

# 我が国におけるみなとまちづくりの推進について

都市研究センター研究員

森木 亮

## 【要旨】

本稿は、我が国の港湾行政における、港湾と背後地の都市形成との連携の基本的な考え方及び施策をまとめたものである。戦後における基本的な考え方の変遷を示すとともに、現在の基本的な考え方とこれに基づく施策を紹介し、課題と今後の動向について考える。

## 1. 港湾と背後地の関係の歴史的な変遷 (戦後～現在)

港湾は水陸の交通の結節点であり、その配置・機能は背後地の都市形成と相互に影響を与える。港湾に対する社会的・経済的要請は時代に応じて変遷し、それによって背後地と連携した地域づくりの考え方も変化している。本節においては、戦後～現在における基本的な考え方の変遷を示す。

### (1) 戦後復興（1945年（昭和20年）～1955年（昭和30年）頃）

軍事拠点・輸送拠点であった港湾は、本土制空権を失った戦争末期に激しく攻撃され、機能を大きく損じた。終戦直後においては、輸送正常化のための港湾機能の復旧が急務であった。航路に残る戦災沈没船の

撤去、残留機雷の掃海、戦災と維持補修費の不足の双方で荒廃した岸壁・上屋等の施設の再建・補修等が急がれた。

また、疲弊した国内産業の建て直しのため、港湾は輸出入の拠点、そして産業物資の国内輸送の輸送拠点と位置づけられ、産業政策と連動した重点整備が図られた。当時の産業政策としては、特に不足する石炭の増産に資源を集中する傾斜生産方式がとられた（内閣（1946））。港湾整備もこれに応じ、1949年（昭和24年）には、産業施設関連港湾整備費が計上され、若松港（現北九州港若松地区）（当時背後に筑豊炭田を有した）他16港で物資の専用荷役施設の整備が図られた。

1948年（昭和23年）頃までには沈没船撤去、機雷掃海等の緊急作業が概ね終了し、また在外者の引揚げ等の緊急業務も概ね終了したため、港湾の状態が平常に近づいた。この時点で主要な港湾施設は連合国軍が接收していたが、順次日本側に管理を返還できる見通しとなった。連合国軍は、民主化政策の一環として、戦前は国家管理だった港湾を地方管理に変える意図を有して

いたとされ、1950年（昭和25年）に制定された港湾法（法律（1950b））では地方自治体を港湾管理者とすることとされた。

1950年（昭和25年）に勃発した朝鮮戦争による景気刺激は疲弊した我が国経済が立ち直る契機となった一方で、連合国軍は大量の軍事輸送が必要となり、主要な港湾施設は返還されないばかりか再接収されるものも出た。本稿の趣旨から外れるが、有事における港湾の一元管理の必要性を連合国軍自身が示したとも理解できる。民需物資の荷役は残された施設で行わざるを得ず、港湾施設の需給は逼迫した。

1953年（昭和28年）の休戦後は概ね返還が進んだが、返還されず代替施設の整備が必要となったものもある。

## (2) 臨海工業地帯の形成（1955年（昭和30年）～1965年（昭和40年）頃）

この時期の産業政策は、「国民所得倍増計画」（内閣（1960））に示されるように、重化学工業を中心にした加工貿易によって国富を産み、国民の生活水準の向上を図るものであった。同時に、首都圏等既に発展した地域においては過密の害を避けるため投資を抑える一方、開発途上の地方部においては積極的に投資を行ない、地域間の格差の是正を図ることとしている。より具体的には、既存の産業拠点が首都圏太平洋岸から瀬戸内を抜けて北九州に

至る地帯にベルト状かつ離散的に位置する中、その中間の空白地点へ新規に産業を誘致し、有機的に連携した一連の開発地帯（いわゆる太平洋ベルト地帯）を形成しようというものである。港湾投資に関しては、需給が逼迫する既存の大港湾を優先としつつも、地方開発の拠点となるべき港湾においては先行投資を行うとしている。

この国民所得倍増計画を踏まえ、国土総合開発法（法律（1950a））に基づいて策定された「全国総合開発計画」（内閣（1962））では、太平洋ベルト地帯への集中という表現は避けられ、地方開発拠点を全国に計画的に配置する拠点開発方式をうたっている。具体的な地方開発拠点としては、新産業都市建設促進法（法律（1962））に基づく「新産業都市」15地域及び工業整備特別地域整備促進法（法律（1964））に基づく「工業整備特別地域」6地域が指定された（図-1）。これらの地域においては、国及び地方自治体が、用地、上下水道、道路、鉄道、港湾等の産業向けインフラ整備の促進に努めることとされていた。

開発拠点において、産業の立地としては、主に臨海部が想定されていた（**臨海工業地帯**）。原材料を輸入して製品を輸出する加工貿易の性質上、国内物流費を削減するためには、立地は港湾に近接した臨海部が望ましい。臨海部の平坦地の確保が難しい地域においては、遠浅の海域

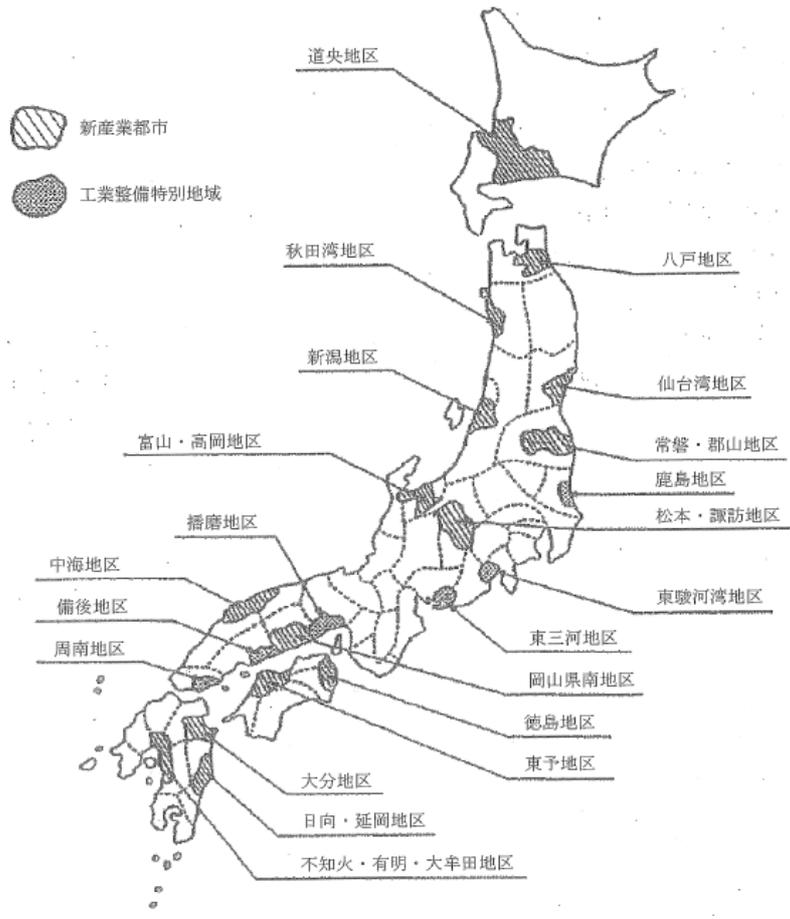


図-1 新産業都市及び工業整備特別地域

(出典：数字で見る港湾 2012 (国土交通省港湾局))

(注) これらの制度は 2001 年 (平成 13 年) 4 月 1 日に廃止された。

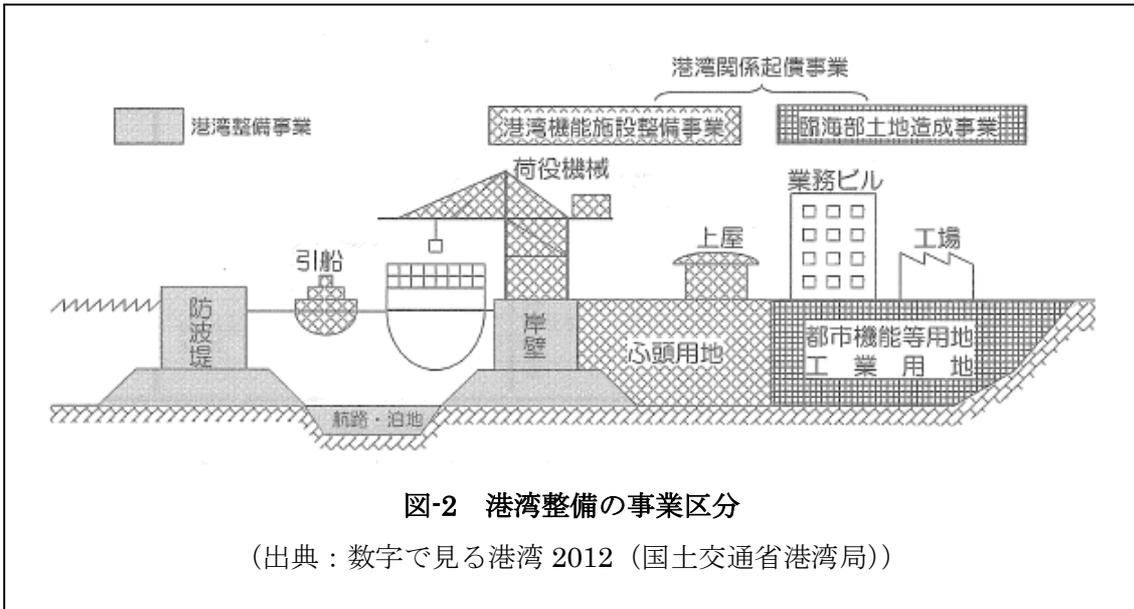
の埋立によって用地の確保が図られた。

また、さらなる物流費の削減のため船舶の大型化が図られ、港湾の航路・泊地・岸壁もそれに応じて大水深化が要請された。埋立による用地確保と港湾の大水深化は相補的な関係にあり、航路・泊地を増深するために浚渫した土砂を用いて海岸の埋立を行って産業用地を確保し、埋立地の沖合部分に大水深岸壁を設ける開発手法が広く用いられた。

臨海部に未開発の平坦地が広がる場合は陸地の掘込みによって大

水深の航路等を確保する開発手法が用いられたが、それにより生じた浚渫土砂によりさらなる用地の拡張が図られた。

具体例として、主に埋立により用地を確保したのは大分地区 (大分港)、東予地区 (新居浜港、東予港)、周南地区 (福山港)、岡山県南地区 (水島港) 等であり、一方で平坦地に掘込港湾を整備したのは新潟地区 (新潟港東港区)、仙台地区 (仙台塩釜港仙台港区)、鹿島地区 (鹿島港) 等である。(括弧内は関係する港湾名。)



港湾行政においては、懐胎期間の長い港湾施設を開発拠点において円滑に整備するため、港湾整備緊急措置法（法律（1961））に基づき政府が「港湾整備5箇年計画」を策定して重点整備する施設を定め、中長期的にその施設に集中的に予算を割り当て易いようにした。また港湾整備促進法（法律（1953b））に基づき港湾管理者が特定港湾施設整備事業として実施する港湾の荷捌き施設の整備や産業用地の埋立造成に対し、運輸大臣（現国土交通大臣）が資金の融通の斡旋をした（図-2）。

一方、これらの開発手法は同時に、都市中心部から水際線を遠ざけて市民の水際線へのアクセスを困難にした側面もある（水際線のパブリックアクセスの課題）。また都市中心部に近接して存在した水深が比較的小さい旧岸壁やそれに付帯する荷捌き場が陳腐化して使用されなくなった結果、都市内の空洞的

な存在となり、後の時代に都市開発上の課題となった（インナーハーバーの陳腐化の課題）。

(3) 海上輸送の変化（1965年（昭和40年）～1975年（昭和50年）頃）

この時代には海上輸送にコンテナが導入された。コンテナ輸送のメリットは輸送容器の規格化による全面的な機械化荷役の導入と荷役の全天候化であるが、これが港湾荷役、ひいては海上輸送全般に著しい効率化をもたらした。

従来の一般貨物船は甲板のハッチを開けて荷役を行っていたが、雨天には荷痛みを避けるため荷役が出来ない。荷役作業は船に備え付けのデリック（簡易クレーン）等によるが、これは数や能力に限られる。このため大型船では荷役に週単位の時間がかかっていた。一方、コンテナ専用船と陸側に据えたガントリークレーンによる荷役においては、入港から出港まで数時間にまで作業時間が短縮される。これによっ

て船舶の運航計画が効率化し、限られた船数でも配船頻度が増やせる。また一般貨物船では荷役に時間がかかり過ぎて非現実的だったようなレベルの船型の大型化も、荷役速度の大幅上昇で現実のものとなり、これが規模の経済効果によるさらなる輸送コストの低減をもたらす。



図-3 コンテナ荷役（東京港）

（出典：国土交通省東京港湾事務所ウェブサイト）

これらの利便性から、コンテナ化可能な貨物は次第にコンテナ化が進み、一般貨物船向けの在来岸壁やこれに付帯する荷捌き場の利用が減少した。中でも汎用の荷捌き場ではなく特定貨物専用の荷捌き場の中には著しく使用されなくなった例もある。例えば、原木輸入が製材のコンテナ輸入に移行したため、原木を一時保管する水面貯木場はその多数が低利用化した（これには原産国における資源保護・産業振興の観点からの原木輸出制限政策も影響している。）。水面貯木場の大半は港湾区域の中でも沖合ではなく都市中心部近辺に設けられていたので（フナクイムシ（木材を食害する

海産の貝類）の害を避けるために淡水の混じる河川内や河口近辺が適地であったため）、低利用化した水面貯木場も陳腐化したインナーハーバーの一種と考えることができる。

一方で原油、鉱石、穀物、木材チップ等の大量輸送されるバラ積み貨物（バルク貨物）は、コンテナによるユニット化よりも、品目に応じた大型専用輸送船と専用荷役機械による荷役の方が効率的であるため、その方向に特化が進んだ。



図-4 バルク貨物荷役（石炭）（苫小牧港東港区）

（出典：国土交通省苫小牧港湾事務所ウェブサイト）

臨海工業地帯の主な物流は原材料の輸入と製品の輸出であるが、前者が主にバルク貨物で品目別専用岸壁により扱われ、後者が主にコンテナ船岸壁によって扱われるようになった。これらの岸壁は個々としては最新の効率的な大型荷役機械と、船舶の大型化に応じた広い荷捌き施設を必要とする一方、効率化により単位貨物量当たりではより少ない岸壁数しか必要としない。この

ため、各港にコンテナ船岸壁や大型バルク船岸壁が新設される一方で、前項で述べたインナーハーバーの陳腐化がより一層進展した。

(4) 臨海部の再開発（1975年（昭和50年）～2000年（平成12年）頃）

この時期には2回にわたるオイルショック（1973年（昭和48年）～、1979年（昭和54年）～）を経て我が国の経済が高度成長から安定成長へ移行するが、一方で国民の生活水準向上やレクリエーションへの期待は高まる方向にあった（国民生活審議会（1973））。

産業用地に関しては、経済のグローバル化により国際水平分業が進み、我が国の主力産業が石油化学、製鉄のような広大な用地を要するものから、電子製品の様に比較的用地を要しないものにシフトし、臨海部の用地需給は緩和し、低未利用地が生じるようになった（臨海工業地帯の低未利用地の課題）。

国際水平分業はさらに港湾施設にも影響した。サプライチェーンが国境を越え、部品や半製品の輸出入が増加した。さらに我が国では生活雑貨等のいわゆる軽工業品が国産から開発途上国産品の輸入へ転じ、製品輸入の数量が増えた。これらの影響で我が国港湾におけるコンテナの取扱数量がさらに増加し、輸送効率化のためにコンテナ関連施設の大規模化と最新施設への利用集中がより一層促進された。

都市においてレクリエーション

等の新たな需要に応えるための用地供給を考える際、港湾内のインナーハーバーや低未利用地は各種ライフライン等一通りのインフラストラクチャーを備えており、これらの再開発は一からの開発よりコストが低い。また都市中心部の空地に比べると個々の面積が大きく地権者が少数で、大規模開発に向いている。このため、これら低未利用地等に展示・会議施設、物販施設、レクリエーション施設、居住施設等の都市機能を導入する再開発が各地で行われた。また、新規用地が必要な場合、水際線へのパブリックアクセスの維持並びに浅海域における生態系・漁業・レジャー等の利用との調和への配慮から、地続きの埋立地ではなく沖合人工島による用地造成が一部で行われた。事例としては博多アイランドシティ等が挙げられる。

この時期の政府の産業政策は、電電公社（1985年（昭和60年））、国鉄（1987年（昭和62年））の分割・民営化に象徴されるように、規制緩和・民間活力の導入を基本としている。臨海部の再開発に対しても、民間事業を政府が支援する政策がとられた。具体的には、各個別法における規制緩和とともに、民活法（法律（1986））、民都市法（法律（1987a））、リゾート法（法律（1987b））、NTT法（法律（1987c））等に基づき、公益に資する民間の再開発事業等（民活事業等）に対して

税制上の優遇や無利子・低利子の公的資金の貸付等が行われた。

港湾行政においては、1985年(昭和60年)に長期港湾整備政策「21世紀への港湾」(運輸省港湾局(1985))を策定し、従来の「物流」「産業」に加えてレクリエーション・親水機能等「生活」に係る機能を導入し、「総合的な港湾空間」を創造することを目標とした。1987年(昭和62年)には臨港地区内の構築物規制にかかる分区条例のモデル条例を変更し、再開発が見込まれる分区では会議場施設・研究施設・スポーツレクリエーション施設等の立地を明示的に認めた。

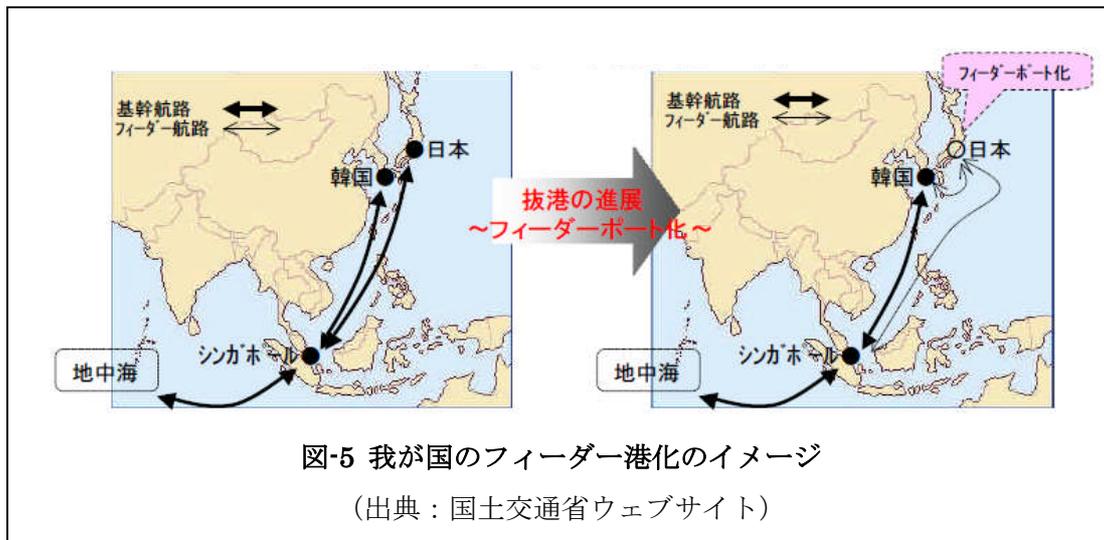
また、港湾の公共事業と関連する民活事業等を組み合わせた総合的な再開発事業を円滑に推進するために、地元自治体が予め総合的な再開発事業計画を定めることを推奨し、その調査費に対する国庫補助を行った(例えば都市部におけるポートネッサンス21計画、地方部におけるマリン・タウン・プロジェクト計画、観光地におけるコースタル・リゾート・プロジェクト計画等)。

一方、深刻化する都市の廃棄物処理問題に対応するため、都市に隣接する海面である港湾区域内における海面廃棄物処分場の需要が増加した。1973年(昭和48年)の港湾法改正によって港湾施設に「廃棄物処理施設」が追加され、港湾管理者が整備する「廃棄物埋立護岸」に対する国庫補助が開始された。

海面廃棄物処分場は有限の海面を有効活用するために、出来る限り長期間にわたり利用可能となるよう運営され、その間は土地として利用できないので、変動する土地需要に即応することはできない。容量が尽きた処分場跡地は緑地・レクリエーション用地(例えば東京港の若洲、夢の島)等として利用されている。

#### (5) 選択と集中(2000年(平成12年)頃～現時点)

戦後増加を続けた我が国の人口は、継続的な出生率の低下により2005年(平成17年)頃には停滞し、2008年(平成21年)頃には継続的な人口減少に転じた(千野雅人(2009))。同時に平均寿命の延長とあいまって、少子高齢化の進展が著しい。人口減少及び少子高齢化は現行の経済、地域社会運営、財政等に様々な問題をもたらすことが懸念されることから、少子化対策が講じられ、2005年(平成17年)には出生率はわずかに上昇に転じている。しかし、少なくとも今後数十年は人口減少と少子高齢化が進展すると推計されている(内閣府(2012a)、内閣府(2012b))。国の経済発展の動向は生産年齢人口の多寡と同時に一人当たり生産性に依存することから、経済政策としては一人当たり生産性の上昇に重点を置くこととなるが(内閣府(2011))、社会資本整備においては、経済発展の基盤となる投資は継続しつつ、確実に到来する人口減少



や少子高齢化にも備えていく必要がある。

また、20 世紀末における我が国の経済停滞と中国等の東アジア各国等の経済発展により、世界経済に占める我が国の相対的な地位が低下した。例えば、国別名目 GDP (米ドル建) 統計において、1985 年 (昭和 60 年) 時点では中国の GDP は我が国の四分の一以下であったが、2010 年 (平成 22 年) には 5,951 十億米ドルで首位の米国 (14,527 十億米ドル) に次ぐ第 2 位となり、第 3 位の我が国 (5,459 十億米ドル) を上回っている (国際貿易投資研究所 (2012))。

この影響により、国際海上コンテナ輸送においては、東アジア各国と我が国の間の東アジア域内輸送量が増える一方、我が国発着のコンテナ貨物が世界の貨物流動に占める相対的な比率が低下し、世界各地域を結ぶコンテナ輸送網の基幹航路 (その時点で最大級のコンテナ船 (母船) を用いる長距離大量輸送路

線、例えば欧州～アジア航路・北米～アジア航路) の中で、中国・韓国等には寄港するが我が国に寄港しない便が増えつつある。コンテナ輸送網はハブ&スポーク構造であり、基幹航路が寄港しない港では小型コンテナ船 (フィーダー船) による二次輸送が必要となり、物流コストが上昇し、国際競争力に悪影響を与える (図-5)。我が国発着貨物が隣国ほどには増えない状況下で基幹航路の寄港を維持・拡大するには、施設の高質化・経費の低廉化に加えて寄港誘致の対象となる港湾を絞り込むことが必要である。

さらに、高度成長期 (概ね 1960 年代～1970 年代) に集中的に整備された道路・河川・上下水道・港湾等の社会資本が 2010 年頃から更新時期を迎え、社会資本の維持管理又は更新に要する費用負担の増加が国と地方自治体の財政を圧迫することが予想される。これに対しては、予防的保全の導入による社会資本の長寿命化、これによる維持管理費

用の低廉化及び更新時期の分散、維持管理技術の改良による費用削減等の技術的対策に加えて、財政面ではインフラの整備・維持管理への民間資金又は民間的経営手法のさらなる導入が提唱されている。長期的には、人口減少を見込んだ維持管理・更新の優先順位付けも必要となっている。

2001年（平成13年）に発足した小泉政権は経済活性化のためには経営資源・技術資源の「選択と集中」が重要とし、社会資本整備には配分の重点化・効率化を求めた（内閣（2002））。国土総合開発法は2005年（平成17年）に「国土形成計画法」と改題され、東アジア経済の勃興と人口減少社会という前提下、持続可能な地域の形成を図るための計画が検討された。2008年（平成20年）に策定された国土形成計画（全国計画）（内閣（2008））においては、従来の、一極一軸型国土構造を前提に都市部から地方部への所得の再配分による国土の均衡ある発展を図るという方針から転換し、全国を広域圏に分割し、それぞれが東アジア各国と連携してその活力を取り込み自立的な発展を図る、という方針が示された。そして人口減少に対応するため、各圏域内で複数市町村が連携して都市機能を相互融通しつつ、計画的に都市機能を集積して「集約型都市構造」へ転換することを促している。また、2012年（平成24年）年8月に閣

議決定された社会資本整備重点計画（平成24年度～平成28年度）（内閣（2012b））では、社会資本整備に民間の知恵・資金を活用することが規定されている。

港湾行政においては、港湾施設は東アジア各国との物流ネットワークを実現するための具体的な手段として重視される一方、より一層の選択と集中が求められている。特に背後圏が比較的広いコンテナ港湾について集約の要請が顕著であり、重点的な投資対象となるコンテナ港湾は順次集約されている。1995年（平成7年）に策定された長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」（運輸省港湾局（1995））においては中枢国際港湾4地域（東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州）10港・中核国際港湾8港が重点投資対象であった。基幹航路の母船のさらなる大型化に対応してコンテナターミナル規模の拡大を目指したスーパー中枢港湾プロジェクトでは、2004年（平成16年）に3地域（阪神港、京浜港、伊勢湾）7港がスーパー中枢港湾に指定された。現時点では、2010年（平成22年）に国際コンテナ戦略港湾として選定された阪神港（神戸港、大阪港）と京浜港（東京港、川崎港、横浜港）の2地域5港に集約されている。また、コンテナ専用船輸送を補完するものとして、各圏域において国際フェリー輸送・RORO船輸送による東アジア各国との間の高速海上輸送

ネットワークの形成を支援することとされている。

一方、バルク港湾に関しては、バルク貨物の性質上、国内輸送の効率の大幅な改善が困難なことから、コンテナ港湾の様な高度な集約は困難である。このため、複数企業間の共同輸送等の合理化を図りつつ、消費地への近接等の地理的優位性、拠点性、物流コストの削減効果等に鑑み拠点的な機能を担うべき港湾として、2011年（平成23年）に国際バルク戦略港湾 9地域 11港が選定された。

2011年（平成23年）の港湾法改正により、国際コンテナ戦略港湾は港湾法上の「国際戦略港湾」と規定され、各港に港湾運営会社を設立し、「民」の視点で港湾運営の効率化を実施することとなった。また、国際バルク戦略港湾においても、「民」の視点による埠頭運営の効率化を行うこととしている。

## 2. 港湾と背後地の整備・管理主体について

前節では港湾と背後地の関係の変遷について述べたが、この中にはそれらの整備・管理の主体となるものの変遷も含まれている。本節ではその整備主体に係る部分を取り出し、その意義について考察する。

### (1) 国と地方自治体の関係

前節で述べたように、戦前の港湾の整備・管理主体は国であったが、

戦後の民主化政策の一環として、整備・管理の主体が地方自治体となった。

港湾と一体となった臨海工業地帯の形成に際しては、地方自治体が一貫した地域開発計画を立案することが可能になることから、戦後の新たな体制が有利に働いたと考えられる。この場合は造成した産業用地の売却益、企業誘致による税収増益等、地方自治体に内部化される利益が具体的に見積もりやすく、自律的に公共投資と受益のバランスを取ることが見込める。

一方でデメリットもあると考えられる。例えばコンテナ港湾の配置である。道路交通が高度に発達し、また外航船舶輸送のロットが巨大化した近年においては、コンテナ港湾の背後圏は一般に拡大する傾向にある。その結果一部地域で各港湾の背後圏が重なり、港湾間の競合が発生する事態となった。本来、公共財たる我が国港湾の整備においては、「市場の失敗」、すなわち過当競争状態における過剰設備投資による公益の損失を避けねばならない。しかし、所在地域の地域振興が各港湾の基本的目的となっており、他地域との競争を避けるモチベーションが働きにくい。また、物流改善の効用は地方自治体にとって外部利益であり、間接的に税収等に貢献するが、公共投資とのバランスをどのように図るかは、受益範囲も広く当該港湾単独では決めがたい。

このため、公共投資に係る全国レベルの調整や投資効果の見極めの必要性が高まり、「選択と集中」が近年の港湾政策として重視されるようになった。

## (2) 行政と民間との関係

我が国においては、港湾施設の運営に関しては民間事業が基本となっている。港湾運送事業、倉庫業、水先業、船舶代理店業、船舶の修理・給油・食料補給・消耗品補給等は民間事業である。(ただし船舶の給水・離着岸補助(タグボート)・廃棄物受入その他の船舶役務は、民間の提供が不十分なら港湾管理者が提供する旨、港湾法の規定がある。)行政と民間との役割分担で主に問題になるのは、民間が港湾施設の整備・管理を行う場合である。

従来、産業の原材料となるバルク貨物に関しては、これを扱う民間企業が専用岸壁を整備・管理する事例が多数見られる。さらに、輸送船を大型化するための航路増深に関しても、整備主体は行政としつつ、その供用を早めるために民間企業が浚渫費用の一部を受益者負担する場合があった。しかし近年、関連する産業は近隣諸国との競争に疲弊しており投資余力が乏しく、一方で近隣諸国のバルク港湾は物流コスト削減のため行政の支援も受けつつ大水深化を続けている。このため、国際競争力確保の観点から、我が国バルク港湾への行政の支援が必要となっている。

施設整備を含めた公共岸壁提供サービスに関しては、民間の参入を妨げる法令はないが、民間サービスは実態としてわずかな事例しか行われていない。これは、各港湾の基本的目的が地域振興であり、そのために地方自治体が直接的な投資回収を度外視した低廉な価格で公共岸壁を提供していることが理由と考えられる。

他国と比較した場合、例えばシンガポールでは国出資の民間企業がコンテナ港湾を整備・管理・運用し、また香港政府は民間企業に対してコンテナターミナルの港湾開発権入札を行い、それぞれ株主利益や権利売却益等を通じて政府が港湾から利益を得ている。これは他国(他地域)発着貨物のトランシップ率が高いため、自国(自地域)企業の負担が小さいことを前提としている。またタイのラムチャバン港は後者の方式を取る。その取扱貨物は我が国企業を含めた外資系企業が立地する工業団地発着の貨物の比率が高く、外資系企業の負担と考えることが出来る。これらの事例を考慮すれば、自国企業の貨物の比率が極めて高い我が国港湾において、地方自治体が地域振興を目的に低廉なサービスを提供することには一定の合理性があると考えられる。

これを踏まえた上でなお「民」の視点の導入が要求されるのは、公共岸壁のマーケティング、サービス契約内容等を民間企業経営の視点で

精査し、施設の最大限の活用を図ることが目的と考えられる。

### 3. 現在における港湾と都市の連携の基本的な考え方

現在の港湾行政における都市との連携の基本的な考え方は、2002年（平成14年）の交通政策審議会答申において「みなとまちづくりの推進」として提言されており（交通政策審議会（2002））、その考え方の概要は以下のとおりである。

港湾においては従来の物流・産業、そして離島等における人流の機能も引き続き重要である。しかし一方、前節で述べたように、物流・産業港湾の開発の過程で、かつては生活の場でもあった「みなと」が市民生活から遠ざけられていった経緯がある。このため、地域の個性ある発展のために、「みなと」の資産（景観、歴史的建造物、クルーズ船寄港等）を市民の手で再評価し、地域活性化と生活環境の向上に活用する。そのための計画を地元中心に作成し、行政はその実施を支援する。

#### 【施策】

- ハード・ソフト施策の連携により、港湾管理者、関係市町村、関係事業者、地域のNPO等が各々のパートナーシップを発揮して、みなとまちづくりのための計画（「みなとまちづくりプラン」）を策定。
- みなとまちづくりを推進するために必要となる交通アクセス、緑地、護岸の整備、ユニバーサル・デザ

インの考えの導入等、良好な環境づくりに対し総合的に支援。

施策の柱は以下の4つである。

#### (1) 地域の生活と産業を支える活力あるみなと

物流・産業・人流といった基本機能の一層の充実を図るとともに、高齢者福祉等、多様化するニーズに適切に対応する。

#### 【施策】

- 海上交通確保の観点から、航路・泊地における静穏度の向上により安全性を高めるとともに、船舶の大型化への対応や安全で使いやすいターミナル機能を確保。

#### (2) 豊かで親しみやすいみなと

港湾の水際線を日常生活の憩いの場として活用する。

#### 【施策】

- 緑地・遊歩道の整備や道路等のアクセスの充実など、住民・市民とみなととを結ぶパブリックアクセスの確保、向上。
- みなとにおける公共施設等について訪れる市民を意識しつつ親しみやすい外観となるよう配慮。
- 港湾周辺の地域とも連携を進めることにより、広域で一体的に水際線をめぐることのできる「海の辺の路（うみのべのみち）」を実現。

(3) 地域の個性を活かした美しく文化性に富んだみなど

歴史ある建造物や港湾施設自体を学習や風景に活用する。

【施策】

- みなとと海を体験し、学習する場として、みなとを積極的に活用。
- みなとから眺めることができる海や山、太陽などの自然や、貨物を運ぶ船舶やヨット、ガントリークレーンの列などの物流・産業にかかる施設などを借景として利用し、みなとを再び優れた景観の場にしつつ、それを活かした美しく潤いのある文化的な生活を可能とする空間を形成。

(4) 海洋性レクリエーションや観光を核としたみなど

プレジャーボートやクルーズ等のニーズに対応するとともに、みなとを地域住民を含めた市民の交流の場として活用する。

【施策】

- 拠点を活用した地域のイベントの開催やクルーズネットワークの形成に資する観光情報の発信、港湾間の連携強化などを支援。
- 国内の観光客はもとより訪日外国人旅行者の増加にも対応した地域の交流拠点としての旅客船ターミナルや緑地等の空間を整備。

次節以降では、この基本的考え方に沿った具体的な施策及び直接的・間接的に施策に関連する事業について紹介する。

#### 4. みなとまちづくりに係る情報発信の取り組み

##### (1) 事例集による情報共有

先進的に「みなとまちづくり」に取り組んだ事例を共有することにより、他の地域の取組みを支援するため、国土交通省港湾局は事例集を作成して港湾管理者等に配布している。2003年度（平成15年度）内の活動について13港、2004年度（平成16年度）内の活動について22港を選び、それぞれ当該年度に実施した活動（イベント、ワークショップ等）の概要と成果をとりまとめた「みなとまちづくりガイドブック」及び「みなとまちづくりガイドブック2005」を作成・配布した。その概要は国土交通省サイトにも掲載されている。

##### (2) みなとオアシス

一定の要件（情報発信機能、駐車場・トイレ、管理責任者の存在等）を満たす港湾の交流施設（旅客ターミナル・緑地等）を国（国土交通省の各地方整備局等）が「みなとオアシス」として認定・登録し、国のウェブサイト・公図への掲載や道路案内標識の設置等を通じて広報等の支援を行うことにより、その交流施設を活用した地域活性化を間接的

に支援するものである。現時点（2012年（平成24年）11月10日現在）で登録港67港、仮登録港（準備中）7港となっている。

(3) みなとの博物館ネットワーク・フォーラム

我が国の港湾には海をテーマにした博物館が存在し、港湾都市や海運業の発展の歴史等について展示を行っている。例えば東京港では旧南極観測船「宗谷」を有する「船の科学館」、横浜港では「日本郵船歴史博物館」、新潟港では「新潟市歴史博物館『みなとぴあ』」等である。これらの博物館は港湾における情報発信や交流の拠点として重要である。



図-6 新潟市歴史博物館「みなとぴあ」  
(出典:新潟市歴史博物館ウェブサイト)

これらの博物館が相互に情報発信に関する知識や意見を交換し、連携して活動を行うための組織として「みなとの博物館ネットワーク・フォーラム」があり、博物館と港湾管理者が正会員となっている。現時点（2011年（平成23年）9月26日現在）で正会員が32、賛助会員等が89である。会員相互の情報交換の他、イベントへの助成、博物館業務に関するワークショップの開

催、行政への共同要望等を行っている。

5. 離島航路の安全・安心の向上：八重山諸島の事例

離島振興法（法律（1953a））が2012年（平成24年）6月に一部改正され、離島が我が国の国民の利益にとって重要なこと、このため無人島化や人口の大幅な減少を防止し、定住の促進を図ること、が目的規定に新たに盛り込まれた。近年、近隣諸国が急速に海洋進出を図っていること及び国際法上で海洋権益の確保のためには人間が活動する島嶼が不可欠なことがこの背景となっていると考えられる。集約を是とする現行の国土政策の例外的要素として、離島に関しては、本土への集約を図るのではなく、人口の減少を積極的に阻止し、定住を促進するということである。ここでは離島の生活を支援する施策の一例を紹介する。

八重山諸島は沖縄県に属し、沖縄本島から南西約400～500kmの距離にあり、10の有人島からなる。行政単位としては石垣島全島が属する石垣市、与那国島全島が属する与那国町及び残りの島が属する竹富町からなる。交通に関しては石垣島と沖縄本島の間は航空便とフェリー航路で結ばれるが、その他の島には石垣島を経由して海路によるしかない（最も離れた与那国島のみは空路併用だが、物流は主に海路による。）。

竹富町民の交通の便を考慮し、竹富



図-7 既設竹富南航路の周辺の浅瀬

(出典：国土交通省ウェブサイト)

町役場は行政区域外である石垣島内の石垣港付近に置かれている。また医療や買物等に関して竹富町民が石垣島と居住する各島を往復する機会は多く、石垣島と各島を結ぶ航路は住民の生活にとって重要である。

竹富町内で最も人口が多い島は西表島であるが、石垣島と西表島の間はサンゴ礁が発達した石西礁湖と呼ばれる浅い海域であり、その中に有人島である竹富島、小浜島、黒島等も存在する。以前は喫水の極めて浅い小型船しか航行できなかったが、最も浅かった竹富島南方海域(水深1m以下)を国が1974年(昭和49年)に港湾法上の開発保全航路(港湾区域外にあり国が整備・管理を直轄する航路)である「竹富南航路」に指定して水深4mまで開削した結果、現在就航する定員約90名の高速連絡船が航行できるようになった。しかし現在も連絡船航行ルート付近に暗礁が散在し、航行安全に対する脅威と

なっている。このため、竹富南航路を延伸し、航行安全に脅威となる航行ルート付近の暗礁を除去し、水深3~4mを確保する国の事業が2011年度(平成23年度)から実施中である。

また、各島の港湾旅客施設に関し、以前は石垣港においても船社事務所に付属した小さな待合室があるのみで、乗降が容易でバリアフリーに貢献する浮棧橋も1基のみという状態であり、他の有人島では簡易な壁の無い待合所が置かれ、浮棧橋は無かった。港湾管理者の石垣市は大型待合室、船社事務所、商業施設等を収容した離島ターミナルと複数の浮棧橋を2007年(平成19年)に供用し、旅客の利便性を向上させた。その他の有人島の港湾においても、港湾管理者の沖縄県によってターミナルと浮棧橋の整備が同時期に行われている。

## 6. みなとを活用した観光による地域の活

## 性化

2006年（平成18年）に制定された観光立国推進基本法（法律（2006））では、「観光立国」の実現が我が国経済社会の発展のために重要であり、地域社会の持続可能な発展を通じて観光旅行を促進していく旨が規定されている。同法に基づいて2012年（平成24年）に策定された観光立国推進基本計画（平成24年度～平成28年度）（内閣（2012a））において、港湾に関連する事項としては、MICE（国際会議・展示・イベント）受入環境の整備、産業観光の推進、マリレジャーの活用、旅客ターミナルの整備、外国クルーズ客船寄航促進、運河・港湾緑地・みなとオアシスの活用、環境保全のための干潟・藻場等の再生・創出等が提言されている。

### (1) みなと観光交流促進プロジェクト

「観光立国」実現のための取組みの一環として、みなとを活かした観光振興による地域の活力の向上を目的とした施策である。2004年度（平成16年度）に国が観光振興のガイドラインを作成し、これに基づく行動計画の策定と社会実験の実施等が2005年度（平成17年度）、2006年度（平成18年度）にそれぞれ10港ずつ、計20港のモデル港で港湾管理者等の地元関係者により実施され、これを国が支援した。これらの成果を事例集として国が取りまとめて港湾管理者等に配布した。

### (2) 運河の魅力再発見プロジェクト

鉄道や自動車による輸送が発達する以前、世の東西を問わず、内陸水運は物流の有力な手段であった。天然の河川や湖沼をそのまま、あるいは手を加えて利用する他、人工の水路である運河を整備することも行われ、特に比較的平坦な地形が広がる欧州中央部で運河網の発達を見た。水運にはCO<sub>2</sub>排出量が比較的小さい等の環境上の利点があるため、現在でも欧州の主要な運河網の一部は政策的に維持され、物流の一部を担っている。それ以外の小型の運河でも、観光価値のあるものは、市民が小型船によるクルーズを楽しむ場として残されている。

我が国においても江戸時代には年貢米他の物産を運ぶため内陸と港湾を結ぶルートとして河川が大いに利用され、また小名木川（東京都）のような人工の運河も整備された。明治以降も富岩運河（伏木富山港）等の整備例があり、また港湾における埋立地の間に計画的に残された水路にも「運河」と称されるものがある（京浜運河等）。しかし、戦前における鉄道の発達とともに徐々に内陸水運は衰退し、戦後における自動車交通の発達で内陸水運のシェアはゼロに近づいた。運河の一部は大阪港周辺の堀割のように埋め戻されて道路となった。

現在まで残った港湾周辺の運河は、都心部と港湾を直接結ぶ水路であり、都市内に深く入り込んだ親水

船名	船型<総トン数>	船幅	乗客定員
飛鳥Ⅱ (邦船最大のクルーズ船) 初就航:1990年	<50,142トン> マスト高 45m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.8m 全長241m	29.6m	872人
Legend of the Seas (中国発着クルーズで日本に頻繁に寄港するクルーズ船) 初就航:1995年	<69,130トン> マスト高 50m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.7m 全長264m	32.0m	1,804人
Voyager of the Seas (2012年、日本に32回寄港予定の大型クルーズ船) 初就航:1999年	<137,276トン> マスト高 63m 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 8.8m 全長311m	38.6m	3,114人
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大のクルーズ船) 初就航:2004年	<148,528トン> マスト高 62m 必要岸壁水深 12m程度 満載喫水 10.3m 全長345m	41.0m	2,592人
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船) 初就航:2009年	<225,282トン> マスト高 65m 必要岸壁水深 11m程度 満載喫水 9.1m 全長360m	64.0m	5,400人

出典:「クルーズシップコレクション2010/2011(海軍プレス社)」、船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成。

※日本の主な橋梁の桁下高  
 レインボーブリッジ:52m 横浜ベイブリッジ:55m 関門橋:61m 明石海峡大橋、女神大橋(長崎):65m

図-8 クルーズ船の大型化

(出典:国土交通省港湾局資料)

空間として活用できる可能性がある。イベント空間としての活用、親水性の遊歩道としての活用、都心の要所間のショートカット或いは災害時の代替通航路としての活用等を検討し、地域の個性を活かした賑わい等に結び付けていくことがこのプロジェクトの目的である。港湾管理者等の地元関係者が作成したプロジェクト企画を国が審査し、認定したものに関しては国が事業計画の策定の支援を行う。2007年度(平成19年度)に10地域が認定された。これらの成果は国によって取りまとめられ、港湾管理者等に配布された。

なお、京浜工業地帯においては、後述する工場夜景ツアーにおいて、京浜運河等の運河が活用されてい

る(京浜フェリーポート(2012))。

(3) クルーズ船の寄港促進

大型クルーズ船の定期的な寄航は港湾都市に経済的利益をもたらす。近年、中国発着クルーズ船の寄港が増えた博多港においては、2009年(平成21年)は寄港24回で直接効果が約6億円、経済波及効果が約11億円と見積もられている(福岡市(2010))。博多港は途中寄港地だが、定期クルーズの起点港では船舶の燃料・食料・消耗品等の補給等もあり効果は増える。例えばカナダのバンクーバー港はアラスカ氷河見物クルーズの起点港の一つであるが、2007年(平成19年)のクルーズ客船の直接効果が約760億円、経済波及効果が1,673億円で、年換算で10,300人の雇用を

創出したと推計されている(田口順等・池田良穂(2011))。

我が国で日本籍外航クルーズ船が相次いで就航しクルーズが本格化したのは1990年代初頭であるが、我が国のクルーズ人口は1991年(平成3年)において166千人、2011年(平成23年)において187千人であり(国土交通省海事局外航課・港湾局産業港湾課(2012))、人口比で0.1%~0.2%を推移している。世界最大のクルーズ市場の北米では人口比で約3%、欧州では約1%であり(国土交通省港湾局(2012))、これらに比べて大衆化が未だ進展していない。ただし北米市場も現在は飽和し横ばいである。一方、アジア市場(圏内人口約30億人)は中国を中心に急成長しており、2009年(平成21年)には150万人を突破した。今後仮に人口比1%に達した場合は約3,000万人の巨大市場である。中国発着クルーズ船の我が国への寄港回数は近年増加しており、上述のように観光立国推進基本計画においても、当面はこの中国発着等の外国クルーズ船の寄港を促進する方針である。

促進の施策としては、クルーズ船施設の充実及び寄港地から船社に向けた情報発信が挙げられる。クルーズの大衆化、すなわち料金の低廉化のために客船の船型は極めて大型化しており、概ね旧「飛鳥」(28,717総トン)程度、大きくても旧「Queen Elizabeth 2」(70,327

総トン)程度を見込んで整備された我が国の客船岸壁では、水深や橋下のクリアランスが不足する場合が出てきている(図-8)。大型貨物船岸壁を流用すれば着岸は可能となる場合もあるが、そのような殺風景な場所への誘致は船客の満足度を引き下げ、寄港につながらない。大型かつ船客のニーズに合わせた施設の提供が望まれる。

また、クルーズ船社はリピーター客を退屈させないために、観光価値の高い寄港地を複数確保し、それを次々と入れ替えて目先を変えることが必要とされる。このため、我が国港湾が総合的に寄港数を増やすには、寄港地が連携して船社に情報を提供することが必要である。例えば季節毎、年毎に変わるクルーズプログラムを提案するような、船客のニーズを見込んだ積極的な情報発信が望まれる。2012年(平成)11月7日、海外からのクルーズ船が寄港する79の港湾管理者等により「全国クルーズ活性化会議」が設立されており(福岡市港湾局(2012))、今後このような情報発信を行っていくことが期待される。

なお、観光庁は港湾管理者等の海外におけるクルーズ船誘致活動を支援しており、2011年(平成23年)11月にはシンガポールにおいて海外クルーズ見本市「クルーズ・ SHIPPING・アジア2011」に、2012年(平成24年)3月には米国マイアミにおいて世界最大のクルーズ

見本市である「クルーズ・ SHIPPING・マイアミ」に、それぞれ日本ブースを出展し、同行した港湾管理者や観光関係者等が海外船社要人に対して客船誘致活動を行った(海事プレス(2011)、海事プレス(2012))。観光庁は2013年に開催予定の「クルーズ・SHIPPING・マイアミ」にも出展予定である(観光庁(2012))。

#### (4) 臨海工業地帯の景観の活用

従来、臨海工業地帯の景観は、都市の活力を象徴するものではあるものの、一般的にはあまり良い評価は与えられていなかった。また、1960年代には四日市等の工業地帯で公害問題が発生し、1970年代には都市部で光化学スモッグが問題化する等、公害のイメージも影響したと考えられる。

その後、工場起源の大気等の汚染は、法的な規制等により軽減した。また、以前より工場地帯の景観に一種の機能美を見る者があり、この趣味を説く書籍「工場萌え」(石井哲・大山顕(2007))の流行により、工場景観の鑑賞が一般からも興味を持たれるようになった。この機会をとらえ、川崎市は比較的早期の2008年(平成20年)に川崎市産業観光モニターツアーの一環として「ドラマチック工場夜景ツアー」を試験的に開催した。これが好評だったので、2010年(平成22年)4月からは商業的なツアーが定期的に運行されている。バスツアーのほか、屋形船で海側から工場地帯に接

近するツアーもある。また同時期に四日市市、室蘭市、北九州市等でも観光協会や民間企業による工場夜景ツアーが開催されるようになった。この4自治体は2011年(平成23年)2月に「全国工場夜景サミット」を開催し、以後、工場夜景観光の情報発信に共同で取り組んでいくこととしている(北九州市観光協会(2012))。



図-9 川崎市工場夜景

(出典：川崎市観光協会ウェブサイト)

#### (5) 港湾の歴史的建造物の活用

幕末から明治時代にかけて、早期に開港して地域の経済中心となった港湾には、官庁や民間企業のオフィス等が、当時の最先端の西洋建築の意匠を取り入れて建築された。また、上屋や荷役機械等の港湾施設の構造も、今から見ると珍しいものである。戦災等を免れて現在まで残ったこれら建造物の中には、景観上価値を持つものもある。地元自治体等においては、これらの建造物を利用した地域活性化の取り組みを行っている。

北九州市門司区では、1889年(明治22年)に門司港(現北九州港門

司港レトロ地区)が築港され、また九州鉄道(現JR九州)の起点として鉄道整備が行われた。往時は欧州～アジア航路において、欧州行きの定期船における我が国の最終寄港地として栄え、官庁、船社、商社、銀行等のオフィスが建築された。現存する門司港駅舎や旧門司三井倶楽部は重要文化財に指定されており、他にも旧門司税関、旧大連航路上屋1号倉庫、JR九州旧本社ビル(元三井物産支店)などが現存する。

北九州市は1988年(昭和63年)に「北九州市ルネッサンス構想」を掲げ、その一環として本地域において歴史的建造物と関門海峡の景観を活用した都市型観光地「門司港レトロ」の再開発を実施し、本地域は現在は年間観光客数300万人を超える観光地に成長した。



図-10 門司港レトロ地区  
(出典：北九州市資料)

しかし地元人口の減少は続き、また歴史的建造物の経年劣化が進み、さらに観光客の多くが短期滞在型で経済波及効果が小さいという問題点もある。このため、市民参加型の観光プログラムの作成、歴史的建

造物の補修とさらなる活用等の対策が進められている(北九州市(2004))。

## 7. 港湾におけるパブリックアクセス

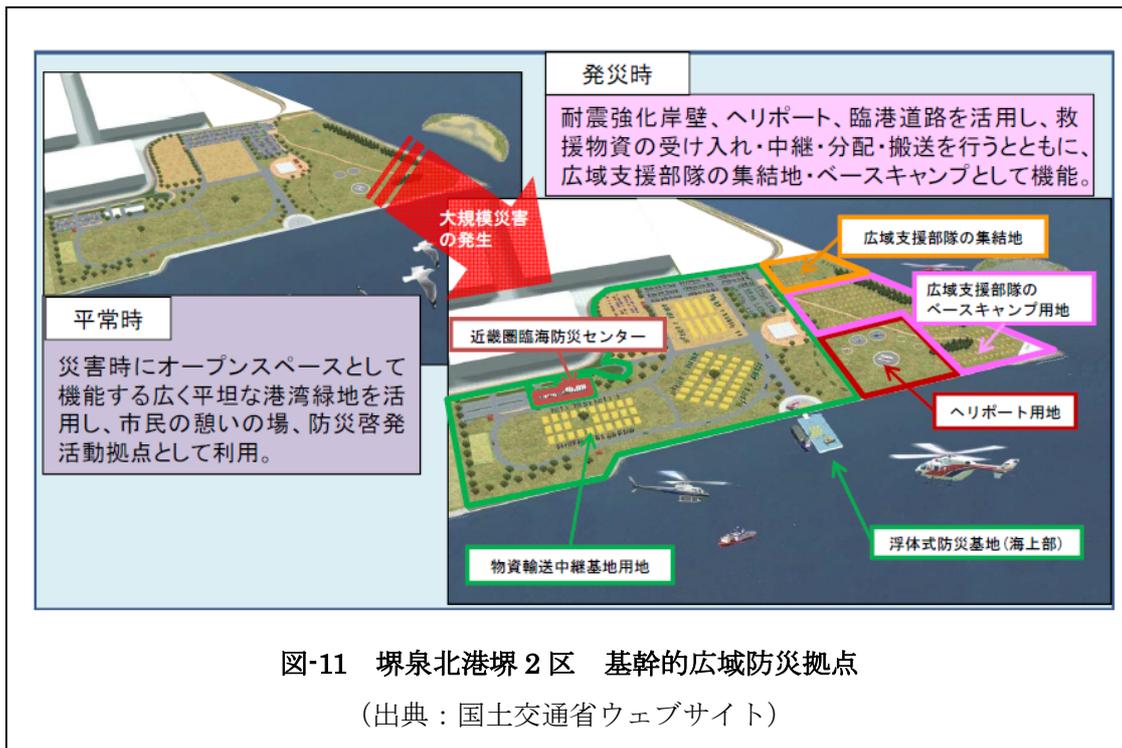
1.で述べたように、高度成長期の臨海部埋立、工業地帯形成、港湾施設の沖合展開等により、港湾都市においては港湾の水際線と都市中心部が分断された状態にあり、水辺空間への市民のアクセスが制限されている場合が多い。各港湾管理者においては、うるおいある市民生活の支援のため、1.で述べた陳腐化したインナーハーバーや低未利用地を活用しつつ、水際線の市民への開放や港湾緑地の整備を行い、水辺空間の市民による利用の促進を行っている。

近年は、阪神・淡路大震災の教訓等を受け、大災害の際には応急復旧活動の核となる「基幹的広域防災拠点」として、耐震強化岸壁、緑地及びこれらを連絡する臨港道路がセットで整備される場合がある。2008年(平成20年)には川崎港東扇島東公園が、2012年(平成24年)には堺泉北港堺2区緑地(図-11)が、それぞれ基幹的広域防災拠点として供用された。

## 8. みなとまちづくりにおける課題と今後の動向

### (1) 機能の集約と港湾管理者の管理規模

港湾管理者は地元の基礎自治体(市町村)である場合と、県等である場合



がある。財政に比較的余裕のある政令指定都市の一部や、県庁等と遠く離れた離島の一部、北海道等で市町村による管理が行われており、それ以外は県等による管理が多い。少数だが、地元の市が県等と一部事務組合を構成し、県等からの投資を導入する場合もある。

一般的に言えば、物流機能の集約を検討するためには、管理単位が大きい方が適切な検討が可能である。近接した小規模の港湾を統合して一港とすることが有効な場合もある。県等を越えた集約を考える場合は、例えば東京湾、大阪湾のような場合は、湾内の各港湾管理者が一部事務組合を構成する選択肢もある。コンテナ港湾に関しては、国による全国レベルでの配置検討と支援方策が今後も必要であろう。

一方で、物流と比較して、産業や生活に係る機能は地元の利害とより密接に関係していることから、集約を検討

する場合、仮に地元の市町村が港湾管理者では無い場合であっても、その意見をきちんと聞く仕組みが必要である。特に生活に係る機能に関しては、市町村当局だけではなく、地元住民自身や、みなとまちづくりを支援する NPO 等からも意見を聞き、また港湾管理者からも、これら利害関係者に向けて積極的に情報を発信していくことが必要と考えられる。

## (2) 低未利用地の利活用のさらなる推進

上述のとおり、港湾内には物流・産業構造の変遷の結果として生じた低未利用地が存在する。その総量の把握は困難だが、一つの目安として、港湾管理者が臨海部に売却目的で造成したが未処分の土地の面積は、2010年(平成22年)末時点で24,095.7千m<sup>2</sup>であり、総造成面積の5.0%にあたる(国土交通省港湾局(2011))。

これら分譲地に関しては、国土交通

省港湾局においてもウェブサイトで広く情報提供している。また利用目的（物流施設、コンテナ荷捌き施設、プレジャーボート係留・保管施設等）によっては港湾関係民間連携事業を適用し、民間事業者が無利子貸付等の公的支援を受けることが可能である。

造成費を地方債等で調達した用地については、その償還財源を造成用地の売却収入をもって賄うことが基本であるが、経済社会情勢の変遷が激しい近年において、民間事業者が土地に長期の投資を行うことにはリスクが伴う。このため、場合によっては、民間事業者に短期の用地貸付を行って事業を実施させ、貸付料を通じて長期的に償還を行うことも検討する余地がある。また、低利子融資等のインセンティブ供与のメニューについては、情勢の変遷に併せて柔軟に対応していくことが望まれる。

#### 【参考文献】

- 内閣（1946）、昭和 21 年度第 4 四半期基礎物資需給計画策定並びに実施要領.1946.12.27
- 法律（1950a）、国土形成計画法（旧）国土総合開発法、1950 年（昭和 25 年）5 月 26 日法律第 205 号、2005 年（平成 17 年）7 月 29 日改題
- 法律（1950b）、港湾法、1950 年（昭和 25 年）5 月 31 日法律第 218 号
- 法律（1953a）、離島振興法、1953 年（昭和 28 年）7 月 22 日法律第 72 号
- 法律（1953b）、港湾整備促進法、1953 年（昭和 28 年）8 月 5 日法律第 170 号
- 内閣（1960）、国民所得倍增計画について.1960.12.27
- 法律（1961）、港湾整備緊急措置法、1961 年（昭和 36 年）3 月 31 日法律第 24 号、2003 年（平成 15 年）4 月 1 日廃止
- 内閣（1962）、全国総合開発計画について.1962.10.5
- 法律（1962）、新産業都市建設促進法、1962 年（昭和 37 年）5 月 10 日法律第 117 号、2001 年（平成 13 年）4 月 1 日廃止
- 法律（1964）、工業整備特別地域整備促進法、1964 年（昭和 39 年）7 月 3 日法律第 146 号、2001 年（平成 13 年）4 月 1 日廃止
- 国民生活審議会（1973）、”第 2 部 第 1 章 レジャーサービス”、サービスに関する消費者保護について（答申）.1973.2.27
- 運輸省港湾局（1985）、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
- 法律（1986）、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、1986 年（昭和 61 年）5 月 30 日法律第 77 号、2006 年（平成 18 年）5 月 29 日廃止
- 法律（1987a）、民間都市開発の推進に関する特別措置法、1987 年（昭和 62 年）6 月 2 日法律第 62 号
- 法律（1987b）、総合保養地域整備法、1987 年（昭和 62 年）6 月 9 日法律第 71 号

- 法律（1987c）、日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法、1987年（昭和62年）9月4日法律第86号
- 運輸省（1989）、”第7章第4節 1. これからの港湾整備の方向とその枠組み”、昭和63年度 運輸白書
- 運輸省港湾局（1995）、大交流時代を支える港湾：世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン.1995.6
- 内閣（2002）、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」について.2002.6.25
- 交通政策審議会（2002）、”III. 5. みなとまちづくりの推進”、経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方（答申）.2002.11.29、p.26-28
- 北九州市（2004）、平成15年度 歴史的遺産を活用した門司港地区都市再生調査、  
<http://www.mlit.go.jp/kowan/toshisai/sei/1/10.pdf>、（2012年9月5日閲覧）
- 法律（2006）、観光立国推進基本法、2006年（平成18年）12月20日法律第117号
- 石井哲・大山顕（2007）、工場萌え、東京書籍
- 石丸安蔵（2007）、【研究ノート】朝鮮戦争と日本の港湾：国連軍への支援とその影響、防衛研究所紀要.2007.2、vol. 9、no. 3
- 交通政策審議会（2008）、我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方 答申.2008.4.11
- 内閣府（防災担当）（2008）、川崎港東扇島東公園（基幹的広域防災拠点）開園式典の開催について.2008.4.22
- 内閣（2008）、国土形成計画（全国計画）について.2008.7.4
- 千野雅人（2009）、”人口減少社会「元年」はいつか？”、統計 Today No.9.2009.7.3、総務省統計局、  
<http://www.stat.go.jp/info/today/009.htm>、（2012年11月13日閲覧）
- 福岡市（2010）、外国クルーズ客船寄港による福岡市経済への波及効果等調査報告書（概要版）.2010.1
- 国土交通省港湾局（2011）、臨海部土地処分状況総括表（2010年度（平成22年度）末時点）
- 田口順等・池田良穂（2011）、大阪港を起点とする定点定期クルーズ客船による経済波及効果、大阪府立大学工学部海洋システム工学科、  
<http://www.marine.osakafu-u.ac.jp/~lab15/papersearch/papers/PDF/2011-007.pdf>、（2012年11月26日閲覧）
- 内閣府（2011）、”第1章 第2節 2 人口動態と物価”、平成23年度 年次経済財政報告（経済財政担当大臣報告）；日本経済の本質的な力を高める.2011.7
- 海事プレス社（2011）、日本のクルーズポート、海外クルーズ見本市で存在感 .2011.11.21、Web CRUISE、  
[http://www.cruise-mag.com/news.php?obj=20111121\\_06](http://www.cruise-mag.com/news.php?obj=20111121_06)、（2012年11月27日閲覧）
- 内閣府（2012a）、平成23年度 少子化の状況及び少子化への対処施策の概況

(子ども・子育て白書)

- 内閣府 (2012b)、平成 23 年度 高齢化の状況及び高齢社会対策の実施状況
- 北九州市観光協会 (2012)、日本四大工場夜景エリア：北九州・室蘭・川崎・四日市、社団法人北九州市観光協会、<http://www.kcta.or.jp/yakei/index.html>、(2012 年 11 月 27 日閲覧)
- 京浜フェリーボート (2012)、交通船で行く工場夜景探検ツアー、<http://www.keihinferry.co.jp/event/factory.html>、(2012 年 11 月 27 日閲覧)
- 海事プレス社 (2012)、「クルーズシッピング・マイアミ」開催 2012.3.15、Web CRUISE、[http://www.cruise-mag.com/news.php?obj=20120315\\_01](http://www.cruise-mag.com/news.php?obj=20120315_01)、(2012 年 11 月 27 日閲覧)
- 内閣 (2012a)、観光立国推進基本計画について.2012.3.30、計画期間：2012 年度（平成 24 年度）～2016 年度（平成 28 年度）
- 国土交通省港湾局海岸・防災課災害対策室 (2012)、新たな防災拠点「堺泉北港堺 2 区基幹的広域防災拠点」の始動！：供用式典・合同防災訓練の開催.2012.4.18
- 国際貿易投資研究所 (2012)、「IV-001 世界各国の GDP(上位 60)”.2012.4.19、国際比較統計、一般財団法人国際貿易投資研究所、<http://www.iti.or.jp/stat/4-001.pdf>、(2012 年 11 月 15 日閲覧)
- 国土交通省海事局外航課・港湾局産業港湾課 (2012)、2011 年の我が国のクルーズ等の動向について.2012.5.22
- 滝川尚樹・下川大和 (2012)、「我が国産業と港湾政策の変遷」、港湾.2012.6、vol. 89、社団法人日本港湾協会、p.8-11
- 国土交通省港湾局産業港湾課 (2012)、港湾におけるクルーズ振興を巡る現状と課題.2012.8、[http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/topic\\_pdf\\_2/503f1465d02db7.78882769.pdf](http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/topic_pdf_2/503f1465d02db7.78882769.pdf)、(2012 年 11 月 26 日閲覧)
- 内閣 (2012b)、社会資本整備重点計画について.2012.8.31、計画期間：2012 年度（平成 24 年度）～2016 年度（平成 28 年度）
- 観光庁 (2012)、平成 24 年度クルーズ見本市出展事業 2012.11.6、調達情報公開システム、[http://chotatsu.mlit.go.jp/new\\_kensaku/KoboPrev.asp?no=13261](http://chotatsu.mlit.go.jp/new_kensaku/KoboPrev.asp?no=13261)、(2012 年 11 月 27 日閲覧)
- 福岡市港湾局 (2012)、全国クルーズ活性化会議の設立について：福岡市長が、会長に選任されました.2012.11.12、[http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/topics/news\\_msg.php?id=1&page=](http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/topics/news_msg.php?id=1&page=)、(2012 年 11 月 13 日閲覧)