

OECD の調査にみるみなとまちづくりの考え方

元ウォーターフロント開発協会理事

元東洋大学国際地域学部教授

金子 彰

今日のトピックにあります OECD というのは先進国クラブということになりますが、ここではいろいろな調査をやっております。港以外にも都市の調査とか、産業の調査とか多方面にわたっておりますがそういう調査の一環でウォーターフロントの話が出てきましたのでそれについてお話ししたいと思います。

まず、私とウォーターフロント開発の関わりというのをお話ししたいと思います。昔、横須賀にあります港湾技術研修所にりましたが港湾再開発の研究プロジェクトというのがありましてこれが 1973 年から 78 年、「みなとみらい」というものができる前の段階で再開発の研究をするチームにりました。それから民間活力の活用ということで計画ですとか経営予測などをやっておりました。今の産業港湾課、当時の開発課でウォーターフロントのプロジェクト推進をやりました。それから神戸港の埠頭公社で陳腐化したコンテナターミナルの再開発を担当しました。現在は立派な大学になっています。また、当センターの理事として協会の運営をサポートさせていただきました。それから最近では JICA の研修でみなとまちづくりとウォーターフロントに関して港湾計画の勉強に来る人たちに話をしております。今日はその一環で少しお話をしたいと思っております。

日本の場合は港湾というのは地域と深い関わりがありまして共通の利益があって、強い結びつきがあると私たちは思っています。ただ世界的に見ますと状況は大きく変わっています。港湾で、コンテナというのは都市にない方がいいということで離れた立地、上海では 30km も離れた島に橋だけかけています。都市のほうは人々の考え方が変わってきてコンパクトシティというように言われていますが、環境や生活の質が大事で、産業構造も現場仕事ではなくて、机の前に座ってコンピューターでお金を回すと儲かるというのが都市の産業ということになっています。そういう中では事務所と居住のために港湾施設を転用する、再開発して、分捕ろうという話が出ています。我々がやるのとどこが違うんだということを考えなければいけません。ここで我々が考えなくてはならないのは競争力のある港湾のためには、港湾がそこにあって、まちや地域と協調してやっていくことを市民が応援してくれるということが大事だろう。そういう中にみなとま

ちづくりとウォーターフロント開発の重要性というのがあるというふうに考えます。

なぜこんなことになるかということですが、JICA の研修をやっています。港湾計画や港湾戦略運営の研修というのがあるんですが、その一環としてみなとまちづくりとウォーターフロント開発を取り上げています。しかし、国によって港湾の管理組織が全然違います。民間の会社になっているところもあれば国営のポート・オーソリティになっているところもあります。いろいろです。多くの場合、特に物流機能に特化していて地域の役に立つということを考えない人が結構多いんですね。この協会で作っておられるようなみなとまちづくりとウォーターフロント開発というのは港湾の振興を通じて地域の発展に寄与するという日本の話をすると日本はそうかもしれないが世界は違うという意見が出て来ると困るので、まずはじめに一般論としてお話しするわけでありませう。

ではどうやって一般論にするかということですが、我が国の政策は港湾空間という形、臨港地区というのがございまして、港湾管理者がそれを良い形で開発していくというのが重要な責務です。そこではみなとまちづくりというのは港湾の仕事として大事だと簡単に理解してもらえますが、物流であって、いかに貨物を集めて儲けるかというような人たちにとっては無駄だということになります。そうじゃないということを明示的に示しているテキスト、特に英文のテキストが全然ないんですね。ウォーターフロント開発で個々にこんな良いものを作りましたというのは英文でも和文でもあるんですが、こういう形で生きている港にこういうことが大事だよと話をしている良いテキストがないんですね。OECD の調査のタイトルが“**The Competitiveness of Global Port-Cities**”、要するに世界的な港町の競争力というようなタイトルです。様々な港の事例を集めてみなとまちづくりとウォーターフロント開発は港湾の振興に大事で、それが地域の発展方策として大事だというようなことを取り上げている数少ないテキストですからこれを取り上げることにしました。JICA で研修をやるときには前半にこの話をします。日ごろ皆さんがやっておられる日本とはだいぶ違う港湾のあり方であってもみなとまちづくりがとても大事だということをお話してから、日本でのいくつかの経験をお話します。ただ、今日は皆さんよくご存じの方ばかりなので、日本はこんなことをやっている、業界はこんな話をしているというようなことを言ってもしょうがないので省略します。去年の 12 月に出来た横浜港の港湾計画の話、みなとみらいのプロジェクト、これは JICA の研修生が横浜で研修しているんですがみなとみらいの真ん中に泊まっていることが多いものですから、かれらにとっても

分かるところ、休みの時歩いていけるところを話してあげようと考えてとりあげております。これが今日なぜこんなお話を突然やるのかという背景でございます。

さて、OECD の調査報告書なのですが、これは制度や性格の異なる様々な港湾の事例を踏まえています。我が国で行っていることよりもさらに一般的な説明を行います。その中で考え方の説明をするということに価値があると思っておりますし、ざっと読んでいただくと良いと思いますが我が国ではまだ紹介をされておられません。和文のものが見当たらなかったので原文をもとにしています。資料にある URL アドレスを入力してダウンロードしていただければ 200 ページ弱の英語の原文が出てきます。読んでいただくと、「ああそうか」、「ちょっと違うな、我々のほうが良くやっているな」というのがいっぱいあります。

スライドでお示しするものは報告書の表紙だけなのですが、左がコンテナで真ん中がウォーターフロント、右が港になっています。これは総合報告書です。調査の枠組みとしては世界的なみなとまち、港湾と都市両方なのですが、港湾をベースにしたみなとまちの競争力というような考え方なんでしょう。この他ケーススタディの報告書が 8 つぐらい出ていまして、有名なのはロッテルダムとかオランダなのですが、チリの銅の輸出専門の港や東ヨーロッパの川港の事例があります。今日は個別の事例ではなく、総合報告書についてお話をしていこうと思っています。港湾と都市や港湾の立地している区域が相互に利益のある関係を形成するのにどうしたらいいのか、そのことによって港湾がどんなメリットを持つのかを考えるという報告書です。港湾と都市というのは歴史的に強い結びつきを持っております。しかし先ほど言ったように弱くなってきて違う方向を目指して進んでいる。ですから港湾と都市の両者において競争力のある港湾都市というものの政策を作ることが必要ではないかと思えます。

みなとまちづくりについてのいままでの研究や文献というのはたくさんあります。いろいろな立場からやっています。ただ今日のこういう目的に役立つような研究というのはいろいろ調べましたが、見当たりませんでした。さて、この報告書にどんなことが書いてあるかといいますと、スライドに示すものが目次です。最初に港湾の便益と負の影響についてまとめています。便益はどんなものか、負の影響はどんなものか。そして便益と負の影響の不整合ということが出てきます。この辺がちょっと我々とは考え方を異にするところかもしれないなと思えます。3 番目がメインテーマの 1 つになりますが、どのように競争力のある港湾を形成するのかということです。ここでは 4 つ挙げております。その 1 つに地域の人々の支援の確保と

いうのがあります。要するに競争力のある港湾というとすぐ水深を深くしてコンテナヤードを広くしてというのが出るようですが、それだけではなく、やはり地域の人々から応援されないとやっていけないとっている点がこの報告書の優れたところです。それからもう 1 つ、港湾の地域に対する便益をどのように向上させていくか、これも 3 つあります。残念ながら先進国ではいわゆる工業港というのは廃れてしまいましたので、産業といっても我々と感覚が違うのかもしれませんが。新興国では特にそんなことはありません。その中でウォーターフロント開発というのが地域に対する大きな便益を向上させる方策であるというようなことを言っています。それから同時にどのような負の影響を緩和するか。環境や土地利用、道路混雑というのも大変大きいと言っています。昔、道路混雑については横浜の駅前の桜木町のところをコンテナが通っていてコンテナ街道と呼ばれて、市民からもう港湾なんか止めてしまえという強い論調が随分あったというのは皆さんご存知だと思います。これは港湾の能率を落とすだけではなくて、市民の応援の足を引っ張るようなことであります。港湾の便益と負の影響ということなのですが、特に港湾では経済的な便益がプラスの影響、負の影響というのは、環境と土地利用と交通ということになります。ここでこの報告書が頻りにいっていることは環境にしる交通混雑にしる、負の影響の即物的なものは全て地元に来ます。そして便益は他の地域にリークする。この辺が港湾に対して支持が薄くなるという基になっているのではないかと思います。不整合ということが大事なことなのですが、我々はあまり考えないんですがそうだろうとは思っています。便益について貿易は当然であります。経済効果についてはいろいろな港で計測しています。横浜もやっていますし、神戸もやっています。方法論が昔のやり方でいいのかなどいろいろ議論はありますが計算するとたいへん大きな効果が出るというのは明らかであります。負の影響であります。1 つは環境ですね。大気、水質、土壌などで、騒音なんていうのも大きいです。土地利用への影響なんていうのも都市として非常に付加価値の高い利用をすればもっと都市が儲かるはずなのに港湾のように即応的な利用をするということが負の影響として取り上げられております。それからもう 1 つは交通です。それから景観、社会的影響、治安上の問題とか、ここらへんはやや都市の人々の港湾に対する差別ではないかという感じがしますが。さきほどもいいました便益と負の影響の不整合ということでコストと負の効果は地元、便益は広域に。特にヨーロッパの港なんかは国境を越えて他国までいきます。スピルオーバーがあるわけですね。強い圧力。それからコンテナ化。これは途上国においても議論になるんですが、あまり労働力もいない。昔の

港湾労働者みたいな人は残念ながらコンテナの高度な機械を動かすのにはあまり適当ではないような気がいたします。今皆さんすばらしい技能を持っていて高度ではありますが、あまり人数は要らない。ですから地域に対して便益があまりないのではないか。もう 1 つは世界的な船会社やターミナル運営会社の意向によっていろいろ動くというところです。彼らは地元で得になるかどうかで動いてはおりませんので大きな問題であろうと思います。このバランスをどうしていくか。多少の負の影響が出るのはやむを得ないとしても、それを取り返すような良い便益をどうやって得るかということは考えるべきところであろうと思います。

さて、いよいよどのように競争力のある港湾にするかですが、これは皆さんご存知のとおりなんです、整理してみると、1 つは海上交通の接続性を強化する。例えばトランシップを増やす。それから大水深港にする。岸壁の水深を深くするということですね。それからもう 1 つ、日ごろ我々があまりやっていない、港湾間の国際協力、いわゆる ODA のタイプがあります。さらにヨーロッパなんかは特定の港に投資をします。そういうことで結びつきを高めて、海外の港と港のつながりを切っても切れぬようなものにするという努力をしているということが書いてあります。いままでの政策にも出てきませんがここらへんは考えてもいいものではないかと思えます。当然のことですが、効率的な港湾運営、これは労働者の教育訓練、機器の改善、上屋を大きくするとか高層化するとかいろいろあります。それから土地確保。意外なことに港湾計画をちゃんと作るということが言われております。海外では港湾計画をやらないうで立地してくれる会社にそのまま丸投げみたいなのところもあって、そうすると、この港はいったい何をしたいのか誰も分かりませんし応援のしようがありません。こういうことで港湾計画をきちんと作るということが効率的な港湾運営に役に立つと言っている。その通りだと思います。

あとは情報システム。それから競争ですね。この競争というのも多くの途上国も含めてですが海外ではポート・オーソリティが直営で荷役をやっていましたよね。そういうところでは競争がゼロだったんですが、日本の場合は戦後すぐ港湾管理者がそういうことに手を出してはいけない、民間に任せなさいということになったものですから、競争だと思っていなくても荷役業務は民間に委ねていましたし、その他いろいろな形で競争させていました。港湾間の協力、特に近い港との協力が大事だろう。それから背後圏との強い連携。これは当然です。特に道路とか鉄道。これがどううまくつながるか。これはあとで横浜港のところが出てきます。それから海外では物流の発生源が内陸にあることが多いので、内陸港というのがありま

す。ドライ・ポートといますがこれも有効な役割をします。日本の場合にはドライ・ポートの本格的なものは浜松が代表的で諏訪とか宇都宮には税関がありますが、やはり大規模にやっているのは浜松かと思います。

さて、今日のメインのテーマになるのですが、地域の人々の支援の話です。地域の人々の支持を確かなものにするためにはどうしたらいいか。この報告書では地域の人々の支持というのは、港湾の事業をやるための営業許可証みたいなもので、これがなければ仕事はやっていけない、それぐらい大事だと言っています。それから地域に便益を与えるだけではなくて、当然のことながら負の影響の制限とか緩和をすることも大事なことです。さらに長期的には地域の皆さんに支持をしていただくことが大事で同時に都市の方としても、港湾があるということで、売り込みの大変おおきな要素になっています。横浜もそうですが神戸も港がなかったら今でも何にもないですね。いくつかやることあるんですが、港湾関連の歴史的資産の保全、これはブランド化の重要な手段となるでしょう。広い意味で言えば横浜の中華街などは港湾そのものではありませんが港湾が先導して作った大変大きな観光資源だと思います。その他社会科見学があるんで横浜では小学校では必ず行きますが。港湾情報センター、それからイベント、広報ですね。そして市民の方々が港湾にアクセスできるようにする。かつて横浜は山下公園以外は一般の人が直接海に触れて港が見えるところはなかったんですね。これではいけないということでみなとみらいを作ったわけですがこういうことも背景として大きかったと思います。そのほかいろいろな市民参加のプロジェクトもあります。こういうことがウォーターフロント開発の狙いの1つでもありますし、みなとオアシスで皆さんから応援をしていただくことで効率よく良くいろいろな港湾の仕事ができると思います。

もう1つ便益の向上のために大事なことは海事クラスターの形成です。港湾の方は海事クラスターと港湾と何の関係があるのかという方が多いんですが、実はそうではなくて港湾以外のソフト面で、保険、金融、船舶の登録、法律関係など、海運関係の行政がやってきたような仕事もここに入ります。東京ではこの例に当てはまるのが金融です。要するに大きな銀行ですとか保険会社の本社があるということで、もうちょっとうまく儲かるように港湾と繋がらないかなということ。それからこの報告書では船籍をその国に登録させるということを詳しく書いてあります。それによってメリットがえられやすいということです。何ページにもわたって書いてあり大事なことであります。船籍などの話もそうなんですが、この辺になりますと各港湾レベルではできません。ですから、国レベルで応援してやろうということ。港湾を含めてやらなければと書いてあります。金融は港

湾よりも世界的な経済ネットワークということで、例えばフランスにルアーブルという港があるんですが、こういう企業は全然なくて儲かりそうなところはみんなパリに行ってしまうって、儲かりそうもない現場仕事ばかりで公害が出るようなものだけが残っているという不満があるという話があります。シンガポールは都市国家ですから今のようなことを国と港が一体となっとうまくやって栄えているというようなことが書いてあります。

産業ですが、日本も代表例となっている臨海工業地帯、現在はこれから新しく今までのような臨海工業地帯を作るということにはない。先進国には立地してくれず今は新興国が中心になっています。先進国ではいままでの工業とは異なるエコロジー関連産業とか再生可能エネルギーでこれは立地させるだけではなくて、研究開発するとか、製造するとか、例えば風力などは港で作って運ぶのに非常によろしい。産業立地だけではなく製造拠点として、さらにそれを基にした技術開発をするとか、ここらへんになると儲かりそうな話になるのではないかと思います。

さていよいよ、ウォーターフロントの開発と振興ですが、いろいろなことが書いてあります。古い工業港地区を現代風の場所に転換するというのも大切だと思います。古い地区はコンテナを扱うには小さすぎるんですね。古い港湾地区から移転する。どこまで移転するかということにも問題があります。あとで横浜の例をお話しますが、海外なんかでは思い切って遠くまで移転している例もあります。それから都市の中心にある広大な放棄された土地の再開発。ウォーターフロント開発の最初の例で出てくるのがボルチモアのインナーハーバー、インナーシティの再開発です。完全に放棄された汚いところだったわけですがそれを再開発する。こうやって港湾に関連するウォーターフロントへ新しい港のイメージを作ることができる。そしてさきほどの便益と負の影響の不整合を消す。そして人々が水際に来て楽しんだり、来訪者や観光客と楽しみをともにする新しいウォーターフロントをつくるべきだということで、その方策がいろいろ書いてあります。水に接近した場所を商業化するというのも1つであります。観光産業も大事です。それから歴史遺産、大規模なイベントの実施。横浜もイベントをやりましたし、神戸のポートアイランドでもポートピアというイベントをやりました。さて、ウォーターフロントのタイプ分けでどのような機能があるかということですが、外国ではあまり臨港地区制度がありませんので、居住地区とかが出てきます。目的別だと、市場化というものもありますし、空間を広く取る、売ってお金にするという財政目的などもあります。土地利用では、非海事的な機能をどんなふうに入れるかというのは腕の見せ所であるような気がします。あとは動いている港湾機能を一

体化させるとするのが大事でありまして、歴史的な建物を保全してそれを使っていく。観光集客施設に転換する。例えばサンフランシスコのフィッシャーマンズワーフなんていうのはその典型です。今日、ずいぶんいろいろな形でこれを使ってやっています。それからマリーナ。港らしさを残していく。要するに非海事的な機能ばかりを持ってきて住宅地にしていると単に水があるだけで、別に港らしくありませんね。これではここでの趣旨にかなったことをやったことになりませんからこの辺は考える必要があるだろう。こんなふうに私は考えます。

さて、お見せしているスライドには機能面からの土地利用を示しています。青いのは公共空間です。やはり水辺へのアクセスが渴望されているということで、儲かりそうなところへ全部叩き売ってしまうなんていうことはなくて、これが大事です。ただ、ロンドンのカナリーワーフはもう港湾ではなくなってしまうので、住宅が多くてウォーターフロントへのアクセスもなくて、要するに我々がよくいう死んだ港の再開発ということになっています。ジェノバは行った方は分かると思うのですが、その他と書いてありますが何かウォーターフロントらしい使い方をされているんだろうと思います。適切な機能を組み合わせるということが大事なんですね。何かだけというわけにはいきません。港湾機能とレクリエーション文化機能とか、飲食関係、こういったものをいい形で組み合わせるというのは大事なんですけど、オープンスペースなどは大事でも収入は生みませんね。あそこから金を取るというようにはなりません。従って公共部門を参加させるとか、海外ですと住宅のような資金調達に役に立つ機能を用意するとか、お金も考えた現実的な、夢みたいな絵を描くのではなくマスタープランを作るというのが大事だと言っています。横浜のみなとみらいの場合は臨港地区ではないところもありますから住宅にしてしまえば仕事は全部終わっているわけなんですけど、それは市のポリシーとしてしない。あとで出て来るとは思いますけど人口は1万人しか要らない。従ってマンションが3棟しか建っていない。マンションの会社に売ると言えば今頃全部マンションが林立してウォーターフロントって何だったろうかということになるし、市に対して経済効果は及びませんのでやらないということなんですけど、それが良かったのかどうかは議論があるところなんです。細かいことは見ていただくと分かりますけどどんなものを入れているかということ、1つはマリーナ、それからクルーズ客船ターミナル、フェリーや港内遊覧船のターミナル、漁業施設、それからその他の港湾機能があります。観光レクリエーションとして博物館、美術館、歴史的遺産、水族館、それからイベント、市場（フィッシュマーケット）海外ではボストンにありますけど、日本には各地にあり

ます。展示場、ホテル、カジノ。カジノは私は個人的には反対でありまして、ああいうお金だけが好きな人というのは大体ろくな人間じゃないと思いますが。私もいろいろカジノを見にいきましたが、カナダのハリファックスのカジノは奥の方は大きいお金が要るところなんです、入り口のところは25セント玉でちょっと遊んで儲かっても晩飯にワインがちょっと良くなるかぐらいのことです。そういうのまでを否定しているのではありませんが、東南アジアのカジノは100万円単位で掛けるんですね。現地にいる多くの日本人はお金がありませんから1万円単位で掛けて面白くありませんので2度と行きませんね。儲かって何百万というお金が飛び交っている世界と1万円ではいくら当たってもたいしたことはありませんから次から行くのが嫌になっていきませんね。レストランですが、ビルバオにはないんですね。他のところに付随しているレストランはあるはずで、レストランが一軒もないということはないんじゃないかと思いますが私は現地に行っておりませんので分かりません。この表を作るときには入っていませんでした。

ウォーターフロントというのは皆さんの専門であります、次のスライドですが、マスタープラン及び実施計画をきっちり作ってやっていくことが望ましいと書いてあります。プロジェクトの推進主体というのはいろいろあります。当然ながら港湾管理組織、市政府、州や国がやることもケースの中では出てきます。実施については割と公共・民間の利害関係者を含む民間会社の形態、日本で言えば第3セクターのようなものが多いと書いてあります。これでなければいけないと言っているのではもちろんありません。民間の参画ですが、既存施設の撤去と用地の整備、基本的な公共施設の建設、それか非収益用地の造成、これはやはり公共の仕事である。公共がやるとしても財源は一般財源、税金或いは用地売却、日本では臨海債でやっておられるのと同じです。売却とかりースですね。さっきの第3セクターがリースをすることによって資金を調達する。こういうやり方もあったと思います。例えば収益事業の権利を売って民間事業者に全部やってもらう。確かこういうしくみも作ってあるということです。もう1つは大規模なイベントをやることで公共支出を別の財源で作る。これはうまく行けばということではありますが、なかなかそう簡単ではない。また、港湾機能というものを都市と港湾が共同でやるということです。例えばクルーズターミナルは船が着くだけではなくターミナルの雇用が出る。直接都市と関係するのではないかもしれませんがマリーナ、これは活力あるウォーターフロントが見えて良い。もうちょっとお金にまつわる話をすれば都市や背後への所得ということになります。こういうようなことで我々がや

ってきていることがよその国でまとめてみるとこんなことになるということでもあります。

環境問題の緩和が重要なのですがその、その一つは港湾と土地利用の対立という議論があります。港湾の土地利用の高度化、コンテナ埠頭は難しいかもしれませんが、いろいろやれることはいっぱいあると思います。港湾が遠くへ移転することも既に述べたとおりいろいろ事例があります。しかし大事なのは整合性ある港湾と都市の計画、共通のマスタープラン、いわゆる法定の都市計画図ではなく地域の総合計画みたいなもの、こういうものの中に初めから調整をしながら港湾計画を作っていくのが大事です。MM21 というのは 6 大事業と言われるんですが、6 大事業としてこのようなものを作っていたわけですし、神戸のポートアイランドにしろ、六甲アイランドにしろ、真ん中は港湾ではありませんので、共通のマスタープランを作ってやっていくことになります。これも当たり前のことだと思うんですが日本では港湾における土地利用計画を港湾計画でちゃんと作りますが、諸外国は港湾計画を考えておらず、機能優先で考え全体的な港湾の利用を考えない場合も少なからずある。さらに、道路混雑なんですが、2 つ挙げています。ゲートの運用戦略、これは大事です。それから背後圏の交通のモータルシフト、つまり道路から鉄道とかに変えていく。これだけかという感じがしますが。

さて、報告書のまとめと提言ですが、様々な性格を持つ港湾や港湾都市がありうる。その地域の港湾の特性を踏まえてやってくださいということです。なにか模範解答があるわけではありません。なぜならばその港が出来てきた経過に大変大きく影響される。ドラスティックに方向を変えて常に成功するわけではない。既存の強みの活用と新たな可能性の開発の微妙なバランスがありますね。さきほど言いましたように国によっては港湾管理者、ポートオーソリティは、国も入りますし、地元も入りますし、民間企業も入りますがいずれにせよ他の関係者と協調して競争力を高めることが最も大事なことなんですね。それから港湾と都市の協調が大事なんです。もちろんスライドに示すように両者では思うところが大分違う。例えば経済ということでは港湾は貨物を重視するが、都市は多様性を持って付加価値を上げる。これが両立するようなものを考えていかないといけない。そのしくみの 1 つが高度な港湾成長戦略であるし、海事クラスターのようなものです。儲かりそうなこともうまく引きずり込む努力をするべきだ。交通については港湾は貨物を考えますが都市は旅客を考える。貨客の分離、或いは高度な共存ということが考えられます。労働でも効率的に港湾ではなるべく減らす方が良く。都市からするとなるべくたくさん雇ってもらう

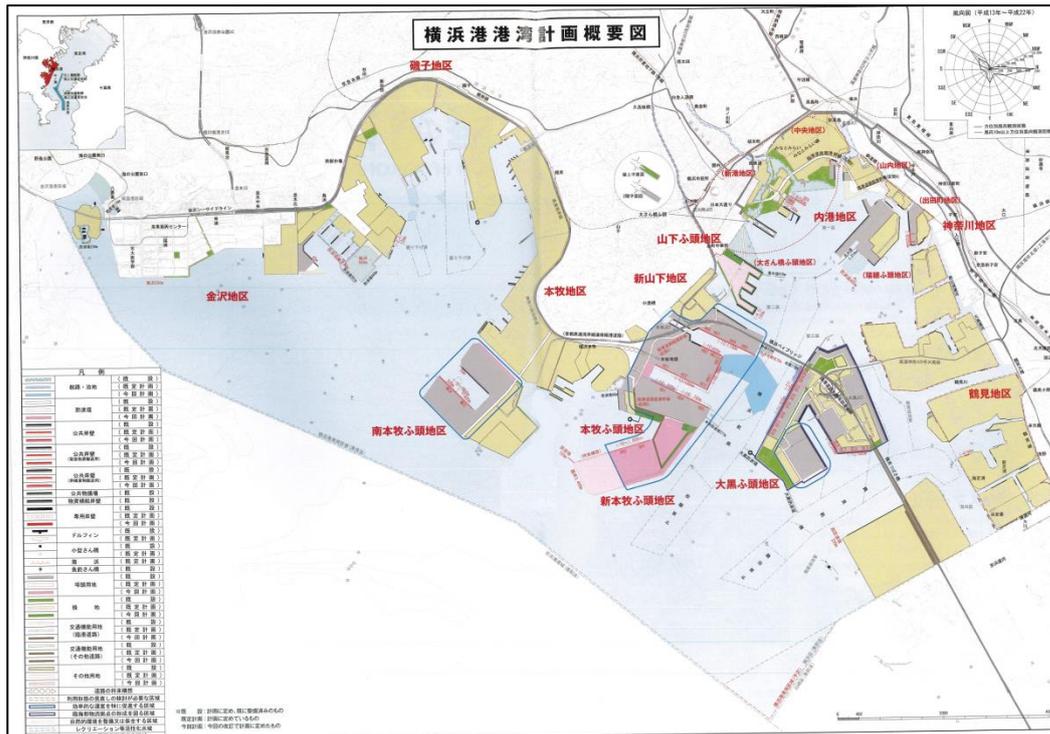
方が良い。高付加価値な港湾関連雇用、日本はだんだん人がいなかったということもありますが、この方向になっています。環境も同じです。自分のところの環境の制限というのがありますが、都市と生活の質全体ということもあります。土地利用についても産業についてもそうです。似たようなところなんです、いろいろバッティングするといいますか、同床異夢みたいところはどうするんだということは大事です。3つの政策がここにあると言っています。世界の大港湾、シンガポール、ハンブルグなどではグループでやっている。政策を考えると相互に首尾一貫した政策を行っている。港湾と都市と違うことをやって、都市の中でバッティングするようなことをやってもしょうがない。ただセキュリティの強化と海運の拡大だけはうまく答が出ないような気がする」と述べています。負の影響の緩和ということで、この調査報告書の話はずっとしていますが、港湾は地域や立地都市に対する貢献が大きい、そして協調していくべきだという考え方は日本と類似しています。そのために市民の港湾に対する理解と支援が重要であるということについては同じです。ウォーターフロント開発についても多くの類似点があって、日本でも取り組んでいます。今日は抽象的にしかお話しませんでした。みなとまちづくりとウォーターフロント開発というのは生活機能というような言葉を使っていますが、港湾の重要な役割として取り組んでいることも同様であるということが分かります。概ね日本の大港湾におけるみなとまちづくりとウォーターフロント開発はこの報告書のなかに世界の具体例がありますが、世界の中を見ても良い方向に進んでおり、ものによっては半歩或いは一歩進んでいるかなと思われま。ただ、いくつか違いがある。1つは説明の違いです。日本では、みなとまちづくりと港湾空間というのは生活機能とってバランスの取れた港湾空間づくりをするということになります。ウォーターフロント開発はそれ自体が港湾機能で必ずしも物流や産業機能に必要なだという説明はしていませんが、港湾に対する市民の支持、支援の必要性の認識、取り組みというのは同じです。この報告書では民営化され企業として採算重視の港湾を含め多様な仕組みの港湾があっても説明できるように物流、産業機能による港湾の振興のため 必要な市民の支持・支援という説明をしている。別に日本でもこの説明をしてもかまわないですが、もうちょっと広いことを考えてみてもいいでしょう。もちろん背後圏への便益の漏出に対する見方も違います。日本ではあんまり背後圏に便益が漏出するとはみなさずに、むしろその港に来てくれる源泉であって、そのために利益が多少外に出たとしても得るものが大きければ構わないだろうと一般的に考えています。ただし、最近、倉庫が臨海部にいたものが内陸のインターチェンジにまで出て

行く。この辺は利益の漏出かなという感じがします。報告書の考え方は同じなんですけど、説明の仕方についてちょっと本当にそうかなという感じがありますし、地元のコストということばかり言いますがこれは投資でありましてなくなってしまうお金ではないので投資をしなければ得るものはありません。これでたくさん投資を要求されるということはありません。もう1つ大きく違うのは港湾管理組織と地元自治体関係です。日本の場合はほとんどが地元自治体が管理をしています。事業は港湾事業ではなくて道路事業であったり別のしくみになっておりますがマクロな総合計画の領域は共通の計画です。しかし、報告書では多様な関係を想定しておりますので、そのために港湾都市の共通の政策を強調している。ここらへんは国によって制度、状況、政策が違うことで、説明ぶりが違うだけだと考えます。

さて、スライドに示すようにこの報告書に追加すべきものですが、一つは、港湾と都市の双方を考慮して対応、解決すべき課題です。その1つは交通です。特に道路交通ですね。港湾だけいくら良くしても話になりませんから背後交通計画との整合、あとでプロジェクトの話もいたします。インフラの整備も必要です。それから産業です。これは観光とか交流とか高度な技術、こういったものをどう考えるのか。それを港湾としてどうやって取り入れるかですね。直接貨物にならないようなものでも入れて行く。あと、港湾立地都市の景観計画。これは港湾計画の中で景観に配慮する地域とか臨港地区以外にも出ています。また、ウォーターフロント開発における課題で、報告書になかったのは、デザインの議論がないんですね。やはり港らしいデザインというのは大事だと思います。それからもう1つは稼働中の港や周辺の都市地域の活動との関係をどう配慮するか。それから安全の問題をどうするかがあります。この報告書は大規模なグローバルな港湾なので入れていないんですが、ヨーロッパには河川港がいっぱいありましてそういうところも総括的に明示的に報告書に入れた方が良いと思います。これらの港も大事な役割を持っています。

つぎに横浜港の話をしたと思います。パンフレットをお配りしたと思うんですが12月に出来たものでありまして、中を開いて見ていただくと3つのことが出てきます。1つは競争力のある港をつくる。2番目が市民が集う、憩う港をつくる。3番目に安全で安心で環境に優しい港を造る。これはもったもなことであります。1枚、真ん中を開けていただきますと競争力のある港ということで、これは新本牧埠頭です。今の本牧埠頭のさらに先に計画しています。よくこんな場所が空いていたなと思います。外国ですと、もっと遠くの相模湾ぐらいに持ってくるのかもしれないんですが、ここに計画

しました。これはさっきの海事クラスターではありませんが物流機能など今までこの港が培ってきた機能を活かせるという意味では非常に良いものです。それからその上にあるのが本牧埠頭ですがここは再開発をします。今のままではちょっと使えないので、土地を広くします。当然ながら南本牧は引き続き頑張ってやっていきます。2 番目の市民が集い、憩う港というところですが、真ん中へんにベイブリッジがあります。いままでも本牧埠頭の一部はコンテナの埠頭でしたが、ここに旅客船を入れることにしました。理由はベイブリッジの下を通過できなくて、この間から何隻か横浜に寄港できなかった。あと何十センチか足りなかったこともありました。大黒埠頭のほうで対応しましたが苦情が多かったことがありました。それから自動車などの在来貨物も強化する。それから当然のことですが、耐震強化、環境保全というような計画もあります。大事なことを言い忘れましたが山下埠頭を市民のためのウォーターフロント開発をするということで、今パブリックコメントを実施しています。



横浜港港湾計画概要図

横浜市港湾局「横浜港港湾計画」(平成 26 年 12 月改定)より

つぎはみなとみらい 21 です。よくご存じのことと思いますので、これについては詳しく説明しませんが、プロジェクトの全体は約 180ヘクタール、みていただくと分かりますが半分以上がオープンスペースです。道路、公園、緑地。港湾施設もかなりの面積が公園です。さきほどのグラフを見ていただいたとおりオープンスペースを広く取っているということになるわ

けであります。これがマスタープランでありまして具体的にいろいろ工夫したりしています。海を感じられるようにするように道路を造るか、歩道計画をするか。臨港地区の地区内地区外を合わせていろいろ考えています。実は皆さんご存知のように 1965 年に市が 6 大事業として発表したんですがそれから造船所が移転するまでに 20 年弱かかっています。これが移転したので事業が着工できました。しかし、移転のおかげで三菱グループとしてはたくさん土地ができてみなとみらいでいろいろビジネスができています。移転を決めるまでに 15 年、実際に移転するのにまた数年かかりました。現在も事業は進行中でありまして、まだもう少し残っていますが、効果を見ますとだいたい 10 万人ぐらいの雇用がありますし、来訪者は 7,600 万人、これは東京の臨海部よりだいぶ上です。それから立地企業は 1,700 社、市の税収が 150 億円、それから経済効果として建設投資が 2.7 兆円ですが、事業活動としては 2010 年で 1.8 兆円。今、都市に対してものすごく大きな効果とこれだけ人が来るということはものすごく大きなメリットを与えていると思います。

時間がきましたので最後はすこし省略しましたがこれで終わります。御静聴ありがとうございました。