

## 都心部再開発④

### 都心部のなかの緑の軸線



三木 馨

横浜国際港都建設中期計画〈新しい横浜をつくるプログラム、1969～1973〉の中にも述べられているように、横浜市では、横浜の都市づくりの目標を『だれでも住みたくなる都市の建設』とし、市民参加による都市づくりを標榜して次の4項目を具体的な建設目標としています。

<1>市民をあらゆる危険から積極的に防衛するために。

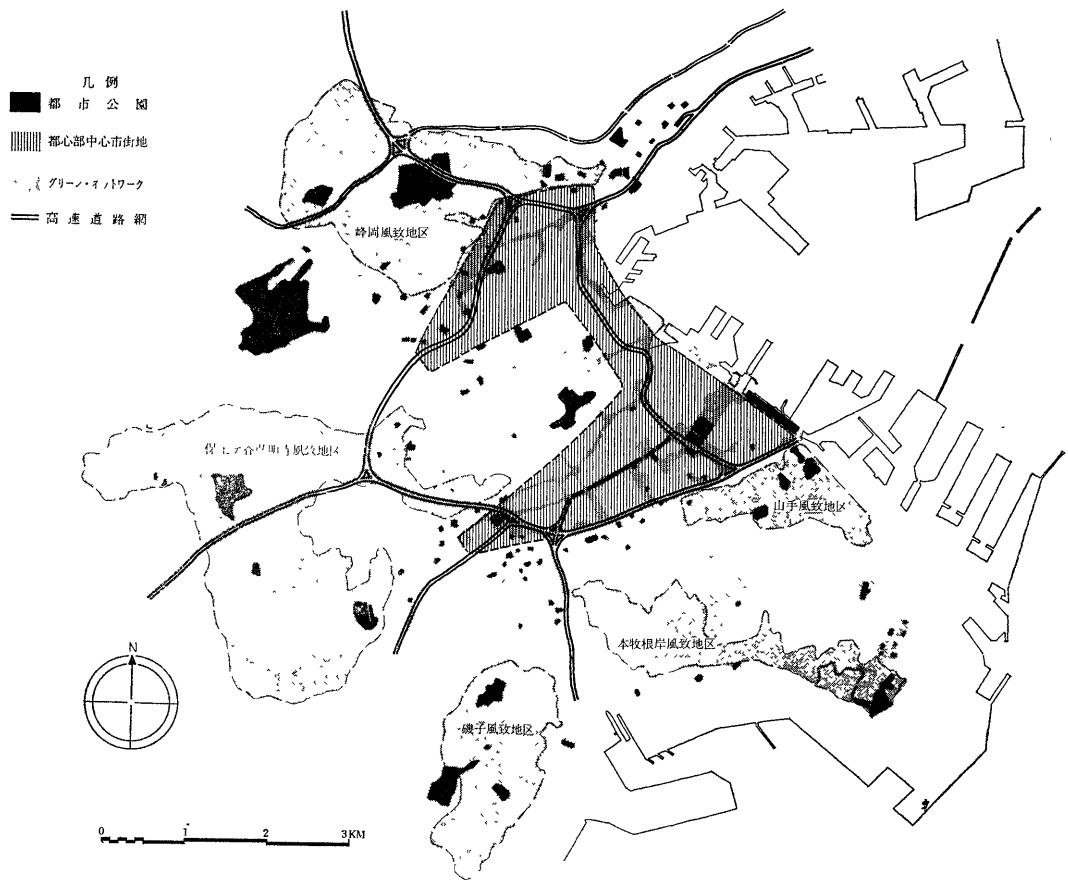
<2>市民生活をより豊かに向上させるために。

<3>市民活動の効率性を高めるために。

<4>横浜をすべての市民の手になる共同作品とするために。

横浜の都市構造は、従来から指摘されているように、新興の横浜駅西口周辺地区を中心とする核と旧来からの関内・伊勢佐木町を中心とする2つの核に分散してそれぞれ発展してきた。しかし今後大都市圏への人口集中及び都市機能の集積は更に強まり、他方経済・社会の流動化も進み、その一環として東京の中核管理機能の分散が起りつつあるような激しい動きに対処していくためには、いままでのような都市形態では不十分である。そこで横浜市では、現在の都心部を強化することによって独自の機能をもって大都市圏の一翼を担い明日のメガロポリスの中心都市として発展させていくため、いままでのような2つのクサビ形態で夫々独自に発展させていくのではなく図-1でもわかるとおり、横浜駅西口周辺地区と、関内・伊勢佐木町地区の構造的・機能的一体化をはかり、加えて港湾機能を媒介とした国際レベルでの文化管理機能を新たに付与し、更に広域的な商業・業務・文化・サービス等の一大拠点とした近代的・能率的な公害のない、しかも市民生活にとけこんだ理想的な港湾都市・工業都市・住宅都市をつくるとともに、特色のある国際文化管理中核都市と

図1 都心部骨格形成構想模式図



して築きあげようとしています。

このような都市づくりの目標を具体的に実現させていくため、横浜の都市形成の骨格となる次の6つの事業を重点施策として都市建設を積極的に進めています。

- 1 都心部強化事業
- 2 金沢地先埋立事業
- 3 高速鉄道建設事業
- 4 高速道路網建設事業
- 5 横浜港ベイブリッジ建設事業
- 6 港北ニュータウン建設事業

この6大事業は、それぞれが単独の事業としてすすめられるものではなく相互に密接な関連をもちながら押し進められていき、しかもこれらが起爆力となって停滞しがちなその他の都市整備事業を

動かし、あるいは新たな計画を誘発する役割をはたすものです。なかでも都心部強化事業は横浜の都市づくりの中心となるもので、この事業の成否が明日の人口300万都市横浜の鍵を握っているともいえます。

6大事業の内容については他のところで述べられておりますので、ここでは都心部強化事業を中心に概要をのべてみます。

## 2 都心部強化事業と大通り公園

都心部は横浜の心臓にあたるものです。したがって横浜の成長に見合った強い心臓を用意する必要があります。また都心部は横浜市民の活動の中心

であり、娯楽の中心でもあり、その他あらゆる都市活動の中心になりえるように十分なものでなければなりません。そのためにはいままでのような2つのクサビ形状に分かれて発展したままの都市構造ではなにかと不十分であり、これを構造的にも、機能的にも一体化させ強化して一大核としていくことが必要です。いわゆるクサビ形状都心からカスガイ形状都心への転換です。これをおこなっていくことが都心部強化事業の主目的なのです。しかし新しい都市の都心部をつくるのところが、すでに一度できあがった都市を再開発しながら都心部の強化をしていくのですから一朝一夕に出来るものではありません。そこで都心部のなかでも特に重要な部分についてまず事業をおこない順次他の部分に効果を及ぼしていくことが必要です。そのためには都心部内の基盤整備をおこない都心部と他の地区との連絡を密にさせ一般市民が都心部へ行きやすいようにすることが大切です。そこでまず高速道路と地下鉄の建設をおこない、更に主要地区を積極的に再開発させて魅力のある場を沢山つくっていく必要があります。そのために都心部内の工場を一部金沢地先埋立地等へ移転させるなどして、いままでのように住工混在化した都心部内の土地利用を純化させ、あわせて河川の埋立をおこない都心部強化のために有効利用するなどして都心全体の強化を図っていくことが大切です。とくに横浜の中心部にはほとんど利用されていない数多くの河川があります。これらの河川は未利用のみかいままでは工場汚水や汚物等で著しく汚染され、悪臭を放っており都市景観上・衛生上大変マイナスになっています。そこでこれらの河川を埋立てて都市構成・強化上有効利用していくことが考えられます。勿論その利用計画にあたっては慎重を期さねばなりません。とくに吉田川、富士見川等の埋立後は、その立地上からみて充分考慮したうえで計画されねばなりません。

このような観点から横浜市では、この吉田川、富士見川の河川を埋立てたあと緑で一杯になった公園を造成することを計画しています。これが通称『大通り公園計画』と呼ばれているものです。しかし大通り公園の造成だけでは都市景観上充分なものとはいえません。『大通り公園』を含めた都心部全体を『みどり』のベールでおおい、夢のある、希望に満ちた街づくりをしていくことが大切です。これには関連施設等<公園・緑地・オープンスペース・学校・医療施設 etc>を積極的に緑化していくことによって可能なのです。このような思想で提案されたのが都心部全体のグリーン・ネットワーク構想です。この構想を基礎として都心部強化事業をおこなっていくことは大変意義のあることです。このグリーン・ネットワークを模式的にアレンジしたものが図-1の都心部骨格形成構想模式図の中のグリーン・ネットワークなのです。このグリーン・ネットワークの構成上のポイントは既設・新設の大きな公園<山下公園、フランス山公園、山手公園、三ツ沢公園、蒔田公園、野毛山公園、横浜公園 etc>を含めた、本牧根岸風致地区、磯子風致地区、保土ヶ谷弘明寺風致地区、峰岡風致地区などを有機的に連結することです。

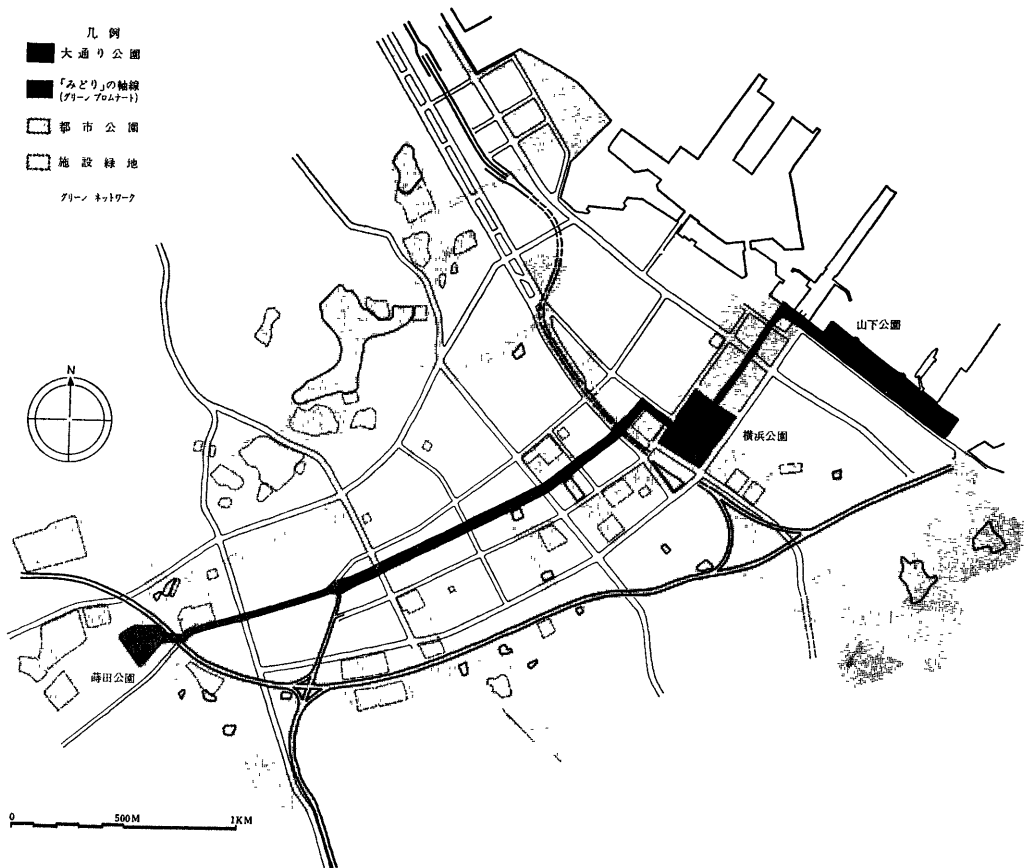
### 3———グリーンプロムナードと大通り公園

前述したように、都心部整備の一環として緑化を積極的にこなっていくことは都心部強化事業のなかでは大切なものです。しかし緑化も単に点的におこなうのではなく、線的・面的に強化し、そのうえ系統的に把握していくことが必要です。そのために緑化の対象としては都市公園・広場をはじめ施設緑地として学校・医療施設・公共空地の緑化<オープンスペースの積極的確保と緑化は今

後の都市形成上のポイントになるものと思われる。>、交通緑地として街路樹、並木などの修景、遮断緑地などがあげられます。これらをできるだけ緑化することによりグリーンネットワーク<環境緑化>を形成していくことができます。その中で『大通り公園』を一つの『みどり』の軸線とし、グリーン全体の幹として性格づけていき、他の関連施設を意図的にこれに結びつけていきます。このような思想にもとづき関内・伊勢佐木町を中心とする片方のクサビのグリーン系統を図化したものが図-2です。この図が大通り公園と「みどり」の軸線構想<グリーンプロムナード>の概要図です。図でもよく理解できるようにたいした労力もなく、たくみに都心部をグリーンで有機づけていくことができます。

大通り公園は図-2でもわかるとおりグリーンプロムナードの中軸になるものです。この軸の起点は、昔から内外に有名な山下公園で、そこから銀杏並木に映える日本大通りを経て横浜公園に入りヨーロッパ風デザインの市庁舎周辺を一つの結節点とした大通り公園に入ります。さらに大通り公園を約1.5km下りますと終点の蒔田公園に達します。このルートは、人々が自動車等に疎外されることもなく、あたかも小鳥が飛び交うように公園から公園を楽しく散策できるものです。これを横浜市では『みどりの軸線』と称して計画し、都市の景観をととのえるため、みどりとうるおいを与え、品格のあるアーバンスペースを生み出し、画一的な都市形成による都市環境の個性の喪失を

図2 大通り公園と「みどり」の軸線構想<グリーンプロムナード>



防ぎ、横浜市民の共同作品として共通の意識をもつことのできる憩いと創造の場とし、人々は、その環境の中で集い、憩い、語らい、散策することができ、市民生活の一つの中心となりえるような個性豊かな公園、緑地をつくろうとしております。更にこの計画は、関内・関外地区の再開発を誘発し、国際港都横浜にふさわしい業務地区として、またミナトヨコハマらしい雰囲気を備えたショッピングとレジャーの街として発展させ、順次他の関連する周辺地区の開発整備へと波及し得るものであり、ひいては都心部の体質を強化する役割を果たすべく多核的な性格を有しているものです。

また、公園・緑地は単なる都市美のアクセントだけではなく、自然災害をはじめとして、公害や交通公害などに弱い過密都市の体質を強化する役割を果たさるべきであり、都市防災の見地から計画的な整備が必要です。とかく失なわれがちな都市の個性を、大規模な公園・緑地・広場やオープン・スペース等のたくみな配置により回復させ、人間が住むのにふさわしいものに仕上げていくことが大切です。そのなかでも都市の象徴になりうるのが緑なのです。またせめて公園や緑地・オープン・スペースぐらいは個性豊かなユニークなものとして都市の景観・デザインを創造していくべきなのです。『大通り公園』はそのような思想で計画されています。

## 5———大通り公園の全体構想

現在進められている大通り公園の計画は、その形態が高速道路磯子線<市道高速3号線>の阪東橋ランプによって強い制約を受けております。高速道路のランプを阪東橋周辺に取り付けると現在の街路のみでは交通量を処理しきれず、およそ出入

口で1日当り25,000台<市での昭和60年予測>の交通量を処理するための道路が必要となります、このためには公園部分<現在の河川部分>を多少減じて道路として使用するか、公園以外の場所に新たに道路を新設するか、またはランプ自体を他の地区に移設するかのどれかにかかってきます。いずれの場合についても前述した骨格形成のためまえから基幹的道路体系の整備とリンクさせることが重要ですが、周辺状況より判断して当面他の地区へのランプの移設は出来そうもなく、このためランプから出入する自動車量を処理することのできる道路を当該予定地内で解決する以外にないので、これまでの計画はこのような制約条件を前提として進められてきました。しかし、大通り公園計画の本来の意義をまっとうしていくためには、できるだけ幅員の広い公園を主体とした計画が進められるべきであります。そのため、現在検討中の計画では、前述の制約条件を考慮した計画<第I段階計画>と理想的な計画<第II段階計画>の2段階に分けた計画案が進められています」第I段階計画は前述の意味では一義的なものであり、第II段階計画こそ本来の意味の大通り公園計画なのです。そこで第I段階計画の建設を具体的に進めていくにしても、思想的には、第II段階の計画を目標<基礎>として事業をおこなうことが大切です。

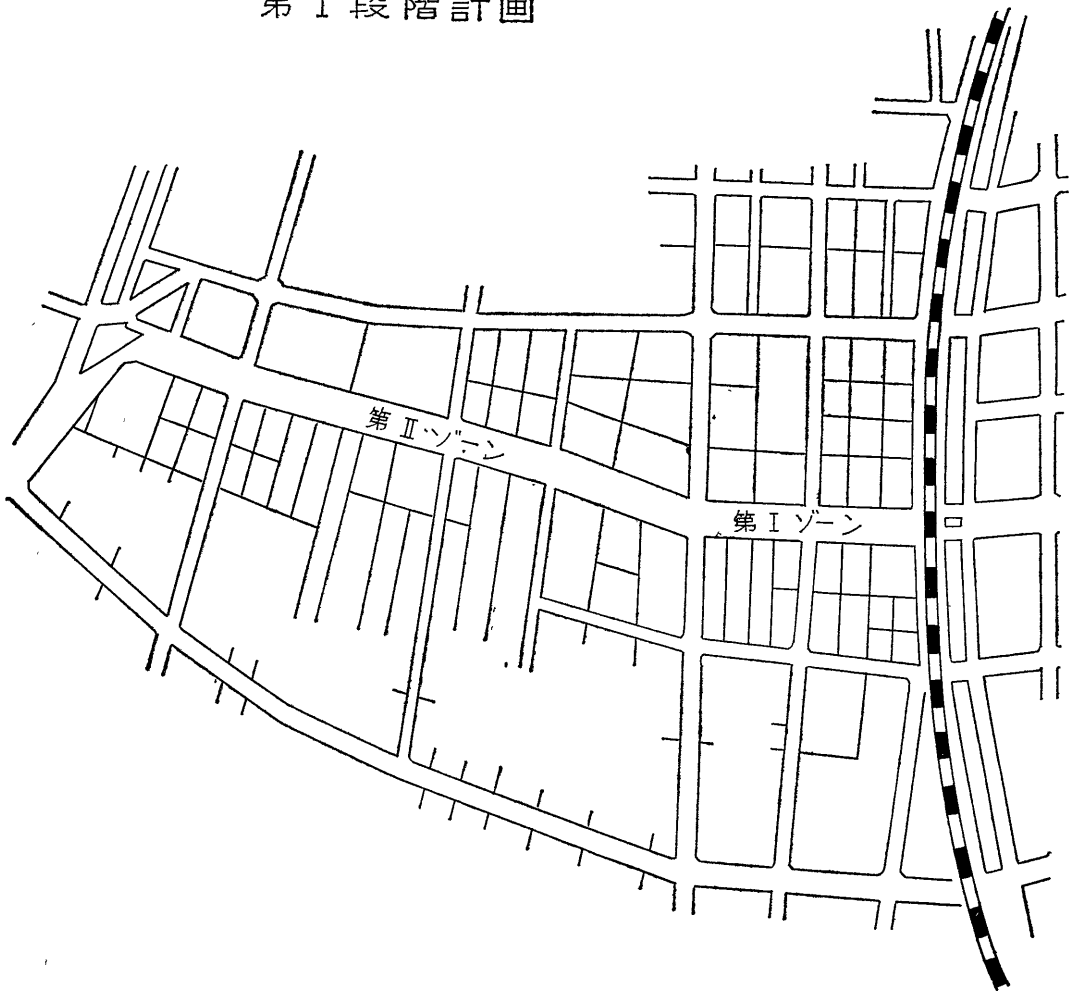
第I段階と第II段階計画の大通り公園構想の基本的形態は図-3の通りです。

図-3でもわかるとおり第1・第2段階の計画の相違は次の通りです。

### ——第I段階計画——

この段階では、千秋橋から阪東橋に至るゾーン<図中第IIゾーン>については大通り公園の両側を阪東橋ランプへの出入りのためのアクセス道路<現在計画中の道路幅員は、車道10m、歩道5m>とし、それぞれを一方通行方式とし、現在、

## 第I段階計画



橋のかかっている部分については、埋立後も道路として残していく計画です。

第Iゾーンについては、大通り公園の両側に幅員6.5mの歩道をセットし出来るだけ公園部分の面積を大きくとり、形態をととのえることに主眼がおかれています。

### ——第II段階計画——

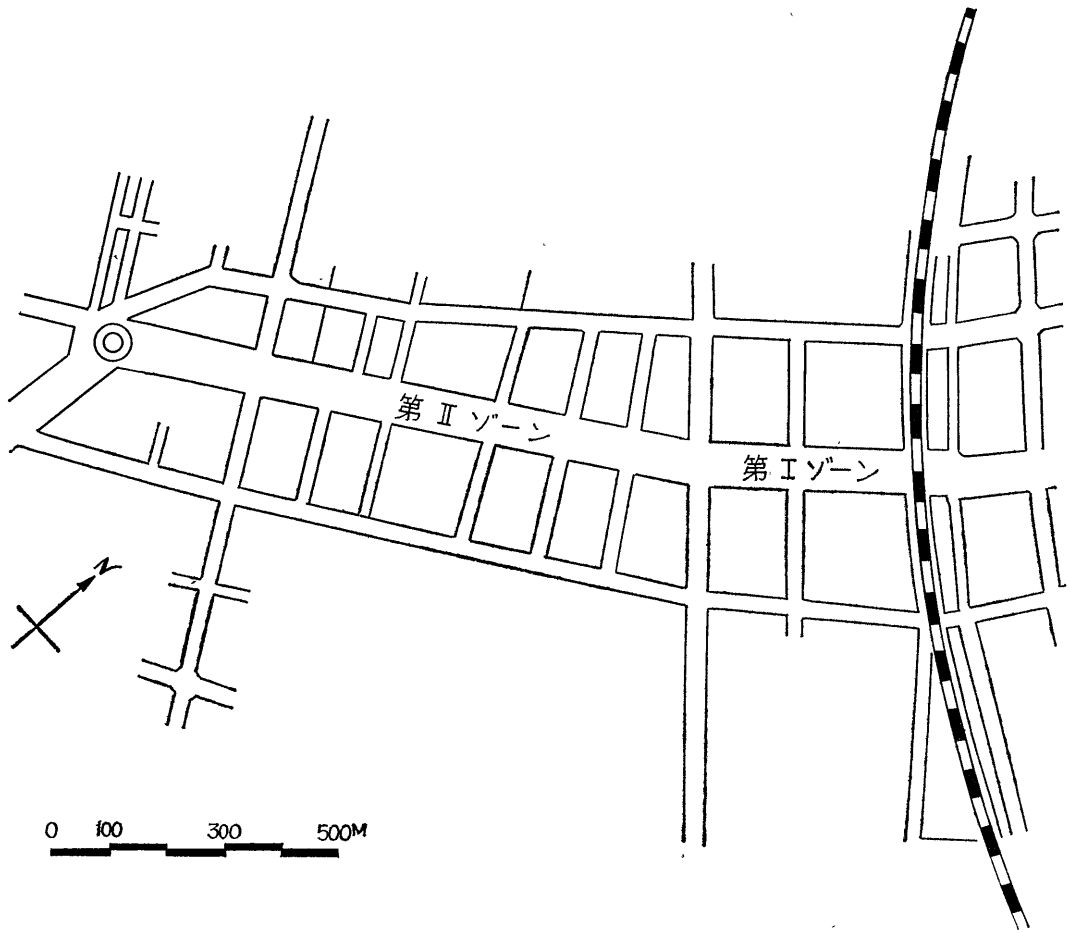
この段階では、真金町・永楽町地区の再開発がおこなわれることを前提として、大通り公園の南側沿いに道路を新設して、阪東橋ランプの出入りの方式を改良させ、公園周辺の街路体系をととのえていきます。このため、公園周辺の街路への自動車によるサービスは、国道16号線と新設された道

路により可能となる、公園両側の道路を縮少く千秋橋～蓬萊橋間と同じ幅員6.5mにする<することもできます。更に公園両側の街区相互を結ぶ道路もこの段階では1本減らし公園部分を拡張させて充実した本来の目的にあった大通り公園として仕上げていくことができます。

### 6——大通り公園のゾーニングと機能

大通り公園はこれを交差する千秋橋、阪東橋を通る2本の幹線道路により縦断され、大きな3つのブロックに分かれています。この形態を充分に生

## 第Ⅱ段階計画



かして大通り公園のゾーニングと機能が検討されています。図-4でもわかるとおり、公園の性格は千秋橋を境としてさらに2つのゾーン〈広場〉と〈森〉に大別されています。

——第Ⅰゾーン——〈蓬莱橋～千秋橋間約400m  
全体幅員約58m、公園幅員約44m〉  
国鉄関内駅と地下鉄長者町駅には含まれた延長約400mのゾーン〈公園幅員約44m〉で、北側300m

図4 ゾーニングと機能及び関連開発要点説明図

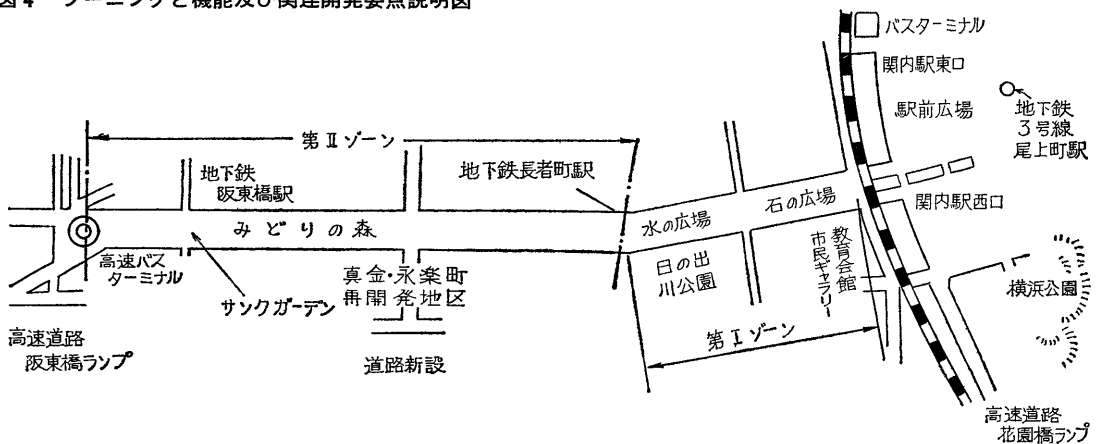
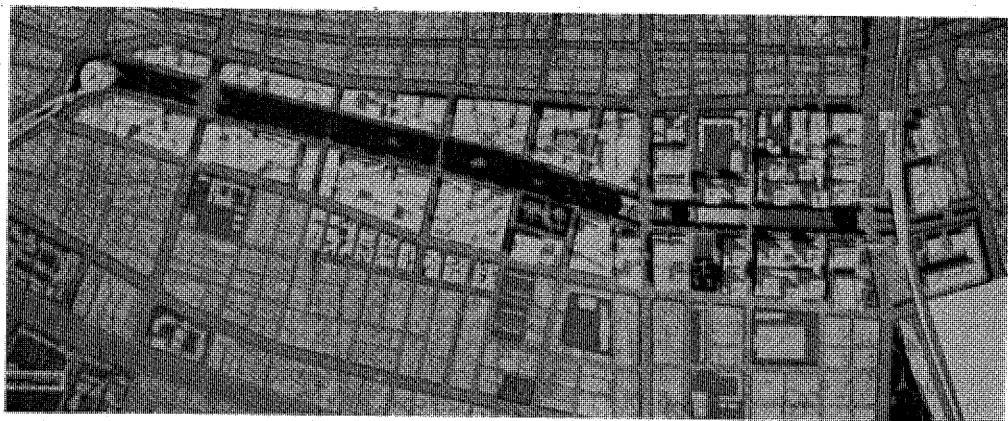
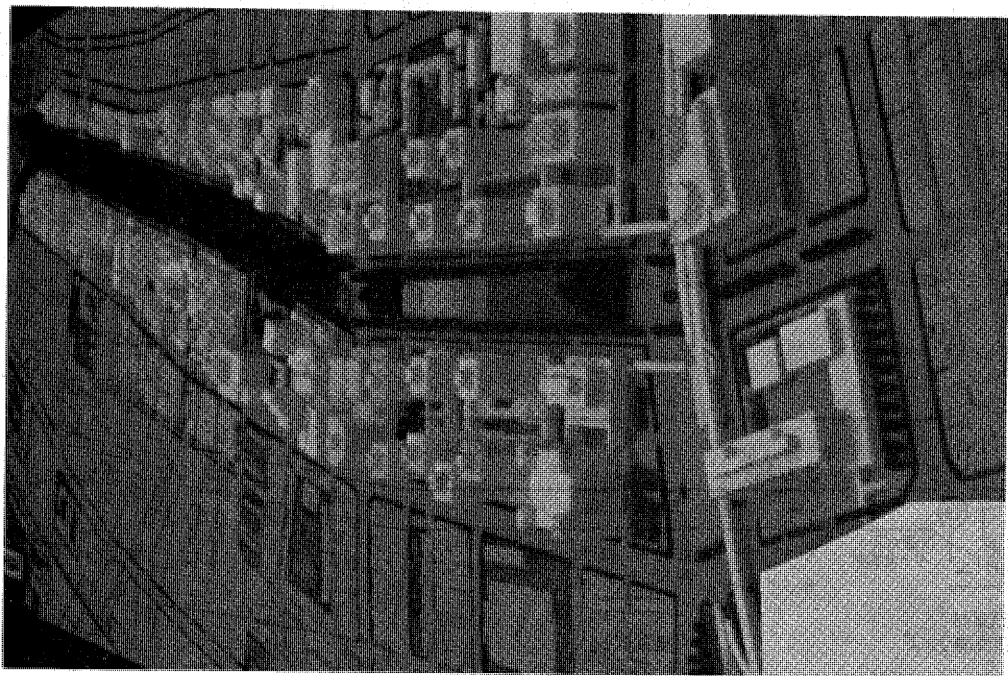


図5 大通り公園基本構想図<第Ⅱ段階の想像図>



備考

1——左側の写真は大通り公園を東端の上空から眺めた想像図。手前左端が市庁舎。手前から右上方に向かって大通り公園が延びている。この公園の手前側は「石の広場」。道路をこえた「水の広場」<白っぽい長方形のところ>と対照的な配置だ。その先、右の方へ折れ曲るところに地下鉄長者町駅やバス停がある。そこから0.8キロにわたって緑の公園が続く。右上端に円筒形の建物があ。<右側の写真を参照のこと>それはターミナルビルでバスターミナルがあり、屋上にヘリポート、ビルの前方地下には地下鉄阪東橋駅がある。

2——右の写真は左のと同じ模型を上から眺めたものである。



のところ到大通り公園に沿って伊勢佐木町商店街があります。大通り公園が完成したときここにくる人々は伊勢佐木町とこの公園をペアーとして利用することが考えられます。そのため人の流れがかなりなものになることが予想されます。また派大岡川の埋立に伴う高速道路横羽線の延伸、一般街路の整備等とともに国鉄関内駅前広場とも連繋し、更に周辺地区の再開発も積極的に進められていくことが予想される等を考え、この区間は周辺街区と一体的な広場として整備していくことが必要です。この広場はさらに次のような2つの性格に分けられています。

#### ——石の広場——

全体が敷石でペイプされた空間、ここでは野外での催しものが自由に出来、芸術の秋には屋外彫刻展も開催できるなど各種の行事がおこなえるものであり、普段は幼児がアシケリ、ナウトビなどが自由に楽しめる空間です。全体が硬い感じのものになるでしょう。

#### ——水の広場——

通常は水位が適当に変る水際をもつ池として利用される。また水を全部引くことにより野外劇場として利用出来ます。秋などには、石の広場でのダイナミックな彫刻展を楽しんだあと疲れた身体をこの劇場のフロアーに腰掛けて香り高い音楽に耳を傾け精神、肉体共に疲れを癒やすことのできる空間です。この空間は石の広場の硬い感じに対して水を取り入れた軟い空間となるでしょう。

#### ——サンクンガーデン<sunken garden>——

千秋橋を通る道路は、この公園をとりまく道路の中でも主要なものでありこれを中断させるわけにはいかない。またこの地点には、地下鉄3号線の駅<長者町駅>が計画されており、その計画をとりこみ道路により分断されている公園を地下広場<サンクンガーデン>をつくり、公園相互の結節をさせようとするものである。『石の広場』から

『水の広場』を経た人々が道路により疎外されることもなく、森の中にアプローチしていけるのです。反対に森からアプローチしてきた人々はこの広場から外へ出る瞬間一度に明るい太陽光線を浴びることが出来るなど、演出的には中世都市のプラツアにアプローチする方法によくしており素晴らしいものとなることでしょう。

——第IIゾーン——<千秋橋～駿河橋間約800m  
全体幅員約61m、公園幅員第I段階約31m、第I段階約47m>

千秋橋から阪東駅に至る全延長約800mのゾーンで、ここは「みどり」で、鬱蒼とした森として整備する。このゾーンは前述したように第I段階計画では両側に高速道路阪東橋ランプの影響により関連街路の整備が必要です。このため大通り公園の両側が一部削られ公園部分の幅員<約31m>がせまくなり形態としては不十分なものです。しかし第II段階の建設時点においては第Iゾーンと同じような公園形態<公園幅員約47m>となることを考慮して、公園の整備にあたっては万全を期していく必要があります。更にこのゾーンは縦断する道路により3つに分断されるが、性格としては連続したものになります。公園自体のデザインとしてはできるだけ大きな樹木でおおい、第Iゾーンの広場等の明るい空間を「明」とすれば、「暗」的な性格になり、グリーンプロムナードの中軸たりえるよう整備していくことが大切です。

この他阪東橋と駿河橋間は第I段階計画においては高速道路のランプの出入口として利用されるため公園としての機能はほとんど失われるが、第II段階計画では、この場所に交通ビルのような建物を建設して、この周辺の車廻りを解決するなどすれば、この部分も公園として整備できます。更に富士見川埋立地は蒔田公園とを結ぶポイントになるので、できるだけ樹木を中心<児童公園を含めた>とした公園として計画していくべく検討され

ています。

以上のような趣旨にもとづき、第Ⅱ段階計画をアレンジしたものが図一5の全体構想図です。

## 7———大通り公園と周辺地区の整備

大通り公園の建設に当っては公園自体を整備するだけでなく、周辺地区の整備が大切です。他都市によくみられるように公園整備と周辺地区の整備の不具合は、せっかく建設した公園の魅力を半減させています。相当膨大な公共投資をして建設するので、それを十分生かしていかなければなりません。それだけに周辺地区の再開発等は慎重におこなっていく必要があります。周辺地区の再開発に当っては、地区の性格、大通り公園の景観等にできるだけ見合ったものにしていく必要があります。それには建物を単に高層化させるだけでなく、建物の用途等も充分きをつけ指導していくことが大切です。しかし市自体でこの周辺地区全体を再開発していくわけにはいかないの、新都市計画法や建築基準法、再開発法等を充分に利用し、特別用途地区、美観地区、高度利用地区、容積地区等の指定をしたり、あるいは壁面線指定や建築協定等をできるだけ活用して可能な限り大規模開発〈スーパーブロック方式〉をおこない、大通り公園地区にふさわしい再開発を進めていくことが必要です。建物の用途を規制する例としては、できるだけこの公園〈特に第Ⅰゾーン〉に面する個所には公共建築物〈文化センター、市民ギャラリー、ライブラリー etc〉を配置するなどして、ここの空間をよりよい市民溜りとしていくことが考えられます。なかでも大通り公園の周辺整備をおこなうにあたって重要な地区は、永楽町、真金町地区です。第Ⅱ段階計画を実現させていくためには、永楽町・真金町地区の再

開発の是非にかかっています。現在この地区は都心部内では比較的低密度住宅の密集地であり、このままでは都心部強化上ネックにもなりかねません。この地区は地理的条件等からみても、高密度開発がおこなわれれば、都心部の中核になりうるところでもあり、それだけになお積極的な再開発が要求される場所なのです。

## 8———今後の課題

大通り公園は以上のような内容のもので、横浜の都市づくりにあたっては重要なものです。ある意味においては6大事業に匹敵するものであり、あるいはそれ以上のものであるかもしれません。とかく失われがちな都市における人間性を回復していくためには、前述したように緑を上手に利用することなどにより、都市の生活環境を良化していくことが大切です。都市全体が緑のベールで包まれた都市環境は想像しただけでも素晴らしいものです。横浜に住む人、横浜に遊びにくる人、横浜へ仕事にくる人等がひとときをこの大通り公園を中心とするところに来て、楽しく語らい、憩うことが出来るのです。

都市は人間にとって最適環境であることが必要です。いままでのように非人間化された都市建設では、人間の為の快適な都市をつくらうとする前に、機能的、構造的な利便性のみが追求されてしまい、とかく人間にとっては住みにくい都市になりがちです。だが、人間のための都市の建設を標榜するならば、単に利便性のみを追求するだけでなく、それ以前に追求すべきものが沢山あるはずなのです。その一つが人間生活を中心とした環境の整備なのです。理想的には利便性を有した人間にとってもっとも快適な都市環境の整備が必要であるということです。このような環境整備がととのえ

られることにより、はじめて『誰れでも住みたくなる都市』ともなりうるのです。しかしそれはユートピアではなく行政上のちょっとした工夫によって出来るのです。それがいままでのべてきた緑を中心とした環境整備なのです。しかし一方では公園・緑地等の整備はとかくおくれがちです。それにはいろいろ理由があることと思いますが、なかでも大きなものは市民一般の公園・緑地に対する意識の低さがあげられます。国民性が、日本人の「公共物」に対する意識の低さは、外国のそれにくらべて著しいようです。外国の都市建設の歴史を調査してみるとよくわかりますが、都市形成にあたって公園・緑地・オープン・スペース等は非常に重要視され、単に自動車利用者等の利便のためだけではおいそれと公園等の計画は修正しません。反対に公園・緑地を疎外するような種々の計画に対しては市民がこぞって反対して一大市民運動に発展させています。このような市民運動の例はいたるところにみられます。少し長くなりますがその代表的なものをみてみますと、

人口41万人を擁するチューリッヒ市は、チューリッヒ湖に臨む風光明媚な都市としてその名を謳われていますが、ここまでにするには緑苑道建設によって湖岸の美を死守した歴史的事件が秘められています。19世紀末葉湖岸を扼する鉄道施設の計画に端を発し直ちに反対の烽火が挙がった。これが反対運動の母胎となってこの鉄道施設計画を中止させ、これを契機に巨額の前算が組まれ湖岸通り建設事業が、1881年に着手され4年の歳月を要して完成した。このようにしてチューリッヒ市の景観を左右する湖岸の緑地帯〈約4km〉が確保されたのです。

もう一つの例は、アメリカにおける公園運動の口火となった記念すべき事業であるニューヨークのセントラルパークの建設です。この公園建設の最初の唱導者は造園家 A. Downing と作家 W.

Bryant の2人が、1884年ニューヨークのイブニングポストに寄稿して“中央公園”の建設を力説したことに端を発して、このPRの甲斐もあって1850年市長選挙に公園問題がその争点となりより熱心な“公園派”であったキングスランドが市長に当選し、セントラルパークの用地買収が決定したのは1853年であった。この間雑踏する City Hall Park や Greenwood 墓地にしか散策の場所を見出すことのできなかつた市民は、心から公園を渴望し、公園問題がひとたび抬頭するや抑せずしてその運動を支援したわけです。当初は、外部からの公然たる干渉が一再ならず加えられた。たとえば公園を貫通させる地下鉄道建設の請願、世界博覧会の開催のための敷地獲得の策動、高速道路敷設権の要求、その他有形、無形の干渉、これらはことごとく一般市民の良識によって封じられてしまった。かくしてこのような障害を排除し、将来の公園の安全保障を約束するよき慣例が確立されるに至ったのです。これらの闘いを通じて常にその強い後楯となったのはニューヨークの新聞界であり、その功績は高く評価されるのです。\*—1

これらの素晴らしい動きに対して、横浜市における至近な例をみてみますと、昔から内外に有名な山下公園内に貨物線の敷設計画が起ったときどれだけの人々が関心をもち山下公園を理解し、その敷設計画に反対したのでしょうか。残念なことにそれらの動きがあったとはきいておりません。仮りに小さな動きがあったとしても、現実に山下公園の美観を害する貨物線が堂々と敷設されていることが、その動きの弱かったことを証明しております。これは市民にも、またそれを司る行政体の役人にも責任があります。このように至近な例一つをみても、公園・緑地〈公共物〉等に対する認識のなさがわかります。

このようなことからみても、大通り公園の建設に

当ってはよほどしっかりした共通意識をもたないと、これから起るであろう種々な困難さに敗けてしまい、夢のない公園になってしまうおそれがあります。すでに公園を疎外するような動きが2, 3みられます。これらの抵抗を一つ一つ打解していくには、まず第1に行政体内において大通り公園に対する共通意識を確立させることです。すでに吉田川、富士見川の埋立が進め始められている現在、行政体内の意識が確立しているとは思えません。自己の事務分掌の範囲だけで物を考えるのではなく、もっと前向きな姿勢で、都市内の緑の意義を認識して、後手になりがちな公園行政を先手のうてる行政体制に切り変えていくことが必要です。そのためには関係各局の担当者が『大通り公園の建設目的』を十分に理解することが必要です。そして関連部局全てが建設に当って前向きにアプローチしていくことが必要なのです。

第2としては、大通り公園の建設に当っては市民の協力が不可欠なものであるということです。とくに大通り公園の周辺地区に位置する諸権利者の全面的な協力を得る必要があります。この公園の成功、不成功は、その協力が得られるかどうかにあるといっても過言ではありません。大通り公園の第Ⅱ段階計画を実現させるためにはとくに永楽町、真金町地区の人々の賛意と協力を得る必要があります。この種の公園建設にあたっては前述した外国の例を引くまでもなく、官民一体となった協力体制が必要なのです。その体制ができてこそ『横浜をすべての市民の手になる共同作品とするため』の建設目標も具現化されてくるのです。これらの条件が満足されることにより、大通り公園はより魅力のある場として市民の前に姿を現わしてくるのです。そして市民の協力を得て完成した大通り公園は、横浜の顔にもなり、『だれでも住みたくなる都市』の中心部としてふさわしいシンボリックゾーンにもなりうるのです。

#### 参考資料

- ※-1 都市問題研究第14巻第10号都市のデザイン—転換期の公園緑地問題<高橋理喜男>
- 2 横浜の都市づくり<横浜市>
- 3 横浜国際港都延設中期計画<1969~1973><横浜市>
- 4 横浜市大通り公園及び周辺地区開発構想報告書<環境開発センター>

<企画調整室企画課企画第二係長>