

港湾と都市の連携の観点から見た みなとオアシスの機能配置と運営

橋本 航征¹・福井 恒明²

¹ 正会員 修士（工） 東日本高速道路株式会社 関東支社佐久管理事務所
（〒 385-0022 長野県佐久市岩村田 116）

E-mail: k.hashimoto.ab@e-nexco.co.jp

² 正会員 博士（工） 法政大学教授 デザイン工学部都市環境デザイン工学科
（〒 102-8160 東京都千代田区富士見 2-17-1）

E-mail: fukui@hosei.ac.jp

わが国では 1980 年代より港湾遊休地のウォーターフロント開発が進められてきた。今後のウォーターフロント開発において港湾をまちの拠点として更に発展させていくためには、港湾空間と後背地の空間とが一体となったみなとまちづくりが必要である。そこで本研究では、国土交通省が推進するみなとまちづくりの施策であるみなとオアシスに着目し、全国のみなとオアシスを概観する全体調査と、4ヶ所のみなとオアシス（沼津・新潟・広島・瀬戸田）を対象とした個別調査を実施し、都市に対するみなとオアシスの機能配置と運営の観点からみなとまちづくりの現状を把握した。その結果、みなとオアシス構成施設が港湾における交流拠点として機能を果たすタイプを示し、構成施設と都市の位置関係から立地特性を把握した。また、みなとオアシスが港湾と都市をつなぐ主体の関係の創出に寄与していることを明らかにした。

Key Words: Port, Urban District, MINATO OASIS

1. はじめに

(1) 研究背景

古来、港湾は人や物産を運んだり、異国文化が伝来する場所であったりと人や物が集まる地域の拠点として重要な役割があった。しかし、明治近代化から第二次世界大戦後の高度経済成長期にかけて港湾は貿易の拠点となり、周辺地区に臨海工業地が形成され、国際物流の活発化とともに産業と結びついた。こうして港湾整備といえば産業・物流の色合いが濃くなり、港湾から市民は遠ざかっていった。

その後、1980～1990年代になると船舶の大型化、海上輸送のコンテナ化により埠頭の巨大化・沖合移転が進み、元来の旧港・内港地区は遊休化した。そのような折に運輸省から「21世紀への港湾」¹⁾が発表され、物流機能中心の港湾整備政策からの転換が図られ、日本各地で港湾遊休地のウォーターフロント開発が進められてきたが、近年ウォーターフロント開発の

動きは一旦収まり、市民参加型のまちづくりの風潮から、港湾でも市民が運営に参加することで、交流のための場やまちの核として位置づけようとする取り組みである「みなとまちづくり」制度が行われている。そのみなとまちづくりの拠点となる施設を登録する制度として国土交通省は 2003 年にみなとオアシスの指定制度を導入した。

しかし、一般的に「みなとまちづくり」制度と称してみなとオアシスで行われている活動は港湾施設を利用したイベントを行うといったソフト面での対応となっている例が多く、まちづくりといいながらも港湾の範囲だけの独立した取り組みとなっている例が散見される。

平成 30 年（2018）年 7 月、国土交通省港湾局は港湾政策『港湾の中長期政策「PORT2030」』²⁾を制定し、目指していく方向性のうちのひとつに「ブランド価値を生む空間形成」を掲げた。これにより、今後港湾の空間整備が進むことが予想される。

「みなとまちづくり」制度を踏まえて港湾をまちの拠点

として発展させていくためには、港湾の空間構成要素を単一、限定的に捉えるのではなく、周辺地区までを含んだ面的な広がりや市民のアクセスのしやすさ、水上交通のほかクルーズ客船といった海上からの視点も考慮に入れることがとても重要である。岡田ら³⁾が示唆するように、今後は港湾空間(みなとづくり)とその背後空間(まちづくり)とが一体となった、視覚的にも物理的にもつながりのある港湾整備とともに、港湾が新しいまちづくりの拠点となることが必要とされている。

(2) 既往研究

港湾空間整備に関する既往研究として、現状把握をした上で港湾整備方針やあり方を論じたものには次のような研究がある。宮森ら⁴⁾は、川崎・横浜港を対象にして、港湾緑地の整備の変遷や実態を捉えて「港湾緑地整備マニュアル」の課題と、今後の港湾緑地のニーズに基づく港湾緑地整備の方向性を示した。上島ら⁵⁾は、水際空間と都市との結びつき方について、世界の海浜リゾート都市の事例から快適で魅力的な水際空間の空間構成、デザイン手法、規模指標を抽出し、構成原理から水際空間を類型化して都市にとっての水際空間の持つ意味を考究した。岡本ら⁶⁾は東京湾(千葉県側)を対象に海辺のパブリックアクセスの現状調査から課題点を把握して、海辺全体のパブリックアクセスの改善のための整備方針を提案した。

これらの研究は港湾の臨海部空間のみに着目して港湾と都市の連携を検討するもので、より広く都市を含めたみなとまちの範囲では論じていない。

また、みなとまちづくりについて論じた研究として、河添ら⁷⁾は、高知港(浦戸湾)でみなとづくり活動を行うNPO法人を題材に、活動実績からどのようにみなとづくりを実践しているかを整理し、一般市民へのアンケート調査から、市民参加型のみなとづくりにおいてNPO団体が果たした役割を整理した。この研究は、港湾運営に参画するNPO法人の活動事例に着目して、その事例から港湾運営への市民の関わり方を論じるものであり、港湾と都市の連携を市民団体の活動以外の多角的な観点では捉えていない。

(3) 研究目的

みなとまちづくりを促進するためには、港湾区域のみで限定的に施策を行うのではなく、後背地域までを含めた港湾周辺地域(みなとまち)全体を視野に入れる必要性が高い。

本研究では、みなとまちづくりに資する施策として国土交通省が実施しているみなとオアシスに着目して、みなとまちづくりの論点を多角的に整理し、今後の港湾

と都市の連携のあり方を示すことを目的とする。

(4) 研究の方法

本研究は全国のみなとオアシスを概観する全体調査と、対象地を決めた個別調査の2つからなる。全体調査は、はじめに概要調査として文献調査及びヒアリング調査からみなとオアシスの整備状況を整理する。次に、みなとオアシスの立地特性調査としてみなとオアシスの構成施設の立地の特徴や都市計画上の位置づけを確認する。続いて、個別調査として対象地を定めて、みなとオアシス運営者へのヒアリング調査から、みなとまちづくりを担う関係者の整理と関係者らにとってみなとオアシスの役割を整理する。そして、都市との機能配置を照らし合わせることで港湾を都市に含めた今後のみなとまちづくりのあり方を考察する。

2. 港湾—都市連携の概念整理

(1) 概念整理の基礎資料

港湾空間整備においてどのように計画・設計すれば魅力的な港湾となるのかという議論はこれまでに多くなされ、知見が蓄積されてきた。そのうち、港湾と都市を一体として捉える手法についての知見を抽出して、本研究で着目する港湾と都市の連携の枠組みを定める。具体的な既往の文献としては、全国的にウォーターフロント開発が始まった1985年以降に発行された『港の景観設計』(1991)⁸⁾、『港湾景観形成ガイドライン』(2005)⁹⁾、『景観デザイン規範事例集(河川・海岸・港湾編)』(2008)¹⁰⁾を選定した。

(2) 港湾—都市連携の観点

既往の文献にみられた港湾と都市の連携の観点は、眺めによる視覚的な連携、人間活動上の連携、施設配置、陸・海からのアクセス動線、土地利用レイアウトの5点に大まかに分類できた。ここで、みなとオアシスは拠点となる機能を担う施設を登録するものであることと、みなとまちづくりの取り組みは、港湾と都市双方の関係者のネットワークづくりを推進するものであることの2つのみなとオアシスの特性を鑑みて、本研究では機能配置と運営の観点に絞って調査を行う。

3. みなとオアシスの概要調査

(1) みなとオアシス制度の沿革

みなとオアシスは2003年に国土交通省中国及び四国地方整備局が合同で創設した制度である。地域住

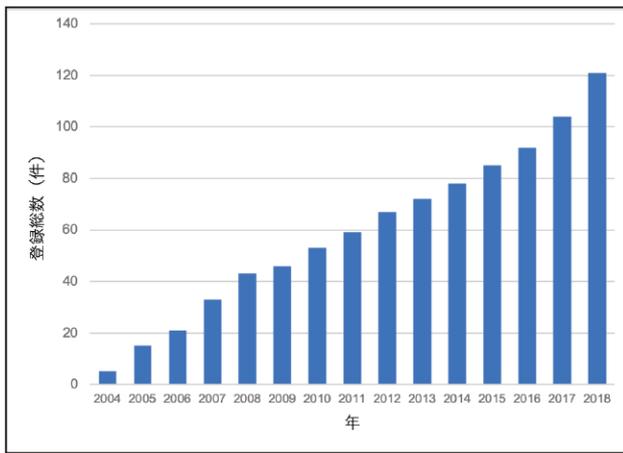


図-1 みなとオアシス登録総数の推移

民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する港湾を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として国土交通省港湾局長が申請に基づき登録するものである(みなとオアシス全国協議会ホームページより)。2004年1月の鳥取・賀露みなとオアシス(鳥取市)とみなとオアシス瀬戸田(尾道市)の第一号登録に始まり、2018年8月31日時点で全国121ヶ所の登録がされている(図-1)。

(2) 概要調査の目的

みなとオアシスについては既往の知見や公開情報がなく、みなとオアシスの整備実態については不透明な部分が多い。みなとオアシスがどのように整備され、港湾における交流拠点となっているのかを把握することを目的として概要調査を行った。

(3) 調査内容

2018年8月31日までに登録された全国121ヶ所のみなとオアシスを対象にして所在地、登録年月、登録港湾の港格と構成施設・代表施設、設置者・運営者を『みなとオアシスハンドブック』¹⁾などの文献から調査した。また、みなとオアシス制度の創設経緯やこれまでの整備状況をみなとオアシス全国協議会事務局であるウォーターフロント協会へのヒアリングによって調査した。

(4) 代表施設の分類

みなとオアシス代表施設の用途から旅客ターミナル型、観光拠点型(文化施設)、観光拠点型(マーケット)、マリンレジャー型、広場・公園型の5つに分類した(表-1)。

みなとオアシス代表施設による分類の結果から、港湾においてどのような施設が交流拠点として機能しているのかを把握した。

(5) 運営者の分類

みなとオアシスの運営者は、運営協議会や商工会議所などの複数の主体が所属する団体が運営するケースと観光協会、NPO法人、株式会社などの単一主体が運営するケースがあることがわかった。本研究では前者を多主体運営、後者を単独運営と呼び、運営形態によって分類した。

4. みなとオアシスの立地特性調査

(1) 立地特性調査の目的

複数の施設が登録されて1つのみなとオアシスとなっていることから、構成施設の立地について調査することで、大局的にみなとオアシスと都市との関係性を把握することを目的とする。

(2) 調査・分析項目

みなとオアシスの機能配置の調査では、全国121ヶ所のみなとオアシスのうち港湾計画の策定されている港湾に立地する64ヶ所のみなとオアシスを対象にGISを用いた空間分析を行った。

まず64ヶ所のみなとオアシスの全318の構成施設の位置情報から代表施設との距離を計測し、構成施設の分布範囲を調査した。次に、みなとオアシス構成施設の立地場所の土地利用を港湾計画と都市計画双方の図面を重ね合わせることで調査した。そして、みなとオアシス構成施設の立地場所と港湾計画の境界線からの距離、都市の中心商業地域との距離を測定した。

表-1 みなとオアシス代表施設タイプ分類

タイプ名称	該当数	施設例	交流拠点となる機能
旅客ターミナル型	34/121	フェリーターミナル、棧橋、岸壁	フェリーやクルーズ船のりばといった交通結節点
観光拠点型(文化施設)	40/121	博物館、水族館、記念館、展望タワー、観光案内所、競技場	港の歴史、海洋研究などの学習、観光情報を提供する
観光拠点型(マーケット)	28/121	魚市場、レストラン・カフェ、ショッピングモール	海産物を使った食事、おみやげ販売などの消費行動の場
マリンレジャー型	12/121	ビーチ、海水浴場、ヨットマリーナ	海ならではのレジャーを楽しむ場所
広場・公園型	9/121	臨海公園、緑地	公共的空間でイベントなどを催す

(3) 分析結果

a) 構成施設の分布範囲

みなとオアシスの代表施設から各構成施設までの距離を計測し、最も遠い構成施設までの距離のことを分布範囲と呼ぶ。64ヶ所のみなとオアシス構成施設の分布範囲のヒストグラムを示す(図-2)。

分析の結果、みなとオアシスには1000mの範囲内で構成施設が分布するみなとオアシスと、1000mより遠い範囲に分布する2つのタイプに分かれる傾向にあることがわかった。本研究では前者を近接のエリア性のみなとオアシス、後者を広範囲のエリア性のみなとオアシスと呼ぶ。

b) 港湾計画・都市計画の照らし合わせ

みなとオアシス構成施設が立地する場所について港湾計画における土地利用区分と都市計画における用途地域を照らし合わせ、構成施設の立地場所の土地利用の傾向を把握した。その結果をクロス集計して全体の5%以上を占めるものに濃い赤色、3%以上を占めるものに薄い赤色で着色して表現した(表-2)。

その結果、港湾計画の土地区分では「緑地」、「ふ頭用地」と「区域外」の割合が高かった。「緑地」は、みなとオアシスは市民参加のイベントを開催すること

が多く、そのイベント会場となりうる敷地として登録されることから数が多いと考えられる。「ふ頭用地」は、旅客船ターミナルの立地が多い場所で、トイレなどの休憩機能の提供や、情報提供の場所として数が多いと考えられる。そして、「区域外」の施設には都市側の施設に加え海浜や松原などの自然物が港湾計画外の登録に多かった。

都市計画の用途地域を商業地域、近隣商業地域の商業系と準工業地域、工業地域、工業専用地域の工業系の用途地域別に分類すると、商業系23%、工業系47%という結果が得られた。都市計画から見て港湾が工業地としての位置づけの場所が多いことが考えられる。商業系の用途に立地するみなとオアシスは元から都市の中心に近い場所に立地しているか、ウォーターフロント開発によって新たに商業地化された場所に立地していることが考えられる。「指定なし」に立地するみなとオアシスは埋立地の地先や海浜などの海岸線近くに立地しているなどの理由で都市計画の用途地域が指定されていないことが考えられる。

c) 都市との位置関係

本研究では港湾計画により土地利用区分される区域とその外側の都市との境界線のことを港湾計画境界と呼び、都市計画マスタープランにおいて「都心」や「都市中心拠点」などの表記のある地区の商業地帯のことを中心商業地帯と呼ぶ。

みなとオアシス構成施設と港湾計画境界及び中心商業地帯との距離を計測することで都市との位置関係を把握した(図-3)。ただし、みなとオアシス聖籠とみなとオアシス佐渡両津の2ヶ所は都市計画の用途地域が策定されていないので本分析の対象からは除外している(施設数は312となる)。

港湾計画境界からの距離の分析では、境界線から海側方向への距離を正にとっているため、都市側に構成施設が立地している場合には、その距離は負数で

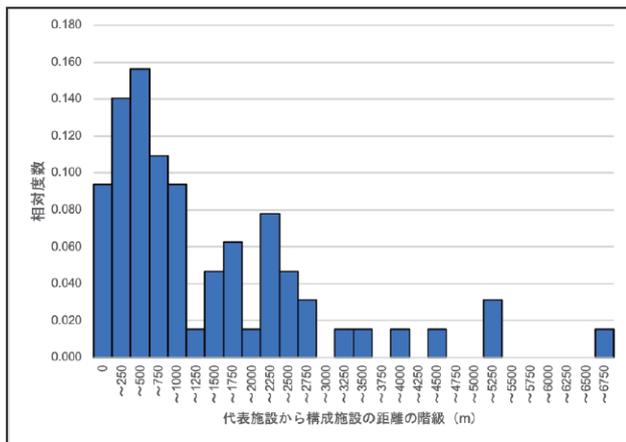


図-2 構成施設の分布範囲 (n=64)

表-2 みなとオアシス構成施設立地場所の土地利用区分比率 (単位%, n=318)

		都市計画										計
		商業地域	近隣商業地域	第一種住居地域	第二種住居地域	第一種中高層住居専用地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	指定なし	計画策定なし	
港湾計画	交流厚生用地	1.9	1.6	0.0	0.3	0.0	8.2	0.9	0.0	0.6	0.3	13.8
	交流拠点用地	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.3	0.0	0.9
	都市機能用地	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
	緑地	5.7	0.6	0.3	0.0	0.0	12.3	1.9	1.6	8.2	0.6	31.1
	その他緑地	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
	港湾関連用地	1.9	0.9	0.0	0.0	0.0	3.1	1.6	0.9	1.3	0.0	9.7
	ふ頭用地	4.7	0.3	0.0	0.0	0.0	7.5	1.6	0.6	5.0	0.3	20.1
	工業用地	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.6
	危険物取扱施設用地	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.3
	水域	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	5.3	0.3	6.0
	区域外	3.5	0.9	1.3	1.3	0.3	3.8	0.0	0.0	4.4	0.3	15.7
	不明	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	1.6
	計	18.2	4.4	1.6	1.6	0.3	36.5	7.5	3.1	24.8	1.9	100.0

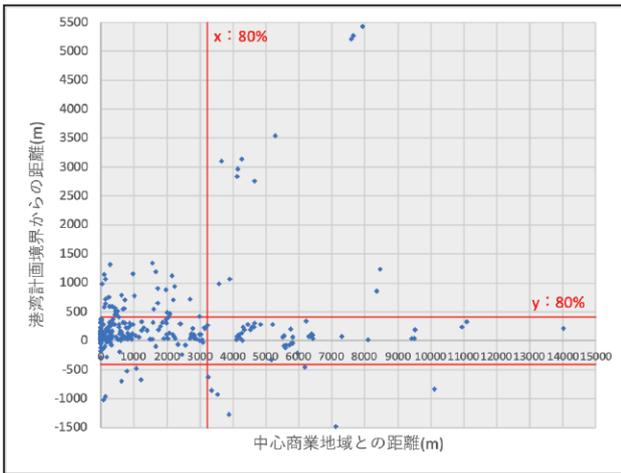


図-3 構成施設と都市の位置関係 (n=312)

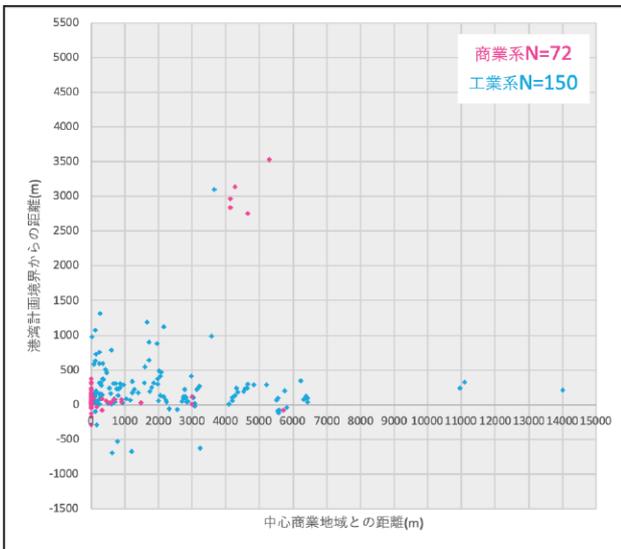


図-4 構成施設と都市の位置関係
(商業・工業系用途地域に立地する構成施設)

表わしている。構成施設の 80% が港湾計画の境界から ±412m に収まり、中心商業地域からの距離については、3200m に収まることがわかった。

また、商業系用途と工業系用途において立地位置の傾向に差がみられた(図-4)。商業系用途に立地する 72 の構成施設のうち、49 が中心商業地域内に立地していることがわかった。このことについては先の b) で述べた通りで、具体的な例として、みなとオアシス三原(三原市) やみなとオアシス NAGASAKI(長崎市) などが挙げられる。ただ一方で、工業系の用途であっても、中心商業地域に近接している構成施設が多い傾向にあることがわかる。具体的な例としてはみなとオアシスマぐろのまち清水(静岡市) やみなとオアシス新潟(新潟市) が挙げられる。つまり、港湾のなかにみなとオアシスとして交流拠点を設けていても都市計画側ではそれをうまく位置づけてきていない可能性が考えられる。

5. 全体調査のまとめ

概要調査及び立地特性調査の結果から、みなとオアシス自体では代表施設を中核に構成施設を登録することで港湾のなかに交流拠点となる機能を設定していることはわかったが、都市計画上の土地利用区分や立地位置など、都市との関係性によっては、都市へもたらす波及効果が異なることが考えられる。つまり、都市計画での港湾の位置づけによってみなとオアシスが果たす機能に違いが見られる可能性があるといえる。

ここからは具体的な対象地を絞った個別調査によって、みなとオアシスがそれぞれの都市とどのような関係にあるのか、運営者へのヒアリングと都市構造との比較からみなとまちづくりの論点を整理する。

6. 運営者ヒアリング

(1) 調査項目

3 章の運営形態による分類から多主体運営と単独運営それぞれと、4 章で行った構成施設の分布範囲の分析から明らかになった近接のエリア性と広範囲のエリア性のそれぞれの組合せとなるように対象地を選定した(表-3)。

各対象みなとオアシスの運営者(表-4)へのヒアリング調査からみなとオアシスに関わる主体と主体のつながり方を把握した。

(2) 各みなとオアシスの主体関係

a) みなとオアシス沼津

みなとオアシス沼津における主体の関係を示す(図-5)。みなとオアシス沼津を運営する沼津港振興会には沼津港関係者だけではなく、沼津港周辺にある商店街などの港湾の外側の関係者が所属している。また、沼津港振興会の顧問、参与として警察・消防や港湾

表-3 ヒアリング対象

		運営形態	
		多主体運営	単独運営
分布 範囲	近接の エリア性	みなとオアシス 沼津	みなとオアシス 瀬戸田
	広範囲の エリア性	みなとオアシス 広島	みなとオアシス 新潟

表-4 ヒアリング対象みなとオアシスの運営者

名称	運営者名(事務局)
みなとオアシス沼津	沼津港振興会(沼津市)
みなとオアシス新潟	新潟市
みなとオアシス広島	みなとオアシス広島運営協議会
みなとオアシス瀬戸田	NPO 法人せとだ港房

管理者が所属していて、港湾整備に関しての意見を交換している。

沼津港におけるみなとオアシスとは、港湾及びその周辺の関係者を取りまとめ、沼津港を観光拠点として一体的に振興していくための主体の集合体としての役割が強いといえる。

b) みなとオアシス新潟

みなとオアシス新潟における主体の関係を示す(図-6)。みなとオアシス新潟の運営者である新潟市は登録施設の運営会社や新潟港で活動するNPO法人などを取りまとめている。行政である新潟市がみなとオアシスを運営することで市の他部署と連携してまちづくりや「新潟みなと水遊記」という国の港湾空港事務所の主催するキャンペーンを通じて信濃川での「ミズベリング」との連携を図っていくことがわかった。

つまり、みなとオアシス新潟は新潟港のなかの主体を取りまとめて、都市づくりにおいて港湾を拠点に位置づけるための役割が強いと考えられる。

c) みなとオアシス広島

みなとオアシス広島における主体の関係を示す(図

-7)。みなとオアシス広島運営協議会に所属する会員は、宇品地区にゆかりのある団体が多くを占めていて、広島港の関係者よりも都市側の主体の存在が大きい。運営協議会の事務局である広島市は会員からの要望の取りまとめやイベント情報の発信などを行う一方で、イベントを行うための手続き等をみなとオアシス構成施設の管理者である港湾管理者や民間企業を行う窓口的機能を果たしていることがわかった。

みなとオアシス広島は、港湾施設を使って活動したい市民や企業などの集合体として港湾の場を提供する役割が強いと考えられる。

d) みなとオアシス瀬戸田

みなとオアシス瀬戸田における主体の関係を示す(図-8)。みなとオアシス瀬戸田の運営者であるNPO法人せと港房は港湾施設の管理を尾道市瀬戸田支所から委託を受け、港湾施設を利用しながら自分たちの主催するイベント活動を行っていた。そして、商店街、保育園、寺院などの島内の主体らがNPO法人とイベントの協力することで瀬戸田港に賑わいをもたらしていた。

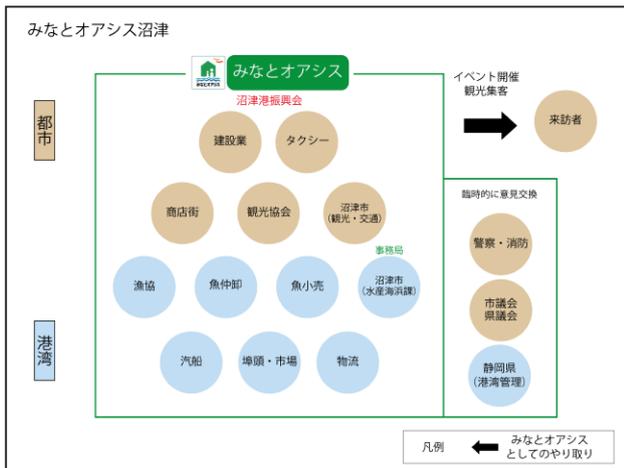


図-5 みなとオアシス沼津の主体関係

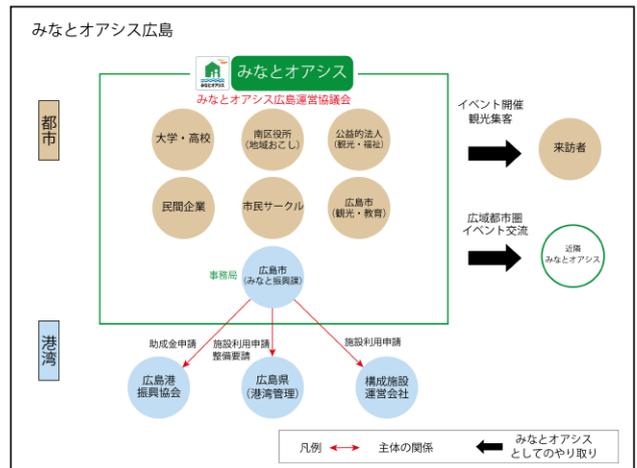


図-7 みなとオアシス広島の主体関係

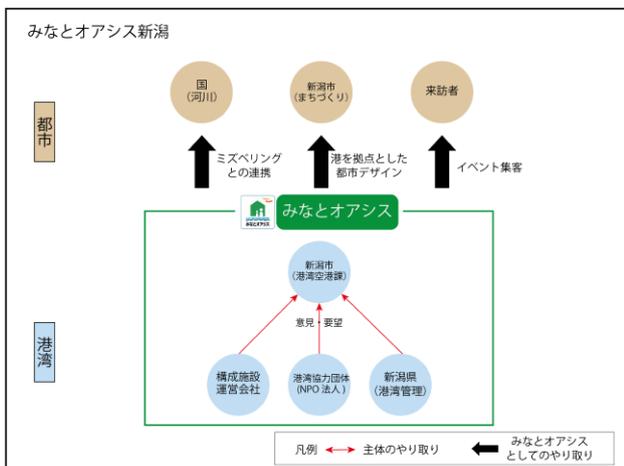


図-6 みなとオアシス新潟の主体関係

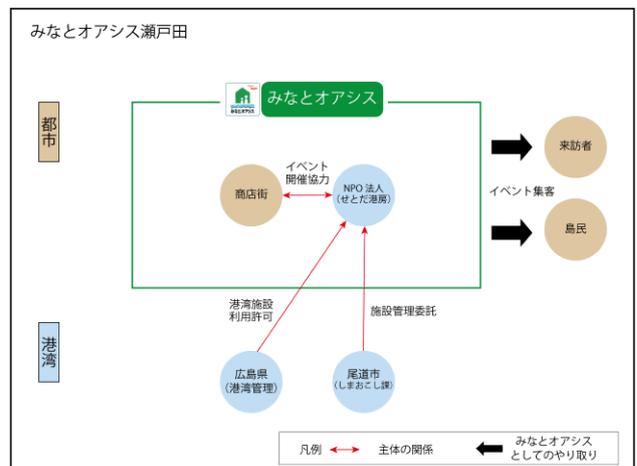


図-8 みなとオアシス瀬戸田の主体関係

みなとオアシス瀬戸田は、みなとオアシスの運営を通じて商店街などと協力しながら港湾を使った島の活性化を図っている NPO 法人の活動目的としての役割が強いと考えられる。

7. 都市からみたみなとオアシス

ヒアリングを行った 4 ケ所のみなとオアシスの現地視察を踏まえて、みなとオアシスの機能配置の面から都市との関係について考察する。

(1) みなとオアシス沼津

みなとオアシス沼津は沼津駅周辺の中心市街地から離れた狩野川の下流部に立地している。みなとオアシス沼津の構成施設の立地する場所は準工業地域であるが、沼津市都市計画マスタープランにおける沼津港周辺地区の位置づけは観光拠点とされている。みなとオアシス沼津は海産物を扱う魚市場や周辺の飲食店街までを含めた地域で観光拠点としての機能を果たしていると考えられる(図-9)。

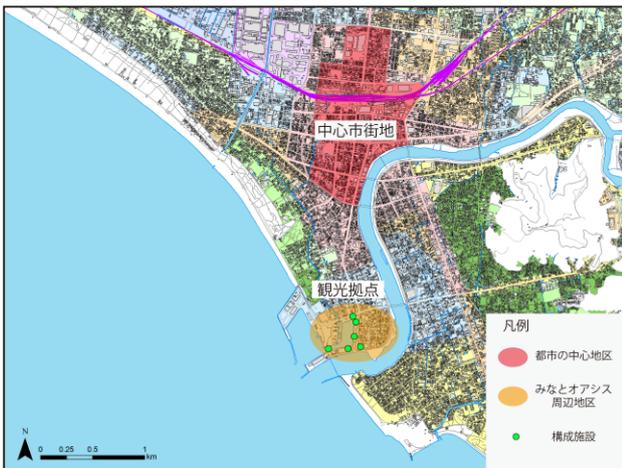


図-9 みなとオアシス沼津と都市との位置関係

(2) みなとオアシス新潟

みなとオアシス新潟の立地する万代島地区は新潟駅、万代、古町地区を中心とする新潟市の都心と隣接する地区に立地している。みなとオアシス新潟の構成施設は準工業地域に立地しているが、新潟市の都市計画マスタープランにおいては都心地域と連携した拠点とすることが示されていた。

万代島地区に立地するみなとオアシス新潟の構成施設はコンベンション施設や水辺沿いの親水性のあるオープンスペースとなっていて、都心にはない広い敷地を利用した施設や都市のオープンスペースとしての機能を果たしていると考えられる(図-10)。

(3) みなとオアシス広島

みなとオアシス広島の立地する宇品内港地区、宇品中央地区は広島市の都心とは離れた場所で、準工業地域に立地している。広島市の都市計画マスタープランにおける広島港の位置づけは広域的な都市機能を担う拠点地区となっていて、宇品地区は港湾・物流機能、交流機能の拠点とされている。宇品地区では緑地や倉庫をリノベーションした商業施設によって都市にはな

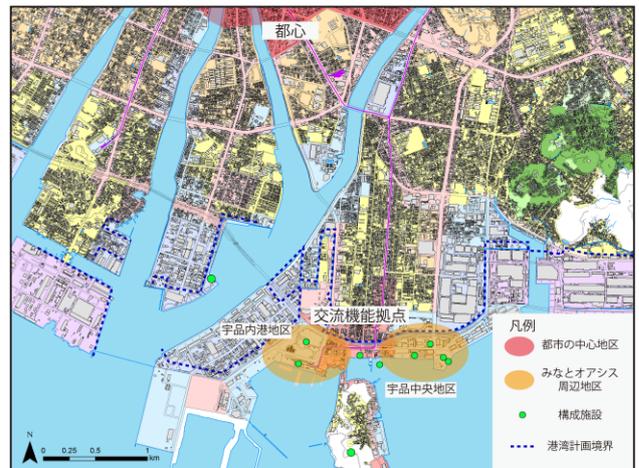


図-11 みなとオアシス広島と都市との位置関係

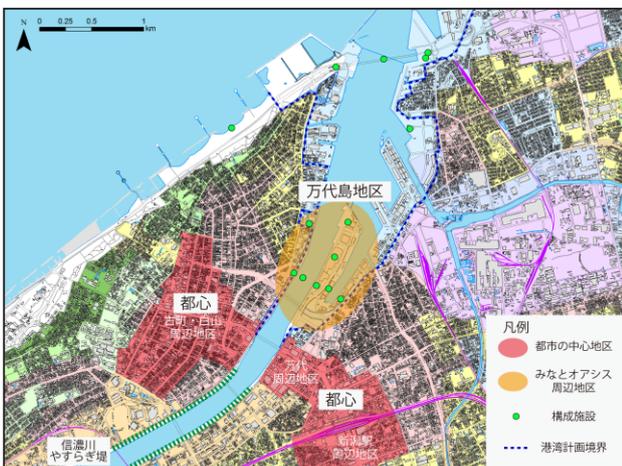


図-10 みなとオアシス新潟と都市との位置関係

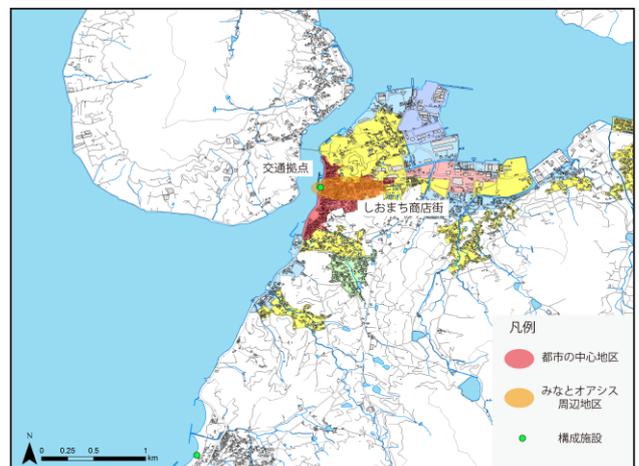


図-12 みなとオアシス瀬戸田と都市との位置関係

い賑わい拠点としての機能を果たしていると考えられる(図-11)。

(4) みなとオアシス瀬戸田

みなとオアシス瀬戸田は生口島の生活航路の港である瀬戸田港に立地し、背後のおまち商店街と一体で商業地域に立地していた。尾道市の都市計画マスタープランにおいて瀬戸田港は交通拠点として位置づけられている。

みなとオアシス瀬戸田は交通拠点という生口島の海からの玄関口でありながら、商店街を背後地に抱えていることで、住民らの集まる拠点としての機能を果たしていると考えられる(図-12)。

8. 個別調査のまとめ

沼津、新潟、広島、瀬戸田の4ヶ所を対象とした個別調査から明らかになったみなとまちづくりにおける論点をまとめる。

運営者へのヒアリング調査から、各みなとオアシスによって設置の経緯が違ふこと、運営形態によって主体の関係が多様であることがわかった。主体の関係の面ではみなとオアシスの果たす役割が都市ごとに異なることが明らかとなった。

各都市の都市構造並びに都市計画マスタープランでのみなとオアシス立地場所の位置づけを確認したことにより、都市の中心との距離やその場所の都市計画上の位置づけによってみなとオアシスに求められる機能が異なることと工業系の用途地域に立地している場合でも都交流拠点として機能する可能性があることが明らかとなった。

このことからみなとまちづくりにおいては、運営の観点では港湾を取り巻く関係者らの連携をいかに図っていくかという点と、都市に対して港湾がどのような位置づけで、港湾という物流・工業の空間にどのようにみなとまちづくりを担う機能を都市に取り込んで配置していくかという点は考慮しなければならないといえる。

9. みなとまちづくりのあり方

(1) みなとまちづくりの現状

みなとオアシスを通じて得られたみなとまちづくりの現状の成果は、まず運営の観点では、みなとオアシスの運営者へのヒアリング調査から明らかになったように、みなとオアシスを通じて港湾を取り巻く関係者やその周辺地区の主体が整理され、主体間の関係性が

構築されていることが成果であるという。

また、機能配置の面ではみなとオアシスによって構成施設が登録されることによって港湾のなかに交流拠点となる地域資源が明確に位置づけられたことが現状のみなとまちづくりの成果であるといえる。しかし、都市計画上での他の都市拠点と切り離されている点は課題であるといえる。

(2) みなとまちづくりの今後

みなとオアシスは制度創設の経緯からすると港湾運営に民間企業や市民団体が参画し、イベントや物品販売を行うことで港湾に賑わいをもたらそうとするソフト面における港湾でのまちづくりである¹²⁾が、みなとオアシスで括られる主体のなかで港湾管理者と連携の強化が今後の課題である。人流のための空間形成を図っていく際には施設の整備や港湾計画の策定の際に港湾管理者だけでなく、みなとオアシスの関係主体も関与していけるような権限も必要になると考えられる。

また、今後の港湾空間整備を進めていく施策のなかにおいては、都市との位置づけを十分に検討する必要がある。そのみなとオアシスのある場所が都市においてどのような位置づけで、みなとオアシスとしてどう都市に対する機能を担っていくかを考慮に入れた施設整備が求められるといえる。また、みなとオアシスが港湾行政と都市計画行政の間を取り持つような役割も期待される。

拠点整備をする際は海側を整備することによって人流のための空間を港湾に形成することももちろん大切なことではあるが、都市側についてもどこから人がやってくるのかということ意識し、施設整備という「点」としてではなく、周辺一体を捉えた「面」としての整備を行う必要性は高い。2章で整理した従来の港湾一都市の連携にはこの都市と一体として捉えたみなとまちづくりの視点はなく、今後さらに議論を活発化させていかなければならない。

10. まとめ

(1) 結論

本研究ではみなとオアシスの全体調査及び対象地を設定した個別調査から次の成果を得た。

- ① 全体調査からみなとオアシスの概要を整理し、港湾における交流拠点としての機能を類型化した。また、立地特性調査から構成施設の都市に対する立地の傾向を把握し、都市側がみなとオアシスを港湾の交流拠点として認識できていない可能性を示した。

- ② 個別調査においてみなとオアシス運営者へのヒアリングから、みなとまちづくりの主体の関係を整理した。また、都市構造と都市計画との照らし合わせからみなとオアシスが都市ごとに交流拠点としての役割が異なること、工業地に立地していても都市の拠点を担う可能性があることを示した。
- ③ みなとまちづくりの現状と今後の課題を明確化した。
- 10) 松江正彦, 小栗ひとみ, 福井恒明, 上島顕司: 景観デザイン規範事例集(河川・海岸・港湾編), 国土技術政策総合研究所, 2008
- 11) みなとオアシス全国協議会編: みなとオアシスハンドブック, ウォーターフロント協会, 2017
- 12) 上島顕司: 我が国のウォーターフロント開発後の動向と今後の可能性, 第 55 回土木計画学研究発表会・講演集 CD-ROM, No.59-05, 2017

(2) 今後の課題

今後の課題として次の点を挙げる。

a) 利用者の行動

みなとオアシス構成施設の利用者の行動を調査することで、都市側からの人の流れや空間の使われ方を把握すること。

b) 災害時の想定

高潮・津波対策や都市災害救援において、みなとオアシスの役割と都市との連携を考慮すること。

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) 国土交通省港湾局編: 港湾の中長期政策「PORT2030」, 国土交通省港湾局, 2018
- 3) 岡田智秀, 田島洋輔, 落合正行: ウォーターフロント再生に向けたキーノート, 第 57 回土木計画学研究発表会・講演集 CD-ROM, No.21-12, 2018
- 4) 宮森隆, 横内憲久, 岡田智秀: 都市臨海部における港湾緑地整備の新たな方向性に関する研究—川崎港および横浜港を対象として—, 日本建築学会計画系論文集第 77 号, 第 681 号, pp.2673-2680, 2012
- 5) 上島顕司, 善見政和, 斎藤潮: 都市と水辺の一体性を確保した水際空間の構成原理とデザイン, 港湾空港技術研究所資料, No.940, 1999
- 6) 岡本幸久, 齊野玲子, 石塚香, 古川巖水, 吉川勝秀: 東京湾(千葉県側)のパブリックアクセスの現状と整備の方向性, 建設マネジメント研究論文集, vol.14, pp.361-370, 2007
- 7) 河添典子, 轟朝幸, 坂本導彦: 市民参加型みなとづくりに関する実践的研究—高知港"浦戸湾みらい会議"の場合—, 土木計画学研究・論文集, Vol.19, No.4, pp.657-664, 2002
- 8) 土木学会編: 港の景観設計, 技報堂出版, 1991
- 9) 国土交通省港湾局: 港湾景観形成ガイドライン, 国土交通省港湾局, 2005