

# 環日本海交流時代における港湾都市の変化とその取り組み

山下博樹\*

## Changes and Challenges of Port Cities in the Exchange Era of the Japan Sea Region

YAMASHITA Hiroki

キーワード：環日本海，港湾，物流拠点，交流拠点，リバブル・シティ

Key Words : Pan-Japan Sea, port, physical distribution terminal, exchanges bases, livable city

### I はじめに

世界経済のグローバル化とBRICsの台頭に代表される新興国の工業発展にともない、製造業をはじめとする世界の産業構造はダイナミックに変化してきた。日本を取り巻く東アジア地域においては、日本が突出したトップランナーであった時代から、韓国などNIEsあるいはASEAN諸国の成長に続き、1990年代以後中国の成長が顕著となっている。こうした韓国や中国、さらにロシアなどの経済的発展にともなう環日本海地域の結びつきは、貿易などの経済面だけでなく、市民レベルでの文化的交流や政治的な関係でも活発化している。

他方、ヨーロッパやアジアなど大陸の陸続きの国家間をのぞくと、他国との交流においてその玄関口となる港湾の役割は古くから重要であった。しかし、今日の貿易などグローバルな流動の活発化にともない、各国はハブとなる港湾・空港の整備を国家的事業として取り組んでいる。その結果、東アジアでもこれまで優位にあった横浜港や神戸港の相対的地位は低下し、韓国・釜山港や中国・上海港、シンガポール港などが貨物取扱量で世界でも上位に位置づけられ、ハブ港に成長した。ハブとなる港湾の整備・取り組みが遅れている日本では、海域に面する都道府県の多くで港湾が整備され、それぞれが海外との貿易や国内各地との移出入のための航路を用意するため、多くの地方港湾は利便性や効率性が低く、十分に活用されていないケースが多い。

こうした近年の変化については、流通や港湾政策などの観点から多くの研究がされている。たとえば土井（2003）は世界のコンテナ港の管理・運営の分類と大陸ヨーロッパやアメリカ合衆国の港湾政策について分析し、欧米型のゲートウェイを競う港湾物流構造とは異なり、経済成長下にあるアジアでは経済と港湾が一体となって他国のそれと競争する必要があるという。津守（2004）は北東アジア地域における釜山港や上海港などの成長に対し、日本の主要港とりわけ神戸港の低迷に着目してその背景を国内外の多様な要因から分析している。また、男澤（2000）と松尾（2004）は日本の港湾政策を検討し、そのうち男澤は1960年代からのコンテナ港湾政策を概観し、韓国・中国との比較から港湾コストの削減や通関時間の短縮などの課題をあげ、松尾は港湾を取り巻く環境変化

---

\*鳥取大学地域学部地域政策学科

として、旧来の工業港、商業港に加え観光と結びついた港湾の将来性を指摘している。

こうした論考はわが国の主要港を中心に対象としており、韓国や中国との比較はしているものの近年の環日本海交流の観点から必ずしも日本海沿岸の港湾に着目したものではない。他方、地理学の分野では経済地理学会が2001年に「環日本海経済交流と日本海国土軸」をテーマにシンポジウムを開催した。その際、パネラーの山崎朗は環日本海経済圏の交流ネットワークが未構築であり、また日本海貿易の現状は北九州・山口地区がその大半を占めている現状から、沿岸各地の交通ネットワーク整備の必要性を指摘した（鄭ほか 2002）。また高（2008）は日本海側コンテナ港の特徴として、欧米基幹航路の撤退や近海航路の不安定性を指摘し、その上で新潟港を日本海沿岸の拠点港として重点整備し、それとの差別化による他港の戦略を提案している。さらに戸所（2009）は北関東、信越、北陸の関連自治体などへのアンケート調査をもとに、各地方の連携とそれによる港湾・空港整備の是非などを検討し、自立的な地域にむけた政策案を提示した。このように日本海沿岸の港湾政策については確たる方向性のないまま、各地で個別の振興策が検討されている状況である。

本稿では、韓国や中国の成長にともない東アジア諸国間の結びつきが強まりつつある環日本海交流の時代にあって、そうした結びつきの窓口となってきた港湾の動向に着目し、港湾機能のハブ化の進展や産業構造の変化にともなう港湾周辺の土地利用変化などを分析すると共に、生産拠点としての成長性に限界のある日本の日本海沿岸の地方港湾都市のあり方について考察することを目的とした。

## II 港湾整備と物流の動向

### 1. 世界の主要港湾の動向

港湾の機能を計る代表的指標としては、しばしばコンテナ港湾取扱量が用いられる。各年次の『Containerisation International Yearbook』を用いて港湾別コンテナ取扱量のランキングをみると、1975年は173万TEUで1位であったニューヨーク港に次いで、ロッテルダム港、神戸港が続いた。1985年には265万TEUのロッテルダム港が首位となり、ニューヨーク港・ニュージャージー港、ホンコン港が続いたが、神戸港も5位にランクされた。

これ以後、東アジアの港湾の成長が顕著となり、1995年にはホンコン港、シンガポール港、高雄港（台湾）が、最新の2007年でもシンガポール港、上海港、ホンコン港、深圳港、釜山港など中国など東アジアの港湾が上位を占め、上位10港湾で東アジア以外の港湾は6位のロッテルダム港、7位のドバイ港、9位のハンブルク港のみである。他方、日本国内の主要港湾は、東京港24位、横浜港28位、名古屋港35位、神戸港44位、大阪港46位である（男澤 2000、国土交通省港湾局 2009a）。

こうした動向は、コンテナ取扱量に代表される港湾の機能が大きく二つの条件によって決まることによると思われる。つまり、原料や製品の輸出入など各港湾の後背地の経済活動の状況と、中継貿易など後背地の経済活動とは異なる港湾施設の機能・コスト・サービスや地理的優位性などによる物流ネットワークの条件である。「世界の工場」へと急成長した中国の複数の港湾が近年上位にランクされている状況や、日本、アメリカ合衆国など産業構造の変化や産業空洞化にともない相対的に低迷する状況は、港湾の後背地における経済活動の状況をつぶさに反映している。

他方、国家の人口や後背地の経済活動の規模がそれほど大きくないシンガポールや韓国、オランダ、アラブ首長国連邦などの港湾がトップ10に入るのは、中継貿易を中心とした物流であることが分かる。ドイツの中核的工業地帯ルール地方とライン川で結ぶロッテルダム港や、韓国の国家戦略によりアジアのハブ港として重点的に整備されている釜山港の他、シンガポール港やドバイ港はそ

の地理的位置の優位性を最大限に活用した取り組みの成果といえる。

このように世界の主要港の多くは、広域のハブ港となるよう戦略的に整備されているものであり、後述するように日本の現状はその世界的な動向に遅れているといわざるを得ない。

## 2. 日本国内の港湾整備

日本の港湾は、港湾法により大きく地方港湾、重要港湾、特定重要港湾に指定されている。地方港湾は、「重要港湾以外の港湾」として位置づけられ、全国に871港があり、主に地域の海上交通の拠点として利用されているものが多い。重要港湾は、「国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点」で、全国に103港がある。地方の産業振興政策とも結びつき、その後背地は工業地域であるものが多い。特定重要港湾は、「重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点」として位置づけられ、全国に23港が指定されている。さらにそのうち特に重要な6港（東京、横浜、名古屋、四日市、大阪、神戸）が指定特定重要港湾（以下、スーパー中枢港湾）に指定されている。つまり、わが国の港湾整備は4重の階層構造によって行われていることになるが、実際に物流などの拠点となる重要港湾以上の126港湾は、各地域での役割がより大きいといえる。

またこれとは別に、1995年に旧運輸省（現国土交通省）の港湾政策「大交流時代を支える港湾」のなかで、全国11港（東京、横浜、川崎、名古屋、四日市、神戸、大阪、堺泉北、下関、北九州、博多）が指定された中枢国際港湾と、それを補完する中核国際港湾8港（苫小牧、仙台塩釜、茨城、新潟、清水、広島、志布志（鹿児島）、那覇）が指定されている。

国土交通省は、2004年に中枢国際港湾の一部を選抜してスーパー中枢港湾を指定した。その背景には東アジアの主要港湾の台頭に対抗するための「選択と集中」の観点があり、2009年現在、国土交通省はスーパー中枢港湾をさらに1ないし2港に限定する方向で検討している。

図1は、全国の特定重要港湾と重要港湾の分布を示している。特定重要港湾は3大都市圏を後背地とする3湾と各地の拠点として配置されているが、九州北部を除く本州の日本海沿岸地域には新潟港と伏木富山港のみである。重要港湾についても、いわゆる太平洋ベルトに位置する地域には高密度に分布している状況が明らかである。



図1 全国の主要港湾の分布  
国土交通省港湾局（2009b）により作成  
2009年4月1日現在

### 3. 日本の港湾における国際コンテナ航路の現状

以上のように、日本では港湾法に基づいて、地方港を除く多くの港湾が物流の拠点として整備されてきたことが明らかとなったが、2008年現在の国土交通省港湾局（2009c）によると、特定重要港湾と重要港湾126港のうち国際コンテナ航路を有するのは67港である。そのうち51港は、韓国あるいは中国との航路のみであり、それらのコンテナ取扱量のシェアは5.4%に留まる。他方、北米航路

表1 日本の港湾への国際コンテナの航路便数と個数（一部）

航路 港湾	北米	欧州	近海・東南アジア				その他	個数	
			計	うち		計		千TEU	シェア
				韓国	中国				
主要港湾 (甲種)	東京	18.0	4.0	76.0	11.0	37.0	5.5	3,727	21.7
	横浜	14.0	1.0	71.9	9.0	35.0	19.3	3,204	18.7
	川崎		1.0	4.0	1.0			30	0.2
	名古屋	10.0	5.0	62.9	10.0	31.0	7.4	2,631	15.3
	四日市	1.0		16.0	2.0	8.0		166	1.0
	大阪	5.0		65.0	7.0	33.0	6.0	1,950	11.4
	神戸	13.0	4.0	66.9	6.0	31.0	6.5	2,040	11.9
	下関※			23.0	20.0	3.0		74	0.4
	北九州※			38.5	11.0	13.0		453	2.6
	博多※	5.0	1.0	40.0	17.0	15.0	1.0	716	4.2
小計	66.0	16.0	464.2	94.0	206.0	45.7	14,991	87.4	
準主要 港湾 (北米・欧 州 航路有 り)	苫小牧	0.5		6.0	3.0	2.0		175	1.0
	八戸	0.2		3.0		2.0		29	0.2
	仙台塩釜	1.0		3.0	1.0	1.0		98	0.6
	茨城	0.5		1.0		1.0		14	0.1
	清水	3.5	3.0	20.0	4.0	9.0	1.0	411	2.4
	広島	0.2		15.0	7.0	6.0		167	1.0
小計	5.9	3.0	48.0	15.0	21.0	1.0	894	5.2	
日本海 沿岸港湾	小樽			2.0		2.0		11	0.1
	秋田			4.0	4.0			47	0.3
	酒田			1.0	1.0			8	0.05
	新潟			10.2	7.0	2.0		154	0.9
	直江津			3.0	3.0			22	0.1
	伏木富山			9.4	4.0	4.9		60	0.3
	金沢			6.0	3.0	3.0		35	0.2
	敦賀			2.0	2.0			8	0.05
	舞鶴			1.0		1.0		5	0.03
	境			5.0	3.0	2.0		21	0.1
	浜田			1.0	1.0			4	0.02
	伊万里			5.0	1.0	4.0		51	0.3
	長崎			1.0	1.0			7	0.04
	三池			2.0	1.0			3	0.02
	八代			1.0		2.0		10	0.1
熊本			1.0		1.0		3	0.02	
小計			54.6	31.0	21.9		449	2.6	
※ふくむ	5.0	1.0	156.1	79.0	52.9	1.0	1,692	9.9	
その他35港			115.1	65.0	38.6	1.0	473	2.8	
合計	67.4	19.0	681.9	205.0	287.5	47.7	17,156	100.0	

統計年次は2008年。国土交通省港湾局（2009c）により作成。

コンテナの個数には空コンテナを含む。網掛けの6港は、スーパー中枢港湾。

※下関・北九州・博多は環日本海に位置。

を有する港湾は13港あるが、そのうち週3便以上の港湾は7港のみである。同様に欧州航路を有する7港のうち、週3便以上の港湾は4港のみである。ただし、北米航路の最多となる東京港でも週18便、欧州航路最多の名古屋港では週4便でしかなく、現在の日本の国際コンテナ航路の大半が中国、韓国などの東アジア航路であることがわかる（表1）。そのため主要10港湾が占めるコンテナ取扱量の国内シェアは87.4%、そのうちスーパー中樞港湾6港のシェアは80.0%である。最多シェアの東京港でも21.7%であることから、一部の上位港に集中する傾向はあるものの、突出したハブ港が存在していないことが明らかである。ところが、環日本海諸国の経済活動が活発化する一方で、日本海沿岸に位置するわが国の港湾19港のうち、北米あるいは欧州への航路を開いているのは博多港のみで、それも北米に週5便、欧州に週1便だけである。博多港のシェアは4.2%であり、博多港をふくむ日本海沿岸の港湾のシェア合計でも9.9%でしかない。このことは消費人口や生産拠点の分布の現状から、立地論的には適切であるのかも知れない。ただし、今後の環日本海諸国間の諸活動の活発化により、港湾機能の変化が求められる可能性も考えられる。

### Ⅲ 日本および鳥取県の貿易の現状

#### 1. 日本の貿易動向

世界の経済大国として君臨し、アメリカ合衆国との貿易摩擦問題まで発展した1980年代の貿易好調期には欧米諸国をはじめとした多くの国々との貿易が活発に行われ、日本の港湾の機能も最大限に活用された時期であったといえよう。その後、経済摩擦の解消や円高の進行などにより、今日では国内の生産機能の一部が海外に流出しつつあるのが現状である。当然のことながら、貿易は相手国との生産物のやり取りであるが、そのすべてが原料・燃料か完成品というわけではなく、生産途中の部品などのレベルでも行き来している。この間、日本企業の海外製造拠点はNIEsと呼ばれたシンガポールや韓国などの新興工業国・地域やASEAN諸国などを経て、「世界の工場」へと成長した中国などにシフトしている。

表2は、1999年と2008年の日本の貿易相手国上位15カ国の貿易額とそのシェアを示している。わずかに10年ほどの期間であるが、長きにわたって日本の最も重要な貿易相手国であったアメリカ合衆国のシェアは半減し、貿易額が約4倍に増加した中国が2004年以後は日本最大の貿易相手国となった。中国のほか、韓国、台湾、ロシアの環日本海諸国との貿易が増加し、

表2-1 日本の貿易相手国（1999年）

（単位：億ドル，%）

	1999年	輸入	輸出	合計	シェア
	世界	3,097	4,174	7,271	
1	米国	669	1,281	1,950	26.8
2	中国	429	233	662	9.1
3	台湾	128	288	416	5.7
4	韓国	161	230	390	5.4
5	ドイツ	115	186	301	4.1
6	マレーシア	109	111	220	3.0
7	シンガポール	54	163	217	3.0
8	オーストラリア	128	84	212	2.9
9	タイ	88	113	201	2.8
10	英国	59	142	201	2.8
11	インドネシア	126	49	174	2.4
12	カナダ	79	69	148	2.0
13	フィリピン	53	87	140	1.9
14	フランス	61	68	130	1.8
15	サウジアラビア	83	33	117	1.6

日本貿易振興機構「日本の貿易相手国ランキング」により作成

これらの国との貿易のシェアはこの期間に20.8%から29.5%と大幅に拡大している。こうした環日本海を中心としたアジア諸国との貿易が、今後も増加する傾向は続くことが予測され、日本の港湾管理・経営にも影響を及ぼすものと考えられる。

## 2. 鳥取県における貿易の現状

2008年9月に財務省関税局が実施した輸出入貨物の物流動向調査結果をもとに、境港を中心とした鳥取県の貿易の概要をみてみよう。この調査では、毎年9月の1週間を調査期間とし、輸出入者、通関業者および関連団体を対象に1993年より実施してきたが、諸般の事情により2008年調査を最後に中止となっている。

鳥取県の貿易に関する物流は、鳥取県を生産地とする場合と消費地とする場合、さらにそれぞれの輸送手段とし

て航空貨物と海上貨物があり、大きく4区分できる。このいずれの区分においても、重量ベース、金額ベースでの全国シェアは1%にも満たず、規模は極めて小さい。

鳥取県を生産地とする貨物のうち、重量ベースでは95.0%が海上輸送によって輸出されているが、その54.5%を「紙類及び同製品」、21.1%を「パルプ及び古紙」が占めている。そのため金額ベースでは海上輸送は19.3%でしかなく、「電気機器」「非金属鉱物製品」が80.5%を占める航空貨物とでは取り扱う品目が大きく異なる。

また重量ベースでは海上貨物の輸出先の96.8%がアジアで、そのうち中国は40.8%、香港が26.2%を占めている。EUおよび北米への輸出は、金額ベースではそれぞれ14.0%、2.2%であるが、重量ベースでは1.8%、1.1%に過ぎない。これらの輸出に関する積出港についても、重量ベースでは66.9%が境港を使用しており、20.7%の神戸港、8.3%の大阪港を大きく引き離しているが、逆に金額ベースでは17.1%に過ぎず、神戸港の66.5%と逆転している。つまり、境港からの輸出品は重量単価が安価で高張る製品が中心で、商品性の高い物資の輸出には神戸港が利用されていることが分かる。この傾向は輸入においてはそれほど明瞭ではなく、境港が重量ベースで96.3%、金額ベースで49.9%を占めているのに対して、神戸港は重量ベースで2.6%、金額ベースでも30.4%に留まっている。全国的な動向でも、輸出に関しては利便性などの高い遠方の港湾が利用される場合が多い地域でも、輸入に関しては最寄りの港湾が利用される傾向が明らかとなっている。

FAZ (Foreign Access Zone, 輸入促進地域) に指定されている境港は、輸出に対して輸入の割合が大幅に大きいことも特徴である。FAZは、1980年代後半以後の大幅な貿易黒字による貿易不均衡の解決と、輸入貨物の効率的かつ迅速な流通を図ることなどを目的に、1992年に導入された。現在、

表2-2 日本の貿易相手国 (2008年)

(単位: 億ドル, %)

	2008年	輸入	輸出	合計	シェア
	世界	7,561	7,759	15,320	
1	中国	1,423	1,240	2,664	17.4
2	米国	770	1,362	2,132	13.9
3	韓国	292	590	882	5.8
4	台湾	216	457	673	4.4
5	オーストラリア	473	172	644	4.2
6	サウジアラビア	505	78	583	3.8
7	アラブ首長国連邦	464	108	572	3.7
8	タイ	206	293	499	3.3
9	インドネシア	323	125	448	2.9
10	ドイツ	207	238	445	2.9
11	マレーシア	230	163	394	2.6
12	シンガポール	78	264	343	2.2
13	ロシア	133	164	297	1.9
14	カタール	262	20	282	1.8
15	オランダ	38	209	247	1.6

表2-1と同じ資料により作成

全国で22地域が輸入促進地域として指定されており、そのうち港湾は17地域となっている（三村・李 2004）。同調査での、境港の海上輸送による輸出総額が6億1500万円であるのに対して、輸入額は10億6700万円とほぼ2倍である。これは航空貨物の輸出額が輸入額の3.5倍となっている状況とは大きく異なっている。ただし、輸入品も重量ベースでは「木製品及びコルク製品」79.6%、「木材及びコルク」13.4%などが大半を占めている。

境港を共同管理している鳥根県の貿易においても境港は一定の役割を果たしている。ただし、鳥根県からの輸出では、積出港としての境港は、神戸港38.2%、門司港28.1%に次ぐ3番目の22.8%であり、輸入についても浜田港41.2%に次ぐ39.1%に留まっている。

生産地としての機能が脆弱な山陰の鳥取県、鳥根県を後背地とする境港は、FAZとしての特徴を活用し輸入額を高めているが、近年鳥取県内の人口が60万人を下回るなど、消費地としての機能も極めて弱く、物流拠点としての成長はほぼ限界にあるといえよう。

## IV 都市における港湾機能の変化

### 1. 港湾機能と周辺土地利用の変化

港湾の本来的機能は、ヒトやモノを船舶で運ぶための窓口である。こうした交通結節としての機能の発展にともない、世界でも多くの港湾を起源とする都市が発達してきた。同様に、鉄道交通は駅に、自動車交通は交差点やインターチェンジに、交通結節としての高い機能が備わっている。しかし、交通結節性は普遍的なものではなく、時代の変化にとまなう都市構造の変化により、その機能も変化する。今日、多くの地方都市で中心市街地問題が深刻化していることは、そうした変化の典型例といえる。

港湾を中心に発展した都市のなかには、古くは物流の拠点として商業的機能を強め、経済中心として成長した大阪などの都市や、産業革命や高度経済成長などの工業化に伴い工業地帯の中核を担ってきた川崎や千葉、堺などの都市もある。今日でも港湾は、主に物流の拠点として果たす役割は大きいものの、必ずしもその機能が都市の発展に十分に貢献していない都市が多いのは、すでに述べた通りである。また、産業構造の高度化などにより都市部では工業的土地利用からより都市的な土地利用に転換した例も多い。例えば、大阪湾臨海部の日立造船や住友金属工業の跡地に立地したユニバーサル・スタジオ・ジャパンや、神戸市の川崎製鉄、神戸製鋼など跡地での東部新都心地区HAT神戸の開発、横浜市の三菱重工横浜造船所や旧国鉄操車場など跡地でのみなとみらい21開発などである（写真1）。こうした土地利用変化は大都市の市街地に隣接した土地需要の高い地域では活発であったが、同じ沿岸部でもそうした土地需要の高い地域は極めて限られた（山下1998）。



写真1 ランドマークタワーからみた横浜港  
2007年9月、筆者撮影

### 2. 港湾機能の拡張・増強に伴う新港開発

こうした港湾周辺部の土地利用ニーズの変化にとまなう新たな都市開発に対して、国家的な港湾機能の増強政策により、それまでの港湾のキャパシティが限界に達した都市では、韓国の釜山や中



写真2 釜山市旧市街地に隣接する港湾地区  
2007年12月、筆者撮影



写真3 ドバイ旧市街地の港湾地区  
2008年7月、筆者撮影

国の大連、UAEのドバイなどのように、旧来の港湾とは別の新港建設を進める都市もある。釜山は、旧市街に隣接する大規模な港湾機能を移すべく、旧市街地の西郊約20kmに新港を建設している(写真2)。また、大連も市街地に隣接する港湾とは別に新港を建設し、それに隣接する経済技術開発区に多くの海外企業を誘致している。ドバイは、旧市街地から約40km南西郊のジュベルアリ地区に世界最大の人口港を建設し、それに隣接する経済特区ジュベルアリ・フリーゾーンを整備し世界から約6000社の企業を誘致している(写真3)。近年はその地理的優位性から製造拠点として進出する企業も増え、そのエリア拡張が進められている(山下2010)。

こうした事例は、都市形成の中心的機能が港湾にありながら、その後の都市の発達にともない成長した商業や工業などの産業により都市の維持が可能であるために、新港建設による都市の港湾機能が低下あるいは消失することを可能にしている。換言すれば、旧来の都市中心部から物流拠点としての機能を切り離し、その跡地を高度利用するための動きとも理解できる。

## V 港湾活用のリバブルなまちづくり

国内外での港湾をめぐる機能や周辺の土地利用の変化など、ダイナミックな変革が港湾起源の都市で進展していることは、先に述べたとおりである。他方で、そうした新たな土地利用ニーズもなく、物流拠点としての成長性を見込めない港湾都市が多いことも事実である。では、港湾を保有しながらそれを十分に活用できていない都市・地域の取り組みを紹介し、物流拠点から多様な交流拠点としての発展可能性について論じてみたい。

### 1. 境港（鳥取県境港市・島根県松江市）

境港は、鳥取県境港市に位置する港湾であるが、その一部は対岸の島根半島、松江市美保が関にもあることから、鳥取県と島根県の共同管理下にある。境港は1990年代にイワシ漁を中心に5年連続で全国一の漁獲量を誇ったが、全国的な漁獲魚種の変化などから、近年の漁獲量は全国10位前後に留まっている。また、魚種の変化への対応の遅れなどの影響により、港湾周辺の立地する水産加工会社の多くもその経営状況が近年悪化しており、新たな商品開発などが求められている。

境港市は人口約35万人の小都市であるために、水産関連以外の都市機能は必ずしも充実していなかった。その背景には隣接する米子市が、「山陰の商都」として長らく鳥取県西部だけでなく島根県

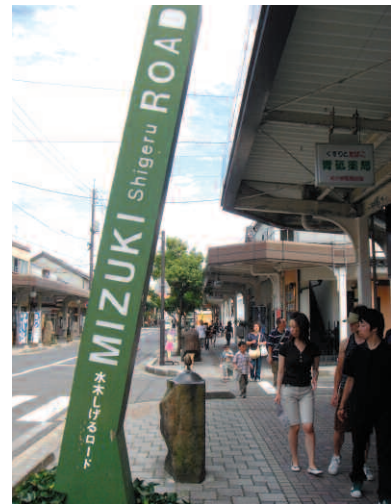


表3 水木しげるロードの整備、関連事業、表彰

1991年	中心市街地活性化を目的に鬼太郎パンを販売
1992年	水木しげるロード整備事業開始
1993年	水木しげるロード・オープン、鬼太郎列車運行
1994年	鳥取県景観大賞受賞
1996年	鬼太郎バス登場
1997年	夢みなと博覧会
1998年	水木しげるロード振興会発足
2000年	妖怪神社、妖怪ポスト
2002年	妖怪フェスティバル、世界妖怪会議開催
2003年	水木しげる記念館開館
2005年	日本観光連盟 第12回優秀観光地づくり賞受賞 映画「妖怪大戦争」のロケ
2006年	鬼太郎フェリー就航 経済産業省・中小企業庁 がんばる商店街77選選出
2007年	映画「ゲゲゲの鬼太郎」4月リメイク、妖怪楽園オープン
2008年	映画「ゲゲゲの鬼太郎 千年呪い歌」7月公開。 アニメ映画「ゲゲゲの鬼太郎 日本爆裂」12月公開
2010年	NHK朝の連続テレビ小説「ゲゲゲの女房」放送（3月～） (境港市資料などにより筆者作成)

東部にもおよぶ広範な商圈を形成・維持してきたことがあり、境港市は日常生活関連以外の買回品の購入の多くを米子市中心市街地の商店街や百貨店に依存してきた。1990年代後半より、境港市の中心商店街周辺や、工場等の誘致のために造成された埋め立て地の竹内団地内などに郊外型の大型店や飲食店などが立地展開し、消費活動の郊外化が急速に進行した（山下2009）。

すでに中心市街地では商店街の衰退が顕在化していたことから、その対策として1991年より境港市出身の漫画家水木しげる氏の協力の下、「ゲゲゲの鬼太郎」などの妖怪ブロンズ像を商店街に設置するなど、水木しげるロード整備の取り組みを開始した（澤田2005など）。これを契機に商店街の店舗構成も妖怪グッズなどの土産物店が増加するなど大きく変化した。水木しげるロードに関連した主な取り組みの経緯は表3の通りである。テレビアニメのリメイクや映画化などの効果もあり、2008年には年間172万人の来街者を記録し、鳥取県内最大の観光集客地に成長した。観光客は妖怪の街を楽しむ一方、市内各地に点在する海産物販売店や地元の魚介を素材とした飲食店などを回遊している（写真4）。

写真4 週末の水木しげるロード  
(2007年6月、筆者撮影)

また2009年6月より境港と韓国・東海，ロシア・ウラジオストクを結ぶ環日本海定期貨客船イースタンドリーム号が就航した。イースタンドリーム号は旅客定員458人，貨物は20フィートコンテナ換算で130本積載可能である。鳥取県と境港市では，これを活用した日韓口の交流プランの検討が進められており，境港のこれまでの漁業・物流中心の港湾機能に，交流拠点としての機能がより強化されることとなった。

## 2. 鳥取港（鳥取市）

鳥取港は，鳥取市内を南北に貫流する千代川の河口部に位置し，漁業と海運の要衝として古くから栄えてきた。今日でも主に漁業・物流の拠点として機能しているが，ソフト・ハードの施設面では，山陰の中心的港湾としての役割を境港に譲ってきた。港湾周辺の海岸道路沿いには水産物の販売店や料理旅館，飲食店などが点在し，特産の松葉ガニのシーズンとなる冬季にはJR西日本の「カニカニ・エクスプレス」や観光バスなど関西方面など隣接県からの観光客でも賑わう。こうした観光集客の増加は，2002年に開設したマリニピア賀露の「鳥取港海鮮市場かるいち」（写真5）や，2003年オープンの「鳥取県立とっとり賀露かにっこ館」などの施設立地によって急速に進展した（坂田2004）。とりわけ「かるいち」には水産物販売店のほか，複数の飲食店も立地し，観光客だけでなく市民の日常的な利用も多い。近年は，これらの施設に隣接して，観光バスなどでの来客にも対応可能な大規模な水産物販売店が複数立地し，鳥取市における水産物販売の一大拠点となっている。



写真5 鳥取港海鮮市場かるいち  
(2010年1月、筆者撮影)

## 3. スティーブストン（カナダ・リッチモンド市）

カナダ・バンクーバー都市圏の南郊に位置するリッチモンド市は，バンクーバー国際空港が立地する空の玄関口としての機能をもつ。そのリッチモンド市の南部にあるスティーブストン地区はフレージャー川の河口部に位置する特性を活かして，19世紀後半よりサーモンの缶詰製造業が発達し，最盛期には45の工場が操業した。この地区は日系移民らを中心に形成された集落であることもよく知られている。しかし，1990年代にはサーモンの缶詰工場もすべて廃業し，現在漁業自体は停滞している。

近年は，カナダの歴史的な街として保存が行われる一方，人口増加による市街化が顕著なりッ



写真6 週末のスティーブストン  
(2007年9月、筆者撮影)

モンド市にあって、自然に恵まれた環境の中、スティーブストンでも新たに宅地開発が進展している。そうした恵まれた景観を活かし、近年バンクーバーで発達しているフィルム産業のロケ地としても改めて注目を集めるほか、漁港の周辺にはカフェやレストランなどが立地し、週末などには市民の憩いの場として機能している（写真6）。

#### 4. 物流拠点から交流拠点へーむすびに代えてー

港湾は、経済発展期の国々においては工業などの国内産業を成長させるための重要なインフラとして整備が必須である。しかし、今日の日本や欧米の国々にとっては、ごく一部のハブとしての機能強化を課された港湾以外は、生産地としても消費地としても大きな成長が期待できない成熟した地域を後背地としているため、物流拠点としてこれまで以上の整備の必要性はなくなりつつある。また日本海沿岸の港湾都市では、中国・韓国・ロシアなどとの貿易活発化の現状と港湾利用の実態が上手く結びついておらず、国の施策もふくめて海上物流システムの再構築が早急に求められる。

他方、全国の多くの港湾では、むしろ物流だけではない多様な交流の拠点としての整備や、受け入れ側としての体制、ソフトの充実などが求められる時代であろう。また外部との物流あるいは交流の拠点としての機能が必ずしも高くない港湾でも、親水空間としてのウォーターフロントの魅力は損なわれない。これからはそれぞれの地域の特性やニーズにあった港湾地区の活用策を見だし、その機能や魅力を上手く引き出しながら、都市生活に潤いやアメニティを提供可能な港湾の利用が求められている。

こうした動向に対して、2003年に国土交通省の中国・四国の各地方整備局より始まった「みなとオアシス」制度は全国に展開し、2009年10月現在、全国で57カ所（仮登録11カ所をふくむ）の登録がある（国土交通省港湾局 2009d）。この制度では、港や海岸の施設・スペースを地域の情報発信拠点や観光客などの交流拠点として活用すべく、国がその広報活動を支援し、港を中心とした地域の活性化を促進しようとしている。この制度による地方港湾を中心としたまちづくりへの国からの支援は、現状では決して十分とはいえないが、魅力あふれる住み良い街（Livable city）をつくるために取り組みとして、今後注目されることになるだろう。

本研究を行うにあたり平成19～21年度科学研究費補助金基盤研究(C)「環日本海経済圏の発展と道州制を見据えた港湾政策と国土構造の再構築」（研究代表者 戸所 隆）と、平成18～20年度科学研究費補助金基盤研究(C)「我が国におけるリバブル・シティ形成のための市街地再整備に関する地理学的研究」（研究代表者 山下博樹）の一部を使用した。

#### 文献・資料

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－，大蔵省印刷局，85p.

男澤智治（2000）わが国のコンテナ港湾政策に関する一考察，物流問題研究（流通経済大学物流科学研究所），35，pp.1-15.

高 玲（2008）日本海側コンテナ港の現状と課題，立命館経営学，47-4，pp.303-324.

国土交通省港湾局（2009a）世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング，

<http://www.mlit.go.jp/common/000025795.pdf> (Accessed 2009/12/25)

国土交通省港湾局（2009b）港湾数一覧，特定重要港湾及び重要港湾の位置図，

- <http://www.mlit.go.jp/common/000044370.pdf> (Accessed 2009/12/25)  
国土交通省港湾局 (2009c) わが国港湾への国際コンテナ航路便数,  
<http://www.mlit.go.jp/common/000025808.pdf> (Accessed 2009/12/25)  
国土交通省港湾局 (2009d) みなとオアシス, [http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan\\_tk1\\_000001.html](http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk1_000001.html) (Accessed 2009/12/25)  
財務省関税局 (2008) 輸出入貨物の流動動向調査 平成20年9月調査の結果,  
[http://www.customs.go.jp/butsuryu/2008\\_9/0809.htm](http://www.customs.go.jp/butsuryu/2008_9/0809.htm) (Accessed 2009/12/25)  
坂田博子 (2004) 鳥取市賀露地区における土地利用変化 (鳥取大学教育地域科学部卒業論文, 未刊)  
澤田廉路 (2005) 水木しげるロード整備等が及ぼす経済波及効果について, TORCレポート (とっとり地域連携・総合研究センター), 25, pp.62-73.  
津守貴之 (2004) 北東アジアにおける日本主要港湾－神戸港低迷の空間的構図を中心に－, 北東アジア経済研究 (岡山大学大学院文化科学研究科), 1, pp.17-33.  
鄭 京淑ほか (2002) 2001年北陸地域大会シンポジウム－環日本海 (東海) 経済交流と日本海国土軸－, 経済地理学年報, 48-1, pp.90-97.  
戸所 隆 (2009) 環日本海の経済発展と道州制を見据えた北関東・信越・北陸の連携と港湾政策のあり方－2009年自治体・商工会議所アンケートのまとめ－, 産業研究 (高崎経済大学附属産業研究所), 45-1, pp.62-79.  
土井正幸編著 (2003) 『港湾と地域の経済学』, 多賀出版, 429+xxi p.  
日本貿易振興機構 (2009) 日本の貿易相手国ランキング,  
<http://www.jetro.go.jp/world/japan/stats/trade/> (Accessed 2009/12/25)  
松尾俊彦 (2004) わが国の港湾政策の変化と中核的地方港湾の課題, 海－自然と文化 (東海大学海洋学部), 第1巻第2号, pp.53-61.  
三村真人・李 貞和 (2004) 港湾物流におけるFAZについての一考察, 国際経営フォーラム (神奈川大学), 15, pp.151-166.  
山下博樹 (1998) 大阪ベイエリアにおける地域開発の現状, 京都地域研究 (立命館大学), 13, pp.113-124.  
山下博樹 (2009) ビジター産業による境港市の中心市街地活性化, 平成18～20年度科学研究費補助金 基盤研究(C)(1) 研究成果報告書『我が国におけるリバブル・シティ形成のための市街地再整備に関する地理学的研究』(研究代表者 山下博樹), pp.68-72.  
山下博樹 (2010) 乾燥地における都市開発とその課題, 篠田雅人, 門村 浩, 山下博樹編『乾燥地の資源とその利用・保全』古今書院 (印刷中).

(2010年1月20日受付, 2010年1月27日受理)