

みなとまちづくりの観点から見た みなとオアシスの機能と空間構成

橋本 航征¹・福井 恒明²

¹学生会員 法政大学大学院修士課程 デザイン工学研究科都市環境デザイン工学専攻
(〒102-8160 東京都千代田区富士見2-17-1, E-mail:kosei.hashimoto.2f@stu.hosei.ac.jp)

²正会員 工博 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が、今後のウォーターフロント開発は臨港地区のみで単一的に行うのではなく、後背地とつながりある、港湾とまちが一体となったみなとまちづくりが必要とされている。そこで、本研究では日本全国に存在するみなとオアシスについて整理分類し、みなとオアシス登録港湾の交流厚生用地に関して立地施設と立地場所を調査した。その結果、みなとオアシスは構成施設から4つのタイプに分類できることと、交流厚生用地が港湾の賑わいの発生源であることを把握することができた。

キーワード: 港湾, ウォーターフロント, みなとまちづくり, みなとオアシス

1. はじめに

(1) 研究背景

古来より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は産業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「豊かなウォーターフロントをめざして」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。

近年の風潮としては、市民参加型のまちづくりが活発化していることから市民の交流のための場であったり、増加するクルーズ船の旅客に対する情報提供や災害時の支援拠点など、港湾が多様な機能をもったまちの拠点となる必要性が高まった。そこで2003年、みなとまちづくりの促進のため、国土交通省によってみなとオアシスの制度が導入された。

現在、港湾をまちの拠点としてさらに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に加えて、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²⁾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）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必要があるとされている。

(2) 研究目的

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する。まず、日本全国に存在するみなとオアシスの構成施設や立地都市との関係を整理し、それらを体系的に整理・分類する。次に、みなとオアシスが構成施設をその港湾の港湾計画図と照らし合わせ、構成施設の特徴と港湾区域内での位置関係を調査し考察することを目的とする。

(3) 既往研究

港湾やウォーターフロントの整備に関する既往研究として、花野ら³⁾は道路や河川での事例から「賑わい活動」とその要件を抽出し、京浜港の内港地区を対象に港湾に

おける「賑わい活動」の提案とそれを促進させるための実施要件を導出した。また、港湾のパブリックアクセスに関する研究としては、岡本ら⁴⁾が千葉県側の東京湾を対象にアクセスポイントを調査し、アクセスポイントの偏りや連続性の低さといった全体的な課題を指摘したのち課題解決に向けた整備の方向性を提案している。

しかし、これらの研究はみなとまちづくりに関しては言及しておらず、日本全国の事例を概観して、実態調査によって港湾と後背都市との空間の連携について論ずる研究は行われていない。

2. みなとオアシスの整理・分類

(1) みなとオアシスの概要

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、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 箇所の登録がされている（図-1）。

みなとオアシスとは、「みなと」の施設や空間を活用して地元の人々や訪問者、さらには多様な文化や生活が交流しまちづくりの拠点となる「場（オアシス）」を生み出していくものといった意味がある。また、地域のニーズにより機能等メニューを考えながら構想段階から運営・維持管理に至るまで住民参画のもとで行うものである⁵⁾。このような点から、本研究では港湾を核としたまちづくりの良い事例としてみなとオアシス登録港を研究対象とした。

(2) 整理内容

日本全国121箇所のみなとオアシスを対象に所在地、登録年月、構成施設の基本情報と港格、港湾計画での土地利用、施設のまとめり、立地都市における都市計画で

の位置づけを各みなとオアシスのwebサイト、各市町村ホームページなどの文献から調査して整理した。

港格は、港湾法で定められたものとして、国際戦略港湾／国際拠点港湾／重要港湾／地方港湾があるほか、地方港湾のうち地域の振興に重要な役割を果たすことが期待される港湾として2000年に運輸省港湾局によって選定された13港の特定地域振興重要港湾がある。特定地域振興重要港湾は、港湾法上の港格ではないが、それぞれの港湾に振興すべき港湾機能が明確に示されていることと、振興ビジョンを掲げていることから本研究では他の地方港湾とは区別した。

都市計画上の位置づけは、後背都市が港湾をどのように位置づけているかを、その都市の都市計画マスタープランから抽出した。

港湾計画での土地利用は、港湾計画の定められている重要港湾以上の港湾に関して行い、みなとオアシス構成施設が港湾のどの用途の土地に立地しているのかを整理した。

(3) 分類結果

a) 構成施設のタイプによる分類

みなとオアシスをその構成施設から旅客ターミナル型、観光拠点型、マリンレジャー型、複合型の4つのタイプに分類した（表-1）。

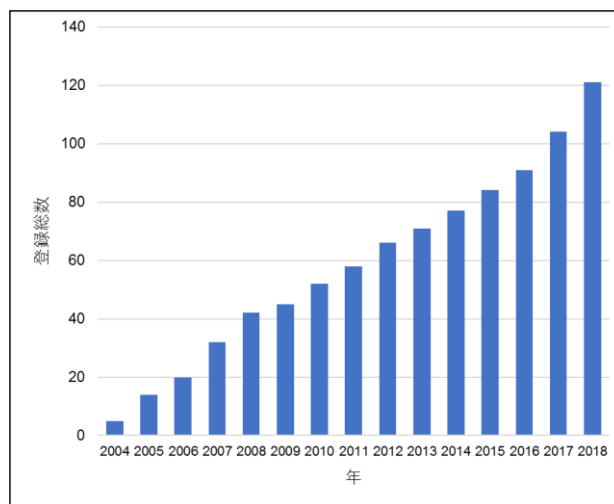


図-1 みなとオアシス登録件数の推移

表-1 みなとオアシスの構成施設のタイプ分類

タイプ	該当数	中心的な施設	主たる機能
I 旅客ターミナル型	36/121	客船ターミナル	交通
II 観光拠点型	46/121	魚市場、公園、歴史的施設	集客
III マリンレジャー型	20/121	海水浴場、ヨットハーバー	レクリエーション
IV 複合型	19/121	I～IIIをあわせ持つ	I～IIIをあわせ持つ

表2 交流厚生用地のあるみなどオアシス

地方	名称	港湾名	港湾区分	所在地	登録年月	構成施設	施設タイプ	都市計画マスタープランでの位置づけ
北海道	みなどオアシスわかかない	稚内港	重要港湾	北海道稚内市	2007.11	国際・国内フェリーターミナル、稚内駅ビル「キタカラ」、稚内副港市場、北防波堤ドーム、水夢館	旅客ターミナル型	中心商業務地
関東	みなどオアシス大洗	茨城港 (大洗)	重要港湾	茨城県大洗町	2008.12	大洗港フェリーターミナル、大洗海浜公園、大洗マリントワー、大洗わくわく科学館、大洗リゾートアウトレット、大洗マリナー、大洗リゾートアウトレット、第4ふ頭	複合型	中心拠点
関東	みなどオアシス木更津	木更津港	重要港湾	千葉県木更津市	2008.12	きさづつ海の駅、木更津港湾ターミナル、中の島公園、内港公園、鳥居崎海浜公園、木更津マリナー	観光拠点型	都市再生拠点、港をシンボルとしたまちづくり
北陸	みなどオアシス新潟	新潟港 (西港)	国際拠点港湾	新潟県新潟市	2007.03	ピアBandai、新潟市歴史博物館、佐渡汽船ターミナル、朱鷺メッセ、信濃川左岸緑地、万代島緑地、新日本海フェリーターミナル、新潟西港水域、新潟みなとトンネル、新潟港海岸、万代島多目的広場「大かま」	旅客ターミナル型	都心
北陸	みなどオアシス敦賀	敦賀港	重要港湾	福井県敦賀市	2007.03	金ヶ崎緑地、敦賀赤レンガ倉庫、氣比の松原、さらめさみなと館、旧敦賀港駅舎	観光拠点型	都市整備の重点地区として賑わいのある交流の場づくり
中部	みなどオアシスマくろのまち清水	清水港	国際拠点港湾	静岡県静岡市	2018.06	清水魚市場「河岸の市」、地域情報発信・休憩所、清水駅東口広場	観光拠点型	港湾賑わい、誘導、後背都市との回遊性
中国	みなどオアシス宇野	宇野港	重要港湾	岡山県玉野市	2008.05	大型客船パース、宇野港第1〜3緑地、旅客船発着場、フェリーターミナル、シーサイドマート	旅客ターミナル型	都市拠点、交通拠点、観光交流拠点
中国	サイクリングポート みなどオアシス尾道	尾道糸崎港 (尾道)	重要港湾	広島県尾道市	2010.03	ONOMICHI U2、ポートターミナル、しまなみ交流館、東御所緑地	観光拠点型	広域拠点、商業務地区
四国	小松島みなどオアシス	徳島小松島港 (小松島)	重要港湾	徳島県小松島市	2004.08	小松島みなど交流センターkocoko、港湾緑地「しおかぜ公園」、ピジターハーバー、ポートウォーク	観光拠点型	複合機能ゾーン、港の景観を活かした交流空間の整備
四国	みなどオアシス八幡浜みなと	八幡浜港	特定地域振興重要港湾	愛媛県八幡浜市	2005.08	ドリーヤ市場、アゴラマルシェ、みなど交流館	観光拠点型	拠点市街地ゾーン、みなど活カゾーン
九州	みなどオアシス下関	下関港	国際拠点港湾	山口県下関市	2017.09	カモンワフ、唐戸市場、唐戸棧橋、市立しものせき水族館海響館、はい！からっと橋丁、水のひろば、あるかぼーと岸壁、巖流島	観光拠点型	都市拠点、商業・業務地、交通結節拠点、観光ゾーン
九州	みなどオアシスかんたん港園	大分港	重要港湾	大分県大分市	2007.04	かんたん倶楽部、かんたんカーカス、ダイヤモンドフェリー	旅客ターミナル型	湾岸交流拠点
九州	みなどオアシス鹿児島	鹿児島港	重要港湾	鹿児島県鹿児島市	2007.04	北増頭旅客ターミナル、フェリーターミナル、ウォーターフロントパーク、北増頭ポードウォーク、浜町防波堤、いおワールド鹿児島水族館、マリンポードかこしま、ドルフィンポード	複合型	本港区ウォーターフロントゾーン

旅客ターミナル型は、港湾の中心的機能としてフェリーやクルーズ船の客船ターミナルに代表される交通機能があり、その周辺に情報発信施設や公園が立地しているタイプのみなとオアシスである。

観光拠点型は、魚市場、水族館などの商業施設、オープンスペース・臨海公園や歴史的施設といった集客や賑わいをもたらすための施設が中心にあるみなとオアシスである。マリレジャー型は、海水浴場のための海浜やヨットハーバー、ボートパークなど、マリレジャーの拠点としての整備されたみなとオアシスである。複合型は、旅客ターミナル型、観光拠点型、マリレジャー型のいずれにもあてはまる要素をすべて兼ね備えているみなとオアシスである。

b) 施設のまとまりによる分類

構成施設が近接していて、面的にまとまって立地している場合と、構成施設が広範囲に点在するように立地し、施設だけがピンポイント的に登録された場合の2つに分類できた。特に施設が広範囲に分散しているタイプは構成施設も多種多様であった。

c) 都市計画上の位置づけによる分類

都市における中心拠点や交流拠点などのように、都市の核に位置づけている都市と、物流や産業の拠点として位置づけている都市に大別した。

d) 港湾計画の土地利用による分類

旅客ターミナルなどの交通のための施設は埠頭用地や港湾関連用地に立地していた。商業施設や観光施設など集客を目的とする施設は交流厚生用地に多く立地していることがわかった。

3. 交流厚生用地の調査

(1) 調査内容

前章のみなとオアシスの分類を踏まえて、港湾の賑わいの発生源として関連のある施設が多く立地している交流厚生用地について調査を行った。各みなとオアシスwebサイトや各港湾管理者の発行する港湾計画図を用いて交流厚生用地に立地する施設と立地場所の関係を調査した。

(2) 対象港湾

全国のみなとオアシス登録港湾のうち港湾計画図が存在することに加えて、港湾区域内に構成施設が集まっていること、そして都市計画において港湾周辺がその都市の中心拠点、交流拠点に位置づけられていることも条件に対象港湾の絞り込みを行った。これは、港湾と後背都市との連携性がよりわかりやすいと考えたためである。

表-3 各港湾の交流厚生用地に立地する施設

名称	港湾名	交流厚生用地の施設
みなとオアシスわかかない	稚内港	水夢館(温水プール)、ANAクラウンプラザホテル稚内
みなとオアシス大洗	茨城港(大洗)	大洗マリーナ、大洗港魚釣り園、大洗わくわく科学館、大洗マリンタワー、科学と水のまきらパーク、大洗リゾートアウトレット
みなとオアシス木更津	木更津港	[整備中1ヶ所]
みなとオアシス新潟	新潟港(西港)	朱鷺メッセ、ホテル日航、県立万代島美術館、多目的広場大かま、駐車場
みなとオアシス敦賀	敦賀港	[未利用1ヶ所]、[整備中1ヶ所]
みなとオアシスマぐろのまち清水	清水港	[整備中1ヶ所]
みなとオアシス宇野	宇野港	産業振興ビル
サイクリングポート みなとオアシス尾道	尾道糸崎港(尾道)	ONOMICHI U2
小松島みなとオアシス	徳島小松島港(小松島)	小松島みなと交流センターkococa、[整備中1ヶ所]
みなとオアシス八幡浜みなと	八幡浜港	ビーや広場、アゴラマルシェ、みなと交流館
みなとオアシス下関	下関港	市立しものせき水族館海響館、は！からっと横丁
みなとオアシスカんたん港園	大分港	かんたん倶楽部(貸会議室)、かんたんサーカス(ショッピングモール)
みなとオアシス鹿児島	鹿児島港	かごしま水族館、ドルフィンポート、[整備中1ヶ所]



図-2 みなとオアシス大洗における交流厚生用地の施設
(茨城港大洗港区計画平面図⁶⁾をもとに筆者加筆)

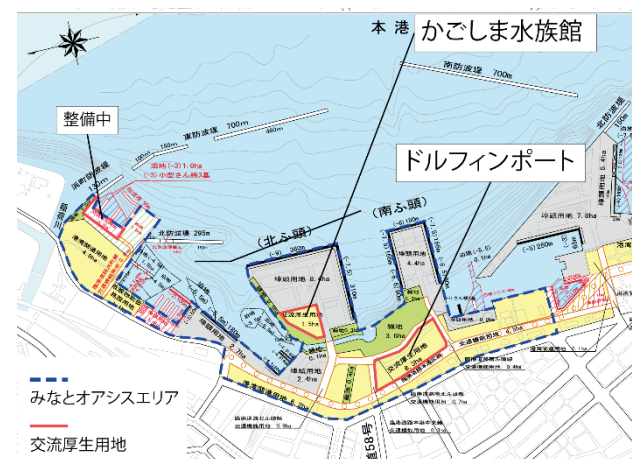


図-3 みなとオアシス鹿児島における交流厚生用地の施設
(鹿児島港港湾計画図⁷⁾をもとに筆者加筆)

その結果、みなとオアシスを有する港湾のうち13港に交流厚生用地が設定されていた（表-2）。

(3) 調査結果

対象13港の交流厚生用地に立地する施設を示す（表-3）。木更津港、敦賀港、清水港の3港はみなとオアシス登録エリア内のすべての交流厚生用地が整備中または未利用であったが、その他の港湾では水族館、マリントワーやその他商業施設といった集客施設が立地していた。つまり、交流厚生用地は港湾区域内において賑わいの発生源としての役割があるといえる。

また、港湾計画図を用いて港湾や周辺地域との位置関係を調査した結果から、13港のうち10港で交流厚生用地は陸の都市（まち側）との境にあった。特徴的な事例としてみなとオアシス大洗（図-2）とみなとオアシス鹿児島（図-3）を図示する。みなとの玄関口で、まち側からアクセスが良好な場所に集客施設を設けていることが考えられる。しかしその反面、施設が水際線から離れてしまうため、海辺にも関わらず訪れる人々がその親水性を享受しきれていない可能性があるといえる。特に港湾の規模が大きくなると、海側の土地を埠頭用地や港湾関連用地として物流機能のために使用しているケースが多く水際線まで一般の人が立ち入ることが困難である。

また、尾道糸崎港の「ONOMICHI U2」を除いた12港の交流厚生用地は港湾用地区分のひとつである港湾緑地と隣接していた。このような緑地は臨海公園やオープンスペースとしての機能を持ち、集客施設のある交流厚生用地とセットとなることで、一般の人が過ごせる公共空間となっているとみられる。

全体を通して、港湾計画図のみでは交流厚生用地がなぜその場所なのかという指定の必然性はわからなかった。

4. まとめ

(1) 結論

本研究により以下のことが明らかになった。

- みなとオアシスは構成施設から旅客ターミナル型、観光拠点型、マリレジャー型、複合型の4つのタイプに分類できる。
- みなとオアシスにおける交流厚生用地には商業施設や観光施設などの集客のための施設が立地し、港湾の賑わいの発生源としての役割を持っている。
- 交流厚生用地は港湾区域の中でもまち側で緑地と隣接して設定されることが多く、みなとまちづくりにおいて重要な機能を果たす可能性がある。

(2) 今後の課題

a) 調査範囲の拡張

本研究の調査では港湾計画図のみを用いた港湾区域内の土地用途の調査にとどまり、港湾周辺の後背地まで含めた範囲までは調査できていない。みなとまちづくりの観点からは港湾区域外に調査範囲を拡張し、都市計画や土地利用を確認することで港湾と周辺地域との連携を把握することができると考える。

b) 人の活動調査

みなとまちづくりの成果を確認するため、図面での調査に加えて、実際に現地での歩行者の分布を調査することにより、港湾周辺での人の通行量や活動について定量的な分析を行う必要がある。

c) 海上からのアクセスの検討

陸からのアクセスのみならず、海上交通やクルーズ船など海上からのアクセスと視点があることも港湾ならではの特性である。この特性を考慮に入れた調査・分析を行う必要がある。

参考文献

- 1) 運輸省港湾局：豊かなウォーターフロントをめざして、大蔵省印刷局，1990
- 2) 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
- 3) 花野修平，横内憲久，岡田智秀：都市港湾の公共空間における「賑わい活動」の実施要件に関する研究—京浜港における水域，護岸・岸壁敷および上屋の利用実態を通じて—，都市計画論文集，No. 42-3，pp. 151-156，2007
- 4) 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
- 5) 日本港湾協会：港湾，第80巻第10号，pp. 34-35，2003
- 6) 茨城県土木部港湾課：PORTS of IBARAKI 2018，2018
- 7) 鹿児島県土木部港湾空港課：鹿児島港，2018