

# 21世紀の 横浜の「みなと」を考える

市民が見る横浜の都市像  
「海と港」が生み出す  
横浜の都市イメージ

横浜といえば「海と港」であり、それが横浜の一番の魅力だと多くの市民が思っている。

たとえば、「横浜を最もよくあらわすイメージは何か」という平成11年度の市民意識調査の質問に対しては、7割近い市民が「海と港」と答えている。次に多いのが「異国情緒・国際都市」で、「住宅・ベッドタウン」は12・1%にすぎない。

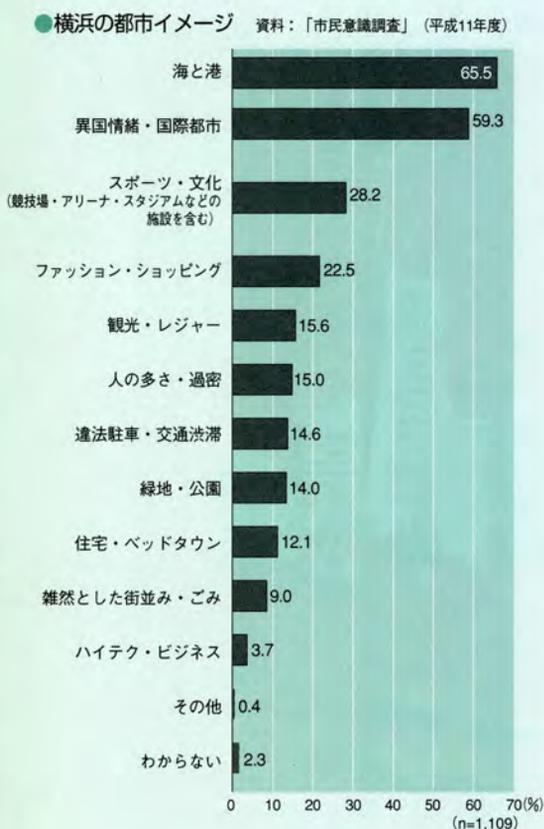
さらに横浜の都市全体の魅力について聞いた平成12年の市民生活行動調査では、「海や港が身近にある」ことに横浜の魅力を感じると6割の市民が答えており、これもトップである。

横浜のイメージと魅力を「海と港」であると思っているのは横浜市民だけではなく、市外から横浜を訪れる観光客も同様である。

横浜の魅力を観光客に尋ねた調査では、自由回答で合わせて約3割（625人／2108人）が「海」や「港・港町」と答えており、「風景、建物、交通」や「買い物」、「利便性」といった他の魅力点と比べても群を抜いている。（平成7年度横浜市観光客動態調査）

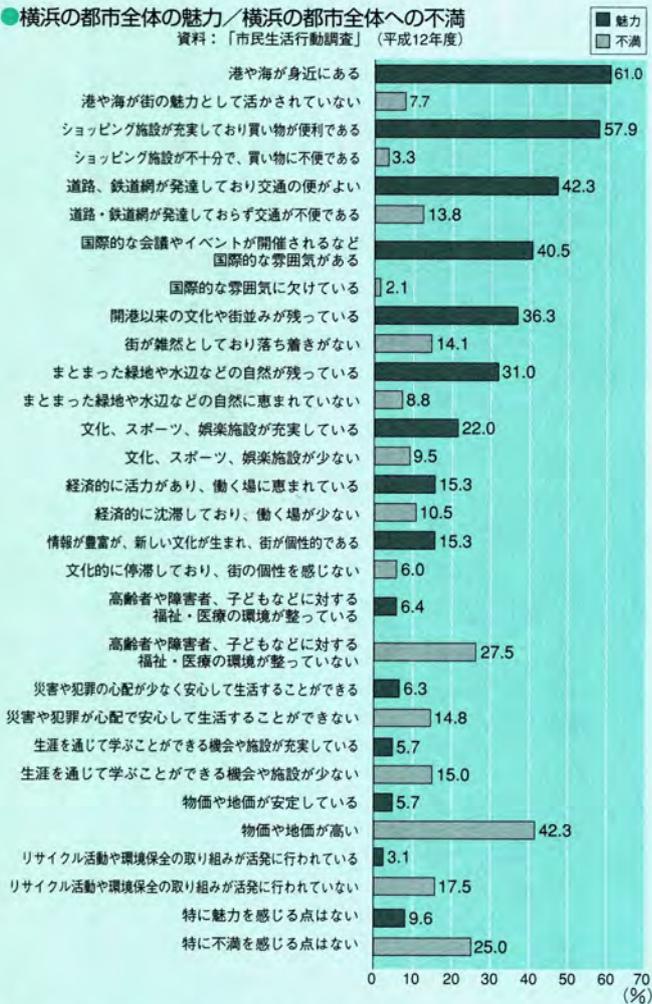
さらに、2002年ワールドカップに関連して来日した海外のメディア関係者に対して実施したアンケートでも、横浜について「海辺のモダンな港町」というイメージを持つ記者が多かった。

9割を超える横浜市民が、横浜のイメージを「よい」と考えている（平成11年



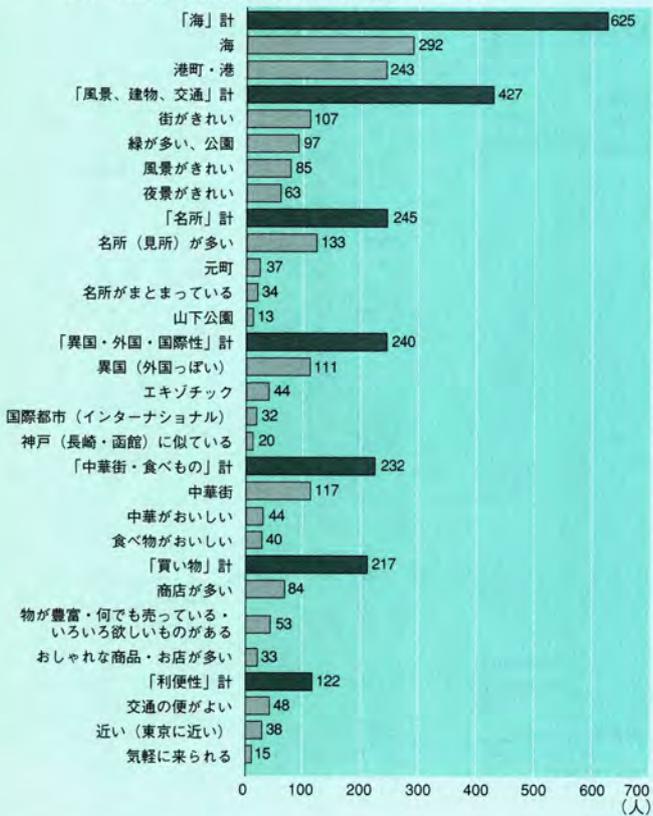
●横浜の都市全体の魅力／横浜の都市全体への不満

資料：「市民生活行動調査」(平成12年度)



●市民および来街者にとっての横浜の魅力

資料：「横浜観光客動態調査」—自由回答を集計 (n=2,108)



度横浜市民意識調査。このことから考え

ても、「海と港」の存在が横浜の都市イメージを形づくり、その魅力アップに大いに貢献していることは間違いないだろう。

ところが、市民に市政で具体的に力を入

入れるべき施策を聞くと、港湾整備に関する政策への要望は意外なほど低い。平成13年度の市民意識調査では、「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わずか2・7%にすぎず、他の項目と比較しても最下位に

近い数字である。

それは、市民が今の横浜の港の現状に

十分に満足しているからなのか、あるいは

は自分の身近な生活とは関係ないと考えて

いるからなのだろうか。そのことを考える意味でも、まず、横浜の港が市民生活の中に占める位置の移り変わりについて考えてみよう。

横浜の港の変遷を市民生活とのかかわ

りの中で考えると、大きく4つの時期に分けることができる。初期は開港から震

災までの時期、第2期は震災後から第2

次世界大戦、第3期は戦後の接収を経て

昭和50年代までの時期、第4期が昭和60

年代から現在までの時期である。

第1期は、「文明開化の玄関口」として、

世界から日本に移入される人・モノ・情報

のほとんどが横浜港からわが国へ入っ

てきた時代である。わが国の新聞、写真、

ビール、石鹼などが横浜で生まれ、さら

にガス灯、上下水道、電信、郵便、鉄道

などの技術が横浜で取り入れられ、全国

に広がっていった。

開港当時の横浜は、幕府から特別な権

横浜からは生糸、茶、海産物が輸出さ

れ、綿織物、毛織物、砂糖、その他が輸

入されたが、当初これらの商品はすべて

外国商館の手を通して日本に入り、価格

や取引条件は彼らの思い通りに決められ

ていた。いわば植民地貿易である。

これに対し、「横浜商人」たちは結束し

て外国商人に対抗するようになる。その

結果、明治6年には、「生糸改会社」を作

浜商人の若々しい活動力が、日本における貿易自主権の確立や「自立都市」としての横浜の発展の礎となったことは間違いない。

このことは、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が、常に40〜70%の高い比率を占めていたという事実とあわせて、日本における貿易港都・横浜の地位を明確に示すものと言えよう。

ところが、震災と金融恐慌によって転機を迎える。震災により横浜の港湾施設は壊滅し、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、初期の生糸貿易を中心とした横浜商人のビジネスは全滅する。

同時に港の機能も、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。後に述べるように、明治の終わりから大正にかけて京浜臨海部に形成され始めた重工業地帯と一体となった工業港として発展するようになるのである。

その後、第2次世界大戦と戦後の進駐軍による接収によって、港湾機能は一時的に完全停止するが、戦後一貫して横浜港の工業港としての性格は受け継がれていく。

特に昭和26年には、港湾法の制定に伴い、横浜港の管理運営が国から横浜市に移管された。さらに、昭和30年代から始

まった高度経済成長は貨物量の急激な増大をもたらし、それに対処するための港湾施設整備が積極的に進められた。取り扱い貨物量の増加とともに、貿易関連業、倉庫、運輸業などの港湾物流関連産業、その他のサービス産業などが発展していった。

また、根岸湾の埋め立てが展開され、鉄鉱石や原油などの原材料を大量に輸入し、製品化する重化学工業、自動車産業などが立地し、活発な生産活動を展開していく。昭和48年にオイルショックが起きるまでは、横浜経済の大半が港湾に関連していたことは想像に難くない。

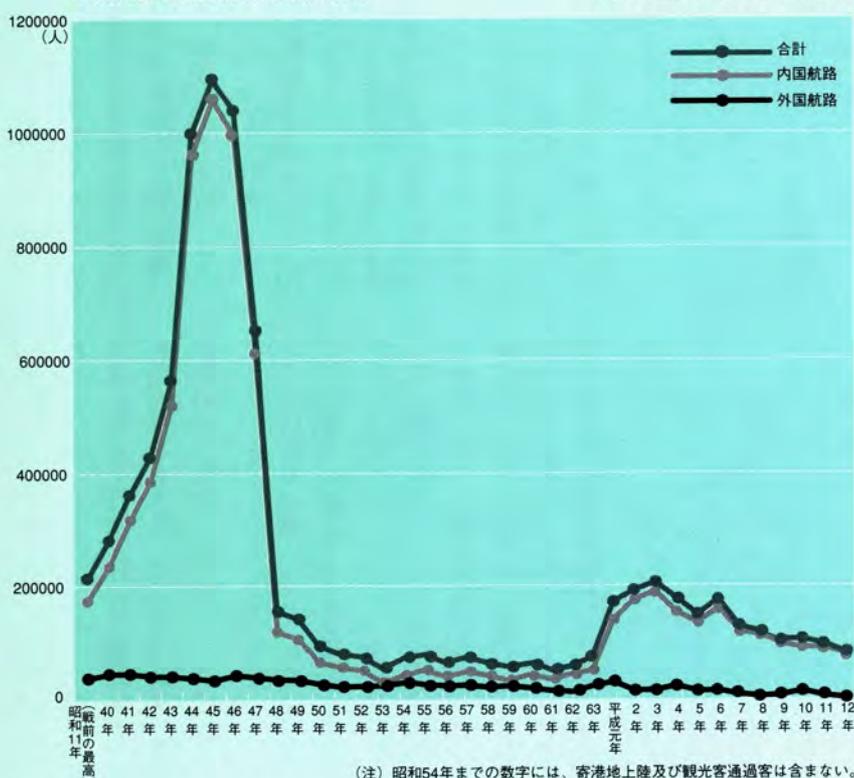
### 横浜の港の現在

商業港としての横浜港は、コンテナターミナルの高規格化などの物流革新の立ち後れや、アジア諸国の発展や円高の進展、工場分散立地施策による輸出港から輸入港への転換など、幾多の困難や軌道修正を余儀なくされてきた。

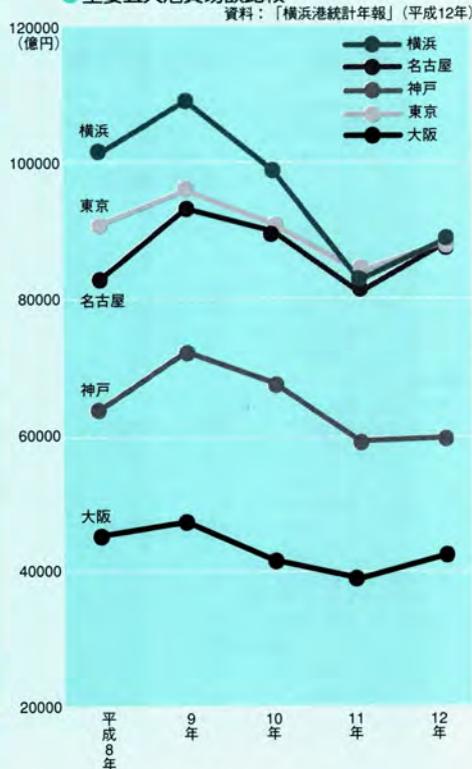
しかし、平成に入ってから本牧ふ頭や大黒ふ頭などの大型コンテナ化への対応が進み、さらに平成13年度からは21世紀の新拠点として「南本牧ふ頭」の供用も開始された。また、物流の効率化のための道路網などの基盤整備も、高速湾岸線が開通し、港内を連絡する臨港幹線道路も着々と整備が進んでいる。

また、貨物の保管や荷捌き、通関を素

● 横浜港の船舶乗降人員数の推移



● 主要五大港貿易額比較



早く行うための情報システムの整備も進んでいる。

そして、横浜港が市内経済に及ぼす経済効果は、現在でも相変わらず大きい。

たとえば、雇用の面では、港湾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%に達する。

このように、現在においても、港が横浜経済の礎石であるにもかかわらず、その振興について市民の関心が比較的低い

としたら、それにはいくつかの原因が考えられる。

1つは、港のゾーニング計画によって、造船所やコンテナ埠頭など産業基盤としての港湾施設が、都心臨海部から市民の眼が届きにくい沖合へと拡張していること、港湾労働の機械化によって「港で働く」というイメージを持ちにくくなってきていること、さらに言えば、距離的にも経済生活の上でも港から遠い郊外部に住む市民が増えたことなどが挙げられよう。とりわけ大きな理由は、輸送手段の変化に伴い多くの人が出入りし、それによって情報や文化がもたらされるという「人の港」としての横浜港の機能が脆弱になってしまったことによるのではないだろうか。

旅のターミナルとしての港の機能は、明治半ば以降、横浜港から欧州、北米、豪州に向けての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つて開かれた港としての地位を確立し続ける。

この旅のターミナル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。海外旅行はもとより、留学や移民など、さまざまな人々の旅立ちと別れの風景を「新港ぶ頭4号岸壁」と「大さん橋」が演出したのである。「赤い靴」を始め、歌に謳われる華やかなミナト横浜の姿は、この客船文化によるところが大きい。

しかし、昭和30年代に入ると航空機時代が到来し、旅の起点のイメージは「空のミナト」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、現在、古きよき時代の雰囲気は、山下公園に係留された氷川丸と、大さん橋に不定期船として寄港するクルーズ船に残されているばかりである。

### 明日の港づくりに向けて

横浜が「海と港」という都市イメージを将来にわたって維持していくためには、産業基盤としての港の拡充とともに、人の賑わいを生み出し、それによって新しいライフスタイルや文化を生み出す「港」を形成する必要がある。

横浜市でも、平成に入ってから、水際線の市民開放や赤レンガ倉庫などの歴史的な資産の活用などによって人の賑わいを創出する「みなと」づくりを進めている。

また近年、余暇を活用したレジャーと

してのクルーズが脚光を浴びており、かつての「人の港」としての賑わいを復活させていこうと、平成14年に向けて大さん橋が生まれ変わろうとしている。シドニーのオペラハウスに匹敵するフォルムと評される国際客船ターミナルで新たなクルーズ文化が開くことが期待されている。

今、私たちは、かつての横浜商人の「志」を思い起こし、市民、一人ひとりが主体的に21世紀の横浜の人・モノ・情報の拠点としての「みなと」づくりについて考えていく必要があるのではないか。それは、私たちの住むさまざまな個性を持った横浜の「まち」から「世界」へと至る一つの道程となるはずである。

同時にそれは、かつて開港期の横浜がそうだったように、都市づくりと一体的に進めなければ実現できないだろう。

以下では、21世紀の国際都市・横浜における人・モノ・情報の交流拠点としての「みなと」を担う「都心臨海部」と「京浜臨海部」、そして「新横浜新都心」と、あわせて、新しい港文化形成のためのコンベンション都市戦略について考えることとする。

