

平成 24 年度 修士論文

防災機能を取り込んだ共存開発タイプの
港湾地区活性化の研究
— 尼崎港、沼津港のケーススタディー

Research of activation of the harbor district of the Complex Development
Type
which took in the disaster prevention function
-The case study of Amagasaki port and Numazu port

劉小平 Liu XIAOPING

(論文指導：静岡文化芸術大学教授 根本 敏行)

目次

要旨	1
はじめに	3
序章	4
第 1 章 都市再生、港湾政策の流れ	6
第 2 章 尼崎港の港湾都市政策—21 世紀運河再生プロジェクト	16
第 3 章 沼津港の港湾政策—特定地域重要振興港湾・みなとオアシス	24
第 4 章 考察	30
図・表	33
参考文献	44

要旨

近年世界の港湾地区で整備や再整備が進み隣接する都市や地域の発展にとって非常に重要な要件となっている。これらの開発は概ね三つのタイプにまとめることができる。

港湾機能を完全に失って荒廃していた港湾地区の再開発を行う「ウォーターフロント開発タイプ」、旧来の港湾施設を全面的に見直し、最新の施設や設備を導入し、世界的な物流ネットワークのハブ機能を担うことを目指す「スーパー港湾開発タイプ」、と本来の物流機能と、レジャー・レクリエーションや観光といったウォーターフロント開発タイプの機能とを同じ空間で共存させる「共存開発タイプ」の三つの開発タイプでまとめることができる

私は、このうち、三つ目の共存開発タイプに注目している。非常に多くの地方港湾があり、沿海航路による国内物流と沿岸漁業の盛んな日本においては、まだまだ地方港湾の本来の港湾機能もその重要性を失っておらず、港湾機能と新しいウォーターフロント型の機能との共存が志向されることが多い。港湾開発においてまだまだ現役の物流機能と観光などのサービス業的機能を両立させる必要のある日本、中国では両者共存開発タイプがこれから必要になると考えている。また、3・11以後、港湾において特に新たな防災機能の充実が求められるようになり、港湾の物流や観光レジャー・レクリエーションなどの各機能に加えて防災機能との一層の連携が重要となってきた。

本論文では防災機能を盛り込んだ官民協働で行った共存開発タイプの尼崎港と沼津港の港湾整備についてケーススタディーを行った。両港湾の開発において計画段階、プロジェクト作成段階、実施時における工夫、問題の解決法、共存開発タイプの港湾整理を成功させる要点を考察する。

Research of activation of the harbor district of the Complex Development Type which took in
the disaster prevention function

-The case study of Amagasaki and the Numazu port

ABSTRACT

In recent years, the development or redevelopment of the port over the world has become a very strongly requirement for the development of adjacent cities or regions. There are 3 types of development methods in general.

These 3 types of development methods are as following. Waterfront Development Type: the redevelopment of port area that was devastated completely and lost the port function; Super Hub Port Type: overhauling the old port facilities, introducing new facilities and equipments, and aiming to earn the latest global logistics network hub function; Complex Development: original distribution functions and the function named waterfront development function which includes both leisure and tourism.

I have focused on complex development type. In Japan, because of the thriving coastal fishing logistics and domestic coastal routes, there are so many regional ports are aiming to develop new waterfront function without losing its original features.

Both in Japan and China, the requirement of complex development for both logistic functions and service such as tourism for the port development is studied from now on.

And, since 3.11, the new type port development which is strong in corporation of disaster prevention and leisure and tourist is becoming important.

In this paper, we present a case study of the Port Amagasaki and Numazu which are based on complex development type. The ports are conducted in cooperation with public and private sectors caused stronger disaster prevention functions.

The key points of the complex development are studied base on these 2 ports such as the stage of planning, project, implementation and the solution for the problems.

はじめに

中国の沿海部では、1978年の改革開放政策以来、急速に近代的な都市開発が進展している。筆者の出身地である中国福建省平潭県においても、東澳港湾、平潭旅客専用ターミナルといった港湾建設と、それに関連した都市開発等の計画が進行中である。

中国においては、近代的な港湾の物流機能は、まだこれからも成長を続けると見られるが、日本や欧米先進諸国においては、多くの港湾で施設の老朽化が進み、本来の物流機能や造船業が衰退している例が多い。これらの先進諸国の港湾では、新興国や途上国の最新設備を備えた港湾にも対抗できるような大規模な機能更新を行うか、物流機能・造船業からレジャー・レクリエーションといったサービス関連産業集積地への転換を図る事例が多い。こうした港湾の再整備は、隣接する都市の政策とも密接に連携している。すなわち、港湾隣接都市の都市政策において、第二次産業から第三次産業への産業のサービス化や、創造的産業への転換が図られる中で、旧来の港湾施設等を水辺の空間の魅力を活かした新しい都市機能立地のための受け皿として活用する手法がとられる。

欧米先進国では、港湾機能を現代的に刷新するスーパー港湾タイプと、旧来の港湾機能を廃止してレジャー・レクリエーション主体の空間に転換するウォーターフロント開発タイプの2類型に分化する傾向が顕著であるが、日本においては多数の地方港湾において、まだまだ港湾本来の物流機能も重要であり、これらとレジャー・レクリエーション機能とを同じ空間に共存させるタイプの開発が志向されており、政府の政策としてもこれを推進している。

さらに、地震、津波、台風といった災害の多発する日本では、これに高水準の防災機能を合わせて一体的に開発・整備するといった新たな試みも進んでいる。

中国の港湾と隣接する都市の発展を展望したときに、これから整備される港湾については、物流機能のみに特化した単機能の港湾として整備されるとすると、将来の社会経済環境の変化の中で大きく衰退することも懸念される。そうなる前からウォーターフロント開発タイプに切り替えようとしても、短期間で近代的に整備された港湾施設は、先進諸国における19～20世紀に建設された歴史的港湾施設と異なり、長い歴史の蓄積やヒューマンスケールの水辺空

間の魅力とは相容れないもので、その転換には相当な困難も予想される。そこで、これからの中国の港湾整備は、当初から物流機能と合わせてレジャー・レクリエーションや観光といったサービス産業の立地も盛り込んだ、共存タイプの開発を目指すことで、社会経済の環境変化の中でも強みを発揮し続けられるような姿で整備されることが望ましいのではないかと筆者は考える。

また、地球温暖化で大きな気候変動が予想される将来においても、十分な防災機能を兼ね備えた港湾として整備されるべきである。

そこで、本論文では、日本における共存開発タイプで、かつ先進的な防災機能をも共存させている典型的な2港湾を取り上げ、その整備計画策定や事業実施における官民協働の取り組みの実際のケーススタディーを行うものである。

序章

研究の背景と目的

(1) 港湾整備の3つの類型

① ウォーターフロント開発タイプ¹

1960年代欧米先進国を中心に、産業構造の変化などを背景に市街地の更新が進み、様々な再開発が行われたが、中でも注目されたのは水辺空間の再開発である。その中で港湾機能を失って荒廃していた港湾の再開発が「ウォーターフロント開発」という言葉とともに大きな反響を巻き起こした。使われなくなった港湾及び関連施設を、公園、水族館、高級住宅地、アパート、映画館、商業施設などとしてリニューアルし、地方の活性化に繋がった例は多くある。本論文では、これを「ウォーターフロント開発タイプ」と呼ぶことにする。

② スーパー港湾開発タイプ²

旧来の港湾施設を全面的に見直し、最新の施設や設備を導入し、世界的な物流ネットワークのハブ機能を担うことを目指すタイプの港湾地区整備については、これを「スーパー港湾開発タイプ」と呼ぶこととする。

スーパー港湾タイプとしては、まず、現在経済成長が著しい国や地域にある上海、香港、シンガポール、高雄、プサン、青島、広州、深州、ケラン、ドバイなどが挙げられる。これらの港湾は、本格的な近代産業の発展が20世紀の後期以降であり、欧米や日本のように旧来の港湾施設が大規模に残存していないことや、開発独裁とも呼ばれる国家を挙げての重点産業の育成政策などが背景にあり、コンテナ化や船舶の大型化を前提とした最新の港湾施設を整備し、一挙に世界貿易の重要港湾としての地位を築いた。その背景には、アジア地域の経済活動の活発化に伴ってアジア発着のコンテナ貨物量も急増し、2010年には世界で扱われるコンテナの65%を占めており、なお増加し続けていること

がある³。

一方、先進諸国においても、ロッテルダムやロスアンジェルス、日本の神戸港、横浜港な、旧来の港湾施設を一新して、こうした新興国や途上国の港湾にも対抗し得る最新の設備を備えたスーパー港湾として再整備されるものがある。先進諸国の港湾は、大小様々で数も多いが、全ての港をスーパー港湾として再整備することは現実的ではなく、また意味も薄いことから、一国で1から3港湾程度を対象を絞り込んで再整備が行われている。

これら先進国における拠点的なスーパー港湾は、隣接して旧来の港湾施設を残す場合が多く、その地区では上記のウォーターフロント開発タイプの再整備が行われ、最新の港湾地区とウォーターフロント開発地区とが隣接し、各々の機能を分担する形態となっている。その理由は、最新の物流設備を備えた港湾地区は、一般人が立ち入るには危険であり、本来の業務にも支障を来す恐れがある上、国際貿易の面では一般人が立ち入ることができない保税区域なども設定されるため、レジャー・レクリエーション等を主体とする地区とは、はっきりと管理区分を分けておくことが合理的であるからである。

③ 共存開発タイプ⁵

上記のように、先進諸国において、歴史の長い拠点的港湾では、旧港湾地区をウォーターフロント開発タイプで再整備し、隣接する新港湾地区はスーパー港湾開発タイプとして整備することが多いが、その他の地方港湾のいくつかにおいては、本来の物流機能と、レジャー・レクリエーションや観光といったウォーターフロント開発タイプの機能とを同じ空間で共存させるタイプの整備が行われる場合がある。

これを本論文では「共存開発タイプ」と呼ぶこととする。

特に日本においては、非常に多くの地方港湾があり、隣接する地方都市においても、旧来の産業の衰退に伴って新たな産業立地へ転換しなければならないといった課題を抱えている。そして地方都市の港湾地区は、観光やサービス

¹ 筆者による分類

² 筆者による分類

³ Jane Degerlund: Containerisation year book, Informa group, 2001

⁴ 外国から輸入された貨物を、税関の許可がまだの状態関税を留保したままにおいておける場所のことを指す

⁵ 筆者による分類

産業などの新たな産業立地の受け皿としても期待されている。一方、沿海航路による国内物流と沿岸漁業の盛んな日本においては、まだまだ地方港湾の本来の港湾機能もその重要性を失っておらず、港湾機能と新しいウォーターフロント型の機能との共存が志向されることが多い。これが横浜や神戸のような拠点港湾であれば、両者を別々の敷地で独立して整備することもできるが、多くの地方港湾では十分な面積もなく、政府の財政的な面もあり、両者を共存させなければならないという課題を抱えている。

こうした、一見相反する機能を共存させ、幅広い分野の産業の受け皿として地方港湾を複合的、一体的に開発整備する必要性が高まっており、こうした共存開発タイプの整備を促進するために、国土交通省は後述する「運河の魅力再発見プロジェクト」、「みなとオアシス」などの促進策を策定している。

(2) 目的

欧米の例では一度港湾機能を失った後に再開発を行うことが多く、日本では港湾機能を完全に失う前に港湾の再建と港湾周辺の再開発が同時に進んでいる。これまでの流れで見ると一度衰退してから復活するのではなく、また、物流機能のみに特化するのではなく、物流中心の発展を持続させながら 21 世紀にふさわしい、創造的な産業の集積発展を同時に目指す政策が有効であると考えられる。中国などでまだまだ経済発展が見込まれるこれからの港湾建設は、ただ港湾機能を担う港湾として建設するべきではなく、港湾建設と同時に水辺である特別な環境を生かして幅広い産業とりわけ創造的産業や都市活動の受け皿としても魅力的な港湾を整備しなければならないと考えられる。本論文では防災機能を盛り込んだ官民協働で行った共存開発タイプの尼崎港と沼津港の港湾整備についてケーススタディーを行った。両港湾の開発において計画段階、プロジェクトの作成段階、実施時における工夫、問題の解決法、共存開発タイプの港湾整備を成功させる要点を考察することや、中国の新しい港湾開発への応用、展開を考察することを研究の目的とする。

第1章 都市再生、港湾政策の流れ

第1節 港湾整備における世界の動向

(1) 世界的な動向

表1は、世界の主要な港湾の港湾都市としての発展の状況を、歴史的な観点から Carola Hein が整理したものである⁶。

古代から近代まで、港湾は都市と一体となって発展してきた(第1段階)。

その後、産業革命を経て、近代的な産業や商業が発展するにつれ港湾部分は拡張され、船舶や鉄道の発展に伴って専用港湾が近接して作られることも生じた(第2段階)。

20世紀中葉には、大量生産主義(フォーディズム)の進展とともにこれらの近代的港湾機能はより一層強化・拡大した。この第3段階の港湾と都市の状況は、もっぱら先進諸国を中心に、その植民地や主要貿易拠点であった一部のアジアの拠点都市に共通して見られるものである。

その後、ポスト・フォーディズムの第2次世界大戦後の段階(第4段階)では、物流はコンテナ化の方向に進み、近代的な専用港湾が発達するとともに、旧来の都市隣接の港湾は設備の老朽化などで物流機能が衰退し、旧都市の港湾地区は空洞化していった。空洞化の背景には、国際貿易面で勃興してきた日本、そしてそれに続く韓国・台湾・香港・シンガポール(4匹の竜と呼ばれた)等の影響があり、そのあおりで特に欧米の先進諸国において空洞化が顕著であった。

1970年代からは、欧米を中心に、旧港湾地区を再開発し、観光や文化、物販といった各種サービス産業の立地場所とし、隣接する都心地区との連携を図るいわゆる「ウォーターフロント開発」が隆盛となった。そして、その一方で先進諸国においても、勃興する中国等のアジア諸港湾と対抗できる、近代的な設備をさらに特化・洗練させたスーパー港湾を専用港湾施設として整備することが行われた(第5段階)。

1990年代以降においては、一度はもとの都市との連携を

絶って専用化への方向に進んだ近代的な港湾が、再び都市との連携を回復する方向に転じた(第6段階)。その背景には、人、物、資本、情報等あらゆる面での国際交流が活発化する中で、創造都市政策に代表されるように、異なる国の文化を持つ人材の交流や活躍、マルチ・エスニックなコラボレーションが、21世紀の都市の新しい競争力の源泉になるといった期待がある。すなわち、港湾を単に物流専門の施設として都市から切り離すのではなく、歴史的に発展してきた都市のパートナーとして港湾の機能と一体的に影響しあう関係を再構築する必要が生じてきているのである⁷。

これらの経緯は、主に欧米の先進諸国を念頭に置いたものであるが、日本においては第4段階にまで至らない多くの地方港湾が存在し、第4、第5段階を経ずに第3段階から直接最後の第6段階に至りつつあるものと考えられる。多くの地方港湾は、欧米ほどの機能特化に至らず、ある意味で中途半端に物流機能を有したまま存続してきたが、21世紀になって再び都市と港湾の総合的複合的機能の連携が必要とされる時代において、新たな連携の政策の必要性が浮上してきたものと見ることができる。

次に、国際的な港湾の概要を、国・地域ごとに概観する。

(2) アメリカの動向⁸

1960年代初頭には、世界的にウォーターフロントタイプの再開発が大きくなるとなった。アメリカで次々と展開され、ボストンをはじめ、ボルチモア、ニューヨークなどでのウォーターフロントタイプの再開発は、衰退しつつあった米国の港湾都市の再生に重要な役割を果たした。背景には、国際貿易の重要港湾はロスアンジェルスとロンドビーチに集約され、他の港湾の物流面での重要性が任されていたことがある。

例えばボストン港は他港との競争や海軍の移転、都心と港の間を分断する高架の高速道路の建設によって、無人の倉庫地帯となっている。その後のウォーターフロント計画によるショッピングセンターの建設、都市公園の造成、オフィスビルおよび住宅の建設が進められている。特にクイン

⁶ Carola Hein 編『Port Cities:Dynamic Landscapes and Global Networks[Paperback]』Routledge July27,2011

⁷ 1~6段階の分類は Carola Hein 編『Port Cities:Dynamic Landscapes and Global Networks[Paperback]』Routledge July27,2011 55ページを参考

⁸ 大岡 哲 「都市開発の新展開」理工図書 1991年 74ページ

シーマーケットは、市が建物を含む用地を買い上げ、民間デベロッパーであるラウス社に改装、管理、経営を委託して再開発されたもので、このショッピングセンターの成功は全米の注目を集めた。

ボルチモア港の再開発対象地区は、港湾の最奥部の内港地区（インナーハーバー）である。この内港地区はボルチモア港発祥地であり、かつては港湾活動の中心地区であったが新しくコンテナターミナルが港湾の入り口近くに建設されたのに伴い、急速に衰退した。このような状況に対処するために、内港地区再開発構想が打ち出された。この構想は、内港地区をボルチモア市の経済復興という旗印のものに始められた後背市街地のチャールズセンター再開発と呼応して改造し、オフィスビル、ショッピングセンターなどを建設していく計画となっている。

また、名実ともに米国を代表するニューヨーク港は、その歴史も古く、マンハッタン島を取り囲む長い水際線にフィンガータイプの埠頭が多数建設されたが、これらの埠頭はニュージャージー地区やブルックリン地区に大型のコンテナターミナルが完成して以来、次第に利用されなくなった。古い埠頭の背後の港湾産業も衰退、旧港湾施設周辺は雇用機会が激減していく。ニューヨーク市は、このようなことからウォーターフロントの再開発を行うために、1975年「マンハッタン南部臨海地区計画」を策定した。この計画ではオフィスビル、住宅以外にもショッピングセンター、レストランなどの商業機能を取り入れた。

これらのウォーターフロントタイプ再開発プロジェクトは、スラム化が進み人口の稀薄になった港湾地区などの都市の中心部に隣接する空間を見直し、ウォーターフロントの空間を積極的に活用し、市民に開放することによって、市民をウォーターフロントに呼び戻そうというものである。計画策定において、いずれも従来閉ざされていた港湾地区をリニューアルして市民への開放を実現した。

そして、これらの整備・開発には、ほぼ例外なく政府と民間、企業、市民による官民協働の手法が取り入れられている。

米国では、現在50以上の都市がウォーターフロント開発を完成させ、さらに50以上の都市において計画が着手されているという具合に、再開発の動きによって港湾地区のイメージは劇的に変わりつつある。

(3) ヨーロッパの動向⁹⁾

ヨーロッパ各国でも、都市のウォーターフロントにおけるレクリエーション活動や公共的利用が高まりつつある。その前提となるウォーターフロントのアクセス権を法的に明確に規定しているのがスウェーデンである。そのスウェーデンには、古くから万人に認められた慣習法上の権利があり、他人の土地であっても自然の中に入り、自由に移動しうるという自然へのアクセス権が認められている。また、さらに実定法上の権利として、特にウォーターフロントへのアプローチを確保するための法律が制定されている。

スイスでも、1979年制定の国土計画法で、国土景観上に配慮すべきこととして「湖および河川の岸辺はオープンペースとして確保し、ウォーターフロントの公共のアクセスおよびウォーターフロント沿いに公共の道が作られるべきである」と規定、ウォーターフロントの整備が図られつつあるほか、フランス政府も沿岸域整備に積極的である。

さらに、イギリスでは、国の利益となる自然美あるいは歴史的価値を有する場所や記念物を保存することを使命としたナショナル・トラスト・ファンドが創設され、全国的にウォーターフロントの用地取得が進んでいる。

このように、ヨーロッパ諸国では、広くウォーターフロントへの市民のアクセスや環境保全的観点から制度的な整備や管理が進んでいるのが特徴である。その背景には、国際貿易におけるヨーロッパ全体の重要性が低下し続けており、港湾としての需要があまり伸びていないこともある。

一方、ヨーロッパの港湾、特に大陸諸国のそれは、歴史的に河川を遡上した先にある内陸型の港湾が多く、臨海部での大規模な港湾の再開発はあまり多くない。ロッテルダムやアントワープ、ハンブルクは欧州連合全体の拠点的な港湾としてスーパー港湾タイプと呼べるものであるが、その他ロンドン・ドックランド、リバプール、カーディフ、アムステルダム、ジェノヴァ、マルセイユなどが、主として観光や各種サービス業へと用途を変えたウォーターフロント開発タイプとして整備されている。

ハンブルクやロンドン・ドックランドをはじめ、ルール工業地帯のデュイスブルクなどの拠点的な内陸港湾は、スーパー港湾タイプのリニューアルと、隣接するウォーター

⁹⁾ 大岡 哲 「都市開発の新展開」理工図書 1991年 76ページ

フロントタイプの開発が並存する形となっている。

これらいずれのケースにおいても、EUの構造基金¹⁰などの補助金を伴う各種の政府支援があるが、これらはことごとく民間企業や市民との協働（パートナーシップ）がその前提となっている。

(4) 東アジア、東南アジアの動向¹¹

1970年代以後東南アジアは驚異的な経済発展を実現した。90年代に進展した経済のグローバリゼーションと自由貿易協定による地域経済圏の形成によって世界全体の貿易構造に大きな変化を与え、コンテナ輸送による国際海運が中心となる物流構造並びにその最も基本的なインフラである港湾に想像を超える大きな影響を与えることになった。

東アジア、東南アジアにおいて、日本を追うようにシンガポール、台湾、香港、韓国、中国の順に経済発展を遂げてきた。特に韓国、シンガポール、中国などの国々の海運業の発展は目覚ましい。研究の背景にも書いたように、世界のコンテナ貿易の65%（2010）がアジアに集中し、なお急速に増加していることが背景にある。韓国、シンガポール、中国において自国の経済発展の需要に合わせてスーパー港湾をどんどん作った。言わば「スーパー港湾開発」タイプのウォーターフロントに取り組んでいる。

東南アジアの港湾は近代の歴史的蓄積が比較的少ないことから、現代になって思い切った最新の設備の導入が可能となり、日本の主要港湾よりも貨物取扱量の多い港をもつようになった結果、日本の港の地位が相対的に低下し、日本は新しく港湾政策を見直すことになる。2011年の「世界主要コンテナ港湾トップ10」も示しているように上位の十位殆どを中国、シンガポール、韓国といったアジアの国占めている。三十位の中日本で唯一入ったのは27位（表2）の東京港である¹²。

現在中国をはじめとする発展途上国で建設された港湾はほとんど港湾機能を特化した商業港湾ばかりであるが、急激過ぎるアジアの経済・産業の発展は、賃金の高騰、消費需要の増加、生活格差の問題、労働力不足などの問題を抱

え、特に中国は、現在の特需がこれらの何等かの原因により急激な構造変化あるいは伸びが鈍化する可能性も内蔵している。このため、これからの港湾の整備はアメリカ、ヨーロッパ、日本などの先進国の港湾歴史からでもわかるように港湾が最終的に港の立地している都市と緊密に接続しないとイケない。これからの多く国の地方港湾建設は、ただ港湾機能を担う港湾として建設するべきではなく、港湾建設と同時に水辺である特別な環境を生かして幅広い産業とりわけ創造的産業や都市活動の受け皿としても魅力的な港湾を整備しなければならない。

第2節 日本における港湾政策

(1) 多数の地方港湾

日本は、1960年代の高度経済成長など、もっぱら国際貿易による恩恵を受けたこともあり、神戸、横浜等の拠点港湾や港湾設備を伴う臨海型工業地帯が発達した。一方、全国には国内物流機能や漁港との共存、均衡ある国土の発展を目指し、国による再分配政策によって数多くの地方港湾が存在し、重要港湾以上の区分の港湾だけで996港を有する（表3）。

表3は全国の港湾の数を示したものである。2010年4月1日現在で国際戦略港湾が5港、国際拠点港湾18港、重要港湾103港、さらに地方港湾809港、56条港湾61港を含めれば、日本には実に996もの港湾が存在することになる。単純な比較はできないが、この数は日本の基礎的自治体の半分以上に達している。

(2) 高度経済成長期の港湾政策

日本における港湾政策としては、物流機能など港湾本来の機能整備に加えて、高度成長期の経済発展に伴う公害問題への対策、産業立地や廃棄物処分のための埋め立てへの対策が特徴的である。

① 産業公害に対する政策

港湾においても、日本全国でその開発のために埋め立てが進められ、臨海部に工業地帯が形成され、港湾に立地する産業からの排水による水質汚染や排出ガスによる大気汚染

¹⁰ 地域間格差是正のためのEUから加盟国への補助金

¹¹ 弘末雅士『東南アジアの港市世界～地域社会の形成と世界秩序』岩波書店 2004年

¹² <http://jhta.or.jp/docs/worldmainkontena.pdf> 参考

が深刻化した。この対策として、1967年に「船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律」が制定され、船舶から排出される廃油を処理する廃油処理施設の整備が実施された。この廃油処理事業が、港湾行政が環境問題に取り組んだ嚆矢である。1970年に水質汚濁に関する環境基準が設定され、1971年に「公害の防止に関する事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」が制定された。当時、日本社会全体としては、大気汚染も深刻な公害問題であったが、港湾に関連する問題としては、水質・底質汚染が最大の公害問題であったと言える。この時期の環境施策は、水質・底質汚染に対処療法的に対応することを目的としたものであった。

②都市生活型環境問題に対する対応

産業が原因となる有害物質による公害問題が一段落すると、代わって、生活排水等による閉鎖性海域の水質汚濁等、都市生活型の環境問題がクローズアップされるようになった。富栄養化による赤潮、貧酸素化による青潮等の現象が生じた。この対策として、下水道の整備が進められ、港湾整備事業においては、海底に堆積した汚泥を浚渫により除去する事業や良質な砂で覆砂し有機物質の海中への溶出を抑制する事業が行われた。しかし、蓄積する環境負荷に比較して、浚渫・覆砂事業の規模は小さく、COD¹³の環境基準で見ると、内湾や内海等の閉鎖性海域では依然として達成率が低い。

③埋立てに対する対応

臨海部の大規模な埋立てに対して、水域の有限性への意識が高まり、漁業等の他の水域利用との調整、海岸の保全等の観点から埋立てが議論となった。1973年には「瀬戸内海環境保全特別措置法」が制定され、埋立ての抑制が方針付けられた。港湾の開発を計画的に進めるため、1973年に港湾法及び公有水面埋立法が一部改正された。重要港湾において港湾計画を策定することが義務付けられ、港湾計画に港湾の環境の整備及び保全に関する事項を定めることとなった。また、他の社会資本に先駆けて港湾計画の策定時

に計画段階の環境アセスメントを行うとともに、公有水面埋立免許の出願に際しても環境アセスメントを実施することとした。このような諸制度は、環境の保全に配慮しながら、計画的に秩序をもって港湾の開発を進める上で一定の効果をあげてきた。

④港湾における廃棄物埋立処分

高度経済成長期、日本社会は、大量生産・大量消費・大量廃棄の社会へと移行し、廃棄物の最終処分場の確保が大きな社会問題となってきた。特に大都市部では、都市化が進み、廃棄物の最終処分場を内陸に確保することが困難であり、海面処分場に依存せざるを得ない状況であった。一方、港湾にとっては、廃棄物を埋め立てた土地の跡地利用を計画的に行う必要性があった。このようなことから、1973年の港湾法の一部改正で港湾における廃棄物の最終処分場となる廃棄物埋立護岸が港湾施設に追加され、整備が実施された。これ以降、港湾における海面処分場は、都市の廃棄物処分問題の解決のためになくはならない事業となり、都市環境の改善に貢献する不可欠な役割を果たしている¹⁴。

(3) 地方港湾都市における都市再生の展開

日本における都市再生の発展に大きなポイントは「港湾都市」とりわけ中小規模の地方港湾を有する都市の視点である。日本で「都市の再生を考える」ことの多くは、「港湾都市の再生を考える」ことにほかにならない。なぜならば、日本は海に囲まれた地形から多くの都市が港湾所有しており、しかも、主な工業都市は港湾との関係が強いからである。高度工業化社会を背景とした都市再生では、港湾の存在を無視することができない。

(4) 長期ビジョンとしての「21世紀への港湾」

日本が高度経済成長を達成し、安定成長期に入り、また、深刻な公害問題への対処療法的な対応が一段落した1985年以降は、より質の高い環境を積極的に創造していくこと

¹³ 水中の被酸化性物質を酸化するために必要とする酸素量で示したものである。代表的な水質の指標の一つであり、酸素消費量とも呼ばれる。

¹⁴ ①～④は国土交通省の資料を参考にまとめた

が課題となった。「21世紀への港湾」は、1985年4月に当時の運輸省港湾局がこういった背景によって策定された。2003年には道路や空港などの事業分野別計画と一本化され、社会資本整備重点計画となっている。「21世紀への港湾」は港湾に関する具体的計画を策定する際の基礎となる長期基本構想である。

従来の港湾政策が引き起こした問題として、以下の認識が示されている。

「1955年代半ばに始まった高度成長期においては、急激な物流の増大と工業生産の拡大に対処するため、長大な水際線と広大な工業用地の確保に追われ、空間全体の機能の向上への対応は必ずしも十分ではなかった。その結果、現在の港湾において海上貨物の積卸し、用地の確保はできても、交通の混雑、環境の悪化、地域住民の海との疎外感等、様々な問題が生じている」¹⁵。

これまで、日本は国全体の政策として均衡ある国土の発展を目指し、国による再分配政策によって、重要な公共インフラとして日本全国に港湾が整備されてきた。しかしながら、低成長・財政再建の下、これまでのような均一的な整備を行うことはできず、「選択と集中」が求められている。また、運営面においても、効率的で効果的な運営が求められている。多額の負債を抱える日本(国・地方)が、経済成長と豊かな生活を実現するべく、今後、限られた財源をいかに有効に使い、港湾をいかに整備・運営していくのかが今問われている。

政府においても、「今後推進すべき産業の国際競争力強化等のための具体的施策」として、整備と運営の両面から、「スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担」が重要であるとし、日本国港湾の広域的な連携の強化、国と地方の協働のあり方を明確にすることが重要であるとしている。これらを踏まえると、(1) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担を踏まえた国の港湾整備と、(2)すでに整備された港湾の広域化・(国・地方・民の)連携を通じた港湾運営のあり方の必要性が見えてくる。日本の地方港湾は1000近くあって、これらの港湾をすべてスーパー港湾にする財源もなく、また、その意味もない。

こうした問題を21世紀まで持ち越すことはできない。問題を解決しつつ、新しい港湾の姿を描く必要が生じたので

ある。

「21世紀に向けて、わが国社会は、国際化・情報化、都市化が進展し、成熟社会への道をたどっていく。このような成熟化社会においては、あらゆる分野で要請が高質化、多様化することになる。これらの要請に応えるためには、港湾においては水際線の前後において、物流、産業、生活に係る諸機能が調和よく導入され、相互にその機能が連携しあい、全体として高度な機能を発揮できる総合的な空間が必要となる」¹⁶という認識が政策転換の背景にあった。

(5) 第九次港湾整備事業

港湾政策の長期ビジョン「21世紀の港湾政策」を受けて、当時の運輸省は「第九次港湾整備計画を作成した。「第九次港湾整備計画」は当時運輸省の港湾の物流機能港湾整備五箇年計画の根拠法たる港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律が1996年5月31日に公布・施行されことから生まれた政策だ。「港湾整備計画」が制定された1961年当時は、日本の高度経済成長期であったことから、港湾整備事業の実施を促進する目的を「経済基盤の強化を図り」、「もって国民経済の健全な発展に寄与する」と規定していた。しかし経済安定期に入ると、港湾に求められる役割が質的に大きく変化してきており、「第九次港湾整備計画」の改正では、目的に「良好な港湾環境の形成を通じて周辺的生活環境の保全に資すること」、「国民生活の向上に寄与すること」を追加し、さらに配慮事項として、港湾整備五箇年計画の「実施の目標と量を定めるに当たっては、効率的な国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となるべき港湾の適正な配置等日本国の港湾整備における課題に的確に対応するため、港湾整備事業における投資の重点化を図ることができるように留意しなければならないこと」を追加した。

この政策方針のもとで旧運輸省では、港湾を快適な交流空間として活用していくための諸施策を推進している。

まず、人々のウォーターフロントへの多様な要請に応え、港湾空間を海辺の持つ恵まれた資質を生かした交流空間としていくために、緑地、交流施設、賑わい施設などが相互に連携し、面的な広がりをもって一体的に配置された親しみやすく利用しやすい空間の整備を、港湾整備事業や民活

¹⁵ 運輸省港湾局「1985」P1

¹⁶ 運輸省港湾局、前掲書 PP1-2

事業等を組み合わせて効果的に推進することとしている。

このうち緑地については、良好な港湾環境の形成と周辺的生活環境の保全や人々の交流の活発化を図るため、1995年度までに全国で約2300haの整備を実施しており、1996年度には横浜港など全国165港で整備を実施している。特に整備を促進する必要がある再開発地区などの緑地については、旧運輸省と自治体が協調し、従来からの補助事業と地方単独事業（都市生活環境整備特別対策事業：一般単独事業債）を組み合わせた「港湾緑地一体整備促進事業」を1997年度よりスタートさせ、長崎港など全国7港で約24haの整備を実施している。また、これら緑地の整備などを通じて、人々が港へ安全かつ快適に行き来でき、海や港の魅力を楽しむことのできるプロムナード（港のパブリックアクセス）の整備を推進している。

このほか、国は歴史的に価値の高い港湾施設を保存・活用する「歴史的港湾環境創造事業」や、港湾の特色を活かして個性的で良好な景観形成を図る「港湾景観形成モデル事業」などを推進している。

また、民活事業については、1986年の「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法（民活法）」、1987年の「民間都市開発の推進に関する特別措置法（民都法）」の制定以来、釧路フィッシャーマンズワープや大阪港の海遊館など全国で約120のプロジェクトが推進されており、活力と賑わいのある豊かなウォーターフロント空間の形成に寄与している。

民活法については、1996年5月までの時限立法であったことから、7年に適用期限を10年間延長するとともに、新たな対象施設として、水質環境の改善や廃熱等未利用エネルギーの有効利用により、快適な港湾環境を創造する施設（港湾環境創造支援施設）を追加するなどの支援の拡充を行った。1996年には、塩釜港、平良港などにおいて地域の交流拠点となる旅客船ターミナルが供用を開始したほか、神戸港などにおいて港、船、海に関する会議、イベント等のための多目的ホール、展示・体験施設などを備えた港湾文化交流施設をはじめとする交流・賑わい施設の整備を推進している。

さらに、多くの人々が利用するこれらの施設の整備にあたっては、安全性の確保はもとより、高齢者や障害者など社会的弱者の利用にも十分配慮することとしている。

第3節「21世紀への港湾」に示された港湾機能

(1) 調和ある総合空間

高度経済成長期には、港湾開発が産業・物流空間の量的拡大に偏重していた。そのため、都市問題の発生や住民の港湾に対する疎外感をもたらすなど、種々の弊害が生じた。しかし、国際化、情報化、都市化が進展した成熟社会が訪れると、これらを放置することはできない。このような問題に対する明確な認識と、その解決を迫る社会経済情勢の変動という展望があった。そこで港湾に生活機能を加え、物流・産業・生活の各機能が「調和」した「総合空間」として再編成することが政策転換として求められる¹⁷。

「21世紀への港湾」では、「総合空間」としての港湾機能が次のように分類されている。

- ① 高度な物流空間
- ② 多様で高質な産業空間
- ③ 豊かな生活空間

この政策転換を象徴する機能は「豊かな生活空間」である。なぜならば第1に、生活機能が加えられれば、港湾が「調和」ある「総合空間」であることをことさら強調する必要がないからである。物流・産業という既存の機能は、従来の臨海工業のように一体となっていた。ほかの機能を排除したとはいえ、すでに港湾内部では物流・産業の機能が「調和」していたのである。新たに加える生活機能は既存の港湾にとって異質であるからこそ、「調和」「総合空間」を強調する必要があったと考えられる。

第2に、「人、物が集まり多様な活動が高度に営まれる総合的な港湾空間の創造」は省力化・機械化が進んだ物流空間や産業空間だけでは実現しえないからである。豊かな生活空間があって、初めて人と物が集結できる。

「総合空間」の整備を進めるにあたっては、マリーナ、旅客船ターミナル、商業・業務施設、研究開発施設、外内貿易コンテナターミナル及び幹線臨港道路等の施設の整備を重点的に推進することが必要である。特に総合的な港湾

空間の拠点となる各種の地区の整備を推進するため、これらの諸施設を公共事業や多種多様な民活事業を組み合わせで整備することを目的として、計画の作成から事業の実施までを一貫して行う総合的な事業を創設しその実施を推進している。その際、機能の低下した地区の再整備の要請に応え、既存利用との整合性を確保するため、従来の開発方式に加えて、インナーハーバーや臨海工業地帯の遊休地等における再開発や沖合人工島の開発といった開発方式を積極的に活用していくこととしている。

その中で「みなとオアシス」、「運河の魅力発見プロジェクト」、「みなと振興交付金」などの官民協働を前提とする事業がある(表4)。

(2) みなとオアシス

① みなとオアシスの背景

「みなと」は、古くから地域の拠点として、暮らし・産業を支え、特色ある歴史・文化を育んできたが近代経済活動の拠点として「港づくり」がすすめられ、港は近寄りやすい場所となっている。しかし、産業構造の変化による臨海部産業の低迷、「みなと」に対する人々の意識の稀薄化等により、「みなと」を擁する地域はかつての賑わいを失っており、昔賑やかだった港湾は港湾機能を失いつつ、汚い、かつ危険な場所となってしまった。近年世界の港湾地区で整備や再整備が進み、隣接する都市や地域の発展にとって非常に重要な要件となっている。多くの国において地域の魅力づくりに貢献できる「みなと」づくりが求められている。

日本においても高度経済成長期とともに成長してきた国際貿易の中で重要な位置を占めていた港湾はその機能を失いつつある。日本国政府は主要な港については新たに国際スーパー港湾を目的とする港湾への再編を図るとともに、旧港湾、港湾施設及び港湾周辺の再開発を促進している。国内二、三カ所のスーパー港湾を除く多くの港湾では、いわゆるウォーターフロント開発タイプの再整備を目指しているが、欧米と比べるとまだ老朽化の程度も低く、さらに、津波などの防災対策も必要なことから、港湾機能とウォーターフロント機能を両者共存させる考え方で、いわば両者共存開発タイプの整備が指向されているとみることができ

¹⁷ 1995年には「大交流時代を支える港湾」が策定された。これは基本的には「21世紀根の港湾」で示された方針を継続し、主に物流機能の強化が加えられた。外国製品の輸入急増や船舶の大型化、技術革新などによって国際交流・貿易の構造変化が生じたことから、国際物流ターミナルの整備など物流ネットワークの大幅的な拡大を打ち出したのである。また阪神大震災の教訓から防災拠点としての見直しも加えた

る。

このような中、みなとづくりとまちづくりを連携させた、住民参加型の「みなとまちづくり」という取り組みが各地で進められている。これを受け、中国地方整備局及び四国地方整備局では、市町村及び住民の皆さんが「みなと」を地域交流の拠点として活用できる「みなとオアシス」制度を2003年11月20日に立ち上げた。その後、中国地方整備局では2007年2月1日に登録要綱の一部改正を行うと同時に、実施要領を定めている。

②みなとオアシスとは

みなとオアシスとは、国土交通省の各地方整備局により登録された、「みなと」に関する交流施設・旅客ターミナル・緑地・マリーナなどを活用した交流拠点・地区の愛称のことである。

申請・登録後の運営主体は各市町村・港湾関係者・NPOに委ねられる。

みなとオアシスの制度を認定されると以下の支援が受けられる。

- みなとオアシスシンボルマークの使用許可
- HP などにより PR
- みなとオアシスの立ち上がりの支援
- 港湾、海湾事業による支援
- 道路地図掲載・道路標識設置の調整など

「みなとオアシス」の基本的な考え方は、利用者に便利な機能を備え、住民相互や住民と観光客との交流の場としても機能する「みなとまち」の拠点である。みなと（港湾・港湾海岸）と、みなとと一体的に利用されるまわりの地区を「みなとオアシス」として登録することができる。

地域のみなとをみなとオアシスとして活用するためには、次の三つのサービスを提供することが必要である。

1) 基本的なサービス

地域情報・観光情報などの発信、地元住民がイベントや集会等に自由に使えるスペースの確保は全てのみなとが基本的に備えるべき機能。

2) 付加価値

物販飲食機能、観光・スポーツ機能、宿泊滞在機能、公共機能でそれぞれのオアシスの特徴付ける機能。

3) ネットワークサービス

フェリーなどの定期航路情報提供、プレジャーボートによるクルージング支援、陸のネットワークサービス、道の駅と同様な道路交通情報等提供、拠点間のネットワークサービス、みなとオアシス相互や、道の駅、マリーナ等との連携したイベント開催などみなとオアシスや周辺地域の拠点をネットワークする機能。

③みなとオアシスの定義

みなとオアシスは、下記要件をすべて満たした施設であり、港湾所在市町村、港湾管理者、港湾所在市町村もしくは港湾管理者の推薦を受けた団体が設置したものを言う。

a. 港を核とした地域住民の交流促進や観光の振興を通じて地域の活性化に資するための施設であること

b. 地域住民や観光客が交流できる空間を有していること

c. 地域住民や観光客に対して地域情報や観光情報を発信する機能を有していること

d. 地域住民や観光客が休憩などに利用できる十分な容量の駐車場、清潔なトイレなどの施設を有していること

e. 適切な管理運営が行われ、かつイベントや体験学習の実施など港の賑わいを創り出す活動が地域住民参加に下で継続的に行われていること

海浜・旅客ターミナル・広場など「みなと」の施設やスペースを活用した地域交流拠点に対し、地方整備局長が認定登録を行い、様々な支援を行う。そして、「みなと」を地域の方々や観光客など多くの人々が気軽に立ち寄り交流する憩いの場、いわゆる「オアシス」として活用しようというものである。

地域のニーズを反映し、より地元で愛される「オアシス」とするため、構想段階から運営・維持管理段階まで、住民が参加しながら創り上げていくことが大きな特色である。

2011年11月までにみなとオアシスの登録港は59港、仮登録港10港となっている¹⁸（表5）。

第4節 課題

しかし、地方港湾の総合空間整備と地方都市の再生を一

¹⁸ http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk1_000001.html
国土交通省みなとオアシス

体的に進めていくにはいくつかの課題をクリアしなければならない。中でも、近年の日本の港湾や都市の政策として、特に次に挙げる点が重要である。

(1) 地元合意と事業の熟度

日本の国の政策は、従来は国がモデルとなる事業を示し、自治体はそれに従って事業を行うことが多かった。しかし、経済が成熟化して財政状況の良くない今日では、「選択と集中」の考え方の中で地元の自治体や市民が主体的に取り組む姿勢を持っていることを重視している。その結果、国に事業申請する前に、地元で事業の方向性について官民の間である程度合意されており、いくつかの具体的なプロジェクトについては実施のめどが立っているような事例を採択するように変化してきた。港湾事業についてはみなとオアシスがそのケースである。

(2) 広範な官民協働

港湾政策と都市政策との一体的に推進するためには、国、県、市町間の連携、また、それらを商工会議所、観光協会といった民間セクターとの間との連携、さらに市民セクターとの連携協働が不可欠である。

そして、これらの連携を効果的に進めるために計画の初期段階からの参加と適格なリーダーシップが重要である。

(3) 一層の防災対策

阪神淡路大震災において神戸港等は大きな被害を受けたが、3・11以後、特に新たな防災機能の充実が求められるようになり、港湾の物流や観光レジャー・レクリエーションなどの各機能に加えて防災機能との一層の連携が重要となってきた。

従来、日本においては、津波や高潮などの防災機能は、港湾の物流機能とは別の法律や制度によって担保されており、実際は同じ港湾施設として建設されるが、その根拠や管理については運輸行政と防災行政とは別の仕組みとなっていることが多い。

また、災害時の本来の機能が重要であることから、一般の立入りは制限されるのが普通である。

みなとオアシスや運河の魅力プロジェクトなどの総合的な港湾整備の制度の中には、防災施設については明示的には示されていない。しかし、防災施設は必要不可欠であり、一体的・総合的な港湾整備を進めるためには、防災施設とそれ以外の機能とを、いかに共存させるかが大きな課題となる。

これらの課題への取り込みで、先駆的と考えられる事例として本研究では尼崎港と沼津港を取り上げる。

(4) ケーススタディー

本論文では、これらの課題への取組において、最も先駆的であると考えられる事例として、尼崎港と沼津港を取り上げる。

以下に両事例の課題への取組みの状況を概説する。

① 尼崎港湾

まず、事業の熟度の面では、「運河に魅力再発見プロジェクト」を受ける前に地元では震災復興事業が先行しており、「21世紀の森構想」活動が行われている。これらは、地元の市行政、商工セクター、大学、市民活動団体などとの協働によって進められている。

そして、「21世紀運河再生プロジェクト」においては県・市共同でリーダーシップを取っており、政治的なロビー活動もしている。さらに、「21世紀運河再生プロジェクト」において防災施設である尼ロックとの連携も積極的に計画していることから、尼崎港湾の事例を取り上げた。

② 沼津港

沼津港においてみなとオアシスを受ける前に地元で「沼津港港湾観光振興ビジョン」を策定している。「観光振興港港湾観光ビジョン」は県・市・地元の観光協会、商工会、漁業組合、応募した市民による会合を重ねて作られた計画である。さらに、市、地元の要望により県と市の協働整備で、防災施設として建設する予定の「びゅうお」水門の一部計画を変更し、観光施設の機能も取り入れ、防災施設を観光施設にも使えるように整備した。これは日本全国、世界においても大変珍しく、ユニークな施設であることから、沼津港を事例として本論文に取り上げた。また、「沼津港港湾観光ビジョン」の一連の取り組みが中部整備局に認められ、2009年にみなとオアシス港として認定された。

都市政策と港湾政策を一体的うまく進めるには本来目的の異なる物流、観光、工業、防災といった複数の機能を共存させなければならない。目的が異なる複数の機能を共存させるには計画初期段階からのステークホルダーの協働が必要である。特に防災機能と観光機能とを一体的に整備することは、最も新しい試みであり、先駆的な事例である。防災施設と観光機能を一体化するには計画段階の協働は欠かせない。

第2章 尼崎港の港湾都市政策—21世紀運河再生プロジェクト

第1節 尼崎市再生事業の背景¹⁹

(1) 概要

尼崎港は明治時代から工場地帯の港湾として建設された。同港は埋め立て地と河川を利用した運河から構成されており、各工場は運河に面して個々の埠頭を所有している。同港は尼崎市の南部臨海地域にあり、大阪平野の西部、兵庫県東南部に位置している。尼崎運河地域の対象範囲は概ね国道43号から南側の中島川、兵庫川に挟まれた尼崎港を中心とする地域である。尼崎運河は北堀運河（1.1キロ）、東堀運河（1.9キロ）、中堀運河（0.7キロ）、西堀運河（2.3キロ）、南堀運河（0.9キロ）、蓬川（1.7キロ）、庄下川（1.7キロ）、旧左門殿川（2.1キロ）全延長12.4キロで構成されている。また、尼崎運河の機能、役割を維持するため、尼ロック（閘門）、丸島水門、北堀水門、庄下川水門、東浜第一、第二、第三排水機場、松島排水機場と東高洲橋といった水位を調節のための施設がある。特に防災施設である尼ロックは24時間体制で市域の大半を占める「ゼロメートル地帯」²⁰の安全を守っている。尼ロックは全国的にも珍しいパナマ運河方式の閘門である。閘門とは水位の異なる水面で前後の2つの水門を交互に開閉することにより、潮位の高い海水が運河内に流れることを防ぎながら、船が航行できるようにした水門である。尼ロックは防災施設としての機能だけでなく、現役港湾が多く存在する尼崎運河において船の通り道としても大変重要な役割を持っている。

同港の建設整備は最初尼崎築港（株）による尼崎港埋め立て造成工事（1930～1940）である。同事業では約46万坪の用地供給がなされ、1942年までに尼崎運河が完成した。

尼崎臨海地域は、重化学工業を中心に、日本の産業経済をリードしてきたが、近代化の過程においてかけがえのない自然を失うとともに、公害の発生や工業用水の過剰な汲み上げによる地盤沈下によって一帯が海水面より低くなる（ゼロメートル地帯）など環境面での課題を抱えている。さ

らに、近年の産業構造の変化等により工場の海外への転出などが相次ぎ、その結果工場跡地の遊休地化が進み、昔工場であった所が工業専用地区の用途のままでも立地可能な物流倉庫などに転換しつつある。これにより地域の雇用の確保が難しくなり、地域の活力が低下し、その再生が急務になっている。また、1995年に阪神淡路大震災で被災し、その復興も大きな課題となった

(2) 工業地域の維持

地元自治体（兵庫県、尼崎市）としては、こうした用途転換を必ずしも歓迎しておらず、中長期的にも工業用途を存続させたい意向である。その理由は、製造業から流通倉庫やホームセンターなどの大規模商業施設への転換は、相対的に地域の雇用の面が縮小することになること、変化が急激であるため従来の工場労働者がすぐにサービス産業等に転職できるものではないこと、長い間「ものづくりのまち」としての歴史と文化が蓄積しており、それが地域のアイデンティティとなり、将来の都市の発展の手がかりにもなっていることが挙げられている。

当該地域は概ね工業専用地域であるが、周辺には、住宅や商店、飲食店などが隣接しており、そこには衣・食・住の面で工場都市ならではの文化も定着している。こうした面的に広がっている地域のアイデンティティを失うわけにはいかない。

近年では工場見学などの「産業遺産ツアー」にも人気が出てきており、中世・近世の瀬戸内海地域の歴史を残す旧市街と合わせて、様々な観光ルートの提案もなされている。

(3) 遊休地対策と震災復興区画整理

工場の域外転出は、近年に始まったことではなく、現在よりはずっと数は少ないものの、従来から生じていた。遊休地対策は、1980年代後半くらいから課題であったが、物理的な危険性の問題、産業情報の機密保持の問題といった複合的なセキュリティ上の課題もあって、一般人の工業専用地域への立ち入りを許すような発想はなかなか難しかった。

これまで、地元の市民の間では「産業道路の南側（工業専用地域）」には危険なので行かないように、と子供たちな

¹⁹ 兵庫県・尼崎市「尼崎21世紀の森づくり協議会—報告書」2011年3月参考

²⁰ 海岸付近で地表標高が満潮時の平均海水面よりも低い土地のこと

どに言って聞かせるなど、工場・港湾地域とは心理的にも距離を置いてきた。

阪神淡路大震災では、当該地域は埋立地としては比較的地盤が安定していたこともあり、遊休地を震災復興に役立てようというアイデアが出された。一案として、今の中央緑地などのまとまった面積の遊休地を復興住宅の受け入れ先とすることも兵庫県において検討され、復興区画整理事業が施工された。

しかし、神戸市東灘区の神戸製鋼所神戸工場跡地（現在のHAT神戸）や隣接する西宮市の臨海部など他地区の復興住宅の整備が進んで充足されたため、この地域は「復興区画整理」の事業で道路などの基盤整備が完了する段階までに留まった。

その後、この復興区画整理事業の地区は21世紀の森構想の舞台となるが、遊休地の活用がすんなりとそのまま21世紀の森構想になったわけではなく、最終的に構想が決まるまでの間、いろいろな活用案が検討された。

(4) 21世紀の森構想

このような状況を踏まえて、21世紀を迎え、兵庫県では、震災からの復興と合わせて、尼崎臨海地域を魅力と活力あるまちに再生するため、人々の暮らしにゆとりとうるおいをもたらす水と緑豊かな自然環境の創出による環境共生型のまちづくりをめざす「尼崎21世紀の森構想」を策定した。

21世紀の森構想の基本理念は、震災復興をきっかけとして、歴史的に重要な瀬戸内海の濃い緑の景観、風景を復活しようという発想である。すなわち、日本でも有数の工業集積で、かつて激しい公害問題と地盤沈下を起こした地域を、その全く逆の緑豊かな自然というキーワードで環境整備しようということである。

2000年には、21世紀の森構想の主体となる「尼崎21世紀の森づくり協議会」を立ち上げ、同構想の具体化を推進した。協議会には、県や市の関連部局、震災後に兵庫県が特に進めている住民発意と官民協働のまちづくり活動である「ビジョン委員会」のメンバー、学識経験者、各種団体、関連企業、公募を含む市民などからなる（表6）。

同構想は、地元尼崎市だけではなく、兵庫県としても重要な政策として位置づけられている。

(5) 中央緑地

21世紀の森構想の拠点となるのは「中央緑地」で、近畿圏でも有数の運動施設などが整備された。

中央緑地は海岸の先端部分に位置し、地区全体の緑化を先導する役割を担うもので、約1000ヘクタールの構想の全体計画の中のリーディング・プロジェクトとして、県が中心となってリードしてきた。

都市計画の都市公園として10ヘクタール、港湾緑地として19ヘクタール、合計29ヘクタールの緑地公園である。県立公園としての緑地公園は、国土交通省の都市計画上の基準では本来、「複数の自治体から1時間以内アクセスの誘致圏をもち、50ヘクタール以上の面積を有すること」となっているが、ここでは震災復興のための目玉プロジェクトの一つとして、特例として国に認めさせたという経緯がある。

同公園は、単なる緑地ではなく、高水準のスポーツ関連施設も充実している。

これら7ヘクタールのスポーツ関連施設は、兵庫県で50年ぶりの開催となった2006年の第61回国民体育大会「のじぎく兵庫国体」の時に、兵庫県内のPFI事業の最初の事業として整備されたものである。

2011年現在、年間45万人の入込み客数を誇る。来客は、臨海部で大阪や神戸とつながる高速5号線の利用が多く、神戸や大阪方面からの客が多く、県内、市内の来客が少ないことが課題となっている。

特に、地元尼崎市とその周辺からの利用が思ったほどではない。その理由としては、上記のように週末や休日などのレジャー等が車に依存するモータリゼーション社会においては、直近の自治体との関係よりも高速道路との連携が重要であること、かつ、工業専用地域はあまり一般人の立ち入る場所ではないというイメージが色濃く残っていることから、尼崎市の陸側からのアクセスが悪いことがある。

これを改善するため、同構想の中では陸側からのアクセスとして、無料の送迎バスや、阪神電鉄の出屋敷駅からの阪神バスなど公共交通の整備を行っているが、歴史的に定着してこなかった南北間の移動は利用客が少ないのが現状である。

また、後述するように、既存の市街地と臨海部との連絡のため、工場の緑化と関連付けた遊歩道の整備が展開され

ている。

なお、この中央緑地の敷地は、もとは神戸製鋼所の高炉2基があった場所であるが、1987年、尼崎工場閉鎖に伴い解体撤去された。運動公園や緑地も良いが、産業遺産の保存や地域のアイデンティティの維持という面では残念な面もある。ドイツではルール工業地帯のデュイスブルク製鉄所やフェルクリンゲン製鉄所が世界遺産として位置づけられ、新たな観光資源や地域スポーツ・レクリエーションのための施設として再利用されている。こうしたヨーロッパの事例と比べて、もとの工場設備があまり残っていないのが日本の近代工業の発展の特徴であり、産業遺産の保存という面では残念な面もある。

(6) 遊歩道（緑道）の整備

臨海部の緑地や工場と、陸側の歴史のある既成市街地との連携を促進し、水辺の空間をより一層市民に親しみのある空間とするために、南北方向を中心とする遊歩道ネットワークが計画された。これらは、後の「運河の魅力発見プロジェクト」に引き継がれている。

これらは、後の「運河の魅力発見プロジェクト」に引き継がれている。

大規模な区画整理や再開発を行うことなく、工場の操業を継続したままこうしたネットワークを実現するために、立地する工場の敷地の一部を提供させ、これらをつなぐことによって連続した緑道を形成することとした。

工場単位としては、全体計画に沿って、工場建物や塀をセットバックさせて、遊歩道や緑地の空間を提供させるなどの対策を少しずつ進めた。

工場立地法²¹では、兵庫県の場合、届出の必要な規模等の工場〔業種：製造業（物品の加工修理業を含む電気供給業（水力・地熱発電所を除く）、ガス供給業、または熱供給業に係わる工場または事業場。または規模：敷地面積が9000平方メートル以上、建築面積（水平投影面積）が3000平方メートル以上のいずれかに該等するもの）の場合、工場の敷地の20パーセント以上の緑化義務があるが、尼崎市では、歴

史的な経緯などから、この地域では特例として10パーセント以上として運用してきた。

(7) ニロックの活用

この遊歩道ネットワークの一環として、最も海側の地先となるニロックを横断、通過するルートが計画されているが、調査時点ではまだ防災対策との調整が決着しておらず、実施に至っていない。

ニロックの横断は、全体をつないで回遊できるルートを形成するというのと、世界的に見ても極めて珍しい機構であるニロックを見学・学習するという機能も期待されている。

²¹ 工場立地法は、工場立地が環境の保全を図りつつ適正に行われるようにするため、工場立地に関する調査の実施、工場立地に関する準則等の公表及びこれらに基づく勧告、命令等を行い、国民経済の健全な発展と国民の福祉の向上に寄与することを目的とする。

第2節 尼崎の21世紀運河再生プロジェクト²²

日本政府は2007年に港湾の豊かな生活空間を実現するために「運河の魅力再発見プロジェクト」事業を開始した。この政策の大きな背景としては国土の狭隘な日本においては、臨海部を埋め立てにより開発し、経済発展を遂げてきたことがある。その中で、埋立地間に「運河」を張り巡らし、古くは舟運による人々の移動基盤としたことがある。また高度経済成長期には臨海工業地帯から内陸部への物資輸送の基盤として、人工的に整備され活用されてきたところである。しかしながら、近年のコンテナ輸送の進展や自動車交通の発達等に伴って、運河の利用は急速に低下し、現在では、輸送基盤としてはほとんど活用されていない状況である。また、臨海部の沖合への展開に伴い、古い運河周辺の土地利用形態にも変化が見られ、物流産業系から一般業務・住宅系へと変化してきている。他方、諸外国に見られるよう、運河は人々に潤いと安らぎを与える親水環境空間として、その周辺の景観を活かした魅力ある観光資源として、水辺の賑わい空間となる大きなポテンシャルを有している。また近年切迫性が高まっている大規模災害時には、陸上交通機関が途絶した場合の水上輸送基盤としての機能も期待できるのである。

このような背景を踏まえ、国土交通省港湾局においては、臨海部に残されている運河等の水域・水辺の魅力を再発見し、地域のコミュニティ基盤や観光基盤、さらには災害時の緊急輸送基盤としての機能を強化することにより、既存ストックを最大限に活かしつつ運河を核とした地域づくりへの取り組みを支援する事業を立ち上げた。

「運河の魅力再発見プロジェクト」は内容としては、港湾地区を多くの機能で複合的に一体的に開発・整備する「みなとオアシス」事業と同様のコンセプトのものである。すなわち、地域社会と港湾管理者が主体となって、運河の魅力を再発見し、地域の個性を活かした水辺の賑わい空間づくりや水上ネットワークの構築、防災機能の強化等を図りながら、運河を核とした魅力ある地域づくりを進める取り組みを国が支援するものである。具体的には、港湾管理者、行政、地域住民、運河周辺に立地する企業、NPO等が、協

議会を設立する。その協議会において、運河の利活用方針、整備方針、維持管理方針等を検討し、プランを策定する。そのプランを骨子とするプロジェクトを国が「運河の魅力再発見プロジェクト」の対象プロジェクトとして認定し、協議会はそれに基づいて事業計画を策定し、事業を実施することとなる。

尼崎市は「21世紀の森構想」を発展させて、2007年4月、尼崎港において、運河を核とした魅力ある地域づくりへの取組を国土交通省が支援する「運河の魅力再発見プロジェクト」の第1次第1号認定を受けた。これにより尼崎の南部臨海地域の貴重な財産である運河や河川を有効に生かし、運河等を核とした快適で魅力ある地域づくりや地域活性化に貢献することを目的として、「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト」を推進することとなった。

港の総合空間としての整備を促進する国の事業には既に「みなとオアシス」があるが、尼崎港は通常の港と異なるため、運河を主体とする地域のための事業が必要とされた。運河の魅力プロジェクトがそのために創出されたが、第一号となった尼崎の例がそのきっかけとなったと言え、尼崎港のために創出した事業であるといっても過言ではない。インタビューによると兵庫県選出の当時の建設大臣冬柴鐵三への動きかけなど政治的努力もあったと見ることができ

る。「運河の魅力再生プロジェクト」において、尼崎市は市民や企業が交流し、賑わいのある魅力的な運河域とするためには、お互いが協力し、良好な運河環境の維持にかかわっていることが重要だと認識し、このため、市民や企業が運河再生に参加できる仕組みづくりを行い、将来的には両者による自主的な運河の利用と管理が継続されることが望ましいと考えている。そのため、「21世紀尼崎運河再生プロジェクト基本計画」の策定にあたっては学識経験者・地域団体・周辺企業・兵庫県・尼崎市等からなる「21世紀の尼崎運河再生協議会」を設立し、多様な立場の意見・提案をとりまとめ、また、対象地域内の企業へアンケート調査を実施し、運河再生に関する企業の声を聞きながら、尼崎運河の現状と問題点(表7)をまとめて、そして、計画段階に官民協同でこの基本計画を作成した。

この事業は、港湾地区の活性化によって都市の再生を目指す尼崎市と港湾管理者である兵庫県との2者による共同で申請されている。こうした補助事業において、県・市共

²² 尼崎市「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画」2008年5月

同での採択は極めて例外的である。その背景には同事業の重要性が国家的レベルでもその重要性が認識されていることがあると考えられる。

同計画では尼崎運河の現状と問題点をふまえ、目標に向けた取り組み方針を次のように設定している。

① 運河や河川の新しい価値を見出し、運河や河川を活用した活性化を図る。

② 人々が集まり、憩える空間を提供し、市民が水辺に近づける環境を形成する。

③ 運河を核としたイベントを通じて、企業と市民の新しい良好なコミュニケーションスタイルの形成を図る。

方針①および②に対応するために「尼崎運河多目的利用計画」を立てた。自然と人と産業の良好な共生関係により、持続的な発展を行うためには、良好な環境と、企業による物流機能に支障を与えない範囲で、運河を多くの人に利用してもらう「場」の提供が必要である。多目的計画とは、運河を多目的な用途で利用してもらえよう、運河利用環境（施設整備）の充実に取り組んで行くための計画である。

尼崎運河で「場」を提供可能な空間を大別すると、ひとつは「運河水面」で、もうひとつは「護岸・散策路空間」である。尼崎運河では、子供から高齢者までの多様な年齢層の市民が利用できるように、拠点施設と連携を図ると共に、この2つの空間を適切に整備する必要がある。

方針③に対応するために「多目的利用展開策」を策定した。企業や市民が相互に運河を利用するためには、企業や市民が参加し、利用者が運河機能を維持するためのルールづくりが必要である。また、市民や企業等の運河利用者が交流し、双方を理解する機会が必要と認識した上で、運河利用の展開方策として、アドプトシステムを活用した運河の良好な環境を持続するためのシステムや市民や企業が参加するイベント等のソフト展開に取り組んで行くことにした。

第3節 事業の概況

「尼崎運河多目的利用計画」と「多目的利用展開策」のもとで、尼崎市が水質の浄化施設の整備、散策路の設置、遊歩道の整備、護岸整備、防災施設である閘門の整備などのハード面の事業と尼崎運河博覧会（うんぱく）尼崎運河クルージング、尼崎運河学習ツアーなど運河の賑わいを取

り戻す活動に積極的に取り組んでいる。

(1) 水質浄化施設の整備

尼崎臨海部の運河水域は水門による整備により運河と海水の交換が少なく、運河外へ流入負荷を排出することができないため、有機汚泥の堆積が進んでいる。春夏秋を通してほとんどの日の海水がこげ茶をしており、透明度も1m以下となっており、夏季の底層の溶存酸素は0に近く、ほとんど生物が棲めない状況である。また、護岸のほとんどが直立護岸となっており、親水性が乏しいという問題点がある。

水質改善と親水性を高めるために、尼崎運河域の賑わい創出と環境再生を目指す「尼崎運河再生プロジェクト」の拠点施設の一つとして、県は「生物の浄化作用で水質を浄化する機能を持つ親水護岸」がという水質浄化設備を計画し、2012年1月に北堀運河が完成し、このほど本格運転を開始する。この施設は、二枚貝や海藻の浄化能力を利用して水質を浄化する機能と、うんぱくを開催する時の手漕ぎボートなど運河水面を利用するための乗降場として利用できる親水機能を兼ね備えている。この浄化施設は市民や生徒による水質浄化作業、研究者・高校・中学校による水質浄化技術の調査研究、環境学習会、イベント時の水面利用など、施設の利活用が予定されている。また、運河の水をきれいにする市民の実践活動によって管理運営していくことを予定するなど、将来の環境再生のあり方を象徴するきわめて先駆的な施設である。

現在水質浄化の管理に取り組んでいる学校は、徳島大学や尼崎市立成良中学校等、県立尼崎小田高等学校である。この三つの学校は協力しあって、わかめの養殖や二枚貝の育成を通して水質浄化するという活動を行っている。また、収穫したわかめや二枚貝は成良高校で堆肥にして森づくりのために使ったり、尼イモ²³を栽培に使ったり、様々なイベント中に市民へ配ったりする。

(2) 桜並木散策路整備

尼崎市は桜並木の散策路整備を推進し、北堀運河・蓬川・

²³ 兵庫県尼崎市原産のイモ

中堀運河・西堀運河・南堀運河と共に、運河ネットワークの新しいシンボル景観の創出をめざしている。これらの活動は前述した「21世紀の森計画」と協力しながら進んでいる。

この事業で特に注目すべきなのは「苗木の里親制度」²⁴である。兵庫県は、尼崎の森中央緑地の苗木育成・植樹を推進するため、苗木の里親制度に、2009年8月から取り組んでいる。

2010年3月末では、尼崎市内のイベント開催時の募集等により、約300人の方が苗木の里親となっていたが、その後の1年間、苗木の里親制度の普及と募集などに努めた結果、苗木の里親は2011年4月末の統計で、約1100名（尼崎市内約720名、その他県内約290名、県外約90名）と2企業（尼崎信用銀行、メック（株））、尼崎市立成良中学校、尼崎市立若葉小学校が苗木の里親として苗木育成に取り組んでいる。

参加者は活動日やイベントにポットに鉢上げした苗木を持ち帰り里親として企業所有の空地、建物の屋上、学校の校庭、校舎の屋上、個人の庭、ベランダ等に栽培し、栽培した苗木は一定の里親期間を経て里親が県に返却すると県が主催したイベントに植栽する。

また、尼崎信用金庫が企業の社会的責任（CSR）として「定額積立定期預金 どんぐりの木」という活動を展開し、尼崎信用金庫が販売する「定額積立定期預金 どんぐりの木」の預金者に苗木の里親になってもらうことにより、今後5年間で最大3000人の苗木の里親の増加を見込んでいる。

この活動は県、企業、学校、市民の協働のもとで進んできた。この制度により、自治体は管理経費を節減することができ、地域住民、企業も地域の美化に貢献することができる。住民にとっての一番のメリットは、作業を通して地域の人たちと交流することができ、里親となって植林に対する愛着感、責任感が生まれることだと思う。

(3) 遊歩道の整備

尼崎運河の護岸整備は、1965年～1975代頃からずっと続けられており、護岸事業としての整備工事自体は大体終わ

っている。

運河は今でも現役であり、経年劣化に合わせて各工場の岸壁の補修も必要となる。

岸壁は基本的に各工場の専用埠頭となっており、その補修は本来各工場の責任である。しかし、ここに県が行政的に介入し、護岸の改修工事を県が一部引き受け、それに関連付けて海岸環境事業を展開、その一環として工場敷地の一部を無償提供させて遊歩道の敷地を生み出すという施策を行った。

遊歩道整備を海岸整備事業の一環として位置づけることにより、県と市が民間企業と協働して実施したという形になる。

護岸側の工場敷地を、官民境界線から工場の敷地側にセットバックさせ、遊歩道の敷地を無償で提供させ、そこにボードウォークと緑地を整備、管理は各工場の責任でさせることとした。セットバックさせる表向きの理屈としては、護岸の矢板から陸側に打った「アンカーボルト」の影響の範囲までセットバックさせて、アンカーボルトの維持管理を港湾側（県）で管理できるようにとさせるということとし、実際は遊歩道の敷地を公道側に空けさせたということになる。

前述のように、既に21世紀の森の事業の中で工場立地法の運用で生み出した緑道もあり、その後のこの施策によって生み出した空間と連続させることにより、地区全体で回遊性のある遊歩道ネットワークを整備することが可能となった。

現地事務所でのインタビューの中では、このプロセスでクリアしなければならなかった課題も指摘された。

当初、企業秘密のセキュリティの問題から、工場側はせっかく提供した土地をフェンスで止めてしまうなど渋る傾向もあった。しかし、理解ある工場によるモデル的な成功例ができると、それがよいPR効果を生み、次々と普及が進んだ。

それでも、物流を完全にトラック輸送に転換せずに、直接岸壁からの荷揚げが続いている護岸も残り、そうした敷地では特に抵抗が大きく、粘り強い交渉が必要であった。

また、当初21世紀の森事業で整備したときには低い生垣とネットフェンスであったところを、後に高い生垣の植栽にして目隠しにする工場もあった。

今後の課題としては、当該地域には水素タンクなどの危

²⁴ 同制度は、市民が苗木の里親になり尼崎の森中央緑地育苗施設の1年生苗木を預け、2～3年の間、自宅や企業等で育てた後に中央緑地に返すものである。

険物もあり、不特定多数の一般市民が多く集まるようになると、タバコ等からの引火など防災面や、資材の盗難などの懸念が残る。

また、現在では人通りが少ない空間であることから、途中に設けられたあずまややベンチにはホームレスの滞在する様子が見られ、こうした管理面の課題も残る。

また、遊歩道ができて、人が往来するようになると、工場として敷地の裏だと思って放置していた運河沿いに、ペンキを塗り直したり、錆だらけの施設を手入れしたりし始め、企業自らが景観整備に取り組むきっかけもなった。これは尼崎運河全体の景観改善と繋がっていくことになる。

(4) 尼崎運河博覧会（うんぱく）

ソフト事業として、これまで運河のまちづくりに関わってきた団体や行政が力を合わせて、「運河がこうなったらいいな」という将来の姿を分かりやすい切り口で発信していくため、様々なソフト事業も展開された。その代表的な事業として工都のまち、尼崎を支えてきた臨海地域の運河は、緑と水に触れられる憩いの空間として整備されつつあり、これらの運河を市民に広く知ってもらい「運河を使って、楽しむこと」を目的に、さらに、この動きをきっかけに、臨海地域を舞台にして、市民、学校や企業など新たなつながりを生みだし、継続的なまちづくりへ定着させていくため、NPO法人尼崎21世紀の森が企画した「うんぱく～尼崎運河博覧会～」という恒例ソフトイベントが始められた。これは運河の魅力プロジェクトにも引きつながっている。

2012年度は、2007年、2008年、2009年、2010年、(天候により中止)2011年に引き続き、臨海地域の活性化とまちづくりへとつなげていくため、各種団体等と連携して運河の魅力を広く発信する「うんぱく2012～尼崎運河博覧会～」を開催した。さらに県・市が推進する「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト」との連携を図った。

2012年の「うんぱく」には運河沿いに立ち並ぶ工場群を眺めるガイドクルーズ(運河クルージング)、誰でも簡単に乗れる手こぎのボート体験(船遊び)、様々なミュージシャン・パフォーマーによるステージ(あまおと)、尼崎の企業等による子どもが楽しく遊べるコーナーや、運河の水質などを学べるコーナー(キッズコーナー、展示・学習コーナー)の設置、メイドイン尼崎の食材を使った「amaバーガ

ー」やカレーなど飲食ブースを出店し、運河沿いで楽しくたたずむ空間(オープンカフェ)の提供などを実施した。2012年には、新しく加えたコーナーとして、パドルボード体験会、フリーマーケットなど新しいイベントも開催した。

参加団体も幅広く、尼崎21世紀の森づくり協議会、NPO法人尼崎21世紀の森、尼崎南部再生研究室、自然と文化の森協会、県立尼崎高等学校、21世紀の尼崎運河再生実行委員会、(株)山本工務店、NPO法人まいどいんあまがさき、(株)ビルティ、ネパール料理カカ、(株)岸本製函所、(株)廣川電機、(株)東亜リアイアンス、(株)伴ピーアール、NPO法人大阪ライフセイビングクラブ、尼崎シーブルー事業計画技術検討会、(株)マルサ商店、丸一興業、(株)関西電力といった様々な会社やNPO団体、学校である。

うんぱく開始から6年目、計5回開催されたが、参加人数も最初と比べると大幅に増加している(表8)。恒例行事として人数が増えすぎると維持が難しいという理由から、これからも大体1200～1500人が参加するぐらいの規模で開催される予定である。

これ以外にも、「運河に魅力再発見イベント」、「運河ウォーク」、「あまがさき運河ウォークラリー」、「サイクルフェスタ」などのイベントが開催された。

こうして、官民協働のもとで、ハード事業に通して運河周辺の環境を整理、再開発することによって人々が集まり、憩える空間を提供し、市民が水辺に近づける環境を形成する。種々のソフト事業によって運河を核にしたイベント等を通じて、企業と市民の新しい良好なコミュニケーションスタイルを形成することとなる。

第4節 防災施設と観光との関連

50万人の人口を有する尼崎市は、市域の大半が戦前から続いた工場による地下水をくみ上げた結果、市域の大半で地盤沈下が発生し、特に臨海部では海面よりも低い「海抜ゼロメートル地帯」が発生する問題があった。ゼロメートル地帯は台風による高潮や波浪の猛威を幾度となく経験してきた。そのために、高潮の侵入を防ぐ護岸・水門の整備が急がれ、高潮対策を図るため、開門式防潮堤の整備を行い、1954年度に第1開門が、1964年度に第2開門が完成した。しかし、完成した開門施設もその後地盤沈下や施設の老朽化が目立ちはじめたため、1986年度から抜本的な改

良工事が開始された。改良工事は、旧閘門を供用しながら行うので、2基ある閘門を1基ずつ完成させる方式をとり、1基目は、1994年度に完成し、2002年度2基目の改良工事が完成した。現在新たな機能を備えた第一・第二の二つの閘門が稼働している。

尼ロックは24時間体制で市域の大半を占める「ゼロメートル地帯」の安全を守っている。尼ロックは全国的にも珍しいパナマ運河方式の閘門である。閘門とは水位の異なる水面で前後の2つの水門を交互に開閉することにより、潮位の高い海水が運河内に流れることを防ぎながら、船が航行できるようにした水門である。尼ロックは防災施設としての機能だけでなく、現役港湾が多く存在する尼崎運河において船の通り道としても大変重要な役割を持っている。

尼ロックは防災施設と船の通り道として大変重要な役割を担っている一方、「運河魅力再生プロジェクト」で賑わいの場としても期待されている。県が遊歩道、尼崎中央緑地など散策コースの連続性という観点からも観光資源として活用していくことを考えているが、重要な防災機能を担っていることと、現役の港湾施設なのでかなり頻繁にロックが開閉するため現段階では技術的、運用的に難しい。

3・11以後、尼崎市においても老朽化した排水施設、護岸等の改築・補強を計画的に進めるなど防潮施設の基盤を強化するとともに、防災パトロールや防潮施設操作訓練・演習などに取り組んでいる。また、尼崎市のゼロメートル地帯を高潮から守っている防災施設のシンボルである尼崎閘門（尼ロック）の防災展示機能を充実し、これまでも増して小学生等の見学会を受け入れるとともに、尼ロックを組み入れた防災ウォーキングイベントの開催など防災学習の機会を提供し、地域防災力の強化を図っている。尼ロックが現状では、工業専用地区であることと、防災施設としての危険管理に必要なことから、観光やレクリエーションのための施設は建設できないが、阪神南県民局では「安全で安心できる地域づくり」をめざし、津波や高潮、台風、洪水などの災害による被害を最小限に抑えるための防災対策を総合的に推進していくために県施設である「尼ロック（尼崎閘門）」に防災展示室を整備した。防災展示室は、小学生の防災学習などの団体利用を予定している。防災展示室は現段階で生徒などの団体のみ対応している。しかし、尼ロックのところに駐車場があるので、ここまで自家用車で来て、自転車に乗り換えて地域を観光したりするP+R（パ

ーク・アンド・ライド）の仕組みが導入できないか検討中である。

尼ロックは重要な防災施設である上に独特な構造からも観光資源、運河の賑わいを呼び戻すための機能として「運河の魅力再発見プロジェクト」において大変期待されている。観光は経済的効果がある上に社会的効果もある。観光は人と人の交流の場でもあり、旅行者と地域住民との間に情報交換が行われることを通じて、個人と地域の成長・発展を促進していく。地域住民にも地域への愛着やほこりをもたらし、来訪者の増大によって新聞などマスコミで取り上げられることによって、地域イメージ向上に繋がることになることから、今後尼崎イメージの発信口としても、尼ロックという全国から見ても珍しいパナマ式閘門を観光機能に取り込むべきであると思う。

第3章 沼津港の港湾政策—特定地域重要振興港湾・みなとオアシス

第1節 沼津港再生事業のきっかけ、背景²⁵

(1) 沼津港の社会・経済的背景

沼津市は、静岡県東部地域にあって、東駿河湾地域や伊豆方面への交通結節点として優位な地理条件を持つとともに、古くから広域的な商業・業務の拠点都市として、地域の行政、経済、文化、教育等の中心的な役割を担っている。産業構造は商業に加え、海山の自然を背景に温州みかんや茶、あじのひらきに代表される農業や水産業、大手の工作機械、電気機械メーカーをはじめ多様な形態の中小企業に支えられる工業などがありバランスがとれている。また、富士箱根伊豆国立公園地域の中央部に位置し、市の一部地域も国立公園区域に含まれるなど風光に恵まれるとともに、約62kmに及ぶ海岸線に多くの海水浴場やレジャー施設などもあるため観光都市としての一面を持っている。

さらに、全国有数の市場取り扱い金額を誇る沼津港からは、新鮮な魚介類が周辺の観光地に供給されるため、飲食業や民宿など観光と連携した産業も行われている。

(2) 沼津港の概況

沼津港湾は静岡県が管理する地方港湾で、内港と外港がある港湾である。1933年に掘割りにして内港部分を建設、その後経済の飛躍的な発展を背景に物資集散の激増と漁業等荷持役入港船が急増し、昭和1965年代に外港の建設に着手し、今の外港が形成された。そのため、港としては珍しく内港と外港が分かれた港である。開港70年余りの歴史を持ち、静岡県内に12ある地方港湾の一つである。

内港は漁港区として、新鮮なカツオ、生シラス、干シアジなど魚の水揚げや季節ごとに旬のものが手に入ることで、水揚げ量は静岡県内第2位、全国でも11位(2011年調査)²⁶を誇る漁港としての知名度が高い。外港は金属類などの物流分野を主な使用目的としている。かつては、港の繁栄は物流機能に頼っていたが、1985年代から「我入道避難港、

離岸堤の建設反対」²⁷の住民運動が起き、その後港湾は事実上休港となった。沼津港湾の復活過程において「特定地域振興重要港湾」と「みなとオアシス」の二段階の政策展開が行われたが、最初のきっかけとなるのは「特定地域振興港湾」制度の制定背景となる1996年に制定した「第九次港湾整備計画」である(表9)。

この第九次港湾整備計画とそれに続く特定地域振興港湾の政策は、後のみなとオアシスの準備段階にもなったもので、地方の港湾を物流機能に特化させず、市民のウォーターフロントへのアクセスをも両立させ、総合的・複合的な地域の活性化と市民のいきいきの空間を実現させるという発想への転換点であった。

また、事業の実施に当たっては民活事業という形で民間との連携をうたっており、これも後のみなとオアシスの事業の先駆的なスキームとなっている。

しかし、民活とは言っても、事業の主体はあくまでも国、県、市町村などの行政の中の運輸部局のさらにその中の港湾所管部局で、民間セクターは「活力」という名前のもとで事業に協力するという立場である。民活法策定当時、日本はバブル経済の絶頂期であり、豊富な民間の余剰金を公共事業に投入させるというのがこの政策の経済的・政治的背景であった。そこでは、官民が人・物・資金・情報の経営資源を共有するパートナーとしてともに事業に取り組むという、今日の官民協働といった状況にまでは至っていなかった。

また、事業の内容はあくまでも旧来からの港湾整備という枠組みを主体とするもので、付加的な事業として港湾施設に隣接した商業やレクリエーション施設の立地が行われたもので、港湾施設と一体となって回遊できるような空間整備というわけではない。

背景には、当時欧米、特にアメリカで盛んであったウォーターフロント開発に触発され、表面的なウォーターフロント開発タイプの状況を日本でも実現したいとの思惑があった。釧路港はじめ、各地で作られた「フィッシャーメンズワープ」の名前が、ウォーターフロント開発ブームの中で有名だったサンフランシスコ港のコピーであることにもそれが良く現れている。

しかし、港湾機能が一度は衰退、空洞化した後の開発で

²⁵ 「沼津港港湾振興ビジョン」参考

²⁶ 国道交通省2011年調査

²⁷ みなとオアシス協議会第一次会議資料より

ある欧米のウォーターフロント開発と異なり、日本の地方港湾では従来からの物流機能と、多くの場合漁港機能とを残したまま、複合的な開発となる。

(3) 港湾政策の展開

沼津港は国の前述した「第九次港湾整備計画」の政策方針を背景に2000年5月の旧運輸省時代に「特定地域振興重要港湾」に選定された。この選定には全国で500以上の港がエントリーしたが、その中で選定がされたのは14港で、沼津港はその1つに選ばれている。指定を受けた14港はそれぞれ振興分野を定めており、防災機能や産業振興など様々なセクションがあるが、沼津港は観光振興を主たる振興分野に指定している。

その一方、防災分野では東海地震に備えて防災機能強化活動も取り組んでいる。沼津港の外港は普段主に金属類などの物流機能として活躍をしているが、東海地震²⁸に備えて、災害時の防災拠点として、大型船が安全に入港できる港づくりをすすめ、船舶の大型化に対応するとともに災害時に緊急輸送活動に貢献できるように取り組んでいる。また、東海地震による津波対策として大型水門「びゅうお」も建設された。

「港湾は、物流基盤として暮らしと経済を支えるのみでなく、観光や海洋性レクリエーションの場、日常生活の交通手段として地域社会に密接な関係を有している。港湾整備に当たっては、地域の自然、歴史、文化、産業を活かしながらゆとりや潤いのある地域づくり、地域文化や産業の育成に貢献するために個性と魅力ある「みなとづくり」を進める必要がある。」²⁹という国の認識は「特定地域振興重要港湾」政策の背景であり、後のみなとオアシスにつながるものである。

(4) 沼津港港湾振興ビジョン

沼津市は「特定地域振興重要港湾」に認定されたことを受けて、沼津港湾関係者、観光関係者、漁業関係者、市・

県の担当者等(表10)に集まってもらい、「沼津港港湾振興ビジョン委員会」を創立した。港湾地区活性化について

- ①上位計画・関連計画などの整理
- ②港湾を活かした地域振興・活性化方針
- ③港湾を活かした地域の振興・活性化方策を作成するための会合を重ね、平成14年3月に管理者である静岡県は「沼津港港湾振興ビジョン」として取りまとめた。

「沼津港港湾振興ビジョン」の整備方針としては、県東部の物流の拠点、西伊豆への観光交通拠点として、また防災拠点として港湾機能の充実を図るとともに、魚市場周辺の特性を生かした商業・飲食などのサービス機能の充実を図り、内外から多くの人々が集うにぎわい拠点を形成する。沼津港湾の外港と内港を機能別に強化整備する方針である。

外港に関しては、今までの67メートルの港口では2千トン程度の船しか入れず、波が高い時や、風が強いときに船の運航に影響が出ているため、外港が5千トンクラスの大船に対応できるような堤防に改良すると共に、静岡県東部の物流拠点及び災害時の防災拠点として、大型船が安全に入港できる港づくりをすすめ、船舶の大型化に対応するとともに災害時の緊急輸送活動に貢献できるように整備する。

内港においては、

- ①西伊豆への海からの観光拠点、沼津市のファイブエントランスの一つである南のにぎわい拠点として貢献する。
- ②内港水域の効率的な利用を推進し、港の機能を強化する。
- ③マーケットモールの整備を行い、水産物、地元名産の販売、飲食エリアを提供することにより、沼津港の賑わいの拠点として貢献できるように整備する。
- ④旅客ターミナルの整備を行い、観光案内所、水産物販売などにより観光活動の展開へ貢献する。
- ⑤倉庫を活かした体験施設と散策路の整備により港の賑わいを創出する
- ⑥休憩施設の整備により市民に憩いの場を提供する。
- ⑦立体駐車場の整備により、集客力の向上、港の利便性を高める。

と7つの目標を作って内港を整備していくこととした。

こうして、民間活力の導入のもとで手を組み、再整備・地域振興を目的とする「沼津港港湾振興ビジョン」が策定された。「沼津港港湾振興ビジョン」を効果的かつ円滑に推進するために、事業の分担や推進手法を定めたアクション

²⁸ 3・11以前は東海・東南海地震の連動までは想定されておらず、もっぱら東海地震のみを想定していた。

²⁹ <http://www.mlit.go.jp/common/000221496.pdf> 国土交通省みなとオアシス

プログラム（図1）を策定しており、港湾施設となる基盤整備は県が、上物の施設整備は民間活力を活用して整備することとしている。これに基づいて、2007年度までに、大型展望水門「びゅうお」や水産複合施設「沼津魚市場 INO（イーノ）」などが整備された。このような経緯から、1985年代にはほぼ休止港湾だった沼津港の振興計画が大きく進んだ。

「沼津港港湾振興ビジョン」計画のもとで一連の活動や取組を認められて、その後、2007年沼津港は静岡県内の港湾で唯一「みなとオアシス」港として認定された。沼津港の「みなとオアシス」についてはまたあとで詳述する。

第2節 「沼津港港湾振興ビジョン」事業

(1) 「びゅうお」水門

「沼津港港湾振興ビジョン」が策定された後、最初に完成した事業は防災施設である大型水門「びゅうお」である。予想される東海地震への津波対策として2004年9月に建設された大型水門「びゅうお」は第一弾ハード事業として完成した。「びゅうお」は公募により命名されたもので、「びゅうお」の由来は、景色・眺めなどを意味する「ビュウ」と魚の「うお」を組み合わせた名称である。

「びゅうお」は沼津港の内港と外港を結ぶ航路から進入する津波から港の背後地の50ha、9000人の住民の生命と財産を守るために作られた水門である。水門は沼津港の内港と外港をつなぐ航路に設置されており、ボックス断面で作られたシェル構造であることが特徴である。津波をシャットアウトする扉体は、幅40m、高さ9.3m、重量は406tと日本最大級である。

いつ起きても不思議ではないとされる東海地震。地震発生から沼津港に津波が到達するまでの時間は、5分程度と想定されている。そのため「びゅうお」では設置された三つの地震計のうち、二つが震度換算6弱程度以上の地震を観察すると扉体が自動的に急速降下するシステムを採用している。また、突然の電力停止に備え、蓄電装置と自家発電装置を設置し、自家発電に切り替わるまでのタイムラグをなくす工夫が実施されている。さらに、NTT専用回線を使用することで、市内にある沼津土木事務所からのモニタリングも可能である。港湾は水際線を利用する場所なので津波に対し無防備に近い状態で、短時間で外港と内港を隔て、

内港への重大な被害を最小限に食い止めることに特化した点が、「びゅうお」水門防災施設としての最大の特徴であるが、さらに観光施設として一般の人々が入場できることもできる。こうした施設では大変珍しい。

水門自体は「振興ビジョン」が策定される6年も前から建設が計画された事業である。初めは普通の水門として設計されていたが、門扉の下を通過する船が大きかったため、かなり高い位置に操作室が設置されることとなった。これを知った観光協会や沼津市からせつかくの眺望を利用すべきとの意見が出され、計画の一部を変更し、静岡県と沼津市の観光関係の事業費を合併して左右操作室のところに13人乗りの大型のエレベーター二台をつけ、機械室の周囲展望回廊を追加建設し、展望台につながる地上30メートル、長さ30メートル、幅4メートルの連絡橋が設置されることになった。

本来、一般市民の立入りが制限される防災施設と、多くの観光客が使う展望タワーの機能を合体させたもので、全国的、世界的に見ても極めて異例のことである。

これを実現するために、港湾管理者である県、市と、地元の観光協会をはじめとする関係者との間で、設計段階から熱心な研究と協議が行われている。

その結果、重要な防災施設部分と、水門の両側にある観光客用の2基のエレベーターと両側をつなぐ展望回廊の動線とを厳密に分離し、構造体としても両者は別々にメンテナンスが可能な設計となっている。その一方で、展望回廊の機械室側もガラス張りとし、防災施設の機械やその稼動状態も見学できるようになっている。

みなとオアシスの事業以前では、民間セクターの参画は民間活力の導入という発想で、必要な公共事業の中に民間の資本力を活用することに留まっていた。しかし、「びゅうお」においては、防災施設である水門と、展望回廊とを一体の構造物として建造し、展望回廊とエレベーター部分の事業費を地元観光協会などの民間セクターと沼津市が負担しており、いわゆる官民協働の事業となっている。これは、後のみなとオアシスの事業を先取りするものであり、また、静岡県で唯一のみなとオアシス事業の採択に至った重要な要素ともなっている。

水門としての当初計画を変更してまで地元の要請に応えることとなった背景には、みなとオアシスに至る沼津港全体の長期計画である振興ビジョンの策定過程において、行

政と民間セクターとが協議会などの場を通じて緊密に協議を重ねてきたことがある。

展望台から北には愛鷹山、富士山、南アルプスを望み、遠く清水まで見渡せる。また、箱根連山や沼津アルプスを見渡し、眼下には我入道海岸が広がり、その先に駿河湾に突き出した大瀬崎をくっきりと見ることができ、東西南北360度の展望を楽しめることができる。「びょうお」の左右に付いている大型エレベーターによって沼津港の散策ルートの一歩化につながるようになった。

また、2007年1月から「びょうお」は夜のライトアップもされており、ライトアップを見るために夜の来客も多くいる。こうして一連の努力により「びょうお」はオープン最初の年の来場者数は14万人で、2011年度一年間で約17万人に増えた。さらに、3.11大地震以後各自治体の防災施設の見学応募者数も急増している。「びょうお」は観光施設としての役割がもちろん、防災施設の役割としても日本全国の自治体から注目を集めている。

(2) 立体駐車場「ぬまづみなとパーキング一号棟」

沼津港の観光客の多くは自動車を利用しているため、観光客の駐車問題を解決するために2005年12月に立体駐車場「ぬまづみなとパーキング一号棟」が建設された。駐車場は鉄骨造りの2階3層自走式駐車場であり、収容台数216台で、そのうち障害者駐車場も2台分が整備されている。この駐車場の整備財源は静岡県と沼津市が半分ずつ出し合うことで整備された。駐車場完成後は民間の組合である沼津魚類協同組合が整備、管理を任されている。また、「ぬまづみなとパーキング一号棟」は周辺の観光施設や食堂、売店と契約し、観光施設や駐車場の加盟店を利用する人に割引といったサービス券制度を導入した。この取り組みの結果「ぬまづみなとパーキング一号棟」は平均一日2.4回転と非常に高い利用率になった。この駐車場によって沼津港周辺の慢性的な渋滞が緩和されている。

「びょうお」水門、「ぬまづみなとパーキング一号棟」駐車場と同時に、沼津港の周辺の公園、緑地整備、遊歩道の整備も行い、観光施設への動線を作る方針である。このような基盤整備が進みつつある中、各観光施設の整備計画も着々と進んでいる。

「沼津港港湾振興ビジョン」にもとづく沼津港を中心と

した港湾港周辺地域の振興計画は「びょうお」防災と観光施設や「ぬまづみなとパーキング一号棟」駐車場はじめとする基盤整備が先と考え、県と市、官と民の協力のもとで順調にスタートした。

(3) 沼津魚市場 INO (イーノ)

さらに、静岡県と沼津市共同出資整備した水産複合施設「沼津魚市場 INO」は2007年11月に完成した。この施設の運営管理団体は民間の団体である沼津魚類協同組合である。沼津魚市場 INOの特長は、セリ場や荷捌きなど衛生管理対策を取り入れた市場機能に、見学者通路、展望デッキ、食堂など観光要素を合築させた複合施設で全国にも類がない。建物は鉄骨1部2階建、建築面積5,837㎡、延床面積7,697㎡、東西126m、南北46mとかなり大きな規模である(図2)。

「沼津魚市場」の考え方は、地産地消を目的としたマーケットモールにしようというものである。市民が台所の具材を安く求められるような施設であるとともに、観光に訪れた人達も楽しめる施設として考えられている。魚市場は遮蔽して温度管理のできる施設で「食の安心・安全を図る」という施策があり、このような、安全対策と観光振興を合わせた施設として、市場のセリを公開できるようにするほか、アジの開き講座など様々な学習、レクリエーション活動を行うことも出来る施設を整備する予定である。

以前から山梨や長野、群馬など関東方面の人達から「市場・セリ」を見たいという要望は多くあって、現在もアジの開き方教室などをボランティアで催している人達もいて、様々なイベント・教室が開催することが可能で、元気な市場のセリなども見られる開放的な施設に整備した。セリ見学通路は一般の人はもちろん幼稚園・小中学校などの社会科学見学などにも利用されている。また、二階にある西デッキからは、大型展望水門「びょうお」を間近に、狩野川河口、我入道海岸などを見ることができ、北デッキからは、内港、富士山、箱根連山が眺望できる。さらに、二階にはレストランがあって観光客はセリ見学や観光をした後沼津港から揚げたての魚介類を味わえることから、観光施設のなかでも大変人気のある施設となっている(図3)。

「沼津魚市場」はセリの見学以外にも水産祭・海人祭やひもの作り体験教室などの様々なイベントが開催され、イ

イベントを通じた港賑わいの拠点として大きな役割を果たしている。

第3節 みなとオアシス

2004年から「びゅうお」、立体駐車場「パーキング一号棟」、「沼津魚市場イーノ」などハード事業の整備施設に伴い、これらの施設を活用するイベントを通じて港の賑わいを取り戻す活動を中部整備局から認められて、沼津港は「みなとオアシス沼津」として2007年11月7日に認定された。「みなとオアシス」とは、港を核とした賑わい空間の創出を目的とし、各地方整備局が認定を行っており、全国で59港が認定されている。(2011年11月現在)。今回認定されたみなとオアシス沼津は静岡県第1号となる。これまで紹介したように、沼津港の総合的な整備は長期的な沼津港振興ビジョンに基づいており、特定地域振興重要港湾の整備事業の頃からの各種取組の延長線上に、このみなとオアシスがある。民活が騒がれたバブル経済の頃と違い、日本の財政状況は逼迫しており、国は「選択と集中」という方針のもとで公的な事業支援の対象を絞り込んでいる。そのため、沼津港のように既に地元で事業が先行し、ある程度その成果が見えているケースが補助事業などの対象として取り上げられることとなっている。逆に言えば、こうした先行する事業の熟度が評価されなければ、みなとオアシスには採択されないということである。

沼津港のみなとオアシスの取組は、これまで積み重ねてきた施設整備の延長線上に、一層の官民協働のもとで、さらに総合的・複合的な地域振興の事業群として充実を図るためのものである。

中部地方では東海地震などの大規模災害が危惧されていることから、中部地方整備局におけるみなとオアシス制度では、賑わいの創出（にぎわいのオアシス）という観点に加え、災害時の生活支援（あんしんのオアシス）という機能を付加している。沼津港では、大型展望水門「びゅうお」や11月27日にオープンした水産複合施設「沼津魚市場INO（イーノ）」を中心に、水産祭・海人祭やひもの作り体験教室などの様々なイベントが開催され、イベントを通じた賑わいの拠点として、また、地域における防災時の拠点としての機能が期待されている。

(1) マーケットモール新鮮館

2009年4月26日に沼津港が「みなとオアシス」に採択された後初めてのハード事業整備としてオープンした「沼津みなと新鮮館」は、観光・食事・ショッピングが楽しみ、あたかも船の上にいるような沼津ならではのマーケットモールである。寿司屋、鮮魚、ひもの、お茶、食事処があり、地元野菜なども販売しており、飲食後にはウッドデッキで景色を堪能することができる。

「沼津みなと港新鮮館」も静岡県と沼津市の共同出資で整備された施設であり、管理・運営するのは民間団体の沼津魚仲買商協同組合である。新鮮館は13の店舗によって構成された。「沼津港みなと新鮮館」をより多くの人にPRできるように沼津魚仲買商協同組合に勤務の傍ら、音楽活動を展開している飯田に、沼津の特産品であるひものを題材とした「沼津ひもの歌」を作ってもらった。これは「沼津みなと新鮮館」のテーマソングとして多くの人から好評を得ている。無料のCD配布は8000枚を超えている。

新鮮館はマーケットモール以外にも「中部みなとオアシス物産展」などのイベント会場としても活用されている。

(2) ぬまづみなとパーキング二号棟

沼津港では、沼津港港湾振興ビジョンに基づいた整備がすすめられ、また、みなとオアシスの加入など一連の取り組みにより沼津港の観光客が2005年の年間93万人から2011年の年間130万人近くに増えてきた。港の賑わいが年々増している。

沼津港周辺は飲食店街や土産物店を中心に年間約130万人の入込み客数があり、多くの観光客でにぎわっている。2007年には、市場にセリの様子が見学できる通路や食堂などの観光機能を備えた水産複合施設「沼津魚市場INO（イーノ）」、2009年4月には飲食店や土産物店などからなるマーケットモール「沼津みなと新鮮館」が開業した。今後も旅客ターミナルなどの整備が予定されているため、集客数の一層の増加が見込まれている。また一方では、来訪者の多くが車を使用するため、時間帯によっては駐車場の待ち車両が周辺道路にまで広がる交通混雑が発生している。

2008年度に実施した沼津港来訪者アンケートの「沼津港来訪者の32%が駐車場不足に対して不満を持つ」との結果

に表れるように、不満を持つ層の概ね 1/3 と高い水準である。

駐車場に対する不満や交通渋滞を解消するためにぬまづみなとパーキング二号棟の整備を計画し、平成 24 年ついにぬまづみなとパーキング二号棟が完成した。この駐車場は四階建てで沼津港の「津波避難ビル」にも指定されている。駐車場を津波避難ビルとして使う例はまだ少なく日本全国で見ても珍しい例である。

(3) みなとオアシスを活用した PR

① みなとオアシス sea 級グルメ全国大会

「みなとオアシス沼津」を全国に PR するため、全国のみなとオアシス港で開催されたみなとオアシス sea 級グルメ全国大会に積極的に参加し、沼津港の特産品を PR している。2012 年 10 月 6 日(土)、7 日(日)に福島県いわき市小名浜港で開催された「第 2 回みなとオアシス sea 級グルメ全国大会」にも出店した。

今回 2 回目を迎えるこの大会では、全国のみなとオアシスから、海にちなんだ自慢の「sea 級」グルメが持ち寄られ、沼津港からは、沼津港の水揚げ量の 8 割を占める「サバ」を活用したラーメンが出店した。多くの来場者に対して、沼津港と沼津港で水揚げされるサバを PR した。

② ワイワイぬまづ

ワイワイぬまづとは、地元の漁業組合が主体となって沼津港から水揚げした海鮮を鍋で料理し会場へ来る人に無料で配って沼津港を PR する活動である。沼津市内 7 会場無料で鍋を提供している。来場者は 3 会場を回ると素敵なプレゼントが抽選で当たるという企画で開催されていた。「沼津駅北会場」、「イーラ de 会場」、「西武会場」、「仲見世会場」、「アーケード会場」、「あげつち会場」、「みなと会場」それぞれのオリジナル鍋から来場者の投票で NO.1 が決まる。

③ ぬまづ港 BAR (バル)

沼津港周辺のお店が多数参加した「ぬまづ港バル」が、2012 年 5 月 26 日一回目を開催され。沼津市にある民間企

業である羽野水産株式会社が主催したイベントだ。ぬまづ港バルとは前売りチケット 3,500 円で 5 軒のお店でバルメニューを楽しめるイベントである。沼津港周辺に立地した 53 の料理屋すべてが参加している。それと同時に沼津港周辺でタウンミーティング、JAZZ ライヴ、大道芸等も開催されるので来客はイベントを楽しみながらうまい料理を食べ回ることができ、大人気となりこれからも恒例イベントとして開催される予定である。

④ 沼津みなと朝市

近隣住民に気軽に利用して、沼津港の魅力と地元産品の豊かさを再発見する「庶民の朝市」をめざし、2012 年から始まったイベントである。沼津みなと朝市は、ぬまづみなと商店街協同組合が主催したイベントで、みなと新鮮館北側正面入り口駐車場では軽トラ市、施設東西に設置されている屋外ウッドデッキではウッドデッキセール。地元の鮮魚・ひもの・海産物から新鮮野菜まで、朝市ならではのよりどりみどりの出店である。これには沼津地元のだけでなく県外の人も新鮮な海鮮類を求めて県外から来る。将来は月一回の開催を目指している。

第四章 考察

以上先駆的な事例である尼崎港と沼津港の事例から、共存開発タイプの港湾整備において、また港湾隣接都市との連携にとって次の点が重要なこととして読み取れる。

(1) 参画と協働（官民協働）

共存開発タイプの港湾整備では、運輸、建設、商業、観光、レクリエーション、防災など、官民にわたる複数の整備主体が協働することが不可欠である。そのためには、関係者間での合意をもとに中長期的なビジョンや基本計画を策定し、それに沿って各種の事業やイベントを連鎖させる手法が有効となる。

尼崎港の事例では「21世紀尼崎運河再生プロジェクト基本計画」の策定にあたって、調査・計画段階から官民協働で策定にあたった。そこでは、計画策定のために、学識経験者・地域団体・周辺企業・兵庫県・尼崎市等からなる「21世紀の尼崎運河再生協議会」を設立し、多様な立場の意見・提案をとりまとめ、また、対象地域内の企業へアンケート調査を実施し、運河再生に関する企業の声を聞きながら、尼崎運河の現状と問題点をまとめて、計画の策定に活かしている。21世紀の尼崎運河再生協議会は、兵庫県と尼崎市の合同主催でその他の多くの団体が参加しているが、リーダーシップを取っているのは兵庫県である。力強いリーダーシップはこのプロジェクトの成功において欠かせない存在である。

その一方で、協議会で長い間粘り強く意思疎通を図ったことから、地域に強い連帯意識と参加意識、信頼関係が醸成され、計画策定だけではなく、尼崎信用金庫はじめ各企業や市民活動団体が事業に積極的に参画するための条件整備につながった。

また、協議会だけではなく、水質浄化の実験や「うんぱく」を初めとする各種のシンポジウム、広報資料の作成など、多方面にわたって県内外の大学や高等専門学校などのアカデミック・セクターを巻き込んだ活動も、計画の遂行にとって非常に有益であった。大学等を巻き込んで研究や情報発信を行うというやり方は、特に兵庫県の得意な手法であるとされ、尼崎港の事例にも活かされている。

「運河の魅力再発見プロジェクト」の事業申請は、兵庫

県と尼崎市との共同申請である。県と市の共同でこの種の国の補助事業を申請することは大変珍しいことである。また、尼崎港は「運河の魅力再発見プロジェクト」の第一号として採択されているが、これは国の進める総合的な港湾整備政策である「みなとオアシス」の発展型とも言える内容で、運河港湾という尼崎港の特性を活かすために尼崎港のために創設したといっても過言ではない事業である。国としては尼崎港を皮切りに、全国に複数ある運河港湾タイプの再整備に活かすという戦略であるが、第一号の尼崎港の事業の成否はその後の政策展開にも関わることから、第一号の尼崎港は成功する見込みが高い事業として評価されていることがわかる。

事業創設と同時に進められた事業採択にあたっては、地元の事業の熟度が高いことも当然の要素ではあったが、これに加えて当時兵庫県選出で第1次安倍内閣時に国土交通大臣を務めた冬柴鐵三（故人）が当該事業を担当していたことが有利に働いたとされる。逆に言えば、大規模な国家的プロジェクトの創設に関わるような局面では、大臣などの地元選出議員へのロビー活動が有効であったということである。政治のロビー活動も含めて協働と呼んでよいかどうかは議論の残るところではあるが、地元市民と行政との協働を促進する方向に政治が活かされたという意味では、効果はあったとすることができる。

沼津港では「特定地域振興重要港湾」に指定されたことを受けて、県、市、沼津港湾関係者、観光関係者、漁業関係者、応募してきた民間人等に集ってもらい、「沼津港港湾振興ビジョン委員会」を設立し、中長期的な総合的な港湾都市振興のためのビジョン策定を開始した。その後何回も観光振興ビジョン策定懇話会など関連計画との調整を重ね、平成2002年3月に管理者である静岡県は「沼津港港湾振興ビジョン」として取りまとめた。

その後、沼津港は、港湾を総合空間として整備する、すなわち共存開発タイプとして整備するための国の「みなとオアシス」に、県内で唯一指定されることとなるが、これは特定地域振興重要港湾の頃からのビジョンに基づいた発展的な政策展開と見ることができる。

「沼津港港湾振興ビジョン」で位置づけられたハード事業である「びゅうお」水門、「沼津パーキング一号棟」立体駐車場も静岡県と沼津市の共同出資で整備された。また、「びゅうお」水門は、県、市、観光協会、地元の住民の意

見をまとめた上で一部の計画を変更して観光機能を取り入れ、その事業費も官民協働で拠出するといった、防災施設の建設整備においては非常にめずらしい形態となった。これらは、関係者が中長期的なビジョンに沿って粘り強く合意形成を重ねてきた結果、可能になったことである。

沼津港港湾振興ビジョン委員会は静岡県と沼津市の合同で他の団体、民間人も参加しているが、リーダーシップを取っているのは沼津港振興会である。尼崎も、沼津もそうであるが、単に関係者が全員集まっているというだけではなく、中心となる組織が強いリーダーシップを発揮すること、順調に計画を推進していく上で欠かせない。

(2) 選択と集中

近年の日本では、少子高齢化や経済の成熟化で、政府の財政が逼迫している中すべての地方港湾を一律に整備する財源がないため、港湾地区の整備を政府にすべてを頼るのではなく、地元で先行してある程度事業を進めておかないと、新たな政府の支援事業に採択されない。

尼崎港と沼津港の2事例は、結果的にこうした政府による選択と集中の方針によく適合したものである。尼崎港の事業は政治家へのロビー活動も効果があったとされるが、震災と復興後の「21世紀の森」事業が先行し、中長期的な構想が地元で合意されていたからこそロビー活動も有効になっていると思う。

また、沼津港では、上記のように「特定地域振興重要港湾」の指定と「沼津港港湾振興ビジョン」の策定の段階から県、市、沼津港湾関係者、観光関係者、漁業関係者、市民などによる協働が先行して事業の熟度が高まっており、その延長線上に「みなとオアシス」としての採択がある。

地域の将来計画を展開・実現していくにあたって、ぶれの無い中長期的なビジョンや構想を堅持して強いリーダーシップのもとで展開していく、という戦略性とともに、その時々々の政府の意を汲む、すなわち政府の政策と同じ方向性を自治体側も打ち出すことによって、より有利な事業採択を勝ち取るという戦術性も重要である。たとえば、政府が民活と言っている時は民活、官民協働となれば官民協働をコンセプトとして打ち出す。また、防災の関心が高まれば、防災機能を前面に出すといった方法である。

ただし、あくまでも地元の官民が一体となって協議会な

どを通じて、中長期的なビジョンを維持する戦略が大前提で、その上での戦術である。そうでなければ、その時代時代の大勢に流されて、失敗する恐れがある。大きな構想を堅持しつつ、その中の個別の事業を国や県の協力のもとで進めるといった全体の戦略性が重要である。

(3) 防災施設との共存と活用

日本における共存開発タイプの港湾整備においては、運輸と商業・レクリエーション等の各種機能の共存とともに、防災対策も重要な要素である。

防災施設は、その安全性の確保や危険性から、基本的には一般人が立ち入ることができないものである。また防災施設は、特に大規模なものになればなるほど立地した地元にとっては、必要であるが厄介なもので、ゴミ処理場や下水処理場のような一種の迷惑施設である。いわば「負の資産」と呼んでもよいものである。

しかし、大規模であればあるほど珍しいものであり、普段あまり見ることのできない施設であるから、観光や学習の対象となり得るものである。

さらに、防災学習という面からは、防災施設を市民から遠ざけるのではなく、むしろ積極的に市民にその存在と機能をアピールして、周知することも重要である。

これらを、関係者の合意のもとで観光あるいは学習施設としても利用しようというのが「尼ロック」と「びゅうお」2つの事例である。

尼崎の「尼ロック」閘門は、運河の賑わいを呼び戻すための観光や学習面での重要な施設として「運河の魅力再発見プロジェクト」において大変期待されている。中長期的には港湾全体の遊歩道のネットワークの一部に組み込むことが計画されているが、重要な防災施設でもあることから、現段階では観光施設としての利用が難しい。しかし、本体横までは遊歩道が整備され、独特な構造と機構を目近に見学することができる。さらに、隣接して防災展示・学習の機能を持った「防災展示室」を整備し、これまでも増して小学生等の見学会を受け入れるとともに、尼ロックを組み入れた防災ウォーキングイベントの開催など防災学習の機会を提供し、地域防災力の強化を図っている。また、尼ロックの直近には来場者のための駐車場があるので、ここまで自家用車で来て、自転車に乗り換えて地域を観光した

りする P+R（パーク・アンド・ライド）の仕組みが導入できないか検討中である。

沼津の「びゅうお」水門では、地元の観光協会や沼津市から「せっかく高いところに人が入れる空間があるから眺望を利用すべき」との意見が出された。しかし、重要な防災施設に一般市民の立入りを許すことは困難で、その実現には粘り強い関係者間の合意形成が必要であった。

その結果、当初は純粋に防災施設として建設する予定の水門の計画の一部を変更し、静岡県と沼津市の観光関係の事業費を合併して左右操作室のところに13人乗りの大型のエレベーター2台をつけ、機械室の周囲展望回廊を追加建設し、展望台につながる地上30メートル、長さ30メートル、幅4メートルの連絡橋が設置されることになった。

重要な防災施設部分と、水門の両側にある観光客用の2基のエレベーターと両側をつなぐ展望回廊の動線とを厳密に分離し、構造体としても両者は別々にメンテナンスが可能な設計となっている。その一方で、展望回廊の機械室側もガラス張りとし、防災施設の機械やその稼働状態も見学できるようになっている。

防災施設を観光、学習施設として活用することは一石二鳥の非常に賢いやり方であるが、その実現は簡単ではないことが今回の調査で分かった。その背景には官民協働のプロセスと双方の粘り強い努力があったことが明らかになった。

（4）中国への応用

中国の港湾と隣接する都市の発展を展望したときに、これから整備される港湾については、物流機能のみに特化した単機能の港湾として整備されるとすると、将来の社会経済環境の変化の中で大きく衰退することも懸念される。そうなるからウォーターフロント開発タイプに切り替えるとしても、短期間で近代的に整備された港湾施設は、先進諸国における19～20世紀に建設された歴史的港湾施設と異なり、長い歴史の蓄積やヒューマンスケールの水辺空間の魅力もので、その転換には相当な困難も予想される。中国と日本の国家政策、体系が大きく異なるため、官民協働による整備は今の段階では難しいと思うが、これからの中国の港湾整備は、当初から物流機能と合わせてレジャー・レクリエーションや観光といったサービス産業の立地も盛

り込んだ、共存タイプの開発を目指すことで、社会経済の環境変化の中でも強みを発揮し続けられるような姿で整備されることが望ましいのではないかと筆者は考える。

表

表1 港湾都市発展の段階

段階	時期	○都市●港湾	空間的特徴 経済特性
1 段階	古代/中世から 19 世紀中頃		原始的な港湾都市 産業化前の段階
2 段階	19 世紀中頃から～20 世紀初め		港湾都市の拡張 迅速な産業・商業成長
3 段階	20 世紀半ば		近代的港湾都市フォーディズム・規模の経済
4 段階	1960～1980 年代		ウォーターフロントからの退却 ポスト・フォディズムの段階
5 段階	1970～1990 年代		ウォーターフロントの再開 発 複合集積
6 段階	1990～2010 年代		都市と港湾の接続の回復 グローバル化

Hoyle(1989)Kondratieff(1926)Schubert(2011)より作成

表2 世界主要コンテナ港湾トップ 10 (2011 年)

単位(TEU)

2011 年順位	前年順位	港湾名	国名	2011 年取扱量
1	1	上海	中国	3151 万
2	2	Singapore	シンガポール	2994 万
3	3	香港	中国	2440 万
4	4	深圳	中国	2257 万
5	5	釜山	韓国	1616 万
6	6	寧波	中国	1469 万
7	7	広州	中国	1440 万
8	8	青島	中国	1302 万
9	9	Dubai	USA	1300 万
10	10	Rotterdam	オランダ	1190 万

<http://jhta.or.jp/docs/worldmainkontena.pdf>

日本港湾協会 港湾政策研究所統計資料を参考に筆者作成

表3 港湾数一覧（国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾）

区分	総数	港湾管理者				
		都道府県	市町村	港湾局	一部事務組合	計
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18
重要港湾	103	83	16	1	3	103
（うち非難港）	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)
地方港湾	809	505	304	0	0	809
（うち非難港）	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)
計	935	600	304	0	0	935
56条港湾	61	—	—	—	—	61
合計	996	600	328	1	6	935

<http://www.mlit.go.jp/kowan/data/2007/01.pdf>

国土交通省の統計資料を参考に筆者作成

表4 官民協働前提の港湾政策

政策	開始年	プロジェクト名
みなとオアシス	2003年11月	沼津港、名古屋港など全国59港
みなと振興交付金	2007年4月	青森港、堀川運河など全国17港
運河の魅力再発見プロジェクト	2007年1月	尼崎運河、中川運河など全国10プロジェクト

<http://www.mlit.go.jp/kowan/index.html>

国都交通省の統計資料を参考に筆者作成

表5 みなとオアシス登録港

北海道	港湾名	所在地	登録時期
	みなとオアシス苫小牧	苫小牧港（北海道）	2011年3月
	みなとオアシスわかかい	稚内港（北海道）	2007年11月
	みなとオアシス網走	網走港（北海道）	2010年3月
	みなとオアシス江差	江差港（北海道）	2010年6月
	みなとオアシスれぶん	香深港（北海道）	2011年6月
東北	みなとオアシス八戸	八戸港（青森県）	2005年7月
	みなとオアシスあおもり	青森港（青森県）	2006年7月
	みなとオアシス十和田湖	休屋港（青森県）	2005年7月
	みなとオアシスみやこ	宮古港（岩手県）	2005年7月
	もぐらんぴあみなとオアシス	久慈港（岩手県）	2005年7月
	みなとオアシス・マリゲート塩釜	仙台塩釜港（宮城県）	2005年7月
	みなとオアシスあきた	秋田港（秋田県）	2005年7月
	みなとオアシスほんじょう	本荘港（秋田県）	2006年7月
	みなとオアシス酒田	酒田港（山形県）	2005年7月
	みなとオアシス鼠ヶ関	鼠ヶ関港（山形県）	2006年7月
	いわき小名浜港みなとオアシス	小名浜港（福島県）	2005年7月
関東	みなとオアシス大洗	茨城港（茨城県）	2008年12月
	みなとオアシス木更津	木更津港（千葉県）	2008年12月
	みなとオアシスたてやま“渚の駅”	館山港（千葉県）	2008年12月
北陸	みなとオアシス新潟	新潟港（新潟県）	2007年3月
	みなとオアシス海王丸パーク	伏木富山港（富山県）	2007年3月
	みなとオアシス魚津	魚津港（富山県）	2007年3月
	みなとオアシス七尾	七尾港（石川県）	2007年3月
	みなとオアシス輪島マリンタウン	輪島港（石川県）	2010年5月
	みなとオアシス敦賀	敦賀港（福井県）	2007年3月
	みなとオアシスうみんぴあ大飯	和田港（福井県）	2011年11月
中部	みなとオアシス沼津	沼津港（静岡県）	2007年11月
	みなとオアシスちた新舞子	名古屋港（愛知県）	2010年5月
	みなとオアシスがまごおり	三河港（愛知県）	2007年4月
	みなとオアシス津なぎさまち	津松阪港（三重県）	2008年8月
近畿	みなとオアシスたいみやづ	宮津港（京都府）	2010年9月
	みなとオアシス KOBE	神戸港（兵庫県）	2010年10月
	みなとオアシスあいおい	相生港	2008年1月

中国	鳥取 賀露みなとオアシス	鳥取港（鳥取県）	2004年1月
	みなとオアシス宇野	宇野港（岡山県）	2008年5月
	サイクリングポートみなとオアシス尾道	尾道糸崎港（広島県）	2010年3月
	みなとオアシス瀬戸田	瀬戸田港（広島県）	2004年1月
	みなとオアシスただのうみ	忠海港（広島県）	2008年7月
	潮風公園みなとオアシスゆう	由宇港（山口県）	2005年7月
四国	小松島みなとオアシス	小松島港（徳島県）	2008年1月
	みなとオアシスうたづウミホテル	宇多津港（香川県）	2008年1月
	みなとオアシス大坂城残石記念公園	北浦港（香川県）	2008年7月
	みなとオアシスうわじま きさいや広場	宇和港（愛媛県）	2008年1月
	八幡浜港みなとオアシス	八幡浜港（愛媛県）	2008年1月
	みなとオアシス伯方	枝越港（愛媛県）	2008年7月
	みなとオアシス宿毛	宿毛港湾（高知県）	2008年1月
	みなとオアシスあしずり	あしずり港（高知県）	2008年7月
	みなとオアシス奈半利	奈半利港（高知県）	2010年9月
	みなとオアシス手結	手結港（高知県）	2008年1月
九州	みなとオアシスむなかたおおしま	大島港（福岡県）	2011年9月
	みなとオアシスからつ	唐津港（佐賀県）	2007年4月
	みなとオアシス五島福江	福江港（長崎県）	2008年3月
	みなとオアシス天草牛深	牛深港（熊本県）	2008年3月
	みなとオアシスかんたん港園	大分港（大分県）	2007年4月
	みなとオアシス津久見港	津久見港（大分県）	2008年7月
	みなとオアシス別府港	別府港	2008年4月
	みなとオアシス鹿児島	鹿児島港（鹿児島県）	2007年4月
沖縄	みなとオアシスあざま	中城港湾（沖縄県）	2009年3月
	みなとオアシスもとぶ	本部港・水納港	2009年3月

http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk1_000001.html

国土交通省みなとオアシス資料により作成

表6 21世紀森づくり協議会委員会メンバー

区分	氏名	肩書等
学識経験者 (8名)	◎盛岡 通	関西大学教授
	中瀬 勲	兵庫県立大学教授
	安田 丑作	神戸大学名誉教授
	加藤 恵正	兵庫県立大学教授
	辻本 一好	神戸新聞社論説委員
	澤木 昌典	大阪大学大学院教授（企画運営推進委員会・まちづくり部会アドバイザー）
	赤澤 宏樹	兵庫県立大学准教授（森部会アドバイザー）
	吉田 登	和歌山大学教授（産業部会アドバイザー）
各種団体 (5名)	藤原 軍次	尼崎市社会福祉協議会副理事長
	廣川 雅英	尼崎商工会議所議員（産業部会長）
	池田 和也	尼崎青年会議所副理事長
	遠藤 安宏	尼崎花のまち委員会会長
	大久保 三保子	阪神南地域ビジョン委員
市民 (6名)	植木 久一	環境NGO「あまがさき環境塾・タンポポ」代表
	阿部 利雄	公募委員
	片岡 昭子	公募委員
	黒田 光枝	森部会長
	田代 加奈	まちづくり部会長
	森上 恒	発信部会長
企業 (3名)	小宮山 尚	関西電力（株）神戸支店支店長室長
	中沢 直樹	（株）クボタ代表理事

	雪永 聡	公募委員（関西熱化学（株）総務人事部部長）
行政 (3名)	藤田 隆司	兵庫県阪神南県民局長
	橘 俊光	兵庫県県土整備部参事（園芸・公園担当）
	御崎 成亮	尼崎市都市整備局次長
合計	25名	

(平成24年4月1日現在) ◎は会長

21世紀森づくり協議会配分資料より

表 7 尼崎運河の現状と問題点

現状	問題点
<p>1 運河の環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水の透明度が低い。 ・運河が工場の裏側に面している。 	<p>市民が快適で安心して自然とのふれあいを楽しめる親水環境になっていない。</p>
<p>2.運河の施設形態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尼崎運河地域の大半は工業専用地域で企業の民有地と海岸港湾施設である。 (飲食店や商業施設の立地が制限) ・運河の水辺は産業振興を目的に利用されており市民が近寄りやすい空間を形成している。 	<p>尼崎運河が持つ運河沿い散策路や広場的空間は、市民の目線での利用の場になっていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・明確な市民利用の目的を持たない。 ・散策の距離に対して、トイレや飲食などの休憩施設等が少ない。
<p>3.市民の運河への関心の低さ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尼崎運河が知られていない。 ・公害のまちのイメージが残っている。 ・尼崎運河や尼ロックへの案内標識が少ない。 	<p>尼崎運河の知名度が低い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目玉となる施設がない。 ・尼崎運河の PR 活動等が不十分である。 ・市民が尼崎運河にふれる機会が少ない。
<p>4.歴史・文化資源の未活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尼崎運河には、運河沿いの散策路、であい橋などのすぐれた散策路がある。 ・元浜緑地、スポーツの森、東部第1 浄化センター、尼ロックなどの拠点施設が立地している。 ・優れたものづくりを行う工場、歴史的な工場等の産業遺産が立地する。 	<p>優れた都市資源が未活用となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・散策路が市民の利用目的に合っていない。 ・拠点施設間の回遊をできるネットワークが未形成である。 ・企業が有するものづくり文化と市民が交流できる機会や場が無い。
<p>5 交通アクセスの悪さ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運河地区への交通は、阪神・JR の鉄道各駅からのバス路線が主体となる。 朝夕のラッシュ時以外の頻度は概ね 1 本/1 時間当たりとなる。 ・尼崎運河周辺に駐車場が殆どない。 	<p>尼崎運河への交通手段が無い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家族連れ等が車で来訪しても駐車場が少ない。 ・拠点施設等への徒歩、自転車道のネットワーク形成がされていない。 ・運河を活用した舟運がない。 ・運河地区への主要な公共手段であるバスは通勤対応で市民利用に適さない。

「21 世紀運河再生プロジェクト」より作成

表8 うんぱく参加人数

年数	2007年	2008年	2009年	平2010年	2011年
参加人数	350名	700名	1500名	雨天中止	1200人

講演会配布資料により筆者作成

表9 沼津港湾整備の歴史

1868～1912	狩野川河口を沼津港として利用
1933年12月	狩野川河口右岸にドック式泊地の開削着手
1937年5月	内港開設
1958年4月	経済の飛躍的な発展を背景に諸物資集散の激増と漁業等荷役入港船舶が急増し、内港が狭隘になったため、外港建設に着手
1970年10月	外港開設（接岸施設、泊地、外郭施設）
1973年3月	内港と外港を結ぶ航路（幅40M）整備
1984年	内港入口水門整備
1986～1987年	我入道避難港、離岸堤の建設反対の住民運動⇒休止港湾へ
1996年	第9次港湾整備計画に基づく港湾機能充実、維持保全のための整備開始
2000年5月	特定地域振興重要港湾に選定
2002年3月	「沼津港湾振興ビジョン」策定
2004年9月	大型展望水門「びゅうお」完成
2005年12月	立体駐車場「ぬまづみなとパーキング一号棟」完成
2007年11月	「みなとオアシス沼津」認定
2007年11月	水産複合施設「沼津魚市場INO（イーノ）」完成
2009年4月	マーケットモール新鮮館
2012年9月	ぬまづみなとパーキング二号棟

みなとオアシス協議会第一次会議配布資料より筆者作成

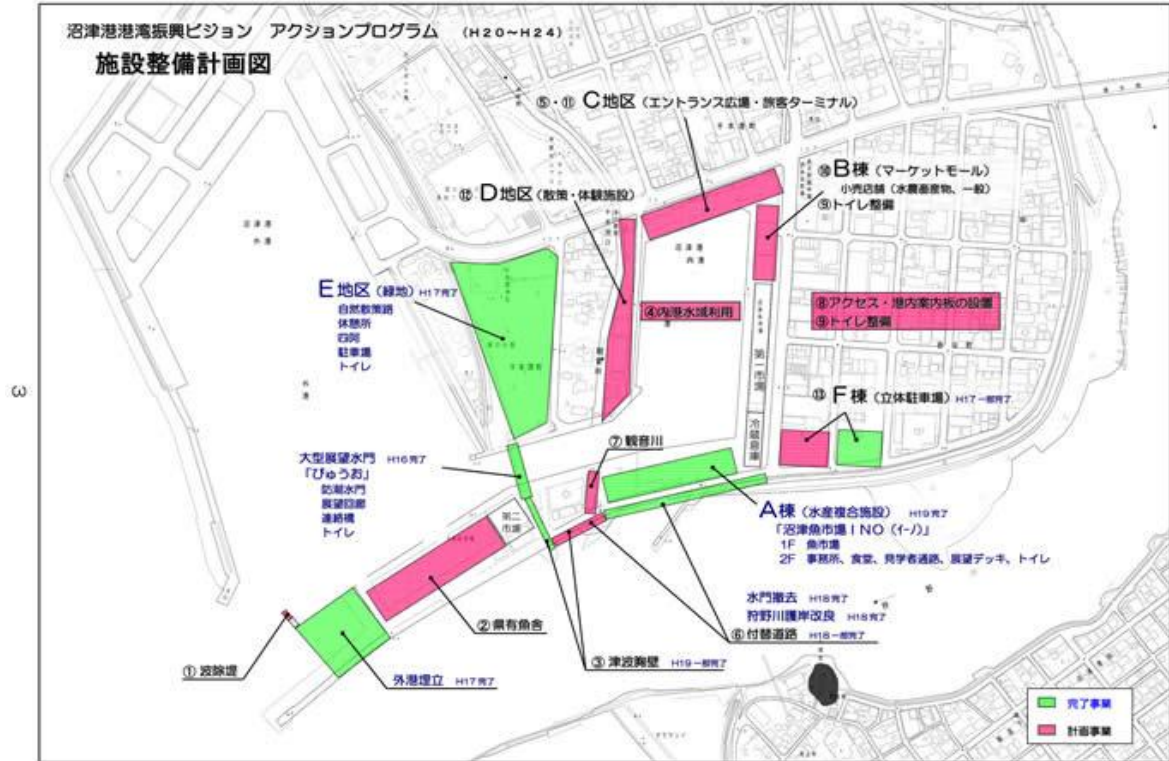
表 10 観光振興ビジョン策定懇話会 委員名簿

	氏名	団体名
1	菊間 範明	中小企業診断士
2	大久保 あかね	静岡県観光誘客アドバイザー
3	杉山 道栄	JTB（日本交通会社）沼津支店長
4	三輪 俊城	沼津商工会議所 観光サービス業部会長
5	杉山 匡孝	原町商工会会長
6	三角 典子	沖電気（株）沼津生産センター
7	榊原 優子	沼津青年会議所
8	大川 敦士	沼津観光協会専務理事
9	川合 健次	戸田観光協会会長
10	作野 アイニー	沼津国際交流協会
11	中島 寿之	市民募集
12	布施 健堂	市民募集
13	市川 保	市民募集
14	原 貞夫	市民募集
15	監物 知利子	市民募集

「沼津港港湾観光ビジョン」より

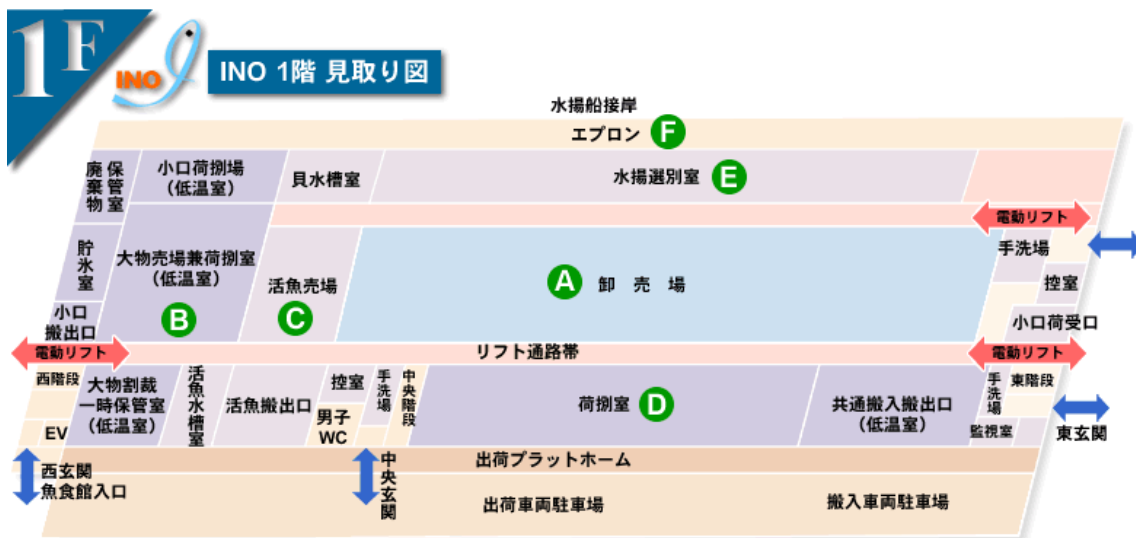
図

図 1



「沼津港湾振興ビジョン」より引用

図 2



<http://www.numaichi.co.jp/ino.html> 沼津魚市場株式会社 より

図 3



<http://www.numaichi.co.jp/ino.html> 沼津魚市場株式会社より

参考文献

- 青木義典「海外情報 スコットランド・ダンディー市のウォーターフロント」『ウォーターフロント開発』、pp63-72、2010
- 青木義典「海外情報ウォーターフロント開発の経済効果」『ウォーターフロント開発』pp73-79、2010
- 尼崎21世紀の森づくり協議会「尼崎21世紀の森づくり行動計画」2002年3月
- 尼崎市「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画」2008年5月
- 石戸信也『神戸レトロコレクションの旅～デザインにみるモダン神戸』2008年11月20日
- 井上武史『地方港湾からの都市再生』晃洋書房 2009年7月10日
- 大岡哲『都市開発の新展開』理工図書1988年10月10日
- 神木哲男『神戸学検定公式テキスト』神戸新聞総合出版センター2007年9月10日
- 川崎裕康「海外情報 欧州における港町の歴史と文化」、『ウォーターフロント開発』、pp73-95、2010
- 川端直志『ウォーターフロントの時代』都市文化社1985年1月20日
- 共通通信社 編著『地域を元気にした港50選』2005年7月29日
- 佐藤芳彦『空港と鉄道～アクセスの向上をめざして』成山堂2006年6月28日
- 財団法人リバーフロント整備センター編『川からの都市再生 世界の先進事例から』技報堂出版2005年3月30日
- 静岡県「沼津港港湾振興ビジョン」
- 陣内秀信 岡本哲志編著『水辺から都市を読む 舟運で栄えた港町』法政大学出版局 2002年7月10日
- 高見玄一郎『港の世界史』朝日新聞社 1989年6月30日
- ダグラス・M・レン著横内憲久監訳『都市のウォーターフロント開発』鹿島出版会1986年9月5日
- 都市研究会『沿岸都市とオープンスペース都市文化社』1991年5月25日
- 独立行政法人経済産業研究所 「港湾の効率的効果的な整備・運営の在り方に関する財政分析―整備・規制・運営の構造分析―」2009年4月
- 日本建築学会編『水辺のまちづくり 住民参加の親水デザイン』技報堂 2008年9月5日
- 沼津市 沼津港港湾振興ビジョン アクションプログラム (2008年～2012年)
- 野田邦弘『創造都市・横浜の戦略クリエイティブシティへの挑戦』学芸出版社 2008年8月
- 樋口明彦, 川からのまちづくり研究会著『川づくりをまちづくりに』京都: 学芸出版社2003年12月10日
- 樋口正一郎『イギリスの水辺都市再生』鹿島出版会 2010年4月28日
- 兵庫県「尼崎21世紀の森構想―概要版」2002年3月
- 兵庫県「尼崎21世紀の森構想―本編」2002年3月
- 兵庫県・尼崎市「尼崎21世紀の森づくり協議会―報告書」2011年3月
- 弘末雅士『東南アジアの港市世界～地域社会の形成と世界秩序』岩波書店 2004年5月26日
- 松浦茂樹 島谷幸宏共著『水辺空間の魅力と創造』鹿島出版会1987年12月15日
- 松本茂章『官民協働の文化政策 人材・資金・場』水曜社2011年5月12日
- 南学『横浜～交流と発展のまちガイド』岩波ジュニア新書2004年10月20日
- 三浦裕二, 陣内秀信, 吉川勝秀編著『舟運都市・水辺からの都市再生』鹿島出版会, 2008年2月
- ウォーターフロント開発協会「海外情報 北欧・バルト海の港と港町」『ウォーターフロント開発』、pp100-105、2008
- 吉川勝秀『リバーウォークの魅力と創造 川を生かした都市再生』鹿島出版会 2011年4月10日
- Carola Hein 編『Port Cities:Dynamic Landscapes and Global Networks[Paperback]』Routledge July27,2011
- Jane Degerlund:Containerisation year book,Informa group,2001
- OCDI30周年記念『変化する世界の港湾とその課題―OCDI30年の活動から展望して』
- 主要参考ウェブサイト 2012年10月 hit**
- 尼崎市役所 <http://www.city.amagasaki.hyogo.jp/>
- 一般財団法人国際臨海開発研究センターOCDL <http://www.ocdi.or.jp/>
- ウォーターフロント開発協会 <http://www.waterfront.or.jp/>
- 国土交通省 港湾 <http://www.mlit.go.jp/kowan/index.html>
- 国土交通省 中部地方整備局 <http://www.cbr.mlit.go.jp/>
- 財団法人 静岡コンベンション協会 http://www.shizuoka-cvb.or.jp/tour_guide/jp/maps/shimizu.php

静岡県 河川港湾

http://www.pref.shizuoka.jp/a_content/5_03.html

日本港湾協会 JHTA <http://www.jhta.or.jp/index.html>

沼津市役所 <http://www.city.numazu.shizuoka.jp/>

兵庫県市役所 <http://web.pref.hyogo.jp/>