

## 国際港都・横浜再発展への点火

# 開港150周年の夢

3年後の2009年は、横浜開港150周年の年である。横浜の都市の魅力を増大させる絶好の機会であるといえる。横浜市は、開港150周年を「市民一人ひとりが主役となって、この記念すべき誕生日を盛り上げていく」という姿勢を明確に打ち出している。そのため、開港150周年に向けたイベント企画を市民から公募すると共に、山崎洋子氏を準備委員長として横浜らしい、横浜ならではの様々なイベントが全市域で展開していくための触媒として「イベント創造プラットフォーム」(仮称)を立ち上げようという試みも開始している。

しかし忘れてはならないのは、21世紀を通じた国際港都・横浜の再発展にとって2009年は、あくまでも起点であって終着点ではないということだ。2009年をお祭り騒ぎで終わらせてしまつては、開港150周年のプロモーション事業をステップ・ボードとして、国際的な都市間競争の時代の中で、横浜が再発展していくための都市戦略をどのように描いていくかが問われているのである。

ここでは以下の3つの視点から開港150周年を契機とした国際港都・横浜の再発展戦略について考えてみたい。

### グローバル化の時代を切り拓く国際人を育成する契機として

東京芸大の横浜誘致を決定付けたのは、横浜が東京美術学校(東京芸術大学の前身)の校長であった岡倉天心の生誕の地だったからだという噂が誠にやかにささやかれている。噂の真偽はさておいて、世界に開かれた文化芸術創造都市を目指す横浜にとって、日本画と西洋画の融合を目指した美術運動の指導者であり、「アジアは一つ」と唱えた思想家でもある岡倉天心の生誕の地である意味は大きい。ところで、幕末期に横浜商人の子として生まれ、広く世界に東洋の美術や思想を紹介した国際人・岡倉天心を支えたのは、卓越した英語力とインド、中国、アメリカなどの旅行中に各国の文化人等との交流によって培われた国際感覚であると言われている。

第3章で紹介した横浜市立の小・中・高校、大学にまで及ぶ教育改革に通底して流れる思潮は、まさに岡

倉天心のような時代を切り拓く創造力や異文化理解力を持った国際社会にも通用する人材を育成しようという志に他ならない。そのためには、従来までの学校のありようやカリキュラム、授業のスタイルなども大胆に乗り越えていく。その根底にあるのは、既存の慣習や枠組みにとらわれていたら、グローバル化の時代に学校も生徒も生き残っていけないという危機感ではないだろうか。ちなみに、この市民生活白書で取り上げた高校以外にも、2009年に新たに開校する、科学技術高等学校(仮称)は、ナノテクノロジー、生命科学等の「ほんもの体験」を起点として育んだ高い学力により、「科学技術先端都市・横浜」を背負って立つ創造力やコミュニケーション力などを持った人材を育成していくこととしている。

新しい時代の都市を切り拓くのは若い市民の力である。国際港都・横浜の再発展に向けて、21世紀の「岡倉天心」の育成は、待ったなしといえる。開港150周年のプロモーションは、横浜がグローバル化時代に臨む若い国際人の育成に真剣に取り組

んでいることを示す重要な機会でもあるのだ。

### 横浜を支えるもう一つの港

―羽田空港の再拡張・国際化にあわせて

横浜が国内外に誇る都市の魅力資源は「海と港」である。それは衆目の一致するところだろう。例えば2005年の市民意識調査では「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8割を超える市民が「海と港」と回答している。さらに横浜について魅力を感じる点として「海と港が身近にあること」という回答が約6割を占めており、これも第1位となっている。

ところで、港というと私達は、まず海の港である横浜港を思い浮かべる。もちろん国際貿易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された航路網は、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カ国を越えている。

しかし、2009年の開港150周年を起点とした横浜再発展ということ考えると、大きな鍵を握るのは、同じ年に予定されている空の港・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都市部は、湾岸線や京浜急行、YICAATなどで結ばれ30分以内で移動することができる。実



は、東京都心よりも横浜臨海都心部からの方が、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。

このグローバル化の時代に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抱えた港湾都市が国際空港を持つこととのメリットは図り知れない。事実、お隣の韓国では、仁川国際空港開設後に、横浜ときわめて似た都市構造（港湾工業都市、首都のベッドタウン、米軍の駐留経験等）を持つ仁川広域市が、松島新都心（横浜で言うところの「みなとみらい地区」）を中心に目覚ましい発展を遂げつつある。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なのである。特に羽田の再拡張・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、仮に開港150周年を機に「横浜をコアにした東アジア経済文化都市交流圏の形成」という大きなビジョンを描いてみることも検討される必要があるだろう。

### 「横浜開港文化圏」再発展の機会として

最後に、開港150周年のプロモーションを全市域の課題として取り組むことの必要性について考えてみたい。この市民生活白書の取材を通じて、主に郊外部に住む市民の方々

から「開港150周年のイベントは、中区や西区など港の周辺の住民や企業のお祭りではないか。自分たちの地域とはあまり関係がない。」という声をしばしば耳にした。確かに1858年の横浜開港の範囲を、関内・関外などの開港場に限定して考えればその通りであろう。開港を祝うべき範囲は市域の中でも臨海都心部が中心ということになり、内陸郊外部に住む市民にとっては、自分自身の生活とはあまり関係のない話になってしまう。

しかし、幕末開港期の「横浜」のエリアとは、開港場のような臨海都心部に限定される話ではなく、市域すら越えるようなもつと広がりのあるエリアではなかったのかという説を唱えるのは、慶応大学教授の岸由二さんだ。「横浜に居留地が出来たときに、外国人が旅券なしの自由往来を要求して、幕府が特別に許可を降ろした区域がある。それが「横浜周辺外国人遊歩区域」(下図)だ。この区域は、多摩川を境にして、三浦半島から八王子の方に伸びていく長さ70キロぐらいの

多摩三浦丘陵群と境川から西の現在の神奈川県西部、相模湖から大山、丹沢の山塊部を経て小田原まで至る現在の神奈川県西部からなっている。この区域内のムラやマチには、外国人が自由に往来することで、西洋の文明・文化が日本で最初に広がったはずだ。さらに絹の道に象徴されるように、遊歩区域全体で国内外の産物が流通することで、横浜港の海外貿易が支えられたはずだ。まさに外国人遊歩区域は、横浜開港文化圏であったといつてよい。」

すなわち岸さんの説によると幕末開港期は、「横浜周辺外国人遊歩区域」(横浜開港文化圏)こそが、日本の文明開化を支えた「YOKOHAMA」



横浜周辺外国人遊歩区域図 (F・ペート幕末日本写真集—横浜開港資料館)

の範囲だったということである。さらにこの岸さんの説が興味深いのは、この白書の第2部で紹介した市内の内陸郊外部の3つの圏域(北部、西部、南部)を市境にとらわれずに、景観や地形、歴史文化のつながりや交通ネットワークに基いて、隣接する市町村も含めて描き直した時に、それぞれの圏域の範囲を重ね併せると、この「横浜開港文化圏」に、ほぼ等しいエリアになるという事実である。すなわち「横浜開港文化圏」とは、市内4つの都市圏域の広域合衆体であるともいえるのだ。

このように、開港150周年のプロモーション戦略を開港の地「横浜港周辺」という「点」の発想ではなく、横浜開港によって経済文化的な影響を受けたエリア(横浜開港文化圏)全体の活性化と再発展という「面」の発想で練り上げるとすると、それは市域の内陸郊外部のみならず、隣接する市町村とも連携する重層的な広がりを持つものとなるはずである。

さらに開港150周年のプロモーションを、それぞれが政令指定都市なみの人口規模と社会資源を抱える東・西・南・北の市内4つの都市圏域が自立しながら連携することで、市域全体の交流人口や就労人口の拡充を図っていく最初の機会であると捉え直すことも可能である。

開港150周年は、横浜が非「成長・拡大」の時代に相応しい新しい都市像を紡ぎ出していくための重要なステップボードなのである。