

# 3

## 新しい都市づくりの目標

### ①—個性のある都市づくりを

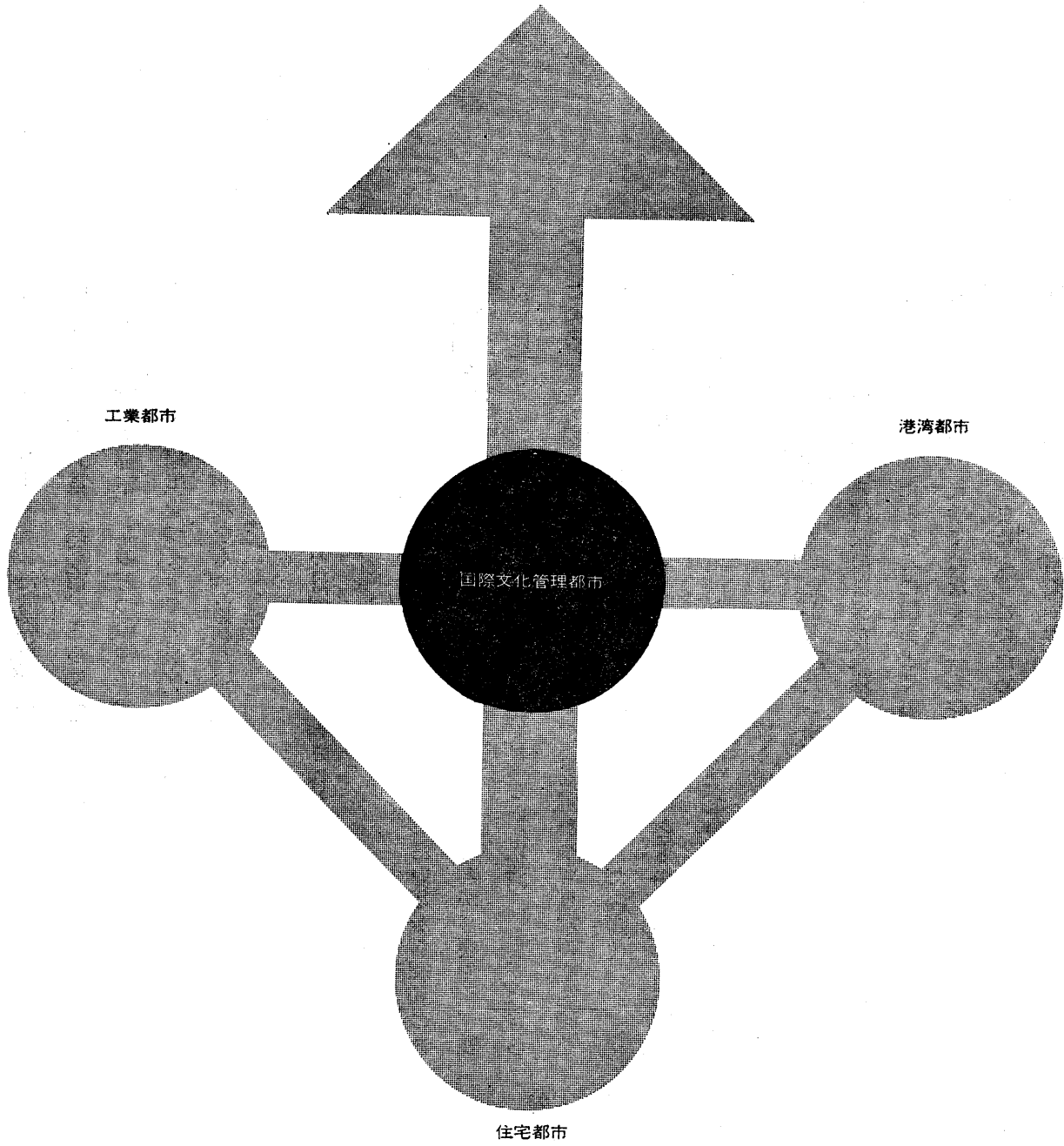
横浜は大きく変わっています。また、今後も大きく変わるでしょう。都心部も臨海地帯も、そして宅地化の激しい郊外地ではとくにそうです。これまで横浜は外からの力に押され、流されながら変わってきました。しかし、いまや市民自身の力でもって将来の都市づくりを考え、それを実現していかねばなりません。

昭和四十年二月、「横浜の都市づくりについての将来構想」を発表しました。それは、「だれでも住みたくなる都市づくり」を実現していくための目標と、それを達成するための主軸になる計画です。これは、横浜の遠い将来のあり方を考え、それを達成していくためのこれからのやり方と、当面ぜひとも必要な、しかもその中心になる仕事の提案です。すべての市民が、この構想を素材にして横浜をどうしていったらよいかについて話しあい、お互いの心に共通した横浜の未来像を描こうというものです。

提案した都市づくりの目標はつぎのようです。

横浜には歴史的にみても大きくいって三つの性格があります。明治・大

都市づくりの目標

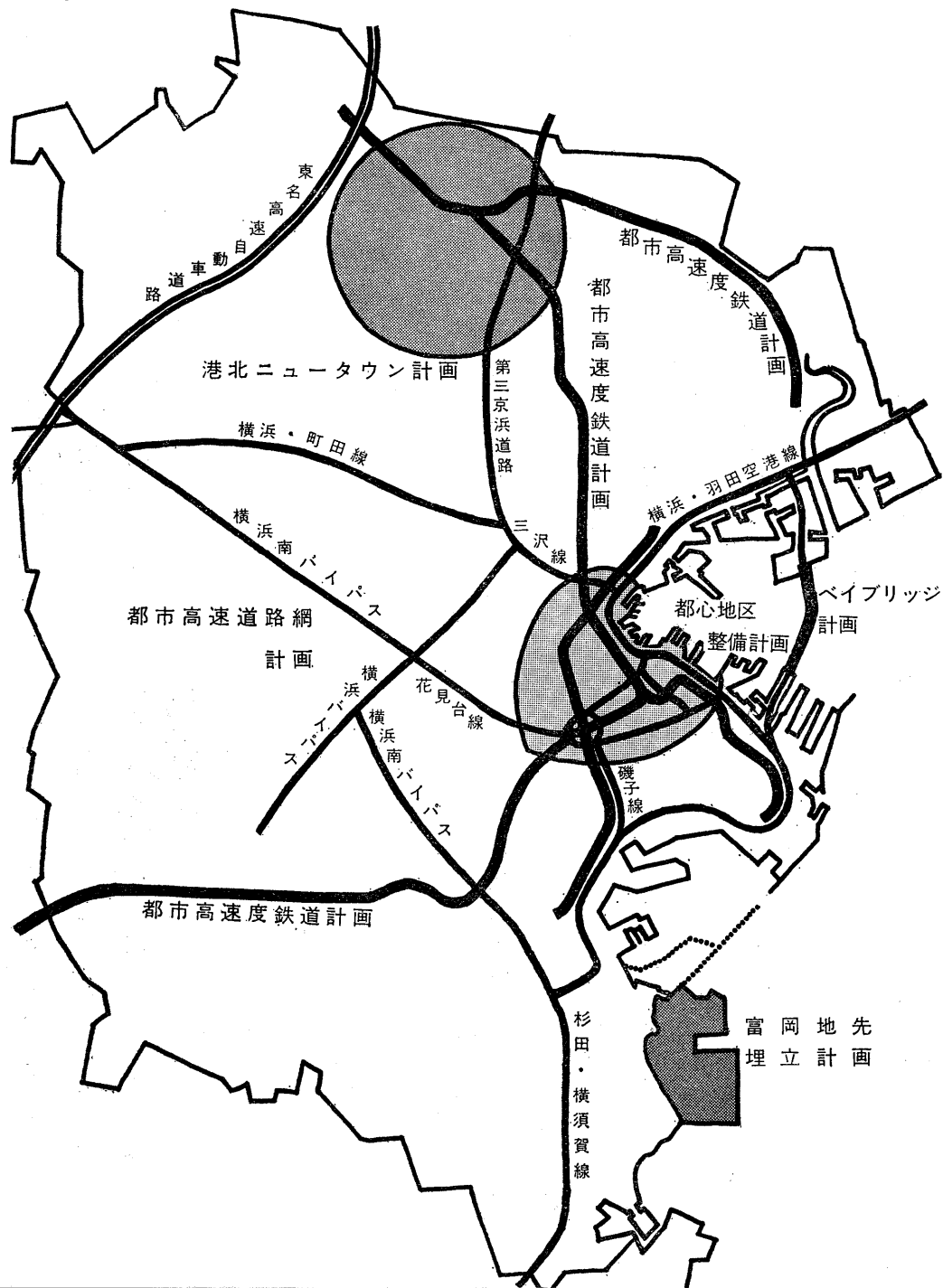


正にかけて横浜をリードした港湾貿易都市。そして大正から昭和、戦後にかけての近代的重工業都市。さらに第二次大戦後の東京のベッドタウンとしての住宅都市。この三つの性格が、いま雑然としかも互いに矛盾をおこしながら横浜をつくっています。これらをもう一度新しい装いのもとに、お互いに調和をもった新しい都市づくりの目標として、とりあげていく必要があります。

図の三角形は、この三つの目標とその調和された姿を示します。相互の目標とその調和された姿を示します。

このように三つの目標は、それぞれ緊張して刺激しあいながら調和のある発展をとげ、ひとつの横浜の未来をめざしてゆく必要があります。私たちは、さらにできるなら横浜のもつ伝統と新しい位置づけとから、さらにもう一つの目標を追加したいのです。それは、かつて日本の文明開花をリードした横浜として、個性と独特の雰囲気をもった国際色ある文化都市、そして東京と機能を分担しあい、国際的機能をもつ港、貿易、海運の中枢的な管理都市の性格が加えられるべきではないかと考えます。横浜は無性格な大都市ではありません。やっぱり横浜らしいなあという個性をみんなで見つけていくことが、私たち横浜市民の課題だと思っています。このような横浜市の将来の目標を実現していくためには、毎年毎年の行政事務のなかで、たんねんに根気よく実現をはかっていかななくてはなりません。後手、後手ではなく、一歩先んじた都市づくりを導くきっかけをつかまねばなりません。このために、都市づくりの方向を積極的に推進させる原動力となる当面の主要な事業を、六つとりあげました。

# 都市づくりの構想



この六つはそれぞれ互いに関連をもち、補いあい、刺激しあいながら、横浜市の将来の骨格となり肉となる事業です。これらのうちには比較的短期間で実現するもの、長時間を要するものなどさまざまですが、この六つの事業は、今までの受身の都市づくりを前向きに一步ふみかえ、横浜市の都市づくりの骨格をかえて、未来に向かって推進させるテコになるのです。

## ②—具体化がすすむ六大事業

六つの事業はつぎのとおりです。

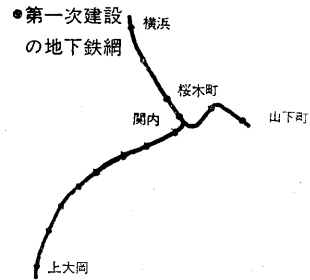
これは市だけではなく、他の公共団体とも協力をえなければなりません。

いずれにせよ、横浜市が積極的にイニシティブをとってリードしてゆかなければ、実現は困難でしょう。これらの事業は、どれ一つとってもほう大な経費がかかります。しかし、その経費は市民の税金を使うのではなく、政府資金、起債、民間資金の導入によって行なうことになるでしょう。市民の税金は、あくまで市民生活に身近な施設整備を行なうため、市民に返すべきだからです。

1——市街地中心地区強化事業 横浜市の中心を心臓部として強化開発する事業です。

2——富岡地先を埋立てる事業 工場誘致のための埋立てではなく、市街地で商業地域・住居地域と混在している工場を整備するために、富岡地先を埋立てる事業です。

3——港北ニュータウン建設事業 モデル的な理想住宅都市を港北に建



設する事業です。

4——高速鉄道建設事業 横浜市の骨格として主たる部分を地下鉄とする高速鉄道建設する事業です。

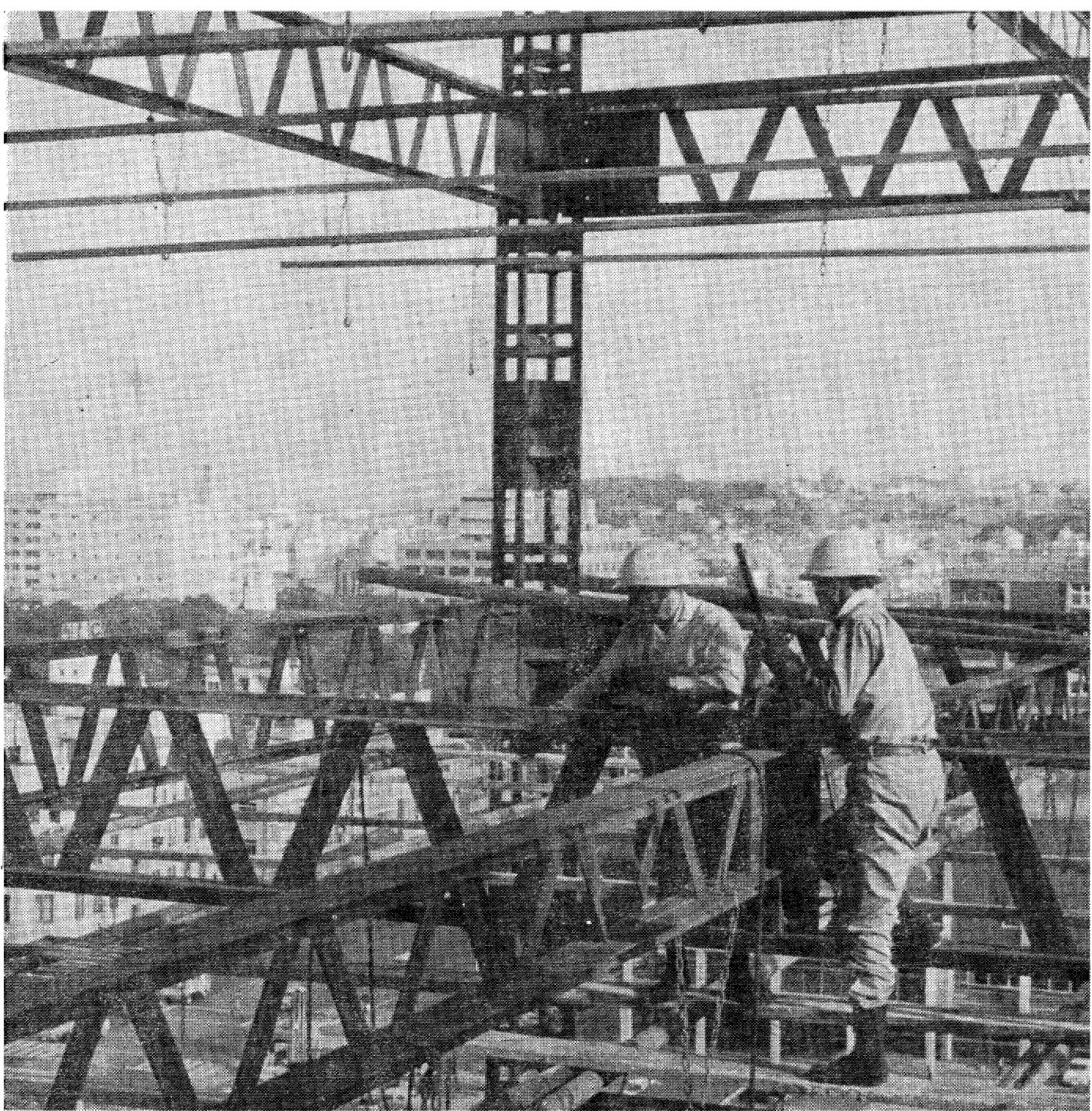
5——自動車専用道路網建設事業 自動車時代にふさわしい道路網を建設する事業です。

6——横浜港ベイブリッジ建設事業 港湾や臨海工業地帯から発生する自動車が市街地に流入することをさけ、港のシンボルとして、港をひとまたぎする橋の建設事業です。

横浜に地下鉄というスローガンはありましたが、これまで真剣に考えられてきませんでした。しかし、着々準備されてきた市の地下鉄建設計画は、昨年春に、「交通審議会横浜部会」によって検討され、四十一年七月に運輸大臣に路線が答申されました。そこで市ではその四路線の計画をとりあげ、市議会の承認をえて、うち二路線（横浜駅と山下町、関内と上大岡）の路線免許を申請しました。この計画によれば地下鉄は昭和四十五年度に完成し、横浜にはじめて走る地下鉄になります。

高速道路路線計画は、四十二年から始まる建設省の道路整備五カ年計画にとり入れられ、首都高速道路公団が建設をはじめます。四十二年には三ツ沢線、臨港線（東神奈川と高島町）にとりかかり、三ツ沢線は四十五年、臨港線は四十六年に完成します。磯子線、花見台線は四十三年に着工し、それぞれ四十六年、四十七年に完成します。さらに保土ヶ谷バイパス、南バイパスの建設もすすめています。

こうして、まもなく横浜市内にも自動車専用道路が近代的な型をもって



つくられ、街の景観を一変さすことであろう。そのことにより、街中を混乱させている自動車は、自分たちが料金を払って高速道路を走ることになり、市内の道路混雑は緩和され、交通事故から市民を守ることになるでしょう。そして街のなかを通る場合は、街の再開発による発展と結びつけられて建設されます。また、東京と横浜が車で二十分で結ばれることになり、横浜の経済的な立場はずっと高まることになります。

横浜の港に新しいシンボルをつくり、また本牧、根岸湾の産業貨物を市内を通さないようにするベイ・ブリッジ計画は、その概略設計も終り、それをもとにした耐震設計も完了しました。さらに模型実験をすすめ、四十二年からいよいよ実施設計に入ります。そして四十三年には着工し、四十七年には完成させる予定になっています。

都心再開発計画では、地下鉄、高速道路を利用しながら、関内・関外の高層化、都市機能の強化をすすめています。新吉田川を埋立て、蒔田公園にいたる大通り公園、その両側の開発とそれを上って大さん橋、山下公園を中心とした地域が再開発されるならば、その二つを結ぶ線は横浜の新しい都市軸になります。このことにより、港や関内・関外・伊勢佐木町・新吉田川周辺・蒔田・弘明寺と、横浜の中心市街地は地下鉄に結ばれながら、二〇〇万都市にふさわしい街になるでしょう。

このほか、港北ニュータウン計画、富岡地先埋立計画が、基本計画による実施準備を着々とすすめています。これらは、明日の横浜をつくっていく中心の事業になるでしょう。



いまこそ、横浜を市民不在の都市から人間性豊かな都市につくりかえるために、さらに大きな一歩をすすめるチャンスです。

横浜と横浜市政は、一九〇万市民が主人公です。そして未来の市民のものです。新しい横浜の未来は、そうしたエネルギーによって支えられたときにこそ、明かるく開けてきます。市政はつねにその先頭にたつてすすむでしょう。