

明日の横浜づくりのために



早瀬利雄

「横浜の都市づくり」——市民がつくる横浜の未来——、これはまったくよい都市づくりテキストだ。横浜市政史上はじめての資料だといってよい。ついで多くのことを学ぶことができる。展望と目標と建設の三つの基本問題が具体的に図示されていて、わかりやすく横浜の未来像が解明されている。近代化への志向をこれほどまでに展開された苦心は大へんなものだ。関係者諸氏に敬意をあらわしておきたい。

都市づくりの夢を描くことに完全を期するということはきりのない話で、本書に示されたビジョンはかなりリアルなものだといえよう。これを土台にしてとびきりの夢をえがき出してみることも、市民にとっては一つの楽しい思考のゲームとなるだろう。

そこで、わたくしも求められるままに、本書とは不離不即でビジョンなるものをえがいてみようと思う。その前に条件として必要なことをちょっと論じておきたい。

都市づくり、都市計画は誰れのための都市づくり、都市計画であるか。また、誰れが都市づくりの主体であるか。それは、どちらも市民と市民生活であることに帰一する。このことが明確にされているところに、本書のもっともすぐれた特徴がある。だが、それは一つの理想像である。都市づくりの現実の条件は決して甘いものではない。都市づくりの必要をまきおこす原因は、矛盾したことだが、同時に都市づくりをぶちこわす原因としても作用している。今日の都市社会の「大いなる矛盾」は、生産と消費の間、供給と需要の間、インプットとアウトプットとの間のアンバランス、詳言すると都市に集中している社会的生産手段と社会的消費手段との間の矛盾が、国家と自治体との対立の背景をなしているところにあるというこ

とができる。都市社会に極端に集中している社会的生産手段<産業基盤>拡充の優先に対して、社会的消費手段<公共施設>の立ちおくれがみられる。この矛盾は市民生活の構造に反映する。都市住民の私的需要、個人的消費は、資本の利潤法則に支配される私的企業の大量生産、ありあまる供給によってまかなわれるのに反して、社会的消費の手段<公共施設>は主として貧しい地方自治体の手で供給されなければならないという矛盾がそこによこたわっている。市民生活における需要の公私と供給の公私のくいちがい、つまり、市民生活は消費の二重構造<社会的消費と個人的消費の分裂>によって支配されている。そして、一方では需要に対して立ちおくれる社会的消費手段<公共施設>の供給、他方では企業利潤の対象となる個人的消費手段の需要を超えるむだな大量の供給という大いなる矛盾がそこにあることがわかる。市民生活において社会的消費が占める比重は段々に大きいものとなり、今日ではもはや公共施設の拡充なくしては市民生活は立ちゆかなくなっている。都市問題の性質はこの社会的消費手段の貧困にあるともいえる。さきに述べた大いなる矛盾の解決こそ、都市問題対策の課題である。この課題を明日への都市づくりで果そうとするところに、今日の都市計画の仕事がある。そして、それは国家が社会的生産手段の増補に力を入れているのに対抗して、地方自治体が社会的消費手段の拡充<実はしわよせして>の責任を負わされているという事態の下において、遂行されなければならぬ都市づくりなのである。こうして、いわば今日の都市問題の深化の大部分は、独占段階における国家の怠慢と私企業の無政府性の責任に帰せらるべきものであるという見方がなりたつ。市民の大衆層<貧乏人>が負担する社会的費用がおよそ不転嫁費用であるということから判断すると、この見方はあながちけん強附会の説とはいいがたい。

われわれは、産業の集中するところが都市だという考え方にとらわれて都市発展の原動力として工業誘致策を第一と心得る都市づくりには賛同しかねる。それはすでに論じつくされた通り、都市のコミュニティー性<地域社会性>を急激にぶちこわすものである。それではいつまでたっても前述の大いなる矛盾を拡大再生産するばかりである。都市づくりの目標は人間であり生活であり文化である。都市の都市たるゆえん、すくなくともこれからの都市づくりの目標は、現に展開されている都市化・産業化という現実の状況から新しいイメージを打ち出し、新しい方向づけをあたえるものでなければならない。現在の都市化がいかに汎工業化されていようとも、未来都市の都市たるゆえんは産業化にあるのではない。むしろ、それは社会的消費施設、住宅・学校・病院・公園・放送局・スポーツ施設・劇場・音楽堂・市民ホール・ショッピングセンターなど、もろもろの人間尊重の「文化」にあるのだ。未来の都市像からいえば、工業都市というような概念は形容矛盾でしかない。巨大なる工業コンビナートの集積、それは都市というようなものではない。工業コンビナートから都市は逃げ出さなければならないものである。それが新しい都市づくりの方向である。国土をチベット化し砂漠化し、公害をまきちらして地域共同体を崩壊せしめるものが、なんで「住みよい都市づくり」という理念にマッチしようか。工場村が不必要であるとか工業の発達がいけないなどと考えているのではない。都市の未来像は、工業都市とか産業都市というような今日の観念を一変せしめてしまうところに成りたつだろうというのである。

今日の産業化が大いなる社会変動をみちびき出していることは否定できない。だが、工業の発達は都市の地域共同体を発達せしめるどころか、かえって破壊し去っているという現実の状況から出発

して、われわれはこれからの都市のイメージを生み出さなければならない。今日の巨大な都市化現象は産業化あるいは産業革命と相即的であるといえようが、未来の都市像、新しい都市のビジョンは、工業と生産から分離した人間・生活・文化を目標<目的機能>とする社会的消費の中心としてえがき出されるであろう。

だから、「都市づくり」はいついだけのため、なんのための都市づくりかという問いが最初に提起され、また最後までビジョン・思考につきまとう。そして、第一の前提として都市づくりを阻止する力をもった諸要因との戦い、克服ということが条件として設定されてくることを拒否することができないのである。今日、地方自治体はどんなにやきもきしても、公共的なものと私的<個別的>なものとの間の矛盾の発展のために、たとえば土地利用計画が忽ちに破壊されてしまうというのが現実の姿である。都市づくりを阻害する現実の力は、公共主義に背反する個人主義と営利主義なのである。このような市民的態度の規定者が歴史的体制的なものであることは否定できない。だから、いくら明日の都市のビジョンをえがいてみても、それが単に絵にかいたモチとなるおそれがある。そうでなくなるためには、重要産業の国有化とか社会的消費手段の公有化というような措置、あるいはそれに近い効果をもたらす国家政策の実行が第一前提となってくる。公共性の原理が優先する制度が確立され、都市に関する伝統的観念がきりかえられることによって、真に近代化の方向に前進する地域共同体精神が市民意識として育成されるのでないと、都市の計画は数年たたずして都市無計画という結果になってしまう。といっても、わたくしは何も体制的なカベが決定的要因でありすべてであるとは考えていない。むしろ、都市社会を再編成する力は市民の意欲的なイメージの総集によってもたらされると考えてい

る。未来の都市像が生命的に湧き出してくる源泉はそこからである。

都市づくりの計画を心からこいねがい、またそれを推進してゆく力の真の源泉は、国家でもなく自治体でもなく外国資本の援助でもない。それは本当に市民なのである。生活を求め文化を求める人間なのである。だから、都市の未来像づくりもその計画の実行も、市民の要求、意欲、協力、市民の心からの叫びにもとづいて、真にそれにこたえてくれるものでなければならない。最近、私はある機会にアメリカの旧都市ボストンの再開発計画の指導者から、同市の都市づくりが地域行政の民主化を基礎として、下から上への直結パイプによって支えられ、公共主義の原理によって規制された実行がなされているという話を聞いた。それによると、市民の声を導入したプランが再開発専門委員会の手によって市会に提案され、市会から市長へ、それから州の計画局へ、さらに州知事の承認を経て連邦政府へと、下からつき上げてゆく方式が採用されている。連邦政府は実費の三分の二の援助をあたえ、そこでこのマスタープランはコミュニティとしてのボストン市民の協力を規制する実行案となる。この方式によると、いわゆるしわよせは下から上へと上昇してゆくのであって、日本の場合のように上から下へとしわよせが及んでくるのは全く正反対である。

都市づくりの最終基盤は市民の心であり市民の声である。日本では議会や市会に国民や市民の声がどれだけ汲みとられているであろうか。市政と市民との間に直結パイプがあっては民主主義でないということになるのであろうか。日本では、市長が市会に議案を出してけとばされるという以前に、コミュニティの心の結集と統一をはかる道がひらかれていないから、ボストン方式のようにうまくゆかない。市民の要求や声を市政当局のプランに反映させるための地方自治メカニズムの改

革が必須である。都市づくりのための市民集会——市議会と直結したパイプとして議会はその声を聞くべきであろう——のようなパイプが必要である。

これだけの考察を前提としておいて、都市づくりについて私なりのビジョンをえがかせていただくことにしよう。

2——「横浜の都市づくり」を

テキストとして

横浜には三つの顔があるというのが、現実の状況を母胎としてとらえられた大きな特質である。伝統的な港湾貿易都市、近代的重工業都市、東京のベッドタウンとしての住宅都市という三つの相面からその調和された姿を構想することができる。東京との関係においてはベッドタウンという特質が明らかにされるが、もっとマクロ的に、首都圏構想における横浜の位置と役割について検討を進める必要がある。三つの顔はそのまま三つの目標として設定され、それぞれ緊張した調和関係を求めながら、ひとつの横浜の未来をみざすものとされている。この意味では横浜は「複合都市」としての性格をもつとされる。

そこには調和点として、公害のない都市、住工混在の防止、サービスの良い近代港湾という指摘が行われているが、第一の顔である港湾貿易都市と第二の顔である重工業都市との間に有機的な構造連関が形成されていない点が問題として残されている。輸入と輸出という港湾の機能を媒介とする国際貿易の構造が横浜工業の構造と有機的につながっていない。地場産業、輸出産業が貿易構造において占めている意義はきわめて弱いのである。産業と貿易との有機的連結が横浜経済として大きく凝集した構造をもつようになれるかどうか、た

だ埋立地を大企業が大幅に占有利用しているだけで、地元の下請や関連企業を包括した工業構造としての体系をなしていないという現状が将来不変のままですづくかどうか、このことは工業都市横浜の顔を調和のある姿に育成してゆくか、ゆかないかを決定するポイントである。国際的工業港都といえるかどうか、これは未来都市横浜の一つの課題として残される。埋立地への誘致産業の選別の誤りという市政当局のミスを突くつもりはないが、複合都市横浜のパーソナリティ構成の一つの要素として考えた場合は、貿易と産業 <trade and industry> がもっとしっくり調和のある結合を地場構造として持つとよかったと思う。だが、そうっていないことは、反面において、対内的<内貿>および対外的<外貿>に横浜が国際性ゆたかな都市たりうる条件を与えられているといえよう。

工業地帯が都市の未来像においてもつ意味については、前に論じたように、私はあまり高い意味を認めていない。本書でも指摘されているように、むしろ新しい横浜の心臓は「国際文化管理都市」たるにあるという点を高く意義づけたいと思う。都市としての横浜の未来像は、商品と機械のある地域から人間の住んでいる地域に建設の重点を移動せしめなければならない。そこには横浜の人間と生活と文化がある。

本書には大まかに横浜の地域構造として、(1)臨海地域—臨港・工業地域、(2)平たん—中央市街地域、(3)丘陵地域—郊外地域の三つの地域を区分づけている。第一地域は歴史ある横浜のシンボルともいえよう。そこには港の中空に高く掲げようというベイブリッジ計画構想が指示されておりすばらしいことだと思う。問題は第二と第三の地域にある。第二の中央区域は平たん地であり、現在では交通ターミナルと商店街区域を構成しているが、いわば横浜を代表する心臓部にあたるが、将

来もつとも脱皮を必要とする地域であるといつてよい。関内と関外は丁字型で接続しているが、横浜駅と桜木町駅にいたるターミナル街は遮断された構造形態く桜木町にいたる高架線が分断作用をいとなんでいる>によって、関内・関外という中心部とスムーズに結びつかない。巨大都市横浜の心臓部の最大のガンである。これをどのように手術すべきかという問題、これは未来都市としての横浜の相貌を決定する一大要因であるといつてもよい。根岸線の開通は幾分この心臓部の補強剤として作用したのであるが、現在の阻害要素のクリアランスが困難だとすれば、私は交通体系と交通機関の改廃をもってさらに補強策を講ずるほかないと考える。

ベイブリッジと地下鉄および地下街路は将来大きな交通難の緩和をはたしてくれるであろうが、さらに路面電車の廃止線にバス代替とバスターミナルく又はセンター>の現在都心部への移動対策を講じ、それを中心とする放射線状体系の編成がのぞましいと考える。例えば、横浜公園く市役所前>にバスセンターを設置し、中央商店街区域は買物循環線とセンターからの放射状系統で高速電鉄の各駅に結びついた交通サービスをはかる。市周辺部に向う系統には効率的なサブセンターを設置するというような再編成プランが考えられる。横浜駅→高島町駅→桜木町駅までの市街通りには、幸い高層建築が存在しないから、高架立体道路の建設も考えられる。西口にいたる道路、青木橋を渡る交通路は、いずれも横浜の問題線たること実に久しい。

第二地域と第三地域く丘陵地帯>との間のつながりはどうか。第三地域の住宅用地開発は地すべり災害の危険が多いところであるが、将来は丘陵地から平坦地に向つて「人工土地」を造成する計画も考えられる。

横浜市の将来の目標を実現してゆくために、都市

づくりの方向を積極的に推進させる原動力として、当面の主要な事業が六つあげられる。(1)市街地中心地区強化事業、(2)富岡・金沢地先埋立事業、(3)港北ニュータウン建設事業、(4)高速度鉄道建設事業、(5)自動車専用道路網建設事業、(6)横浜港ベイブリッジ建設事業の六つの事業である。このほかに、戸塚区や保土ヶ谷区の周辺地帯の市街地づくりが必要である。住宅団地が増加するにつれて、このベッドタウン地域に対応するショッピングセンター、その他社会的消費施設の建設事業が附加されなければならない。

3———大都市ヨコハマの未来像

(イ)明日の横浜に必らずなくてならぬものを考えてみよう。広大な公共広場と大公園、それに各所に便利な駐車場である。もよりに便利な駐車場のない商店街は改造されなければならぬ。軒並みを高層化することにより疎開計画が必要である。市民が少しづつ土地を節約供出することによって大いなる公共広場が形成され、地域共同体のシンボルがそこに現出するであろう。

(ロ)明日の大都市の居住地は内に向つて集中するよりも外に向つて拡散してゆくであろう。現在では東京都に集中した大人口の流動はあふれて神奈川県、横浜市に向つても拡散をつづけている。横浜の方向に拡散する人口は港北、保土ヶ谷、戸塚等の近郊的景観の地区に移動している。居住地の拡散傾向は明日の都市が大都市圏化する必然性をもつことを教えている。つまり、今日までの集中的都市化は明日では分散的都市化へと方向転換を行う時代がくるであろうことは必至である。それとともに中央区域のビジネス街はより高層化するが、それには限界がある。外から内へとビジネス＝サービス機能の集中地に向つて人口は流動した

のが、未来都市においてはビジネス＝サービス機能が人口の分散を追いかけていけば西漸運動をまきおこすだろう。

居住地と職場との距離が遠くなるにつれて、平常における都心の盛り場はさびれざるを得ない。したがって、住宅地の外い外延部に向ってアミューズメント・センターは移動してゆくであろう。副都心繁栄時代が招来される。

(イ)疎開都市建設の時代が到来する。スラム・クリアランスの推進、大学や病院の郊外移動、社会福祉施設も都内から疎開される。

(ロ)都市生活における需要供給は、居住―交通―勤労―享楽<レクリエーション>の四機能に区分される。未来都市づくりもこの四機能の遂行に適応した計画化を考えなければならない。地下、路面、空中、海洋の四つの形態の都市づくりが配合的に行われるようになるであろう。すでに、都市工学、建築工学、建築美学の諸分野では、空中都市、海上都市のビジョンがえがき出されている。人間的空間と技術的空間を区別することによって構成されと都市の建設形態が研究されている。空間的な人工土地とかコンペーア・ベルト道路とか、密集した高層ビル街では高架歩道路というような構想がなされている。

(ハ)話が段々抽象的になってきたようだが、市の境界線まで開発しきってしまった段階には、人工土地でアパートをつくる時代もくるであろう。横浜市の丘陵地帯は、人工土地と鉄筋回廊で平坦地域と結びつけられる条件をそなえているから、そういう建設計画も研究に価すると思われる。あまりに空想的な概念装置だということになるかもしれないが、川添登氏の建築評論によると、こうした戦略的ビジョンから新しいアイデアがみちびき出されそうだ。

横浜市の未来像については、港湾、工業、住宅を要素とした国際的文化的都市として発展がつづ

くかどうかということまで考えておかねばならない。というのは、現在状況で与えられているこれらの要素がどこかからくずれてくれば、総合計画の性質が一変してしまうからだ。まず、くずれそうな気がするのはおそらく<30年～50年後>、伝統的な都市要素である港湾構能の部面からではあるまいか。その時代になればもう横浜港などとはいっておれない。東京湾港でもはたしてどの程度まで十分な機能を発揮できるかどうか疑問である。それは原子力によるスーパー・マンモスタンカーの時代が到来したときの話である。運賃は半減するといわれているから、国際的海運競争上これを採用せざるを得ないが、学者の見解によると日本にはそれにふさわしい港湾は全く存在しないということだ。そうすると、工業都市と港湾都市は二つの顔でなく一つにならなければならない。超大型港湾をそなえた広大な用地をもつ新工業地帯をどこにつくるかということは、未来を現在にひきよせて研究しておかなければ、21世紀になって横浜は国際的文化的都市というような特質を国際的にうしなってしまうかもしれない。しかもなお横浜は首都圏の中の大都市地域として存在するではあろう。それにはどんな都市ビジョンをもって立ち向えばよいか、今の場合そのイメージは湧いてこない。これは予測をこえた空想物説であろうか。50年後のヨコハマ、というものを改めて考えてみなければならぬ。

<横浜市立大教授>