

第三章 ● みらいの都市へ

第二節 ― 戦災と復興

● 戦災地整理 ― 終戦後の昭和二十年（一九四五）九月、横浜市には「横浜市復興対策本部」、十月には「横浜市復興会」がそれぞれ設置され、接收地を除く地区の戦災応急復旧工事が行われた。しかしこの応急処置は、震災の時とは大きく異なり、敗戦後経済のやせ細った日本のなかでは、他からの援助は期待すべくもなく、とりわけ機能を失ってしまった中区の都心部に飢と渴きと、職もない人々の群が町にあふれていた。

しかし横浜の場合、単に戦災地の復興だけではなく、全国の六二パーセントを占める接收地への対応とが重なって、市民にとっては二重の責苦が与えられていた。戦災復興は、はりめぐらされた接收地の鉄条網の外ではじまった。

戦災地の応急の取片付け作業は、二十一年三月からはじめられた。野毛町一円、伊勢佐木町六、七丁目、それに鶴見や東神奈川、横浜の各駅前が手はじめに行われ、その面積は十九万坪（六二・八ヘクタール）に及んだ。

次いで二十一年度中には本牧町や小港町、他区では西区の平沼、浜松町、保土ヶ谷区の天王町など、さらに二十二年度には山元町、元町、石川町、日ノ出町、ほか西区の一部が、二十三年度には鶴見区

の本町通四丁目ほかというように、実に、市内の目ぬき通りの道路清掃には四カ年を要し、瓦礫の現地処分面積は九一万二、九九四坪（三〇一・八ヘクタール）、他に運搬し処分した灰や瓦礫は二万九〇一立方メートル。その経費は八九二万円に達した。

復旧の工事は道路の清掃やかきならしから始まった。戦災の灰や瓦礫を取り去って、道路を確保することであった。

瓦礫や灰はできるだけ現地で処理されたが、桜川や、横浜駅西口広場予定地の埋立にも役立てられた。

また、焼けたトタンや屑鉄が市内に散乱していたが、これも大岡川の川岸や元町、中村町方面に荒なわでくくり集積された。

はじめ、この焼けた金物類も埋立に使う予定であったが、戦災復興院の通達（二十一・五・十七）もあって、焼け金物を平和産業や肥料工場設備の拡充、資材にあてることになり、金属回収株式会社神奈川出張所に売却したのであった。二十一、二年度で、鉄鋼四、五四〇トン、鉛屑一八四トンを回収し売却した。売却代金は一〇五万四、四七〇円であって、この代金は戦災復興の事業費となった。

金属回収はこのほかに四二三九トンが清掃事業によって回収されている。

一方では、こうしたあとかたづけのはじまりとともに被災者の遺体の改葬が行われた。戦災直後、公園や寺院の一部に、焼死者を仮埋葬していたが、昭和二十三年に約一、〇〇〇体、二十四年には一、二〇〇体を、それぞれ市営三ツ沢墓地に改葬している。費用は一四〇万一、一三五円（うち国庫補助金六九万八、九〇〇円）に上った。区内では、蓮光寺（石川町）の境内に仮埋葬されていたがこ

の時、三ツ沢墓地に合祀された。

●施設復旧——上水道も戦災によって受けた被災は大きく、六九パーセントが被災し配水管は市内で大小一—四カ所が爆破されたため、漏水になやまされた。水はほとんど止ったが、それでも水道管の具合によっては、焼けあとの鉛管からチヨロチヨロと水が出ているのが見られたのもこの頃のことである。市内では、給水管の漏水二五万七、八五四件（二〇年—二三年）、配水管漏水七、一四九件（二〇年—二四年）をそれぞれ修繕し、水道メーターの修繕も三万五、四四〇個にのぼり、配水管（一〇〇ミリメートルから三〇〇ミリメートル）の復旧は延長四、三四九メートルに及んだ。

●住宅対策——水道の復旧とともに、もつとも大切なのは住宅であった。戦災地は広い範囲にわたる、その上、中区の中心部のほとんどは接収されたため、罹災者の多くは、市の周辺部や他の市町村に分散してしまつたが、残つた人たちは、ただ雨つゆをしのぐだけの焼けトタンのバラックや、防空壕を利用するなど「悲惨な状況」であつた。

市は、この住宅の対策こそ応急のこととして、二十一年には建坪六坪二合五勺の応急簡易住宅を配給した。いわゆる戦災者住宅といわれるもので、全市三、九四三戸が町内会を通じて配給された。

いま、中区内には、現存の旧戦災者住宅は数棟と推定されている。

さらに、応急共同住宅アパートが建てられたが、これは住宅緊急措置令によるもので、旧軍需工場の工員宿舎や、旧軍建物の転用であつた。これにより一、六八三戸が供給された。さらに旧軍建物を解体してその資材で学校の校庭や公園にアパートが建てられた。中区では、立野小学校の校庭に戦災者共同住宅が建てられた。

一方、自力で住宅を建てる者には資材割り当てが行われ、わずかな資材の配給がされた。昭和二十二年には市営住宅の建設が行われ六〇〇戸、二十三年度六四九戸、二十四年度五一戸と、全市にわたって建設された。

そのほか、市電の車両の場合には、一五〇両のうち四五両、バス一四四台のうち五六台が焼失。営業所、車庫、工場、架線は焼失。被害は七七パーセントに達したが、一週間後には早くも一部が開通、一カ月後には七三パーセント、営業キロ数四八キロメートルのうち三五キロメートルが復旧した。昭和二十二年八月には全線が復旧、車両も大型化され、一四三両で十二系統にまで復活することになった。

●復興事業——政府は二十年十一月戦災復興院を発足させ「戦災地復興計画基本方針」をたてた。これは、大都市の抑制と地方都市・農村の復興を基本理念としたもので、土地利用計画、街路・公園などの主要施設、土地区画整理、建築の指導・助成、の四項目について定められた。

これは、戦後の日本の将来にわたり理想的な都市の再建計画の策定を示すものであった。

昭和二十一年（一九四六）、横浜市は、この政府方針をうけて、土地利用計画を含む「横浜市復興計画」を作成した。

しかし市では、接収地には手をつけないうまま、二、〇六五・八ヘクタールの土地を対象地区として、五カ年事業の区画整理の手法で戦災復興をはかることにした。さらに、従来からの都市計画街路の道はば二五メートルを二五～一〇〇メートルに広げ防火帯となる広い巾の道路網をめぐらして、防火、防災に重点を置いた基本計画をたてた。

二十一年十月九日、市は戦災復興特別都市計画法の適用をうけ第一次の区画整理地区として、八三一ヘクタールの土地区画整理に着手した。しかし戦後の日本経済はひつ迫、財政の悪化、事業費の不足、資材難は決定的であった。横浜の戦災都市復興の進捗は大はげに遅れた。

そこで政府は、二十四年戦災復興都市計画の再検討を行い、事業をちぢめて、重要都市の復興の早期実現をきめたのであった。市はこれをうけて、復興計画に大はげな修正を加えた。街路の一〇〇メートル幅計画も全面的に縮小、区画整理地区も、当初の計画の三二パーセント（六七〇ヘクタール）とし、一日も早い復興を図ることに計画を変更したのであった。

中区の区画整理は、元町ほか二八カ町にわたって施行された。次いで接収地の解除（二十七年）にもなつて、ようやく関外地区、吉浜町ほか一九カ町が区画整理地区として決定された。この一九カ町は戦災復興区画整理とされるべきところを、当時接収のため除外されていたもので、解除の見とおしがついた時点で面積約六六・一ヘクタールにわたり実施された。道路は特別の事情あるものを除き、すべて六メートル以上、公園緑地は総面積の五パーセント以上とするものであった。

この後曲折を経て復興事業は、結局、戦後十二年後の三十三年に一応収束されるが、これとても関係機関の努力にもかかわらず抜本的な都市の改善がなされないまま、戦後の応急的復旧の街並みを残す結果となつた。

●初期都市計画―戦災復興は、当初計画から縮小したものの、都市計画上では「防火建築帯」の指定と、共同建築の推進という特徴的なシステムが残った。

防火建築帯は八メートル以上の道路沿いに、はげ一〇〇メートル四方の街区を建築帯として指定

し、三階以上の耐火建築を造るものであった。

しかしこうした施策は、建築帯内にすでに低層の建築物ができ上がっていたことや、手続きの煩雑さもあって、十分な建築帯を造るにいたらなかった。三十二年、関内、関外地区及び横浜駅前に、都市の景観をふやすこと、宅地の効率的利用のため、「最低限高度地区」が指定されることになった。

この制度は、道路境界から一八メートルはばにわたって、建物の最低限度の高さを一二メートルから一四メートルとするものであった。これは、関内、関外地区の建物が高層化される制度で、この時点から近代的な都市の形状が建物の高さの面でみられることになった。

さらにこの防火建築帯とあわせて、三十一年には「横浜市建築協定条例」ができ、一階建物の壁面を道路から後退させて歩道を広く使うという「壁面線指定」が行われた。三十年十一月には先行して、元町が商業地区では第一号として実施、ついで接収解除地の福富町に行われた。

戦災復興計画は、土地区画整理事業のほかに、土地利用計画、街路、公園緑地、上、下水道、駅前広場、防火水槽、排水（金沢排水路ほか）、墓地（日野公園墓地、久保山霊堂）などの多方面にわたった。

このうち土地利用計画については、震災前に計画されたものが、震災によって全面的検討を加えられ、その後も市勢の伸展にしたがい修正追加が行われていた。しかし、戦災によって打撃を受けた本市は、新たに再計画を必要としたのであった。戦災復興都市計画地域がそれで、旧市内（主に中区）を対象として、昭和二十一年八月二十六日、全市五、二八九ヘクタールが指定され、次いで三十二年十二月十七日、一七、七七二ヘクタールに変更され、最終目標の計画人口二五〇万人を包容する基礎

が確立されたのであった。

中区の場合、住居地域は、本牧、根岸、野毛山の丘陵地。商業地域は、伊勢佐木町通、野毛、関内、山下町、中華街、元町商店街などであった。

●日本貿易博覧会——敗戦の混乱がひと息ついた二十二年、制限つきながら民間貿易が再開されると、横浜の貿易に占める主導権を再び確立し、復興へのバネとする構想をもって貿易博覧会が計画された。

博覧会は、会場、資金など問題をかかえながらも、二十四年三月十五日から三カ月間、野毛山と神奈川区反町の二会場で華やかに開催された。

第二節—接収解除

●後遺症——横浜において、戦災復興はなによりも急務であったが、敗戦日本を象徴する接収は横浜復興の大きな障害となった。その影響は地区毎に復興を遅らせ、さらに港湾機能の低下とともに、金融、貿易業などは再建不能と考えられたうえ、商社などは市外流出が相次いだ。

こうしたなかで、昭和二十六年（一九五二）講和気運の高まりのなかで二月には、市において「接収解除対策本部」がおかれ、さらに商工会議所会頭であった平沼亮三が市長に就任すると、市長、知事、県会、市会、商工会議所の各代表よりなる「横浜市復興建設会議」が八月十二日に誕生し、政府関係にたいし接収解除を要請、猛烈な運動を展開した。

一方、民間からの請願や陳情も早くから激しく行われていた。このような努力の結果九月に平和条約が調印されると、翌年二月、横浜港の大部分の解除が行われ、さらに、十一月には関内地区の大部分が解除された。

しかし、横浜（本牧）海辺住宅や根岸住宅などの場合は、日米安全保障条約に基づき、二十七年七月二十六日日米両政府によって、米軍に提供する「施設及び区域」として、無期限使用となり、米軍の宿舎の大部分が集められた。このため市内の施設が次第に解除返還されても、そこだけは依然として残り、実に三〇年間にわたっての解除の交渉がつづけられたのであった。（地区編第八章本牧地区参照）

●接収解除運動——官民あげての解除運動はさまざまな形態のもとに行われ、昭和三十年には、土地の接収は約三分の一、建物は約二分の一となっていた。

市議会においては接収解除促進実行委員会が組織され、防衛施設庁に対して強力な折衝を行うとともに、関係省庁や国会筋に対して強力な解除促進運動を行っていたが、この促進を進めるなかで、基地に関しては周辺住民との間に各種の問題も生じ、横浜地区渉外連絡委員、或いは直接米軍との間の連絡交渉によって問題解決がすすめられた。例えば四十二年十一月から五十五年九月までの一三年間の例をとっても、年平均、会議は一一三回（三日に一度）、陳情は六三・六回で五日ないし六日に一回というような状況であった。

横浜海浜住宅地区の全部（約七〇ヘクタール）、新山下住宅地区の全部（約六ヘクタール）、根岸住宅地区の一部（約五ヘクタール）は五十七年（一九八二）三月三十一日で返還された。このとき細郷市

接收解除と米軍、渉外連絡業務一覽（13カ年間）

事 項	回(件)数	一年平均	備 考
接收解除促進実行委員会	五八	四・五	昭和四二年十一月～五五年九月
接收解除陳情	五五一	四二・二	"
接收解除促進に関する会議	七九三	六一・〇	"
基地対策関係要請	九六	七・四	"
基地対策関係陳情	二七六	二一・二	"
基地対策に関する会議	五九四	四五・七	"
横浜地区渉外連絡委員会	一九	一・五	"
要請書	五八	四・五	"
解除折衝	一五三	七六・〇	昭和五三年十月～五五年九月
基地対策折衝	一三〇	六五・〇	"

（「横浜市事務報告書」より作成）

はありますが、所期の目標達成のため市民の皆さんと一体となって粘り強く折衝を続けてゆく所存であります」と結んだ。

事実横浜には根岸住宅地区や瑞穂ふ頭（神奈川区）瀬谷通信基地（瀬谷区）など一〇カ所五二九ヘクタールの米軍施設があつて、市民にとってはなお見通しのないまま接收地が残されているのである。

●港湾単独管理——貿易再開による横浜復興に大きな期待が寄せられていた二十二年（一九四七）八

長は「戦後まもなく接收されて以来三七年にわたる長い間、これらの施設の早期返還を求め続けてきた市民の願いがようやく実現することになりました」と談話を発表した。

談話は「残る米軍施設についても厳しい情勢の中で

月、進駐軍は制限つきで民間貿易の再開を許可した。ついで二十三年、G・H・Qの「横浜港接收解除の覚書」のなかで求められていた、京浜港運営計画が決定され、港湾は国にたいし、自治体が優位に管理運営する原則が確立された。さらに二十五年（一九五〇）には港湾法が制定された。法は港湾運営の統一的主体による合理的、民主的な運営をめざすものであった。

しかし朝鮮戦争によって補給基地となった港の接收解除は、ますます遅くなっていった。市はさらに解除に向って運動を展開した。昭和二十五年十月、市の人口は約九五万人となり、敗戦前の九三・三パーセントに回復、貿易ものびはじめていった。

このさなかにあつて昭和二十五年十月特別法「横浜国際港都建設法」が公布された、法は、わが国の国際文化の向上に資するとともに経済復興に寄与することを目的とし、我国の代表的な国際港都の建設にあつた。

二十六年、遂に横浜港は、国营港から、横浜市単独の管理となった。

● 臨海工業地帯——二十六年の四月、石河京市市長に代つた平沼亮三市長は、既成の市街の整備に着手すると同時に、港湾整備拡充と工業生産力の発展を基本方針として、市政を推進した。これは横浜港を単なる貿易港から、工業地帯と直結した物資流通の拠点港へと変えようとするものであった。大黒町（鶴見区）埋立計画（二十八年四月）の決定を皮切りに、この方針は有力企業誘致をもとに臨海工業地帯の実現に移されていった。

昭和三十年、八〇万ヘクタールの大黒町埋立はいわゆる神武景気に支えられて開始、工場をこの埋立地に誘致した。市税の三カ年免除などを内容とする工場誘致条件をきめ、安い土地の提供をはかつ

た。

昭和三十一年（一九五六）十二月、磯子区と中区にわたる根岸湾の埋立計画が決定され、翌年四月には、物資流通のために根岸線の延長が決定された。三十四年には大黒町の埋立完成につづき、第一期根岸湾埋立工事が着工された。新しい大臨海工業地帯造成が始動したのであった。

さらに、政府によって策定された「経済自立五カ年計画」（昭和三十年）の方針によって「横浜港港湾計画」が決定され、この計画によって山下ふ頭及び出田町ふ頭（神奈川区）などの港湾施設が大きく拡張されることになった。

●各地区復興——三十年代に入った中区においては、三十一年（一九五六）問屋ビルが関内に建てられ、先導的な企業の復活策が試みられた。さらに関外にあつては伊勢佐木町の通りも急速に復興、新たに建設されたアーチ塔がその復興ぶりを象徴した。山下町の中華街でも、三十年三月には牌樓門が建設された。そして元町は、国際的な商法で大いに売り出した。

こうした各地の賑いが増したなかで、三十四年シルク・センターが誕生し、それがきっかけのように、関内の建物の高層化がはじまった。三十五年にはかつての豪華客船氷川丸が山下公園前に係留公開された。三十六年には地上灯台として世界一の高さを持つというマリンタワーが、三十七年には山手の丘に港の見える丘公園が開園するなど、矢つぎばやに横浜らしい施設が生れ、新しい景観が創造された。

神武景気から岩戸景気へと、全国的な景気の上昇により、横浜港の貿易貨物取扱いは戦前の水準をこえ、工業生産高も急速な増加を示し、商業活動もまた活発化した。

一方、横浜駅西口では、昭和三十年代から民間企業による開発がはじまっていた。相模鉄道沿線の郊外住宅の開発が表裏一体となって横浜駅の乗降客は大きく伸び、昭和三十四年の高島屋進出によって西口は急激に商業地区として発展した。この結果、西口と関内地区との都心部に二つの中心地点を生むことになり、伊勢佐木町などの従来の商業地区の商業活動が阻害される現象を生むことになった。

三十二年（一九五七）二月、国際港都建設法にもとづいて、人口二五〇万人を計画目標として「国際港都建設基幹計画」が決定された。それには、港湾施設の拡充計画と、臨海工業地帯造成が基本とされた。しかしこの計画は、結局、実現されなかった。

こうした、多くの試みのなかにあっても戦後からの、市民の生活基盤整備は著しく遅れていた。中心街には、無秩序な木造密集市街地が発生、一方郊外では、人口急増に追われたため、公共・公益施設の不足が出てきた。

「このように戦災復興と工業港湾都市の建設を中心とした都市形成は、市民生活の基盤である公共・公益施設の整備を後回しとしたため、その後の都市づくりに大きな影響を与えることとなる」（横浜『港町・横浜の都市形成史』）

それと共に、各地の復興のさなかにあって、いわば戦後のひずみを一身に集めた野毛にも二十六年四月には野毛山動物園が開園、さらに二十九年十一月には県立図書館や音楽堂が建てられ、野毛の山は一挙に脚光をあびた。

さらに三十年四月にヤミ市が撤去され、いよいよ地区内の再開発が始動するのであった。

第二節―これからの都市へ

●工業開発―昭和三十五年（一九六〇）十二月、池田内閣によってかかげられた所得倍増計画のなかで三十四年平沼市長から市政を引きついで半井清市長は、重工業の開発を積極的に推進した。それは臨海工業地帯の造成と、横浜港の大型港湾化の二大開発計画のうち出しであった。三十六年には大黒町地先の工業埋立地と根岸湾の埋立（一期・二期）とが竣工し、本牧産業関連用地の造成が着手された。

さらに港湾施設も山下ふ頭では一〇バース（三十八年竣工）、本牧ふ頭では二〇バース一部コンテナふ頭（四十五年竣工）、出田町石炭ふ頭二バース（三十七年竣工）と整備され、新港ふ頭から山下ふ頭への臨海鉄道、根岸線の延長工事なども着手されたのであった。

工場誘致の結果は、三十八年までに五〇社、敷地面積一三五・五ヘクタールであり、根岸湾の埋立地には日本石油精製株式会社ほかの企業、本牧産業関連埋立地には日石化学株式会社などの企業が進出し、かつての海辺の本牧地区は一変した。

しかし、一方では戦災復興事業が市街地改造事業として引きつがれていたが、十分な成果があらないうちに、急激な人口増がはじまり、郊外地は市街化の波にのみこまれることになった。

昭和三十年代なかば、郊外地には、虫喰い状況のスプロール現象が生じた。戸塚区、港北区などの人口集中、人口増加による宅地の開発は、自然地形を破壊し災害をつぎつぎと起し、さらに生活上必要な施設の不足をおこすなど、さまざまな都市問題を発生させた。

昭和三十二年に策定された「横浜国際港都建設計画」もこのため三十八年には大きく改訂された。

しかし、郊外地のこうした現象に対して都心部の中区、西区などでは、夜間人口がへりはじめ、人口の流出する傾向がでてきた。

● 地下鉄誕生 ― 昭和三十年代後半には、山下、本牧、根岸の新しい臨海工業地帯では、企業が活動をはじめていた。

この活動をささげるために、横浜新道(三十四年)、第三京浜国道(四十年)が開設され、さらに首都高速横浜・羽田線は、四十三年(一九六八)にはⅠ期工事・四十七年にはⅡ期工事が開通し、東京・横浜間や京浜工業地帯の接続が良好となった。

四十四年に東名高速道路が開通、臨海部と内陸部には三本の幹線が整備された。しかし、都心部や港湾施設に集まってくる自動車群をさばくための関連の道路網がなかなかでき上らないため、都心では交通渋滞が起きてきたのであった。

市内の自動車交通がふえ、混雑するなかで、市街地の市電は思うように運行ができなくなってきた。昭和三十二年に高速鉄道(地下鉄)網の計画がたてられたが、具体化されないうままであったが、四十一年二月、折からの市交通局財政赤字による再建計画にもなつて、あらためて、本格的な地下鉄建設工事が始まったのであった。

地下鉄建設は、第一号線として四十七年十一月伊勢佐木長者町・上大岡駅間、五・二キロメートルが完成、五十一年九月には横浜駅と上永谷の二方面に延長された。

市民に親しまれていた市電も、四十四年関内地区を手はじめとして、四十七年までに全線が廃止さ

れ、あたらしく横浜駅西口を基点とする乗合自動車（バス）の運行網の再編が行われた。この交通体系の変化にしても、いままでの関内中心が、横浜駅西口中心へ移った現象といえた。

●区内各地―こうした交通の変化のなかにあつて、港湾の機能の充実が行われ、関内地区は、都市業務地域として、近隣の発展をもたらすかと思われながらも、なお大きな立ちおくれを見せていた。

しかし、関内地区の外周にあたる関外には三十七年五月、文化体育館が東京オリンピックの競技場の一つとして開館、三十九年には根岸線が開通、関内、石川町、山手の各駅が新設されてその近隣の商店街が活気づくことになった。

さらに三十年三溪園が復興、ふたたび市民の憩いの場が復活した。また根岸の丘の一角には根岸線の開通と相まって、三十六年西武団地が大規模に造成されたのを機に、根岸の丘陵地の住宅化がいよいよ進んだ。

●六大事業―三十八年四月、飛鳥田一雄市長下の市政が誕生した。四十年（一九六五）二月には「横浜の都市づくり将来計画の構想」が出された。これは、港湾、工業、住宅の都市機能に、国際文化の概念を入れて、「国際文化管理都市」の形成をめざすものであった。

この構想実現のためには、基幹的事業（六大事業）をあげ、その過程のなかに、市民の声を反映させる制度（住民参加・住民自治）をかかげていた。そしてこの構想を実施するため、これまでの都市づくりの方針であつた国際港都建設総合計画を全面的に改訂し、建設計画と福祉計画を二本柱とした総合計画が策定された。

三十九年、根岸湾埋立地イ地区（磯子区）に進出していた電源開発株式会社の設備建設をきっかけ

に、市と企業との間で公害防止協定を結び、亜硫酸ガス排出抑制を約束した。
さらに、この考え方は、東京ガス、日本石油などとの公害防止協定を生み出すなど、公害防止施策は積極的に行われた。

新しい都市づくりの構想のもとに「横浜国際港都建設総合計画中期計画四三年―四八年」がうち出された、これには、六大事業を推しすすめることが示されていた。

六大事業とは都心部強化、金沢地先埋立、港北ニュータウン建設、高速鉄道（地下鉄）の建設、ベイブリッジ建設、高速道路網の建設であった。

このうちの都心部強化事業は横浜の二つの都心地区（関内、横浜西口）を「将来の国際文化管理都市にふさわしい機能を持った都心地区」に育て上げるために、二つの都心部には生まれた工場地区の工場（三菱造船所、古河電線など）の本牧・金沢埋立地への移転と伊勢佐木町や元町などの今までの商業地区や、横浜駅西口などの再開発を促進しながら交通網の強化をはかることであった。

高速鉄道建設は、市電に替る市街地の交通機関の整備で、都心地域と周辺区とをつなぐために、一号線から四号線までの約六七・八キロメートルを計画した。

ベイブリッジ建設事業は本牧ふ頭や根岸湾の臨海工業地帯と、大黒ふ頭や鶴見、神奈川区の工業地帯をじかに結ぶために横浜港に橋（ベイ・ブリッジ）をかける事業であり、高速道路網の建設は都心の交通渋滞を緩和して、都市部と周辺地区を結ぶ道路網の整備であった。

こうした六大事業は、横浜の都市の改造をめざして、現在継続して進められている。中区の区域では伊勢佐木町や元町の商店街での一部街並みが改良され、一方、三菱重工業横浜造船所が本牧埋立地

の一部に移転が終り、現在、金沢埋立地にも移転が行われている。高速道路も関内と野毛地区の一部が終り、掘割川の上の工事、新山下一丁目でのベイブリッジ・ランプの整備など、工事の進展が見られている。

一方、周辺区では、宅地開発の抑制が行われ、土地の利用が規制されている。

さらに四十三年（一九六八）六月十五日、新都市計画法が公布されたが都市計画上の土地利用を効果的にするために「高度地区」「風致地区」などの「地区地域制」といわれる方策がとられている。

その上に市独自の行政指導の規範として「山手景観保全要綱」「日照等指導要綱」の制定が行われた。

●各地区——昭和四十年代に入った関内地区には、四十一年（一九六六）神奈川県庁の新庁舎が竣工したが、これは関内地区における本格的な建築高層化の始まりとなった。そして業務地域としての充実を見せていった。一方、神奈川県立博物館が旧横浜正金銀行建物を利用して四十二年に発足、次いで市民ホールが旧横浜宝塚劇場跡に四十四年開館するなど、文化的施設も新たに設置され、関内の特徴の一つとなった。またこの年、本牧市民公園、四十六年旧吉田川を埋立てた大通り公園、翌四十七年にはフランス山が開かれ市民のための憩いの場が次々と誕生していった。

こうした都市施設が充実してゆくなかで、四十三年本牧ふ頭が完成、それと前後して本牧産業関連用地が造成されるなど、港湾機能の強化も図られた。

しかし一方では、道路整備の遅れから新山下方面は港から陸揚げされた貨物輸送によって交通渋滞がおこり、コンテナー街道と言われるありさまであった。また本牧地区の中央部の接收地は四十三年

に返還の方針が決つたものの、その実現にはほど遠く、さらに根岸の旧競馬場の接收はつづき、四年には行政機関、民間団体あがての解除運動がおつづけられていた。

こうしたとき、四十六年にはかつて海だつた根岸埋立地には石油コンビナートが出現した。まさにこの時期は開発と停滞とが交錯していた。

●市民が主体——昭和四十年代後半、市にとって、都市問題はいよいよ深刻化してゆき、市民生活に大きく影響することとなつた。例えば高度成長によつて市民生活が充実に向上したが、一面では大量のゴミが集積排出され、道路交通は車のラッシュ、企業による自然環境の破壊、さらには水資源が涸れ、人口の増加による学校や、病院などの建設用地の不足など深刻さを増していった。

四十七年（一九七二）一月、横浜市はこれらを五つの課題として、市民生活を守るための「五大戦争」と宣言、当面の都市づくりの緊急課題とした。都心の中区では、特に大量のゴミや、道路交通の問題は大きく市民生活にのしかかつていた。

そして四十八年には、「都市づくりの主体は市民である」という基本的な考え方のもとに、その年の六月に「横浜市基本構想」が策定された。これは「国際平和都市、人間環境都市、広域大都市圏のなかの中核都市、人間性豊かな都市、市民による市民のための市民都市」を将来の都市像として、今後の情勢に対応しつつ、すべての市民が一体となつて新しい横浜を育ててゆくことを、目標としたもので「横浜市総合計画一九八五」としてまとめられた。

四十八年秋、戦後の大きな試練として、「石油ショック」が発生、市民生活を直撃した。これはわが国の経済成長に大きな変化をもたらしはじめ、物価や土地の価格が急に上昇するなど、今まで考え

たこともない事態が生じた。このことは都市計画の上でも大きく影響し、「総合計画一九八五」の実施のための中期計画を作ることが見合わされた。しかしその代りとして、四十八年からの「横浜市五ヶ年指標」がまとめられたのであった。指標は、都市環境・生活環境の向上改善、地域の文化活動の推進、学校施設整備、心身障害児教育、社会福祉、保健医療の推進、公害・災害対策、都市再開発の推進などに重点を置いたものであった。

● 個性ある街づくり——こうした横浜の都市づくりの施策は、一連の将来計画、その他の市独自の要綱の制定、法制度の活用などによって、多方面にわたって行われてきた。

このなかでは、特に「個性ある街づくり」として、都心部の形成、大規模な事業の推進、周辺地区の生活環境水準の維持、向上などが行われている。中区の場合は次のようなことが実施された。

(1) 緑の軸線の形成とプロムナード（散歩道）

都心のなかで不足した植物を都市景観とともに取り込み、人間性を都市形成に豊かに盛り込もうとする構想で、関外地区の吉田川の地下に地下鉄を通し、その上をば五〇メートル、延長一・二七キロメートルにわたって、石の広場、水の広場、緑の森をしつらえた大通り公園とした。また、市役所のわきの空間には歩行者専用道として、クスノ木を植えた「くすの木広場」を造り、さらに、横浜公園につながる緑の軸線としたのであった。軸線の構想はさらに山下公園から山手の丘、根岸森林公園へとつながっている。

さらに市民のために都心の散歩道（プロムナード）として、関内地区に三つのルートを設けて、歩く人のための案内板や、標識を設け、歩道上には市民のデザインによる絵タイルをはめ込んだ。

(2) 商店街の整備

これは四十年代後半から考えられたもので、馬車道商店街のミニ再開発で、五十年四月には町づくり協定が結ばれた。

ミニ再開発は、商店のビル一階部分の壁面線の後退、アーケードの取りはらい、レンガタイルによる舗装などであった。さらに、尾上町を中継する伊勢佐木町商店街では、アーケードを取り去ったあと、道をレンガタイルで舗装し、樹木を植え込み、イセザキショッピングモールとして歩行者の便宜を図ったのであった。さらに五十二年十月には、伊勢佐木町と馬車道、さらに関内駅とを結ぶ地下商店街の「マリナード」が完成し、この一帯の商店街の状況は一変することとなった。そして五十七年には野毛のミニ再開発も行われた。

(3) 山下公園周辺地区の街区造成

昭和四十年代の半ば、山下公園周辺には、大規模な建築計画が出されるようになった。しかし、それらは公園周辺の環境を破壊する恐れがあったので、街区の建築指導構想がたてられ、公園通りのイチョウ並木を保全すること、歩道をひろげるための壁面後退、などが行われた。

その結果、県民ホールと産業貿易センターの高層建築の間には両方の建物前面にペア広場が生まれ、さらに新築の高層建物は壁面線後退をしたデザインによる斬新な街並みが出現した。

かつて外国人居留地として商社が並んだこの地区は、こうして大きく変化を見せていたのであった。

これら一連の都心部の改造には、人々の安全性・快適性を求め、オープンスペースを確保すること





開港広場

を目的とする「アーバンデザイン」(都市設計)が採用された。

こうした個性ある街づくりが行われるとともに、旧根岸競馬場の接収解除跡地には五十二年根岸森林公園、五十三年には横浜公園内に、横浜スタジアムが完成さらには関内に五十六年横浜開港資料館、同じ年桜木町には健康福祉センターが、次いで五十七年、開港資料館に隣接して開港広場がそれぞれ開設されるなど、次々と市民のための施設が誕生し、都心の機能が充実されていった。

●未来の街を――以上述べたように都心部は、変化の過程をとってきたが、昭和五十三年(一九七八)に就任した細郷道一市長は市民本位の市政を基調として市政を推進すると宣言、そして明るくさわやかな都市横浜とするため、「よこはまさわやか運動」を提唱した。

昭和五十六年(一九八一)十二月、細郷市政は横浜国際港都建設審議会の答申を得て「横浜市総合計画(よこはま二一世紀プラン)」を發表した。これは昭和四十八年に策定され、市政運営の基本とされていた「横浜市総合計画一八九五」が、第一次オイルショック以後、経済、社会情勢に著しい変化が生れ、この計画の前提となった人口やその他の諸条件も大きく変化したためであり、その上、人口の高齢化・市民生民の質的変化、文化的欲求の高まり、市民意識や価値観の多様化による行政需要の変質などの現在及び将来的課題が生れたためである。このプランは、二十一世紀を展望して、快適で安全な市民生活を実現してゆこうとすることが基本とされている。

この計画では二十一世紀へ向けての主要課題を設定して、「心豊かな市民」「健康な市民」「ふれあいのある住みよい街」「安全で快適な街」「いきいきとした都市」の五項目に分け、その細部に及んでいる。

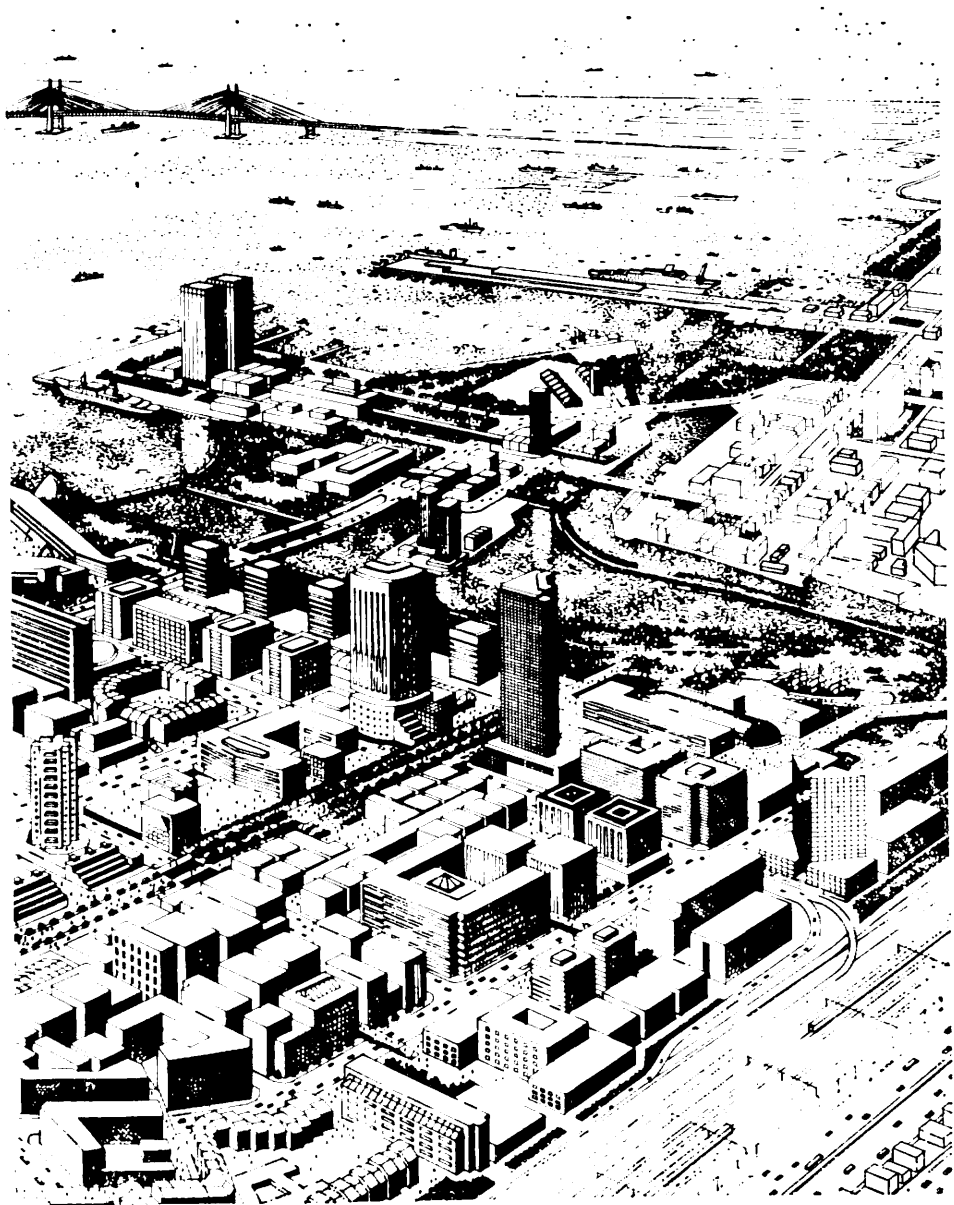
なかでも、いきいきとした都市として、国際文化都市の形成、活力ある横浜経済の確立、都市の基盤整備と活性化の三点に重点がおかれているが、この「都市の基盤整備」には当面中区においてさし迫った接収地解除の促進と跡地利用、それに臨海部の再編成があげられている。

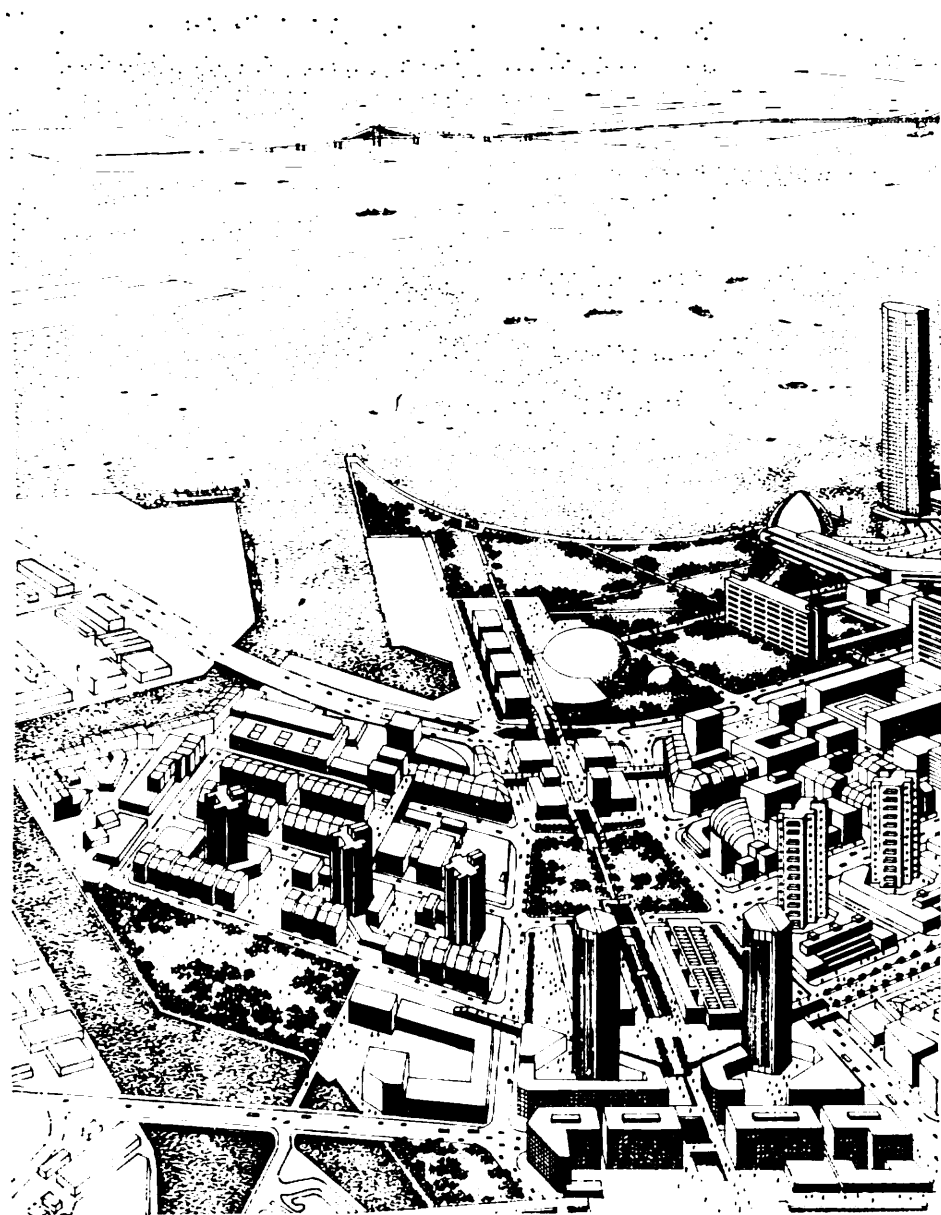
接収地については、さきに述べたように、根岸住宅地区がいまだ解除されないものの、本牧海辺住宅、新山下住宅地区のうち、本牧については、国際色豊かな街づくりをめざし、市街地に残された貴重な緑を残し、良好な都市景観を備えた計画人口約一万二、〇〇〇人、約八八ヘクタールの新本牧地区土地区画整理事業がいよいよはじめられた。

さらに「よこはま二十一世紀プラン」の中心的な計画（プロジェクト）である「みなとみらい21」の事業が計画された。

計画の地域は三菱重工業株式会社横浜造船所（ドック）の跡地を中心として、新港ふ頭、桜木町駅周辺、さらには高島ふ頭、横浜駅東口に及ぶ海沿いの一帯で、事業の計画面積は一八六ヘクタールに及ぶ。計画人口は就業者約一九万人、夜間人口一万人を計画する。行政区では中区と西区にまたがっている。土地造成のために新港ふ頭の一部を含む海沿いの地域に七〇ヘクタールの埋立を行い、交通路を確保し都心機能と港湾機能とを調和させようとして「新しい都心」を創造してゆこうとするものである。そこには、新しいミナト横浜のシンボルとして旧一号ドックに帆船「日本丸」が保存される。

いま、横浜は二十一世紀にむかって始動した。





みなとみらい21完成市街予想図