

地元団体による地方都市のみなとまちづくりに関する研究

—(その2)小名浜港における地域活性化の波及効果に着目して—

A Study on the Performance of Waterfront Urban Planning by the Local Organization

—(Part2)A focus on the ripple of effect of regional activation in port of Onahama—

○竹下孝秀¹, 横内憲久², 岡田智秀², 押田佳子², 川名部弘揮³

*Takahide Takeshita¹, Norihisa Yokouchi², Tomohide Okada², Keiko Oshida², Hiroki Kawanabe³

Abstract: This study aims to define the influence of the construction of Waterfront Urban Planning in the port of Onahama. As a result, the harbor space was developed to the tourist hub by the investment. In addition, the mall in the hinterland was not been influential because of the lack of accessibility and the function change of the harbor.

1. はじめに—前項(その1)では,小名浜まちづくり市民会議(以下,小名浜市民会議)による取り組みの実態を把握した。そこで本稿では,小名浜港におけるみなとまちづくりを評価し,その波及効果を明らかにする。

2. 研究方法—本稿では,文献調査^{[1]~[6]}およびヒアリング調査より得られた,各施設の年間来客数や店舗数をもとに,現在小名浜港周辺で計画されている事業を踏まえ,港湾空間(臨港地区)および背後地域を評価する(Table 1)。なお,背後地域は小名浜市民会議による「港まちおなはまのランドデザイン^[1]」を基に設定した(Figure1)。

3. 小名浜港の概要—小名浜港は,1956(昭和31)年に開港し,国際貿易港として発展した。しかし,外貿コンテナが就航するなど物流状況の変化により産業港から物流港へ移行し,2011(平成23)年には「国際バルク戦略港湾」に選定された^{[2][3]}。また,1・2号埠頭では,コンテナ貨物の大型化に対応できず,物流機能が3・4号ふ頭へ移転し,遊休地化した。そこで,賑わいを創出する場として活用するため,1992(平成4)年に国の施策である「ポータルネッサンス21調査」事業により,大規模な施設整備を実施した^[4]。

4. 結果および考察

(1) 港湾空間の評価—いわき市観光物産センター「いわき・ら・ら・ミュウ」,環境水族館「アクアマリンふくしま」,小名浜市民会議によって利活用された「小名浜さんかく倉庫」の3施設を含むアクアマリンパーク(Figure1①)は,継続して年間来客数約250万人を誇っている(Figure2)。この要因の一つとして,アクアマリンパークの指定管理者である小名浜市民会議により「おなはま海遊祭」や「小名浜みなとカニ・アンコウまつり」等のイベントが年間延べ約100日開催されていることが考えられる^[5]。また,港湾機能の転換に伴い遊休地化した貨物ターミナル跡地(Figure1②)は,イオンモールの建設が計画され,新たな賑わいが創出されよう^[6]。これに対し,商店街からの反対があったが,小名浜市民会議が仲介し,地元商品を取り扱

うなどの利害関係を調整することで理解を得た。このことから,遊休地化した小名浜港1・2号埠頭は,港湾への重点的投資によって,県内一の観光拠点へと変貌を遂げた。また,小名浜市民会議による,倉庫利活用やイベント実施,事業の仲介など果たした役割は大きいと考える。

(2) 背後地域の評価—背後地域には,商店街と複合商業施設タウンモールリスポ(Figure1③④)が存在する。年間来客数(Figure2)をみると,タウンモールリスポは約50万人と約500m離れるアクアマリンパークの1/5である。また,東日本大震災(2011年)によりアクアマリンパークの年間客数は減少しているものの,タウンモールリスポは変動していない。これらのことから,背後地域は地元住民によって活用されており,港湾空間に訪れた観光客による賑わいは波及されていないと考える。

この要因として,港湾空間と背後地域が貨物ターミナル跡地や臨港道路によって分断されていることで,アクセス性が阻害されていることが挙げられよう^[5]。これは,今後の土地区画整理事業や景観形成重点地区の延伸計画によって,解消の可能性が大きい(Figure1⑤)。また,イオンモールの開発事業に伴うペDESTリアンデッキの設置により,交通量の多い臨港道路を往来できる歩行者動線が確保され,さらに,竹町通り(Figure1⑥)の整備によって商店街への動線も明確化される。そのため,港湾空間と背後地域を結ぶ,アクセス性の向上が図られるだろう^[6]。

また,商店街は,主に港湾労働者や地元住民を対象としており,港湾機能の転換により訪れている観光客を引き込むまでに至っていない。これに対して,小名浜市民会議は,ガイドブックの作成や観光ボランティア「まちなか案内人」(年間約1,500件)などの観光客を対象とした取り組

Table 1. Outline of the survey

調査方法	文献調査 ^{[1]~[6]}	ヒアリング調査
調査対象	施設概要や事業計画,小名浜港周辺の地域資源など	・小名浜まちづくり市民会議 ・いわき市商工観光部産業・港湾振興課 ・小名浜商店街連合会 ・(株)いわき市観光物産センター ・公益財団法人ふくしま海洋科学館
調査内容	○小名浜市民会議によるみなとまちづくりの効果 ○年間来客数・商店街店舗数	
調査期間	2014年7月1日~9月15日	2014年8月6~8日,9月9日

1 : 日大理工・学部・建築 2 : 日大理工・教員・まち 3 : 日大理工・院・不動産

みを行っているが、今のところ効果は現れていない^[5]。これらのことから、港湾空間からの明確な動線の確保に加え、訪れる観光客を対象とした商業転換が背後地域への継続的な波及に必要であろう。

4. まとめ—これより、小名浜市民会議が民意を集約して描いたランドデザインが実現しつつあり、年間約250万人の集客力や商店街への動線確保など、先導的に取り組んできた成果が得られている。しかし、Figure1⑤からわかるよう、この景観形成重点地区は今後の景観の創出を目的に指定されたため、小名浜のシンボルとなる通りを地域住民が意識し、協力し合うことで形成していく必要がある。また、背後地域への波及を担う商店街が、地元らしいサービスを提供できるかが課題となるが、商店街会員は、小名浜市民会議への参加は少なく、意識が低いと考

えられる。この意識の低さを取り除かなければ、みなとまちづくりによる波及効果は得られないだろう。

5. 補注・参考文献

[1]小名浜まちづくり市民会議「港まちなまのランドデザインまちづくり基本計画-港町の再生へ向けたアクションプログラム」, 2003, 3 [2]国土交通省港湾局「埠頭倉庫群を活用したみなとまちづくり(小名浜)」, 2004 [3]佐藤隆二「地方都市における港湾の活性化方策に関する研究—港寄居生にこ取り組む先進事例の土地・施設利用に着目して—」, 日本大学大学院理工学研究科不動産科学専攻修士論文梗概集第16号, pp. 33~38, 2009 [4]国土交通省東北地方整備局「小名浜港の歴史」, 2014, 4 [5]小名浜まちづくり市民会議「定時総会資料」, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 [6]いわき市「小名浜港周辺の整備計画」, 2014

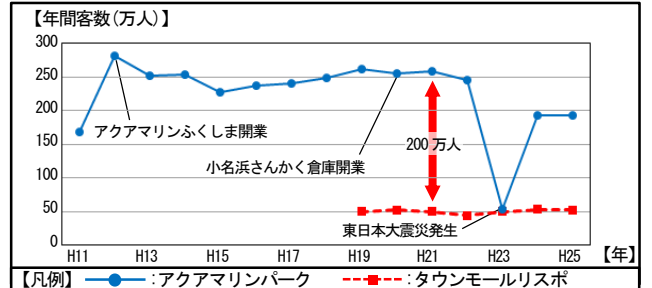


Figure 2. The annual number of customers in the Aqua Marine Park and Town Mall Respo



Figure 1. Port of Onahama map with surrounding area and Development business plan