

《5》経済活動の基盤となる都市の魅力づくりと横浜にとっての海と港を考える

1 市民にとっての横浜の海と港

都市における経済活動を担うのは、個々の民間主体であるが、それを支えるのは都市のインフラストラクチャー、すなわち、道路や港湾、鉄道などの社会資本であることはいうまでもない。さらに、都市としての立地の良さや企業集積、働きやすい都市空間、都市イメージなども都市の経済活動のありかたを大きく左右する。このような資源・資産を「都市の魅力」と一言で括れば、その魅力がどれだけオリジナルであるかが、都市にとって激しい都市間競争の時代を勝ちぬいていくうえで重要な要素であろう。横浜市が目指すべき「都市像」として横浜の優れた特性や資産を活かしながら都市としての独自性を創出する「個性発揮都市」を掲げるのもそのためである。

それでは、横浜ならではの魅力資源とは、具体的に何であらうか。最初に市民がどう考えているかということからみてみよう。たとえば、平成11年度の市民意識調査の「横浜を最もよくあらわすイメージは何か」という質問に対して7割近い(65・5%)回答は、「海と港」であった。さらに横浜の都市としての魅力について尋ねた平成12年度の市民生活行動調査でも、「海や港が身近にある」ことが横浜の魅力という回答が6割を占めており、これもトップである。

その一方で、市民に市政で具体的に力を入れるべき施策を聞くと、港湾整備・振興に関わる政策・事業への要望は意外なほど低い。平成16年度の市民意識調査(速報)では、力を入れるべき施策として「港湾機能の強化と市民のためのみなとづくり」を要望すると答えた人は、7・5%。なんと全41項目中40位という結果になっているのだ。そして他の施策や事業と比較した港関連の施策への市民の要望度の低さは今年に限ったことなく、この10年間の意識調査の一貫した傾向である。このことは、市民が横浜の港の現状に十分満足しているからなのか、あるいは自分の身近な生活とは関係ないと考え、港に対する関心そのものが低いからなのであろうか。

もちろん、そのありかたについて市民の関心が低いからといって、横浜港が市内経済に及ぼす経済効果が乏しいということではない。事実とは逆で、たとえば、雇用の面では、港に関する産業に勤める人が23万7000人、波及効果を含めると市内従業者の実に29・9%を占めている。さらに、港に関わる産業によって生み出される付加価値は、直接効果だけで2兆3500億円と、横浜市内総生産の19・5%を占め、波及効果を含めると31・4%にも及んでいる。私たちがこの論稿で考えたのは、過半の市民が横浜といえど「海と港」という都市イメージを持ち、そのことが横浜の魅力資源であると確かに考え、さらには市内経済のかなりの部分を港が担っているにもかかわらず、市民の港の振興への関心が低いという横浜市民の意識構造と横浜の都市構造である。この論考は、その原因を探るため、以下で、開港から明治・大正・昭和といった過ぎ去りし時代の横浜の「海と港」のありようを振り返ることから始めたい。横浜の魅力資源としての「海」や「港」の多様な機能やイメージがどのように形成されたのか、また市民の生活とのかかわりの中でどのように変化していったのかということ考察するためである。

2 横浜における「海と港」の変遷を振り返る

①横浜港の誕生と開港都市・横浜のイメージ形成(幕末〜昭和初期)

今も続く「港・横浜」のイメージは、幕末から明治・大正までに全て形成されていると言っても過言ではない。この時期は、世界から日本に移入されるヒト・モノ・情報のほとんどが横浜港からわが国へと入ってくることで、近代・日本の発展そのものを港・横浜が支えたのである。(1)国際的な貿易港としての横浜港の形成

明治から大正にかけて全国の輸入貿易総額における横浜港の取り扱い額は、常に40〜70%の高い比率を占めており、我が国の近代化において国際貿易の拠点として横浜港が果たした役割の重要性を明確に物語っている。この時期の横浜港の取り扱い物を見る

と、国内からは、生糸、茶、海産物が輸出され、海外からは、綿織物、毛織物、砂糖などが輸入されている。着目すべきは、当初これらの商品がすべて外国商館の手を通して日本に入り、価格や取引条件が彼らの思い通りに決められていたということである。いわば植民地貿易である。これに結束して対抗したのが、横浜商人と呼ばれる横浜に新生の希望を求めて裸一貫でやってきた若く野心に満ちた商人達であった。明治6年に彼らは「生糸改会社」を作って「生糸貿易」から外国商人の圧力を追放し、また「四商会社」を設立し、生糸に限らず茶、舶来品、雑貨に至るまで、あらゆる貿易取引を外商の手から横浜商人の手に握ろうと努力した。こうした横浜商人たちの若々しい志と活動力が、日本における貿易自主権の確立や国際貿易都市・横浜の発展の礎となり、ひいては現在、横浜市が打ち出す「ベンチャー創業都市・横浜」にまで連なるイメージ力の源となっているのではないだろうか。

(2) 文明開化の発信基地としての横浜
しかし、「海と港」という都市・横浜のイメージは、こうした商港としての横浜港の貿易(物流)機能によつてのみ形づくられたわけではない。忘れてはならないのは、当時の横浜港が、物流の港としてだけでなく、「文明開化の玄関口」として最先端の文化(情報や技術)を受発信する港であったという事実である。文化の港としての横浜港の機能を考える際に重要なことは、幕末の開港当初から波止場(港湾施設)の造成にあわせて外国人居留地・日本人居留地といった開港場の街づくりが一体的に進められた点であろう。文化や情報や技術は、市民の日常生活の中で具体的な形となつて現れ、活用されなければ広く社会には伝播しない。どんなに新しい文化(情報やモノ)が世界から港に入ってきてても、一度咀嚼したうえで私達の国の文化や風土のなかで具体的な造形物として表現したり、またそれを自らのライフスタイルとして体現するパイオニアの存在なくしては、新しい文化は近代日本になかなか根付かなかつたはずだ。開港期の横浜は、港を通じて入ってくる近代的な都市計画の発想と技術を煉瓦づくりの建物やガス灯、鉄道や公園、上下水道や街路などという形で具現化する最先端の社会実験の街として「関

内・関外」地区などを港の周囲に抱え、そこで新聞を読み、写真を撮り、ビールや牛乳を飲み、ざんざり頭で牛鍋を食す市民が存在したからこそ全国に向けた文明開化のシヨウケースとなり得たのではないか。この幕末から明治にかけての港づくりが、文明開化の発信基地としての街づくりと西洋風の市民のライフスタイルの形成と連動して行われたという事実こそ、現在まで続く「新しい情報文化を発信しつづけるお洒落な港まち・横浜」のイメージ形成の源泉になつていてと考えられる。

(3) 国際的な交通・ターミナルとしての横浜港
もう1つこの時期に形成され、日本が近代化を果たしていくうえで担わされた横浜港の重要な機能は、国際的な交通・ターミナルとしての役割である。横浜港の交通・ターミナル機能は、明治半ば以降、横浜港から欧州、北米、豪州に向けて遠洋航路が開設されたことに始まる。特に明治31年に開設されたサンフランシスコ航路は太平洋の花形航路であった。これによって横浜港は、戦前から戦後にかけて、客船航路として欧米、とりわけアメリカに向かって開かれた港としての地位を確立しつづける。

国際的な交通・ターミナル—いわば旅の起点となることで形成された「客船文化」が、港・横浜の都市イメージの形成に果たした役割は大きい。明治の時代から戦後の一時期まで多くの日本人にとって、海外に行くことは、留学や移民など人生一大転機であったはずだ。その決意を秘めた様々な人々の旅立ちと別れの風景を「新港ふ頭4号岸壁」と「大さん橋」がドラマチックに演出したのである。「赤い靴」を始め、歌に謡われたエキゾチックなミナト横浜のイメージはこの客船文化によつて形成されたものだ。

「開港都市・横浜」のイメージは、「貿易・物流」、「文化・情報」、「交通・ターミナル」の3つの機能が一体となつて、創りあげられたものである。

(4) 発見・開発された「海(渚)」の観光・アメニティ機能
横浜にとつて港のイメージの形成とあわせて忘れてはならないのは、既にこの時期から観光・レクリエーションの場としての海(渚)の機能が発見され、開発されていたという事実である。すなわち幕末の開港によつて、横浜に多くの外国人が住むようになった。彼らは関内地区の外国人居留地に住んでいたが、次第に埋め立て地よりも景観が良く、土地が乾燥している山手の丘陵地に住宅地を求めようになった。山手居留地の誕生である。そして、山手の地と崖線で地続きの根岸に乗馬遊歩道路や競馬場が設られ、金沢区富岡に海水浴場が開かれるなどかつてペリー艦隊が「マンガリンブラフ」として絶賛した根岸湾を望む崖線に沿って「海」を観光・レクリエーションの場として愛でる居留地文化が展開された。重要なのは、こうした西洋風のレクリエーションが外国人に留まらず、明治・大正期の政治家や文人、横浜商人達によつて「根岸湾 別荘文化」として発展したことである(注1)。

お雇い外国人達の居留地文化に学び、まずこのエリアに着目したのが、伊藤博文や井上馨などの明治の元勳達だった。例えば伊藤博文が、金沢八景で明治憲法の草案を練り、金沢区富岡に別荘を設けた三条実美がお抱えの絵師に根岸湾の美しい崖線を「富岡海荘図巻」として描かせたのはこの事を象徴するエピソードである。彼らに続いたのが、関内・関外地区で生糸貿易などで成功した横浜商人であつ

た。例えば明治39年に原三溪が本牧の地に開園した「三溪園」は、希代の名園として当時の「根岸湾別荘文化」の面影を今に伝えている。

日本の近代において、横浜は海(港)の持つ西洋風の観光・アメニティの機能がゾーンとして開発された最初の都市の1つであったといっても過言ではないのである。

●港の生産機能の拡充とインナーシティ・エリアの形成(昭和初期)昭和30年代中頃

大正の終わりから昭和の初めにかけて、横浜港と横浜の街は危機的な状況を迎える。関東大震災により横浜の港湾施設と文明開花のシヨウケースとしての開港場の街並みは灰燼と化し、さらに昭和初期の金融恐慌によって、明治以来の横浜資本の銀行がつぶれ、生糸貿易を中心とした横浜商人のビジネスは、壊滅的な打撃を受けたのである。すなわちこの時期は、開港期の横浜を創り上げ、支えた器と主体が消失したことで、横浜の港と市民生活との関係を、一から再構築することを迫られたのである。

(1) 京浜臨海部の形成

この時期の港の機能は、商業的な貿易拠点としての意味

合いから、工業発展のインフラとしての拡充が図られていく。すなわち、横浜港は、横浜北部臨海部に形成され始めた重工業地帯(京浜工業地帯)と一体となった工業港としての性格を色濃くすることで、貿易・物流の機能に加え、生産の場としての機能が付加されてくるのである。そもそも京浜工業地帯の形成は、明治後期から大正にかけて浅野総一郎など民間企業家の手で、鶴見地先の埋め立てと京浜運河の整備が進められたことに端を発している。ただし、この地に企業の集積が本格化するのには、関東大震災によって、東京から工場が転入するようになってからである。すなわち、関東大震災を契機にして、本社機能が横浜から東京に流出し、生産ラインが東京から横浜に流入するという皮肉な結果がもたらされたのだ。

その後、京浜工業地帯は首都圏を後背地に抱え、工業生産の場と港湾物流の場が一体となった臨海産業地帯として急速に、首都圏経済における地位を確立していく。

(2) 港を中心とするインナーシティ・エリアの形成

京浜工業地帯の形成による港湾・工業都市としての横浜の成立とともに忘れてはなら

ないのが、この時期、横浜のインナーシティ・エリア(港を中心とする旧市街地)の基本的な枠組みが形づくられたということである。震災復興により市街地が広がり、昭和2年には第3次市域拡張によって、現在の環状2号線の内側部分が、ほぼすべて横浜市域となる。この時期の市街地形成は、京浜工業地帯を始め、既に臨海河口部に形成されつつあった工業地帯を貫通する鶴見川や帷子川、大岡川といった運河を遡るように西へ広がるのと同時に、港を囲む崖線に沿って、南北に広がるというベクトルで展開された。

このような市街地形成を促進したのが、昭和初期に市内に開通した東横電鉄や湘南電鉄などの鉄道である。しかし、何よりも戦前の市街地形成に大きな役割を果たしたのは「市電」(路面電車)の存在であった。伊勢佐木町を筆頭に弘明寺や大口、六角橋、洪福寺など市電の主要ターミナルには商店街が形成され、臨海丘陵部や運河沿いの住宅地が網の目のように結ばれていたのだ。市電を動線にして港と丘と運河が結ばれることに

より市街地が拡大するという構造は、第2次世界大戦や戦後の復興を経て、基本的には

昭和30年代まで続いた。

港と運河と丘(崖)が緊密に結びついた都市構造に対応するように、この時期のインナーシティでの市民の多くは、商工業の自営業者や京浜工業地帯など運河沿いに形成された工場で働く労働者であり、臨海丘陵部に住むホワイトカラー層も関内や関外などにある貿易会社などに通っていた。いわばインナーシティ・エリアに居住する市民は、生産機能を拡充し始めた「港」とのかかわりによって職住近接または一体型の暮らしを送っていたのである。それゆえ、この時代の多くの市民にとつて、横浜港の振興は他人事ではなく、自らの生活を左右する死活問題であったということが推察される。

●遠くなる海と港―郊外化の進展と南部臨海部の埋め立て(昭和30年代中頃)昭和40年代後半)

日本の高度経済成長期にあたるこの時期は、横浜市にとつて市民生活と「海と港」との関係がドラスチックに変化した時期である。様々な要因によって、これまでは密接に結びついてきた市民生活と「海と港」との関係が遠く、希薄になり始めるのである。

(1) 内陸部の急速な市街化と国際的な交通・ターミナルの機能の低下

「海や港」と市民生活との関係性が希薄化した大きな原因の1つとして、東京からの大量の人口流入によってそれまで農村地帯であった横浜内陸部が急速に市街化したことが挙げられる。それによって、市域の郊外部の人口が増大し、その裏腹の関係として、インナーシティ・エリアの人口は停滞・減少するという事態が起こり始めたのである。人口バランスの郊外部へのシフトは、港を中心とした横浜の都市構造を拡散させ、あわせて市民総体の港への日常生活での関与や意識も希薄にしたはずだ。例えば市域の北部郊外を中心に東京へ通勤する住民が多くなり、日常の生業を通じて港とその周辺に赴く必然性が低くなったうえに、当時の横浜の交通事情では、郊外部に住む市民が観光目的であれ、臨海都心部に出て行くことは、骨の折れる話であったはずである。この時期には、横浜といえは、「海と港」と漠然としたイメージを抱いていても、実際の横浜港には、ほとんど行かなかったことがないという市民が大量に誕生したことが想像される(注2)。

また、この時期に国際的な交通・ターミナルとしての横浜港の機能が低下したことも市民の関心や行動を港から遠ざける大きな要因になったはずだ。

すなわち昭和30年代に入ると航空機時代が到来し、海外への旅の起点の機能は「空の国際港」羽田に移っていく。その象徴が、昭和35年の日本郵船シアトル航路の貨客船「氷川丸」の引退であった。その後も南米移民船などが次々と打ち切られ、開港期に形成された客船文化もまたこの時代にノスタルジーとなつて行くのである(注3)。

(2)根岸湾埋め立てによる海の観光・アメニティ機能の低下
観光・アメニティ資源としての海(渚)の機能が、著しく失われたのもこの時代の特徴だ。昭和34年から国鉄根岸線の延伸計画の具体化にあわせて、中区間門町から磯子区杉田の地先まで、埋め立て総面積約600haに及ぶ根岸湾埋め立て計画が着工されたのである。「250万大横浜建設構想」として知られる「国際港都建設総合基幹計画」(昭和32年策定)は、根岸湾埋め立て計画の重要性において次のように述べている。「現在の臨海工業地帯は、既

に飽和に達し今後の工業用地は皆無の現状である……そこであらたな用地として、大黒町地先、鶴見川左岸及び本牧町地先の埋め立てをおこなひ、商工業港湾用地として活用する。さらに根岸湾を、第

2の工業港湾にするために、間門町・根岸町地先、磯子町・杉田町地先の埋め立てをおこない、臨海工業地帯を造成する。これらの地域に重化学工業を誘致することによって、港湾および工業都市として横浜市100年の基礎を築くことができる」。この根岸湾の埋め立て計画、すなわち港の生産機能の拡充の代償は、「根岸湾別荘文化」を生み出した海の持つ観光・アメニティ機能の喪失だった。

それは、風光明媚・絶景の地として開港期の日本の避暑地文化をリードした臨海丘の手の景観だけではなく、本牧・根岸の渚を舞台に、春は潮干狩り、夏は海水浴でにぎわい、冬は海苔の養殖と四季折々に市民によって練り広げられてきた江戸前の海の風物詩が消えてしまうことも意味した。

その後、昭和43年には、6大事業の一環として金沢地先埋め立て事業も決定し、この時期からの南部臨海部での大

規模埋め立て事業によって横浜市其自然海岸は、横須賀市との市境にある野島海岸の約500mの渚を残すのみとなったのである。

●港の生産機能の活力低下
(昭和40年代後半～昭和60年代)

(1)京浜臨海部の地盤沈下
この時期はオイルショックをきっかけに、日本が昭和50年代の低成長・安定成長の時代に入り、その後10年を経て、バブル経済の絶頂へと駆け上がるうとしていた時期である。この時期は日本の産業構造が大きく転換し、それに伴い生産機能としての港の地盤低下があらわになる。

京浜臨海部について言えば、昭和40年代後半に入ると公害問題が深刻化する中で環境悪化や工業等制限法などによる工業立地規制の強化、オイルショック、産業構造の転換により地盤沈下が始まる。そして、その活力低下を決定づけたのが、昭和60年のプラザ合意である。以後の急速な円高による国際競争の激化・国際分業体制への移行が進み、わが国の産業空洞化をそのまま象徴するように京浜臨海部でも事業を縮小したり、生産ラインを海外へと転

出させる企業が統出するのである。

(2)インナーシティ・エリアの変質

京浜臨海部のみならず、インナーシティ・エリア全体が、港との産業経済的な結び付きを希薄化させた。例えば、中村川の運河沿いの埋め立て地区に位置するドヤ街である中区寿地区。戦後の米軍による港湾施設の接収や食料難によって、横浜港に集積された大量の軍貨や食料を揚陸するために集まった労働者を移住させるために人為的に形成された街だが、昭和30年代の最盛期には、8000を超える日雇い労働者が居住し、横浜の港湾労働を一手に下支えた。ところが、昭和40年代中頃からの港湾労働の急速なオートメーション化とオイルショックによる建設不況によって、仕事が急減し、他の街で生き場を失った高齢者や障害者を受け入れるための巨大な社会福祉施設へと街そのものが変貌していく(注4)。

帷子川河口の三角州を埋め立てて形成された西区平沼地区もまた、この時期に街の性格や機能が大きく変わっている。この地区は開港当初、港と東海道を結ぶ横浜道に沿って市街地が形成され、戦前か

ら戦後にかけて横浜造船所へ向かう工具によって賑わう商店街と運河沿いの倉庫や材木屋、横浜造船所の下請けを担う中小零細工場などによって構成される典型的な住商混在地区であった。しかし、造船業が斜陽化し始める昭和40年代半ばから地区の人口が流出し始め、横浜造船所の移転が決定した昭和50年代の半ばからは、横浜駅から徒歩圏という立地の良さによって、地区内の商店や工場が次々と高層マンションへと建て替わっていった。すなわちこれまでの「港」へのヒト・モノ・カネの流れが「駅」への流れへと変わったことで、横浜造船所の企業城下街ともいえる街の性格が、横浜駅を利用する通勤者のベッドタウンへと変質したのである(注5)。

この2つの地区の場合は、いずれも典型的なケースだが、産業構造の転換による港の生産機能の低下は、それと一体的な経済圏を形成していたインナーシティ・エリアの他の街においても、港との経済的な関係性の希薄化をそれぞれ別の形でもたらしたはずだ。これによって、郊外部のみならず市民総体の「港の振興」に対する関心の低さが生み出される構造が出来上がった。

たのではないだろうか。

3 21世の海と港を活かした 横浜の魅力づくりの方向性

開港から昭和の時代を振り返ると、横浜の臨海部は市民生活との関連で、おおよそ5つの都市機能を担っていたことがわかる。すなわち、①貿易・物流、②文化・情報発信、③交通・ターミナル④生産⑤観光・アメニティである。この5つの機能が組み合わされて横浜と言え「海と港」といった強烈な都市イメージが形成されてきた事が推察される。そして、これらの都市機能は、開港から現在まで不変的に存在し続けているわけではなく、時の流れと共に変質し、場合によっては喪失してしまったという事を前章では検証した。

特に、開港以来150年近くが経過し、地域の面積が80倍以上に拡大し、都市としての性格や構造も複雑化していった以上、横浜の海と港の5つの機能を都心臨海部のみに集約的に担わせることには、そもそも無理があるといえよう。内陸郊外部も含めた全市的な観点から、場合によっては市域を越える広域的な視点で、横浜にとつての「海と港」の5つの機能を再生・拡充する必要があるのではないかだろうか。さらにその際、横浜市民であれば、地域のどこに住んでいようと、「海と港」の5つの都市機能を、自分の生活に身近に感じることが出来る都市構造へと転換していくためには、それぞれの機能を担う港(拠点的エリア)の形成や再生と共に、その周辺エリアの都市づくりやプロモーションを、一体的に進めていくことも求められるだろう。

以下では、仮説的に5つの機能を象徴させる海と港の拠点エリアとして、「海の港・横浜港」「丘の港・新横浜地区」「歴史と環境の港・金沢八景地区」「空の港・羽田」の4つを設定し、それぞれの拠点機能の性格付けとそれに応じた周辺の都市づくりのありかたを、本市の施策・事業や市民団体や企業の動向とあわせて、具体的にシミュレーションしてみよう(図1)。

①海と港 海と港 横浜港と臨海都心部の魅力資源を活かした都市づくりは、21世紀のこの時代でも、やはり「海の港・横浜港」の活性化と臨海都心部の再生が鍵を握っていると考えて間違いないだろう。

国際貿易港としての機能、すなわち物流の港としての横浜港の地位は、21世紀の現在でも、ゆるがない。

世界各地へくまなく張り巡らせた航路網は、北米、ヨーロッパ、豪州航路ばかりでなく、東南アジア・中近東・アフリカ・中南米航路等世界のほとんどの主要国と結ばれ、取引相手国は150ヶ国を超えている。更に、横浜港は、コンテナ・自動車・プラント・鉄鋼・木材・石油・青果・食品等あらゆる種類の貨物を取り扱える施設を有し、輸出入・移出入・定期・不定期貨物量のバランスも良く、オールラウンドな物流機能を有している。

これからの課題となるのは、国際的な港間競争の中で国内的にはトップレベルにある横浜港の物流機能の強化をいかに図っていくかであろう。世界の主要船社が寄港地再編・集約を進める中で、国際物流における我が国港湾の相対的な地位低下が懸念されており、東アジアの主要港に対する国際競争力の強化が急務になっているからだ。

こうした状況の中で、横浜市としても「スーパースター中核港湾」の実現に向け、本牧BC突堤間コンテナターミナルの供用と運営強化、24時間化・リードタイムの短縮、トータルコストの低減、IT化の促進などによって、機能強化や使いやすい港づくりの取組を進めている。2004年7月、官民一体となった様々な取組の成果として、国から「スーパースター中核港湾」の指定も受けた。

ただし、開港期に、波止場と一体的に開港場のまちづくりを行ったように、国際貿易港の振興と臨海都心部の再生を一体的に進める必然性は、今の時代には希薄になっている。造船所やコンテナ埠頭などの港湾物流・生産施設を高度化・効率化するために、都心部から移転させ、外延化させると共に、埋め立てによって沖合に拡張してきたことが、これまでの港湾政策の歴史である以上、これからの臨海都心部の再生や魅力づくり

ジや歴史的建造物などの文化インフラに着目して、臨海都心部を総合的にプロモーションして、こうとうという発想は、平成15年度に打ち出された「文化芸術創造都市」（注6）の実現に向けた取り組みの中にも反映されている。例えば、ビジョンの掲げる基本的な方向の1つである「アーチスト・クリエイターが住みたくなる創造環境の実現」は、都心部に多くのアーチストやクリエイターが居住し、創作活動を行うことのできる環境をつくるため、制作から作品の発表、流通という一連の活動を支えるためのシステムを整備したり、クリエイターと市民の社会交流プログラムを開発することで、都心部全体の文化的・経済的な活力を増加させようということを目指している。いわば開港期の横浜商人が果たした横浜都心臨海部の経済振興・まちづくり・文化発信のパイオニアとしての役割を、21世紀はアーチストやクリエイターに担ってもらうとするとするものだと見えるかもしれない。その意味で、これまで大学のなかった区内・関外地区に馬車道駅周辺等の歴史的建造物を活用する形で、平成17年4月に東京芸術大学大学院映像研究科の開

設が決まったことは大きな弾みになるはずだ。いわゆるクリエイティブ産業の育成にとつてコアとなる大学研究機関の存在は必要不可欠なものからだ。またこうした官の側からの動きだけでなく、区内・関外地区では、地元商業関係者が中心となって、専門家や大学の教員、市民団体のリーダーなど幅広いメンバーが集まり、古き「横濱IIインナーシティ横濱」（山手や野毛を含む関内・関外地区）の生活文化を見直すことで、新たな「横濱ライフスタイル」をデザインし、提案するインキュベーションセンターを指して「横濱通養成講座」を開催するなどの様々な活動を展開している。

ともすればイメージのみになりかかっていた「新しい情報文化を発信しつづけるお洒落な港まち・横濱」を具体化するための官・民双方の試みが胎動し始めたのである。

② 丘の港・新横浜地区と鶴見川流域

今の横浜において、広域的な交通・ターミナルとしての旅の起点を担う最も重要な港は、横浜北部、鶴見川の中流域に位置する丘の港―新横浜地区だ。

東海道新幹線が開通し、新横浜駅が開業したのは昭和39年。同時に、駅北口の土地区画整理事業も決定するが、当時、その場所は鶴見川の支流である鳥山川浸水氾濫源であり、一帯には空き地や水田が広がっていた。その後、20年余りを経たず昭和50年代の後半まで新横浜駅周辺は資材置き場とキャバツ畑、そしてネオンまたたくラブホテル街という状況であった。

昭和60年3月、それまでは新横浜駅に、日に数本しか停車していなかったひかり号が51本と大幅に停車するようになる。時を同じくして、市営地下鉄1・3号線の開通接続（新横浜―舞岡間）がされた。また、JR横浜線も増強され新横浜駅の乗降客数は倍増する。交通ターミナルの基盤が整備されたことにより新横浜は、横浜の新しい都心としての相貌を見せ始める。念願の業務地区として、金融機関やオフィスビル、そしてコンベンション機能を持つ大型ホテルが急速に集積し始めるのはこの頃からだ。交通・ターミナル機能が生産機能と呼び込む港の良き循環が始まったのである。その後、その後も新幹線の停車率や乗降客数はうなぎのぼりに増え、さらに平

成12年に環状2号線が全線開通したことで、公共交通のみならず、車交通のうえでも郊外と都心部をネットワークの結節点として拠点性が高まり新横浜は名実ともに市域から広域まで多層手にネットワークする交通・ターミナルとなったのである。

新横浜新都心の大きな特徴は、横浜アリーナから横浜ラポール、横浜市総合保健医療センター、そして来年から名称が日産スタジアムに変わる横浜国際総合競技場まで、中核的かつ広域的な利用圏を持つ文化・医療・福祉・スポーツ施設を周辺に抱えていること。さらに新横浜ラフォーメン博物館からスペースオルタまで知る人ぞ知るユニークなアミューズメント施設を抱えていることである。

広域に及ぶ交通・ターミナル力によって、観光・アメニティ機能も臨海都心部に負けず劣らず集積し始めているのである。さらに着目すべきは、新たな生産機能として新横浜1丁目から3丁目の約80haに300を超える半導体設計などのIT関連企業が立地していることだ。この新横浜駅周辺に集積し始めたIT関連産業を、鶴見川流域―源流は町田から下流は鶴見の京浜臨

海部まで―という広域の産業連携の拠点として位置づけられ、流域の上流に位置する港北ニュータウンや新羽地区などに集積している外資系企業や電気機械関連の企業、東工大や武蔵工業大学など理工系大学との産学連携による「流域ITクラスター」形成のビジョンを描くことも可能になるだろう。事実、こうした産業クラスターに向けた胎動として、平成15年3月から地域企業の有志が横浜市との共催により「新横浜ITクラスター交流会」が定期的に開催され始めている。

鶴見川流域で構想されるITクラスターは、産学連携だけでなく、市民の生活とも結びつくことでその本當の意味でのポテンシャルが開花するはずだ。横浜北部郊外（港北区、都筑区、緑区、青葉区）は、世帯のインターネットの接続率や個人のインターネット利用率が全国トップの青葉区を始め、市民のICTへの習熟度が極めて高いエリアだ。田園都市沿線や港北ニュータウンに住む住民は、メディアリテラシーや情報発信能力が高く、コミュニティビジネスや市民活動もWEBや電子メールを活用して活発に行われている。なにしろ、市民

のICTの向上そのものを支援することを目的にしたNPOが数多く存在するエリアなのだ(注7)。多様なICT産業とICTを活用する住民が連携すれば、丘の港・新横浜地区と鶴見川流域は、まさに21世紀の市民社会の大きなテーマである「いつでも、どこでも、誰でも」情報を発信することのできる「ユビキタス社会」の国際的なパイオニアと成り得るだけの可能性を秘めているのである。

③ 歴史と環境の港・金沢八景地区と南部臨海部

高度経済成長期の根岸湾・金沢湾の埋め立てによって、失われた南部臨海部の海の機能を、21世紀にどのような形でリバイバルさせるかということも、これからの都市・横浜の魅力づくりのための重要な課題である。

その際に拠点として注目されるのが金沢八景エリアだ。このエリアの最大の特徴は市内で唯一自然海岸が残る野島を初め、東京湾内でも希少な泥干潟を持つ平潟湾、そして人工海浜の海の公園など市民が海を身近に感じ、安心して海と触れ合うことのできる渚を持っているということである。もう1つ、この金沢八景エ

リアのポテンシャルを考えると、中世鎌倉時代に「六浦津」と呼ばれた鎌倉幕府の交易と物流の拠点だったということである。13世紀、金沢北条氏は、朝比奈峠を切り拓くことで鎌倉と金沢を結ぶとともに、六浦の入り江(現在の平潟湾)に港を整備した。そしてこの港を拠点に房総半島や関東平野のみならず、全国、さらには中国大陸や朝鮮半島と交易を重ねた。横浜港が近代日本の玄関口であったように「六浦津」は中世日本の経済と文化の玄関口だったのである。そのため称名寺や瀬戸神社に代表されるような中世鎌倉の歴史を感じることもできる。また江戸時代に残っている。また江戸時代に江戸城の襖絵にも描かれた有名な観光名所であったし、明治大正期は先にも述べた根岸湾別荘文化の一翼を担っていたため、様々な時代の史跡がコンパクトな空間に地層のように折り重なって存在しているのだ。

そして何よりも重要なのは、このようなこの地区の自然環境や文化資源を掘り起こし、多くの市民に知らしめ、保全し再生していこうとする市民活動団体が多数存在して

いることだ。野島や海の公園などをフィールドに海浜清掃や生き物観察などを続けるグループや街の歴史や文化をボランティアガイドするグループ、自然と歴史が一体となった野外空間で住民や芸術家、商業者や子供たちが一体となって作品の展示・発表会を行うグループなど列挙したらきりがない。さらに最近では自然環境を保全活用するだけでなく、積極的に復元していくことを目的に地域の多様な主体が協働する取り組みも目立ち始めた。金沢湾のアマモ場の再生に向けて地元住民や学校、漁業組合、企業、行政が協働していこうという取り組みがそれである。さらに関東学院大学や横浜市立大学が連携し環境行動都市・金沢八景の形成を合言葉に、自然環境や資源リサイクルに取り組みむ団体をネットワークし、中間組織を形成しようという動きも出てきている。

金沢八景の地理的ポテンシャルは、中世以来の風土と歴史を持つ鎌倉を初めとする湘南・三浦半島地区の市民団体や自治体と連携がスムーズにできることである、さらに「海の歴史と環境の再生」をテーマにして、長浜、富岡、杉田、屏風ヶ浦、磯子、本牧

などともに開港期の「根岸湾別荘文化」を担った臨海丘の手エリアとの連携が図れることである。それによって開港150周年を契機に、海と市民生活の関わりをダイナミックに蘇らせようという動きの発信地になることも期待できるのである。

④ 空の港・羽田と横浜全体の総合プロモーション

2009年の開港150周年の年の横浜最発展に向けて大きな鍵を握るのが同じ年に予定されている羽田の再拡張・国際化である。もちろん羽田空港は、横浜市内にあるわけではない。しかし、よくよく考えてみると現在の羽田空港と横浜臨海部は、湾岸線や京浜急行、Y-CATなどで結ばれ30分以内で移動することが可能である。実は、東京都心よりも横浜臨海部からの方が、羽田へはスムーズに短時間でアクセスすることが可能な環境にあるのだ。さらに2009年には再拡張にあわせて「神奈川口構想」の具体化に向けた方策が検討されている。このことを考えれば、羽田空港の再拡張・国際化は横浜にとって約半世紀ぶりぐらいに、国際的な交通・ターミナルとしての港の

機能を手に入れることになるのだと言っても過言ではないだろう。

首都に近く多様な産業の集積と豊富な都市的観光資源、そして成熟した大量の消費者を後背地に抱えた港湾都市が国際空港を持つことのメリットは図り知れない。お隣の韓国で、仁川国際空港開設後に仁川広域市が目覚ましい発展を遂げつつあることを考えると、羽田空港の再拡張・国際空港化は横浜の産業経済の活性化や都市再生にとって、千載一遇のビッグチャンスと言えるのではないだろうか。

このことが横浜にもたらす具体的な経済産業効果としては、空の港と海の港を結び架け橋となる位置にある臨海工業地帯・パイオ産業を軸にした知識集約型の生産機能の場へと転換が進められている京浜臨海部の産業再編へのインパクトなどが語られている。しかしながら、羽田の再拡張・国際化の射程が、中国や韓国などの近隣の東アジアの都市圏にある以上、「横浜をコアにした東アジア経済文化都市交流圏の形成」という少し大風呂敷を広げた夢を描き、開港150周年・羽田の再拡張・国際化を軸に国際集客都市としての総合プロモ-

シヨンを推進してみせるのが、中田市政の王道といえるのではないかと。

この追い風となるのが、現在、観光立国の実現に向けて国土交通省が進める「ビジット・ジャパン・キャンペーン」である。2010年外客1000万人達成という具体的な目標を掲げたこのキャンペーンのメインターゲットは、韓国、台湾、中国、香港といった東アジアの国々であり、2005年の日韓友情年や愛知万博をてこに目標達成に向けた意欲的なロードマップが描かれている。もともと横浜市では、早くから独自に

東アジアを中心に集客プロモーションの取り組みを展開していたが、こうした「ビジット・ジャパン・キャンペーン」と連携して韓国・台湾・中国・香港で地域事情に即した誘致事業を展開し始めている。今後はさらに、行政だけではなく市内の観光関連の民間事業者の主導による羽田の再拡張・国際化を見据えて、東アジアからの誘客強化をテーマにした様々なプロモーションを展開する予定だ。

今後、2009年がカウンタダウンされていくにつれ、開港150周年のプロモーションプログラムと一体になっ

て空の港・羽田の再拡張・国際化が横浜を再び世界に開いていくための大きなステッブ・ボードとして浮上してくることは間違いないだろう。

横浜の「海と港」のあり方について真剣に議論することは、誰に対しても誇ることのできる都市ブランドを背負って仕事ができるようにしていくための先人に対する、全ての横浜市職員にとつての責務であろう。市民の方々も含めて、横浜の「海と港」を巡る多様な議論と実践の輪が広がっていくことを期待したい(注8)。

(注1) 根岸湾別荘文化については、「六浦・金沢」海が育んだ歴史と文化(神奈川県立金沢文庫発行)が詳しい。

(注2) 横浜の郊外部の形成と市民意識の変遷については、調査季報144号「成熟する横浜の郊外」を参照。ちなみに平成9年度の横浜市民意識調査では、横浜港周辺に行く頻度を市民に尋ねているが、年に1〜2回、ほとんど行かないと回答した人が、56%と過半数を超え田園都市沿線では、72.3%を占めている。

(注3) もちろん、現在でも大橋橋には不定期船としてクルーズ船はしばしば寄港する。そしてその数を増やし、客船文化の再生を図っていくことは、これからの横浜港の発展を考えると極めて重要なことである。ただしそれは、横浜臨海部の観光・アメニティの機能を高めるという点での重要性であって、昭和30年代までの横浜港が担っていたような国際的な交通・ターミナルの機能まで現在の大橋橋に期待するかどうかは、議論の

分かれるところであろう。

(注4) 寿地区の現在の人口は約6500名(平成15年度厚生労働省の簡易宿泊所調査では、279名)。人口数は、この15年間はほぼ横ばい状態であるが、地区内の高齢化率は、平成2年時点の7.7%(市平均8.6%)から平成15年には31.5%(市平均15.3%)と急激に高くなっている。それに比例して生活保護の受給者数も平成2年の1638名から平成15年の4836名と約3倍近くになっている。

(注5) 統計メッシュデータで、平沼地区の人口推移を見ると昭和55年時点で3810名だった人口が、平成12年には、6671名となっている。さらに注目すべきは、世帯数と世帯規模の変化で、昭和55年時点では、1255世帯だった世帯数が、平成12年には3857世帯と約3倍になり、逆に世帯規模は3.04から1.73へと急激に縮小している。ちなみに地区内の中高層住宅数は、504戸(昭和55年)だったものが、1688戸(平成12年)と約3倍以上に増

加している。

(注6) 「文化芸術創造都市」の都市ビジョンについては、調査季報154号の「クリエイティブ・シティの形成に向けて」(野田邦弘)を参照。

(注7) 横浜北部郊外におけるICTを活用したNPO活動については、調査季報152号の「協働の都市経営のための情報力について考える」(協働のありかた研究会 情報分科会 参照)。

(注8) 本稿では、南西部郊外エリアについては、触れなかったが、このエリアの詳細については調査季報154号の「横浜の地域力2004春」を参照。このエリアについては「海と港」の5つの機能の視点から活性化や再生のありかたが検討されるよりも、まず良好な郊外住宅地としての質をどのように維持継承していくかという視点からの検討が望ましいだろう。

図1 21世紀の海と港のシュミレーション図

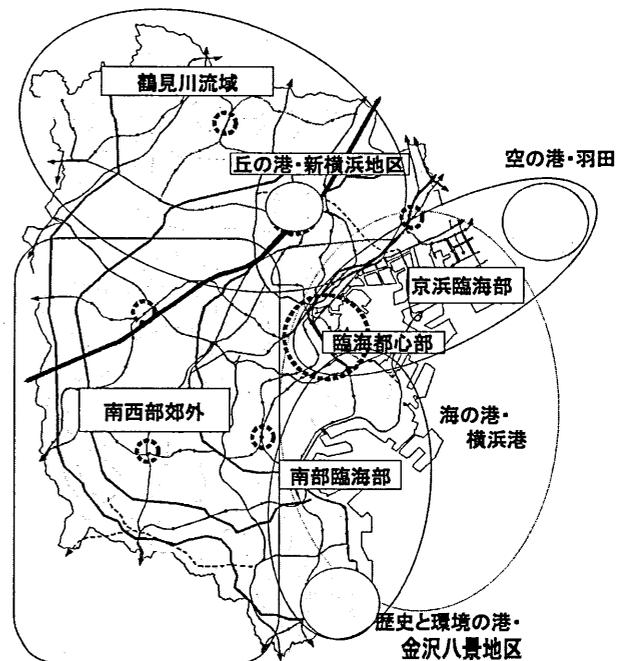


図2 みなとみらい21地区の魅力(来街者)
みなとみらい21地区来街者アンケート調査(平成15年度・横浜市)

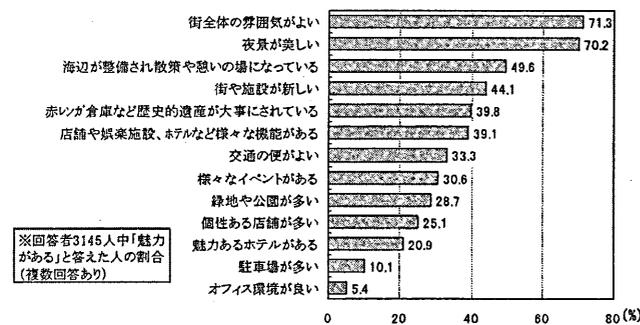


図3 みなとみらい21地区の魅力(就業者)
みなとみらい21地区就業者・事業所アンケート調査(平成15年度・横浜市)

