

1 — 横浜方式の都市づくり

1 都心部再開発

△六大事業 その一▽

二つの中心部を結ぶ

高島町と桜木町の中間の海側に、長い間どっかと腰をすえて横浜市民にもなじみの深かった三菱重工横浜造船所が、本牧と金沢の埋立地に全面的に移転することが本決りとなった。また、その跡地を開発するための新しい開発会社もつくられた。最近、都心部から工場が脱出する事例もふえてきており、これは都市の環境を良くするうえで好ましい現象と考えてよいが、三菱ドックの移転はそれ以上に大きな意味をもっている。それは横浜の都心部再開発にとって、欠かすことのできないことだからである。これまでの横浜の中心市街地は、関

内・伊勢佐木町を中心とする港の部分と、戦後急激な郊外地の発展を背景としてつくられた横浜駅西口地区であった。この二つの中心市街地はそれぞれ今後横浜の中心となっていくことにまちがいはないが、両者は地域的に結びつきがうすく、このままの状態では、一つの大きな核を形成することは困難である。それは両者の中間に位置する一番重要な場所に三菱ドックや国鉄の貨物駅・機関庫などがある、二つの中心を結びつけるのに大きな障害となっているからである。横浜の都心部は、いま、さまざまな問題をかかえている。首

都圏の急激な膨張と発展によつて横浜・川崎・東京はいまや一つの都市となり、横浜はあまりにも東京に近いため、東京の影響を受けやすく、独自性を發揮することがむずかしくなつてきている。いままで弱体であつた商業機能はかなり向上し、昔からの伊勢佐木町のほか、横浜駅周辺には高島屋・岡田屋などすでにいくつかのデパートや商店街があり、さらに三越・そごうなどの有名デパートの進出も計画されているが、まだ東京に依存する傾向も多い。業務機能については、日本全国が東京へ指向するなかで、横浜も極度に東京に依存している。しかし、東京への過度集中も最近は限界に達し、首都圏の既成市街地においてあらたな機能分担と再編が必要となつてきている。こうした動きに対応して、横浜は東京に近接している条件を生かして、首都圏内の新しい都心の一つとして再編されなければならない。

一方、港湾も従来の横浜港・川崎港・東京港といった個々の港から、東京湾港といった一つの大きな港に変つていく傾向にある。貨物の受入、港湾機能の拡充や運営は、東京湾港全体の問題として広い立場から総合的におこなうことが必要になつてくる。この場合、横浜は位置的にも、これまでの実績

からみても、将来の東京湾港の中心的な役割を果す必要がある。横浜が未来にむかつて発展するには、新しい心臓部をもたなければならぬ。三菱ドック周辺地区は、新しい心臓部としてかっこうの場所であり、この地区を開発し、そこに将来の横浜に必要な中心的機能をもたせることによつて、いままで分断されていた二つの中心を結びつけ、都心全体に活力をつけると同時に、港に面した新しい都心地区を形成することもできる。この地区の具体的計画については、種々の条件をにらみながら検討が進められているが、基本的には同地区およそ四〇ヘクタールに若干の埋立をおこない、ここに横浜と関内を結ぶ幹線道路を通し、海岸ぞいには第二山下公園ともいうべき臨港公園をもうけ、市民に開放する。そのほかはできるだけ大きなブロックとし、国際貿易センター・港湾管理センター・商業センターなどを中心に交通施設・エネルギーセンター・高層住宅などを配した横浜らしい国際色をもつた魅力のある都心にしいたいと考えている。

都心から工場を移転

横浜の都心部が環境の面からみてもっとも弱点とされている

表 2-1 再開発区域の工場調査表

業種 地区	軽工業		化学工業		鉄鋼金属工業		電機機械工業その他		計	
	工場数	(m ²)	工場数	(m ²)	工場数	(m ²)	工場数	(m ²)		
神奈川	32	76,571	3	1,428	3	1,414	17	162,128	55	241,541
西	272	81,275	18	34,696	75	197,875	120	573,772	485	887,618
中	332	117,991	22	9,937	28	31,772	66	175,769	448	335,469
南	639	241,251	27	29,693	71	131,546	111	64,081	848	466,571
保土ヶ谷	63	56,817	10	277,180	21	21,165	44	113,514	138	468,676
磯子	99	37,990	5	451,824	10	6,209	36	139,150	150	635,173
計	1,437	611,895	85	804,758	208	389,981	394	1,228,414	2,124	3,035,048

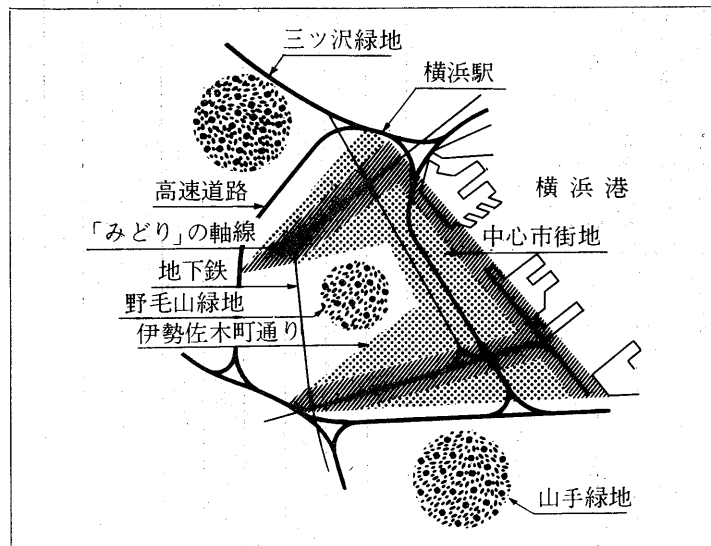
注：企画調整室企画課調べ

点は、市民の生活に必要なみどりや公園・広場などがきわめて少なく、反対に都心の商業地域や住宅地域の中に、多数の工場が混在していることである。市の中心部にも、野毛山公園・山下公園・横浜公園・蒔田公園などいくつかの中規模公園があるが、都心部の面積や人口からみると、まだまだ不足している。一方、市内には約六、〇〇〇の工場があり、その

三分の一にあたる二、〇〇〇の工場が、市域面積のわずかに五分の一にあたる都心部に混在している。
最近、大都市およびその周辺では、用水・用地・労働・公害などの面から工場が立地することがむずかしくなってきた。すなわち都市と工場とが、しだいにあいいれなくなってきたわけである。戦前戦後から京浜工業地帯の中核であった横浜

でも、都心部に近い重要な場所に立地している工場はできるだけ移転させ、より都市的な高度利用をはかっていくことが、都市全体の発展のうえからも、また工業の発展にとっても、ともに合理的だと考えられるようになってきています。そこで、市では都心再開発事業の一つとして、都心部に混在している工場・運輸業・倉庫などで公害や交通混雑などによって、付近の住民にめいわくをかけたたり、企業自身もこれ以上の発展を妨げられたりしているものや、都心の再開発に支障をあたえているものなどに適地へ移転してもらい、土地利用の純化と土地の高度利用をはかることとした。このための移転用地としては、主として金沢富岡地先の埋立地を予定し、すでに埋立事業に着手している。工場などの移転にあたっては、なによりも企業の積極的な協力が必要であり、また移転を機会に中小企業の近代化や協業化を促進し、体質を強化する必要がある。企業の実態や意向を調査し、近代化のための施設整備などを検討しながら、工場移転の具体的プログラムをつくっている。一方、移転跡地は道路や公園を整備するなどして有効に利用し、失われたみどりと空間を取りもどし、安全で快適、しかも機能的な都心部とするよう計画している。

図 2—1 再開発基本構想模型図



みどりの大通り公園

公共の空間が少ない横浜市にとって、市内を流れる川や運河は、市民に残された貴重な財産であり、その利用は将来に悔いを残さないものでなければならぬ。上大岡から関内にある地下鉄一号線が吉田川にはいつてくることになり、この川を埋め立てたあと、地上部分をどのように利用するかが市政の大きな問題であった。市では長い時間をかけて、いろいろな角度から検討をすすめた結果、市民のいいの場となる大通り公園として整備することが、市民の生活をまもり、都市の機能を高めるうえからもっとも適当であるとの結論に達し、できるだけ早期に実現できるように事業をすすめることとなった。この計画は、山下公園から日本大通り、横浜公園をへて、市庁舎をさきみ、この大通り公園を通じて蒔田公園にいたるラインを「みどりの帯」で結ぶもので、都市の景観を整え、みどりとうるおい豊かな品格のある都市空間を生み出すものである。それはまた、都市が画的につくられ、個性が失われていくなかで、市民が集い・いこい・語り合い・散策する個性的な公園緑地で、市民生活の一つの中心となるものである。さらにこの計画は、関内・関外地区の

再開発を誘発し、国際港都にふさわしい業務地区として、またヨコハマらしい雰囲気備えた、ショッピングとレジャーの街として発展させ、順次これと関連する周辺地区の開発準備へと波及しうるものであり、都心部強化の有力なテコとなる性格をもっている。その内容については、現在なお検討しているが、延長約一、一〇〇メートル、面積約三万九、〇〇〇平方メートルの公園をつくる計画になっている。

高まる再開発の動き

横浜の都心部とは、さきへのべた二つの中心市街地と、これを取りまく平坦地および本牧、山手、野毛などの丘陵地を取りこんだ面積約二、八〇〇ヘクタールの区域をさすことができよう。再開発は、短期間に、都心全域をくまなくおこなうのではなく、実際には、これら区域の中で重要なポイントとなるいくつかの地区を選び、重点的に、しかも地域の特性に応じた開発をおこなない、他の地区にも刺激をあたえながら、順次拡大していくものである。また再開発は、公共性の高いもので、公的計画を必要とするが、かならずしも市や県などの公的機関が事業主体となるものでもない。地元の住民や企

業が自発的に結集し市の計画にしたがい、みずからの手よって事業を進めていくことが、なによりも必要である。市では、都心部全体の再開発基本構想とそれぞれの地区の特性に応じた再開発基本計画をたてながら、民間の事業にたいする指導と援助を積極的に進めることとしており、最近各地区で再開発の動きが活発化してきている。横浜駅西口一帯は、昭和三十年代になって新しくつくられた都心で、十余年をまたずして横浜随一の繁華街に発展した。相鉄の調査によると、西口の乗降客も朝一〇時から夕方六時までの八時間で二九万人に達し、駅および周辺商店街の混雑は極度にひどくなってきた。さらに数年後には、地下鉄3号線の開通も予定されて、早くも西口一帯の再改造が必要となった。現在、幸栄地区の防災建築街区造成や、新相鉄ビル・天理ビル・三越などの建築計画がすすめられており、市でも都市の安全性と機能性に重点をおきながら、積極的な指導をおこなっている。

横浜駅東口は、陸の玄関でありながら、地理的条件もあって、開発が遅れていたが、この地区でも開発の動きが高まり、県・民間の三者による開発協議会も設置され、第二スカイビル・地下街・バスターミナル・駐車場・広場・地下歩道・西

口との連絡道路などの建設が具体化してきている。この地区には、現在高速道路横浜・羽田空港線の延伸工事も始まっており、また近い将来、地下鉄2号線の乗入れも予定されている。市ではこうした計画との調整をはかるとともに、三菱地区の再開発とも関連づけながら、東口一帯の総合開発を積極的に推進していくこととしている。

野毛・桜木町周辺地区は、戦後市民の消費と娯楽の中心として親しまれてきたが、近代化がおくれ、しかも西口と伊勢佐木町の二大繁華街にはさまれ、停滞してきている。したがって、この地区を市民に魅力のある一大商店街として再び発展させていくために、再開発を積極的に促進する必要がある、市では現在地元の協同組合と話し合いを続けている。

関内駅前地区は、早くから防災建築街区造成事業によって、建築物の不燃高層化と店舗の共同化・近代化をはかり、魅力のある新しい商店街としての発展をめざしており、すでに横浜センタービル、関内駅前第一ビルが完成し、引き続きもう一つの大型ビルの建設計画も進んでいる。

このほか、近く開通が予定されている地下鉄の各駅周辺、大通り公園周辺地区、永楽・真金地区、寿町ドヤ街、接収解除

が予定されている本牧地区など、それぞれの地区の性格と役割に応じた再開発が必要であり、現在このための調査が進められている。

2 金沢地先埋立

△六大事業 その二▽

横浜最後の海岸線を

明治以降の横浜の急速な成長発展は、東京という巨大都市に近接していたという地理的条件にもよるが、一番の大きな要因は港湾のためのすぐれた立地条件と十分な水際線をもっていたことであろう。たしかに横浜の成長発展の過程は、この水際線利用と密接な関係をもっている。

水際線の利用は、まず中部の海岸線から始まり、いまの大棧橋を中心に港湾施設として利用されるようになった。大正から昭和にかけて鶴見、神奈川の海岸線が埋め立てられ、ここにつきつきと重化学工業が進出し、現在の京浜工業地帯がで