

# ◎「都市と港湾」から「都市における港湾」へ 市民と港のかかりからみた臨海部のあり方

■今関三貴也・大塚 宏・宮浦修司

## 1 はじめに―港の位置付けの系譜

古代都市が大河川の水辺を中心に発達した時から、港の歴史は始まる。

勿論、当時は今日のような港があったわけではなく、それは漁労のためのものであったり、水運による交易のための船着き場程度のものであったと思われる。

都市が発達し、商業活動が盛んになると、港の重要性はますます高まり、わが国においては堺、大阪、博多などが港を媒体として栄えた。

横浜は、突如として国策的に開港されたという点で、これらの商業都市とは多少発展過程を異にしているが、港を中心に発達したことに変わりはない。開港以来、生糸を中心とする貿易額の増大とともに、横浜港は商取引の場として活況を呈し、交流の場としても賑わうようになり、港の背景に街が形成されていった。

この意味では、「都市と港湾」という関係ではなく、まさしく「港における都市」であった。

たともいえよう。

その後の横浜は、港湾都市に工業都市の顔が加わり、さらに住宅都市としての顔も併せ持つ人口三百三十万人を擁するわが国第二の大都市に成長した。この頃から横浜港は、「都市と港湾」との対比の中で語られるようになってきた面がある。

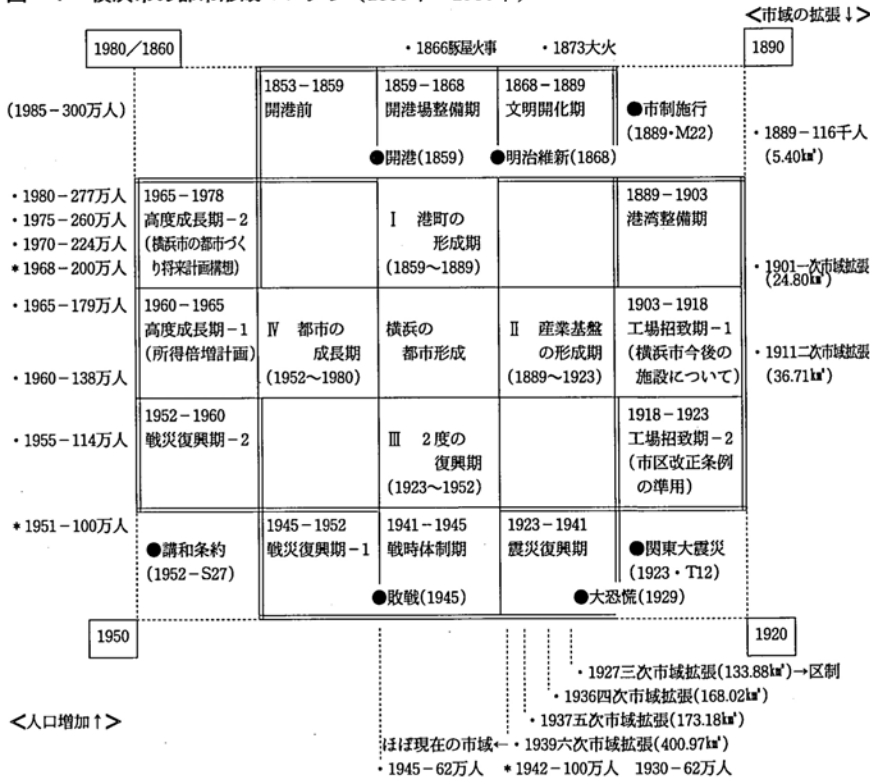
しかし、港湾空間に物流だけでなく、業務・文化・国際交流など多様な機能が求められている時代に、そのような対比的な見方は適切ではなくなってきた。

今後は「都市における港湾」として、都市を構成する重要な要素として港を認識していく必要があるといえよう。本稿では、その視点に立ち市民とのかかりを中心に、臨海部のあり方について検討する。

## 2 都市構造における港湾

最初に現在の市域と港湾との関係の変遷を概観してみる。横浜の港湾と臨海部の歴史は、次のとおりほぼ三十年ごとに特徴づけられる

図-1 横浜市の都市形成マンダラ (1859年～1980年)



・左上を起点にして右回りし、ほぼ30年ごとに一つの辺を経過する。4期120年で1週、現在は2010年に向けて5期目を歩んでいると言えるのかもしれない。

- 1 はじめに
- 2 都市構造における港湾
- 3 臨海部の概況
- 4 臨海部の魅力と可能性
- 5 臨海部への要請
- 6 臨海部のあり方と将来像
- 7 おわりに

### ① 港町の形成期

一八五九年(安政六年)の開港後、関内地区や山手地区が開港場や外国人居留地として整備され、今も港町横浜のイメージを形成している。

開港から三十年経った市制施行時点(一八八九年・明治二十二年)の市域は、東海道神奈川宿と関内にかけて広がっていた。

### ② 産業基盤の形成期

一八八九年から二期合計二十八年かけて進められた横浜港修築工事により、港湾の物流機能が拡充され、埋め立て造成による工業地と隣接地を「工場地区」に指定して、工場誘致が進められた。その周辺に港湾関連労働者の居住地が形成されて人口が集積した。

### ③ 二度の復興機

一九二三年(大正十二年)の関東大震災による市街地の潰滅から復興するとともに、一九二七年(昭和二年)〜一九三一年(昭和六年)の鶴見川河口埋立工事により、鶴見・神奈川臨海部に工場が集積し、内陸の工業地帯と連携して京浜工業地帯が形成された。後背地には工場労働者の居住地、下請け工場による住工混在市街地が形成された。

終戦後、都心やこれに隣接した港湾施設の大部分は接収され、港湾と市民との関係は疎遠になった。一方根岸、本牧、金沢あたりには、まだ自然海岸が残り、市民の海水浴場としても親しまれていた。

### ④ 都市の成長期

一九五二年(昭和二十七年)の講和条約締結により、港湾施設や都心部の接収解除が始まったが、都心機能は損なわれた。高度経済成長期の歪みは、工場操業による大気汚染、水質汚染や交通混雑により、公害として社会問題化した。また根岸臨海部では、工場用地の埋め立てにより、海岸線が産業に占められていった。

市域は港に隣接した後背地を越え、直接には港湾とのかかわりのないままに次第に拡大し、郊外部の住宅地化により新たな市民が増加した。市の人口は、一九六〇年(昭和三十一年)から一九八〇年(昭和五十五年)の二十年間に、約百三十八万人から約二百七十七万人へと倍増した。

一九七〇年代に入り、都市構造の歪みを是正する「六大事業」が進められた。そのほとんどが臨海部の構造改善をテコにしている(図-2、3、4)。

### 3 臨海部の概況

#### ① 地理的特性

地域の東側半分は海に接しており、北から鶴見、神奈川、西、中、磯子、金沢の六区には、それぞれ利用形態は異なるものの貴重なウォーターフロントが連なっている。

また、横浜の地勢として、それほど高くはないが丘陵地が海に迫っているところが多く、海からの景観上も緑が連続して望まれ、平坦な都市にはない独特で魅力的な景観を形成している。

#### ② 土地・水域利用特性

市域が四つの地域に区分されるように、横浜の臨海部も、長い歴史の積み重ねの中でさまざまなゾーニングが存在している。

#### ⑦ 都心臨海部

内防波堤より内側の、開港の地である関内地区を包含するゾーンは、古いふ頭の再編整備等に併せて、土地利用が大きく変わりつつある地域といえる。現在、みなとみらい21事業を始め、大さん橋再整備事業など市民と港を近づけるための各種再開発が行われており、水域も水上交通が整備されるなど市民利用が進んでいる。

#### ⑧ 鶴見・神奈川臨海部、根岸臨海部

鶴見・神奈川臨海部は、一九一〇年代から埋立による土地造成が進められ、京浜工業地帯を形成してきた地域であり、一九五九年(昭和三十四年)から埋立てられ大規模な企業が集積している根岸臨海部と並んでインダストリアルゾーンといえる地域である。鶴見・神奈川臨海部では、水際線は大部分が民有護岸であるため、静穏な派川や運河があるにもかかわらずアクセスが悪いため、水域の市民利用は殆どされていない。

#### ⑨ 外縁部

ベイブリッジより外側の大黒ふ頭、本牧ふ頭及び錦町、かもめ町等の一体は、一九六〇年代後半からのコンテナ化を始めとする、物流革新の流れに対応するため整備されてきた地域で、まさしく物流ゾーンといえる。現在、さらなる物流革新に対応するため、南本牧ふ頭の整備が行われている。水域は船舶のための航路、泊地、錨地などで利用されている。

図-2 市域拡張変遷図

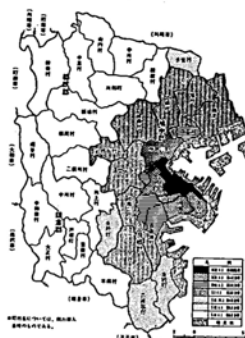
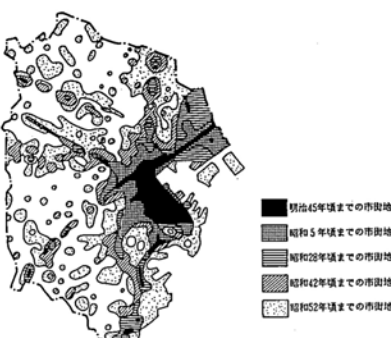


図-3 地域区分図



図-4 市街地の状況



## ④金沢臨海部

工場移転用地及び住宅地として環境に配慮して埋立造成された地域がウォーターフロントを形成している。埋立事業の一環で横浜・八景島や海の公園が既に整備されており、現在工事中の金沢マリーナが完成すると、一体は横浜市の海洋性レクリエーションゾーンとなると考えられる。水域は現在、海水浴や潮干狩りで市民に親しまれており、また沿岸漁業のための漁船の利用も行われている。今後、ヨットやモーターボートなどのプレジャーボートにより積極的に市民利用がなされる可能性のある水域である。

## ⑤法規制の状況

港湾は、都市を構成する要素であり、物流の場、生産の場、憩いの場といろいろな役割を担っていることは前述したとおりであるが、これらの役割を果たすためには、一定の水域とその背後の陸域とが一体的に利用される必要性がある。

そのため、その陸域について港湾機能や環境の保全に支障がないように、都市計画法に基づいて臨港地区を指定している。現在、臨海地区は、鶴見・神奈川臨海部のうち最も古い埋立地で旧市街地に接する地区や金沢地先埋立地の一部を除き、ほとんど全域が指定されている。

横浜市内では、港湾法に基づき、臨海地区に商港区、工業港区、修景厚生港区の三つの分区を設け、分区の目的に合わない構築物の規制を、「横浜港臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例」により、都市計画

法による用途地域に加えて行っている。

しかしながら近年、港湾空間においても多様な機能の導入に対する要請があり、港湾機能に支障のない範囲で、新たな機能の導入が可能となるように条例の見直しが求められている。

## 4 臨海部の魅力と可能性―市民から見た臨海部の意味

### ①記憶する

一九九二年（平成四年）に実施した三万人アンケートによると、七四％の市民が港や海の風景があることを横浜市の良い点に挙げており、市民のアイデンティティとして、臨海部がいかに重要であるかを知ることができる。市民生活にとって臨海部全体は共通して、都市の経済基盤、市民の就業の場でもあるといえ、また、市民の都市生活を支える機能として、電気・ガスなどのエネルギー供給機能、廃棄物・下水処理機能、卸売市場等が、臨海部に立地しており重要な役割を担っている。

臨海部におけるこれらの機能については別稿に譲り、ここでは、次の四つの視点に立って市民から見た臨海部の意味について簡単に触れる。

### ②触れ合う

かつて大さん橋は、世界各国から多くの人が訪れ、また旅立った場所であり、まさしく国際交流の拠点であった。現在では、その機能は空港に取って代わられたが、その頃の状態は心象風景として残っている。また、新港

ふ頭の赤レンガ倉庫を始め、関内・山手地区周辺には歴史を今に伝える貴重な歴史的建造物が残っており、港の歴史を市民が記憶し、問い直す手掛かりとなっている。

### ③眺める

市民が直接「みなと」と触れ合えるという点では、エリアによって実態が異なる。都心臨海部では、古くからの山手公園、大さん橋に加えて、みなとみらい21地区を中心に水際線緑地や市民利用施設が設備されつつある。根岸臨海部、外縁部では、磯子、本牧に海釣り施設がある。金沢臨海部では、八景島、海の公園、野島公園等が設備され多くの市民に利用されている。一方神奈川・鶴見臨海部では、生麦、子安の運河があるが、十分に生かされているとはいえない。

### ④住む

「みなと」の近くに住むという点では、都心臨海部では、海岸通りや小港の公団住宅に加えて、新興のポートサイド地区がある。鶴見・神奈川臨海部の埋立地の背後には、運河を挟んだ元の海岸線沿いに、生麦、子安の町が形成されており、金沢臨海部にも柴など歴史のある町がある。金沢地先埋立地（シーサイドタウン）は、海側に工業団地があるため、日常的に海と親しむ位置関係にはないが、入り江を引き込むなど水を感じさせる工夫がされている。

### ⑤眺める

港を生活拠点から眺めるという点では、丘