

# 港湾空間を活用した地域活性化に関する一考察 —七尾港の港湾活性化を事例として—

金井萬造

(地域計画建築研究所)

北原良彦

(七尾測量設計)

## 目 次

- はじめに
- 七尾港の現状と問題点
- 地域活性化からみた港湾の役割
- 港湾空間活性化の課題
- 地域活性化の計画方法論
- 今後の課題

## 1. はじめに

港湾空間の再開発は、再開発を要請する要因により多くのパターンに分れる。従来の港湾の内部要因の施設・機能分担の不整合や関係者の価値観の変化への対応に対して、外部要因を主とする再開発も増加している。外部要因としては、輸送システムの技術革新や物流関係者といった輸送分野からの要請と共に都市活性化や沿岸域の環境保全と空間利用といった背後地域との関係でのとらえ方があり、最近、重視されているといえる。

しかし、計画が事業化される段階で、都市のポテンシャル、港湾のポテンシャル、都市と港湾の相互関係（距離など）により、事業のフィージビリティ

が異なることになる。

本考察では、都市及び港湾のポテンシャルが比較的に弱い地方都市における港湾について検討する。事例として、石川県七尾港を対象に、現状と問題点、地域活性化からみた港湾の役割、港湾空間活性化の課題を検討する。これらの検討から、地域活性化をもたらすための計画方法論について述べると共に、七尾港活性化の方向と今後の課題をまとめる。

## 2. 七尾港の現状と問題点

七尾港の現状、背後地域の特性、地域のポテンシャルについて分析する。

### (1) 七尾港の現状と問題点

能登半島、石川県を背後圏とする七尾港は昭和47年の取扱貨物量175万トンをピークに減少し、昭和60年で、外貿30万トン、内貿52万トン、合計82万トンとなっている。

主要な貨物は、木材産品、化学工業品であり、減少した貨物は主に内貿貨物である。

流通港としての七尾港の取扱貨物量の低迷は、港湾背後の幹線道路体系の弱さ、背後地域活動の弱さ、金沢港の整備など多くの要因が考えられる。

しかし、今後の地域振興に占める物流機能の役割は、大きな伸展が望めない状況にある。

土地利用の面から現状をみると、空間的に都市臨海部に隣接し、水際線の延長が非常に長いことが特徴である。物流空間、産業空間（木材、セメント、コンクリート等）、エネルギー空間（工事中）が大半を占めており、市民の生活空間としての親水空間に乏しく、市民を港から遠ざけているのが現状である。港湾の活動を生かして発展してきた港湾都市が、今や港湾に関心を示さない市民の増加の原因ともなっている。

また、港湾空間の土地利用の効率化や純化の観点から、関連産業の集約化、新しい時代に対応した都市産業空間の確保が問題となっている。

## (2) 背後都市地域の特性

### ① 自然特性

七尾港の前面に七尾南港があり、潮流の流速が遅く、落付いた景観を有しており、湾への海水の出入りが少なく、環境面での配慮が必要である。

### ② 社会経済特性

七尾市の人口は、昭和57年から60年にかけて減少傾向にあり、若者の流出が目立ち、人口の高齢化が進んでいる。

臨港部の中心市街地の人口が減少し、周辺部で増加するドーナツ化現象を示している。

工業は、従業員一人当たりの生産額は伸びているが、付加価値は逆に減少し、生産品の高付加価値化が進んでいない。

商業は、能登半島の中部地域の中心商店街としての地位は保持しているものの、年々その地位を低下させ、商業集積地域も、臨海部との連携を持たない今まで、縮小している。

七尾市周辺地域は金沢市や羽咋市へ吸引されている。

### ③ 文化・観光

地域産業で成長を続けている観光についてみると、観光資源が多いことから、能登半島への入込観光客が微増傾向にあり、七尾市内の和倉温泉も入込客が年々増加し、昭和62年には、130万人の宿泊客を記録した。

しかし、一人当たりの消費額は伸びておらず、一泊型の利用となっている。

文化面では、博物館や美術館などの文化施設が不足している。

### ④ 環境

臨港部に接した中心市街地は、一部の公園があるものの、公園、緑地がほとんどないのが現状である。

都心部の河川も、家庭雑排水が流入し、環境改善策が必要な状況にある。

## (3) 地域ポテンシャル

港湾及び背後圏を一体として考え、地域の活性化に役立つ地域のポテンシャルを考える。

地域の活性化からみて、すぐに活用できるものと工夫・検討が必要なもの、又、不利な条件ができるだけ有利な条件に変えていくものに分類する。

今すぐ活用できる面については、自然条件から、海上ネットワーク化が可能な湾構造の活用、都市・海・山の組合せ、内湾と外湾の特色の活用、静穏水域の利用が考えられる。

社会経済条件からは、臨港部に隣接した都市核、人口集積の活用、商業・臨港産業・漁業・観光などの地域産業の活用、周辺部の観光資源のネットワーク化、港湾活動（物流・産業・エネルギー）の活用が考えられる。

文化・観光条件からは、和倉温泉、水族館、ゴルフ場などの資源の活用が考えられる。

工夫を要する面については、ウォーターフロントの活用、海上の利用、都心部に接した港湾空間の生かし方が問題となる。

不利な面で対策が必要なものとしては、自然条件の冬期の降雪時の対策、潮流が少ない湾の環境対策、大都市からの交通の便を良くする問題、文化施設など不足している施設の整備などの問題がある。

### 3. 地域活性化からみた港湾の役割

#### (1) 活性化と港湾空間

背後都市圏と港湾の関係から都市空間と港湾空間に分かれる。活性化をはかるための導入機能の面からは、既存機能の活性化と新規機能の導入が考えられる。

活性化をはかる空間が港湾空間だけの場合は、物流機能、産業機能などの機能の更新と生活機能などの従来、軽視されてきた新規の機能導入が主なものとなる。

しかし、港湾空間を活用して都市空間の活性化をはかる場合、都市機能などの新規機能の導入が中心となる。この場合、港湾空間の再編成が必然的に発生し、物流、産業機能の集約と都市空間と結びついた生活（都市）機能の空間が形成されることになる。

## (2) 港湾空間の機能分担

港湾機能の活性化に当って、物流、産業、生活といった機能の更新や導入による対応が主として考えられてきたが、地域活性化の視点に立つならば、港湾空間の位置づけとして「都市臨海部空間」であることを明確にすることが重要であるといえる。活性化の効果の波及を考えれば明らかになるといえる。

都市臨海部空間の位置づけから、空間の持っているポテンシャル、都市構造における位置、機能面からのゾーニングと機能分担などを明らかにすることが必要となる。

港湾空間のポテンシャルについては、都市圏に占める空間の位置、環境、施設と歴史性と地域特性などの文化性が活性化をはかる場合の考慮すべき要素となる。

## (3) 港湾と都市のポテンシャルの位置関係

多くの港湾空間活性化の計画検討事例から事業化を見通した場合、都市のポテンシャル、港湾のポテンシャル、都市と港湾の位置関係（距離）の要因により、いくつかの活性化パターンに分けられる。

都市は、大都市と地方都市、港湾は大規模港湾と小規模港湾、距離は、都市と港湾の隣接及び距離がある場合に分けられる。ここで大都市や大規模港湾は、活動がさかんでポテンシャルの高いことを示している。

活性化パターンからみると、大都市・大規模港湾の場合、都市と港湾が隣接してあれば一般に、都市及び港湾両方のポテンシャルが高く、これらの事情を考慮した計画となる。しかし、同じケースでも都市と港湾の距離が一定以上（例えば数km以上）ある場合には、拠点開発的要素やコミュニティー形成、特別の魅力化戦略（環境やアメニティの重視）が重要な課題として提起される。

地方都市の場合で都市と港湾が隣接している場合、都市と港湾の両方のポテンシャルを結合した計画により活性化をはかろうとするケースが多くなり、都心隣接型の港湾空間活性化の計画となる。しかし、都市と港湾の距離が一

定以上ある場合には、大規模拠点開発要素や都市機能のうち、リゾートなどの特化機能分担により、地域の活性化に役立つ計画づくりが主要な課題となる。

以上、いづれの場合でも、機能的に従来の港湾機能から港湾機能更新による地域活性化の場合を除いて、生活機能（都市機能）の新規機能の導入の場合、都市空間の延長としての生活空間づくりか、新規の大規模開発による新しい生活空間づくり又は、都市機能の一部の特化機能地区形成となる。

従って、施設づくりや環境整備のみでなく、人々が集まり、にぎわいと潤いのある生活空間づくりが主要な課題となる。

本研究は、以上のような分類でみると、地方都市で都心に隣接して港湾空間がある場合に相当し、港湾空間の活性化をはかるに当って、都市活性化と結合した開発が重要となる。

#### (4) 港湾空間の役割

七尾港の港湾空間の地域活性化に当っての役割について検討結果をまとめると次のとおりである。

##### ① 都市の臨海空間として位置づける。

都市の活性化空間として位置づけることから、港湾空間利用の再編成が必要となり、従来の物流、産業機能に加えて、新たに生活機能が付加される。

##### ② 港湾空間のポテンシャルと魅力を活用する。

港湾のポテンシャルと魅力は、七尾港の場合、内湾・水辺空間の活用、港湾施設の機能の活用、港湾関連産業（漁業、水産加工、海洋レクリエーションなども含む）、海洋・港の歴史・文化などが考えられ、これらの魅力を総動員して活用する。

##### ③ 複合機能の導入による総合魅力化をはかる。

水辺空間のコミュニティ形成の視点から、背後都市（都心）に密着した都市的施設を導入し、にぎわい空間を形成する複合機能による総合開発を進める。従って、これらの都市的施設の導入が可能な土地利用体系の整備が必要となる。

④ 港湾ターミナル機能を活用した海上ネットワーク化による開発を進める。

船舶を利用した海上ネットワーク計画により、湾岸域の広域的魅力を結合させ、都市にはない魅力を付加する。

⑤ まとまった空間を生かした魅力的な生活空間の計画的まちづくりを進める。

一定規模以上のまとまった空間を生かすために、拠点施設の整備と面的整備、景観創造を段階的に計画的にまちづくりを進めることにより、都市住民の集まる空間をつくる。

#### 4. 港湾空間活性化の課題

港湾空間活性化の課題を背後都市七尾市の課題、広域的課題、七尾港の課題の3つの面から検討結果を次にまとめる。

##### (1) 背後都市七尾市の課題

背後都市七尾市の課題は、人口定着、産業振興、都市機能、都市基盤、都市環境と景観形成の面から要約する。

① 人口定着のために雇用の場を確保する。

人口動態は、臨海部市街地の人口が減少しており、人口の高齢化、若者人口の流出が目立っている。従って、都市全体として雇用の場を確保するとともに、臨海部の居住環境の向上と都市産業などの雇用の場づくりが必要である。

② 都市産業おこしと活性化をはかる。

臨海部の造船や木材、食品加工については、大きな進展の可能性が担保できない状況であり、背後圏の産業についても、工業面で、零細工場数が減少している。また、生産額の伸びがあるものの付加価値額は、逆に減少しており、生産品の高付加価値化が課題となっている。商業面では、販売シェアを年々低下させており、低迷している状況にある。従って臨海部空間に新しい

都市的産業をおこし、望ましい都市環境の形成により、既存の都市産業である背後都心商業の活性化をはかることが必要になっている。

③ 中核都市七尾にふさわしい新しい都市的機能を充実させる。

能登の中核都市にふさわしい都市的機能が不足している。モータリゼーションと広域道路体係の整備により、七尾市都心への集客力の低下して、歩行者動線の主要軸線が減少、消滅が進み、都心の魅力が低下しつつある。このような状況に対して、臨海部空間を都心隣接空間として総合整備することが必要となっている。空間整備に当っては、親水空間、レクリエーション空間、文化空間など新しい都市的機能の導入が必要である。

④ 都市基盤としてアクセス道路網体系の整備をはかる。

港湾空間への背後都市圏からのアクセス、都心部空間と港湾空間を結ぶアクセス、港湾空間における交通処理の観点から道路網の整備が必要となる。現状から都市計画道路の整備と駐車場等の集客対策が課題である。

⑤ 都市環境の向上をはかる。

港湾空間に集客するためには、公園、緑地などのアメニティ対応が重要となるが、七尾市特に都心部では、きわめて少ない状況にある。また、市街地を流れる都市可川は、流量が少なく家庭雑排水、工場、事業所排水が流れ込み、下流部では地盤沈下の影響で流れが停滞している。このような状況に対して、港湾空間で緑地整備を進め環境を向上させるとともに、望ましい環境創造により、都市空間における下水道整備や環境改善の契機になるという役割を果たすことが期待される。

⑥ 魅力的な都市景観の創成をはかる。

内港・水辺の静かな自然環境を生かした新しい都市景観の形成をはかるとともに、人々が憩える空間づくりと街並みの整備による緑道のネットワーク化により都市空間と港湾空間を歩行者の面からも一体空間として整備をはかる。

(2) 広域的課題

七尾港の背後圏の広域的課題を要約すると次のとおりである。

① 中核都市七尾の再生をはかる。

能登の中核都市としての地位が年々低下しているが、新しい都市機能を導入することにより、再生をはかる。

② リゾート・海洋性レクリエーションの要請に応える。

時代潮流としての、リゾート・海洋性レクリエーションの要請が高まっており、恵まれた自然環境を生かして対応をはかる。

③ 能登半島・七尾湾・和倉温泉との連携をはかる。

閉鎖性内港としての条件に留意し、調和のとれた開発と保全が必要であるが、広域的な地域ポテンシャルのある他地域の資源との連携をはかり、相互魅力化と機能分担により全体的なポテンシャルの向上をめざす。

④ 広域交通網の整備をはかる。

広域高速道路の整備により、広域的交流を促進する。海上交通網を開発し、観光船、クルージングの拠点としていく。

⑤ 周辺資源との連携をはかる。

漁業との調和をはかり、地域資源としての漁業を活用して、相乗効果による地域魅力を生み出していく。

### (3) 七尾港の課題

七尾港の課題を物流、産業、生活の面から要約すると次のようである。

① 物流機能の拡充・整備をはかる。

入港船の大型化に対応してのふ頭整備と航路の浚渫、取扱貨物量の増加をめざした貿易振興、アクセス道路網の整備、港湾業務、情報機能の整備をはかる。

② 臨海部産業の活性化をはかる。

既存産業の高付加価値化、エネルギー立地を生かした関連産業の誘致、流通を活した新規産業の立地、水辺産業と都市的産業の結合による新しい都市的産業空間の形成をはかる。

③ 豊かな生活空間の形成をはかる。

港湾空間に市民の憩いの場となる生活・親水空間の整備をはかる。そのた

めに導入すべき機能として、緑地、親水機能、文化機能、海洋性レクリエーション機能が考えられる。

#### (4) 港湾空間の計画目標

以上の検討から、港湾空間の計画目標として集約すると港湾空間の活性化と都市の活性化を結合させ、時代潮流と広域課題から次の4つになる。

- 産業の活性化
- 中核都市としての機能の充実
- 生活空間の充実
- 交通網の整備

以上の考え方から、生活空間を中心に機能配置パターン（案）、市街地動線パターンを示したものが、図1、図2である。

図1 機能配置パターン（案）

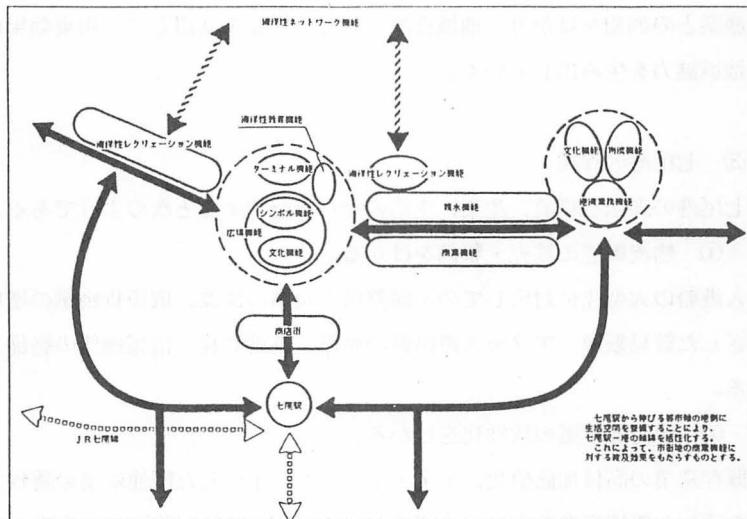
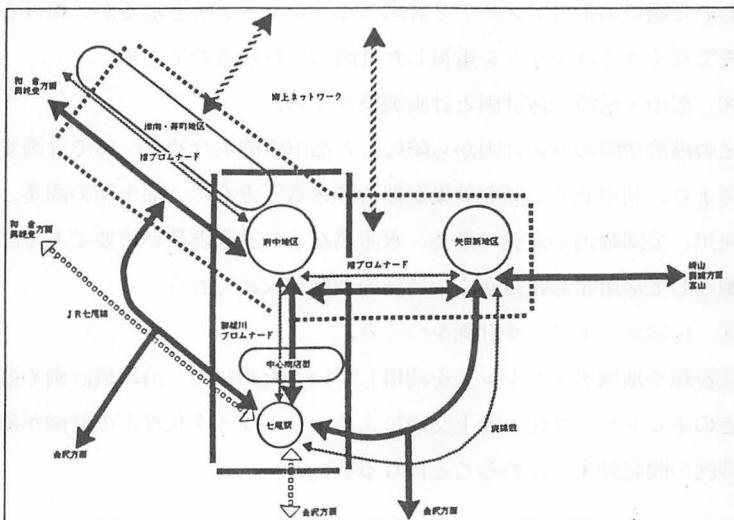


図2 市街地動線計画パターン



## 5. 地域活性化の計画方法論

港湾空間を活用して地域活性化をはかる場合、大都市・大規模港湾の条件では、港湾及び都市の将来需要量に対応した計画・事業化で問題が生じない。しかし、地方都市の港湾においては、都市と港湾が隣接している比較的に事業化上の有利性をもっている場合でも、都市規模があまり大きくない場合は、地域活性化へ結びつけるために、非常な努力が求められることになる。

ここでは、都市規模があまり大きくない地方都市における計画方法論について、七尾港の検討から、計画づくり、需要づくり、事業化の組織づくりについてまとめる。

### (1) 計画づくり

地域活性化をめざす計画づくりでは、従来の計画対象地区の計画のみでなく、開発効果を高めるための関連計画も重要になってくる。

- ① 抱点地開発計画をつくる。

拠点地区の基盤整備と求心力や集客力のある目玉事業及び複合機能開発、にぎわいと潤いのあるアメニティ計画づくりがポイントとなるが、単なる施設計画でなくコミュニティーを重視した計画づくりが重要である。

② 都市・港湾一体計画と計画調整をする。

従来の港湾空間のみの計画から隣接した都市空間も含めて一体で計画することにより、利用面での開発効果が期待できるとともに、都市側の商業、道路、河川、公園緑地や海側の漁業、水産業などの計画調整が重要である。地域資源として活用する視点からの積極的調整が求められる。

③ 広域ネットワーク計画をつくる。

地域資源や地域ポテンシャルを活用していくためにも、沿岸域計画や既存資源とのネットワーク化、海上交通によるネットワーク化などの計画が拠点開発地区の開発効果を高めることになる。

## (2) 需要創造型開発

計画課題や要請に対応した施設計画づくりを実施しても、港湾背後圏の利用人口が大きくない場合、事業費を回収できる需要を確保することが難しいことが多く発生し、波及効果としての民間活力などが計画通り見込めなくなり、地域活性化の役割を果さないことになる。これに対して、需要を計画的につくり出す計画・事業論が求められているといえる。

① 需要創造型開発の要素

需要創造型開発の要素として、七尾港における検討から、目玉の事業、計画的集客対策、集客及び事業化の組織づくり、事業化計画が重要な要素として考えられる。

② 魅力的な目玉事業

早期に魅力を発揮し、集客力のある事業を拠点的に開発することが望ましい。目玉事業として、背後の都市住民を港湾空間に求心する歴史、文化などの地域アイデンティティの視点と時代潮流と広域的視点からの地域をリードする新規機能の導入がポイントとなろう。

③ 計画的集客対策

計画的な集客対策としては、イベントなどの企画もあるが、七尾港の検討からは、学校教育及び社会教育との連携、周辺の既存の入込客の誘致、広域的基幹観光ルートへの組込み、各種の広域ネットワークの開発、滞在型拠点づくりが効果的ではないかと考えられる。

#### ④ 集客及び事業化の組織づくり

地域アイデンティに合致し、背後圏住民の求心的シンボル空間の活性化には、にぎわいを確保するための地元の総力を結集した事業化組織が計画段階から必要である。イベント企画等を実施しながら、次第に市民に理解と事業化後の利用促進を担保することにもなり、又、地域産業の活用など民間活力による波及効果も期待できることになる。

#### (3) 事業化推進体制

計画、事業実施、管理経営の各段階を相互に連携させ、望ましい運営状況を確保するためには、事業化推進体制の確立が重要な要素となる。事業化推進体制は、事業主体づくり、活性化施策の実施、合意形成、地域づくりに責任を持つ人づくり、事業のスムースな実施、関連開発の条件づくりなど大きな役割を果たすことになる。

七尾港の場合、地元の市民、財界人、有識者等から構成される「七尾マリンシティ推進協議会」が1987年1月8日に発足し、民間主体の事業化推進組織が発足し、活動を開始している。

活動内容は、1987年は、計画のモデル指定地域誘致の運動と先進事例の研修や広報紙の発行、沿岸地域への広域的運動をめざしたシンポジウムの開催を実施した。

1988年は、活動の実施中であるが、地元行政関係職員も多く参加し、官民の連絡を密にしながら、地域ブランドづくり、まちづくり、モビリティの確保、広報、行政との連絡、情報収集などの部会体制のもとで、地域の特性と資源を生かした活動が展開中である。

特に、地方都市の場合、地元主体の事業化推進体制がどれだけ確保できるかが事業成功のポイントとなる。

## 6. 今後の課題

港湾空間を活用した地域活性化のあり方を七尾港を対象として考察してきたが、地域条件が大きく作用することから、一般的な方法論を確立するためには、数多くの事例検討が必要であると考えている。

七尾港の活性化の今後の方向は、港湾空間活性化の課題と計画方法論で述べた事項の具体的検討と具体的実施づくりにより、その全体像が明確になっていくと思う。

地方都市の港湾空間の活用による地域活性化のためには、地元の総力をあげた取組みがキーポイントとなることは、言うまでもない。

現段階の考察から、今後の課題の重点は次の3つになると考えている。

- ① 事業化、特に需要創造型を取り込んだ計画づくりの具体化
- ② 官民あげての事業推進体制の充実と具体的実践
- ③ 段階計画等の早期に地域活性化の効果をあげる事業化計画づくり事業化検討

最後に、本研究を実施するにあたり、資料等御指導、運輸省、石川県、七尾市の方々、財団法人港湾利用高度化センター、七尾マリンシティ推進協議会の方々に御援助をいただいた。

今後とも、研究を続け、より具体化させ、より一般的な方法論の確立をはかりたいと考える。

### (参考文献)

- (1) 拙稿；「港湾再開発の計画論および実証研究」1986.
- (2) 拙稿；「港湾再開発に関する一考察」港湾経済研究 №18, 1980.
- (3) 拙稿；「港湾再開発に関する一考察」港湾経済研究 №20, 1982.
- (4) 拙稿；「地域活性化をめざした港湾づくりに関する一考察」港湾経済研究 №22, 1984.
- (5) 拙稿；「港湾空間活性化に関する一考察」港湾経済研究 №23, 1985.
- (6) (財)港湾空間高度化センター；「七尾港ポート・ルネッサンス21調査計画報告書」1988.
- (7) 運輸省港湾局；「21世紀への港湾へ」1985.