

## 横浜都市計画のための

### ノート



石川 允

ここ2、3年、どういう風のふき回しか、大都市の都市計画の基本方針をつくる、「黒子」的役割りを手伝わせられてきた。

東京、大阪について名古屋を手掛け、その間に京都の仕事にも手出しをしているうちに、京都を除いてどの都市も港湾の存在が、思った以上に重要な役割りをはたしていることを知った。

私ごとながら最近の好機に、欧州の重要な都市を一巡する機会をえた。

帰ってまず感じたことが、港湾の存在が欧州の主要都市にとっても重要な役割りをはたしていることであり、都市の繁栄と成長のために欠くべからざるものとなっていることである。

例をパリーにとる。パリーの都市計画は、周辺に膨張する「スプロール」に悩み、「軸計画」なるものを考え、「セーヌ河」沿いに都市の帯状発展を誘導しようとしている。それというのも単にスプロール対策のみではなく、欧州で珍しい「港湾をもたない都市」パリーが、なんとかして、その発展を「セーヌ河口」に誘導、港湾をもつ都市に脱皮しようとする努力のあらわれと聞いた。

ところで最近において港湾は、その性格を変えつつある。

従来、港湾とくに「ライナーポート」といわれたものは、国の玄関口であり、大都市を生育する原因であった。

日本の横浜、神戸がそのよい例である。しかし、現在では都市とくに大都市が物質流動の結節点として、港湾を使う。パリーが新たに港湾を近くに要求しだし、東京港、大阪港がその整備を急ぎはじめたのも、その現われなのであろう。他方、港湾が大都市化するのに役立った時代は過ぎたのである。人に対する玄関口が空港に移行し、港がたんに物質流動の取扱い場所に化したとなれば、

大都市化のための要素は失われたと考えるべきなのであろう。

横浜の都市が、従来の性格の転換を余儀なくされる第1の原因である。

東京、横浜間の距離30キロは、私の子供時代に一日がかりの行程であった。家族づれで山下公園へ遠出をし、帰りがけには南京街で食事をとり、伊勢佐木町をぶらついて、外国人の顔をながめ異国情緒にひたって帰る。新幹線のできた昨今、大阪へいってくるくらいのも、たつぷり一日行程の旅の気持ちで、横浜へ出かけたものである。

ところで、この30キロの距離、現在においては時間で仕事を行なう距離になってしまった。午前中は東京で仕事をして、午後ちょっと用を足しに横浜へ行って来る距離である。まして、東海道線沿いは市街地が連たんしてしまい、東京と横浜という感じがうすれてしまった。

かつては横浜がわれわれに異国情緒を満足させてくれた外国人の存在も、現在では、なにも横浜まで行かなくても、羽田の空港、東京のホテルで慢性的になるほどにみることが出来る。東京、横浜間の距離感の消失とあわせて東京の巨大化は、横浜の性格の特異さを消失させるとともに、東京の一部、あるいは郊外という感じにさせつつあり、横浜という町の性格の不在をおこさせつつある。

ここに東京という大都市に隣接している都市の悩みが生れている。

以上の二つの点、これは現在横浜が当面している性格の転換期の迷いからくる問題点である。

文明の発達、国の間の人の往来、物資の流動を繁しくした。そうして、この人の往来、物資の流動は、文明国同士ほどはげしい。都市においてもこの現象は似て、大都市間同士の交通は、人においても、物資においても大へんなものである。

東京と大阪、名古屋、京都、神戸という、もっとも交通量の高くなる地域の玄関口に陣どっている

横浜が、これらの交通の通過地点として交通旋風の洗礼をうける位置にあるということは、横浜の都市づくりにとっても一つの大きな問題点ともなるのである。

全体に横浜自身が大都市であり、その性格から漸次東京、横浜間の交通量も現在に増して飛躍的に増大していくことを考えるときに、ここにも横浜がおう問題があることを知るのである。

以上横浜がもつ問題点を羅列的に思いつくまま書いてきた。

結果的にみると、横浜が過去にもっていた性格の転換期に遭遇しながら、巨大都市東京というものに隣接しているため、そのあおりをくって動揺している。これをどうやって、横浜は横浜らしく新しいかたちに建てなおして行くかということから、都市づくりにあたってははじめなくてはならないような気がするのである。

すなわち横浜の都市づくりのための「テーマ」はなにかなのである。

## 2 ————— 都市づくりのテーマについて

横浜の都市づくりの「テーマ」を決めるためには、いったい横浜は現在「どっちを向いているのであろうか」からはじめて、「どちらを向かせるか」になるのであろう。そこで、いったいどちらを向いているかからはじめる。

まづ港である。

横浜が元来「生糸」の輸出港であるということは、おおかたご存知のとおりである。

関東一円に分布している生糸産地から集荷したものを、横浜から積み出す。

現在のいいかたをすれば、まさしく製糸工業の「日本の流通センター」的役割である。

しかし、この産業の斜陽化に加えて、近接地東京

という大消費地をもつ横浜港は、漸次、その性格を輸出港から輸入港に切り換えてつある。

すなわち、従来の「日本」のという概念から「東京」のという方に密度が多くなってきている。

さらに、従来の地方の中小都市相手の横浜は、その中心的存在を主張しえたいし、シルクロードをはじめ、各種の鉄道等公共施設においても、横浜中心を考え得た。これに関連して商社の集結をよぶこともできたのである。しかし相手が東京となると、関連商社は、より大消費地であり、生産地の中心である東京に集結するし、横浜は単に荷物の集荷場所、交通手段の転換場所、正しく「交通センター」であり、「荷物を中心とする流通センター」化するのである。

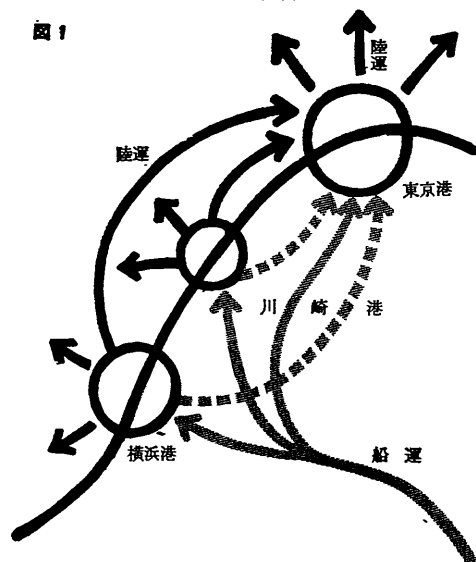
その結果は、横浜港をして、やがて東京の「外港」化ということとなりかねないのである。

しかし、ここでさらに問題が起る。

先日、東京湾の港、東京、川崎、横浜三港の貨物の流動状況について、必要あって調べてみた。

すなわち、図のように、横浜港、川崎港で入荷したものが、東京港もしくは東京へ、はしけ送り、陸送で転送されるのである。

この際に、横浜川崎港背後の工業地で、原料品が加工されて東京へという場合もあるが、なまのま



ま中継地として東京へ転送される。東京は、東京で内部消費、もしくは内部加工をする。またそのまま全国へ散布してゆく。

もっともこのことは、確たる資料によったわけではないから必ずしも当をえた推論というわけにはいかないかもしれない。しかし、ある程度、ありそうなこととして考えられることなのである。物資の集配地が海では横浜、陸では東京と過去において分れていたところから出発して、ここになにか問題があるような気がする。

すなわち、三港の任務分担不在のまま、複雑な内陸、港湾交通を惹起し、交通の混乱、無駄が起っているのではないかとということである。

このことは、さらに東京港さえ整備すれば、いずればほかの港は工業港以外としてはいらなくなるという議論になる。しかし、それではまた東京の港と背後という問題で收拾のつかない問題となりそうである。港について、結論的にいえば、東京の方を向きすぎってしまった横浜港ということがいえそうである。

せつかく、日本全域のための物資を輸入しながら、陸路の中心が東京にあるために、またそれらの物資をマネージメントする商社が東京に集結しているために、最終加工工場が東京にあるために、東京の方を向いてしまった横浜港である。つぎに、東京と横浜の関係を土地利用の面から見通してみる。

「横浜の都市づくり」なる図書にも表われているように、今や、横浜は東京の住宅地と化しつつある。

同時に横浜に立地している産業の従業者の住宅は、横浜市外に求められつつある。

まさしく横浜市は、「やどかり」的様相を呈しているのである。

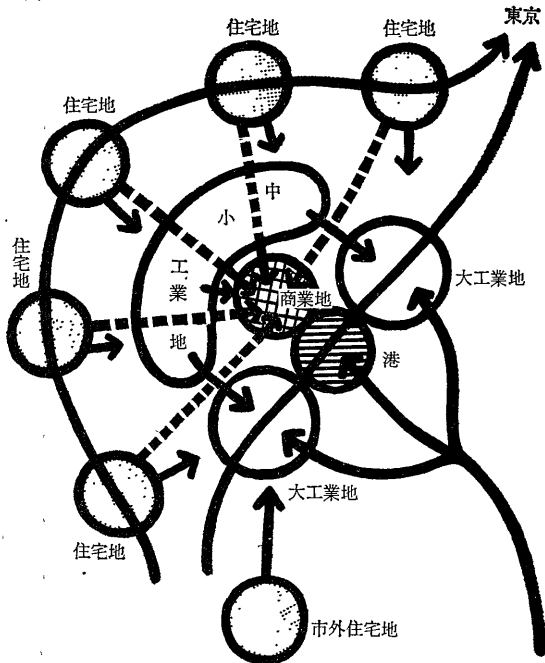
横浜の工業を主体とした業務について考えてみる。

これがまた、すべてがすべてとはいえないまでも、東京との間の取り引き、荷物の運搬をになっている。

都市を形成する業務地は、市民へのサービスを主体とする業務、盛り場を除いて、横浜およびその周辺に散在する産業地帯をマネジメントする業務商業地帯の形成は崩壊もしくは「なくなってしまった」といってよいのかもしれない。

かって、千葉郊外の市原市を見に行った時に、まさしく日本一の工業地帯は現出したが、これで市は「工業村」となってしまったと市の当局者をからかったことを思い出す。この例をかりるならば、横浜市は、今や偉大な東京への「通勤住宅村」と「工業村」を現出してしまい、その間になんらの関連もない無性格な一大集落東京郊外ができあがってしまったとみてよいのかもしれない。

図 2



図はこれを極端な形で示したものである。なるほど、一応の形としては都市的な形をなしている。しかし、それを解剖し、機能的な関係をみてみるとまさしく、各種の集落の集りである。

「带状都市」といわれるものは、都市の性格を無

性格にする。

大都市間の交通路に発達する都市は、ややもするとこの型に導入されていく。最近において名古屋でもこの傾向が顕著である。

東京、大阪という日本の交通の大動脈にある大都市横浜が、物理的にも、経済的にも、この带状都市の型になりやすいということは否定できないことなのかも知れない。

しかし計画された「带状都市」というものの特質は、業務地と住宅地との間の交通路が短縮され、おのおのの利便の増大と環境を浄化しうるところに意味があった。

東京の脚となって自然発生的にできてくる带状都市はこの特質すらも消失してしまっているのである。

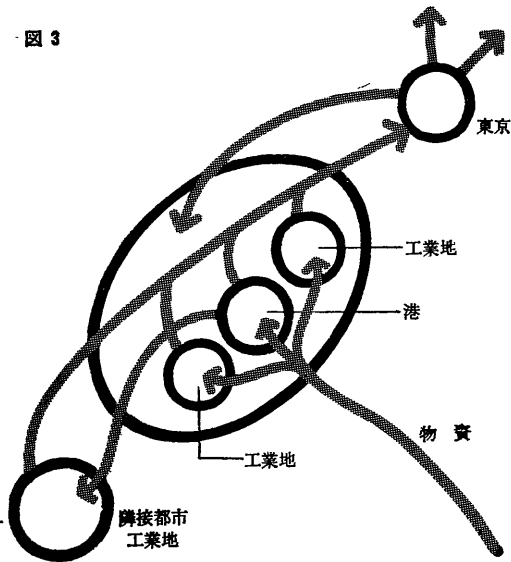
またその中を縦断する交通大動脈は、当該都市と他都市との交通を便にする代りに、ひきうける必要のない交通量までひきうけ、交通の混雑をひき起すのである。

以上は、横浜の市街地が自然に形成されていく過程にあたっての向いている方向を説明した。ここで改めて横浜が現在当面している課題について考えなおしてみる。

よい住宅街、働きやすい業務地、楽しい商店街といったお題目は都市づくりのディテールの話である。都市計画にとってはこれらすべて、当然考えなくてはならないことであるが、建築計画の場合の構造計算の安全率のように、いわなくてもやるべきことなのである。

ところで横浜が現在一番考えなくてはならないのは、東京の郊外住宅をひきうけ、東京への遠距離通勤を奨励する形が、東京にとっても、横浜にとってもよいことなのだろうかということである。横浜に仕事場をもった人が横浜市外から、遠距離通勤をすることがよいのであろうかということである。そうして、こういった問題をどうやって断

図 3



ち切るかである。

つぎに、横浜港に揚陸された物資が、あるいは横浜で生産された物資がいったん東京へ入って、全国へ再分布される。これが能率的であろうかという問題である。極端な例をのべるならば、横浜港で陸揚げされた物資が加工され、東京へ入る。東京で再加工、もしくは分配された物資がまた横浜へ戻ってくる。そうして横浜市民の需要に応ずる。また横浜周辺の都市へいったん加工に出されたものが東京へ入り、また戻ってくる。こんな例がないとはいえないのである。

この間における輸送路の問題は、もうのべるまでもない問題点であろう。

そこでこれらの問題を解決するためには、横浜にさらに業務地を増大させることである。あるいは最終加工工場といった工業地を導入させることである。港湾と関連して陸路のセンターを設けることである。さらには住宅地のむやみなひろがりやを制御することなのである。

東京の副都心論は、都心への遠距離通勤の増大を防止するために、密集住宅のどまん中へ業務地をもっていくことに意味があった。名古屋の再開発計画の議論の課題は、基幹工業のみに頼る名古屋が、漸次「東京支店」「大阪支店」の都市とな

って、非能率化していくのを押えるために、港湾背後地に「ダウタウン」東京の本所、深川を造成するとともに陸海の交通センターをつくり、支店を本店化するために都市の拡大を策することであった。しかし、横浜は隣りに東京という老舗をかかえている。善し悪しは別として、この影響をうけることはやむをえない。

したがって、東京、横浜、千葉、川崎、船橋と東京湾に面するこれらの都市群が、おのおのの任務分担を判然とさせ、東京湾大連合都市群構想を考えるべきところへきているような気がする。

首都圏はこの大連合都市群のおのおのの構成都市の経済圏を分けて構想をうちたててなくてはならない時期にきているような気がする。

横浜にとっても、その任務分担を明らかにするとともに、業務地の導入、港湾と関連して陸路交通センターの確立、「ダウタウン」の造成、これにしたがって横浜経済圏の確立が一連のテーマとして浮かび上がってくるとみてはいけないのだろうか。

### 3 ———— 横浜都市計画のために

東京と横浜の機能分担、それは東京港と横浜港の機能分担であるかもしれないし、それとあい関連した背後地が一体性を保持することを要求するものでもある。その場合同型の都市が連立して、背後の経済圏を支えるという考えかたもあろうし、異型の都市が連立して、全体で一体性を保持するという考えかたも成り立つのである。しかしこれにはさらにいくつかの組み合わせがあって、にわかには決めることはむずかしい。

そこでこの問題はしばらくおいて、ここでは横浜市およびその周辺の都市パターンを考えながら、横浜のあるべき姿を考えていくこととする。

図4  
同型型

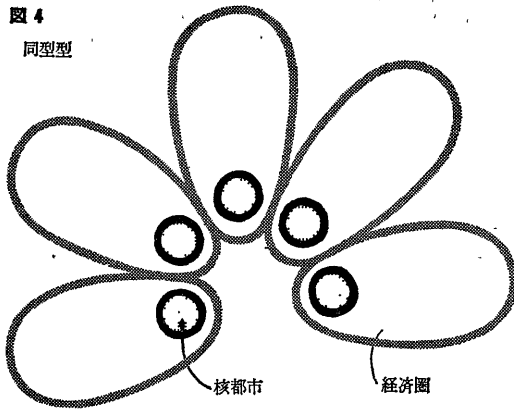


図5  
異型型

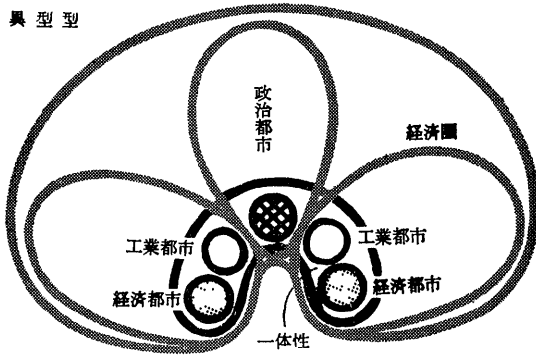
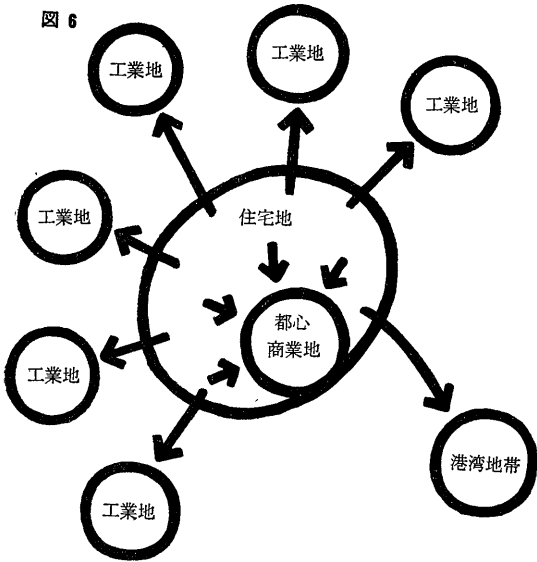


図6



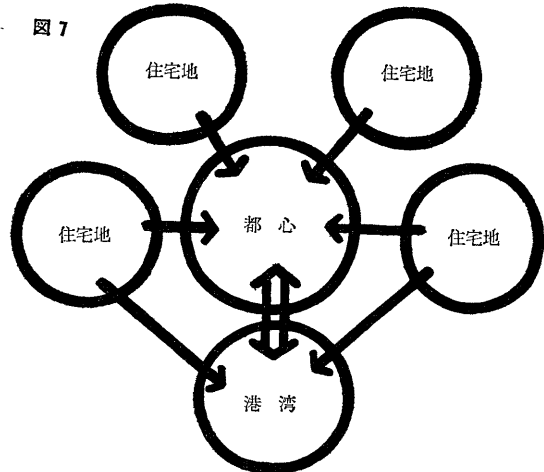
まず考えられるのが、横浜市がもつ住宅適地をフルに生かして、周辺産業地に対する住宅供給都市化することである。

この場合において、本市がもつ商業機能は十分に大住宅都市化に耐えうるし、また本市を文化都市として発展生育せしめる素地があるところから可

能な議論とすることができる。この場合には、東京からさらに各種の大学をもってくるという議論も成り立つであろうし、各種の研究機関、養成機関、サービス機関、リクリエーション施設の導入も可能であろう。これを立証するのが、東京の町田市である。朝早く小田急の新宿駅へ行ってみる。東京への通勤ラッシュが起っているのは当然であるが、反対方向東京からの通勤ラッシュもまたおどろくべきものがある。相模原・厚木を始めとする工業都市へ向けてのものである。ところで厚木のある工場の従業員の住宅所在地について調べたことがある。その半数は地元在住であるが、残りの半数は東京在住者であるという。しかしこの半数の東京在住者は、かんたんに厚木の住宅地に移り住もうとはしない。東京通勤の一応の限界の町田・相模原までならば、漸次移住して行く。これらの町は、東京通勤者の耐えうる消費生活、文化生活の最低限を保障する施設があるからであり、移住者の増大はさらに消費施設、文化施設の拡充を生み、「リトル・トウキョウ山の手」を現出しているのである。

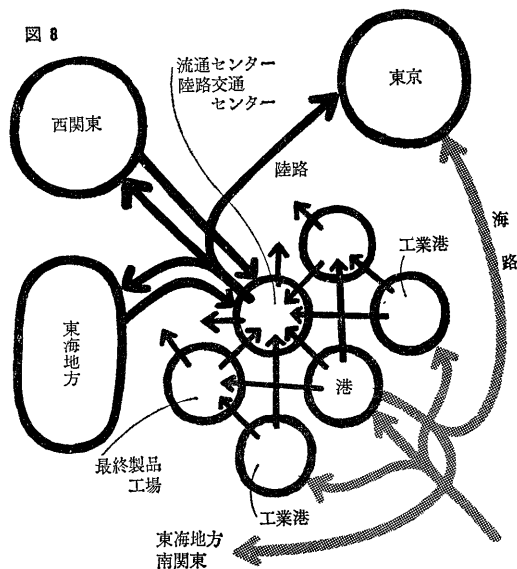
しかし、はたして横浜背後の近接地に横浜の人口を支えるような工業地が、さらにこれ以上育成されるであろうかとなると、はなはだ疑問である。その結果が東京住宅地となってしまったのでは、はなはだもって危険な冒険とすることができるの

図7



かもしれない。

つぎに考えられるのが、横浜の復古計画である。国際的な輸出入商社の横浜への再集結である。これを中心にした都市を造る。ライナーポートの特色を生かす話である。このためには、都心の拡大が必要になってくる。幸い現在の都心周辺部もしくは都心内部にも工場が分布している。これらの工場の分散、再編成とあわせて都心の拡大をおこない、東京からこの種の商社を呼び戻すということは、第一生命の大井町への転出を考えるとときに、事務所の「東京逃戻」の端緒をつくるもともな



り、案外可能性のない話ともいいきれないのである。新宿副都心がそうであったように、幸い高級住宅地を背後にひかえ、交通的にも有利な場所であるところから、この復古論にも捨てがたいものがある。

しかし、ローマの「ユウル」は都心から10km、パリーの「デファン」の事務所転出もまた10km内外の距離である。これを考えるときに、やはり30kmの距離はその大々の成果を期待するにはいささか遠すぎるくらいがないでもないのである。まさしく特殊なものとなるのである。

そこで、海の交通の中心横浜があわせて陸路の中心をも兼ねる。図のように、海路・陸路から物資

は集中して来て市内で最終加工がおこなわれ、改めて消費地へ分散して行く。西及び南関東に分散している生産地へ原料・半製品を搬出する。古いことばでいえば、まさしく物資の集散地であり、消費地に対する、あるいは生産地に対する製品、原料の供給地となるのである。そうしてそのために必要な品揃え、製品加工、ストック等の仕事をやる基地、西・南関東経済圏をもったまさしく陸海交通センター・流通センターを中心とした都市が誕生するのである。さらにこれに関連した近代的加工工場群の誕生。

最近、ニューヨークでは、分散してしまった工場を、再開発にあたって近代的な形で呼び戻すことを考え始めているそうである。ニューヨーク市民の雇用の場所を考えるときに、大都市はまた、ブルーカラーの市民がその大半を占めているということにあるようである。

#### 4 結語

以上、都市計画に対する各種の考え方をのべてきた。しかし、そのいずれもが一長一短であろう。また、そのいずれもが包含された複合されたものとなる可能性も濃い。「横浜の都市づくり」がその辺の消息を示唆している。

しかし、横浜の生きる道はやはり港にある。港湾が東京湾の中心「ライナーポート」化をめざし、はしけ運搬の基地化をめざすなら、それと関連して陸路・鉄道・トラック交通の中心化をあわせて必要がおこってこよう。しかもこの間にたつて、物資の流動をマネージし、加工する施設を集結した地点をつくるという考え方を中心に、経済圏を確立し、これとの交通路を横浜中心に考え直すべき時がきているようである。

<建設省都市局都市計画課専門官>