

1. 日 時 昭和42年11月29日 午後2時より
2. 場 所 横浜センタービル内 「翠光」
3. 議 題 (1) 都市美指導上の基本的方針について
(2) モデル地区の都市美のあり方について
(3) その他

4. 出席者 会長 大岡 実
委員 石川 允
河合 正一
川崎 万博
高間 惣七
藤井 三郎

(五十音順)

幹事 土木局長 鈴木 和夫
計画局長
代理 公園部長 竹島 卯三郎
建築局長 長野 尚友
事務局 指導部長 飯野 正三
建築指導課長 平井 武雄
助成係長 中丸 一
街区造成係長 武 賢一
総合企画課長 成田 宏

5. 議 事

開 会

指導部長 最初に、市側に異動がございましたので、ご紹介申し上げます。この委員会の生みの親と申しますか、前建築局長が、土木局長になられまして、長野建築局営繕部長が、建築局長となられました。よく、計画局長の代りに黒沢公園部長が、出席されておりましたが、退職されまして、竹島氏が公園部長になられ、計画局長代理として出席されております。

土木部長 私、9月1日から土木局の方の担当にかわりまして、不億れな仕事をやつておるわけですが、都市美につきましては従来から土木局長が幹事としてここでお話を拝聴しておりましたわけですが、私も引き続き拝聴すると同時に、私の方の関係でいろいろまた皆様方に御示唆を頂戴しなければならぬ事も多々ございますので、従来通りよろしく御指導たまわりますようお願いいたします。

建築局長 先程、御紹介いただきました、前鈴木局長のあとを受けまして建築局長になりました長野でございます。今後共よろしく御指導願いたいと思います。

この都市美対策審議会につきましては、従来からの規定によりまして、議員、諸先生の任期が2年ということございまして、丁度11月がその時期になつておりますが、皆様の御了承を得まして、現議員さんがすべて再任となりましたので、何卒、本市の建築行政につきまして今後共今しばらくご示唆いただきますようお願い申し上げます。

本日の議題は、先般、大岡先生と打ち合わせ申し上げましたが、新しい議題というわけではございません。昭和40年の12月6日に、才1回の審議会が開催されて以来、数次

に渡りまして、慎重かつ詳細に分析や検討が1回毎に積み重ねられまして、既に立派な報告、その他をいただいております。非常に大きな御検討いただいておりますことにつきまして深く感謝いたしている次第でございます。もちろん、このような100年以降にも影響があるような街作りの基本線であります2大方針をお決めいただいているわけでございますので、市長から申し上げました通りこのような事をひと月、ふた月でやるというような事は期待しておりませんし、2年でも3年でもかかつて十分に審議し尽くした上で、一つの何かが決められて行くという事がまことに好ましい事と、かねてから私共は自覚いたしております。しかしながら、現下、横浜市は一つの問題に当面いたしております。先般、市長が発表申し上げましたように、いわゆる都市中心部の1つの強化策の方向といたしまして、派大岡川、あるいは吉田川というようなものを埋め立てまして、高速道路、地下鉄その他の施設を設けるといふような、横浜開港以来の一つの大きな歴史的な事業が開始されようとしている時期に面してまいりました。私共は、市全体の協力的な立場でこのような問題に立ち向つて行かなければならないのではないかという基本的な考え方を持つておりまして、計画局、あるいは土木局で担当される仕事であります。派大岡川、吉田川を埋め立てて立派な大通りとしたとしても、ご覧になつていただければわかりますように吉田川の両河岸地区というものは、戦災直後のままの姿で今だに残されております。現時点におきまして、なんらかの方向付けをいたしませんと、いかに立派な埋め立て計画や公園、道路計画その他が出来ましても、その周辺の所がいわゆる鉄筋スラム化するような自然開発の状態に置い

ておきますと、これまた50年100年取り返しがつかない事が起り得るのではないかというように考えます。才4回のこの審議会の中でも、この埋め立て計画に関連いたしまして充分に御討議いただきました事が報告されておりまして、まことに恐縮いたしておりますが、できますならばそのような一つの決定と申しますか、方向づけがなされ、大きな結果が見いだされるという事があれば、私共、まことに幸でございます。また当然の事ではございますが、私共がいかに大きな再開発計画を立て得るかというように所を考えてみましても、そういう事の一つの前提条件となります事は、とりもなおさず、どのような建築、言うならば都市美を作ろうかという都市美の作り方の理念と申しますか基準と申しますかそういったものの方向が打出されない限り、今後、私共は再開発計画を作つて行く事も出来ないのではないかと思います。すでに当局で問題になつておりますけれども、振り返つてみるとそういう所に元々の原因が有るのかも知れません。

本日は、先般お願い申し上げました議題につきまして、そのような範囲でよろしく御審議いただきたいと思っておりますのでよろしくお願い申し上げます。

公園部長

幹事として計画局長が従来出席したり、また前公園部長の黒沢が参加いたしておりましたが、このたび事情がございまして黒沢部長が退職いたしましたので、私、竹島と申しますが公園部長となりまして、今日、計画局長の代理でまいっております。今後とも代理で出席したり、公園をやつたり、あるいは都市の美化問題をやる事につきまして、いろいろ御示唆を賜わつたりアドバイスをいただいたりしてお助けをいただきたいと思ひます。長らく区画整理と都市計画の仕事をや

つておりました、公園行政は暗うございますのでよろしくお願いたします。

指導部長

今日の議題の主旨を説明させていただきます。議題といたしましては、「都市美指導上の基本の方針について」というのが才1項目です。才2項目が、「モデル地区の都市美のあり方について」、その他が3です。先程局長が申し上げましたが、この審議会も2年間続けてまいりましたが、東京の問題が出る前からこのような美観の対策審議会を作っているのは、京都にもございませぬので、日本では横浜市だけだろうと思つておりました、私共、大変うれしく感じているわけでございます。「都市美指導上の基本の方針」と申しますのは都市の美観を法で規制するか、あるいは自由な指導と申しますか、そういう方針で今後やつて行くべきかという事でございます。御承知のように、皇居前につきましては東京都が大分苦勞いたしまして、美観地区条例を出すような準備をいたしているようでございます。もし法制的にやるといたしますと、現行法規にどのような法規があるかという事を知る必要があるわけですが、参考のために急いで拾つてみましたものをお手元にお配りしてございます。まだぬけている法規があるかも知れませんが、簡単に御説明いたします。まず最初は建築基準法の美観地区でございます。今、建築基準法の改正をいたそうとしておりますが、この美観地区は存続するそうでございます。才68条才3項を見ていただきますと、「美観地区内における建築物の敷地、構造又は建築設備に関する制限で美観の保持のために必要なものは、地方公共団体の条例で定める」ということで、衣装という文字は入つておりませぬ。京都におきましては非常に研究いたしたそうでござい

ますが、美観地区条例によつては徹底が期しがたいという事です。

次に建築協定でございますが、対象は美観地区ばかりではございませんで全国でも建築協定でやつたのはおそらく横浜市だけだろうと思いますが、最初は福富町通りに1mづつ1階を後退しましてアーケードを作り、広告、看板、電柱その他を規制する建築協定を結ばせました。最近では前局長の発案によりまして上飯田で1区画の住宅団地を分譲いたしました時に、日照問題その他を考慮いたしまして、隣地境界からの距離、階数あるいは用途というようなものまで制限いたしまして建築協定を結んだ訳でございますが、美観地区の指定を建築協定でやるという1つの手がある訳でございます。しかしながら、この制度は自主的な規制にまかせるということで、強制力の点で欠けております。次に高度地区というのがございますが、現在横浜市におきましても1種、2種の高度地区を指定いたしておりますが、それによつて皇居前のように容積地区を敷いただけでは制限できない高さの制限を規制できる訳でございます。4番目が容積地区でございます。日本では東京都だけが採用いたしておりますが、これは御存知のように敷地面積に対する建て物の延べ面積によりまして規制するものでございます。1種から10種までございまして現在問題になつている皇居前広場の前が10種地区です。ですから敷地面積の10倍までの延べ面積を持つ建物を建てられるという事でございます。高くするなら空地を残せばよろしいという事でございますが、あながち空地でなくても1、2階は全部建ててもよいという所に問題がございます。高度地区と併用すればある程度規制できると思います。次に 6

6の特定街区という制度。建築基準法でございますが1つの街区を特定街区に指定いたしますと建築物の延べ面積に対する割合、並びに建物の高さの最高限度及び壁面の位置の制限を定める事ができます。次に公園部長さんの方の取り扱いでございますが広告物関係につきましては屋外広告物法がございまして人口5千以上の市街地におきましては、その区域を限りまして、屋外広告物法才3条ですが、屋外広告物を掲出する物件の設置を制限することができる。これが広告物の制限でございます。この他に市街地再開発法というのが国会に出ておりますが、そのうちの市街地改造法と、防災建築街区造成法が一緒になりまして継続審議になつています。これもある程度規制の運用ができるのではないかと思います。その他に住宅地区改良、都市区画整理とございますが、これらも多少は利用できるのではないかとというような点がございします。

才2の議題は、「モデル地区の都市美のあり方について」でございますが、これは才1の議題から発展するのですが、派大岡川、吉田川の埋め立て計画に伴ないまして、その両側を建築的にどうして行くかという事は私共の責任でございます。横浜の中心街を特にモデル地区として、都市美をどうしたら良いかということをお話願えればと、かように考えております。

建築局長

才4回の審議会の中で、大岡川、吉田川の埋め立て計画について説明申し上げましたが、まだ当時はつきりした決定がなされておりませんでしたので、多少不確実な所がございました。今日は、計画局長さんが、欠席されておりますので、土木局長さんに、最終決定に近い案が決定されておりますから説明していただきたいと思ひます。

土木局長

大岡川という川がございます。これは本流で、治水上基本の川になりますが、この川から吉野町付近で分かれまゝ中村川というのが山下町の方へ流れております。これも生きている川でございますがこの二つの川は埋める事はできませんがこれをT字形に結びつけている派大岡川と吉田川、新吉田川というものは運河のような利用をされておりますが、治水的には二つの川の遊水池みたいな川で、これを埋めることは専門的にみても若干治水上の措置をすればさしつかえないという結論が出ております。従つてこれを埋めようという事になりまして、先般、市会でも議決されましたので港湾、河川管理者の認可がおりますと工事が始まります。ではこれを埋めてどうするのかという事でございますが、ここに、将来都心部が再開発されるであろう事を予測しましてそれに必要な施設を整備するという事です。その中でも今一番重点になつていますのは吉田川でございます。これが埋め立てられますと非常に幅の広い埋め立て地となり、これが港から横浜公園を通つてこの埋め立て地を通る前から軸線としてご検討願つてゐるルートが広い大通りになりますので、現在できるだけ緑化いたしまして公園的な施設にするという事が考えられています。派大岡川は高速道路のルートとして使う予定です。それから地下には吉田川の埋め立てた下を通り、関内駅を經由して桜木町方面へという地下鉄の計画がございます。そこで公園の計画、地下には地下鉄の計画、地上には高速道路ということになります。高速道路のルートは年末までにはセットするようでございますが、現在二、三の案がございますのでこれに関連した事を申し上げますと、一つは高島町の方から三菱ドックの構内を通りまして桜木町まで来ますが、ここで

根岸線をフライオーバーしまして、関内駅から吉田川の方へ通す。もう一つの案は、桜木町から港湾地区の方へ行くルートと、大岡川、中村川の上を通る循環線と申しますかサーキットルートですが、あと一つはサーキット案のうちこの部分（関内駅付近）を通すかわりにこちらの港湾施設の方を通す案と大きく分けまして、三つの案がある訳です。今日、どの案が採用されるかは申し上げられませんが、もし吉田川を通す場合には、公園計画と真正面から抵触するわけで、都市美の上からどのように処理するかという事が大きな話題になるだろうと思います。もし全部公園にいたしましても、従来からの木造の平屋、2階建てのような建て物が両側に並んでいるわけですから、これを整備するという問題があります。この公園計画は、非常に市民から期待されておりまして、他にこういうふうな連続したグリーンベルトができるという可能性は考えられません。千載一遇の機会でございますから遠大な計画をたてまして札幌に見るような連続した公園化をはかりたいというのが市長はじめ大ぜいの方々の念願でございますが、高速道路は将来の横浜市にとりましては、機能的に、また美観的にも必要欠くべからざる施設で、3ルートの利害得失を検討いたしますとここを通す案が非常に有力な案として浮び上がってくるという事でございます。まだ決まった訳ではありませんが、そうなった場合には都市美の観点からどういうふうに考えたら良いかという事をお伺いしたいと思います。なお、これらの他にも、既存街路の拡幅整理、駐車場等も計画局の方で考えられております。また、治水上の問題点も目下、県の方と話し合っておりますが、今日の話題の焦点からはずれますので、説明を省略いたします。

指導部長 現状を見ていただければわかりますが、永楽町の東端まで路線防火がしてございますが川の側にはかかつておりません。吉田川の北側の電車通りにも防火帯がかかつておりますが、これも川の側にはかかつておりません。いわゆる横浜の真金町、永楽町の地区は防火帯がかかつておりませんので、木造建築物、その他が大変多うございます。川に面した耐火建築物の処理というのは考えておりません。

河合委員 まず、土木局長に質問したいのですが先程市会で決まりましたと言うのはどういう事でしょうか。埋め立てて使うと言うことですか……。

土木局長 派大岡川を一部残りますが埋める訳です。吉田川、新吉田川を埋め立ててそこに関連する街路の整備をする。

橋のつけかえをすると言ふ問題もある訳ですが簡単に申しますと、これを埋めて公共用地を生み出してそこへ公園や駐車場、或は高速道路の敷地などを整備すると言ふことなのですが、地下に地下鉄が通ると言ふことでございます。従つてこの埋め立てができない場合には、地下鉄は道路の下を通る以外にはありません。埋めない川の下を通す訳にはいきませんので。そのような関係で地下鉄をできるだけ楽に才一期の上大岡から関内、横浜まで、早く着工し運転できる様にする為には、順序としてどうしても川を埋め立てなければならない訳です。目的は、単に地下鉄の問題だけでなく都心の再開発の将来を考えて、それを一種の動脈的な施設として、細胞を十分養なえる様にして行こうという訳です。

河合委員 その次の段階は、今度は行政ベースで計画案を決定できる訳なのですか。

指導部長 埋め立て免許申請には市会の予算を組みまして、予算書を

付けて埋め立て申請をしなければならない訳です。それが現在では正式の方法な訳です。埋め立て免許がありますとどの様な利用計画で埋め立てを行なうかという事まで申請に一応付いていると思います。

河合委員

利用計画もついている訳ですね。しかしただ今の高速道路関係はどういうことになるでしょう。

土木局長

市会では、土地の利用計画は改めて別途審議するとしまして、しかし一応の案として今私が申し上げました様な事を埋め立て事業の説明の概要として市会に対して説明してあります。利用計画としては少し詳細に検討する必要があると言う訳で、これは市議会には別の議案として説明する訳なのですが、従つて高速道路をセットしないままで予算だけを川を埋めることとして先行させる必要があるので、その予算の取り決めがあつたのです。ですから ルートの方は、都市の利用計画と合わせまして後で、承認を得るといふ事になつています。

河合委員

それはいつ頃になりそうですか。

土木局長

施設によつて決まる時期は一定していませんが、高速道路のルートは年内に市の内部で意志決定をしてもらつて、都市計画決定に持つていく必要がありますので来年早々に都市計画審議会で審議していただける様にしたいと思います。

河合委員

市の中の行政的な段階での調整への時間的な限度はいつ頃ですか。私の知つているところでは地下鉄路線は入つています。

次に高速道路がどれだけ関係してくるか、それによつて大綱が決まるのではないのでしょうか。それは年内でしょうか。

土木局長 市の内部では年内に決めてもらいたいと思つている訳です。土木局と計画局と現在調整をやつております。

川崎委員 市長，市会へこの審議会の意見を反映させる訳ですか。

建築局長 ある方向が出れば私とすれば市長の都市美対策審議会にこの様な案があると堂々と申し上げてよいと思います。

河合委員 緑地と言う意味ではこの提案しかない。他のセクションは交通局と道路の方で，後は建物の再開発は口を出させますけれども緑地関係はここあたりが美観問題として大切に考えて行かなければ。

建築局長 私が心配いたしますのは地下鉄は決まつた，高速道路は決まつた，緑地は決まつたとしてもこれと一番関係の深い両側はどういう利用状態になるのだろうか。

これを全部何キロメートルという公園を作つてみましても誰がどう利用するか，これはわかりません。

河合委員 市の内部で調整してもらつて，市議会に出してもらえばそれは機能的にスムーズに通る訳ですか。

土地利用の問題，それから全体に対する動向調整の判断は都市計画審議会でやる訳ですか。

土木局長 都市計画審議会にかかる前にやはり市が計画を決めて，議会でも了解を得るという手続が先行する訳です。そこで初めて市が，都市計画審議会に審議していただくことが可能になります。

ちよつとさつき言い忘れましたが，ルートが2，3考えられていて，今だに決まつた決まらないという事を申し上げましたが，それはどのようなところにポイントがあるかと申しますと，高速道路というものは御承知の様に近距離交通を処理するのでなくて，都市交通が主な使命になつていますから

横浜で発生した人間の交通，貨物の交通を川崎なり，東京なり，或は横須賀なりに早く送るといふ事，その為には，交通の発生する要点からできるだけ一般の街路によらないで，高速道路に乗つて早く処理する必要がありますので，高速道路へ乗るランプの位置が非常に重要な要素になる訳です。

ところが横浜市 of 既存街路というものは非常にキャパシティが小さいといふので，従つてあまり長時間，長距離・既存街路の上で発生してから高速道路に移すまでの交通量を任かせるといふ事は，不適當でなるべく発生した所から近い場所から乗つて行ける道といふ事になりますと，どうしてもこういつた交通量の発生が多い所，又港湾地区の便利な所にランプを作る必要がある。といふ事が絶対的な要件になる訳ですが，川の上を馬の様にまたぎまして，川の上にくれば立てられませんから川の兩岸にまたがつて基礎を作つて道路をのせる訳ですが，その方法でやりますとどうしてもこういつた所に乗り口を分けて，ランプを作らないと十分に処理できません。非常に既存の街路の狭い，しかも又相当混雑の予想される所にランプを作らなければならないといふ問題と，これにかけると非常に付近の住民との摩擦が起き易いといふ所が何箇所もある訳です。ところが真中を通しますとそういう点でランプの位置も非常に理想的に近い位置に設計できまして，施工上の難点も少ないし，工事もこういつたサーキットするよりはT形にやつた方が安上りです。ただ難点は公園計画といふのと真正面から抵触します。そこで公園計画は私共の大なる夢ですから何とかして実現したい，同時に高速道路の機能も重要視してできるだけいを残さない様にしたいと思ふ訳です。この二つのファクターを何とかして結びつけ，両方

ともにほぼ満足できるように処理する方法はないものか、グリーンベルトも魅力あるものができ同時にその中に高速道路も包含された新しい問題に対して取り組んでみる余地はないだろうか、というのが今の私共の気持なのです。かつて日本の都市の景観というものを頭に描かざるを得ない訳です。計画局とも、前にそういう事を幹部の方と話しあつたのですがそういう事を研究する必要があると思います。他の要素との価値判断でルートがどこに決まるかわかりませんが、万が一ここをルートに選んだ場合には、その問題は極めて重要な問題であるという訳です。

今日は皆様方にもし時間がありましたら何か御示唆があれば、私共はタイミングよくそれを吸収し、利用させていただきたいと思います。一番私共の頭を悩ませている問題が解決できます。特に、私はこういった問題には最近取り組んだばかりですので、徐々に勉強して場合によつてはこの様な問題と取り組んで処理しなければならないと考えています。

よろしく願いいたします。

藤井委員

確かに緑地帯というのは都市の美観上、誰しも必要とは思つていられるでしょうが現在の交通情勢をみますとどうしても高速道路の方が優先されそうですね。世論にしても高速道路を作らなければならない様な状態になるのではないかと私共は考えているのですが。この前大阪の中の島公園へ行つた時ですがあそこはご存知の様に川の上で高速道路の工事をしておりまして、非常にあれだけの公園の美観をそこわてているという問題がありました。ちょうどそれと似かよつたこの場所に高速道路ができる様ですが、これで見ると両側に若干の緑地帯ができるのですね。

- 指導部長 下は緑地にするという考えですね。
- 藤井委員 両端が道路になつて、真中が一部緑地帯になります。
- 高間委員 それからこの公園の性格ですが支柱を真中にとる訳ですか。
- 藤井委員 絵では真中になつていますがまだどこにするか決定してないのではないですか。
- 高間委員 真中に入つたら公園の感じが非常に薄暗くなつてくるので、公園としての機能が失われてくるのではないのでしょうか。
- 藤井委員 横浜線の複線工事ですが、鶴見の方のほぼ完成された様な所を見ますと公園が屋根の下になりますから薄暗い感じはしますね。
- 建築局長 公園と言う感じはなくなつてしまふでしょう。
- 藤井委員 そうですね。公園と言う感じはなくなりますね。
- 指導部長 河合先生の言われた埋め立て審議会の時点では、おそらくその絵の説明はなかつたと思います。
- 河合委員 まだ少し手続きを伺がつているのでして、我々の埋め立て事業審議会での答申は埋めてもよいが、但し土地利用計画は改めて考えなおしてくれという事で終つた訳です。今回も市議会で埋めてもよろしいという事は決まつた訳ですね。ところがその上の利用計画は、次はどこで審議されることになるかと言うともう行政ベースです。それぞれのパートで決定すれば工事ができる様になるのか、それを総合的に都市計画法を使用することでその委員会に持ち出されるのか。
- 建築局長 それは最終的には計画局長が総合して土地利用計画というものを作成しまして、それを計画局が説明して市議会で承認すれば市の案として決まる訳です。
- 河合委員 後はもう市会だけで、審議会的な学識経験者的な意見というものはまつたく入らないで進行するのですか。

土木局長 それは都市計画審議会にかける前にそういう会もあると思
いますね。

河合委員 今、その総合調整の審議会的なものがないとすればこの審
議会が緑地の立場から、ある案を出すと言うことは行政ベ
ースにのつかる事ではないか。

土木局長 そうです。ですから皆様方は市がどんな思惑を持つてい
るかとは関係なく学識経験者として御意見があれば、私共はそ
れを十分尊重していきたいと思ひます。

大岡会長 市の内部でのやり方が少しわかつてきました。

建築局長 例えば、助役、市長あるいは計画局長に出席していただ
いてきたんなく意見を出してもらいたいですね。

指導部長 河合先生が言われているのは、埋め立て審議会である様な
答申継続をしているのかということですか。

河合委員 いやそれは私は無くなつたと思ひますが、ただその課題が
どう進行するかわかりません。それが行政ベースのみで進む
のか、或は審議会を通しながら反映させる方法でやるのかと
言うことです。今問題になつていましてのは高速鉄道、道路、
再開発の建築関係、それに緑地帯でしょう。これらが全部き
れいにのつかるという事は事実上不可能ではないかと言ひ気
がするのです。そうしますと一応横浜市の都心計画的な考え
をどこに重点をおくかで、問題の解決として役立つのではな
いか。まあ既成事実も徐々に進行している事も判断に入れる
必要があるでしょう。

緑地も零ではいけません。原案通りにこの帯状の緑地で良
いのかどうか、そこから問題を検討し、市長としても調整し
易いかつこうにこの問題を持つていかなければならぬ訳で
す。ほつておきますと、一番そつちのけになるのは美観では

ないでしょうか。それから美観を殺せば緑地問題は実現でき
そうですが、守るのであれば守る限度を何段かに分けて考え
ていく必要があるのではないのでしょうか。

公園部長 それらを決定する学識経験者がどのように動き又どの様に
動かすという方針があるか、私は実はきいていない様な状況
なのですが、私が不勉強なのかも知れません。

河合委員 これは横浜市としては百年の計ですし、これをうまくさば
けるか否か 今後の答申の発展具合が決まるのではないか。
やはり美観的にガサガサした空間になるかどうか、多少とも
横浜と言えばここが中心だと言う感じを残せるかどうかそう
いう問題にからまりそうな気がする訳です。

公園部長 私自身の見解ではそれは難しいのではないかと、というのは
緑地を否定するのではなく肯定するのですが今の带状のしか
も川の中で高速道路と地下鉄と駐車場という地下を利用する
施設をもつてくるとどつちにしても非常に制限を受けるから
です。やればできるでしょうが外国の例を見ても又、東京の
例を見ても随分金がかかるでしょうし。 それに
高速道路なり駐車場なり地下鉄なりの資金計画を見てみます
と、そういうものへの配慮が少しも出されていない。それを
得る為に、都市美対策審議会というものが今、土木局長さん
からお話があつた様にもう一つ上の段階へのダイレクトなア
ドバイスというものがあれば今まで見なかつた様な工夫が資
金計画の上でなされるのではないのでしょうか。これは非常に
良い事と私は思っております。

建築局長 確かに高速道路や公園を作つたらよいという方向だけで今
まで審議されてきたように思うのです。うちが関係する建築
がどこで話に出たかといいますと、関内駅付近の川の真中に

何か高層建築をのせてその利益をむこうの工事費にまわすと
 言う一つの考え方が出ているのです。

この周囲はあの絵の様な高架高速道路で仮にいくとなると
 その周りの景色と言うものは50年後、100年後を考慮してお
 きませんと使いものにならない建築しかできないのではない
 でしょうか。その様な建築ではこの計画は進められないとい
 うことは誰しもおわかりになると思います。

河合委員
 建築局長
 河合委員

ですから建築が一番おきざりになつてゐる訳です。
 そういう事です。

三つの動きの中では私が承知している限りでは、地下鉄が
 進行してやはり既成事実を作れば高速道路のピアの仮定で異
 なり、この高速道路に入りますと建築は間に入るかその位し
 かありません。それから予算的には、緑地そのものでは、と
 つても金はつけられないでしょうね。ですから便乗してどこ
 かに良い緑地を作らせるという程度ではなからうかという気
 がするのでそこらへんもし本当にそういう事であれば12月
 位に市長をお呼びして、何かそういう動きをお伝えする方が
 良いのではないかという気が致します。

ただ今までは大変抽象的な美観の話だつたのですが現実的
 な問題を12月位にやつておかないといけないではないかと
 思います。

私自身の意見はいろいろございますがそれは先程申し上げ
 ました事につきまして、今の進行状態ではどうされますか。
 1の問題から……。

指導部長

1の問題よりも今の方の実は高速道路がこの上を通るとい
 うのは、私はつい最近聞いた訳なのですが、むしろその方を
 先に。

大岡会長 私も多少関係する所がありますが1の問題でこの間当局とお話したのは、一体そういう規制をすべきか、するとすればどういう方法でやるかというのは根本問題でして、今根本問題を議論しては時間的に間に合わないの、追つて考えることにして目先の問題をかたづけないと。

河合委員 私は割とはつきりしまして美観そのものを法規によつて統制するのは反対なのです。というのはできないだろうし、とすれば作らない方がよいので指導はやるとしても国からの法規で決めるとなればいろいろ悪い点もありますが、それこそ行政ベースではとても決めかねる様な、まあ悪法を又作る様な事はやめた方がよいという事です。むしろいろいろ今チェックできる現行法をいろいろ書いて下さいましたけれども、土地利用の大きな項目が抜けてますから、いわゆる高度制限をやり容積地区をやつてもそれはやはり行政的にコントロールできないでむしろそちらの方を法的に考えるべきであつて美観そのものの結果を行なわない方がよいと考えられます。ですからそういう事で棚上げされるなら、それで結構だと思います。

大岡会長 私も日本人は、抜け道があれば必ずその抜け道からすべつて行くので、今河合さんが言われた様に“美”それ自体を規制することは不可能だと思います。しかし今言われた土地利用法ですが高度制限が良いか悪いかそういう方面で規制しまして、美観それ自体は私も指導しなければいけないと思います。これはしかし美観を指導できぬ様な抜け道があつたのは、何にもならないのでそこは法律で規制されなければならぬと思います。

指導部長 ですから委員会の様なものを作つてそこで審議運営する

といつた行き方もあると思うのです。

河合委員
指導部長
河合委員

むしろ法令で書く事はできないでしょう。

できないのです。どうしても。

委員会を通して委員会の責任で、そのある時代はある決め方をする。これは外国でもそうやっています。私も多少調べましたが、実は法令が書いてある訳ではなくて地元の委員会組織が動いている、それ以外にはコントロールできる筈はない。やればヒットラーとか或は統制という形にならざるを得ない、これはやはり間違っていると思います。

大岡会長
建築局長
大岡会長
建築局長

それはその位で棚上げしましょう。

街区指導を推進しますけど。

そういう組織をちゃんと作らなければだめなのです。

ですからこの審議会がずっと流れをくんでですね、そういう所まで行けば。

大岡会長

そういう意味で委員会が法的基礎を持つたところまで行けば、もうこれはちゃんとしたものでしょう。

それで良いと思います。

河合委員

東京の山田局長がまるで逆の方向をたどつたので、我々もそれからごく身近にもいろいろ問題がありまして、例えば裁判で日照権が問題になつています。建築の方はいろいろ問題を起して心配している訳ですが、広告塔は全然対象にならないかどうかですね。市の条例にもありまして都市内に於ける日照権の問題が出てきたらそれだけでも相当大変なのです。ですから我々の立場としては、既にあるそういう高さに関連する様な建築基準法以外の問題の検討、これはやらなければいけないのではないか。そういう事でかなりまだ法令的な方は、運用できるのではないか.....。

指導部長

山下公園の列車の問題ではございませんが緊急の問題です。おそらく日本には無いでしょうね。下が公園で、上が高速道路という形態は。

一 同
 建築局長
 藤井委員

無いでしょうね。

道路の上に高く高速道路があると言うのは、ありますね。

私もその断面図は今日初めて見たのですがちよつと反対なのです。

河合委員

実は私がですね前から土地利用の審議会にこの帯状の長い緑地ですね。当時は市の計画はこのだつたのですが、造形そのものがある意味では少し問題だと。と申しますのは名古屋の例ですね必ずしも今名古屋へ行つて見ると良い訳ではない。それからこういう大きなグリーンベルトが真中にあると言うのは、

やはりこれは少し昔の者の考え方ではないでしょうか。事実この公園がどの様に使われているかという問題なのですがこの前の審議会でいろいろ話に出ましたのは、港町であるからみんながプロムナード的なグリーンを必要とする。これは大変結構な事です。ところがこれを全部歩いて行けるかどうか、それから市長がいろいろ言つておられる事の中には、住民の住居地の近くに公園が欲しい。例えば子供がそこへ来て遊べる様な空間が。まあその辺の問題。

現在までの様に川を埋めただけの形ではそういうふうに果してなるかどうか、私は大変疑問でございます。むしろあれだけ全部を行なりよりはどこかそういう為に使われそうなエリアを限定して、それにはそれなりの金をかけて施設を作る事が必要ではなからうか。ただ緑に塗つたからと言つて市民はそえ程利用しないであろうという気が致します。

美観問題からいきますとこの高速道路をこの様な形で真中に持つてくるというのは、そういう大きな美観問題にぶつかり、同時に再開発の可能性に対してやっぱりいろいろ問題を投げかけると、これこれは何階位になるのですか。

建築局長

2階、3階位に下りましても相当高くなります。根岸線をフライオーバーしますからね。

河合委員

もう一つのランプの位置なのですが、何か所位この他に考えられていますか。

土木局長

花園橋と吉野町附近に……………。

川崎委員
土木局長
川崎委員

鈴木さんこれを通すと安上りだとおつしやいましたが。
五十億位違います。
五十億円、その高速道路のために。
その高速道路の費用は国と市との関連は……。

土木局長

国と県と市とが出資しまして、公団も、民間資金を年利6分位で借ります。ですから道路の通行料金もありますから五十億円といつてもそれ程大きな負担ということはありませんが、節約できればそれだけ市としても楽な訳です。

川崎委員

交通量のさばき方から言うと、南北案とサーキット案とどちらが良いのですか。

大岡会長
土木局長

南北案と申しますと。

吉田川、新吉田川を埋め立てた所に通す案です。それと、工事実施上の困難さから申しまして、川の上をサーキットで行く案では、家屋の密集した所が非常に多くトラブルが起きやすいので、現在はあまり評価されておりませんが、事業を執行する立場にある者としては困難が目に見えておりますので、いざ決めるという段階になりますと、大きな要素となってくる訳です。これをあまり強調しますと100年の計をするのにさしさわりが出て来ると思いますので、あまり言わない様にして検討しておりますが、こういうプラスアルファとマイナスがあります。しかしながら、これには吉田川の埋め立て地を高速道路に制約されないで、自由に計画できるという大きな長所があります。

川崎委員

そんなに真中を通すのが良いなら、緑地はやめてしまうという議論はないのですか。

土木局長

そういう考え方でなしに、グリーンベルトと高速道路という組合せは今だかつて経験した事がないのですけれども取り組んでみる余地があるのではないかと、解決方法があれば世界の一つのモデルにもなり得るというふうに考えておりますが、私共の貧弱な頭では仲々良い造形ができませんから、専門の方で都市美をこわさないで高速道路を通すという良策があればと思います。せつかくの公園計画ですから、それに真向うからちよう戦する様な案を提案するという事は非常につらいものですか

ら、共存できる方策を真剣に考えている訳ですが、しかしながら真中を通す案はまだ決定した訳ではありません。

指導部長

関内、関外地区の基礎調査を行つたのですが、横浜市におきましては、相当人口が多くなつても、業務地区は関内だけで充分ではないか。長者町の方へ行くに従つて住的要素をふやすべきであるという調査結果が出ております。ですから建築局としては、この両脇を1、2階を商店、3階以上は都心部の住宅として開発したいという構想を今まで持つていた訳ですが、高速道路がここを通るといふ事になりますと、この辺の開発自身も問題になつて来ます。

公園部長

そういう点建築局長さんは何か考えておられないのですか。今の話ですと、吉田川、新吉田川という小さな小さな面積が埋め立てられて、そこに横浜市の宿題事項であります駐車場から高速道路から何もかも欲深く盛り込んで、その上緑もという物の考え方があると思うのです。それからあれを埋め立てたのを契機にして、この頃よく聞く市街地再開発を進める為には多くの建築用地が要る訳ですが、埋め立てる事だけを都市計画決定するのではなくて、埋め立てを一つの動機と考へてその両サイドを線状に開発するのではなく、もう少し広い面積を考へて、その中で緑地、建築それから高速道路も考へるのだという方が良いと思います。

建築局長

そこです。ですから開発の方針をある程度、この委員会でお出しいただきたいと思うのです。

河合委員

では私の試案を申し上げます。結局、埋め立ててグリーンにしたとしてもこの交通がどの程度ふくそうするか問題です。今の状態からみますとかなり走るのではなからうか。そうしますと、子供が遊ぶにしろ大人が遊ぶにしろ、一方交通で渡りやすいですけれども、あまり人が来ないのではないか。名古屋ではあそこは人は来ていないらしいのです。

それから高速道路の案にしても、周辺整備の案にしても市内交通の減少をどの程度考えておられるか。横浜の中心地として発展させるのであれば、現在でも路面は飽和状態で、中小企業はまだ車を買いますし、そうなりますと高速道路へどこでひろうかが問題になります。審議会でいろいろ考えたのですが、発生交通の問題を考えますと、高速道路を周りにまわすだけでは必ずしも解決しないのではなからうか。地上路面がどうなるか考えただけでもゾツとしてしまう位で、降り切れなくなつて、高速道路の上で止つてしまうのではないだろうか。下の方を相当考えなければならぬ事になります。それで、私としましては、横浜に川があつたのはやはり交通機関としてあつた訳で、貿易港である産業の要因としてあつた訳ですから、やはりこれは交通の方に最優先に回した方がよいのではなからうか。そういう気がいたしますからここに高速道路を持ち込む案に個人的には賛成します。ただし、それは先程の様な断面のつもりではなくて、東京のお堀の中を通る様なハイウェイを落し込む案を提案します。そうすれば川と両側の道路幅、いつばいに道路が作れますから相当長い間通れるのではないか。それに、この町の再開発を考えてみましても、今後の建築物は相当大形化し、旧態依然のやり方では発展しないと思います。で将来計画との関連として、港北ニュー・タウンと同じ様に、この都心部に25万の人口をはり付ける事を考えます。これは高層アパートにならざるを得ないので、この中心地はもう一度商業的にも盛んになる。その場合には、これだけの道であればかなりの都市交通量でも入る事ができ、これだけの大形の建物の場合であれば、この道路をのり越えてつながる計画も可能であり、そういう空

空間に重点的に緑を配置するという方が都市内の緑地としては良いのではないかと思う訳です。

ところが今回この審議会に案として出て来ました真中にピアのある高架高速道路では、緑地に日が当たりませんので、土木局長さんもおつしやる様に世界に例を見ない訳です。それに比べて地下に高速道路を入れて上を公園化するという共存の方法は充分考えられるという気がします。

土木局長

実は今、地上を高架で真中を通すという事を突然申し上げましたが、そこまで行くのにはやはり相当のうよ曲折がございました。金は100億や200億余計にかかっても百年の計ですから度外視しても良ろしい。しかし、いろいろやってみますと、根岸線の下を通さないと技術的に地下へは持つて行けない。根岸線のピアの間をかいぐつて行く訳ですからもう一度基礎を造りなおさなければならぬので、事実上は大変困難です。ですからどうしても根岸線の建築限界の高さを保留しながら飛び越えざるを得ないのですが、そうしますとおよそ5、6階の所を通る事になりますから当然高架になつてしまいます。市の内部でも地下へという声が非常に強かつたのですが、遺憾ながら今の結論としましては、河合先生のご提案には私共非常に共鳴するのですが道路技術上むずかしいという話しですので思案のあげく先程の様な形になつている訳なのです。

河合委員

しかし、それはやれない事ではないと思うのですが。どうですか、竹島さん。

公園部長

どこでおとすかが問題ですね。

指導部長

桜木町まで高架で来て、そこでもぐろうとするから今の案の様にダメになるのだろうと思うのです。高島町からもぐら

せて来れば、桜大線を横断する事はできるだろうと思うのですが。

建築局長 経費の問題でしょうね。

公園部長 結局、自動車の廃気ガスをどうやって出すのかという問題がある訳ですが、それが三宅坂の地下の道路をみましても大変なゼニ食い仕事です。

河合委員 ですから私の申しますのはトンネルではないのです。地下といつてもオープン・カットです。掘り割りです。事実川が掘り割りのかつこうをしている訳ですし、高速道路ですから必ず立体交差にしなければならぬ訳ですから、これはこれなりの地形を利用すべきだと思います。それから今のお話ですと、高架線をくぐるのが大変だという事ですね。

土木局長 地下案の場合には本牧阜頭の方へ行くのにどうしても根岸線の下で立体交差しなければならぬので……。

地上で行けば、その上をまたフライオーバーできますけれど非常にその問題で暗礁に乗り上げてしまつて、この間計画局の人とも検討したのですが、この案は極めて困難であるという事で説明しようという事になつている訳です。

河合委員 そうなりますと、ぶちぬく所を大々的に考えなければならぬ訳です。

公園部長 これをどうやってぶちぬくかが解決すると、今度は、このルートに乗せるのに港湾から続いてくる交通をどうやってこへ持つてくるかという問題がある訳ですね。港から来る流れが山下町の所で、地下でぶつかる事になるのでしようが、ものすごい地下のチューブみたいな形になる訳ですから、このチューブの廃煙にえらく金を食うのと、鈴鹿トンネルの自動車事故でわかります様に、チューブの中で事故を起こされ

るとどえらい惨事になりますから。

土木局長 河合先生のおつしやる事は、本当にできたら最高なですよ。確かに。

河合委員 まだ段階的には、もつと細かいチェック、工費との問題ですが、その必要があると思うのです。

公園部長 ここに大きなルートが有つたとしても、この地表面のサービスマルチというものを良く考えないと、ここへ飯野さんの話の様に住宅が乗るにしろ、ここに地下鉄なりなんなりが来ますとやはりこれだけの事では具合が悪いので、もう一つ巾を広げたものの中で交通なりなんなりを考えないと、さあ一つみつかった、さあそれに何もかも盛り込むという所にえらい無理が有る様な、私はもう公園をあきらめたというような……。

河合委員 それはもう高架だつたら公園はあきらめざるを得ない。

指導部長 案として、文化体育館のあたりでもつと大きな緑地を取れという様な。

河合委員 つまり、東西に大きな通路ができますけれど、商店街とか建て物施設はこの方向ではまずいと思うのです。南北の方向に発展させなければ。

公園部長 それを一つの基本を決めて、やらなければ。地域指定とか街区指定とか。

建築局長 ただ、河合先生が今おつしやつたのは、この思想は現段階でもう少し古くなるのではないか、かりに高速道路を考えてやるにしても、ということです。

河合委員 ですからそれは人間は2階のレベルで動く。2階に公園を作つてしまえば良いと思うのです。

高速道路は可能な限りオープンカットで入れる。それから

発生交通はこのまわりの地上面で拾い上げる。人間の方はその区間では2階を通す。で、結果論としては、川のスペースは依然として水路が陸路に代つたというだけで、交通の用に供する。これは横浜市発展の歴史的に正しい経過を保つていると考えます。どつちみち、高架で高島町を越えるにしろそこから港へ持つて行くにしろ相当な芸当です。サーカスみたいなものです。とにかく、鉄道よりは高速道路の方が幅が広い訳ですが、やはり鉄道の下を通す事は可能であつて結局金の問題になつてしまふであらうと思ひます。

建築局長

話はちがいますけれど、パリの新しい団地からの交通が、地下鉄になり切れなくて、セーヌを通つてノートルダムの辺まで高架でくるのだという話を2、3年前にちらつと聞いた事があるのですけれども、あれも大きな事件でしょうね。

河合委員

あれはむしろ地下を通しています。

公園部長

今、地下鉄工事をやっています。この間行つた時にやつていました。ノートルダム所だけは鉄道線路を切つてしまつてやつていましたけれど、団地から先は、例の何とか川のほとりにある団地のは人造土地で、そこで一番先に宅地開発をやつたのは地下鉄です。地下鉄の工事写真持つて来ましたが、えらい事やりおるものだと思ひまして、やはりもう少し夢がないとつまらないなという気がしました。

土木局長

ストックホルムの計画局長の書いたものを読みましたら、現在ストックホルムでも高速道路をオープンカットで掘り割にするか、高架にするかディスカッションしているらしいのですが、たまたま結論は上を通すべしという結論なのです。というのは地下を掘削して通す案というのは一つのお手本がある。今から数十年前にストックホルムの市街で鉄道を通し

した時には、やはり美観上の事を考慮してオープンカットにして半地下にしたのですが、それを実際に市民が美しいと感じたかという、市民はあんなみつともないものと言つて大変非難する。そこで高速道路の場合にはその愚を再びくり返すまいと、しかし地上に設ければいかにもみつともないという事はわかっている訳ですが、これからの都市計画家の努力によつて今度は美しい高架の道路を造ろうではないかというのです。それを見ますと、上を高架で通しても、皆さんの様な専門家にアドバイスしてもらつたら、何か新機軸が出やしないかと、さつきの絵はまずいかも知れませんが、もう絶対ダメだというふうに、不具戴天の仇であるかの様に考えるのではなくして、何とか握手する余地があるのではなからうかという気がするのですが。その点を、くどい様ですが、ご論議をお願いしたいと思います。

河合委員

私の考えは、前から計画決定されております周辺の環状の高架線は無視にする訳ではないのです。つまり将来問題を考えますと、両方を考えなければならないのですが、ただ計画をしてみますと、どちらかと言うと真中でうまく入れればそれで当分は済むという事が考えられてくる訳です。一番の問題である港からの交通は、わざわざもぐり越えて関外地区へ来て、また出してやるというのは大変バカな話で、これは、本牧、山下阜頭の方から来る港専用の道路はそのまま外へ出してやるべきである。ただその辺が例のベイブリッジ構想とからみついてしまつて言い出せないのかもしれませんが、しかし、これからのコンテナシステムで考えるのであれば、そういう大型輸送のトラックがわざわざこの商店街になる様な所に入つてこなくてもというふうに感じます。私の考えはむしろ

もう飽和になつている地上交通がここまでくればなんとか流れるという考えなのです。ところがここを高架にすると、市内発生交通は一切拾えないので、そこに一つの問題がある。これは周囲を通して高架である限りは同じことで、ランプの周りはひどい渋滞状態になつてしまう。これはその解決の一つの提案でありまして、これで足りなくなつた場合は、やはり環状高速道路を港に直結させるという2段がまえの考え方です。今までのお話の中での一つの疑問点は本当の百年の計を考える時に、ピアの下が掘れないのか、その金が惜しい金なのか必要な金なのか、それから海岸沿いに港の輸送のための路線が考えられて良いのではなからうかという事です。

土木局長

誠にオーソドックスなご意見だと思ひます。ただこの下をぶちぬくという事は道路公団の皆さんが勘弁してくれと言ひのです。理事会でもこの案は通らんだらうと。理論的には正しいでしょうし、誰が考えてもそれに相当する案ではあつても、施行する側としてはとても引き受け得ないという事です。道路公団ですずいぶん検討してもらつたのですけれども、金のかかる問題は別にしても技術的に勘弁してくれと言ひのです。その案を持ち込まれたら、うちの方ではとてもやり切れんだらうという事になつてゐるらしいのです。ですから私共建築家にはちよつと判断つきませんが、根岸線の下を通すという事は極めて困難だと言ひ、今、結論になつてゐるので、一応。

河合委員

それは橋のかかつてゐる下でもですか。

土木局長

相当な幅がありますが、やはりどこかのピアにひつかかつてしまひます。

大岡会長

何か方法はないのですか。指導部長が言ひように高島町

あたりから地下に。

指導部長

根岸線に平行でなくて、横断して地下にしては……。

河合委員

正直言つて鉄道がガンになっている訳です。ですから、本当から言えば、これをまたがないで処理できれば一番良い、ところが港の関係の交通はまたがずにきそうな感じがしますが、それと市内を結びつけるときにどうしても……。

あのグリーンの所は地下にしなくても平面でも良いのです。逆にこれを拡げて今の道路を公園にすれば、下は全部道路にすれば良い訳です。これをもつと拡げてビルに2階あたりから入れる様にすれば良いのです。道路の方を公園にしてみたら、地上を道路にしてしまう。

地下にしなくても平面でもうまくいく方法もあります。つまり地下がダメであれば、平面を本市で高速道路に渡してやる訳です。その代りこの車道は高速道路の下だけでもぐらなければならぬ。人間の場合は必ず、こ道橋でこえなければならぬ。

ですから、もう少し行けばギリギリの所だけは平面での設置を許し、他のところは原則として地下に入れられるところは地下に入れるという部分的修正も可能ではないかと思えます。どつちみち建築から行きますと、高速道路がハネ上つてしまつてはそれはもう渡れない空間になつてしまふ訳ですねかと言つて本市も相当混雑していますし、今度橋をかけるとしても高速道路の上位になつてしまふ。

建築局長

どうでしょう、この審議会で世界コンペの様なものを……
…。

河合委員

私、とにかくそれだけの施設を都心に投入して都心の人口を高めないというのは片手落ちだと思います。港北ニュータ

ウンよりもこちらに。

建築局長

ここは50年先の横浜の顔になるところだと私は信じていますが。この問題はそれを考えないとどうしようもないのですよ。

大岡会長

私も、この前申上げたようにパリの真中に堂々たる、立派な住宅があるというのを見まして、今日本の東京の様に人口をどんどん郊外に出してしまつては交通はますますラッシュになつてしまう。だから渋谷あたりをやる時にあのもうちよつと上に人口を収容しなかつたのか。多少でも混雑緩和ができるのではないかと思うのです。

ですから都市の中にはやはり住宅を持ち込まなければいけない。丸の内の様に夜の人口がゼロに近い様な所を造つてしまつたのではしようがないと思うのです。

パリの一ヶ所しか行きませんが、あの状態をみると3階、4階はみんなあの様な大邸宅というか、中流住宅になつてゐるのだらうと思います。

指導部長

河合先生の今の25万というのはどういふご計算からなつたのか存じませんが、確かに関外地区をある程度の階層で埋めればその位の人口は確保できると思うのです。

公園はいつでも動き出そうと一応絵を書きまして、今年はその地区に対するP.R費もとりまして地主等を一応説得しようとする具体的な話しになつてきておりますけれども。

河合委員

竹島さんここまできますと、区画整理の終つた部分をまたやりたい訳です。

公園部長

ですから私が考えるのは今までやつて来た土地区画整理とか街路事業とかいふものは徒労だと、徒労を防ぐ手法を考えつた筈なのに、実際は今までやつておつたのはやはり道路

の繰返しに過ぎない。ただ気のきいた所になつたのは事実になる訳です。そういう様な所におつかつてしまいます。終局は。

河合委員 現に今になると、地主の方はわかると思うのですが、これだけのビルが建つてあの酒販会館ですね、あんなもの独立していたつて何にもならない訳です。売れる訳でもないですし。

建築局長 お手本ができた訳です。とにかく、あんなものというものが。

河合委員 ですから確かにこういう実物例は、こうなるから一緒にやれという良いお手本になるのではありませんか。

公園部長 私がここで会議を終つて酒販会館の5階へ行くのに一度下りてから上がらなければならない。

神戸の高速道路は巾6車線ですか、ずい分大きなものですが上をそうやつて、下に緑地を造るんだと頑張っているのですが実際は。

建築局長 国道1号線ですか。

公園部長 2号線です。

結局緑地はできません。日が当たらないから駐車場にしようというところに落ち着くでしょうけれど。今の所それは打ち出せないんだと。やはり利用度が制限されてくると思います。

河合委員 緑地と地下駐車場というのは今までの悪い野望の形態一つで、それと地下商店街ですね。

災害が起きたりしたときにどうなるのか、誰が責任を負うのかという問題なのです。

根岸線のピアの問題ですか、地下ができないのは。

指導部長 あのピアは川面から15~6m位まではコンクリートなのですが、下はコンクリートパイルです。現場打ちのコンクリートパイルで、市役所の様に下までないのです。あのまま下

までいつていないのです。

だいたい水面下15m位ではないですか、それ以下は杭なの
です。40m位まで。

そういう構造になつていますから、今度の駅舎改造も絶対に荷重をかけられないという原則があります。北口改造に市の方で1億2～3千万円出してやつてもらうのですが、床の荷重はあのピアにかけてはいけない、ですから別の杭を打つのです。

大岡 会長
藤井 委員
建築局長
土木局長

根岸線一帯のでき方がちよつと早かつたのですね。

市が何も持つていなかつたから。

これが遅かつた訳ですよ。

その時、駅柱にチューブを入れておけば何でもなかつた訳
ですね。

モータリセーションのスピードがこんなに早いとは誰も考
えなかつたですよ。

公園部長

その時私は計画課長で計画を担当していたのですが、その
時はこういう考え方でなくて、今のサーキットのやつをやつ
ていた訳です。ですから上を通り越しても南へのサービス
は悪くないのです。で今の吉田川はやはり公園なり、建築用
地、再開発の為の建築用地にとつておこうではないか、これ
は非常に大きな面積で、そこでサーキットでやろう、サーキ
ットでやつて果して今の治水上の問題、それから地積のトラ
ブルは起らない、起きてても説得できるという考え方でやつて
いた訳です。

指導部長
公園部長
河合委員

これは本当に最近なのです。

そうでしょうな。私共もサーキットだと。

どうなんですか。新規に土地を買いだけの現金はないので

すか。それは結局埋めた所の見返りに。

建築局長

地価は今ずい分高いですからどえらい金になりますよ。

河合委員

例えば今の話掘り割りであればこのアールの所でかなり
いる訳ですね。しかしあとはもう。

指導部長

高島町と桜木町を結んでいる道路があります。この道路は
以前は河川だったものを埋めた道路で、桜川新道と言っており
ますが、この計画道路が桜木町の所で川を橋で渡って市庁
舎の脇まで来る様に計画決定されていますが、この橋から先
がまだないために、ここでどンドン混んでしまっている訳で
す。

桜川新道からきて元の中区役所、今美術館になつていま
すが、あの裏が計画道路になつています。

建築局長

ただ高速道路だけならば……………。

河合委員

下は下で固めだしますから。

駅は広いですが、地下1階が問題になつてくる訳です。で
すから事実上ここにビルを造るのはもう無理でしょう。

道路とか地下鉄に平行してはもうビルは出来ないと考えて
もよい。

その意味では、高速道路をむしろ関内側にということは考
えられませんか。

というのは、地下鉄には金がある、高速道路にも金がある。
建築だけには金がない訳ですから。

ですが、横浜全体のことを考えますと、建築よりは今、交
通の方が、大切ではないかと思えます。

それさえうまく通れば、そこにはいくらかでも建物は建ちま
すよ。

建築局長

我々の方は、要は地下鉄が通つても、高速道路が通つても

それを目当てにして、この辺に大きな商業資本が、商業施設を設ける。そういう早いスピードで開発がされる、その場合に大地主がどんどん事業計画をたてる、さあその時になつて防火帯の様な規制もなければ何もない。ポツポツと1つ、2つの建物が建つてしまつたら、こういつた計画は何もできなくなつてしまいます。

ですからできれば何か地域的な規制とか、指定とか、いろいろな方法があるのでそういうものを今の段階でかぶせる様な動きを打ち出しておかないと、企業家がどうしようと、こうしようと目鼻がつかないだろう。

ということが、一番大きな建築経済というか、都市経済に対する影響を及ぼす。

この事業がいつ実施になるか、分りませんが、5年、6年先の土地利用の考え方を打ち出しておかなければならないだろう。

そのためには、この委員会の持つている使命を一番先に……。

- 指導部長 高速道路が通ると、ガラツとふん囲気が変わりますから。
- 建築局長 幸いこの通りには、高い建物はほとんどないです。
- 河合委員 都市計画の容積指定を考えたらどうでしょう。
- 建築局長 そういつた方向でしょうね。
- 河合委員 私は既存の路線でなくて、真中あたりを狙つてこの方向を出したらどうだろうと思います。
- 建築局長 これ全部をひつくるめて一種のマスタープランを作つていたら……。
- 河合委員 そこまで、作業できれば結構ですが。
- 指導部長 今まで都心部再開発調査を計画局その他でやつた結果、日

本大通から公園を結び、町の中の軸線にしようという考え方がありましたが、そういう考え方を止めて、このグリーンをある一ヶ所にまとめてここは交通として使った方がよいのではないでしょうか。

河合委員

軸線は交通路線とし、それは目に見えないかも知れませんが、それにへバリつく様にオダンゴ的な緑地を重点的に配置する、そして建築群と見合わせて何か適当に処理すればよいのではなからうか、都心部に本当の集約的な緑地を設置する。

公園部長

それをやるとすると買収するのですか。

河合委員

そこにいろいろ問題があります。公共用地に使っているのですから本当は買わなければならない土地かも知れませんが。

どつちみち、再開発の投資になる訳です。今ただの所に何もかも入れようとするから、はちきれんばかりになつてしまふ。

そこで、要するに行政的なコントロールによつて民間資本を導き出す。

再開発法あたりが、果してそれに役立つかどうか分りませんが。

建築局長

考え方としては、この辺をそういつた形につくる為に若干の土地を要します。買うといつても大変ですから、例えば、今度できる地下鉄の終点が運転地域を開発しようという大きな計画を持っている訳です。ここから10分か15分の所の地所は今非常に安く1万円から1万5千円位で、買えますから、そこらをニュータウンの計画をする訳です。ストックホルムでやっている様な方法ですね。

河合委員

地下鉄の駅はこの近郊に一つできる訳ですね、ですからこの辺は相当金がかかっても仕方がない。

土木局長

先程の説明の中で省きましたが、財政上の悩みというのはこの川を埋めるに当り、当初河合先生達に検討いただいた時には、この川を埋めてもここから先の大岡川には大した影響がないのだ、ごくわずか、カサ上げすれば良いとのことだったのです。

ところが、その後横浜の環境も変りまして、市の郊外部の方で活発な宅地開発が行なわれたものですから、今になつてみると市の管理している大岡川の上流の方が責任を持ち切れないのでバイパスを造つてくれという訳です。すると30億円以上かかる、そのバイパスを造る金を県、市でどう分担するか、仮に市が半分もつとしても10億以上かかる。その財源としてここ(サーキット案)を通した場合、川の上を通す訳ですから公団が金を出す訳にはいかない。

ところがここを(大岡川)通した場合には、公団からの用地費を出してもらえるだろうと…………。

全体として(大岡川案)50億安くなる訳ですから、それを財源にすればバイパスの方も楽にできるだろうと、私ども貧乏世帯ですからそういう金の方も心配しなければなりませんのでどうしてもこの案をあまり簡単に決めてしまいますと…………。

実行可能な案をたてませんと、それでさき程からまるでダメみたいにくいさがつておりますけど何とか両立できる様な行政はないものでしょうか。

指導部長

バイパスとは河川のバイパスですか。

土木局長

今になると余りにも横浜市民が神経質になつていて、南区の人にとっては特に今後浸水でも起きたら、全て埋め立てのせいにされるという訳で、県としてもそのトバッチリを受け

けて非難攻撃を受けてはかなわない、ということで万全の策をとるためにバイパスを作ろうということです。

ところが、県費だけでは持ち切れず、市も応分の負担をする覚悟を決めています。

応分の負担とは、10億、20億を考えているのではなくもつと小さな額を考えているのですが、バイパスを作れば3040億かかる訳ですね。それを仮に半分としても20億近くの金を支払わなければならない。

その財源としては中央線を作れば公団から頂戴できるという可能性がある訳です。そういう事を洗いざらい申し上げましたのは、苦しい台所の状況も、一つのファクターとしてご賢察の上で、何か良い知恵をいただけないかと思っております。

河合委員

その中央線は私は入れ方の問題だと思います。

土木局長

しかし、そうなりますとせつかくのグリーンの夢が非常にスポイルされますから、グリーンの方も整備していただきたいという気がしているのです。

河合委員

建築局長さんの答弁なのですが、伊勢湾台風と室戸台風と一緒に来ても2cmしか上らない。ただそれが家庭へ入ってくる、市役所のあたりはどうなるのか、という問題が入っていない。

土木局長

これは河川管理が万全を期している場合の話なのです。しゅんせつも毎年几張面に行なわれ、下水の方もきちつとしている場合のものですが県では、そう十分にはいかないであろうと考えて、その時の安全弁としてバイパスを要求している訳です。そうすれば下の方に流れて行く量が減りますから、多少しゅんせつが不良であつても水につからなくなります。私共も真向から非難されては困りますから。南区の議員さん

から証文を取られましたので。

河合委員

なだめてOKにしたのですが、最終までねばつた訳です。その頃から発想としてはあるのです。

それから話がずれて恐縮ですが、洋光台団地へ根岸線は下から入るのですから、カットで入るはずだと思いののですが、どうですか。まさかふみ切りは作らないでしょうな。

指導部長

カットで入ります。

河合委員

それは良かつたです。

石川委員

高速道路を絶対的にうまく処理する方法はないのですか。

河合委員

川があるために、これをどうやつて越えるかという問題がある訳です。自動車の勾配は10%しかとれませんから。それから乗るのが港湾向けの貨物なのか乗用車なのか問題です。

土木局長

両方乗る訳です。港湾ルートができれば別ですが、造れないという条件で。

河合委員

近い将来、港湾ルートはどうしても造らなければならないと思います。3車線では、マイカー族が往行すれば、もうそれで飽和です。それに横浜市内の為だけでなく、首都圏広域の貨物を都心の真中を通す必要はありません。できないというのは既存の美観と思うのですが、ニューグランドホテルや山下公園の美観が多少損われてもやむを得ないと思います。その代り、もつと大きなスケールで設定すべきだと思います。

土木局長

ニューグランドの前の美観の問題も一つのファクターとなつていますが、港湾ルートが非難・排除されている一番の理由は、新港阜頭に船留りがありますがそれが、機能的にダメになる。それと同時に新港阜頭から倉庫地帯の方へ貨物を出し入れする交通と直角となつて交錯するから、高速道路が新

港阜頭に大きなマイナスを与えるという強い意見があるので
す。

河合委員 港湾局の方の意向は。

土木局長 港湾局は、反対しているのです。

河合委員 現状が強すぎる訳です。横浜港だけの問題ではなくなつて
来ている訳ですね。コンテナ問題にしろ、東京湾港の問題に
せよ、今後のことを考えると相当思い切つた手を打つ必要が
有ると思います。ここら辺のスラムクリアランスで、港湾労
働者の問題も出て来たりしている訳です。

そういう中小企業的な動きを残さなければならない事はわ
かりますが、現状維持ではないと思いますね。

土木局長 今、港湾ルートを検討をしているのです。

河合委員 それとベイブリッジを結びつける構想はもう発表しないと
そう行かなくなつてしまうのではないか。今出すとこちらの方
が怪しくなるという話で出せないのでしょうか。その段階
でなくなつて来ている訳です。

土木局長 建築局には申し訳ないのですが、計画さんと建築さんに対
して反逆者の様な事を考えておりました。

大岡会長 わからないのは、集約的な緑地ができるかできないかとい
う問題です。

建築局長 当初の構想がよほど後退しているのですね。公園もできる、
みんなできるという様な事でしたから。

河合委員 市長があれだけ言つたのですから下駄をはずけて何とかや
らせる、逆に言えば、緑地だけのための金の出所がない訳で
すね。

指導部長 吉田川の緑地にする面積は。

公園部長 面積というか数字まではやつていません。

- 河合委員 そこまでわからなくても，緑地案としては。
- 大岡会長 この周辺にどの位のグリーンが必要でしょうか。
- 河合委員 それは難かしいですね。
- 大岡会長 最少，設けるのにどの位必要なのだろう。
- 河合委員 ですから，それよりは実際問題として，早く野球場をこわして横浜公園をせめて見せられる様にしたいですね。
- 建築局長 まあ概算で8万平方メートル位でしょうね。
- 大岡会長 河合さんの言う様に，金さえあれば，2階でも3階のフロアーでもを，グリーンにしていれば良いんですね。
- 指導部長 2階を高速道路にして，3階をグリーンに，1階を駐車場にすれば。
- 建築局長 道路さんの方で，どうしても吉田川を通すという結論になれば，我々の方では，どうしたら街造りを合せて行けるか，その方法を検討してはく進するより仕様がなんでしょう。
- 大岡会長 それ以前に土木局長さんがその仕事をしきりに主張しておられる様なのですけれど，この委員会としては。
- 土木局長 まだ市長決定がないのですから，主張しているという訳ではなくて，そういう案が有力になつて来ているという事を客観的に言っている訳です。言い方が少しくどかつたから，そういうふうにお思いになつたかも知れませんが，きよりの段階では謙虚にいろいろな案を申し上げたつもりでしたが自分の願望を強調したものですから。
- 大岡会長 この委員会では拒否できるのですか。
- 河合委員 委員会としては，全市的ないろいろな問題を将来とも考えて，各局の意向を調整可能な様にどう持つて行けるか，で，それに対する一つのきつかけの機会になるのではなからうかという事ですね。そこまで行けなくても，市長さん位をお呼



びして話を聞いてもらい、もう少しその点で部内でも調整を
という事になるかも知れません。それによつて緑地の問題も
かなり市長に下駄をあずける事ができるのではなからうかと
思うのです。

大岡会長 最悪の場合、今言つた様に、緑地を造るのなら、2階でも
3階でもに緑地を作る位の覚悟してもらわなければダメだぞ
と言つただけでも、将来にまだ可能性を残している訳です。
全然言わなければ結局つぶれ放しになつてしまふ。

河合委員 それと、これも我々が金がない事と言つても仕方がないの
ですが、ただ土木の関係ですとやはり国なり公園なりの「ひ
も」がある訳ですし、市だけでやつている訳ではない。それ
でそういう所がどうしても強くなる訳ですから、調整してお
かなければ都心ではやれなくなつてしまふ。

大岡会長 地下鉄を通す場合には用地費はもらえるのですか。

土木局長 ただでしょうね。

河合委員 国道の下の時はどうなのですか。

指導部長 無償でしょう。公共のものですから。

河合委員 で、地下鉄の件ですが、例の大和銀行はふみ切つた案です
か。

土木局長 あれは買収されます。

河合委員 地下鉄でもあの路線をどうつけるかで、一時相当の論議だ
つたのですよ。

石川委員 道路が入る時期と鉄道が入る時期とはどちらが早いのです
か。

土木局長 鉄道の方が早いですね。決定しましたから。道路は、昭和
46年以降になります。この部分は。

河合委員 道路の方もやり出してしまえば関内のあたりは先にやつて

しまえますよ。地下鉄の方はだんだん延びて来ますから。

土木局長 高島町からずつとのぼして、本牧の阜頭までを昭和46年度までに完成しようというのが一応の案なので、南北線をずつとのぼすのはその先になると思うのです。47年度以降になると思います。

河合委員 地下鉄も吉野町3丁目位ですか。のんびりとしていますが大問題になつてゆくだろうと思います。深さなんかも、ただ調整の可能性はある訳ですか。

建築局長 工程のうちで非常に大きなファクターになつて来ましたね。どちらを先にやるかという事は。

大岡会長 さあ、なかなか結論が出ませんが、どうしましようかね。とにかく、私の意見としてはとてもこの委員会としても、こりやつた方がよいという結論は出てこないと思うのですが、河合さんの言われる様に、ある時期に今日のディスカッションを少し整理して、問題点をいくつかにしぼつてですね、こりう問題点があつて、こりやつた場合には、こりう難点があり、これは金がかかつてもこりう利点があるのだこりう事だけでも、市長さんなり首脳部の方に、あるいは関係局さんに知つておいていただく事が重要なのではないでしようか。

土木局長 9日の日に、市長を中心にしまして、関係局長が集まつてルートの問題で煮詰める会議をやりますから、都市美委員会の方でできればその前に、河合先生あたりを使用者に仕立てていただきまして、先生の口から今日の委員会でこんな議論がこりましたこりう事を市長に伝えていただきますと、市長は決心をするのに大変参考になると思いますね。せつかくこりやつて貴重な時間を費やして論議いただいた訳ですから。私共

の口から翻訳して申し上げると多少なまの声と違つた事になるかも知れませんから、やつぱり独自の立場でお伝えいただければタイミングとしては良いと思ひのです。そのあとになりますと、また手おくれになるかも知れませんから。

大岡会長　　今日はこのぐらいで、どうもありがとうございました。

閉　　会