

## 首都圏における横浜の位置

住居都市横浜

特集  
1

内井昭蔵

仙田 満

伊東豊雄

安山宣之

### 1——まえがき

われわれは今年4月、港北区と川崎市の一部にまたがるおよそ4,700ヘクタールの地域の開発構想“ペアシティ計画”を発表した。この場合、その地域のもつ意義、とりわけ東京<首都圏>における位置づけにつきさまざま議論があった。現状においては東京のベッドタウンと化するのは当然のなり行きと考えられた。しかし、われわれは都市の発展過程から考え、この地域こそベッドタウンではなく“住居都市”として確立すべきだとしたのである。住居都市とは人間生活のもっとも基本たるべき定住社会、すなわち住居環境を主体として構成される都市をいうのである。

これまでの都市は政治の場であり、商業の場であり、生産の場として形成されまた計画されてきた。そして人間生活の場として計画されたことはなかった。しかし、これを都市の発展過程からみればひとつの段階であり、その背後には技術革新、とりわけコミュニケーション技術、トランスポーターション技術の向上があることはいまでもない。つまり、その結果、都市化の拡大と地域社会の同質化均質化がある。これこそ住居環境を主体として都市を構成する背景といえるであろう。

都市は単に住宅が集ったものではない。そこには都市的空間を構成する空間装置が必要である。われわれはそれをチャンネル<拠点とネットワーク>でとらえようとした。これをもちい住居都市の空間構造を明かにしたいと考えた。

この住居都市の考え方は横浜の場合にも適用できる。首都圏での位置づけは都市の歴史的な位置と、このような都市構造の面からとらえねばならないだろう。第2章では東京と横浜の発展過程から横浜市の歴史的な位置づけを、第3章では横浜市ビジョンにつきその方向を検討し、第4章ではそのすがたをいかにかたちづくるかという点につき記述してみたい。

1・都市の発展過程——都市の構造をとらえることは都市設計、あるいは都市開発にとって非常に重要である。特にフィジカルな要素により都市構造をとらえることと、都市のアクティビティ・パターンとの相互関連がとらえられれば、都市の発展の可能性あるいは可変性などを予測し方向性を決めることができるからである。

都市をフィジカルにとらえる場合、その構成要素は点的なもの、線的なもの、面的なものに分けて考えることができる。そして都市の構造はこれらの配置関係で示すことができる。これまでの都市構造は線的に扱われてきたものが多かった。主に交通体系、道路とか鉄道などが都市の構造を決めていたといつてよい。そしてそれらは格子とかクラスターなどいくつかのパターンが示されている。

われわれはチャンネルを都市の構造的要素として考えたのである。チャンネルとは、都市におけるアクティビティに対応する“もの”として点<拠点>と線<ネットワーク>であり、その相互関係<運動形態>で都市をとらえ、また都市デザインの道具としようというのである。現代生活は、さまざまな関係網で成立しており、その結節点が無数にあると解せられる。つまり、住宅にしてもオフィスにしても、また学校や駅にしてもそれらはさまざまの関係網の結節点となっている。それら

の実体が都市を形成している。そのうち特に拠点と呼ぶ実体は何かということが重要な問題である。また無数にある関係網のうち何を主要なものとして取りだすかも問題である。

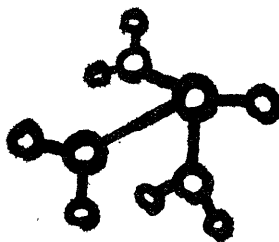
われわれは関係網を大きく都市生活を形づくる3つの機能系に分け、それぞれを代表するものを実体的にとり上げた。すなわち、

1. 生産的なネットワーク……道路
2. 交換的なネットワーク……ショッピング
3. 消費的なく文化的なネットワーク  
……グリーン

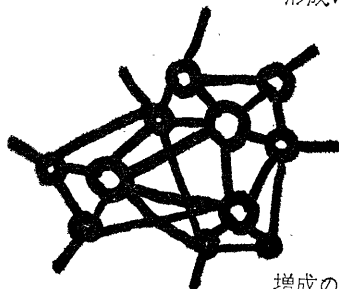
そして、これらの結節点を拠点としたのである。したがって拠点はこれらの機能系が複合したものとして、建築的に処理されるのである。都市はこれら拠点とネットワークとにより構成され、この配置が都市の機能の空間的秩序をもたらすものである。いわば都市のシンボルであるといえる。言葉をかえれば複合



創成の段階



形成の段階



増成の段階

した建築体くこれを超建築とも呼んでいる>が拠点となり得るには機能の結節点であると同時にシンボリックな意味を持っていなければ意味がないということである。

都市をこのようなチャンネルでとらえた場合、都市の発展過程はチャンネルの運動形態としてとらえることができる。われわれはそれを3つの段階に分けて考えた。

第1段階 創成の段階

第2段階 形成の段階

第3段階 増成の段階

これらの各段階を順序にしたがい都市は成長していくと考えられるのである。

創成の段階とは限られた地域で成り立つもので、古代都市あるいは中世都市にみられる市場と道路のようなもの、あるいは寺院と道路のようなもので、きわめて単純なものといえる。それがより広い地域の内部矛盾として新しい拠点あるいはネットワークが出現してくると、従来のふるいチャンネルとの間に必然的に関係が成立する。この段階を形成の段階とよぶ。増成の段階はさらに広い地域に成り立つチャンネルへ拡大していく過程をいうのである。限定された地域の空間構造が自己形成しながら他の地域と結び合い、終局的に到達するのは世界的視野をもったすぐれた社会の地域の成立を意味する。つまり、この段階こそ真の住居都市の段階だといいたいのである。

**2・横浜のチャンネル**——横浜の都市発展過程を東京との関係において、創成、形成、増成の各段階で考察してみよう。

1> 創成の段階。安政6年横浜は開港された。それは鎖国を破られた日本と未知なる世界とのチャンネルの結節点であった。日本と世界を結ぶものはただ海であった。その意味では横浜は日本の玄関であり、海外貿易、物資流出入の拠点としてではなく、文明開化という名の外国文化流入の拠点としての性格をもった。当時日本の国内のネットワークは街道と呼ばれる人馬の道であった。東京と横浜を結ぶチャンネルも東海道のみであった。したがって横浜は東京には、ほとんど影響されない独立した都市形成を行ない得た。それは外国商館を中心とした形態的な都市づくりであった。

2> 形成の段階。明治5年、わが国最初の鉄道が新橋、横浜間に敷設された。これによって横浜は首都東京の外港としての意味を与えられその後このチャンネルは強化された。

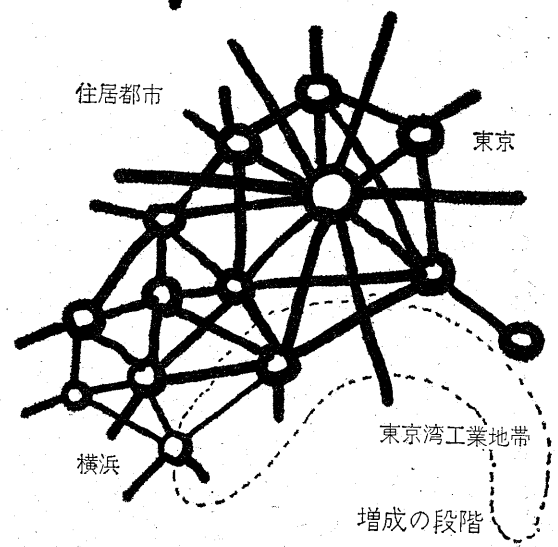
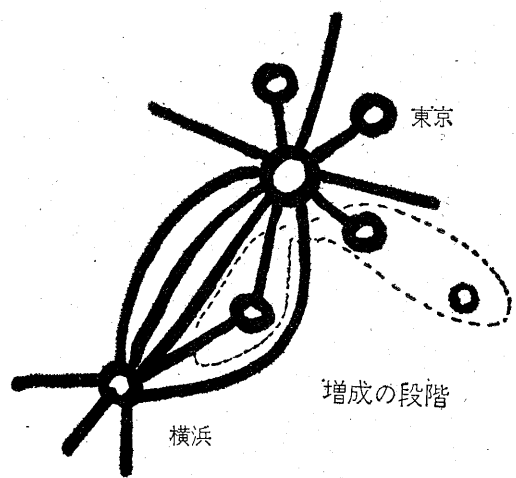
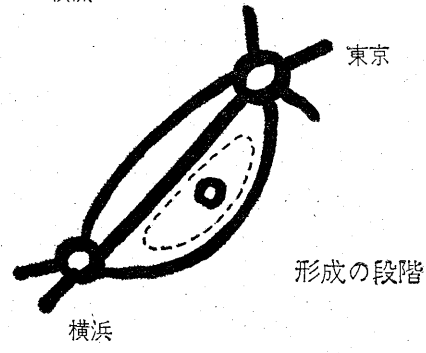
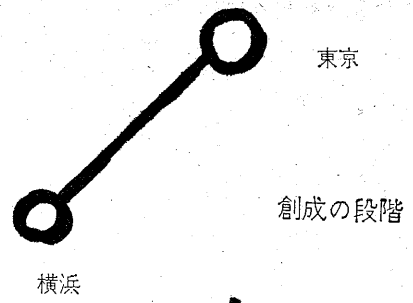
この背後には第1次世界大戦があり、東京と港湾との機能的結びつきが要求されたのである。東京と横浜は運河<大正12年>をはじめ、東海道の国道整備、ならびに臨海産業道路が建設され、それらの間に新しい機能、すなわち京浜工業地域を生み出し工業都市川崎の成立をみるのである。

この段階は、横浜と東京とが機能的に結び合わせられる時期であり、首都圏における機能都市を形成する段階であるといえる。横浜のもっていた国際的コミュニケーションのセンター機能は、空港とか、電信などに機能分化し横浜の拠点の意義はしだいに変わってきた。すなわち創成期にもっていた独占的な横浜の貿易額も神戸にうばわれ、横浜港は商業港からしだいに工業港へ変質していくのである。またこの時期は 鉄道による荷物輸送が主で

あり続いて自動車による荷物輸送へ移行してくるのである。この形成の段階は第2次大戦後まで続いたのである。

3> 増成の段階。戦後10年、特に昭和30年ごろを契機に東京と横浜のチャンネルは増成の段階に入ったといえる。現在はこの段階にある。この段階を象徴的に示すのは、大量交通と都市人口の飛躍的増大であり、第3次産業中心の段階である。東京の人口増大は周辺部をベッドタウン化し、横浜もその傾向があらわれ始めた。東京は第2次産業が郊外に分散され、主力は第3次産業に移っていくのである。東京と横浜の間のネットワークは、特に大量の人員輸送に主力がそそがれた。国鉄の通勤輸送は東海道線を複々線化し、スピードアップし、さらに新幹線の開通は都市間の距離をいちじるしく短縮した。また自動車交通も自家用車の普及と共に、第3京浜道路の開通、放射線246号の整備などは東京と横浜を非常に強く結びつけたのである。

またコミュニケーション手段も開発せられ、テレタイプ、マイクロウエーブ、電送写真、TVなどは地域を機能的に同質化し、一体化を進めるのである。いまや東京と横浜の地域的区分が無意味となってきたともいえるのである。このような背景をもった今日、横浜のあるべき姿はいかなるものだろう



か。われわれは横浜のもつこのような歴史的な位置づけから、人間生活の環境を主体とした住居都市としての横浜のビジョンをえがいたのである。

### 3———横浜のすがた

われわれは横浜の歴史的な発展過程をチャンネルという観点から考察した。日本の表玄関として出発した横浜はその後成長にともなって工業を蓄え、工業都市として東京との関係を保ってきた。東京、横浜の関係は母都市対衛星都市と呼びうるほどの明確な主従関係ではないし、母都市対ベッドタウンという一方向的な関係でもなく、東京と他の周辺都市の関係とは性格を異にしている。しかし現状で放置するならば、横浜は東京のスプロールによるベッドタウンに包囲され、一方では横浜自体のスプロールによって住居地域と工業地域との間に生ずる公害等の矛盾を露呈することは明らかであろう。つまり2つの容器から溢れ出た液体が互いに溶け合って無秩序に混然としたような状態に陥ることが予想される。この相互の浸透作用を認めつつ、その作用が両者にとって有利であるように、かつ、より大きな一つの組織体として有機的に結合されるとき横浜の姿、それをわれわれは拠点とネットワークによる住居中心の都市と考えるのである。それは外殻に整備された工業をコントロールしつつ、快適な住居環境を背景とした住居群は横浜独自の拠点とネットワークを形成し、ここには東京からも多くの人々が気軽に集まって新宿や銀座の賑わいのようにグリーンと港を眺めながらショッピングを楽しむことができる都市であろう。

横浜の将来のあるべき姿を導くためには現代都市の条件を探って、その条件を横浜がいかかに備えるべきであるかを求める必要があろう。この条件としてわれわれは、まず第1に象徴性の表現としての拠点、次にコミュニケーション手段としてのネットワーク、第3にこれらのフレームで構成されたスペースに肉づけを与える住居群という3つを掲げ、おのおのについて検討しようと思う。

**1・象徴性の表現としての拠点**——現代の大都市における最も顕著な現象の一つは、第2次産業の郊外転出であり、さらには官庁、大学等の郊外移転さえも論ぜられている。こうして都市が巨大化すればするほど、都市の各機能は都市の外殻へと転出していく。今後工業の機械化と輸送手段の発達はこの傾向をますます助長し、都市内にはこれらのコントロール機構のみが残ることになるであろう。これまでわれわれはある都市を特質づけるときには常にその支配的機能をもってこれを表現してきた。しかしここで述べたように都市がさまざまな機能を放出し、リモートコントロールすることになれば、都市はいずれも住居と住居のための環境形成に主眼をそそぐことになるべきであり、この時各都市は一見非常に均質化するように感じられる。しかし都市が均質化すればするほど、人々はある部分を何ゆえ選択するかという意味を必要とするであろう。その意味によって都市、あるいは都市の部分は特質を与えられ、これが人間を動かす究極的な動機となるのである。この人

人の共通の意味をシンボルと呼ぶとすれば、シンボルはその個性、唯一性によって都市空間を性格づける。その空間は物理的な空間ではなく、歴史や社会性を帯びた人間的な空間であり、唯一の特殊な空間である。

それでは横浜はシンボルをもった都市となる要素を備えているであろうか。われわれが横浜というときに抱くイメージは港、国際性、特殊な商店街等であり、これらは各人のイメージを越えて人々に共通の意味として存在しうる。われわれはこの象徴性を実体化したものととして拠点を考えるが、横浜の課題はこれらの個性、特殊性をいかに実体としての空間として、組織化するかということであろう。海と港、外人の住居、商店街、墓地等による国際性、独特な構成の商店街、美しいグリーン丘陵地帯、文化センター、これらが現在おのおの独自に構成されているが、相互に浸透し合って一つの組織体として複合されるとき、それは新宿、渋谷等の東京副都心とならぶスケールをもちつつ、しかも独自の美しい景観を備えた拠点として成立しうるであろう。

**2・コミュニケーション手段としてのネットワーク** -----次に現代都市の巨大化を推進する最大の要素はコミュニケーション手段の発達であり、横浜が横浜独自の拠点を構成しようともこの拠点がネットワークによって東京と結合されない限り一体的に作動しないであろう。

コミュニケーション手段もまた、これまで都市がその工業を中心として考えられていたために物資の流通ということに最大の重点がおかれていた。しかし現代の都市内においては、もはや物資の流通という19世紀的次元を越えて、第3次機能によるコミュニケーション、つまり情報の交換が大きな意味をもつ。さらにこのような意味でのコミュニケーションは今後機能的な概念とともに、それを越えて都市生活者自体の集団的認識にかかわる表現として理解される。

東京、横浜間をコミュニケーションの面から検討すると、物資輸送におけるトランスポート機能はかなり緊密なネットワークが組まれているけれども、ここに述べたような集団的認識を深める意味でのコミュニケーション手段は整備されていないように思われる。道路についてみると第1京浜、第2京浜国道は川崎を中にはさんで、工業を中心とした物資輸送の意識の濃いルートであって、その点最近完成された第3京浜道路は相互の市民意識を接近させるのに大きな役割を果たしたと思われる。さらに東名高速道路や地下鉄、高速鉄道の計画はこの傾向を一層促進させるであろう。

トランスポートとともに電話を市内通話とする通信手段の一体化や、上下水道、その他のエネルギーネットワークを組織化することも交流をより円滑に行なう手段として考慮されるべきである。

さらにまた東京のデパートや各店の横浜への進出や、チェーンストア等直結ルートとしては形成されないけれどもネットワークとしての組織的な活動は一体感を深めるであろう。現在開発の進められているペアシティの計画は、これまで述べた種々のコミュニケーション手段を総合的に東京・横浜間に成立せしめる媒体となることは間違いない。東京湾に沿

った沿岸が工業地帯としての機能的な結合であるのに対し、多摩の丘陵は住居地域としての空間的な結合を果たすものと思われる。

**3・都市の肉体としての住居群**——拠点とネットワークが都市空間を構成する実体として把握されるならば、これらによって形成される場、すなわち間の空間が住居によって埋まる時、都市空間は人間的な生活の場として完成され、社会的な活動が始まる。間としての住居群は緑に囲まれた1戸建ての住居群であろうとも、あるいは連続するテラスハウスであれ、高層の集合住居であろうともまたそれらが自由なふるまいをしようとも、拠点とネットワークによって秩序づけられている限り、都市全体としてのバランスは保たれ、拠点の象徴性によって共通の意識をもちうる。この点において現在のベッドタウンと呼ばれるものとは全く性格を異にするのであって、ベッドタウンはこのシンボルの欠除から人々は共通の意識をもつことができず、常に母都市と一方的な関係しかもちえないのである。住居群によって形成される間の空間は視覚的に一体感をもって相互認識を深めることが重要な条件と考えられるが、横浜の丘陵地帯は豊富なグリーンとともにこの条件にとって正に適当であると考えられる。

以上3つの条件にもとづいて横浜を検討し東京との組織化の可能性を確かめた。これらの検討は横浜の地域に具体的に適用することによってより一層明確になるものと思う。

#### 4——— 横浜の開発

住居都市の開発の方法として、われわれが考えているチャンネル開発方式を横浜の中心地区を例として適用し、横浜の都市構造を明らかにしてみよう。

横浜の持つ問題点は先にも触れたごとく、港を核とする工業都市としての横浜と、東京のスプロールによるベッドタウンとしての横浜という二面性であり、特に近年は東京の衛星都市化という問題が大きくなりつつあるのだが、われわれはこれらの傾向を「住居都市」という新しい概念で規定することで横浜の位置づけを行なった。そして、横浜が「住居都市」の概念で、再編成されるためには、都市的スペースとシンボルを有する拠点—超建築—とそれらを秩序づけるネットワークによる有機的都市構造の必要性を述べた。ここで拠点と、ネットワークの配置と構成を、横浜の持つ問題点を考えることで具体化しよう。

**1・問題点**——1> 拠点の不足。中心地区に限って考えるならば、周囲のネットワークを秩序づけ、それらを巧みに複合し、ネットワークの結節点としての十分な機能を果している拠点に相当するところは、横浜駅前をのぞくと他には見当たらない。

2> 拠点のシンボル性の欠除。唯一の拠点ともいえる横浜駅前にしても、機能的には一つの役をなしているが、都市スペースとしてみるときは、シンボル性の欠除という面で横浜を「住居都市」たらしめる程の都市の核としての力は持っていない。

3> 交通のネットワークの不備。×通過交通と都市内交通の混然状態。湘南、伊豆、東海

等の地方と東京とを結ぶ交通は、横浜バイパス、第3京浜道路等で横浜の都市内交通と交ることなく通過できるようになったが、横須賀や横浜の新工業地帯から発生する交通は、都市内交通と完全に一体となってしまうかなりの混乱をひきおこしている。特に第1京浜国道と横須賀方面からの道路との交点である高島町交差点はそのはなはだしい例といえるであろう。

×速度の序列の不在。横浜のみでなく日本の大部分の都市がそうであるが、100km/h程度の都市内通過交通と40km/h程度の都市内流動交通と4km/h程度の人間の動きとがすべて混然としており、そのため、都市機能の効率を下げるとともに非帯に危険な環境をつくりだしている。

4> ショッピングのネットワークの不備。横浜のショッピングの中心は、先に上げた横浜駅前と、伊勢佐木町、関内、それに元町が上げられるが、それらは散在するのみで、ネットワークを構成していない。それでかなりの豊富な内容を持ちながらそれを十分に発揮することができない。特にこれらのショッピングは大量輸送交通と一体化されていないため、すなわち、種々のネットワークを複合する拠点が不在のために横浜周辺に対しての波及効果、あるいは吸引力を発揮できないでいる。

5> グリーンのネットワークの不備。横浜は丘陵地帯に位置し、それゆえ緑という面では東京よりかなりめぐまれている。しかし、めぐまれているためか逆にそれらの保存に対して積極的な策がほどこされておらず、最近では急激にそれらは破壊され、大規模な造成とともに宅地化されつつあり、これを放置することは東京の武蔵野と同じく歴史上のものになってしまう可能性がある。緑のネットワークを完備し、開発する部位と保存する所を明確にする必要がある。

**2・解決と提案**——1> 拠点。×高島町拠点。現在の交通の難所を立体化し、そこへさらに第3京浜道路と臨海高速道のインターチェンジをとり込み、東京の山手、ペアシティ等からの横浜への進入を容易にし、パーキング、ショッピング、グリーン、駅、港を一体的に計画する超建築を設ける。この拠点から、もう一つの拠点である桜木町拠点、また横浜駅拠点へ、数層のペDESTリアンデッキを構築し、横浜の分散しているショッピングを有機的に統一する。種々の吹き抜けやオーバーブリッジを通して、高層のパーキングが見えかくれし、プールや屋上庭園は地域の憩いの場となる。そして、そこからいくつかの手が出ていて、現在の文化センターのある紅葉坂へもゆける。また港からもシンボリックなデザイン超建築が見える。そのようなまさに横浜の構造の核となるような拠点を高島町を中心に設ける。

×馬車道拠点と大川公園拠点。伊勢佐木町と関内を結ぶ拠点として、パーキング、ターミナル、地下鉄等を統一する馬車道拠点、および、伊勢佐木町と並行して走るグリーンの大川公園拠点を設ける。

2> ネットワーク。×バイパスの完備。ベイブリッジを構築することで横浜の新臨海工業地帯を鶴見、川崎と直結し、さらには東京港横断100m道路につないで京葉工業地帯とも



