

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—



令和元年5月

新みなとまちづくり研究会

新しいみなとまちづくりに向けて

昭和60年代に始まった我が国におけるウォーターフロント開発は、遊休化した旧港地区を再開発するものであった。その際、作られた施設や空間は現在でも地域の顔や核となっているものもある。その後、我が国のみなとの空間においてはイベントなどソフト対策がメインとなり、空間形成に係るまとまった取り組みは暫く行われてこなかった。一方、欧米では現在も、みなとの空間の魅力を高め背後地域と連携させ地域の価値、競争力を高める開発が行われている。

そもそも、我が国の「みなとまち」に存在する水辺等の地域資源、既存ストックについては、現在でも、その潜在的な価値や魅力を十分に有効利活用しているとは言えない状況が見られる。人口減少社会を迎えた我が国において、「みなとまち」が有するこれら水辺等の地域資源、既存ストックの有効利活用を図り、海・みなとからみた地域づくり－新しいみなとまちづくり－を行うことにより地域の価値向上、定住人口・交流人口の拡大を図り、地域再生に繋げることが可能であると考える。

平成30年7月、国土交通省港湾局によって港湾における中長期政策「PORT2030」が公表され「クルーズ」「空間形成」が主要な施策の一つとして位置づけられた。これは今まで地域によっては、どちらかというと裏側と捉えられていたみなとの空間を再び玄関・表とする地域づくりを考える契機が到来したと捉えることもできよう。今後も、既存施設・空間の有効利活用、水辺の活用、防災・環境対策との連携、物流機能の高度化・再編、クルーズへの対応等、様々な機会を契機とした海・みなとからみた地域づくり、地域再生が考えられるのではないか。

そのため、平成30年1月、みなと総合研究財団に「新みなとまちづくり研究会」を設置し、国土技術政策総合研究所の協力のもと、海・みなとから地域づくりを進展させるための検討を始めることとなった。研究会には篠原修東京大学名誉教授(座長)他有識者、本省港湾局関係各課、(公社)日本港湾協会理事長、(一財)みなと総合研究財団理事長等にご参加頂いた。有識者のみの現地調査(3回)、勉強会(4回)とともに、平成30年1月31日、平成30年12月20日、平成31年3月22日の計3回、研究会を開催し、ここに「新みなとまちづくり宣言」としてとりまとめた。

その中では、まず、臨海部における従来のみなどの空間形成に係る課題を整理し、今後の新しいみなとまちづくりの方向性として、

- ・民間による水辺空間の有効利活用
- ・みなとの再生による地域全体の価値向上
- ・ある程度の公的な計画によるコントロール
- ・みなと全体と背後とのネットワーク化
- ・「みなとまち」の水辺空間の有効利活用

の重要性を掲げた。また、実際のみなとまちづくりの推進に際して、国・港湾管理者、市町村の連携及び関係者がビジョンを共有することの重要性を指摘するとともに、

- ・みなとの空間におけるにぎわい創出のための新しい計画制度の創設
- ・民間進出を促すための規制緩和、必要な財政支援
- ・みなと空間におけるにぎわい創出のための責任と権限を持った担い手の確保
- ・にぎわい創出の仕組みづくりに係る助言・情報提供、ガイドラインの作成、有識者の派遣・参画

等が必要である旨を提言した。

今後、本提言及び今後作成予定のみなとまちづくりのガイドライン等をもとに、海・みなとからみた地域づくりが各地で展開されることを願いたい。また、それぞれの現場に様々な関係者が参画し、新しい知恵や様々なアプローチが生まれ、蓄積し、次の展開に繋がっていくことを期待したい。

最後に、景観法制定後、港湾分野において作られた景観ガイドラインの巻頭言として、篠原座長が書かれたものを再掲しておく。

令和元年5月 新みなとまちづくり研究会 事務局

「港の魅力の再生に向けて」

港という一種独特な場は、古来から人々にまだ見知らぬ異国への想いをかきたてる特別な存在だった。そこは普通の街ではなく、ましてやありふれた盛り場でもなかった。そこは非日常への脱出口であり、自己変身への願望をかなえてくれる可能性の空間だった。また、そこは、うらぶれた身をやさしく包んでくれる隠れ場でもあった。

しかし、いつの頃からか、我が国の港は広大な埋立地、臨海工業用地、コンテナの集積場と化し、その、他には替え難い魅力を失ってしまった。もう港に希望はないのかと皆が思い始めた頃、海の向こう（米国）から人々の賑わいをテーマとするウォーターフロントブームがやってきた。だが、「これは違う」と私は考える。我が国の港には中近世以来の港まち、湊の伝統があり、何よりも豊かな地形がある。更には、西欧の陸の都市にはない水の都市の遺伝子がある。日本ならではの港の空間と景観を創り出さねばならない。

港は、1個の橋、1本の道路の如き単純なものではない。それは海であると同時に陸であり、港湾であると同時に街でもある。その計画、設計は容易ではない。しかし、容易ではない故に、プランナー、エンジニア、デザイナーの心をそそる対象である。

本ガイドラインを携えて港の現場に立ち、自らの智恵を絞って港の魅力の再生に心をくだいていただきたい。その試みは、港の行政に携わる担当者の熱意から始まるのである。

篠原修

国土交通省港湾局：港湾景観形成ガイドライン、2005.3「刊行によせて」より

目 次

1. 今、何故「新しいみなとまちづくり」か—海・みなとからみた地域づくり—	1
2. 「みなとまち」の魅力	4
2. 1 「みなとまち」の魅力とは何か	4
2. 2 「みなとまち」の魅力の活用	8
3. 我が国の臨海部における空間形成の流れ	11
4. 新しいみなとまちづくり	14
4. 1 「新しいみなとまちづくり」とは	14
4. 2 みなとまちづくりの目標像の例	16
4. 3 みなとまちづくりにおける目標像設定の考え方	20
5. 「新しいみなとまちづくり」に係る提言	21
新みなとまちづくり研究会 委員・関係者名簿	25
掲載写真・図出典一覧	26

1. 今、何故「新しいみなとまちづくり」かー海・みなとからの地域づくりー

(地域の再生を図るために)

- ・我が国においては、人口減少社会を迎え人口問題への対応、地域の再生が必要不可欠となっている。そのため、地域の潜在的な資源や魅力を再発掘し、その魅力を顕在化、向上させ、定住人口、交流人口の増加を図り、地方再生に繋げることが、それぞれの地域における喫緊かつ重要な課題となっている。

(「みなとまち」の地域資源、既存ストックの有効利活用) (→p4、2. 1、p8、2. 2 参照)

- ・陸上交通と水上交通の結節点であるみなととまちが一体となって地域が発展してきた「みなとまち」は、様々な魅力を有している。現在は気づかれておらず有効利活用されていないこれらの魅力を再発掘、有効利活用することによって、地域の価値向上、定住人口の増加、インバウンド等を含めた交流人口の増大を図り、地域の再生に繋げることができる。
- ・例えば、地域の魅力が水辺にあることを十分認識している欧米では、現在でも、人流の観点からみなとの空間の再編を行うことで、地域全体の価値、競争力を上げる開発を行っている。



写真1 ジェノバ

都市高速（高架）の下の通過交通の道路を地下化し、港湾再開発地区（写真左側）と背後の市街地（写真右側）を連結させている。欧米ではこのように、港湾再開発を背後地域と連結させることによって、地域そのもののイメージや価値を向上させる開発を行っている。



写真2 西大分港

リノベーションした倉庫と前面の緑地が、地域住民の憩いの場となっている。大げさでない整備で地域の魅力の向上に寄与している。周辺にはおしゃれなお店等が集まり、魅力的な水辺としての「界隈」を形成しつつある。

(海・みなとを玄関・表とする新しい地域づくり) (→ p7 参照)

- ・昨今では、全国でクルーズ船、クルーズ来訪客が増大しており、地域の裏側と認識されていたみなとの空間を地域における玄関・表と考えた、新しい切り口からの地域づくりを進めるよい契機となっている。



写真3

地中海有数のリゾート地であるが岬の先端の不便なところにあり、多くの人々は船で来訪する。船からの来訪を考えると、今まで、不便と考えられていた地域の可能性が開けるかもしれない。(写真は、いずれもポルトフィーノ@イタリア)。



写真4

(民間の知恵等も含めた地域資源、既存ストックの有効利活用) (→p7、 p9 参照)

- ・全国の「みなとまち」では、様々な関係者の参画のもと、民間の知恵や新しいアプローチによる水辺の有効利活用等を図った先進的な事例も見受けられるようになってきている。



写真5

倉庫をホテル・飲食・物販にリノベーションした例。我が国にもこのように先進的な事例が見られるようになってきている (写真はいずれも尾道 U2@尾道港)。



写真6

(海・みなとからみた地域づくりによる地域再生) (→ p14、 4. 1、 p19、 4. 3 参照)

- ・このように、人口減少時代を迎えた我が国において、「みなとまち」は海・みなとからみた地域づくりー新しいみなとまちづくりーにより、地域の再生を図ることが可能である。本編では、その方向性や基本的な考え方とともに必要な施策等について提言するものである。

注) なお、本提言で「みなとまち」とは、我が国の歴史的な集落・都市である城下町、宿場町、門前町、港町などの類型における「港町」を指すだけでなく、港を有する町という意味でも用いる。

また、本提言で言及する調査検討対象範囲は、港湾区域、臨港地区、港湾隣接地域だけでなく、「みなとまち」の魅力を醸成・創造してきたみなとに関連する資源等を有するひとまとまりのイメージを持った地域の空間の広がりを対象とする（図1参照）。これは、新たな時代に向けて、「みなとまち」の魅力を形成していくためには、まず、それぞれの「みなとまち」が形成してきた魅力を把握し、その意味を理解し、その影響度合いという文脈で適切に読み解き、調査検討対象範囲そのものを設定していくことが重要になると考えるためである。

従って、本提言では港湾法上の「港湾」や通常用いられる（港湾に係る機能・営造物の集合体としての）「港」を意図する場合を除き、「みなと」「みなとまち」「みなとまちづくり」と記述するものである。なお、「みなとまち」については「みなととまち」と紛らわしいため「」をつけて記述する。

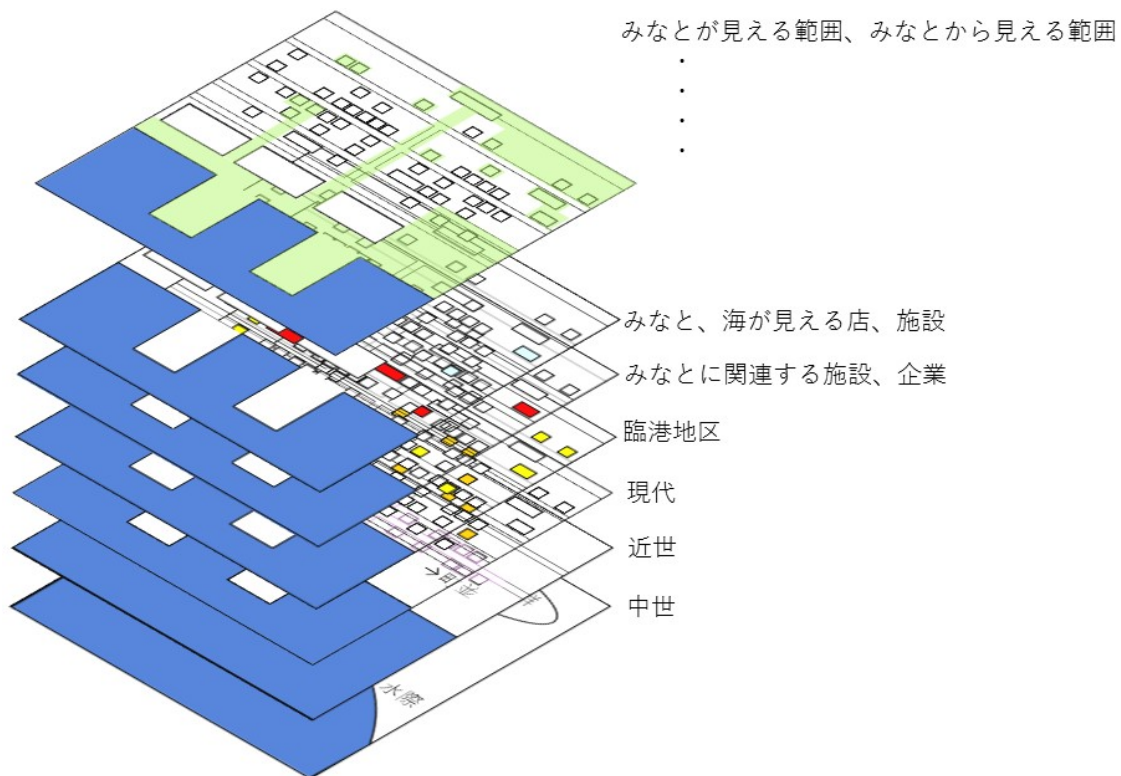


図1 みなとまちづくりの検討にあたっての範囲
検討の内容によって、その範囲は異なる。

2. 「みなとまち」の魅力

2. 1 「みなとまち」の魅力とは何か

- ・人は何故、「みなとまち」に惹き付けられるのか。「みなとまち」の魅力とは何か。
ここでは「みなとまち」の魅力、特徴、利点について述べる。
- ・なお、残念ながら、これらの魅力の多くは地元の人々に認識、活用されていないことが多い。これらの魅力を再発掘、再認識、有効利活用することが、地域の魅力向上の鍵となってくる。

(自然・歴史・文化・イメージ)

- ・中世から続く寺社群、近世の港町の佇まい、近代港湾の土木遺産、異文化との交流により生まれた特有の文化、開放的な気質、ハイカラなイメージ・ブランド、これらの重層性等、他の地域とは異なる個性的で外来者を惹きつける「みなとまち」としての豊富な魅力が存在している。
- ・圧倒的な自然との対峙、開放感、海・普段見ることのできない巨大船・船やみなとの活動・海から見る町の眺め、みなとから見るまちの夜景、高所から見るみなとの夜景等、そもそも水辺が持つ根源的かつ豊かで魅力的な資源が存在している。
- ・こうした特性を活かし、「みなとまち」ならではの独特の魅力を持つ地域づくりが可能になる。



写真7 神戸港

普段見ることのできない巨大な旅客船を間近で見ることができるなど、みなとには、そこでしか享受できない魅力がある。

(地形・空間構造)

- ・「みなとまち」においては、みなとから地域が発展してきたため、地域の発展の礎となってきた施設やまちなみなどが存在している。また、古くからの歴史的な施設が残っていないなくても、「みなとまち」が立地した地形、地域の中心部とみなとをつなぐ広幅員街路、海やみなとへの眺望を確保したまちなみ等、「みなとまち」特有の地形や空間構造が残っていることが多い。
- ・これらの「みなとまち」特有の地形・空間構造をうまく活用することによって、魅力的なまちづくりが可能となる。



写真8 小樽港



写真9 金沢港

古くからの「みなとまち」においては、中心市街地・駅とみなとを繋ぐ広幅員街路など、「みなとまち」特有の空間構造が残っていることがある。これらの空間構造を読み解き、新しいみなとまちづくりに活用することが求められる。

(地域の安全性の確保)

・海辺の空間は、時に高潮や津波といった海辺特有の災害に見舞われやすい特性をもつ。「みなとまち」は長期間に渡って、こうした海辺特有の災害とも直面してきており、その結果、防災に関する経験知、ノウハウを蓄積してきた。全国には、防災対策と使い勝手がよく快適な空間づくりを両立させた先進的な事例も見受けられる。

・このような経験知、ノウハウを活かすことにより安全性と利便性、快適性を両立させた空間を創出することが可能となる。



写真10 横須賀港



写真11 別府港

海辺の空間においては、防災と利便性・快適性の観点を調和させた先進事例がみられる。高潮対策事業で市民に親しまれる空間を創出している。



写真12 広島港

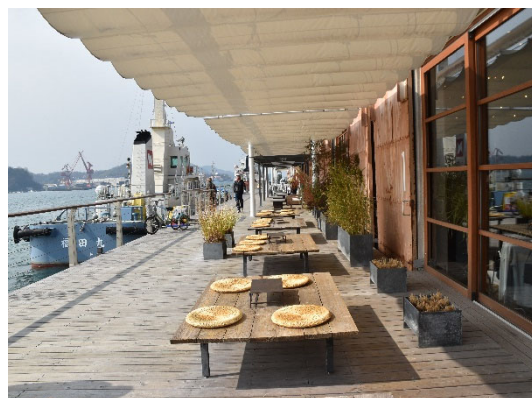


写真13 尾道港（再掲）

倉庫のリノベーションと高潮対策を一体となって検討することで、防災と景観、利便性等を両立させている。写真12では倉庫（写真左）内海側はスキップフロアとなっており段差を感じさせない。写真13では、ボードデッキの下に防潮堤（胸壁）がある。

(豊富な既存ストック)

- ・「みなとまち」においては、みなとから地域が発展してきたため、長期間にわたる開発整備の結果、公共的空間を含め「みなとまち」を支えてきた特有の施設や空間などの既存ストックが数多く存在している。
- ・これらの既存ストックの有効利活用は、魅力的で「みなとまち」らしい個性のある空間形成を実現する。



写真14 横浜港

使われなくなった臨港鉄道を快適な歩行者専用道として整備し直し、拠点間（みなとみらい地区と新港地区・関内地区）を繋いでいる。

(水上交通と陸上交通の結節点機能)

- ・みなとは、水上交通と陸上交通の結節点であり、人が訪れ、集まる拠点であり、近年では、クルーズ船、クルーズ来訪客が増大している。
- ・そのため、みなとを地域における玄関・表と考えた空間づくりも考えられよう。



写真15 博多港

近年、日本全国の港でクルーズ船、クルーズ来訪客の増大が見られる。



写真16 ポルトフィーノ@イタリア(再掲)

岬の先端の不便なところにあり、多くの人々は船で来訪する。まさにみなとが玄関の、海に開かれたみなとまちである。



写真17 ポルトフィーノ@イタリア(再掲)

2. 2 「みなとまち」の魅力の活用

以上のような魅力、特徴、利点を活かし、「みなとまち」を地域再生の核とすることが可能である。しかしながら現在では、これらの「みなとまち」特有のポテンシャル、地域資源、既存ストックの多くは地元の人々に認識、有効利活用されているとは限らないことが多い。これらの資源等を再発掘、再認識、有効利活用することで、地域の魅力を向上させることが可能となる。

(欧米におけるみなとの再生)

欧米では地域の魅力が水辺にあることを十分、認識しており、歩行者優先、環境等の観点からのみなとの再開発やリニューアルにより地域全体の価値、競争力を増す開発を継続的に行っている (ex バルセロナ、ジェノバ、マルセイユ等)。



写真 18 マルセイユのユーロ・メディテラネ計画@フランス
古くからの城壁等を活かしながら現代的な開発を進めている。地域内の通過交通を地下化している。



写真 19 ジェノバ (再掲)
都市高速(高架)の下の通過交通の道路を地下化し、港湾再開発地区(写真左側)と背後の市街地(写真右側)を連結させている。

(既存ストックを賢く使う)

- ・我が国の財政が厳しくなる中、既存ストックの価値最大化を図る（既存ストックを賢く使う）ことが求められている。
- ・河川・道路・都市公園などにおいては、公共空間のオープン化として、オープン・カフェの設置、収益施設の設置等による賑わいの創出や魅力あるまちづくりを推進してきている。
- ・「みなとまち」においてこそ、魅力的で豊かな水辺等の地域資源、既存ストックの有効利活用を促進し、地域の価値向上を図ることが期待できる。



写真 20 京橋川@広島市
河川では、水辺にオープン・カフェなどを設置して水辺を楽しむことが可能になってきている。



写真 21 ポルトフィーノ@イタリア（再掲）
欧米のみなどの水辺では、海、みなと、プレジャーボートを眺めながらの食事など、水辺を楽しむことができるようになっている。レストラン、護岸、オープンテラス、プレジャーボートという空間構成。

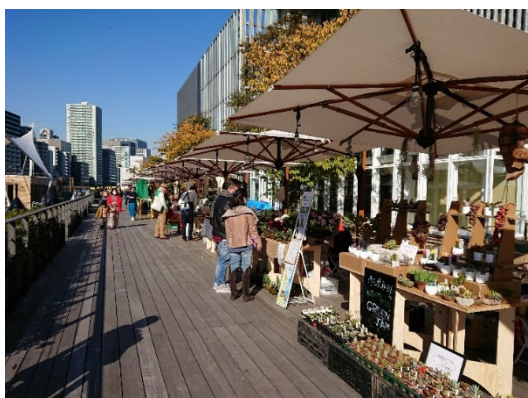
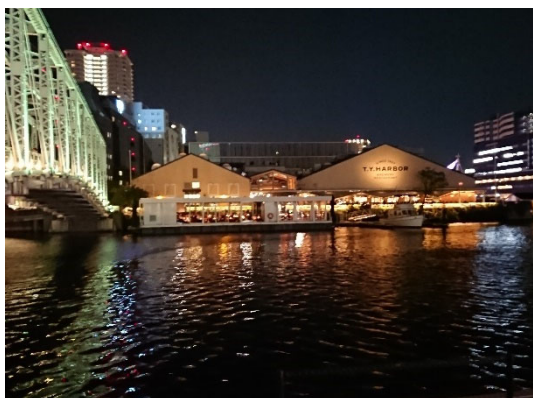


写真 22 天王洲（東京港）

わが国のみなどの水辺でも水辺を楽しむことができる先進的な事例が現れ始めている。

(定住人口、交流人口の増加)

- ・海やみなとは、そのまちの住民の精神や暮らしを豊かにし、賑わいや活性化をもたらす貴重な財産である。まず、その資源の価値を尊重し、活かすことで、地域の人々の満足度、価値を向上させることが第一の目的となろう。
- ・その結果として、来訪者の増加、定住人口の増加、産業の発生等に繋がることを期待されよう。
- ・地域のこうした可能性を顕在化させ、地域に住む人々や観光客が集い、みなとの魅力を享受する拠点となる空間の形成やみなとオアシスなどの更なる活用・展開を図ることによって、交流の活性化に繋げることができる。



写真 23 みなとオアシスかんたん港園（西大分港）
みなとオアシスによって、地域住民、旅客船利用者、観光客等が訪れる空間が創出されている。



写真 24 みなとオアシス久里浜（横須賀港）
旅客船が結ぶ対岸の地域と連携した朝市を実施している。
このように、みなとオアシスには航路間の連携等、様々な活用、展開可能性があると思われる。

(「みなとまち」の再生からの地域の再生)

- ・以上のように、我々が直面している人口減少社会において「みなとまち」のもつ様々な地域資源、既存ストックを再発掘、利活用し、美しく快適な「みなとまち」の空間形成を図ることによって、地域の価値を向上させ、地域に住む人々の心や暮らしの豊かさの醸成に貢献するとともに地域の経済、観光の活性化を図ることが可能である。

3. 我が国の臨海部における空間形成の流れ

昭和 60 年 5 月に策定された長期港湾整備政策「21 世紀への港湾」において「生産」「物流」に「生活」機能を加えた「総合的な港湾空間」の創造という理念が提示された。この理念に基づき、港湾再開発いわゆるウォーターフロント開発が行われた。その結果、横浜みなとみらい、門司港レトロ、七尾フィッシャマンズワーフなど、各地のみなとで現在の当該地域の顔や核となっている成功事例が数多く生まれた。その一方で、経営規模と比較し過大な上物整備、箱物整備に偏っていたものもあったなどという指摘もある。

さらに、港湾景観形成モデル事業（H2～）、港におけるパブリックアクセス推進（H5～）、臨海部再編（H6～）といった空間形成に係る施策、事業が行われた。その後は、イベントなどソフト対策がメインとなり、近年まで、空間形成に係るまとまった取り組みは暫く行われてこなかった。

また、臨海部における近年の動向としては、ロードサイド型の施設（大規模ショッピングセンター、ホームセンター等）が水辺に立地していながら、水辺側に施設の裏を向け、活用していないなど、そのポテンシャルを活かしていない事例なども見受けられるようになっている。

一方では、倉庫のリノベーションや水面を活用した先進的な事例も見られるようになってきた。しかし、これらの事例の多くも単発的であり、「みなとまち」全体を俯瞰的に把握し、「みなとまち」全体の魅力を高めていくような構想に立脚したものではない場合が多いと思われる。

このように、我が国の臨海部で行われてきたウォーターフロント開発以降の空間形成における特徴、課題等を整理すると、

- a) 水辺の活用をはじめとする「みなとまち」の魅力を再発掘し有効利活用する取り組みがまだ不十分であったこと
- b) 上物整備、公共施設の整備がメインであったこと
- c) 取り組みが限定的もしくは孤立しており、みなと全体、背後地域との連携、ネットワーク化が不十分であったこと
- d) 公共主導から民間による開発、活動へシフトし、公共が関与するテーマではないという認識となったこと
- e) 都市的機能の導入がテーマであったこと

をあげることができる。

「みなとオアシス」の概要

国土交通省

- みなとオアシスとは**
- ・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年に制度を設立
 - ・国土交通省港湾局長が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を登録するもの

- みなとオアシスの担う役割**
- ・地域住民、観光客、クルーズ旅客等の交流及び休憩
 - ・地域の観光及び交通に関する情報提供
 - ・その他（災害時の支援、商業機能 など）

- みなとオアシスの構成施設**
- ・旅客ターミナル
 - ・地元産品の物販飲食店
 - ・文化交流施設 など

- みなとオアシスの設置者・運営者**
- ・地方公共団体（港湾管理者含む）
 - ・NPO団体、協議会 など



登録 (シンボルマーク)



構成施設のイメージ



地域振興イベントの開催状況



図2 みなとオアシス（H15～）NPOによるみなとまちづくり等、ソフト的対策がメイン。



写真25 倉庫の利活用（大阪港）
倉庫をリノベーションし有効活用する事例が見られるようになってきた。



写真26 水上レストラン（東京港）
水面を活用した先進的な事例もみられるようになってきている。

○従来の特徴、課題を踏まえた「新しいみなとまちづくり」の方向性

・以上を踏まえ、人口減少下における地域振興・再生に寄与するために「新しいみなとまちづくり」が目指すべき方向性は、従来の臨海部における空間形成に係る特徴、課題等を踏まえ、以下のように考えることができる。

- ① みなとの再生による地域の再生・価値向上←e)都市的機能の導入がテーマ
- ② 水辺等の地域資源、既存ストックの有効利活用 ←a)水辺の活用が不十分
- ③ みなと全体・背後とのネットワーク化←c)孤立、限定的整備
- ④ ある程度の公的な計画によるコントロール←d)民間への全面依存
- ⑤ 必要なインフラ・ネットワークの整備+民間による水辺空間の有効利活用 ←b)上物整備

・以下に従来型のみなとにおける空間形成（ウォーターフロント開発）と「新しいみなとまちづくり」に係る背景、契機等を整理する。

表1 従来型のみなとにおける空間形成と新しいみなとまちづくり

		ウォーターフロント開発	新しいみなとまちづくり
前提	人口・社会構造	人口増	人口減
	地域構造	郊外・拡大	縮退、コンパクト、都心回帰
社会的要請	開発の契機・要因と目的	旧港老朽化・遊休不動産に係る問題解決のための再開発	地域資源、既存ストックの有効利活用を契機とした、みなとを「表」とする地域再生 (クルーズによる港全体の人流ネットワークの再構築、防災対策の検討、物流機能の再編等の多様な要因)
開発の内容	コンセプト	生産、物流+生活 =総合的な港湾空間 →都市的(集客)機能の導入	人流の観点からの「みなとまち」の空間再編 →地域資源、既存ストックの有効利活用*)と連携・ネットワーク化*) 地域の価値が向上すれば必ずしも集客機能でなくても可
	整備主体	公共+民間 (民間活力の導入)	PPP(官民連携)
	整備内容	上物整備/新設	ストック活用

4. 新しいみなとまちづくり

4. 1 「新しいみなとまちづくり」とは

以上をもとに、「新しいみなとまちづくり」について説明する。

「新しいみなとまちづくり」とは、海・みなとからみた地域づくり／地域の再生であり、

- ① 臨海部（特に水際線）全体における産業、物流、防災、利用等のあり方を総合的に考慮しつつ、貴重で魅力的な資源、ストックでありながら、その多くが有効活用されているとは言い難い「みなとまち」の水辺（水面、水際線、水域に面する空間）を始めとする海・みなとにかかる地域資源、既存ストックを再生・有効活用し、最大限に水辺の魅力を発揮させるとともに、
- ② それらの資源群と背後地域との連携・ネットワーク化を図ることで、
- ③ 「みなとまち」としての地域の価値の向上、魅力の増大を図り、地域に住む人々の心と暮らしの豊かさの醸成に貢献し、地域の経済、観光の活性化を図ることで、交流人口、定住人口の増加、地域の再生、発展に寄与するものである。

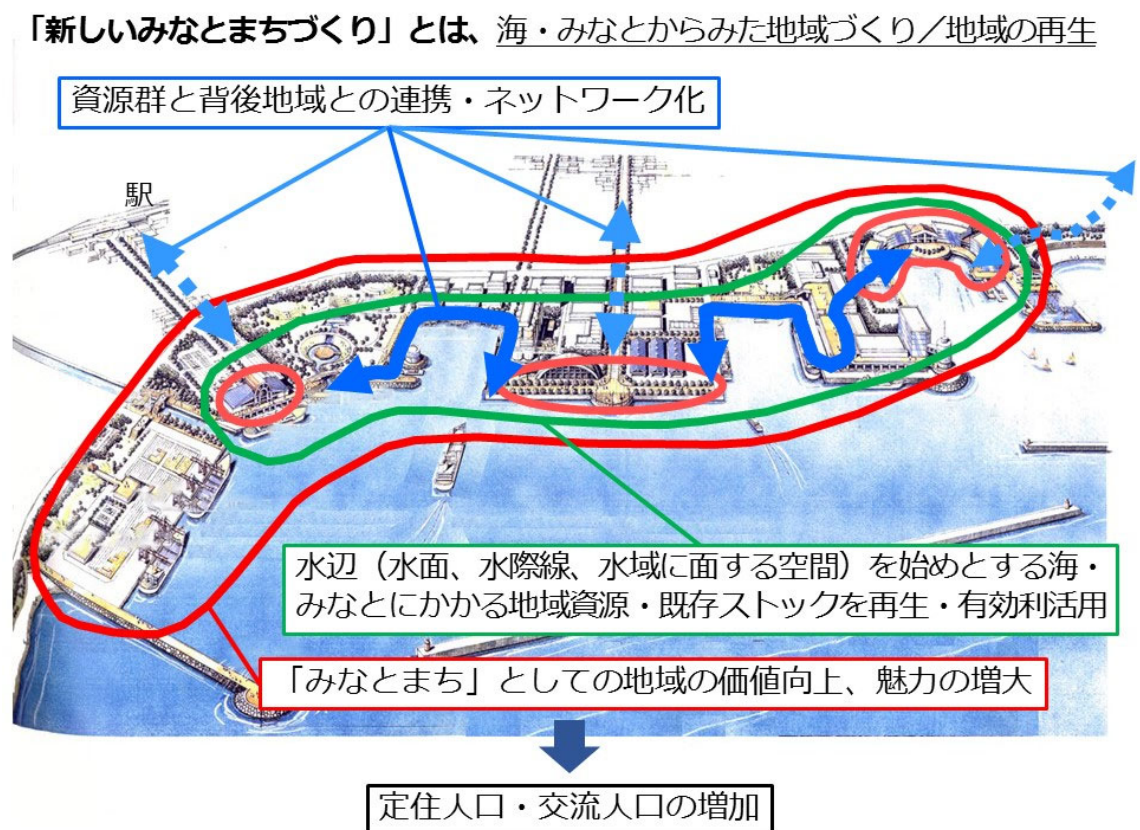


図3 海・みなとからみた地域づくり・地域再生

- ④ 「新しいみなとまちづくり」を考える際には、いわゆる港湾区域・臨港地区のみに視点を限定することなく、「みなとまち」の魅力醸成・創造してきたみなとに関連する資源等を有するひとまとまりのイメージを持ったまちの地域の空間の広がりをも、「みなとまち」それぞれの特性に応じて適正に把握し、検討対象範囲としていくことが必要である。

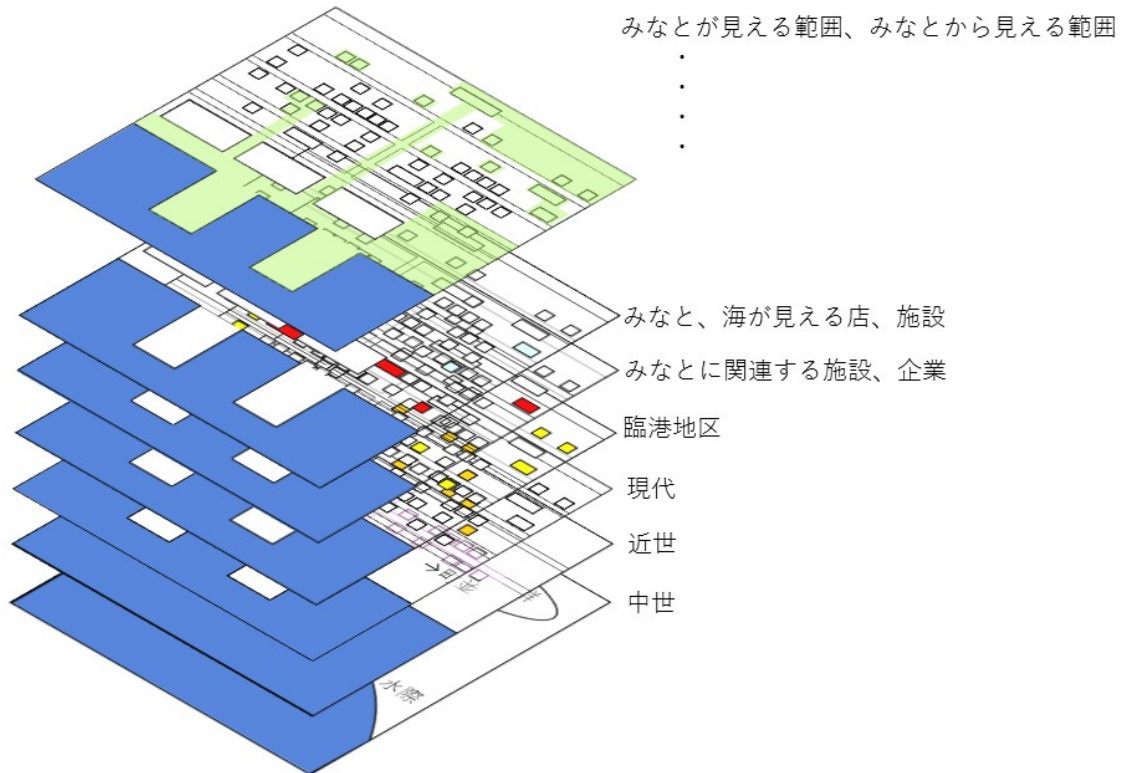


図4 みなとまちづくりの検討にあたっての範囲（再掲）

4. 2 みなとまちづくりの目標像の例

みなとまちづくりの目指すべき目標として、単に大規模な集客機能の導入を図ればよい訳ではない。みなとまちづくりの目標像としては、以下のような多様なパターンがあり、地域の人々が十分に検討し、選択すべきである。

(拠点の創出)

- ・海やみなとを眺めたくなくなった人がいつでも訪れたいくなるような眺めがよい場所に居心地のよい視点場（空間）を整備する。また、そこに行けば誰かがいて気軽に集い憩えるような地域に住む人々にとって快適な旅客船待合場や水辺空間の創出を図る。

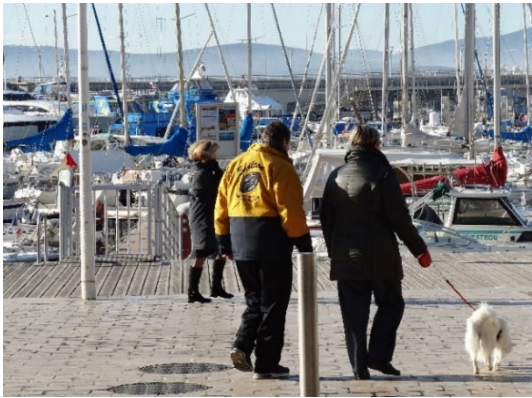


写真 27 サン・ラファエル@フランス（表紙再掲）
マリーナに面して設置されたプロムナードで散歩をする地域の人々。



写真 28 西大分港(再掲)
リノベーションした倉庫と前面緑地が
地域の人々の憩いの場となっている。

(視点場とそのネットワーク化)

- ・海やみなとや船を眺めるのによい場所（みなとに沿った緑地や施設、みなとの見える坂、日和山など）に小さな視点場とプロムナードを設置、ネットワーク化させ、地域に住む人々や来訪客が憩える空間を提供する。

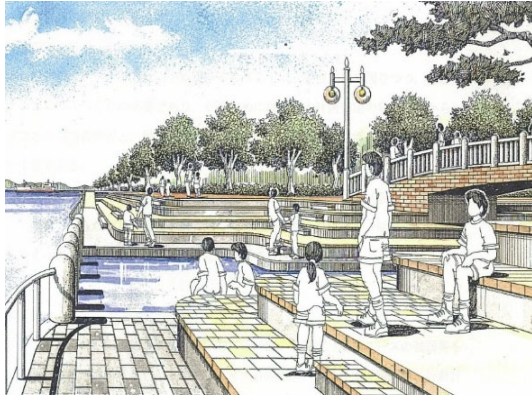


図 5



図 6

親水性とは、必ずしも、水に手を触れられることだけを指すのではない。内陸から水辺やみなとの活動を眺められること（視覚的アクセス）、水辺に近づくこと（パーティカル・アクセス）、水辺沿いを歩けること（ラテラルアクセス）、水に触れられること等の多様な実現の方法がある。

(水辺の活性化)

- ・停泊している沢山のプレジャーボートを眺めることができるレストラン、オープンカフェの立地等による水辺の活性化を図る。

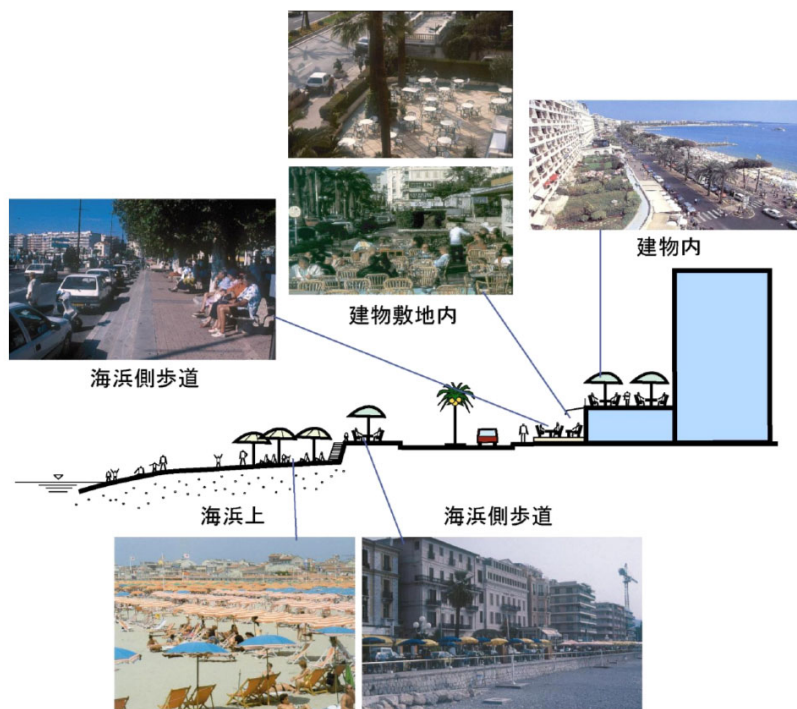


図 7

欧米では、水辺に面したレストラン等の施設が水辺側にオープン・カフェなどの機能を滲み出させることによって、豊かで多様な水辺の楽しみ方を提供していることが多い。

(海からの景観配慮)

- ・まちから海やみなとへの眺めを楽しむことができると同時に海、みなと、入港する船からの見え方（視線）を意識してまちや施設を見直す。



写真 29 カリアリ港@イタリア
まち中の建物から海やみなとが眺められるようになっている。



写真 30 青森港ベイブリッジ、アスパム
海・船からの眺めを考慮してデザインされたと言われている建築物と橋梁。



写真 31 横浜港
入港する船からの眺めを意識して作られている塔を持つ税関（「クイーン」と呼ばれている）。

(水辺らしい集客施設)

- ・水辺の魅力を十分に活かした、目玉となる集客施設を設置し、交流人口の増加を図る。



写真 32 シンガポール
世界的な観光地において、多くの観光客を集客する施設デザイン。

(戦略的な資源のネットワーク化、界隈化)

- ・地域の人々だけでなく、みなとに着いた訪日外国人も容易にまちを楽しむことができるように戦略的に資源のネットワーク化、界隈化を図る。



写真 33 清水港
来訪した外国人に向けた看板。

(水面の活用、水上交通の拠点)

- ・スーパーヨットやプレジャーボート、遊覧船、水上バスなど、新しい水上ネットワークの基地化や水面の新しい活用について検討する。



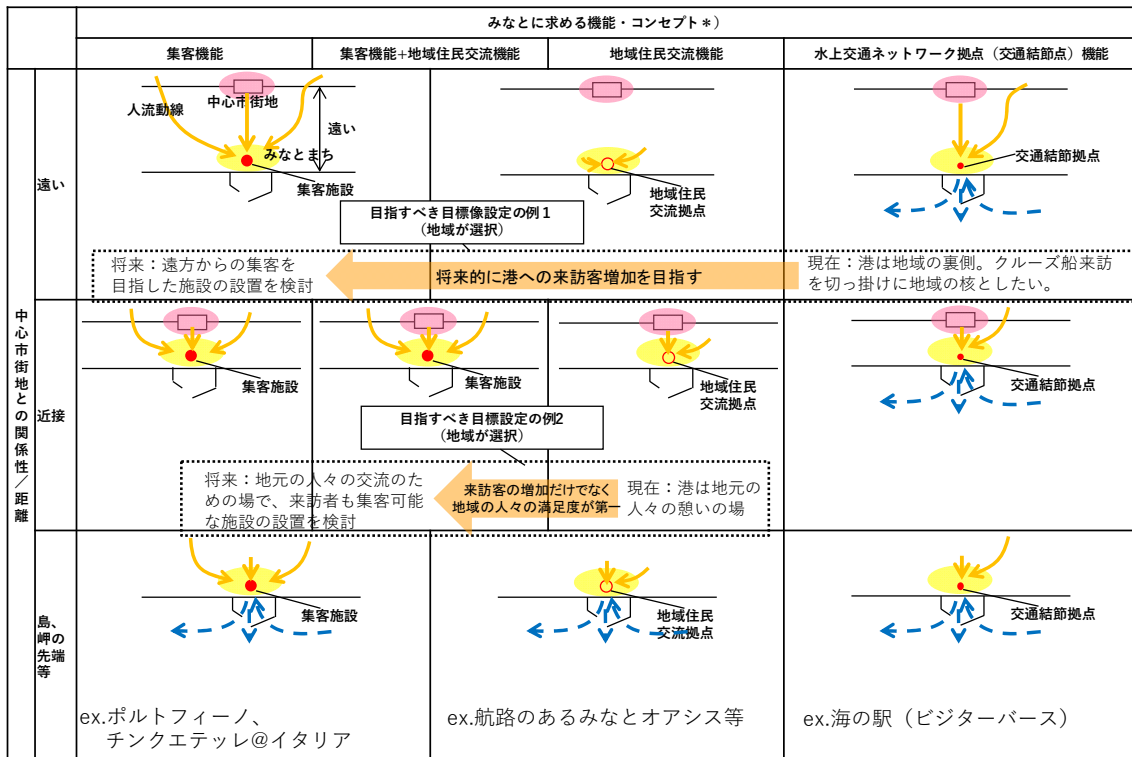
写真 34 富岩運河（富山港）
グッドデザイン賞を受賞した遊覧船。



写真 35 東京港（再掲）
水面上に浮体構造物（建築物かつ船舶扱い）として作られたレストラン。

4. 3みなとまちづくりにおける目標像設定の考え方

みなとまちづくりにおける目標像は、みなとの立地、みなとと市街地の関係性、まちが抱える課題など個々の「みなとまち」の特性、ポテンシャルを十分に把握した上で、地域の人々自らが選択すべきものである。そのため、専門家の助言等を受けつつ、どのような「みなとまち」の空間を目指すかというビジョンを地域に住む人々が議論し、共有した上で、「新しいみなとまちづくり」を進めることが重要となる。



*) 当該区分は便宜的なものであり、実際には、複合的なものとなる。

図8 みなとまちづくりにおける「みなとまち」のタイプ

みなとまちづくりにおける目標像は「みなとまち」のタイプによって異なる。この図では、中心市街地との距離、みなとに求める機能によってタイプ分をしている。それぞれの「みなとまち」における現在のタイプ(例えば、駅からは遠く、地域住民交流機能に特化)を把握した上で、どのタイプを目指すか(例えば、遠方からの集客を目指す集客機能を求める等)、目標像の設定を考える。

5. 「新しいみなとまちづくり」に係る提言

「新しいみなとまちづくり」の推進のため、以下を提言する（図9参照）。

（計画制度の創設）

- ① みなとの空間整備計画制度の新設もしくは港湾長期構想等への位置づけ
 - ・臨海部の人流拠点空間整備に係る新しい計画制度の創設もしくは既存の港湾計画、長期構想策定において位置づけを図る。
- ② 民間進出を促すための行政財産の有効利活用に係る規制緩和等
 - ・水面、護岸、岸壁、港湾緑地、海岸における公共空間の民間による有効利活用を図るため、上述の計画への位置づけを前提に行政財産の長期貸付、占用許可制度等について検討する。
 - ・また、水辺と連坦する土地の取得、保有に際し、その空間を公共的な利用に供する場合、計画への位置づけを前提に、税制の優遇（不動産取得税、登録免許税、固定資産税、都市計画税の減免等）等を図ることも検討されてよい。
 - ・なお、行政財産に係る規制緩和等にあたっては、公的計画への位置づけに加え、手続き上の公共性・透明性（ガイドライン、公募等の手続き）、関係者の合意形成（協議会の設置）等が必要となると考えられる。
 - ・また、必要なインフラ・ネットワーク等については財政支援を行う。
 - ・なお、新規制度の推進にあたっては、全国におけるプロジェクトの動向、課題等の把握を行い、制度へのフィードバックを図ることが重要となる。

（市町村・港湾管理者・国の連携による調査・計画支援）

- ・みなとまちづくりは、調査・分析、全体構想、全体の空間整備計画、活性化に係る戦略計画、拠点空間の空間計画、防災対策と連携した施設デザイン、実施主体の組織化、イベント、社会実験、事業実施等、長期間を有する。この長期間の段階的な調査検討、展開を支援するために国、港湾管理者、市町村が連携して進めることが必要である。
- 例：初年度：地域資源、既存ストックの洗い出し。みなと全体の構想計画。背後とのネットワーク計画。拠点地区の選定。
- 次年度：拠点地区における空間整備計画
+活性化に係る戦略計画（社会実験の計画等）
- 3年目：拠点地区における防災対策と連携した施設デザイン
+社会実験・評価・フィードバック等
- ・特に、みなとまちづくりにあたっては、「みなとまち」全体のビジョンを作成し、関係者（特に、市町村、首長等）が共有することが重要となる。そのためは、以下のような検討を国、港湾管理者、市町村が連携して実施し、その結果を共有しておくことが必要。なお、ビジョンの作成にあたっては、実際には、国が主導して行う場合、港湾管理者が長期構想策定等の中で行う場合、港湾管理者・市が共同して行う場

合など、様々なケースが考えられる*)。

- ・「みなとまち」の地域資源、既存ストックの総点検。再評価・磨き上げ。
- ・「みなとまち」の空間構造の把握。人流拠点となる空間の選定。「みなとまち」の地域資源、既存ストックの水・陸ネットワーク化、背後地域とのネットワーク化。
- ・人流拠点となる地区における賑わい拠点空間形成計画。拠点間、拠点と背後地域との連携空間形成計画。
- ・人流拠点となる水辺空間の有効利活用方策。活性化に係る戦略計画。
- ・関連する公共施設整備計画（拠点地区の周辺整備。まちから拠点地区へのアクセス、ゲート部分における改良・空間整備。拠点同士のネットワークの質的向上等）。

（国による支援）

③検討の仕組みづくり（検討フレーム、体制等）に係る助言、情報提供及び場の提供
・このため、国においては、国、港湾管理者、市町村が連携して行う検討の仕組みづくり（検討フレーム、検討体制等）に係る助言、情報提供及び検討の場の提供を行うことが望ましい。

・また、みなとまちづくりに係る責任と権限をもった担い手の確保について努めることが重要となる。

・国においては、直轄事業（or 国有港湾施設）に係る

- ・みなと全体のビジョン作成
- ・防災（高潮等）対策に際して利用との調和のとれた計画
- ・浚渫土の有効利用等環境創造と利用の連携を図った計画
- ・国有港湾施設の有効利活用計画等
- ・クルーズ拠点形成におけるクルーズ来訪客の動線及び拠点空間

等に関する個別調査において、みなとまちづくりに関する調査と連携を図ることが考えられる。

・また、みなとオアシスの更なる活用・活性化が考えられるみなとにおいて、タイプ別の空間計画、戦略計画の立案手法等のモデル化を行うために、具体的なみなとをモデルとしてケーススタディ調査を行なうことで支援することも考えられる。

④ガイドライン(手引き、事例集等)の作成

・計画・調査から実施までの流れを検討するため、

- ・「みなとまち」の空間構造把握のための調査・分析手法
- ・「みなとまち」の総点検(資源の見つけ方)、活性化手法
- ・みなとの種類（工業港、商業港）、規模、空間構成（中心市街地とみなととの関係性）、みなと毎の課題等に応じた留意点・活性化方策

等に係るガイドライン、手引き、事例集等を作成することが望ましい。

⑤有識者の派遣

- ・みなとまちづくりにおいては、
 - ・物流・防災等に関する専門的な知識とみなと特有の水辺の魅力的な利用等に係る知識及びこれらの調和・両立に関する知見・ノウハウ
 - ・空間デザインに係る専門的な知識の融合が必要となるが、そのような専門家は殆どいない。従って、当該分野に係る専門家、コンサルタント等の育成が必要である。このため、実際には、調査・計画・設計等の検討の各段階において、様々な分野の有識者・専門家と共同もしくは連携を図りつつ参画して頂くことが重要となる。
- ・これらの人材ネットワークを構築するとともに、実際のみなとまちづくりにあたって、人材に係る情報提供等を行うことも考えられる。
- ・また、それら実際の調査・計画・プロジェクトにおける成果、課題等を総合的・横断的に分析・整理しながら、ガイドライン、制度等へフィードバックすることが重要となる。

(実施にあたっての活性化支援)

⑥実施主体構築、社会実験等に係る情報提供

- ・みなとまちづくりにおける活性化に係る戦略計画、実施主体の組織化、イベント、社会実験、事業実施等に係る検討は試行錯誤的なものであり、長期間を有する。この長期間の段階的な展開をコントロール、支援する仕組み、特に、戦略的な計画の策定、初動期を支える仕組みが必要である。
- ・みなとまちづくりを実施する主体については、協議会、まちづくり会社、UDC（アーバンデザインセンター**）等、様々な方法が考えられるが、実施にあたっての新しい組織（港版UDC、SPC（特定目的会社）等を活用したまちづくり会社等）の立ち上げや港湾協力団体、みなとオアシス等のみなとまちづくりへの様々な参画方法について検討、支援するとともに、様々な実施主体構築方法に関して、関係者への情報提供を行うことが必要となる。
 - e x. リスクが少なくハードルが低い参入の仕方
 - 試行・イベントから社会実験への道筋の付け方
 - 公的な協議会等によるテナント選定等のスキームづくり等
- ・これら全国における活動主体の動向・課題等の把握、情報発信、必要な新規制度へのフィードバックを図ることも重要となる。

*）例えば、新潟港では「万代島地区将来ビジョン（H31.3）」を県、市共同で作成している。

**）公民学が連携したまちづくりの組織。例えば、清水港においては港版のアーバンデザインセンターといえる「清水みなとまちづくり公民連携協議会」を設置。県、市、地元でランドデザインを作成している。

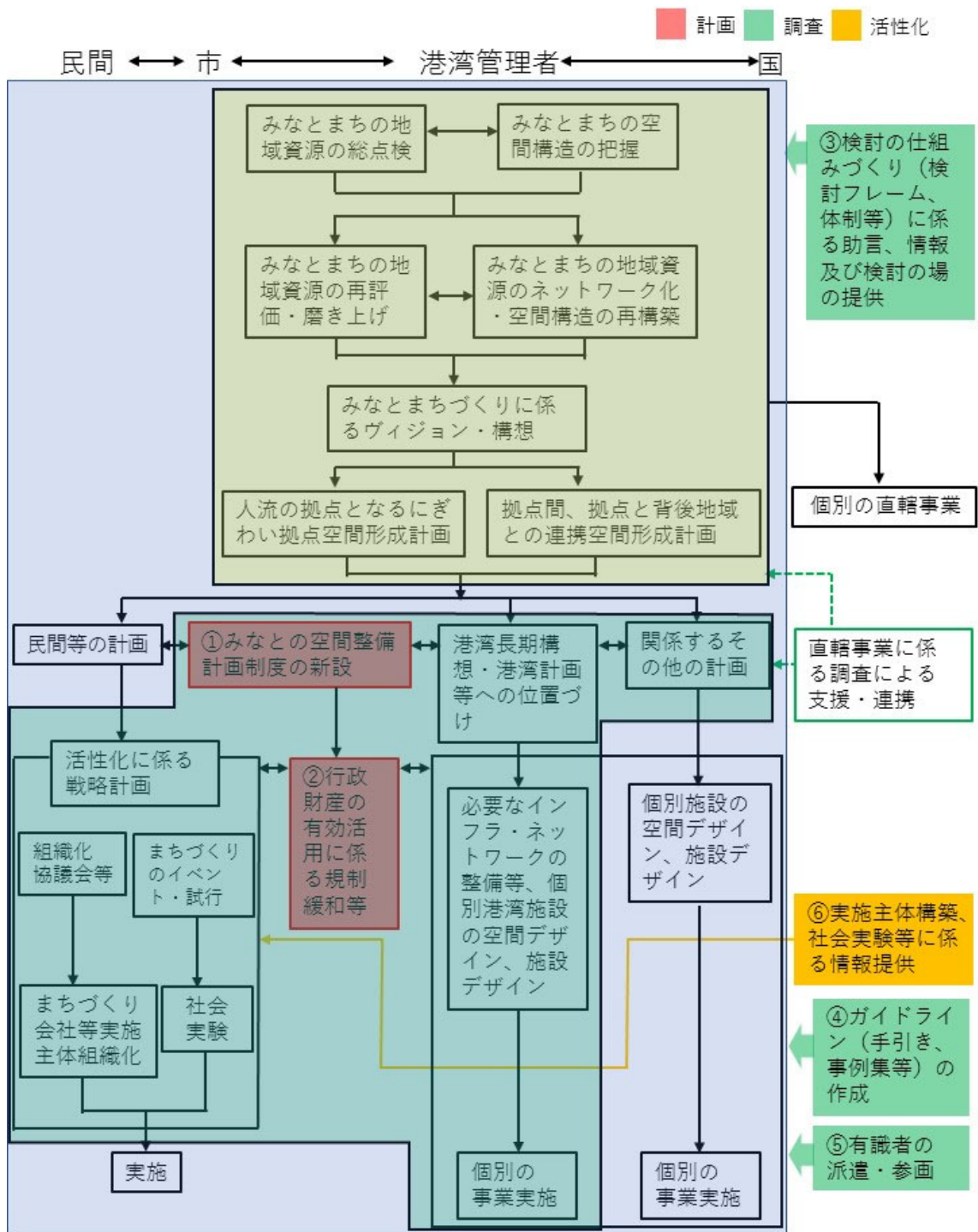


図9 新しいみなとまちづくりの検討の流れと施策等の体系

新みなとまちづくり研究会 委員・関係者名簿

区分	氏名	所属・役職	備考
委員	篠原 修	東京大学・政策研究大学院大学名誉教授	座長
	横内 憲久	日本大学名誉教授 (みなとまちづくりマイスター選定委員会委員長)	座長代理
	福井 恒明	法政大学都市環境デザイン工学科教授	
	岡田 智秀	日本大学理工学部まちづくり工学科教授	
	羽生 冬佳	立教大学観光学部観光学研究科教授	
	吉村 晶子	名城大学理工学部環境創造学科教授	
	中村 晋一郎	名古屋大学大学院工学研究科土木工学専攻准教授	
	上島 顕司	国土技術政策総合研究所 沿岸域システム研究室長	幹事
関係者	須野原 豊	公益社団法人日本港湾協会 理事長	
	堀田 治	国土交通省港湾局計画課長	
	魚住 聡	国土交通省港湾局産業港湾課長	
	中崎 剛	国土交通省港湾局海洋・環境課長	
	加藤 雅啓	国土交通省港湾局海岸・防災課長	
	平尾 壽雄	一般社団法人ウォーターフロント協会専務理事	
	鬼頭 平三	一般財団法人みなと総合研究財団 顧問 (第1回：一般財団法人みなと総合研究財団 理事長)	
	山縣 宣彦 (第1回：鬼頭 平三)	一般財団法人みなと総合研究財団 理事長	
	諸星 一信	国土技術政策総合研究所 副所長 (第1回、第2回：管理調整部長)	
	國田 淳 (第1回：吉田 秀樹)	国土技術政策総合研究所 沿岸海洋・防災研究部長	
杉野 浩茂 (第1回：奥谷 丈)	一般財団法人みなと総合研究財団 首席研究員	事務局	

掲載写真・図出典一覧

写真 8 小樽市提供

写真 9 北陸地方整備局金沢港湾・空港整備事務所撮影・提供

写真 15 立教大学 羽生冬佳氏撮影・提供

写真 25、30 運輸省港湾局パンフレットより

図 2 国土交通省港湾局 HP より 2018/11/14

図 3 運輸省港湾局：港湾におけるパブリックアクセスの推進調査報告書,1993 をもとに作成

図 5,6 運輸省港湾局：港湾におけるパブリックアクセスの推進調査報告書,1993 より

上記以外は、国土技術政策総合研究所提供

