアシスにおける諸活動を示したものである (複数回答)。これを見ると、最も



多いのは 70%以上を占める「各構成施設でイベントを開催している」であり、そのほかにも「港湾の関係団体や自治体等が行っている各種イベント等に参加」(47.5%)、「ホームページ等でイベント情報を提供」(40.2%)、「パンフレット、ポスター等でイベント情報を発信」(33.6%)とイベント開催やそれに係る情報発信の活動が全体<sup>註4</sup>の 56%を占めている。ついで、「構成施設の施設管理」(53.3%)と「構成施設と自治体の間で情報交換」(51.6%)が全体<sup>註4</sup>の 30%程度であり、活動としてはイベント関連に特化しているといえよう。

(2) みなとオアシスとしての活動の財源(資金)

前述のような、みなとオアシスとしての活動を支える財源(資金)は、大きく二分されており、ひとつは、みなとオアシスの運営者等の「自主財源」(50.8%)、「みなとオアシス会員からの会費、協賛金」(12.3%)、「指定管理者の費用」(19.7%)など自ら確保する財源であり、一方は、「行政からの交付金、補助金」(46.7%)や「各種イベントの助成金の活用」(13.9%)など外部資金を活用している。全体<sup>註4</sup>でみると、前者が 51%で後者が 49%とほぼ同数で、公的資金はまだ欠かせない状況といえる(図-15)。

(3) みなとオアシス運営上の課題

みなとオアシスとしての活動とその活動資金の現状を踏まえた、運営上の課題についてここでは、要綱以前と要綱以降の回答結果<sup>5)</sup>を、図-16、17に示す。

要綱以前、要綱以降においても、最も多い回答は「みなとオアシスの認知度の低さ」であり、ともに5割を超えているが、要綱以前と要綱以降との差異は小さい。これを解決に向かわせるには、広報(周知)活動を続けていくとともに、みなとオアシスの登録数を増やしていくのが最善の策であろう。図-16と図-17を比較すると、要綱以前から20ポイント程度多く、要綱以降で課題として挙げられていたのが「資金、人員等の支援、助成がない」(以前と以降の差約25ポイント)、「構成施設間の連携が図られていない」(同22ポイント)、「必要な施設が不足している」(同19ポイント)、「活動にあたって資金が不足している」(同17ポイント)である。

みなとオアシス登録から余り期間が経過していないことから、スタッフや資金不足が要綱以前のみなとオアシスより過剰に感じるのであろう。しかしながら、この「財源不足」や「人材不足」は要綱以前においても大きな課題(ともに4割程度)であり、解決策を十分検討する必要がある。

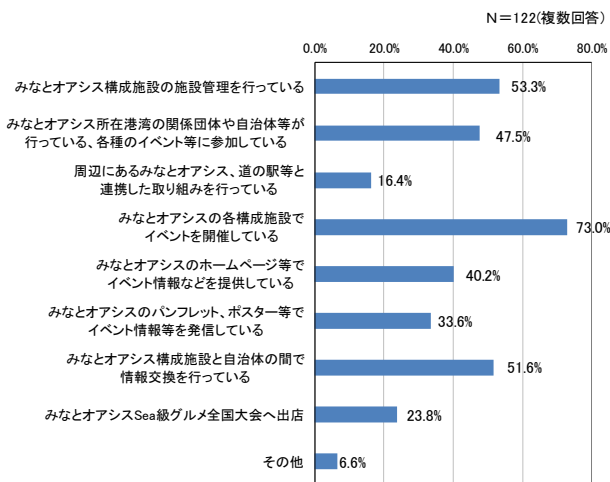


図-14 みなとオアシスとしての活動<sup>5)</sup>

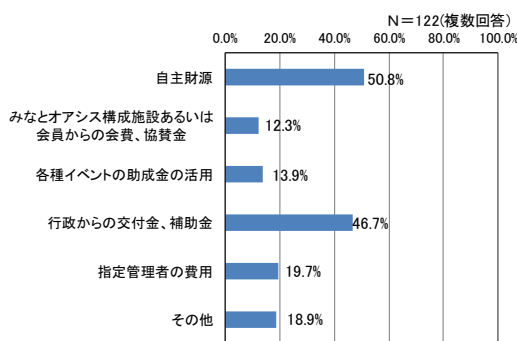


図-15 みなとオアシスとしての活動を行う財源内容<sup>5)</sup>

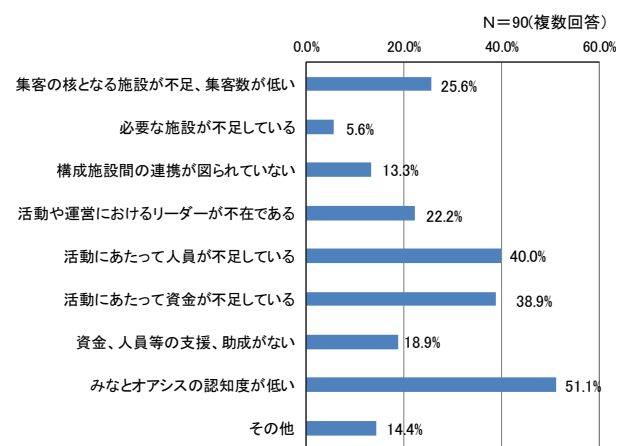


図-16 要綱以前のみなとオアシス運営上の課題<sup>5)</sup>

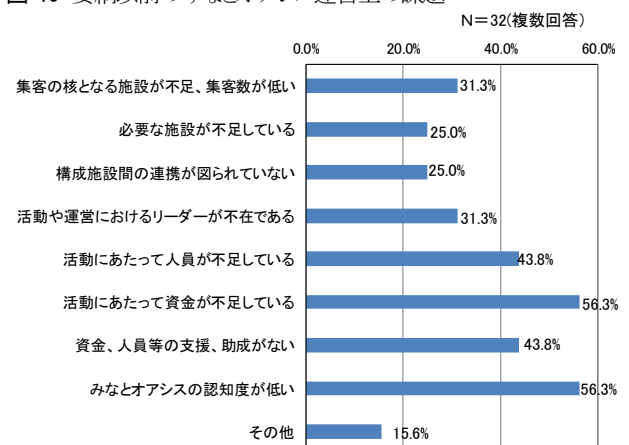


図-17 要綱以降のみなとオアシス運営上の課題<sup>5)</sup>

## 7. まとめ

みなとオアシスの国の計画や政策等への位置づけは、平成 25 年策定の海洋基本計画から、観光、国土計画、交通などと、港湾行政の分野以外の計画、そして港湾の中長期政策、港湾行政の指針となる「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」に盛り込まれた。具体的には、観光振興、防災拠点、クルーズ旅客へのサービス拠点として位置づけられ、港湾の中長期政策では、「みなと」を核としたまちづくりを促進するためにみなとオアシスを活用することとされている。

このように、港湾行政とその他分野での国の計画等の位置づけを踏まえ、国による登録、クルーズ旅客の位置づけ、設置者や運営者の役割の明確化などを柱として「みなとオアシス運営要綱」が策定された。要綱以降、みなとオアシスの登録カ所数は、クルーズ客船が数多く寄港する西日本、並びに大都市の港湾を中心に大きく増え、クルーズ旅客受入れや観光関係の施設を、代表施設とするみなとオアシスの登録も増えてきた。

一方、みなとオアシスとしての活動については、要綱以前、要綱以降も同様に、「構成施設でのイベントの開催」「構成施設の施設管理」「構成施設と自治体間の情報交換」を主な活動とし、「自主財源」や「行政からの交付金や助成金」を主な活動資金として取り組んでいる実態が明らかとなった。また、みなとオアシスの運営に関しても、要綱以前、要綱以降ともに、「みなとオアシスの認知度の低さ」を課題とする回答が最も多く、「活動にあたっての資金」「活動にあたっての人員」と続き、要綱以前、要綱以降ともに、これらはみなとオアシス運営上の大きな課題として捉えられていることも明らかとなった。

以上のことを踏まえ、みなとオアシスの運営上の課題の改善方策や、みなとオアシスが目指すべき方向性や取り組みについて述べる。

代表施設とそれ以外の施設で構成されるみなとオアシスは、エリアとしての広がりをもたせた概念である。構成施設間あるいは相互の連携によって面的にみなとの魅力づくりを行うことによって、地域としての総合性を発揮することが期待できる。また、多くのみなとオアシスでは複数の施設で構成されるため、必然的に施設の関係主体も多く、関係者も、行政だけでなく、民間、NPO など様々な関係者が想定され、登録とともに、みなとまちづくりに取り組む体制が構築されていることを意味する。

このような、みなとオアシスの特性を十分に活用し、ウォーターフロントに立地する構成施設を中心に、情報発信、共有することで、みなとオアシスのエリアで連携

しつつ、継続的に賑わいの創出を図ることができ、結果として、みなとの交流人口の拡大を図り、地域としての付加価値を高め、地域活性化につなげていくことが、みなとを核としたまちづくりとしてみなとオアシスを活用する意義と捉えられる。具体的に取り組んでいく施策としては、次のようなものが考えられる。

- ・港湾協力団体制度を活用した取り組みの推進
- ・みなとオアシスとしての情報発信力の強化
- ・みなと空間の高質化とアクセス、ネットワーク強化
- ・みなとオアシスの観光案内の強化
- ・背後の施設や地域との連携

これらの実現によって、みなとオアシスの認知度やその登録数も高まっていくといえよう。

**謝辞：**本稿の執筆に当たっては、みなとオアシス運営要綱策定時の国土交通省港湾局水谷誠元産業振興課長（現中国地方整備局長）及び魚住聡前産業港湾課長（現北海道開発局港湾空港部長）をはじめ、関係者の皆様に多大なるご協力とご助言をいただきました。ここに記して謝意を表します。

### 補注

- 1 国土交通省港湾局の報道発表（令和元年6月27日）によると、2018年クルーズ船寄港回数は、2,930回、2010年の929回の3.2倍の急増で、過去最高となった。うち外国船社が運航する寄港回数は1,913回で2010年の5.7倍となっている。
- 2 地域活性化委員会は、学識経験者、みなとオアシス担当者、クルーズ運航会社、地方自治体観光課、港湾局、関係協会などで構成される。
- 3 2018年の港湾別のクルーズ船寄港回数港のランキングは、1位博多、2位那覇、3位長崎、4位横浜、5位平良、6位神戸、7位広島、8位佐世保、10位鹿児島となっている<sup>29</sup>。
- 4 「全体」とは、各回答肢の実数を合計したものである。図-14は合計422件、図-15は合計198件となる。

### 参考文献

- 1) 国土交通省港湾局報道発表（平成29年2月1日）
- 2) みなとオアシス全国協議会：みなとオアシスハンドブック2017
- 3) みなとオアシス全国協議会；みなとオアシスハンドブック〔増補版〕，2019
- 4) 地域活性化検討委員会議事録，2017
- 5) 一般社団法人ウォーターフロント協会：平成30年度みなとオアシスの活用を通じた地域活性化に向けた検討業務報告書，2019.3
- 6) 国土交通省交通政策審議会：「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」について（答申），pp.26-28，2002

- 7) 内閣府：海洋基本計画, p. 39, 2013
- 8) 内閣府：海洋基本計画, p. 43, 2018
- 9) 観光立国推進閣僚会議・国土交通省観光庁観光戦略課：観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014, p. 30, 2014
- 10) 観光立国推進閣僚会議・国土交通省観光庁観光戦略課：観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015, p. 41, 2015
- 11) 観光立国推進閣僚会議・国土交通省観光庁観光戦略課：観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2016, p. 41, 2016
- 12) 観光立国推進閣僚会議・国土交通省観光庁観光戦略課：観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2017, p. 17, p. 63, 2017
- 13) 観光立国推進閣僚会議・国土交通省観光庁観光戦略課：観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2018, p. 83, 2018
- 14) 観光立国推進閣僚会議・国土交通省観光庁観光戦略課：観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2019, p. 37, 2019
- 15) 国土交通省：国土のグランドデザイン 2050, p. 39, 2014
- 16) 国土交通省：交通政策基本計画について, p. 25, 2015
- 17) 日本経済再生本部：日本再興戦略改訂 2015 中短期工程表, p. 103, 2015
- 18) 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議：明日の日本を支える観光ビジョン構想会議, p. 25, 2016
- 19) 国土交通省港湾局：港湾の中長期政策『PORT2030』, p. 21, 2018
- 20) 国土交通省港湾局：港湾の中長期政策『PORT2030』～ロードマップ～, pp. 3, p. 6, 2018
- 21) 国土交通省港湾局：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, p. 19, 2019
- 22) 事務局作成：第 1 回（平成 28 年 6 月 28 日）、第 2 回（同年 8 月 1 日）、第 3 回（同年 9 月 7 日）、第 4 回（同年 9 月 28 日）、第 5 回（同年 11 月 21 日）の議事録
- 23) 国土交通省港湾局産業港湾課：2018 年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果）, 2019. 6. 27