

④ 「うるおい」のある総合港湾をめざして

1 「港湾」に必要とされる「うるおい」

① 「港湾」の持つ資源の積極的活用

資源の乏しい日本が現在のような経済力をもち、世界の中で重要な役割を果たすようになったのは、海上輸送の発達が一とつの大きな原因である。海上輸送の発達は船舶の技術的発達に依存することが大であったが、その背景には優れた港湾の存在が支えとなってきたことは忘れてはならない。

港湾がこうした基本的な性格をもつことから、これまで港湾地域（臨港地区）は産業基盤として整備されることが多く、その機能面が重視される傾向が強かった。また、荷役などの作業が行われている地域は、安全管理の問題から、一般市民には開放されておらず、必ずしも市民にとって身近な場所とはいえなかった。最近では東京へ通勤する、いわゆる「横浜都民」と呼ばれる市民も多くなり、その大部分は「横浜港」を意識せずに生活し、結果としてほとんどの市民の意識の中から、「港」は遠い存在となってしまったのである。

しかし一方で、山下公園周辺のような「港」を望める臨海部には、海の展望を考慮したホテル、レストランが開業され人気を集めている。また、「横浜・八景島」に代表される臨

海部のテーマパーク施設が活況を呈するなど、港湾地域への流れも多くなっていることも事実である。

こうした動きをさらに進め、港湾地域において現在まで整備され、蓄積されてきた様々な資源（港湾関係施設や港湾緑地、工場用地など）を積極的に活用し、「市民」と「港」を近づけ、水際線に市民が近づき、その結果市民の生活がより一層豊かとなるようにしていくことは可能なことであると考えられる。

市民一人ひとり自身にとって遠い存在であった「港」に触れる機会を持ち、それまでにはない新たな経験を通じて、自分の世界を広めるきっかけを得ることとなるであろう。「身近な場所で自然を楽しむ人」、「海の汚れの状態や海面の清掃、廃油の処理等を観察し、環境問題に対する理解を深める人」、「港や工業地区の様子を観察し、市民の生活に港や臨港地区が果たしている役割を理解する人」、「港の歴史的建造物・歴史的資産の重要性を認識する人」など、「港」は様々な人々が訪れる新たな「市民の空間」となるに違いない。

② 「パブリックアクセス」とは

横浜港では、こうした視点にたって後述

べる様々な事業を推進してきているが、国においてもこうした動きが顕著となってきている。

運輸省港湾局では、昭和六十年に「二十一世紀への港湾」を策定し、生活機能（人々が集い、働き、憩い、生活する）を取り入れる総合的な港湾空間の創造を図ることを提言した。また、平成二年には、港湾空間の質的向上を目的とした「豊かなウォーターフロントをめざして」を策定している。

こうした流れを受けて、平成五年十二月には、運輸省が設置した「パブリックアクセス整備検討委員会（委員長・中村英夫東大教授）」が「港湾におけるパブリックアクセスの確保について（提言）」生活者の視点からの港湾空間の再編成に向けて「」を発表している。

この「提言」の主な内容としては、公共性の高い施設、空間への市民のための安全で快適なアクセス、すなわち「パブリックアクセス」に注目し、港湾の施設、空間が、人々の利用に供されるという観点から、再編成されることを求めている。また、生活者重視の視点から、これまで安全上の理由などから立ち入り制限の多かったふ頭や防波堤などの港湾施設を市民に開放し、岸壁や倉庫などを展望施設化したり（見るパブリックアクセスの整

1 港湾に必要とされる「うるおい」
 2 横浜港における「うるおい」の創出 I
 3 横浜港における「うるおい」の創出 II
 4 「うるおい」のある総合港湾をめざして

備)、クレーンなどの荷役施設そのものを見学できるように環境整備することなどが盛り込まれている。

また、現状が不十分との認識から、港の水際線を自由に、安全にかつ快適に行き来し、海や港と触れ合える空間としての「港と親しむプロムナードづくり」の推進を積極的に図ることとしている。運輸省はこの提言を受けて、平成六年度にもマスタープランを策定し、各港湾の港湾計画に反映していくとのことである。

④「パブリックアクセス」実現のリスク

負担

一般企業のもつ土地・施設を市民に開放するということは、「パブリックアクセス」の実現ために期待されるひとつの手段であり、そうした事例も認められつつあるが、現状としてかなりの困難を伴う。その大きな原因は管理責任の問題である。水際線を開放することにより、市民の生活の楽しみが若干でも増え、そのことが地域における企業の貢献として認められるというメリットはあるとしても、事故が発生したときの責任を考えると、障害は多い。また、施設を維持・管理するのに要する多額の経費は、公的な負担が保証されたとしても、施設設置後ほぼ恒久的に続くこと、市民の負担を設定しにくいことなど、企業にとっての問題点が指摘できる。

このような状況から考えて、港湾関係の施設の開放を期待されるのは、行政が管理する施設であろう。市民が税を負担することにより整備された施設であるからこそ、市民の

ンセンサスを得たうえで、市民が憩い、利用できる施設とされるべきである。

しかし、こうした公的施設で発生するリスクのすべてに対して、行政が対応することは不可能であるし、対応しなければならぬことを意味するものではないと考える。

なぜなら、水際線が必ずしも安全なところではなく、安全を維持するのに必要な諸々の対策が不可欠なのは事実であるが、基本的にそこに集まる市民の一人ひとりが「海」という自然の持つ危険性を認知し、理解していることが、「パブリックアクセス」実現のための必要条件と考えられるからである。こうした共通の認識が醸成されるかどうかによって、今後「パブリックアクセス」が広く普及し、市民生活の中に港とのかかわりから生まれる、真の「うるおい」が獲得できるかどうかが決まるように思えてならないのである。

④「うるおい」の基準作りと投資効果

現在、市民一人ひとりが人間らしく生き生きと生活できることが求められるとともに、環境保全の必要性に対する関心が一層高まりつつある。経済や技術が高度に発展した現代だからこそ、「やすらぎ」や自然への志向が強まり、快適性や自然に配慮した港の環境作りが強く求められていると言える。

前に述べた「パブリックアクセス」の整備や快適性・自然に配慮した港の環境作りは、ハード面での整備が不可欠であり、非常に多くの経費を必要とする。これからの港湾施設の施設整備は、今後とも社会資本の充実という側面を持ち続けるが、以前のような基礎的、

基本的機能を備えることを要請されるのみならず、「ゆとり」や「うるおい」というような人間の内面の充実を目指す、人々の美意識や感性に配慮した高レベルの整備水準が期待されることとなる。しかも、人間一人ひとりが異なる存在である以上、市民一人ひとりの求める「ゆとり」や「うるおい」が異なることとなり、市民の要望・要求も多種多様となる。したがって、「パブリックアクセス」や快適性・自然に配慮した港の環境作りについては、まったく同一の認識や評価を持つことは難しく、投資効果を厳密に測定することが困難となるのである。

しかし、港が公共的な投資の積み上げにより造られていくことに変わりはなく、こうした分野においても市民のコンセンサスが得られるよう、ノウハウを積極的に蓄積・整理することにより、より快適な「うるおい」を創り出す基準作りを進め、投資効果を高める努力を積み重ねていかなければならないのである。

2 横浜港における「うるおい」の創出

横浜港では、横浜港を「うるおい」に満ちた港とするため、いくつもの事業を推進しているが、ここではハード面に焦点を当てて、主要な事業の内容を整理したい。

①みなとみらい21事業（都心臨海部の再開発による新しい賑わい場づくり）

ウォーターフロントの特性を生かし、市民

が親しみやすい緑豊かな歩行者空間、水際に広がる大規模な緑地などを整備することにより、水と緑のネットワーク化を図り、新しい港湾空間の創出を目指していることも強調しておきたい。

「中央地区」では、昭和六十年から一般公開を行っている初代の「帆船日本丸（運輸省航海訓練所の練習帆船）」が保存されているが、帆船日本丸が保留されている旧三菱重工業横浜造船所1号ドックを保存活用した「日本丸メモリアルパーク」とともに、横浜港の持つ資源を有効に活用した好例と言える。帆船日本丸は、「総帆展帆（総ての帆をはるごと）」を年十回程度、市民ボランティアによって実施しており、みなどみらい21地区を訪れる多くの人々にその美しい姿を見せ、港への関心を高めている。

また、帆船日本丸のすぐ側には、市民が港や船に親しみ、国際港都横浜に対する理解を深めるための海事博物館「横浜マリタイムミュージアム」が開館している。この博物館は、帆船日本丸との一体的活用を図るため、建物が半地下式で、帆船日本丸の姿が周囲の緑地から見る事が可能となっており、帆船日本丸に対する「見るパブリックアクセス」が考慮された設計となっている。

一方、ベイブリッジの美しい眺望が楽しめるみなどみらい21地区最大規模の緑地「臨港パーク」にも、特色がある。臨港パークは、約六百メートルの弓形に湾曲した階段状の親水護岸を有し、護岸の背後には直系百メートルもの大芝生広場や海水を直接引き込んだ「潮入りの池」を設けており、市民が水際線

を楽しめる配慮がなされている。

さらに、中央地区に隣接する「新港地区」では、歴史的な資産である「赤レンガ倉庫」の保存活用が計画されている。港の賑わいと文化を創造する中心施設として位置づけられた「赤レンガパーク」の整備をはじめ、横浜港発祥の地である「象の鼻（防波堤）」の名を冠した「象の鼻パーク」など、近代港湾の歴史を刻んだ、市民が港の風景と歴史に親しむことのできる緑地として整備するとともに、水際線をプロムナード緑地として整備し、新港地区の回遊性を確保する計画である。

みなどみらい21地区では、全体として市民（歩行者）のウォーク・フロントへのアクセスを考慮し、海上アクセスの拠点となるさん橋や各施設を二階レベルで結ぶ人工地盤（ペデストリアンデッキ）を設置し、歩行者の回遊性の確保がなされるよう配慮されている。

また、地区内の建築物から海への視界が確保されるよう「みなどみらい21街づくり基本協定」が締結され、海に近づくほど低層の建築物が建設されるよう計画されていることは、特筆すべきである。さらに、海に抜ける景観が確保された、「キング軸・クイーン軸」という二つのフォーターフロントへの軸線が設けられていることは、パブリックアクセスの観点から先見的な都市計画と言える。

みなどみらい21地区は、平成六年四月の国立横浜国際会議場の完成により、より一層の発展が期待される地区である。港湾局として、眺望を生かした広場やボードウォーク等、市民が港に親しむを持つ水際線の整備を今後とも積極的に進めていくことが重要である。

② 港湾緑地（市民利用施設）

市民が利用する「水際線」を生かした港湾緑地を整備する際には、市民が気軽にアクセスできる、緑豊かな質の高い交流空間とすることが強く求められる。港湾局では、いくつもの港湾緑地（市民利用施設）を整備し運営することにより、緑豊かな水際線作りを推進している。

⑦ 横浜港シンボルタワー

「横浜港シンボルタワー」は、本牧ふ頭のD突堤の先端にあり、横浜港のシンボルとして入出港する船舶を歓迎するとともに、市民が、ふ頭・ガントリークレーン・コンテナヤードなどの港湾施設や入出港する船舶をまじかに見ることのできる施設として整備されている。タワーには、展望施設が設置されており「見るパブリックアクセス」が考慮された施設となっている。

⑧ 本牧海釣り場

「本牧海釣り場」は、安全で快適な海釣りを楽しめる施設として開設され、幅広い市民に親しまれている。また、子供を対象とした海釣り教室等の行事も開催し、気軽な市民の交流空間となっている。

⑨ 大黒ふ頭中央緑地

「大黒ふ頭中央緑地」は、横浜港で働く人々や船員がスポーツや緑を楽しむことのできるよう、野球、サッカーなどができる多目的グラウンド、テニスコート及び散策緑地がある。この緑地は、ベイブリッジの橋脚部に設置されている展望施設「スカイウォーク（本市道路局所管）」と連続しており、多くの市民に親しまれている。スカイウォークからは、横