

法 180

通卷 8 号

昭和 42 年度第 3 回横浜市
都市美対策審議会議事録

横浜市 建築局

法 181

1. 日 時 昭和43年3月22日 午後2時より
2. 場 所 市 庁 貴 賓 室
3. 議 題 (1) 都市美指導上の基本の方針について
(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 河 合 正 一
川 崎 万 博
高 間 惣 七
藤 井 三 郎

(五十音順)

幹 事	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
	衛 区 造 成 係 長	武 賢 一
	総 務 局 調 査 室 副 主 幹	鳴 海 正 泰
	総 合 企 画 課 長	成 田 宏

5. 議 事

開 会

指導部長

ごあいさつ申し上げます。

勝見先生はおみえになる予定でございます。石川先生はよんどころない事情で欠席でございます。これからはじめさせていただきます。

昨年11月29日に開きましてから、今日は第7回目でございます。その間、高速道路の市内通過につきまして急に市の方針が決定されるというようなことがありまして委員長の岡先生、並びに河合先生に連絡をとりまして本市の都市美にも関係します重要問題ですので市長にお会いいただきまして、いろいろ奔走していただいた訳でございます。その結果、うまくいきそうでしたが、急に変更になりまして、一応波止場に行く線だけが先日の都市計画審議会におきまして決定した訳でございますが、これが諸先生にご心配いただきました地下案と違ひまして高架案で決定されたということでございます。この間の事情につきまして局長の方から説明いたします。

建築局長

それは、今年の初めでございました。岡先生と、河合先生からただ今説明ありましたとおり、その前の本市と同じ議題をこの委員会がかねてより検討中でございます。もちろんまだ基本的な結論が出されないままの状態の時、たまたま本市としては、都市計画決定の必要があるということで、急いで横浜羽田線の延長線の決定を急いであつた訳でございます。この問題は去る2月の神奈川県都市計画の審議会におきまして、ある程度決定致しました。まだ最終、いわゆる建設大臣の最終決定まではいきませんが、その時決定しました事、その路線について簡単にご説明いたします。

これは我々の方の図面でございますが、この辺の横浜駅前には国鉄の機関区によつた所まで、その路線はすでに決定になっている訳でございます。それからこれに入って来た新山下の高速道路延長及

び路線の決定でございますが、都市計画審議会で決定しましたのは、今のこの高島2丁目だと思います。この辺から、路線が国鉄敷地の方に入って行きます。ここに三菱ドックがあります。

この三菱の方を入りまして、工場の外側の所を通過して来て、今の国鉄の外側を通過して、国鉄操作場の外側を通りまして、今の桜大線の大岡川横断の部分がありますが、横断部分のその上をこしまして、そして派大岡川の方に入って来て、そしてこれがまっすぐ市庁舎の前を通過してそしてこちらの山下町の方へ行く路線が決定された訳です。その越え方でございますが、それ自体がかねがねこの委員会特に大岡先生、河合先生から市長に特別な請願意見を具申されました点そのまま路線が進められても、さしつかえないけれどもそういう事を決める際は、なるべく高架をしないで地下、又は半地下と言う様な方式又は海岸路線、ここを通過してここを入れて来る訳ですが、そう言った海岸路線を通る様な処置を検討されたいと言う意味の意見を市長に提出しました。

残念ながら、この今回の都市計画決定におきましては、建設省が43年度の予算、この事業に関する予算を今した様な理由もございますので、都市計画決定を先にしてくれませんか、国としての予算上の措置に問題がある。と言う事がありまして、非常に急いでこの路線の決定をされた訳でございます。

もちろんこれにつきましては市会の審議の間、あるいは横浜市の都市計画審議会等の審議の間には、いろいろご意見が出ておりまして、それから特にこの最も重要な横浜の決めてになります、この伊勢佐木町と関内との関門に備えます。この辺を高架で通しますと本市の説明では5階建て位になります。その様なものでこの上部がしめられることは、都市の性格上、きわめて好ましくない。又、特に伊勢佐木町、錦町の間でもそういった所からの苦情もありますし、これでは高速地下鉄方法を考えまして、最も好ましくないと言うの

で、現在市長まで反対の陳情書が目下提出されております。しかしながらその様な事がありましても、市の基本的な考え方は、将来これはある程度考え方をかえるとしても、とりあえず決定する必要があると言うので、神中線と路線を都市計画決定をしました。

これが目下本局で審議中でございます。なおこれは、大岡先生、河合先生の充分なご意見がありました。私共はとりあえずこの線を決めたんだから吉田川沿線これについては追って審議されるだろう。という事もございましたので、これがこわされないという時点では、ある程度はがまんするのではなかろうと考えまして、両先生のご意見書も主張いたしましたし、なお市の内部の審議の経過の中でもその様な意見を付けまして協議する。まだそれについて今の所決定されてはおりません。それもゆくゆくは、この路線はここを走らなければならないのですが、地下鉄はここを通過してこの下を通過して、いずれにしてもこの事も高架案として市としては最終的な態度の決定を迫まられている、こういう事でございます。そこでこの路線をもしも高架にするならば、これが高架に決まったら続いてこちらも高架だという問題が仮に起ってまいりますと、委員会としての審議会はこの地区をどう再開発を今後するかという決め方も基本的な、一つの何といいますか幹線と言ひもの考え方が基本的に決定的になってしまうという事でございますので、本日はその依頼を前回は引きつづきまして予想をしなければならぬ訳でございます。そういった都市美の造り方、審議会の再開発のあり方、あるいは街区の再開発の方向を打ち出すならば、なおよろしいのではないかと。そこで非常にむずかしい事になってまいります。ある仮定をおいてその仮定に基づいて、この様な障害を考える。

なお、まだいろいろ現時点では問題が残っている様でございます。例えば、この川をどこか適当なこれから以南の地域において、再開発の排水路とする。という様な問題の中でも説明会の中で審議され

ています。最終的には予算その他にも問題があります。それから地下鉄は急いで上大岡から吉田橋の関内までの線を完成したいと言うことですが、その経過路線は、現在この下を通るから安くできるんだといことでが果して高速道路と平行しましてそういうことが計画その他については、まだまだ問題がありますが、これは市といたしましては検討致しておりますが、私からは申し上げにくい訳です。

指導部長

なおちょっとご説明いたしますと、前回いわゆる最初の高速道路の案といたしまして、大岡川本流を通し中村川いわゆるループ案はこれが最初の案でございます。最初からここを通す案は無い。その様をご説明をしたかと思えます。ところがこれにかわるかもわからない、これはなぜ駄目になったかと申しますと私共今日、計画局の方が見えておりませんけれども、もしまちがっているならばご説明願いたいと思えますが、結局この川の中に東京みたいに柱を立てて高速道路を通す訳でございますが、河川の中に柱を立てることは、まがりならぬと県の強い事項がありました。川の中に柱を立てぬことになりまして、両岸からいわゆるT形の梁を作りまして、その上に道路を造ると非常に金がかかります。隣地、隣の道路がありますが、ここについては買収、その他について技術的にも重要な問題になります。

それと同時に、埋立て後はすべてこの機能をここに持ってきた方がいいのではないか。それからよって議題は今の様な重要な変更がございましたので、従来からご検討願いました、大通り公園といたしました環境を頭にえがきまして、その周辺をいかに都市美的に構成していくことについてご意見をうけたまわっておいたのでございましたのですが、この基本的な姿勢がくずれることは一つの大きな問題でございます。先程、局長が説明しました仮定の基に今後やって行きたいと思えます。

本日は一応せつかく両先生に市庁においていただいております。誠に致しました件が変更になったという事について、ただ今の局長の説明につきましていろいろとご質問いただきました。

今後の進め方と、もう一つ大変むずかしいと思いますので、以前から河合先生にお願いしてありました都市美対策に対する基準につきまして先生のご研究の資料がおまとまりになったそうでございますので、本日この方の説明をいただきまして、その他何か議題になるべきものがございましたならば、今後の進め方等についてご研究願いたいと思います。

大岡会長 こちらを高架で来ればこちらを高架にならざるを得ないでしょうね。

指導部長 おそらくこんなループのところでございます。こんなかっこの姿でもって大体10m~20m位の高さでもって、ほとんどこのループなる川のこちらを全体をこり高架が通ってくる感じですね。こちらを高架で決定すればどうしてもこちらを……。

河合委員 先月の都市計画審議会で決まりましたことをちょっとお話します。飯野部長のご説明です、高架でとおっしゃいましたが、それは本決りで入っている事項なのですか。

指導部長 説明では高架でと言う事で文章には書いていません。文章には入っていませんが当局説明は高架でと言うことで言っております。

副主幹
鳴海委員 これは、担当者の方からお話があれば、一番よろしいことなのですが、建設省の都市局の方では、派大岡川、吉田川を通るループであれば高架であろうと地下であろうと異存は無いという話であると聞いております。

河合委員 それからメカニズムとしてですね、最後に本当の決定するのはどういふ事が決定できる訳ですか。今の話、建設省が入って、市当局が……。

指導部長 実際の仕事は道路公団がやる。従って道路公団の意向が相当強い。

いや首都高速道路公団ですから。

実際の事業の金出しについては、あの建設省は、私の方が聞いているところでは、むしろある程度柔軟性を持っている。ところが公団の方は、やはり事業主、その他から見くらべ私が具体的にかわった付近でもって計画課長にきいたところで、なぜそんな急きょ地下鉄と、高速道路の交差という点について変こうになったか。技術的に非常にむずかしい点があります。まあ詳細まで私は聞きませんが。

建築局長

それは都市計画委員会でも質問が出ましたが、言うことはもし地下鉄がこれを通って入ろうと言う事は事実ですが、これが大岡川に入ります頃から、まあここで桜木町のゴールデン・センターのこれが出ておりました。ここ地下駅の地上からの深さは、これが派大岡川を手さぐり2.3mのところ地下鉄がもぐってここが下り勾配に入ります。派大岡川をずっと桜木町まで地下3階といいますと、大体マイナス15~20mこの深さまで降りていく場合には、この付近吉田川橋ではマイナス10mのところを通ります。そういったしますと高速道路が、もし半地下又は地下的なレベルで通るとしますと、この辺ですでに高速道路の下を地下鉄がもぐって行く。こういう事が出てまいりますと、マイナス25m~27mのところを地下鉄の工事の仕方としては、ほとんどそれでは反対になって道路が上にいっても、下にいっても同じであるので困難であるという説明がございましたのと、それからもう一つは高速道路自体がそういったトンネル工法で完全にもぐるといたしますと、完全に排気処理という点でできないと言うことはございませぬが、大きな危険と莫大な工事費がかかる。その排気処理のために長期間に渡って、そういった道路工法をやるという事は困難である。と言うのが道路、計画当局からそういった説明があったことを、私は聞きました。主なものはそういった高速道路と地下の中だけで平行したり、交差したりすることが困難であると言う様な意見でございます。

指導部長

ここまでが国鉄の計画と事業決定した、高島交差点のところでございます。それから三菱ドックの方をこり入りまして、さっき言った所の計画、操作場の外を回って波止場の方までが今回の計画です。

高速一号線、横浜羽田線内の計画変更と言うのは延長計画のことです。ここからここまで延長した。

建築局長

その文章の内容はですね。これはその時の議題に出した議案でございますが、国際港都建設計画都市高速道路中部都市高速道路1号線を次の様に変更すると言うことで、

「横浜羽田線基点、新山下町1丁目1番地、終点鶴見区朝日町1丁目27番川崎市境い」と言うことでございましてこの前の原点としましては、西区高島通り1の3変更前の位置でございますが、本時点の様に変更になったと言うことでございます。なお主な計画地と致しましては、ただ今図面で話しました様に及川、石川町、関内駅、桜木町、高島2丁目神奈川通り3丁目、入江川……。

主なる経過地点には入口を設け高速道路のランプの出入口の明示がございます。その中に中区新山下町1丁目付近2ヶ所、中区扇町1丁目付近2ヶ所、高島2丁目付近2ヶ所、神奈川通り3丁目2ヶ所、神奈川通り5丁目1ヶ所、以上のとおりもうける。

それから(3)としまして、立体交差、交差方式としましてすべて立体交差となると書いてございます。これを読むと今のはもう立体でどちらが下か上か別としまして立体交差と言う解釈でございますが、下で交わっても上で交わっても立体交差でございますからこの点では、ただ説明しましたのは高架であるとまあ関内駅付近を通過する際は地上5階位の高さでその下には建物が入れると言うことは、市長は本会議でも説明されましたし、又、都市計画委員会がございましたので今のところでは市長は高架方式を一応は考えているのだと言うことは事実です。

河合委員 だから審議会決定事項と言うことは、地元説明の本市で決ったという解釈になる訳ですか。

指導部長 その辺は計画局の担当者がおりませんのでそのやはり審議会のどこまでも答申でございますので、建設大臣の対するところのあのですからなるだけ決定は建設大臣がする訳ですから、答申どおり決定する場合もあれば、あるいは答申どおりに決定しない場合もありうると考えられます。

建築局長 藤井先生、河合先生、ご存知かと思いますが、府県におきます神奈川県地方審議会の時に、あの国大の林先生からの質問が生まれて、いわば記録を見ればはっきりわかりますが、質問のご要旨はその様な高架路線で横浜の都市部を横切っている事は横浜の都市計画上、致命的な障害になり、悔を100年に残すかもしれないから、本都市計画委員会が考慮もせずに決定したことが出てまいりますと、我々審議会委員としましては、きわめて迷惑するからその様な発言があったと言うことをよく考えてほしいと言う事で、林先生の意見があったということ、よく記憶に残してくれということとございましたが、各局あてに原案通りにこれは進めて行くつもりです。

河合委員 まあですから記憶にあまり残らない様な気がする訳でございますが。

実際仕事をするのは首都高速道路公団という一つの企業体ですね。まあ川崎委員がおられたら申し上げ様と思うのですが、そこら辺のやり方とか、採算バランスと言うことが実際は横浜市の中に入る分担というところを、我々は一番問題にしたい。でそれに対して市はどれだけ発言の自由があるのか、逆に言えば、先に川崎さんに伺いたいことですが、市民の代表として新聞がどれだけ知っているか。出来てからあわててもおかしいんじゃないかと言うことを申し上げようと思ったのです。非常に大事な事だから。

川崎委員 一番感心を持っているのはやっぱり伊勢佐木町商店街あたり、あ

そこの連合町会主の牧野さんあたりが心配しているいろいろ……………。

河合委員　　つまり都市計画審議会の方針に対してですね、建設大臣がこれを判断してよかろうと言う様なことを決める訳ですが。しかしあくまで方針があったらそれから外れた様な線だね……………。まあその線に従ってよろしいと言うことは建設大臣に言える訳ですよ。しかし、変更は私は林委員に伺いますと10m、20m外れることは無理であろうと。それから、もう一つは先程飯野部長からご説明にありました様にもう一つ非常に大きな意見をもっておりますセクションは、企業としてやっております首都高速道路公団がですね。ですからそこでは企業としての採算バランスも考えなければならないし、技術的な責任も、まあその様な、そこで路線決定し、恰好が出来上ってくる訳ですが、やはりその面ではかなりの公団としてのその立場からの発言、非常に大きい訳でして、市の空間をどう使うかという事についてはあまり責任は持てない訳です。それでやはり横浜市民がそう言うメカニズムを知らなくてできあがってからこれじゃ大変だと言うのではあまりにもおそいんじゃないかと、川崎さんは市民代表としてですねそう言った裏がきをご存知であるか伺いたいのです。又市当局はいろんな点で自治体としての市の都合をお考えになっている訳ですけれども、必ずしもその代表者である市長が思っているとおりには物事は進行していない。むしろ市の中のそれぞれの適所で、それは市の立場もありますけれども建設省の立場から、運輸省の立場からも一緒になってやっている訳です。

で、まあこの問題、ことに都市美の問題は最後の最後ですけれどもやはり非常にその現在公団と言う様なですね

半分国家みたいな半分民間みたいな所の企業採算ベースと言うものを注目したい。

まあ、それに私一つの問題がありそうな気がする訳です。そこは一応今の時点で国の予算の使い方のメカニズムで、ここ数年間処理

できれば後は責任はない訳です。ところが横浜市としては、これがかついで今後 100 年生活をしなければならぬ問題、それを決めるにはあまりにもなんだかすいすい行きすぎた様な気がする訳です。

川崎委員 まあ、横浜市としては……………。

河合委員 いや、本当に迷惑なのかどうかですね。あるいはもう少しその辺のメカニズムを知っているんじゃないかと言うことではなからうか。

川崎委員 もうなんともならないもんですか。

国の方で決定したから、これにはどうしても従わなければならないのですか。

建築局長 今、河合先生がおっしゃっている、「これは変更できないものか、ただそれとも文章を見ますと、交差の方法としては、立体交差としか書いていないのだから立体交差をやれば上を通ろうと、下を通ろうといいんだ」と。もしその海岸道路がある訳です。それらは全然ダメなものかと言う事はまあ議論された上で決定したいですけれども、市の都市計画として今河合先生のどちらが大事なのかと言うことがありますね。横浜市民として将来メカニカルの問題もありますけれどもどちらが先決かという問題、100年の間に。

川崎委員 将来 100 年待たなくてももう……………。

建築局長 その様な事を先般、市長には大岡先生がお会いに行って市長に具申された訳ですよ。これは私も市長のそばで聞いておりました。

河合委員 それからまあこの答申についてもですね本当に動かない部分とその解釈によって考慮もできるんだという気がする訳です。林委員の言った意見と言うのはこれはさっぱり実行できない。まあちょっと記憶に残っているのですけれども。まあその意味ではですね、あの審議会のメンバーで協議会 まあそこら辺の責任もある訳です。

川崎委員 あの、都市美審議会がいい意見をはっきり言えば反対意見を出した場合どの位の効果がどの程度まであるんですか。

副主幹
鳴海委員 例えば桜木町から半地下で入って来て、花園橋あたりで浮び上って来て、根岸線をクリアーして高架で中村川をのぼる。

河合委員 ですからそういった問題はですね、技術的に可能かどうかと言う問題で決めていくべきであって、今自動的にいかないのでやはりそこに都心の中の空間の使い方をたえずぎん味しながら、多少割高になっても必要であればやむを得ない。

指導部長 今鳴海さんがおっしゃっていた事ですが、どうもその直接担当者あたりがこれは決定的だと、高架案が決定的だと言っている様ですが。

河合委員 ですから今後は、やはりそれに対して努力が伴わない限り、ただ一番我々としてよくわからないことなのですが、ループ案がなぜ簡単に消しとんでしまったか。ループ案の説明がです。

建築局長 海岸線と言うことですか。

河合委員 しかしその問題は今回の都市計画の問題として出てきていない訳です。

副主幹
鳴海委員 ですから南北の入れ方、吉田川を入れるのか、中村川を入れるのか、もう一度、ループ案を採用するのかについては11月までにその新山下までの事業決定をしなければならない。11月までに概略設計を行うということは南北線がどういう形になるか決まらなければ概略設計ができない事になる訳です。新山下まで一応都市計画決定をしてありますが、夏までにはその南北線をどうやるのか、つまりT形にやるのか、ループにやるのか、中村川を通すのか、その辺を決めなければならないという時期になっているのではないかと。

河合委員 そういう意味で、私はむしろ問題は今具体的に始まったのであって、決して都市計画の夢物語を言うのではなくて、何か始まったきっかけがあって、それからこう作業していく方がむしろ重要じゃな

かろうか。

それだけに今その決めた地区がどう後で動く余地があるのか、そこら辺が非常に問題である。でまあ都市計画決定に行くまでの間のこちらの努力が多少足らなかった事を認めざるをえない訳です。

私は必死になって林委員をつかまえて、一生懸命説明申し上げましたけれども、申し上げ事項だけでは、ちょっと努力が足りなかったという気がしてきます。

● 藤井委員

河合先生が色々ご心配なられているこの問題が市会の評議会で市長の説明がなされたわけです。そこでいろいろ論議がなされた訳です。やはり一つのこの前の都市美という観点からそういった高速道路をなんとか市を縦断させていく形でみなさんのご意見が出されていたか、今みなさんに段階にみたまわらないという状況では、中に委員会に質問がでましたのが桜木町の前を高架にしないで、地下に入れる方法がないのかという意見も出ていました。ところがですね、あそこに桜木線が通る。柱があって後からどうしてももぐることができないそうです。あの下に入れても国鉄のいう様な一つの作線からどうしても上を通らなくちゃいかんという問題が出た訳ですよ。

今、ご存じの様に何か伊勢佐木町あたりでは風致上どうもあそこは好ましくないという一つの反対意見が出ております。確かに市の中心を縦断されるということは、都市美から見た場合には非常に形が悪い都市計画であると……………

大岡会長

都市美でございますが、我々は都市美以前の問題である。まあ委員会は都市美でございますが……………。

あそこを分断されることは、都市計画自体において非常に困った問題で、横浜市としては非常に迷惑する問題で、都市美以前の問題なのです。もちろん都市美としても困りますけれども。

藤井委員 重点は今の混雑をどう緩和するかという、今のところ一つの重点がおかれているからやっぱりそういった計画変更は不可能だと、問題は、そういう形でどう解決されるかという……。

河合委員 もう一つこれに関連して疑問の点があるのですが、つまりそれは外部に委託して調査されました井上隆さんの方針の時期にあたって、その時は都心地区においては6車線システム、それが現在は4車線になっている。これが道路の機能として、大変なキャパシティの違いになるのですが、それがどうして減っちゃったのか。

副主幹
鳴海委員 私は素人でそんな事を言うのは悪いのですが、あの地下案は最初は6車線だったでしょ。それを地下に入れなおそうということで建設省がもう一度去年の暮にやり直したわけなんです。地下に入れるには6車線では、キャパシティが大き過ぎると、又、排気ガスの問題があるし、根岸線をクリアーする色々な問題があるというので4車線ならば地下に入れられるというのが、建設省が大体態度を決めた地下鉄との交差、吉田橋でなくて、あの何橋だったかそのT形の所でどうしても技術的にならないので地下案はよりむずかしいと。今、その問題を進めて行くと、42年度の大蔵省の道路予算が流れてしまうと。ですからともかく地下か、高架かという問題は一応別として新山下町まで都市計画決定をやる。南北線をどういう形でやるかは後まわしにしようと言うことでその地下の4車線が浮び上ってきた訳です。その間いくつかの問題がありまして、6車線とするとそれが高架で根岸線をクリアーするとピアがものすごく膨大になる。4車線の場合と、6車線の場合ではそれを支える為の柱の太さが相当違ふとすれば、桜木町から桜大線をこえる為に桜木町の前に大きなピアを立てなければならぬ。それが4車線であればそれ程ピアの柱はいらない。つまり6車線と4車線の重量の差、その事一つが問題になった。ですからおそらく地上20m位の所を行きますから4車線の方が好ましいと言う事があった訳です。

もう一つは建設省の方でいろんな自動車交通の車輛を電子計算機に入れます、これはちょっと河合先生と意見が違ふんじゃないかと思いますが4車線、6車線でも機能上は大きな違いはないんじゃないかと。2車線の差は本質的には問題にならないと言う反感もあったのだと聞いたのですが、それについては私は専門家でないのだからわからないのですけれども。

建築局長

河合先生が心配されることは、委員会でも出ているんですが、何故6車線にしないのか

鳴海委員

4車線でも6車線でも昭和48年から50年にはいずれにしてもいっぱいになってしまふ。6車線でももたないんだと言うことです。そしてむしろ発展する交通量を適確にさばく為には、もう一本別にワンマン道路を50m、8、10車線のワンマン道路、あるいはその一部としてのベイブリッジ、そういう所で港湾貨物をさばくべきだ。一方ではこの都心の中を港湾貨物を通すべきではなからうかとそういう考え方があります。建設省の方でもそういう考え方を持っている訳です。ですから都心部を通す場合には4車線、6車線というものはあまりこだわらないという考え方は建設省都市計画部にあったと言うことを聞いたことがあります。又聞きで申し訳ありませんが。

河合委員

ですからこれは私の個人的意見ですけれども、それは吉野君が納得できない判断でむしろ建設省が予算その事をからめて、現時点処理の説明の本質である様な気がする訳です。まあしかしその両者を総合して考えますと、あんまりつかいものにならんものを何かわざわざ都市美に導入して言う事実を両方から言える様な気がする訳です。つまり道路としてのファンクションとして、前考えたよりもわざわざ縮少して、しかもそれを強引に中に入れる。これは100年の計に比べれば、あまりにも何か倍加したですね、マイナスワークをわざわざやっているのではなからうか。つまりすべてファンクシ

ョンのあるいは都市美に関連する様な問題にマイナスにならない様な方法……。だんだんよくなる様な気がする訳で、少くとも建設省のセクションと言うのは横浜の都市美の発展はあまり考えないだろう。むしろファンクションの方をもっと真剣になって考えた方がいいんじゃないか。そこら辺の方針があれば、どうもよくわからないだろう。

指導部長 　ただ建設省自身がですね、最初地下案でもってだいたい地下案に力を入れている点が今後の一つの何というか、になっていくべき道という気がするのですが、建設省自身がパシパシと言って、ちょっととりつきにくいのですが、その点私共最初からですね。あの建設省自身は駅側を使う以上地下にしようと。

河合委員 　それは鳴海さんに聞かなければならないけれども、将来港湾道路は一体どこら辺を通ると考えておられるのか。ベイブリッジのファンクションとどういふふうな事になるか、その問題。

港湾といいますと、海の上ならどこまででもいいみたいですがけれども、そうは簡単にいかないのではないかと。まして8車線ということになりますと、相当大きなむずかしい問題があるのではないかと。

指導部長 　それとですね、細い問題になりますが高架を通せば20mの所を通す高架の下は商店になりますとといったって、4階建位の商店ですね。ベイシなさいよ、かえす場合には今、その9階、4階以下のとてもじゃない採算とれませんよ。

鳴海委員 ^{副主幹} 建設会社の意向はですね。都心部に入れる場合には両方の関内、関外を分断しない様に入れるならば地下でやりたいということが建設省の一番の願いなのです。

建築局長 　この問題のぜんきょう者がありましたけれども、応答に市長が一般演説をやりましたが、私共の時も一つの前提として答弁しておりましたがたびたび強調されたのは、私としても万難を排してこれもこれは地下鉄、地下方式で通したいんだと言うことをちゃんと局の方

へど依頼をして非常な検討をしてもらったけれども、まあ技術的な一つの問題としてそれが困難だったからやむを得ない、という経過です。何度も力を入れてあの説明しておりましたけれども、そういう熱意はずっともっておられた様です。

河合委員

まあ、審議会の方針案を見ますとランプの位置はそれぞれ文字で何々付近と書いてありますが、地図を見ましても矢印がついている位で具体的な事はわからない。それはですねむしろ今後の問題として非常に大事だと思います。

指導部長

建築局長

8月からこれまでの実施設計の段階においての、非常に……。ですからまあ市が先程ちょっとふれましたけれども、まあ確かに大岡先生のおっしゃるしかるべき高速道路以前の問題であると。一応私共が都市美指導の基本的なあり方、及びモデル地区の問題を従来2年間におきましてご検討いただいております基本方策の問題に突如としてまあこういう一つのテーマで申し上げました。基本的なループというものは先程もちょっと説明しました様に、たまたま前回、前々回の都市美対策審議会が再開されました前後に、ただ今までご説明いたしました様な羽田横浜線の路線決定にせまられておると又吉田川の埋め立て計画は最終決定として市から発表された段階において、将来のまちづくりの一つの美観や骨の部分を決めるものが、今や決定的に決まろうとしている段階において都市美そのもののあり方を検討されるこの委員会では具体的として一つの部分のことではありますが、横浜の大きな将来の顔につながる様な重要地点についての意見がなされないうまま、この審議会がまあ一つの結論をだしていただけないことだとあとで非常に職務として申し訳ないということで、とりあえずこういう問題で市の内部で当面おこっておりますから当面の問題に対しては美観についても一つのご結論をお願い申し上げたいということでご審議にはかった訳ですから、その点に関しまして、さつき申しました川の上に5階建の建築がず

一とびょうぶの様にならねばどういふ結論になるのか。

決定的な一つの意見がですね、本委員会としてあってもしかるべきでないか又吉田川の問題につきましてはまだ最終的な方針は本市としては示しておりませんから埋め立て事業、大通り公園その他の公共事業についてはそういったものが、関連してもしこれが高架で通ればどうなるのか。あるいは大通り公園の形でございますと場合によっては河合先生がかねてからご紹介するよういろいろな問題で難航しておりました付近の外部再開発の方向もそれにつながってくる訳です。

副主幹
鳴海委員 これはやっぱり何よりも市の態度をはっきりしてもらいませんとね。

大岡会長 今のお話では市長さんは熱意があったのですけれども、結局技術的に駄目だということでそれをひっこめた訳ですか、地下案をあきらめた訳ですか。

建築局長 まだあきらめた訳ではございませんので、ただ今いました様に予算上の関係もございましてとりあえずこの区間の計画はどうするんだと、持って来いといわれたんで急いで書いて持って行った訳です。とそれには行政的なものを決めた訳ですけれども、そういう段階であるとしたがって建設大臣がそれは横浜市や神奈川県からでたとおり決めるか、決めないか、条件つけるか、変更させるか、どの様に決まるかはこれからの問題の一つでもあります。

指導部長 今後としては都市計画、これは都市計画決定でございますが実施決定が11月頃、実施決定その為にはやはりあの……………。

副主幹
鳴海委員 高架か地下かの変更はもう可能な訳です。

大岡会長 今の状況ではその公園、その他が非常に地下に対しては抵抗がすごいと現実の問題としてある訳です。

副主幹
鳴海委員 公園は経費の関係で高架の方がいいという意見でございますが、建設省は地下でもよろしいという事です。

- 指導部長 地下でもよろしいと
主体になる建設省はそこら辺は望みのですね、今後のもっていき様によっては望みのある所なのです。
- 藤井委員 地下案については私等の判断ではまず実行不可能ではないかと判断している訳です。
- 指導部長 ただあの私共の局を上げて反対申し上げているのは結局これが桜大線と融合しますからこれがやむをえず高架でもしもやるんなら、高架でもってこれを通してもらいたい。ここを通ることは絶対やめてもらいたい、通すと街全体が死んでしまう。横浜市の中心にいい住宅環境を上につけようと思っても、商店にしようが事務所にしようが……。おそらくもう全然都心部に残された地域が全部死んじゃう、この道路一本の為に。
- そうすれば30億、50億今出すことはこの地域の固定資産税が減額することを考えれば充分採算がとれる訳です。もしこれを通した為に住宅の建築ができずにその建築容量が半分になったり、それにショッピングもオフィスもなくなれば、固定資産税は半分以下になってしまいます。そういうことで何年間もすれば30億位はすぐ違ってしまいます。そういう事では100年たってもそこらは立派な再開発はできない、そういう点でもってですね……。
- 鳴海委員 ^{副主幹} それは中々異論があるところですね。河合先生はそれ以上に異論があるのではないですか。
- 指導部長 現に東京その他を見てまわっても高速道路が通っている地域がどういうふうな状態でやっているか。
- 藤井委員 宮城の周りは苦勞してやっているのではないですか。
- 指導部長 あの宮城の周りも最初ですね、宮城の所を元山田局長が高架で通すと言ってやったのだそうです。ところが建設省の公団のあれは何課長だったのか、建設省が絶対まかりならぬ。それで地下になってよかったといっていましたよ。あそこを高架で通したらあの景観は

全然だめだろう。

国会議事堂の前をばーっと高架でくる訳です。絶対反対してようやく建設省の反対でもってあれなんです。

藤井委員　やはり飯野さんが言われたようにここを横断されるとなると横浜の中心部がね。

指導部長　本当に横浜の中心部が見えないですよ。

大岡会長　その点河合先生どうなの。

河合委員　もう断片的にお話するのもやめまして……。私が言わなければならぬですか。

指導部長　次の議題の方にご関係になってくるといふことになれば……。あの先生のこれからのご説明になるのに関連してまいりますか。

河合委員　いや、ですからね……。それでは30分ばかりやらさせていただきます。

指導部長　何でしたら時間的に無理でしたら今日ご説明していただくのを次回にしてもらっても結構です。

河合委員　ではただ今までのいろんな現実的な動きと私が考えてまいりました事についてとり混ぜてお話いたします。

実は今日は昨年度建築局からの都市美に関する調査の研究を委託されたのですが、問題がとにかく大きく、なかなか問題が都市美までいたらないということで、とりあえず中間的な報告をして実はそのままさぼっておる訳でございます。それは建築局には大変申し訳ないのですが、これは問題が非常にむずかしいのとですね、いい加減な報告をしても何にもならないという事で、むしろ実質的にお役に立つような方向で物を考えてみようということで、ある意味ではお役にたった部分もあるかと思っておりますが、そこら辺を通じてのご報告を申し上げたいと思っております。みなさまご存知かと思っておりますが、まあ我々の委員会が都市美対策審議会といいます。都市美ということを出していいですが「美」というのはあんまりきたないもの

の問題は入っていないのではないかというところから問題が出てくる訳です。もう一つ都市景観という言葉がありますが、どうも都市景観という言葉ですきたないものもきれいなものも入ったところで成立しているような気がします。それに対して都市美と言う方はみにくい“美”というものがあるかもしれませんが、むしろそこからきれいなものだけをよりわけて対象にしている。それだけに都市美というものを定義づけようとしても非常にむずかしくなります。それから技術的な言葉としましては美観地区とか美観、ただ美観となりますとこれは都市美ほど具体的なもんじゃない、もうちょっと広い範囲を対象としている訳です。そういう事ですので現実問題としましては、ご承知の様に東京の丸の内の超高層ビル問題からこの問題が再検討されることになりまして、これも大変あいまいな話で何が何やらわかんない状態ただ今、停滞ストップしているということでございます。でごく最近ですねほおっておけないので建築審議会、まあこれは国のレベルの審議会でございますが、ここから答申が出ております。まだ公表されていないかと思いますが、今一番新しい建築雑誌に記事として載りましたので、まあ公表されている問題だと思えます。

結局昨年11月7日まで国会で審議した結果、都市景観についての基本的な考え方に関する建議という方針を出しております。主としてこの内容を作られたのは、井藤茂さんと高山教授だと思えます。ここで色々の問題のとらえ方が具体的にになってまいりましたので、一応これをご説明申しますと、詳しいことを省きますけれどもその内容は、第一都市景観のとらえ方、第二都市景観と行政、第三丸の内地区について、そういう内容になっております。で実はこれから答申が行われたのでございますが、この内容の具体的な個々の問題についての研究もなければ、誰も考えたことがないということでは委員、これは高山さんが逆にせつかく答申者がなんにもやっ

ないじゃないのかと言うことですね。建築学会で少しこの問題を検討しろという指令が出てまいりまして、ところが建築学会としてもこれをどこで受けとめたらよいかと言うことで、しょうがありませんので関連した委員会から代表を出して、1回だけですね会合を持ちました。

景観問題懇談会の委員会だと、で選出母体は都市計画委員会、環境工学委員会、建築計画委員会、歴史意匠委員会、法規調査委員会、そんなにも私も一度出たんでございますが、まあそういう立場々々から考えますとみんな関連しているようで、はずれているものですかから一回雑談しただけで後はどうしていいのかわからず終わってしまったというのが実状でございます。逆に申せば内容がそれ程むずかしい問題が含まれていると。でその点、この建築審議会の方針内容はかなり明確に問題点を指適しておりまして、詳しいことは省きますがかいつまんで申し上げますと第二としてあります都市景観と行政という所で行政的な立場でこの問題を考えていくためには三つの問題点がありそうだということになります。そこだけを読み上げますと、法令が都市景観の形成に役立ちうる場合としては、次の三つが考えられる。Aおのずと都市美が造り出されるような環境条件（安全、健康、能率、快適）を整備する。B歴史的に価値があり保存すべき景観を維持する。C不快感を与えるものを防ぎ除く。でAの場合の措置は都市景観上最も重要なものである。即ちその地区において果される都市活動を考慮した上で建築物の形態のみならず、緑地道路等の公共施設などをも含めた総合的な措置を行うものである。Bの場合の措置は歴史的遺産として保存すべき都市景観の為に建築物その他、営造物の詳細にわたって講ぜられる措置が生活環境の整備や都市活動に優先して行われるものである。この場合文化財保護等の立場を合せて、考慮すべきことは言うまでもない。Cの場合の措置はA及びBの場合に併せ用いられるべきものである。具体

的には視覚に訴える広告物や、建築物等に付属する設備等の規制が考えられる。この場合にも広告物規制等立場からの措置と合せて、考慮する必要がある、でついでにもう少し読みますと都市景観に寄与することができる。

しかし前に述べたように都市景観は望ましい都市環境の多くの冒険と競争して初めて成立するものであるから、都市景観の為の法令の措置は必然的に広範囲にわたらざるを得ない。例えば都市景観を左右する建築物関係だけを考えても敷地の大きさ、空地、容積率、高さ、壁画の位置等建築物の形態にかかるもの、広告塔、貯水塔、えんとつ等建築物に付属するもの、並びに色彩などがある。この様に種類も、大きさもまちまちの諸条件がある為、これらの規制を考慮する場合にはそれぞれについての法令や規制法を総合的に考えなければならない。

建築基準法に設けられている美観地区制の施行においても前述のような考慮の必要はかわらない。”まあそこですすね、都市美そのものを関連的に考えましても非常にむずかしいものがございますからやはり都市美というものはその中の非常に“美”そのものに近づいた要因として、我々としましては、都市景観という意味あいの所で考えた方がいいだろう。それから一番の問題は今後都市が生きていく立場と、それから都市美を含めました景観の立場、何か調和の方向で考えていかなければいかんと。これが逆行するとむしろ博物館化した都市と、その行へはまあゴースト・タウンという事にならざるを得ない。で結局一番処理としてむずかしいのは、昔からありました都市美の拠点であるものが新しい生活環境等と正面衝突してどうにか処理しなければならないという時、我々は一番むずかしい問題を背負うのではなかろうかと考える訳です。で実は横浜の場合を考えますとまさしくそういう問題の所に入りつつあるような気がする訳です。まあこれが例えば、大岡先生のお立場の保存地区という用

目がはっきり立っている所については、処理の仕方は比較的簡単であると、しかしそれもだんだん範囲がせばめられつつある。つまりコントロール、規制すべき範囲が領域的にせばめつつあるというのが現状におけるあり方ではなからうか。それからみんなが保存すべきだとはっきりわかっているような問題は話は簡単なのですが、その中間に位する所のもの、あるいは時間的にですね、20年、30年たてば保存的価値が非常に今より更にはっきりしてくるようなものを今の状態では、まだ世論として判別つかないという様な、そこから辺が刻々と消えてしまうような問題……。ある意味では、横浜の中でも例えば円海山の周辺の問題は、その様なかっこうで必ずしもうまくコントロールができていない様な問題もあるんじゃないかならうか。で丸の内地区、あるいは横浜の山下公園ないし関内の派大岡川埋め立て問題はむしろこのジャンルでいますとAに相当するところでございまして、これは部分的な例えばある橋のそのもの、ある公園の一角そのものというものだけで全体の裁きをつけることは、むしろ非常にむずかしい様な問題になってくる。でたまたまこういうような建議が具体的な形で建築審議会から出てまいりましたんですが、実は私が研究の委託を進めるにあたって、まずやってみようと思いましたがAの問題の内容を横浜という所にあてはめて、どうやって考えていったらいいのかと。でそれには横浜の一つは歴史的な大事な色々そういう場所の保存、新しく生きていく為に必要な都市施設の併存の問題で、更にその裏にはですね、今後横浜の旧都心がどう生きて行くべきであか。まあそういう点について、一つ勉強してみたいというのが今までやった事でございます。その間にもう既に問題となって出ておりました、高速道路問題地下鉄問題、再開発問題、そういうものをどういうふうにからみ合せながら考えていったらよいかというのをやり始めましたのがこの前提出しました中間報告書でございます。でまだ実はこれが完全

にみなさまに説明できるところまできれいに出来あがっている訳ではありません。たまたまそういう作業をやっておりまして、やった為に私なりに効果があったかと思いましたが、高速道路問題でこれをやっていなかったら十分に説明できなかつたんじゃないかという様な事で計画部長の所までとりあえず生の案をかついで行って、ご覧にいられたことがあります。それからまあ大岡先生と暮に市長にお会いしまして、一応おしゃべりした事もそういう裏づけがあった為です。それから都市計画審議会が、もう明日か明後日あるという時に、林委員にとりあえずご説明してこうこうこういう事になっていきますから、一つ審議会は十分慎重に考えてやってくださいとお願いした事があります。それからその後で、自民党の市議員の方がこれらの問題、これはまあ都市計画審議会が行なわれてから問題のありかにかがつかれて、それじゃ一体どういうふうに考えたらいいかというスタディのために研究会に出て説明してくれということでごさいましたので、その時もこの考え方のもとに説明はしました。そういうふうにむしろ裏の方に役立ちまして、表の都市美対策審議会には一向ご説明しなかつたのでございますが、かいつまんでちょっと考えた主旨だけをお話致します。

一番の基は、都市美というものは表面のお化粧ではいけないことであってこれから生きてゆこうとする都市の問題を考える為にはやはりポデュービルの方に重点をおくべきだ。それを行なっていないで部分的な都市美だけを造ろうとしてもどこかひずみが出てくるのである。そういう意味でどうしたらいいのだろうかという問題を考え始めた訳です。で逆にあるいは極端な言い方から説明した方がよく趣旨をわかっていただけるかも知れないと思ひまして、あえてここでちょっと逆説的な考え方で説明します。横浜は何にせよ、山下公園というのは有名な公園でありますから、私どもの立場は場合によっては山下公園を奪われてもやむをえないというところ

まで来ております。

しかしその立場はただこわすのではない。山下公園よりもいいものをつくるという設定においてこわす、そういう考え方です。それは何故かと申しますと山下公園の位置そのものがもはやその生きる方向に乗っかっていなくなっているという判断があるだろう、と申しますのは本牧の阜頭の設定というものは必然的に港の機能として、ここへ鉄道線なり何か道路なりを引き込まなければここにこれが役に立たない。つまり山下公園の問題はそこまでからんで来ている、これを前の形で保存する為にはこういうものを造ったら必ずこわれるという条件がもう既に進行している、ということだと判断します。ですから色々反対があつたにもかかわらず貨物線はひかざるを得ない場合があります、貨物線をひかなければこの港の機能もこの本牧阜頭も成立しない。今や横浜港はこれはもうここまで埋め立ての作業が始まっていると。これに対してはどうしてもそれをまかなうべき鉄道、ないしは道路というものの補給が行なわれなければその計画そのものが成り立たない。でそういう点では、中途半端をやっては保存も出さなければ新しい方の発展も出来ない。そういうものは、はっきりわりきるべきだという考えです。そういう意味では私も山下公園の価値はわかるんですけども、はっきりそういう所の判断をやらないとですね非常につまらんことが起きそうです。私共の考えはもしこれをやめるのであれば、やめるというのは完全になくするのではなくてですね、明治以来でなくて、大正以後、戦前までもっておりました山下公園のあの意味というのは多少修正しなければならぬ、もうそれにかわるべきものをどこかに今では出来ないことかも知れませんが、せつかくここに本牧の三溪園というものがありますから、こういう所の埋め立て前の埋め立てですが、波うち際まで公園に広げるんだという趣向、更に富岡のあたりには大きな臨海公園を造るんだと、こういう方策と同時に考えれば山下

公園の機能は現在よりも多少制限されてもやむを得ないという考え
方つまり新しい市民の為の大改物を必ず計画の中に入れていきなが
ら、他のファンクションを前向きに考えようと、その意味あいても美的
観点から申し上げますと戦前の山下公園のよさというものはこちら
辺からこっち側はピアがありましたけれどこっち側はずうっと海面
として開けていた。その意味で非常にあそこは気持ちいい公園だっ
た訳です。ところがここにこういうものが出来ると、もうこれは
ピアと船の出入りだけをながめる景観であって、解放源の大きな海
というものを見る所までにはなっていない。

ブロムナードがあれば、それをきれいにすることでいいだろう。

その前の海岸道路の問題もありますけれどもこれは明治開発港以来
の由緒のある道ですけれども、それはそれなりの保存の方法が考え
られるとして、例えばニューグランドの窓から必ず昔のままの風景
が見られなければならんということでは問題が解決しないんじゃない
でしょうか。むしろニューグランドそのものをもっといい形に建て直す。
それはあの位置でなくてもいい訳です。ニューグランドホテルのも
っていた機能を今の時代に新しく積極的に設定すると、例えば市の
話に出て来ますフランス山のあたりは公的な都市じゃないかという
気がする訳です。

そういう様な物とからんでこの問題を解決してゆく事が必要じゃ
ないか。で私は貨物線が必要だったらこれはもう通さなきゃし
ようがない。本牧埠頭を造る以上は通すべきだ。それから今回の問
題にからみますが高速道路が高架で入ってくる事が必要であればそ
れは思いきって入れるのもやむを得ないじゃないか。これは非常にむ
しろ逆説的な言い方ですけどもしかしやはりそこで考えておりますこ
とは、横浜というまちがその港の部分が今後生きていく為に必要な

点を今まで非常に大事にしていました山下公園というものをどうやって共存させていったらよいかという問題が一つの考え方だと思っております。それでもう一つは従来から欠点論がございまして、まあ我々はせつかくの機会ですから完全につぶす訳ではなく、必要な道路が入ってくれば、そのつぶれた分くらいの中は前に出す余地があれば今氷川丸が直角にあそこに浮んでますあの先端位まではうずめられるんじゃないでしょうか。

つまり氷川丸の中よりは高速道路にしろ、貨物線にしろ、その以内でおさまるんじゃないでしょうか。しかし後はやはりこのニューグランドの前に大きな高架線が通るということに抵抗感があるとしても、それはそれなりの施設を近代的にうまく処理すれば、問題は解決するんじゃないでしょうかという考え方。その海面のプロムナードというものは何とか残したい。それだけじゃなくてとにかくこの横浜公園というものを何とかこの大通り公園に結ぶという構想がありますからそういうものを継げていけばとにかく横浜の骨格として、ある独特の雰囲気と言うものが出て来るんじゃないでしょうか。そういうものと交通施設、建築物と言うものが適当な調和のもとに成立すれば、これは新しい都心の創造が可能だというふうに、しかしこれはいずれにしる金のかかる事業であります。従来ではそういう問題はただ夢としか考えられなかった。数年前、根岸線が入って来て、又今回地下鉄が入って来た問題。これは両方とも市民活動、人の流れ商業活動そのものを直接的に媒容するという一つの幹線でありまして国の金も相当はいつている。これをとらえるという方法が一つある、これに対して高速道路は間接的な機能でありまして、それだけ直接の栄養を道路に与えるとはかぎらない。場合によっては害の方を与える可能性もある。という様な考え方でこの地下鉄、高速道路もいずれ入る訳です。しかし我々が一番関心をもっているのは高速道路よりはむしろこの地区に商業活動が盛んになる時の平面道路の交通

発生量をどう解決したらよいか、という問題が一つありましてむしろ高速道路そのものよりはこちらの方の道路の解決の方を検討していただきたいという感じで、都心に発生した交通量を高速道路がうまく救ってやるということが一番の機能でありまして、先程より申し上げました4車線よりは6車線の方がベターだというのはそこら辺にもからんでくる訳です。それから同時に高速道路ができてそれからランプがどういうかっこうで降りきって平面の道にどういう継がり方をするのか、そこら辺に非常に大きな関心がいかなるを得ない。市長が現在港北ニュータウンに25万の人口をはりつけるということを一つのスローガンとして言っておられますけれども、それに対抗する意味じゃありませんけれども、私共はこの上にも25万の人口をはりつけたいとこういうふうに考えております。というのは港北ニュータウンの25万人、これは非常に結構でありますけれどもこれはより横浜都心をうるおすかと言うと東京の方に流れて行く可能性が非常に大きい。ここに25万はりつけてもそれは東京の方に流れる分はあるでしょうけどここに25万人の夜間人口が入って来るということは、このゾーンの商業活動というものに対してはこれではなくてはならん一つの源になる。これをどうやってはりつけるか今後の建築の問題です。横浜の地盤の悪さというものを考えあわせると、仲々大変な投資であると思えますけれども、しかしその位やらんとやはり横浜の中心が栄えないであろうという気が致します。これをもう少し具体的に研究する必要があるんじゃないか。25万人という問題は、我々も目下研究中でございまして、20万がいいのか、25万がいいのか、30万がいいのか多少疑問点がありますけれども、それからそのエリアとしても中村川と大岡川で囲まれた部分だけでよいのかどうか。むしろ地下鉄に沿った路線としてですね、高層化のできるゾーンということを考えておりますので、場合によってそれが上大岡まで延びてもそれは可能だと考えており

ます。まあそこら辺で25万か、30万か、何とかそういうものと今の都市内のスプロールというものを調整できないであろうかという考え方。現に、経済の発展方向から言えばこれだけの交通機関の投入ということによって、もう、その大デパートが3社位は横浜の都心に入って来る地盤が形成されつつある訳でございます。まあそういう物を迎えると言うことと同時に、関内、関外との連結でいい迎え入れ体制を考えるべきだと。そこら辺が地下鉄路線の上のあたりをめぐると言いますか建築規制、容積制そういうものの準備をしなければならんのではないか。むしろそこら辺に新しい意味での都市美を造り出すその基盤をまず造らなければならんのではないか。こういう気がする訳です。

我々が昨年の夏の時点だったものですから、ようするに高速道路はそういううわ者の整理になるべくじゃまにならない様に、しかも単なる通過交通だけではなくてまちの中の発生交通をさばくという地区交通を併せて考えられるという少し欲ばった考え方をしましてある意味では、技術的な面はいささか無視して書きましたのが去年のいわゆる地下に入れる案であった訳です。その代わりこれはもう川の上のみならず既存の道路の所まで、いっばいに拡げて相当大きな車線数を造り上げております。まあしかしこの問題は結果論として、我々の書いたこの交差点この程度の空間では解決しないという事もわかりました。それから根岸線の存在というもので、ここにこれだけの地下路線を造ることは必ずしも容易ではないということもわかりました。しかしこれを書いていた時に気がついた問題は、まあ私は一方で地下鉄の技術審議会のメンバーに出されました、そちらの方のいろんな技術的な意見交換会は承知しておりますが、どうも河川埋め立て審議会の後土地利用の問題に対して、地下鉄と高速道路と建築物の三つは入りそうじゃないかという物理的な推定が今度出来て来た様です。で今までのところ三つを何か共存させ

ようというところで、それぞれのセクションがお互に多少遠慮しながらやっている訳なんですけれども、どうやら物理的にどれか一つは、はみだしざるを得ないと、もう目に見えてきた様な気がします。そこら辺に対しては、例の河川埋め立て審議会あたりは新しく何か裁く必要があるのではなからうかと。

でなければ市としてやはり総合的な立場でそれをさばかんと、もはやごまかしきれない様な問題が出て来るんじゃないかならうかという事とあります。私が承知している地下鉄の方の問題から申しますと、実はだんだんこう行きますしてこの前ありました伊勢佐木町のプラット・フォームの形状になって出て来た訳でございます。でここでの問題はあそこで1号線は伊勢佐木町駅から桜木町駅の方へ行くと……。2号線でしたかな本牧に行くのは、いや3号線ですか、一体どっち向きにくっつけたらよいか、それが問題になる訳です。それから将来客がどの位乗るか、まあ電車の能力としては今の国電の様に2分ヘッドでプラット・フォームに入って来るという時、客のはばきの状態。

しかしこれもですね地下鉄というのは今造りますと、まあ50年間位は使うであろうと。50年後に一体横浜駅からですね、人が本牧の方向に行くか、弘明寺の方向に行くか、そこら辺が必ずしも現在の推定が正しいかどうか分からないという問題があります。で数年前のそういう状況で今どうにもならなくなって困っているのは、東京の赤坂見附の現象であります。であそこに超高層のビルがぽかっとなつてできて、5万人の出入りが出て来るという問題でプラット・フォームが狭くなっている。で横浜もそういうことが無いとは言いきれない。例えば横浜の問題として、今ただちに何を造ったらいいかというのは、かなり問題だと思いますが、いよいよ三菱ドックがいずれはたちのく方向に向って来たのではなからうかと。これは浅田君の構想にあります様に、まあいわゆる関内からこれを延

ばして行きます、横浜駅の西口、東口そこへ行くには汽車の機関区やいろんな物がありまけれども、そのゾーンが建物の造れる様に転換される。これは首都圏の中でも相当ある特殊な意味あいを持った、業務ゾーンができる可能性がございます。又それによって初めて歴史的にも横浜市というものが鉄道の幹線と密着する様な発展の仕方のモーメントになる。でまあこういう様な事がいつ成立するかと申しますと、今すぐとは到底申せませんが、その時期になりますと横浜港も今の横浜港ではなくて、やはり東京湾港みたいなものができてですね、更に海岸よりに、又動脈路線も入って来て、むしろ首都圏の中の西部の海面に面した地区として横浜が特殊な意味あいを今後とも持っていくのではなからうか。まあそういう時限で考えますと、本に丸の内並の超高層ビルが建つ様な地区が来ないとも限らない。でまあ地下鉄なんかはそういうものがあつた時にも、人を運ぶ手段としては考えられない。ところがその地下鉄が伊勢佐木町駅に今入る時何を考えるかと言いますと、海面はいろいろ他のセクションと共通する所が多いんで、方法論として道路の下だけで入入れ様と。そうしますと、こっち側に最近造りました下水本管が入っておりますので、その下水本管と川の面との間にプラットフォームを入れ様ということですね。まあ10mのプラットフォームをつくるのに相当四苦八苦しなから、プラットフォーム1階案2階案なんかを検討して、私、その時発言しましたのは、そんな大事な問題だったらなぜ川の方にも半分入れる計画を立てないのかと申したのですけれども、それはまあ建築、あるいは高速道路に遠慮してやろうとこういうものです。ですからそういうものこそ、この意味で総合調整しなければいかんのではないかと、いう気がします。まあそちらのセクションだけに顔を出しているとそういう気がしてくる訳です。まあそういう様な一面であつて、高速道路そのものについて申せば、まあ都市計画の審議会はこちら側に

入れるという構想、しかしなぜ高架であれば今の高架線の上を更にまたいでまで、こっちを入らなければならんかという素朴な疑問は今だに消しえない訳です。でやはりこちら側にこれで入るっていうのはこちら側につなげ様と言う事があるからでありまして、これがなければナンセンスであると。つまり港に行くためにこちらに入る必要は毛頭ないと。そうしますと、やはりつなげる条件というものははっきり出ていると審議しないと、これはおかしいと言わざるを得ない訳でして、これは市当局はご存知無いはずはありませんから、やはりこちら辺の問題をとらえてまあ鳴海さんがおっしゃった様に11月までにどうしても何か総合的に何かはっきりした判断を出さなきゃならんんじゃないかと。それからその時にはですね、三つが入るといって様をあまり事じゃなくて、どれかはみ出ても使えるんだという様な案の方がいいんじゃないかと。で私は建築の方の立場として今まで申しておりますのは道路の下に建築を入れるなんて事はもうやめなさい。むしろそういう事であつたら、建築なんか入らない方がいいと。そこら辺をはっきりした方がいいんじゃないか。例えば4車線の高速道路の下に建築物が入りまして、この間のさおのはじめみたいなものを出させては道路も造れませんし建築としても、ろくでも無いことになるんでないか。むしろどっかにあるかもしれないけれども、横浜市を上空でとりますと、非常にきれいなT形の水面が光って見えます。でこれが本当にいろいろ考えた末にですね、河川埋め立て利用問題になりますけれども、もし横浜がここ生きて行くためにこれだけの交通動脈があるという事が、技術的にはっきり判断できるならば、それはもう一度、その4車線問題、6車線問題を再検討しなければならない訳です。そうすれば元々ですね運河の交通水面であつたものを新時代の交通文化として使うという事に対しては私は建築家でありますけれども、あえてそこで建築を必ずそこに入れるとは申さなかつてもおります。その位で考

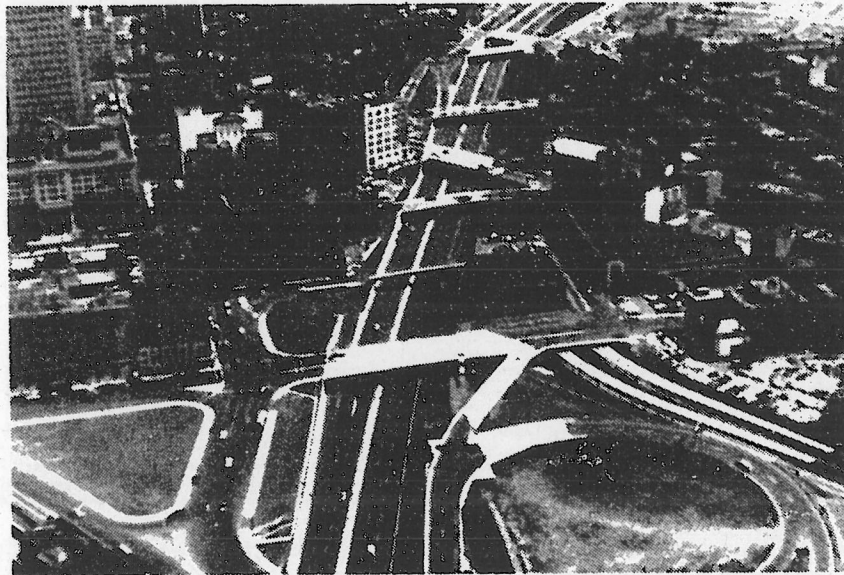
えないと決して横浜100年の計には、役に立たないのではないか、と言う気がする訳です。ただし、そのためには、先程申し上げました様な横浜の都心を発展させるためには、建築が新しいかっこうでできる何か関連した方策を考えなければ、それは決して水面利用ではないだろうかという気がするのをごさいます。まあ、おおざっぱではありますが、今まで考えてきましたのはそういうことでありまして、まあ幸い正式なレポートを作ります間に時限がいろいろかわって来ましたので、いろいろあんまりかわらない所まで見とらして、正式に作るかと考えている次第でございます。たまたま高速道路のことがただ今非常に問題になっておりますので、ちょっと前に一度お目にかけたかと思いますが、ポストン
の高速道路の写真をもう一度ご覧にいたしたいと思います……………。

で実は現在、いろいろ横浜の中に建築の都市計画的な映画があるとすれば、実はこれは内藤元局長がとられました主要街路に沿った奥行11m、階高4.5階のいわゆる防災街区的な規制が、これは非常に強力な建築形態を規制している訳です。でその内藤先生が、都市計画審議会のある数日前私の所に聞きにこられまして、高速道路はその根岸線と同じ高さで入ると思っていたらしいのです。

これは話を聞いてみますと、6階の高さで高架線がダブッテくると大変だという訳です。それから林委員といろいろ話したんですけれども、つまり6階の高さでT形ですね、高速道路が入って来ますとインターセクションは、更にそこに上下2層分はそうしますと想像してもですね、関内駅の上屋の上で、ジェット・コースターみたいな曲線が空に舞い上がざるを得ないと言う事。どうもこういう問題は先程ご説明のあった様な平面図の上では、どうしても一般市民、あるいは市議員の方々にも非常にわかりにくい問題だと思えます。今後は、ああいう都市計画審議会みたいな時には、必ず模型や、モニタージュ写真をそえて出す様にしなければいけな

法 216

いのではないか。で市の内部局においても、我々にしろこの前、
高速道路室の方の話を伺ってランプの位置まで想像つかなかった
と言う事がありました。内藤先生の言われたことはですね、とにかく
今時高架道路をやるのはどうしても間違いだと。これはボストン
の例でありまして、これはまあ半地下と申しますかオープンカット
であります。しかしこれは何車線ありますか。（写真1）



（写真1）

6車線ですか。6車線でしかも何かからんでおまして……。
ですから半地下であろうとこれだけのものが入りますとやはりそれ
なりに土地がなければ……。と言って相当な互いにピアを立て
ればいいんですが。建物の上にはりだしております。

しかしこれがですね 高架で舞い上がるというのは、まあサンフ
ランシスコには例がございますけれども、それが舞い上がったたり、
ランプが出て来る場所ですね、建物が建てるべき場所じゃなさそ

うでございます。現にまあ、東京の中で麻布10番のあたりにそういう三角地帯が出て来ている。あそこはちょうど三角地帯で2階建の料理屋に客が400人乗ったと言う現象があります。結局ですね既存のまちの上にこれをやりますと、これはどうも建築の用地ではなくなるということが、結果論としてできそうであります。でまあポストンもこれはある意味ではこれは平面のまち中でありましてけれども、高架道路案もありましたんですが、結局掘り削式と言う事にしちゃった訳です。

まあそのアメリカのパーキング問題というのはこれはもう自動車の問題としてはどうしてよいのかわからない様な問題でありまして……。

大岡会長
河合委員

やっぱり困っているのですか。ヨーロッパでも困っていますね。つまり、あのパーキング場というのは、空地なのか、パーキングの場所なのか、はっきりしない様な空間なんです。

大岡会長

パリでもね、こっち側に車を止めて後はメトロで行くっていうことですよ。これはどこですか。

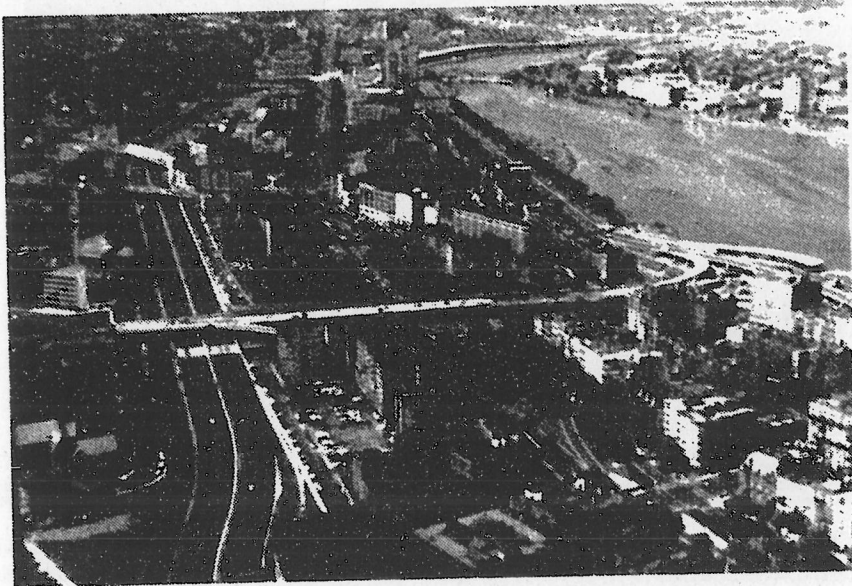


(写真2)

法 218

河合委員 同しくボストンのまちです。これはフルーデリシャスセンターという新しい超高層ビルの展望台から撮った写真です。ちょうど真正面に MIT が見えております。（写真2）

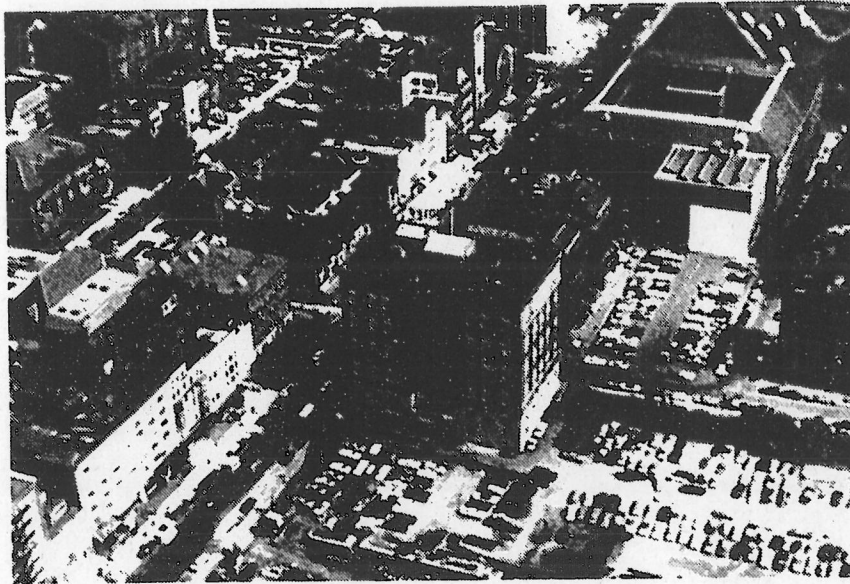
今、MIT から更に左に来た所です。この建物の前ですね、あそこから辺の川のふちに高速道路へ入りかけるランプが見えております。



（写真3）

まあ8車線ですな。これが逆にもち上がっているということは、やはり都市美から言えば……。 （写真3）

指導部長 元は、やはり川だったのですかな。それとも道路を下げたのかな
高間委員 これは川じゃないね。そばに川があるんだから……。
河合委員 よく調べて見ます。ですから部分的であります、高架でこお
ねっているのが見えますね
高間委員 はっきりしていることは、川をつぶさなかった事だけははっきり
していますね。



(写 真 4)

河合 委員 ですからこれは今ちょうど反対の都心地区の方ですか。ここも実はですね、高架道路の計画があつたはずなんです。色々言われて、サンフランシスコは市民の反対があつたのです。あそこは横浜港に似た様な山からでこぼこした地帯ですし、それから橋にひっかけなければならんし、橋が高い所にあります。

そのかわりその下に建物を入れるという、ケチな事ではなくて、大々的な再開発をやっている。(写真4)

指導 部長 先生半地下でも、どうしてこの前私が計画局に行ったのですが上に10階でもなんでも建物が建つと言うのです。半地下にして一階だけはピロティーにしてもよいし、しなくてもよいし、建物は完全に換気できますし、建物の中に入れる事位はエアコンで完全換気すればいい、むしろ下にわたの方が上の利用価値はできます。もし建物を一部分でも建て様とすれば。 ところが高架にしますと今

言った様に、高架の下に4階位のを建てても、利用価値は一つもない訳です。

河合委員

私が経験になっておりますのは、やはり根岸線と言ひ悪兵があるから、でまあそれはできる前から多少色々知っておったんですが、今になって考えてみますと、金さえあればこの根岸線を横浜から地下に入れてしまえば問題はあっさり解決してしまうと。

そういう事でございます。

藤井委員

河合先生、夕べ私が無関心でテレビを見ておったのですが、あの夕べやったでしょ。あの故郷の歌祭り

河合委員

ええ

藤井委員

これがですねニューグランドの窓から横浜の公園と港を写したんですよ。更には港の見える丘公園から景色を写したんですよ。今河合先生から話しがあった様になる程山下公園の存在価値というもの、あの港の見える丘公園から写した写真はね雑然としているんですね 船をゴチャゴチャ港の中心で写している。それでニューグランドから写すやつはカメラにですね。戦後はっきりわかんなかったんですが、やっぱり私達はね、夕べその上カラーでやったからよく山下公園を写し出したんで、今河合先生がおっしゃった様に成程なと一つうなづけるものがありますね。

河合委員

ですからあえて、私はまあ都市計画と言うものは理想的に物事が進むとは考えておりませんが、まだいい方にもっていける所には、努力は惜しんではいけないという気がしている訳です。

建築局長

まあ別にねそれはちょっとそういう一つの予想を持ってですけど4車線位の高速道路が何年位を見込んで計画するのか技術的な点は別としまして、これは実際にはこの上に穴がぽこぽこあいたりしますが、ああいうのは修善できるとして交通路線として何年位の耐用があるか、又耐えられるか。昭和60年、65年位の交通量を限界として予想して言うのか、そうなるそうばんそんなものは、た

いして問題じゃない。これをこわせるか、それはこわせないと言う事です。コンクリートでは。鉄板構造だったら非常にいいと思うのですよ。後で使えますからね、そうすると問題の一つは現在海岸路線の工事、先般特別委員会で藤井先生知ってのとおり、海岸路線を通さない一つの理由は、橋桁、それがわん曲その他の事で抵抗があったという事と、もう一つはその路線沿いに4.5階の中高層の建物があって、それをぶっこわしてやるのは相当大きな負担になる。

私はむしろ4階、5階の建物が5つあるのか、10あるのか知りませんがそれをぶっこわすのは訳ない。それのかわりを造るのも訳はない。そういう個数をですね高速道路自体もぶっこわす費用と建物の4つや5つをこわす費用と比べたら問題にならないじゃないか。

本当になって言うが、高速道路は絶対こわせない。そういう事をですね、もう一ぺん本当に通らないじゃないか、建った建物はそういう事がひっかかる訳でそういうものは果して決定的になる。一つの海岸路線をそういう事を考えればもう一本考え方がある様な気がします。それにまとめて、4車線、6車線をどうするのか。今河合先生がおっしゃた、派大岡川、吉田川には2車線なり4車線でもいいですよ。

この規模の小さい半地下線の方にはもう一本考えてもいいんじゃないか。合計すると8車線、10車線の考えの方がまだいい。交通の流れの問題からいくとまあ個人的な考えですけど。

大岡会長

私は日本で一番いかんと思うのは、みんな自分の立場、道路の人は道路の事、河川の人は河川の事ばかり考えて、本当に横浜の事を一体考えているのかという問題ですよ。これが本当に日本の行政の私欠陥だと思います。そう申しましても自分の言うことばかり、地下鉄はできないできない、土木もそんな事はできない。少し位金がかかったってですね、今おっしゃった様に、この中心地区をどうするんだと横浜の発展以外ないんですから。20億、30億の問題

じゃないですよ。実際……………。

河合委員　　まあ林委員がですね、高速道路の方の説明で海岸なんかへいったら100億と言う事でおどろかれて、それはいかんと言う事を聞いておりましたが、

指導部長　　その点をね、そのはっきり合同した議決審議をかけて、十分検討してもらいたいと

河合委員　　我々もですね 建築だけでやっていますけど

指導部長　　21億ですか。あそこのセンタービルが……………。

河合委員　　10億や20億をちょっと工法をかえると出て来る訳です。それで億の単位になればそれから考えますと100億なんてたいした事ではないですよ。横浜市100年の事を考えれば、そう高い値段でもなんでもない。むしろそれで変な恰好になる方がよっぽど高いであろう、そこら辺の問題ですね。それからそのやはり市の中でタブーみたいな接触が頑張っていて、それが数年間現状維持と、その後になったらどうでもいいみたいですが。私はそういう事がありそうな気がする。そういう所の調整がさっぱり行なわれていないのではないですか。

指導部長　　実ははっきりしませんけど公団のですね 私は出なかったんですが、そもそもそこら辺を計画したいと言う事で、ある一部分の地主を呼んだんですが熱心でほとんどきたでしょ。でいろいろ動いていますが、やはりさて自分たちが何をやっていいか、まだ方法として出ない。問題はここがこうなってきますとどう考えたらいいかという事ですね。考え方、自身もその市の指導自身もですね非常にまいてくる。

河合委員　　ここら辺を一方通行で回るんだとかその内に公園の面積が小さくなって結局ここら辺半分位をパーキングから流れだす場所、今例えば山下公園をつぶすという事は極端に聞こえますけれど、やっぱりどこかはそういう余地が結局公園にからんで花園橋をおろそうとした

場合ですね。公園があるという何とはなしの考え方があると思うのですよ。ですからまあ我々非常に極端な事を言うのですが根岸線をまたぐのがいやであればこっからこれをつっこんだらどうだという問題そうしてこれがこっちへ行くところからする。そういう方法もまだ十分ありうる。しかし考えてみればもう一つそれをこっちへ入れてしまえばですね、ここからここへ地下でぶちぬいてしまうことは技術的にない訳です。ただそういう問題が100年の計とどいうバランスシートになるかという問題が、でどうもこの上をはねて乗っかって行くことは、どう考えてもうまい案とは申せない。

指導部長 どうも疑問に思うのは、これは一般の通行と貨物の通行をかねているけれども、将来はこれじゃ一般の通行だけでこっちへもって来る。それじゃどうしても、もう一つ使わなければならぬという現時点においては、混合させるといふ考え方ですね。どうしても必要なものならば私も先程最初から申します様に現在は相当の緩和になる訳なんです。まあ、一般は二、三年先に市街の事を考えてもそれでもどうしても必要とすれば、この線が何故必要となってくるか。後は通過交通のためにこいつをこりもってこなければならぬ。でまあ南バイパスが急拠都合つきますけど……。

河合委員 まあそれどころか港に行くトラックが並んでなんであろうという事を認めて言っている訳なんです。

港に行くトラックがですよ、その通行税を払ってのらんであるらう。

指導部長 ああそうですか。そうすると地名不明あたりは以前として、南へ行くトラックはみないけないので乗用車でいくのですか

河合委員 つまり大企業の輸送会社はですね払ってのるかもしれない。しかし中企業がまあその船につむ荷物は決して払って乗らんであるらうという事はもう以前として、高島町から桜木町……。

指導部長 まあしかしそのために、1回か2回運搬の回数が余計になるといふ事になれば、それとこりやってみればあるいはないかも知れませ

ん。中小企業は1軒, 1軒……………。

建築局長 僕等はいつはいずれあの本牧の 新しい商店が建ち並ぶ
 そこで一番の荷物という事は何かというと, 新しい本牧の新阜頭で
 出て来るといのはコンテナ, 船のコンテナです。これは本牧
 の港の計画の一番大きな基礎になっている訳です。これをまあ港湾
 局長に聞いてみますと, 1個の重量が30t から35t 位, 長さが
 11m から12m という膨大なコンテナボックスです。
 それが片道全部通る訳です。これは一番いいお客さんです。コンテ
 ナーの専用高速道路になる。

建築局長 今でもそうなんですよ。そんな大きな145m にもなるトレーラ
 ーが時速100km で走れるのかという事ですね。せつかく造った高
 速道路が2車線づつあればまあ中で追い越していくかもしれない。
 そんなのが, スラリと並べられてその後を普通乗用車や貨物車がそ
 の後をテコテコついていくんじゃ高速じゃないでしょう。

そこらの始末の問題が, どう我々が解釈していくか。

大岡会長 地下40m ですよ。その上に地上20m ですよ。

建築局長 構造的にはですよ。高さ20m のフラフラしたもの。

指導部長 この下に40m の杭がある

建築局長 そんな大きなものは構造的には決して落下しない。土木屋という
 のは, 内部構造をねぐって考える。

指導部長 根岸線のピアと同じような考え方をもっていれば便利であろう。

河合委員 まあこの間ですね。羽田高速道路でたまたま乗った自動車がエン
 コしました。そしてまあその人が年寄りだったのでどうする事もで
 きない。それから降りようと思っても高架だから降りる訳にもい
 かない。インターチェンジまで歩いて行く訳にもいかない。しかし,
 東名高速道路は肩を多くとってますからエンコしても寄せることが

できる。1車線が非常に困るといのは止まる場所が悪ければ追突の危険にさらさせる。結局バラベツトにすがりついて救助が来るまで待っていたという話。

とにかくゆとりのないそういう2車線では問題だと思う。これが3車線だったら随分違う。そういう事故の問題。それからまあこの6階建の下に建物を入れた時、どうなるか。

指導部長 その建物を入れさせるために相当権利金等が出たらおそらく入れる気持はないでしょう。

まあ入る人があってもですね40mの鋼管パイルで杭を打ちましてね、坪当りにしてねおそらく基礎工事だけで数万かかるんじゃないか。その上にわずか4階から5階だけ載せてペイするかという問題。

河合委員 まあですからその案が出てくれば、やはり建築局としてはもうそれは建築として使いものにならない。

大岡会長 まあどこまでできるか河合先生の言う様に、できるだけ努力をしてですね、馬鹿々々しい事をできるかできないか、はなはだどうも疑問ですけれども、馬鹿々々しいことを実行に移つさない様な努力をする以外に方法はないのじゃないでしょうかね。それがやぶれば仕方がない。けれども、どう考えても今の案はりこうな案じゃない。僕も今少しづつイメージがわいて来たんですが、あんなもの根岸線の上をオーバーする事は考えて見ただけでもゾットする。あれは……………。

河合委員 どうですかね。これを義務づけちゃってですね、何か路線を決めた以上はその関連営利施設まで路線を含めて、模型を造るという事でどうでしょう。

指導部長 そりゃ納得させる意味では模型位を造ってみないとだめでしょうね。

建築局長 我々もこの間去年の暮にテレビで説明しまして、あの時初めて重

要解釈のセクションが出て来たんですよ。

指導部長 うちの方でも、ゆっくり調べましてそういうのを書かせてみて、初めてわかるわけですよ。こうやってランプでもってほとんど使ってしまう。

大岡会長 我々正直言ってイメージが浮んでこないですよ。実際、正直言って建築屋がイメージが浮んでこない訳ですから、普通の人は浮んで来る訳がないんですよ。

河合委員 おたくのセクションでやりにくいとすればどうです建築局では、

指導部長 円海山問題はこの審議会には全然かかってはまだありませんが、企画課長どうですか。私の聞いている範囲では現在一応その最初、緑地保全区域を全市域に4ヶ所か、一応予定した訳でございますが、どうしても他の3ヶ所は見かぎらなければなりません、どうしても円海山周辺だけは緑地地域保存法による所の特別保存区域に指定して、守っていきたいという事で計画局が地元と交渉されまして、現段階ではある程度地元の了解を得られた様な線がまとまったという所でございます。まあそういうふうな所で、ただしこれもご承知の様でございますね緑地保全法というものが、特別保全区域については買取の対象になりますが、あの周辺を含める何10倍という保全地域についてはなんら法的に強制できない。ただそこを宅地開発するときは建築主事はこれを勧告することができる、という事だけであって勧告に従わない者には、開発を許可せざるを得ない。そこにいわゆる住宅地造成事業法というものが現在やっている法律がどこまでタッチできるかという事なんです、これも称名寺問題にからんでもご承知のように決め手がない。そこで最も期待されるのは新都市計画法が国会を通過するか、しないか。それによりまして、ご承知の様調整区域と市街化区域とに指定するという都市計画法になれば第一にあげるべきは、ああいう所が調整区域になるだろう。これ

を致しましても、20ヘクタール以上の大規模団地で、すべての公共投資とか、すべての事業費を全部事業者が負担するという事になると法的には拒否できない、という様な事にもなりうる点もあると思います。例え調整区域にいたしましても、調整区域に全然開発をさせないという意味ではございませんから都市計画法は、ある程度の規模があつて、公共都市にもって行く。一方この間考えておりましたのは、調整保存区域を指定すると同時に、建築基準法の一類空地地域をかける。そうすると延べ面積に対して1割しかできないから、ほとんど開発不可能になるだろう。そういう意味でその様な方針で進んでおいたんですが、先生のご承知の様に建築基準法は今国会にはかかりません。これはかかったとしますと、大変緩和になります、住居一種であっても5割までかけられるというふうなので相当緩和になります。これもちょっとその手が打てないのじゃないか、という事ではっきりここまで行くというと緑地保全の法律自身をなんとか変えないと、どうにもなりません。

ただ、現在の所は、その計画局の方で内定した区域内について相当申し入れがありましても、これは事業がありましても全部拒否しております。従来からある部分については、やむを得ませんけれどもほとんど理由は話しまして、やってもだめだと拒否しております。

この点では委員会では、円海山の緑地保全地域については、先生今までは話したことがございません。

大岡会長
指導部長

どこですか

これは金沢、鎌倉市に近い。鎌倉市境で金沢と戸塚ですか。それがちょうど円海山という非常にいいグリーンが残っている所があるんです。これはなんとしても市としては、保存したい。

今日の結果といたしまして委員さんからいわゆる平面的なものだけでは、だめだと模型を造ってみないとイメージもわからないしそれからということで、そういう様な事にお決め願ったという事で方法

その他については、お話し願ひまして、なお、今後又こういう様な動きがあるとすれば、今までよりも少し具体的にお話しを進めて行きたいと思ひます。

今日はこのくらいで、どうもありがとうございました。

閉 会