



臨港地区における土地利用の変遷 ～6港湾の比較～



名古屋港では、港湾機能の沖合展開などから、従来からの港湾・臨港地区において土地利用転換が生じるようになってきた。一方、市民が気軽にに行けるレジャー施設や憩いの場として、水辺空間としての臨港地区に一層注目が集まり、市民に親しめる港づくりが重要な課題となってきた。

本稿では、名古屋港、横浜港、大阪港、神戸港、北九州港、博多港の6港湾について、臨港地区の変遷を振り返り、さらに、港湾管理者のヒヤリングを通して臨港地区が抱えている共通課題を整理し、名古屋港の都市的土地利用のあり方を展望してみたい。

臨港地区における土地利用の変遷 ～6 港湾の比較～

名古屋都市センター 調査課 植原 匡房

1 研究の背景・目的

名古屋港は港湾機能を維持するため、木曽三川などからの流入土砂を永続的に処分する必要があり、必然的に埋立地は増え続け、また、港湾物流の高度化や船舶の大型化など港湾の物流革新への対応上の必要性もあり、これまで港湾機能の沖合展開は必然的なものになった。このため湾奥部の従来からの港湾・臨港地区において土地利用転換が生じるようになってきた。一方、昭和 50 年代後半から始まったウォーターフロント開発ブームが一躍脚光を浴びるようになり、市民が気軽に行けるレジャー施設や憩いの場として、土地利用転換後の低利用されていた水辺空間としての臨港地区に注目が一層集まり、市民に親しめる港づくりが重要な課題となってきた。名古屋港のガーデンふ頭や金城ふ頭においてもこうした社会情勢から、昭和 58 年より順次、臨港緑園、水族館、商業施設、国際展示場などが整備され、臨港地区における都市的利用が進んできている。

港湾では依然として新規の埋め立て需要も存在し、物流機能の沖合転換の進展は今後ともある程度予想されるが、土地に対するこれまでの港湾需要の増大も限度があり、他方、全国的に人口減少が進み縮小する都市づくりが要請される中で、港湾に対する都市的土地利用についてもなかなか明確な方向性が見いだせていないのが現状といえよう。

そこで本稿では、名古屋港、横浜港、大阪港、神戸港、北九州港、博多港の 6 港湾について、臨港地区的変遷を振り返り、さらに、港湾管理者のヒヤリングを通して臨港地区が抱えている共通課題を整理し、名古屋港の都市的土地利用のあり方を展望してみたい。

2 臨港地区における土地利用の変遷

2-1 6 港湾の変遷

(1) 名古屋港

名古屋港は明治時代に入り本格的な築港工事が進み明治 40 年（1907 年）に開港した。この時の臨港地区はまだ内港地区のみであった。昭和 30 年代に南部、西部臨海工業地帯及び金城ふ頭の埋立て工事が始まり、臨港地区が一気に拡大した。その後コンテナ物流の本格化や親しまれる港づくりの推進により、現在では 4 市 1 村の臨港地区が形成された。

現在、名古屋港のガーデンふ頭は、名古屋の都心から地下鉄を利用して約 15 分でアクセスできるが、特定のイベント時を除き港町としての賑わいはあまり感じられず、市民意識として港は遠いイメージが持たれているようである。



写真 1 ガーデンふ頭（名古屋港管理組合提供）

(2) 横浜港

横浜港は江戸時代末に米国のペリー提督の浦賀来航から始まり、安政 6 年（1859 年）に開港した。

明治中期から築港工事が開始され新港ふ頭や赤レンガ倉庫が完成した。昭和 30 年代後半からは、大型コンテナ船に対応するため、本牧ふ頭や大黒ふ頭が整備されるとともに、根岸湾埋め立てや金沢地先埋め立てが行われ工業地帯を整備されていった。一方、昭和 50 年代後半からは、かつての主力埠頭で土地が低利用となっていた高島ふ頭、新港ふ頭が、みなとみらい 21 地区として位置づけられて都心のウォーターフロント開発が推進され、商業業務中枢地区としてまた赤レンガ倉庫のリノベーションに代表される市民の憩いの場として大きく生まれ変わっている。

現在、横浜港のウォーターフロント開発地区へは横浜駅から地下鉄で約 5 分、都心の閑内からは徒歩 5 分でアクセスできる。都市的開発が積極的に展開され街と港との一体感があり、港町横浜のイメージ形成に大いに貢献している。



写真2 みなとみらい 21（横浜市港湾局提供）

(3) 大阪港

大阪港は慶應 4 年（1868 年）に開港したが、当時は、安治川を中心とする河川港で船舶の大型化などに対応することが困難であった。そこで大規模な築港工事が実施され、明治 36 年より天保山などの築港地区が利用可能となった。昭和 30 年代には臨海工業用地として南港地区（咲洲）の埋立てを開始したが、その後の物流需要の急増と滞船現象の慢性化から商港化計画へと転換し、国有数の国際貿易港として整備することとなった。一方、旺盛な都市活動に伴う廃棄物処分に対応するため、昭和 40 年代後半から北港北地区（舞洲）、北港南地区（夢洲）の埋立事業が開始された。

昭和 63 年には、新しい都市核の形成を目指す「テクノポート大阪」基本計画を策定し、咲洲・舞洲・夢洲の埋立地に、情報通信機能、先端技術開発機能、国際貿易機能を集積することとし、文化・レクリエーション施設の整備が行われた。

現在、大阪港の咲洲へは都心の梅田あるいは難波から地下鉄で約 20 分を要し、名古屋より港と都心は離れている。臨海部においてかつては積極的な都市開発が展開されたものの、街の賑わいが形成されているという状況ではなく、このため港町のイメージは薄い。



写真3 咲洲コスモスクエア（大阪市港湾局提供）

(4) 神戸港

神戸港は天然の良港として、古代・中世より国際貿易の拠点として発展し、慶應 3 年（1868 年）に開港した。明治 40 年（1907 年）から築港工事が始まり、物流の中心となる新港突堤が完成した。昭和 20 年代後半から東部および西部臨海工業用地が造成され、昭和 30 年代からは麻耶ふ頭にコンテナバースが整備された。昭和 40 年代以降は、増加する物流需要と都市機能需要への対応として、海上都市のポ

ートアイランド、六甲アイランド、ポートアイランド2期が整備され、一方で、親しまれる港づくりも進められた。昭和50年代にはウォーターフロントの先駆けとなるメリケンパークが整備され、続いて神戸ハーバーランドが整備された。その後、阪神・淡路大震災の震災復興工事としてH A T神戸を整備され、都心ウォーターフロントの整備が進められている。

神戸港のメリケンパークには都心の三ノ宮から徒歩により約5分でアクセスでき、街と港との一体感がある。近年、港に近いかつて海運業で栄えた業務ビルなどがリノベーションされ、まちの新たな魅力が形成され始めている。



写真4 神戸ハーバーランド（神戸市みなと総局提供）

(5) 北九州港

北九州港は、明治中期以降に開港した外国貿易の門司港、国内流通の小倉港、工業港の洞海港が、昭和39年（1964年）に合併し誕生した。昭和53年には洞海港周辺の民間企業用地が臨港地区に指定され、区域が一気に拡大した。平成13年にはコンテナ物流の増加に対応して、響灘地区が臨港地区に指定された。一方、賑わいの創出として、昭和63年から門司港レトロ事業が開始され、今では年間300万人以上の観光客が訪れる観光地へと成長した。

都心の小倉駅から現在の門司港レトロ地区へは電車で約20分を要することもあり、街から離れた観光地としての存在感は確かに高いものの、他方、街と港との一体感はあまり感じられない。



写真5 門司港レトロ（北九州市港湾空港局提供）

(6) 博多港

博多港は天然の良港として遣唐使の時代（630年）から大陸との交易の窓口であり、明治32年（1889年）に開港した。昭和10年代から築港工事が行われ中央ふ頭の一部が完成した。昭和30年代より背後圏の成長を支える近代的な港湾整備が本格的に行われてきた。一方で、昭和50年代から臨海部埋め立てによる都市区域の開発も進み、昭和61年にシーサイドももちが竣工した。その後、港湾機能の強化と快適な都市空間の形成を目指し、アイランドシティの開発が進められている。



写真6 中央ふ頭（福岡市港湾局提供）

現在、都心の博多駅、中洲・天神から中央ふ頭へ行くのにはバスで約15分を要する。臨海部の都市的開発も比較的積極的に取り組まれているものの博多などの都心部の存在感が大きい。また都心に川があり水辺の博多というイメージがあるものの、港と街とのつながりはさほど感じられない。

2-2 臨港地区と都市区域の推移及び臨港地区分区図の時系列整理

(1) 名古屋港

表 1 に分区指定の推移と、図 1 に現在の分区の指定状況を示した。これによると、昭和 40 年に内港地区を臨港地区及び分区が指定され、その時の面積は 757ha である。昭和 51 年までは、南部地区、西部地区の埋立地が臨港地区に指定され面積が 3,786ha に拡大した。平成 8 年には、西部地区鍋田ふ頭の埋立地が臨港地区に指定され面積が 4,060ha となった。その後、南部地区南 5 区や西部地区などが臨港地区に指定され、現在、面積は 4,215ha である。また、昭和 49 年からポートアイランドを浚渫土砂で埋め立てている。なお、臨港地区の面積は全国 1 位で、臨海部における都市区域は無い。

表 1 名古屋港分区指定の推移

名古屋港		(ha)			
	S40.11	S51.2	H8.7	H26.3	
都市区域	0	0	0	0	
	商港区	156; 21%	632; 17%	908; 22%	1,115; 20%
	工業港区	300; 40%	2,640; 70%	2,640; 65%	2,559; 61%
	特殊物資港区	146; 19%	240; 6%	242; 6%	234; 6%
	保安港区	155; 20%	188; 5%	188; 5%	182; 4%
	修景厚生港区		66; 2%	66; 2%	73; 2%
	無分区			17; 0.4%	53; 1%
計	757; 100%	3,786; 100%	4,060; 100%	4,215; 100%	

図 1 名古屋港分区指定状況

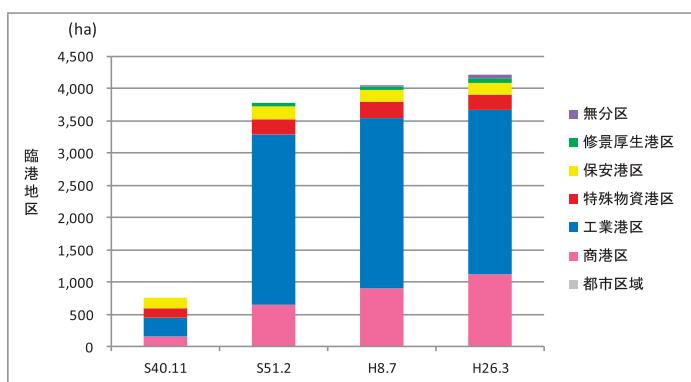


図 2～5 に分区図を時系列で示した。分区指定当初の昭和 40 年は、商港区、工業港区、特殊物資港区、保安港区となっていたが、昭和 51 年から修景厚生港区が追加され、更に平成 8 年からは無分区が追加された。

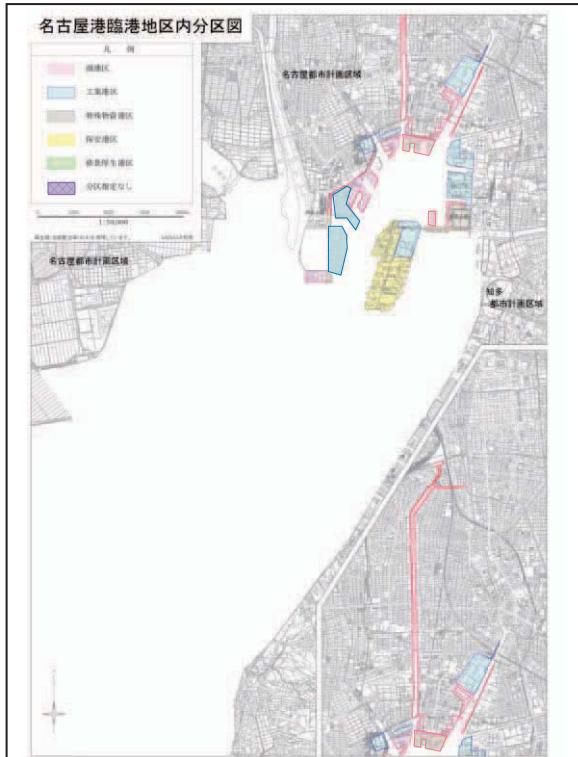


図 2 名古屋港分区図（昭和 40 年 11 月）

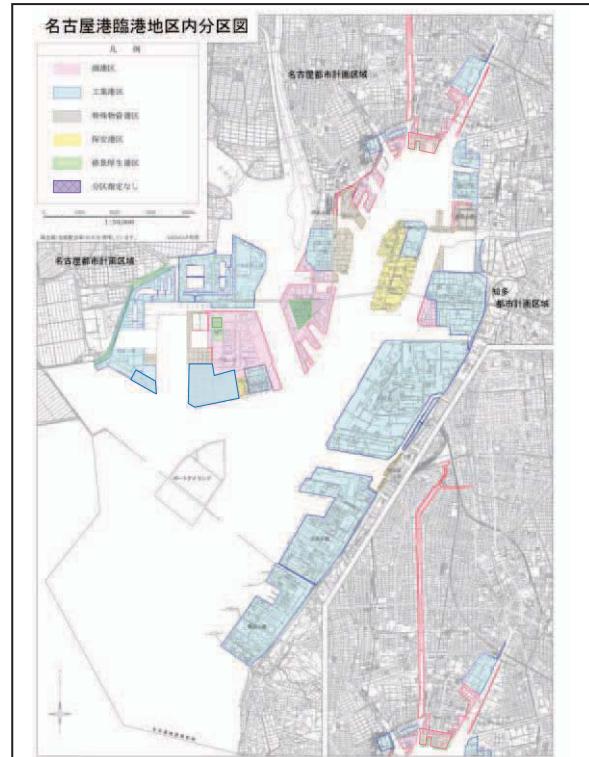


図 3 名古屋港分区図（昭和 51 年 2 月）

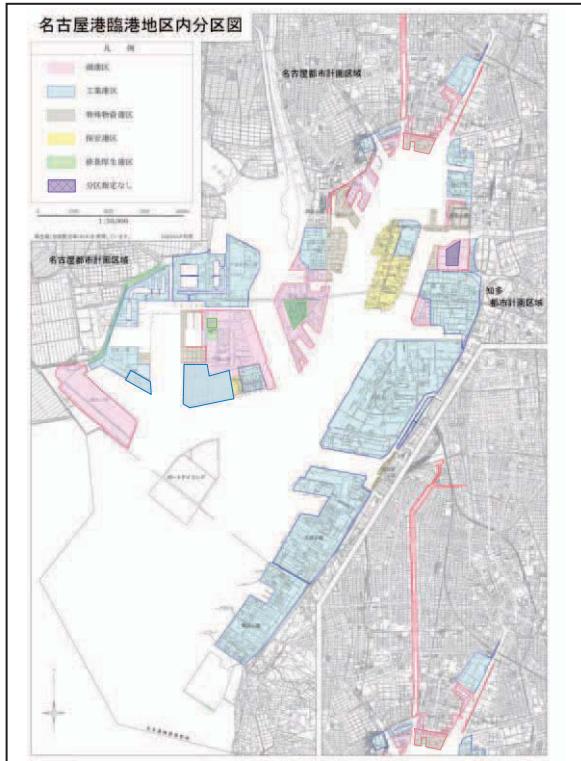


図4 名古屋港分区図（平成8年7月）

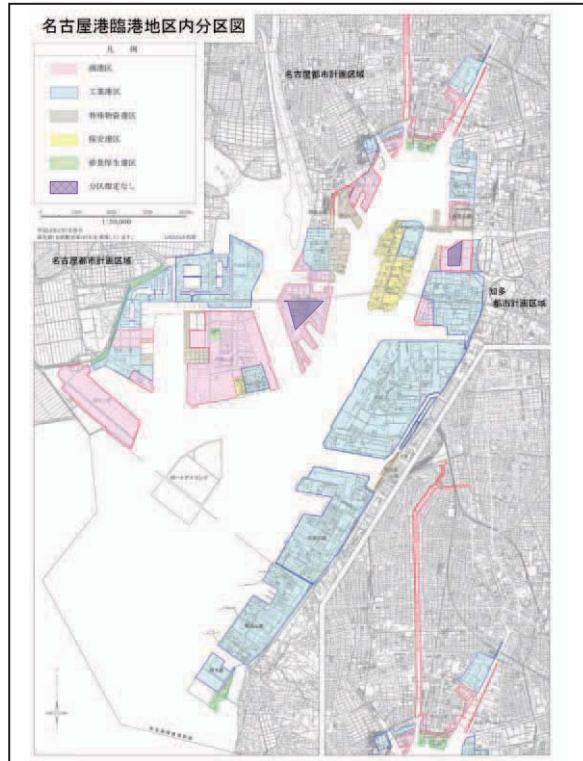


図5 名古屋港分区図（平成26年3月）

(2) 横浜港

表2に分区指定の推移と、図6に現在の分区の指定状況を示した。これによると、昭和40年に内港地区、山下ふ頭地区などが臨港地区及び分区に指定され、その時の面積は362haである。昭和61年までには、金沢地区から鶴見地区までが臨港地区に指定され、面積が2,542haに拡大した。平成12年までにはみなとみらい21、大黒ふ頭、南本牧ふ頭の埋立地などが臨港地区に指定され面積が2,812haとなつた。その後、本牧ふ頭、南本牧ふ頭の埋立地などが臨港地区に指定され、現在、面積は2,864haである。なお、臨港地区の規模は名古屋港、北九州港に次いで全国3位である。

一方、臨海部における都市区域は、昭和61年では金沢地区に約36ha、平成12年にはみなとみらい21が追加され約70haとなり現在に至る。

表2 横浜港分区指定の推移

横浜港		(ha)			
臨海部	S40.7	S61.6	H12.10	H23.11	
都市区域		36	70	70	
商港区	277 77%	809 32%	983 35%	1,013 35%	
工業港区	85 23%	1,698 67%	1,708 61%	1,697 59%	
修景厚生港区		35 1%	79 3%	90 3%	
マリーナ港区			6 0.2%	4 0.1%	
無分区			38 1%	60 2%	
計	362 100%	2,542 100%	2,812 100%	2,864 100%	

図6 横浜港分区指定状況

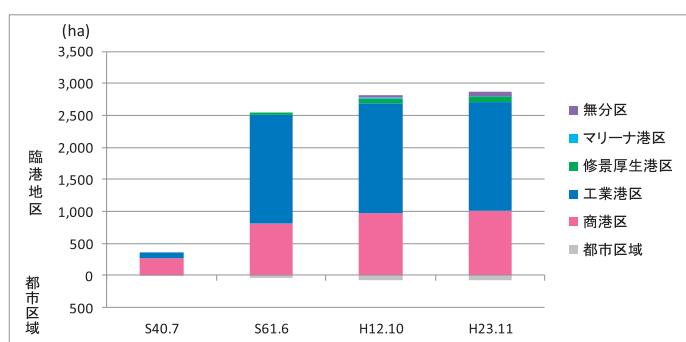


図7～10に分区図を時系列で示した。分区指定当初の昭和40年は、商港区、工業港区であったが、昭和61年から修景厚生港区が追加され、更に平成12年からはマリーナ港区、無分区が追加された。

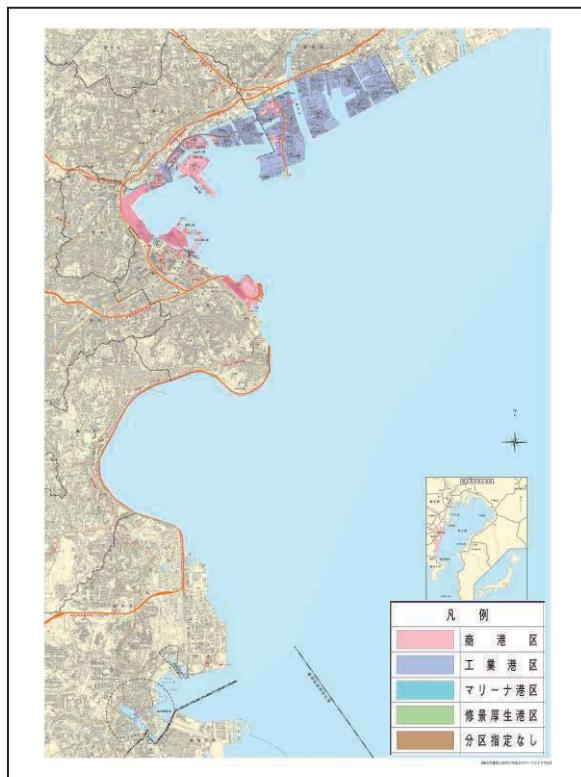


図7 横浜港分区図（昭和40年7月）

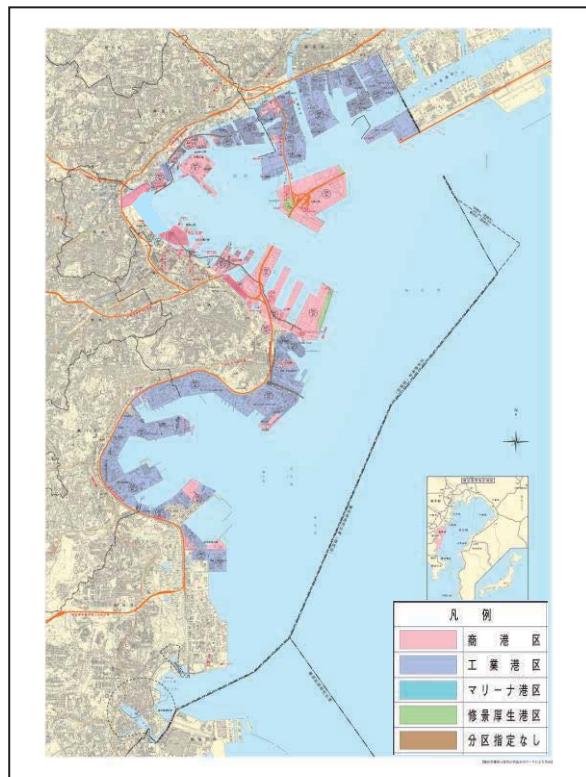


図8 横浜港分区図（昭和61年6月）

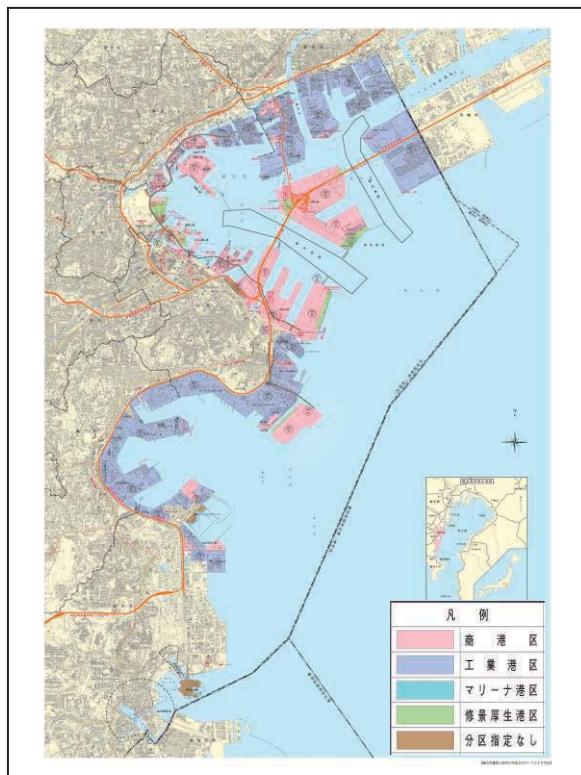


図9 横浜港分区図（平成12年10月）

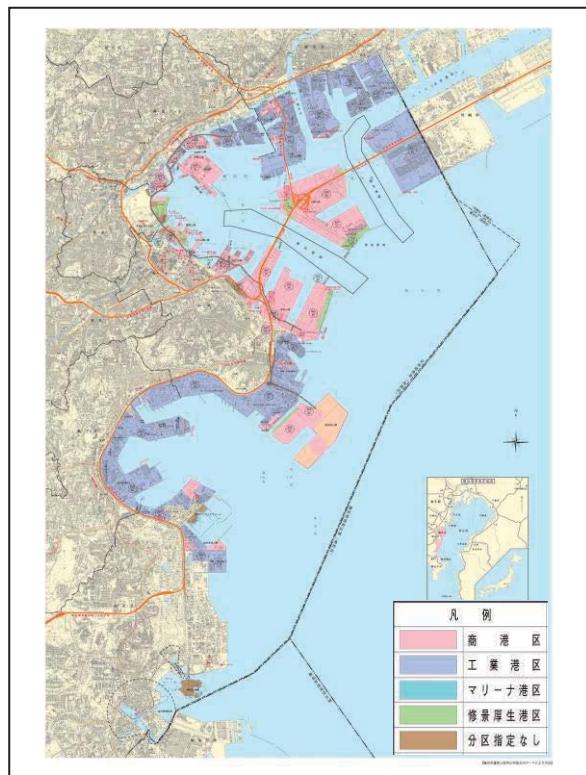


図10 横浜港分区図（平成23年11月）

(3) 大阪港

表3に分区指定の推移と、図11に現在の分区の指定状況を示した。これによると、昭和40年に港地区、此花地区、大正地区、住之江地区などが臨港地区及び分区に指定され、その時の面積は1,109haである。平成元年には、咲洲（南港地区）の埋立地が臨港地区に指定され、面積が1,673haに拡大した。平成13年には舞洲の埋立地が臨港地区に指定され面積が1,892haとなった。その後、夢洲のコンテナターミナルが臨港地区に指定され、現在、面積は1,979haである。また、平成13年から新島地区が大阪湾圏域の広域廃棄物処分や浚渫土砂、陸上発生残土で埋め立てられている。

一方、臨海部における都市区域は、昭和40年では港地区に約80ha、平成元年に、咲洲（南港地区）埋立地の内陸部が追加され約500haとなり、平成13年には舞洲埋立地の内陸部が追加され約700haとなり現在に至る。

表3 大阪港分区指定の推移

大阪港		(ha)			
臨海部	S40.4	H1.12	H13.12	H24.12	
都市区域	80	500	700	700	
商港区	246 22%	687 41%	779 41%	859 43%	
工業港区	784 71%	865 52%	823 43%	808 41%	
特殊物資港区	79 7%	79 5%	79 4%	79 4%	
臨港保安港区		5 0.3%	5 0.3%	5 0.3%	
修景厚生港区		36 2%	138 7%	161 8%	
マリーナ港区			18 1%	11 1%	
無分区			49 3%	57 3%	
計	1,109 100%	1,673 100%	1,892 100%	1,979 100%	

図11 大阪港分区指定状況

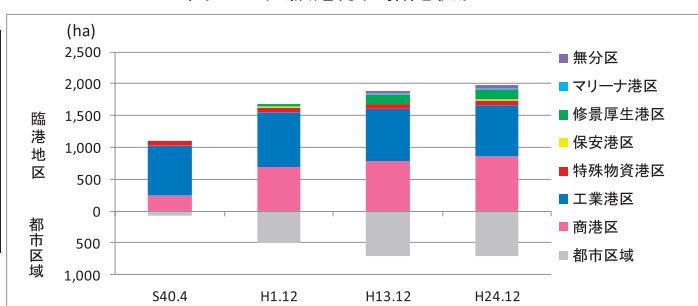


図12～15に分区図を時系列で示した。分区指定当初の昭和40年は、商港区、工業港区、特殊物資港区であったが、平成元年から保安港区、修景厚生港区が追加され、更に平成13年からは無分区、マリーナ港区が追加された。

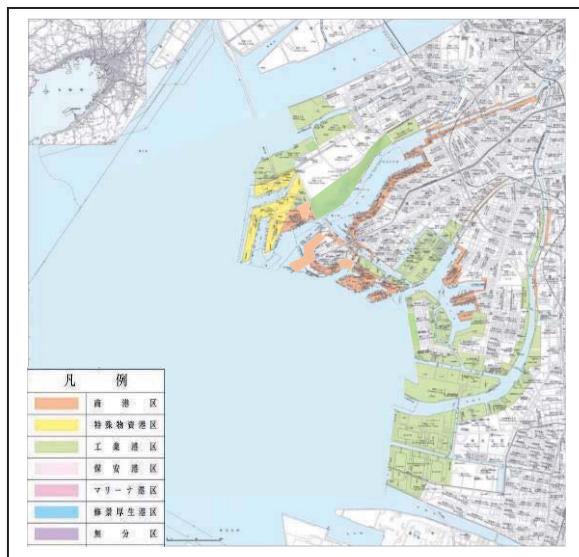


図12 大阪港分区図（昭和40年4月）

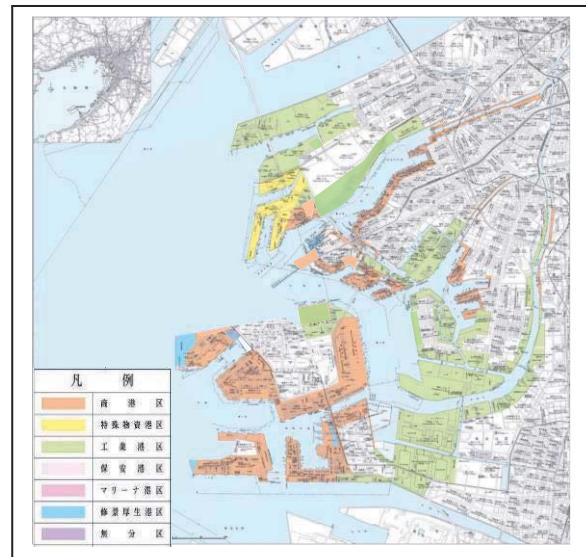


図13 大阪港分区図（平成元年12月）

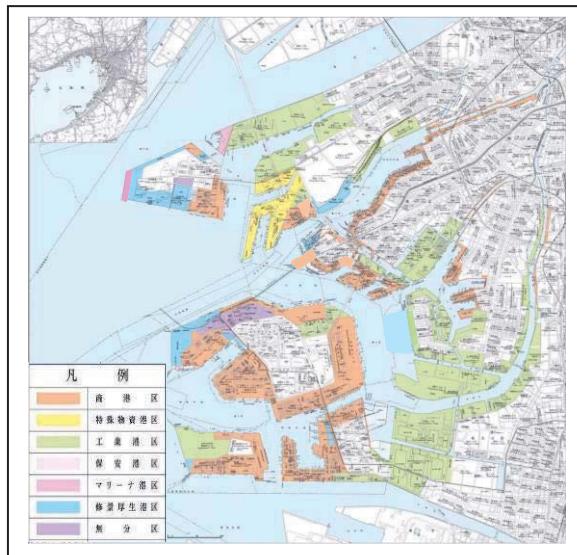


図 14 大阪港分区図（平成 13 年 12 月）

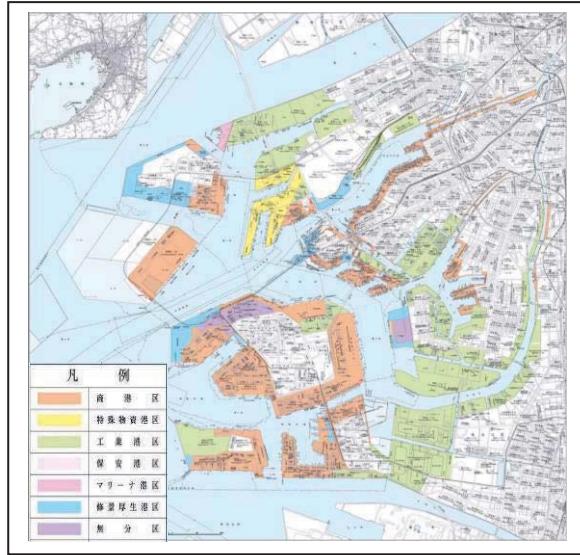


図 15 大阪港分区図（平成 24 年 12 月）

(4) 神戸港

表 4 に分区指定の推移と、図 16 に現在の分区の指定状況を示した。これによると、昭和 33 年に新港突堤、兵庫突堤、メリケンパークなどが臨港地区及び分区に指定され、その時の面積は 465ha である。昭和 53 年までには、麻耶ふ頭、東部および西部臨海工区、ポートアイランドの埋立地が臨港地区に指定され、面積が 1,436ha に拡大した。平成 5 年には六甲アイランドの埋立地が臨港地区に指定され面積が 1,878ha となった。その後、ポートアイランド（第 2 期）や神戸空港の埋立地などが臨港地区に指定され、現在、面積は 2,079ha である。また、平成 13 年から六甲アイランド南を大阪湾フェニックス事業として近畿圏の廃棄物処分場として埋め立てている。

一方、臨海部における都市区域は、昭和 53 年では東部臨海工区及びポートアイランド埋立地の内陸部に約 150ha、平成 5 年には、六甲アイランド埋立地の内陸部が追加され約 400ha となり、平成 25 年までには、ポートアイランド（第 2 期）埋立地の内陸部が追加され、約 550ha となり現在に至る。

表 4 神戸港分区指定の推移

神戸港		(ha)			
臨海部	S33.9	S53.2	H5.3	H25.12	
都市区域		150	400	550	
	商港区	167 36%	701 49%	1,061 56%	1,321 64%
	工業港区	298 64%	703 49%	763 41%	676 33%
	保安港区		33 2%		
	修景厚生港区		35 2%	68 3%	
	マリーナ港区		2 0.1%	2 0.1%	
	計	465 100%	1,436 100%	1,878 100%	2,079 100%

図 16 神戸港分区指定状況

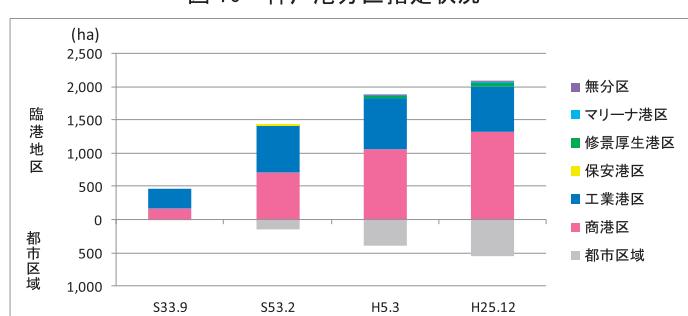


図17～20に分区図を時系列で示した。分区指定当初の昭和33年は、商港区、工業港区であったが、平成5年に修景厚生港区、マリーナ港区、無分区が追加された。

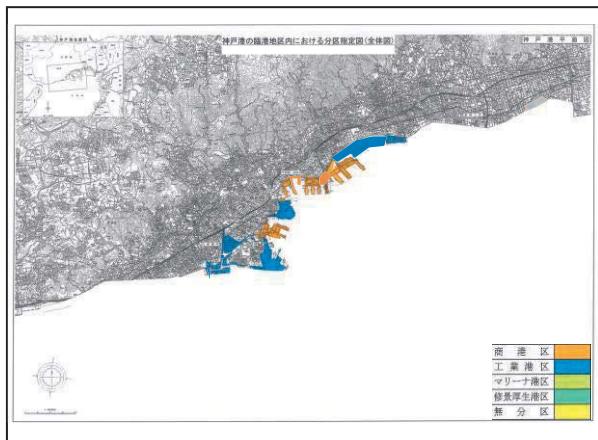


図17 神戸港分区図 (昭和33年9月)

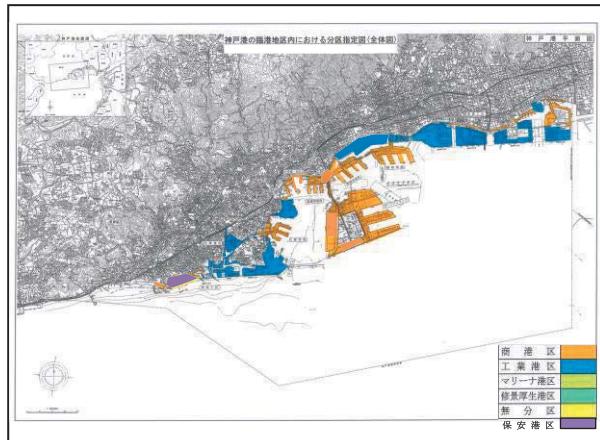


図18 神戸港分区図 (昭和53年2月)

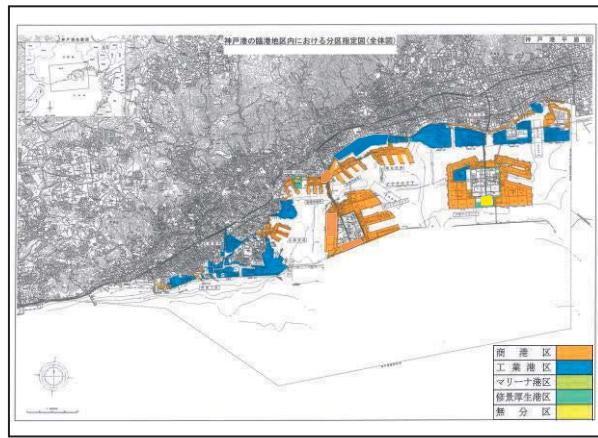


図19 神戸港分区図 (平成5年3月)

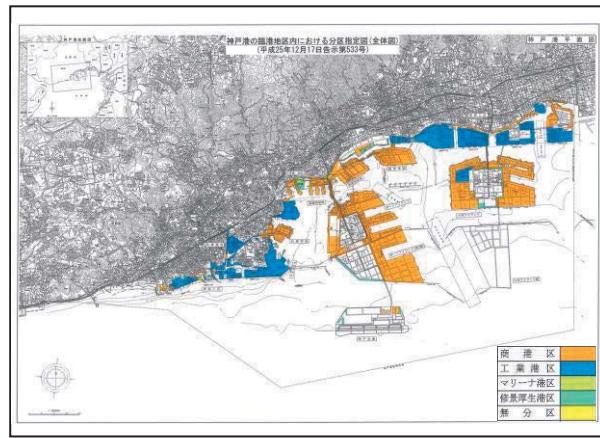


図20 神戸港分区図 (平成25年12月)

(5) 北九州港

表5に分区指定の推移と、図21に現在の分区の指定状況を示した。これによると、昭和41年に門司港、小倉港、洞海港に臨港地区及び分区が指定され、その時の面積は350haである。昭和53年には新日鉄などの市内の民間企業用地が臨港地区に指定され、全体で2,827haに拡大した。平成13年に響灘地区の埋立地が港地区に指定され、全体で3,700haに拡大した。しかしその後、平成18年には若松南海岸と野田浦地区の臨港地区が解除され、全体の臨港地区は3,697haに縮小し現在に至る。なお、臨港地区的面積は名古屋港に次いで全国2位で、臨海部における都市区域は名古屋港と同様に無い。

表5 北九州港分区指定の推移

北九州港		S41.3	S53.7	H13.12	H25.12
都市区域		(ha)			
臨港地区	商港区	119	34%	291	10%
	工業港区	127	36%	2,419	86%
	特殊物資港区	52	15%	23	1%
	保安港区	39	11%	86	3%
	漁港区	13	4%	7	0.3%
	修景厚生港区			18	0.5%
	マリーナ港区			19	1%
	無分区			4	0.1%
計		350	100%	2,827	100%
				3,700	100%
				3,697	100%

図21 北九州港分区指定状況

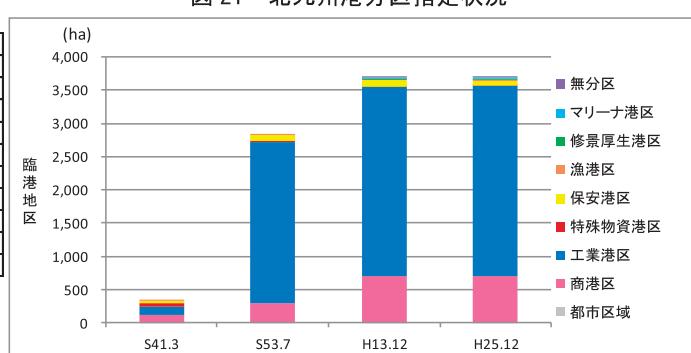


図22～25に分区図を時系列で示した。分区指定当初の昭和41年は、商港区、工業港区、特殊物資港区、保安港区、漁港区であったが、平成13年に修景厚生港区、マリーナ港区、無分区が追加された。

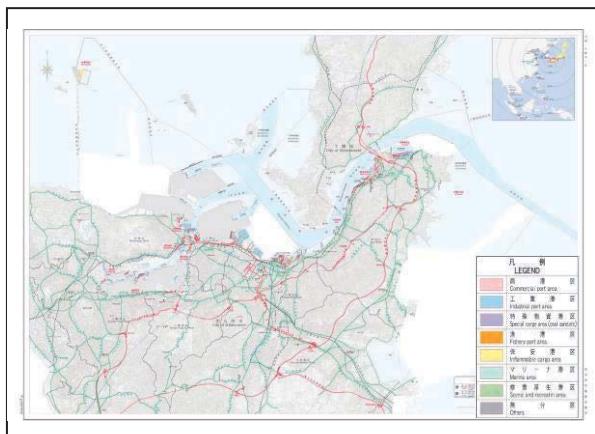


図22 北九州港分区図（昭和41年3月）

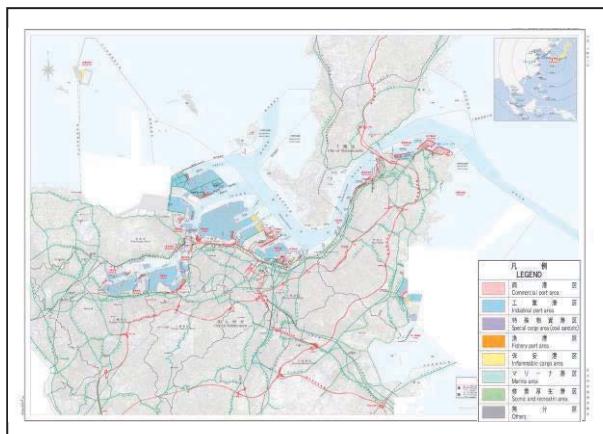


図23 北九州港分区図（昭和53年7月）

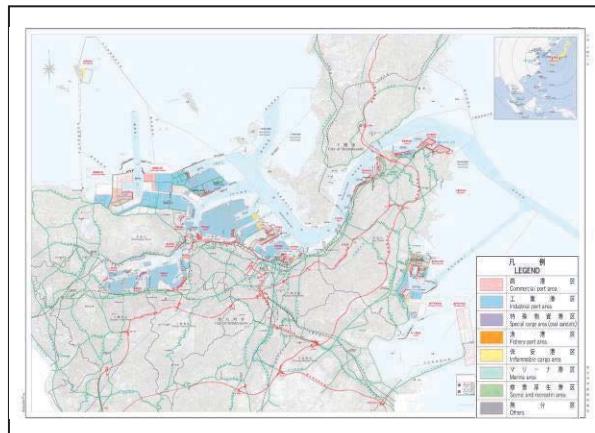


図24 北九州港分区図（平成13年12月）

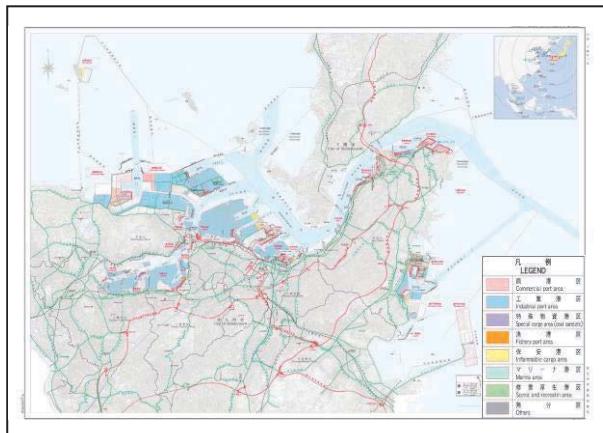


図25 北九州港分区図（平成25年12月）

(6) 博多港

表6に分区指定の推移と、図26に現在の分区の指定状況を示した。これによると、昭和37年に中央ふ頭、博多ふ頭、須崎ふ頭などが臨港地区及び分区に指定され、その時の面積は244haである。昭和56年には箱崎ふ頭、東浜ふ頭の埋立地が臨港地区に指定され面積が432haに拡大した。平成9年には香椎パークポート地区、小戸ヨットハーバー地区などの埋立地が臨港地区に指定され面積が568haとなった。その後、アイランドシティ地区が臨港地区に指定され、現在、面積は734haである。

一方、臨海部における都市区域は、昭和56年、西福岡マリナタウン地区および福浜地区の埋立地に約58ha、平成9年には、シーサイドもち地区、西福岡マリナタウン地区、香椎ポートパーク地区などの埋立地が追加され約391haとなり、平成22年には、アイランドシティ地区の埋立地が追加され、あわせて約583haとなり現在に至る。

表6 博多港分区指定の推移

博多港 臨海部	(ha)			
	S37.7	S56.10	H9.2	H22.8
都市区域		58	391	583
商港区	61 25%	255 59%	352 62%	519 71%
工業港区	62 25%	149 34%	166 29%	162 22%
特殊物資港区			9 2%	9 1%
保安港区	17 7%	28 6%	28 5%	28 4%
マリーナ港区			6 1%	6 1%
無分区			7 1%	10 1%
未指定	104 43%			
計	244 100%	432 100%	568 100%	734 100%

図26 博多港分区指定状況

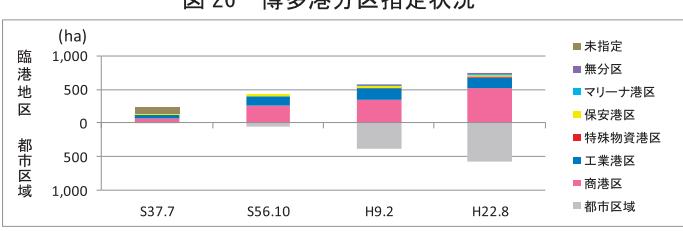


図27～30に分区図を時系列で示した。分区指定当初の昭和37年は、商港区、工業港区、保安港区で、未指定もあったが、昭和56年には未分区が分区指定された。平成9年修景厚生港区が追加され、さらに平成8年からは無分区が追加された。

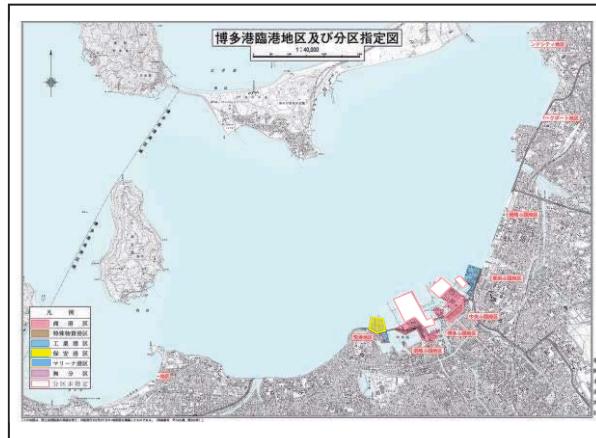


図27 博多港分区図（昭和37年7月）

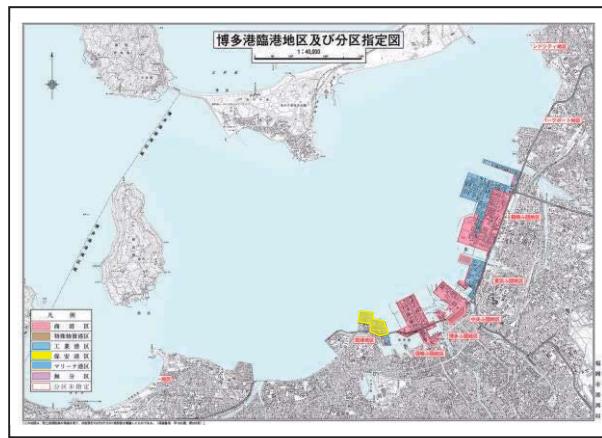


図28 博多港分区図（昭和56年10月）

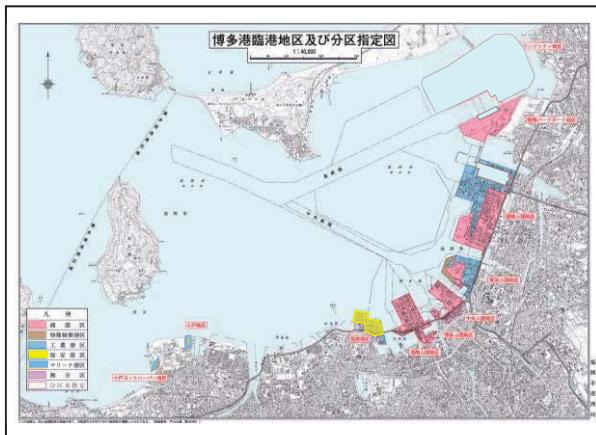


図29 博多港分区図（平成9年2月）

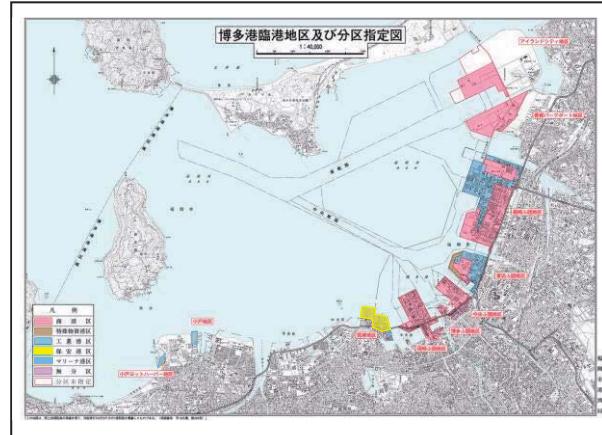


図30 博多港分区図（平成22年8月）

(7) 6港湾の比較

6つの港湾を比較してみると、臨港地区全体に占める工業港区の割合が高いのは北九州港 (78%)、次いで名古屋港(61%)、横浜港(59%)となり、また商港区の割合が高いのは博多港 (71%)、次いで神戸港 (64%)、大阪港 (43%) となり、港湾後背地の産業の特色が反映されているように思われる。

また、平成になってからの指定面積の変化をまとめてみると

- ① 商港区は、北九州港 (14ha 減) を除いた他の5港湾は増加し、特に、神戸港 (260ha 増)、名古屋港 (207ha 增) の増加が目立つ。
- ② 工業港区は、北九州港 (31ha 増) を除いた他の5港湾は減少し、特に、神戸港 (87ha 減)、名古屋港 (81ha 減) が目立つ。
- ③ 修景厚生港区については博多港が指定されていないため、他の5港湾についてみると、北九州港は増減なしであるが、他の4港湾は増加している。
- ④ 無分区についてはそもそも指定面積が小さいが、神戸港が減少している以外他の5港湾は増加し、特に名古屋港の増加面積 (36ha) が多い。

こうしてみると、工業港の色彩が強いといわれる名古屋港における商港区の面積が近年大きく増大し、一方、工業港区が大きく減少したことは、名古屋港の土地利用を展望するうえで重要な変化とを考えることもでき、今後の土地利用変化を注視していくことが重要である。

また都市区域については、工業港区の卓越している北九州港と名古屋港では、臨海部に設定されておらず、商港区が特に卓越している博多港において比較的大きく設定されていることが判った。

3 港湾管理者のヒヤリング結果

港湾管理する部局の担当者（表7）に臨港地区の土地利用に関わる現状と課題をヒヤリングした。その結果をもとに6港湾に共通する課題について以下に整理する。

表7 ヒヤリング対象

港湾	ヒヤリング対象者
名古屋港	名古屋港管理組合企画調整室計画担当
横浜港	横浜市港湾局企画調整部企画調整課
大阪港	大阪市港湾局営業推進室開発調整担当、計画整備部計画担当
神戸港	神戸市みなと総局技術部計画課
北九州港	北九州市港湾空港局整備部計画課
博多港	福岡市港湾局計画部計画課

（1） 土地の低利用化対応

新規の埋立地の形成や物流の沖合展開さらには工場の撤退などにより、既存の臨海部における機能移転が生じ土地の低利用化が生じたり、臨港地区内の新規の埋立地についても十分な土地利用が見込まれない場合もある。

このような土地の低利用化に対しては、学校、病院など市民利用施設の建設や横浜港の中核的業務施設など都市的な整備をしている。一方、北九州港では新たに静脈産業の誘致が取り組まれている。

（2） 「みなと」とまちづくりとの連携

市民が抱く「みなと」のイメージは臨港地区全体に関わるのではなく、例えば、名古屋の「みなと」はガーデンふ頭に代表され、横浜は山下公園やみなとみらい21というように、市民利用施設のあるごく限られた範囲のものになっているようだ。そして、都市の中心的な繁華街である都心と、物流・生産機能が集積する臨港地区ではなく、一般市民が集い親しめる地区との空間距離の遠近によって、「みなと」づくりへの対応も変わってくる。遠いほど「みなと」は市民生活とは疎遠なイメージになり、まちづくりの中での「みなと」は拠点整備的な取り扱いとなるようで、他方、都心に近い「みなと」は市民の関心も高く、「みなと」づくりはまちづくりの一連の動きと認識されやすく連携して取り組まれているようだ。

(3) 臨海部における都市的開発の推進

臨港地区内の商港区、修景厚生港区、無分区において、どの港湾も社会情勢に応じて柔軟に都市的施設整備を実施している（表8）。また、臨海部における都市区域は前述したように（第2章）名古屋港と北九州港以外の港湾では増加し、水際空間での都市的開発が展開されるようになっている。

表8 都市的施設整備の例

臨港地区分区	商港区	修景厚生港区	無分区
名古屋港	博物館、結婚式場	水族館、商業施設、市民利用公園	コンベンション施設、大型小売店
横浜港	商業施設	赤レンガ倉庫リノベーション 市民利用公園	コンベンション施設、遊園地、
大阪港	—	水族館、商業施設、野鳥園	大学、大型小売店、マンション
神戸港	商業施設、ホテル、病院	市民利用公園、博物館、美術館	ホテル
北九州港	商業施設、ホテル	結婚式場	コンベンション施設、病院
博多港	商業施設、コンベンション施設	—	コンベンション施設

4 名古屋港における土地利用の展望

4-1 国土保全からの視点

名古屋港は河口に設けられた港湾で、航路確保のために河川から流入する土砂を永続的に浚渫する必要があり、そのため臨海部では逐次埋立地（国土）が増大し、この土地についての利用が大きな課題となっている。高度経済成長期の工場立地対応や港湾物流技術の高度化対応、また人口増加が続き都市的な土地需要の高まりが継続する情勢下では、土地利用の方向性が比較的明快であった。

しかし様相は変わり、国際的には経済のグローバル化の進展、国内的には人口減少期に突入したというなかで、こうした埋め立て地への土地需要は必ずしも高いものではない。これまで指定されている臨港地区的分区も変更を余儀なくされている港湾もあり、従来からの土地利用需要の追従ということで考えるのではなく、発想を新たにし需要創造という視点から、名古屋港のこれからの土地利用の方向性を考えることも重要になっている。また、自然環境の保全、地球温暖化防止という視点から貴重な水辺空間である臨海部の土地利用のあり方を見つめなおす重要性も高まっている。

4-2 港湾需要からの視点

技術革新や高度情報化の進展による港湾物流機能の維持更新への対応は極めて重要で、後背地における交通アクセスibilityを考慮しながら土地利用の増進を進めていく必要がある。新規の施設立地への対応とともに、従来機能を維持しながら施設更新できる保留空間を確保しておくことも重要である。さらに、経済のグローバル化の流れの中で工場の海外移転にも直面するが、依然、臨港地区に産業空間として広大な土地を確保しておくことは不可欠であり、北九州港のように静脈産業に焦点を絞り工場誘致に取り組んだ港湾は好個の例と言えよう。また、再生エネルギー基地として風力・太陽光発電施設整備のための土地利用・水面利用も視野に入れておくことが重要である。

4-3 都市的需要からの視点

名古屋のまちをより魅力的にするためには、水辺空間としての臨海部の都市的土地利用を増進することが重要といえる。都市型産業・観光産業・娯楽産業促進や市民利用促進のための空間・土地の確保が重要である。港の催事の情報案内も含め、市民利用施設と交通機関との利用促進の連携も図り、港へのアクセシビリティを高めることも必要である。さらに、観光のグローバル化を見据え、質の高い空間デザインを具体的な再開発事業に即して着実に展開していくことが、世界と比べても遜色のない良質の港風景・ストックを形成するためには不可欠である。

また、名古屋の夏は南に位置する港から北方向の市街地へと風が抜けるため、ヒートアイランド抑制に有効な環境緑地のための土地を、臨海部に確保しておくことが重要になるだろう。さらに、この地域は巨大地震の到来が高い確率で予想されている。発災後の都市の回復力を高めておくために、瓦礫処理対応できる広大な空間・土地や、仮設市街地（住宅、工場、事務所棟）整備の要請にも対応できる土地を、現段階から保留しておくことが必要といえよう。

終わりに

臨港地区における土地利用の変遷について6港湾を比較してみると、工業港区や商港区の卓越は、港湾後背地の産業の特色が反映されているように思われた。また名古屋港においては、工業港の色彩が強いものの近年商港区の面積が増大してことは、今後の土地利用を展望するうえで重要な変化と考えることもでき土地利用変化を注視していくことが重要である。

今後の土地利用の展望としては、港湾管理者のヒヤリング結果の土地の低利用化対応、「みなと」とまちづくりとの連携、臨海部における都市的開発の推進を参考事例として、国土保全、港湾需要、都市的需要のそれぞれの視点から考えていくことが重要である。

《参考文献等》

- ※名古屋港管理組合『Port of Nagoya 2013-2014』(2013年6月)
- ※一般社団法人 横浜港振興協会『Port of Yokohama 2013-2014』(2013年4月)
- ※横浜市都市整備局『YOKOHAMA MINATOMIRAI21 Information 2013 Vol. 84』(2013年3月)
- ※大阪市港湾局『Port of Osaka 2013/2014』(2013年12月)
- ※大阪市港湾局『平成25年度 事業概要』(2013年)
- ※神戸市みなと総局『PORT of KOBE 2014/2015』(2014年3月)
- ※神戸市みなと総局『新都市整備事業ガイド』(2012年)
- ※神戸市企画調整局『港都 神戸 グランドデザイン』(2011年3月)
- ※北九州市港湾空港局『平成24年度 事業概要』(2013年3月)
- ※北九州市港湾空港局『門司港地区再開発』(2014年1月)
- ※福岡市港湾局『PORT of HAKATA』(2013年)
- ※福岡市港湾局『博多港の概要について』(2014年1月)

名古屋都市センターが、名古屋のまちづくりや都市計画行政の課題を先取りした研究テーマを設定し、必要に応じ、名古屋市職員や学識者などとも連携して調査研究を行い、報告書としてまとめたものです。

No.111 2014.3 | 研究報告書
臨港地区における土地利用の変遷
～6港湾の比較～

平成 26 年 3 月

発 行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社
名古屋都市センター

〒460-0023
名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号
TEL / FAX 052-678-2200 / 2211
<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。