

街づくりと国際性

小沢恵一・内藤惇之

一 はじめに

街づくりは狭い意味では街並みを整備するとか都市基盤施設整備など物的計画を指している。しかし街づくりの本来の意味は広い意味ではハードとソフトを含めたよりよい都市をつくり出す事にある。つまりハードの側面だけでは必ずしも都市づくりができるとはいえない。逆にソフトの側面もハードの問題に支えられなければ意味がない。例えば道路や大量輸送機関等の都市基盤施設に支えられた市民会館、市民ホール、学校、保育所などの都市活動は、ソフトとハードの両面が有機的に関連している。これらを総合化しバランスをとりつつ整備していくこと

が本来の都市づくりであろう。また都市は本来種々の活動の集積によって成立しており、それらは相互に依存し合っている反面、矛盾し合っている。例えば住居地域と工業地域は相互依存関係にあるが、混在させると環境摩擦を生じ双方に悪い影響を与え、相互の活動に大きな問題が投げかけられるというように。

また本市のような巨大都市になると、単に人口が集積しているだけでは都市づくりはできない。都市活動を支える経済基盤が重要な役割を果たすことになる。都市づくりを考えるとき、常にマクロな視点を、あるいは総合的視点をもちつつ現実的な施策に取組んでいく必要がある。フィジカルなプランを考える中でも

都市の経済構造などのソフトな面にどのような影響を与えるかを念頭におきつつ進めることが必要だと思う。そうした意味で「国際性」という観点で都市づくりを考えることも大切なことであると思う。

二 都市の構造

本市の都市としての性格は、現状では残念ながら非常にあいまいであり、そして巨大都市であるだけに都市の構造にもそれが大きく現われているし、性格（特に大都市）として、中枢管理都市あるいは圏域の中核都市（商業、業務の集積が大きい）であるのか、工業都市であるのか、港湾都市であるのか、商業都市なの

- 一 はじめに
- 二 都市の構造
- 三 都市構造のひずみと問題の所在
- 四 都市づくりの課題
- 五 国際性豊かな街づくりの実践

か、住宅都市なのかあいまいである。また各種機能の混在が一つの都市の成立条件であるとしても、本市の場合機能相互の関係が弱く、特に住宅地と就業の間でも他の機能との関係が薄い。さらに都市が拡大し基礎となる機能の集積が大きくなる中で生まれてくる中枢管理機能の弱いことも特徴の一つである。本市の都市構造の特徴的現状についてみてみよう。

① 総人口においては二七七万人と巨大都市である

これは高度経済成長、東京への中枢管理機能を主体とした機能の一点集中という社会経済環境の中で、東京に近接した

本市が東京をオーバーフローした夜間人口の受皿となってきたことを示している。

② 人口流動が激しくまた流出人口が多い

流出人口をみると、昭和五十年において、流出人口四八六、八〇〇人に対して、市内に就業、就学のために流入して来る人口は流出人口の約半分の二四一、六〇〇人である。昼夜間人口比をみても当然ながら夜間人口一〇〇人に対して九〇・四人（昭和五十年）で、昭和三十五年の九六・五から下降の一途をたどり、ベッドタウン化の様相が強まってきている。この傾向は他の大都市では川崎市を除いてみられない。ちなみに東京都（区部）は一四・二、大阪市は二三・三、名古屋は一四・四となっている（表一―三、図一）。

③ 事業所数の増加が顕著であるもの人口当りの事業所数は少ない

事業所数は昭和五十年九、四四三、従業員数九〇五、三一七人で都市化の進展を反映して増加しており、昭和三十五年を一〇〇とすると約二倍に達している。しかし他の大都市に比較すると、東京、大阪市、名古屋市に次いで四位であり、これを人口当りに換算すると十大都市で最低である。

④ 第三次産業の活動も鈍い

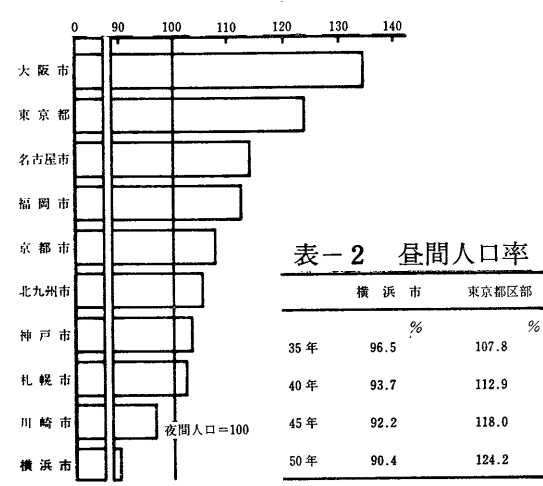
大都市の中では第二次産業人口の占める割合は高いほうであるが次第に第三次産業の比は高まりつつある。商店数、商店従業員数、販売額共に増加傾向にあるが、例えば販売額の全国シェアは一・九

%で下降傾向にある。東京都二九・二%、大阪市一六・七%、名古屋市七・三%、福岡市二・六%などに比べ相対的に低い値である。これは人口増加に見合った活動とはなっていないことを示しているとみてよい。

表一 大都市都市構造比較（昭和50年）

人口(千人)	増加率43/50	財政力指数	昼夜間人口比	民力合	民力合	民力合	民力合	民力合	民力合	民力合
東京(区部)	8,647	△ 2.1		114.4	1,204.9	166.6	120.0	97.4	132.9	
横浜	2,622	17.2	0.79	90.6	230.4	98.0	129.4	90.5	111.5	
大阪	2,779	△ 6.7	0.85	135.8	1,085.4	112.8	167.4	124.7	103.6	
名古屋	2,080	2.2	0.87	114.3	252.4	138.8	146.8	107.0	130.1	
京都	1,461	3.0	0.67	107.7	145.3	114.6	136.7	101.2	118.7	
神戸	1,361	5.6	0.72	103.4	131.6	112.3	156.6	105.9	104.2	
札幌	1,241	22.9	0.60	102.5	122.5	108.8	192.8	90.5	82.7	
北九州	1,058	1.5	6.60	105.4	97.7	100.0	125.7	108.4	111.2	
川崎	1,015	4.3	0.84	95.5	90.5	103.0	116.0	90.3	109.6	
福岡	1,002	17.5	0.68	112.9	175.4	100.9	120.6	117.4	128.0	
全国			0.49	100.0		100.0	100.0	100.0	100.0	

図一 10大都市における夜間人口に対する昼間人口比



⑤ 金融からみた企業活動

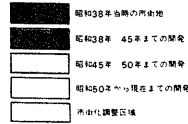
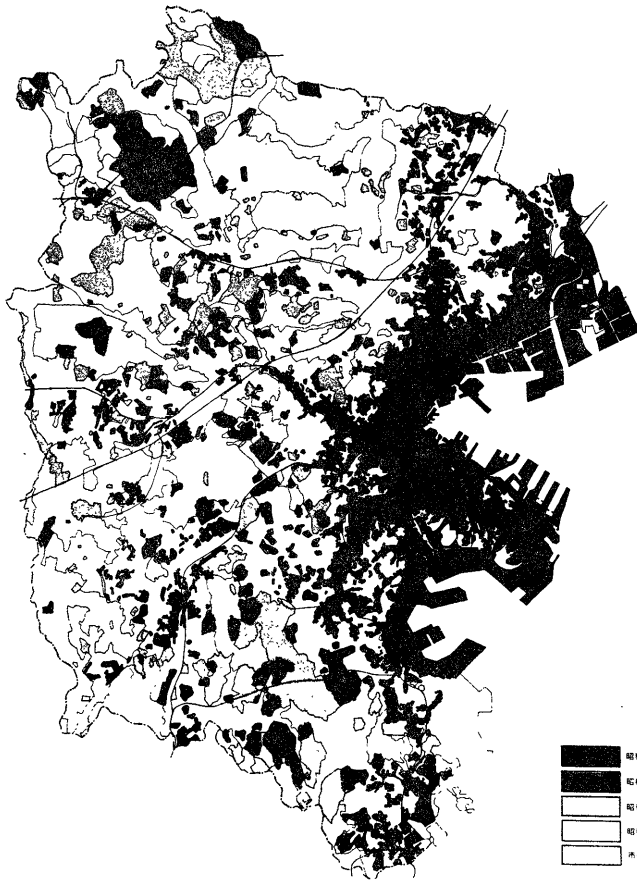
金融活動が活発であり、本支店等の金融につながる

表三 流出人口 (単位:人)

区分	流出人口	流入人口
札幌市	14,500	45,000
東京都	330,200	2,434,300
川崎市	230,600	200,500
横浜市	486,800	241,600
名古屋市	92,700	392,100
京都市	75,600	187,900
大阪市	220,300	1,205,600
神戸市	108,400	162,600
北九州市	22,800	82,100
福岡市	36,200	152,400

資料：昭和50年国勢調査（1%抽出結果）

図一 2 横浜市の市街地と拡大状況

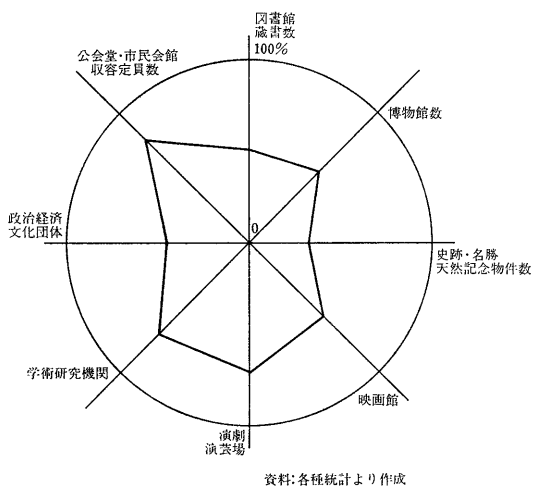


企業内の業務が多ければ直ちに預金貸出金に表われてくる。本市の場合、特徴的なのは預金高二兆七二五億円（昭和五十年末）に対して貸出金が一兆三、九〇三億円となっており、預金高の七〇％に達していない。この預貸率の低いことも本市の特徴であり、これは企業の本店や活動拠点としての支店が少ないことを示している。

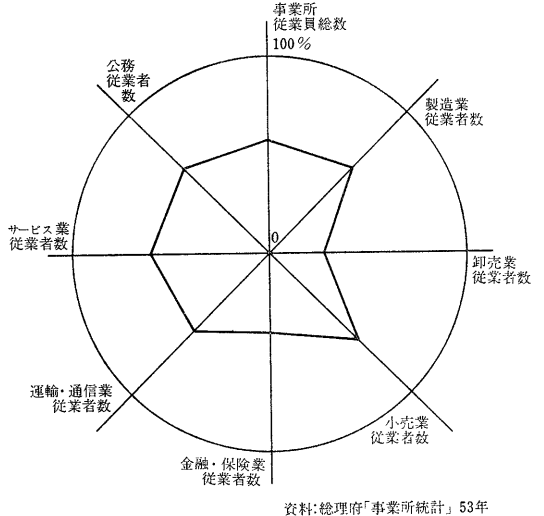
- ⑥ 全市域がスプロール状に市街化している
 地域の全域にわたってスプロール状に市街化していることも特徴であり、このため社会資本の投資効率が低くならざるを得ない（図一2）。
- ⑦ 都市施設整備水準が他都市に比べ低い

例として公園の整備についてみると、絶対量は拡大しているものの一人当り公園施設設置はほとんど増加がみられない。医療施設についても人口一〇万人当り施設量は十大都市の最

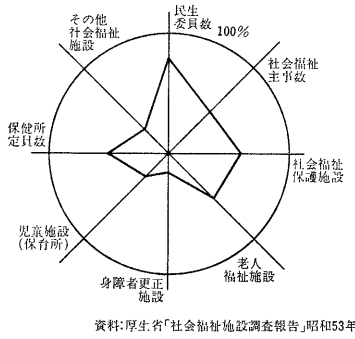
図一 4 文化指標



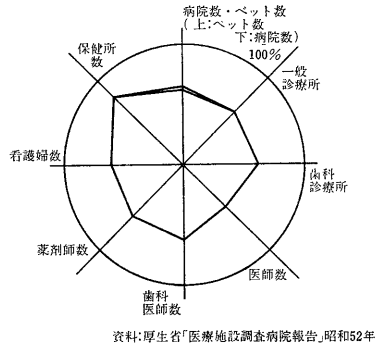
図一 3 都市活動指標



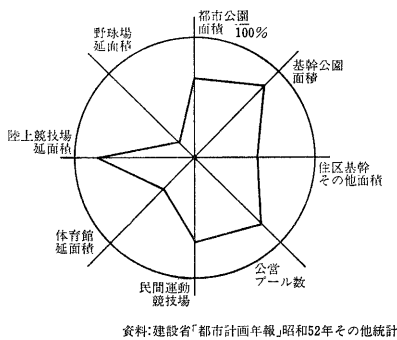
図一 6 社会福祉指標



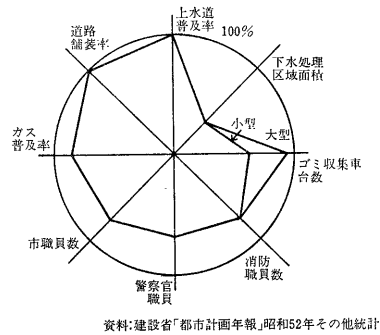
図一 5 医療指標



図一 8 公園スポーツ指標



図一 7 生活施設指標



都市の構造に影響を与えている原因はいろいろあるが、大きくは(一)地理的条件(二)地形的条件、(三)歴史的条件、(四)社会経済的条件に分けられると思う。これらの条件は歴史的条件をたて軸にしつつ相互に関連し合い、作用し合って状況をつくり出しているといえる。本市の場合地理的条件とは、東京に近接していることであり、そのためにつねに首都圏といわれる圏域内の一都市にならざるを得ない立場にある。地形的条件とは本市のもつ地形そのものであり、平野でなく小さい丘陵と谷戸が入り組んだ形で構成され、かつ丘陵は神戸市の六甲山系などと異なり小さく可住地であることである。これは全体的な都市計画に支障となり、市域の一体的な都市形成上に大きく影響している。

三——都市構造のひずみと問題の所在

以上の本市の都市構造を示す特徴的な点をいくつか述べたが、一口に言って大都市でありながらベッドタウン化が進行し、反面地域の中核的性格が弱っていることがいえる(図一3、8)。

社会経済的条件で特に大きな影響を与えているのは、昭和三十五年頃からの夜間人口の増加が示しているように、東京への中枢管理機能や人口の一点集中とこれをベースとした高度経済成長である。この過程で中枢管理機能を中心とした業務機能が東京に吸引される一方で、逆に東京をオーバードラした夜間人口が本市へ転入するという現象が生じたといえよう。故に東京に近いという地理的条件をもつために、大都市にはない状況——ベッドタウン化が進む一方、中核性が薄まる——が生まれた。歴史的には、本市は安政六年(一八五八年)の開港とともに都市が誕生した。それ以前には宿場町はあったものの城下町、門前町等の都市としての基盤は全くなかったため、都市基盤の歴史的ストックがない状況であった。また東日本の交通軸となっている東海道から外れた位置に開港場が政策的意図のもとに設けられ、ここが都市の核として発展してきた。現在の都心が前述の市街地、伊勢佐木・関内地区と戦後鉄道の接点として発展してきた横浜駅周辺の都心との二核構造になっていることにもつながっている。

開港後貿易の窓口として発展した関内には、貿易にかかわる機関、銀行、業務機能およびその縁辺部に商業が発展し、近代西洋文明の導入口となるとともに、

周辺部に工業が立地（都市ガス、石けん、牛乳、染色、製油、電線製造、造船等）した。大正時代に入り、工業は京浜臨海部の埋立地に拡大し、質も軽工業から重工業へと第一次大戦の影響を受けて変化した。

次の大きな条件は戦災と接収である。中心市街地の大部分を戦災と接収により失い復興を遅らせるとともに、一体的市街地形成のチャンスを失わしめた。またこの間に既存の業務機能の多くが東京へ移転せざるを得なくなり、その後経済発展が東京一点集中を生み、再び本市に転出した機能が戻ることなく、逆に東京の吸引力に引かれ、夜間人口の流入とあいまって相対的に中枢管理機能、業務機能が低下したといえる。さらに、港湾機能が古い時代のものとは質的に変化してきている。かつては港は物と人の外国との接点であったものが、人は空港に中心を移し、港は物流中心とならざるを得なくなってきたことであり、このことを十分考慮しておくことが必要である。

四——都市づくりの課題

さて、前述の都市構造のゆがみとその原因の中で本市の都市づくりをどう考えていくかが大きな課題である。この都市構造のひずみを是正するためには、単に

一つの方法では難しく、いくつかの複合した方策が必要であろう。すなわち一つは、首都圏における核都市として、首都圏における業務・中枢管理機能等を分担していくこと。二つには、市内に集積している港湾・工業を基礎に、商業・業務への転換及び集積をはかっていくことであろう。どちらにしても都市として魅力・特徴をつくり出し、これをひきにしていくことが必要であろう。とすると国際化時代の中で、港湾としての集積、近代文明の導入口としての集積を生かしていくことが大切である。またそのような都市のイメージを他都市と異なる味として活用していく必要がある。今、本市の都市づくりの中心的課題として進めている都心臨海部の総合整備計画において、新しい「国際性」を一つの軸として進めていくことが、本市の特徴を生かした都市づくりとしての一つの道であると考えている。

五——国際性豊かな街づくりの実践

① 都心臨海部の再開発

横浜の都心地区は、開港によって生まれた市街地を中心としている関内地区と、戦後鉄道の結接点としての横浜駅周辺地区の二つによって形成されている。

この二つの都心地区の間はおよそ三キロの距離があり、小高い丘が海にせまり臨海部は造船所、港湾施設等が立地しているほか、鉄道、幹線道路、高速道路が集出し、横浜随一の交通困難地区となっている。また都心臨海部の港湾施設や工場は相当老朽化し十分な機能が発揮できない状況にあり、再整備ないし移転が必要となっている。

一方、第三次首都圏基本計画においては、東京の過密問題の解決にあたって、都心地域から業務機能等を周辺都市へ分散移転し、核都市として育成する「広域多核都市複合体」構想が提案された。横浜市はその一つとして位置づけられており、都心業務機能等の育成が期待されている。

また東京湾における横浜港の役割は、外国貿易の拠点として、コンテナやライナーポート、国際旅客船の寄港港、内質港湾（国内の流通拠点）などの機能を有し、わが国屈指の国際港であり、この機能は将来においても担う役割である。このため、老朽化した港湾施設の更新をほかりつつ、新しい港湾へと脱皮が必要である。

都心臨海部の再開発計画は以上のようになり、横浜の都心部の再整備や交通問題の解決をめざすこと、老朽化した港湾施設などの再整備などいわば現実的な都市問

題の解決をめざすとともに、首都圏における横浜市の担うべき役割を明確にしていく事業である。

昭和五十三年、五十四年に国土庁、建設省、運輸省、自治省、神奈川県その他の関係機関の協力を得て、横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会（委員長 八十島義之助東大教授）がまとめた都心臨海部再開発計画がめざす具体的課題はおよそ次のような点である。

(一) 横浜の港湾都市としての歴史や国際性を生かした中枢・管理・業務機能の育成と誘致

(二) 全国または首都圏を対象とした公共サービス機能（官公庁等）の誘致

(三) 神奈川県または横浜市を対象とした公共・公益的サービス機能の整備

(四) 文化・娯楽・レクリエーション機能

(五) 港湾に関する業務・管理機能・サービス機能の整備

(六) 市民的港湾機能の整備

(七) 広域的商業機能の整備

(八) 都市住宅機能の整備

(九) 都市および港湾活動を支える交通機能の整備等である（図一〇）。

このような総合的な機能を持った臨海部の再開発計画はめざらしいものであり、計画の実現化自体が国際的な関心となる。今後はこの計画の事業化にむけて、工場の移転、幹線道路の建設、埋立

および港湾施設の移転、提案された諸機能の誘致、あるいは一時的な土地利用など具体的な課題が数多くあり、それぞれの対応が必要であるが、港湾都市にふさわしい機能や施設誘致のために、国際的な誘致活動や事業参加のためのコンペティションを行うなど巨視的な対応が必要と考えている（図－9・10）。

② 都心臨海部計画の国際性

都心臨海部の再開発計画において、国際性という観点でその果たす役割、誘導すべき機能等とその目標を述べておく。

都心臨海部は首都圏の中核都市としての役割を担い多くの機能を想定しているが、国際的な役割が強い機能は、やはり「港」に関連するものであると考えている。このうち貿易に関する中枢管理機能の誘致は、本市の業務人口の拡大の軸となるものであり、首都圏基本計画における核都市構想の実現にもなり、市としても最大の努力を払うとともに、国レベルにおける強力な支援等の要望を行っていく必要があると考えている。さらに貿易に関連する機能の誘致として横浜にぜひ必要と考えられるのが「国際見本市」機能である。これはすでに東京晴海埠頭にも設置してあるが、輸出振興という意味があったが、今後は「輸入品見本市」的機能を中心とし、各国からわが国向けの

輸出品の展示が行える施設などが必要ではないかと考えている。

一方わが国の輸出入に大きく関係のある東南アジア、中近東諸国、今後は中国、アフリカなどの諸国の工業化に対し単に製品の輸出先と考えるのではなく、その国の技術水準の向上に役立つ技術の輸出及びわが国での技術研修などの協力が必要であると思われる。幸い京浜工業地帯をもつ本市には高度な技術集団があることのほか、わが国における技術研修の役割をもっているため、これらの機能と提携しつつ技術研修センター的機能の立地も必要である。昭和五十四年度から文部省は、横浜国立大学工学部跡地に主として中国人を対象とした留学生会館を設立しているが、さらに広範囲な対応が必要であり、都心臨海部における誘致機能の一つとも考えられる。

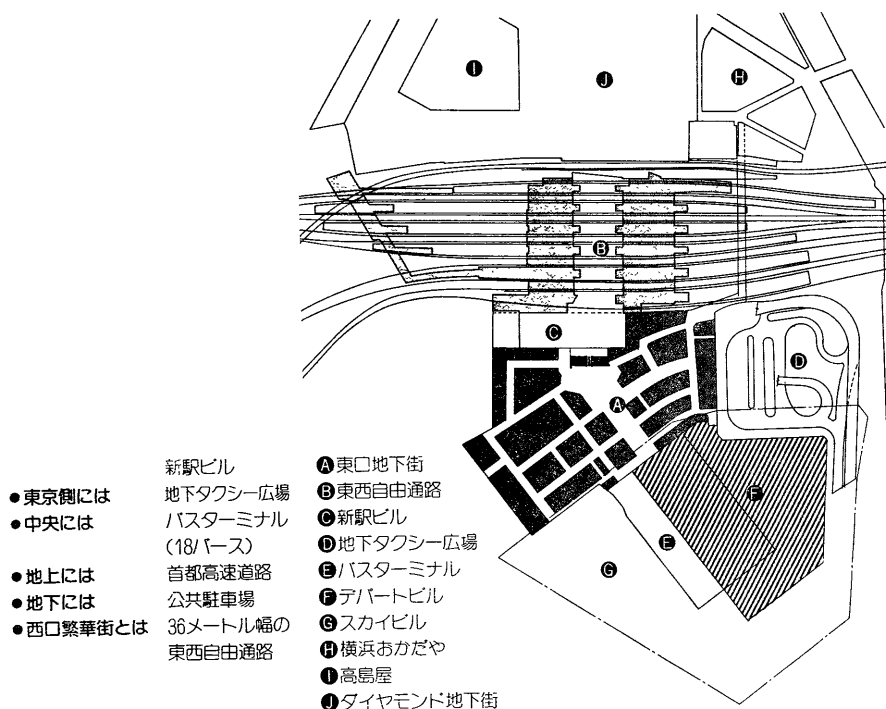
次に東京に依存している文化的機能であるが、市民の文化活動の需要は増加しており、その強化が望まれている。都心臨海部という地理的、交通条件に恵まれた地区における文化的機能の整備については、単に市民的需要に対応するだけでなく、むしろ横浜の国際性を活用し、より高度なものを目標として置きたい。美術、音楽、映画、演劇等に国際的な定期的催物（例えばバリ・ベニスのピエンナーレ展、東京・ウィーンの音楽祭、カン

ヌ・ベネチア・ベルリンの映画祭など）が開催できるような場と環境の醸成をぜひともめざしたいものである。

③ 横浜駅東口地区再開発とヨコハマ・シティ・エア・ターミナル

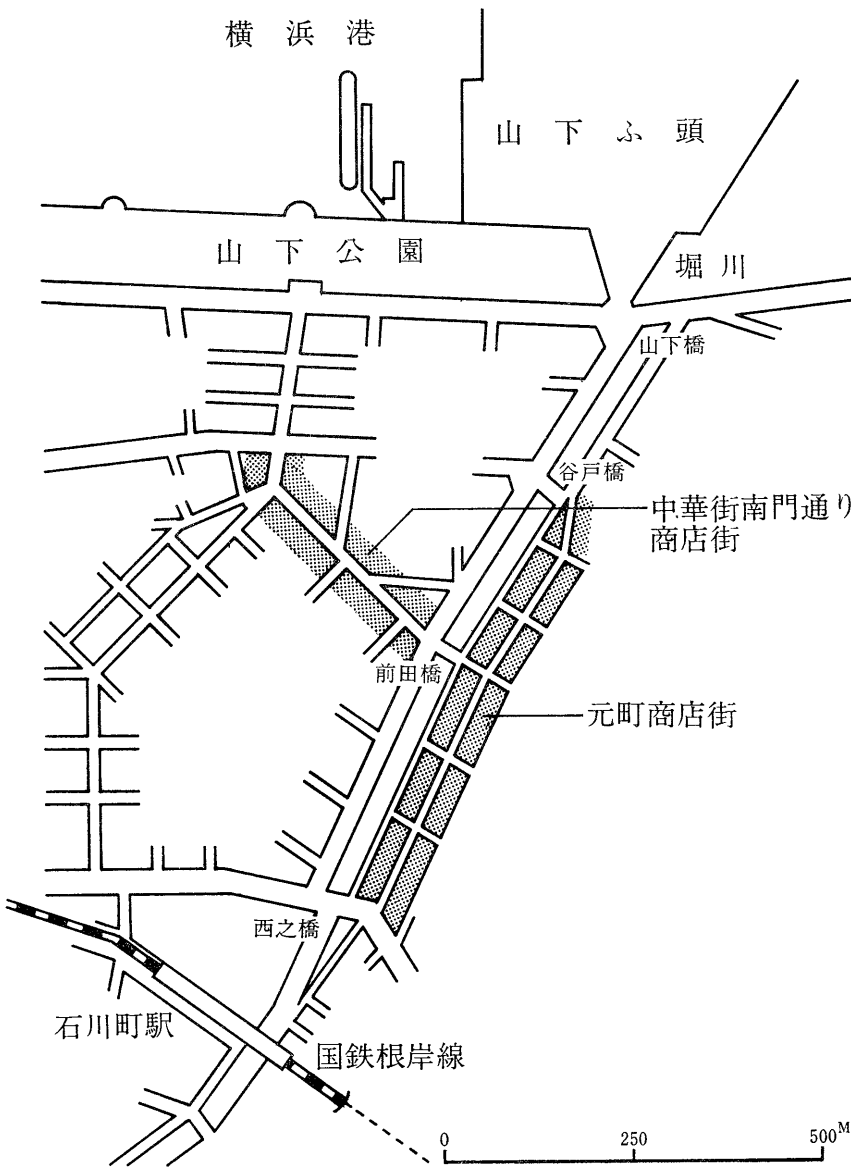
横浜駅西口地区は、昭和三十年頃から相鉄線沿線の人口定着に伴い、新しい商業地区が生まれたが、東口地区は交通施

図－11 横浜駅東口地区開発計画図



設が集中しているにもかかわらず背後地が海や倉庫、鉄道ヤードなどで占められていたので、商業や業務地区としての発展がみられなかった。横浜駅東口地区の再開発計画は、昭和四十年都心部強化事業の一環として構想されたものが、昭和四十六年十月、市・県等の出資による「横浜駅東口開発公社」の設立により事業化へ歩み出した。以来約一〇年、昭和五十五年十月には地下街、地下広場、バスターミナル等の建設が一応完成する。今後は民間開発による百貨店、ホテル等の建設を誘導していくとともに、東口地区周辺地域の再開発を誘導していく必要がある。現時点では、東口の広域的な交通網の結接点という条件を生かして、成田国際空港と横浜を結ぶシティ・エア・ターミナル計画が進められ、昭和五十四年十二月開業している。この計画は、横浜において成田で離着陸する国際線の搭乗手続をはじめ国際線利用者の窓口機能を果たすことであった。現段階では頭初の計画どおりではないが国際空港機能の一部を担っている。欧米の大都市においてはほとんど国際空港をもっており、外国との往来は容易であることを考えると、わが国の場合はこのような施設は強化されるべき施設であろう。都心臨海部の再開発の一環としてまた横浜の都心業務機能の強化策の一つとして今後とも本市に

図一12 元町・中華街南門通り位置図



とって重要な施設である(図一11)。

④ 元町の街づくり

中区元町は横浜の開港以来、山手の外人居留者や横浜に入港する船員等を主な

相手として商業活動が営まれていた地区であった。このため、元町やその周辺には洋家具、ペンキなどわが国ではじめて行われた店(工場)が多い。戦後は米軍の接収が本牧・根岸・山手地区に大規模

に行われたため、米軍人家族相手の衣料品、服飾品等を扱う店舗が増えた。昭和三十年の後半からは市民の消費水準が徐々に向上し、高価な輸入品、センスのよい新しい品物を買う市民が増えてきた。

このため東京では味わえないショッピングができ、市外からの来訪者も増えユニークな商店街として全国的に有名になった。元町商店街は横浜という立地条件を生かし、国際的な感覚で行う商業活動を維持していくため、昭和四十二年からパ

リ、ハンブルグ、ローマ、ロンドン、チューリッヒ、アムステルダム、マドリード、サンフランシスコなどの有名商店街と提携し、商品の仕入れや情報の交換を行うなどして国際交流を行っている。商店街ぐるみで国際的な関係を維持するということは容易なことではないはずだが、この努力が元町の特徴となり、また発展のエネルギーとなっている。横浜の街づくりの方法として評価されるべきことである。またこのような商店街ぐるみ

の努力は横浜の他の商店街活動に大いなる刺激となり、馬車道商店街、伊勢佐木町商店街などの自主的な街づくりへと発展的に継承されている。

⑤―中華街の街づくり

中区山下町一帯の中華街（南京街）も元町同様ユニークな商店街である。開港当時は元町から関内の中心部に至る道筋（本村通り、現在の南門通り）が中心的役割をもっていたが、特に戦後は本通りが賑いを示している。昭和五十年、都心プロムナード事業、「石川町ルート」の整備を契機として南門通りプロムナード促進協議会が生まれ、商店街としての環境整備と体質改善にとりかかった。歩道の設置、レンガタイル舗装・街路樹植栽

および幅員二メートルの壁面後退等を行うとともに、これまでバラバラであった各店舗の横のつながりを生み、中華街にふさわしい業種転換の促進、商店街としての定期的な催物「よこはまどんたく」の開催などを行うとともに、香港の商店街との商品仕入提携などを企画している。また中華街への来訪者が遠方からも相当多いこともあってホテルの誘致なども行い、新しい街づくりに励んでいる（図―12）。

⑥―横浜国際会議場

昭和四十九年、中区山下町の山下公園前に建設された「産業貿易センター」の一角に県・市・地元経済界の支援により建設されたもので、約八〇〜一〇〇人の

国際会議が可能な会議場である。本市にはこれまで本格的な会議が催せる会議場はなく、ほとんどを東京に依存せざるを得なかった。都心業務機能の強化の一翼を担う施設であり、その大いなる活用が期待されている。昭和五十二年四月開設以来、国際会議、セミナー、行事等は三一件、国内会議等は一五三件におよび、国際交流が横浜において盛んに行われてきた。将来はさらに充実した施設の整備を行い、横浜の国際的役割の一つとして重要な機能にしていきたいと考えている。

〈小沢〓企画調整局企画部企画課長

内藤〓同副主幹（都市デザイン担当）〉