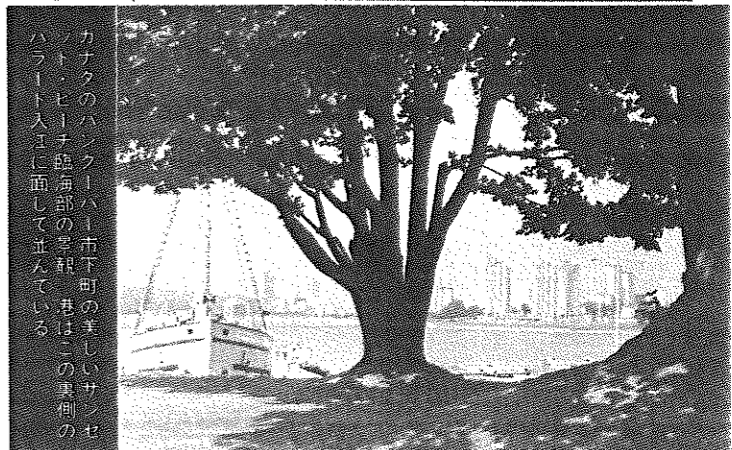


横浜市都心臨海部総合整備計画

- 一、はじめに
- 二、計画の境界と対応
- 三、総合整備の意味
- 四、本プロジェクトの対象地域
- 五、本プロジェクトの経緯
- 六、横浜市都心臨海部総合整備計画—八十島委員会の提案—について
- 七、都心臨海部総合整備基本計画(中間報告)—横浜市案について
- 八、おわりに

横浜市企画調整局主幹 小沢 恵一



カナタのハンク(ハイ市下町のまじいサンセ
クト・ビーチ臨海部の聖樹。昔はこの東側の
ハライト入江に面して並んでいた。

はじめに

この都心臨海部総合整備計画の特徴は、第一に再開発であることである。
再開発は、既にそこにある機能が、ある活動がある中で、その機能を転換し、あるいは、物理的再構築することによって機能の更新、強化をはかることである。
故に、既存の機能・活動、それを動かしている人との調整が大きな問題になってくる。範囲が広がるほど、関係者は多くなり、各々のビヘビアも異なり、むづかしさが大きくなっていく。再開発がなかなか進まない理由の一つがここにある。

本地域においても、工場(三菱重工横浜造船所)、ヤード(国鉄高島ヤード)、ふ頭、倉庫が立地しており、これらの土地利用の転換を図るものであり、それらとの調整が課題であったし、今後の課題でもある。
第二に、海と陸の接点の再開発である。駅前とか、住宅地・商店街の再開発の事例はあるが、機能の相当に異なる陸上の活動と海(港)を軸にした活動との両者にまたがるあるいは接点での再開発の例は殆んどない。このプロジェクトは都市の再開発という側面と港の再開発という側面とをもっている。制度的にも、二つは相当にはつきりと区分されており、この組み合わせが大切な点になっている。

第三に都心づくり、都心の再開発である。都心は、諸機能が集積しているところであり、それだけに再開発のむづかしさがある。また都心づくりという視点から見れば、住宅団地のように、機能が単純であり、計画の前提としての内容が決め易い。しかし、都心をつくり出すことは機能の相互関係が複雑であるだけにむづかしい。
第四に、再開発の側面とともに、埋立を含むこと、地域が広大である割合に、土地所有が単純である(例えば、造船所が移転しさえすれば約三〇ヘクタールの跡地が複雑な権利関係にわずらわされずに計画できる)ことから、新開発の側面をもっていることである。これは、本地域の特性であり、利点である。

計画の境界と対応

計画には境界がある。というのは、対象となっているのは、フィジカル計画であり、社会経済計画であるノンフィジカルな計画で、これを総合した計画を必要とされているからである。
フィジカル計画といっても、単なる無機物をいじくるのではなく、土地についても、そ

の上には種々の活動があり、所有権等の権利があり、そこで人と係っている。
社会は、常に動いており、時間的要素があるから四次元の世界である。
まず計画に当たって将来を見通すことは非常にむづかしい。また、表現に当たって、四次元の表現は非常にむづかしい。計画の実施に当たっても時間を要するため、計画してから着手、着手してから完成までの間のタイムラグを、その間の情勢変化に対応し、修正することはある限界がある。

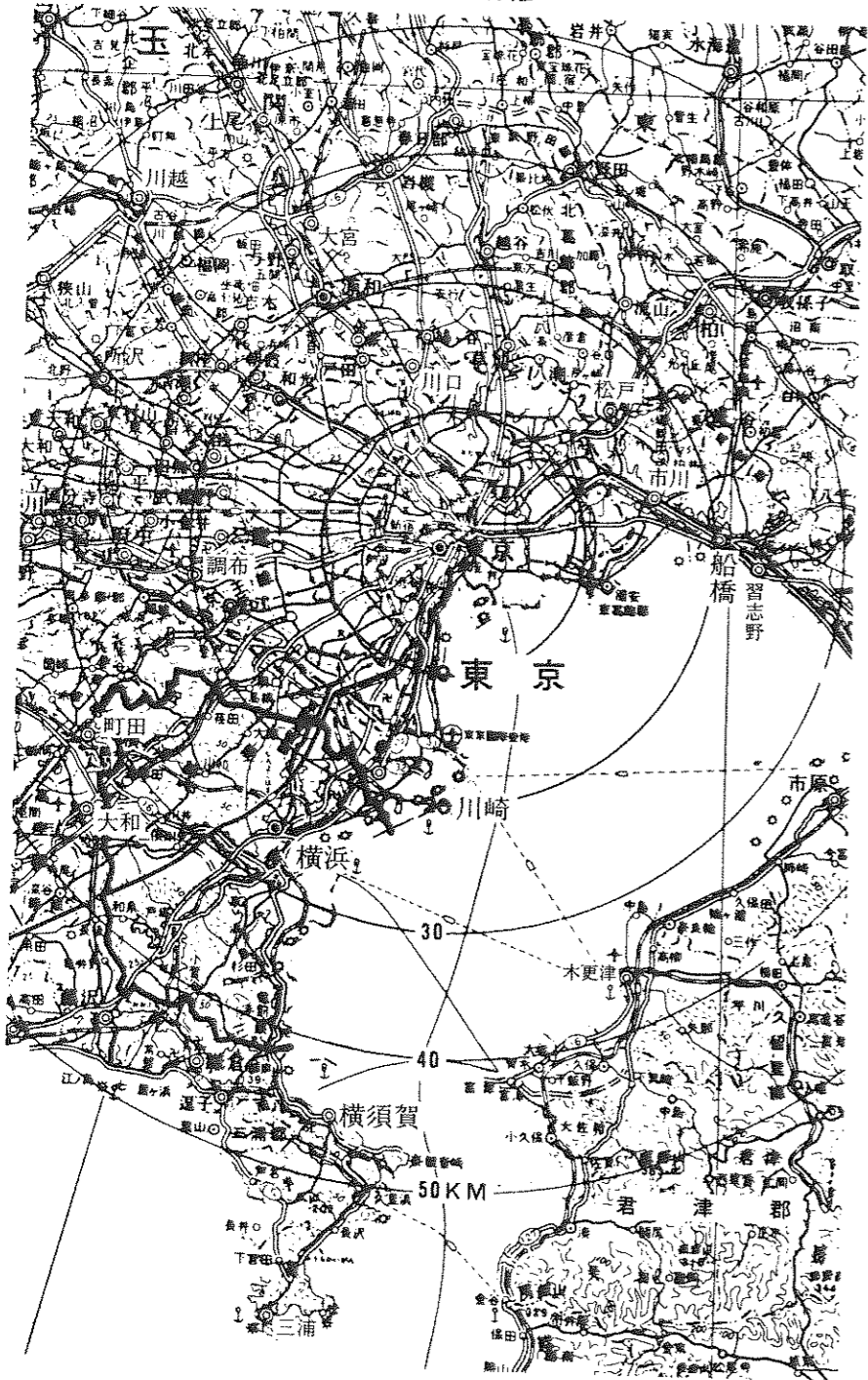
そこで要求されるのは四次元の計画ということにあるが、先に述べたように、情勢の変化の方が要因が多く、ダイナミックであるために計画時点で読みにくいことが多い。
また、計画は、当然、多くの人々に理解されなければならないが、ここでも矛盾がある。人間は抽象を理解できるとされているが、実際には、図なり、模型なり、ピジュアルな表現をしないと理解しがたい。しかし、表現はいろいろ工夫をしても、四次元にはならない。社会変化についても推計したりするが、実

際には、基のデータは、例えば、昭和50年頃の利用しているわけで、既に五年位のタイムラグがあるわけで、推計どおりに社会が安定的に動いていけば、問題は無いが、実際にはそうでない。数式はダイナミックであっても、数字はステティックなものである。
本計画のように長い期間を要するものであるから、できるだけダイナミックな計画が必要であり、柔軟性をもった計画が必要であり、計画をしているものからいえば、そのように情勢や新たに生じるニーズに対応して、変

総合整備の意味

このプロジェクトでは総合整備という表現をしているが、それにはいくつかの意味を込めている。
第一には、先に述べた、四次元の計画をしたい、あるいはすべきであるという意味を含んでいる。
第二に、フィジカル計画が形式上主になるが、ねらいは、ノンフィジカルな計画にあり、この二つを総合的に計画し、相互に関連づけつつ進めるべきであるという意味である。
第三に、単なる一定の機能の再開発でない、多面的要素を含んでいることである。
第四に、計画の範囲としては、一応限定して考えているが、そのことは、この範囲に限っているということではなく、当面、実現化する上で、限られているということで、実際にプロジェクトが動いて行く中で、物理的に、近接する地域だけでなく、経済的な意味で、影響を受ける地域のあり方まで、考えて行くためのテコとするという点である。
第五に再開発という側面と新開発の側面をもっているわけであるから、これらの利点を最大限に生かして行くという点である。
第六に、プロジェクトは市を軸にして、進めて行くことになるが、国・県の協力を得て成り立つものであり、さらには、民間のいろいろな主体が、共同して、力を発揮することが、プロジェクトのねらいであり、カギである点である。

図1 首都を中心に展開する都市群とその距離



以上のように、多面的な、それ故に四次元のプロジェクトという意味がこの言葉の中に含まれていると考えている。

本プロジェクトの対象地域

本プロジェクトの意義、計画については後述するが、その前に対象地域について明らかにしておく。

当面の対象地域は、横浜駅東口地区(約三・八ヘクタール)高島ヤード地区(三二・〇ヘクタール)、高島埠頭地区(十一・四ヘクタール)、三菱重工横浜造船所地区(三三・五ヘクタール)、東横浜駅(貨物駅八・三ヘクタール)、新港埠頭地区(三〇・一ヘクタール)で合計現況面積約一一〇・一ヘクタールの地域である。

横浜駅東口地区は、横浜駅東口駅前及び国道下については地下街として整備中であり、大部分は55年11月にオープンしており、国道の東側(海側)は、再開発し、商業ビルとパスターミナルを整備すべく、都市計画も定まり、ビルについても横浜新都市センター(株)が設立されており、本対象地域の拠点として動き出しつつある。

高島ヤードについては、現在は機能しており、臨海部からの貨物車の仕分けのために活動しているが、将来のために、全体計画の整合性が保てるように対象とすることとしているが、どのように処理するかは今後の課題である。

高島埠頭は、埠頭としての機能は、港全体の中で、小さいが、未だ機能しており、また地区内には、倉庫が立地している。

三菱重工地区については移転が本決まりと

て計画されている(予約売買契約を取り交した。その予約完結期限を昭和53年三月末日までとした。(昭和51年三月三〇日)

昭和53年に到り、経済状況は依然として不安定であり、特に、造船不況は構造的であるとされ、新造船々台削減が、海運造船審議会から提案され、大手四〇%、中小三五%の船台削減の方向にあり、これへの対応もあって、予約完結することは出来ず、「予約完結期限延長契約」を昭和53年三月末日に締結した。その結果、予約完結期限は昭和55年三月末となった。なお、船台削減に当たって三菱重工工業が長崎・下関・神戸・広島・横浜にある新造船船台一二の内、五船台を削減することになり、広島・横浜の各一船台、長崎の五船台のうち一船台が削減されたことになった。横浜及び広島は、ここで新造船の事業から撤退することとなり、事業所のあり方をめぐり社内での議論がなされたようであり、当然、市の考え方にどう対応するかも複雑な様相を呈することとなったといえる。

さて、ここで横浜造船所問題は「まずおく」としよう。

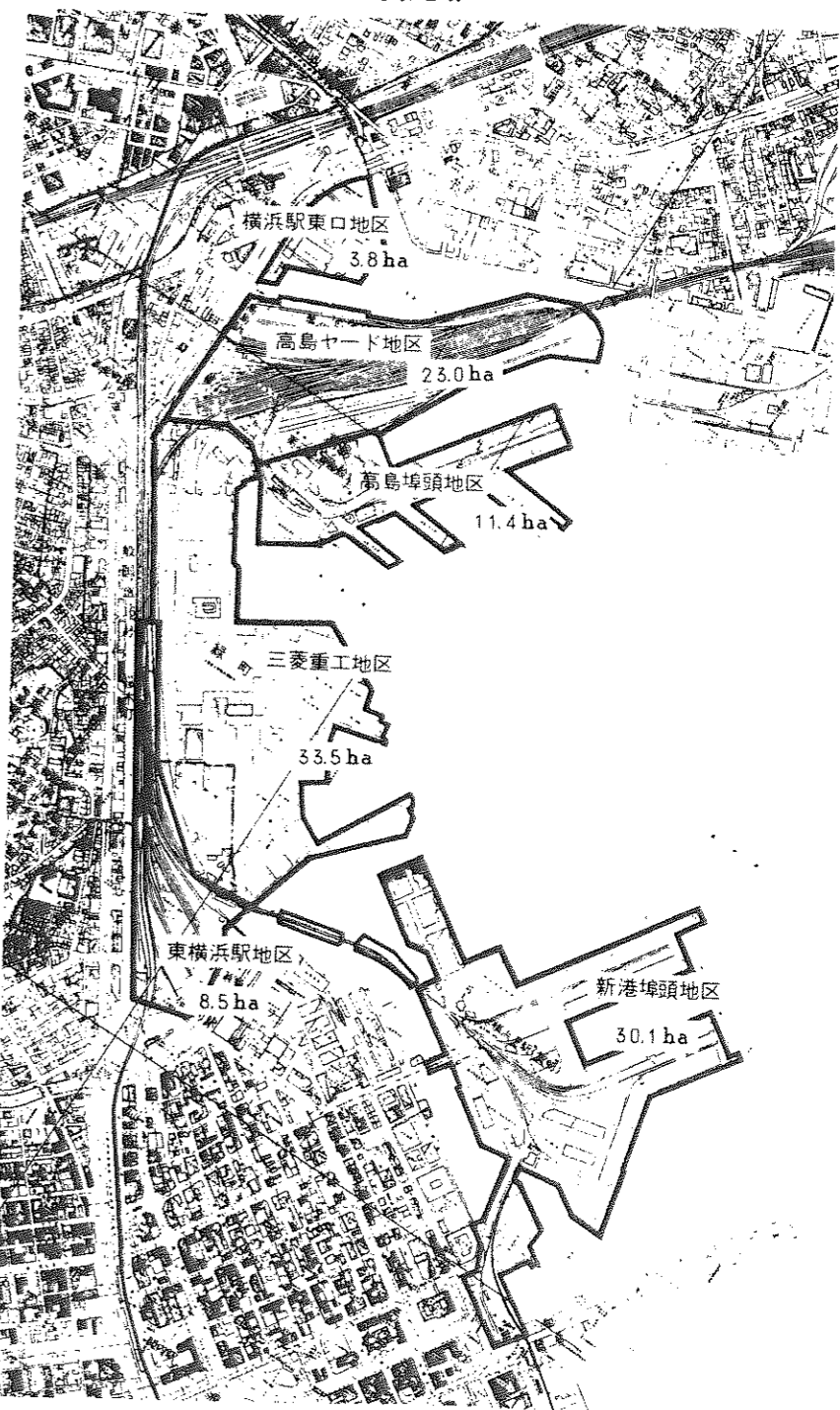
本市としては、なんとかこの地域の再開発を具体化しようとして、昭和53年度に国へ働きかけ、国土総合開発事業調整費(調査の一部)をもって、調査をすることになった。

この調査費は公共事業の調整のために行なわれるものであり、大きく二省庁以上の省庁間の共同調査と課題調査に分けられる。

ここでは共同調査ということで、運輸省、建設省が行なうこととなり、国土庁・運輸省建設省、そして市の共同の調査として検討されることになった。

市の希望としては、これだけの大地域の、

図2 都心臨海部総合整備計画対象地域



なり、昭和58年三月末には移転完了する予定である。

東横浜駅地区については、既に貨物駅としての機能は停止している。

新港埠頭は、横浜港の一番古い埠頭であり、現在も機能しており、倉庫も相当数立地している。

以上が当面の計画対象地域として、道路の取り付けなど、周辺地域への影響も大きく、また、周辺部の一部を関連づけなければ成立し難い面もあるので、実際にはそれらも計画の中で考えざるを得ない。

本対象地域、特に三菱重工地区、高島ヤード

本プロジェクトの経緯

先に述べたように、対象地域は、長年にわたる再開発の対象として、懸案であったところであり、また、既設の機能が現存している

ための困難さもある。

昭和40年代のはじめに、市と三菱重工との間に移転についての話し合いが始められ既に十年余を経ている。

市としては、移転先として、金沢埋立地を希望し、昭和50年頃に埋立地の完成に当たって、再び移転の交渉を開始した。

しかし、その時期は、オイルショック以降の経済不況期にあつたこともあり、移転を明確にすることはできず、「移転する」という基本方向を確認するとともに、金沢埋立地の売却の(因みに金沢埋立地事業は、市内企業の移転先のための目的を主として再開発地とし

しかも、海と陸の接点で、且つ、都心づくりの大プロジェクトになると、単に市だけの問題

あるいは市だけでできる事柄でもないことから、なんとかナショナルプロジェクトとして国・県・市、そして民間の一体となった事業にして行きたいという考え方に立っていた。こうしてナショナルプロジェクトとしての第一歩ともいえる共同調査に着手したことになる。

調査は、53、54年度の二カ年にわたり実施され、港湾の現況、交通量調査等々の基礎調査、分析と並行して、横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会が設置された。

委員会は八十島義之助東大教授(現埼玉大教授)を委員長に、学識経験者(都市計画・港湾・経済等の専門家)、関係省庁(国土庁運輸省・建設省、自治省・県)、国鉄・首都高速道路公団、市の各関係局で構成し、都市としての問題、都市全体からみた本地域の開発の方向、港のあり方等々の視点で検討が行なわれた。

そして昭和54年12月に、報告書が取りまとめられ、基本構想が提案された。これが通称

八十島構想と呼んでいるものである。

市としては、この提案をできるだけ外向て発表し、各々の立場で、討議できるように配慮したつもりである。

この提案以降の状況の変化であるが、第一に、提案もテコになって、三菱重工業横浜造船所の移転問題が事業所のあり方からかなりいろいろと交渉は難航し、三月の期限ぎりぎりまでもつれこんだものの、昭和55年三月二日に協定書を締結することが出来た。

特にこの主旨は「移転・跡地開発に協力する」という点と「時期が明示された」ことにある。

時期が明示されたことは、この跡地が本計画地域の中心をなす部分であることから、このプロジェクトが具体化し得る条件が出来上ったことになる。

協定上では「昭和60年三月末日までに可及的速やかに移転を完了する」とこととなっている。

しかし、市の希望としても早く事業に着手したいこともあり、見通しとしては昭和58年三月末には移転を完了する見込みである。

この外に、港湾関係業界、経済界等との提案をもとに話し合いをしてきた。そして、原則的に了解し、バックアップする方向にある。

ところで行政的には、この提案は、横浜市案ではないわけであり、また、その後には状況も変化した。

都市づくりという視点、特に即地的検討は状況も不安定であり、委員会では充分にできなかったこともあった。

そこで、横浜市案とすべく、市内部で作業をしてきた。

横浜市都心臨海部総合整備計画—八十島委員会の提案—について

現在、横浜市案を作成中であるが、そのベイスはあくまでも八十島委員会の提案であるので、まず、この提案について説明しておく。この委員会での第一の問題は、こうした大規模プロジェクトを考える場合に、そのプロジェクトの意義(位置づけ)を明確にしておく必要があるということにあった。

単に、即地的に、整備がされるだけでは、大規模プロジェクトを起こす意味が薄いという点にある。

次に、現況認識、そして、そこでの問題の所在を明らかにして臨むべきであるという点である。特に、大規模プロジェクトであり都

市全体への影響力をもつものであり、また横浜港全体への影響力をもつものであるから、大局的な見地での認識を大切にすべきであるとして討議がされた。

さらに即地的には再開発の要素を踏まえて一時期に整備することは困難であることから将来を見通した全体構想を示し、そこに至るために段階構想が示されている。

プロジェクトの意義

報告書の中で「都心臨海部総合整備の意義」が次のようにあげられている。

都心臨海部において、総合的な整備をすすめていくという本計画は、単に古くなった町の再開発、老朽化した港湾施設等の諸施設の修復、また混雑の著しい都心部の交通事情等本地区のもつ局部的問題を解決するだけのものではなく、次の諸点に意義をもっている。

- (1) 巨大都市横浜の都市問題の基本的課題である都市構造のひずみを是正し、バランスのとれた都市をつくり出すための契機としての総合整備事業である。
- (2) 港湾都市横浜の特性を生かし、都市機能と港湾機能の融合した姿をつくり出し大都市港湾としての再編をはかるとともに、物流拠点としてのみだけでなく、市民的港湾として質的転換、向上をはかるための総合整備事業であり、わが国における大都市港湾事業の先導的役割を担うものである。
- (3) 首都圏、東京湾の中での横浜市の位置づけにかかわる事業である。

以上の視点に立って、長期的目標をかけたつつ、総合的に、かつ現実的に事業をすすめて行く必要がある。

なお、この構想の策定にあたっては、横浜市の現状とその問題の所在を認識し、都市および港湾のかかえている問題解決のための軸となるように配慮するとともに、当該地区の現況、更に状況の変化に対応できるように計画に柔軟性をもたせた一つのプランとして基本構想を示しているが、段階計画と併せて、部分においては代替案を検討し、具体化の過程でそれを生かせるように配慮した。(調査報告書概要より)

このように、単なるプロジェクトでなく、都市全体、港湾全体、さらには、より広域での意味を期待している。

基礎となった現状認識は「横浜市は二七六万余人の人口を有する巨大都市でありながら、人口構造、就業構造、産業構造にひずみが見られ、また都市施設水準は相対的に低下する傾向にある。これは人口の急増で端的にみられるように、ベットタウン化が進行し、昼・夜間人口に格差を生じさせ、都市としての自立性が失われつつあり、この問題は、巨大都市であるだけに、より都市問題を顕著にしている。このことは、将来、大都市横浜における財政問題、老令化社会への対応、定住・地域社会の形成などにとっても大きな問題となつてこよう。今後は、横浜の都市構造を人口構造、就業構造のバランスのとれたものとし、特に中核管理都市としての質を有する就業場の確保および創出をすすめていく必要がある。

港湾は横浜市の重要な柱であるが、現在では交通条件をはじめ、さまざまな問題が生じている。このため、今後の発展を図るため、交通体系の整備をすすめるとともに、大都市港湾として、諸機能の再編をはからねばなら

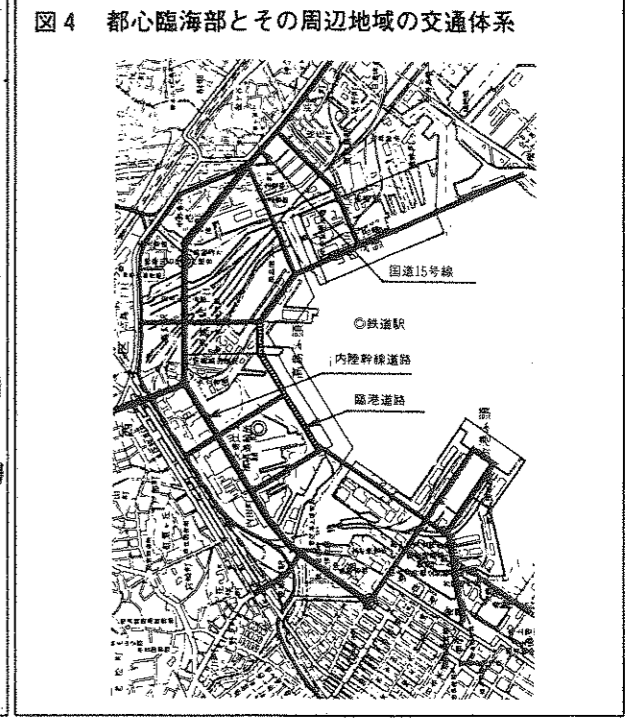
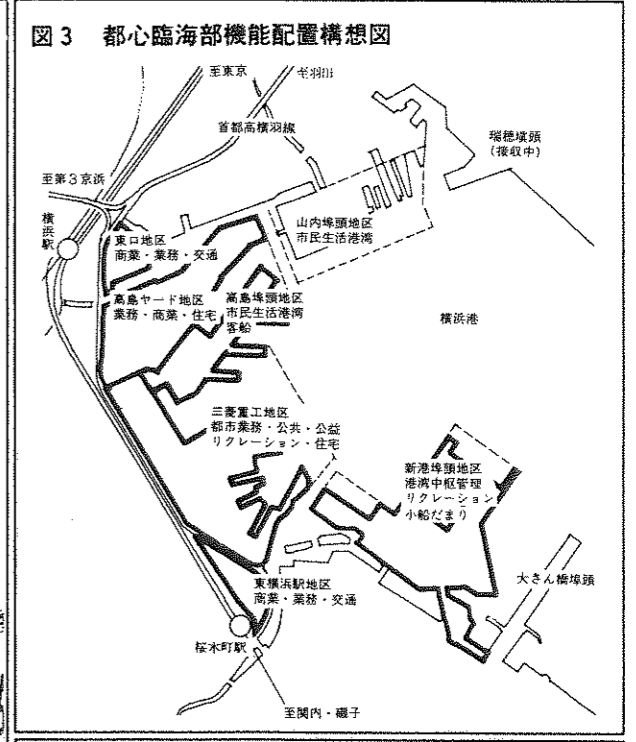


図5 八十島委員会構想

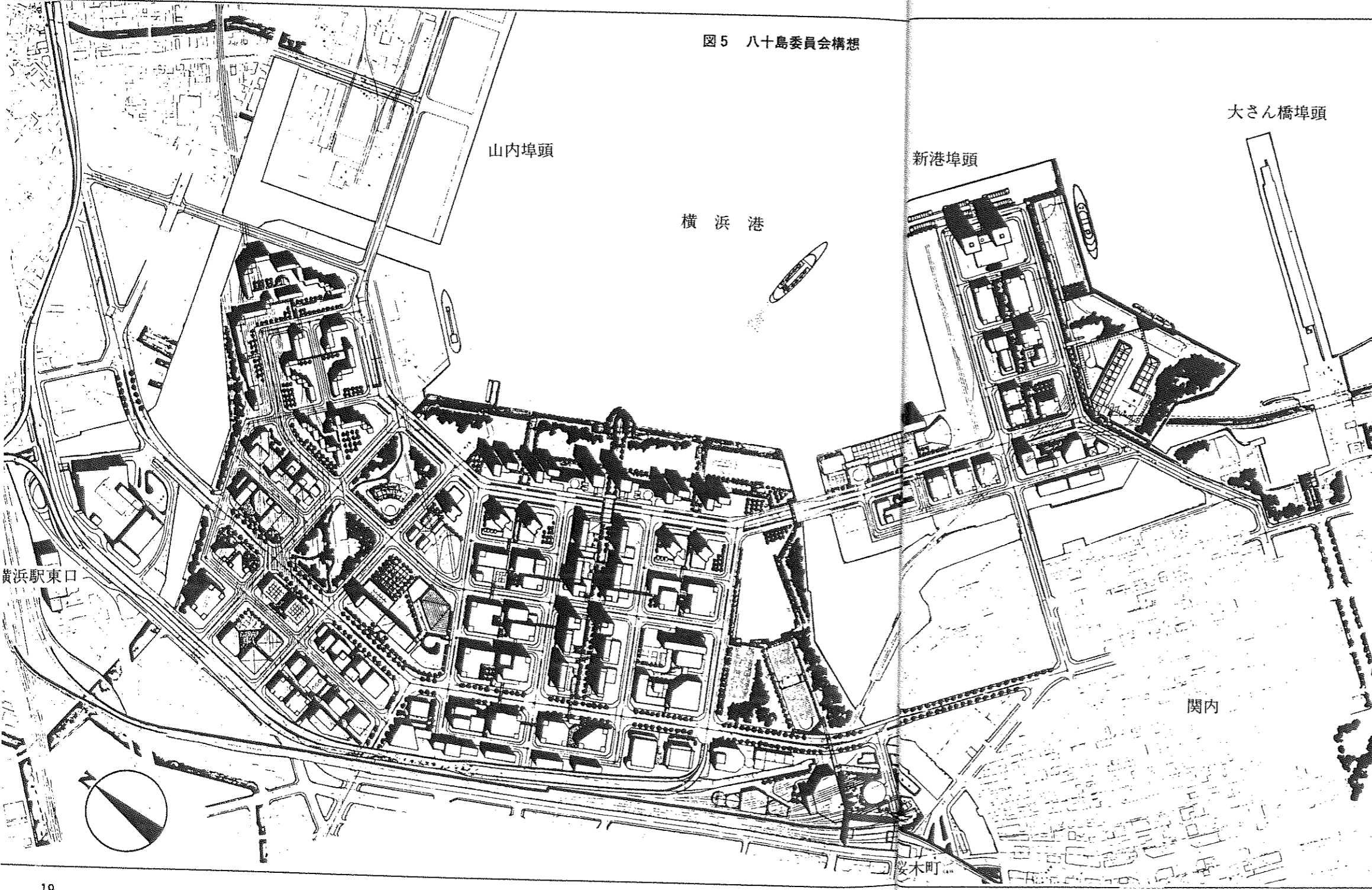
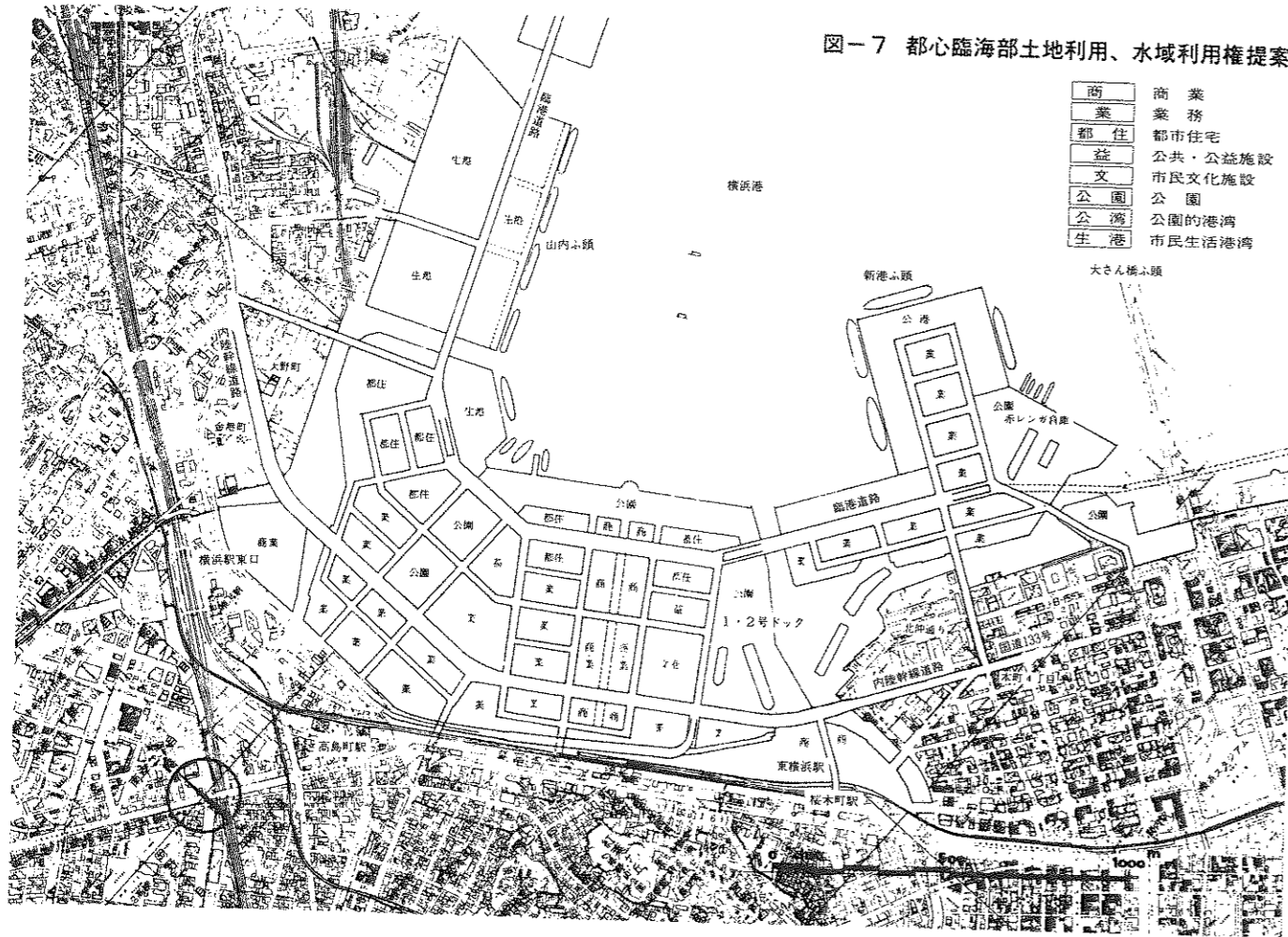


図-7 都心臨海部土地利用、水域利用権提案



ない。すなわち、東京湾における中核的港湾としての役割を果たすため、港湾の中核管理機能の強化をすすめるとともに、物流の主体となる港の外縁部に整備し、また、市民生活の基盤となる機能、市民が港に親しめるような機能等を重点的に整備して行く必要がある(前掲概要より)とされている。

2) 都心臨海部の位置づけ

先に述べた意義を基礎に、本対象地域を位置づけると、次の通りとなる。

(1) 本地区の立地の有利性、すなわち交通の結節点であり、かつ、すでに集積している横浜駅周辺地区と関内、伊勢佐木地区との中間に位置し、その集積のエネルギーを生かし得る条件を有しており、これらの有利性を有機的に関連づけ、新たに集積を図ることにより都市としての活力向上に役立つ場所である。

●都市機能を強化し、市民が働き、買物をし、いこい、都市サービスを受用する場として整備する適地である。

●交通条件を改善し、交通渋滞の解消、重交通と一般交通との分離、都心と内陸部の連携を強め、安全、快適な都市づくりをすすめていくことのできる適地である。

(2) 港湾都市横浜の特性を生かし、都市機能と港湾機能の融合点としての立地条件を有している地区である。

本地区は港奥部に位置し、市の中心市街地に近接していることから、大都市港湾としての中核管理機能の整備をはかり、都市機能の強化と併せて港湾都市としての発展強化、港湾活動の質的転換を図るに適した位置にある。

●港湾中核管理機能の集積を図り、横浜港のみならず、東京湾における港湾中核としての役割を果たす適地である。

●港、水際線を生かして市民が港に親しみ、港町「ヨコハマ」のシンボル地区としての適地である。

●市の中心市街地に近接している特性を生かし、市民の消費生活に関連した港湾機能を整備するための適地である。

(3) 首都圏における横浜市の立地条件は、東京に近接しているため、今までベクトル化の原因として作用して来ているが、逆に見れば、首都圏の中核管理機能都市業務機能等を分担できる核都市として有利な条件を有しているともいえる。

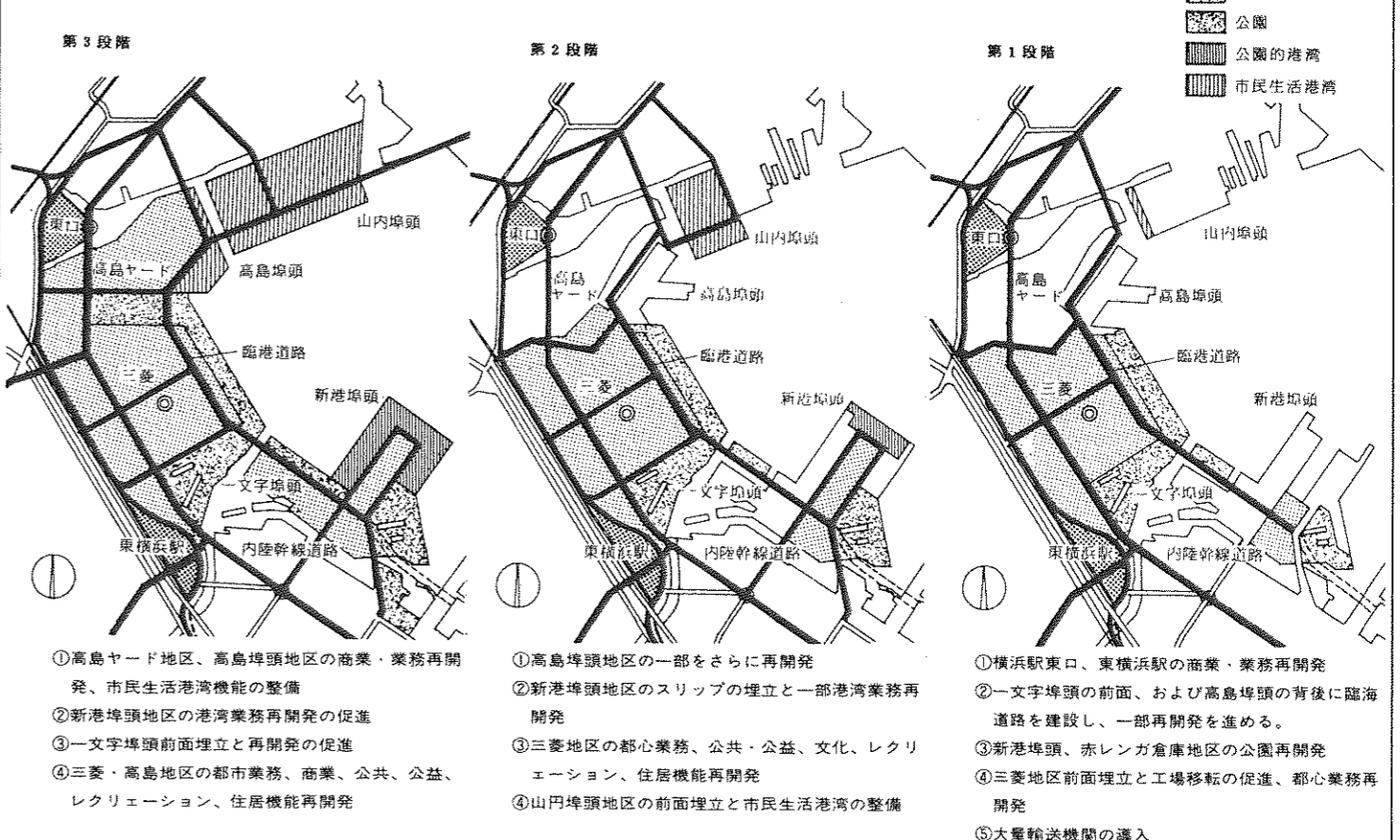
本地区は立地条件を有効に利用するとともに、港湾都市横浜のユニークさを生かしてこれらの諸機能を移動立地させ得る場である。(前掲報告書)

3) 基本構想

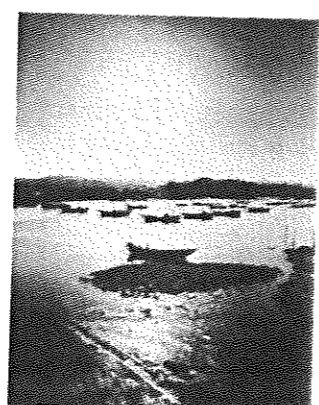
プロジェクトの意義、それにもとづく即地的な、位置づけによつて、全体構想としての基本構想が提案され、「構想の目標達成年度を昭和75年度とし、整備は段階的に行うものとする」とした。

機能配置は図3のとおりとし、交通体系は道路について、重交通と一般交通の分離するため、南北に二本の骨格となる道路が一つは、ふ頭間連絡道路の性格をもった海側の臨港道路、一つは、国道一号と三三三号線とを結び、関内、伊勢佐木と横浜駅周辺地区を結び、且つ、本地区の骨格となる内陸幹線道路、それに内陸部との連絡に、都市計画道路桜木平戸線(桜木町駅の附近でT字交差になっている)を延伸して内陸幹線道路に結び、国道一号线を高島町交差点附近

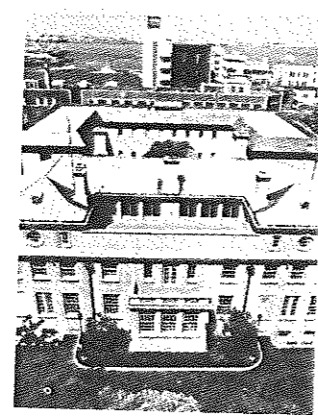
図6 基本的段階構想案



クニヒラ解説(1)

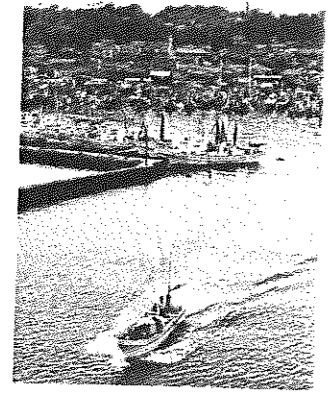


◇平潟湾◇現在は金沢漁港(第一種)の中に入った入江で、江戸時代より金沢八景の一つに数えられた風光明媚なところであった。野島がこの平潟湾入口に横たわり、夕照橋と野島橋が本土との間を繋いでいる。湾内には金沢漁協の組合員の漁船のほか、市民ヨットハーバーから溢れ出たヨットが櫂の歯のように連なり繋留されている。繋留料は月一フィート当たり四〇〇円だそうだが、それでも既に万杯の状況の由。沿岸には釣船や軒を並べるほか、マニション、散歩道など都市景観に占められ、自然の姿はほとんど失われた。



◇横浜開港資料館 (YOKOHAMA Archives of History) ◇

幕末から明治期にかけての横浜を中心とする近代史資料を文書、記録、絵画、写真、図書、模型、器物などにわたり九万二〇〇〇点を収蔵。旧英国領事館を改装増築して、五六年六月二日オープン。館長には遠山茂樹横浜市大名教授(日本近代史専攻)を迎え、館の運営には、別に開港資料普及協会を設け、出版、公開講座開催など資料の普及と近代史研究の振興を図ることとしている。開館時間は展示室が午前九時半から午後四時半、閲覧室は午前九時半から午後七時半、ただし土・日・祝日は午後四時半まで。入館料は一般二〇〇円、小・中学生百円(団体割引あり)、閲覧室だけの入館料は一律百円。資料室の電話は〇四五一一〇一一二〇〇。所在地中区日本大通三



◇柴漁港◇金沢区の小柴崎にあり、柴町三七〇〇余人の町民のうち、一三三帯がこ

で内陸幹線に結ぶ、南北と、東西、各二本の骨格的道路と首都高速横羽線の全方向ランプの設置が提案されている。

鉄道については、周辺市街地および内陸市街地との連絡強化のために既設の鉄道網に加えて、別に鉄道が必要であるとされている。

なお、土地利用、空間計画は、図5、図7のとおり提案がされている。

4) 段階構想

「目標を達成させるためには、現在活動している諸機能の円滑な移動、転換などが必要となってくる。またそのための手段、影響を受ける周辺地域、関連機能などへの配慮等重要な問題でもある」として、構想の実現のために、段階構想が提案されており、状況を配慮しつつ、また、状況の変化に対応するように、第一期、第二期、第三期に分けて考えられた。

特に第一期については、実現性を重視して、横浜駅東口地区、東横浜地区、三菱重工地区および高島ふ頭地区の一部を中心、一部新港ふ頭地を加えて整備すること

として、

第二期には、主として、ふ頭に立地する倉庫等の移転、機能転換を考慮することとし第三期で残存する機能(高島ヤード)の移転、転換を促進することとした。

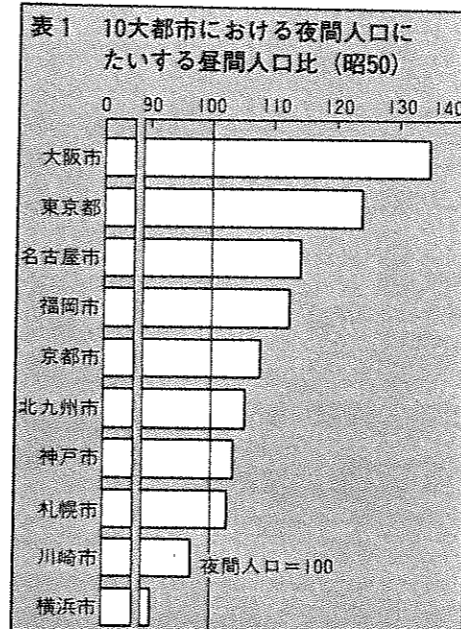
「都心臨海部総合整備基本計画(中間報告)——横浜市案」について

昭和54年12月に八十島委員会構想が発表されて以降、市としては、これを基礎に、関係者との話し合いを進め、市案作成のための準備にかかっている。

その後の状況の変化(横浜ドックの移転問題)を踏まえて、実現化を図るべく作業をすすめている。

昭和58年3月、横浜ドックが移転完了する見込みとなったため、八十島委員会構想でいうところの第一期の着工のメドが立ったといえる。

そこで、昭和55年11月に横浜市案としての



区分	流出人口	流入人口
札幌市	14,500	45,000
東京都	330,200	2,434,300
川崎市	230,600	200,500
横浜市	486,800	241,600
名古屋市	92,700	392,100
京都府	75,600	187,900
大阪市	220,300	1,205,600
神戸市	108,400	162,600
北九州市	22,800	82,100
福岡市	30,200	152,400

年齢	横浜市	東京都区部
35	96.5%	107.8%
40	93.7	112.9
45	92.2	118.0
50	90.4	124.2

中間報告を示した。

中間報告においては、八十島委員会構想をベースにし、さらに、状況の変化を読み、また実現のプロジェクトとする場合の進め方を配慮して、肉づけをしたものである。検討に当たっては、関係機関の方々の意見、八十島委員会当時の専門家の方々の意見もききつつ進めた。

1) 基本方向

(1) 基本理念

基本理念——本プロジェクトの大前提としては、八十島委員会構想の三つの意義に基づいている。

● 大都市横浜の基本的問題点である都市構造のひずみを是正し、バランスがとれ、かつ特色ある都市をつくり出すための契機としての総合整備事業である。

本市の都市構造は、巨大都市でありながら大きくひずんでいる、特徴的な指標をみれば昼間人口が夜間人口(昭50)に対し、各昭50年)となっており、ベッドタウン化が明らかである。流動人口においても、四八万人が流出

し、二四万人が流入している。

大都市の中でも特異な状況を示している(似ているのが川崎市である)。

こうしたひずみは、巨大都市であるだけに大きく影響し、将来的な問題ともなり得る。大都市のあり方として、どうあるべきかが第一に問題となつてこよう。

本来都市は集積の上に成立しているものであり、集積が大きいだけに、問題も大きい、その解決は、バランスのとりの方が一つであると考えられる。

業務機能、あるいは、工業機能(都市により特色がある)が、一つだけ過大に集積することも、逆に、夜間人口が過大に集積することも、地域都市というワクの中でみれば、問題である。

巨大都市のベッドタウン化は、第一に大都市の地域社会形成に問題を残している。

地域社会の崩壊が都市問題の一つであるとされ、地域社会づくりを将来の課題にあげられている。地域社会とは、原則的には、職と住とが、ある一定の範囲で、バランスしていることが望ましい。都市の範囲がみられるならば、同一都市内で、ある程度の職場が確保され、また、都市内に住むことによつて、地域社会を総合的につくり出す基礎ができるものと考えられる。

横浜市において、特に、北部地域では、横浜市民という言葉があるように、職場との関係で、東京に顔が向いている。

第二には、経済上の問題である。この中には市民の経済という側面も含まれるが、市民全体の経済活動との係わりが重要であろう。

昼間人口比が各昭50年)ということは、約20%就業、就学の場を市内に確保して、30%になる

ことであり、二八〇万の人口であるから、約一八万人の就業、就学の場合があつて一〇〇となることである。

名古屋市並みに一一〇とすれば、五六万人ということになる。

産業構造全体をここで分析することは避けるが、おおよそ、就業構造との関係で経済活動が左右されている点も見逃せないことである。

人口増に従つて、最も、関係のあるとみられる商業をとつてみても、問題がみられる。

商店数、そのものは、昭和35年二万五、一二六、昭和45年三万六、二四四、昭和49年四万一、八五五と増加している。販売額でも昭和35年四、三二八億円が、昭和45年で一兆六八四億円に伸びている。(この間に人口は一三七万人から二二三万余人となっている)。

しかし、全国に占める販売額のシェアは一九、一五、二四と下降し十大都市比較では、商店数、従業員数は四位であるものの、販売額では七位と低位にある。

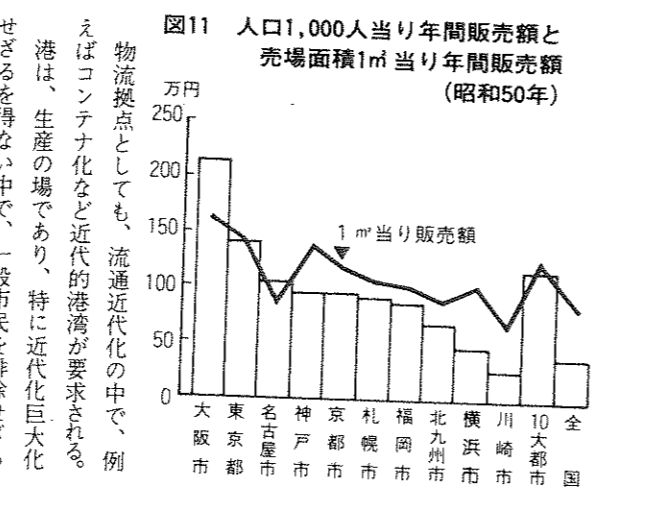
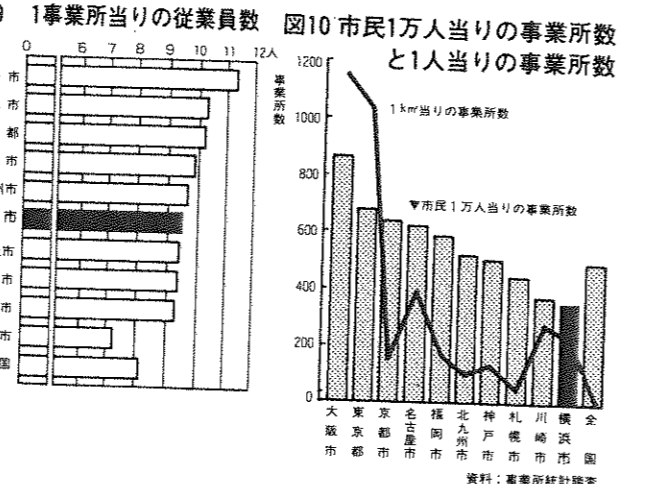
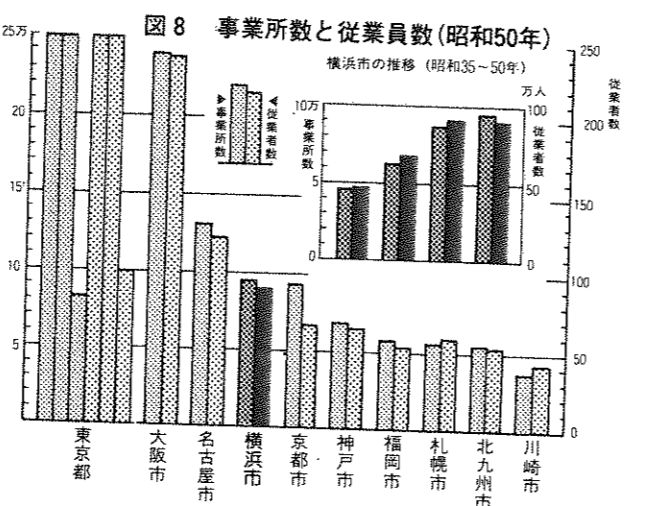
また一店当り販売額も七三三百万円で、大阪市三三六、八百万、東京都二六五、二百万、名古屋市二九八、八百万等比べて相当に差がある。

こうした状況も、中核都市性格で昼間人口が多い都市とベッドタウン的都市との違いが影響していると思われる。

こうした一例でもみられるように、人口構造、就業構造と経済活動が関連し合つていくことが想定される。

第三には、公共投資、社会資本投資の効率の上でも問題があるように見える。

鉄道でもよくニュータウン線は収支が悪いといわれるが、これは、片側需要であり、朝は上りが、夜は下りが混雑し、その時点で、



逆交通がほとんどなく、かつ、計画はピークに運転間隔を合わせる必要があるため、半分近くがトータルロスになっている点にある。こうしたことが、東京、横浜間の問題としていえる。

その他、行財政上にも影響があるといえる。ともあれ、構造的ひずみは多くの都市問題の基本的問題であり、対症療法に対する根本治療として考えて行くべき問題である。

この問題に接近するためには、単に問題提起をしているだけでは解決しない。主体的に解決への道を歩む必要がある。そのために、こうしたプロジェクトが一つの契機となること、また、すべきであると考えている。

このプロジェクトを市内の他の地域、他の立地条件の有利性を発揮させる必要がある。

港湾機能は本市の経済活動の重要な柱であり、また本市の特性である。

しかし港湾機能が、変化したこともあり、一般的都市機能との間に摩擦を生じている。一般交通と重交通の都心での混在など一つの例である。

重要な部分を生かし、伸ばしつつ、生じる問題点を消す、あるいは最少限にして行くことが都市計画、港湾計画でもある。

港湾機能は、開港当時と異なつて来ている。当初は人流、物流の両方の機能を有していた。しかし、航空機の発展により、現在では人の流れ(商談等の経済活動も含む)は、空に代わり、海の港は、物流拠点化している。

● 大都市港湾である横浜港に活力を与え、港の特性を生かした良好な都心空間を創造するための大都市臨海部再整備事業である。

このような現状を踏まえて港湾を考慮する場合に、機能の分担、配置を適正にすることによつて解決する必要がある。

そこで、基本的な方向として、港の外延部に、将来完成する大動脈の一つである東京湾環状道路(ベイブリッジを含む)国道三五七号線)を軸に物流拠点としての機能を強化することと併せて、湾奥部であり、都心に近接し、市民に最も接し易い部分を、市民的な港として再開発、再整備することが全体として望ましい。

● 首都圏及び東京湾のかかえる諸問題を解決するための国家的事業である。

巨大都市横浜の都市問題の解決は首都圏全体の問題と不可分ではない。

東京での業務機能を中心とする都市機能の過密な集積と、そこから生じる、種々の問題は一つの方向として機能の分散配置により解

決される。これは国民経済的な問題でもある。こうした視点で本市を見るならば、立地条件、交通機関等社会資本の整備水準からみても最適地でもある。

広域多核都市複合体——通称核都市——(才三次首都圏整備計画による)の実現化の中で十分にその役割を果たすべきである。

(2) 複合都心の形成

「都心機能を種々複合させることによって、にぎわいやふれあいのある人間の魅力あふれる都心を育てて行く。港湾機能も客船用ふ頭等の市民に親しめるものに転換するとともに、港湾中枢機能の集積、強化を図っていく。」

新しい21世紀を目指す都心計画であるから人間性に根ざしつつ、その基盤ともなる就業の場、経済活動の場と併わせて、関内・伊勢佐木地区、横浜駅周辺地区と一体となった都心、さらには港を含んだユニークな都心をつくり出す必要がある。

そして横浜市の都心、神奈川県を中心、首都圏での核都市となるように計画する。

都心は、業務だけの単調なまちではなく、中心地として三六五日、そして二四時間、市民とともにあるものに近づけて行くことを目標にする。

(3) 新しい都市システムの導入

「都心臨海部は、21世紀の都心にふさわしい先進的な都市システムを備えることにより、安全で快適な都市、クリーンな省エネルギー都市を目指す。」

本地区の特性は前述したが、再開発の側面をもつと同時に、新開発の側面を有している。中心市街地の再開発では、充分に出来ない

問題も対処し得る条件がある。道路計画にしろ、一定の制限はあるものの、白地の中で計画し得る要素も大きい。

このような有利性を生かして、クリーン、セーフティな安全都市をつくる可能性を生かすべきであり、そのことよって、この場だけでなく、周辺地域の広域避難場の役割、災害時の拠点として機能させるべきである。

そのためのシステムとして、エネルギー問題へも対応しつつ、例えば、地域冷暖房の徹底、地下埋設物(従来のまちの中では、複雑に埋設されている)をコントロールするなど、また、交通施設などを整備する。

(4) 個性ある街づくり

「横浜の歴史性を生かし、かつ今後の日本の進路に貢献しながら、横浜が発展してゆくため、国際都市、文化都市、先進技術都市としての方向をめざす。このため、国際交流施設、文化施設及び先進技術産業を中心とした業務関連施設等の積極的な誘致、集積を図る。」

まさに個性があるべきであり、また、それがまちの吸引力となる。本市は歴史が浅く、長い歴史的遺産としての蓄積(城、文化財、古い庭園、文書等)がない、しかし、近代外国文化、技術の導入であった。これは、開港によって、生まれた歴史であり、特性である。

残念ながら、交通の発達(航空機)により港の質が変わってきたこと、震災、戦災の被害をこうむったことよって、せっかくの蓄積を減らしてしまったことは、まちの個性にも影響している。

ここで新しい眼で、港という資産を生かし個性をつくる必要がある。

のようにしている。

① 横浜市民の就業の場を創出するため、事務所を中心とした業務機能の集積をまず第一の目標とする。

本市の都市機能(就業の場である)の中で、歴史性、立地性(東京に近接)から、業務機能が弱く、中核性に欠けている。できる限り、国際性、文化性、先進技術性をテコとしつつ、業務機能の集積、強化を図り、都市としての自立性を確保するとともに、周辺地域との有機的機能分担による一体性を図る。

② 街を生き生きとした楽しいものとするため、ユニークな商業機能の集積を図る。街なみの多面的な生き生きとした活動の創出のために、業務機能を軸としつつ、ユニークな商業機能の集積を考え、現状では市外に流出している購買力を引きもどし、商業機能面での経済力の向上を図る。

③ 国際都市にふさわしい市民文化を創り、国際交流を図るため、市民文化施設、国際交流施設の整備あるいは誘致を図る。

市民文化の創造の土台として、近代文化の流入口であった本市の特性を生かし、あるいは回復し、市民文化を創り出すためのテコとして、市の中心、県の中心、さらには首都圏の核都市としての広域的施設を配置することによって、文化創造に役立てる。

④ 人間的で落ち着いた良好な環境の街とするため、業務機能や商業機能とともに都心型住居を併設、配置する。

⑤ 市民が港の雰囲気を楽しめるように臨海公園を整備するとともに、貴重な歴史的遺産である石造りドックや赤レンガ倉庫の保存、活用をはかる。

フィジカルな面では、港、海に開いた都心も一つの個性であり、水際線の取り扱いを大切にすることがある。

都市の発展は日本の経済の動きに影響されるし、日本にとつて、その都市の意味も重要である。

今後の日本の進路、そしてその中の横浜を見る時、その方向、個性の出し方は、一つは港、そのものであり、一つは港を背景に、国際化社会の中で国際性豊かな都市を目指すことがあげられる。次に、本市の人口構造(良質の人口をかかえている——ベットタウンの利点)を背景に文化都市を目指すことである。さらに、国際性とも関係するが、港をバックに発展、集積している工業に着目すべきである。工業も日々進歩し、高度化している。

その内容においても、統計上では才二次産業として分類されている分野の中でも分化が進んでおり、製造でない、研究、調査、設計等の分野があるし、そうしたノウハウをベールに国際社会へ進出することもあり得ると考えられる。

こうした分野を抽出し、集中立地を図ることによって、都市の個性とするともに、国際性を持たせることも可能であると考えられる。主として、国際性、文化性、先進技術を柱とし、その相互関係を強め、補完、相乗効果をはかることが必要である。

2) 計画

(1) 人口プロレム

人口については、就業人口一九万人、居住人口を二万人とする。

先の基本方向で述べたように就業の場の確保を優先すること、このプロジェクトの有利

性を生かして、市内の拠点の強化、発展の先導的役割をはたすことを考え、昭和75年で大都市、地方中核都市を含む七〇都市並の就業率目標とすると、約三十八万人の就業人口が必要と想定し(現状で例えば昼間人口比較からみると、二八〇万市民に対しこの比が九〇・六とすると、既に二八万に近い就業就業の場を確保して、一〇〇となり、名古屋市程度の一一〇とする)と五六万人の就業人口になる)その半分を本プロジェクトで吸収すると考えている。

なお、居住人口については、街の活動が両時間あることによるにぎわい、人間的空間を配慮して、一万人(約三〇〇〇戸)を都心型住宅として併設、配置する。夜間人口の中心市街地の共存については、社会資本の効率的利用、中心市街地の空洞化(夜間人口)などの問題があり、必要な事柄であるが、同時に機能の相違による矛盾もあり、相互に活動を制限してしまいう可能性もある。

居住環境としては日照をはじめ種々の環境保全が必要とされ、そのことよって周辺の建築物に制限がかかるため、建物間の干渉が生じる。故に、中心市街地での住宅の配置については、相当に計画性が必要である。

本プロジェクトに当たっては、事前にこの点をスタディし、あり方についてコントローラ、利用者の理解を得ておくように配慮したい。

(2) 土地利用、機能配置

本プロジェクトは、目標を定めて、それら今後の状況の変化、新たに生じる市民ニーズを吸収しつつ、内容を豊富化しながら進めることが一つのあり方と考えている。

現時点で、基本方向にもとづく、原則を次三〇。

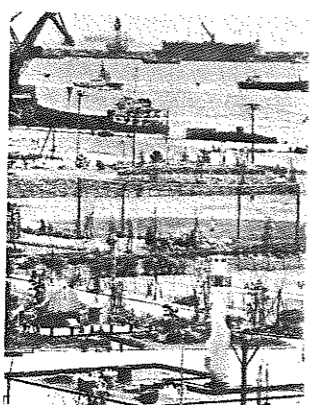
クワリア解説(2)



◇金沢人工海浜◇金沢地先乙船海岸に造られた市民のための海の公園の一部。開園は午前九時から午後五時まで無料公開されている。磯遊びができるようになっており、五月頃の潮干狩りシーズンから夏休みにかけては、砂浜が家族づれの人の波で覆われる。ここは海水浴場としては使えない。足洗、トイレなどの施設に限られ、周辺には有料、無料の駐車場がある。交通機関は京浜急行金沢八景または金沢文庫が便利。駅からはバスで十五分位。



◇本牧海釣り公園◇中区本牧埠頭のD突堤奥に昭和五三年七月に公開された釣天狗たちの楽天地。シーズンの四月から十月までは午前六時から午後八時半まで、十一月か



◇大黒ふ頭運動公園◇大黒ふ頭の建設に伴ないこのふ頭で働く労働者や市民のスポーツと憩いの場を提供しようと、公園緑地部分を十五万平方メートル用意した。その中に運動公園は野球場二面、テニスコート四面あり、土、日曜の利用は一月前から往復乗書による申込みをもって抽選で決め、平日は大黒ふ頭管理事務所〇四五五〇二二五六六で一週間前より受け付けている。使用料はいずれも二時間単位で野球場一、四〇〇円、テニスコート八〇〇円、ロッカー、シャワー、駐車場が揃っている。利用者は連日盛況とのことである。

IMAGE PLAN

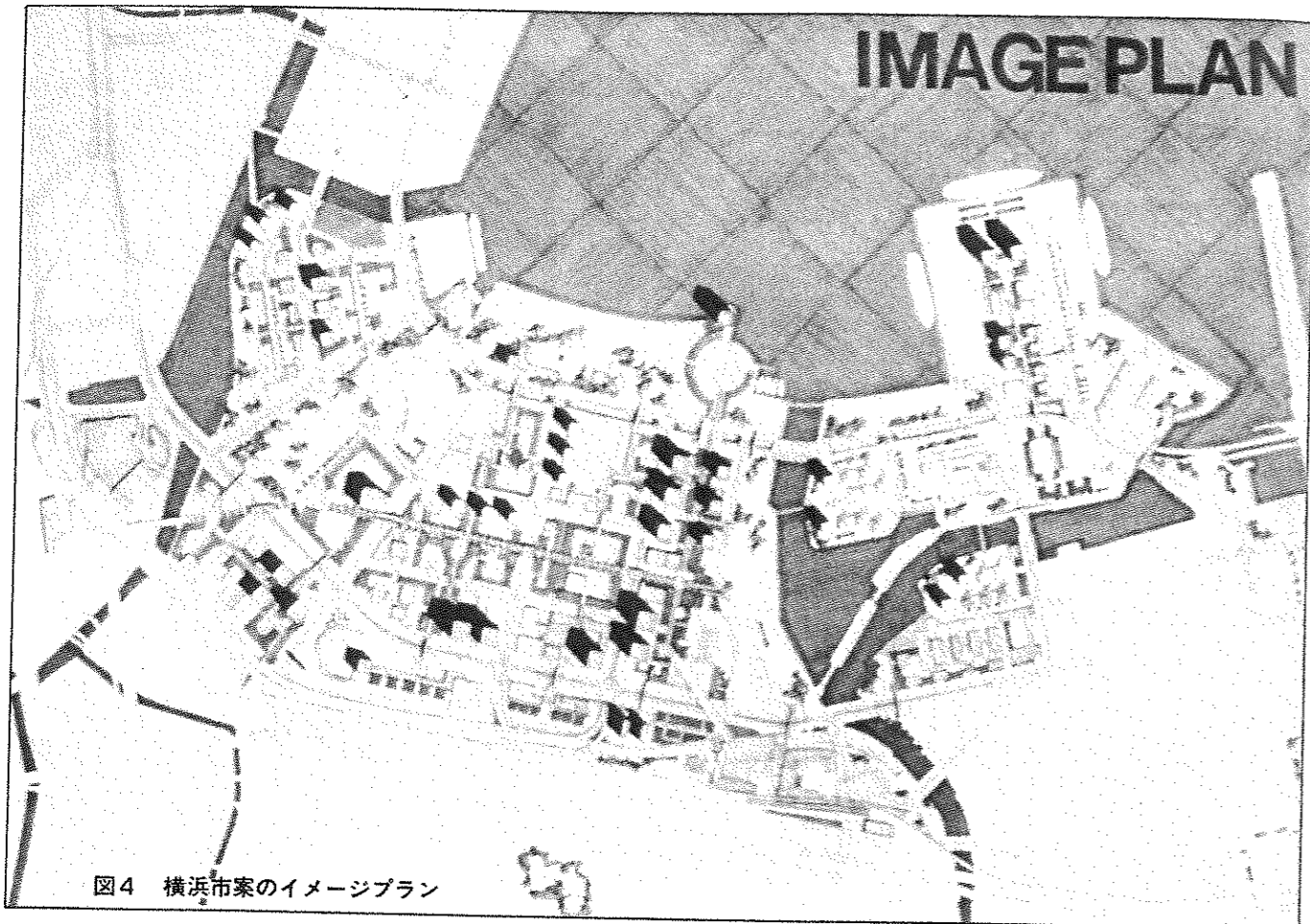


図4 横浜市案のイメージプラン

再開発であり、地域内には、既存の機能があることから、段階計画を考え、摩擦を避けつつ、実現して行くことが必要であり、お

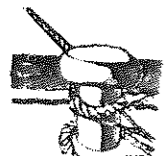
(4) 段階計画

再開発であり、地域内には、既存の機能があることから、段階計画を考え、摩擦を避けつつ、実現して行くことが必要であり、お

おわりに

本プロジェクトの現段階での計画の方向について述べたが、まだまだ、細部にわたり実現化して行くことが残されている。都心の再開発(約一七〇ヘクタールに及ぶ)は例がないので、問題点も多い、今後、多くの人々の知恵と力を結集して、本プロジェクトが成功すること、内容として豊かになることを心がけたいと考えている。

おざわ・けいいち
昭和10年東京都出身、
33年東京教育大農業学
科卒、同年横浜市農政
局奉職、47年企画調整
室企画課長、55年現職



東西の軸は、海に向かっての軸であり、海側に国際性ある施設を配し、その間の軸の両側を商業を中心に業務、都市型住宅等の土地利用を想定し、南北軸は、関内(旧市街地)と横浜駅(昭和三〇年代に急速に商業を中心に発展し、本地域に含まれる横浜駅東側の再開発が進みつつある)を結ぶこととし、この軸にそって、文化施設群、業務都市型住宅の配置を考える。

⑧ 歩行者が安全かつ自由に行動でき、にぎわい、ふれあいのある街をつくるため、車道とは極力立体分離させた歩行者専用道を整備する。

街の活動にとって、自動車交通も必要であり(特に業務地区にとっては)、歩行者の安全性、快適性をもった空間も同時に必要である。

一般の再開発に当たっては、この矛盾を解決することは非常にむずかしい、しかし本地域は再開発の側面と新開発の側面を有しているが、後者の利点を活用して、トータル計画をすることとし、現地盤を自動車交通用の空間とするとともに、二階レベルに歩行者デッキを配し、重層構造の都市を計画し、立体処理を図ることによって矛盾を解決する。こうした構造の軸を⑦の都市軸とする。

(3) 交通計画

交通施設は都市の骨格である。計画は、この地域自体の交通便利性を高めるだけでなく、周辺との有機的なつながりをもった都心部とするための体系の強化、周辺地域、郊外さらに東京都心等との連絡性を図ること。また港湾関連交通(重交通)の都心部通過等の交通

① 幹線道路
大骨格としての幹線道路、南北二本、東西二本で構成する。

ア、都市内幹線道路。都心臨海部を南北に縦貫し、北では国道五号線、南では国道三三号線に接続されることにより業務地域としての一体化を図る。

関内地区と横浜駅東口地区とを結び、さらには、京浜地帯を経て東京に至るルートとするとともに、本地域内の都市的幹線とする。

イ、臨港道路。大黒、出田町、瑞穂、山内、新港、山下の各ふ頭を連絡し、ふ頭間横持ち交通と一般交通との輻輳

の解消を図る。

現状で、桜木町付近で、一体に仕上げられている道路体系、一般交通と重交通との混在を解消するために、アの都市幹線と分離して、臨港道路を計画し、都市活動と港湾活動との摩擦を避け、相互の質を高める。

なお、本地域のうち、都市的地域については、地下化、掘削形式を考え、摩擦を避ける。

ウ、首都高速道路横羽線ランプ。東京を含めた広域との連絡のため、全方向ランプを三菱重工地区に設置する。

業務地域として機能するためには、東京及び、内陸部、横須賀方向等との広

よそ、三期に分けて進める。

オ一期は、横浜ドック跡地と、高島ふ頭の一部、新港ふ頭の一部の整備を図る。

これについては、昭和五八年度着工を目途に計画している。

オ二期は、新港ふ頭、高島ふ頭の倉庫等の移転、再開発とする。

オ三期は、高島ヤード(国鉄)の移転、再開発を考える。

図12 道路交通体系

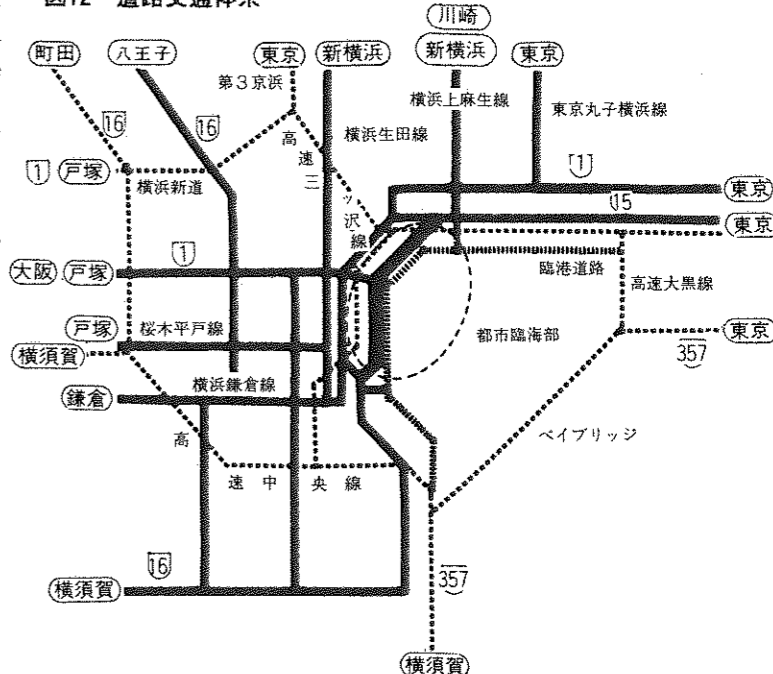
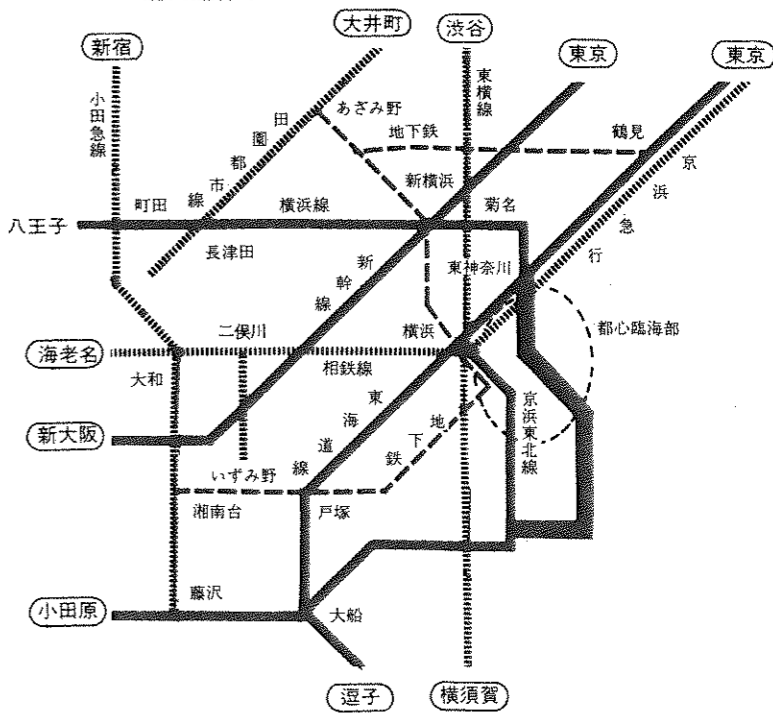


図13 鉄道交通体系



す。むしろ調査対象地域全体の中心が地域の中心であると考えておりましたから、それがお話のように、私らの委員会で問題になっていながら、討論が最後の段階になったのは、一つは、どういう段階施行するかということでした。これだけのものを一挙にやるということとは、大変なことですから。段階施行を考えなさいということも提案してあります。私らの答申を受け取った市が、具体的に始められていると思うのです。そうしますと、東横浜、桜木町界隈が、どうもここが最初に動き出しそうだという判断になり、地域もこちらから再開発が始めるのが現実である。今までは調査対象地域の中心が真中であるということか

● 既成市街地との融和を望みたい

市が基本計画を固める過程で、地域住民に説明会を開いていますが、西区区民会議の席で問題となった主要点の一つに、こういうプロジェクトに対する既成市街地の住民の見方です。このプロジェクト検討の段階で当然大きな課題となっていたであろうところの横浜駅―桜木町駅間を結ぶ高架鉄道、いわゆる「万里の長城」がありますが、この万里の長城を狭んで、海側は中区と神奈川区とが連携を結んで、新市民が西区民でなくなってしまうのではないかと。あるいは既成市街地の市民が取り残されてしまうのではないかとという危機感を表明されたわけです。この間を結ぶ策をぜひ織り込んで欲しいと要望しています。既成市街地に対する配慮が何か議論されていた

● 一流企業の立地が鍵に

八十島 非常に長期的な問題ですが、それをまず申し上げますと、横浜市自体の発展の一點があつたのでしょうか。八十島 今の話も話題に出ておりました。物理的に連結するうまい方法があれば、やっても良いじゃないかということなわけです。だから道路その他で連結できれば、それに越したことはない。この地域だけ独立した地域にしようなどという気持は、われわれの側にはないわけですから。しかし聞いてみますと、これからは道路が必要となれば、その余地はあるのでしょうか、非常に難しいことは確かです。すでに首都高速も入ってきておられます。既成市街地と融和するような再開発であつて欲しいという気持は強かったです。

ら、いくらか高島の方から攻めて行こうとしたんだと覚えています。それから三番目の平面処理が立体処理となつたということですが、正直いって私らの段階では、そこまで詰めませんでした。現実には、高速道路問題があるから、ペDESTリアン・デッキ（歩行者用回廊）を使うべきだという判断を市がされたのだと思います。ペDESTリアン・デッキを金かけて作るなら、市街地構造全体を立体的にするのも当然だし、その方向に至るものと思えます。その意味からいって、われわれの報告とは異なつた方向にあるのではなくして、われわれの手の着けられなかつた問題を段々一歩具体化していることだと思えます。

つこの足掛りになつて欲しいという気持と、同時に首都圏全体の発展も二次的に考えるわけ

ですね。その時に横浜市の行政当局が非常に気にしているのは、二七〇万の人口を抱える横浜が昼間人口が少ないベクトタウンという実態であり、もつと自立都市にしなければいけないんだということです。市民一人一人を取り上げた場合と行政感情とが完全に一致するとは限りませんが、とにかく一般論としては、行政当局のいわれることは間違いないと思います。そのためになにか必要かといえ、働きたい良い事業所、良い企業がたくさんこへ来てくれるという問題です。日本の一流企業がとにかくこへ来て、県境を越えることなく、わが市に一番よい働き場所が沢山あるではないかというようにすることが、まず

● 気楽な町のイメージで

事業所がどのような形で立地してくるか横浜市としても市民も非常に大きな関心をもつておるようで、立地の意向調査もやっております。この都心臨海部開発は、横浜市の一部であります。このようなお関係のできた横浜について、二一世紀に向けてどんな都市となつてもらいたいとお考えですか。八十島 うまく答えられるかどうかわかりませんが、魅力のある都市づくりということじゃないでしょうか。横浜は特質として港と切っても切れない縁があるから、港があればこそという都市、神戸とちよつと近いでしょうが、他に見られない雰囲気のある都市、港といえ、やはり私は国際性だと思つておられます。今は東京の強い国際性が強調されてしまっています。横浜には横浜の国際性があつていいんじゃないか、そんな魅力ある都市を期待しています。

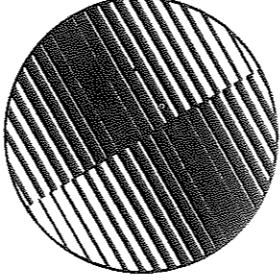
国際性について、なにかイメージという

第一ですね。そのためには、せつかくこれだけの土地があるのですから、優良な企業が入ってくるようにすることが、長期的に大事な問題だという気がします。それはさておき、こは三菱重工移転跡地ということ、他に比べ、土地の権利関係が非常に単純ですね。今までは、この関係が複雑で、再開発事業が思つたように進まなかつた例が多いのです。このメリットを生かしてできるだけ良いものをつくることです。その第一に交通とか、都市施設―給配施設である上下水道、エネルギー、通信などを早い時期に総合的に計画してムダのない、しかも使いやすい仕組みにして欲しいというのが私の希望です。

か、シンボリックなものを例で挙げていただくようなものでしょうか。ある方は国際金融センターを挙げておりましたが、これは従来の港のもつ物流機能とは異質の提案ですが。八十島 その辺は、私も専門領域ではないのですが、卑近なイメージでいうと、外国人も気楽に過せる町に出来ないものだろうか。それは東京でも外国人は沢山います。気楽だからということかもしれません。別の意味の気楽さというのが、まだあるような気がするのです。何にか横浜では外国人が気楽に、また日本人も外国人と一緒に気楽に暮らせる、そういう町づくりをすることが出来るのではないのでしょうか。

都市文化のあり方みたいなものなので、多角的な取り組み方があろうかと思つています。それでは、この辺で、また今後ともよろしくお願い致します。

八十島 お役に立てれば幸いです。(了)



都心臨海部総合整備基本計画に対し 地元経済関係五団体が連名で 意見書提出

五月十九日、細郷横浜市長と懇談した席上、横浜商工会議所上野豊会頭、神奈川経済同友会坂本寿代表幹事、横浜港運協会岡部高副会長、横浜貿易協会五十嵐義昌会長、神奈川県経営者協会竹村辰男会長ら総勢十二名が、関係地元経済団体を代表して、「横浜市都心臨海部総合整備基本計画」について、別掲の意見書を送り、横浜市に対し、五団体の間で協議した要望事項を陳情した。この五団体の意見書が提出されたことにより、地元経済界の意向が明らかとなつてきたが、取りまとめ作業の中心となつた横浜商工会議所の担当者は、まず第一段階を乗り越えたとみている。意見書の柱は、官民一体となつた開発事業推進の協議体制を醸成させ、基本計画の細部のつめと、資金調達及び施設建設の事業主体としての第三セクターの設置を想定している。

特別委員会」を発足させ、上野会長自ら委員長となつて各部会の意見の取りまとめに入り、神奈川経済同友会は五六年二月に至つて「都心臨海部開発委員会」を設置した。他の関係三団体には特別組織の設置はなかつたが、内部意見の蒐集を図つてきている。五団体を構成する地元諸企業は、何らかの形で各団体に結集しているものの、事実上は重複しているため、特別委員会を早期に発足させた横浜商工会議所が終始主導役の立場にあり、経済同友会の意見も五月に入つて寄せられたため、十九日の市長との懇談会の席上で、意見書として提出、あわせて要望点を陳情したものである。

りも必要にして生まれる人の動き、企業の集積を期待したこと、市庁舎、県庁舎の移転を考へるならば、関内地区の空洞化が起こる恐れがあり、現段階では跡地利用の計画が未定である以上、空洞化を招きたくはない。むしろ集積が付け加わる方を選んだのであつて、空洞化対策とからめて考えて行きましよう。

まず第一段階の考え方としてはというところに着いたというものである。高島地区の早期着工（第一期）の要望は、東口開発と連担した動きを期待したものであり、ノースピア（瑞穂ふ頭）の北側の埋立は、埠頭利用の関係者団体である横浜港運協会から特に要望されたものである。

横浜市都心臨海部総合整備基本計画に対する意見

横浜は、わが国近代化の窓口として、港とともに興り、貿易・港湾・工業・商業・観光都市として、文字通り総合都市として発展の一端を担つてまいりましたが、しかしここ数年を振り返つてみますと、いつしか東京への著しい行政機能ならびに産業の中核管理機能の集積にともない、当地における産業基盤の低

下等が目立ちはじめたことから、都市の活性化が強く要請されております。こうしたなかで、横浜市ご当局におかれては三菱重工（株）横浜造船所の移転跡地を中心とした都心臨海部の総合整備計画を策定され、いよいよ同地区開発について真剣に取り組まれていることに対しては、経済界

あけて賛意を表明するとともに協力を惜しまないものであります。
つきましては、今後の事業計画の策定にあたっては下記諸点にご留意賜りますよう経済界一体となった意見をとりまとめましたので、ここに具申申し上げます。

記

1、基本方向について

- (1) 本計画に示された基本理念の実現にあたっては、当該地のみが独走することなく、横浜駅周辺地域と関内・伊勢佐木地域等、いわゆる在来周辺経済圏との連結・調和を十分考慮し、横浜経済全体の活力となるような相乗効果を創出する方向で開発計画を策定された。
- (2) 当該地の開発にあたっては、横浜港が東京湾諸港の中核的存在として、またわが国貿易の拠点としての位置づけを明確にするとともに、将来の横浜港を十分考慮し、港湾施設機能の拡充強化を含め港湾地域の一層の拡大を考慮された。
- (3) 当該地の開発は大規模な国際港都としてのプロジェクトでありながら十分周知されていないくらいがあるので、当事業を円滑に推進するためにも海外企業を含めより強いPR活動を展開された。
- (4) 東京に集積した業務機能の分散は国の抱えている課題であり、問題解決の一助としても当該地の場の提供として位置づけ、積

極誘致を図るとともに政策金融の利用も含め国の全面的バックアップを得られるよう努力された。- (5) 具体的事業計画の策定にあたっては今後とも経済界の意見を十分取り入れるよう考慮された。

2、基盤整備について

- (1) 埋立て計画
開発にあたって移転を余儀なくされる港湾関連企業等の移転先を確保するため、さらに港外地域の埋立拡大を考慮された。とくにノースピア北側部分の埋立てを強く要請する。
- (2) 交通計画
臨海部内部の再開発がいかに進んでも周辺道路との連担整備などが遅れば陸の孤島となり期待される役割を果せなくなるので、交通体系の整備は開発着手と同時にスタートから先行して着工されるよう次の事項について強く要請する。
 - ① 横浜市の発展ならびに当該地開発促進のためにも新幹線ひかりの新横浜駅停車は絶対必要である。全ひかり号の停車促進と併せて国鉄横浜線の当該地への延伸、新横浜駅地下鉄三号線開通の推進を図られたい。
 - ② 桜木町・高島町間国鉄高架下を可及的広範囲に貫通させ、人、物の流れを促進する方途を検討されたい。
 - ③ 横浜駅・出島地区南側・都心臨海部・関内・伊勢佐木町を還周する新交通システムの建設について配慮されたい。
 - ④ 当該地への空路利用者の利便性を考え、東京国際空港(羽田)及び新東京国際空

4、企業進出を推進するための優遇措置について

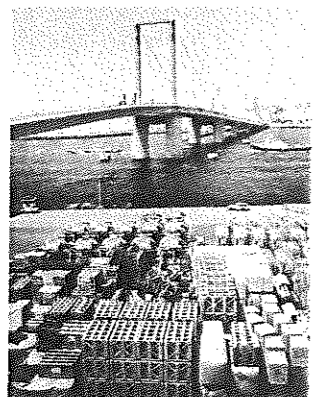
- (1) 税の減免措置
中間報告では、当該地における就業人口を19万人としているが、この達成のためにはかなりの業務機能の集積を図らなければならぬため、企業が進出しやすいよう次の措置をとられたい。
 - ① 税の減免措置
進出企業に対する固定資産税、事業所税の減免措置を講じられたい。(とくに固定資産税については5年から10年程度は免税措置が望ましい)
 - ② 地価の抑制措置
企業の進出決定を容易ならしめる地価の設定。
 - ③ 共用施設の建設
企業が共用できる電子計算センター、集中冷暖房施設等企業のコストダウンにつながる諸施設と従業員のためのアスレチックセンター等厚生センターを建設されたい。

5、金融策について

- (1) 海外資金の導入
当該地に対する投資額は2兆円と推定されているが、こうした膨大な資金を調達するためには海外資金も積極的に導入する方途を検討されたい。
 - ② 政策金融の活用
都心臨海部の開発は国の政策に適合した大規模な整備計画であるので、開発資金の調達に当っては、政策金融の積極的活用を図られたい。

6、今後の推進方策について

- (1) 開発計画の具体化にあたっては、官民一体となった強力な協議体を組織し、事業化の検討を進められたい。
- (2) 開発計画の施設建設の事業化にあたっては、第三セクター方式のデベロップ会社を設立しこれにあたることも考えられる。



クニノミヤ解説(3)

◇大黒大橋◇鶴見区大黒町地先から沖合の大黒ふ頭へ架けられたこの大橋は昭和四九年に三年の工期をかけて完成した総延長七三六・五五、海上部分五〇四、中員四車線に両側歩道付きで二〇・二五、海面から桁下までの高さ二〇・五五、約四三億円の工事費を要した。コンテナ貨物の増加で雪の日などはこの橋をトレーラーが目一杯の荷重(三〇トントン以上)となると、立ち往生することもあるといわれる。橋を渡ったところにコンテナ埠頭二バースが活動している。

港(成田)を結ぶ交通機関(新交通システム、S.T.O.T基地等)の開発を検討されたい。

- (3) 国鉄高島ヤード地区開発の早期着工
当該地の段階的整備計画によると、国鉄高島ヤード地区周辺の開発が最終段階(2025年後完成)に回されているが、同地区の開発が横浜駅周辺経済圏と港周辺経済圏を結びつけるもつとも重要な地区であること、同地区の早期完成がひいては全体の開発促進に大きく寄与することを十分認識され、同地区の早期着工(第一段階へ繰り上げ)を強く要請する。

3、機能配置計画について

- (1) 誘致すべき施設・機能
業務機能集積促進のため、あるいは人が集中する賑わいのある地域を形成するため次の施設・機能を誘致すべきである。
 - ① 運輸省、通産省等許認可権を有する中央官庁及びその出先機関
 - ② 国際交流ならびに貿易取引の円滑化を図るための領事館、国連関係施設、外国貿易商社、外国銀行等
 - ③ 国際会議場
 - ④ 展示場及びフリーポート・ゾーン
貿易取引拡大のため国内外優秀貿易商を一堂に集めた展示場を設けるとともに、港の一部にフリー・ポート・ゾーンを設け国際商品市場の形成を図る。
 - ⑤ 総合交通科学センターその他文化施設
 - ⑥ 国際見本市等が開催できる大規模な国際展示場
 - ⑦ 総合医療センター
 - ⑧ ビジネススクエア
- (2) 生活利便商業施設
スーパーマーケット及び個店・飲食店等生活利便商業施設を適宜配置し、臨海部の勤労者及び住民に消費物資及び飲食を供給する。
- (3) 卸商業会館
卸売業界の充実強化を図るため、卸関連企業を集積させ、身のまわり商品を中心とした国内製品、とくに地元特産品及び輸出入商品の取引促進のための商品展示場、商談室、情報センター、新製品開発のための頭脳センター、多目的催事場等を兼ね備えた卸商業会館の建設。
- (4) 科学工業技術館
業界の総合的な広報活動、各企業の紹介、製品のPR、先端技術の啓発・交流、情報提供リサーチセンター、経営相談、市民・学生に対する展示コーナー等の機能を盛り込んだ科学工業技術館を建設し、地域産業振興に資するとともに、当地を代表する工業製品の商取引の場とする。

しゃこうじょう スペリオ賛歌

ハマ貿易(株)社長
丸岡 松雄

飛行場まで用意してしまつた
昭和二六年になつて中心部の接収解除が始まつた時、「スペリオ」は息を吹き返して、常盤町の四丁目、大和銀行裏に当たる現在地でオープンした。石川さだは既に新聞記者に嫁ぎ、店は開いたもの、いつも店でなじみ客の相手はできない。このオープンと同時に目撃したのが、現二代目女将野村君江だ。再開から数えて明年で満三〇周年を迎えるが、「スペリオ」の戦後派は、ジャーナリスト、作家、画家、海運、港運、伊勢佐木町周辺の商店経営者たちだ。女将のお人柄が女性客も現われる。渡辺はま子や藤木企業の社長夫人もその一人だ。横浜の経済界の社交場となっているからかもしれない。尾形光琳を敬愛した母の影響を受け、「光琳」という料理屋を親から受け継がなければならなかつた時、洋風のスタンド・バーを敢えて選んだ君江には、当時の戦後復興時代のアメリカへの憧れがあつたのかもしれない。しかし、いまでは、和服を常に着こなし主役でなくて、宴会の後のお客さまのお相手がいよいよ彼女のバイプレイヤー振りが、気楽さと長いつきあいを生むのだろうか。今日もザキ通りに面したユ一リンファボリの角を曲がって、駐車場と隣り合う「スペリオ」の扉をちよつと押してみようか。



実施時期の売買地価はいくらになるか?

二兆円のビック・プロジェクト、建設、建材、諸都市施設プラント、商業、その他立地を志望する企業は、この「横浜市中心臨海部総合整備計画」にじっと注目している。昭和七五年を目標に二〇年の物指しのいる大投資が、東京湾奥で展開されようとしている。

この問題は、基本構想発表以来、地元経済界を巻き込んで、各関係団体の各機関を通じ、意見を発言しはじめていたが、五月十九日に別掲の意見の取りまとめができた。

二兆円という金をどう調達するのか、何にそんなにかかるとするのか、素朴な疑問に対して、埋立から上もの（公共民間建築等の投資）を含み、埋立は一、五〇〇億円位と見積られている。市民が負担するとすれば、埋立と公共施設部分になるだろう。これまでの埋立事業は埋立地売却処分による特別会計でバランスを保っていたから、直接、市民が負担することとはなかった。しかし、今回の場合は、そうとはならない。埋立部分は緑地公園化するから、処分対象とはならないためだ。道路街路、用地の取得、公共施設建設用地の取得など、三菱重工（株）や国鉄から買収しなければならぬ。

現在この附近の地価は、昭和五六年一月の地価公示価格によれば、ピタッと該当するものは見当たらないが、前年の公示価格では西区高島一丁目は一平方メートル当たり十七万六〇〇〇円であったから本年では十五パーセントアップの十九万二、〇〇〇円とみてよい。ただし広大な敷地と西口に近い業務用地としての開発条件が既に与えられているので、実際の公共用地としての取得時、あるいはデベロッパー買上げ時の価格は、数倍に跳上がる可能性はある。横浜駅東口では一〇メートル離れた附近で、昨年は一平方メートルですでに八七万円台になっていたからである。

横造では目下移転。プランニングと研修中

「この跡地利用計画は、どうなっているんだ」という質問がよく来ますけど、これは横浜市がリーダーシップを持って動いていることですから、私たちには全く判りません。移転契約で、土地の売買があったかどうか、本社マターとして、あつち聞いてもらわなければ。横造としては、市の要請によって金沢へ移転するわけですから。」と三菱重工（株）横浜造船所の岡田係長。

「今、移転の手順について計画を練っているところなんです。実際に物を動かすのは、明年でしようなあ。一年で動かす、そうです。大変な物量作戦になることは間違いありません。」所内では目下移転計画立案と並んで、金沢新工場で造船から職種転換していく社員に対し、ハードな職種研修が国費の補助を受けて進行

なにを呼べばよいのか?



地元の大家断を呼びかける 佐賀利雄日本開発銀行設備投資研究所副所長

跡地利用については、色いような構想がブチあげられている。金が必要。ことでもあるので、資金のあてのある構想は現実味を帯びる。

「国際金融センター」を提案したのは日本開発銀行設備投資研究所副所長の佐賀利雄氏だ。「新しい都心づくりシンポジウム」の席上で「ユーロゲラが二二〇兆円も流通しており、ペンション・ファウンドも六〇兆円に及んでいる。アラブの対日投資残高は三兆三、三〇〇億円だ。外国人からみると、日本での土地投資は厳しいが、金融センターへの投資なら可能だろう。環太平洋で運用されることはホンコン、シンガポール、オーストラリア、アメリカ、ヨーロッパの各市場とリンクした決済情報システムの採用が前提だが、それにはなにより人材が必要である。」と発言し、さらに国際的な施設として、国際ビジネススクー

ルや国際総合医療センターなどを挙げた。現在、横浜市が誘致に取り組んでいる国連大学などに拘泥することはないとは同氏の弁。

商業流通業界はどうみているか。この五月七日横浜市政調査会（理事長山口辰男横浜商科大学教授）が開いた横浜流通問題研究会で、神保条沿横浜市商店街連合会指導部長は、

「臨海部開発で商業地域が出来るというが、来なければよいと思っている会員が多い。消費者のニーズがあるので、自らを強めていかなければいけないが、いろいろな会員を抱える立場も理解して欲しい。西口の対応は敏感だが、距離感による相違もあって意見がまとまらない。」

神奈川百貨店協会に属す岡秀俊（株）三越横浜支店総務部長は、「東口の問題は西口にとつては脅威で、これからどうなるか心配している。さらに勉強したい。」と慎重。

日本チェーンストア協会の会長店社であるユニークの滝下清東京本部地区長は「話が大きいので途惑っているが、（消費者行動調査、十大都市商業統計などの資料からみて、商店の絶対数は少ない、商業施設は不足していると思う。）と出店の余地の大きい点を指摘。

横浜駅西口振興協議会の武鎮男（株）相模鉄道ビル経営部計画課長は「商業施設が実際に不足しているから、臨海部開発を考えるのか、事業資金を捻出するためのなのか、横浜から東京へ消費者が流出しているのなら、その裏付けをとりたい。」と述べている。

横浜市政調査会としては、山口理事長を中心に商業、流通面から、臨海部開発、内陸副都心の問題を検討し、積極的に市に提言していることとしている。

国及び政府関係機関による投資を期待するのは、地元有力な資金のアテのない横浜の卒直な感情だが、この事業の厳しさは、金融関係者が充分承知しているようだ。先にビジョンを披瀝した佐賀氏が、同じシンポジウム

多核的複合都心を東西南北に配置

佐賀氏によれば、こうだ。

「人口が現実が増えていくのは、東京駅から二〇キロから五〇キロ圏であり、その中でも拠点志向をもっているのは、三〇キロ圏である。その辺のところに新しい副都心があるいは核都市を設ける必要があるのではないかと考えてきたのが北の大宮、西の立川・八王子、東の千葉、南がが横浜である。ちょうど十字架のように東西南北に連なっている。そこで四つの核都市を眺めてみると、大宮は新幹線が東北と上越に分かれる結節点であり、そういう所に関東信越国税局をもつていたらどうか、それに関連した民間資本も含めた様々の機能が移るのではないかと。もう一つ立川・八王子は皆さんご承知の通りである。あの空港をめぐる問題をどうするか。さらに千葉はどうか。埋立地など房総海岸の利用をめぐる問題がある。

横浜はどうかというと、一番民間ベースでやりやすい都市ではないか。それなら横浜をどうするかというと、民間ベース、経済探算ベースで整備を進める都市として、横浜を考えてみることにした。

横浜の将来を考えると、四心構造としたい。一つは新幹線新横浜駅附近、これが現在副都心機能を果たし得ない理由は、横浜線がほとんどが単線であり、二〇分置き位にし

ならない土地がある。さらに新港、高島、出田町などの各埠頭を利用し、あるいは立地している港運倉庫の企業に対する移転対策にも金はかかる。

対象地域のうち、土地権利関係者は三〇数件のみといわれている。これらの土地は、いわゆるデベロッパーと称される三菱地所（株）なりと並ぶ新事業主体の結成が行なわれ、買収される可能性もある。

現在この附近の地価は、昭和五六年一月の地価公示価格によれば、ピタッと該当するものは見当たらないが、前年の公示価格では西区高島一丁目は一平方メートル当たり十七万六〇〇〇円であったから本年では十五パーセントアップの十九万二、〇〇〇円とみてよい。ただし広大な敷地と西口に近い業務用地としての開発条件が既に与えられているので、実際の公共用地としての取得時、あるいはデベロッパー買上げ時の価格は、数倍に跳上がる可能性はある。横浜駅東口では一〇メートル離れた附近で、昨年は一平方メートルですでに八七万円台になっていたからである。

発展性のある都市構造

「横浜を評価するならば、横浜の経済力を集積スケール、工業生産力その他を基準に比較

するならば、八王子の八・七倍、千葉は八王子の二・三倍、大宮は大体八王子と同じ位、

浦和は〇・八倍、立川は〇・四倍である。この数字からみれば、横浜は可能性はある。

第二番目に拠点はどうかというところ、様々な機能の拠点を、これを私は吸引力と呼んでいるが吸引定数も測れば、横浜の卸売は一・九二倍で卸売機能は非常に高い。千葉、大宮と同格位、飲食機能は一・二八倍であるので、立川の一・六六倍のレベルまではいっていないが、千葉の一・七倍よりは高い。拠点はあるといえる。小売の場合、一・一倍、立川の一・八三倍、大宮の一・二八倍千葉の一・一八倍に比べれば、横浜の小売機能は低い。しかし何故低いかというと、東京からの逆流効果の影響で、全部東京に吸収されているのではないかと一点が一つと、横浜の本当の商店街は中区と西区である。あとは住宅地域である。それなら住宅地域を除く

企業誘致には大英断が必要

「そうだとすると、これからの日本の経済の展望が年率一〇・七パーセントと毎年増加していく高度成長は望めないとしても、これから四パーセントずつ毎年伸びて行くならば、一九八〇年代終わり、つまり今後一〇年間に一〇九兆円の新しいマーケットができてくる。一九六〇年代の高度成長期には八九兆円のマーケットしか形成できなかった。この八九兆円を勝手にソニー、松下が国際企業に成長した。それを上回る規模の市場が見込めるのであるから、横浜の再開発戦略いかんでは、可能性があるのでないかと思う。しかし東京の都心にある企業が横浜のこの地域に、すつと移ってくるには、この新しい開発地域にある程度の集積ができていなければ駄目だと思う。たとえば新宿でも地域集中冷暖房シス

て、中区、西区はどうかをみるならば、西区は六・二五倍であるから、正に東京の港区以上、中央・千代田に次ぐような拠点を保持している。また中区は三・二六倍であるから港区よりも商業の拠点は高い。しかも西区・中区の商品別の拠点をみると、それぞれ分担性もっており、一心構造がみられ、横浜の商業は発展の可能性があると見受けられる。さらに預金でみるならば、横浜全体は二九で埼玉の浦和の一・八五よりも低いが、先の論理でしばってみるなら、西区五・五三、中区九・一二であるから、中区の金融機能の都心構造性を示し、商業機能では、西区に大型店があるから、やや高くなっている。さらに貸出機能では一・三九で浦和の三・六九より少し低い。しかし中区だけでいえば十四・〇二であるから、可能性がある。」

テムをもつていつても、五年経つても採算に合わない。私の考えでは、県庁も市役所も、横浜銀行も貿易センター機能も持つて行く。あらゆる業務機能を集中的にもつていくというような大英断をもつて集積をする。その上で交通機関が入ってくる。道路関連も公共施設も用意する。そのような集積を横浜の皆さんがつくるかどうかにかかっているのではないだろうか。

さらに付け加えるならば、オイルショック前と今日ではホテルなどの建設コストが二倍位になっている。ビルの例を挙げれば、三井霞ヶ関ビルは坪三十五万円であった。野村新館ビルは七十七万円、しかしこれは上物だけであるから、土地代を全部入れると、四三年建設の霞ヶ関ビルは三十八万円、現在の評価額にする

投資効果は誰のものになるか?

「二兆円の金をかけて（施設によって十九万の就業者を）横浜へ呼ぶことが果して必要なのか。」「その費用は市民にかかってくるであろうし、防災面からも緑地がよい。」

「神奈川県では人口規制が施策となっているが、港北ニュータウン、金沢の釜利谷開発では、市内人口は増えて行く。県、市費による横浜駅東口投資は生きているだろうか。現在の港の機能は工業製品の輸出入につながり、旅客はこない。国際施設もよいが、使われるのだろうか。ホテルが建てば、使用する水量は莫



提唱する上野豊横浜商工会議所
官民一体の開発主体を
官民一体の開発主体を
官民一体の開発主体を

公共の理念と経済原理のすり合わせは苦しい

「二年前から、港の調査を始めましたが、横浜が港湾都市であり、港湾の機能につながるものとして、港運その他の企業とのお交際を深める必要があったからです。横浜には東口開発について、お手伝いしてきました。しかし、三菱重工跡地を中心とする開発問題については、開発のイメージは全く湧いてきません。開発の事業主体や、計画の細部やスケジュール、こういったものがある程度明らかになってこなければ……。したがって、特定のデベロッパーグループとご相談したこともありませんし、その動きも聞いておりません。

大なるものだ。儲けの場となるだけで、公費は施設整備の助けに使われるのではないか。」と平沼町の北見さんは仲々手きびしい。議論の中から、「遠大な計画のため、短時間の説明で対応はできない。区民会議の運営委員会、この問題の分科会をつくって討議したらどうか」「中央二丁目 数野さん」、「整備計画の内容を充実してもらうためにも、私たち西区民がいかなる西区であるべきかを総合的に考える時にきている」という富塚時次郎代表委員の結語は、まさにすべての横浜市民にもあてはまる言葉であろう。つまり、町づくり、コミュニティづくりの典型的な課題がここには横たわっているのである。終わりに、やはりクールな目で、事態の推移をみつめている日本興業銀行横浜支店の多田良雄営業課長にお聞きしておこう。

大体、デパートがいくつ出るのか、三千戸という住宅をどこに作るのか、中枢管理機能を集めたビルをどういう風に設けるのかなどのお話があって、融資のご相談という段取りになるわけですから、それがはっきりしていない以上、ご相談があったかといえ、ないとお答えするしかありませんし、当然融資についての申込みも聞いておりません。ケース・バイ・ケースで、市の発展のために必要とあれば、お役に立ちたいとは思っています。これまでも公債引受けや公社設立による事業債の引受けなどのお交際はさせて

と、二二七万円であるから、六・一倍である。そういう投資をしなければならぬのが、横浜である。それで採算性を挙げるには、かなり厳しい。したがって第一の問題は自己資本比率を上げざるを得ない。そうでなければ、政府機関からの出資、あるいは段階金利、たとえば建設してからそれが完了し、それが完了してから五年間位は三・五パーセントで、

水の都シー、高層建物ノ

一方、地元住民はどうみているだろうか。さる二月二十八日に開かれた西区民会議の席上で提起された問題点を拾ってみると――。賛成論の立場からは、伊勢町町内会の中山さんは「夢のようだが、計画がその通り進めば、二二世紀には世界で一番よい港をつくれる。しかし明治以降百年余も経つのに、河川がなっていない。区内の川がきれいにならないければならない。川中も広げなければいけない。浜の名で知られ、江戸へ本牧からアサリ、ノリを供給していたのに、海浜も失なつた。魚の住みきれいな水辺を保障することを第一のビジョンに据えるべきだ」とイメージに水をあげた。



役所まわりの経済界の代表者
友川経済界の代表者
坂本神奈川経済界の代表者

連合町内会役員の前井さんは「万里の長城を除くのは不可能と思われるので、現在の伊勢町地区が取残され、淋しい町となる。連絡橋を設けるべきだ。第二地区の長谷川さんは

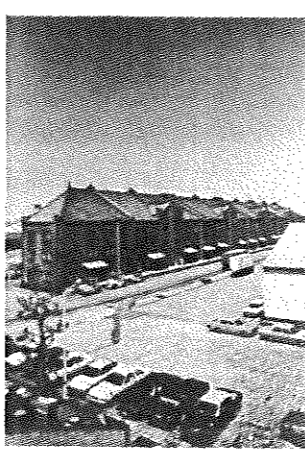
それ以後は八パーセントの長期安定金利に変わってくる。そのような資金を使うのであるから、新しい政策手段を国土庁が大蔵省にご相談していただく。横浜市もそれに對し、県も同じく二人三脚で新しい開発政策というものを導入しなければならぬ。横浜のプロジェクトは可能性はあるが、現実的には仲々むずかしいと考えている。」

「古い歴史を大切にすることを忘れていたのではない。史跡の多い掃部山公園などの観光地化へ臨海部からの誘導を図ってみたい。」臨海部が高層建物に埋もれてしまふのは、多くの市民が反対の声をあげた。視界から海を奪うばかりではなく、よそよそしい町が鼻先に出来あがってしまった。

南軽沢の相沢さんは「すばらしい計画といえるが、西区は人口が減って淋しい。米えるのは横浜駅西口だけ。業務中心の町は出来ても、西区にとってよいことなのか。西区には若い人が住みにくい。安い住宅もなければ、公共住宅を建てる場所もない。ドック跡地には、公共建物をつくり、児童館など西区民にとって有効な施設が欲しい。」と望む。震災時の避難場所とするとしても、不燃、堅固な建物は現行の高層建築の設計基準だけでは、適確ではないのではないかと不安の声も会場から洩れる。

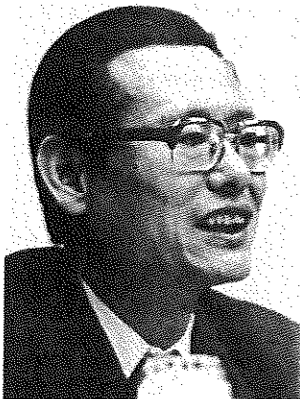
安全対策は重要な視点で関心の深いことには間違いない。安全に係わる発言は、現在行なわれている国鉄の石油タンク車輸送にも向けられ、国鉄の軌道を旅客輸送と貨物輸送に分け、貨物は海側を通すべきだとの提案があった。

い。早すぎると思っています。いろいろ市にはこの問題についても協力し、お手伝いもしてきました。その内容がご勘弁願いたいのですが、市側としても、経済の原理だけではいけないことはよく承知しているから、公共の原理にいかにかすり合わせるが大変なところなんです。民間の事情も知っている市の当事者は、苦しむところでしょう。」



「赤レンガ倉庫」は中区新港頭内にあって、比較的市民には親しまれているが、その歴史はよく伝わっていない。明治の建築界の大御所妻木頼黄（一八五九―一九一六）の設計により、明治四四年に竣工したもので、煉瓦造三階建、現二階は長さ一四九、幅二二、軒までの高さ十、イギリス積み煉瓦で囲まれ、その厚さ三〇、クランク防止のため、各所に帯鋼、丸鋼が挿入されており、屋根は三州瓦ぶき、屋上にプラチナ鍍金の避雷針がある。出入口は鉄製の二重扉、内部も延焼防止のため、鉄扉で仕切られている。国有財産で、一号倉庫は横浜税関、二号倉庫は横浜市が管理委託を受け、一階のみ上屋として使用している。往時は羊毛、モルト、葉たばこなど湿気をきらう品物の常温室（十三度程度）として活用された。なお設計者の妻木の代表作品では市内に現神奈川県立博物館（旧横浜正金銀行）が重要文化財の指定を受け、現存している。

グラフィア解説(4)



一恵小沢中の人
主幹局調企画
計画の調中の人

七年間、地域開発に関連した業務に従事してきた経験からいえば、まだ機は熟していないかとさえます。