

## これからの都市計画と緑

特集

1

河合正一

緑とはなんであるか？ 飛行機で上から見てみよう。都会に向ってまさしく緑は引裂かれ地肌が露出し、カラートタンの人工の色に置きかえられている。そこには都市の生活が、マイホームが高度成長した経済のもとでめまぐるしく、激しく動いているのだ。戦災を受けなかった旧都心の方を見てみよう。たとえば、東京では山手環状線内のいくつかの場所や中央線沿いの戦前の新興住宅地であったところは、案外に緑が見えてくる。それにくらべて近郊のアパート団地や開発された分譲地に建つ住居空間には、むきだしの建物ばかりで、それらは精いっぱい太陽に向って窓をあけているが、その周囲にはしょぼしょぼした植物しかない。いったい人間が、しかも密度の高い人々が住む場所としてこれでよいのであろうか。人間も生物である。ホテルもトンボも草か藻がなくなると生息しえない。人間もインスタント食品と悪い空気の中では果して生き永らえるのであろうか。生物は生物の環境の中で生命が維持できる。自然の輪廻を絶つことは人間という生物にも危険である。人間は長い間、樹木や草という植物の群と共存してきた。炭酸ガスを吸い酸素をはき出していた緑の葉の機能を、もう一度思い返えそう。われわれのまわりには、植物のかわりになまの亜硫酸ガスと鉛やさまざまな微量毒物の集積、消えてなくなるプラスチックのむれが押しよせてきている。その中でマイカー、カラーテレビなどの3Cだ、3Vだ、3Pだと満足しているわけにはいかなくなるであろう。むしろ植物が生きられぬところには、人間も危いのだと見るべきである。しかし、現実には逆に毎日毎日その緑を都市周辺で破壊している。そして都市内では、それに見合う緑の補給がなされていない。ちょうど自動車が生産されても、それに見合う道路空間が補給されていないの

と同率であろう。

カラチにはいる航空路の両サイドの砂漠・アリゾナの砂漠はまた大変なものである。しかし私は初めて見たイベリア半島、バルセロナ・マドリッド・リスボンの地勢は、見なれたヨーロッパ大陸からすればおどろきであった。ハゲ山ばかりで、谷間に沿ってだけみぞおちを流れる汗のようなオーブの玉の連りの線が見えるのである。日本列島で都会は荒されたといっても、空から見える緑の量はその比ではない。ところがさらに驚いたことには、これらの都市の中にはいると都会のど真中に立派なうっそうとした樹木と、実にみごとな色とりどりの花をもつ大きな公園が存在するのである。国際造園会議< IPLA >が1964年東京で開かれたが、さすがその時のプレジデントであったF・C・ガブラル教授のおひざもと、リスボンの都市公園はみごとである。大きな樹を育てられない環境は、人間をも矮小化する。市長が嘆くように、われわれの街路樹は大きくなろうとすると頭を切られる。それは電柱に渡される電線を保護するためである。わが国の電力事業はその上にあぐらをかいている。電柱は明治の文明開化の象徴であった。それから百年たち、経営が安定し、今後料金を下げる計画をもち、公害対策に出費するつもりならば、それはたんに燃料重油のみならず、電柱撤去に投資し、樹を育てるべきである。この港町横浜では、いくつかの進歩的な動きが戦後あった。まず県市協力体制の神奈川県住宅公社がいち早く出発し、いわゆる脚貸共同住宅を進め、汐見台団地では地下施設や山なりの敷地造成に大変な努力を傾注して、全国に先がけて電柱の1本も見えない団地を造成した。そのころ三井不動産に、瀬谷地区開発に関して同じことがやれるかとたずねた覚えがあるが、到底そんな出費はやれるべくもないという返事であった。いま千年来の歴史をもつ金沢文庫の裏山は、西武の開発で芝居の書割のごとき山

の状態になるまで、市当局は後退をつづけて、かくも踏み止まった体である。日光の太郎杉事件にみられる建設省の確執等、いままでわが国家は、破れた国の山河をさらに積極的に壊すことによって、経済革命を行ってきたのだといつてよい。羽横高速をめぐる横浜市の1年余りにわたる闘争も、企画調整室の悪戦苦闘も、市長の「肩を切られても眉間に傷をつけられては我慢ならぬ」という名言も、実はもっともお上品でもっとも実行力のない都市美対策審議会のバックアップで進展したという事実は、興味深くまた意味深長である。200万都市横浜市は、まだ全体としては緑の多いところである。最近分区が行なわれる予定の周辺大区部、すなわち港北区・保土ケ谷区・戸塚区・南区南部等では、とくにそうである。それに比して都心地区、有名な山下公園にしろ、由緒ある横浜公園にしろ、ジリ貧状態にある。十数年前を想起しよう。昭和20年代から30年の初にかけての時期である。全国の都市の中でもっとも大きくアメリカ軍に接收された市であり、他の都市がぼつぼつ復興しかけたときに取残され、財政も赤字であった当時を。そして関内牧場といわれ、だれも安住の土地を買おうとしなかった。伊勢佐木町に並行して軽飛行機の滑走路が存在した。いま考えればなんと進歩的な都心施設をもっていたことだろう。あの時市当局がだれも買手のない接收解除地を買占めて市有地にしていたならば、現在名古屋市よりもっと前向の都市になっていたであろう。これができなかったのは、当時のわが国の都市計画政策の貧困、土地政策に対する大蔵省の見通しなさのほかのなにものでもない。大蔵省は自分のもっている土地を売払っていた。以来一向にわが政府の土地政策は一步も進歩していない。これらは極端なように聞えるかもしれないが、直接、間接に「緑」の問題に関連しているのである。

昭和41年から42年にかけて、河川埋立利用審議会というものがあって、どぶ化し舟運機能もなくなった運河を埋めて土地利用の資にあてようということを決めた。この発想はいろいろ理由があるが、なんといっても東京の数寄屋橋外堀を埋立て、長城式ビル道路を実施した秀島構想の前例と地価ゼロの水面の魅力に裏付けられている。それゆえ埋立後の利用計画は、本格的にはなかなか明らかにされなかったが、当然その変換土地のビル建設とその行為を補てんする緑地・公園造成のアドバランが推進力であった。河川をめぐる市と県の権限問題も具体的に明確になる。都市内の川は、実は污水管であり、遊水池であることも再認識された。それは無計画な後背地宅地化による流量変化・増大の負担とくらべ、都市施設としての排水ポンプ場が見合っておらず、埋立事業に便乗しなければ実現化できず、市は埋立てる代償に山を掘って人工谷川を造らねばならぬみちゆきも顕在化してくる。他方において都市間交通という名目で市内地下鉄計画が実現し、首都高速道路公団の羽横延伸用地決定がせまられ、これらは地価ゼロの水面に向っておしよせてきた。もっとも先に声をあげたのは、建物用地利用であったが、民間計画から出発したため肝心の資金準備は一向にあいまいもことしたままであるうちに、地下鉄は着々実施予算をもち、高速道路は遅れをとった。すべて国の各省のリモートコントロールがきいている。金をもった地下鉄は、なるべくけんかをかわす路線に逃げ込もうとし、高速道路はもっとも安く、空中にジェットコースターを造って逃げようとする。まさしく市長のいうように、横浜都心の眉間を争奪して都市計画決定にいたる1年戦争が行なわれた。もちろん、これには内ゲバもつきまってくる。横浜の関外は、かつて入江沼沢であった。港の発

展とともに埋立市街化がはじまり、運河交通の堀割がきれいな形にデルタ地区にでき上がった。いま1世紀近くたって、この交通路はどぶと暴風時のハシケだまりにちょう落した。モータリゼーションの時代に、その部分が道路に変化してももともとである。われわれの研究室は、一度はこれを考えてみようとした。根岸線をこえる地上4~5階の高さで高速道路が関内駅上で空中サーカスを演じ、またこの高さからランプがデルタ中心に延々と降りてきて、まちを二分する暴力にはがまんできなかった。それにくらべれば川は堀割道路に、地平面は中心都市内発生交通をさばくための交通用地面積増大にあてる一眼には眼を、歯には歯を式の一古い輸送機能は新しい輸送機能へという方式を考えたとある。しかし空中でやろうと地中でやろうと、競合路線では曲率も勾配もうまくいかず、つくづく10年前ももっとも安易にかつ安価に行なわれた根岸高架線計画の構造技術的がん症状にほぞをかんだのである。すなわち、根岸線こそ地下に通していたら、後の問題はなん倍か楽になったという繰言である。都市建設における総合調整の大切さが、これほど思い知らされる試行錯誤がまさしく顔のところで行なわれていたのである。これに対し浅田提案から誘発される市長の大通り公園構想は大らかなものである。山下公園から日本大通り、横浜公園、埋立吉田川から蒔田公園にいたる緑の流れが、横浜デルタの真中に毛を生やす。それには欧州先進国の諸都市、近くは有名な名古屋市の戦後の道路計画の先例もある。しかし、この大通りは既存の川、両側道路を含めて、幅60mしかないことに注意しよう。名古屋は100mであり、実現できなかった石川栄耀氏の都の戦災復興道路計画も100mであった。東ベルリンのスタリナーレーはやはり80mであるが、交通量があまりないのでその半分片側に芝を植え緑地にしている。吉田川両側の既存道路権益を保存すると、大通り公

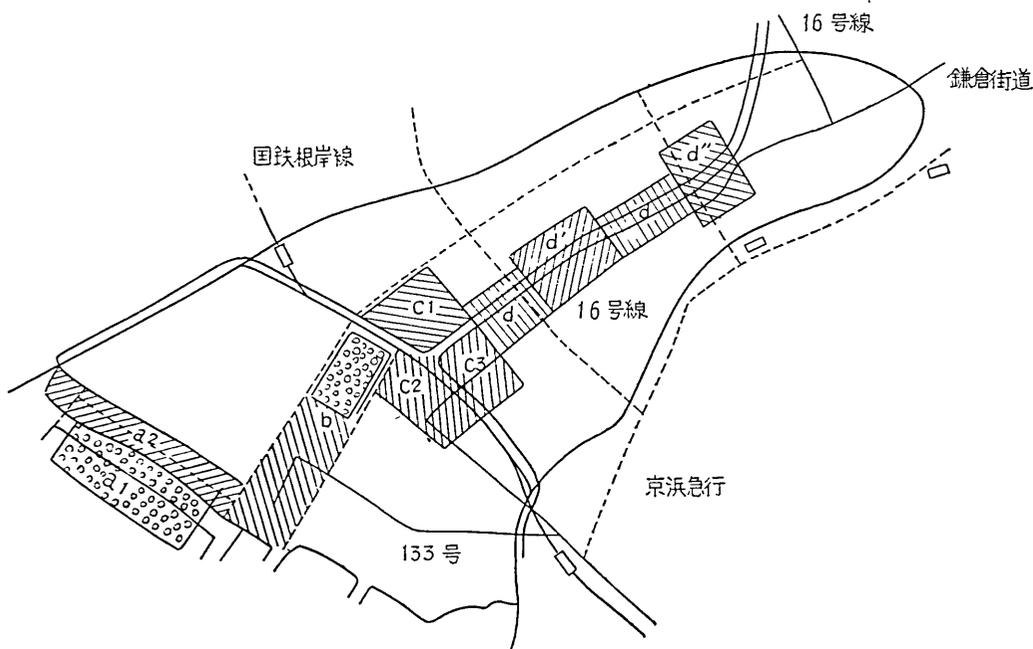
園といっても幅30mしかとれないことになる。へたをすれば往復交通分離帯程度のもとなり、到底この通過交通の流れを渡って子供が遊びに行ける場所になるかどうかは、よほど技術的にうまい構想をもたないとおぼつかない。現に名古屋であれだけやったあげくに、そのような傾向がないとはいえない昨今である。われわれは必ずしも大通りでなくても数珠状に連なった緑地広場でよく、それを取囲んで人の流れと停滞の場を形成し、同時にデルタ軸線沿いに再開発計画をたて商住の立体空間をつくる提案をおこなった。もっとも、これは画期的な外科手術的要因を含むから、現行法制、自治体財政の枠内ではなかなか容易な事業ではない。現に桜木町周辺、関内再開発では中途半端な造成しかできなかった。街づくりは、個別的な敷地や個別的な建物のバラバラな関係だけではもはやそれ以上の発展が望みえないことが、次第に明白になってきている。戦後4半世紀をへて新しい生活の容器である都市が、過去の木造都市から不燃都市に変りつつあるとき、どのようなあり

方であればいいかが、全面的に問われているのだということを再認識せねばならぬ。超高層ビルの技術や万博のお祭りに気をとられ、問題を取逃してはならない。それをわれわれの生活空間に使いこなさねばならない。

### 3

都市全体に対しては、法案それ自体の詳細については問題が残るとしても、本年6月より新しい都市計画法が実施され、都市再開発法も発効しようとしている。いままでの不完全な法制に比べれば、はるかに新時代に対応しうるものであることも事実である。これをいかに効果あるように運営できるかがこれからの問題であり、欠陥をのりこえてザル法化してはならない。市街化調整地域を真に適切に運用できれば、緑と市街地の保全や展開に、もう少し合理的な計画性が保てるはずである。横浜市とか藤沢市のように調整地城を大きくとろう

図1 大通り公園

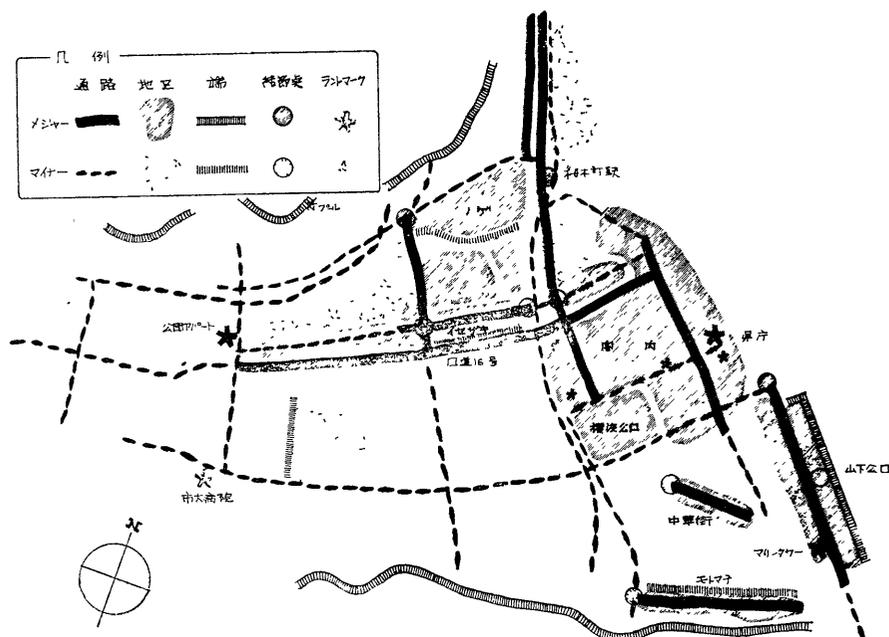


としている意欲は、買われてよい。しかし人口圧のもとでの次の時点での運用に、その成果がゆだねられるであろう。米作をやめた近郊農地の谷間の水田等は、埋立てて地盤や環境の悪い宅地にするよりも、池とか遊水池とかにして、むしろ今後拡大するレジャー的機能への、積極的転換を計った方がよいというのは卓見である。今回、きわめて小規模な例ではあるが、そのような試みが神奈川県住宅供給公社の鴨居団地計画で進行しているのは注目してよい。〈本稿では周辺部の緑についてはこれ以上ふれず、ほかの機会に譲りたい。〉

さて都心地区にもどると、まず既存の公園の都市公園としての整備・拡張を行なう必要がある。この根本にあるものは、時代の変化や都市施設の高密度化に従って伝統ある公園が矮小化するおそれのあるときは、その近代化・拡張をはかると同時に、都市全体量と見合う新規計画を先取りしなければならないということである。前者に該当するものは、後述するように山下公園と横浜公園であり、それにつらなる「大通り公園」であり、後者に該

当するのは三溪園と富岡埋立地区公園であるが、三溪園は埋立地先を日石に先取され、臨海公園機能を喪失した。これは肝に銘ずべき失敗であって、富岡において償う必要がある。また今後でてくる問題としては、ベイブリッジランプ周辺には緑地のことを考えるべきである。これをうまく挿入しないと、ブライト地区を育成することになる。山下公園は、震災後整備されたわが国でも有数な近代的な臨海公園として、ユニークな存在である。しかし、臨海貨物線の導入について物議をかもしたように、港の生成と保存の間に矛盾がある。一方山下埠頭の建設により、この公園は昔日の臨海の意味を著しく喪失した。すなわち、平面配置図から見ても臨海というかつての沖合への開けた遠望はえられず、むしろ埠頭群に囲まれたあまりきれいでない港面に接した船見公園たるほかはない。現存の高架貨物線の外に、将来高架高速道路がやがて埠頭・倉庫間やベイブリッジ連絡に必要となることは必至であろう。これは、現在の羽横高速の容量の破産、東名高速の埠頭への連絡

図2 地域のイメージ図



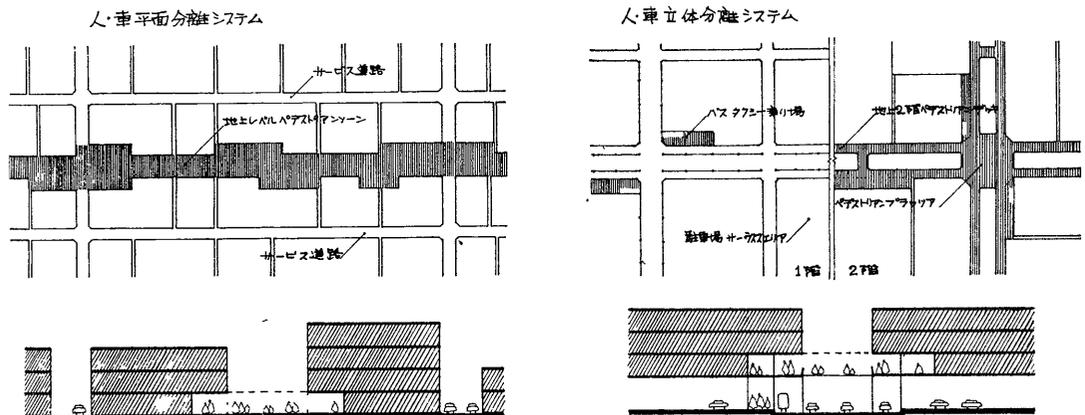
を考えると十分ありうることであり、これなしには、市内平面交通量の緩和は望めないからである。この場合、その幅員だけ公園はさらにせばめられることになる。そのような運命の下でもこれを生かすためには、この公園の歴史的なオリエンテーションと傷つけられた公園機能を多少なりとも回復するために、まず交通路線で欠損した面積以上のものを海上にそのまま取得することである。その前面位置は現在の氷川丸の先端あたりと考えられる。そして一層近代的な公園施設を整えるべきである。プロムナード等外国の港湾都市や臨海公園に幾多のよい前例がある。貨物線・高速道路構造体はたんなる土木的設計でなく、西独におけるように建築家の参加を求め新しい造形美に富むものであることが必要であり、建設条件にすべきである<図1, a1>。

山下通りの公園側歩道は橋脚近くまたは下部に挿入することにより、車道を拡幅した公園キオスク帯を構成することができよう。山下通りに面する由緒ある旧館群<ニューグランドホテル、外国公・商館等>はその背後地を含んだ敷地スパーブロック割当を行ない、保存すべきものを指定する。新築するものは適当な容積制のもとに15階建程度の規整を行なう。このためには小さすぎる現在の

ロット割が問題となろう。また現在のポートタワーは、構造的にも醜悪なもので2~3本造るのもおもしろかろうと考える。イタリーにはロメオとジュリエと称する複塔も、20本程群立しているまちもある。また、このようなシンボル塔外面に付加広告を取付けることを禁止すべきであり、塔自体がコミュニケーション媒体とならねばならぬ。その他浅田構想に示される会議場・記念館・観光施設等の諸施設の実現可能なものから、海岸通り地区の整備実施計画にうつすことを考えてよい。付言するならば、古典的ニューグランドホテルに対し、新しい近代的高層ホテルを設けるのもよく、フランス山の再開発等がからんでくるであろう。また元町は一応再生したが、パーキング等まだ本格的には体裁をなしていないので、羽横高速実施と同時に両端にパーキングビルを設置して、元町通り自体は徒行者専用とすとか、積極的手法が、うたれなければならぬ<図1, a2>。

とくに整備を要するポイントは、シルクセンター前交差路、日本大通り突当り地区である。日本大通りは地下鉄3号線施工と同時に、歩道を含め道路路面を再整備すべきである。歩道は前述のように立体的な連絡性を保たせ、歩道橋・階段等は狭い意味での美観をその設計に考慮する要がある。車

図3 ペDESTリアン・システム



にさえぎられては「歩いても歩いても小舟のように……」とはいかないであろう。とくに日本大通りの歩道等は幅員を拡げ、植樹と共に舗装材料等リスボン等に匹敵するものを考えるべきである。これは当然横浜公園に貫入する。

横浜公園は、野球場その他雑居物をすみやかに移転・廃止せしめ、純粹の公園として山下——横浜の双対とし、近代的森林公園として整備することが緊要である。これを現状に放置してなんの美観といわれようか。市庁の増築敷地とか職業野球場とかの話がでるなど、うわさだけでもはなはだ遺憾なことである。花園橋ランプのあたりをくって道路拡幅のため公園がひとまわり縮小せざるをえないであろうことはもう目に見えている<図1, b>。

さていわゆる軸線構想によれば、横浜公園から大通り公園に軸がのびるのであるが、市庁舎・関内駅という関係で軸線は2回90度に折れ曲がって続くわけである。この折れ曲り方をうまくやる必要がある。まず関内駅のスレート張りの駅舎が、眼の前に長々と横たわって視線をさえぎるのはなんともやりきれない。むしろ市庁その西のブロック、派大岡川<実は堀割高速道路>の対応南部分を含めて、関内駅もろとも大きな再開発のカタマリの有機的計画を考えて、ここに少しずれた軸が突きささる手法の方がよいかもしれない。このカタマリは市庁あり、ビルあり、文化体育館あり、他の文化施設ありという一大団地で、人と車・鉄道がそれぞれの面で機能しながら、人間の方もそれらにじゃまされずに歩く道もちろん立体的になるであろう、憩いの場や、広場・緑地がからみ合っている場所……。こうして眉間がまさしく市の、市民の眉間となり、その周囲には商業地区が待受けるという大構想がもてる。いささか夢想すれば、少し早いですが、すでに老朽化市庁はもう間尺に合わなくなったから取りこわして、第二庁

舎等といわず超高層化し、場合によっては国鉄と道を股の間にはさんで、そそりたってもよいし、関内外の橋渡しをやって緑で周囲を取り巻かせ、関外側には文化センター地区を形成するという具合である。ここまでいかなくても、大通り公園は南からは市庁に向かって連なってくるが、その裏の勝手口である。ここで現在の市庁の建物のままあるとしても、市民ホールの南側壁画部分は取払って透明にすべきであるという提案がある。タイル壁画は戸外でも再現可能である。もちろん、もしこのような大手術を行なうのであれば、当然原設計者の村野藤吾氏にやっていただかねばならぬ。また商業地区は、ここで現在の南北軸から東西軸に変換してデルタを横断する方が都心横浜のためにはよい<図1, c>。

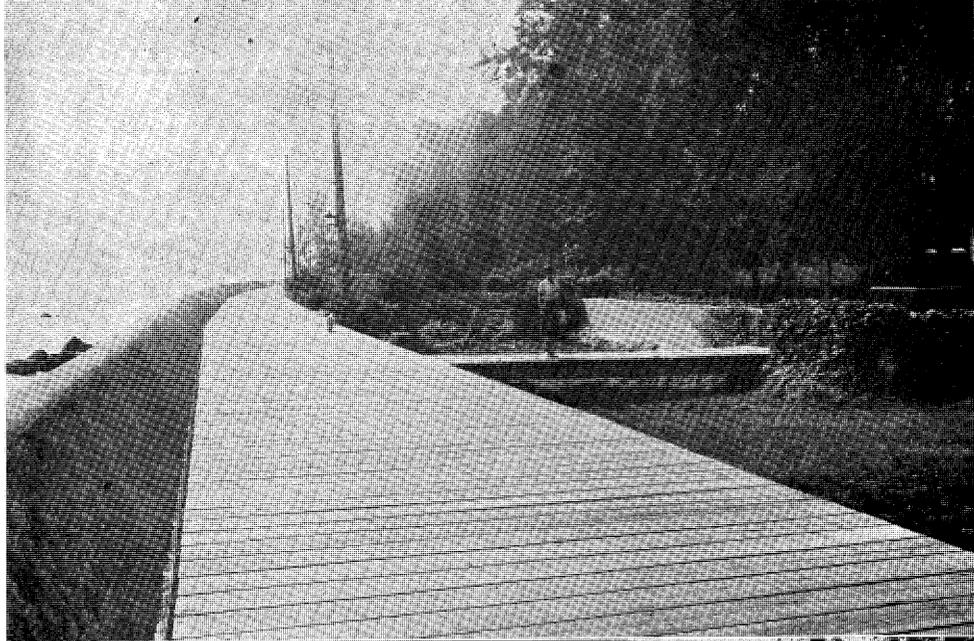
<注: 詳細なイメージは「都市美対策に対する基準資料」<市計画局44 3>参照>

さて吉田川埋立、地下鉄導入のもとに開発される地区は、再開発法適用すべき好対象で、吉田川周辺のブロックを組込まねばならぬ。それゆえ地下鉄駅を拠点とする開発の方向は、それぞれ川と直角方向となる。曙町・弥生町・永楽町・真金町にまたがる地区<図1, d'>および阪東橋・高根町の地区<図1, d''>が開発の拠点となろう。これらは大型建物コンプレックスを中心と考え、現在の幹線沿いはサービス用アクセス部分となり、建物の重心はむしろ幹線の間にある現在は低開発部分となるであろう。そしてまたその方がやりやすいわけである。これらのd', d''拠点は前述のように川==大通り公園と直角方向にこれをまたいで——市道であるから相対的に可能性が大きい——広がるもので、それぞれその上に高層の都心共同住宅群をのせる。この世帯空間はすくなくとも1戸3LK以上とし、都心の自然環境の悪さを室内空間の広さでバランスさせるようにすれば、住民の定着化が可能であり、同時に商業活動に新し

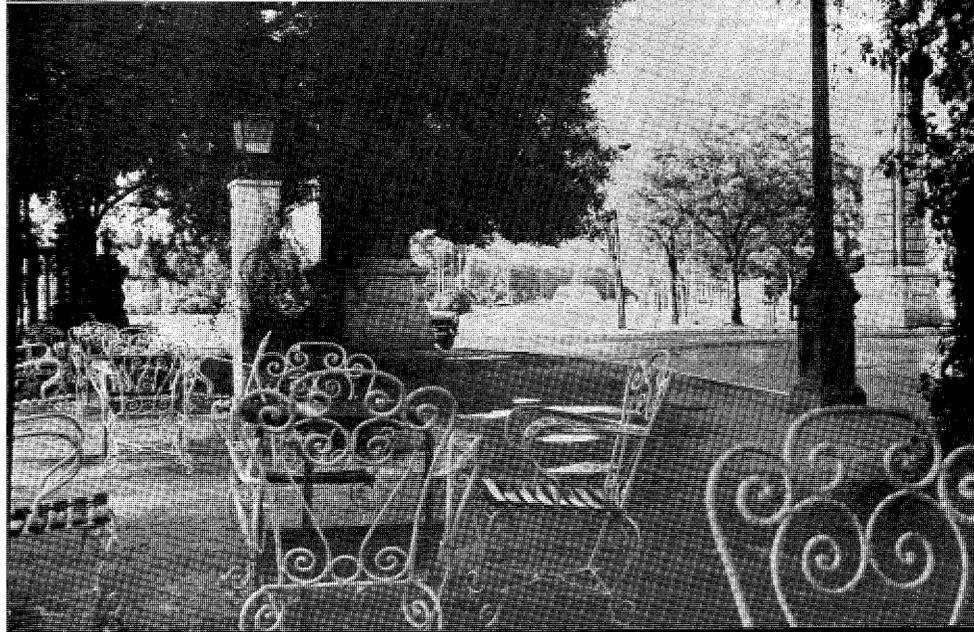
ホストンの掘削高速道路



トロントのリドにある厚板敷のブロムナード

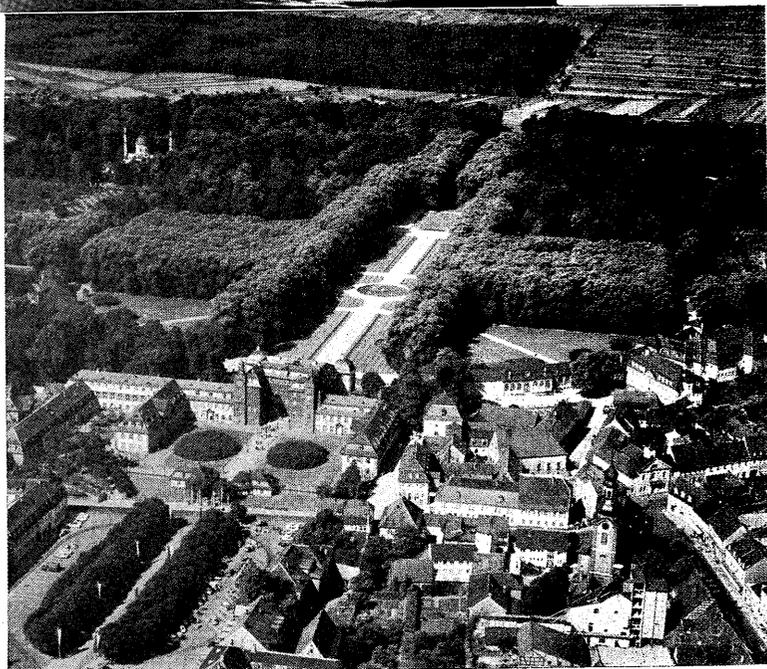


マドリッドの大通り公園





トックホルムのクングス・トレード・ゲ  
ード公園、屋台風景、



シュウエツインゲン公園の森



デュツセルドルフ・ベンラート公園

い拡大の契機を与えることになる。現に大船からの国鉄桜大線、藤沢からの高速鉄道には含まれるこのデルタ中央部には、大型デパートが3～4成立する基盤は十分あるのである、ただしこの誘導がうまく総合的に行なわれればのことであって、失敗すればヒョロヒョロした小道公園と交通路の方向に変わるであろう。

#### 4

さて緑地でなくデルタ再開発の方におしゃべりが過ぎたが、これだけの調整をやっておかないと緑もただちに都心で育たないからである。

先にのべたように、山下公園は港水面に接して一大プロムナードをまわし、その中央帯は樹木のあつ開けた憩いの場、海岸通り沿いには可能な限りの大木を密に生やすことができないだろうか。日本大通りは一列の街路樹でなく両側2～3列の大木で中央の車道をおおうくらいにしたい。さて横浜公園は東西南側は20m程車道に提供し、同じく20m内側は森林帯で取りかこむ。その中央には、居留地伝統にあやかって、日比谷公園どころでない本格的なルネサンス庭園を日本一の典型に造成するのがよい。

大通り公園の北詰は高速道路に蓋をして緑地化するわけであるが、可能な限り緑地部分を拡大し、四方八方からの歩行者路が地下にまた空中に網の構成を行なう。その真中にドーナツ型展望塔を設け、これを「ブルーライト」化する。これによって全国に歌われた大変なCMの実体を、市はようやく市民や国民の前に見せることができるわけである。長者町駅にかけての大通り緑地の幅の広い部分は公園と共存できる施設を散らばし、中央には大噴水池を設け、屋外カフェ、レストラン等を配置して、「歩いても」休むところない現状を打

破すべきである。そして両側の新商業地区部分との人の流れが貫入する相互関係を密にする。

これから南に向って流れる大通り公園の地盤面を現状の水面上どうするかは、なかなか技術的に検討を要する。両側からこの緑地にはいるためには、車道を渡らねばならない 国道16号線が、市電敷撤去により容量が増大するとしても、市中の発生交通を考えれば、大通り両側は流れて来る車の量は決して低く見積れないであろう。企画調整室が検討しているように、東側の現在行詰りの富士見町・不老町路線を高根町まで幅25mで貫き、デルタ中心地区の車をさばくことも現実に必要なようになってくるであろう。中央緑地を交通分離帯にさせないためには、徒行者は緑地に地上あるいは地下でアクセスできる方式を考えねばならぬ。これには緑地を車道より高くするか低くするかしかない。高くするのは渋谷でやったように車道路あるいは地下に駐車場を設け、人工デッキ上を緑地とする方式である。ムクの土を積むことは、地下鉄トンネルパイプに大変な荷重をかけることとなるので、両側地域に地盤沈下をまねくおそれが十分ある。人工デッキ式しか考えられない。他方現在の水面を地盤面とすをサンクン・ガーデン方式も考えられる。しかしこの場合、四周に車が走りまわっているのです、むしろ思い切ってコンクリートの塀を地上1階程度にまわし、暴走車が落ち込んだり、騒音やガスが直接はならないようにして、都市中心にあるパティオ空間を造成するのがよい。この壁画等、画家・彫刻家に大いに活躍してもらいたい空間がでてくる。野外美術館が期せずして成立する。あるいは、フォード財団建物が示唆するような大きなガラス・ビルをその上に設け、空調を行なって木立の中を小鳥が飛びかうような施設を組み込むことも可能であろう。結局単調でなく、高い部分あり低く囲まれた部分あり、これを結びつけるしゃれた階段や老人・子供国の

エスカレーターくなにしろ地下鉄はかなり深くもぐる部分があるので、エスカレーターは公共的に取扱われるべきである、場合によっては水平移動歩道も結構である。こうして子供の遊び場はあちこちに、それと木立をはさんで恋人同志の語らいのコーナーくドイツ語でこれを Liebesheide と称する、老人の体操場等がアラベスク模様に組み合わされる一方、木立は地上20~30mの高さで蒔田公園に流れる。これを突切って、直角方向にビルの橋が渡って高速エレベーターが公園に向かって舞い下ろ。これは痴人の夢想であろうか。否もし横浜市が本気で首都圏の前衛的地方自治体の眉間空間によって市民に答える覚悟があるならば、また全国でこのような近代都市の先駆を、唯にゴゴの輸入元に甘んじるだけでない覚悟を示すならば、決して不可能ではないと信じる。これによってのみ、東京からあふれたベッドタウン市民を高速鉄道3号線を通じ自分達の市の中心に引きつけることがはじめて可能になり、さらに首都圏からブルーライトを見に、レジャー人口を吸いつけることができるのである。それによって10年後の東京湾をめぐる連合自治体帯の中で際立つた雰囲気のある市となるはずである。その真中に市民の集合が可能な生きた広場く新宿地下の奇型児ではないを構成すべきである。都市公園と広場を法制的にも有機化する要がある。

<横浜国立大学教授>