

の上に連続している住宅系市街地や点在する公園が視点場となる。もともと神奈川・鶴見臨海部の背景では、工業地帯の幅が厚く、視野の殆どを占めることから、いわゆる港が見られるという意識はもちろなくいかもしれない。ベイブリッジ、ランドマークタワーなどがどのように見えるかが評価のわかれめのようなところがある。

5 臨海部への要請

① 市民に開かれた地域形成

これまでの臨海部は、物流や生産機能を主体とした利用により、地域に開放された水際線は少なく、土地利用の再編や臨海部の拡張にともない、海づり施設や八景島、海の公園など各種のレクリエーション施設の整備や地域環境の改善も進められてきたが、市民が海と触れ合う機会は十分とは言えない。

また、生活を楽しまたいとする市民ニーズの高まりにより、海洋性レクリエーションの高まりに加え、工場や港湾関連従業者、研究開発業務従業者など働く人々にとっても潤いのある臨海部となるような環境改善が求められている。

このため、緑地帯のアメニティ空間やレクリエーション空間を確保し、新たな地域イメージの形成に結び付けていく必要がある。具体的には、新たに形成する規模のまとまった緑地や運河等をネットワークするプロムナード整備や、既存の水域利用との調整を図りながら、市民利用水域を設定するなど市民がいつでもどこでも快適に過ごせる空間形成が望ま

れている。

さらに、陸域の景観ばかりでなく、海からの景観、海への景観を大切にされた地域づくりの推進、環境問題に配慮した臨海部の再編整備や海の自然と共生できるような施策展開が求められている。

② 港の文化の再生と発信

開港当時、西洋の文化受け入れの窓口として、港を通じた様々な「もののはじめ」が横浜にはある。また、終戦後の接収によって、港はジャズなどアメリカ文化に触れる場所でもあった。

このように、国策としての開港や接収など横浜にとっての負の遺産が、逆に横浜の個性となりエキゾチズムを感じられる街として国内の人々を引き付けてきた。

しかし、高度経済成長以降、各地で開発が進む中で、横浜も東京の外延化の影響を受け、都市基盤が整うことに反比例して、しだいに「みなとまち」としての個性が薄れてきた。

もちろん、都市づくりの面で六大事業をはじめとする様々な取り組みにより、ベイブリッジやランドマークタワーなど横浜の新たなシンボルは、次々に生み出され、多くの人々が港を訪れている。しかし、文化的な環境でみた場合、新しいみなとまちの文化は十分醸成されているとは言えない。

今後は、他都市との差別化を明確にし、横浜らしさをソフト面でいかに発揮するかが個性ある街づくりを進める上での大きな鍵になりつつある。このため、成熟社会の中では、新しい機能の導入ばかりではなく、これまで

横浜が歩んできた道を振り返り、港周辺に蓄積された歴史的な資産や人材、文化などを生かしながら、港という舞台で、横浜らしい活動を繰り広げ、国内外に「みなとまち文化」を発信していく必要がある。

③ 肌で感じ次代につなげる産業の「みなと」

臨海部の大半は、工業地帯や工業専用地域に指定され、効率的にものを生み出す場所として一般市民から遠い存在に置かれていた。物流においても、保税との関係から市民の立ち入りは禁止され、港で移動する貨物の動きは、大型のコンテナトレーラーが忙しく走り回る姿でしかなかった。

今後は、工場で生産されるものがどのような工程を経て完成品となるのか、また、港で取り扱われるものが市民生活にとってどのような還元されてくるのかなど、これまで市民の目から遠ざけられていたものを市民に近づけ、次の産業を担う人材をいかに市民の中から確保するかが大きな課題となっている。

すでに、キリンビール横浜工場のように十分な緑地と生産工程をわかりやすく市民に紹介する新しいタイプの工場ができていくが、単に一社一工場の試みに終わらせるのではなく、臨海部全体でこのようなニューファクトリーが次々に生まれ、市民がそこで快適に働くことができ、生み出す必要がある。

また、ふ頭においても船舶のコンテナ化、大型化など物流革新に対応した整備を進める一方で、ふ頭内の見学などの体験を通して、市民がもの流れと日常生活の関わりを肌で感じられるような仕組みが求められている。

6 臨海部のあり方と将来像

① インナーハーバーリングの形成

② 位置付け

ベイブリッジの内側の横浜港内港部（インナーハーバー）に接する陸地は、水域を囲んで半径約三キロメートルのリングでくくると、約三分の一円ずつ、基本機能の異なる三つのゾーンに分けられる。

これらは都市的アクティビティの高い都心ゾーン（都心臨海部）と、生産ゾーン（鶴見・神奈川臨海部）、物流ゾーン（外縁部）であり、水域を含めた一体的なエリア（インナーハーバーリング）として、市民と港を結ぶ事業を積極的に展開や、物流・生産機能との関係など臨海部のあり方を検討すべき重要なエリアである。超長期的には全体を都市的エリアとして一体化することも想定できる。

③ 整備の視点

このエリアにおいて、様々な視点による施策を、総合的な観点で実施することが必要である。

(ア) 動線の整備

水際線の緑地、水上交通ターミナル等を徐々に確保し、歩行者プロムナード、公共交通で連続させることが必要である。

(イ) 歴史資産の保全活用

赤レンガ倉庫、石造りドック、クレーン、鉄橋、護岸、橋梁など、明治から大正にかけての産業遺構が多く、歴史的資産として保全活用を図る必要がある。

(ウ) 海からの景観構成

今後のクルーズ時代において、客船や遊覧

船が頻繁に横浜港に入ってくる。海からの景観は大切な要素であり、入港から大さん橋等へ着岸するまでのシークエンス（連続的景観）の効果的な演出が不可欠であり、水域と市街地、工場等の景観を調和の取れたものに構成することが必要である。

(エ) 市民利用施設の連携

神奈川臨海部では、市民利用機能が、研究開発機能ビル（テクノウエーブ10000のアトリウムやニューステージヨコハマの最上階無料展望フロア）や、工場（キリンビールの生産ライン見学コース）に生じている。他にも資料室を備えている工場などがある。運営面での相互連携、人の動線の円滑化により、市民の認識しやすさ、アクセスしやすさをもたらすことが必要である。

(オ) 結節点の整備

山内ふ頭周辺地区や山下・新山下地区は、ゾーンの結節点にあり、両側ゾーンの性格が融合した機能を持つ地区として特徴づけることが必要である。

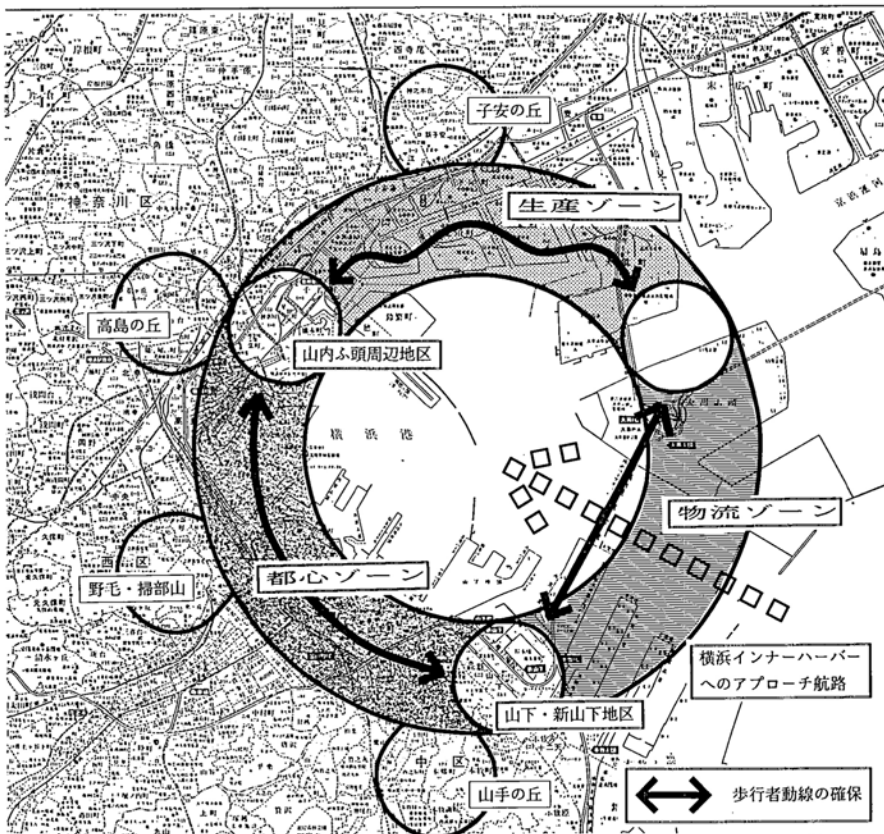
(カ) イベントの連携

現在、都心臨海部とその前面水域では、四季折々に様々なイベントが行われている。十年以上継続し、横浜の風物詩、歳時記として定着しているものも多い。一方この十年ほどの間に、ヨコハマアートウエーブをエポックとする現代舞踊、ウォーマッドヨコハマのワールドミュージック、PAW（パフォーミング・アジア・ウェイヴ）の演劇、アート・アンド・デザイン月間による統合プロモーション等、様々な分野の先端的な視点を持った芸術文化（支援）活動も新たに始まり、定着しつつ

つある。これらを生み出した「みなと」の潜在的な活力を互いに関連づけ、エリアの中に意図的に展開する必要がある。

② 「みなと」の戦略

市民生活との関わりからみた場合、二〇一〇年に向けた港の戦略的な取り組みの表現として、海や船やふ頭などがより身近に感じられる「みなと」がふさわしい。これは「港湾」が、物流や生産など産業活動を支える基盤と



してイメージする固い表現であることに對し、ハードとソフトが融合したイメージが、今後の港づくりの主要なテーマになるからである。

このため、「ゆめはま2010プラン」でも「みなと」を軸にした様々な街づくりを展開している。ここでは、その中でも計画の理念を象徴し、基幹となる事業であるリーディングプランを中心に、臨海部の整備の基本的な考え方を紹介したい。

⑦横浜の個性や魅力を高める「みなと」

ーときめきのまちをつくる

生活の豊かさを重視する成熟社会において、市民が生きがいやゆとり、うるおい、やすらぎなどを実感できることが、都市の個性や魅力を高めることにつながる。この認識から、みなとの歴史・文化・自然を基本的な柱としながら、「人」「もの」「情報」が交流し、また、新しい発見にこそときめかせる街づくりを進める必要がある。

このため、「アートシティ横浜」では「文化」を、「みなとまち快遊プラン」では「遊」を、さらに、「水と緑のトライアングルプラン」では「自然」を軸として事業展開を図ることとしている。

(ア) アートシティ横浜プラン

進取の気風と開放性に富んだ文化的土壌を生かしながら「みなとまち文化」を継承、発展させ、国内外の様々な芸術文化が行き交い、情報の発信する都市をめざす。

このため、港や歴史的資産の蓄積を生かした文化的な街づくりなど総合的な施策を展開するとともに、港や丘をステージとした芸術

祭を開催するなど、文化の香り高い横浜にふさわしい国際的な発信力を持続できる仕組みを市民とともにつくる。

(イ) みなとまち快遊プラン

異国情緒あふれる「みなとまち」として市民や訪れる人々が楽しみ、交流できる都市の魅力を一層高めるとともに、全国的に話題を呼び、新しい楽しみが発見できるようにぎわいのある街づくりや、落ち着いた雰囲気の中で歴史や文化にひたることが出来る街づくりを進める。

新たなウォーターフロント空間として山内ふ頭周辺地区から山下・新山下地区に至る水際ゾーンを一体的に整備し、にぎわいの場を創出する。

また、都市の発展とともに育まれてきた都心各地区の個性や伝統を生かしながら、日本大通り周辺や海岸通り周辺における開港シンボルゾーンの形成や丘、繁華街の魅力づくり、これらを快適に遊覧できる水上バス等の交通手段の整備を進める。

(ウ) 水と緑のトライアングルプラン

都市と自然が共生したバランスのとれた街づくりの一環として、臨海部においては、海岸の水路線沿いを海の軸として強化し、市民が自然に親しむことができるレクリエーション空間の整備を進める。

鶴見、磯子、金沢など市内各地域のウォーターフロントの特性を生かしながら、海の広場づくりを進めるとともに、都心を含め、各地域の海の広場を結ぶ水上バスネットワーク

の形成を図る。

⑧ 区の魅力を高める「みなと」

水と緑のトライアングルプランで掲げているように、市内各地域の特性を生かしたレクリエーション空間の整備が区民の大きな期待と要望であり、区別計画でも地域の魅力を高める施策として、それぞれの特性を踏まえた計画が示されている。

これは、前掲のとおり臨海部の大まかなゾーンの性格と一致しており、京浜臨海部や磯子臨海部では、「産業との調和」、都心臨海部では、「港湾再開発と市街地との連携」、金沢臨海部では「海洋性レクリエーションの拠点性向上」が主要な施策として計画されている。

7 おわりに

以上見てきたように、市民にとって臨海部の持つ意味は多様であり、多層的にその生活にかかわっている。過去の蓄積を保全し現在に生かすとともに、絶えず新たな価値、魅力を生むことが必要であるが、その際市民とのかかわり合いに十分配慮する必要がある。

横浜にとって「みなと」はあらゆる意味で都市の資源であり、将来にわたってその価値を減じるわけにはいかない。

△今関 企画財政局企画調整室担当係長／大塚 都市計画局総務部企画調査課担当係長／宮浦 港湾局企画調整担当課長補佐担当係長▽