

レジャーと港湾

—ウォーターフロントの開発を中心として—

市 来 清 也

1. はじめに

港湾は、海陸交通の結節点として、船舶による海上輸送を安全・容易にし、陸上輸送との連絡を円滑にするターミナル機能を基盤として、経済的機能や社会的機能を果たしてきている。ところで、最近の港湾においては、これまでのターミナル機能一辺倒式のものから、人間性や自然性をも重視した地域住民中心の生活や福祉、レジャー、レクリエーションなどの考え方を含めた方向のもとで、ウォーターフロントの開発整備をはかることなどが重要となってきた。

これらに関し、本稿においては、とくにマリン・レジャーと港湾との関連において、ウォーターフロントの開発を中心として、その現状や動向および課題などを調査し、展望することとする。

2. 港湾とウォーターフロント

わが国経済の成長拡大、貿易収支の黒字増大、円高の定着、国民所得の増加などにもない、国民の生活活動においても、個人の所得水準の上昇や自由時間の増大などと共にレジャー活動重視の志向が高まってきている。最近の国民の生活意識としては、物質的な豊かさよりも、ゆとり、文化、生きがいなどの精神的な充足感をもたらすものをより強く求めるようになってきており、人々は健康、環境、アメニティといったものに価値観の重点を置くようになってきている。そこでは、あらゆる分野で質の向上が要求されることになり、本質的な豊かさを実感できる多様な生活の実現への対応をはかるものとして、ウォーターフロントやマリン・レジャーなどへの地域住民の関心が高まってきている。

これまでの港湾は、ターミナル機能を中心として主に物資流通や背後都市発展など経

済的、社会的役割を果たしてきたが、今後の港湾においては、国民意識の変化や地域住民の関心の高まりなどに対処して、単なるターミナル機能を中心としたものだけでなく、レジャーやリゾート、福祉、都市再開発などを対象とした人間重視の社会的、福祉的機能をも果すことが重要となってきた。そこでは、港湾における豊かなウォーターフロントをめざして、美しい港湾空間の形成をはかるとともに、人々が海の自然と親しめるようなマリン・レジャーやリゾートなどの諸施設を整備していくことが強く要請されるにいたっている。このようなことで、ウォーターフロントは港湾において重要な役割を果たすものとなってきたのであるが、とくにマリン・レジャーの拠点として、今や地域住民や国民の生活にとって不可欠の存在となりつつある。

ウォーターフロントの果たす役割の高まりとともに、この語は、多くの分野で使用されるようになったが、その概念については、必ずしも明確ではない。一般的にはウォーターフロント (waterfront) の語は「水際空間、水辺空間」などをさしているものと思われる。ところで、これに関して、「ウォーターフロントは概念規定がなされないままに、論じられる場合が多い。このことはウォーターフロント開発が土木・建築・都市工学等の分野からの視角や分析による場合は問題はないであろうが、①それを社会科学的な方法論をもって分析しようとする場合には、その手法の体系化と研究対象の範囲を明確にする必要がある。②この場合、自然的、地理的条件をふくめながら、ウォーターフロント開発がかかわり合う範囲——少なくとも、都市、市民、港湾、沿岸域、環境等の諸問題をも考え合わせる必要がある⁽¹⁾」と北見教授が述べているように、ウォーターフロントの概念については、研究対象との関連において明確にし、把握することが肝心であると思われる。ところで、Douglas M. Wrennは、ウォーターフロントを「陸域と海域とが融合した地域⁽²⁾」としており、「都市のウォーターフロントは極めて文化的な資源であり、経済的な開発、公共娯楽及び市民の心のよりどころとしての様々な利用機会を提供する可能性を持つ場所である⁽³⁾」と述べている。ウォーターフロントは、市民生活と直結し、市民にさまざまな利用を可能にするような水辺空間として、主に都市港湾における場合において、その社会的検討課題としての大きな意義を有するものと考えられる。

ウォーターフロントを市民や都市との関連における水辺空間として把握する場合、その概念は、「市民（または地域住民）の営む都市（または地域社会）の経済・社会機能（または人工機能）と港（または海岸、湖岸、河岸）の有する海（または湖、河）の自然機能とが接合する地域で、その接合により、市民や地域住民の生活に対し、特有の価値、特色をもたらす水辺空間である」と言えよう。ウォーターフロントは、都市港湾において、その背後都市が大きければ大きいほど貴重な存在であり、その特有の価値、特色を大きく発揮することになる。そこでは、ウォーターフロントは、その特有の価値、特色

としてのアメニティや空間資源活用などの面から、レジャーの場（余暇空間）として特に大きな関連を有することになる。レジャーは余暇（活動）とも言われるものであるが、これは従来のいわば「暇つぶし」、「息抜き」といった活動ではなく、人間性回復、自己充実のための活動として位置づけられるものであり、人間生活の根幹にかかわる重要不可欠の要素である。この故にレジャーの場も、人間生活の場としての重要な空間であることになる。ところで、レジャーは、人工的な環境のもとで行われる場合と、自然を対象とし、それとのふれ合いの中で行われる場合とがあるが、人間としての本質的な安らぎと豊かさをもたらすレジャーは、後者の自然とのふれ合いによるものと思われる。このようなことから、レジャーの場としては、海の自然機能との接合による特有の価値、特色を有するものとして、有限で貴重な存在であるウォーターフロントが、その価値を発揮するうえで、とくに重要なものとなっている。

ウォーターフロントが、レジャーの場として機能する場合における特有の価値、特色の中心をなすものは、自然や海の魅力の味あえる多彩な空間におけるアメニティであると言える。アメニティ（amenity）の語は、一般に「快適さ」、「楽しさ」などの意に解されているが、その本質的な概念は、単に物的な環境の状態を示すのではなく、精神的な面も包含した環境の質についての総合的な内容を意味しているのである。アメニティの考え方は英国に起源するもので、その語意は「適切なものが適切なところに存在すること」（The right thing in the right place）とされている。すなわち、われわれの生活環境を構成する自然や施設、歴史的・文化的伝統などが互いに他を活かし合うように調和がとれており、そこで生活する人間にとって、これらの環境が真に適切であることによって生ずる快適な感覚を意味しているものとなっている⁽⁴⁾。このような意味におけるアメニティを有するレジャーの場として、ウォーターフロントはその価値を大きく発揮していくものとなっている。

さらに、わが国の港湾におけるウォーターフロントについては、その開発の歴史的経緯の面から考察してみることが重要である。日本人とウォーターフロントとの関わりは、水際線近くの貝塚分布などからして、有史以前から深かったものとみられ、その後、港を中心として、人口の増加や産業の発達が進むにつれて、町が発展し、港町として、ウォーターフロントでの人々の生活や生産活動がさかんに行われるようになってきている。徳川時代にはいつてからは、鎖国政策により外国との交通は制限下にあったが、国内交通においては、港町と港町を結ぶ海上・河川を利用したネットワークが形成され、ウォーターフロントは海上交通の基地として、また生産や取引および生活の場として繁盛していた。幕末の開国を経て、明治時代にはいつてからは、ウォーターフロントは、開発や埋立などにより、工業港、貿易港として整備されていった。その頃のわが国のウォータ

ーフロントは、生産活動の場が主であって、欧米諸国にみられるように市民に開放された公園などとしての利用に比べると大きく相違していた。

明治以降、第2次世界大戦までのわが国におけるウォーターフロントに対する政策は、主に軍事的、政治的、官僚的思考に基づくもので、一般市民が直接関与する事情のものではなかった。とくに明治時代においては、国全体の近代化を急ぐ必要が強く、一方、経済界における資本蓄積は少なかったことから、国家みずからの積極的政策により、港湾やウォーターフロントの近代化が推進されており、貿易振興や工業化をはかるために、港湾は「国の造営物」として、富国強兵策のもとで整備が進められた⁽⁵⁾。このようにして、その後も、国家政策によりウォーターフロントにおける開発と埋立が進められ、港湾機能と臨海工業の結合などの現象が進展している。

第2次大戦後は朝鮮戦争の勃発、民間貿易の再開、港湾法の制定などにより、港湾の活性化と民主化近代化が促進された。しかし、ウォーターフロントの利用は、その後の高度経済成長期を通じて、全体的に生産活動の場としてのものが主であった。また港湾管理については、港湾法の制定により、港務局制度による地域住民を主人公とするアメリカのポート・オーソリティ方式の導入がはかられたが、未成熟のまま進展してきており、旧慣行を重視した方式で展開されている状況である。このような動向は、ウォーターフロントの開発やあり方にも引き継がれており、外面的な物理的開発は欧米なみに行われ、近代的施設などが整備されているが、近代的なあり方や市民との関係などについては、なお未成熟な点が多いものとなっている。

近年は、国民における自由時間の増大、価値観の変化、余暇生活重視の傾向などともない、レジャーやリゾートとしてのウォーターフロント活用のニーズが増大してきている。そこでは、これまでの生産空間一辺倒式のあり方から、市民や地域住民のための多様な、複合的なウォーターフロント利用の要請が強まっている。これらに関連して、ウォーターフロントなどの開発利用を促進し、必要な公共的施設の整備を民間事業者の能力を活用して促進する目的で、「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）が昭和61年に制定されており、また、景観や環境を配慮した良好な港湾空間などの形成をはかることを目的として「民間都市開発の推進に関する特別措置法」が62年に制定されている。さらに、62年には、国民がすぐれた自然条件の中で滞在しつつスポーツ、教養文化活動などの多彩な活動を行うことができる地域の整備を民活などで促進する目的で、「総合保養地域整備法」（リゾート法）が制定されている。これらの立法措置などにより、ゆとりのある市民生活のための利便の増進や福祉、レジャーをはじめ、地域の振興をはかることなどを目的としたウォーターフロントの開発が民活方式などにより、多くの都市港湾において進展している現状である。そこでは、

市民や地域住民に解放された公共的スペースとして、市民や地域住民のために、その特有の価値、特色を発揮するようなウォーターフロントの開発、整備、管理運営が本質的なあり方として重要な要素となっている。

3. マリン・レジャー施設の現状と動向

マリン・レジャーはウォーターフロントを基地とし、海や岸辺で行われる余暇活動があるので、ウォーターフロントの特有の価値、特色は、マリン・レジャーとの関連における場合において、とくに強く発揮される性格のものとなっている。そこでは、ウォーターフロントはマリン・レジャーの基地機能として、アメニティやリゾートなどの特有の価値、特色を発揮し、それを通じて、経済的、社会的機能を果すことになる。ウォーターフロントがこのようなマリン・レジャーの基地機能を果すための手段として、マリン・レジャー施設の整備は重要な要素となっており、マリン・レジャーはウォーターフロントにおけるその施設の適切な整備を通じて、その本来の目的を達することになる。これらのマリン・レジャー施設は、大別して、客船クルーズ関連施設、マリン・スポーツ関連施設、リゾート関連施設などの種類があり、その概要は下記のとおりとなっている。

(1) 客船クルーズ関連施設

近年、国際・国内クルーズ客船の就航が相次いでおり、客船クルーズ時代が出現しつつあることについては、前号の「クルーズの動向と課題」において述べた通りである。ゆっくりした気分で海を眺め、快適な船内の生活を楽しむ豪華客船での船旅が、国民生活の豊さの進展と共に脚光を浴びてきており、需要増大の傾向をみせている。クルーズ客船の寄港には、専用バースをはじめ、美しい港の景観、旅客ターミナルでのショッピング、港で開催される各種イベントなどによって、楽しいウォーターフロントを演出することが重要な要素となっている。このような要請に対応して、多くの人々が楽しむことのできる十分な規模や利便さを備え、レストラン、ショッピングモール、展望台施設などを有し、付近にイベント広場などを配したような旅客船用埠頭やターミナルの整備が進展している。

① クルーズ客船用埠頭

外航クルーズ客船用として、稼働している埠頭を有している港湾は、表1に示すとおり東京港、横浜港、神戸港、名古屋港など7港(このうち、水深10m以上のバースを有するものは6港)で、大都市港湾が主となっている。このようなことで、旅客船専用の岸

(現 状)

表 1 外航客船バースの現状及び計画

(1990 年)

港 名	地 区 名	ふ 頭 名	水深(m)	延長(m)	バース数	対象船型	備 考
東京港	内 港 地 区	晴 海 ふ 頭	-10.0	456	2	20,000 G/T	昭和 35 年 (456 m)
横浜港	大さん橋地区	大さん橋ふ頭	10.0~ -12.0	966	6	10,000 G/T	明治 29 年 (738 m)、昭和 10 年 (966 m)
名古屋港	無量寺ふ頭	ガーデンふ頭	-10.0	210	1	20,000 G/T	昭和 58 年 (210 m)
金沢港	無量寺地区	無量寺ふ頭	-7.5	260	2	5,000 G/T	昭和 50 年 (260 m)
神戸港	新港地区	新港第 4 突堤	-10.0	1,235	2	15,000 G/T	昭和 12 年 (1,235 m)
長崎港	松が枝地区	国際観光ふ頭	-12.0	275	4	50,000 G/T	昭和 59 年 (275 m)
別府港	石垣地区		-12.0	275	1	50,000 G/T	昭和 35 年 (456 m)

(計 画)

港 名	地 区 名	ふ 頭 名	水深(m)	延長(m)	バース数	対象船型	備 考
東京港	内 港 地 区	晴 海 ふ 頭	-11.0	350	1	30,000 G/T	(計画) 既設ふ頭の整備拡充
横浜港	10号地(その1)地区	大さん橋ふ頭	-7.5	180	1	5,000 G/T	(建設中)
金沢港	南 地 区	無量寺ふ頭	-10.0~ -12.0	966	4	30,000 G/T	(建設中)
大阪港	港 地 区	天保山岸壁	-10.0	225	1	20,000 G/T	(計画) 現在、-10.0~-12.0 m×966 m、6 バース (10,000 G/T級) で供用中
神戸港	南港北地区	新港第 3・4 突堤	-10.0	370	2	15,000 D/W	既設の -7.5 m×260 m、2 バース (5,000 G/T級) の改良
広島港	新港突堤地区	国際観光船ふ頭	-10.0	450	2	20,000 G/T	(建設中) 既設の -7.5 m×130 m、1 バース (5,000 D/W級) の改良
高松港	出玉島地区	大型旅客船ふ頭	-10.0	280	1	20,000 G/T	(計画)
小松島港	沖洲(外)地区		-10.0	225	1	20,000 G/T	(計画)
下関港	東港地区		-12.0	350	1	50,000 D/W	(供用)
博多港	中央ふ頭地区		-12.0	350	1	50,000 G/T	(計画)
長崎港	常盤・出島地区		-10.0	225	1	20,000 G/T	(計画)
唐津港	東港地区		-12.0	300	1	50,000 G/T	(計画)
佐世保港	倉内地区	西部ふ頭	-10.0	280	1	30,000 G/T	(計画)
宮崎港	内港地区		-12.0	300	1	50,000 G/T	(計画)
鹿児島港	本港地区	泊 頭	-9.0	360	2	10,000 G/T	(建設中)
那覇港	泊 頭 地区		-10.0	225	1	20,000 G/T	(計画) 既設ふ頭の再開発

注 1. 運輸省港湾局調べによる。

2. 港湾計画において位置付けられているもの。

壁、上屋、駐車場などの施設が整備されている港湾はまだ少なく、それ以外の港湾では貨物埠頭を臨時的に利用している状況である（昭和62年港湾局の「クルージング動向調査」によると、旅客船を専用に扱う岸壁を有しない港湾への入港回数は全入港回数の30%強に達している）。このため、港によっては、待ち時間が大きく、背後交通網への連絡などが不便であり、また貨物船の入港や荷役状況により、入港の直前まで着岸できる岸壁が不明なことなどが多く、スムーズな乗下船ができないなど、乗船客に対する満足なサービスを提供することが困難な場合が多い実状となっている。

これらに対処するため、大都市港湾をはじめ、瀬戸内海その他の沿岸域に風光明媚な観光地が多い港湾においては、旅客船専用バースの拡充や新規建設などの整備計画が進展している（表1参照）。さらに、最近では、日本全国の津々浦々に寄港する国内クルーズ船の就航も増加しつつある傾向にあるので、地方港湾においても、その動向に対応した埠頭の整備が重要となってきている。

② クルーズ客船ターミナル

クルーズ客船ターミナルの1990年における概況は、表2に示すとおりである。東京港、横浜港、大阪港、神戸港など7港に整備されており、その事業主体は地方自治体となっている。主としてこれまで物流拠点として発展した港湾において、客船ターミナルは、人の流れによる地域の玄関、交流の場、社交の場、滞在の場などとして機能しており、地域の国際化や産業発展、観光振興などにより地域活性化をはかるものとなっている。さらに最近では、大都市港湾などにおいては、インナーハーバ等の再開港において、客船ターミナルを中核とする施設整備により、都市生活に密着した人間交流の場を提供するものとして価値の大きいものとなっている。このようなことから、大都市港湾などにおいては、その整備拡充やそのための計画が進行している。

東京港においては、晴海客船ターミナル（1964年整備）が再整備され、1991年5月よりオープンしている。新ターミナルは、敷地面積26,000㎡に鉄骨鉄筋コンクリート造り6階建て、延べ床面積17,000㎡の規模となっている。海外よりの豪華客船を迎えるにふ

表2 外航客船ターミナルの現状 (1990年)

港名	名 称	事業主体	完成年	延床面積 (㎡)	敷地面積 (㎡)	CIQ施設 (ターミナル内)
東京都	晴海船客待合所	東京都	1964	2,364	7,000	有
横浜港	大さん橋ふ頭船客ターミナル	横浜市	1964	7,345	77,000	有
大阪港	天保山船客ターミナル	大阪市	1983	2,900	1,800	有
	大阪港国際フェリーターミナル	大阪府	1986	1,500	5,800	有
神戸港	神戸ポートターミナル	神戸市	1970	22,253	4,000	有
姫路港	姫路港旅客船ターミナル	兵庫県	1989	3,264	9,500	無(至近に有)
下関港	下関港国際ターミナルビル	下関市	1988	9,538	建築面積 5,404	有
別府港	3号上屋	大分県	1981	4,007	5,670	無

注 運輸省港湾局調べによる。

さわしように「展望レストラン」や「ポートギャラリー」「展望台」「ホール」を備えた複合施設となっている。周囲をガラス張りにした赤と白とグレーを基調とした色合いで、通関施設をはじめ、ボーディングブリッジ、動く歩道が設置されている。晴海埠頭には31,000人分の住居を確保すると同時に客船ターミナルの背後地には、イベント広場や宿泊・交流施設、商業・文化・レクリエーション施設、親水緑地、プロムナードを整備し、教育、生活、アメニティ施設を一体的に開発整備する計画となっている。これにより、「世界に開かれた出会いの場」を基本コンセプトに置いた、人と物と情報、日本と世界、陸と海、過去と未来がここで合流、交流を深める場としている。

横浜港は、平成元年9月、周辺をも含めた大栈橋の大規模な再開発計画を策定している。横浜港のシンボルとしての大栈橋埠頭船客ターミナルは、明治中期に完成以来長く市民に親しまれてきたが、客船の寄港回数の減少により遊休化が著しくなるとともに老朽化が進み、全面的な改修が必要となっていた。そこで、大栈橋埠頭地区を市民と港と船を結ぶ21世紀に向けた新たなシンボルとして再生させるための再開発計画が進められることになった。「世界に開かれた出会いの場」を計画の基本コンセプトとしており、①客船を核とした交流の場をつくる、②遊び心を持つ洗練された出会いの場をつくる、③ミナトヨコハマを象徴する景観をつくる。の3つを計画の基本方針としている（図1参照）。大栈橋埠頭へ導入される施設構成は、クルーズターミナル、ポートサロン、アミューズメントモール、ピア・プラザとなっている（表3参照）。現在、大栈橋埠頭の拡幅工事および客船ターミナル代替施設などの整備が進められている。なお、「みなとみらい21」

図1 横浜港大栈橋埠頭再開発計画基本コンセプト

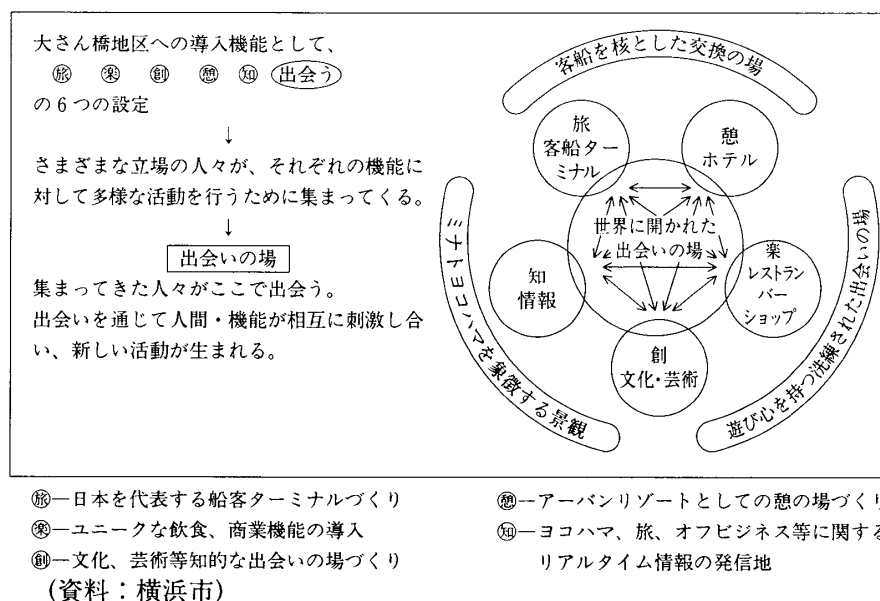


表3 横浜港大棧橋埠頭再開発計画における施設概要

施設構成	施設コンセプト	施設機能	
(1)クルーズターミナル	庭園の船着場 ・クルーズ客・市民にとって親しみやすく使いやすいターミナル ・クルーズ船にとって利用しやすいターミナル ・大小さまざまなクルーズ船を受け入れ、にぎわいのあるターミナル	①外航・内航クルーズ船関連施設	・基本サービス施設 ・港湾関連業務センター ・通関施設 ・交通施設 ・送迎施設 ・クルーズ情報センター
		②公共的水上交通(水上バス)関連施設	・水上交通ターミナル
		③プレジャーボート関連施設	・ヨット・カッター
		④駐車場	公共的駐車場(500台)
(2)ポートサロン	市民のための園遊会場 ・都市の中において、非日常的な楽しさ、豊かさ、オフビジネスの自己回復を市民に提供するアーバン・リゾート ・ヨコハマを来訪する世界の人々を市民が歓迎するためのゲストハウス	・市民フォーラム ・展望レストラン・バー ・芸術・文化施設 ・ゲストハウス 地下駐車場(250台)	
(3)アミューズメントモール	洗練された遊びの庭 ・遊び心、豊かさ、楽しさといった基本方針を具現化する余暇・レジャーのメッカ ・常に新しい余暇・レジャー関連のモノ・情報に出会うことができる場 ・外国旅行、国内旅行の疑似体験ができる総合レジャー情報センター	・余暇・レジャー関連ショップ・ショールーム ・カフェ ・情報センター ・展望・送迎デッキ	
(4)ピア・プラザ	出会いの広場 ・大さん橋の基本コンセプトである“世界に開かれた出会いの場”のシンボル ・クルーズ客(外国人・日本人)、ポートサロン客、イベント客、ショッピング客散策客が自然と出会う場		

(資料：図1に同じ)

の海の玄関として、海に浮かぶ客船ターミナルが平成3年に設置されている。

大阪港においては、天保山ターミナルが世界の豪華客船用として整備されており、隣接の天保山ハーバービレッジと併せて活況を呈している。天保山ターミナルは岸壁延長370m、水深10m、係船能力1万総トンクラスの船が2隻同時利用可能で、船客待合所、売店などを主としたターミナルビルからなっており、世界の豪華客船「QE2」や「サガフィヨルド」などが寄港して利用している。世界最大級的水族館「海遊館」をはじめ、世界の味とショッピングが楽しめるマーケットプレイスなどが隣接している。なお、この天保山岸壁の両端には、国内の定期旅客船や大阪港周遊船のための専用バースが整備されている。さらに、大阪南港には海外、国内向けのフェリーターミナルが開設されており、南港大岸壁（延長185m、水深10m）の国際フェリーターミナルは、上海や釜山を結ぶ外航フェリー用として活躍している。今後の計画として、南港コスモスクエア地区（南港北地区）に本格的な国際フェリーターミナル（岸壁延長450m、埠頭用地36,000㎡、上屋・ターミナル1棟、貨物検査場などの構成）の建設が1995年度完成を目途に進められている。

神戸港の客船ターミナルとしては、都心とポートアイランドを結ぶ新港第4突堤の東側に、神戸ポートターミナルが、1970年に東洋一の規模と設備を持って整備されている。同ターミナルは3階建てで、税関、出入国管理事務所をはじめ、銀行、インフォメーション・コーナー、および2,500人収容可能の大ロビー、送迎用デッキ、レストラン、ショッピングコーナー、車230台収容できる駐車場などが中に整備されている。同ターミナルは、クルーズ客船中心に年間延べ100隻以上の船舶が利用しており、1985年からは上海向け定期フェリーが、89年からは天津や釜山向け定期フェリーが就航し、使用している。なお、中突堤西側地区の高浜岸壁は、淡路島航路の定期フェリーが利用しており、クルーズ船ターミナルの整備も進んでいる。また弁天埠頭から国産波止場にかけての1帯は、クルーズ船や小型旅客船ターミナルとして整備が計画されている。さらに、中突堤周辺地区には、再開発事業として、既にメリケンパークや海洋博物館が建設されており、今後の計画として、中突堤先端部を大型内航旅客船やクルーズ船のターミナルとし、ショッピングセンターを兼ねたホテルなども併せて建設することなどが構想として進められている。

名古屋港は、客船クルーズに対応した本格的なターミナル施設をまだ整備していないが、多くの内外クルーズ船が寄港しており、ガーデン埠頭のW1～W3バースに接岸して使用している。ガーデン埠頭には、展望台や海洋博物館のあるポートビルをはじめ、港の見学や散策を楽しむ市民の憩いの場としてのポートハウスや公園緑地などが整備されている。このようなことで、名古屋港では、平成12年度を目標年次とした改定港湾計画として、ガーデン埠頭を含む2号地地区の再開発、拠点強化をはかることとし、ガー

デン埠頭周辺の高度利用構想の中で客船ターミナルをどう位置付け、どのような機能を持たせるかなどについて、基礎的調査を進めている状況である。

(2) マリン・スポーツ関連施設

わが国におけるマリン・スポーツは、従来レクリエーション的なものが主で、昭和50年代半ば頃までは、海水浴、潮干狩などが中心であったが、その後、活動分野や種類が増大し、参加人員も増加してきている。61年に行った日本海事広報協会の調査報告書によれば、マリン・スポーツの年間延参加者数は、海水浴が1億人前後と首位で、次いで釣りが3,000万人以上、ボードセーリング100万人前後、ヨット・モーターボート50万人前後、サーフィン30～80万人、ダイビング20～30万人となっている。またマリン・スポーツの期間も夏期にはほぼ限られていたものが年間を通じたものへと拡大しつつあり、その活動の場も海辺から海上・海中へと広がりを見せている。今やマリン・スポーツは国民の間に広く普及しつつあり、特に若人を中心とした海洋性レクリエーションとして大きなウェイトを占めるにいたっている。このようなことで、マリン・スポーツへの要請も、ヨット、ボードセーリング、ダイビング、魚釣り、海水浴など、アクティブな分野へ向いており、そのための基地として、マリナー、魚釣り施設、ビーチ、その他施設の整備が急速に進んでいる。

① マリーナ

ヨットやモーターボートによるヨットイングやボーディングの基地の港としてマリーナ(Marina)は、マリン・スポーツの進展と共に、その重要性が高まっている。このマリーナは、地方公共団体などの公的団体により建設・管理される公共マリーナと、民間事業者により建設・管理される民間マリーナの2種に大別される。ところで、最近、ヨットやモーターボートなどプレジャーボートの利用拡大にともない、その管理需要も急増してきており、収容能力不足による放置艇(昭和62年現在、約12万隻)への対応などが問題となっている。このため、運輸省港湾局では、プレジャーボートの保管需要が平成12年には少なくとも40万隻程度になるものと推計し、その対応策として、昭和63年9月に「全国マリーナ等整備方針」を策定しており、1999年までに新たに約28万隻分に相当するプレジャーボートの保管施設(マリーナ13万隻、プレジャーボートスポット6万隻、ハロー・マイボート構想陸上保管9万隻)の整備をはかる必要があるとしている(表4参照)。

これにより、運輸省港湾局では、広く国民の利用に供すべく、低廉な利用料金の施設として公共マリーナ(第3セクター等が設置・管理するものを含む)を整備し、また多様なニーズに応えるべく民間マリーナの整備の促進をはかることで、諸方策を進めてい

表4 形態別保管隻数目標

保管形態	昭和62年 (万隻)	平成12年 (万隻)	増減(概数) (万隻)	整備目標
マリーナ	4.9	18	13	
* 公共マリーナ	(0.8)	(6)	(5)	今後新たに全国で100 港程度整備する。
民間マリーナ	(4.1)	(12)	(8)	今後新たに全国で270 港程度整備される。
プレジャーボート スポット	—	6	6	今後早急に全国で800 カ所程度整備する。
陸上保管基地 (ハロー・マイポート) (構想による)	—	9	9	
小 計	4.9	33	28	
そ の 他 の 保 管	7.9	7	△1	
放 置 艇	12.0	—	△12	
合 計	24.8	40	15	

* 第3セクター等が設置・管理するものを含む。

(資料：運輸省港湾局)

る。平成2年2月現在、マリーナ数は全国で374箇所となっており、うち公共マリーナは38箇所、収容能力9,930隻(表5参照)となっている。今後、公共マリーナの整備については、海域の安全や、民間マリーナの整備動向などを勘案しつつ、次の方針により、拠点マリーナおよび補完マリーナを配置していくものとなっている。これに基づく拠点マリーナの全国配置構想は図2に示すとおりとなっている。

(イ)大都市周辺地域における整備

需要の大きい大都市周辺地域には、地域住民の週末等の日帰りや短期滞在型の利用に対応する日常型、観光レクリエーションのポテンシャルの高い地域には、宿泊滞在型の利用に供し、宿泊施設を始めとして各種施設を備えた総合レジャー基地としての性格を有するリゾート型の大規模な拠点マリーナ(収容規模1,000隻程度以上)を配置する。

(ロ)中都市周辺地域における整備

需要の比較的大きい都市周辺の地域には日常型、観光レクリエーションの適地にはリゾート型の拠点マリーナ(収容規模500～1,000隻程度)を配置する。

(ハ)地方その他地域における整備

需要のさほど大きくない地域や拠点的な整備の困難な地域においては、日常型を中心

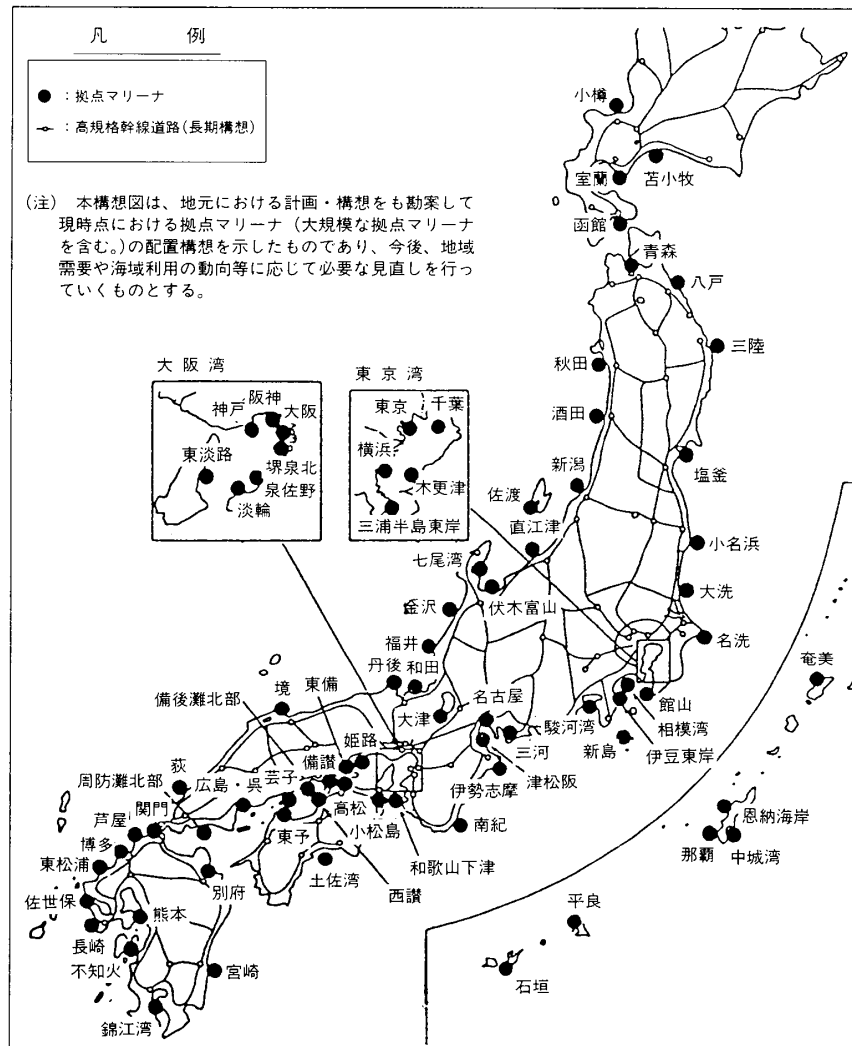
表5 公共マリーナー一覧

(平成2年3月1日現在)

名 称	開 設 年	収容能力(隻)
小 樽 市 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	29	100
江 差 マ リ ー ナ	1	200
青 森 港 浅 虫 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	52	200
本 荘 マ リ ー ナ	59	220
松 島 県 営 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	27	110
鼠 ヶ 関 マ リ ー ナ	57	190
穴 水 港 宝 山 マ リ ー ナ	60	100
千 葉 市 稲 毛 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	58	400
浦 安 マ リ ー ナ	62	320
江 ノ 島 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	39	1,040
葉 山 港 マ リ ー ナ	39	300
横 浜 市 民 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	43	140
諏 訪 湖 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	52	200
三 国 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	43	50
若 狭 和 田 マ リ ー ナ	55	490
静 岡 県 三 ヲ 日 青 年 の 家 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	43	30
蒲 郡 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	40	350
鬼 崎 マ リ ー ナ	36	150
伊 勢 湾 海 洋 ス ポ ー ツ セ ン タ ー	46	550
志 賀 県 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	38	310
長 浜 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	57	110
宮 津 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	62	90
大 阪 北 港 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	62	200
大 阪 府 ヨ ッ ト 連 盟 二 色 ハ ー バ ー	39	390
淡 輪 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	58	490
木 場 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	50	120
神 戸 市 立 須 磨 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	35	500
兵 庫 県 立 海 洋 体 育 館	59	400
県 立 青 少 年 海 洋 訓 練 所	44	50
渋 川 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	37	70
牛 窓 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	62	130
境 港 公 共 マ リ ー ナ	60	400
高 松 市 立 ヨ ッ ト 競 技 場	42	230
福 岡 市 立 小 戸 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	50	500
唐 津 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	54	150
別 府 港 北 浜 ヨ ッ ト ハ ー バ ー	41	50
鹿 児 島 県 営 平 川 ヨ ッ ト ハ ウ ス	46	300
宣 野 港 湾 マ リ ー ナ	62	300
38 箇 所		9,930

(資料：運輸省港湾局調べ)

図2 拠点マリーナ全国配置構想図



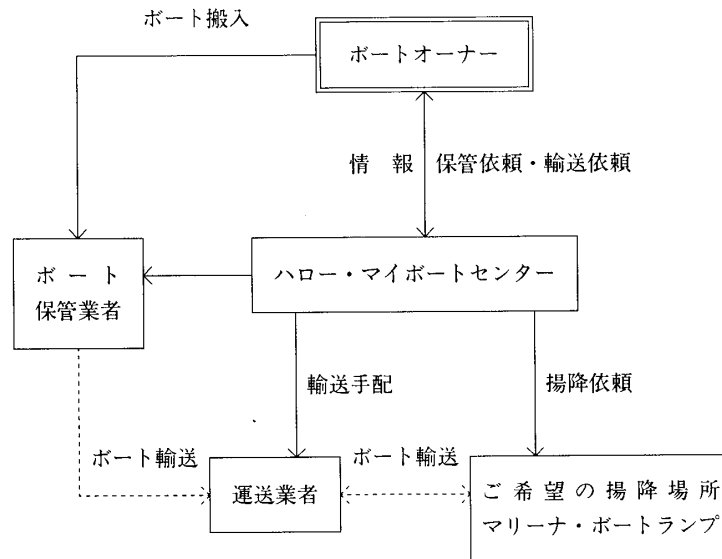
(資料：運輸省港湾局)

とする補完マリーナ(収容規模100~500隻程度)を配置する。

また、マリーナ整備が多額の資金と多大な時間を要することから緊急的な放置艇対策として、運河や水路等の水域を活用した日常利用型の簡易な係留施設「プレジャーボートスポット」の整備が、平成元年より公共事業により、伏木富山港等25港において実施されている。

なお、プレジャーボートの陸上保管基地として、「ハロー・マイボート構想」が検討されている。同構想は、図3に示すようなシステム概念で、臨海部や内陸部などの遊休地を活用してヨット、モーターボートなどのプレジャーボートの陸上保管施設を整備するものである。これは陸上保管施設と併せて、海浜部にプレジャーボートの揚降施設や駐車場、クラブハウスなどを備えたボートランプを整備し、さらに、ボートオーナーの希望に応じて、ボートをボートランプやマリーナへ輸送したり、使用後は再び陸上基地へ

図3 ハロー・マイボート構想のシステム概念



(資料：運輸省港湾局)

ボートを回収保管するシステムとなっている。

マリーナを整備開発する上での留意点としては、①巨額な投資を必要とする防波堤の整備を要するケースが多くなることと、利用者に十分なサービスを行うために先行的な投資が必要となること等により収支採算をとることが難しいこと、②商船や漁船との航行安全上の調整を必要とするケースが多く、周辺利用と調整をとったうえ計画的な整備を行う必要があること⁽⁶⁾、などが指摘されている。

なお、マリーナの管理・運営面についてみると、公共マリーナの場合、従来、既存のものは、施設の維持管理を港湾管理者が行い、その他の一般的管理運営業務は第三者（教育委員会、体育協会、関連スポーツ協会、地区ヨット連盟、関連公益法人等）に委託して実施している例が多いものとなっている。また、その利用者も学生やヨット競技の団体が主なものとなっていた。ところが近年、一般利用者の需要が高まるにつれて、営業時間が短く、サービスも不十分であるなどの不満が多くなっており、管理・運営面の改善が必要となってきている。このため、既存施設や今後新しく開発される公共マリーナの管理・運営については、第三セクター方式により、民間の資金と経営ノウハウを積極的に導入し、サービス水準の向上と施設利用の効率化をはかるとともに、営業の多角化など柔軟な運営によりオフシーズン対策などを進めることにより、公共性や経済性に対応した活性化をはかることが重要となっている。さらに民営マリーナの場合、200隻未満程度の小規模のものを除き、そのほとんどが大手企業の投資または買収による子会社と

して管理・運営されている。その事業形態は、マリーナ単独事業のもの、ホテル・レストラン事業を兼業するもの、リゾートマンション事業を兼業するもの、の3種が代表的なものとなっており、これに、他のレクリエーションやレジャー事業を付帯させて行っているものもみられている。マリーナ事業そのものはあまり営業成績が良くない場合でも、事業多角化による相乗効果とリスク分散効果によって、マリーナ事業の円滑な運営が推進されている。そこでは、できるだけ多くの地域住民や利用者にウォーターフロントのメリットとしてのサービスを提供し得るような管理、運営が公共性と経済性との関連において要請されることになる。

② 魚釣り施設

魚釣りは、若人から老人にいたるまで愛好者が多く、釣り人は約2,500万人と推定されている。安全手軽に海釣りができるように、自治体・漁業協同組合等が設置管理主体として、整備された魚釣り施設が全国各地に設けられている。現在、地方自治体等により整備されている魚釣り施設は、表6に示すとおりで、33個所に達している。なかでも神戸、横浜、大阪、姫路などの大都市圏における魚釣り施設は、規模が大きく（釣り場延長約300m～1,100m）、年間利用数も多く、約10,000人～200,000人となっている。魚釣り施設の運営においては、地元漁協との調整やゴミ処理などが主な問題点となっている。

③ ビーチ

ビーチは、海に接した帯状に広がる砂質の空間で、都市圏においては、海という自然との共存感を人々に与えてくれる場であり、また各種のスポーツなどの場である。ビーチにおけるスポーツなどの形態は、従来、海水浴、散策、釣りなどが中心であったが、最近はこのほかにサーフィン、ボードセーリング等の水上スポーツをはじめ、ビーチ・バレーボール、フリスビー等の砂浜上のスポーツ、及びビーチ背後の遊歩道や海岸道路でのジョギングやサイクリングなどと多様化してきている。また、ビーチの空間特性を生かした多彩なイベントも行われている。このようなことで、都市空間としてのビーチは、スポーツやイベントの場として、多様なレクリエーションの機能を果たしており、マリーナや背後地リゾート施設などと相まって相乗効果を発揮するものとなっている。天然のビーチの少ない都市港湾などにおいては、多様なレクリエーション機能に対応した人工ビーチの造成が進展している。（表7参照）。

(3) リゾート、レクリエーション関連施設

リゾート（resort）は、都市市民が心なごむ地にやってきて、居住・滞在し、暮らしながら余暇を楽しむ空間である。これは、従来の通過型の観光地ではなく、都市内の通常の居住地と離れたところに存在する第2の居住地（別荘地）としての性格をもった滞在

表6 全国魚釣り施設整備事例

番号	施 設 名	所 在 地	番 号	施 設 名	所 在 地
1	天 北 南 護 岸	北海道 稚内市	18	神戸市立須磨海づり公園	兵庫県 神戸市
2	青 森 県 緑 地 護 岸	青森県 青森市	19	神戸市立平磯海づり公園	〃 神戸市
3	小 堀 内 海 セ ン タ ー	岩手県 田老町	20	姫路市海釣り公園	〃 姫路市
4	ネ ダ リ 浜 海 づ り 公 園	〃 普代村	21	和歌山北港魚つり公園	和歌山県 和歌山市
5	海 洋 釣 堀	〃 宮古市	22	都万村遊魚施設	島根県 都万村
6	牡 鹿 町 海 づ り 施 設	宮城県 牡鹿町	23	温泉津遊魚施設	〃 温泉津町
7	海 洋 釣 堀	〃 気仙沼市	24	黒井漁協の観光釣り堀	山口県 豊浦町
8	大 井 海 浜 公 園	東京都 品川区	25	直島海釣り公園	香川県 直島町
9	若 州 海 浜 公 園 海 づ り 施 設	〃 江東区	26	志度町海釣り公園	〃 志度町
10	横 浜 本 牧 海 づ り 施 設	神奈川県 横浜市	27	松山漁協観光魚つり施設	〃 坂出市
11	磯 子 海 づ り 施 設	〃 横浜市	28	福岡市海づり公園	福岡県 福岡市
12	浮 島 つ り 園	〃 川崎市	29	野母崎マリンランド	長崎県 野母崎町
13	小 木 町 遊 魚 施 設	新潟県 小木町	30	武蔵町遊魚センター	大分県 武蔵町
14	村 上 市 遊 魚 施 設	〃 村上市	31	津久見市仙水遊魚センター	〃 津久見市
15	上越市海洋フィッシングセンター	〃 上越市	32	鶴見町有明遊魚センター	〃 鶴見町
16	千 島 遊 魚 施 設	福井県 三方町	33	鹿兒島港魚つり施設	鹿児島県 鹿兒島市
17	大 阪 南 港 海 づ り 公 園	大阪府 大阪市			

(資料：運輸省港湾局調べ)

表7 わが国における人工ビーチの代表例

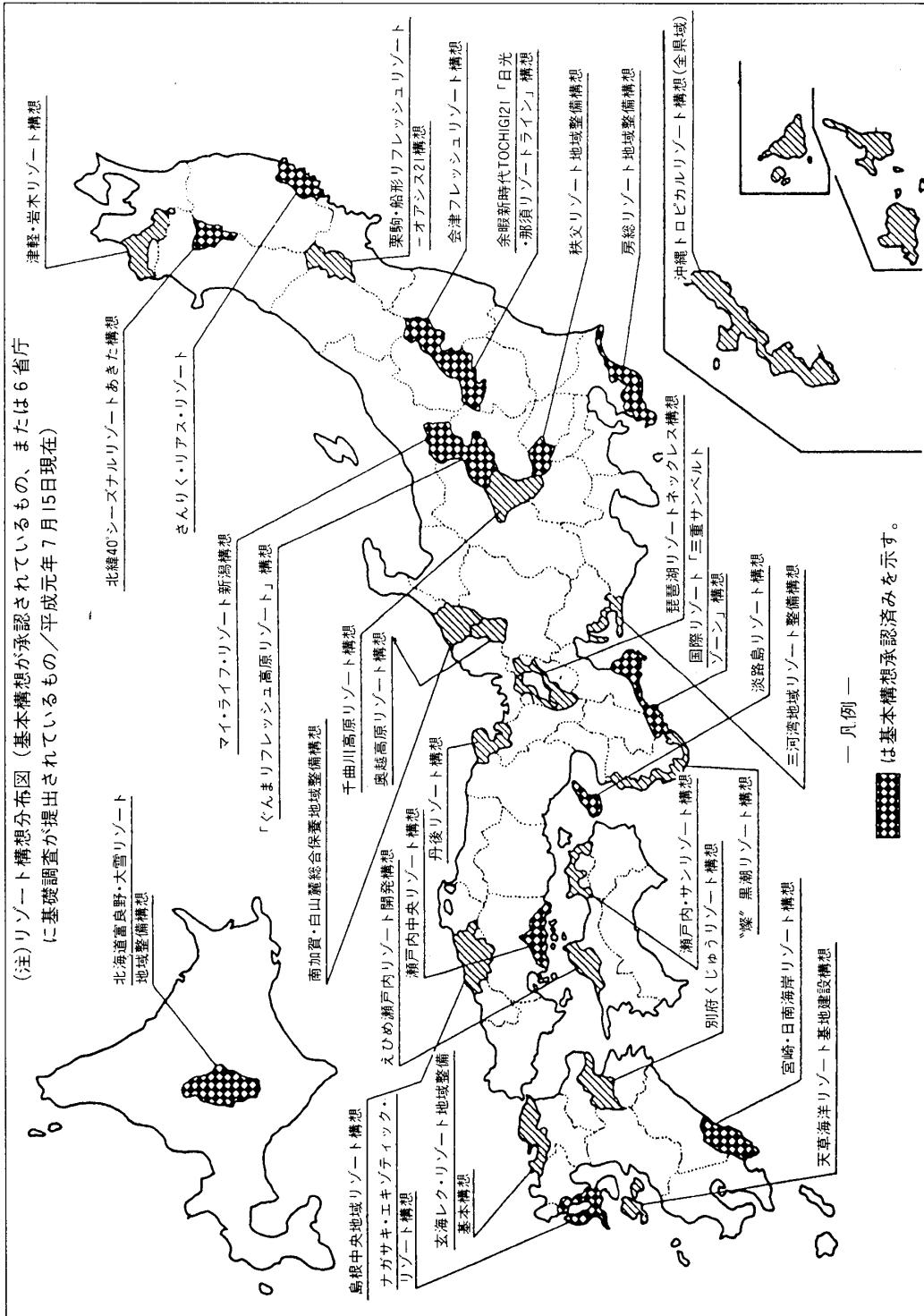
1	小樽海岸	北海道	18	淡輪海岸	大阪府
2	蟹田海岸	青森県	19	二色浜海岸	大阪府
3	合浦海岸	青森県	20	須磨海岸	兵庫県
4	鱒ヶ沢海岸	青森県	21	高砂市向島海岸	兵庫県
5	東田沢海岸	青森県	22	東播磨海岸	兵庫県
6	鼠ヶ関海岸	山形県	23	慶野松原海岸	兵庫県
7	稲毛・幕張・検見川海岸	千葉県	24	阿万海岸	兵庫県
8	上総湊海岸	千葉県	25	厳島海岸	広島県
9	金沢海岸	神奈川県	26	野賀海岸	広島県
10	柏崎海岸	新潟県	27	浅川海岸	徳島県
11	和田鯉川海岸	福井県	28	博多海岸	福岡県
12	熱海海岸（サンビーチ）	静岡県	29	波止海岸	佐賀県
13	宇久須海岸	静岡県	30	伊万里海岸	佐賀県
14	三津海岸	愛知県	31	湯ノ児海岸	熊本県
15	寺部海岸	愛知県	32	茂木根海岸	熊本県
16	和歌山下津海岸	和歌山県	33	別府的ヶ浜海岸	大分県
17	大阪南港	大阪府	34	沖縄海洋博公園	沖縄県

（資料：日本テトラポット「ザ・マリーナ&ビーチ」, 丘書房）

型の余暇空間である。このような、リゾートには、くりかえしの訪問・滞在が行われることになり、そこでの人々の生活は、滞在という時間的範囲の中で充実した余暇としての活動を行うものとなっている。このリゾートについて総合保養地域整備法（リゾート法）に基づき多くの整備構想が計画されている。リゾート法に基づく承認がなされた基本構想が14ヶ所（平成元年7月現在）、基礎調査が提出された構想が15ヶ所となっており、臨海部関連の「海洋型リゾート」は承認基本構想のうち7ヶ所となっている（図4参照）。

ところで、週末滞在型のリゾートにおいては、内容の充実した質の高いサービスを提

図4 総合保養地域整備法に基づくリゾート構想



(資料：運輸省港湾局)

出しうるような施設が要求されることになる。そこでは、大都市圏居住者などを対象として、リゾートマンションやリゾートホテルなどをはじめ、それを中心としたマリンスポーツ施設などが整備されるのが一般となっている。これに対し、長期滞在型のリゾートにおいては、主として家族や高齢者が長期滞在または居住して、ゆとりのある時間の中で、リゾートライフをのんびり楽しむことになるので、魅力ある豊かな自然環境、快適な居住施設、さらに各種の活動に対処するレジャー施設などが重要な要素となっている。このため、セカンドハウスなどの居住・滞在施設をはじめ、サービス施設、健康・保健施設、スポーツ施設、文化・教養施設、交流施設などが長期滞在型においては、良く整備されるのが通常となっている。

なお、この他に、ウォーターフロントにおけるレクリエーション関連施設としては、海浜公園、自然観察園、海中展望施設、水族館、博物館、資料館などがあり、それぞれ地域特性に応じて整備されている現状である。また、最近は、テーマパーク「人と自然が共存する新しい住空間」として、長崎県大村湾ウォーターフロントにオランダの町を復元した森と水の都「ハウステンボス」が第3セクター方式により開発され平成4年3月よりオープンしている。これは開発総面積152ヘクタールで、総延長6,000mに達する運河が開かれ、森林、田園地帯、旧市街地、新市街地、港町のゾーンが配置されている。特色的なものとして、豪華な「ホテルヨーロッパ」の迎賓館をはじめ、プライベート桟橋を持つデラックスな住宅などが整備されている。また、日本郵船と長崎オランダ村などが出資する「ZEEクルーズ」により、レストラン船（ロイヤルクルーザー「デ・ハーバル」ほか2隻）や、帆船（咸臨丸ほか2隻）、及び運河周航船（カナルクルーザーほか1隻）によるクルージングが行われている。

4. レジャーと港湾整備

港湾におけるレジャー施設整備のためのウォーターフロントは有限であり、市民や地域住民にとって貴重な地域である。また、港湾整備や港湾管理においても特に重要な水辺空間となっている。このようなことから、港湾におけるレジャー施設整備にあたっては、できるだけ多くの市民や地域住民に、ウォーターフロントの特有の価値・特色としてのアメニティやレジャー、リゾートなどの機能を提供できるような公共性を発揮することが重要であり、市民や地域住民を主人公とするあり方が基本になるものと思われる。

ウォーターフロントの開発には、公共投資や各種の支援などの方策がなされているのであるが、その整備や管理運営においては、市民や地域住民への奉仕を主とする公共性

と、施設の維持管理や経営を適正に行うための経済性が一致するような性格のものであることが重要なものとなっている。特に、民活法などに基づくデベロッパーによる開発整備の場合、ウォーターフロントの特有の価値、特色や、公共投資や支援の成果が、特定企業の利潤のためのみに利用されるような結果になること、またそれらに関連して過度の開発が行われることなどは極力さけるべきことと思われる。ウォーターフロントにおけるレジャー施設などの整備は、最終的には、これらデベロッパーや関連する企業における適正な公共性と経済性に基づくあり方が肝要なものと思われる。

最近、都市港湾においては、老朽化した内港地区（インナーハーバー）の再開発が港のルネッサンス活動として進められている。そこでは、ウォーターフロントの魅力を活用しつつ、業務、商業、文化、交流施設やレジャー施設等を整備し、人々が自由に訪れ、海と楽しむことのできるような水辺の形成が進展しつつある。その主なものとして、東京港の「臨海部副都心計画」、大阪港の「テクノポート大阪計画」、横浜港の「みなとみらい21計画」などのプロジェクトが、ウォーターフロントを活用した新しいまちづくりとして進められており、運輸省なども積極的にこれを支援している状況である。

このような動向に関連して、現在、ウォーターフロントの開発整備については、政府による港湾整備計画が策定されており、また、種々の支援措置がこうぜられている。これらのうち、レジャーに関連する主なものについてみると、概要次のとおりである

(1) 港湾整備計画

わが国は、21世紀に向って、国際化、情報化、都市化の発展とともに、成熟化社会の時代を迎えつつあり、これに対応した「21世紀への港湾」の政策実現の第1段階として、昭和61年度を初年度とする第7次港湾整備5カ年計画が策定され、実施されてきた。ところで、現実には計画策定時の想定をはるかに上まわる勢いで、社会の成熟化が進展しており、あらゆる分野で質の向上が要求される状況となってきた。そこで、運輸省港湾局は平成2年に、豊かなウォーターフロントをめざして―「21世紀への港湾」フォローアップ―の方策を取りまとめこれを踏まえて、「21世紀への港湾」における政策実現の第2段階として、平成3～7年度を計画期間とする第8次港湾整備5カ年計画を策定し、実施に移している。

第8次港湾整備5カ年計画における基本方針は、①総合的な港湾空間の創造と質の向上をはかる。②国土の均衡ある発展への貢献をはかるなどとなっている。特にレジャーに関しては、「快適な旅客体系の形成をめざした港湾の整備」として、大型クルーズ船をはじめ、超高速旅客船、海上バス等のための旅客ターミナルの整備を推進することなどが計画されており、また「豊かで潤いに満ちた生活のための港湾の整備」として、緑地、

マリーナ等を核とした快適なウォーターフロントや良好な海洋性環境の整備を推進することなどが計画されている。

(2) マリン・レジャー施設への支援措置

民間事業者が行うマリーナなどのマリン・レジャー施設に下記のような支援措置が行われている。

- ④ 重要港湾における港湾整備特別会計からの無利子貸付による支援…マリーナ整備事業に対する支援。
- ⑤ 民活法特定施設整備事業（表 8 参照）としての支援…旅客ターミナル施設など民括法に基づく特定施設及びこれと一体的に機能する施設を整備する事業に対する税制優遇、インセンティブ補助、NTT-C無利子貸付、開銀等の出融資による支援。
- ⑥ 総合保養地域整備法特定民間施設整備事業としての支援…リゾート法の基本構想に位置付けてマリーナ等特定民間施設を整備する事業に対する税制優遇、NTT-C無利子貸付、開銀等の出融資による支援。
- ⑦ 小型船拠点総合整備事業としての支援…ウォーターフロント開発の中核となるヨット、モーターボート等小型船の拠点を総合的に整備する事業に対する開銀融資による支援。

5. 課題と展望

豊かなウォーターフロントをめざして、民活法やリゾート法などに基づき、港湾における開発が進められつつある。しかし、「そこは、都心に近接する最後の開発可能な用地であるがゆえに、様々な思惑を抱いた様々な立場の人間が、様々な利権の獲得をめぐる争いをくり広げる舞台となっており、我々一般市民を完全にそこからしめ出す形で、事態は展開していくだろう。しかも一般市民に開放された人工海浜や臨海公園は全体からみればほんのわずかなスペースであり、ただ単に市民不参加のウォーターフロント開発という非難をかわすための切り札にしかすぎない⁽⁷⁾」という中高年層の声にもあるように、現実には、その揚げられている開発目標や理想とは違った結果や方向となっているような面が多いものと思われる。

これらに関するウォーターフロント開発における検討すべき主な課題の第1は、過度の開発による弊害についてである。ウォーターフロントの過度の開発は、その特有の価値、特色をかえって損ずるだけでなく、自然環境の破壊をもたらすことになる。とくにリゾート法に関連する場合、その開発の対象地域は豊かな自然環境に恵まれていること

表8 民活法特定施設整備事業

プロジェクト名	工期	特定施設	関連施設	事業主体	地区指定	計画認定
(1) 横浜港みなとみらい21計画 (中央地区)	62～3	国際会議場施設 国際見本市場施設	ホテル	(株)横浜国際平和会議場	62.6.25指定	63.1.8認定
(2) 釧路港再開発計画	62～元	旅客ターミナル施設	商業施設	(株)釧路河畔開発公社	63.1.11指定	63.3.30認定
(3) 大阪港南港地区テレポート計画	62～3	テレポート		大阪メディアポート(株)	63.3.19指定	63.3.30認定
(4) 直江津港南ふ頭再開発計画	63	旅客ターミナル施設		佐渡汽船(株)	63.6.1指定	63.6.15認定
(5) 青森港本港地区再開発計画	63～2	港湾文化交流施設	商業施設	青森ウォーターフロント 開発(株)	63.12.27指定	元.2.16認定
(6) 東京港竹芝地区再開発計画	63～3	港湾業務用施設	商業施設、ホテル	竹芝地域開発(株)	63.10.27指定	元.3.20認定
(7) 神戸港高浜地区再開発計画	63～3	旅客ターミナル施設	緑地、商業施設	三菱倉庫(株)	元.2.28指定	元.3.24認定
(8) 日立港第4ふ頭地区開発計画	元～3	物流高度化基盤施設		日立埠頭(株)	元.10.12指定	2.1.19認定
(9) 塩釜港仙台港区中野地区開発計画	元～2	物流高度化基盤施設		仙台港流通ターミナル(株)	2.2.6指定	2.3.7認定
(10) 早岐港ハウステンボス計画	元～3	港湾文化交流施設	緑地	ハウステンボス(株)	元.6.30指定	2.3.7認定
(11) 秋田港本港地区再開発計画	元～3	港湾文化交流施設	商業施設	ポーター秋田(株)	元.9.26指定	2.3.28認定
(12) 北九州港新門司地区開発計画	元～2	旅客ターミナル施設	商業施設	阪九フエリー(株)	2.1.17指定	2.3.28認定
(13) 博多港博多埠頭開発計画	元～2	旅客ターミナル施設	商業施設	(株)サン・ピア博多	2.1.18指定	2.3.28認定

(資料：日本港湾協会「港湾要覧」'90)

注1) 地区指定：特定港湾開発地区の指定
注2) 計画認定：特定施設整備計画の認定

を条件としていることから、そのような地域で過度の開発が行われることは、埋立やブルトーザなどによる生態系の破壊が進み豊かな自然を犠牲にする危険性が大きいことになる。なお、漁業などの地場産業も大きな影響を受けることになる。また、過度の開発は、過剰投資により施設の供給能力が需要を上まわる結果となり、レジャー施設などの事業経営を困難にする要因ともなっている。とくに最近では、バブル崩壊による景気減速で、リゾート開発などにおける進出予定企業が着工を延期したり、撤退するなどの傾向もみられており、開発のあり方の再検討が必要となりつつある。このようなことで、ウォーターフロントの開発においては、適正な規模と適正な速度のもとで、自然との調和によるアメニティや、需要との関連などを基本として進めることが特に重要なものとなっている。

課題の第2は、営利本位の開発による弊害についてである。ウォーターフロントにおけるレジャー施設は、市民や地域住民の利用に供するものとしての公共性の強いものであるべきであるが、これが営利本位の運営による高料金などにより、特定の金持の利用者だけを優遇したり、歓迎したりすることになれば、ウォーターフロントの特有の価値、特色をわたくしすることになり、その本来のあり方に反することになる。開発に関連して投下された公共投資や支援措置によるメリットは、市民や地域住民の利用のために還元されるべきもので、営利のためのものではない。ところで、現在のレジャーやリゾート施設の多くが金銭多消費型で、だれもが安い費用で利用したり滞在して楽しんだりするものとはなっていない。また、リゾート法は、どちらかと言えば、開発側に都合が良く、利用者や地域住民の立場における視点に欠けており、乱開発をまねきやすい性格のものとなっている。なお、地域住民への情報公開も不十分な場合が多く、住民はある日突然開発計画を知らされることなどもある。これらは営利本位に基づく開発を推進する上では好都合なものであるが、市民や地域住民の立場を無視したものとなっている。ウォーターフロントにおけるレジャー施設などの開発整備及び管理にあたっては、市民や地域住民を主人公とする公共性と経済性の理念に基づくあり方を基本とすべきものと思われる。

ウォーターフロントにおけるレジャー施設のあり方としては、適正な規模、適正な速度による開発整備により、自然や地域社会との調和をはかり、アメニティに富んだ施設として、公共性と経済性の理念に基づく管理運営を推進していくことが望まれることになる。ところで、「リゾート開発の成功には、余暇時間等の充実やそれに呼応する施設整備が必要で、また世界一といわれるわが国のレジャー・コストを低減させ、レジャーに関する情報の充実やサービスの人材育成といった余暇ソフトの整備も改善すべき⁽⁸⁾」ものと思われる。そこでは、レジャー施設の運営及利用をめぐる総合的な諸条件がととのえ

られることが、基盤となっている。とりわけ、利用する市民や地域住民における労働時間と余暇時間などをはじめ、余暇活動のあり方など社会的諸環境が改善されることが本質的に重要なものとなっている。

6. おわりに

開発は人工的なものであり、自然と相対する性質のものである。いかなる開発も自然を全くそこなわずに済むということはない。開発されたものは、既に自然とは異なることになる。開発においては、自然との調和をはかることが、自然への残された最善の対応となっている。

レクリエーションやリゾート、及びレジャーなどの名のもとに、あるいは安直な考えによるアメニティの語のもとに、または一部の利権的強引な策謀のもとに、ウォーターフロントにおける過度の開発がなされないことが強く望まれる。限られた自然環境を次世代へも大切に保存しつつ、人間社会と自然との調和をはかっていくことが、今後のウォーターフロントにおける開発やレジャーのあり方として、とくに重要なものと思われる。

- 注 (1) 北見俊郎「ウォーターフロント問題の基本的課題」(日本港湾経済学会編「港湾経済研究」No.28,1990年), P81
- (2) Douglas M. Wrenn, Urban Waterfront Development (Washington, 1983)
(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), P31
- (3) 同上, P 7
- (4) 日本テトラポッド(株), マリン・レクリエーション研究会「ザ・マリーナ&ビーチ」
(丘書房, 1989年), P29
- (5) 市来清也「新訂港湾管理論」(成山堂書店, 1989年), P101
- (6) 鈴木勝「海洋性レクリエーションの状況とマリーナの開発展望」(「海運」, 日本海運集会所, 1990年5月), P41
- (7) 遠藤幸子「ウォーターフロントにおけるレジャー施設の立地」(日本港湾経済学会編「港・ウォーターフロントの研究」成山堂書店, 1991年), P124
- (8) 香川正俊「ウォーターフロントとリゾート開発」(日本港湾経済学会編「港・ウォーターフロントの研究」成山堂書店, 1991年), P144