

になったのである(図4—41)。

都市づくり

●進む基幹事業

戦前における市の中心地は関内・伊勢佐木町地区であったが、戦後は郊外部の急膨張を背景とした横浜駅西口の発展によって中心地が二分されることになった。これを有機的に一体化し商業業務機能を育成し、大都市にふさわしい都心部の形成と雇用吸集力の強化が必要になっている。同時に、基幹的都市施設整備の遅れをとり戻し、首都圏における核都市としてバランスのとれた都市構造につくりかえるため、いくつかの基幹事業が進められている。横浜市が現在進めている主要な事業は、都心部強化事業、金沢地先埋立事業、港北ニュータウン建設事業、ベイブリッジ建設事業、高速道路網建設事業、主要街路事業、高速鉄道事業、京浜工業地帯再整備などがある(図4—42)。

都心部強化事業は、横浜駅西口・東口、三菱ドック、新港ふ頭、関内・伊勢佐木町地区、本牧接収地などの地域を

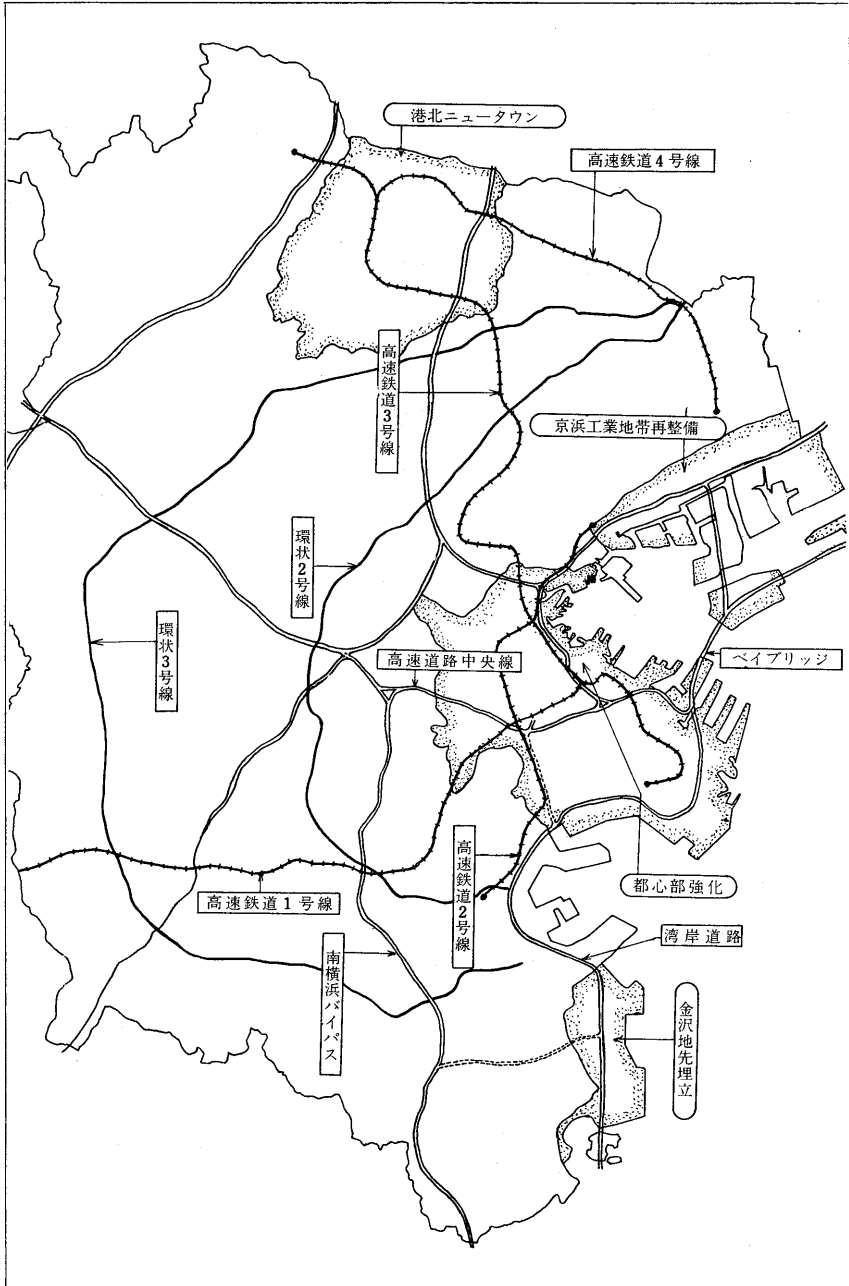
対象とし、中枢管理機能の強化、都心商業核の強化、都心部における一般交通と物流交通の分離、歩行者空間の拡大、公園・緑地の整備など活力と魅力をもった都市空間の創出を目標としている。五三年九月には大通り公園が完成し多くの市民に親しまれている。このように広い地域における多様な目的をもった事業であるので、市自ら事業を実施するとともに民間のエネルギーの適切な活用など多角的な事業方式を考えていくことにしている。

金沢地先埋立事業は、六六〇ヘクタールの海面を埋立て、住宅地に混在している公害工場や都心部形成に障害となっている工場を移転するための都市再開発用地をつくることにも、良好な環境の住宅団地や海の公園を整備しようとするものである。

現在、一号地から三号地まで全ての埋立が終り、一・二号地の付帯工事も完了した。海の公園については五三年から浜部の埋立工事に着手し、五六年までに造成を完了する予定となっている。

港北ニュータウン建設事業は、港北区と緑区にまたがる面積約二、五〇〇ヘクタール、計画人口三〇万人のニュータウン建設事業であり基本的には横浜に就業の場所を求め

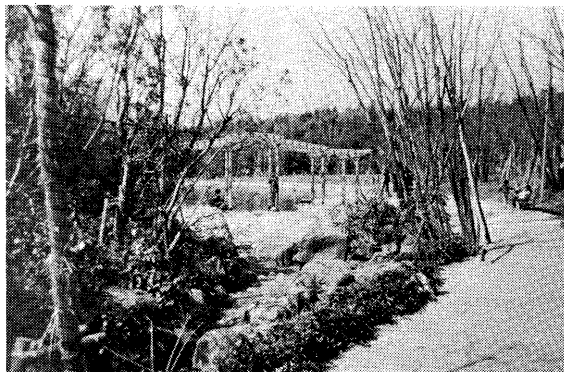
図4-42 基幹事業図



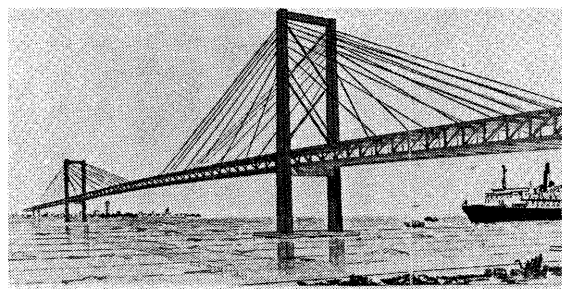
る人々のために計画されたものである。この地域は、昭和三〇年代後半に東京へ集中する幹線交通網が整備されるなかで、すでに乱開発が始まり、そのまま放置すれば大規模なスプロールが予想されていた。そこでこれを防止するとともに、都市農業の確立、住民の計画への参加、開発利益の市民への還元、公共公益施設が整備された良好な住環境をつくることを目

標として計画され、さまざまな変遷をへて四八年十二月に基本計画が決定した。事業は日本住宅公団の土地区画整理事業、市の関連公共事業、農業専用地区の土地改良事業、その他民間事業からなりたっている。公団の造成工事は約五

港北ニュータウン・せせらぎ公園（第2地区）



ベイブリッジ（完成予想図）



〇%の面積にわたって着手されている。

ベイブリッジは、横浜港を横断して大黒ふ頭と本牧ふ頭を結ぶ全長八六〇メートルの世界一のスパンをもつ斜張橋として横浜の新しいシンボルとなるものである。当初は市で計画されていたものであるが、東京湾岸道路と同じルートになるので事業は建設省（湾岸道路の平面街路部分）と

首都高速道路公団（同高速部分）で進められることになっていく。市内中心部を通っている各ふ頭からの物流交通や通過交通のバイパスとしての役割をはたし、港湾機能を飛躍的に向上させるものとして大きな期待が寄せられている。湾岸道路はベイブ

リッジを含めて、川崎市境から金沢埋立地まで、五二年に都市計画決定された。ベイブリッジについては首都高速道路公団の事業が先行することになり、現在調査中であるが近く着工の予定となっている。

都市の自動車交通は一般的に補助幹線街路、幹線街路、高速道路という機能的に体系化された道路システムで処理するものとされている。本市の高速

道路網建設事業は、横羽線一期、二期（東神奈川二丁目～本牧ふ頭間）市高速一号線（三ツ沢線）、二号線（中央線）、三号線（磯子線）、保土ヶ谷バイパス、南横浜バイパス、東京湾岸道路などがある。横羽線一期と二期

街路（三ツ沢・鳥山線）



の一部、市高速一号線、保土ヶ谷バイパスについてはすでに完成し供用を開始している。横羽線二期の残りの部分、市高速二号線、南横浜バイパスは現在工事中である。

本市域内では、通過交通を処理する東京指向の道路が先行して整備されてきたため、市内部の放射状、環状の街路整備は著しく遅れることになった。現在、その遅れをとり戻すために、環状二、三号線、鎌倉街道、山下・長津田線などの整備に全力を注ぎ、とくに環状二号線（六車線）については六五年を目標にその完成を急いでいる。

高速鉄道建設事業は、既存の鉄道輸送力不足の解消、バスなどの公共輸送サービスの低下への対応、郊外部と都心部の直結ということを目標にして昭和四一年に基本計画が決定された。事業計画としては、一号線（湘南台―戸塚―上大岡―関内）、二号線（屏風ヶ浦―神奈川新町）、三号線（本牧―山下町―関内―横浜―新横浜―港北ニュータウン―元石川付近）、四号線（鶴見―港北ニュータウン）がある。一号線の上永谷―関内、三号線の関内―横浜については、五一年九月に運転を開始している。一号線の上永谷、戸塚間については工事に着手しており、三号線の横浜―新横浜については事業免許を取得してあるので、五四年度中

に着工の予定である。三号線の山下、関内間については、交通対策で問題が生じたが、道路整備の進行と調整をとりながら事業を進めることにしている。二号線、四号線は、計画策定後の社会状況の変化もあるので、今後、慎重に検討して行くものとされている。

京浜工業地帯再整備は、公害や大災害に対処するため工場を市内の他の適地へ移し跡地をオープンスペースにした都市型産業を立地させようとするもので、これにより都市環境や都市の活力の維持向上を同時にはかろうとするものである。日本鋼管の扇島移転にもなつて、その跡地の一部をスポーツ施設用地として市民利用が検討されるなど地域の環境整備がすすめられようとしている。

●都市づくりにおける総合調整

街づくりは自治体や公的事業主体が行う事業だけでできるものではない。民間（企業、個人）のエネルギーも都市形成の重要な源である。民間の手で行われる都市開発は都市の姿や機能に大きな影響を及ぼす。したがって、こうした民間の事業が、街づくりや都市の骨格づくりに有効に作用することが望ましく、そのためには、民間の事業につい

ても、市の都市計画や街づくり構想の基本的方向に沿った形で、推進される必要があると考える。

さきに述べた本市の都市づくりにかかわる基幹事業は、一つ一つの事業としても大切なものである。資金の確保、用地の取得、地域住民や企業の協力を得ることなど難しい条件をかかえているものがある。また、それぞれの基幹事業間の相互の有機的関連も少なくなく、それらを推進していくために、市の内部の執行部局を中心として、国や県、民間企業等とも密接に連絡、調整をはかる必要がある。

また、横浜の都市の骨格づくりをすすめていくうえには、首都圏の中での横浜の位置付けを考え、東京湾をかこむ南関東の都県市とも連携しつつ、交通体系の整備や、東京に集積しすぎている業務、中枢管理機能の分散をはかつて、それら機能を相互に関連させて、特色ある配置を行い、首都圏の中における主体的、自立的な都市をめざして行くべきであろう。