

# 都市の主体性

求心的都市構造の形成をめざして

金田孝之

## 一 はじめに

最近都市の主体性というものが、横浜市あるいは首都圏のレベルだけでなく、地方における都市の計画においても議論されている。この場合、都市の主体性とはさまざまな意味あいをもっており、一つの見解なり定義に収斂させていくことは困難である。今回の報告では次に述べるように、経済的活動とそれを支える都市の骨格施設に限定して都市の主体性というものを考えてみた。そしてこの限定された分野での都市の主体性というものを、「求心的都市構造」と呼んでみることにする。

① 求心的都市構造の定義

律性をもった都市として日本で実際に存在しているものを考えるならば①人口↓数十万↘数百万、②面積↓通勤圏程度の広がり、数百歳の両方を併せ持った都市を考へることが妥当であろう。

### ② 求心的都市構造の定義

求心的都市構造とは「都市がそれが立地している地域の中で中心地として機能し、発展している」状態をいう。これを具体的な指標で示そうとすると、さき述べてのように経済活動とこれを支える都市の骨格施設に限定したとしても、次のような複数の指標によらざるを得ない。こうした複数の指標を一つの指標としてまとめたものが、逆に求心的都市構造という指標になるものと考えられる。

- ① 人口
- ② 土地利用
- ③ 交通
- ④ 経
- ⑤ 交
- ⑥ 経
- ⑦ 交
- ⑧ 経
- ⑨ 交
- ⑩ 経
- ⑪ 交
- ⑫ 経
- ⑬ 交
- ⑭ 経
- ⑮ 交
- ⑯ 経
- ⑰ 交
- ⑱ 経
- ⑲ 交
- ⑳ 経
- ㉑ 交
- ㉒ 経
- ㉓ 交
- ㉔ 経
- ㉕ 交
- ㉖ 経
- ㉗ 交
- ㉘ 経
- ㉙ 交
- ㉚ 経
- ㉛ 交
- ㉜ 経
- ㉝ 交
- ㉞ 経
- ㉟ 交
- ㊱ 経
- ㊲ 交
- ㊳ 経
- ㊴ 交
- ㊵ 経
- ㊶ 交
- ㊷ 経
- ㊸ 交
- ㊹ 経
- ㊺ 交
- ㊻ 経
- ㊼ 交
- ㊽ 経
- ㊾ 交
- ㊿ 経

- ① 人口
- ② 土地利用
- ③ 交通
- ④ 経
- ⑤ 交
- ⑥ 経
- ⑦ 交
- ⑧ 経
- ⑨ 交
- ⑩ 経
- ⑪ 交
- ⑫ 経
- ⑬ 交
- ⑭ 経
- ⑮ 交
- ⑯ 経
- ⑰ 交
- ⑱ 経
- ⑲ 交
- ⑳ 経
- ㉑ 交
- ㉒ 経
- ㉓ 交
- ㉔ 経
- ㉕ 交
- ㉖ 経
- ㉗ 交
- ㉘ 経
- ㉙ 交
- ㉚ 経
- ㉛ 交
- ㉜ 経
- ㉝ 交
- ㉞ 経
- ㉟ 交
- ㊱ 経
- ㊲ 交
- ㊳ 経
- ㊴ 交
- ㊵ 経
- ㊶ 交
- ㊷ 経
- ㊸ 交
- ㊹ 経
- ㊺ 交
- ㊻ 経
- ㊼ 交
- ㊽ 経
- ㊾ 交
- ㊿ 経

① 前提となる都市のスケール  
どの程度のスケールの都市を前提にして求心的都市構造を議論するかについては、都市としてある程度の自律性を持つことが可能であるということ、また、自

- ① 人口
- ② 土地利用
- ③ 交通
- ④ 経
- ⑤ 交
- ⑥ 経
- ⑦ 交
- ⑧ 経
- ⑨ 交
- ⑩ 経
- ⑪ 交
- ⑫ 経
- ⑬ 交
- ⑭ 経
- ⑮ 交
- ⑯ 経
- ⑰ 交
- ⑱ 経
- ⑲ 交
- ⑳ 経
- ㉑ 交
- ㉒ 経
- ㉓ 交
- ㉔ 経
- ㉕ 交
- ㉖ 経
- ㉗ 交
- ㉘ 経
- ㉙ 交
- ㉚ 経
- ㉛ 交
- ㉜ 経
- ㉝ 交
- ㉞ 経
- ㉟ 交
- ㊱ 経
- ㊲ 交
- ㊳ 経
- ㊴ 交
- ㊵ 経
- ㊶ 交
- ㊷ 経
- ㊸ 交
- ㊹ 経
- ㊺ 交
- ㊻ 経
- ㊼ 交
- ㊽ 経
- ㊾ 交
- ㊿ 経

- ① 人口
- ② 土地利用
- ③ 交通
- ④ 経
- ⑤ 交
- ⑥ 経
- ⑦ 交
- ⑧ 経
- ⑨ 交
- ⑩ 経
- ⑪ 交
- ⑫ 経
- ⑬ 交
- ⑭ 経
- ⑮ 交
- ⑯ 経
- ⑰ 交
- ⑱ 経
- ⑲ 交
- ⑳ 経
- ㉑ 交
- ㉒ 経
- ㉓ 交
- ㉔ 経
- ㉕ 交
- ㉖ 経
- ㉗ 交
- ㉘ 経
- ㉙ 交
- ㉚ 経
- ㉛ 交
- ㉜ 経
- ㉝ 交
- ㉞ 経
- ㉟ 交
- ㊱ 経
- ㊲ 交
- ㊳ 経
- ㊴ 交
- ㊵ 経
- ㊶ 交
- ㊷ 経
- ㊸ 交
- ㊹ 経
- ㊺ 交
- ㊻ 経
- ㊼ 交
- ㊽ 経
- ㊾ 交
- ㊿ 経

- ① 人口
- ② 土地利用
- ③ 交通
- ④ 経
- ⑤ 交
- ⑥ 経
- ⑦ 交
- ⑧ 経
- ⑨ 交
- ⑩ 経
- ⑪ 交
- ⑫ 経
- ⑬ 交
- ⑭ 経
- ⑮ 交
- ⑯ 経
- ⑰ 交
- ⑱ 経
- ⑲ 交
- ⑳ 経
- ㉑ 交
- ㉒ 経
- ㉓ 交
- ㉔ 経
- ㉕ 交
- ㉖ 経
- ㉗ 交
- ㉘ 経
- ㉙ 交
- ㉚ 経
- ㉛ 交
- ㉜ 経
- ㉝ 交
- ㉞ 経
- ㉟ 交
- ㊱ 経
- ㊲ 交
- ㊳ 経
- ㊴ 交
- ㊵ 経
- ㊶ 交
- ㊷ 経
- ㊸ 交
- ㊹ 経
- ㊺ 交
- ㊻ 経
- ㊼ 交
- ㊽ 経
- ㊾ 交
- ㊿ 経

## 三 横浜における求心的都市構造の形成

②で述べたような求心的都市構造の定義にそって、横浜市におけるその形成をいくつかの指標から検討してみる。

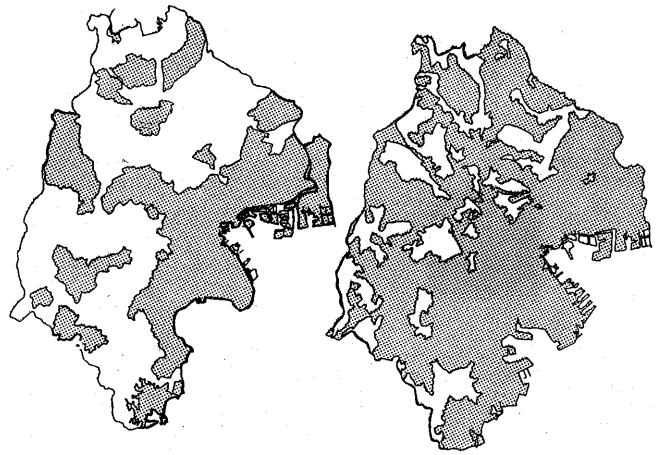
- (1) 都市的土地利用

商業系用途地域は昭和三十五から昭和五十五年までに一、四二六haから二、五三一ha、シェアは三・五％から五・七％に増大している。増大した主な原因は、郊外部における宅地開発にともなう新しく指定された商業系用途地域である。

横浜の郊外部における宅地開発の進展

図一 1 用途地域の指定地区の拡大  
昭 36

昭 55



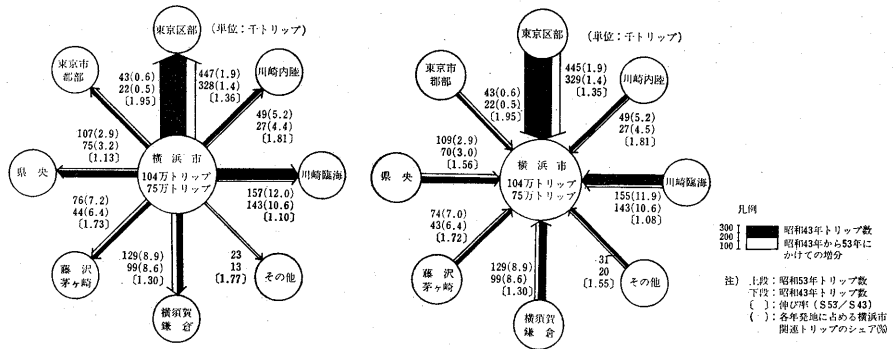
は、用途地域の指定地域の増大(図一1)、面的開発事業の実施状況からも明らかである。

(2)人口

昼間人口は昭和三十五年から昭和五十年までに一三三万人から二二八万人に増大しているが、夜間人口は一三八万人から二六二万人と昼間人口を上まわる増加を示しているため、昼夜間人口比は九六・五％(昭和三十五年)から九〇・六％(昭和五十年)に減少している。

市内への流入は昭和二十五年から昭和

図一 2 横浜市から市外への流出量・市外から市内への流入量

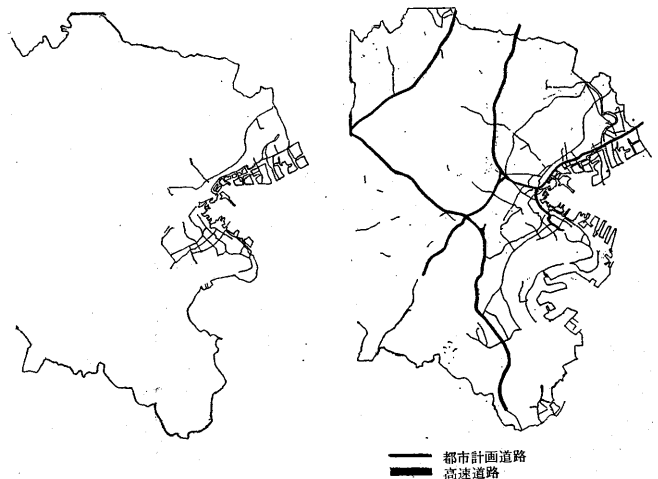


五十年までに二二万人から二四万人と増大しているが、流出は一七万人から四七万人とそれ以上の増加を示している。(表一)

流出入を地域別にみると、流出の伸びがもっとも大きいのは、港北区・緑区・戸塚区等の郊外であり、流入の伸びが最も大きいのは西区・中区の都心地域である。都心地域のみは昼夜間人口比をみると一二八(三十五年)から一六一(五

図一 3 都市計画道路・高速道路整備状況  
昭 36

昭 55



(3)交通  
十年)と増大している。

四十三年と五十年とのパーソントリップを比較すると、流出・流入とも増大している。流出入とも、伸び率(昭53/昭43)が大きいのは、東京市郡部、藤沢・茅ヶ崎、川崎内陸、県央とのトリップである(図一2)。区別の通勤トリップのシェアをみると既成市街地および相鉄線沿線では横浜の都心(西・中区)に通勤トリップが集中しており、パーソン

表一 3 設備投資額

期間	投資額 (億円)	南関東に占める 構成比 (%)	全国に占める 構成比 (%)
40~42年	1,242	7.3	2.1
43~45年	3,486	10.0	2.7
46~48年	3,245	8.6	2.0
49~51年	3,594	8.4	1.9
52~54年	4,986	9.8	2.7

表一 4 横浜市における事務所等の面積  
事務所・店舗・銀行 (1,000m<sup>2</sup>)

年次	木造	非木造	計	昭35=100
昭35	406	638	1,044	100
40	675	1,550	2,225	213
45	610	3,045	3,655	350
50	600	5,187	5,787	545
55	593	6,256	6,849	656

(注) 免税点以下のものを除く

リップの伸び率が大きい郊外地では東京の都心三区に集中している。  
また、横浜港における取扱貨物量の伸びをみると、二、六五三万トン(昭三十五)から一億二、四四六万トン(昭五十五)と著しい増加を示している。特に公共貨物の外貿出、民間貨物の外貿入の増加が著しい。

(4) 経 済

産業別の就業者数をみると、一次は実数、構成比とも低下し、二次は実数、構成比とも四十五年をピークに停滞し、三次では実数、構成比とも一貫して増大し

も形成されてきている(図一三)。

(6) 管理機能

横浜市における事務所等の面積は一〇四ha(三十五)から六八五ha(五十五)

(5) 交通施設

鉄道、都市計画道路、高速道路の整備状況をみると三十五から五十五年の間に横浜を中心としたネットワークが形成されてきている。また、一方では新幹線、東名、横浜新道等通過交通型の交通施設も形成されてきている(図一三)。

卸売販売額で三十五~五十四年で五・五倍、小売販売額では実質で三十五~五十四年で四・八倍に増加している。

表一 1 人口

	昭35	昭40	昭45	昭50
①夜間人口	1,375,710	1,788,915	2,238,264	2,621,771
②昼間人口	1,327,048	1,676,397	2,052,714	2,375,994
③昼夜間人口比 ②/① %	96.5	93.7	91.7	90.6
④市外流出	116,625	281,542	393,135	486,023
⑤市外流出率 ④/① %	12.11	15.74	17.56	18.53
⑥市内流入	117,963	169,024	207,585	240,246
⑦市内流入率 ⑥/① %	8.89	9.45	9.27	9.16

表一 2 横浜市就業者数 (人)

産業	年次	昭35	昭40	昭45	昭50
		実数	31,336	24,446	18,143
一次産業	構成比 (%)	5.2	2.9	1.7	1.3
二次産業	実数	263,241	394,197	469,876	494,328
	構成比 (%)	45.6	44.2	44.4	40.1
三次産業	実数	309,927	448,005	590,886	694,689
	構成比 (%)	51.3	52.9	52.9	58.6

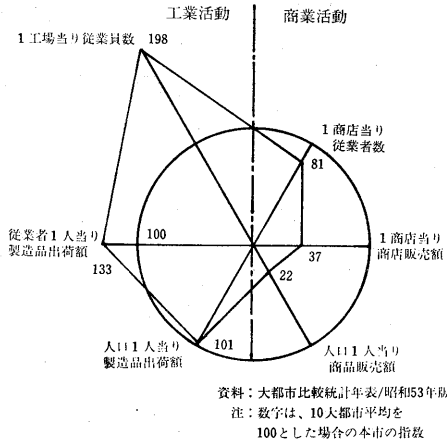
表一 5 横浜市の本社所在企業数

年度	資本金				
	100億円 以上	50~100 億円	10~50 億円	1~10 億円	5000万円 ~1億円
40年度	1 (1.4)	—	11 (2.4)	70 (3.4)	80 (3.7)
45年度	2 (1.9)	2 (2.2)	13 (2.1)	139 (4.5)	161 (5.3)
49年度	2 (1.4)	3 (2.4)	28 (3.4)	209 (4.3)	217 (5.2)
54年度	3 (1.7)	2 (1.1)	32 (3.3)	284 (4.4)	326 (5.3)

(注) カッコ内は南関東における構成比(%)  
(出典) 「東京国税局統計書」及び「国税庁統計書」より作成

ている(表一2)。  
製造業出荷額は、三十五~五十四年に各目で七、八倍になり、対南関東構成比は一三・〇%から九・二%に低下し、対全国構成比は三・七%から二・四%に低下している。設備投資額の全国および南関東における構成比をみると最近増大している。  
三次産業事務所数をみると、不動産、運輸通信、飲食店の増加が大きい。三次産業の従業者においてもほぼ同様に不動産、飲食店、サービス業の増加が大きい。

図-4 本市の工業活動、商業活動の10大都市平均との比較



四 他都市との比較

に増大している(表-4)。また、本社所在企業数は一六二社(三十五)より六四七社(五十五)に増大している(表-5)。以上の諸指標より判断すると横浜市における求心的都市構造は一方では強化され(周辺地域を含めた地域の中心地)、また、一方では弱体化(東京への依存)されてきたと言えるであろう。全体として昼夜間人口比に示されるように弱体化されてきたと考えるのが妥当であろう。

(2) 経済活動  
商業活動を比較  
数、従業員数、販売

横浜市の求心的都市構造を他都市のそれと比較すると、次のようである。  
(1) 昼夜間人口比率  
昼夜間人口比率は、その値が大きいことは就業者の流出が少なく流入が大きいことを示すものであるが、横浜市はそれはいずれも一〇以上である。  
(2) 経済活動  
商業活動を比較してみると、商店数、従業員数、販売額が夜間人口が同規模の名古屋市、大阪市に比べてかなり低く、また一商店当りの従業員数、商品販売額、人口一人当りの商品販売額についても十大都市

表-6 本社機能の比較

(会社四季報1980夏季号)

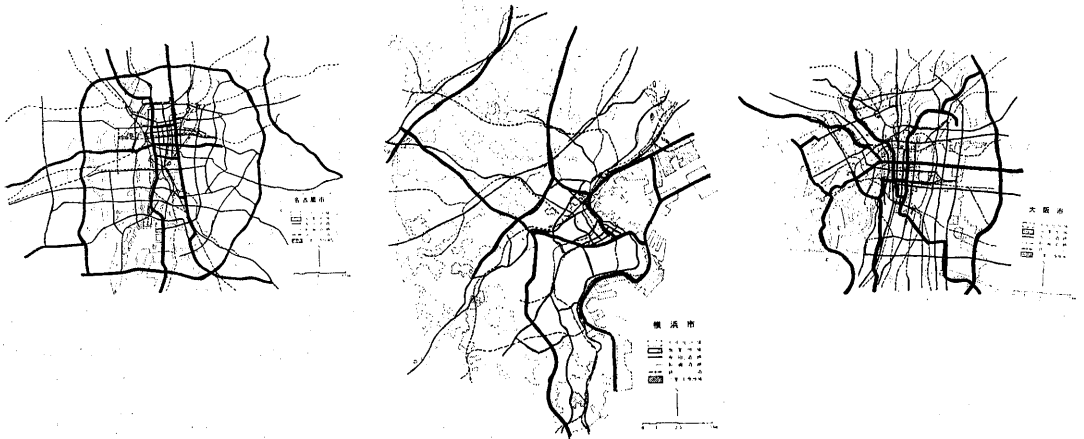
都市名	資本金 500億 円以上	500~ 100	100~ 50	50~20	20~10	10億円 以下	計
札幌市	1	3	—	3	3	7	17
東京3区(千代田・中央・港)	19	83	85	133	134	95	549
東京都区部	—	23	22	54	65	84	248
東京都下	—	1	1	9	7	9	27
川崎市	1	2	1	5	7	6	22
横浜市	1	2	5	9	9	9	35
名古屋市	2	5	3	13	22	19	64
京都市	—	1	4	6	14	13	38
大阪市	10	35	38	59	54	58	254
神戸市	3	3	2	9	10	11	38
広島市	1	2	1	1	4	6	15
北九州市	—	1	1	4	2	2	10
福岡市	1	3	2	3	3	8	20
計	39社	164社	165社	308社	334社	327社	1,337社

図-5

(名古屋市)

(横浜市)

(大阪市)



の平均をかなり下まわる(図-4)。

工業活動についてはこの逆で一工場あたりの従業者数、従業者一人当りの製造品出荷額は、十大都市の平均を上まわる(図-4)。

(3)業務機能

本社数についてみると、横浜市は神戸市、京都市のレベルであり、大阪市はもちろん名古屋市と比較しても少ない(表-6)。民間企業研究所の立地状況を見ると横浜市は他都市よりすぐれている。また大学の立地状況を見ると学生数、学校数とも東京、京都はもちろん福岡、名古屋に比較しても少ない。

(4)交通施設

自動車専用道路、幹線道路、鉄道の整備状況を見ると、その整備密度(延長/面積)は夜間人口が同規模の名古屋市、大阪市に比べて小さく、京都市、札幌市と同程度である(図-5)。

放射状、環状のパターンによって都心部を中心としたネットワークが形成されるのが、それぞれの地域の中心となる都市の一般例であるが、横浜の場合こうしたパターンが未成熟であり、神戸市のような通過型のパターンも併せもっている。

以上限られた指標について他都市比較を行なったが、いずれの指標からも「求心的都市構造の形成、すなわち地域の中心地として機能し、発展している」については、他都市に比べ相当な遅れがあるとするのが妥当であろう。

五 求心的都市構造の意義

① 横浜等の首都圏の周辺都市における求心的都市構造の必要性

なぜ求心的都市構造が横浜市等の首都圏の周辺都市で必要なのかについてはさまざまな理由が考えられるが、広域的な視点より考えられるaグループと地域的な視点より考えられるbグループに分けられる。aグループの理由の大部分のものについては「周辺都市における求心的都市構造の形成」という解決策以外の解決策によって解決が可能であるので、基本的にはbグループが必要性の根拠となるのではないかと考えられる。また、実際にはaグループの他の解決策(東京の都心に向けてさらに大量輸送機関を整備する)も実施困難なものが多い(図-6、表-7)。

② 求心的都市構造の各政策分野における意義

求心的都市構造を形成していくことは単に都市計画上の意義があるだけでなく、都市を前提として成立しているさまざまな分野にも意義があるものと思われる。

図-6

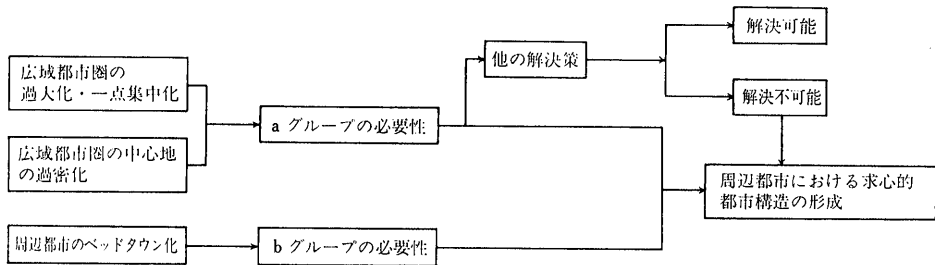


表-7 求心的都市構造の必要性

	必要性(他の解決策)	空間のレベル	必要性の特徴
a グループ (広域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○長距離通勤(大量輸送機関の整備)</li> <li>○公害問題</li> <li>○防災問題(オープンスペースの確保、施設の耐震化)</li> <li>○地方財政の悪化(財政制度改革)</li> <li>○過集積による外部不経済(集積に対応した都市施設づくり)</li> </ul>	広域(首都圏) 広域、特に都心 同上 都心	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 広域(首都圏)都市圏の過大過密、一点集中に起因するものであり、解決策として周辺都市の強化による業務機能等の分散が考えられる。周辺都市の強化→求心的都市構造の強化</li> <li>2. 問題の程度が比較的計量化できる</li> <li>3. 1で述べた以外の解決策が考えられる。</li> </ol>
b グループ (地域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○周辺都市の都市機能の単純化</li> <li>○消費活動と生産活動の場合が分離することによるコミュニティーのひずみ。ヒューマンスケールを越えたコミュニティー</li> <li>○社会的諸機能の中央集権化と周辺都市の主体性の低下</li> </ul>	周辺都市	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 広域(首都圏)都市圏の周辺に位置する都市のベッドタウン化に起因するもので、解決策として周辺都市の求心的都市構造の形成強化が考えられる。</li> <li>2. 計量「不可能」質的なもの</li> <li>3. 他の解決策がない。</li> </ol>

○東京：過密の解消

○東京周辺都市：都市の主体性の回復

④産業政策

○二次：高付加価値・知識集約型、横断的技術を要する二次の育成（テクノポリス）

○三次：情報の組み合せ、消費と供給の直結を必要とする三次の育成

⑦文化政策 ○文化の多様化

⑧コミュニティ政策

○住と職の近接化によるバランスのとれたコミュニティの形成

⑨政策のコンセンサス形成にあたって

### の問題点

求心的都市構造の形成という政策ほどちらかというコンセンサス形成がむずかしい政策であり、その理由としては次のようなものが考えられる。

⑦都市の構造を変えていく政策であるため、現象に対する直接的な対応策でないし、また各分野にまたがる施策となる。したがって理解されにくく、コンセンサス形成が困難である。

④政策の効果を机上で計量化し、総合的に判断することが困難。実際に施策を推進し、トライアンドエラー方式で政策を検討することが必要になってくる。

⑨この政策（周辺都市における求心的都市構造の形成）は広域都市圏の一点集中

化、過密化が進んでいくことに対するアンチテーゼとしての施策であって、現状がより悪化していくのを防止する施策である。したがって「施策の効果ほどの程度あって、一点集中化、過密化を防止しているかを明らかにすることが困難である。

④求心的都市構造の形成に対する

### 批判について

求心的都市構造の形成に対しては広域レベル、周辺都市レベルでの批判があるが、それについてのコメントは以下のようなものである。

広域（首都圏）レベル

### （批判）

○周辺都市で求心都市構造を形成することによって分散型の広域構造をつくるのではなく、広域圏の中心地（東京）の再開発、宅地の高度利用、輸送力の強化、供給系施設の強化によって効率的なコンパクトシティを作る。

←

（コメント）

- 新規の道路、鉄道施設整備の限界
- 水供給の限界
- 危機に対する脆弱な都市
- 新しい都市機能にみあった都市再開発の困難さ
- 再開発そのものの困難さ

### （批判）

○全面的な都市の立体性（求心性）というものは周辺都市において不自然かつ不必要である。住宅都市にサービス機能が付加されるだけで良い。

←

（コメント）

○他の大都市に寄生した都市の問題―機能の単一化、不安定性、主体性の欠如―等を当然のものとして認められるか。

○広域圏全体の過大、過密、一点集中を促進させることになり、それが周辺都市にも悪影響を与える。

### 六 求心的都市構造形成に

#### 向けて

三においては、横浜における求心的都市構造形成のプラス面とマイナス面を述べ、四においては他都市の求心的都市構造と比較して横浜のそれが未成熟であること、五においては求心的都市構造の形成が意義のあるものであることを述べた。

実践的に問題なのは、いかに求心的都市構造を形成していくかである。以下それについて一般論と横浜についての考え方を述べてみる。

### ①都市計画サイドの政策手段

都市計画というものをかなり広義に解釈しても「計画の場」はあるいは「自由に変化させることができる社会的機能」は限定されており、政策手段も限定されている。できるだけ広義に解釈した場合、求心的都市構造形成に有効な政策手段としては次のようなものが考えられる。

〔考えられる政策手段〕

⑦生産機能の整備にあたって場所による差別を導入（生産機能の整備が主の政策目標）

④生産機能の再配置（再配置が主の政策目標）

⑦土地利用計画

⑧交通網計画

広域道路網、都市内道路網、広域鉄道網、都市内鉄道網

④核の整備計画

都心、副都心、地区中心地

⑦他都市との結合

上位都市との結合、同等の都市との結合、センターランドとしてのとりこみ

④複合的施策

〈都市機能の複合化〉（複合化した都市機能）例、都市型工業、ファッション産業、研究開発機能（フィジカルプランの複合化）例、土地利用と都市施設、核整備と交通網（機能配置とフィジカルプランの複合化）例、工業再配置と土地利用計画、業務分散と核の整備

② 求心的都市構造形成のストーリーづくり

① に述べたように、さまざまな政策手段があり、これを使って論理的にはさまざまな求心的都市構造形成のストーリーが考えられるが、そのストーリーが有効に効果を発揮していくためには、次のような六つの視点から検討される必要があるだろう。まったくレベルの違う六つの視点から検討されて残ったストーリーと成っていくはずである。

(1) 総合性の確保

⑦ 都市の動き、メカニズムを総合的に知る

④ 政策手段を限定せず、さまざまなもの、その組み合わせを検討する

⑦ 求心的都市構造の形成と他の政策目標とのバランスを考える。都市全体の計画において、また、個々の計画において

② 時間軸にそっての思考

⑦ 都市の生成発展過程を生かしてやる

工業↓商業↓中枢管理

単一機能↓複合機能

④ 時々の社会的ニーズ、必要とされる都市機能を整備していく

⑨ 将来において可能となる政策手段・計画を生かし、逆に不可能となるものを捨てていく

⑨ 将来の予期できない変化に対応できる弾力性をもつ

(3) 計画の与件の整理

⑦ 既存の計画で実施可能性が高く、求心的都市構造にプラスとなるものはこれと与件とする

④ 権利関係、長期にかなり実施され現在うまくいっている法制度は与件とする

⑨ 求心的都市構造形成に役立つものでも、事務所規則等可能性の薄いものは与件としない

(4) マクロ的視点の優先

⑦ マクロ的視点にたった必要性、可能性を優先して計画をたてる

④ ミクロ的視点にたった可能性、分析と矛盾する場合、ミクロ的立場を説得できるような条件（ハード及びソフト）を整備していく。常に条件整備を公共的施策として先行させていく

(5) さまざまな計画の認識

⑦ 都市というコンパクトな空間に機能の異なる種々の計画が実施され相互に影響しあっていることを前提として計画をたてる（図-8）。

④ そのさまざまな計画の影響する時間的範囲は計画ごとに異なってくる。

⑨ 計画の実効性、実施される可能性もまた計画ごとに異なっている。

⑨ 他地域、他都市においてもさまざまな計画があり、対象とする都市の計画に影響を与える。

(6) 広域的な視点からの検討

⑦ 対象とする都市は、過去、現在、未来において広域的にどのように位置づけられるかを検討する。

④ 対象とする都市の求心的都市構造の形成にあたってプラスになる動きは何なのか、逆にマイナスになる動きは何なのかを検討する。

図-7

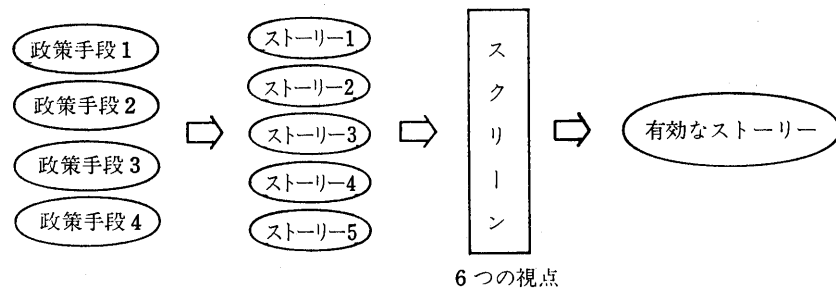
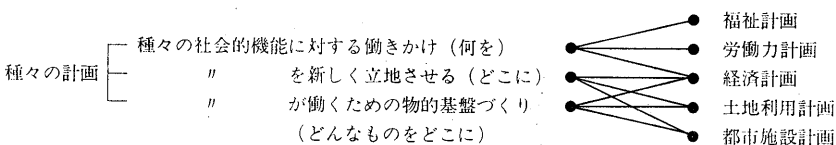


図-8 さまざまな計画の認識

都市というコンパクトな空間に機能の異なる種々の計画が実施され相互に影響しあっていることを前提として計画をたてる。



③ 横浜における求心的都市構造形成のストーリー

横浜においてどのように求心的都市構造を形成していくかについて簡単に述べてみる。

(1) 他の政策目標とのバランス

求心的都市構造を形成することだけが目標であるなら、実効性のありそうな政策手段を強引に実行する意志論に帰着するわけであるが、そのことは当然他の政策目標、防災、緑の保全等と矛盾して行く。したがって、物の移動・加工による経済機能の強化、都市全体の密度をあげる政策、極端な一点集中型構造の形成等はできるだけ避けるべきであろう。しかし、他の政策目標とのバランスがあることを理由に、結果的には求心的都市構造の形成を放棄するようないわゆる在来型の政策は避けるべきである。

## (2) 都市の機能の選択

将来、横浜という都市は他都市（北関東、関東）との比較でいうならかなり熟度の高い都市になるものと思われる。ここでいう熟度とは市民的なニーズも含めてであるが、こうした熟度の高い都市では必然的に業務中心型の都市にならざるを得ないであろう。ただ、工専地区の工業、公共ふ頭の物流については、こうした都市の熟度から相対的に独立した立地メカニズムをもつので、可能性だけをいふなら今後も存続するものと思われる。

したがって、この二つの機能を求心的都市構造の形成にいかに使っていくかが問題になるわけであるが、その場合土地の生産性と広域的な比較優位性との二つの視点から議論されるべきであって、この二つの機能を単に高度化すれば良いというわけではないと考えられる。

## (3) 新しい社会的ニーズへの対応

東京と比較した場合、横浜は新しい場であり、みなとみらい21を始め今後新しい社会的機能が立地する場がいくつもある。新しい社会的機能あるいは、古い機能であっても著しく成長率の高いもの——遊び、文化、情報、研究開発——に焦点をあてて、都市全体がデザインされる必要がある。こうした立場から考えるなら在来の都市機能は、都市経営にとつての安全弁あるいは過渡的機能であるという極論も成立するわけである。

## (4) 広域的な社会資本の有効利用

横浜は東京に近接している以上、東京を中心とする歴大な社会資本整備（鉄道、道路、ニュータウン）の中にくみこまれている。この広域的な社会資本整備のポテンシャルを活用して、求心的都市構造

の形成に利用できないかという視点が自然に生じてくる。そこで必要なことは、「広域的な計画を横浜にとって有効な型に変更できるのか、また、変更したとしてもその有効性のリアリティーがあるのか」を検討することと思われる。

## (5) 複数の核の存在

横浜における都市の核（都心・副都心）は横浜における機能と東京圏における機能を併せもった型で形成されるのが通常であるから、現在、事業として何らかの形で進行している三つの核（都心、新横浜駅周辺地区、港北ニュータウンセンター地区）は横浜市と東京圏における機能をもちつつ、中心地として長期的に形成されていく可能性をもっている。また、三つの核の機能のちがいは立地場所の違いによって自から決定されるものと思われる。

核が複数存在するという点、また現在の都心に対するアクセスのキャパシティは、空間的に限界があることからいっても、横浜市内部の21世紀以降における最終的な都心構造は一点集中型ではないと考えられる。

以上をまとめると、①東京圏南部をヒンターランドとし、②東京と一体性を持ち、③東京とは異なった新しいタイプの業務機能をもつ、④多核的な高密度ではない都市を想定しつつ求心的な都市構造を形成していくことではないかと思われる。国サイドにおいて東京圏南部に対する密度の高い議論がない以上、自治体側の計画論、リーダーシップが必要とされるところではないかと思われる。そうしたものが欠けたまま、前述したようなストリーを考へることは、横浜の求心的都市構造形成にとって極めて危険なものと思われる。

今回の報告が企画調整局における総合計画の策定、技監室におけるみなとみらい21の調整における議論をまとめたものであり、次の方々に貴重なご意見をいただいたのでここに深謝の意を表します。

横浜国立大学 井上孝教授、東京大学 伊東滋助教授、国土庁 柳沢勝氏、神奈川県 八田正勝氏、横浜市 西脇技監、企画調整局 江口専任主幹、同 小沢主幹、岡部顧問

〈企画調整局主査〉