

みなとまちづくりを促進する「みなとオアシス」の事例分析

街づくりリサーチ部

坂巻 哲

[Keyword]

みなとまちづくり

みなとオアシス

施設群

立地環境

訪日クルーズ旅客

観光客

1. 調査の背景

古来より港湾は、人と人の交流の場、物流の拠点、異国文化が伝来する場など古くから地域の拠点として、人々の生活や暮らしを支え、特色ある歴史や文化を育んできた。しかし、高度経済成長が続いた1970年代までの港湾は、経済を支える貿易の拡大や鉱工業を発展させるために、産業を主軸にした港湾整備を推進していた。そのため、かつては生活や暮らしの場でもあった港湾が市民生活から遠ざけられていった。

その後、1980～1990年代では、旧運輸省が「21世紀への港湾（1985年）」¹⁾「豊かなウォーターフロントをめざして（1990年）」²⁾を発表したことを契機に、これまでの物流機能中心の港湾整備政策の転換が図られ、一般市民を呼び込むための港湾再開発としてウォーターフロント開発が日本各地に広まった。

2000年代になると、港湾地域の個性ある発展のために景観、歴史的建造物、クルーズ船の寄港といった「みなと」の資産を地域の活性化と生活環境の向上につなげる「みなとまちづくり」の重要性が高まった。これを受けて、国土交通省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」を核とした街づくりを促進するため、2003年に「みなとオアシス制度」を創設した。

2. 調査の目的

不動産会社は、港湾エリアにおいて、オフィスビル・商業施設・ホテル・スタジアムなどの開発に取り組ん

でいる。港湾エリアでは、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」を核とした街づくりを促進する「みなとオアシス」の取り組みが展開されている。

そこで本レポートでは、「みなとオアシス」との連携を視野に入れた港湾エリアの街づくりに向けた基礎資料を得ることを目的に、日本全国の「みなとオアシス」の施設群や立地環境について調査・分析を実施する。

3. みなとオアシス

3.1 みなとオアシスの機能・施設

「みなとオアシス」は、代表施設および構成施設の施設群で構成され、地域住民・観光客・クルーズ旅客の交流および休憩、地域の観光および交通に関する情報提供、災害時の支援、商業機能^{注1}などの役割を担う（図1）。

また、「みなとオアシス」では、特産物を販売するマルシェ、ウォータースポーツ大会、花火大会、船舶

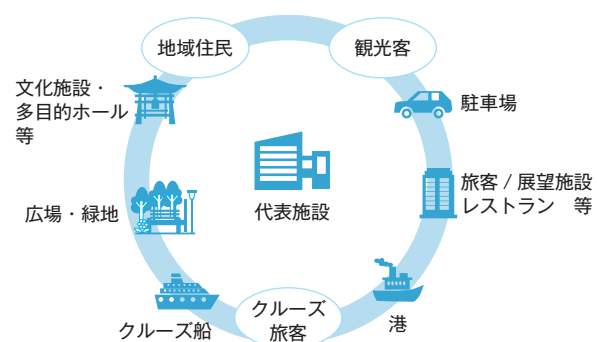


図1 ■ みなとオアシスを形成する施設群

見学会、自然観察学習などの地域住民や観光客が交流するイベントを定期的で開催している。

3.2 みなとオアシス制度

「みなとオアシス制度」は、2003年に中国および四国地方整備局で創設された。その後、2009年までにすべての地方整備局において制度が創設され、2017年2月に全国的に統一した制度となった³⁾。

1) 申請フロー

「みなとオアシス」を設置する団体（申請者）は、名称・代表施設・構成施設や運営の概要などを記載した「登録申請書」を、代表施設の所在地を管轄する国土交通省地方整備局長を経由して国土交通省港湾局長に提出する（図2⁴⁾）。

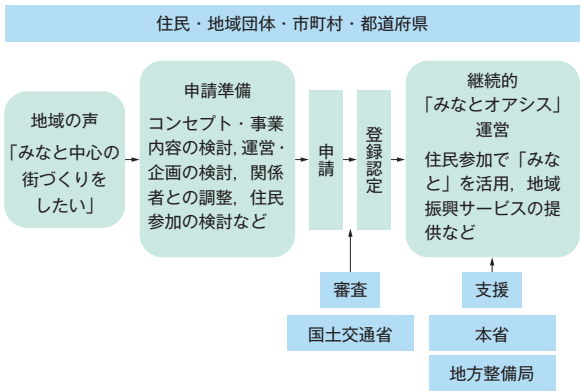


図2 ■ 申請フロー⁵⁾

2) 登録要件

国土交通省港湾局長は、申請に係る施設が、表1に示す項目のいずれかに適合していると認めるときは、設置者に対して「みなとオアシス登録証」を交付する。

表1 ■ 登録要件の概要

施設面	地域住民の交流や観光の振興に資する施設であること
継続性	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など当該施設が地域の街づくりの核になっていること
機能面	地域住民・観光客・クルーズ旅客その他の港湾利用者等の交流および休憩の機能と、地域の観光および交通に関する情報の提供機能を有すること
運営面	当該施設を設置し、または運営する者が適切かつ積極的に業務を実施すること

なお、登録申請書に記載した名称・代表施設・構成施設などに変更があれば、設置者は「登録内容変更届出書」を港湾局長に届け出なければならない⁴⁾。

3) 支援

「みなとオアシス」に認定・登録されると、地方整備局などからみなとオアシスのシンボルマーク（標章）の使用、国土交通省・地方整備局のHPなどによる広報、道路地図への掲載や道路標識の設置の支援といったPR展開⁶⁾や、所管港湾・海岸事業、公共施設利用面での規制緩和⁷⁾、社会実験の共同実施⁵⁾などの公的な支援を受けられる。

4. 調査・分析

4.1 調査対象

「みなとオアシス」の第1号は「みなとオアシス瀬戸田（広島県尾道市：瀬戸田港）」、第2号は「鳥取・賀露みなとオアシス（鳥取市：鳥取港）」で、2004年1月に2つの「みなとオアシス」が同時に認定・登録されたことから始まっている⁸⁾。

「みなとオアシス」の登録数は、2017年の運営要綱策定後大きく増加し、2024年1月時点で160カ所に上る（図3）。第5次社会資本整備重点計画⁹⁾では、2025年までに170カ所の認定・登録をめざしており、今後も「みなとオアシス」の登録数は増えていくことが予想される。

本調査では、全国160カ所の「みなとオアシス」を対象にして、国土交通省港湾局および各地方整備局が公表する報道発表資料などから事例を収集し、調査・分析を実施した。

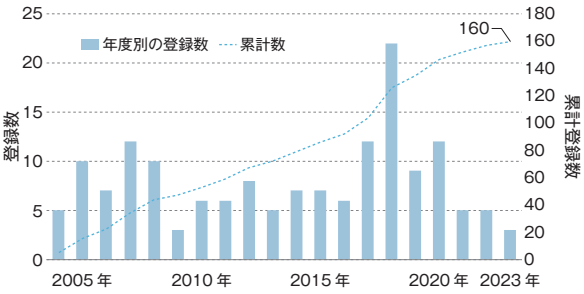


図3 ■ 登録件数の推移

4.2 傾向分析

1) 都道府県別の登録数

都道府県別での「みなとオアシス」の登録数は、広島県が13カ所と最も多く登録・認定されている。次いで北海道が12カ所となっている（図4）。

広島県は、「広島県みなと・空港振興プラン2021」¹⁰⁾を策定し、「みなとオアシス」などを活用した臨海部のにぎわい施設の充実を推進している。北海道は、「第9期北海道総合開発計画」¹¹⁾で、「みなとオアシス」などの自然環境・文化や景観と観光が両立した地域との協働による観光地域づくりの推進を掲げている。このように広島県と北海道は、重点的な取り組み施策として「みなとオアシス」を位置づけていることから、登録数が多いと考えられる。

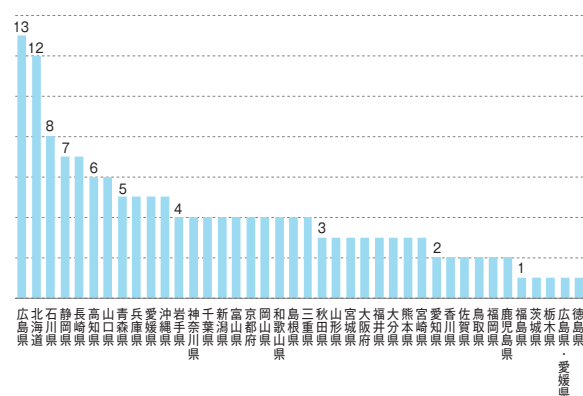


図4 ■ 都道府県別の登録数

2) 登録地の分布

「みなとオアシス」の登録地の分布は、西日本エリアに多い傾向がある。中国エリアが28カ所と最も多く認定されている。次いで、九州エリア23カ所となっている（図5）。

中国エリアは瀬戸内海の島々を結ぶ海上交通の要衝として港湾が発展してきたこと、九州エリアの長崎県や鹿児島県は離島が多いことから、「みなとオアシス」は中国および九州を中心とした西日本エリアに多い傾向がある。

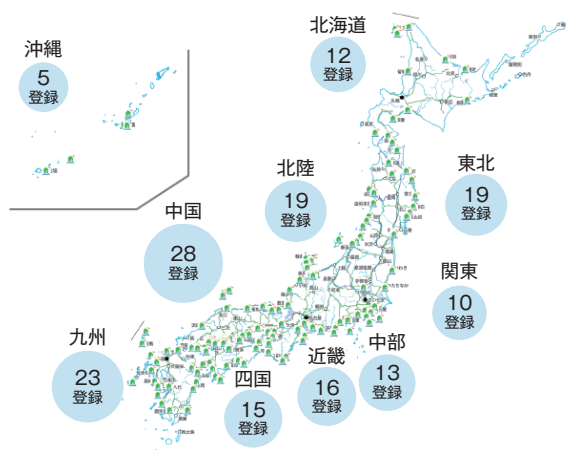


図5 ■ 登録地の分布^{注2}

4.3 属性分析

1) 人口規模別の割合

全国の993の港湾^{注3}における「みなとオアシス」の割合は、16%であった（図6）。

「みなとオアシス」において、「政令市」「40～70万人」「10～40万人」「2～10万人」「2万人～」の5つの人口規模別の割合を分析した。その結果、「2～10万人都市」が43%と最も割合が大きく、次いで「10～40万人都市」が24%を占めた。

「2～10万人都市」である御坊市（和歌山県）や紋別市（北海道）では、人口減少に起因する地域活力の減退が課題となっている。そこで、交流人口を増やすことで地元産業の活性化につなげることをめざして、「みなとオアシスごぼう（日高港）」¹²⁾・「みなとオアシスもんべつ（紋別港）」¹³⁾を展開している。

2) 運営形式別の割合

「みなとオアシス」の運営形式は、「協議会」「市・町」「民間企業（有・株）」「一社・公財等」「NPO」「商工会議所」の6つの運営形式に分類できた。

官民が連携する「協議会」が43%と最も割合が大きく、次いで「市・町」が34%を占める。一方で、「民間企業（有・株）」が単独で運営を行う割合は8%に留まっている（図7）。

このことから「みなとオアシス」を民間単独で運営することは難しいと考えられるため、地域活性や経済

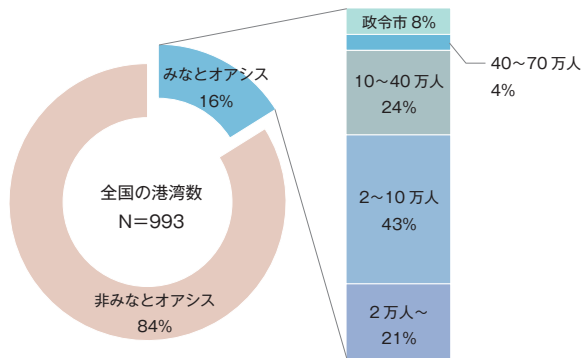


図6 ■ 人口規模別の割合

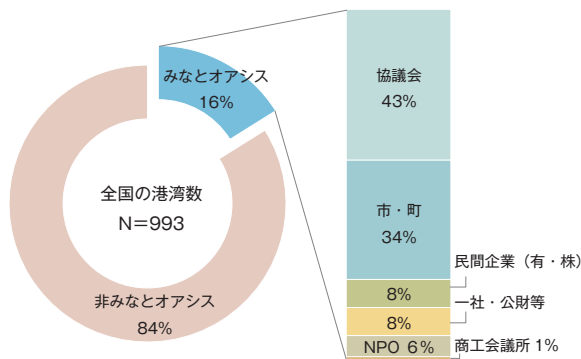


図7 ■ 運営形式別の割合

振興をめざす自治体と民間企業が連携する協議会やコンソーシアムを組成して、「みなとオアシス」を計画・運営することが効果的と推察される。

4.4 施設群の分析

1) 施設の総数

「みなとオアシス」を形成する代表施設および構成施設の総数は、「みなとオアシス鹿児島（鹿児島港）」「みなとオアシス広島（広島港）」が19施設と最も多い（図8）。

「みなとオアシス鹿児島」は種子島・屋久島・桜島を、「みなとオアシス広島」は瀬戸内海の島々を結ぶ旅客港として大きな役割を果たしているため、海上交通のターミナルを中心に、文化施設、海浜広場および商業施設などが集積している。

2) 代表施設の用途

「みなとオアシス」の代表施設を対象に、用途別の割合を分析した。その結果、「旅客ターミナル」が

30%と最も割合が大きく、次いで道の駅、市場および物販・飲食店舗などの「商業施設」が27%を占めた（図9）。

「旅客ターミナル」に加え、「商業施設」は、「みなとオアシス」の核として重要な機能であるといえる。

3) 構成施設の用途

「みなとオアシス」の構成施設を対象に、用途別の割合を分析した。その結果、「海浜広場」が33%と最も割合が大きく、次いで「旅客ターミナル」が20%を占めた（図10）。

「海浜広場」は、定期的の特産物を販売するマルシェやイベントに利用され、観光客と地域住民の交流を促し、観光振興を図る重要な機能といえる。

4) 全施設の用途の傾向

全国160カ所の「みなとオアシス」の全施設（代表施設と構成施設の合計981）を対象に、用途別の割合を分析した。その結果、「海浜広場」が27%と最も割合が大きく、次いで「旅客ターミナル」が17%、「商業施設」が16%、「文化施設」が12%を占めた（図11）。

「みなとオアシス」は多様な用途の施設群となるが、海浜公園や親水広場などの「海浜広場公園型」、大型客船バースやフェリー待合所などの「海上交通型」、道の駅、市場および物販・飲食店舗などの「商業集客型」、地域資料館や記念館などの「地域文化活用型」、マリンレジャー施設や体験学習館などの「マリンアクティビティ型」といったビルディングタイプがある。このようなビルディングタイプを指標に、地域特性に応じた「みなとオアシス」の立案・計画が検討できると考えられる。

4.5 立地条件の分析

国土技術政策総合研究所資料（2022年）¹⁴⁾を参考に、立地環境では施設群の位置関係を、アクセス性では最寄り駅との位置関係などを調査・分析^{注4)}した。

1) 立地環境・アクセス性（陸上からの視点）

図12（対数グラフ）に、縦軸に代表施設の半径

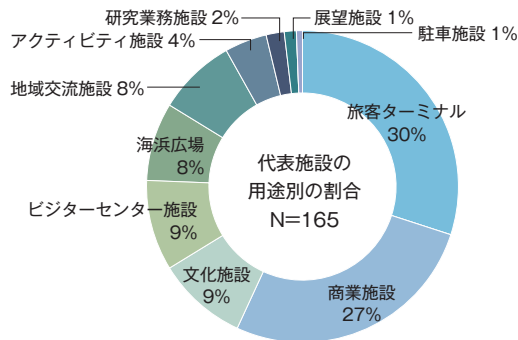


図9 ■ 代表施設用途別の割合

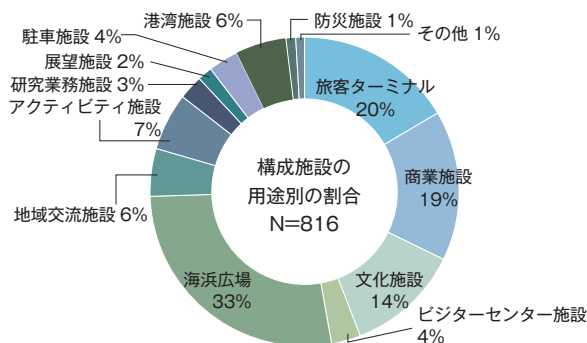


図10 ■ 構成施設用途別の割合

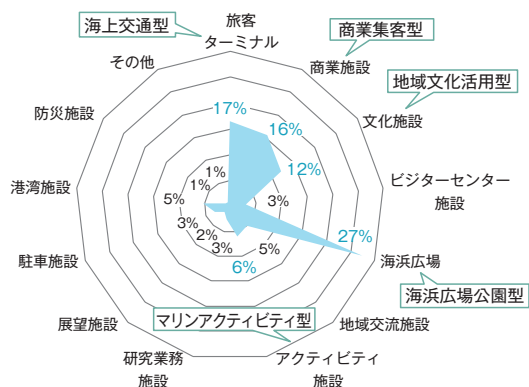


図11 ■ 全施設用途別の割合

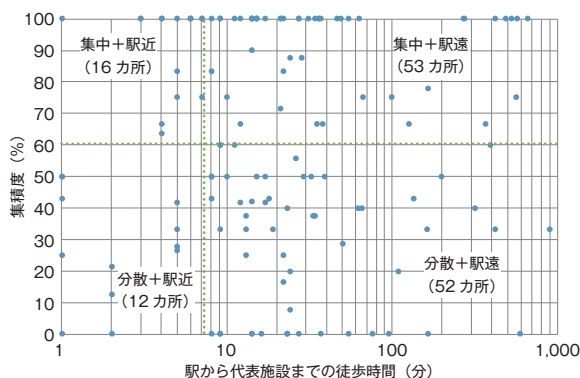


図12 ■ 最寄り駅からの徒歩時間 (分) と施設の集積度 (%)

500m範囲内^{注5}に含まれる構成施設の割合 (集積度) を、横軸にGoogleルート検索による最寄り駅からの徒歩時間 (分) をとったものを示す。

集積度の平均値60%、駅から代表施設までの徒歩時間^{注6}7分程度を基準に分類すると、「集中+駅近」が16カ所、「集中+駅遠」が53カ所、「分散+駅近」が12カ所、「分散+駅遠」が52カ所となった。

〈立地環境〉

施設群の集積度が60%以上の「みなとオアシス」は69カ所 (全体の52%) であった。このような集積度が高い「みなとオアシス」は、ウォカブルな空間の創出につながる可能性があるため、回遊性の向上に向けた街路空間の整備の計画・提案が考えられる。一方で、集積度が低い「みなとオアシス」では、観光客が利用できるレンタサイクルや地域住民も利用できる小型モビリティ (グリーンスローモビリティ) の導入も考えられる。

〈アクセス性〉

最寄り駅から代表施設までの徒歩時間が7分以下の「みなとオアシス」は28カ所 (全体の21%)、このうち集積度が60%以上の「みなとオアシス」は16カ所 (全体の12%) であった。

駅から近く、かつ集積度の高い「みなとオアシス」は、クルーズ旅客や地域住民に加え、駅からの観光客の流入も見込まれ、また来訪者が徒歩で行きやすく、周遊しやすいことから、アセット開発の事業性のポテンシャルは高いと考えられる。

2) クルーズ船の寄港 (海上からの視点)

コロナ前であるが、2019年度の訪日クルーズ旅客数は215.3万人となり、3年連続で200万人を超えている¹⁵⁾。

クルーズ旅客の流入は「みなと」の地域活性や経済振興に影響することから、2018年度・2019年度におけるクルーズ船 (外国船社・日本船社) の寄港回数の上位10の港湾と「みなとオアシス」の関係を調査・分析した。

その結果、クルーズ船の寄港回数が多い港湾は、ほ

年間を通じて多くのクルーズ船が寄港する「クルーズ観光集客型」の「みなとオアシス」では、訪日外国人客をターゲットにした施設計画（地域文化施設・歴史的建造物の保存）、また地域の特産物を販売するマルシェやポップアップイベントを展開することが「みなと」の地域活性や経済振興に効果的であると考えられる。



5.1 港灣空間のリノベーション×みなとオアシス

広島県尾道市 尾道糸崎港にある「サイクリングポートみなとオアシス尾道」は、しまなみ海道で自転車を楽しむサイクリストでにぎわう地域であることから、築73年の県営倉庫（上屋2号）をリノベーションし、サイクルショップ、自転車と共にチェックインできるホテル、レストラン（カフェ＆バーカリー）などを擁する複合施設「ONOMICHI U2」を展開している（図14）。



5.2 災害対策×みなとオアシス

国土交通省は、このような船舶による支援などを念頭に置き、救援物資の荷捌き地、災害復旧資材の積み出し、災害派遣部隊の拠点（ベースキャンプ）などの機能を有する「みなとオアシス」を災害発生時において復旧・復興の拠点「災害対応型みなとオアシス」¹⁸⁾として位置づけ、必要な施設を直轄事業や補助事業、交付金¹⁹⁾などで支援し、整備する方針である（図15）。

図15 ■ 災害対応型みなとオアシス¹⁹⁾

は避難生活を送る被災者に入浴や宿泊でリフレッシュしてもらおうと民間企業が所有する大型フェリー「はくおう」をチャーター^{注7}して、七尾市の七尾港に停泊させている。船内には大浴場や洗濯室などが備えられ、無料で利用できるほか、船内で調理した温かい食事^{注8}も提供している（図16）。



図16 ■ 避難所となった大型フェリー「はくおう」²⁰⁾

崖崩れや道路の崩壊による陸上交通網の寸断や地域の孤立化に対して、海に面した地域では、海上輸送が災害支援の役割を果たしているといえる。平常時に観光客を誘客する大型フェリーが着岸できる耐震岸壁を有する港湾では、災害時に被災地支援の中核拠点となる「災害対応型みなとオアシス」への更改が重要と考えられる。

6. まとめ

本レポートでは、「みなとオアシス」との連携を視野に入れた港湾エリアの街づくりに向けた基礎資料を得ることを目的に、日本全国の「みなとオアシス」の施設群や立地環境について調査・分析を実施した。その結果、以下の知見が得られた。

6.1 「みなとオアシス」の類型化

160カ所の「みなとオアシス」の施設群の傾向や事例調査などにに基づき、どのようなタイプがあるか検討した結果を図17に示す。

「みなとオアシス」の主要なタイプ（指標）として、地域住民と観光客が交流する「海浜広場公園型」を中心に、都市部では地元食やお土産などショッピングが楽しめる「商業集客型」やクルーズ船が寄港する「クルーズ観光集客型」、地方部では地域の観光資源を活

用する「地域文化活用型」、地域住民の海上交通として機能する「離島海上交通型」、またマリンスポーツを生かした「マリンアクティビティ型」や災害時において復旧・復興の支援拠点となる「災害対応型」の7つのタイプ（指標）が確認できた。

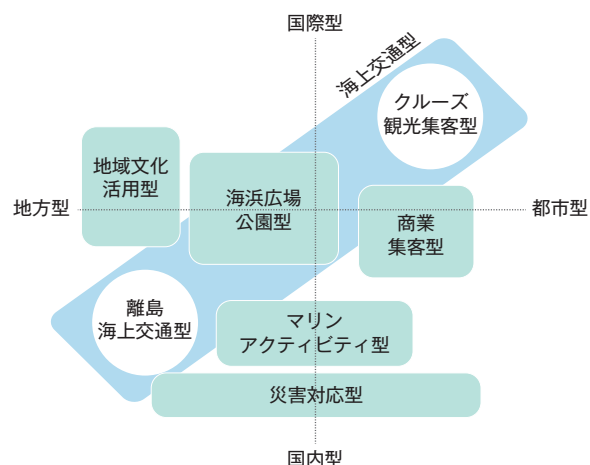


図17 ■ みなとオアシスのタイプのポジショニング

6.2 未利用空間の利活用

1) 災害支援機能

「みなとオアシス」の登録にあった方がよいとされる機能に、「災害支援機能」があげられている。

このことから、当該地域に立地する未利用空間を、備蓄倉庫や防災倉庫として自治体と地域住民が連携して利活用することが可能と考えられる。

6.3 遊休倉庫のリノベーション

港湾空間において遊休化した上屋や倉庫を改修し、港湾を一望できる商業施設として利用転換を図る事例があった。「倉庫リノベーション」は、倉庫がもつ大空間ゆえに多用途に利用・改修できるため、地域活性や経済振興に寄与する街づくりへの貢献度は高い。また港湾の既存ストックを有効活用することで、港湾ならではの景観の維持・継承につながる。

このことから、「まち」の特性を踏まえて、遊休化した倉庫を有効活用した「みなとまちづくり」の提案が可能と考えられる。

7. おわりに

観光立国推進基本計画（2023年3月31日閣議決定）では、訪日クルーズ旅客を2025年にコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させると共に、外国クルーズ船の寄港回数がコロナ前ピーク水準の2,000回を超えることをめざしている²¹⁾。また、日本海に面して北陸新幹線の金沢駅～敦賀駅間が2024年3月16日に開業している。

このように訪日クルーズ旅客や国内観光客が港湾地域に流入する機会が増え、地域活性や経済振興に貢献する「みなとまちづくり」の取り組みは注目度が高まると考えられるため、引き続き「みなとオアシス」の動向調査・分析を実施していく予定である。

[補注]

- 注1 災害時の支援、商業機能：災害支援機能や、物販・飲食等の商業機能については、機能を有するよう努めるものとされている
- 注2 登録地の分布：「みなとオアシス因島・上島」は、広島県尾道市（土生港）と愛媛県越智郡上島町（立石港）で県境を越えている。本調査では四国エリアに算入している
- 注3 全国の993の港湾：国際戦略港湾5カ所、国際拠点港湾18カ所、重要港湾102カ所、地方港湾（56条港湾を含む）868カ所²²⁾
- 注4 最寄り駅との位置関係などを調査・分析：離島で最寄り駅がない「みなとオアシス」を除いた133の「みなとオアシス」を分析対象としている
- 注5 半径500m範囲内：500m範囲は、観光地における歩行空間の半径450m（岡田（1993年）²³⁾）を参考にした
- 注6 駅からの徒歩時間：駅からの時間は、人間の意識の中にある歩行距離として目的地まで歩いてよいとする距離500m（乾ほか（1982年）²⁴⁾）を参考に、徒歩1分が80mに相当するもの（不動産の表示に関する公正競争規約）として計算した
- 注7 大型フェリーをチャーター：防衛省は、大規模災害などの際に自衛隊が必要な物資や部隊を運べるよう、大型のフェリー2隻を優先的に使用できる契約を民間企業と交わしている²⁵⁾

[参考文献]

- 1) 運輸省港湾局：21世紀への港湾～成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策～、1985.5
- 2) 運輸省港湾局：豊かなウォーターフロントをめざして、1990.9
- 3) 一般社団法人ウォーターフロント協会：みなとオアシスとは、<https://www.waterfront.or.jp/oasis/about.html>、2024.1.30
- 4) 国土交通省港湾局：みなとオアシス運営要綱、2023.9
- 5) 国土交通省東北地方整備局港湾空港部：みなとオアシスができるまで、<https://www.pa.thr.mlit.go.jp/minato-oasis/040/20200101002000.html>、2024.2.16
- 6) 日本港湾協会 港湾政策研究所：港湾10月号、p.46、2014

- 7) 国土交通省港湾局振興課調査係：みなとオアシス、<https://www.mlit.go.jp/kowan/minato%20oasis%20HP/minato%20oasis%20HP.htm>、2024.3.12
- 8) 一般社団法人ウォーターフロント協会：第82回ウォーターフロント研究サロン「みなとオアシス創生期」、2015.11
- 9) 国土交通省：第5次社会資本整備重点計画、2021.5.28（閣議決定）
- 10) 広島県：「広島県みなと・空港振興プラン2021」の策定、<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/103/minatoplan2021.html>、2024.3.5
- 11) 国土交通省北海道局：第9期北海道総合開発計画（閣議決定）、<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001728336.pdf>、2024.3.13
- 12) 岩原克仁：クルーズ船寄港による地域活性化を目指す「みなとオアシスごぼう」プロジェクトについて、平成30年度近畿地方整備局研究発表会 論文集一般部門（活力）No.15、2018
- 13) 中島悠介・伊藤優義・渥美洋一：紋別港親水地区活性化の課題と取り組みについて—みなとオアシス「もんべつ」との連携を事例として—、第60回（平成28年度）北海道開発技術研究発表会、2017.2.13
- 14) 小松崎真彦：みなとオアシス登録施設の配置計画に関する研究、国土技術政策総合研究所資料（No.1201）、2022.3
- 15) 国土交通省港湾局 産業港湾課：訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2022年確報）、2023.12.18
- 16) 関根博史・岡田智秀・落合正行・田島洋輔・横内憲久・柴崎拓己・鈴木真生：「倉庫リノベーション」の変遷からみた今後のあり方に関する研究—（その1）都内周辺におけるリノベーション倉庫の歴史変遷と空間的価値について—、平成28年度日本大学理工学部学術講演会予稿集、pp.414～415、2016
- 17) 国土交通省総合政策局社会資本整備政策課：令和2年度PPP/PFI推進 首長会議資料2-1、2020.10.6
- 18) 国土交通省港湾局海岸・防災課：海岸・防災行政を取り巻く最近の動向、波となぎさNo.215、港湾海岸防災協議会、p.4、2021
- 19) 国土交通省：臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上、<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001345285.pdf>、2024.3.15
- 20) 防衛省統合幕僚監部：令和6年能登半島地震に係る災害派遣、<https://www.mod.go.jp/js/activity/domestic/2024notohantou.html>、2024.3.19
- 21) 国土交通省港湾局：クルーズの最近の動向について、2023.6.22
- 22) 国土交通省港湾局総務課：港湾数一覧、国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾位置図（2022年4月1日現在）、<https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001517684.pdf>、2024.2.17
- 23) 岡田光正：建築人間工学空間デザインの原点、理工学社、p.110、1993
- 24) 乾 正雄・長田泰公・渡辺仁史・穂山貞登：新建築学体系11 環境心理、彰国社、p.169、1982
- 25) NHK：防衛省から大型フェリー派遣 被災者14日から利用へ 石川 七尾、<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20240113/k10014319881000.html>、2024.1.13



■ 坂巻 哲 Satoshi Sakamaki

街づくりリサーチ部上席研究員、博士（危機管理学）、一級建築士、地域安全学会・日本建築学会会員、災害に強いレジリエントな街づくりを基礎に、持続的なまちの形成・発展に関する調査研究に従事

■ Abstract

Case analysis of the Minato Oasis system promoting community development

Satoshi Sakamaki

This paper aims to obtain basic data for town development centered on “minato” (ports) that will contribute to regional revitalization. To this end, we surveyed 160 Minato Oasis sites nationwide and conducted research and analysis on the composition of facilities and their location environments.

The results showed that the proportion of facilities by use was as follows: beach squares accounted for 27%, the highest proportion, followed by passenger terminals at 17%, commercial facilities

at 16%, and cultural facilities at 12%. Based on a survey of the current layout, seven main types of Minato Oasis were identified: “seaside plaza park type,” “commercial attraction type,” “cruise tourism attraction type,” “regional culture utilization type,” “remote island maritime transportation type,” “marine activity type,” and “disaster response type.” In addition, we have organized examples of initiatives to redesign port spaces by renovating existing structures such as warehouses and sheds, as well as examples of distinctive Minato Oasis sites that serve as relief supply handling areas, loading points for disaster recovery materials, and base camps for disaster response teams, with a focus on providing support by ship in the event of a disaster.