

# 横浜と海

## ① 都心部の水際線

みなとみらい21にみる港と海と街

森誠一郎

### 一 はじめに

みなとみらい21計画は、二十一世紀に向けて、新しいヨコハマの都心を創り出すとする本市最大のプロジェクトである。この計画の特色としてまず第一にあげられるのは、「港と海に接した街づくり」ができることである。このような我が国ではほとんど見られない条件は、世界に誇りうる「港と街」をつくるための貴重な資質である。

本稿では、みなとみらい21計画において検討してきた、港と海と、街のあり方についての基本的な考え方を示し、水際

計画の概要を紹介する。

### 二 みなとみらい21計画の概要

みなとみらい21計画（以下「MM21」と略す）は、現在の横浜の都心部である関内地区と横浜駅地区の間にはさまれた臨海部に新しい都心を創出し、既存の都心と併せて一大都心を育ててゆこうとする長期プロジェクトである。MM21の概要についてつぎに述べる。

#### ① 計画の趣旨

⑦ 将来にわたる本市の発展、繁栄を凶

り、市民生活の向上をめざすとともに、首都東京の過密を解消し、首都圏全体の適正な発展を図るために、本地域の恵まれた立地条件を生かして国際性を軸とした業務、文化、商業などの都心機能を集積する。

④ 横浜港の機能強化を図るために、現存する老朽化した物流機能は、外縁部に順次移転し、本地域には客船ベースや港湾関連業務施設など都心に融合する港湾施設を整備するとともに、港湾関連物流の円滑化を図るための道路体系を整備する。

- ① 都心部の水際線
- ② 魚の生息環境と富栄養化問題

### 一 はじめに

- 二 みなとみらい21計画の概要
- 三 MM21における港と海のあり方
- 四 港と海に融合した街づくり
- 五 埋立計画
- 六 水際線利用計画
- 七 今後の課題

### ② 街づくりの基本構想

- ⑦ 国際的な、業務と文化を中心とした街
- ④ 都心に融合した港の整備
- ⑦ 水と緑に囲まれた魅力的な都市空間の創造
- ⑤ 新しい都市システムの導入

### ③ 計画のフレーム

⑦ 計画人口	就業人口	一 九万人
⑦ 計画区域面積	居住人口	一 万人
埋立地	既存土地	一 一〇 ha
計	埋立地	七 六 ha
	一般宅地	一 八 六 ha
		八 七 ha

道路・鉄道用地	四二ha
公園・緑地等	四六ha
埠頭用地	一一ha
計	一八六ha

②事業期間 昭和五十八年度～昭和七十五年

### 三 MM21における港と海のあり方

MM21においては、港と海にじかに接する都心というユニークな資質を最大限生かした街づくりがなされるべきである。この街づくりのあり方は、港と海のある方と表裏の関係にある。MM21における港と海のある方については次のようになることがいえる。

#### ① 街と港との近接性の確保

横浜は、幕末に開港場とされた時点から都市としての歴史が始まった。波止場に接して計画的に市街地が整備された。まさしく国際港都であった。

今、世界に冠たる国際都市をめざす横浜にとつては、港と海に接する新しい都心をMM21の中で創り出すことがまず第一に必要であると考える。

#### ② 水際線における公園・緑地の整備

明治中期以降から、近代港湾施設や工

場、操車場などが立地することにより、市民が直接港と海に接することのできる都心部の水際線は、著しく限られたものになり、現在では唯一山下公園があるのみである。山下公園が多くの市民に愛されるのは、海の広がり、船やカモメなどの情緒を感じさせる風物に接することができる点にある。

したがって、MM21では多くの市民が港と海の雰囲気を楽しめるように、水際に公園・緑地を設けるべきである。その厚みは①の要請から過大なものは、望ましくなく、適正な厚みを十分検討する必要がある。また、多くの市民が手軽に來られるためには、既存の市街地や交通施設などからの距離が離れすぎない方がよい。そのような視点から、MM21の市街地の厚みが必要以上のものにならないようにすべきである、といえる。

#### ③ 市民に親しめる港湾施設の整備

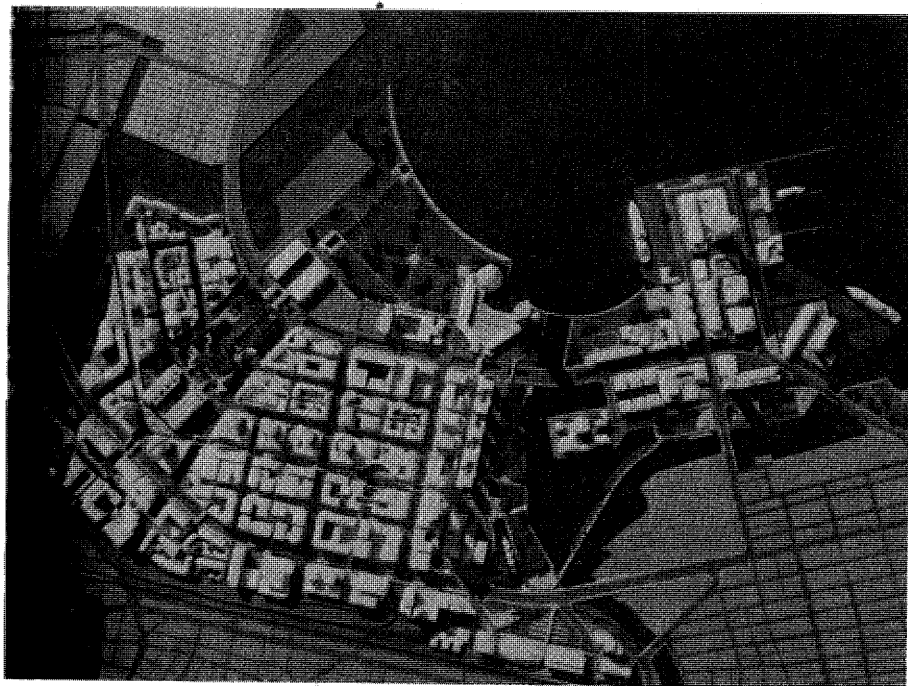
本計画において、新港や高島などの老朽化した物流施設は、外縁部に順次移転させることになっている。しかし、港湾施設や船を港奥部から全て無くしてしまうと、港の情緒を求めてやって来る市民は味気ない思いを抱くことであろう。MM21には、巨大な物流施設がふさわしくないのだから、客船や官庁船、小型船などは、人々が港にもつノスタルジーを

満たすものとしてぜひ必要である。したがって、それらのけい船施設は、本地域にふさわしい環境上、景観上の配慮をしながら、整備をすすめるべきである。

#### ④ 十分な水域面積の確保

横浜港の港奥部の平穏な海は、人々の心をなごませ、世界につながる広がりを感じさせる。新しい国際的な市街地であ

写真一 MM21模型写真



るべきMM21の前面の水域は、そのよう  
な広がりや夢を感じさせるだけの面積を  
確保することが望ましい。そのような視  
点からは、埋立面積は、必要以上に大  
くすべきではない。

#### 四——港と海に融合した街づくり

前章とは逆に、港と海から見た街の  
あり方、港と海に融合した街づくりのあり  
方について次に述べる。

##### ①—土地利用計画

MM21は、横浜の二十一世紀を担う新  
都心として、高度の業務施設を中心に、  
文化、国際交流、商業、都心型住居等の  
多様な都心機能を複合的に設けること  
によって、活気あふれる人間性豊かな都心  
を形成する場である。

MM21の土地利用計画は、そうした都  
心像を実現すべく、地区の立地条件を十  
分に生かしながら、限られた空間を最も  
有効に用い、街の熟成をスムーズに図る  
ためのストーリーを作るものである。  
港と海の関係における土地利用のあり  
方について、次のようなことを検討して  
きた。

地区の海寄りの街区は、海に近接する  
環境を生かして、国際的な文化施設やホ  
テルなどの立地を想定するゾーンと、都

心住宅を中心に静かな環境にマッチした  
商業、文化施設の立地を定めるゾーンと  
で考える。

さらに、海寄りの街区においては、背  
後の市街地からの眺望をできるだけ確保  
するため、ポイント型、あるいは海に対  
して直角に近い角度の板状の建物の立地  
を誘導する。

##### ②—街並形成計画

MM21は、計画的に作られる街であ  
り、そのメリットを街づくりの中で十分  
に生かすべきである。ニューヨークやシ  
ドニーのような既存の世界の港町が、そ  
れぞれに魅力を持ちながらも、海からの  
景観という点については、乱立した超高  
層群に見られるような混乱した印象を否  
定できない点を考慮し、MM21ではより  
構成的な街並形成を図ることにする。

MM21のスカイラインを、どのポイン  
トに向けて最も印象深く整えるべきかと  
いえば、それは、海に対する姿というこ  
とになろう。そこに住む市民は、数とし  
ては少ないかもしれないが、それ以上に  
圧倒的な象徴性として、海は、横浜にと  
ってのシンボルであり、世界にその価値  
を問うとすれば、港町横浜の海へ向かう  
都市像である。MM21のスカイライン計  
画は、第一義的に、海からのヴィスタを  
考慮すべきであると考える。

そうした前提の中で、本計画では、超  
高層権という概念を想定している。

高い建物は、それだけである種の主張  
を持つと考えられる。超高層権とは、全  
体の街づくりのルールの中で、街のシン  
ボルとなる特別に高い建物を建てること  
ができる権利という意味である。それし  
て、その高い建物の建つ位置を、街の骨  
格形成上、シンボルとなるような位置に  
限定する。すなわち、地区の骨格である  
南北モール、東西モールに沿って街のス  
カイラインを形成する高層建築群を配置  
する。骨格としての高層スカイラインを  
際立たせるために、その他の街区は、一  
定の秩序を守って、余り混乱したスカイ  
ラインにならないように、高さの秩序を  
コントロールする。

#### 五——埋立計画

##### ①—埋立計画の基本方針

MM21における海面の埋立計画は、三  
で述べた港と海のあり方からだけにな  
らず、次に示す側面からの検討をも踏ま  
えなければならぬ。これらの側面は互に  
矛盾する要請をも含むものであり、ど  
の側面が重視されたかは、ある程度結果  
として埋立計画から読みとれよう。

##### ②—港と海のあり方からの検討

三で述べたとおり、過大な埋立ては望

ましくないとはいえる。

##### ③—土地需要からの検討

計画のフレームで述べた就業人口一九  
万人、居住人口一万人の都市集積を受け  
入れるためには、一定規模の面積が必要  
である。現況区域面積は、約一〇haで  
あるので、その差分を埋立てによって生  
み出す必要がある。

##### ④—導入機能からの検討

MM21に導入したい機能の面からも、  
埋立ての必要性が生ずる。本計画の重要  
な課題のひとつに、港湾関連物流の円滑  
化を図る道路体系の整備があげられる  
が、そのために現況の土地の形態は適  
当でない。また、港湾機能の再編とい  
う面からも現在の水際線の形態は、必  
らずしも十分ではない。そうした新らしく導  
入する機能に対応するように、土地の形  
態を変更してゆく必要がある。

##### ⑤—都市景観としての検討

地区の現況の形状は、必ずしもここ  
に計画しようとする将来像にふさわしい  
とはいえない。現在の水際線の大部分  
は、船舶を接岸する必要から、直線で構  
成され単一機能で塗りつぶされている。  
いわゆる港の風景として、それはそれな  
りにある種の趣きを持つてはいるが、街  
と海との接点には、もっと多様な表情が  
あってよい。そのような視点から、MM  
21の都市像にふさわしい形に、地区の土

地を再編成する必要がある。

### ④ベイブリッジの見え方からの検討

ベイブリッジは、昭和六十年代初期の完成を目指して工事が進められている、斜長橋としては世界屈指の橋梁であり、横浜港の新しいシンボルになると考えられる。そのベイブリッジのシンボルとしての価値を評価して、本地域からこの姿がよく見えるように水際線の形態を検討することも、ひとつの意味は持つであろう。

### ⑤事業的側面からの検討

MM21の事業的側面については、種々の角度から検討を必要とするが、一般的には、埋立地の土地原価は、周辺市街地の地価に比べて割安であり、埋立てを行うことは、事業採算上からは多くのメリットがある。造成後の宅地単価をなるべく安くおさえ、本地域への施設立地上の誘致力を高めることが、本計画の事業上のキーポイントであるので、その意味から埋立ては非常に有効である。

### ⑥MM21埋立計画

埋立計画は、前述の検討、各地区の地形的条件、水利用条件、事業実施のスケジュールなどを踏まえて、次のように設定した。

### ⑦中央地区の埋立計画

三菱重工地区と高島埠頭地区は、現在

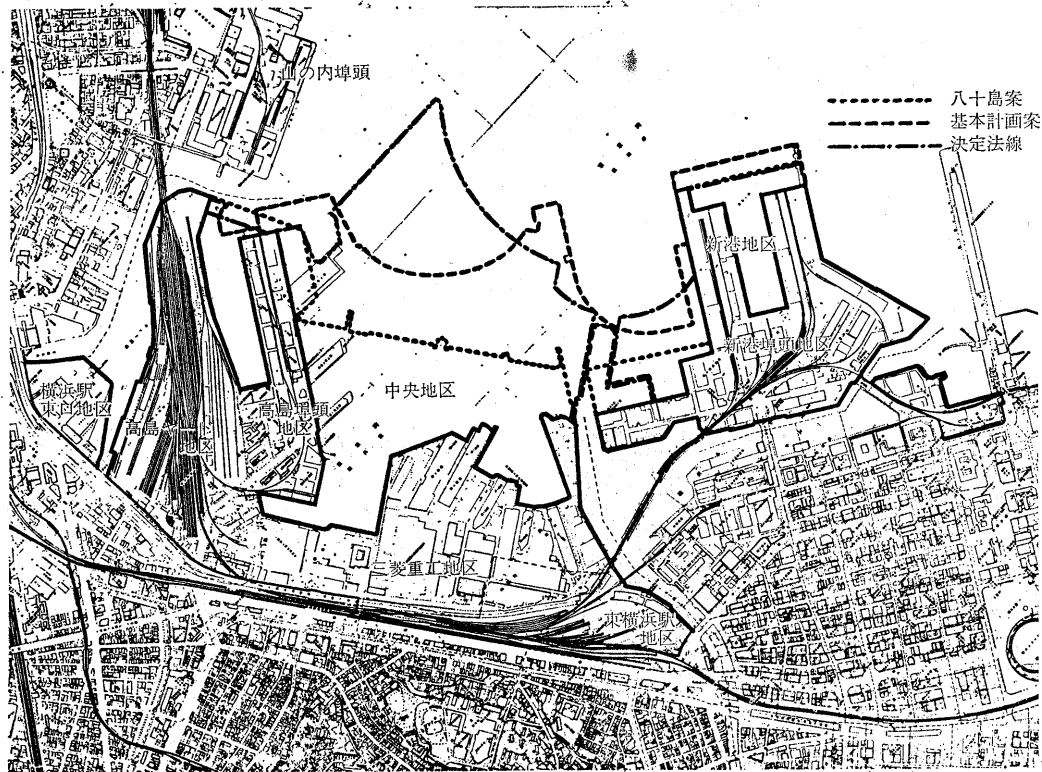
は大きく入り込んだ水域によって分断されているが、将来は一体的な土地のまとまりと考える方が妥当である。したがって、埋立法線も両地区にまたがった線形で考える。

地区は、横浜港の最奥部に位置し、横浜航路の正面にあたり、将来はベイブリッジが眼前に見られよう。地区は、横浜港の中でも最もシンボリックな位置にあたり、世界に誇りうる優れた都市景観、港の景観を創り出すには、きわめてふさわしい場である。

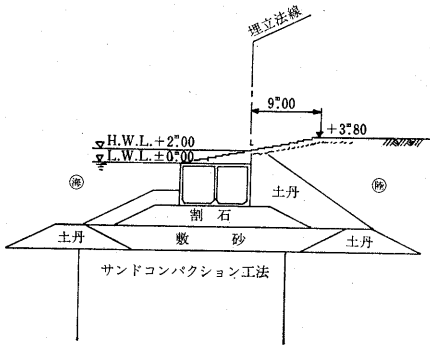
本地区の優れた資質を評価し、大規模な臨海緑地としての水際線の土地利用を想定しながら、埋立法線としては、その特質を最大限生かせるような形態を追求してきた。

世界の美しい港町の景観に優るとも劣らない優れた都市景観を創り出すものとして、ゆるやかにカーブを描いた水際線を考えた。カーブを描くことによって、山の内埠頭から新港埠頭へ至る都心部の海の一体的まとまりを強調し、また水際線に佇む人にとっても海を介して街そのものと水に投影された街を眺めるといふ、直線の水際線では味わえない魅力を持つ水際線になることを意図した。さらに、この臨海緑地の水辺には、国際会議場のようなきわめてシンボリックな施設を配置することによって、一層その効果

図一 2 埋立計画図



図一 3 中央地区護岸断面計画図



が高められよう。  
護岸は、景観上から勾配を持ったゆるやかなものを検討している。できれば石積みをしたい。一部には、階段によって、直接水辺へ降りられるような工夫も検討されてよい。

④新港地区の埋立計画  
新港地区の埋立計画は、地区に想定する機能の配置と密接に関連している。現在の地区中央部の水域を埋めて、港湾関連業務施設による市街地を形成し、周辺部の水際線には各種の港湾施設を整備する。さらに、東京湾及び関東一円の海上防災の拠点として、海上防災基地を設ける。地区に想定する港湾施設は、客船バース一、内貿バース一、共用バース二、防災基地船留りさん橋三基である。

また、法線計画上の条件としては、中央地区法線との関係がある。すなわち、中央地区前面を横浜港におけるシンボルのゾーンとしてそれにふさわしい土地利用、施設配置を想定しているので、そこからベイブリッジ、横浜航路などへのビスタを考慮すると、新港地区前面及び中央地区側の法線を大きく張り出すことは望ましくない。

こうした法線の規定要素を踏まえて、埋立法線を決定した。

六 水際線利用計画

①水際線利用の基本方針  
横浜と他の大都市、たとえば東京、大阪とを比較すると明らかのように、都心部と海とがこれほどまでに近接している都市の例は少ない。横浜が港町といわれる由縁である。そうした目で見ると、世界の優れた港町といわれる中には、都市と港、海とが調和した美しい都心を創り上げている例が多い。国際港都横浜の都心形成にとつては、港と海とのかかわり合いは最も重要な課題である。そのような視点からMM21の水際線利用計画の基本方針は、次の二点に集約される。

⑦市民が自由に港や海に接する場を創る  
⑧都心にふさわしい港湾機能を整備する  
以下、これらの各項目について、やや

詳細に述べる。

②公園緑地計画

MM21における公園緑地計画の意義は、地域の再整備によって、市民が港と海にじかに接することができる場をどのようにして創り出すかという点にある。

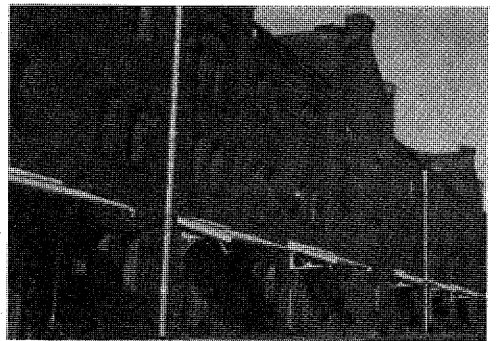
海は、公園緑地計画を立案するうえでひとつの優れた資質である。本市には、海に面する公園として全国にも有名な山下公園があるが、この公園は、横浜都心でわずかに残された都市と港、海との接点である。MM21における公園緑地計画を考える第一の手がかりは、この海である。したがって、残される海の形についても十分注意が必要である。

加えて、地区内には、赤レンガ倉庫、石造ドックなど、文化財としても価値の高い歴史遺産が残されている。

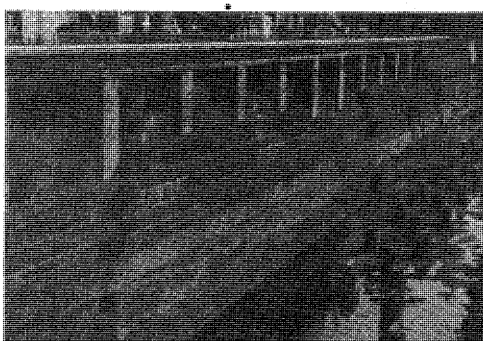
赤レンガ倉庫は、新港地区内に大小二棟が残されている。明治四十四年及び大正二年に竣功した、レンガ造、三階建（一部四階）、全長一五〇mにも及ぶ堂々とした名建築である。

三菱重工横浜造船所内の石造ドックは、大きな一号ドックが明治三十二年、小さい二号ドックが明治三十年に建設された。いづれも根府川石を用いた量感あふれる建造物であり、古代ローマの競技場のような迫力を持つ。

写真一 2 赤レンガ倉庫



写真一 3 1号ドック



これらの歴史遺産をうまく保存、再利用することを公園緑地計画の中で考えるべきである。

以上述べたように、M M 21地域の現況は、公園緑地計画を立案するうえで、優れた資質に恵まれている。これらをうまく利用しながら、既成の都心部の公園緑地の体系に結びつけることによって、本地域の公園緑地計画の骨格を作ることが望ましい。

既成の横浜都心部の公園緑地のネットワークは、以下のように構成されている。ひとつの軸は、内陸部から海へ至る緑の軸線である。横浜都心部は、北から高島台・浅間台、野毛・掃部山、山手の三つの丘陵とその間に入り込んだデルタの上に形成されており、丘陵と平坦地の境界には、大岡川、中村川などの河川が流れ、斜面の緑地とともに海へ至る水と緑の軸線を形成している。街づくりにおいても、緑の軸が積極的に形成されてきた。特に大通り公園から日本大通り、山下公園へと連なる軸は、関内地区の緑の骨格を形成している。

こうしたいわばタテの軸に対して、臨海部を結ぶヨコの軸がある。山手の丘陵の斜面の緑地から山下公園に至る一帯には、臨海部をヨコに結ぶ緑の軸がみられる。M M 21地域はそれに連なる地域であり、計画の中でその軸を受けながら、よ

り広範な臨海部の緑のネットワークを形成することを考える。

このような横浜都心部の緑のネットワークと対応させながら、M M 21の公園緑地計画は次に示すような考え方によって立案した。

第一は、臨海ネットワークである。海と市民生活のふれあいの場を積極的に創出することを旨として、できる限り水際線を公的なオープンスペースにする考えである。既存のネットワークと連続して、山下公園（新港地区根元の象の鼻舟だまり周辺）赤レンガ倉庫周辺（一文字埠頭前面）中央地区前面へ連なる約3kmに及ぶ水際線の緑のネットワークである。第二は、臨海ネットワークに対し、内陸部から海へ至る緑の道筋を形成しようとするもので、既存のネットワークの延長、ターミナルから海へ向かう軸の形成等を意図した内陸ネットワークである。日本大通りが海につきあたる象の鼻舟だまりの公園緑地化、大岡川河口で桜木町駅から海への連なりを図ったドック利用の緑地、横浜駅からの軸線を意図した公園などを計画している。

### ③ 各公園緑地のイメージプラン

以上のようなネットワークの中で、それぞれ立地条件にふさわしい特色ある公園緑地群を計画している。仮りにそれ

らの名称をつけて、その特徴を簡単に整理すれば、次のとおりである。

#### ① 象の鼻パーク

横浜港開港時の西波止場の形跡をわずかに残す、いわゆる象の鼻に囲まれた内水域に面する。山下公園から赤レンガパークに連なる臨海ネットワークと、横浜公園から日本大通りへ至る内陸ネットワークがクロスする象徴的な場所に位置する。施設としては、こうした象徴性にふさわしい広場とともに、波静かな内水域の特性を利用した、例えばサンフランシスコのフィッシャーマンズワークのようなブレイスボットが考えられる。

#### ② 赤レンガパーク

新港地区の大棧橋側に位置する。その優れた立地条件から、都心部の屈指の公園緑地となる資質を持っている。地区には、文化的価値も高い、二棟の赤レンガ倉庫があり、これを保存再利用することによって、歴史の香り高い魅力あふれる公園になるであろう。

#### ③ ドックパーク

中央地区の桜木町寄りに残存する石造りの一号ドックを中心とした公園緑地である。内陸から海に至る緑地と水域の連なりを作り出す。特に新港地区との間の変化に富んだ内水域は、貴重な空間である。小さい方の二号ドックは、施設化して市街地の中にとり込むことにしている。

#### ④ 中央パーク

中央地区の前面水際線に位置する大緑地である。横浜港の最奥部に位置し、横浜航路の正面にあたるという象徴性を持ち、背後に新都心の集積を促せる。ゆるやかにカーブした水際線を持ち、水際には、その効果をさらに高めるために、国際会議場のようなシンボリックな施設を配置する。さらに緑地の中には国際見本市会場などもとり込む。カーブした水際線は、大岡川を越えて新港地区へ連なり一文字埠頭前面の緑地を形成する。

#### ⑤ 高島中央パーク

中央パークの臨海部緑地から横浜駅方向に楔のように打ち込まれた公園で、内陸ネットワークの一部を形成する。規模は余り大きくないが、業務施設の集積の中に設けられた憩いの場としての役割を果たす。

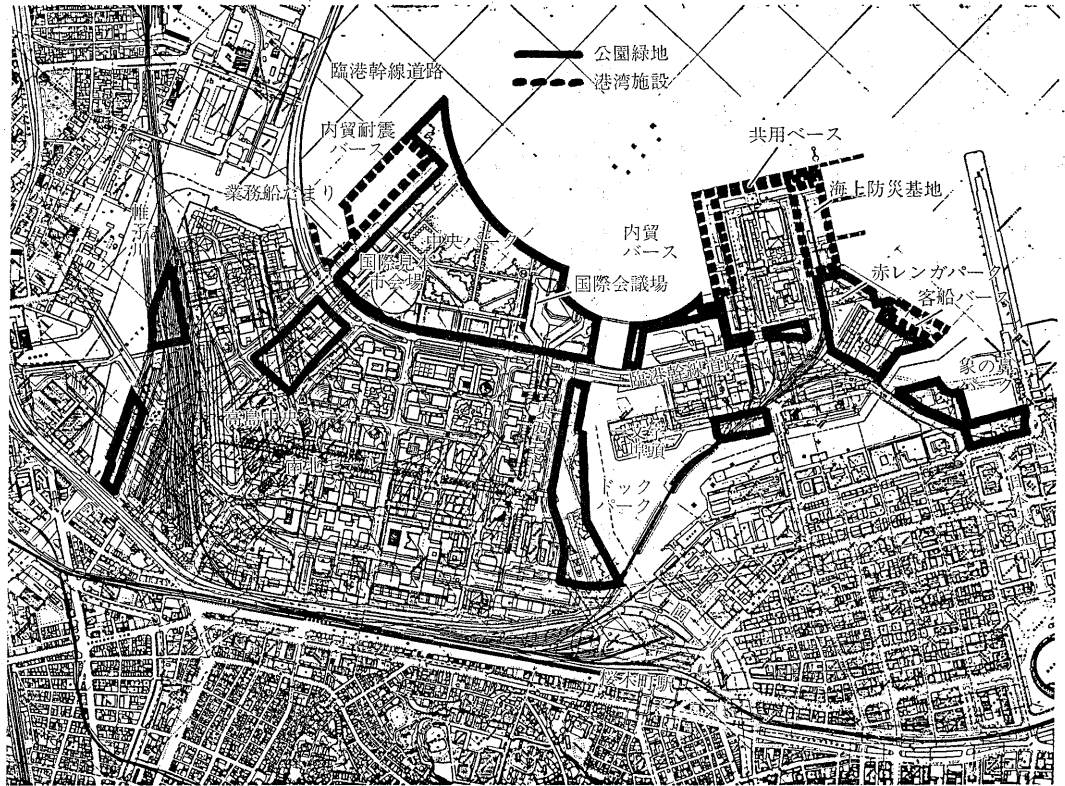
#### ⑥ 港湾施設計画

横浜港港奥部の整備の基本方向については、前述したとおり、市民に親しめる、市民生活に関連する、都心に融合する港湾施設を整備する。緑地を除く、主としてけい留施設に関する計画は、つぎのとおりである。

#### ⑦ 中央地区

地区の北側、帷子川河口部に、生活関連物資を主として取扱う内貿ベースを二

図-6 水際線利用計画図



物資供給のための耐震ベースでもある。さらに、港湾関連業務機能の港奥部への集約に伴ない上記内貿パークと臨港幹線道路との間に業務船だまりを設ける。

#### ④新港地区

新港地区にも生活関連物資を取扱う内貿パークを中央地区側に一ベース、赤レンガパークに接して一ベース、合計二ベースを設ける。そのうち赤レンガパーク側の内貿パークは、大島航路などの内航客船パークと併用する。さらに、船員の厚生を目的とした船舶や訪問船などの非荷役船のための共用ベースを先端部に設ける。また、本地区の立地条件を生かして、東京湾及び関東一円の海上防災の拠点として、大橋橋側に海上防災基地を設置する。それに伴ない、防災基地船だまりとして、さん橋三基を設ける。

#### 七 今後の課題

以上、MM21の水際計画について、その考え方と内容を簡単に紹介した。今後は事業化の中で、いかに計画理念を実現してゆくか、その手法と実践力が必要となる。

公園緑地の整備においても、この場では、運輸省所管の港湾整備事業と、建設省所管の土地区画整理事業や公園事業に

よるものとに分かれることになる。しかし、それらは、あくまで全体として統一されたデザイン理念によって創り出されなければならない。本市の主体的実践力によって、デザイン理念とデザインについて両省の同意と協力を得ることが必要である。

けい留施設を中心とした港湾施設に対しても、街との融合を図るために、そのデザインについて、慎重な検討が必要である。

また、水域の水の浄化も重要な課題である。化学的、生物学的な水質の向上もさることながら、本水域では、特に、視覚的な清浄度が要求される。この要請に応えるには、今後、十分な検討がなされるべきである。

MM21においては、将来にわたり、国際都市として世界に誇りうる街づくりを進めることが極めて重要である。本稿で述べた公園緑地や港湾施設はもとより、道路、鉄道などの永久構造物と考えられる都市基盤施設については、街や海との関係の中で、環境、景観上の検討を十分行い、事業費の制約を克服しながら、後世に悔いのないものを残すことが、我々に課せられた責務であると考える。

〈都市計画局みなどみらい21担当主査〉