

第11章 都市再開発にみる港とその文化形成

I 港への意識の変遷と都市再開発の意義

港は物の移動、人の往来の海陸の結節点として、物の動きの過程に市場が形成され、いろいろな情報、意見の交換の場となってきた。人はそれぞれの文化をもち、他の文化と交流することによって、それぞれ影響しあって港特有の文化を形成してきた。その代表的なものは16世紀の自由都市堺、鎖国時代の長崎、幕末開港における横浜、神戸にみる港湾都市の形成である。

港は外来文化の門戸として、港を拠点として人が集まれば、そこで情報が交換され、自己の文化を基盤として消化吸収していくであろう。しかし、わが国の近代化の発展過程において欧米先進諸国と比較するとき、わが国においては近代化後発国として、中央集権的な国家によって推進されてきたがため、未成熟な市民社会は、市民と港との関係が都市機能との関係において希薄であることを容易に理解させられる。この場合、港は中央集権的な国家によって文化を輸入する場として、ただ交通手段の結節点にすぎなかったように思われる。例えば横浜港における文化の輸入は横浜港の風土によってまず吸収され消されることによって、東京をはじめとする各地域に広がっていくのであるが、しかし、首都東京へと、さっさと通過してしまうのが普通のようであった。これはあくまでも政治的な政策的文化であって欧米先進諸国のように市民社会において育成すべきいとまがなかったからである。

このような中においても港の文化が港という社会の中でまず受けとめられ受け入れられたものがある。それは港における居留地を拠点として活動し始めた外国人によって伝えられたものである。例えば、外国人の日常生活の中で働くことと、遊ぶことを上手に切り替えて生活を楽しむなどの生活文化は当時の日本人にとって驚くべきことであったであろう（海水浴、野球、競馬など）⁽¹⁾。

では港と市民生活との関係を眺めてみると、港は貨物と人との往来の場として船を停泊させるのに安全な場でなければならなかった。この時代の港の市民は自然の海岸線と直接にウォーターフロントと接触を持っていた。しかし、だんだんと経済が発展し、港が整備され大型船舶を接岸できる桟橋がつくら

れ、直背後地に倉庫が建設されるようになると港の都市化が進み、そのウォーターフロントは商人、海運貿易のサービス、物資供給や業務空間となり住宅地域は港・ウォーターフロントとの関係から疎外されてきた。このような港の発展は港の規模が拡大し、港湾施設（倉庫、道路、鉄道など）が整備されるにともなって居住地と港・ウォーターフロントとの間を広げていく、一般に港は外へと発展していく。このような傾向を一層促進させたのがコンテナ輸送の発展である。したがって港は一般に広大な空間を求めて外へと進展するにともなって住宅地区と遠くなっていく⁽²⁾。

さらに港・ウォーターフロントと人間の生活空間を隔離していったのは、高度成長期における臨海工業コンビナートの建設と、航空機の発展にともなう旅客輸送の転換である。とくに航空機の進歩はすばらしく、海外旅客輸送はほとんどが航空機依存となったことから港は人の動きの中に文化交流の機会を喪失した（ニューヨーク・ポート・オーソリティは空港も経営している）。そして港はモノの動きの中での文化をどのように求めていったのであろうか。わが国における高度成長期は、まさにヒトの交流から疎外されたモノの動きの中での港であった。この時代の港は経済的合理性を追求した人間不在の港であるといつてもよかろう。というのは、鉄鋼、石油化学をはじめとする臨海性装置型産業による公害問題を発生させ、まさに港は人間疎外へと進展していくのである。

鹿島臨海工業地帯にこんな話がある『鹿島港の性格に圧縮された『コンビナートの合理化のメリット』は、いかに『人間の活動』をよびおこすであろうか……コンビナートの生みだす『厖大な利潤』は必ず『人間の活動』をよびよせるはずである。……コンビナートにおける利潤はいかなる人間活動をも地元にはよびおこさない。輸送の合理化によって最低コストで入荷した原料に、コンビナートの合理化のメリットを最大限に生かした最低コストの労働を付加し、ぎりぎりまでひきさげられた製品コストと製品市場価格との差額は、何の人間の活動も鹿島周辺にはよびまさらないまま出資者のところへ直行するのである。……本社の内部には最も効果的な差額吸収のための活気にあふれた活動をよびきます。そして鹿島の夜のさびれ方は、たぶん銀座の夜の町の賑わいによってバランスされているのである⁽³⁾。』それはまさに臨海工業地帯は、モノを生産するための経済性を考慮しての立地であり、都市を形成する必要要件ではあるが絶対要件ではないことを意味しているものと思われる。工場労働者たちは一般の商住地から切り離された社宅地区に収容され、工場の財政援助で運営される随意集団に参与して自己の欲望を充され、企業への帰属感と一般市民

に対する外集団意識を養う。これは給与水準や社宅の居住環境、随意集団施設などが一般市民に比較してよいことは経営家族主義を一層意識づけられ、一般市民から遊離させられることになる。このような工業都市構造は、都市文化を形成する原動力とはなり得ず、市民文化と疎外的になり、そこには文化交流は生じない⁽⁴⁾。しからば臨海工業地帯は港の文化を形成するどころか海からの文化を疎外する障壁となる。

しかし、この時代の港は生産の場として臨海工業地帯は港の繁華街からかけ離れた陸の孤島というところに立地していた。そこはマンモスタンカー、鉄鉱石を満載した巨大な鉱石船が、荷卸しする港であることから一般の市民と何の関係もなく、全く文化の真空地帯となる。とすれば、原材料輸入、製品輸出の加工貿易（垂直貿易）は余り文化の交流には貢献しないことから、港は文化形成、文化交流の場としての使命から遠ざかってしまう。このように港を眺めてみると、港はますます人の動きの中から遠ざかり、ただモノの動きの中に港そのものの存在を認めざるを得なくなってくる。では豊かな社会の港の姿はモノの動きの中でのみ港のあり方を追求すればよいのかということである。しかし、豊かな社会はモノの豊かさから心の豊さを求める時代であることを考えれば、港のあり方がコンテナ輸送にのみその視点があるのではないことが感ぜられる。コンテナ輸送は従来の結節点型の港から流通型の港に変革させた。これは「戸口から戸口まで」に象徴されるように、港をターミナルとしてのモノ、ヒトの往来の場としてよりはモノの通過の場に視点があるようで、全く人間の存在を無視したような感がしないでもない。しかし、モノの豊かさから心の豊さへの転換は職場での管理社会化的進展、女性の高学歴化、余暇時間の増大とともに、ヒトはライフスタイルの大切さに大きな関心を持ちはじめたことである。これにともなって趣味、生涯学習、スポーツ、レクリエーション、社会参加などの分野にわたって自己管理を図っていこうとしている。このような傾向は人間の心の潤い、精神的豊かさを目指す生活文化が主役となることを意味する⁽⁵⁾。

では文化の意味を考えると、文化はひらたくいえば遊びであるといわれ、心のたしになることを特徴とすることにある。これを歴史的に社会の主体を眺めてみると、農耕時代は腹のたしが社会生活の主体であり、次には手足のたしの時代（工業時代）である。それは自動車、電気掃除器、電気炊飯器、冷蔵庫などであり、主婦はこれらを使用することによって自己の労働を軽減し、時間的余暇をもたらした。この余暇が遊びとしての文化に依存することになれば港に来て楽しい、よかったと思われる港でなければ心のたしにならない。とすれ

ば港の主体は何であるかということになる⁽⁶⁾。

ここで再びわが国の伝統的貿易構造を眺めるとき港は原材料を輸入し、加工された製品を輸出するところであった。このようなわが国の貿易構造は、とくに先進諸国の競合産業を不況におとしいれ失業などの社会問題を発生させ、貿易摩擦、経済摩擦、文化摩擦など国際問題を発生させた。では、港に視点をおいて眺めてみると、コンテナを媒介とする国際複合一貫輸送は「戸口から戸口に」に象徴されるようにコンテナという輸送体系が国際間に理解されていなければ完結することは困難である。ある意味ではコンテナ輸送体系は人間のモノの豊かさのみならず心の豊かさを充足させるものでなくてはならない。これは文化が港の主体でなければならないことを意味する。さらに今一度貿易構造を眺めてみると、わが国は従来は垂直貿易を主体としていた。しかし欧米先進諸国において水平貿易が主体となっていることは、たしかに垂直貿易より水平貿易の方が文化交流がある。というのは、たとえば日本から輸出される自動車は日本文化の結晶ということがいえるからである。とすれば相互の文化が往来する水平貿易が望ましい。このような意味からすれば相互に文化を理解し尊重しながら共通の理念を求めようとする意識と、そして行動こそ国際化時代の港のあり方であり、また港の再開発の基軸となるべき市民文化の原動力であることが理解されるであろう。

II 市民生活と港の文化的役割

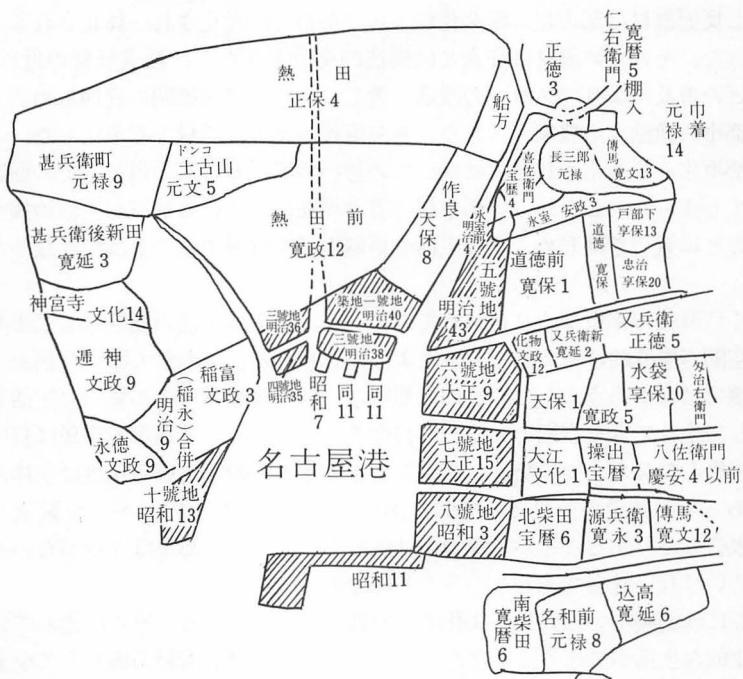
市民生活と港との関わりの中で文化が果たす役割を考察していく場合、もはや港は都市機能の一部としてあるのではなく、港そのものが都市でなければならないことになる。これは東京臨海部副都心開発にみられるごとく、多心型都市づくり、国際化、情報化、高齢化に対応した機能の整備および都市居住の場を目指している⁽⁷⁾。従来の港づくりは経済的合理性の追求であり、規模の利益の追求である。とかく人間疎外的であった。とくに港において商業港から工業港への発展の過程にみられるように重化学工業コンビナートに代表される大規模利益による立地政策は公害をばらまき、人間の生活環境を悪化させた。さきにも述べたように都市に対する市民（住民）意識は都市は働く場という観念のもとに都市に対する生活環境の悪化は経済的な自己の収益のみが優先していたが、しかし1970年代に入り、コミュニティ問題として市民生活の問題として取りあげられるようになった。その先例となったのは1960年代前半の「静岡県三島・沼津地区石油コンビナート反対運動」であるといわれている⁽⁸⁾。このような運動は都市化、産業化が激しく進行する過程により人口の移動が都市を中心

に展開され、都市は過密化が進む一方農村では過疎地帯化が進んでいったが、しかし反面農村は都市化、産業化によって都市と一元化され一体化されるようになつた。そのため農村は従来とは構造的変改をきたし、農業経営の近代化、テレビの普及によりマスコミの浸透が著しくなり、交通機関の発展もめざましく、都市へ通勤する農家の人たち、兼業農家の増大は農村を都市化した。こうした都市化、産業化された村はかつての憩いの場、安らぎの場としての面影を失ってしまった。したがって都市居住者は現在住んでいる地域が生活の拠点であることに気づきはじめ、家庭生活や地域生活を軽視することはできなくなつた⁽⁹⁾。

とくに戦後の都市づくりを眺めてみると、都市は生活の空間としてよりは経済空間が優先的に考えられてきたように思われる。その最も顕著な例が下町の崩壊ではなかろうか。というのは都市は、種々の職業の人が職場と生活をともにして生きてきた空間であるのが特徴であった。そして都市の市民は狭い空間に密集しておたがいに交流しながら生きてきた。やっている仕事は全体の一部であって、社会の一員としておたがいの結びつきがないとモノを製造したり、販売したりすることができない社会であることから都市は連帶がないと生活していくことになる。

都心には劇場やいろいろな文化的な施設が集中している。そこに住んでいれば文化的な生活ができることになる。しかし都市が経済活動の場として企業や個人ができるだけ利益をあげる経済的空間として利用するというのが戦後のわが国の都市政策であったわけである。したがって、かつての都市の中心には下町があり、最も住みやすいところであった。都心部には交通、通信、上下水道などの社会資本が集積し、これを利用することにより経済的利益を得ることができる。企業にとっては外部経済効果を得ることによって、内部経済効果を増大することができるから地価は上昇することになる。そのため必然的に家賃は高くなり、住居費が高くなる。それによって一般市民は次第に大都市の外へと出ていくことになる。都心には劇場とかいろいろの文化施設が集中し、本来ならば人間にとて最も効果的に文化生活に浴することができるはずであるが、しかし、大都市は進化するにしたがって都心から人間を追いやってしまった。そのため多くの市民は都市文化から疎外され、都市の文化を利用するのが困難となつた⁽¹⁰⁾。

ウォーターフロントに今一度目を向けてみると、ウォーターフロント開発はその時代の社会的背景を如実に現しているということがいえる。わが国の封建時代には新田開発にむけられ、近代になってからは工業用地造成にその主体



図一1 名古屋港背後の新田開発

(注)1. 名古屋港管理組合資料による。

2. //は名古屋港建設にともなう港湾（関連）埋立地。

が向けられた（図一1参照）。それは人間の生活基盤を基軸とする都市開発として事業が行われたものではなかった。そのためウォーターフロント開発は単一機能しかもたず、都市空間として住居空間を考慮するものではなかった¹⁰⁾。しかし、このような社会的背景を眺めてみると高度成長期から安定成長期を迎えるにしたがって工業用地の造成比率は低下し、都市再開発用地の確保を目的とした埋立てが主流となってきた（図一2参照）。

さらに地域開発政策を眺めてみると港を中心とする臨海部用地が都市化の進展とともに流通業務用地、住宅用地、下水処理場、公園緑地などの各種用地需要に対し、内陸の用地取得が困難なため海にその場が求められるようになってきた。もう一度、昭和30年代後半から40年代にかけて経済の高度成長期をえりみるとき港が流通機能として、また生産空間として特性づけられていたこ

とはたしかに港が地域経済発展に貢献していることは認めて、かならずしも市民生活にとって有用とは認められなかった¹²⁾。

このような傾向は人間がモノを利用するからモノを楽しむ文化の時代に移行してきたことを示すものと思われる。またこれは港がモノの生産、モノの流れの結節点として港湾機能が進展するにしたがって人間がウォーターフロントから疎外されてきたことに対する港への回帰であり、反省であるとみれば、ウォーターフロント再開発はいちがいに土地需要の容易さからではなかろうと思われる。それは、国際化時代という背景から、文化が歴史の重みを象徴するものが都市文化であることを理解すれば、おのずと都市再開発の意義はみえてこよう。そして国際化時代の港への変遷をみるとコンテナ化に象徴されるように港はコンテナ埠頭とこれにリンクされる背後圏交通体系（高速道路、鉄道網）の整備となって現れ、従来の突堤埠頭などの物理的考朽化に加え機能的陳腐化を促進させ、港湾施設の機能的更新あるいは機能的転換といった港の再開発問題を発生させた。また豊かな社会においてはハイテク化、サービス経済化などの産業の転換が深化する過程において、従来の臨海性装置産業（造船、鉄鋼、石油化学）の背後都市の消費活動への対応改善が進められ、不適応産業立地は他の地域または発展途上国への移転が進められている。さらに所得向上により自由時間の増

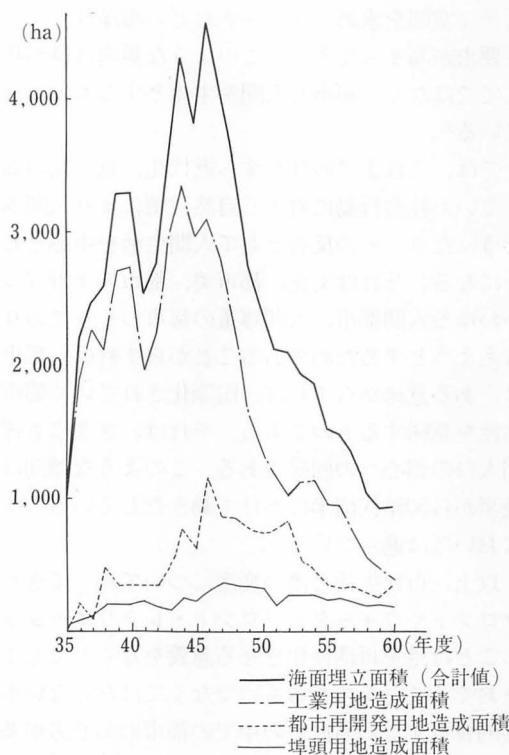


図-2 港湾(関連)空間における海面埋立ての推移

(注) 1. 都市環境研究会「都市とウォーターフロント」

189ページによる。

2. 運輸省港湾局資料により作成。

大は市民の水際線（ウォーターフロント）に対する欲求が進み、ゆとりとアメニティ空間を求める、マリーナなどの海洋性レクリエーション施設の整備に対する要求が高まってきた。このような傾向は港が都市機能の一部を支えるものとしてではなく、都市と人間を主体とするものでなくてはならないことを物語っている^⑬。

では、これまでのひたすら近代化、画一化の傾向への反省は経済性を中心としていた社会行動に対する自然破壊により人間本来の生存権がおびやかされるようになり、その反省として人間生活を中心とした都市づくりが生れてきたことになる。それは文化、都市美、都市のデザインを中心としたうごきである。いわゆる人間都市、人間尊重の都市づくりであり、都市の美観、都市の個性を考えようとするためであることからすれば、都市における人間の回帰への志向は、ある意味からすれば、国際化されていく都市そのものが24時間都市への必然性を意味するものである。それは、さきにも述べたように郊外に流出した夜間人口の都心への回帰である。このような傾向は、わが国においても昭和40年後半から50年代前半にかけて動きだしている。すでにロンドンやニューヨークにおいては進んでいる^⑭。

以上、市民生活と港の変遷について述べてきたのであるが、港・ウォーターフロントやウォーターフロント・レクリエーションなどのみを目的として論じることは港を再活性化させる意義をなくしてしまうと思う。市民が豊かな生活をおくることができるものでなくてはならないからである。都市には、その社会的背景すなわち歴史の中での都市のあり方が基軸になければならない。それが文化を基軸とする都市ではなかろうかと思われる。そこにこそ港の文化的役割があると思う^⑮。

III 都市再開発と港の文化形成の課題（名古屋港の場合）

名古屋港2号地ふ頭地区は開港以来名古屋港の中枢として名古屋港発展の原動力となってきた。しかし、国際貿易の発展は規模の利益をめざし、大量貨物時代を招来し、港は外へと拡大し、それにともなって港の中心は稻永埠頭そして金城埠頭、さらに西部埠頭地区へと広がるにしたがって、だいに2号地埠頭の機能は低下し、背後地の人口も西築地地区では昭和40年（1965）7月の1万698人をピークに減少し、昭和62年（1987）7月には5,862人と約半分となつた。その主な要因は、職場との関係で住民が稻永地区へ移住したためであり、またこれにともなう商店街の不振は、移転をより促進させた^⑯。

このように衰退していく2号地埠頭をよみがえらせるため再開発の問題が浮

上してきた。2号地埠頭をはじめとするこれを取り囲む築地地区を豊かな社会の中での港とする港のあり方を模索するとき、港の主体が問題になってくる。この場合モノではなく、ヒトであることが視点となる。とすれば当然広く市民の声を聞かなければならぬことになる。名古屋港ではこれにしたがうべく昭和48年（1973）港湾計画を改訂し、昭和51年（1976）9月に広く各界各層33名の代表に参加を求め「親しまれる名古屋港づくり懇談会」（座長・当時名古屋大学教授井関弘太郎氏）なるものを設置した。そして昭和51年（1976）9月21日から翌52年（1977）11月29日に渡り1年3ヶ月・5回懇談会が開催され討議の結果6項目よりなる提言をまとめた。その概要は「①名古屋港特有のイメージづくり②港の雰囲気を身近に感じることのできる場所の選定③気軽にレジャー・スポーツをも楽しむことができるよう施設を配慮すること④青少年、児童の海や港の学習の場であること⑤港全体をみることができるよう配慮された施設であること（美的要素を加味した）⑥港湾機能と訪問者の安全が確保された施設であること」であった。この提言は豊かな社会をめざす文化（遊び）の要素を前提としてつくられたものである。したがって港湾管理者はこれを受けて昭和53年（1978）3月「親しまれる2号地ふ頭再開発計画」（53～58年）を策定し、実現にうつすわけであるが、しかし、こうした「2号地ふ頭再開発」の目玉となったのは、何といっても第2代南極観測船「ふじ」のけい留保存・一般公開であろう。

その動機となったのは、当該懇談会が提言をまとめる過程で、初代南極観測船「宗谷」の誘致が話題となったことにはじまる。座長から次のような話が出された。「先程、説明のあった提案の中に元南極観測船『宗谷』の誘致の話が出ましたが、伊勢湾は南極観測には非常に縁が深いところであります、白瀬中尉の開南丸は、伊勢の大湊でつくられています。そうゆうわけで、『宗谷』を名古屋港の水際線にけい留して、当港のシンボル的存在にし、その中で学術的な海事思想の普及施設にしたり、ギャラリーを設け、港に親しむ人達のサロンにも使用するという案は如何でしょうか。」ということにはじまった。まさに名古屋港における豊かな社会づくりの出発点にふさわしい発言であった。続いて「これからはたしかに海事思想の普及にしろ、見て学ぶ時代は過ぎ、見るだけでなく、触れて楽しむ遊びの要素がなければならない。欧米ではすでに博物館はこのようなあり方で進められている。であることからたとえコピーであろうとも、本物そっくりのものでなくてはならない時代となった」ということが話題の中心となつた¹⁰。さらに話題は広がる。これとは別の話であるが、白瀬中尉の生れ故郷秋田の地方紙秋田魁新報社が「よみがえる白瀬中尉」という

単行本の中で「“白瀬”ならぬ南極の白い氷原に男の執念とエネルギーをしたたかに燃焼させたうえ、戦後の第1～3次南極観測隊長永田武氏の郷里である愛知県挙母町（現在の豊田市）で85才の生涯を閉じたことは、何かの因縁というものか。また墓碑のある愛知県幡豆郡吉良町では、今でも4年ごとに追悼会が営まれ、墓前には供花が絶えないというのも、うれしい話ではないか。さすが“吉良の仁吉”で知られる義理と人情の厚い土地柄をほうふつとさせる¹⁸。」ということを述べている。これも南極観測を通しての文化の形成といえよう。豊かな社会が文化を主体とする社会であるとすれば、都市再開発での文化形成を眺めてみると、文化が人間の社会的行為そのものであることになる。とすれば全く新しいものがただ漠然と生れるのではなく、人間の進化の過程が社会行為であり文化を形成するものであるとすれば、都市再開発は港にとって1つの進化の段階といえる¹⁹。そして新しい文化形成の出船となる。

このような意味から「2号地ふ頭再開発」の夢は、広がっていく。また話は前後するが、第2代南極観測船「ふじ」の誘致問題がもちあがるまでは名古屋港の文化のシンボルとしてのポートビルへの文化形成の期待はより大きかった。港湾管理者はまず広く一般から設計を競技募集した。審査の結果村瀬外市氏に決定し、同氏に実施設計を委託するなど市民の手による「親しまれる名古屋港づくり」の基盤づくりが進められた。そして昭和57年（1982）6月に着工、2年後の昭和59年（1984）6月に完成、翌7月にオープンのはこびとなり、真白な地上63mの帆船をイメージした美しい巨体は名古屋港の文化的シンボルにふさわしいものとなった。その矢先「宗谷」に夢はてた南極が再びおどされたのは、昭和59年（1984）2月、ポートビル完成の少し前であった。誘致合戦は北海道の網走市、稚内市、紋別市、岩手県釜石市、宮城県女川市、香川県そして名古屋港管理組合の7団体での争いとなった。先程から述べているように、港の文化を眺めてみると、横浜、神戸とは異なり、名古屋港は港湾都市としての歴史的な文化はとぼしく、港に対する印象づくりは再開発への絶対的条件であった。何としても「ふじ」は獲得しなければならなかった。当時のマスコミはその模様を次のように報じている「高い値でも買いたい」と小見出しをつけ「名古屋港を市民に親しまれる港に改造しようと知恵を絞っている名古屋港管理組合は、今年7月に開館したポートビルの建つガーデンふ頭に「ふじ」のけい留を計画した。知事、市長、商工会議所会頭らが先頭に立って中曾根首相はじめ文部大臣、防衛庁長官、自民党有力議員に陳情を繰り返した。『港の印象がぱっとしないので「ふじ」を名古屋の新名所としたい』と大変な意気込み²⁰。」といっているように、たしかに「ふじ」の獲得は必死であった。

そして「ふじ」は翌昭和60年（1985）8月にガーデンふ頭にけい留され、南極に関する「船の博物館」として一般に公開されることになった。まさに「親しまれる名古屋港づくり懇談会」によって形成された文化として名古屋港を愛する人たちの文化であることから本当にすばらしいものと思われる。ポートビルにせよ、この「ふじ」にせよ市民自作の文化といえよう。かつてない名古屋港のヒットであると思う。

以上は名古屋港2号地ふ頭の再開発についてのシンボルづくりについて述べてきたのであるが、さらにその過程を振り返ってみると、豊かな社会は、モノの豊かさから心の豊かさを求める文化の時代といわれるように、港の主人公は市民であるということをつくづく感じさせられる。このような「ふじ」のすばらしさについて元南極観測隊員であった名古屋大学水圏科学研究所長樋口敬二教授はマスコミの教育欄で「新一年生のお母さんへ」と題して「ふじ」を例にして実物教育のあり方について、次のように述べている。「情報というものは努力しなくとも、身のまわりに押し寄せてくる。テレビ、ラジオ……そんな時代に生きる子供たちのために、お母さんにしてほしいことは、……情報とは逆のもの、すなわち、実物を子供に見せてやることである。情報の世界、たとえば、テレビに映し出された風景だけを見ていると、それなりにその土地がわかったような気持ちになるが、実際にそこに行ってみるとテレビが、いかに景観の一部だけを美しく描き出していることがわかる。……実物教育の一例をあげると南極観測船『ふじ』を見てほしい。18回に及ぶ南極航海のうち、現在、名古屋港のガーデンふ頭に係留され、南極博物館として公開されている『ふじ』である。……新一年生が『ふじ』を見ても南極に関する展示の意味がわかるとは思わない。……おそらく、子供の心に日本を巡る海とその向こうに広がるたくさんの国ぐにの存在がきざみこまれるだろう。これが国際感覚の第1歩なのである。それに、もし『なんのためにこんな大きな船をつくって、南極までゆくのか』と思ったら、それは、科学を志す出発点になる。におい、空気、そこからものを考えさせるのが『実物教育』の強みなのである^②。」これこそ、まさに豊かな社会での文化形成のあり方であり、また求めていく港の課題でもあると思う次第である。

注(1) 横浜港史は外国人の海水浴の状況を次のように述べている「明治8年（1875）8月11日、金沢の富岡村へ急ぎのお達しがきた。「聞くところによると、その村に異人が逗留しているとのことであったが、たとえ一夜泊であっても、異人の逗留した場合は「宿主本人から県庁へ届けることになっている。……このような外国人の逗留は主として、「おゆあみ」潮浴を目的としたもので、週末あるいは夏季に海岸を訪れて遊んだものであろう。」

- 横浜港史刊行委員会『横浜港史各論編』(横浜市港湾局企画課, 1989年) 1138~1139ページによる。
- (2) Douglas M. Wrenn *URBAN WATERFRONT DEVELOPMENT* (Washington, 1986)
(横内憲久監訳『都市のウォーターフロント開発』鹿島出版会, 1988年) 17~20ページ参照。
 - (3) 中西哲郎『コンビナート労働と社会』(平凡社, 1974年) 120~123ページ。
 - (4) 倉沢進『日本の都市社会』(福村出版, 1969年) 93~96ページ参照。
 - (5) 日本都市センター『新しい都市経営の方向』(ぎょうせい, 1979年) 41ページ参照。
 - (6) 上田篤『21世紀の都市と行政の文化化』(上田篤編『行政の文化化』, 学陽書房, 1986年) 32ページ参照。
 - (7) 竹内良夫『港をつくる一流通産業から都市活動へ』(新潮社, 1989年) 132ページ以下「都市化の進展と港湾」参照。
 - (8) 福武直『地域開発の構想と現実』(東京大学出版会, 1965年) 参照。
 - (9) 高橋勇悦「家族・親族および『さと』」(奥田道大共著『都市化社会と人間』, 日本放送出版協会, 1978年) 42ページ以下「家郷喪失と『さと』の復権」参照。
 - (10) 宮本憲一『都市をどう生きるか』(小学館, 1986年) 34ページ以下(下町の崩壊)参照。
 - (11) 都市環境研究会『都市とウォーターフロント』(都市文化社, 1988年) 140ページ参照。
 - (12) 『日本港湾史』(日本港湾協会, 1978年) 39ページ参照。
 - (13) 都市環境研究会, 18ページ参照。
 - (14) 石澤卓志『ウォーターフロントの再生』(東洋経済新報社, 1988年) 13ページ参照。
 - (15) 都市環境研究会, 59ページ参照。
 - (16) 名古屋港史編集委員会『名古屋港史(港勢編)』(名古屋港管理組合, 1990年) 641ページ。
 - (17) 名古屋港管理組合資料『親しまれる名古屋港づくりに関する提言』(1977年)。
 - (18) 秋田魁新報社『よみがえる白瀬中尉』(秋田魁新報社, 1982年) 166ページ。
 - (19) 北見俊郎『都市と港』(同文館, 1987年) 37~40ページ参照。
 - (20) 『毎日新聞』1984年10月13日。
 - (21) 『中日新聞』1986年4月2日。