

みなとまちづくりに係る 日本のマリーナ計画に関する一考察

鈴木洋¹・矢川隆史²・角真規子³・藤井俊輔⁴

¹ 非会員 (株) 地域開発研究所 代表取締役 (〒110-0015 東京都台東区東上野 2-7-6)
E-mail: suzuki@rdco. co. jp

² 会員 (株) 地域開発研究所 取締役 (〒110-0015 東京都台東区東上野 2-7-6)
E-mail: yagawa@rdco. co. jp

³ 非会員 (株) 地域開発研究所 研究部 主任研究員 (〒110-0015 東京都台東区東上野 2-7-6)
E-mail: kado@rdco. co. jp

⁴ 非会員 (株) 地域開発研究所 研究部 研究員 (〒110-0015 東京都台東区東上野 2-7-6)
E-mail: fujii@rdco. co. jp

「まちづくり」と「みなとまちづくり」の相違は「みなと」の有無による。その有無として具体的に欠かせないものは船舶であり、「みなとまちづくり」の視点に立てば、その船舶の代表は「プレジャーボート」であろう。これらの船舶を主に係留・保管する施設は「マリーナ」である。このため「みなとまちづくり」において「マリーナ」をその要素として据えることは重要な視点である。一方、日本には 600 前後の「マリーナ」が存在するが、わが国において、一般の人々が気軽に立ち寄り楽しめる「マリーナ」は非常に限られている。本研究は、今後の「みなとまちづくり」の拠点となるべき「マリーナ」について、立地状況、施設配置状況等の観点から事例を通じて分析することで「みなとまちづくり」に資する「マリーナ」の計画のあり方を検討しようとするものである。

Key Words: みなとまちづくり, マリーナ, 立地計画, 施設配置計画, 港湾

1. 研究の背景と目的

平成 30 年 7 月に港湾の中長期政策「PORT 2030」が策定された。この中には「ブランド価値を生む空間形成」として、「民間資金を活用したマリーナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化」、また、「様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行者の満足度の向上、地域への経済効果の最大化」等が謳われている¹⁾。

今後は、全国的にこのような考えを基に港湾空間の再編等が進められると想定されるが、この「PORT 2030」の概要に示される主要な施策のイメージ(図-1)を具体的な空間で実現するための検討が必要と考える。

一方、「まちづくり」と「みなとまちづくり」の相違は「みなと」の有無による。その有無として具体的に欠かせないものは船舶である。この絵の中でみなとまちづくりの観点で欠かせない船舶に関連する空間的要素は、マリーナ、クルーズターミナル、メガヨット係留施設であらう。

この3つの施設の内、クルーズターミナル、メガヨット係留施設は昨今、全国的に整備が進捗している施設である一方、マリーナは昭和の時代より整備が進められ、歴史が古く各地に立地し施設数も多い。このため「みなとまちづくり」においてマリーナをその要素として据えることは重要な視点であるものの、これまで、マリーナを中心に、あるいは、拠点として「みなとまちづくり」が進められてきたわけではない。



図-1 「ブランド価値を生む空間形成」

出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」の概要¹⁾

この理由は、これまでマリーナの機能はプレジャーボートの保管が主体という考えのもと、立地・施設配置を進めてきたことによると考えられる。このため、本研究では、一般市民の利用の視点に基づいたマリーナの計画について検討することを研究目的とする。

2. マリーナ概念・種類

(1) マリーナ概念

マリーナの定義は定かなものではなく、「マリーナの計画」²⁾においては、マリーナについて以下のように記載されている。『「マリーナ」という言葉は、元々、「海辺の散歩道」といった程度のラテン語であったが、1928年に米国の「全国エンジンボート製造業協会（NAEBM）」が「あらゆるタイプのプレジャーボートのための外郭施設、係留施設、水域施設、プレジャーボート取扱施設、陸上施設、安全施設、及びこれらに関するサービス施設を備えたもの、すなわち、ボートینگ水域・陸域及び施設の総合体に対してこの言葉を用いて以来、この種の施設の総称として世界的に一般化してきたものである。」³⁾』

一方、わが国においては、マリーナの定義が明確でないこともあり正確な施設数は不明であるものの、日本には600前後の施設が存在すると言われている³⁾。

(2) マリーナの種類

マリーナは、その整備・管理主体等に基づき、いくつかの種類に分類できる。整備の観点で見れば、大きく民間マリーナ、公共マリーナ（いわゆる第三セクターマリーナを含む）に区分される。

民間マリーナは、三浦半島のシーボニア、逗子マリーナ等のリゾート開発と連動したマリーナ開発を除けば、1973年の始まるオイルショックを機に造船不況が深刻となり、民間の中小の造船所がプレジャーボートを保管してマリーナと称し、徐々に機能を充実させ発展してきた施設が中心となっている。バブル期にはボートメーカー・エンジンメーカー（ヤマハ、トヨタ、ヤンマー、スズキ等）がボートの販売と併せてマリーナの整備・運営に力を入れてきた時期もあった。

公共マリーナは、国体マリーナといわれる施設で、国体の競技施設として整備された公共ヨットハーバーが順次全国的に整備されてきている（代表的な施設としては湘南港（江の島ヨットハーバー））。加えて、バブル期にリゾート地域（代表的な施設としては和歌山県和歌山マリーナ）、3大都市圏（代表的な施設としては横浜ベイサイドマリーナ）等を中心に第三セクター方式で整備されたマリーナ（第三セクターマリーナといわれている）が公共マリーナに含まれている。

一方、水域別の観点で見ると、公共マリーナとしては、国土交通省港湾局（旧運輸省港湾局）所管の港湾区域におけるマリーナ、農林水産省が漁港区域に整備を行うフィッシャリーナ、さらには、国土交通省水管理・国土保全局（旧建設省河川局）所管の河川区域に整備している河川マリーナがあるが、多数を占める公共マリーナは、国土交通省港湾局所管の施設となっているのが現状である。

3. 研究の方法

本研究においては、研究目的に照らし対象とするマリーナを選定し、その対象について、立地状況、施設配置状況等の観点から事例を通じて分析することで「みなとまちづくり」に資する「マリーナ」の計画のあり方を検討した。

(1) 調査対象の選定

本研究において対象とするマリーナは、以下の流れで選定し、33施設を抽出した。

- ①前述したとおり、民間マリーナは造船所由来のマリーナが多く、立地場所を選定できる余地が制限される場合が少なくないことから、公共マリーナを対象とすることとし、中でも施設数が比較的多く施設配置の自由度が高いと想定される港湾局所管の施設を対象とした。このため「数字で見る港湾 2021」の港湾における公共マリーナの供用箇所（令和3年3月末現在）に基づき選定した⁴⁾。
- ②上記の内、にぎわいの形成に直接的につながりにくい体育や教育を主目的としたディンギーヨット専用マリーナやヨットハーバーは除外した。
- ③地方港湾ではマリーナ整備に当たり他船舶との輻輳等の影響が限られることから、立地の自由度が高いと想定される。このため、地方港湾でマリーナが主要な港湾機能であるようなマリーナは除外した。

(2) WEB・文献調査、現地踏査による各施設の立地状況、施設配置状況の把握及び考察

上記(1)によって選定した事例についてWEB・文献調査を行い、立地状況等を把握した。さらに、特徴的な事例を抽出した上で、現地踏査により施設の配置等を把握し、考察を行った。

(3) マリーナ計画のための提案

上記(2)に基づき、マリーナにおける立地状況、施設配置状況等の観点から事例を通じた課題を整理・分析することで「みなとまちづくり」に資する「マリーナ」の計画のあり方を検討し、提案した。

表-1 港湾における公共マリーナの供用箇所（令和3年3月末現在）及び本研究の対象施設一覧^{註1}

都道府県	港名	施設名称	地方港湾	DYのみ 収容	本研究の 調査対象	都道府県	港名	施設名称	地方港湾	DYのみ 収容	本研究の 調査対象
北海道	苫小牧港	勇払浜小型船溜			●	和歌山県	和歌山下津港	和歌山県和歌山マリーナ			●
	室蘭港	室蘭エンルムマリーナ			●		和歌山下津港	和歌山ディンギーマリーナ		○	
	小樽港	小樽港マリーナ			●	京都府	宮津港	田井宮津ヨットハーバー	○		
	江差港	江差港マリーナ	○		42		堺泉北港	MARINEST7(マリネストセブン)			●
青森県	青森港	青森港浅虫ヨットハーバー		○	43	大阪府	二色港	二色ヨットハーバー	○		
	大湊港	大平マリーナ	○		44		淡輪港	淡輪ヨットハーバー	○		
岩手県	宮古港	リアスハーバー宮古		○	45		泉佐野港	いずみさの閑空マリーナ	○		
	秋田港	秋田マリーナ			●		兵庫県	姫路港	木場ヨットハーバー		
秋田県	船川港	男鹿マリーナ			●	尼崎西宮 喜屋港		新西宮ヨットハーバー			●
	本荘港	本荘マリーナ	○		48	神戸港		神戸市立須磨ヨットハーバー			●
山形県	鼠ヶ関港	鼠ヶ関マリーナ	○		49	鳥取県	境港	境港公共マリーナ			●
福島県	翁島港	翁島港マリーナ	○		50	島根県	汐浜港	西郷立木ヨットハーバー・西郷ヨット艇庫	○		
茨城県	茨城港	大洗マリーナ			●	岡山県	牛窓港	岡山県牛窓ヨットハーバー	○		
千葉県	千葉港	千葉市稲毛区ヨットハーバー		○	52		渋川港	渋川ヨット艇庫	○		
	名洗港	鮎子マリーナ	○		53	広島県	広島港	広島観音マリーナ			●
東京都	東京港	東京夢の島マリーナ			●	山口県	徳山下松港	光井マリーナ	○		
神奈川県	湘南港	江の島ヨットハーバー	○		55		徳山下松港	洲鼻小型船だまり	○		
	葉山港	葉山港	○		56		平生港	ひらおボートパーク	○		
	真鶴港	真鶴港	○		57	萩港	マリーナ萩	○			
新潟県	横浜港	横浜ベイサイドマリーナ			●	香川県	高松港	高松市立ヨット競技場	○		
	横浜港	八景島マリーナ			●		仁尾港	仁尾マリーナ	○		
富山県	柏崎港	新潟県柏崎マリーナ	○		60	愛媛県	新居浜港	新居浜マリーナ			●
石川県	伏木富山港	富山県新湊マリーナ			●	福岡県	北九州港	新門司マリーナ			●
	滝港	滝港マリーナ	○		62		博多港	福岡市立ヨットハーバー			●
	穴水港	穴水町宝山マリーナ	○		63		博多港	西福岡マリーナ			●
福井県	和田港	若狭和田マリーナ	○		64	佐賀県	唐津港	佐賀県ヨットハーバー			●
	福井港	九頭竜川マリーナ	○		65	長崎県	長崎港	長崎サンセットマリーナ			●
和田港	うみんぴあ大飯マリーナ	○		66	長崎港		出島ハーバー			●	
静岡県	御前崎港	御前崎港マリーナ			●		早岐港	ハウステンボスマリーナ	○		
	伊東港	伊東サンライズマリーナ	○		68	佐世保港	九十九島パールシーリゾート内マリーナ			●	
愛知県	熱海港	スバ・マリーナ熱海	○		69	大分県	別府港	別府港北浜ヨットハーバー			●
	三河港	海陽ヨットハーバー		○	70	宮崎県	宮崎港	サンマリーナ宮崎			●
三重県	三河港	ラグナマリーナ			●	熊本県	三角港	波多マリーナ			●
	常滑港	NTPマリーナりんくう	○		72		鹿児島県	鹿児島港	県営平川ヨットハーバー	○	
滋賀県	津松阪港	三重県津ヨットハーバー			●	沖縄県	平良港	トリバー地区マリーナ			●
	長浜港	長浜ヨットハーバー	○		74		宜野湾港	宜野湾港マリーナ	○		
	大津港	滋賀県立柳が崎ヨットハーバー	○		75		中城湾港	与那原マリーナ			●
	大津港	大津港マリーナ	○								

4. 既往研究の整理及び本研究の意義

マリーナの計画・設計に関する研究としては、宮田ら²⁾は、マリーナへの性能設計の概念の本格的な導入を図ることを目的として、マリーナが貨物船や旅客船等を対象とした通常の係留施設とは整備目的や利用状況が全く異なるという観点に立ち、性能規定型の技術基準下でのマリーナの設計におけるマリーナ固有の留意点を整理し、その結果を「マリーナ等施設の設計ガイドライン(案)」として取り纏めている。マリーナの計画・設計は水域施設の配置や機能に大きく影響を受けることから、このような水理的な検討や海岸工学的な検討が行われてきた。一方、地理系、建築系にマリーナ計画の論文は散見され、地形や活動に基づく立地経緯の分析や、各種施設の規模と収容隻数等の分析の研究がある。

本研究は、マリーナの計画に関する研究であるが、水理的・海岸工学的な検討ではなく、マリーナの有する観光施設、にぎわい施設としての機能を活かすべく、立地や施設配置の関係性に着目した計画のあり方を明らかにするものであり、類似の研究は見当たらない。

5. 立地状況及び施設配置等の把握及び考察

(1) 立地状況の把握と考察

マリーナの立地状況の把握の方法としては、①にぎわいや観光活用としての視点から、そのアクセスシビリティを把握するため最寄り駅からの距離を把握するとともに、②港湾区域における立地状況として「港湾発祥の地」^{註2}とマリーナの立地場所の距離を把握した。

①駅からのアクセスシビリティ

対象施設として抽出した 33 マリーナにおいては、平均 2.7 km の距離があり、徒歩圏に整備されたマリーナは 2 施設であり、1 km 圏内が 11 施設であった。

元々、港湾自体がアクセスシビリティに優れているわけではないことに加え、マリーナを利用するプレジャーボート利用者は自家用車で来訪することを前提とした立地を検討していることが想定される。結果、3 km 弱の距離があることを考えれば、一般市民のアクセス性は必ずしも高くないと想定される。

②港湾における立地状況

「港湾発祥の地」とマリーナの立地場所の距離を把

握した結果、平均 4.5 kmであった。加えて、かなりの距離を有するマリーナも確認できた。特に、東京湾、大阪湾、北部九州等の広い港湾区域を有する港湾においては、6 km以上の距離があるマリーナが把握できた。

マリーナの立地においては、様々な条件が勘案されるが、プレジャーボートの係留には大水深を必要とせず、かつ、大型船は限られることから、コンパクトな船溜まりをマリーナとして活用することが可能である。この意味では「港湾発祥の地」等、本港地区や旧港地区と呼ばれる地区にマリーナを整備することはメリットが多いと考えられるが、現実的にはそのようなマリーナの立地は限定的といわざるを得ない。

具体的な事例として東京港、横浜港におけるマリーナと最寄り駅、港湾発祥の地との位置関係を以下に示し、考察を加える。

東京港には、夢の島マリーナが整備されているが、東京港の東端ともいえる位置に整備されており、最寄り駅からの距離は 0.9 km程度ある。「港湾発祥の地」である日の出頭からは 6.4 kmと距離がある。隅田川河口部等のいわゆる旧港地区にマリーナを整備することができれば、一般市民の目に触れる機会が増えることから、東京港のイメージも大きく変化するかもしれない。



図-3 東京港のマリーナの位置関係

横浜港には、横浜ベイサイドマリーナと八景島マリーナの2つのマリーナが整備されているが、横浜港の南部に配置されている。「港湾発祥の地」である「象の鼻」との距離はそれぞれ 7.9 km, 12.9 kmある。横浜港はすでに山下公園、象の鼻、MM21 が連坦した観光拠点となっている。この観光拠点の一部にマリーナ機能があれば、より港としてのにぎわいが促進されたのではないかと考えることもできる。



図-4 横浜港のマリーナの位置関係

(2) 施設配置状況の把握と考察

施設配置状況の把握は、①マリーナの周辺施設との関係性、②一般市民のマリーナ内水際線へのアクセス状況、について把握した。

①マリーナの周辺施設との関係性

対象としたマリーナの周辺に隣接して集客施設等が立地しているか否かを把握した結果、33 施設中、立地している施設が 18 施設確認された。隣接した施設としては緑地や飲食施設が多く、昨今ではバーベキューのサービス提供を緑地等で行うものもある。一部、物販施設等の立地もみられるが、利用面やアクセス面で必ずしもマリーナとの連携が高いとは言えないものもみられる。

②一般市民のマリーナ内水際線へのアクセス状況

プレジャーボートを係留している水域に一般市民がマリーナ内からアクセス可能か否かを把握した結果、33 施設中 13 施設がアクセス可能であることが確認された。マリーナは主要な利用者であるボートオーナーの利用を想定した配置計画がなされる傾向にあり、一般市民の利用を意識した計画が少ないことに起因していると考えられる。そもそも日本のマリーナはオーナークラブの運営

が発祥であり、クラブメンバーを中心とした利用を前提としている傾向がある。さらに、高価なプレジャーボートの置き場に一般市民が自由に入れる状況は防犯上問題であることから、公共マリーナにおいても、一般市民がマリーナに訪問してもなんとなく足を踏み入れがたい空間となっている場合（具体的には、クラブハウスを通らなければ水際線にアクセスできない等）が少なくない。

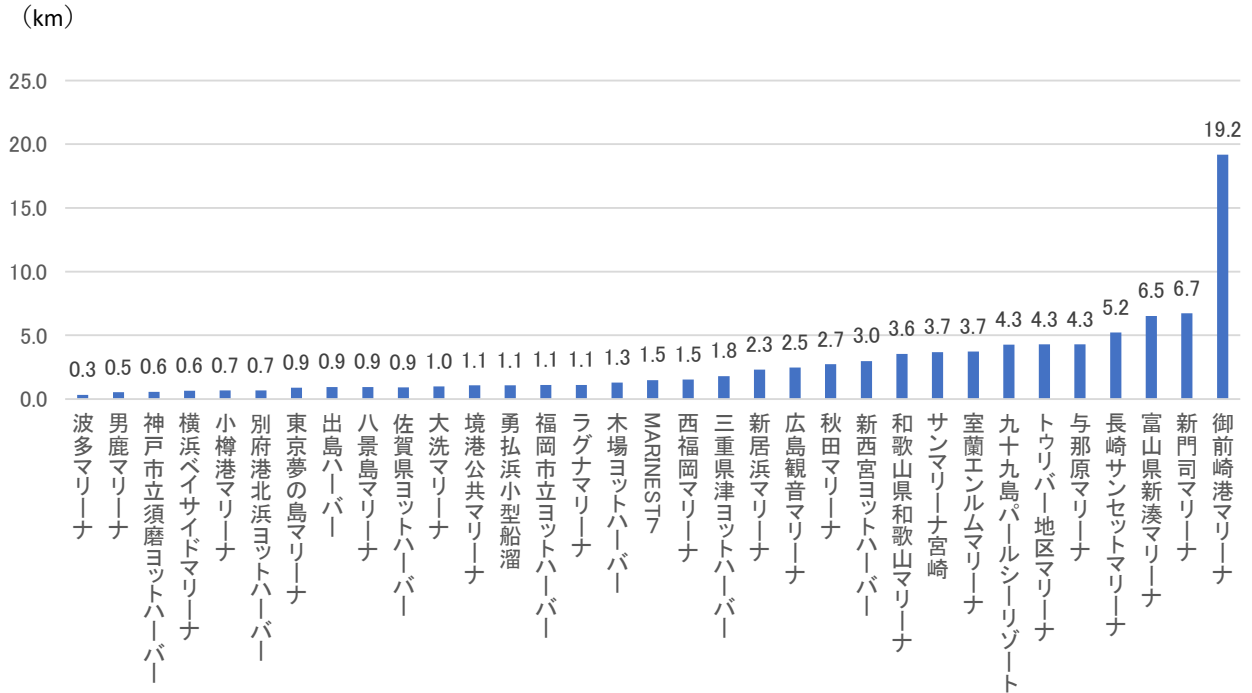


図-2 対象としたマリーナの駅からの距離の把握結果^{註3}

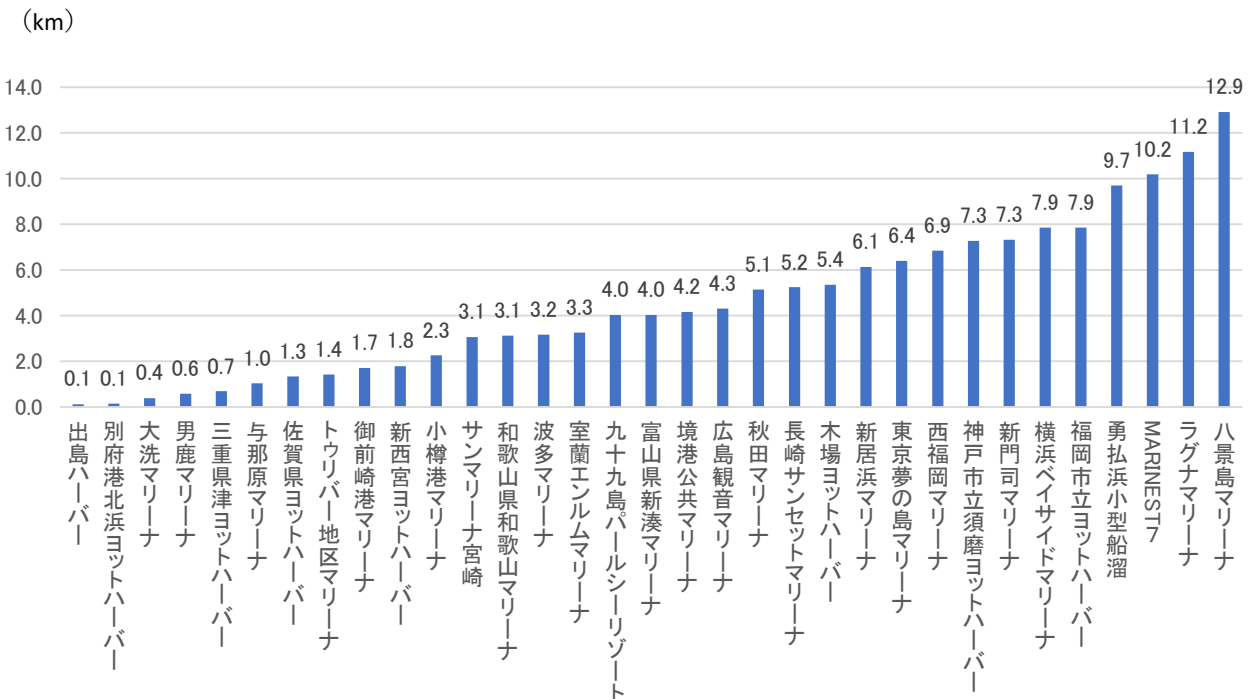


図-3 対象としたマリーナの「港湾発祥の地」からの距離の把握結果^{註4}

6. 結論

本研究では、「みなとまちづくり」の観点に基づき、一般市民の視点で、既存のマリーナの立地、配置等の状況を把握することにより、望ましいマリーナ計画の方向性として、以下の点を明らかにすることができた。

- ①既存のマリーナは、駅や港湾発祥の地を含めたいわゆる旧港地区から離れた箇所に立地している施設が少なくない点を明らかにした。港湾発祥の地は、本来都市部に位置し、アクセス性も高く、一般市民の来訪しやすい位置にある一方、港湾機能としては大水深の大型船舶の利用には適さず、プレジャーボートであれば、対応可能となる場合も少なくない。もちろん、前提として、静穏な水域の確保、航送波への対応、船舶の輻輳等、水理的な条件等様々な要件を満たすことが必要となるが、このような水域にマリーナを整備することで、港らしさを一般市民に提供することを考えることが重要といえよう。
- ②既存のマリーナは、集客施設等を周辺に配置して集客力を高めるように配慮している施設も確認できるものの、マリーナ単独で立地している施設も少なくない点を明らかにした。マリーナの魅力を一般市民に伝え、マリーナへの来訪を促すためにも周辺の土地利用や施設と連携した整備を行うことが重要といえよう。
- ③既存のマリーナ内の水際線に一般市民がアクセスできない状況にあるマリーナが6割にのぼることを明らかにした。この現状は、マリーナの第一義的な機能が安全・安心にプレジャーボートを保管することであり、その結果、ボートオーナーの要望やプレジャーボートの管理面が優先される配置計画が立案されてきた経緯があると考えられる。しかしながら、水面に多数のプレジャーボートが係留されている光景を眺めることは一般市民にとっても港らしさを感じる重要な場面であるとすれば、プレジャーボートが浮かぶ水際線にアクセスができ、水際線で佇んだり、飲食をしたりといった非日常を体験できる空間づくりも重要といえよう。

プレジャーボートは、港湾に存在する船舶の中でも最も親しみやすい船舶の1つであり、このプレジャーボートが整然と多数係留される様子を体験できるマリーナは一般市民が近景で見ても楽しめる存在⁵⁾といえ、一般市民が親しみやすいようマリーナを立地・配置することが、みなとまちづくりを進めるにあたりポイントとなるであろう。

このため、より一般市民のアクセスしやすい場所に立地させ、一般市民の水際線へのアクセスを確保すると

ともに、水面に浮かぶプレジャーボートを近景で眺められる配置計画を検討することが望まれる。

補註

- 1 公共マリーナには第3セクターによるマリーナを含む。また、表-1に示した公共マリーナ以外に簡易なプレジャーボートの係留施設としてボートパーク、51施設が存在するが、ボートパークはクラブハウス等の施設がなく常駐の管理者が存在しないため、本研究では対象外とした。
- 2 「港湾発祥の地」とは、近代港湾として整備された最初の場所で、比較的市街地近くに整備され、本港地区や旧港地区と呼ばれていることが多い箇所である。
- 3 駅からの距離は、JR、私鉄（新交通、路面電車等を含める）の鉄道駅からマリーナのクラブハウスまでの直線距離とした。なお、鉄道のない離島については空港からの距離とした。
- 4 「港湾発祥の地」からの距離は、近代港湾としての整備施設の位置からマリーナのクラブハウスまでの直線距離とした。

参考文献

- 1) 国土交通省港湾局、港湾の中長期政策「PORT 2030」の概要、<https://www.mlit.go.jp/common/001249587.pdf>
- 2) 染谷昭夫他、「マリーナの計画」鹿島出版社、昭和63年3月1日、P16
- 3) 公的な機関が公表しているデータとしては「全国マリーナ一覧」平成29年4月1日現在があり、この資料によれば、全国で603の施設が掲載されているものの、「本情報は海上保安庁が各施設の協力を得て調査したものであり、全ての施設の掲載を保証するものではない」との注意書きがある、https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/oshirase/marina_H290401.pdf
- 4) 公益社団法人日本港湾協会、「数字で見る港湾2021」、令和3年9月30日、港湾における公共マリーナの供用箇所（令和3年3月末現在）、P69
- 5) 運輸省港湾技術研究所計画設計基準部計画基準研究室、「美しい港湾景観の形成をめざしてーその考え方と港湾計画計画のポイントー」、平成5年3月、PP13-14