

げしい地域である。この地域の市街地化のあり方によって、横浜が住みよい都市ともなり、住みにくい都市ともなる。この地域に理想的の住宅地を形成するには、まとまりある開発、緑地の保存も必要であろう。その他の地区については、基本的都市施設整備をおこなって市街地化をはからなければならない。道路をはじめ下水道を整備し、上水道を整備する。緑地、遊園地、公園を確保し、学校整備も必要である。工業はある地域に限定し、公害のおそれがないようにしなければならない。むしろ学校、研究所などの立地が考えられるところである。一方、場所によっては生鮮食料品を供給する効率の高い近郊農業地帯として整備する必要がある。

これらの整備をとおして、港湾都市、工業都市、住宅都市、国際文化管理都市の強化と、その各々の調和ある発展をはかろうというのである。

②——六つの基幹事業と横浜国際港都建設総合計画
〈前向き都市づくり〉——横浜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事業のなかで、たんねんに根気よく実現をはかっていかななくてはならない。これなくしては都市づくりはありえない。しかし、あまりに都市整備が立ちおくれしているために、ともすると毎年の事業だけでは都市づくりを将来に向けて積極的に押し進めていくというよりも、消極的に後手にまわったアフターケアになってしまうことが多い。宅地ができる。道路を整備し、上水道をひき、下水道を整備する。人が住む。ごみ、し尿を収集する、処理場をつくる。学童がふえる校舎を増築する。といった具合になる。このように事業がまちの発展、市街地の拡大の後を

追いかけていくだけでは、都市の計画的な建設はできない。立ちおくれの矛盾を大きくするだけで、計画的な都市建設、一步先んじた都市づくりを導びいていくきっかけにはならない。そこで、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ることにしたのである。この六つの事業は、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ある。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ふみかえ、横浜の都市づくりを未来に向けて推進させるテコとなるものである。

〈六つの事業〉——事業は、市街地中心地区強化事業、富岡地先埋立事業、港北ニュータウン建設事業、高速度鉄道建設事業、自動車専用道路網建設事業、横浜港ベイ・ブリッジ建設事業の六つである。これらは全部が全部市単独でできるものではなく、国、県、公団、公社のほか、他の公共団体、民間の協力をえなければならない。しかし、これらの事業は横浜市が積極的にイニシアティブをとってリードしていかなければならない。

これらの事業はいずれもぼう大な資金が必要である。しかしその資金は市税でまかなうのではなく、政府資金、起債、民間資金の導入によって資金をまかなうことが必要である。市民の税金は、あくまで市民生活に身近な施設整備をし、市民サービスをするために使うべきだからである。

これら六つの事業は初め構想として提案されたが、昭和41年度になってその多くが具体化の歩みをはじめた。この六つの事業の概略とその具体化の方向は

次の通りである。

1——市街地中心地区強化事業 横浜市を中心部の都心機能を強化開発する事業である。これは、現在ある都心機能の強化はもちろんであるが、国際的文化活動、国際的管理機能の強化開発が最終的な目標である。

この都心強化事業に関係する事業は、都市高速度鉄道建設事業、都市高速自動車道路網建設事業、ベイブリッジ建設事業、および、都心再開発のさい移転強化をはかる工場の敷地造成事業である富岡地先埋立事業などである。

都心機能強化をする地域は、関内・関外を中心とする地域、横浜駅周辺、関内・関外と横浜駅の連れい地域、さらに副都心地区として、鶴見、戸塚、上大岡などがある。

都心機能強化の方向はそれぞれの地域によりことなる。ある地域は購買施設の拡充強化が必要であろうし、ある地域は業務施設の拡充強化が必要である。地域内についても地区により強化すべき機能もことなり、またその方策も個々にことなる。つまり、都心機能強化はひとつひとつの個々の事業の総合であるといえる。

とくに桜木町、関内・関外を中心とする地区は都心機能が複雑に数多く集中しており、それに応じた数多くの方策を必要とする。この地区に関しては、横浜市都心部再開発基本構想ができ、マスター・プランを作製中である。横浜駅西口の発展はめざましく、現在の都心機能を拡大しようとするると必然的にその周辺地区の再開発が問題となってくる。鶴見、戸塚、上大岡は横浜の副都心としての発展がめざま

しい。鶴見、戸塚などでは、この発展を受けとめるには街を大改造しなくてはならなくなった。副都心地区はその強化策がいろいろ考えられる。たとえば鶴見の再開発は、市街地改造の手法が考えられている。

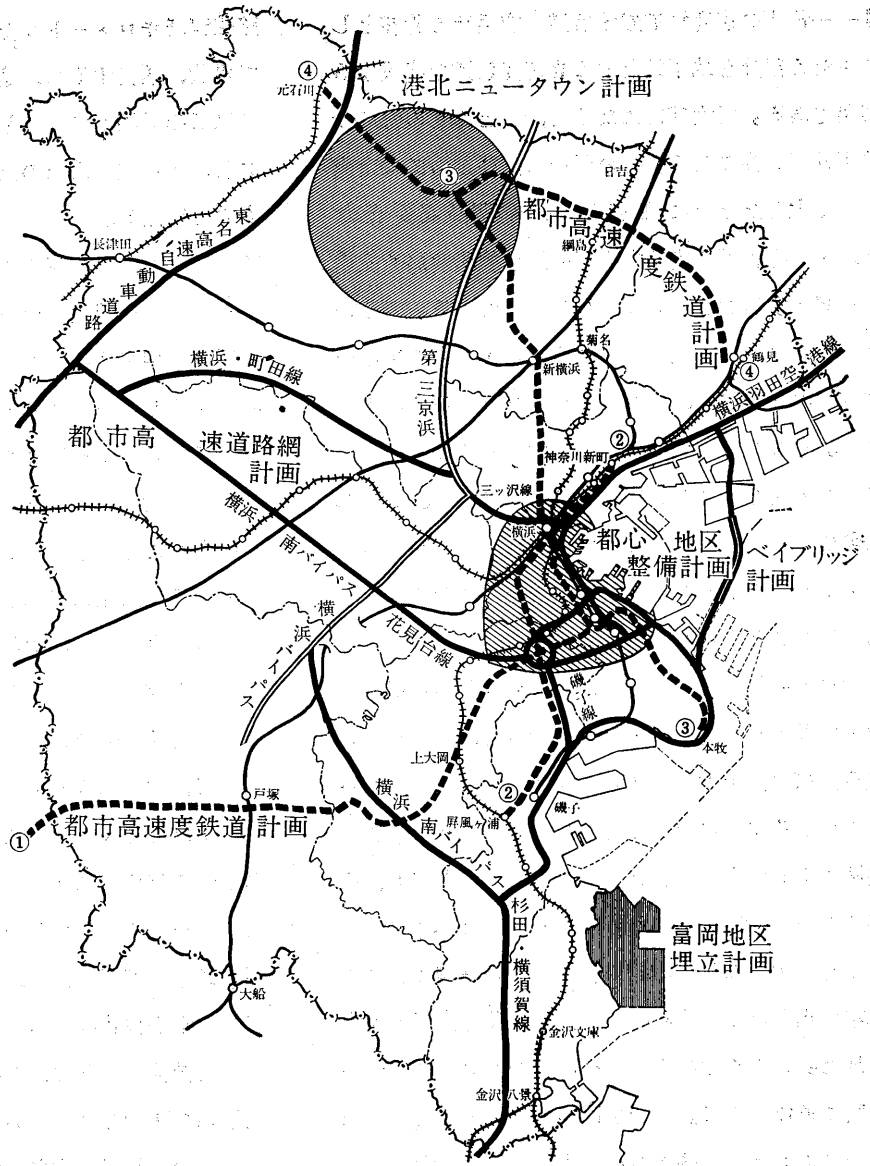
都心強化策は多くの地域地区について、さまざまな機能に対して、さまざまな方策でもって行なわれる。そしてこれら都心強化策の多くは、ひとつの地区で完結しないで横浜市全体に関係してくる。たとえば、都心再開発をする際移転する工場があれば、その地区内のみでは解決しないで、横浜市全体の工場配置と関連をもってくる。このようにおのおの都心強化策は、横浜市全体の計画の関連のなかですめられなければならない。

2——富岡地先埋立事業 市街地で商業施設、住宅など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ある。この事業により、これまで混在していたため公害などの問題があったものが解決すると同時に、工場も新たな能率的な工場地帯を形成できる。

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ある。横浜の郊外、保土ヶ谷区、港北区、戸塚区の人口増加はいちじるしい。これらの人々が新たに住むようになったところは、都市施設整備の少ないところに、都市施設整備をしないで開発されたところが多い。これでは都市づくりが後手にまわってしまう。

港北区は、東京沼津線の開通、第三京浜道路の開通、田園都市線の開通、横浜線の複線化と日まじに交通が便利になってきている。そのうえ宅地開発がいち

■図2-3-1
都市づくりの構想



じるしいところである。このようなところに、理想的な住宅都市のモデルを建設しようというのである。港北ニュータウンはパイロット・プランが作製され、マスター・プランを作る段階になった。港北ニュータウン建設を推進する組織として、横浜

市宅地開発対策協議会が昭和41年9月より発足した。この協議会のもとに港北ニュータウン部会がおかれ、港北ニュータウン建設を専門に協議する体制がととのえられた。

4——都市高速度鉄道建設事業 横浜市は骨格として主たる部分を地下鉄とする高速度鉄道を建設する事業である。巨大都市になると、ほとんどの都市で地下鉄が必要になる。その理由は、ひとつには市街地が拡大したために高速度の輸送機関が必要となり、またそれが市街地中心部に比較的密度高く交通サービスすることが必要になるからである。もうひとつの理由は、巨大都市になると市街地中心部の土地利用は高度化し、交通用地をそれほど広くはとれない。そのうえ現代になって自動車交通発達のためますます交通用地を必要とするようになる。こうした理由から交通についても土地の高度利用をせざるをえなくなる。それが高架鉄道の建設になり、地下鉄の建設になるわけである。

都市高速度鉄道建設計画は、はじめ鶴見から綱島を通して荏田までの15.7キロメートルと、綱島から新横浜、横浜、上大岡を通して長後までの32キロメートルの2路線で構想が建てられた。運輸大臣の諮問機関である都市交通審議会に横浜部会が発足し、昨年6月から10回にわたり審議が続けられ、「横浜およびその周辺における旅客輸送の整備増強に関する基本計画」として昭和41年7月15日運輸大臣に答申された。この答申の中で、横浜市が計画していた高速度鉄道建設の必要性が全面的に認められた。この答申によると、①関内から上大岡、戸塚を通して六合まで18.6キロメートル、②神奈川新町から横浜、藤棚、八幡橋を通して屏風ヶ浦まで11.4キロメートル、③勝田から新横浜、横浜、桜木町、関内を通して本牧まで19.2キロメートル、④鶴見から末吉橋、勝田を通して元石川まで14.5キロメートル、合計4

路線64.5キロメートルを、横浜市が一部地下鉄として建設、運営するのが適当とされた。これは横浜市のはじめ計画していた路線に、②神奈川新町～屏風ヶ浦、③本牧～勝田の内、本牧～関内が加えられたものといえる。

横浜市では、この答申にもとずいて4路線64.5キロメートルの路線免許申請を行なう方針で、さしあたり緊急路線①関内～上大岡5.7キロメートル、②横浜～本牧5.1キロメートル、合計10.8キロメートルの路線免許申請を行なうことを議会にはかり、昭和41年10月12日可決され、市は運輸省に路線免許申請を行なうことになった。

5——都市高速道路網建設計画 横浜市に不足している自動車交通の能力を強化し、自動車時代にふさわしい高速自動車道路網を建設する事業である。第三京浜道路の開通、横浜・羽田空港線の建設などによって、すでに横浜も本格的な自動車時代にふさわしい道路を建設しつつある。しかし自動車の流れはひとつの有機的にまとまった体系をつくりださないとスムーズには流れない。そこで、横浜市内に東名高速道路、第三京浜道路、横浜・羽田空港線、三ツ沢線、都心環状線、杉田・横須賀線、東名連絡道路として横浜・町田線、横浜南バイパス、花見台線、磯子線を建設しようというのである。これらが一体の交通網として建設されて、はじめて全体として有機的にまとまったひとつの体系になる。現在、これら大きな網としての検討をへて、それぞれについて具体的にどこを通るのが良いか、調査、研究し、比較検討を行なっている。

6—横浜港ベイ・ブリッジ 鶴見・神奈川の工業地帯と港湾，根岸臨海工業地帯を直接むすんで，港湾や臨海工業地帯から発生する自動車交通が市街地中心部を通るのを防止するために，横浜港にベイ・ブリッジを建設する事業である。このベイ・ブリッジは，さきの高速自動車道路網の一環に組み入れることによって，その能力をいっそう高めることができる。このベイ・ブリッジはただたんに交通のためばかりでなく，横浜港のシンボルとしての意味も持っている。これまで横浜は港湾都市といわれながらシンボルらしいシンボルがなかったが，このベイ・ブリッジが建設されれば，港の新しいシンボルができることになる。現在いくつかの案について，その概略の設計を終り，それをもとに耐震設計も完了した。今後はさらに模型実験をして，安くしかも安全な橋の設計を進めていくのである。

〈市民の福祉にこたえた総合計画〉———これまでに述べた六つの事業は，横浜の都市づくりを前向きにする事業である。しかし都市づくりはこういった事業だけではできあがらない。それには市民生活に密着した，市民生活に身近かな施設整備をし，市民サービスを行なわなければならない。

横浜市は，昭和40年に，これら市民の福祉にこたえた毎年の事務事業，日常市民サービスと，さきの六つの事業を昭和50年までの具体的な計画として横浜国際港都建設総合計画を策定した。この横浜国際港都建設総合計画に特徴的にいえることは，建設計画と福祉計画の二本の柱で成っていることである。これまでの市の総合計画といえば建設計画にかたよりがちであった。横浜市のこの新しい総合計画は建設

計画と同様福祉計画をたて，大きく取り上げたことである。

このように都市設計の長期的みとおしをもった事業と毎年の行政事務事業との両面から，横浜の都市づくりを進めるのである。

④—大都市としての問題

これまでみてきたように，いまの横浜は多くの問題をかかえている。そのもっとも特徴的なものが，生活環境施設のたちおくれ，公共施設の未整備，公害の発生などである。それは開港以来このかた港湾と工業に力をいれ，生活基盤整備をあとまわしにしてきた積み重ねの結果といえよう。しかし，いまこそ190万人の力をあわせて行動を開始し，市民不在の都市から，市民のための人間性豊かな都市につくりかえなければ，永久にその機会を失うことにもなりかねない。すなわち，それは生活環境の徹底的な整備を行なっていくのと同時に，将来の都市づくりの骨格となる建設を平行しながらすすめていくことである。

しかし，このことは横浜市だけでできることではない。国・県をはじめとして，横浜市に関連するあらゆる機関・団体・企業の協力をうるとともに，なによりも市民の一体となった都市づくりへの参加が必要である。横浜市はそうした都市づくりの先頭にたつべき使命をになっている。

市民生活のなかに占める市政の役割は日に日に大きくなってきている。そして，以上のようなその責任の大きさにもかかわらず，わが国の現状のなかで，市政にはそれを果たすにたる十分な権能が残念ながら与えられていない。市の財政・行政のうえからみ