

トータルビジョン

特集
14

緒方昭義

<横浜国大建築科助手>

1

ひとくちに文化といっても、さて、それでは本当に文化とは何かと、ひらきなおって問われれば、返答に窮してしまうのが普通ではないか。とくに、いわゆる文化人なるものが、文化について論ずるとなれば、事態はますます奇々怪々、何がどうなっているのかわからなくなってしまう。そこで、今日の横浜の文化の状況を考えてみるにしても、むしろ、卑近な例からはじめた方がよさそうだということになる。私などは、東京からきた友人などに、せっかく横浜くんだりまできてくれたのだから、どこか横浜らしいところへでも案内してやろうと思ひ、さて何処にしたものかと考えると、はたと困ってしまうような経験が度々あった。これにはひとつの錯覚があって、それは「ヨコハマ」という、この魅力的な名前によるところが大きいらしい。私自身、戦前の古きよき時代の横浜については、ひとの話でよく聞かされもしたが、実際にこの地へ職をもってから10年余り、住むようになってからはほんの2、3年ではあるが、そうしたところに余りお目にかかったことがない。そんなところが今でもあるなら、こちらの方こそ案内してもらいたいくらいなのに、やはり毎回、この「ヨコハマ」という、ミナト街特有のエキゾチシズムを感じさせる名前に、私もひっかかり、おそらく、せっかくきてくれた友人など

にも、すっかりそれを期待されてもいるように思いこんで、さてそれでは、そんな雰囲気をもっているところは何処だろうかと、思いつかないままに考えるのである。結局は、見るのなら港、食うのなら中華街、買物なら元町で、飲むのならどこでもよからう、というようなことにおちついてしまうのがオチである。

「あこがれのミナト・ヨコハマに住める。そういうロマンチックな気持で横浜に住んだところ、意外にミナトどころか、あるのは泥んこの田舎路ばかり、ミナトにも一年にたった一回しか行けない」たしかこれは、市長への手紙の中でのべられた、郊外丘陵住宅地へこしてきた、新しい市民の訴えでもあった。

2

横浜の今日の文化を考える場合、かつてのシンボルであった港もさることながら、やはりもっと現代的に、今日の市民の拡大された生活圏にあわせて考えなければならないだろう。現在、東横線の例でいうと、大倉山から菊名駅近くで、丁度東京方面と横浜方面へ乗る客の数が同じになるというほど、東京圏の影響が深く横浜の市内に入ってきている。ちかごろ急激に膨張した戸塚、保土ヶ谷、港北区などの人口も、その相当部分が東京通勤であるだろう。何かちょっとした買い物でも、すぐ東京へでかけてゆくし、何かの催し物でも、集りでも、やはり東京で行なわれることが非常に多い。すでに第3京浜ができ、そのうちに羽田線も通るとなれば、ますます東京との関係は強くなり、市民の生活圏も経済圏も、また拡大するだろう。

しかし、これは一概に、だから横浜文化は東京の周辺文化になりさがってしまうのだ、という見方

には決してつながらない。文化というものが、とくに現代の都市文化というものが、求心的、同心円的な発達をとげてきたことは、それ相応の必然性をもっていた。集中された施設、集中された文化は、たしかに能率もよく、それなりに合理的でもあったので、集中はますます集中を生んだ。しかしその集中は、無際限に行なわれたとしても、果して能率よく、合理的であったらうか。

商業施設や娯楽施設、その他の文化施設などももちろんであるが、たとえば学校や病院などにしても、まとまって大きくなればなるほど、完備した施設を誇ることができるし、それがまたまとまってあれば利用者も一見便利であろう。しかし実際には、そこまでゆくのには時間がかかるし、まず「入る」のが大変なことになる。だから逆に、そのような上等な施設を利用できる個人当りのフレキシビリティは、かえって低くなってしまおうというようなこともおこりかねない。たまの休みを利用して一家でレジャーにでかけると、帰ってきたときにはかえって疲れてしまうといった事情がいたるところでおこってくる。だから集中された核は再び分裂し、小さな集中が部分で発生する。これは均一な求心的、同心円的なパターンの原理的な崩壊である。東京その他の巨大都市では、すでにその兆候は、副都心という歪んだ形で現われている。

このますます巨大化する動的な集中の型は、あきらかに求心的、同心円的なパターンよりは、線的に方向性をもつてのびるパターンの方に、より自然さがあり、幾何学的にいても合理的であるといえる。現在でも、実際の動きとして、東東＝大阪メガロポリス地域への人口集中と、管理中枢機能や文化機能の集中は極度に進み、都市と都市とは連続して、ついには巨大な帯状の連続体を形成する気配をみせている。横浜も東京に近接して、この帯の一部を形成し、むしろ東京の行きづ

まった求心パターンを、動的帯状パターンに発展させる、重要な位置におかれているといつてよい。むしろ、このように考えられた新しい街づくりこそ、単なる行政単位としての市域をこえて拡大しつつある、市民の経済圏、生活圏にみあった、新しい文化の基盤となるであろう。

3

一方、港はどうなるであろうか。横浜の、かつてのシンボルであった港が、時代の流れとともに変貌し、その相対的な役割りが低下してきたことについては、少くとも横浜の文化についてのべている他の論者も、おそらく言及しているであろうから、ここでは繰り返さない。しかし、私は、にもかかわらず、やはり「ミナト」は、現在横浜のシンボルでもあるし、今後ともシンボルたりえよう、と考えている。というのは、上述の論法では、文化の開放化、均一化に力点をおいて論を進めてきたのだが、それだけではやはり不十分で、開かれた平等な文化の中にも個別性、地方性があってもよく、むしろそれは必然的にでてくるようなものだからである。

「ミナト」を、今後とも、横浜のシンボルとしてみる場合、二つの見方があるように思う。

ひとつは、東京湾こそ「ミナト」である、とする見方。近頃の埋立臨海工業地帯のコンビナートは、それ自身港の機能を充分にもっており、そうしたもので東京湾周辺はつながっている。東京湾周辺の都市群は今後とも発展するであろうし、そうしたものを結ぶループ状交通網と、東海道主要幹線交通網の重要な接点に横浜は位置している関係上、「ミナト」としての東京湾をいかに造成していくかは、当然横浜がイニシャチブをとってしかるべきであろう。港湾都市の文化というもの

が、東京湾周辺都市群の形成というより高い次元でみなおされ、横浜自身その典型としての街づくりに力をそそげば、そこには新しい文化が芽ばえてくるのではなからうか。

もうひとつは、「ミナト」とは自然と人工の調和である、とする見方。港は、もちろん自然的与件としての海がなければならぬが、かといって海があるだけでは港ではなく、その自然的与件を、いかに改造し変革したかという人工的施設があってこそ港である、という余りにも当然なことの再認識である。かつて山下公園に鉄道を通す時、色々な反対意見がだされたが、やはり一番根強い反対は、昔ながらの公園の雰囲気をごねはしないか、ということであった。しかし、考えてみると、あの山下公園でさえ、つい昭和の初期に開設されたばかりなのである。横浜の一番最初の自然海岸線は、現在のお三の宮附近にまで入りこんでおり、伊勢佐木町や関内はおろか、今の横浜駅の周辺はすべて、海の底であったのが、その後の新田千拓、開港、埋立と、順次現在の姿に変ってきたのである。港の物理的、社会的機能は、おそらく今後も大きくかわってくることだろう。しかし、海という非常に大きな自然的な条件を前に、それを改造し利用するために築きあげられていく施設が、何時も美しい調和をたもっていくかぎり、「ミナト」は、横浜文化の、ひとつのシンボルであるだろう。そのためには、現在のような埋立は埋立、港湾は港湾、住宅は住宅といった建設のされ方では決してうまくゆくはずもなく、先ずトータルなビジョンとしての都市計画にもとづいた、長期の統一的な街づくりを軌道にのせることこそ、新しい文化の基盤となるであろう。

横浜文化論

ヨコハマとはなんだ



齊藤 栄

<横浜市建築局>

1

こんな記憶がある。

今から十数年前、私は大学生であった。鎌倉から本郷まで、毎日のようにかよっていたのである。その数年間、私はついぞ、横浜に下車しなかった。「ミナト・ヨコハマ」の名を寡聞にして知らなかったわけでもなく、道草する隙のないほど多忙だったことはない。要するに、私を魅了する何物かが欠けていたのである。そして、今日、もし、私が横浜に勤めず住まずしたならば、はたして横浜に下車するだろうかと問いかけたとき、憚然たらざるをえない。

一体、大都市横浜とはなんであり、そこにはいかなる文化が存在するのだろうか？

2

横浜とは、本来、現在の「関内」一帯のみを指したものである。そして、かつての横浜文化は、国の施策のもとに、開港場とそこに作られた外国人居留地という、エキゾチックな背景のもとに開花していた。

それが関東大震災と戦災のために、完膚なきまでに変質した。そこに残されたものは、米軍の接收