

## 都市計画技術よりみた

### 横浜市の将来について

緒 形 昭 義

ある都市の将来について、何らかの展望をえようとするならば、それは必然的に、その都市の特殊性からくる諸問題と、一般的に「都市」そのものに内在する諸問題とについて、ふれないわけにはいかない。

横浜という都市は、地理的にいえば東京湾に面し、北は川崎を含む京浜工業地帯を経て東京に近接し、南は横須賀を経て三浦半島に連続している、非常に丘陵の多い市域をもっている。丘陵地は全市域の67%を占め、主な市街地は東京湾に面した港を中心に、その間をヒトデ状にのびている主要河川の流域に自然発生的に形成され、したがって環状線型交通路線などは、現在においてもきわめて未発達な状態のまま放置されている。

歴史的にみれば1659年（万治2年）から8年間かかった吉田勘兵衛の埋立によりはじまった横浜は、1858年（安政5年）の日米修好通商条約の調印により開港地として幕府から選ばれたが、その理由は

- 1 海深く停泊に適している
- 2 東海道から離れて取締りに便である
- 3 江戸の大商人を移住させるには新開地がよい（注1）

などであった。

実際的には、幕府のきめた開港地は神奈川となっていたのであるが、神奈川といえば東海道の宿場のひとつであり、何かと往来がはげしかったので、上記のような理由から横浜を神奈川の一部として神奈川横浜（現在の神奈川県の名の由来）の名のもとに開港を強行したのである。もちろん当時の外国側は横浜が交通不便の地であり、商取引きには不向きであるとしてきらっていたのであるが、一応は江戸に近いということで、折衷的に決定されたものである。

江戸には近いが東海道からは離れて取締りに便である、というこの折衷的な立地条件は、現在にいたるまで、様々な影響をこの港都横浜へのこすことになる。

現在、横浜と東京との関係を、まず第一に人の流れによってみてみよう。東京駅を中心

とした通勤距離40分および60分という線をひいてみると、ほとんどの横浜地域全体とその周辺地域が、その圏内に入ってしまう。少々資料としては古いだが、'55年の統計によると、横浜市の就業者人口の中で東京都に勤務地をもつものは4万人余り、東京都から横浜市に流入する人口は約2万人であり、通学生の流出入量は産業人口の約1/3となっている。要するに、産業および学業のために、横浜から東京へ毎日通勤・通学する人口は、恒常的に最低約5万人は下らないと推定して間違いはないであろう。いわば地方の小都市全部に相当する人口が、毎日昼間は東京に移動し、夜は横浜へ帰ってきて寝るという勘定になる。

これに対して横浜経済の必要とする労働力の供給源は、戦前にあっては東日本、東北各県や北関東にひろくまたがっていたが、近年になるにつれ、その半径は次第に縮小され、近県、東京都下、県内農村の出身が多く、いわば首都圏内から供給される傾向がよくなってきている。(注2)

次に物の流れによって、その関係をみてみよう。'56年の資料によると、横浜から発送される物資(年間約300万トン)の約10%は東京に送られ、横浜に到着する物資(年間約200万トン)の約7%が東京がらのものである。この東京と横浜との間の物資の流動は、全国的にもきわめて高い比率を示しているが、一方、京浜工業地帯の大工場における物の生産と流れは、完全に東京経済傾斜であつて、横浜の経済や貿易とはほとんど有機的な関係をもっていない。これは資本金が5,000万円未満の会社は大部分横浜に本社をもっているのに、それ以上の会社になると市内に本社をもつものは約16%弱(158社中25社)にすぎないといった傾向にもみられるように、横浜の経済力の乏しさ、その支店経済性、東京経済圏に対する依存度と被吸収性は、予想外に高いものと察知される。(注3、4)

横浜という都市の特殊性の中で、東京との密接すぎる関係もさることながら、忘れてならないものに港がある。安政年間の開港以来、明治年間の外来文化吸収の一大関門を経て生糸輸出の全盛期など、様々な変貌を示しながら、しかも「世界の横浜」の名をとどろかせたこの港は、東京湾の隣接地域に数多くの新しい港の出現をみ、より新しい交通手段・航空機などの急速な発達をみた今日、やや昔日の面影はうすれた感はないが、やはり横浜のひとつの大きな特徴であることに間違いはない。'60年の資料によると、この港は、東京湾各港の中で第1位を占め(年間総量2,650万トン、その内外貿1,440万トン)、外貿に関してははるかに群をぬいている。'70年度の推定値においては川崎港が総量においてややまさっているとはいうものの(年間総量5,870万トン、その内外貿3,120万トン)、やはり外貿に関しては第1位の席をゆずっていない。何はともあれ東京湾岸に、一大臨海工業ベルトが形成されるのは、ほぼたしかな将来像だし、その中に点在する様々な港が、それぞれの役割りを分担して、相互に発展してゆくのもおおよそ間違いのないことであろう。川崎と千葉は主として工業港として、東京は国内貿易を主とする一般商港として、あるい

は近年著しく発展を予想される東京近郊の衛星都市群の門戸として、横浜は工業港を附帯する商港として、あるいは、関東、東北全域を背後地とする外国貿易港として、それぞれ充分にその役割りを果してゆくであろう。(注5)

最後に、横浜の特殊性を考察する場合、見落してならないものに、市街地および、各種施設の米軍による長期接収という問題にふれないわけにはいかない。港湾施設の90%、全国接収宅地の60%という膨大な量と質は、その後徐々に解除されていったとはいうものの横浜における戦後復興の形態を、著しく他の諸都市とは異ったものにしてしまったのである。一時的に移動してしまった経済活動の中心が、長らく接収をつづけられていた都心中央部の復興を著しくおくらせ、いまだに本牧・根岸・山手地区には広大な接収地(約120ha)が残され、瑞穂ふ頭なども何時返還されるという見通しもない現状である。しかし一方、この接収によって復興がおくれたことは、戦後自然発生的に建ち詰まった不良な木造の街なみがいまだに現存する他の諸都市と比べるならば、むしろ都心に更地を強引に残しておいてくれたという皮肉な利点もなきにしもあらずであったといえることができる。が、しかし、いままでのところでは、この解除された接収地跡が、その不幸をおぎなうて余りある利点を、充分に巧みに利用されてきたということは、余りいえないのである。(注6)

以上によって、横浜という都市が、その属する歴史的、地理的、政治的、経済的な特殊性によって、いかに将来に対する展望を規定されているかを概観したわけであるが、一方現在この都市は、人口実に150万を擁する大都市としても、他の大都市と共通する様々な問題をかかえて、苦悩しているのである。

もともとわが国においては、国土保全施設、道路、各種の都市施設、住宅などが、一応にもせよ、満足できる状態にあったことはなかったのであるが、近年にいたり、その高度な経済成長に比べて、産業基盤の整備としてのそれらのものの立遅れが、直接その成長性のあい路としてたちはだかってきたので、ようやく人々の関心の的となるに至った。現状は、元来の社会資本の蓄積の貧弱さに加うるに、経済成長の強行過程のひずみとしての改善の停滞がみられ、公共投資の近年における増加も、それを上廻る民間設備投資の急激な増大のため、むしろ社会資本の不足は相対的に拡大してきているのが実状である。

最近5ヶ年間の公共投資のうち、もっとも重点をおかれてきた道路について、この間の事情を検討してみると、明らかに投資に対する改善はなされ、各種道路の舗装率や改良率は、以前のそれと比べるとほぼ2倍近くにめざましく増加している。しかし、一方超高度経済成長に対応する道路の輸送需要は、当初計画をはるかに上廻り、本来ならば道路整備が進むにつれて減少すべき飽和比率——交通量がその道路の交通容量をこえている道路部分の延長の、全道路延長に対する比率——は全国的な数字で示せば、主要地方道以上の幹線道

一路においては'58年度の8.6%から'62年度の16.7%に、とくに市街地においては18.4%から38.1%にほぼ2倍以上の増加をみせ、かくも重点的な投資にもかかわらず、年々道路交通事情はますます悪化の一途をたどっていることを、如実に物語っているのである。(注7)

社会資本のこのような不足はとくに大都市において目立っている。元来大都市においては、他の地域に比して相対的には道路、公園、下水道などの都市公共施設に恵まれた状態にあったはずなのだが、そのもつ外部経済の集積に吸引されて産業と人口が急激に集中するにおよび、これらの公共施設の状態は、絶対的にも悪化せざるをえなくなった。京浜、阪神などの2大都市域においては、現在もはや通常の公共施設の整備方策などでは、とても救いきれない状態となり、各種産業や人口の衛星都市への分散や大都市内部の構造改革ともいべき再開発を大々的に計画するとかの、いわば抜本的な施策を前提としないかぎり、都市機能の麻痺の症状は、ますます恒常化し、慢延化してゆくのみであろう。

横浜という大都市についても、次のような象徴的な事例をあげることができる。横浜市における都市計画街路の整備計画は、総延長約480kmであるが、'60年末までに施行されたものはその中約30km、これは全体の7%にみたないものである。この内容をみても、'54年までが年平均約3km、'55年以降になるとそれは約2倍にはね上り、6kmというものが年度平均に整備されてきたことになる。したがってもしこの整備事業の計画が、従来通りの予算の割合で行なわれるものとすれば、その全体が完成するまでには、実に80年近くの年月をまたねばならないという勘定になり、市当局の検討している計画書によっても、'75年度までにその約1/3程度が整備されるというテンポである。(注8、9)

一方、現在の道路交通事情をその輸送需要の方から調べてみると、現在都市内の各道路における自動車の通過交通量は、大略その都市の自動車の保有台数に比例し、道路の種類や位置には余り関係なく、年率15%近くの増加を示している。これは道路上において5年後には自動車の数が2倍になるという予想を、当然しなければならない状況である。たとえば、横浜における高島町=桜木町間の1日平均自動車交通量は、'60年の調査によつても約5万台であり、これを道路構造令という規定にてらして本道幅員を計算すると40m、交通量が2倍になると仮定すると実に70mを超えてしまう幅員が、最低必要となる寸法になる。もちろん都市内街路網がある程度完備されれば、当然不都合な単なる通過交通のようなものは、ある程度他へさばかれることにもなるであろうが、しかし上記の計画書によつても、路面電車などを廃止して、現在の複線を合計しても、ようやく当路線の幅員は50m確保できればよいといった状態なのである。

すなわち、ここで相当はっきりいえることは上記計画書で示されている計画街路の整備計画は、おそらくそれが完成するはるか以前に、すでに自動車であふれ、ほとんど使用に耐えない状況になってしまっているであろうということである。道路をよくすれば、それ

だけその道路には自動車があふれるというのは、今日の常識ですらある。また現状では、ある交通のネックを部分的に解消する方策は、単にそのネックを他へ移動し、ますます大きな混乱をひき起す動因ですらある。現在においても有数なネックを形成している高島町交叉点を例にとっても、もしたとせばここひとつが解消されるすばらしい案が考えられたとしても、その解決の余波は、必ずや横浜駅前から青木橋方面、ひいては東神奈川の駅前周辺にいたるまで、あるいは平沼橋から保土ヶ谷橋への方面まで、または桜木町駅前から野毛・関内・石川町という都心各部へ至るまで拡がってゆき、そここでの問題はますますその解決に困難さを加えてゆくことになるであろう。ここでは病気をなおすては下手をすると次のより大きな病根の原因ともなりかねないのである。

さて、ここでやや目を転じて、それではこうした都市計画上の不合理性は、何故にひきおこされてくるのであろうか、ということをし、少し詳しく考えてみよう。前節でくりかえしのべたように、大都市混乱の一番の根本原因は、何といたってもその社会資本の貧弱さにあることは間違いないとして、それでは諸外国などと比べて、実質どの程度に貧弱なのであろうか。次にあげる表は、なかなか興味ある事実を提供するものである。

先進諸国の行政投資

(57年度)

	日 本	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	スウェーデン
行政投資額	5,701億円	39,456億円	3,528億円	3,514億円	2,095億円	1,274億円
上記額の国民総支出額に対する割合	5.7%	2.5%	1.6%	2.0%	2.3%	3.5%

※調査月報No. 7: 日本産業構造研究所 '61

この表をみるとわかるように、事実は案に相違して、わが国の公共投資額は先進諸外国と比べてもひけをとらず、その国民総所得に対する割合からいえばむしろ最高であり、余りに差のあるアメリカをのぞくと、その絶対額すら一番多い(63年度には10,900億円、7%)ということになっている。これは一体何を意味しているのであろうか。これ以上の細かい分析は、その方面の専門家にまかせるとして、ここでほぼ確実にいえることは、過去における蓄積がなかったこともさることながら、やはり現在においてすら、この多量の投資がいっこう蓄積になっていかない、ということであろう。

ややとうとつな連想を許していただけるならば、たとえばこれは、現在の議員定数などにも原因の一端があるのではないだろうか。現在きままっている議員定数なるものは、そういえずい分お古いお話しで、現実における人口の都市への集中は、その後非常な速度で進展しているはずである。大都市に集中した様々な困難を、水わりされた予算の中で解決しようとしてだけ考えるのは、所詮無理というものではないのだろうか。一方、だからオリンピックとやらいう錦の御旗がそれ相応の意味を持ち、その旗印の下でなら、ある程度の投資も集中することができるなどというのは、やはり、余り感心した状況ではないといわな

ければならない。

話しが横道へそれてしまったが、それでは「蓄積になる」投資のされ方とは一体どのようなことを指していえるのであろうか。それはおそらく、少くとも統一的な、総合的な、したがって本来的な意味での都市計画的な使用のされ方であるだろう。再び具体的な例をあげてそれを説明すると、次のようなことになる。

道路関係のお役所組織は、大ざっぱに言って建設省の中の都市局と道路局が担当しているといつてよい。都市局というのは区画整理事業の他、共同溝だとか公園施設だとか駅前広場の事業だの、路外駐車場から計画街路の計画決定、築造事業までをみつがっている。一方、それではその計画街路の維持補修はどこがやるかといえば、これが道路局で、この局はその他の郡部の道路などに関しては、計画もし、実施指導もしているのである。この中央官庁の分断された組織は、そのまま地方公共団体の組織にまで反映され（というのは、お金はそのルートでしか流れてこないの）実際の施行に当っては、系統のちがう道路のつなぎ目などで様々に奇妙な混乱を露呈する。両方の道路はよくなったのに、その中央の交叉点だけは簡易舗装だったり、国際的な道路から地方道へのり入れる場所が、一体これで間違っていないかと思うせるように悪路だったり、この種の問題はどこにでもころがっているが、これはすべて、上から下まで分断された組織のなせるわざである。

その上再び道路についていえば、この道路というものは様々な等級があり、各等級にしたがってその管理者（たとえば建設大臣、知事、市長など）がすべてちがい、また一方、それら各等級の道路を築造する場合の建設費分担率たるや、その道路の管理者とは一応無関係に、様々な細かい比率が規定されているのである。その上、後進地域開発法なるものがあって、その地方地方によっても毎年ことなる複雑きわまりない係数が決められているのである。

東京都の場合、それでも近年首都整備局なるものが独立して、そこで様々な総合的な計画を統一的にすることになったが、それにしても実際の事業費の枠は、旧態依然たるパイプを通じて分断されて流れてくるので、なかなか思うようにはいかないようである。計画と実施は組織的に分離した方がよい。などという原則は、ここではむしろ各セクション毎の徹底したセクショナリズムの擁護にしか利用されていない。

このような組織上のセクショナリズムは、住宅政策の上にもあらわれている。現在行なわれている住宅政策は、単に住宅を予定個数建てればよいということが一義的課題で、それがどこに建とうがいっこうおかまいなしなところがある。市街地内部での高地価による土地取得難は、中層アパートをまで果てしない郊外へ追いやってしまった。あたらしく形

成されるそうした大団地は、ニュータウンなどと呼ばれてはいるものの、ある完結した市街地を作るのでは決してなく、したがって都心地域へ通勤通学する人々の大群衆は、かならずといってよいほどの交通地獄をひきおこしている。

一方市街地の内部では、その復興、再開発のための一般の建設資金についての融資、補助はこれまた皆無といってよく、これに便乗して市街地に住宅敷地を確保しようとする種々の法律が設定されているのである。これらの融資制度の原理を一言でいえば、あなたの土地の空中にアパートをのせていただけるなら、あなたのお店は作ってさしあげましょうということであり、一見非常に合理的なようにみえて、これにも様々な矛盾が存在している。というのは、元来地主は商業空間として繁華であればあるだけでよいであろうし、その上の住居にとっては、それは逆にその環境はますます悪いところへ押しやられる傾向になることである。それがまして少しでも大きなブロックの共同建築ならばともかく、1階分に住宅が3戸か4戸という個別の小規模建築にまで適用されているのだからたまらない。総じてここでもいえることは、住宅政策は一応都市計画とは無関係に、都市計画はまた住宅政策とは無関係なところで立案、実施されるという矛盾、混乱がここでも事態をますます困難にしているということである。

住宅政策については、いまひとつの、大きな問題がある。というのは、その制度の形式を問わず、現在の住宅の家賃というものは、いずれにせよその建設費が規準となっはじきだされるものであるから、たとえば相当の低家賃住宅を考える場合、もちろん極度に長期低利の融資を考慮するとしても、その床面積が相当小さくならざるをえない、という事情が存在することである。もちろん様々な建設コストを下げる方策（たとえばプレハブ化など）は、一方において充分検討され実施されることが好ましいが、以上のような計算方式をとる限り、低所得層の人々には何時までたっても質の余りよくない、小さすぎる住居しか供給されないことになるであろう。住宅政策が従来のように、何戸建設されたか、というように数えられている限りでは、それもよいであろうが、やはりこれからの住宅は、もちろん量が不足していたのでは何にもならないが、その質をも一緒に、充分考慮されなければならないのは当然である。

それでは住宅の質とは一体何であろうか。これには、仕上げが奇麗であるとか、長年たつても雨がもったりしないとかいうことも勿論入ってくる問題ではあるが、なによりもまず、そこに住んでいる人々にとって十分な広さをもつ、ということであろう。これをいいなせば住宅の質を最低限確保するためには、どうしても家族数（あるいは家族型）に応じた広さ（あるいは平面型）がなければならないということになる。と同時に、他方その住宅の中での生活の質を考えると、家賃負担がその収入にくらべて非常に大きいときは、その他の生活の質は当然悪化せざるをえないので、家賃はその収入のある一定限度以

下におさえるべきものであろう。

したがってここでいえることは、量と同時に質までも考慮された住宅政策の基本目標は、家族数に応じた広さと、収入に応じた家賃ということになるであろう、ということである。もちろんこのように考えられた住居は、むしろ社会保障的な意味合いが非常に濃くなってこざるをえないのだが、しかし基本的な目標はあくまでもここにおかないかぎり、本当の意味での住宅難と対決し、それを完全に解消できる住宅政策は確立しないであろう。

住宅問題に関連して、いまひとつ都市計画の前に立ちはだかっている難問題、土地問題についても、少々ふれておこう。現在、住宅政策にしろ都市計画にしろ、その実施に当って、実際一番困難な事態というのは、市街地およびその周辺地域における地価の異常な高騰であろう。予算をきめられた宅地取得は、はるかな郊外にでもなければ実現せず、道路をひとつ作るにしても、法外な土地買収費が必要となり、その建設はいちぢるしい困難に直面することになる。(あるいはこの地価の異常な高騰などが、前にものべた公共投資を不当に食ってしまっているのかもしれない)

外国などの例で都心部の古い建物がすっかり老朽化し、スラム化することによって地価が頭打ちになるか、あるいは、逆に下ってしまう場合、その地区を再開発し、それにより地価を正常に高めることによって、その再開発をペイする、という方式がかなりあるが、日本の場合には、昨今の地価の急騰には底がないような感じさえうける。(銀座うらで、交通事情などの悪化のためか、新築した事務所の貸り手がなくなってきたという例も、近頃出てきつつあるが、それは果して地価の頭打ちの予告になるであろうか) 昨今、この深刻な土地問題に対して、様々な提案や制度が検討され、いく分かは実施のはこびになってきたが、やはり大きな解決の方策としては、その需要供給のバランスを逆転させるために郊外地域でなるべく大きな団地などを計画的に開発することと、そして一方においては単なる土地というだけでは建築させない、ある程度の施設、規模、条件をそなえていない限り建築用地としはみとめない、とする規制が必要であろう。

要はやはり、土地というものが、持つてただけで高くなるということの内容を、それは周囲の、したがって社会的な環境が整備発展することによってのみ実現するという現実から推論して、その社会的な影響による上昇分だけでは、何らかの形で社会へもどし、土地をもっているということ自体のために、その個人のふところへこりこむのは、不当であるとするのであろう。この、いわば社会的機能の私的所有による矛盾は、本来、資本主義社会につきものの本質的矛盾であるのだろうが、そうまでいわなくても、たとえば都市のように社会的機能がどうしても強く要求されるような機構の中では、ある程度の私的所有権は制限されてしかるべきであろう。これは単に宅地だけについて考えられるべき



ことではなく、例えば埋立工業地帯の譲渡などにしても、その価格が単なる埋立に要した造成費のみというよりは、それにとまってどうしても必要となる各種産業路線、労働力供給源としての後背住宅地の開発などに投ずる費用ともならみ合せて、決められるべきものである。

以上、いわば思いつくままに現在の横浜の都市としての問題点を列挙してきたが、こうした現実の問題の中から、おのずと将来への指針が浮び上がってくれば幸いである。次に、それらのひとつの具体的イメージとして、やや自由な空想をも加味しながら、横浜という都市のありうべき姿を画いてみよう。

まず港の位置づけであるが、これは将来ともやはり大きな東京湾岸臨海工業ベルト地帯の中に点在するひとつの商港、主に東日本の大部分をまかなう外国貿易港として位置づけたい。このベルト地帯はおそらく千葉から東京、川崎を連ねて横浜に至り、さらにのびて横須賀から再び千葉へ至る大きな幹線ループを、産業動脈・都市間交通の上で形成することになるだろう。将来とも横浜は、密接に東京と関係をもって発展するであろうから、横浜都心と東京を結ぶ強力な主要幹線は、何らかの形でぜひとも必要になる。だが、それはむしろ現在の横浜都心をやはり離れた、ある環状線に取りつきながら都心部を経ないで、横須賀方面から三浦半島へぬけられるようにしたい。将来三浦半島はかっような高級住宅地として開発され、東京にも横浜にも寄与するであろう。臨海工業ベルト地帯をはしるループと、この内陸をはしる大きなループに市街地部は挟まれる形になる。また、このような内陸部における主要幹線の形成は、横浜市自身にとっては大きな環状線の形成ともなり、今まで地形的にかたよっていた交通事情、土地利用がスムーズにいくようになろう。都心部からは放射状路線によりこれと連絡をつけることになろう。いずれにしても、各道路は充分なアクセントをつけて計画することにより、より効率の高い投資をすべきである。

都市内交通を処理する道路網も、相当程度再編され、最低100m、できれば300m角ぐらいのグリッドに限定され、その内部はスーパーブロックとして自由に歩く人間に解放される。そしてそこでは各種建物が共同化され、様々な用途の複合した建物が現出するであろう。しかし、このように統合されることによって、公共緑地、公共駐車場などのスペースも個々に充分とれるであろうし、空中にのせてもよいアパートに対しては、良好な環境を作りだせることであろう。都心部のこのような再開発に関しては、接収解除地が充分に利用されることがのぞましい。そのほか、路面電車はもちろん廃止され、それにかわるべきものとしては、トロリーバスなどを考えるよりは、もっと徹底したマス・トランスポーターションのシステムを導入すべきで、むしろ地下鉄や、モノレールが考慮されてよいであろう。これらも、もちろん、余りに吸心的にならないように、ループ型を形成するように考えたい。

周辺郊外地については、これは外環状線の外部に計画され、おもに北西および北部は、むしろ東京の郊外住宅地として意識的に開発され、横浜自身のための郊外地としては、南西および西部を考えるべきであろう。郊外地には余り高層を考慮せず、むしろ丘陵地が主であるので、余り重層でない斜面を利用した人工土地的な施設や一戸建ての住宅を計画したい。都心部にあっては、地盤などの関係から、中層か、でなければいっそう可能なかぎりの超高層を配し、無意味なアーバン・スプロールは排したい。これらの計画を実現するためには、どうしてもある種の政策上の決定、とくに社会的に得られた利益は社会へもどす、という原則の各種の法制を考慮しなければならないだろう。と同時に、これを遂行するための組織というものは、充分統一的な機能が果せるように再編成される必要があるだろう。

都市というものは、その内部に自動的な法則をもつて動いているものである。だからあくまでも正当な都市計画というものは、その内部法則を巧みに利用し、その法則性を逆に適用することによってのみ、その計画性を回復することができるのであつて、単なる主観的願望や希望的要求からのみ出発すべきものではない。そのためには今後、様々な問題についてより詳しい、より正確な調査活動がぜひとも必要であろう。現在の発達した情報処理技術によれば、そうした必要な情報さえ豊富にあれば、原理的には解決可能な多くの問題が、現在では手つかずに山積している。ただひとつ、最後にのべておきたいことは、現代の都市は、その自動法則で人間を疎外してゆく傾向があるということであり、ここにこそ高度な政治のコントロールが要請されるゆえんがあるのである。

#### 参考文献

- 注(1) 神奈川県建築史図説：神奈川県建築士会編
- (2) 神奈川県の産業人口構造と住宅事情：神奈川県
- (3) 横浜経済調査報告書：神奈川県・横浜市：第2篇第2部
- (4) 会社企業実態調査：横浜商工会議所編 '57
- (5) 東京港白書 '62(東京港の現況と将来)
- (6) 港都建設計画概要：横浜市 '59
- (7) 建設白書：建設省編 '63
- (8) 港都建設計画概要：横浜市 '59
- (9) 横浜国際港都建設総合基幹計画(改訂案)：横浜市 '63

(横浜国大助手)