

横浜市の戦後都市デザインにおける国内外の交流に関する研究 -1960年代から80年代に注目して-

横浜市立大学大学院と試写会文化研究科教授
鈴木 伸治

(研究目的)

横浜市における1970年代以降の都市デザイン政策は、国内外において高く評価されている。近年は1960年代の日本人建築家によるメタボリズム運動の再評価や、横浜市の都市計画に大きな功績を残した大高正人の再評価の動きもあり、再び注目が集まっている。

横浜市における都市デザイン政策の形成過程については多くの論考があるが、多くは横浜市の政策担当者によるものが大半である。また、申請者も田村明らの都市計画・都市政策担当者のインタビューや論考を分析する研究を実施してきた。

しかし、一方で、海外との交流や、外部の建築家が果たした役割については、あまり焦点が当てられてこなかった。そこで本研究では、1960年代以降の建築と都市計画の歴史の中で、横浜における都市デザイン政策と国内外の都市デザイン運動の展開、交流について明らかにすることを目的とする。

(研究方法)

アメリカでは、1950年代から都市デザインの必要性が唱えられ、ハーバード大学デザイン大学院 (Graduate School of Design、以後GSD)に都市デザインコースが設置され、ホセ・ルイ・セルト、ヤコブ・バケマ、などの欧州出身の建築家・都市計画家が教鞭をとり、欧州と北米の国境を越えた建築・都市計画分野の交流が行われた。GSDでは後に建築家や都市計画家となり、全世界で活躍する多くの学生が学び、世界的にも大きな影響を与えるムーブメントとなった。GSDに学んだ岩崎駿介(のちに横浜市にて都市デザイン担当)、高橋志保彦らが、横浜の都市デザインのプロジェクトを担当している。

そこで本研究では、こうした人的交流と都市デザイン理論の国境を超えた伝播に焦点をあて、当時の関係者へのインタビューをもとにわが国や横浜市における都市デザイン政策の形成過程について明らかにすることを目的とする。

研究手法としては、文献研究を中心に、横浜市の政策担当者、関係者、初期の都市デザインプロジェクトに参加した建築家らへのインタビューを実施する。文献研究としては東北芸術工科大学にある浅田文庫に所蔵されている1960年代の資料の調査を中心に実施する。

(結果)

本研究を通して、60年代から80年代までの横浜の都市デザインが受けた国内外から影響について、3つの注目すべき契機があることが明らかとなった。

一つ目は環境開発センターにおける六大事業構想の検討過程である。横浜市における六大事業については、環境開発センターが当時の飛鳥田市長の依頼をうけて調査を実施し、その提案を元に計画立案されたことが明らかになっているが、同時期に環境開発センターが

受託していた堺・泉北臨海工業地帯に関する調査では、欧米の主要な港湾都市における港湾サービスの調査が行われており、その内容が横浜市における6大事業に大きく影響を与えたことが明らかになった。2つ目の契機は1970年代初頭にハーバード大学GSDに学んだのちボストン再開発公社で都市デザインプロジェクトに関わっていた岩崎駿介が横浜市役所に入庁する時期である。3つ目の契機は個々のプロジェクトベースで建築家など外部専門家との協働である。代表的な例としては、ハーバードGSDに学び、その際オランダ人建築家ヤコブ・バケマに強い影響を受けた高橋志保彦による馬車道商店街の都市デザインなどが挙げられる。

（成果・考察）等

横浜市の都市デザインについての国内外からの影響について、大きく三つの契機があることが本研究では明らかになったが、誌面の都合上、ここでは一つ目の契機である六大事業構想の検討プロセスについて報告する。環境開発センターと横浜市における六大事業の検討プロセスについては、本研究の実施以前に既に参考文献1において報告しているが、概略としては、1964年に都市計画コンサルタントの草分けである環境開発センターに「横浜市将来計画に関する基礎調査」が依頼され、同年12月には報告書が提出され、翌年には飛鳥田市長から市民への提案という形で発表されている。

構想検討のプロセスについては、検討が環境開発センター内で行われたため、横浜市の公文書にも関連する資料はほとんどない。確認されている報告書は1964年8月の中間報告と12月の最終報告書、そして中間報告書の説明用と思われる8月27日の日付のあるメモランダム3点である。中間報告書では、住宅都市、工業都市、港湾都市として発展した場合に、どのような課題が想定されるか検討を行っている。それまでの市政の重点は、工業の振興と港湾施設整備であったが、港湾や工業の重要性を認め、また住宅都市としてある程度の人口の受け入れも認めざるを得ないものの、港湾や工業にしてもその限界がいずれ訪れるという認識が見られる。そのため、港湾については港湾施設の近代化が必要であることや、横浜だけではなく、東京湾全体の一体的な港湾管理が必要であり、横浜がその中心的役割を担うことが提案されている。

最終報告となる1964年12月の報告書『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』（横浜国立大学中央図書館所蔵資料）においては、都市づくりの方向性について、「三つの方向から四つの目標へ」と題して、新たな「国際文化管理都市」という都市づくりの方向性を示している。

ここでは、それまでの横浜市の発展の経緯をふまえて、「伝統的、歴史的な遺産としての港都」、「内部的な所得源としての工業都市」、「外部的な東京からの人口圧力による住宅都市」の三つの面があったことを示し、それらを放棄するのではなく、それらを発展強化し、整合性をとりながら実現してゆくことを目標とすることを提案している。また、新たな目標として「港を中心に貿易およびその関連の業務地区、東京と異なる特色ある国際色ゆたかな消費センター、国際的交流を行う国際文化管理都市」という第四の目標を定めている。この「国際文化管理都市」という位置づけは、東名高速道や東海道新幹線の開通などにより、東海道への人口、都市機能の集積によって形成されるであろう、東海道エクメノポリスの一部として横浜が取り入れられるであろうという予測にたち、その結果として起こる「職能分担」（都市間において管理中枢、消費中心、港湾地区、工業地区、レクリエーション地区などの地域的分担が起こるであろうという意味での

職能分担と思われる。)と等質化の作用によって、横浜は将来、「港湾を中心とする管理部分」を担当することになるとの予測から発想したものである。最終報告における段階で示された7つの提案とは次のとおりである。

- (1) 新業務地域開発計画、
- (2) 国際貿易センター開発計画、
- (3) 横浜港ベイブリッジ建設計画、
- (4) 東名連絡道路建設計画、
- (5) 高速鉄道計画、
- (6) 金沢地先埋立事業計画、
- (7) 25万ニュータウン計画、

それぞれの提案についての内容を概観すると、新業務地域開発に関しては三菱重工跡地、東横浜貨物駅、高島駅の一部、および埋立地を再開発し、10万人収容のオフィス街、定住人口1万5千人の集合住宅、臨海プロムナードを整備する計画である。一方国際貿易センター開発計画は高島埠頭、高島駅を中心として同様に再開発を行って、見本市会場を含む、東日本の貿易管理面の中心となる国際貿易センターを建設するという計画である。この二つは後に市街地中心地区強化開発計画(後に「都心部強化事業」として一本化され六大事業の一つの柱となった。この7つの提案の段階では埋立規模も現在よりも小さく、またスーパブロック方式のメガストラクチャー建築がイメージされており、1960年代のメタポリズムの影響も見て取れる。この提案においては臨海部にはプロムナードが配され、市民に開かれた港として構想されている点などは、当時としては画期的な発想であったといえるだろう。

これら一連の検討においては田村明が中心的な役割を担ったことが、生前のインタビューで明らかになっている。このように1964年の1年間で極めて短期間の間に検討されたプロジェクトでありながら、港湾計画など専門性の高い提案がなされている点、また、それを担当したのがプランナーとして計画部長に就任したばかりの田村明であった点は注目すべき点である。

田村明は1963年に入所するが、それ以後、港湾計画に関連する業務は鹿島臨海工業地帯と堺・泉北臨海工業地帯の調査である。このうち堺・泉北地区の調査については、横浜のプロジェクトよりも規模が大きく、他のシンクタンク、設計事務所との共同で進められた。検討の時期は1963年から調査が始まり、最終報告が1965年6月に出されている。横浜のプロジェクトに先行して検討されている。全体の調査の中で環境開発センターは全体の方針と計画の取りまとめ、ポートサービスの総合的調査を担当した。

この調査において注目すべき点は、欧米の港湾都市における港湾計画および運営についての総合的な調査を行なっている点である。対象となったのは、ニューヨーク、ロンドン、ロッテルダム、マルセイユである。

堺・泉北臨海工業地帯は、新たに整備されるエリアであり、既存の大阪港とは異なり、新たにポートサービスを企画立案する必要があるためにこのような海外調査が行われた。これらの調査の中でも力を入れて調査をおこなったのがニューヨークのポートオーソリティとその役割である。

ニューヨーク港は、ニューヨーク州とニュージャージー州にまたがる港であるため、統合的に運営するために、二つの州の間の協定にもとづいてポートオーソリティが設置されてい

た。

日本では戦前は国が港湾施設を一元的に管理していたが、戦後のGHQの指導により、港湾施設は各自治体が管理することとなっていた。しかし、堺泉北港のように複数の市をまたがって計画される場合には、運営が非効率になることや、既存の大阪港との一体的運営が必要とされるため、ポートオーソリティに注目したものと思われる。

この調査結果は横浜の構想にも反映されている。提案では東京、川崎、横浜を一元的に管理するポートオーソリティの設置を提案し、その拠点を横浜に置くことを提案している。実際にはこのポートオーソリティの提案は実現しなかったが、コンテナリゼーションを含む世界の主要港湾の近代化についての情報は、横浜の計画に大きく影響を受けたと考えられる。

日本におけるコンテナリゼーションへの対応は、1967年に外国貿易埠頭公社法が制定され、東京湾では、京浜外国貿易埠頭公社が設置された。これによって東京の品川埠頭(1967)、横浜の本牧埠頭(1968)の整備が実現した。大阪湾では阪神外国貿易埠頭公社が設立され、神戸の摩耶埠頭(1967)の整備が行われた。6大事業が構想された1960年代半ばには、すでに港湾施設の近代化、大規模化が計画されていた。そうした港湾行政の変化を提案に組み入れ、世界の港湾都市の潮流を参照しながら、老朽化した港湾施設を都心部と一体的に提案を作成したものと考えられる。

もう一点、堺泉北のプロジェクトで注目すべきは、建築家・デザイナーとの協働である。地区レベルの提案においてメタボリズムグループのメンバーであった槇文彦、黒川紀章が設計を行なっている。槇文彦は臨海センタービル、公共用地の利用計画、黒川紀章は緑地計画を担当している。このうち臨海センタービルについては1967年に建設されている。また、緑地帯利用計画、標識計画については、GKインダストリアルデザイン研究所が担当しているが、所長の栄久庵賢治もまたメタボリズムグループのメンバーであった。

槇文彦については、横浜の六大事業のうち金沢地先埋立プロジェクトの中の金沢シーサイドタウンの計画、設計を担当しており、こうした建築家の大規模プロジェクトへの参加という点でも、堺・泉北プロジェクトは横浜の六大事業に影響を与えていると考えられる。

本考察については、2020年7月のInternational Planning History Society(国際都市計画学会)モスクワ大会において”Study on the planning process of ‘6 major Projects’ in Yokohama, Japan“として発表予定である。

参考文献1) 鈴木 伸治「横浜市における都市デザインの前史 —飛鳥田市政の誕生から六大事業発表後まで—」『横浜市立大学論叢. 人文科学系列』vol. 70(2) pp29 - 61 2019年