

港湾空間形成における官民連携整備の動向

小松崎 真彦¹・上島 顕司²

¹正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 沿岸・海洋防災研究部 沿岸域システム研究室 研究官

(〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1)

E-mail: komatsuzaki-m83ab@mlit.go.jp

²正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 沿岸・海洋防災研究部 部長

(〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1)

E-mail: ueshima-k92y2@mlit.go.jp

昨今、みなとまちづくりにおいて、官民連携事業（Public Private Partnership:以下、「PPP」と呼ぶ。）により地域におけるにぎわいの核となる施設である旅客・クルーズターミナル、マリーナ、面的再開発等整備が行われるようになってきている。これは、昭和 60 年代の第三セクターが主体となって整備が行われたウォーターフロント開発との大きな違いである。本論では港湾分野における PPP 事例について紹介、概観し、その課題について論じる。

Key Words: みなとまちづくり, 臨海部, 港湾空間, 官民連携

1. はじめに

昨今の人口減少、財政制約の観点から PPP が様々な分野で活用されている。PPP とは「公共サービスの提供において何らかの形で民間が参画する手法を幅広く捉えた概念」¹⁾であり、その目的は、「公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して、同一水準のサービスをより安く／同一価格でより上質のサービスを行う」²⁾ことである。PPP には民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（以下、「PFI 法」と呼ぶ。）を含む様々な制度がある（図-1 参照）。

一方、港湾分野においても PPP はコンテナターミナル等物流施設を中心に活用されており、近年は旅客・クルーズターミナル、マリーナに加え、面的再開発への適用も見られるようになってきている。

本論は港湾分野における PPP 事業に係る近年の事例について紹介、概観し、その課題について論じることを目的とする。

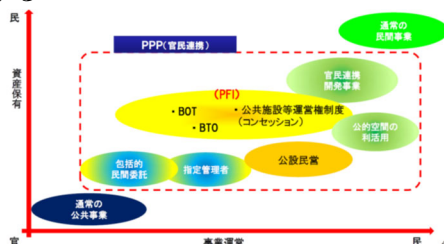


図-1 PPP の概念¹⁾

2. 既往研究の整理と研究手法

(1) 既往研究の整理

PPP 事業に関する既往研究としては、制度面では PFI 法の導入過程を分析したもの²⁾、PFI 事例を通して課題を指摘したもの³⁾、各国の PFI 制度を比較したもの⁴⁾等がある。事業分野別では道路⁵⁻⁶⁾、河川⁷⁻¹¹⁾、都市公園¹²⁻¹³⁾を対象としたものはあるが、港湾分野における PPP 事例を対象としたものはない。

(2) 研究手法

数字で見る港湾¹⁴⁻¹⁵⁾、国土交通省の PPP/PFI 事業・推進方策事例集¹⁶⁾、各自治体等の公募要項等¹⁷⁻²⁰⁾の既存文献より港湾における民活法及び民都法、PPP 適用事例を収集し、分析・考察する。

3. 港湾分野における民活事業の事例と変遷

表-1 に民活法及び民都法の適用事例数¹⁴⁾を示す。これらの施設を交通関係施設、観光交流施設、業務関係施設、物流関係施設に整理すると民活法、民都法とも約半数が物流関係施設であることがわかる。図-2 に民活法、図-3 に民都法適用事例の年別推移を示す。この図より民活法及び民都法を適用した交通関係施設、観光交流施設の事例は平成の初期にピークを迎え、平成 10 年代に近づく

ほど減少し、物流関係施設が主となってくる事が分かる。

民活法の適用事例としては、パシフィコ横浜国際会議場（S63 横浜市），海遊館（H2 大阪市），七尾フィッシャーマンズワーフ（H3 七尾市）等がある。民都法の適用事例としては、神戸港メリケンパークオリエンタルホテル（H5 神戸市），門司港レトロ海峽プラザ（H10 北九州市），清水港エスパルスドリームプラザ（H10 清水市）等がある。

一方、平成 11 年に PFI 法が施行されると、港湾分野においてはコンテナターミナル等物流関係施設を中心に適用されるようになる。

港湾関係の PFI 適用事例¹⁹⁾を表-2 に、年別推移を図-4 に示す。PFI 適用事例は常陸那珂港北ふ頭コンテナターミナル（H12 ひたちなか市）をはじめとするコンテナターミナルといった物流施設が、ポートパーク広島（H15 広島市）といったマリーナへの適用が見られる。近年は、天保山客船ターミナル（R1 大阪市）といったクルーズターミナルへも適用されるようになってきている。

民活法及び民都法から PFI への変化を事業実施主体と国及び自治体等の公共の計画への関与に着目すると、

- ①実施主体は半官半民の第 3 セクターから民間へと変化している。
- ②計画への関与については、ポータルネッサンス²¹ 調査等による公共による再開発計画立案から公募による透明性を確保した上での民間の知恵を活用したものへと変化している。

ことが分かる。

表-1 民都法及び民活法の各種施設割合

| | 交通関係施設 | 観光交流施設 | 業務関係施設 | 物流関係施設 | 合計 |
|-----|--------|--------|--------|--------|-------|
| 民活法 | 20% | 20% | 15% | 45% | 100% |
| | 15 施設 | 15 施設 | 11 施設 | 33 施設 | 74 施設 |
| 民都法 | 18% | 21% | 6% | 56% | 100% |
| | 16 施設 | 19 施設 | 5 施設 | 50 施設 | 90 施設 |

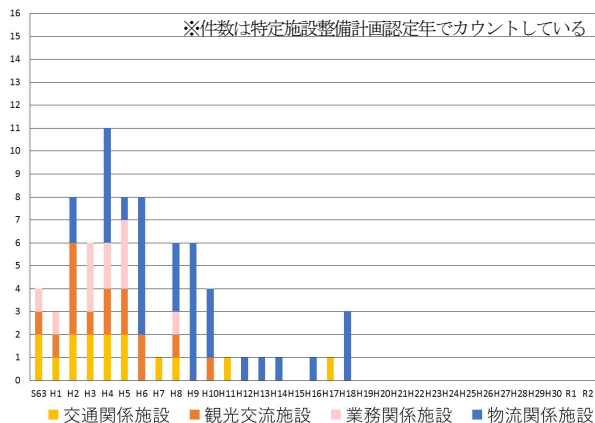


図-2 民活法適用事例の推移

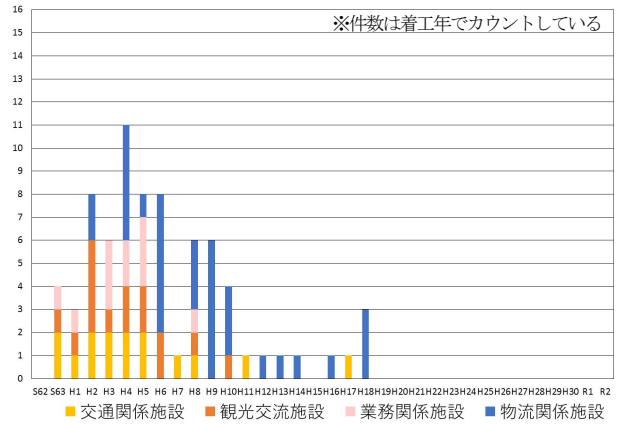


図-3 民都法適用事例の推移

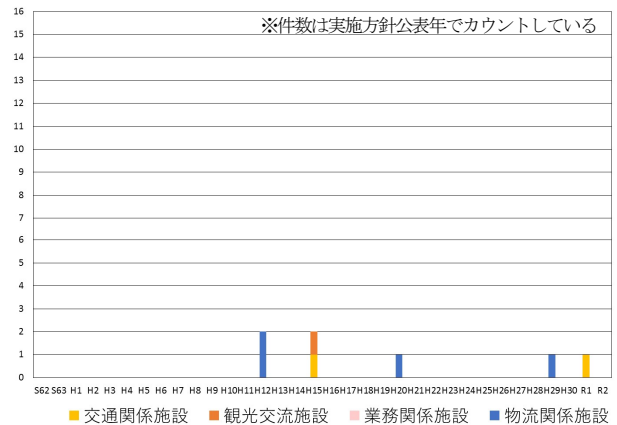


図-4 PFI 適用事例の推移

4. 近年の港湾分野における PPP 事例の紹介

(1) 近年の港湾分野の PPP 事例

近年、港湾において、PPP による旅客・クルーズターミナル、マリーナ等の施設に加え、面的再開発事例もみられるようになってきた。以下においてそれらの事例を紹介する（表-3）。なお、PFI 適用事例としてはポートパーク広島を紹介する。

(2) ポートパーク広島（広島港）¹⁶⁾

ポートパーク広島はプレジャーボートの放置艇問題解消のため、貯木場とその周辺物揚場、荷さばき地をマリーナに整備したものである。プレジャーボートの係留保管施設の PFI 事業としては全国で 2 例目となる。図-5 に位置図を、表-4 に施設諸元を示す。

事業者が建設、運営、施設を所有する BOO 方式、独立採算制であり、運営に係るリスクを事業者負担であることを明確にしている。また、維持管理・運営にあたっては PFI 事業者を指定管理者として指定している。

広島県は PFI 導入にあたり、平成 14 年に「吉島 PFI 事業勉強会」を立ち上げ、実態調査（放置艇の場所、隻数等）、入艇数の見込み把握のためのプレジャーボート所有者に対するアンケート、ヒアリング調査を実施し、需

表-2 港湾関係の PFI 事業一覧

| 事業名 | 分類 | 計画等公表年* | 事業主体 | 備考 |
|---|-----------|------------|----------|--------|
| 常陸那珂港北ふ頭公共コンテナターミナル施設の整備及び管理運営事業 | コンテナターミナル | 1999 (H12) | 茨城県 | |
| ひびきコンテナターミナル PFI 事業 | コンテナターミナル | 1999 (H12) | 北九州市 | |
| 吉島地区ボートパーク (仮称) 整備運営事業 (ボートパーク広島整備運営事業) | マリーナ | 2003 (H15) | 広島県 | |
| 名古屋港ガーデンふ頭東地区臨港緑地等整備事業 | 港湾緑地 | 2003 (H15) | 名古屋港管理組合 | H21 廃止 |
| 那覇港国際物流関連施設整備・運営事業 | 物流施設 | 2008 (H20) | 那覇港管理組合 | |
| 那覇港総合物流センター運営事業 (仮称) | 物流施設 | 2017 (H29) | 那覇港管理組合 | |
| 天保山客船ターミナル整備等 PFI 事業 | クルーズターミナル | 2019 (R1) | 大阪市 | |

*表裏方針公表年。

数字で見る港湾 2020 より作成

表-3 近年の WF 関連開発の PFI 及び PPP 事例

| 事業名 | 通称 | 主要機能分類 | | | 面的再開発 | その他の機能 | 事業方式 | 備考 |
|----------------------------|-----------|--------|----------|-----------|-------|--------|------|-----------|
| | | マリーナ | 旅客船ターミナル | クルーズターミナル | | | | |
| 吉島地区ボートパーク (仮称) 整備運営事業 | ボートパーク広島 | ○ | | | | 商業 | BOO | H19.10 供用 |
| 千葉中央地区市有地活用事業 (ターミナル等複合施設) | ケーズハーバー | | ○ | | | 商業 | 定借 | H2&4 供用 |
| 新港地区客船ターミナル (仮称) 当整備事業 | 横浜ハンマーヘッド | | | ○ | | 商業、宿泊 | 定借 | R1.10 供用 |
| 名古屋港ガーデンふ頭再開発計画 | — | | | | ○ | — | — | 基本計画策定 |
| 別府港再編計画 | — | | | | ○ | — | — | 基本計画策定 |

要予測を行っている。施設使用料については公共性を加味し、県整備の同種施設の使用料、アンケート調査結果、民間事業者の意向等をふまえ上限を設定している。これにより施設内容に対し低廉な使用料設定となっている。施設の整備分担については独立採算制による運営、放置艇対策に要する公共費の抑制の観点から、泊地、護岸の補修等は広島県、係留保管施設等の諸施設を民間事業者としている。広島県から要求した整備対象施設は、係留保管施設、管理棟、駐車場棟の基本施設のみとし、その他施設は民間事業者からの提案に委ねた。これによりボート展示・販売場を併設したボート等の修理工場、海上給油栈橋、海上ゴミ専用のゴミステーション、レストラン、物販ショップ等多彩な施設が併設された。また、運営面でも定期的にイベントが開催されている。

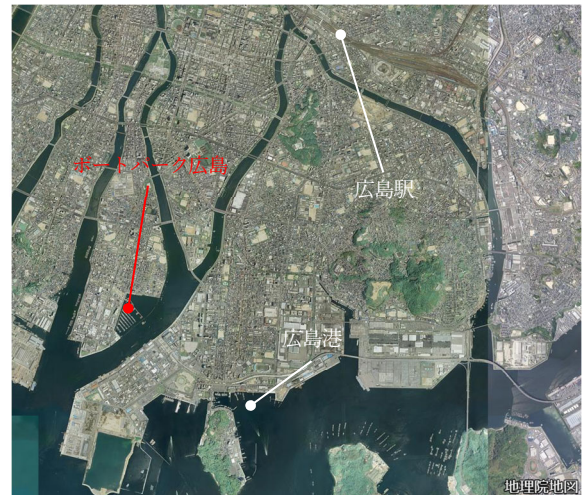


図-5 ボートパーク広島位置図 (国土地理院地図を使用し作成)

表-4 ボートパーク広島施設諸元

| | |
|----------|---|
| 所在地 | 広島市中区南吉島 1-1 |
| 用途 | 貯木場、物揚場、荷捌地→マリーナ |
| 施設・土地所有者 | 施設：条例において県の公の施設に位置づけ。実態は県に移管されてない。 土地：広島県 |
| 管理・運営者 | 株式会社 WAKO フロンティア (PFI 事業者) 指定期間：平成 19 年 (2007 年) 10 月 1 日～令和 9 年 (2027 年) 9 月 30 日 (20 年) 管理運営に係る経費は施設使用料等の収入による独立採算制を採用。 |
| 施設規模 | 陸域：22,346㎡ 水域：約 140,557㎡ 収容隻数：516 隻 (4 段階に分け段階的に整備し最終的には 1,080 隻となる) |
| 構成施設 | 基本施設：管理棟 (事務所)：約 1,500㎡、駐車場：約 420 台、トイレ、栈橋 民間提案施設：給油施設、修理施設、給電給水施設、上下架施設、レストラン、売店、ボート展示場など |



写真-1 係留保管施設

出典：<http://wako-est.jp/build/details/000404/>



写真-3 ボートパーク広島比較写真 (国土地理院地図を使用し作成)



写真-2 管理棟

出典：<http://wako-est.jp/biz/2013/08/post-114.html>



(3) 横浜ハンマーヘッド (横浜港) 17)

横浜ハンマーヘッドは急増するクルーズ船寄港に対応するため整備されたクルーズターミナルである。位置図を図-6に、施設諸元を表-5に示す。横浜港は国による国際客船拠点形成港湾¹⁾に指定されており、横浜市とクルーズ船社 Carnival Corporation & plc Asia Pte. Ltd. との間で協定が結ばれている。協定の内容はクルーズ船社がボーディングブリッジなどの旅客の受入に必要な施設を整備する代わりに岸壁の優先的な使用を認めるというものである。

クルーズターミナル整備の事業スキームは公募により決定した事業者（地元企業を中心としたコンソーシアム組織²⁾）と基本計画協定及び定期借地権契約を結び、横浜市の市有地に基本施設（CIQ 施設（出入国手続き）、手荷物取扱所、待合所等）、事業者提案の商業、ホテル施設を建設、所有し管理運営を行うというものである。CIQ 施設部分については横浜市が借り上げ、管理・運営を行っている。

表-5 横浜ハンマーヘッド施設諸元

| | |
|----------|--|
| 所在地 | 横浜市中区新港 2-14-1 |
| 用途 | クルーズターミナル、ホテル、商業施設 |
| 施設・土地所有者 | 施設：新港ふ頭客船ターミナル株式会社 土地：横浜市 |
| 管理・運営者 | 新港ふ頭客船ターミナル株式会社 |
| 施設規模 | 敷地面積：約 17,400㎡ 階数：地上 5 階 延床面積：約 30,300㎡ |
| 構成施設 | CIQ 施設（1F）、商業施設（1～2F）、ホテル（1～5F） |

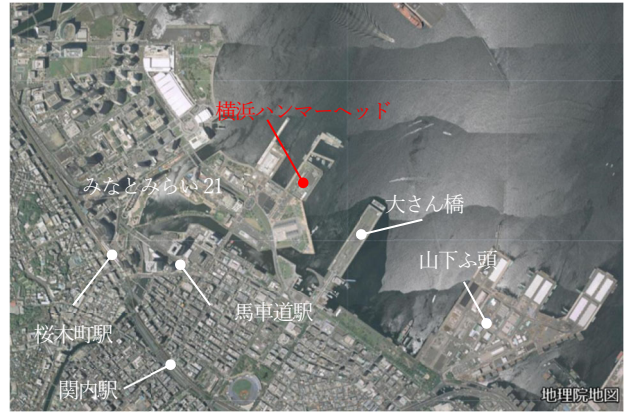


図-6 横浜ハンマーヘッド位置図
(国土地理院地図を使用し作成)

(4) ケーズハーバー (千葉港) 18)

ケーズハーバーは市民への賑わいや憩いの親水空間の提供を目指し整備された旅客船ターミナル等複合施設である。図-7に位置図を、表-6に施設諸元を示す。

事業スキームは横浜ハンマーヘッドと同様に、公募により決定した事業者と、基本協定、定期借地権契約を締結し、市有地に民間事業者が施設全体を整備し、管理・運営を行う。ただしターミナル施設部分については千葉市が民間事業者から賃借し管理運営を行っている。



写真-4 全景

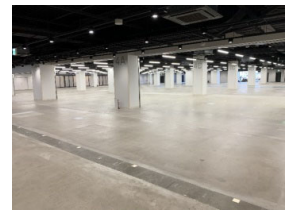


写真-5 CIQ 施設



写真-6 ハンマーヘッドクレーン



写真-7 岸壁

上記写真はすべて横浜市港湾局提供

表-6 ケーズハーバー施設諸元

| | |
|----------|---|
| 所在地 | 千葉市中央区中央港 1-20-1 |
| 用途 | 旅客船ターミナル、商業施設 |
| 施設・土地所有者 | 施設：株式会社ケーズネットワーク 土地：千葉市 |
| 管理・運営者 | 株式会社ケーズネットワーク |
| 施設規模 | 敷地面積：約 7,000㎡ 階数：地上 2 階 建築面積：約 1,351㎡ 延床面積：約 2,443㎡ |
| 構成施設 | 商業施設（約 1,180㎡）：レストラン、オープンカフェ（船待合所と兼用）、ダイビングショップ ターミナル施設（約 630㎡）：船待合所、事務所 駐車場（約 5,600㎡）：普通車 146 台、大型バス 4 台 |



写真-8 ケーズハーバー
出典：https://designport.jp/works/213/



写真-9 旅客さん橋
出典：千葉市観光ガイド
https://www.chibacity-tourism.jp/spot/s-harbor



図-7 ケーズハーバー位置図
(国土地理院地図を使用し作成)

(5) 名古屋港ガーデンふ頭再開発 (名古屋港) ¹⁹⁾

名古屋港ガーデンふ頭は昭和初期に整備され、物流拠点としての役割を果たしたが昭和 30~40 年代の沖合展開により、物流拠点が金城ふ頭等に移転し、その役目を終えた。その後、昭和 50 年代から平成初期に WF 開発が行われガーデンふ頭臨港緑地、名古屋港水族館、JETTY 等が整備され現在の形となる。臨港緑地のある東地区においては、旧倉庫群を改修したイタリア村が平成 17 年に開業したが平成 20 年に閉鎖された。

名古屋港ガーデンふ頭再開発計画は、前回の WF 開発から約 40 年が経過し老朽化、陳腐化した施設を再開発することを目的としている。再開発面積は約 20ha、2027 年リニア開業を見据えて、同時期の開業を目指している。位置図を図-8 に、再開発エリアと現在のガーデンふ頭の状況を図-9 に示す。

再開発の方針は、名古屋港水族館などの既存施設の活用、飲食・物販機能の拡充によるにぎわい空間の形成、広大な臨港緑地の機能向上、人々が長くふ頭に滞在できるくつろぎ空間の形成である。

有識者による検討会を通して平成 29 年 9 月に「ガーデンふ頭再開発計画」が策定された。その後、平成 30 年に実施主体となる民間事業者の参入意向把握、アイデア等を再開発の検討に反映することを目的にマーケットサウンディングが実施された。今後は必要な規制緩和、事業スキーム、官民の役割分担などについて検討される予定である。

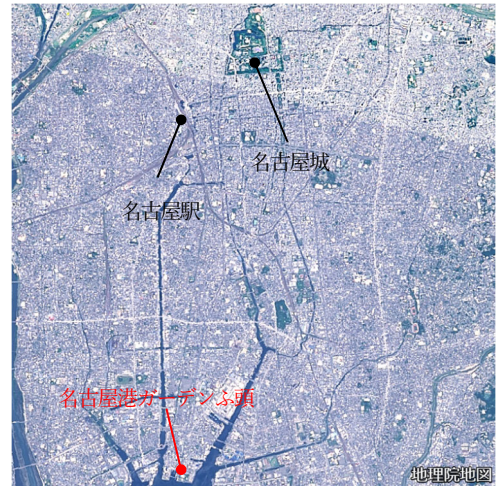


図-8 名古屋港ガーデンふ頭位置図
(国土地理院地図を使用し作成)



図-9 名古屋港ガーデンふ頭再開発計画
(国土地理院地図、名古屋港管理組合ガーデンふ頭再開発計画より作成)

(6) 別府港再編計画 (別府港) ²⁰⁾

別府港再編計画は、図-10 に示す別府港フェリーターミナル周辺を再開発するものである。有識者による会議を経て、「別府港にぎわい施設等整備構想」が平成 30 年 2 月にまとめられ、この議論を踏まえ別府港の港湾計画の一部変更が平成 31 年 3 月に実施されている。

再開発の方針は別府港の課題であるフェリー大型化への対応、分散しているフェリーターミナルの集約、観光・商業機能によるにぎわいの創出である (図-11 参照)。にぎわいエリアについては PFI 手法により整備することが整備構想で位置づけられている (図-12 参照)。



図-10 別府港再編計画位置図
(国土地理院地図を使用し作成)



図-11 別府港の課題 ²⁰⁾



図-12 別府港再編計画 ²⁰⁾

(6) 考察

近年の港湾における PPP 事例導入の目的をみると、効率的な管理・運営による利用率の向上や公共の負担削減、放置艇問題の解消などの目的から、老朽化により陳腐化した施設の再整備といった港湾空間の再編に変化していることが分かる。



写真-10 芝生広場のあるマンション (豊洲)



写真-11 水辺側に出入り口があるマンション (芝浦)

5 東京湾奥臨海部現地調査

以前は水辺に施設の裏を向け、そのポテンシャルを活かしていない事例が見受けられたが、昨今では水辺側に表を向け、オープンスペース (歩行者空間) を担保する開発が多く見られるようになった。

そこで、水辺空間の使われ方 (海に面している建物の用途、建物と水辺側のオープンスペースの関係性) の現状を探ることを目的に東京湾奥臨海部の現地調査を行った。対象地区は図-13 に示すとおり月島、晴海、豊洲、芝浦地区である。

その結果、以下のことが分かった。

- ・前面のオープンスペースは歩行者専用プロムナードとして連担していること。(写真-10, 11)
- ・前面オープンスペースを有するものとしては住居系 (マンション) がほとんどで、一部、商業利用もあった。(写真-12, 13)
- ・一部には海側にプロムナードがありながら、海側に出入り口がない、建物とプロムナードがフェンス等で仕切られているものもあること。(写真-14)
- ・単一用途 (住居利用) が長区間に渡って連続している (単調なゾーニングになっている) こと (写真-15)。このような場合、利用者の行動が同一になりやすいため、例えば夜間などは人通りが少なくなり、地域内の活気が失われる、防犯上好ましくない状況が作られることが考えられる。
- ・前面水面が活用されている部分がほとんどないこと。

本来、水辺空間の活性化には、住居、商業、業務等様々な用途が重なり合う複合的な空間構成が必要と考えられる。

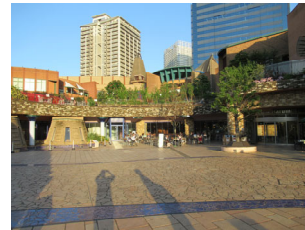


写真-12 晴海トリトン



写真-13 豊洲ららぽーと



写真-14 プロムナードと建物がフェンスで仕切られている (豊洲)



写真-15 タワーマンションが建ち並ぶ様子 (晴海)

6 エリアマネジメントに係るヒアリング

水辺空間活性化に係る課題等把握のためエリアマネジメントに係るヒアリング調査を実施した。対象は表-7 に示すとおり、一般社団法人竹芝エリアマネジメントである。

竹芝エリアマネジメントは竹芝地区まちづくり協議会 (地元企業、行政からなる組織) が打ち出したまちづくりの方針に従い事業運営を行う組織であり、地域清掃活動、公共空間を活用したイベントの実施等を行っている。活動対象範囲を図-14 に示す。

ヒアリングより以下のことが明らかになった。

- ①毎年夏季に竹芝客船ターミナルの 1F 中央広場及び 3F デッキを使用し行われるイベントは地元住民から好評である。長期間 (夏季期間中) の開催を望む声もあるが、港湾緑地であるため実現できていない状況である。
- ②イベントを除くとまちづくりに関しては隣接する他エリアの事業者との空間形成、景観に係る連携は薄い傾向にある。

表-7 ヒアリング調査

| | |
|------|---------------------------|
| 日時 | 2019年8月28日(水) 15:00~16:00 |
| 対象 | 一般社団法人竹芝エリアマネジメント |
| 調査項目 | 活動内容、課題等 |



図-13 東京都臨海部現地調査対象地区 (国土地理院地図を使用し作成)



図-14 竹芝エリアマネジメント活動対象範囲
(提供資料抜粋)

7. まとめ

以下、本論の結論を示す。

- ①民活法及び民都法から PPP への変化について、事業実施主体及び公共の計画への関与に着目すると、実施主体は第三セクターから民間へ、計画への関与については公共による再開発計画立案から公募による民間の知恵を活用したものといった公共主体から民間の関与拡大へと変化していることが分かった。
- ②民活法及び民都法によるにぎわい関連施設は平成初期をピークに減少しているが、PPP により旅客・クルーズターミナル、マリーナ等といった地域のにぎわいの核となる施設に加え、面的再開発への適用もみられるようになってきていることが分かった。
- ③近年の港湾における PPP 事例導入の目的は、公共の負担削減、放置艇問題の解消などから、老朽化・陳腐化した施設の再整備といった港湾空間の再編に変化していることを指摘した。
- ④東京湾奥臨海部の現地調査を通して、海側を向いている建物やプロムナードの連携といった事例も現れてきている反面、単一用途の連続による単調なゾーニング、空間構成、前面水面の未利用といった課題を指摘した。
- ⑤水辺空間の活性化には、前面水面の活用とともに、住居、商業、業務等の各種用途が重なり合う複合的な空間構成が重要であることを指摘した。

注釈

(1) 国際客船拠点形成港湾とは、国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社との間で以下の内容の協定を締結できる制度²⁾。

- ・港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める
- ・船社は旅客施設を整備し、他社の使用も認める

参考文献

- 1) 国土交通省総合政策局官民連携政策課：
国土交通省の PPP/PFI への取組と案件形成の推進、
<https://www.mlit.go.jp/common/001090778.pdf>

- 2) 辻本顕, 小野田泰明, 菅野實：日本における PFI の成立と公共建築の調達に関する研究, 日本建築学会計画系論文集第 605 号, 2006.6.
- 3) 山田明：バブル崩壊後の公共事業と財政, 名古屋市立大学人文社会学部研究紀要 Vol.5, 1998.11.30.
- 4) 尾中隆文, 森地茂, 井上聡史, 日比野直彦：道路事業における PPP 制度の国際比較と日本への展望, 土木学会論文集 F4 (建設マネジメント) Vol.67, 2011.
- 5) 西村亮彦, 栗原正夫, 舟久保敏：地域づくりを支える道路空間再編の手引き (案), 国土技術政策総合研究所資料第 1009 号, 2018.2.
- 6) 吉武哲信, 榊直人, 寺町賢一, 出口近士：官民協働による遊歩道空間活用事業の実態および運営上の課題に関する調査報告-宮崎市高千穂通 T-テラスを事例として, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.49 No.3, 2014.10.
- 7) 赤沼大暉, 萩野正和, 志村秀明：水辺公共空間の活用を促進するための運営に関する研究-東京都隅田川流域と湾岸地域における実態を対象として-, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.53 No.1, 2018.4.
- 8) 菅原遼, 畔柳昭雄：水辺の社会実験から見た河川区域の空間利用と地域連携に関する研究 空間構成と事業スキームに着目して, 日本建築学会計画系論文集第 81 巻 第 722 号, 2016.4.
- 9) 圓道寺ゆみ, 宮脇勝：規制緩和に伴う河川沿いの占用と利用に関する研究-水都大阪官民一体事業の特徴と利用状況に着目して-, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.49 No.1, 2014.4.
- 10) 藤本和男, 嘉名光市, 赤崎弘平：公共空間を利用したオープンカフェの利用実態と住民意識に関する研究-広島市京橋川河岸のケーススタディ-, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.43 No.3, 2008.10.
- 11) 藤本和男, 嘉名光市, 赤崎弘平：公共空間を利用した外部地先利用空間の利用実態と評価に関する研究-広島市京橋川のケーススタディ-, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.46 No.1, 2011.4.
- 12) 印部里奈子, 坂井文, 越澤明：PFI 手法を導入した都市公園整備に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.45 No.3, 2010.10.
- 13) 山崎崇拓, 宋俊煥, 泉山墨威, 横張真：全国の都市公園における公募を通じた収益施設の設置実態と立地条件の関係, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.54 No.2, 2019.10.
- 14) 国土交通省港湾局：数字でみる港湾 2010, pp79-81, 84-86 (社) 日本港湾協会, 2010.7.29
- 15) 国土交通省港湾局：数字でみる港湾 2020, pp140, (社) 日本港湾協会, 2020.7.31
- 16) 国土交通省総合政策局：PPP/PFI 事業・推進方策事例集, 2014.7
- 17) 横浜市, 一般社団法人横浜みなとみらい 21：新港地区客船ターミナル (仮称) 等整備事業開発事業者募集要項 (登録・提案募集), 2017.3
- 18) 千葉市 HP：
https://www.city.chiba.jp/shimin/shimin/jichi/documents/3gidai328063_0.pdf
(最終閲覧日：2020.9.25)
- 19) 名古屋港管理組合：ガーデンふ頭再開発基本計画, 2017.9
- 20) 大分県 HP：
<http://www.pref.oita.jp/uploaded/attachment/2055425.pdf>

(最終閲覧日：2020.9.25)

- 21) 新港ふ頭客船ターミナル株式会社：
<https://www.nomura-re.co.jp/releases/n2019061100600.pdf>
(最終閲覧日：2020.9.25)
- 22) 国土交通省港湾局 HP：
<https://www.mlit.go.jp/common/001222778.pdf>
(最終閲覧日：2020.9.25)