

などの特色ある業務集積、「みなとみらい21地区」では、新規開発であり新しいイメージとステータスの形成しやすさや、レベルの高いオフィスの提供、インフラの高度な整備から、国際企業進出拠点、コンベンション・生活文化など成長産業立地拠点、展示・企画機能などの複合集積拠点としての集積、「山内ふ頭周辺地区」では、既存の業務集積地区と京浜臨海部に隣接するという特性をいかして、研究開発、流通、商業、住機能などと複合する成長産業立地拠点、バックオフィス展開拠点としての集積を、「山下・新山下地区」では、にぎわいある水辺の都市空間の形成として、物流、商業、市民利用機能などと融合した成長産業拠点としての集積。

プロジェクトの特性から、これらの業務機能集積の展開が図られると考えられるが、いずれのパターンにおいても臨海部のプロジェクトであり「みなと」に近いことが、業務集積のプル要因の一つとして働くことから、これを最大限に活用した整備と業務機能の誘致・誘導が肝要である。

④レクリエーション機能

横浜市民のみならず、大都市住民は「海のあるくらし」に魅力を感じており、マリンスポーツ、施設見学、クルーズ、食事やショッピング、散歩等多様なニーズをもっている。

水面活用や商業環境整備も含めた多様なレクリエーション機会提供の拡大と、関連産業の集積は、「みなとまち・横浜」の魅力を高めていくうえで不可欠であり、また、これは市民に対する行政の大きな課題でもある。

そこで、各ゾーンごとの水際線開放の状況

について見てみよう。まず、京浜臨海部はほとんど市民に水際線が開放されておらず、市民生活と産業活動の共存が課題となっている。一部ではあるが、末広町の突端にゴミ焼却工場の余熱利用施設の建設計画と市民への水際線の開放が進められている。

都心臨海部には、みなとみらい21地区と山下公園の水際線が、市民が身近に感じ取れる水際線としてすでにある。今後、多様な市民ニーズへの対応と、この地区の魅力をより高めるため、整備をさらに進めていく必要がある。

外港部は本牧ふ頭、大黒ふ頭にまとまって緑地が整備されており、さらに、大黒ふ頭では飲食街の設置や、レクリエーションの拠点としての整備が進んでいる。

根岸臨海部は大規模工場を中心に産業施設が占有しており、市民生活とは隔離された空間となっている。唯一、掘割川河口にヨットハーバーがある程度であり、京浜臨海部と同様の課題がある。

金沢臨海部は八景島がマリーナや水族館等の広域集客施設としてオープンし、既設の海の公園等を含め、海洋レクリエーションゾーンが形成された。また、遊休地化している貯木場をマリーナを中心とした海洋性レクリエーション拠点の整備計画も進んでいる。

横浜市の水際線延長は約百八十キロメートルであるが、このうち市民が比較的自由に立ち入ることの可能な水際線延長は約一四キロメートル、全体の七％に過ぎず、県内の東京湾に面する各市、川崎約三％、横須賀市約二〇％、三浦市約五三％の中でも、かなり、低

い数値である。

レクリエーション空間の拡大は、生産機能、エネルギー供給機能、物流機能の充実とは、バッテリーングすることもあり、また安全上の面からも市民開放が困難な場合もあることから、ただ単に数字上の比較だけで論じるわけにはいかない。

しかし、港を「見たい」、港で「遊びたい」という市民ニーズが、今後の自由時間の拡大やライフスタイルの変化などによりさらに拡大すること、臨海部の環境整備が生産・物流などの既存産業の機能高度化に寄与することなどを考えると、共存可能な地域における市民開放の促進や、ゾーニングの活用などによるレクリエーション機能の積極的な導入が必要である。

こうした市民に開かれた港づくりは、自由時間関連産業や、生活文化産業などの関連産業の集積促進にも貢献する。さらに、これらの新しい産業が市民の生活の豊かさを支援するするという循環構造を形成するものである。

3 横浜港の産業インフラとしての役割の変遷

① 港と産業との関係

次に、横浜港の産業インフラとしての役割の変遷をみるため、横浜港と産業との関係を次の五期に分けて概観してみる。

第一期 国際商業港形成期

〔開港（安政）から震災（大正）〕

① インフラ整備

・幕府により開港。外貿と内貿の機能をもつ

東西波止場等の整備により、わが国の文明開化の窓口となる。

・新港ふ頭の完成により、旅客、物流双方の機能を備えた国際商業港が整備される。

②産業の発展

・港を中心に商業、貿易産業が集積し発展する。

・一大港湾都市が形成される。

第二期 国策的工業港整備期

〔造成開始（大正）〜竣工（終戦）〕

①インフラ整備

・鶴見・川崎地先の埋立、神奈川・鶴見地先及び扇島の埋立などの京浜工業地帯が整備される。

②産業の発展

・造船、石油、ガスなどの臨港型製造業が集積し、大規模な工業地帯が形成される。

第三期 商港工港機能拡張期

〔昭和三十年代〜昭和五十年代〕

①インフラ整備

・高度成長時代に突入。山下ふ頭、出田町ふ頭などの増設と、本牧ふ頭の整備などにより商港機能が充実。

・本格的な港湾の整備により物流機能が充実。

・大黒町地先埋立てによる京浜工業地帯の拡張と根岸湾埋立てなどにより、工港機能が充実。

②産業の発展

・取扱貨物量が飛躍的に増大する。

・消費地立地型産業が集積する。

・周辺の中小企業との連携により業種、機能共にフルセット型の産業構造が形成される。

第四期 商港機能強化とうるおいある港形成

〔昭和六十年代〜現在〕

①インフラ整備

・大黒ふ頭などの整備による商港機能の強化。
・みなとみらい21事業などの再開発事業が推進される。

・ぶかり棧橋、八景島などうるおいのある港の整備が進む。

・テクノウエーブなど京浜臨海部再整備の先導的施設の整備が始まる。

②産業の発展

・取扱貨物量の増大。船会社、保険・貿易機能の一部が、東京から回帰。

・業務機能、コンベンション機能の集積。

・生産機能の高度化と研究開発機能の集積により、プロトタイプ創出機能が形成。情報サービス産業の集積が進む。

第五期 地域・世界経済に貢献する総合港湾

〔近い将来〕

①インフラ整備

・高規格なふ頭の整備に加え、横浜港流通ターミナルや輸入促進マートなどのFAZ施設が整備される。

・京浜臨海部の再整備が推進される。

・大さん橋客船ターミナルなどの整備によりクルーズポートヨコハマが確立される。

②産業の発展

・大消費地との近接性を生かした輸入拡大と、国際物流と市民経済とのリンケージ形成が進む。

・京浜臨海部の再整備の推進により、就業環境の向上と研究開発機能等の強化を促進。

・展示、取引など、物流産業の高機能展開。

・生活文化産業、自由時間産業、コンベンション

ン産業などの新産業が集積する。

②―横浜港の産業インフラとしての役割の変化
産業が活力ある都市を形成する時代から、快適な都市が産業を育てる時代に変化している。

港はこれまで物流や生産を直接支える産業インフラとして機能し、産業を集積・成長し、活力ある都市を形成してきた。しかし、時代は今、快適な都市環境が人を集め・育て・価値を創出する時代、都市が産業を創出する時代に変わりつつある。この時代の変化において、港には、快適な環境を形成し、新たな産業を育てるという役割も加わってきている。

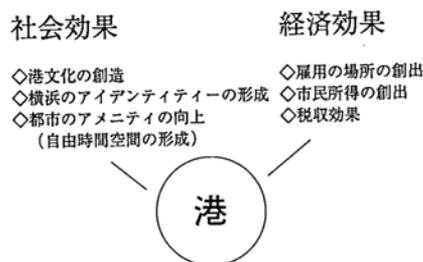
また、高度成長から安定成長への変化などにより、地域経済の発展は、人口や投資の拡大をあてにする「外部エネルギー誘導型」から、地域の資源を積極活用した「内部エネルギー循環型」に変わりつつある。こうした変化において、横浜の地域資源である国際物流機能やクルーズポートとしての優位性などを積極的に活用した産業振興が重要である。

輸入促進マートなど、横浜の国際物流と市民経済とを結ぶ施設や、国際客船ターミナルなど、世界と横浜を結ぶ施設は、横浜の産業振興と地域の活性化にとって極めて重要な施設であり、港の新たな産業インフラとしての役割を担うものである。

③―横浜港の経済効果

横浜港は、物流や生産などの港湾関連産業の支援のほか、生活文化関連産業などの新し

図-5 横浜港の経済社会効果



い産業の創出を支援する機能をもっている(図15)。

これら港の産業インフラとしての経済効果を、雇用創出効果でとらえ試算してみると、物流関連産業では約五万人、生産関連産業では約十二万人である。したがって、港湾関連産業では約十七万人で、これは横浜の市内従業者数全体の約一三%となる。このほかに「みなと」の近くにあることか、みなと横浜のイメージを活用できる飲食業、ファッション・デザイン業などの生活文化関連産業では、約八万人の創出効果があると試算される。合計では約二十六万人で、これは横浜の市内従業者数全体の約二〇%にも相当する。さらに、これらに生産誘発効果などの波及効果も加えると、三割以上の雇用効果になると推計される。

また、動向を五カ年の雇用者数の変化で見ると、物流関連産業と生産関連産業はほぼ横ばいであるのに対して、生活文化関連産業については、雇用者の伸びが、約一五%と著しく高い。

このことから、産業活動を支えるインフラとしての港の役割が、物流、生産の支援という従来の役割に加え、生活文化の支援という新たな役割にも拡大してきていることがうかがわれる(表13)。

4 新たな産業拠点形成に向けて

港はこれまで、横浜の経済発展、都市発展にとつての大きな資源であった。産業が都市を創る時代から、快適な都市と環境が、人と

情報を集め産業を育む時代へと変化する中で、港には国際物流拠点、生産拠点という産業基盤としての役割に加えて、快適な都市と環境の形成という生活基盤としての新たな期待と役割が加わってきている。

港は横浜経済の発展にとつて、また横浜の都市づくりにとつてのインフラであり、その意味で港は横浜にとつてこれからも大切な宝物でありつづけるといえよう。

△金子 港湾局企画調整担当課長補佐担当係長/脇 経済局産業振興課産業立地指導担当係長

表一3 横浜港の経済効果(雇用創出効果)

港の産業インフラ機能	支援対象産業	雇用創出効果(構成比)		1991 / 1986
物流支援機能	(物流関連産業)	50千人	(3.8%)	102.0%
	海運業、倉庫業 港湾運送業、貿易業等			
生産支援機能	(生産関連産業)	122	(9.3)	99.1
	機械器具製造業 石油製品製造業等			
小計	港湾関連事業	172	(13.1)	100.2
生活文化支援機能	(生活文化関連産業)	83	(6.3)	115.8
	みなとイメージ活用産業 飲食業、小売業、デザインファッション			
合計		255	(19.6)	102.3
市内全産業従業者		1,309	(100.0)	

(備考)・事業所統計(H3)により試算・直接効果のみ