

「みなとまち」の魅力と地方創生

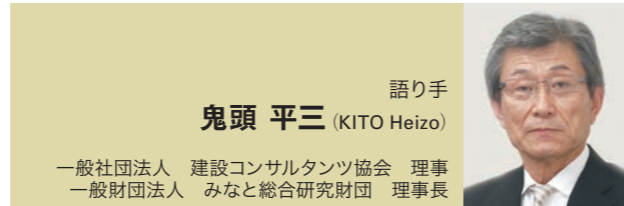
私共みなと総合研究財団(WAVE)と建設コンサルタンツ協会(JCCA)が合同で実施する「欧州インフラ事情調査」は、ヨーロッパにおけるインフラ先進事例を視察するとともに、訪問先の歴史や文化などにも触れ、見聞を広めることを目的に、2009年度から毎年実施され、既に9回を数える。

この調査のそもそもの経緯は、2003年にWAVEの会長に就任された中村英夫先生(現東京都市大学名誉総長)が、「一般市民にとっては必ずしも身近な存在ではない港への理解を深めるため、本来『みなと』が持っている歴史や文化的側面にも光を当てたい」との想いから、翌年に日本港湾協会の御巫会長(故人)とともに「港と文化を語る集い」をスタートさせ、また2005年から始まった海外視察調査は、途中から上述したようにJCCAとの合同調査の形になって現在に至っている。

本誌の読者諸兄の中にも本調査に参加した方が少なからずおられると思うが、筆者も3年前(2015年度)と昨年の二度に亘って参加し、調査を通じて多くのことを学ばせていただいた。以下にその一部を私見として述べてみたい。

筆者が参加した調査は、いずれも大陸部ヨーロッパの北海からバルト海にかけての沿岸部及び内陸都市を対象としたものだったが、これら調査を通して強く印象に残っていることの一つは、港湾に限らず内陸部の運河や水路においても、水面を人に安らぎを与える貴重な空間資源として、常に人の存在を意識してその魅力を最大限に活かすための演出と、水際線と人の距離を縮めるための工夫が、言ってみれば何処でも普通に行われていることだ。

もう一つは、前文化庁長官の青柳正規東京大学名誉教授の言を借りれば「ヨーロッパは蓄積の文化であり、日本は循環の文化である」ことにも繋がるものだが、「木の文明圏」に属する日本と違って「石の文明圏」のヨーロッパでは、数多くの歴史的な建造物が現存しており、それらを後世に遺すことに強い「こだわり」を持っていると感じたことだ。中世に造られた建物が使い勝手の



語り手
鬼頭 平三 (KITO Heizo)
一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 理事
一般財団法人 みなと総合研究財団 理事長

1948年、愛知県生まれ。東京大学工学部土木工学科卒業、東京大学大学院修了。1973年に運輸省(現国土交通省)入省。港湾局計画課長、北陸地方整備局長、港湾局長、技術総括審議官等を歴任し、2008年退官。公益社団法人日本港湾協会副会長。

良し悪しは別にして、現在も市庁舎として利用されていたり、戦禍に遭ってもなお当時の姿のままに復元された建物も随所に見ることができる。そして、多くの観光客がこれら建物等を目当てに訪れる。地域の人々がこれら建造物の歴史的な価値を認識し、その保存に努めるといふ暗黙のルールが地域の中で明確に共有されており、そのことが結果的に地域振興にも大いに役立っていることは間違いない。

このことを強く感じさせてくれたのはフランス北部のノルマンディー地方及びベルギーにまたがるフランドル地方の小さな「みなとまち」達だった。セヌ川河口に位置するオンフルール港はその代表選手と言ってもよいだろう。この港は、近世以前はフランスを代表する商業港として大いに栄えたが、物流近代化の流れの中で近隣のアントワープ港との競争に敗れ、歴史の舞台から姿を消すことになった。そのため近代的な港湾としての開発が一切進められなかったことに加え、幸いにして第二次世界大戦の戦禍を免れたことから、今も当時のままの素晴らしい景観を残している(写真1)。この港が持っている歴史や文化の香りが訪れる人たちを惹きつけ、他の場所にはない魅力的な観光資源として地域振興にも一役買っている。そして、食事時ともなれば水際線近くまで広げられたテラスが、観光客や住民でごった返すほどの賑わいを見せているのも新鮮な驚きだった。

翻って、我が国港湾地帯におけるウォーターフロント(WF)開発を振り返ってみると、世界的な先駆と言われる米国ボルチモア港におけるインナーハーバーの再開

発に代表される欧米の港湾再開発に触発されて、大都市港湾の湾奥部を中心に老朽化・陳腐化した港湾施設とその一帯を再開発し、「にぎわい空間」を創出しようという機運が急激に盛り上がり、1980年代半ばには全国各地で多くのプロジェクトが事業化された。

しかしながら、当時の港湾再開発の多くは、上述したように遊休化、低未利用化した土地を活用した開発、あるいは大規模な埋立てを伴う開発であり、商業・業務等の都市的な機能を集積させる、いわば背後都市が抱える諸問題解決の受け皿として港湾の土地を使った都市開発ともいえ、水面が持つ癒しの機能や行き交う船を間近に見ることができる「みなと」ならではの景観といった魅力を十分に生かし切れていないケースが少なからずあったことも否めない。

表1は、ヨーロッパでもっとも大きな港湾再開発の一つと言われている、独ハンブルク港のハーフェンシティー地区開発計画と我が国を代表する港湾再開発の横浜港みなとみらい21(MM21)地区開発計画を比較したものだ。MM21計画では約74haという広大な埋立てが行われているのに比べ、ハーフェンシティー地区ではほとんど埋立てがなく、極力水面を残す計画になっている。既存の水路の両側には往時を偲ぶレンガ造りの倉庫が立ち並び、また、他の水路は浮桟橋形式で人の動線を確保するとともに、遊覧船やフェリーが行き交う様子を間近に見ることができるように工夫されている。また、水路に面して新しく造られた建物の中には通路を歩きかう人の動線を遮らないように、水際線に向かってオーバーハングするような構造のものが数多く見られる(写真2)。

現在、我が国では人口急減少、超高齢化社会の到来に備えて、いわば地域の生き残りをかけた取り組みが全国各地で進められている。政府が掲げる「地方創生」においても、今後いかに交流人口を増やし、地域の活力を維持していくかが地域の将来像を描くうえで欠くことができないテーマの一つとして問われている。

折しも、「大観光時代の到来」と言われるように、ここ



写真1 オンフルール港

写真2 ハンブルク港ハーフェンシティー地区

表1 ハンブルク港ハーフェンシティー地区と横浜港MM21地区の比較

	ハーフェンシティー地区	MM21地区
開発期間	2008～2025年	1983～2011年(インフラ整備)
計画目標	21世紀に相応しい都心を目指す	横浜の自立性の強化、業務機能の集積、港湾機能の質転換
コンセプト	【持続可能な都心】 【文化に満ちた都心】 【楽しい都心生活】 【パブリックスペースの充実】 【インフラ整備】	【24時間活動する国際文化都市】 【21世紀の情報都市】 【水と緑と歴史に囲まれた人間環境都市】
開発面積	157ha	186ha(東京ドーム約40個分)
埋立面積	ほとんどなし	73.9ha
総投資額	約1兆円	約2.6兆円

数年の外国人観光客(インバウンド)の増加には目を見張るものがあるが、この要因の一つに大型クルーズ客船で我が国を訪れる外国人観光客の増加が挙げられる。クルーズ船の寄港が地域にもたらす効果については、グルメ、ショッピングなど地場産品の消費による経済効果に加え、外国人観光客との交流による国際交流あるいは国際教育等の効果などについても期待が寄せられている。それぞれの地域においては、地方創生の観点も踏まえてクルーズ客のニーズに応えるための新たな観光資源の発掘や、市民団体が中心となって「みなとまち」の賑わいづくりに向けた取り組みも全国各地で盛んだ。

「みなと」そして「ウォーターフロント」というかけがえない資源を持つ地域や都市にとって、それぞれの「みなと」が持つ歴史や文化を背景とした、その「みなと」にしかない「宝物」に磨きをかけ、常にそこに人の存在が感じられる個性豊かな「みなとまち」に仕上げる仕掛けを、行政、民間そして市民団体等が協働して作り上げていくことが求められている。JCCAの会員各社においても新たな「みなとまち」の計画づくりをはじめ様々な活動を通じて全国のWFの活性化に寄与していただくことを期待したい。