

## 地域活性化をめざした港湾づくり に関する一考察

時・四

金井萬造

(地域計画・建築研究所)

為国豊治

(地域計画・建築研究所)

### 目 次

1. はじめに
2. 港湾づくりの新しい流れ
3. 事例検討
4. 和歌山下津港における計画づくり  
—地域活性型とりくみの総括と教訓—
5. おわりに

### 1. はじめに

大都市港湾においては、港湾及び都市の活力が大きく、都市圏の活性化に臨海空間としての港湾空間が大きな役割りを發揮している。

ここでは、人口 20 ~ 30 万人規模の地方都市港湾を対象として、地域活性化をめざした港湾づくりの方向について考察してみたい。

地方都市港湾の場合、港湾活動、都市活動が大都市港湾に比べて、相対的独自性を持っている。港湾計画では、地域振興的視点で計画することになるが、実際には、港湾施設整備と臨海部産業の振興が中心的課題となり、港湾施設を利用した港湾振興や地域活性化は港湾計画後の課題として取扱われてきた。

本考察では、港湾施設の利用者、関係者が今後の港湾整備に向けて何を期

待しているか、また、背後都市サイドとして将来的見通しから港湾空間に何を要請しているかを関係者のアンケートやヒアリングから明らかにした上で、いくつかの港湾を事例に取り上げて、港湾づくりの新しい流れを把握する。

事例としては、① 従来の工業港が背後地域振興との結びつきの中で流通港的性格を強めている港湾（和歌山下津港）、② 人流と物流の都市型港湾が都市の活性化の視点から人流を重視しつつある港湾（宇野港）、③ 観光港（人流）で観光振興と都心の活性化をめざしている港湾（湖の観光港）、④ 地域の総合振興をめざしている港湾都市型港湾（小樽港）について、港湾づくりの課題と基本方向を検討する。

さらに、具体的にケーススタディとして、和歌山下津港を取り上げて、地域活性化をめざす港湾づくりの取組みを総括する。

最後に、これらの事例検討から、地域活性化をめざした港湾づくりについての課題と方向についてまとめてみたいと考えている。

## 2. 港湾づくりの新しい流れ

地方都市の港湾づくりにおける港湾関係者のアンケート及び都市サイドから港湾空間への要請から港湾づくりの新しい流れを把握してみる。対象港湾として、和歌山下津港、宇野港、小樽港を取り上げて整理する。

### (1) 和歌山下津港の場合

港湾関係者のアンケートでは、港湾施設の近代化を関係者の5～8割の人々が要望している。背後幹線道路と結ぶ港湾幹線道路の整備を約5割の関係者が望んでいる。

このことは、工業港的性格の強い当該港湾において、背後経済圏の流通拠点港となるための港湾へのアクセスを向上させることが重要であると考えている表われとも考えられる。

また、都市サイドからの要望としては、都市産業用地の確保、都市的利用用地（再開発用地、都市施設用地）の確保、市民への水際線の解放（海浜レジャーゾーン、緑地整備）を求めている。これらの内容から都市活性化のた

めのまとまった用地需要が期待されており、都市と港湾との一体的整備を求めているといえる。

### (2) 宇野港の場合

宇野港（本港地区）の場合は、本四架橋との関連で港湾整備の方向が検討されているが港湾関係者のアンケートでは、港湾施設の充実と近代化、港湾関連企業の振興と雇用の場の拡大を要望している。具体的な港湾振興方策の確立を約5割の関係者が強く求めている。

また、都市サイドの港湾空間への要請としては、都市経済の活性化、背後市街地整備を求めており、港湾空間自体が物流、人流の場として機能するだけでなく、経済活動の場、魅力ある都心臨海空間としての整備を求めているといえる。

具体的には、交通施設網の整備、緑地、公園・コミュニティ施設の整備、第3次産業（観光）振興への寄与など都心部に立地する港湾の条件を最大限に生かした施設づくり、空間づくりを求めている。

### (3) 小樽港の場合

小樽港の場合、典型的な港湾都市として発展してきたが、諸条件の変化の中で、新たな港湾振興の方向が求められている。

港湾利用者、関係者のアンケートでは、近代的な港湾施設づくりとともに背後圏と結ぶ幹線交通網の整備を5割以上の関係者が要望している。さらに、港湾振興のためのポートセールスなどを4割の関係者が強く求めていることがわかった。

この結果から、輸送革新に対応した港湾施設の近代化と背後経済圏の流通拠点港としての道路網の整備、集荷対策を含めた港湾産業の活性化をめざしているといえる。

以上の検討から、港湾づくりに対して、今まで以上に ① 背後圏の振興をめざした地域経営的港湾としての流通拠点港としての性格 ② 港湾産業

の振興をめざした港湾振興方策の推進 ③ 都市の活性化をめざした都市と港湾との一体的開発 等を重視した港湾づくりを強く求めているといえる。

### 3. 事例検討

#### (1) 工業港から「工業十流通」港へ（和歌山下津港）

和歌山下津港の場合、臨海部立地の木材、鉄鋼、石油の各企業を中心に港湾活動が行われ、これらの取扱品目についての流通基地として主として機能してきたが、新たな港湾への要請を踏まえるならば、つぎの3点を重視した港湾づくりが求められているといえる。

#### ① 流通拠点港としての港湾整備の推進

当該港湾は、年間6000万トンの貨物取扱量であるが原材料の輸入と一次加工品の移出に偏りをみせており、取扱品目も、原油、鉱産品、石油製品と臨海部企業関連が大半であり、背後圏産業と港湾との結びつきはまだ弱い段階にある。

港湾振興をはかるためには、施設整備と合わせて、ソフト面での振興をはかりつつ、その地理的優位性を活かすために、背後幹線道路の整備を推進し、港湾への貨物の集荷がされやすくしていく環境づくりが必要となっている。

#### ② 都市と港湾との一体的整備

当該港湾の直背後には都市の市街地が拡がっているが、開発空間が都市サイドで充分確保できないことから、港湾空間に対する土地需要が大きいといえる。

具体的要請としては、都市問題、都市再開発のための転換用地や道路整備の代替用地、処理場用地とともに、市民の海浜レクリエーション需要に応えるための用地、緑のネットワークの一環としての緑地の確保が求められている。

#### ③ 地域振興の場としての工業用地の整備

地域振興の1つの観点は産業振興であるが、当該港湾の場合、背後圏の地価が高く、用地が少ないことが企業誘致の1つの障害となっている。

産業振興の場となる工業用地の整備にあたって、臨海部が残された数少ない開発可能空間であり、開発適地であるといえる。これらの視点は、従来の港湾計画でも重視されてきたことであるが、当該港湾の場合、背後圏の土地条件から、さらに臨海部への用地需要の要請が高まっているといえる。

具体的な要請としては、背後都市内に立地する企業の移転用地、新たな企業展開の場を基本においていた地域産業活性化を考えるとともに、さらに地域発展を促すような企業の誘致の場としても考えられる。

## (2) 都心機能強化型港湾づくり（宇野港）

宇野港本港地区は、本四架橋とともに宇高連絡船機能の再編成とからんで、新たな港湾振興が求められている。さらに背後都市（玉野市）の都市経済活性化、都心部市街地整備と一体となった港湾づくりが課題となっている。

港湾づくりにあたっては、つぎの3点を重視した計画づくりが求められているといえる。

### ① 港湾施設の近代化

歴史的にみて、宇野・高松間の連絡港に重点をおいた整備がされ、商港施設としては、充分な整備が今後の課題となっている。

新たな輸送革新に対応して、港湾施設の近代化として、既存港湾施設の充実と再編、大型岸壁と港湾関連施設の整備が求められているといえる。

### ② 宇野港の港湾振興をはかる

宇野港の港湾振興にあたっては、港湾関連企業用地の確保と関連企業の育成をはかると共に、宇高連絡の質的変化と代替機能の確保をはかる。

具体的には、フェリーや旅客船、観光船ふ頭の整備と事業化の推進が求められている。

さらに、本港地区のイメージの創出のための整備として、海事施設の建設

などの課題があるといえる。

### ③ 背後都市（玉野市）の振興に結びつける。

背後都市である玉野市の都心が港湾に隣接していることから、流通と結びつく産業空間整備とともに、都心臨海部の親水空間としての人の集まり、いこい、賑わいのある計画づくりが求められている。

具体的には、魅力ある親水空間と結びついた商業施設としてのレストランや物産館、緑地や公園としての広場や親水空間、海洋レクリエーションの拠点としての観光船ふ頭の整備や海洋博物館などの海事施設の整備が求められている。

また、直背後市街地整備の課題として、交通施設の整備、コミュニティ施設整備による市民と港湾との結びつきの強化が求められている。

### ③ 都心の魅力化をはかる観光拠点港づくり（湖の観光港）

琵琶湖に面した港湾は、古来より湖上交通の要衝として栄えてきた。しかし、近年、道路網、鉄道網などの交通体系の変化の中でその交通の要衝としての位置を低下させ、あわせて都市構造の変化の波をうけて、次第に人の賑わいが少なくなり、都心機能も低下をきたしてきた。

このような状況の中で、港湾及び背後地域の活性化が求められている。

港湾空間づくりにあたっては、以上のこと考慮して、観光拠点港の機能充実、都心臨海空間の魅力づくり、都心と一体となった港湾づくりが地域の活性化に役立つと考えられる。

#### ① 湖上観光の玄関港として整備する。

湖上観光として、新しい時代に対応した多様な観光船形式の開発と事業化をめざすとともに、それに対応した港湾施設の整備が求められる。

港湾空間としては、港の情緒を演出した親水空間の環境創造を緑地整備（シンボル緑地）により、人々がいこい広場づくりが期待される。

## ② 港湾空間を観光・情報・文化の交流の場として整備する。

観光港としての整備とともに、都心部（市街地）との導入施設機能の分担を行ない、親水機能施設及び観光・文化・情報機能の場として整備することが期待される。

具体的には、親水機能として物産館や展望施設、スポーツ施設などの整備による港湾空間の魅力化、観光・文化・情報機能としての「湖と港と港まち博物館」、コンベンション施設（会議場）などの整備が考えられる。

## ③ 都心と一体的整備による活性化

港湾空間が地域の活性化に役立つためには基盤施設の整備を合わせて、上物施設の建設、管理、経営などの事業化を見通した計画づくりが重要である。

この場合、港湾空間の公共的性格から、第3セクターなどの事業主体を基本とした民間企業の活力を計画どおり発揮させるための仕組みづくりが求められる。

地域の活性化の中で、港湾空間としては、その魅力ある港湾空間の環境創造によりその役割りを発揮することになるが、人々が集まり、いこう空間（広場と施設）づくりの演出を受け持つことになる。

## ④ 地域の総合活性化をめざす港湾づくり（小樽港）

小樽港は、北海道の主要な流通拠点港としての繁栄を保持してきた。しかし、輸送構造の変化、港湾・交通条件の変化の中で、新たな輸送革新の要請に対応した港湾づくりが求められている。

港湾づくりにあたっては、港湾施設の近代化と小樽港の港湾振興、小樽市及び背後圏経済の活性化が主要な課題となろう。

### ① 港湾施設の近代化

小樽港の場合、フェリーふ頭の整備、一般雑貨ふ頭の整備が課題となる。

具体的には、港湾施設の物理的老朽化と港湾空間の物理的制約からの港湾再開発を中心とする港湾空間の再編成が課題となり、これらの整備と合わせ

た臨港道路や関連施設用地の整備により、使いやすい港湾、発展する港湾づくりが求められる。

## ② 小樽市及び背後圏経済の活性化をはかる。

港湾空間が小樽市の都市経済の活性化に役立つためには、導入すべき機能を何にするかが重要になる。

現実に、産業振興をはかり、まちに賑わいをもたらし、都市活力を生み出していくために、港湾関連用地や産業用地の確保をはかりつつ、都市的機能用地の整備を行ない都心部（市街地）との一体化、一体的整備を進めることが求められているとともに、市民を港湾に結びつけるための動線計画と親水機能施設の整備を進めることが必要となる。

小樽港の場合、港湾の歴史的役割を明らかにし、地域のアイデンティティを持っていくためにも、小樽港歴史博物館などの拠点施設の整備が重要な意味をもつものと考えられる。

これらの整備と合わせて、フェリーふ頭、観光船ふ頭が一体となり、人々が集まり、いこう港湾空間の形成に結びつくと考えられる。

## 4. 和歌山下津港における計画づくり

### —地域活性型とりくみの総括と教訓—

#### (1) 和歌山下津港の概要

本港は古くは元禄年間、紀国屋文左衛門が密柑を江戸へ積み出した港として有名であるが、戦前から戦後にかけて鉄鋼、石油精製、電力工業が立地し、工業港的性格の強い港として発展してきた。これを受けて昭和 40 年には特定重要港湾に指定され、全国でも有数の港湾として位置づけられ、取扱貨物量もピークの昭和 48 年には 6 千 7 百万トンとなった。

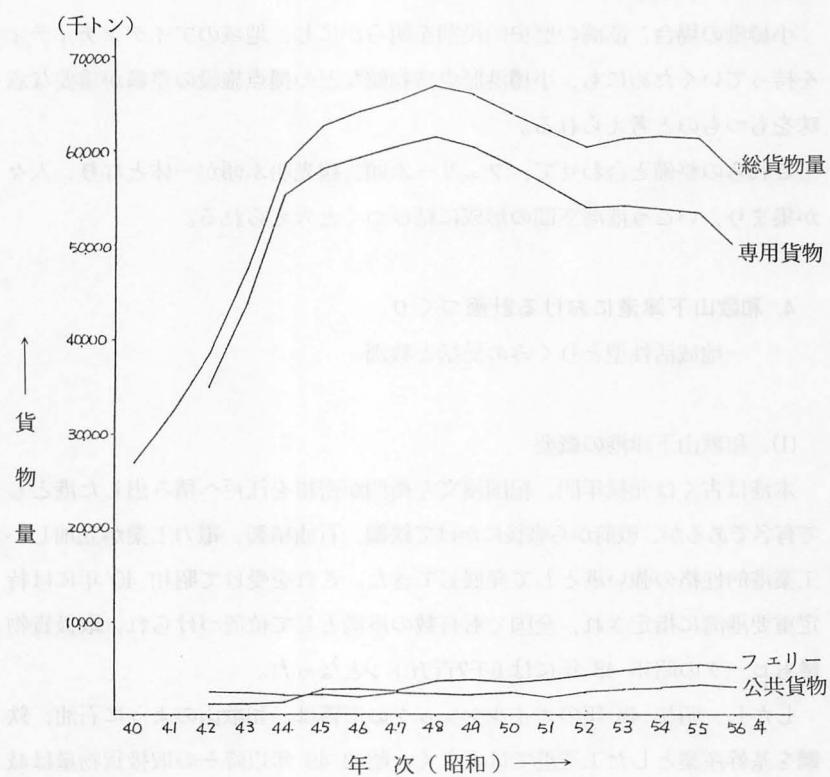
しかし、昭和 48 年のオイルショックの影響は、和歌山のように石油、鉄鋼を基幹産業とした工業港では大きく、昭和 49 年以降その取扱貨物量は減少し、昭和 57 年には 5 千 2 百万トンにまで減少してきている。この減少の

カーブは、専用貨物の推移とはほぼ一致しており基幹産業としての素材産業の不振が大きく影響していることがうかがえる。

一方では、流通港湾としての整備が進められてきており、昭和 42 年には木材団地が完成したほか、昭和 46 ~ 58 年の間に 1.5 万トン級岸壁 4 バースが完成し、公共貨物量は徐々にではあるが伸びつつある。

現在、港湾計画の改訂作業中で計画はまだでき上がってないが、計画作成段階での議論、とり組みの中から今後の計画づくりの教訓となるような部分についてみていくこととする。なお、港湾取扱貨物量の推移は図・1 に示すとおりである。

図・1 和歌山下津港港湾取扱貨物量推移



## (2) 地域産業の活性化をめざして

こうした素材産業の低迷に対して、地域産業の振興の方策としては、2つの方法が考えられる。1つには外部からの先端産業の導入であり、いま1つは地場産業の振興である。前者については、和歌山県でも企業立地対策室が設けられ、一定の取組みがなされているが、テクノポリス構想等にみられるように、地域間の競争が激しいことと、和歌山県は山林が多く可住地面積が少ないとことから、非常に地価が高くなり、企業立地が思うように進まないのが現状である。

そこで後者の地場産業の振興がその波及効果の大きさの点からも期待されるわけであるが、和歌山の地場産業の主なものとしては木材、化学、漆器、和雑貨等がある。このうち木材については、昭和42年に臨海部に木材団地が整備されたが、その他については市街地内にあって、住宅との混在、拡張用地の不足、道路の狭隘といった問題をかかえている。

この中で、特に化学工場は市街地の中心部にあって、用途地域指定では準工業地域、工業地域となっているものの、住宅との混在化が進んでおり、拡張用地が確保されなど活動上支障を生じている。このため、化学工業30社で組織している化学工業協会と県商工部、港湾課の間で懇談会という形で臨海部への移転に対する意向について討議を行った上で、各社へのアンケートを実施した。

懇談会において出された意見としては、地価の問題と、共同処理施設のような工業団地としての整備があげられており、政策的に地場産業の育成を求めるものが多かった。また、アンケート結果をみると、懇談会での意見が裏づけられるとともに、和歌山市内での用地確保を望む声が強く、地場産業の地域との結びつきの強さを示す結果といえよう。

しかしながら、同じような意図をもって昭和42年に完成した木材団地の場合、かなり大阪からの資本の進出がみられたため、今回の場合、このことを考慮した取り組みが大きな課題といえる。

### (3) 港湾利用の促進のために

石油、鉄鋼業界の低迷から港湾取扱貨物が減少したため、港湾運送業者等への打撃も大きく、基幹産業の不振が地域経済全体に与える影響の大きさがうかがえる。

こうした港湾関連事業所の問題と、施設を設けるばかりでなく、その利用まで含めて考えて港湾の振興を図る必要があるという課題に対して、港湾関係者の意見交流の場を設けるという趣旨で、昨年の8月9日に「和歌山下津港振興開発シンポジウム」が開催された。基調講演として和歌山大学宮本教授から「地域経済からみた和歌山下津港」、話題提供として京都大学長尾教授から「和歌山下津港整備の課題」、福井医科大学今野教授から「港湾振興システムと体制づくり」と題して行われたあと、港運業、倉庫業、陸運業、製材業、荷主などによるパネルディスカッションが行われた。

講演の中での指摘としては

- ・港の振興は地域経済に大きく貢献する
- ・輸送面での和歌山のメリットを出す
- ・港湾と都市の一体的整備
- ・競争の時代における港湾経営の必要性
- ・背後道路整備を含めた交通体系の総合化
- ・港湾を中心とした地域総合計画の作成
- ・港湾振興のための組織づくり

等があり、また、パネルディスカッションでは、背後道路の未整備の点、ポートセールスの重要性などの発言があった。参加者は、港湾関連事業所を中心に港湾関係者のべ約150名と、当初の予想を上回る参加がみられ、現在の港湾の、ひいては和歌山の低迷を開拓するための手がかりに対する関心の深さを示したものといえよう。

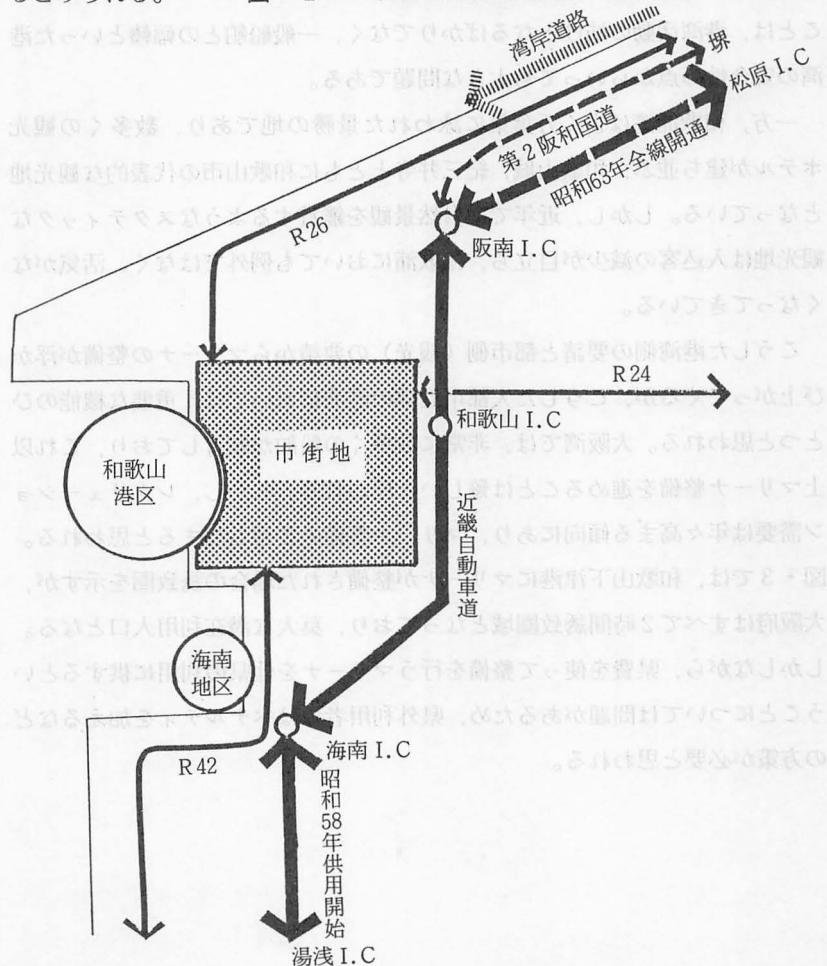
#### (臨海道路について)

シンポジウムの中でも意見が出ていたが、港湾と背後の幹線道路である近畿自動車道和歌山線を直結するような港湾幹線道路の整備は、和歌山下津港の今後の発展にとって大きな課題である。図・2に示すように、流通港湾地

区である和歌山港区と近畿自動車道和歌山 I.C. の間は約 9 km 離れており、この間に和歌山市の中心市街地が広がっている。このため、I.C.へのアクセスに約 30 分を要しており、港湾利用促進の大きな妨げとなっている。

現在、この件に関しては協議中であり、具体的には述べがたいが、この間を直結する臨港道路が完成すれば、約 10 分で結べることとなり、今後近畿自動車道の全線開通（昭和 67 年予定）と相まって、和歌山下津港がその立地特性を活かした大阪湾の門戸にある港湾として、その機能を大いに發揮するとみられる。

図・2 和歌山下津港背後の道路体系



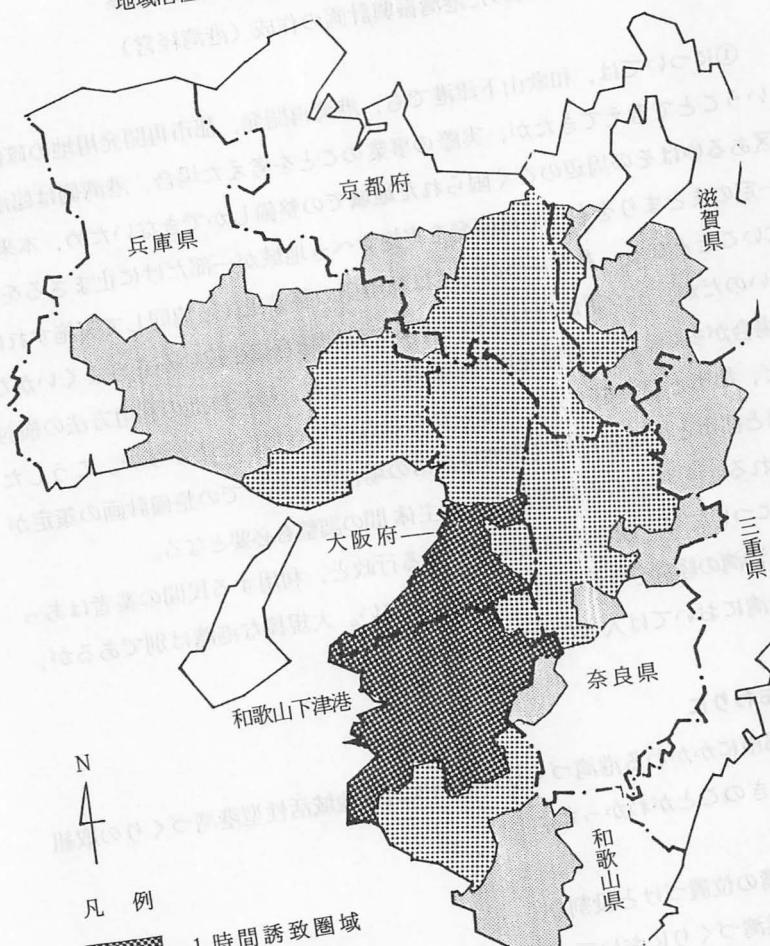
#### (4) 市民に親しまれる港、海洋性レクリエーションの核づくり

和歌山県は、平地が非常に少なく、いわば山と海の県である。特に海については、海岸線延長が長く、またリニア式海岸、海岸段丘等、変化に富んだ景勝地も多く、海洋県としてのイメージが強い。このため、大阪方面から海水浴、潮干狩、ヨット、サーフィン、海釣り等の海洋性レクリエーションに訪れる人が多くなっている。しかし、その受け入れ体制については十分対応がとれているとはいはず、特にヨット、モーターボートを収容するマリーナが不足しており、河川敷、護岸等への不法係留が数多くみられる。こうしたことは、港湾活動の妨げとなるばかりでなく、一般船舶との輻輳といった港湾の安全性の点からいっても大きな問題である。

一方、和歌浦湾は古く万葉集に詠われた景勝の地であり、数多くの観光ホテルが建ち並ぶ、和歌山城、紀三井寺とともに和歌山市の代表的な観光地となっている。しかし、近年では自然景観を鑑賞するようなスタティックな観光地は入込客の減少が目立ち、和歌浦においても例外ではなく、活気がなくなってきていている。

こうした港湾側の要請と都市側（観光）の要請からマリーナの整備が浮かび上がってくるが、こうした大都市近郊の港湾においては、重要な機能のひとつと思われる。大阪湾では、非常に数多くの船舶が航行しており、これ以上マリーナ整備を進めることは難しいと思われる。しかし、レクリエーション需要は年々高まる傾向にあり、マリーナ整備の要請も高まるとと思われる。図・3では、和歌山下津港にマリーナが整備された場合の誘致圏を示すが、大阪府はすべて2時間誘致圏域となっており、莫大な潜在利用人口となる。しかしながら、県費を使って整備を行うマリーナを他県の利用に供するということについては問題があるため、県外利用者にはペナルティを加えるなどの方策が必要と思われる。

地域活性化をめざした港湾づくりに関する一考察



凡 例

1時間誘致圏域

2時間 "

3時間 "

(5) 和歌山下津港計画づくり（参加しての）教訓

これまでみてきたように、港湾に対する数々の要請を受けて、整備計画づくりの検討を進めてきたわけであるが、現時点での総括と教訓を導き出したら、以下の点があげられる。

①港湾と都市の一体的整備を進める上の課題

②港湾と市民の結びつけの重要性

### ③施設の利用まで含めた港湾振興計画の作成（港湾経営）

①については、和歌山下津港でも、港湾再開発、都市再開発用地の確保ということで考えてきたが、実際の事業のことを考えた場合、港湾側は臨港地区あるいはその周辺のごく限られた地域での整備しかできないため、本来は一定のまとまりをもって再開発を実施すべき地域が一部だけに止まざるを得ないこととなる。もう一つの方法は都市側の整備主体と協同して実施すればいいのだが、テンポが合わない、あるいは問題意識の違いからうまくいかない場合が多い。都市再開発用地の確保にしても、移転跡地の利用方法の検討など、都市と連携を十分とっていかなければならないことが多い。こうした港湾と都市との境界付近（実際は都市の場合が多い）での整備計画の策定が望まれる。もちろんその場合の計画主体間の調整も必要となる。

③については、現在港湾施設をつくる行政と、利用する民間の業者はあっても、港湾の経営を考える主体（組織）がない。大規模な港湾は別であるが、地方港湾においては大きな課題であろう。

## 5. おわりに

地方都市にかかわる港湾づくりの事例検討と地域活性型港湾づくりの取組みからつぎのことがわかった。

### ① 港湾の位置づけと役割り

各港の港湾づくりにおいて、新しい港湾計画の視点として、物流施設の整備は従来どおり重視しつつも、人流及び地域住民を港湾空間へ近づける親しみやすい港湾づくり、観光港では、特に魅力ある親水空間づくりをめざしている。

港湾の役割りについても、港湾産業の発展などの港湾振興とともに、地域振興型（活性化）、都市（心）活性型に結びつく港湾空間づくりとしての施設づくり、新しい魅力ある環境創造がはかられつつある。これらの方向は港湾空間が都心臨海部空間としての立地条件を生かして、地域活性化に向けて

の大きな役割発揮が求められていることの表われである。

港湾空間としての魅力ある空間づくりにあたっては、都市空間を含めた都市臨海空間としての港湾空間地区総合計画づくりが基本となろう。

## ② 港湾空間の計画内容

港湾空間づくりとしては、従来の港湾施設の整備、近代化とともに、都市計画との一体的計画・整備の方向が大きな変化として把握できる。

また、地域振興に結びつく港湾づくりとして、背後地域の広域的広がりを含めた地域経営的視点、港湾施設の整備だけでなく、計画・事業化・空間経営まで見通した時間的広がりのある計画づくりの具体化がますます求められているといえる。

具体的には、港湾空間と都市空間を含めた一体的な計画手法と事業化手法、背後幹線交通網と結びついた港湾広域幹線道路整備と流通拠点港湾の整備計画、ポートセールス、集荷対策などの港湾振興計画（港湾の地域経営計画）が求められてきている。

## ③ 計画づくりの体制強化

都市サイドの計画部門との一体的計画づくりの体制の強化、港湾振興方策づくりに連結した港湾振興の事業推進組織づくり、港湾空間の役割りを P R し、港湾利用者、関係者の計画づくり過程への参加、広報体制の強化などが求められてきているといえる。

本考察は、数港の港湾づくりの事例から検討したものであり、充分な裏づけもまた不充分な状況にある。

今後、さらにケース・スタディーを積み重ねるとともに、港湾利用者、都市サイドの要請を踏まえた地域活性型港湾めざした計画づくり、事業推進方策についての検討を深めたいと考えている。

最後に、各地の港湾づくりの検討にあたり、御指導、御教示をいただいた関係機関、関係者の方々に謝意を表します。

## &lt;参考文献&gt;

- (1) (財)和歌山社会経済研究所;和歌山下津港港湾計画調査報告書,1981
- (2) 地域計画建築研究所;宇野港港湾再開発調査報告書,1981
- (3) 地域計画建築研究所;小樽港港湾計画基礎調査報告書,1981,1982
- (4) 抽稿;港湾再開発に関する一考察,港湾経済研究 No. 18,1980
- (5) 抽稿;港湾再開発に関する一考察,港湾経済研究 No. 20,1982
- (6) 長尾義三;沿岸域問題と港湾再開発,港湾経済研究 No. 19,1981