

水面利用計画の方向性 △▽

前原康博 中園喜一郎 関太一 安武啓揮
 遠藤包嗣 △計画局ニュータウン建設部建設課
 金田孝之 △計画局計画部都市計画課主査

前号の内容

- 一——はじめに
- 二——計画の考え方
 - (一)人間の行為としての計画
 - (二)計画行為の社会性
 - (三)政策の条件
 - (四)水面利用計画のプロセス
- 三——横浜港の歴史
 - (一)開港から明治中期まで
 - (二)明治後期から関東大震災まで
 - (三)震災と復旧
 - (四)戦前と戦時中
 - (五)戦後から港湾管理者発足まで
 - (六)昭和三十年代
 - (七)昭和四十年代から現在まで

四——現状の問題点

安政六年(一八五九年)に開港した横浜港は、その長い歴史の中で、第三章でみてきたように、数次にわたる港湾建設

及び臨海部の開発を行ってきた。これらの開発行為は、時代の要請という理由づけのもとに、時の政府・自治体、企業によって行なわれてきた。こうして建設された生産施設は、ある時期において横浜市発展に重要な位置をしめた。しかし、これらの開発行為は、かならずしも都市の全体的な将来計画の中に位置づけられたものではなかった。むしろ、その時代の即時的対応策の感が強く、その後都市の発展によって、多くの問題点がめだつようになってきた。ここでは、これら臨港地区にみられる問題点の考察を行なうことにする。

(一) 港湾機能上の問題点

ここでは港湾機能そのものの問題点について検討する。

(1) 物流革新へのたちおくれ

横浜港の港湾荷役は、開港から昭和三十年代にかけて、その大部分が港湾労働

者の手によって作業が行なわれていた。港湾施設も当時の船舶や労働者の荷役作業の形態に合わせて整備されていた。しかし昭和四十年代から始まったコンテナ船等の出現による海運の物流革新は、港湾荷役作業の合理化と港湾機能の近代的整備を促進させた。この物流革新の進展により、戦前に建設されたふ頭機能上の陳腐化がめだつてきている。

(2) 港湾施設の老朽化

さらに、コンテナ化が本牧ふ頭計画策定後に急激に進行したことが、横浜港の物流革新への対応を一層おくらした。明治三十二年の港湾施設拡充計画により整備された新港ふ頭と、大正十年の横浜港修築計画により整備された高島ふ頭は、建設してから約五十年経過した今、岸壁、上屋とも耐用年数を経過しており、老朽化がめだつている。また、これらの老朽化した施設は、港湾荷役作業にとって危険であるばかりでなく、機械化

を背景にした近代的荷役にとって、そぐわなくなっている。たとえば、上屋の入口が狭く、天井も低いのでフォークリフト荷役には不適當である。また、エプロン幅も本牧ふ頭に比べて狭く、機械

表—2 各ふ頭のバース現況

ふ頭名	建設年度	エプロン幅	バース長 延	取扱実績 (昭和50年) トン/m ¹ 年
本牧ふ頭	昭38~47	20m	200m	1,887
山下ふ頭	昭28~42	18 ~ 20	180~200	1,038
新港ふ頭	明39~ 大6	15	100~200	815
高島ふ頭	昭和初期	6 ~ 12	130~190	655

化荷役には不適当なものとなっている。そのため、岸壁一メートルあたりの取扱貨物量は、本牧、山下ふ頭の平均約50%となっている。したがって、いまや機能的に陳腐化した、これら老朽ふ頭の再整備あるいは再開発を進めるときにきているといえる。

(3) 港湾関連施設の不備

物流革新に対する要請は、港湾機能の近代的整備を促進させてきた。しかし、横浜港においては、公共投資が岸壁、上屋を中心に行なわれたため、近代的荷役形態に必要な他の港湾関連施設の整備が遅れることになった。

もっともおくれているのは道路であり、市街地道路としてすでに整備されていた山下、本牧、磯子線が臨港道路の役割をはたしている。昭和四十九年の交通量調査(十二時間)によると、中区本町で一日あたりの換算交通量が約三三、〇〇〇台で交通容量を一〇%もオーバーしており、同事に大型車が三〇%も混入している。

荷捌地、野積場等の保管施設は、港湾機能にとって不可欠なものであるが、横浜港においては、これらの施設が不足しているため、道路建設予定地等が保管施設として利用されている。上屋の機能上の問題点をみると、岸壁と直背上屋が貨物の流動上、直接関係がなく、貨物のふ

頭間輸送を多くしている。このため、上屋の利用形態や、その立地上の問題点を今後検討する必要がある。

また、小型船けい留施設の整備も遅れている。このため、はしけ等の小型船舶は物揚場や水路にけい留している状態であり、他の船舶の航行やふ頭の利用にとって障害となっている。

(二) 都市としての問題

「都市機能の中に港の機能を有する都市」を港湾都市と定義すると、港湾都市の問題点とは、港湾機能と他の都市機能が、どのように整合性が保たれているか、という観点から考察する事もひとつの方法であろう。ところで、近年の横浜市のように、都市が巨大化してくると、多くの都市問題が顕在化し、他方大型化した港湾機能が他の都市機能に与える負荷も無視できないものになってきている。このように都市における港湾機能と、その他の都市機能の間の整合性がくずれてきているのが現状であり、その分析と説明がここでの課題である。ここでは次の項目にそって、港湾都市としての現状の問題点を見ていく。

(1) 都市からみた港湾計画の問題

横浜港の歴史については第三章でみてきたが、これを港湾建設という側面からとらえかえすと、おおよそ次のように分

類できるであろう。つまり(一)開港から明治中期までと、(二)明治後期から関東大震災までの期間で、この時期は横浜港の基礎を確立した時期といえる。これを一期とすれば、二期としては(三)震災と復旧、(四)戦前と戦時中であり、この時期は横浜港が一応の成熟をみた時期である。その後、(五)戦後から港湾管理者発足まで、(六)昭和三十年代までの第三期は、いうまでもなく、高度経済成長政策による、めざましい臨海部の開発の時期であり、そして第四期として、(七)昭和四十年代から現在まで、である。こうしてみえてくると、横浜港の建設が、いかに国の政策と符合しているかがわかる。一期の富国強兵、二期の海外進出、三期の高度経済成長の諸政策がそれらである。つまりこれまでの港湾は、計画から管理まで、そのすべてを国が行なってきたのであり、本来地域社会にふよい影響を持つ港湾であるにもかかわらず、地域についてはほとんど考慮されることはなかった。(ただし昭和二十五年に制定された「港湾法」によって、横浜市が港湾管理者となり、港湾計画の策定を委ねられたが、しかし依然その重要なところは、国の意向が反映するようになっていく。)このことは、後にいくつかの問題を残すことになった。その一つは、横浜市形成に大きな役割をはたした港にもかかわらず、市

民のなかに「市民の港」という意識が定着しなかったことである。港という一大交通ターミナルを中心に、関連産業が生まれ、地域経済を潤し、歌にうたわれた港も、その計画、建設、管理運営のすべてにわたって一般の市民が参加する事は許されなかったため、「港の開発に情熱と愛情をもつ地域住民」は少数の港関係者をのぞいて生み出されなかったのである。このことは、単に意識の問題としてかたづけられるような事柄ではなく、とくに今日のように、巨大化した都市における港湾の有り方が問われているとき、さらに大きな障害となってきた。つまり、今後の港湾のあり方を考えるとき、それは地域社会を十分考慮し、そこに環元性を有するものでなければならぬわけであるが、そのためには市民の要請、意向といったものを、可能なかぎり港湾行政の中に反映させることが前提となる。しかし、今日のように「港」にたいする市民意識に共通の基盤がない状態では、それを行政に反映させることはきわめて困難といわざるをえない。また、港湾計画への市民参加を考えると、このことは大きな障害となるであろう。このように市民の意識、意向というものを水面計画、港湾計画に反映させるためには、その受け手が、統一されていると同時に、市民によってコントロールさ

れているものでなければならぬ。こうしたことから、港湾管理者、国、ふ頭公団の役割、権限は早急に見直す必要があるだろう。

(2) 都市側の要請の多様化

今日のように都市が巨大化してくると、そこに様々な問題が生じてくるのは、ある程度やむを得ないことであり、横浜市のように人口増加が著しいところは、こうしたいわゆる都市問題も深刻なものとなってきている。このため、かつては水面利用に対する要請といえ、物流と工業及び農漁業用地の確保がほとんどであったものが、現在には実に多種多様なものになってきている。ここではとくに都市側からの水面利用に対する要請として、(ア) 都心部強化に必要な用地の確保、(イ) 公共公益施設用地の確保、(ロ) 都市廃棄物処分地の確保について、その現状と問題点を簡単にみていくことにする。

ア、都心部強化に必要な用地の確保

現在本市においては、横浜駅地区と関内地区を有機的に結合し、二六〇万都市にふさわしい都心部を建設するために、「都心部強化事業」が進められている。この事業に関連して三菱ドックの移転が検討されているが、この跡地のポテンシャルをより高めると同時に、関内地区の都市機能を強化するために、新港高島の両ふ頭を、公共公益施設あるいは、商業

業務用地へ転換する事が要請されている。

ところで、この新港ふ頭は、港湾施設としては老朽度が著しく、近い将来何らかの形で手を加えなければならぬが、その位置（都心部に近接）、及び背後の道路事情等を考慮すると、大きな物流を伴うような再整備は不相当と思われる。したがって、今後新港ふ頭の再整備、もしくは再開発にあたっては、背後土地利用と十分整合性のとれた、大きな物流を伴わないようなものが望まれるであろう。

表一 3 公共施設都市別比較表

	横浜	東京	大阪	名古屋	京都	神戸
道路延長 (m/人)	3.0	1.2	1.4	2.7	2.4	2.9
下水施設普及率(%)	31.5	52.4	82.8	66.4	43.0	67.0
公園面積 (m ² /人)	1.0	1.4	1.9	3.4	2.1	3.2
医療施設数 (数/千人)	0.92	1.73	1.67	1.07	1.64	1.39

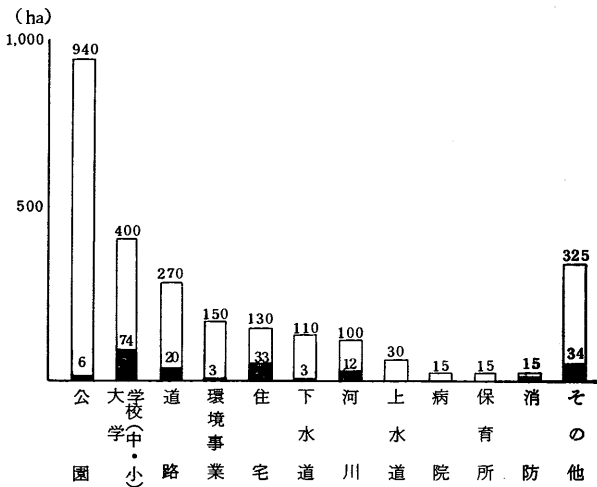
イ、公共公益施設の確保

本市の公共公益施設の主なものを、六大都市と比較すると表一3の通りであり、そのほとんどが他都市にくらべて遅れている。(一人当りの道路延長が他都市より長くなっているが、これは東名等の通過道路が多いためであり、横浜市の道路事情がかならずしも良いことを示す値ではない。)

こうした公共公益施設の不足は、人口増加が著しいため、施設の整備がこれに追いつかないことの一つの結果であるわけだが、この施設の整備を進めるにあ

たって、もっとも困難な問題が用地の確保である。ちなみに昭和四十八年から六十年に必要な公共用地について試算してみると、図一5のように、公園、学校、道路、福祉施設等、今後必要となる公共施設用地は二五〇〇ha以上が必要となつてきている。この臨港地区に必要な公共公益施設用地を概設市街地に求めることは、本市の実情からいってきわめて困難である。このため、今後の水面利用にたいして、こうした公共公益施設用地の確保の要請が強くなってきており、これ

図一 5 公共用地必要量 (概算) (昭和48~60年) 合計2500ha



注 黒塗り部分は、昭和48~50年度用地買収状況。
上水道、病院、保育所については調べなし。
上記の内臨港地域(鶴見、神奈川、西、中、磯子、金沢の6区)での必要量は126haである。
(「横浜市総合計画1985」より)

らの要請を水面利用計画の中に、どのように反映させていくかが今後の課題となつてきている。

ウ、都市廃棄物処分地の確保

廃棄物問題については、周知のように、大都市といわれるところでは、ほとんどすべての都市で、その対策に苦慮している問題であり、本市においても、その例外ではない。この廃棄物も都市化の波が押しよせる以前では、その量も、さほど多くなく、処分地にそれほど苦慮することもなかったようであるが、近年のうちに年間八〇万トン（五〇年）もの都市廃棄物を処分しなければならぬようになってくると、その処分地をみつめることは、大仕事である。というよりは、むしろ内陸部でこれら都市廃棄物のすべてを処分しようとするのは不可能であり、最終処分地を埋立という手段にたよらざるを得なくなつてきている。現在ですべてに本牧地先に廃棄物による埋立が行なわれており、こうした要請は今後も強くなると思われるが、廃棄物埋立は長期にわたるため、その跡地利用を計画の中にどのように取り込んでいくかが今後の課題である。

いまままでみてきたように、水面利用にたいする都市側からの要請は多様であり、かつ深刻である。しかし他方においては、横浜港の水面はきわめて限られて

おり、将来の経済的社会的情勢に対応するため、また環境上の問題からいっても、その埋立には十分慎重でなければならぬ。このため、こうした都市側の要請を、水面利用計画の中に、どのように取り入れるべきかという、水面利用の基本的な考え方、その方向性の確立が今求められている。

(3) 港湾と地域経済

港が交通ターミナルとしての機能を有していることはいうまでもないが、この交通ターミナルとしての機能を通して、商流機能が発展し、いわゆる「港町」が生まれる。このようなことから考えると、港は本来その地域の経済と密接な関係を有しているはずであり、事実ヨーロッパにはこうした例がいくつみられる

表-4 大気汚染の現況（昭和49年平均値）

地域別	硫酸化物濃度 mg・SD3/100cm ² /日	降ばいじん t/km ² /月
臨港地域	0.5 ~ 0.6	9.4 ~ 12.8
港北、神奈川、西区	0.3 ~ 0.4	5.8 ~ 6.2
緑、旭、港南、戸塚区	0.2 ~ 0.3	6.9 ~ 9.3

(注) 大気汚染の環境基準はない。

表-5 臨海部の自然環境の現状

地区名	水域利用の現況	水質汚染			大気汚染		自然環境
		COD (S.46~ S.50)	PCB(暫定除去基準10ppm)	総水銀 (環境基準0.5ppm)	(S.49)硫酸化物	(S.49)降ばいじん量	
京浜工業地区	京浜工業地帯 貨物船航路、シーバス、岸壁(民間企業)として利用されている。	3.3~4.1 (環境基準8ppm以下)	乾沼ppm 0.4~0.5 (S.48)	PP 1.4~ N.D	pbo ₂ 法 mgso ₃ /100cm ² /日	t/km ² /日 9.4~ 12.8	汚染域で生物は限定されている。自然の水際線、海浜緑地帯は完全に失われている。
神奈川地区	出田町埠頭、瑞穂の内埠頭 公共岸壁、パイとして利用されている。		0.3~2.7 (S.48)	1.7~ N.D	0.5~0.6	-	汚染域あるいは無生物域で生物はほぼ存在しない。山手、山下公園、野毛山の緑地帯をのぞき、自然の緑地帯は失われている。自然海浜は完全に失われている。
都心臨海部	一区水域 パイ、公共岸壁、小型船舶泊地として利用されている。特にはしけの泊地として利用されている。山下公園、大棧橋周辺は景観として利用されている。	3.4~3.8 (")	0.3~1.1 (S.49)	N.D			
横浜港口地区	山本下埠頭、大牧黒埠頭 外貿を中心とした物流水域である。			4.2~ N.D	0.6	-	汚染域であるが、京浜工業地区よりは多くの生物が存在する。自然の水際線、海浜緑地帯は完全に失われている。
根岸湾周辺地区	本牧産業関連地域、根岸湾関連地域、金沢木材港地域、三菱重工予定地域 民間企業岸壁を中心とした物流水域である。	3.0~3.5 (")	0.1~0.4 (S.49)	2.4~ N.D	0.3~0.5	6.5	
金沢、野島地区	金沢海の公園予定地域、野島予定地域 魚釣り、漁業等の水域として利用されている。	4.0~4.6 (環境基準3ppm以下)	0.1 (S.49)	-	0.2~0.3	-	過栄養域であり赤潮が発生しやすい。自然の水際線、海浜緑地は残されている。

る。ところが、日本の港湾都市といわれ

るところで、こうした例をみいだすことは困難であり、わずかに、中世の一時期の長崎、堺にその断面がみられるにすぎない。このことは、運輸、通信の技術が進めば進むほど、商業務の機能が一点に

(東京に)集中していく都市経済の法則の結果といえる。それとともに、日本における外貿港湾建設が、一貫して国の政策の下になされたため、地域経済と港湾

の関係が、ほとんど考慮されなかったことにも原因している。横浜はこの典型的な例であるといえる。たしかに横浜においても、生糸貿易などが栄えた時期には、商流機能が生まれ地域経済に寄与した。しかし、戦争による影響はあったとしても、中央集権的な政策により、これら商流機能は成長することなく東京へ集中することとなり、地場産業の育成もなしえなかった。このため、横浜港と横浜市の経済の関係は薄れるばかりか、今や

横浜港は、東京経済圏の物流ターミナルとしての性格が強いものとなってきている。しかも大規模になった港湾からの都市機能への負荷は大きなものとなってきており、また港湾及びその関連施設への市費の投資等を考えあわすと、今後の横浜港のあり方、とくに地域経済との関係がみなおされなければならない時期にきているといえる。

(三)市民と臨海部とのかかわり

横浜市の臨海部は、昭和三十年代から始まった高度経済成長政策により、港湾施設や、臨海工場を十分なアセスメントをすることなく建設したため、自然海浜のそう失や環境の悪化を招くことになった。これは、結果的に市民と臨海部との結びつきを弱めることとなった。

(1)自然海浜のそう失

横浜港の開港から戦前にかけては、港湾施設と臨海工場が、臨海部の一部を占めているにすぎず、その他の大部分の臨海部は、漁業や一般市民の憩いの場として利用されていた。しかし、昭和三十年代から始まった高度経済成長政策により、海浜を埋立て、港湾施設や臨海工場を立地したために、自然海浜が減少し、海浜に接した住居地域も消滅した。現在、残された自然海浜は、金沢地先の一部だけとなっている。これは、市民と臨海部の結びつきを弱める原因となっている。こうした現状のなかで、本市において、水際線を有している唯一の公園である山下公園は、市民はもとより県外からの利用者も非常に多く、貴重な臨海公園となっている。

(2)自然環境の悪化

自然海浜が、海浜の埋立てによって、そう失することになったが、これとともに、臨海部における化学工場等からの排

水、排煙や港湾施設からの発生、交通車両の排気ガス、交通混雑などは、市民生活に多大な影響を与えている。まず、大気汚染の現況を表14でみると、硫酸酸化物濃度、および降下ばいじん量とも臨海部の方が内陸部に比べて汚染されている。水質汚染については、表15で明らかのように、関係者の努力によりかなり改善されているが、まだ十分ではない。

五 計画の方向性

横浜港の置かれた現状の分析と問題点を踏まえ、ここでは、現在及び将来の横浜港をとりまく背景と問題点の解決策を通して、水面利用計画の方向性を探ってみることとする。

(一) 港湾をとりまく背景

(1)経済的社会的状況

昭和三十年代から四十年代前半にかけてのわが国経済は、高度経済成長政策のもと、安価な海外資源と多大な設備投資を行なうことにより、驚異的な経済成長を遂げた。しかし、昭和四十八年秋の石油危機等を契機とした世界経済の構造変化とその後のスタグフレーションと呼ばれる経済状況やエネルギー、土地、水、環境等資源の有限性に対する認識が、国内、外を問わず強まってきたことによ

り、わが国の経済運営は、今後、資源の制約を意識し、世界経済と調和のとれた安定成長体制へ移行すると思われる。同時に産業構造も重化学工業を中心とした資源多消費型から省資源、知識集約型へ推移していくものと思われる。

一方、経済の高度成長を背景に大都市圏において、人口及び産業の集中が進み、都市問題と呼ばれる様々な歪をかかえることとなった。これら都市問題は、現在及び将来にわたって解決を図らなければならない大きな課題であろう。

(2)自然、空間的状況

横浜市の水際線は、昭和五十一年時点で約一三六キロ、港湾区域面積は、約七三〇ヘクタールであり、埋立地は、現在の港湾区域面積の約半分にあたる三八一〇ヘクタールに及んでいる。そして現在、金沢地区埋立や本牧地先埋立にみられるような都市問題の解決や、生活環境改善のための新たな埋立計画が進められている。しかし、海面といえども有限な空間であり、港湾機能の維持、船舶の安全上必要な水域や市民のレクリエーション水域等は、今後とも海面として確保する必要があるとともに、環境保全や土地利用上の制約等を考えると、臨海部開発可能空間は、より限られたものとなる。また、この限られた有効な水面は、現在我々がその問題解決の場として利用しよ

うとして、同様、将来の人々にとっても必要な空間であり、そのための保留水域を確保しておく必要がある。

(3) 市民意識

わが国経済の高度成長は、市民の所得水準の向上をもたらしたが、同時に急激な人口の増加や市民意識の多様化、公害問題、社会資本充実の遅れ等を招くこととなった。このため、市民は、これら都市問題の解決を欲求するとともに、自然や生活環境にたいする認識をたかめ、生活の質的向上を重視するようになってきた。また、生活環境の維持、改善を実現するため、住民運動等に見られるような積極的な政策への参加を求めるようになってきている。

(4) 市政の課題

大都市の宿命ともいえる都市問題は、地方財政に危機をもたらしただけでなく、プライオリティーとしての港湾の地位も変化させた。昭和四十四年三月に策定された横浜国際港建設中期計画の第一環として、進められている六大事業は、都市問題を解決し、港湾都市・工業都市としての繁栄を維持しつつ、住宅都市としての機能を完備した、新生都市構想として期待され、現在実施されている。これは、都市問題にあえぐ横浜にとって、必要不可欠の事業であるが、同時に港湾計画を策定する面においても、また

それに付随する財政面においても、つねに考慮しなければならないものである。

(一) 港湾への要請と対応

(1) 物流施設としての港湾

過去における港湾整備は、船混み対策としての係留施設の量的拡大に重点が置かれてきた。しかし、近年のコンテナ化や専用船の出現による輸送革新の進展は、港湾における物流機能の質的充実に求めてきている。すなわち、輸送合理化の過程で、港湾を海陸を結ぶ協同一貫輸送体制の中の、海に面した流通ターミナルとして把え、迅速に、低廉に、そして確実に貨物を目的地に輸送するためのターミナル機能の充実を、港湾に求めてきている。したがって、これらの動向に対応し、横浜港における物流機能の強化を図るためには、現在、不足している荷捌、保管機能施設の充実や、背後地への迅速な輸送網の整備はもろろんのこと、既存の港湾施設や倉庫等保管機能施設、管理中枢施設のリースを含む物流機能の適正配置が必要であろう。また、物的な整備と平行して、荷役形態の変化に対応した港湾運送事業の近代化や、質の高い労働力の確保、港湾情報の正確で迅速な処理機能の整備等、ソフトな面での強化が必要となってこよう。

(2) 都市と港湾

横浜における都市と港湾とのかわりを考えるとき、従来、港湾は都市における独立した特殊な地区とみられがちであった。事実、港湾の計画、整備から管理運営にいたるまで、そのほとんどが国との関係において考えられてきた。しかし、現在、港湾は前述したような背後都市とのかわりにおいて、様々な問題を抱えており、新たな都市と港湾のあり方が問われようとしている。すなわち、港湾もともと密接なかわりをもつ都市の立場にたった、港湾の開発、管理運営が必要となってきている。そのためには、港湾を都市を構成する一地区として再認識し、総合的な港湾経営主体の確立を図り、都市目標の実現に資する開発を進めるとともに、その裏づけである港湾財政の強化を図る必要がある。

また、港湾の持つ都市に及ぼす経済効果をみると、港は本来的に集荷集配・保管機能と商流機能という二つの機能を有しているが故に、背後都市と深いかわりをもった地域性に富むものとして形成されてきた。しかしながら、現状の横浜港における商流機能は、その多くを東京に依存するところとなっており、いまや横浜港は地域経済、社会とかかわりの薄い物資の集散・保管のみの機能を有する港湾として位置づけられようとしている。このような横浜港の状態を、本来の港の姿に復帰させるためには、横浜独自の商流機能の充実が不可欠である。そのためには、二七〇万になるうとする背後都市と直結した流通機構の整備を図るとともに、商品情報ストック施設の充実や、地元商社の育生等が必要であろう。

(3) 市民と港湾

港は市民にとって魅力ある場所であった。海と船を眺めながら、遠い異国に思いを寄せ、ロマンの香りを汲み取ることのできる貴重な場所であった。しかし、港の持つその魅力は、港を眺める市民自らの心情的なものであり、港にそれからの雰囲気があったことにより、与えることのできた魅力であった。いまや、港は大型トレーラーや荷役機械が主役となる貨物流動の場に変貌してしまっただけで、したがって今後、港を市民にとって魅力ある場所として復権させるためには、臨港公園、海洋博物館の整備や、港を眺めながら世界の国々の商品を買物できるショッピングセンターといった、質の異なる魅力の導入を図る必要がある。

一方、水際線は市民に与えられた貴重な資産であり、都市環境を構成する重要な要素である。しかるに、過去における臨海部開発は、これら海を持つ自然環境やレクリエーション機能をたいする配慮が欠けていたきらいがあった。このことは、いままでの港湾計画が、市民を意識

していなかったことにもよると思われ、今後、港湾計画への市民参加を図る必要があるとともに、臨海部における自然環境の保全と、市民ニーズに対応した積極的なレクリエーション機能の整備を進めていかなければならない。

(三) おわりに

横浜は港湾都市として出発し、その

後、工業都市、住宅都市としての性格を糾合し、複合的な性格を有する大都市に成長した。しかしながら、その一方で、横浜の都市としての魅力、個性といったものが失なわれようとしている。港は、横浜という都市の形成過程を考えると、都市の一つの核となり得る資質をもっていると思われ、その資質を生かし、都市を特徴づける核として再生させるた

めには、新たな視点にたった港湾の計画、整備が必要となってきた。すなわち、いままで経済活動の場としてのみ捉えられがちであった港湾を、都市における臨海部と、その水面全域における諸活動の場であるという認識にたち、広く臨海部全域のあるべき姿を出発点として考えることにより、横浜港の新たな展望が得られるのではないだろうか。

そのためには、都市と市民と物流という三つの多様化した要請を、いかに調和させ実現させていくかということが、今後の水面利用計画の方向性といえよう。しかし、その計画にあたっては、単なる都市の海への拡大となることのないよう、慎重な検討が必要なことはいうまでもない。