

### 3 横浜の都市構造

#### 骨格の形成

##### ●昭和初期に完成した横浜の骨格

横浜の地形の特色として、なだらかな丘陵地帯が多く、その間に東京湾沿いの平地部と鶴見川、帷子川、大岡川、柏尾川などの河川沿いの平地部が入り込んでおり、市街地や交通網はこの平地部に沿って次第に発展してきたといえる。

東海道が市域の中心を走っているため、横浜は交通機能や情報機能に恵まれ、東京に近接しているほかの都市に比較して、発展の潜在的可能性を当初からもっていたといえるよう。

開港とともに波止場が築造され、その後、大棧橋、新港

ふ頭、高島ふ頭、瑞穂ふ頭が次々に整備され港湾都市としての機能は、中区、西区、神奈川区を中心に形成されてきた。

大正初期から鶴見地区の埋立てが始まり、昭和初期には京浜工業地帯がほぼ完成し、工業都市としての機能は、西区、神奈川区、鶴見区あたりに形づくられてきた。

鉄道も、昭和初期に東海道線、横須賀線、横浜線、東横線、京浜急行、神中鉄道（相鉄線）、鶴見臨港鉄道が整備されている。

このように昭和初期には、港湾都市、工業都市としての横浜の基本的な骨格が、ほぼ形成された。

##### ●戦後の骨格形成のおくれ

戦災によって、市街地面積の四一%が焼失し、建物も六

二%が失われた。

さらにその後を生じたさまざまな問題が本市の都市形成をおくらせてきたといえる。

終戦とともに、横浜は当時の全市街地の二七%、港湾施設の九〇%が進駐軍により接收された。

これは他の大都市には見られない状態であり、とくに市内中心部の接收は、戦後の復興、都市づくりに重大な障害となった(図4-39)。

六〇年代の高度経済成長は、横浜を住宅都市として急成長させた。市内のなだらかな丘陵地では住宅開発が容易であり、昭和三〇年代後半から四〇年代にかけて、郊外部は都市施設の整備が不十分なまま住宅地化し、人口は急増した。また港湾機能、工業機能の発展にもなって物流量は増大した。港湾貨物や工業製品の国内輸送の主力は、かつては鉄道や船舶であったが、六〇年代以降はトラックに移した。なお、図4-40は横浜市を中心とした貨物の地域間流動であるが、国内の輸送手段の約70%はトラックとなっている。またこの頃からマイカーブームによる急激なモーターライゼーションが進んだ。このため道路整備が急務となったが、まず整備されたのは国道を中心とする通過交通の

図4-39 中心市街地の接收状況(昭和53年6月現在)

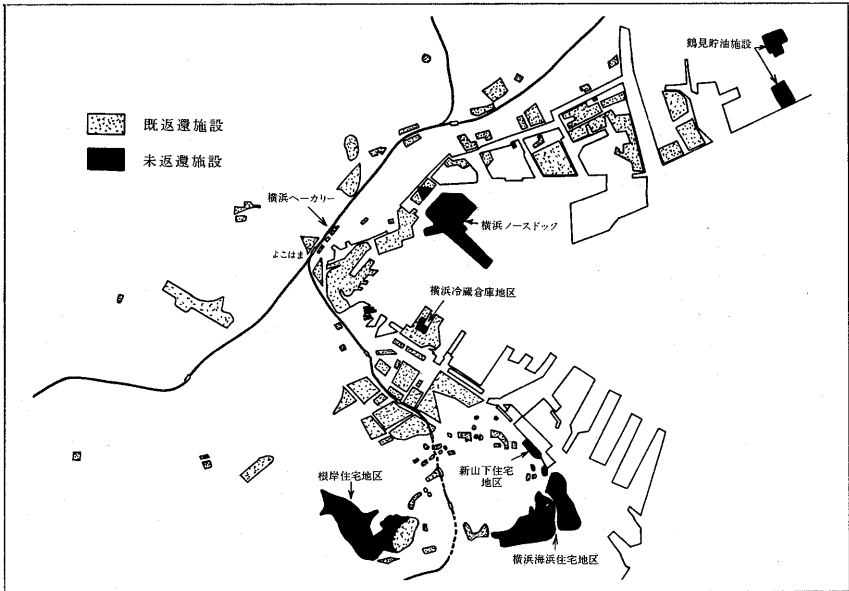


図4—40 横浜市を中心とした貨物の地域間流動

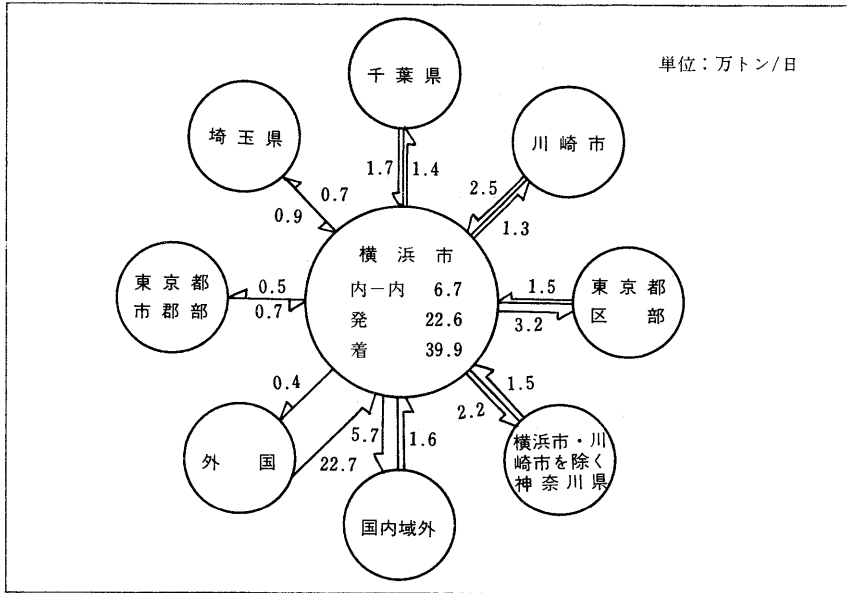
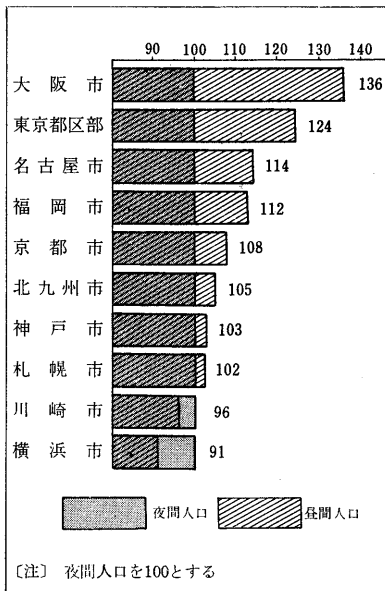


図4—41 昼夜間人口比率の都市間比較



ための道路であった。横浜の都心部や港湾を中心とする環状および放射状の街路網、高速道路網の整備は遅れた。また、工業や物流における省力化、合理化の進展は、市内に就労の場を人口増加に見合った形で生みださなかった。東京への諸機能の集中が促進されるなかで、東京に就労の場を求める人々の受け皿、すなわちベッドタウンとしての役割を横浜が担うという状況が生まれた。このような東京を中心とする各地からの人口流入は、昭和三〇年後半から四〇年代にかけて著しいものがあつた。この結果として昼夜間人口比率が大都市のなかで最低という特異な都市構造

になったのである(図4—41)。

## 都市づくり

### ●進む基幹事業

戦前における市の中心地は関内・伊勢佐木町地区であったが、戦後は郊外部の急膨張を背景とした横浜駅西口の発展によって中心地が二分されることになった。これを有機的に一体化し商業業務機能を育成し、大都市にふさわしい都心部の形成と雇用吸集力の強化が必要になっている。同時に、基幹的都市施設整備の遅れをとり戻し、首都圏における核都市としてバランスのとれた都市構造につくりかえるため、いくつかの基幹事業が進められている。横浜市が現在進めている主要な事業は、都心部強化事業、金沢地先埋立事業、港北ニュータウン建設事業、ベイブリッジ建設事業、高速道路網建設事業、主要街路事業、高速鉄道事業、京浜工業地帯再整備などがある(図4—42)。

都心部強化事業は、横浜駅西口・東口、三菱ドック、新港ふ頭、関内・伊勢佐木町地区、本牧接収地などの地域を

対象とし、中枢管理機能の強化、都心商業核の強化、都心部における一般交通と物流交通の分離、歩行者空間の拡大、公園・緑地の整備など活力と魅力をもった都市空間の創出を目標としている。五三年九月には大通り公園が完成し多くの市民に親しまれている。このように広い地域における多様な目的をもった事業であるので、市自ら事業を実施するとともに民間のエネルギーの適切な活用など多角的な事業方式を考えていくことにしている。

金沢地先埋立事業は、六六〇ヘクタールの海面を埋立て、住宅地に混在している公害工場や都心部形成に障害となっている工場を移転するための都市再開発用地をつくることにも、良好な環境の住宅団地や海の公園を整備しようとするものである。

現在、一号地から三号地まで全ての埋立が終り、一・二号地の付帯工事も完了した。海の公園については五三年から浜部の埋立工事に着手し、五六年までに造成を完了する予定となっている。

港北ニュータウン建設事業は、港北区と緑区にまたがる面積約二、五〇〇ヘクタール、計画人口三〇万人のニュータウン建設事業であり基本的には横浜に就業の場所を求め