

# 「倉庫リノベーション」による地域活性化方策 に関する研究 — 「みなとオアシス」登録港のエリア構成 に着目して—

落合 正行<sup>1</sup>・岡田 智秀<sup>2</sup>・浅井 凜太郎<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 正会員 日本大学助教 理工学部まちづくり工学科 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8-14)  
E-mail: ochiai.masayuki@nihon-u.ac.jp

<sup>2</sup> 正会員 日本大学教授 理工学部まちづくり工学科 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8-14)  
E-mail: okada.tomohide@nihon-u.ac.jp

<sup>3</sup> 非会員 レイスシステムソリューション株式会社 (〒104-0031 東京都中央区京橋 3-1-1 東京スクエアガーデン)  
E-mail: rintrou.h4869andplay@icloud.com

本研究は、わが国の港湾における地域活性化に向けた取り組みとして、「みなとオアシス」制度において港の既存ストックである港湾倉庫を有効活用する「倉庫リノベーション」に着目し、その普及・促進方策を提示することを目的としている。本稿では、「みなとオアシス」登録 139 港を対象に、「みなとオアシス」の構成施設が立地する範囲に着目し、港湾および背後の市街地との構成関係を捉えるとともに、その中で倉庫転用がみられた事例を取り上げ、リノベーション倉庫の活用実態を明らかにすることで、港湾の空間特性を活かした「倉庫リノベーション」による地域活性化方策を提示した。

**Key Words:** warehouse renovation, regional activation, MINATO OASIS, area composition, promotion measures

## 1. 研究の背景と目的

### (1) 研究の背景

現在、わが国では人口減少社会を迎え、その問題への対応をはじめとする地域の再生が必要不可欠となっており、地域の潜在的な資源や魅力を再発掘し向上することで、定住人口や交流人口の増加を図り、地域再生につなげる事が重要な課題とされている。こうした課題は、本研究で対象とする港湾を有する地域の「みなとまち」も同様であり、水辺等の地域資源や既存ストックを有効活用し、海上や港湾からみた地域づくりを行うことで、前述した課題解決を図り、「みなとまち」の再生に繋げることが求められている<sup>1)</sup>

そのような中、2003年に国土交通省によって創設された「みなとオアシス」制度<sup>2)</sup>は、既存の港湾施設を一般市民に広く開放し、活用を促進するものであり、港湾を核とした地域活性化方策として注目されている。その具体として、旅客ターミナルや観光案内所、緑地等の既

存の港湾施設を、「みなとオアシス」を構成する構成施設として、地方公共団体や NPO 団体からの申請により、国土交通省港湾局長が登録を行うものであり、これら登録された施設間で積極的に連携を図ることで、地域住民の交流や観光の振興を促すことを目的としている<sup>3)</sup>。

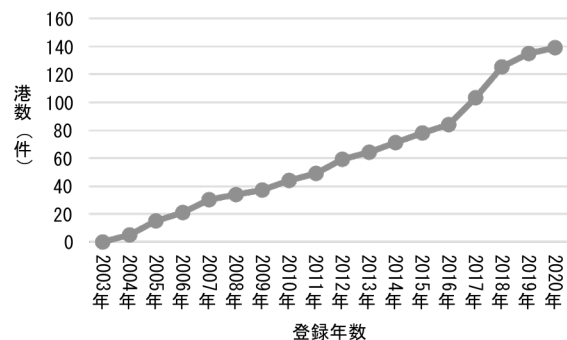


図-1 「みなとオアシス」登録延べ港数の推移 (計 139 港, 2020 年 7 月 14 日現在) [筆者作成]

なお、2020年7月14日現在、全国で139港が「みなとオアシス」に登録<sup>4)</sup>しており、創設以降の「みなとオアシス」登録港湾の推移をみても、その増加率から本制度への期待が大きい様子がうかがえる(図-1)。

## (2) 研究の目的

以上のような背景のもと、筆者らは「みなとオアシス」に登録されている一部港湾において、遊休化した上屋や倉庫等の荷さばき・保管施設<sup>注2)</sup>を有効活用し、賑わいの拠点整備を図る事例を確認した<sup>5)</sup>。こうした既存の上屋や倉庫等を転用する「倉庫リノベーション<sup>注2)</sup>」は、その施設が有する大空間ゆえに多用途に利活用できるうえ、港湾の既存ストックを有効活用することで、港湾風景を活かした地域活性化に向けた一方策になると考える。

しかし、こうしたリノベーション倉庫<sup>注2)</sup>は、「みなとオアシス」の構成施設の一部施設となっているものの、その位置付けは明確でなく、港湾における既存ストックの有効活用ならびに地域活性化に向けて、「みなとオアシス」とともに普及・促進すべき手立てになると考える。

そこで本研究では、「みなとオアシス」登録139港を対象に、「みなとオアシス」の構成施設が立地する範囲に着目し、港湾および背後の市街地との構成関係を捉えるとともに、その中で倉庫転用<sup>注2)</sup>がみられた事例を取り上げ、リノベーション倉庫の活用実態を明らかにすることで、港湾の空間特性を活かした「倉庫リノベーション」による地域活性化方策を提示することを目的とする。

## 2. 既往研究と本研究の位置付け

本研究に関連する既往研究としては、まず筆者らの「倉庫リノベーション」による港湾再編手法に目を向け、リノベーション倉庫の全国的な傾向とその整備実態を把握したものがある<sup>6)</sup>。この研究では、本研究と同様の観点により「みなとオアシス」に着目し、登録港湾106港を対象として、港湾の重要度を示す「港格」ごとに「みなとオアシス」の登録傾向と倉庫転用の実態を明らかにしている。

これら研究の背景には、上島のウォーターフロント開発を含む臨海部の整備政策を論述したもの<sup>6)</sup>や、それを受けて論じた今後のウォーターフロント開発のあるべき方途を述べた岡田らの論考<sup>7)</sup>があり、その中において、現在はウォーターフロント開発の転換期にあるとして、これからの時代に求められる地域の身の丈に合ったみなとまちづくりの一方策として、港湾の既存ストックの有効活用策として「倉庫リノベーション」の必要性が示唆されている。

一方、本研究で着目する「みなとオアシス」制度を取

り上げた研究は複数あるが、その中でも橋本らの「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した研究<sup>8)</sup>では、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提示している。

以上のような研究がみられる中で、本研究が意図するような「みなとオアシス」制度において、港湾の既存ストックである倉庫を有効活用する「倉庫リノベーション」に着目し、港湾および背後の市街地との構成関係からその実態を捉えた研究はみられないことから、これらを考究するという意味において本研究は独自性を有するといえる。

## 3. 研究の方法

### (1) 「みなとオアシス」登録港湾のエリア構成の把握と港湾タイプの分類

まず、本研究対象である「みなとオアシス」登録港湾のエリア構成を捉えるため、全139港のうち港湾計画図<sup>注3)</sup>が入手できた港湾を対象に、国土交通省港湾局HP<sup>4)</sup>から、港湾ごとに登録されている構成施設および構成施設が立地する範囲について把握する。そして、「みなとオアシス」登録範囲と、港湾および背後の市街地との構成関係から、港湾タイプごとに分類を行うとともに、「みなとオアシス」構成施設の施設用途等から、各港湾タイプの特徴を読み取る。

### (2) 港湾タイプごとのリノベーション倉庫の実態把握

次に、(1)の港湾タイプごとにリノベーション倉庫の実態を把握するため、全139港のうち港湾計画図が入手できた港湾の中から、リノベーション倉庫がみられた港湾を抽出する。そして、各倉庫所有者・管理者へのヒアリング調査等を通して、港湾タイプごとのリノベーション倉庫の特徴を考察する。なお、リノベーション倉庫の抽出にあたっては、先行研究<sup>9)</sup>と同様の方法を用いる。

### (3) 港湾の空間特性を活かした「倉庫リノベーション」の地域活性化方策の提示

(2)によって捉えられたリノベーション倉庫の実態を踏まえて、港湾タイプごとにその立地の違いから港湾の空間特性との関係を考察する。

以上を踏まえ、各港湾の空間特性を活かした「倉庫リノベーション」の地域活性化方策を提示するとともに、今後の「みなとまちづくり」に向けた「倉庫リノベーション」の可能性についても言及する。

#### 4. 「みなとオアシス」登録港湾のエリア構成の把握と港湾タイプの分類

本章では、「みなとオアシス」に登録されている港湾のエリア構成を捉えるため、本研究対象 139 港を対象に表-1 に示す調査を実施し、港湾計画図が入手できた 82 港の「みなとオアシス」に登録されている構成施設および構成施設が立地する範囲について把握した。

その結果、「みなとオアシス」登録エリアと港湾計画図で示された範囲（以下；港湾エリア<sup>注4)</sup>）との関係から、港湾エリア内で「みなとオアシス」を展開する『港湾単独型』と、港湾エリア内に留まらず、背後の市街地を一体として「みなとオアシス」を展開する『市街地一体型』の2つの港湾タイプに分類できた（図-2）。これら港湾タイプごとの港格別港湾一覧および構成施設数を表-2 に、港湾タイプごとの構成施設分類別港数および施設数を表-3 に示す。さらに、港湾タイプごとの「みなとオアシス」登録延べ港数の推移と、港湾タイプごとの1港湾あたりの構成施設数を比較したものを、それぞれ図-3、図-4 に示す。以降はこれらをもとに考察する。

##### (1) 登録港数および構成施設数からみる港湾タイプの特徴

表-2 より、全 82 港のうち『港湾単独型』が 42 港（51%）、『市街地一体型』が 40 港（49%）とほぼ同数であり、港格ごとのばらつきをみても両港湾タイプで同

様の傾向であった。一方、図-3 より、港湾タイプごとの登録港数の推移をみると、2003 年の制度創設以降、特に 2005 年頃から『港湾単独型』が増え始めるが、近年は『市街地一体型』の増加が顕著であることがわかった。

さらに図-4 より、港湾タイプごとの1港あたりの構成施設数を比較すると、『港湾単独型』は全 42 港中 27 港（64%）と5施設以下で構成されている港湾が多いのに対し、『市街地一体型』は全 40 港中 22 港（55%）と6施設以上で構成されている港湾が多いことがわかった。これより、「みなとオアシス」創設当初に多くみられた『港湾単独型』と比べ、近年増加がみられる『市街地一体型』は1港あたりの構成施設数が多いことから、エリア内の機能性の充実や回遊性の向上といった、背後市街地への広がりが見込まれる。

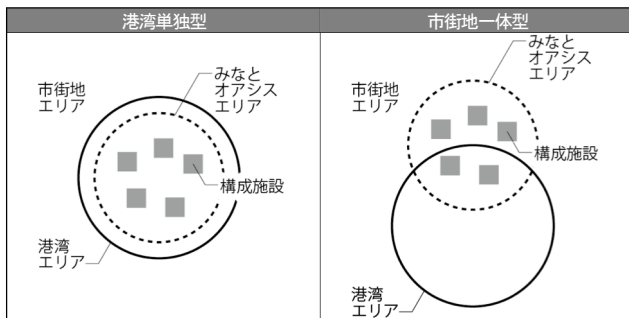
##### (2) 構成施設用途からみる港湾タイプの特徴

表-3 より、港湾タイプごとの構成施設の用途に着目すると、『港湾単独型』では「公園」が 38 件と最も多く、次いで「商業施設」が 37 件、「緑地」が 28 件、「海上交通ターミナル」が 24 件であった。一方、『市街地一体型』では、「商業施設」が 46 件と最も多く、次いで「公園」が 37 件、「文化施設」が 32 件、「海上交通ターミ

表-1 調査概要 [筆者作成]

	資料調査	聞き取り調査
調査期間	2021年7月12日～9月21日	
調査資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>みなとオアシス登録申請書</li> <li>既登録みなとオアシス報告書*</li> <li>直近の港湾計画図</li> </ul>	
調査対象	みなとオアシス登録 139 港のうち、港湾計画図を入手できた 82 港（表-2）	<ul style="list-style-type: none"> <li>各港湾管理者</li> <li>各みなとオアシス設置者</li> </ul>
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>みなとオアシス設置者および運営者の概要</li> <li>構成施設の用途</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>みなとオアシス登録目的</li> <li>港湾計画図の有無</li> </ul>

※2019年の運営要綱改正にともない、各港湾のみなとオアシス設置者から再提出された。



〔凡例〕 〇 港湾エリア 〇 みなとオアシスエリア ■ 構成施設

図-2 2つの港湾タイプの概念図 [筆者作成]

表-2 各港湾タイプの港格別港湾一覧および構成施設数

[筆者作成]

港格	港湾単独型	市街地一体型
国際戦略港湾	横浜港 (1) / 川崎港 (6) / 大阪港 (7) / 神戸港 (神戸) (11) 【小計：4港】	神戸港(須磨) (4) 【小計：1港】
国際拠点港湾	室蘭港 (5) / 苫小牧港 (6) / 仙台塩釜港(塩釜) (1) / 千葉港 (8) / 伏木富山港(新湊) (9) / 名古屋港(新舞子) (4) / 広島港(坂) (4) / 徳山下松港【周南市】 (3) / 下関港 (9) 【小計：9港】	仙台塩釜港(仙台) (13) / 新潟港(東港) (5) / 新潟港(西港) (14) / 伏木富山港(伏木) (4) / 清水港(2) / 姫路港 (4) / 和歌山下津港 (14) / 広島港(宇野) (18) / 徳山下松港【下松市】 (6) / 北九州港 (16) 【小計：10港】
重要港湾	稚内港 (5) / 函館港 (5) / 青森港 (12) / 宮古港 (1) / 久慈港 (1) / 釜石港 (1) / 船川港 (5) / 小名浜港 (4) / 両津港 (3) / 田子の浦港 (3) / 三河港(蒲郡) (5) / 境港 (8) / 宇野港 (9) / 尾道糸崎港 (尾道) (5) / 尾道糸崎港(三原) (10) / 三田尻中間港 (6) / 徳島小松島港(小松島) (2) / 宇和島港 (3) / 新居浜港 (8) / 八幡浜港 (7) / 宿毛湾港 (5) / 唐津港 (5) / 大分港 (3) / 津久見港 (3) / 細島港 (4) / 鹿児島港 (20) / 石垣港 (3) 【小計：27港】	釧路港 (4) / 紋別港 (5) / 網走港 (5) / 八戸港 (8) / 大船渡港 (7) / 秋田港 (5) / 酒田港 (6) / 茨城港 (大洗) (9) / 木更津港 (6) / 横須賀港 (9) / 七尾港 (3) / 敦賀港 (9) / 御前崎港 (6) / 津松阪港 (津) (3) / 阪南港 (8) / 日高港 (4) / 鳥取港 (7) / 浜田港 (8) / 西郷港 (5) / 福山港 (10) / 長崎港 (14) / 厳原港 (4) / 福江港 (3) / 別府港 (3) / 油津港 (6) / 那覇港 (9) / 平良港 (2) / 中城港 (4) 【小計：28港】
地方港湾	岩船港 (5) / 魚津港 (4) 【小計：2港】	福井港 (13) 【小計：1港】
N=82	【合計：42港(51%)】	【合計：40港(49%)】

( ) 内の数値は各港湾の構成施設数を示す。

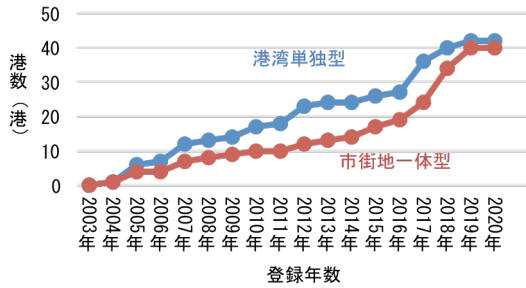


図3 港湾タイプごとの「みなとオアシス」登録延べ港数の推移 [筆者作成]

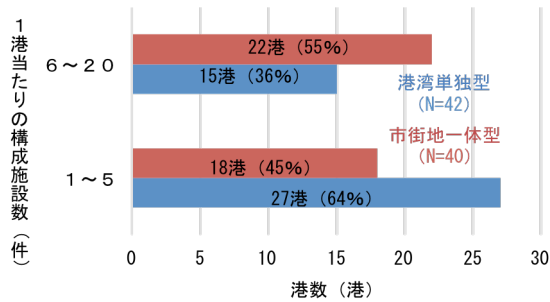


図4 港湾タイプごとの1港湾あたりの構成施設数の比較 [筆者作成]

ナル」が 27 件であった。施設数上位の「商業施設」と「公園」はどちらの港湾タイプにもみられたが、『港湾単独型』では「緑地」や「海上交通ターミナル」といった港湾関連の用途が多い一方、『市街地一体型』では「文化施設」から「海上交通ターミナル」というように幅広い用途を有することがわかった。

また、表-3 より、『港湾単独型』と『市街地一体型』の施設数の差に着目すると、『港湾単独型』では「緑地」や「業務ビル・事務所」, 「多目的広場」の差が多い一方、『市街地一体型』では「文化施設」や「海水浴場」, 「商業施設」の差が多かった。さらに、『市街地一体型』のみの施設としては「海水浴場」や「陸上交通ターミナル」, 「橋梁」, 「船揚場」がみられた。これらより、構成施設の用途が港湾関連を中心とする『港湾単独型』に対し、『市街地一体型』は構成施設の用途が幅広い中、特に集客要素が目立って多いという実態が捉えられた。

以上より、本章では「みなとオアシス」に登録された全国 139 港のうち、港湾計画図が入手できた 82 港を対象に、各港湾のエリア構成から2つの港湾タイプに分類し、「みなとオアシス」に登録された構成施設数およびその用途から、各港湾タイプの特徴を明らかにした。

その結果、港湾関連施設を活用し、港湾空間の魅力を

表-3 各構成タイプの構成施設分類ごとの港数・施設数

[筆者作成]

構成施設分類	港湾タイプ		市街地一体型 (40港)			
	港数	施設数	港数	施設数		
建築施設	集客関連	宿泊施設	3	3	4	5
		キャンプ場	1	1	1	1
		商業施設	25	37	26	46
		観光レジャー施設	10	12	14	19
		アミューズメント施設	1	1	1	1
		集会所	10	10	8	8
		文化施設	10	16	18	32
		コンベンション	13	13	15	17
		温泉施設・温水健康施設	1	1	3	5
		スポーツ施設	3	3	3	3
		観光案内所	10	10	9	11
		待合所	7	10	6	9
		不明	1	1	0	0
関係連	業務関連	海上交通ターミナル	15	24	19	27
		陸上交通ターミナル	0	0	2	2
		水産業務・研究施設	1	1	2	2
		コンテナ	0	0	1	1
盤交関連	基盤施設	業務ビル・事務所	7	8	2	2
		金融施設	0	0	1	1
		防災施設	1	1	1	1
		橋梁	2	2	6	8
シレ開	開工	ブルムナード	4	4	4	4
		マリーナ・係留施設	5	5	8	9
		人工海浜	3	3	2	2
		海水浴場	0	0	10	12
		海岸	1	1	3	3
		多目的広場	7	8	4	4
		緑地	19	28	13	16
公園	23	38	24	37		
関係連	その他	港	3	3	4	4
		物揚場	4	6	5	5
		船揚場	0	0	2	2
		岸壁	6	6	9	11
防波堤・防潮堤	2	2	3	3		
護岸	1	1	1	1		
トイレ	1	1	0	0		
岩	0	0	1	1		
小島	1	1	0	0		
水域	0	0	1	1		
合計			261		318	

[凡例] □ : 説明箇所 □ : 比較箇所 ■ : 比較箇所 (『市街地一体型』のみ該当)

活かした港湾がみられた一方、港湾エリアに背後の市街地を取り込むことで、多岐にわたる施設が活用され、エリア内の機能性の充実や回遊性への期待に繋がる港湾タイプがみられ、「みなとオアシス」登録状況からみても市街地空間を活かした取り組みの重要性が示唆される。

そこで、以降ではこれら港湾タイプごとに、構成施設の中でも港湾の既存ストックを有効活用する「倉庫リノベーション」が担う機能や役割を明らかにするため、その実態を捉えていく。

### 5. 港湾タイプごとのリノベーション倉庫の実態把握

本章では、前章で分類した港湾タイプごとに倉庫転用

の実態を捉えるため、本研究対象 139 港のうち港湾計画図が入手できた 82 港の中から倉庫転用がみられた港湾およびリノベーション倉庫を抽出する。その抽出方法については、筆者らの先行研究<sup>5)</sup>と同様の方法を用いて行った。具体的には、国土交通省港湾局 HP<sup>9)</sup>および Google MAP<sup>9)</sup>により「みなとオアシス」登録エリアを特定し、当該エリア内に立地する倉庫の確認を行い、さらにその結果を国土交通省港湾局産業港湾課へ提示し、聞き取りにより妥当性を確認した。

その結果、全 15 港で倉庫転用がみられ、これら港湾を対象に表 4 に示す調査を実施し、「みなとオアシス」登録エリアと港湾エリア、リノベーション倉庫の立地状況から、前章で分類した港湾タイプ『港湾単独型』と、『市街地一体型』の中でもリノベーション倉庫が港湾エリアにある場合と市街地エリアにある場合があり、大きく 3 つに分類した(図-5)。さらに、調査協力の得られたリノベーション倉庫の所有者または管理者を対象に、倉庫転用の実態についてヒアリング調査を行った結果を図-6 に示す。以降はこれらをもとに考察する。

(1) 港湾単独型に立地するリノベーション倉庫の特徴

このタイプは、港湾エリア内で「みなとオアシス」を展開する『港湾単独型』において、リノベーション倉庫もその中に立地する港湾であり、図-5 に示す①~⑧の 8 港が該当する。いずれも明治初期から工業港湾として栄え、現在も工業機能を主とする港湾である。このような港湾は、一般に産業施設が臨海部を占めるため、オープンスペースや商業施設といった市民が水際に近づける空間が少ない。そのような中、「①小名浜港」では、港湾の一部を地域住民の憩いの場として整備し、海辺を一望できる商業観光施設やイベント施設といった、港湾の立地を活かした倉庫転用がされていた(図-6；①-18)。

表-4 調査概要 [筆者作成]

	資料調査	聞き取り調査
調査期間	2020年7月14日～9月15日	2020年12月14日～2021年1月8日
調査資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>みなとオアシス登録申請書</li> <li>既登録みなとオアシス報告書*</li> <li>直近の港湾計画図および都市計画事業4)～6)</li> </ul>	
調査対象	みなとオアシス登録139港のうち、港湾計画図を入手できた82港の中から倉庫転用がみられた15港(表-5)	左記の港湾でみられたリノベーション倉庫の各倉庫管理者および所有者
調査内容	倉庫転用がみられた「みなとオアシス」登録15港を対象に、港湾エリアおよび「みなとオアシス」エリアに着目することで、各港湾の歴史背景と港湾整備の特徴を把握するため	<ul style="list-style-type: none"> <li>みなとオアシス登録目的</li> <li>港湾計画図の有無</li> </ul>

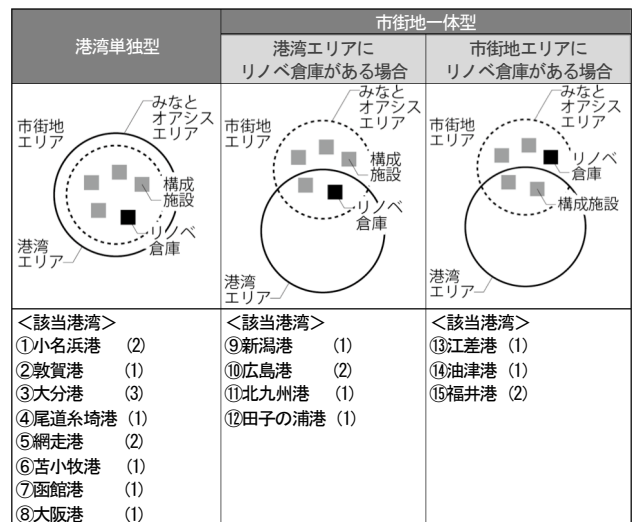
\*2019年の運営要綱改正にともない、各港湾のみなとオアシス設置者から再提出された。

一方、市民や企業が集まり設立した「小名浜まちづくり協議会」がいわき市と協力してまちづくりを行っており、当該倉庫の活用検討時には倉庫の利活用方策について市民アンケート調査を行い、地域住民の意見を取り入れたという(図-6；①-20)。現に市民イベントの会場や地域の特産物販売店等の地域住民の賑わい拠点の場としても活用されており(図-6；①-19)、水際線に近いといった港湾の立地に合わせた活用であるとともに、市民の取り組みが特徴的な活用といえる。

(2) 市街地一体型に立地するリノベーション倉庫の特徴

1) リノベーション倉庫が港湾エリアにある場合

このタイプは、港湾エリア内に留まらず、背後の市街地を一体として「みなとオアシス」を展開する『市街地一体型』の中でも、リノベーション倉庫は港湾エリア内に立地する港湾であり、図-5 に示す4港が該当する。いずれも1950年頃まで工業港湾として栄えていたが、港湾機能の移転に伴い、現在ではターミナル機能と商業機能を主とする港湾である。例えば、「⑩北九州港」でも港湾機能が移転して以降、観光地として再整備されると、かつての国際ターミナル「旧大連航路上屋」は多目的施設や展示施設、休憩施設等の北九州港の歴史を伝える場として活用された(図-6；⑩-18)。現在、当該施設には年間200万人を超える観光客が訪れ、港の歴史に関する資料展示や、音楽演奏を通して北九州市の広報活動を行う「北九州市消防音楽隊」のコンサート会場として利用される等(図-6；⑩-19)、集客性を有する観光



[凡例] ー港湾エリア ーみなとオアシスエリア

■構成施設 ■リノベーション倉庫

( ) 内の数値は各港湾の構成施設数を示す。

図-5 2つの港湾タイプとリノベーション倉庫の関係

[筆者作成]

地という立地を活かしつつ、港がもつ魅力を最大限活かした倉庫転用といえる。

2) リノベーション倉庫が市街地エリアにある場合

このタイプは、『市街地一体型』の中でも、リノベーション倉庫は港湾エリア外に立地する港湾であり、図-5

に示す3港が該当する。いずれも木材集積港として栄えていたが、鉄鋼業の普及により昭和初期から遊休化し、現在は人流のターミナル機能を主とする港湾である。これらに共通して、港湾背後の市街地にはかつての港町の名残があり、例えば、「⑭油津港」は、約 100 年も前に

各概要		港湾タイプ		市街地一体型		
		港湾単独型		港湾エリアに リノベ倉庫がある場合	市街地エリアに リノベ倉庫がある場合	
港湾概要	基本情報	1. 名称	①小名浜港		⑪北九州港	⑭油津港
	2. 所在地	福島県いわき市		福岡県北九州市	宮崎県日南市	
	3. 港格	重要港湾		国際拠点港湾	重要港湾	
	4. 開港年	1747年		1963年	1952年	
	5. 港湾機能	工業機能		ターミナル機能・商業機能	ターミナル機能	
	6. 名称	いわき小名浜みなとオアシス		みなとオアシス門司港	みなとオアシス油津	
	7. 登録年	2005		2019	2018	
	8. みなとオアシス エリア図および リノベ倉庫位置図					
基本情報	9. 名称	小名浜美食ホテル	小名浜潮目交流館	旧大連航路上屋	油津赤レンガ館	
	10. 所有者	福島県		北九州市	日南市	
	11. 管理者	株式会社アクアマリンパーク ウェアハウス		株式会社 BDO J WEST (広告系の企業)	上町まんま倶楽部 (地域住民で構成された市民団体)	
	12. 建築年	不明	不明	1929年	1922年	
	13. 構造種別	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造	煉瓦造	
	14. 延床面積	500㎡	300㎡	4,766.07㎡	394.08㎡	
	15. 港湾法(臨港地区) にける分区	修景厚生港区	修景厚生港区	商港区	未分区	
	16. 都市計画法 における用途地域	準工業地域	準工業地域	準工業地域	近隣商業地域	
立地状況	17. 港湾計画図におけ る土地利用区分	緑地	緑地	港湾関連用地	港湾計画区域外	
	18. 活用用途	商業観光施設	イベント施設	多目的施設・展示施設・休憩施設	多目的交流施設・休憩施設	
	19. 活用例	・地域の特産物販売店 ・飲食店	・フリーマーケット ・ドッグラン	・北九州港の歴史展示施設・シアター会場 ・「北九州市消防音楽隊」コンサート会場	・農産物直売所・イベント会場 ・フリーマーケット	
	20. 活用経緯	倉庫が背後の市街地と港湾の間に立地しているため、動線の分断解消のため活用が求められ市民アンケート調査による住民意見を反映し、開設		門司港に点在する歴史的建造物を保存し、港一体を観光地へと整備する「門司港レトロ事業」の一環として開設	油津港が「みなとオアシス」に登録されたことから「地域住民と観光客との交流の場」として開設	
	21. 「みなとオアシス」 登録理由	周辺施設の「アクアマリンパーク」が「みなとオアシス」に登録したため		北九州港開港 130 年を記念し「みなと」を核としたまちづくりを展開するため	国の交付金など補助金の優先的な分配や知名度の向上が見込まれたため	
	22. 「みなとオアシス」 登録の利点	SEA 級グルメ全国大会に参加し、知名度が向上		海沿いの施設を登録施設とし地域課題に特化した一體的な取り組みが可能	「みなとオアシス」全国協議会の助成事業の利用	
	23. 利用者の属性	地域住民・観光客	地域住民	地域住民・観光客・地域団体・行政団体	地域住民	
	24. 利用者の年代	40代・50代	不明	50代~80代	全年代	
倉庫転用状況	25. 利用者の交通手段	自動車	自動車	鉄道・徒歩・自動車・バス	徒歩・海上交通	
	26. 運用上の工夫	業態開発・ブランド展開商業展開に力を入れた	各種広報活動に力を入れた	隣接の開門海峡ミュージアムと連携した	なし	
27. 外観・内観写真						

[凡例] みなとオアシスエリア図：□港湾エリア □みなとオアシスエリア ■リノベーション倉庫 ■構成施設 注：図の上が北向きを示す。

図-6 各港湾の概要とリノベーション倉庫の概要 [筆者作成，写真は参考文献<sup>10)11)12)</sup>より引用]

建設された煉瓦造の倉庫を外観を保存しつつ多目的交流施設や休憩施設にする等、歴史的街並みを意識した倉庫転用がされていた(図-6; ⑭-13, 18, 27)。また最近では、市内外から約 60 名の参加者が訪れ、旧港町を散策するイベントが開催される等、地域住民と観光客の交流機会の場として活用されており(図-6; ⑭-19)、かつての港町の名残ある街並みを活かした倉庫転用といえる。

以上より、本章では本研究対象 139 港のうち、港湾計画図が入手できた港湾の中から、倉庫転用がみられた港湾を抽出し、各倉庫所有者・管理者へのヒアリング調査を通して、港湾タイプごとに倉庫転用の実態を捉えた。

その結果、『港湾単独型』では港湾空間がもつ親水性を活かした倉庫転用がなされていたのに対し、『市街地一体型』では港湾機能の変化に加え、港湾背後の市街地特性を活かし、港湾エリアでは集客性を図る倉庫転用が、背後の市街地エリアでは地域交流を図る倉庫転用がなされていたことが明らかとなった。

## 6. まとめ

本研究で得られた成果をまとめると以下ようになる。

- (A) 「みなとオアシス」登録港において、港湾エリア内で「みなとオアシス」を展開する『港湾単独型』と、港湾エリア内に留まらず、背後の市街地を一体として「みなとオアシス」を展開する『市街地一体型』の2つの港湾タイプに分類することができた。
- (B) 『港湾単独型』では1港あたりの構成施設数は相対的に少ないものの、港湾関連施設を活用し、港湾空間の魅力を活かした港湾である一方、『市街地一体型』では1港あたりの構成施設数が相対的に多く、多岐にわたる施設が活用され、エリア内の機能性の充実や回遊性への期待に繋がる港湾である実態を捉えた。
- (C) 近年『港湾単独型』の港湾に比べて、『市街地一体型』の港湾が増加していることから、港湾背後の市街地空間を活かした取り組みの重要性が示唆された。
- (D) 『港湾単独型』に立地するリノベーション倉庫は、港湾エリアの親水性を活かした活用がなされていたのに対し、『市街地一体型』に立地するリノベーション倉庫は、背後の市街地特性を活かしつつ、港湾エリアでは集客性を図る活用が、背後の市街地エリアでは地域交流を図る活用がなされていたことが明らかとなった。

## 7. おわりに

本研究では、「みなとオアシス」登録 139 港を対象に、「みなとオアシス」の構成施設が立地する範囲に着目し、港湾および背後の市街地との構成関係を捉えるとともに、その中で倉庫転用がみられた事例を取り上げ、リノベーション倉庫の活用実態を明らかにした。冒頭でも述べたように、「みなとまち」の地域活性化に向けては、「みなとオアシス」制度の戦略的な運用が重要であり、まず港湾空間を最大限に活用するうえで、既存の港湾関連施設を構成施設として、積極的に一般市民に開放する他、特にかつて上屋や倉庫として利用されていた水辺に近接しているという立地を活かし、親水性を有する倉庫転用を図ることが重要となる。

一方、港湾エリアのみならず背後の市街地エリアに立地する、多岐にわたる用途の既存施設を構成施設として登録し、港湾空間と市街地空間を一体で考えていく方法がある。この点においては、背後の市街地に観光地を有する港湾では、港湾エリアの広大な敷地を活かした集客性ある倉庫転用がなされていたり、背後の市街地にかつての港町が残る港湾では、その歴史的資源を活かした賑わい性ある倉庫転用がなされる等、港湾機能の変化に伴う背後の市街地特性を活かした倉庫転用を図ることが重要であるといえよう。

**謝辞:** 本調査に協力いただいた国土交通省港湾局産業港湾課の皆様、ならびに卒研生の松田孝太郎氏に深謝いたします。

### 注釈

- 注1) 「みなとオアシス」制度は、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、平成 15 年に中国および四国地方整備局で創設され、その後平成 29 年 2 月に制度として全国で統一された。なお「みなとオアシス」とは、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登録したものをいう。
- 注2) 本研究では、遊休化した上屋や倉庫等の荷さばき・保管施設を総称し「倉庫」と呼ぶとともに、倉庫を別の用途に転用する行為を「倉庫転用」、倉庫転用により改修された倉庫を「リノベーション倉庫」、倉庫転用により賑わいの拠点整備を図り、地域活性化を図ることを「倉庫リノベーション」と呼ぶ。
- 注3) 港湾計画図とは、港湾の開発、利用および保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する計画範囲を図で示したものである。
- 注4) 本研究では、港湾計画図に示された範囲を「港湾エリア」と呼ぶ。

## 参考文献

- 1) 新みなとまちづくり研究会：新みなとまちづくり宣言―「新しいみなとまちづくり」に向けて―，2017
- 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) 国土交通省港湾局：みなとだより，Vol.50，pp.14～17，日本港湾協会，2006
- 4) 国土交通省港湾局 HP，  
[http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan\\_tk1\\_000001.html](http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk1_000001.html)  
(最終閲覧日：2020.7.14)
- 5) 落合正行，岡田智秀，小林侑輝：わが国の港湾における「倉庫リノベーション」の活用実態と整備プロセスに関する研究―全国のみなとオアシス登録港を対象として―，土木学会論文集 D3，Vol.76，No.5，pp.I\_515-I\_522，2021.
- 6) 上島顕司：我が国の臨海部におけるウォーターフロント開発後の動向と今後の方向性，土木計画学研究発表会・講演集 Vol.55，CD-ROM，土木学会，2017.7
- 7) 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，土木計画学研究発表会・講演集 Vol.57，CD-ROM，土木学会，2018.6
- 8) 橋本航征，福井恒明：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，第 60 回土木計画学研究・講演集（CD-ROM），16-03，2019.11
- 9) Google Map HP，<https://www.google.co.jp>  
(最終閲覧日：2020.7.14)
- 10) 潮目の駅 小名浜美食ホテル HP，  
<https://www.bishokuhotel.com>  
(最終閲覧日：2021.9.30)
- 11) Comeon KANMON HP，  
<https://www.gururich-kitaq.com/kanmon/detail/index.php?id=27>  
(最終閲覧日：2021.9.30)
- 12) 日南市ナビ HP，  
<http://nichinanshinaavi.moo.jp/genre/akarengakan>  
(最終閲覧日：2021.9.30)