

## 1. 基本的都市構造

横浜市の基本構造はその視点の広狭により次のようになるであろう。

### 3-1 《全国規模から》 東海道エクメノポリスの一部

(1) 旧来からの東海道線、国道一号について国鉄新幹線が完成し、名神について早晩東名高速道路も完成する。その外にもこの線はますます強化されるであろう。日本の人口はこの線上につらなる諸都市に向って集中している。遂にはこれらは連たんして線状都市を形成することになる。すでに一部そのキザンを見せているが、横浜も完全にその帯の中の1環に組込まれるであろう。

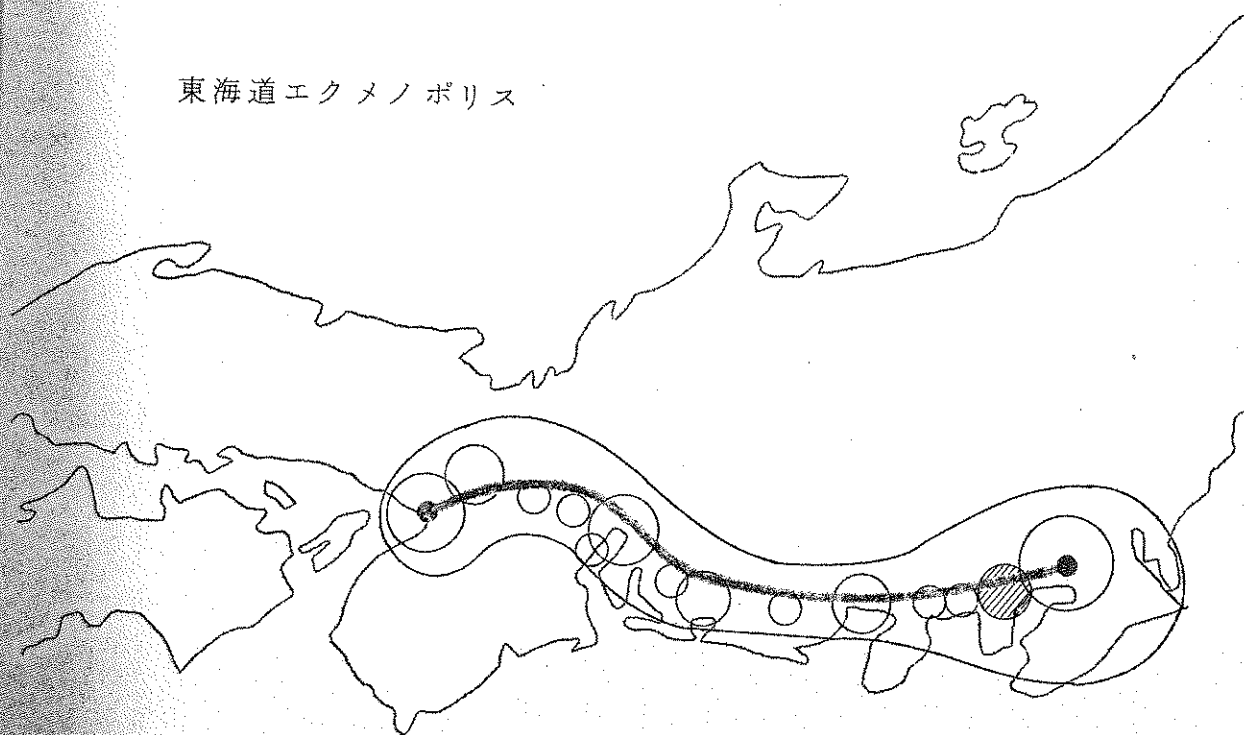
(2) この結果職能分担と等質化の2つの作用が働く。職能分担とはこのエクメノポリスの中の地域制で、管理中枢、消費中心、港湾地区、工業地区、レクリエーション地区等に分離されてくる。しかしこの地区が帯状に都市化するのはその集積利益が高いためであるから、集積の利益をうける管理的、消費中心的機能が均等的にばらまかれる。しかしそこにメインとサブの差がつけられるのは頭脳と脊椎の差に対比できる。

横浜の場合は港湾を中心とする管理部分を担当することになるのではないと思われる。管理部分の強弱は事業との関係の外に帯状とむしろ直向して走るそれぞれの向背圏の広さにかかってくる。横浜が北関東の門戸、あるいはさらに信越の太平洋門戸となるかどうかは今後にかかっている。

(3) 通過性が高まる。市に直接関係のない多くの交通路を許容しなければならぬが、それはまた将来の potential をいみする。通過路には国オーダーでの整備がのぞまれ、一面都市を分断する形になるが、国からの投資をできるだけ地域的開発に有効に利用せねばならない。

### 3-2 《首都圏規模から》 首都圏の核

(1) 東京はもはや行政区分をのりこえ首都圏の広さにその勢力を直接およびす。とくに東京から 50 Km 以内にある地点は、完全な通勤圏内であり、東京の一部と化しており、その独自性の主張は困難である。



- (2) 首都圏整備計画では、東京、川崎、横浜の市街部は既成市街地としてまとめて考えられているが、その割に行政区域の区分が作用して東京は西方三多摩方面への伸長が活発である。

単に既成市街地として、新開発をおさえるのみではなく、むしろ既成市街地内を真に連繫強化することはさきの東海道都市からみても1つの方向であり、東京～横浜間にさらに鉄道、道路、通信の機能強化が進められねばならない。

またいわゆる既成市街地部が首都圏に対しての中核機能をもつこととなるが、その中核機能も過度集積におちいることなく合理的再配分を必要としよう。

### 3-3 《東京湾規模から》 東京港湾のカナメ

東京湾方面からみると、川崎、東京港の発展、船橋・千葉港の様子をみてもこれが全体として一つの港にまとまることにより合理的になることが早晩にやってくる。伝統的地位からいって横浜はそのカナメとしての東京湾ポート・オーソリティの確立、湾岸道路の建設に力を加えてゆかなければならない。

#### Ⅳ. 将来像の目標

##### —— 三つの方向から四つの目標へ ——

戦後の横浜はその方向をさまざまに模索しているが、このような大都市ではもはや単一の目標をもって進むことは困難であり、数個の目標に向けて同時に進む総合都市となるであろう。その中でとくに問題なのはそれぞれの目標の中間に生じてくる矛盾点の問題である。たとえば住宅都市と工業都市化の中間に大きな矛盾となって現れてくる公害問題など両者の目標からはかなり対立的な問題が生じてくる。我々はこの中間的矛盾も含めて、数ある可能性の中から横浜の将来の目標を次の3つに定めたいと思う。すなわち、

##### a) 伝統的、歴史的な遺産としての港都

市財政の上では収支のバランス上大きな負担となっており、国家的見地からのこの救済が必要であろう。しかし横浜は港なくしてはその成立が考えられないし、港よこはまのイメージは市の内外にしみついている。国際的著名度も港の故にこそである。新しい市民もまた港ある町にあこがれて来る。横浜が将来ともその目標の1つに港をもつことは否定できない。

##### b) 内部的な所得源としての工業都市

横浜に多く立地する近代工業は殆どが本社を市外においているが、市民の多くがこれによって生計を立てているには違いないし、また財政上も経済上もその活動に多くよっていることは疑いない。ただ大都市近辺の工業地化はその矛盾が激化しているので、一時言われたように、工業化が都市開発の至上目標である時代はすぎた。すでに多くの既成事項をもつ横浜市は、1つの目標を工業化におくとしても、その他の目標との調節、調整が大きな課題になってくる。

##### c) 外部的な東京からの人口圧力による住宅都市

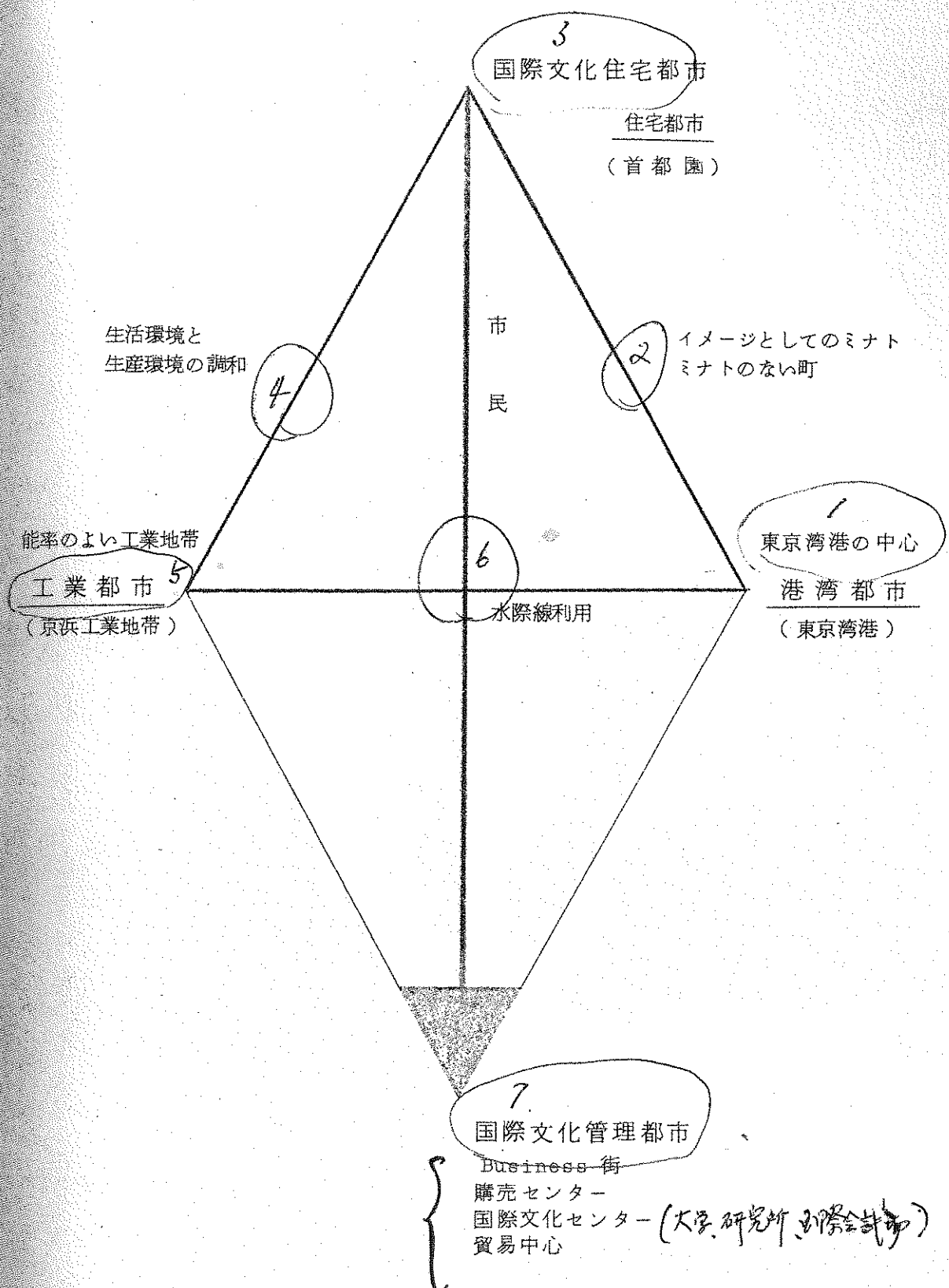
勿論都心部には従来からの住宅が存し、横浜では生産、港湾、サービス、管理、販売等の事業に従事してきた。しかし最近では 外の新市域部港北、戸塚区等に東京よりの押出人口が急速に定着してきた。この圧力を単にペーパープランで阻止することは困難であり、或る程度ま

ではベッドタウン化するであろうが、要はこれらのエネルギーを横浜の都市建設にどこまで有効に活用できるかで、ユニークな文化住宅都市の建設はそのいみで1つの目標になる。

この三つの目標に立ちながらその問題点の所在と、これの解決の方向を検討してみると、横浜の場合すべての問題が港を含めた都市中心地区の未熟と分裂にあることが分る。

今までは港と工業という二つの足の上に住宅という体が乗っていた。横浜に均衡ある発展を期待するには、すでに港も工業も決定的な先導力にならない以上、さらに一つの足を立て、三つの足の上に横浜を立てることが必要で、それなくてはいたずらに東京郊外のベッドタウンと同質化してしまふ。

その一つの足とは港を中心に貿易およびその関連の業務地区、東京と異なる特色ある国際色ゆたかな消費センター、国際的交流を行う文化センター、事務工場群等、才三次産業を中心にした国際文化管理都市とする。このためには市街地中心地区の徹底的再開発により、新しき横浜の心臓部 (Heart of Yokohama) を建設しなくてはならない。



## 4-1 住宅都市

### 4-1-1 基本目標

#### 1) 人口増加に対する態度

- 首都圏的視野からみると、横浜市の人口増加は避けられない。
- それが東京のベッドタウン化という形で起らぬ様な方策を立てるべきである。
- 市の産業振興。
- 住宅地としての有利な条件を充分に利用する。

#### 2) 職場と居住の分離をなくす。

- 業務地区の振興。
- 大学・研究所などの集团的開発。
- 交通網の整備

#### 3) 消費形態の変革

- 市民が市で消費する方策を考える。
- 消費センターの育成
- 都市的の魅力ある地区の開発

#### 4) 生活環境の向上

- 地域指定をし重点的開発又は規制を行う。
- 受益者負担への方策
- 災害の防除
- 都市施設の整備

### 4-1-2 問題点とその対策

#### (1) 人口増加に対する態度

後に述べる様に、市人口は昭和50年前後には260~300万程度に達すると考えられる。これは現在の人口160万人殆んどそのものが今後10年間に増えるであろうという予測であり、もしこれに対応すべき策が放置された場合には誠に容易ならざる事態を招く事は明らかであろう。

またこれまでの人口増加の内訳を見ると、いわゆるホワイト・カラー、ブルー・カラー人種が多くを占めているし(付表4-1-1)また神奈川県からの東京への通勤は他県を圧してトップを占めている



(図4-1-2)つまり、横浜市の人口増加は単純に市産業の発展によるものだけではなく、いわゆる東京のベッドタウンとして起ったものであり、これは市としては誠に望ましくない形態であると言えよう。

従って今後市の取るべき態度としては、

- 首都圏の構造からみて、市の人口増加は止むを得ないから、その受け入れ方策に万全の構えをとる。
- 有利な条件(東京から近い、港～国際的～文化的都市のイメージ、交通網の発達、空白的土地が残っているなど)で土地の最大限利用を考える。
- 市の産業を振興し、職場の容量を大にして東京のベッド・タウン化を防ぐ。

など、全体的・長期的なヴィジョンと計画を立てるべき絶好の機会であると考えられる。

## (2) 職場と居住の分離をなくす

先に述べた様に、市の産業の振興は、東京のベッドタウン化の防止即ち市民の職場と居住の分離をなくし、横浜市に職を持つ横浜市民の養成に絶対欠く事のできない条件である。そしてそれが自治体としての運営、統一感の面からみても、またそれが市民にフィード・バックされ市民1人1人の生活の向上の面から考えても、益有る事は勿論である。そのためには、

- 市街地再開発を行い、業務地区の振興を計る。
- 事務管理の革新、組織革新による管理センター地区の新設
- 大学・研究所などの集团的開発
- 住宅区域と業務区域を結ぶ交通の整備

などが考えられよう。

## (3) 消費形態の変革

更に横浜のウイーク・ポイントは、商業の発達の立ち遅れである。グラフ4-1-3～4-1-5の結果はいずれも横浜が6大都市中低位に有る事を示して居り、これと市民分配所得とを考え合せば横浜の購売能力のかなりの部分が東京を初めとした市外で費されてしまっている事がうかがわれる。

従ってこの対策としては

- 消費センターの育成
  - 300 万都市の中心としての魅力ある中心地区の開発
  - その中心地区と郊外住宅区を結ぶ交通機関の整備
- が必要である。

#### (4) 生活環境の悪化

急速な人口増加とそれに対応すべき諸生活環境施設の立ち遅れによるアンバランスが、結果として生活環境の著るしい悪化を招いている事は、度々指摘されて来て居る。団地開発それ自身について見ても戸数は極めて少ないものが殆んどであり（付表参照）また生活環境施設を他都市のみでなく、理論的数値（= 100）と点数化し比較したものがグラフ 4-1-6~4-1-14である。

横浜市は現在までの急激な人口増加と共に将来のなお急速な増加も予想されている。従ってその対策として

- 全市域に渡って均一的に対策を講じるよりも、地域を指定して重点的対策に当ること。
- 住宅地開発区、空地・風致地区、再開発区、工業整備地区指定を行い、各々の地区に適した方策を重点的に行う。
- 容積地域制の決定に当っては全市的計画を基とし全市域について慎重に考慮し決定すること。

特に郊外住宅区域については

- 新規開発地区を指定し、大規模で総合計画のしっかりした開発のみを行う。——新住宅市街地開発法
- 既に開発の進められている区域は生活環境整備地区とし、施設ネットワークに乗らない開発の防止（住宅造成事業法）、生活環境施設がバランスのとれた状態になる様重点的なたこ入れを行う。
- 現在良好な住宅地を形成している区域には広く住居専用地区指定を行い、環境の維持を行うこと。
- 宅地開発公社を設立し、新規開発、整備、維持管理の任に当らせる。
- 環境負担——現在の宅地開発は、市による上・下水、道路、じん芥処理、公共施設設置などの期待のもとに行われている。この様な期待



利益による市能力の分散を避けるため、施設設置の受益者負担の方策を考えるべきである。

- 災害の防除——急激な宅地開発は多くの低水準の土地造成を含んで居る。これらによるガケくずれの危険を初め、高汐、洪水、滞水の危険の防除の方策を立てるべきである。また鶴見川などの河川改修工事、堀割運河の埋立工事も行い必要がある。
- 都市施設の整備  
以上の他に、社会福祉施設、教育施設、文化施設など諸都市施設の整備拡充が望まれる。
- 伝統的文化財の保存  
市民と横浜の伝統的側面との接触が深められる様、また市民に憩いの場を提供する様に、文化財の保存・管理に力を入れるべきである。

#### 4-2 住宅——工業都市

##### 4-2-1 基本目標

- 1) 相互機能相互環境の不可侵
  - 住宅環境、工業生産環境がその機能を十分に遂行出来るようにし、お互い同じその阻害要因とならぬようにする。
  - 主要施策……… 公害防止対策、工業災害対策、土地利用の専用化、配置の適正化、輸送構造の秩序化
- 2) 資源分配の調和
  - 自然の与える資源が工業中心に分配されることなく、市民生活を豊かにすることを積極的に考慮する。
  - 主要施策……… 市民の為の水際線の確保、工業化によって失われた水際線に対する何かの形の市民への還元、生活用水の確保、丘陵地帯好住宅環境予備地の確保。
- 3) 相互関係の強化
  - 市民と企業体が活動としてもイメージとしても密接に結びつくようにする。
  - 主要施策……… 通勤輸送の合理化、企業体の協同による市民へのサービスの強化。

#### 4-2-2 問題点

##### 1) 工業の優先と環境破壊の現状

###### ◎ 大気汚染

- 企業体の大気汚染への対策の欠如（北部臨海工業地帯の煙突数390本中集塵器を有するものは29本である。）
- 降下ばい塵量は減少の傾向にあるが重油の燃焼によってそのを発生する亜硫酸ガスは年々増加の傾向にある。人体への悪影響の多くはこの亜硫酸ガスによる。図4-2-1参照。
- 降下ばい塵量、亜硫酸ガスの地域による分布は図4-2-1の通りである。
- 亜硫酸ガス発生源としての重油使用量を比較すると、  
鶴見地区 約140万Kℓ/年  
根岸・本牧地区 約170万Kℓ/年  
（東電全面稼動の場合）  
川崎市 約150万Kℓ/年  
四日市市 約75万Kℓ/年
- 鶴見地区に於る大気汚染の人体への影響は市衛生局の調査でも明らかである。

###### ◎ その他の公害

- 鶴見川の汚濁
- その他

###### ◎ 根岸湾埋立計画に於る企業の優先（「根岸・本牧工業地域の公害問題について」より）

- 公有水面に対する所有権管理権を無償で企業に譲渡。
- 企業との契約条項決定に際し市長の専決権行使  
——— 自治原則の無視。
- 公害問題に対する十分な配慮の欠如。

##### 2) 市民のための水際線喪失の歴史

4-4-1参照

##### 3) 工業進出と住宅進出

- 現状では丘陵地の工業地開発、宅地開発共に無秩序、無計画である。

- 工業進出はすでに頭打ちであるが住宅の進出は今後も続くであろう。  
2-3-2 ii) 参照。

#### 4) 混合地域の現状

- 鶴見地区の背後地中小工業地帯は同時に又高密な住居地帯でもある。この地帯は又北部臨海工業地帯の大企業により大気の汚染も受けており非常に悪い環境をなしている。(※住宅と混在する工場数 505、工業地帯にあるもの 220)  
4-3-2 iii) 参照。

#### 4-2-3 計 画

- 1) 内陸部の未開発地は将来の宅地、緑地地区とするためその広大な準工業地指定を住宅地に変更すると同時に未指定地への企業進出を防ぐ為法的処置をとる。(現在では住居地指定に空地制をかけるより他にない)
- 2) 鶴見地区中小企業地域の再開発
  - 生産環境としても住環境としても非常に悪化してきたこの地区をインダストリアルブロック(集団市街地工場)を用いて再開発する。
  - まず小学校・中学校(14校、計18ha)を港北区に移転し鶴見地区の児童をスクールバスで運んで好環境で学習させる。
  - 学校跡地を再開発の拠点としインダストリアルブロックを建設して順次現在の中小企業を収容する。
  - 工場移転跡地は緑地、住宅地とする。
  - 臨海産業道路、臨海高速道路から内陸部に上末吉のトラックターミナルに至る産業道路・約3Kmを建設。
  - ◎ この建設は特に環境の悪化した地域から一学校を一単位として順次行っていく。
- 3) 水際線の市民への返還
  - ◎ 金沢地先埋立に伴い海に面した公園住宅地を造成する。
  - ◎ 本牧埋立地先端は産業公園として市民に開放する。
- 4) 企業の協同化による市民へのサービス
  - ◎ 進出の企業はその厚生施設、運動施設等諸施設を建設する場合は協同して作り市民の利用も可能なようにする。その際市の側も建設に対し援助する。

#### 5) 公害の防止対策

「根岸・本牧工業地域の公害問題について」の報告書を尊重し実施する。

#### 6) 通勤輸送の合理化

◎ 根岸・本牧の進出企業は約5万人の従業員を擁することになるがこれ等の人口は通難の合理性を考慮して適正配置されねばならない。市は適正配置に対して誘導処置をとる。

7) 道路計画は工業による発生交通が市民の日常生活を乱さないように計画されねばならない。

### 4-3 工業都市

#### 4-3-1 基本目標

##### 1) 工業地域形成の制限と秩序化

○ 無秩序な工業地帯、混合地帯をなくし、計画的でフレキシビリティのある、一体となった工業地帯の育成を図る。

○ 主要施策……… 企業進出の制限、配置計画の先行、拡張計画の指導とチェック、大企業協同化の促進、中小企業共同化の促進及びその為の施設の提供。

##### 2) 工業活動の機能化

○ 既存、新規進出の企業が高度の生産性を維持していくよう新しい動向に対処した施設、計画、企業、指導を行う。

○ 主要施策……… 輸送組織の整備、中小工業地帯の再開発、中小企業団地の造成

##### 3) 新都市基盤への橋渡し

○ 首都に近接する大企業の多い工業都市、としての性格を核とした新しい都市基盤機能の導入を図る。

○ 主要施策……… 企業体、公共体の研究所設置、工業博物館等を中心とした工業公園の設置。

#### 4-3-2 問題点

##### 1) 本市産業基盤としての工業の限界

◎ 一般的立地動向の変化 既存工業地帯の拡大と新しい工業地帯の

造成

- 企業規模の拡大に伴う広大な土地、大量の水、電力の要求。
  - 交通・通信の発達による集積利益享受圏の拡大。
  - 政策としての新産業都市の指定
- ◎ 関東工業地帯の西南方面への拡大の現状と横浜市的位置
- 新設の大工場は東京を中心として30～50 Km圏に多い。図4-3-1参照
  - 工場分布中心外周化の傾向。図4-3-2参照
    - 昭和30～33年 桜木町を中心して5～10 Km圏が中心
    - 昭和34～36年 " 15～20 Km圏が中心
- (※藤沢市の大自動車工場の進出による下請の増大を例外的なものとして除くと昭和34～36年の中心は25～30 Km圏である)
- 拡大への本市の役割は湘南、相模原高座地区より低い。(図4-3-3参照)
  - 拡大の一般的傾向としては東京より遠くなる程大工場が増える。(図4-3-3、図4-4-4参照)
    - (※戸塚以遠の東海道沿線ではP.R効果をねらった立地傾向が見られる。)
  - 本市企業進出絶対数の減少(図4-3-5参照)
- ◎ 工業用地取得の困難
- 埋立適地の減少 コストの上昇
    - (※根岸湾才一期 12,000円/坪
    - 才二期一次 21,000～24,000円/坪)
  - 内陸部地価の上昇
- |          |                  |             |
|----------|------------------|-------------|
| 港北区横浜沿線  | 15,000～35,000円/坪 | (昭37. 評定価格) |
| 戸塚区東海道沿線 | 15,000～35,000円/坪 | (昭37. 評定価格) |
- 参考
- |       |                |
|-------|----------------|
| 相模原   | 3,000～5,000円/坪 |
| 藤沢・大船 | 3,000～7,000円/坪 |
| 厚木    | 2,000～3,000円/坪 |



## 2) 工業地域形成の現況

### ◎ 内陸部企業進出の問題点

- 既存工業地帯内に存在する中小企業は既存立地点の環境悪化、拡大不可能のため新しい立地点を求めているが本市への需要は低い。

(※東京都区部中小企業からの用地需要 約 24 ha

本市中小企業調査によるもの 約 13 ha )

- 港北区鶴見川添低地、戸塚区丘陵地帯には広大な未使用の準工業地帯が存在するがこれが全体として機能的な工業地域を形成することは現在の状況では不可能である。

(両区で約 1,100 ha の有効未使用工・準工業地帯が存する)。図(4-3-6)参照。

- 内陸部には広大な未指定地があり内陸部進出企業の5割近くがこの未指定地に立地している。

昭31~35 進出工業(敷地面積 1,500 m<sup>2</sup>以上)

|      | 工場数 | 工場地域 | 準工地域 | 住宅地域 | 未指定地域 |
|------|-----|------|------|------|-------|
| 臨海地区 | 18  | 2    | 11   | 0    | 5     |
| 内陸地区 | 137 | 29   | 37   | 10   | 61    |

- 現在の状況は内陸部に広大な非常に密度の低い工業地帯を作っているといえよう。

### ◎ 南部臨海工業地域形成の問題点

- 本牧・根岸の埋立により出来る新しい大工業地帯は昭和50年には約5万人の従業員をかかえ北部臨海工業地域に匹敵する生産額を持つようになる。

- 昭和50年この地域で発生する交通量はつぎのように予測されるが、自動車一般については相当問題が起りそうである。

昭和50年根岸・本牧工業地帯の発生貨物量予測

|     |                                 |
|-----|---------------------------------|
| 貨車  | 約 300 輛/日 (14 屯、7 割積)           |
| 自動車 | 約 17,000 台/日 (4 屯積、片道空車、5 割乗用車) |
| 本船  | 約 12 万屯/日                       |
| 舢舨  | 約 1,900 パイ/日 (100 屯積)           |



- 自動車については現在の状態では桜木町を経て東海道へ通ずる交通が相当増すであろうが現在でもこのルートは非常な渋滞を示しており益々都心部を害することになる。
- 公害をもたらす装置工業の進出があり万全の処置を必要としている。
- 下請企業を伴う企業があり、放置しておけば背後地に無秩序な企業進出が起り住・商・工の混合地区を形成する可能性がある。
- 約5万人の従業者が予想されるがそれに対し付随して発生する就業人口をも考慮した配置計画が必要である。

### 3) 既成工業地域の現況

#### ◎ 北部臨海工業地帯

- 臨海部工業地帯は定着した工業地帯で用地の限界から今後の飛躍的發展は望めない。  
(※川崎市の工業生産性の伸びは既に全国平均を割っている。)

図4-3-7参照

- 過度の工業密集は新しい生産体制への移行生産拡大を難かしくしており輸送網の強化工業用水の供給と共に企業間協同化による機能の整理が必要である。
- この地区の輸送は45%が海送であるが港湾の限界から海上輸送の割合は年々低下している。

#### ◎ 北部臨海背後地中小工業地帯

- 臨海部の大企業下請工場地帯として無秩序な地域形成をとげた結果、悪環境の工業地帯を成している。輸送網の錯綜。災害に対する無防備。
- 環境悪化と拡張の困難は分散の傾向を促進している。
- 住宅地との混在については4-3-2の通りである。

#### ◎ 市街地工業地域

- 中区、南区に於る零細地方産業(繊維製品)の停滞。
- 西区では絶対数での工場の減少と生産性の低下。  
西口からの繁華街の発展は一層この傾向を強めよう。

### 4-3-3 計 画

1) 内陸部への工業進出を規制する

◎ 港北区の準工業指定地は東海道新幹線沿線のインダストリアルパーク地を除き全面的に解除する。

◎ 戸塚区の準工業地帯は東海道沿線のインダストリアルパーク地域、中小企業団地用の丘陵地を工業地域として専用化する他は指定を解除する。

( 南部臨海工業地帯の関連産業は戸塚に団地化して配置する。 )

◎ 指定解除区域、或は未指定地域の中小企業は移転により集約化し本市内陸部の全面的工業地域形成を阻止する。

○ 以上の目的の為に何らかの法的規制を考える。

2) 最後の工業土地造成

○ 金沢地先の埋立を以って本市の工業地化の最後とする。

○ 金沢地先埋立地は本市の都市改造によって引き起される企業の移転に対するスペアである。

○ 金沢地先埋立地には海に臨んだアパート、公園等を設置し市民への水際線の還元を図る。従ってこの地への進出工業は公害をもたらすものであってはならない。

3) 本市に存在する企業については積極的な施設の建設と指導によって高い能率をあげていくようにする。

◎ 企業の協同出資と自治財政により北部臨海地域と南部臨海に下水処理回収施設を設ける。南、北各1日30t/日能力の施設を設置。

◎ 上末吉、八幡橋、戸塚にトラックターミナルを建設し工業関係運送の合理化を図る。

( ※この他港湾関係のトラックターミナルを本牧、千若町に設ける。 )

◎ 北部臨海工業地帯と南部臨海工業地帯の連絡交通が市街地を混雑させず能率的に行くように本牧～大黒町間にベイブリッジをかける。

◎ 南北両臨海工業地帯共に企業の協同化を進める。

◎ 特に南部の新工業地帯では新しい企業と市のあり方の模範的なあり方を確立するようにする。

4) 混合地域の企業の整理

◎ 横浜駅西口から保土ヶ谷にかけての機械工業を主とする工場は既に

生産性の低下を示しているが市街地の発展に伴い順次移転する。

- ◎ 中区から南区にかけての零細繊維製品産業は衰微の途にあるか産地産業として保護し、伝統的なミナト横浜のイメージを残した形での再開発を行う。
- ◎ 横浜駅～桜木町の軸上にあり水際線を利用している三菱重工は新しい都市基盤建設のため移転する。
- ◎ 鶴見中小工業地帯は4-2で述べた如く再開発する。

#### 5) 新しい都市機能の所有へ

- ◎ 国家的レベルでの工業研究センターを設け生産の合理化、経営のあり方公害の防止等の研究を行う。場所は港北区西南方でこの他の公的の研究所や大学も併せ誘致する。
- ◎ 本牧埋立地先及び磯子町丘陵地には進出企業の協力により産業公園を設ける。
  - 本牧には産業博物館、進出産業の陳列館等を中心に各企業の提供によるメカニクな遊具を備えた公園を設置する。
  - 磯子丘陵地は進出企業の協同施設(ホテル、集会所等)を中心に新しい工業地帯の展望緑地を作る。
  - 両者とも、進出企業、市、県の共同出資による財団法人を作って運営するのがよからう。

### 4-4 工業港 } 都市

#### 4-4-1 基本目標

##### 1) 水際線の利用配分

- 臨海工業地帯の埋立造成によって独占された水際線を整備し、市民とみなととのつながりを復活させる。

##### ○ 主要施策

金沢マリーン・パーク、マリン・シティ、産業公園(本牧)、シビックセンターの建設。

##### 2) 商業港から工業港へ

- 商業港的性格の港から工業港的への変化にともなって生じる諸問題の解決をはかる。

○ 主要施策

BAY BRIDGE、トラック・ターミナルの建設、ポートサービス業務の強化

4-4-2 問題点と対策の方向

1) 水際線の利用配分

港と住宅・緑地の水際線は昭和25年に全体の66%を占めていたが年々へる一方であり臨海工業地帯の埋立造成によって、海と、みなとの市民のつながりはますます悪化し、金沢地先の埋立造成が完成することによって、この傾向に終止符をうたれるものの、この時点に至らない前に緑地、あるいは住宅地等の水際線を確保しておかないと、横浜の海は永遠にかえらなくなってしまうことになる。だとすれば、今後の新規造成地及び再開発計画地の予定地には、許すかぎり緑地、プロムナードを計画し、市民のために海を確保すべきであろうし港の水際線とのつながりを円滑にして、港のイメージを残すよう計画するべきであろう。

a) 三菱横浜造船所の移転跡の海岸線はプロムナードコースとして確保するよう指導する。

b) 新港埠頭地区の用地はシイビックセンターとして、港とつながりのある市民の自由な交歓場所とする。

c) 高島ヤード地区は港の関係のあるトレードセンター地区として整備する。

2) 商業港より工業港への比重の移行

横浜港の商業的貨物と工業港的貨物の割合は昭和34年に主力が入れかわり、工業港的性格を強めて来ており、専用埠頭でとりあつかう貨物の伸びはいちじるしく(図4-4-2)、さらに根岸及び金沢地先の進出工場が本格的操業に入るとこの傾向はますます強くなるものと思われ、加えて製品搬出入の小型船、舢艀による船混みは、ひどくなるものと予想される。

a) 航路の設定と泊地の指起

b) 時間による航路方向規成

c) 悪天候時の避難場所

d) 小型船用運河の建設(海中)

根岸湾進出企業の  
一日あたり海運貨物量

|    |                        |
|----|------------------------|
| 本船 | 約 12万屯                 |
| 舢艀 | 約 1,900パイ<br>(100屯積換算) |

中間報告書 9頁

等が問題として生じることが考えられる。が、現在は横浜市内と関係する陸と海との接点の問題を先に解決をはかり、トラック・ターミナルとの接続、荷捌場、鉄道ヤード等の計画を先行させるべきではないだろうか。これらの計画にあたっては港湾の機能をそこなうことなく、また、横浜の街としての住宅間の環境の阻害のないよう計画されねばなるまい。次に、工業港としての問題についてのべれば、工業港におけるポート・サービスは、商業港にくらべてあらゆる面にわたり、状態が悪く、ないがしろにされがちである。原因としては、

- a) 港湾関係官公庁の人員不足
- b) 市街地、管理センター地区から遠距離に工場が立地する。
- c) 交通が(陸上・海上とも)不便であり、時間的ロスが多い。

等が考えられるが、将来とも早急な解決はありえない問題であり、行政的な面での改善がなされないとすれば、東京湾の入口で諸手続、検疫、旅具検査をすませるなど、抜本的な対策が講じられない限り難しく現在の港湾の行政面からの検討や法的改正等の処置を加えないかぎり解決はない。

工業港に入港する船舶は、その工場の生産計画にもとずき配船されるため、規則正しいピストン輸送となり、また専用船が多く荷揚能力が高いため停泊日数も短く、船員と家族との交歓時間は非常に短くなり、場所も工場の近くという条件の悪い場所に入港するため、船員用の待合所、家族の休憩所や、宿舎等の施設の設置が工業港の通船の上陸場所近くとか、その他条件のよいところへのぞまれる。

上屋等の施設は、船用品の集荷場所として必要であり、大規模なものはないが、あくまで船用品専用の上屋としての建設が必要である。

港湾労働者用の施設は、基幹計画通り、労働力確保対策の面から考えて、必要な施設であるが、必要なのは、周囲の環境及びソーシャル・プランニング面の配慮であり、ただ、建設する以上に留意をもち、生活の面、あるいは、町として健康的なものにして、作りあげるべきであろう。



## 4-5 港湾都市

### 4-5-1 基本目標

#### 1) 港湾施設の高効率化

- 横浜港域における今後のバースの増設は地形的に限界があつてむずかしく、扇島地区に今後の発展を期待し、既存及び既存計画施設を限界内における効率を高め使用する。

#### ◦ 主要施策

バースの航路、船会社別指定、港湾荷役機械の増設、港湾労働力の確保、ポートサービス面の強化

#### 2) 東京湾港一体化

- 国の意向としてある動向に対処し、既存港湾官公庁の集中、港湾行政の一元化、国際的商慣習上の利点を生かし、管理中枢機能をもつ東日本の外国貿易港、東京湾港の中心管理港として整備する。

#### ◦ 主要施策

東京湾港庁、ポート・オーソリテイの設立及び設置ビジネスセンター（三菱横浜造船所あと）

#### 3) 入港船の質的転換

- 特色のあるライナーポート、客船専用港とする。
- ライナーを世界一周、北米、欧州航路に限定する。

東京湾内の外国航路客船を一手にあつかう。

内国観光航路の発着港とする。

#### 4) 新らたなみなと横浜の建設

- 横浜はみなとと共に発展してきた都市である。
- BAY-BRIDGE の建設、トレード・センター  
シビイック・センター



#### 4-6-2 問題点とその方向

##### 1) バースの不足

横浜港の全国で占める位置は海運貨物総量では、全国の6%、外国貿易では13%前後の位置を今後とも占めるものと思われ、(図4-5-0)戦前と戦後の比較での比率の低下は、各地に臨海工業地帯が造成されたことや、外国貿易の開港場がふえたことが原因となってあらわれたことであろう。

横浜港の場合のバースの不足は全国的な問題である、貨物の取扱量の増大と、港湾施設の整備のテンポがあわなかったことに起因することよりも、これ以上のバースの増設が不可能であることからするバースの不足の問題である。東京湾内施設比較(図4-5-1)をみてもわかるように、港のひろがりに対して施設が非常に多く、また総貨物量をみても(図4-5-2)他港の比較において限界に達していることが理解できよう。

「横浜港は地形的に限界があり、将来の発展の方向としては、地理的に隣接した川崎港の扇島地区に伸びるより余地がない」(首都圏基本問題懇談会“東京湾開発構想について”運輸省港湾局、39年3月)ことは、みなととしての昔日のごとき位置を量的にこなせないことを意味する。このような能力的限界に加えて、戦後の接收、貿易行政機構の変化、航空路の発達による、みなと横浜のイメージの減少と、実際の能力とも弱まり、ますますその傾向を強めていくものと考えられ、抜本的な対策を講じさせなければならないであろう。

従って、限定された範囲内で、横浜港の能力の有効適接な利用がのぞまれ、港湾荷役機械の増設、港湾労働力の確保等を始めとするポートサービス面での強化をはかる必要があると思われる。

## 2) 商港として

横浜港は古くから開港されたがために、

- a. ライナーの寄港地
- b. 国際運賃同盟の指定港
- c. 貿易実務の処理能力
- d. 港湾関係官公庁の集中

等の利点があり、首都圏近くに位置し、横浜港に搬出入される陸運貨物の後背地からみて、東日本の外国貿易港ということが出来よう。

最近の傾向としては、臨海工業地帯の造成によって商港としての性格よりも工業港的な性格を強めている点であろう。(図4-5-3)

また、横浜の今後の発展を考えてみると、「東京湾全体で将来予想されるライナーバースは約100乃至150バース程度必要となる」(前出、東京湾開発構想について)ことから、ライナーポートとしての立地がその地形的限界から量的な解決が出来ない以上、貨物内容、入港船舶についての質的な転換をはかるべきであろう。

従って、入港船舶に関しては、

- a. 世界一周、北米、ヨーロッパ航路ライナーのみに限定する。
- b. 外国航路客船は全てあつかう。
- c. 内国観光航路の発着港とする。

等の質的転換、規成をほどこすことによって横浜港の特色づけをはかるべきであろう。

### 3) 東京湾内における位置

東京湾内における横浜港の特色は、外国航路客の100%をあつかっていることと(図4-5-4)湾内輸出貨物4,037千トンの92%にあたる3,640千トン(図4-5-2)を取扱う輸出港としての位置づけをなすことが出来る。これは、先の国際的商慣習、貿易実務の処理能力、ライナーの配船港である点から考えて当然なことであるが、貿易実務の難しさ、港湾行政の複雑さ(図4-5-5、4-5-6)等からみても、この有利さはなくなりはしないが、地形的条件の悪さは如何ともしがたく、ここで大黒町埠頭等を新規に計画し、港としての面積をいたずらに狭めるよりも、これらの利点をいかし、他の方向に今後の方向を決定づけるべきではないだろうか。

#### 4) ポート・オーソリテイの設立

都市基盤としてのみなどが能力としてもイメージとしても減退している以上、新たに港を中心にすえた基盤となるものを設定しなければならぬ。

そのためには、港湾財政面から考えてその収支は横浜港のみならず六大港において、「港湾施設の使用料による収入は支出の13～18%にすぎない」(海運白書38年版)(図4-5-7、4-5-8)点、また港湾行政は大蔵省、農林省、運輸省、厚生省、法務省、通産省、港湾管理者など中央官公庁の出先機関によって運用されており、これらの出先機関はそれぞれの法規によって独自の事務を執行しているものの、同一事務を重複している場合も少なくない。このための貿易商社、船会社、港湾運送事業者の時間的、あるいは経済的損失ははかりしれないものと思われ、1例をあげれば、

イ) 船席及び錨地指定者(海上保安部港長業務)と施設の管理者(市港湾局)が異なる。

ロ) 海難統計は海運局、海難審判庁、海上保安部と別個の資料をもつ。

等の問題の解決のため、及び国の意向としてある東京湾港統合化の動向を勘案し、新しい都市基盤としての管理中枢機能の一端を担い、公共性と経済性とを兼ねそなえた公共企業体としてのポート・オーソリテイの設立及び設置を企画し、準備するべきであろう。

このポート・オーソリテイは、現在複雑化している港湾行政の一元化及び港湾財政の収支の点でも有効な解決手段と考えられる。

行政的な面に関しては、去る5月に臨時行政調査会の「港湾行政に関する改善案」の報告発表、運輸省の東京湾港庁の動向、古くは「日本関税協会の意見書」(昭和33年1月)等の解決への動きがみられ東京湾港の管理センターとしての、ポート・オーソリテイの設立のための基礎を作り、用地確保、積極的な誘致等の対策を進めておく必要があると思われる。そして、このポート・オーソリテイの設立如何が今後の横浜港の死命を制することになる。

## 5) トレード・センター

港があることによって、横浜の町は発展して来た。過去においては中華街、外人墓地、元町の商店街等特色のある街作りが進められたが、国際港都としての今後の特色のある発展のために、常設館、中心広場等を内容とする、トレード・センターを計画する必要がある。また衰退しつつある横浜のイメージの復活のための手段としても有効なものとなる。

設立計画は、特殊な財団を市側の援助監督のもとに組織化するのが適切であろうと思われる。

同時にこのような国際的な施設を強化する以上海港とのつながりに加えて空港（とりあえずは羽田）との連絡を強化し、海外の旅客誘致も、万全の準備をする必要がある。

## 6) 近代港湾として

近年、船舶の技術改新が進み、専用化、特殊化の動きがみられ、これに対処した埠頭形態が計画されねばなるまい。

### 港湾基本施設

- a) 船舶の技術改新に対処した、広いエプロンとある埠頭とコンテナヤード・トレーラーターミナル等の施設

### 港湾機能施設については

- b) 倉庫は十分な臨港倉庫用地を確保し、山下埠頭において実施した如き対策を講じる。
- c) 上屋は、本来の機能、荷捌場、集荷場としての利用がのぞましく乙仲業者に占有されないよう監督指導すべきである。
- d) 荷役機械の設置は、基幹計画あるよう増強が荷役の近代化、港湾労働力不足の欠陥をおぎなうため必要である。
- e) 曳船は船舶大型化、専用化が進むためと、新規の臨海工業地帯の本格的な操業により現有能力を倍加する必要がある。
- f) 雑貨荷役の形態は、その経済性、能率性から荷役機構の今後のありかたは（図4-5-9）の⑥の方向にむかうものと思われる。

## 計画港湾施設

### 外国貿易港区

|           |               |    |
|-----------|---------------|----|
| 山下埠頭、本牧埠頭 | 41バース (-9m以上) | 41 |
| 岸壁延長      | 8,100m        |    |
| 物揚場 "     | 3,900m        |    |

### 内国貨物港区

|             |               |       |
|-------------|---------------|-------|
| 山田、出田町、瑞穂埠頭 | 40バース (-9m以上) | 14バース |
| 岩壁延長        | 6,700m        |       |
| 物揚場 "       | 4,600m        |       |

### 客船専用港区

|                |      |      |        |
|----------------|------|------|--------|
| 外国航路<br>(大棧橋)  | 4バース | 岸壁延長 | 1,800m |
| 内国航路<br>(新港埠頭) | 4バース | 岸壁延長 | 430m   |

## 4-6 住宅-港湾都市

### 4-6-1 基本目標

#### 1) 再び港のある都市へ

港のある日本でもユニークな都市に住んでいる事を市民の一人一人に認識させる方策を立てる。

- 市民に利用されるべき諸施設の整備
- 一般的都市生活と港とを関連づける。

#### 2) 国際性、文化性を高める

- 国際的、文化的な施設の設立

#### 3) 港のある都市というイメージを内陸部にも浸透させる。

- 具体的演出を考える。

### 4-6-2 問題点と対策の方向

#### 1) 再び港のある都市へ

明治以来、横浜は港町として発展し、外国貿易で栄えて来た。従って、自ずから、港のある町としての雰囲気を持ち、日本国内に於ても



神戸と共に港都としての独自性のある、特色ある都市となって来ていた。そしてそこに住む住民も港に誇りを持ち、日本で最も先進的な土地に住む人として港というものを生活の一つの核として生きて来たであろう。

ところが相次ぐ市域の拡大によって、郊外地の市域への編入が行われ、また最近の東京の人口圧力により、主としてその郊外地の人々が増加し、人口構成も全国各地から出身者によって占められるようになった現在では、人々の心のうちに“港のある横浜の市民”という感情は極めて薄くなって来てしまっている。港のある横浜というイメージは住宅地にとってはどうしても良い事であって、いわば単なる無性格な一般的住宅地として、たまたま東京近郊に住宅適地があった……という状況に近いと思われるようになってしまった。

しかしながら、4-5で見られる様に横浜港の整備拡充は将来共に進められ、また客のレジャータイム増加による客船利用の増大、原子力船の開発などを考えると、港はやはりいつまでも横浜の大きなポイントであるし、またそうでなければならぬであろう。

そこで、港のある都市の市民である、というイメージを浸透させる演出がオーに必要である。

1 港に関係ある諸施設を整備し、市民を港に引きつけると共に愛用してもらうこと。

- ミナト公園
- ヨット・ハーバー
- 港内遊覧船
- 臨港レジャー・センター
- ヴィジュアルに港の見える区域が増大出来る様な臨港地区の計画・設計を実施すること。

更に一般的な都市生活そのものが港と関係ある様に水際線開発を行う。

- 臨港業務地区
- ミナトプロムナード
- ミナトへ抜ける道路

- 直接臨港区域へ乗り入れる鉄道
- ヴィジュアルに港が見え、かつ港の雰囲気にとりこまれる場所を作る。
- シテイ・ホールを港湾区域に設け、集会に港の雰囲気を取り入れる。
- 臨港住宅——窓から港を見晴らせる様な高層集合住宅

## 2) 国際性、文化性を高める

また、海外貿易港として発達したという事は、同時に国際的性格の強い都市であり、文化的にも日本最高の水準を保って来たということでもあった。それが京浜工業地帯の発展を背景として、“工業都市横浜”の名のもとに、ともすれば産業優先となり、国際的、文化的都市の側面は置き忘れられ勝ちであるというのが現状であろう。

再び国際的、文化的都市としての性格を取り戻すためには、

- 文化センターの設立
- 世界の味を居ながらに楽しめる味の町を育成する。
- 港湾大学の創立
- 国際貿易センターの設立
- 国際トレードフェア施設の設立

などが考えられる。

## 3) イメージとしての港

現在の広大な市域からすれば、内陸部の市民は、具体的、直接的に港のある都市というイメージを持つ事が困難であることは当然であろう。従って、何らかの演出により内陸部にも港というイメージが生きる様な計画が必要となってくる。

- 港のイメージをもったモニュメント（記念物）
- 港のイメージのある公園
- 表札、住区の標識、広告塔、掲示板など、全てのランドスケープ・デザインに港のイメージをくり込むこと。

#### 4-7 横浜中心地区

##### 4-7-1 基本方針

- i) 首都圏における独立した核の形成
- ii) 港と結びついて、一体化した市民生活の中心地
- iii) 港都としての機能とイメージに基づく都市基盤の造成

##### 4-7-2 計 画 (別図参照)

###### i) 輸送計画

- ◎ 工業関係、港湾関係の貨物が徒らに中心地に入りこみ中心地区の機能を阻害しないような輸送計画をする。
- ◎ 横浜市内の各所からこの港と結びついた中心地区に接近出来るように計画する。

(地下鉄線、相鉄線の乗り入れ)

###### ii) 国際貿易センター区域

- ◎ 現高島埠頭、高島駅地に約28haの国際貿易センターを作り、横浜駅からペDESTリアンデッキを通過してダイレクトに接近し得るようにする。平素は港湾博物館とか、公園として市民に開放し、時に国際的な見本市を開く。

###### iii) 新業務地区開発区域

- ◎ 現在の三菱重工を金沢地先埋立地に移転し、東横浜貨物駅用地と併せ臨港業務地区として整備する。  
同時に桜大線、東横線の路線を高架にして道路側に移し桜木町駅及び駅前広場を整備する。従って道路は線路より海岸寄になる。
- ◎ 三菱の移転が不可能になった場合は路線と道路の入れかえと桜木町駅前広場を整備して、横浜駅方面と関内方面を結ぶ軸を出来るだけ強化するよう努める。

###### iv) 新港埠頭整備区域

- ◎ ポートオーソリティーの設置  
東京湾広域港湾化、東京湾総合管理化の動向に対して横浜港をその管理中心港とするため、新港埠頭、十文字埠頭に約8haのポートオーソリティー用地を確保する。
- ◎ シビックセンターの建設

新港埠頭の中を埋めたてて、まわりの土地と共に港に向かって開けた市民の文化センターを作る。約 8 ha (うち埋立 3 ha)。ここでは国際的な文化の交流が行われる。

◎ 内国客船埠頭

新港埠頭の東側バース約 450 m を内国客船埠頭とする。

◎ 国際ホテル地区

内国客船埠頭の南側約 6 ha を国際ホテル用地とする。

V) 国内開発計画地区

港の中心と繁華街を結ぶ地帯として、又中心業務地区としての秩序ある発展を期し以下の計画を行う。

○ 緑道及びペDESTリアデッキを用いた連絡路

・ 伊勢佐木町～新港埠頭 約 1 Km

・ 日本大通～大棧橋 約 0.5 Km

○ 横浜公園整備

・ 野球場をとり、都市内公園として広い緑地にし、緑道の一部となるようにする。関内駅からはペDESTリアンデッキで直接連絡する。

・ 地下は臨海高速道路から直接入れる駐車場とし、業務地区としての関内の発展に備える。

○ 山下公園背後地に国際文化街の建設。(ホテルを中心として)

VI) 商店街開発計画

市民のサービスを中心とした大都市の中心商業地域として伊勢佐木町、関内駅前防災街区を一体化して整備。

○ 伊勢佐木町南端に公園広場を設け、新しい魅力を加えると共に商店街域を明確化。 約 1 ha

○ 伊勢佐木町から臨海高速道路、根岸線をこえて関内駅及駅前商店街に通ずるペDESTリアンデッキ建設。

○ 前述連絡緑道、デッキ、と結びついた商店街の造成。

○ 日本大通～中華街間に世界各国の料理屋、レストランを集め、全国的なスケールの国際味覚センターを作る。

vii) プログラム

中心地区計画では高島埠頭、新港埠頭の廃止の可能性が条件となる。  
プログラムは端穂埠頭の接收解除、本牧埠頭の完成と見合せて組まれね  
ばならない。