

横浜市再開発についての基本的問題

高 見 玄 一 郎

1 都市計画ないしは地域開発の考え方について

わが国においては、これまで都市計画ないし地域開発についての明確な経済理論は存在していない。政府あるいは地方公共団体の技術的な計画ないし考え方だけが存在していたのであるが、今日では、これに対する経済理論の裏づけを必要とする状態になっている。少くとも、これに対して、なんらかの新しい努力をしなければならない事態にあると考えられる。

このような考え方に、われわれを導いている一つの理由は、今日の社会生活、特に経済活動のうえで混乱しているもの、たとえば道路、港湾、都市というようなものが、主として公共投資によってつくられているということである。

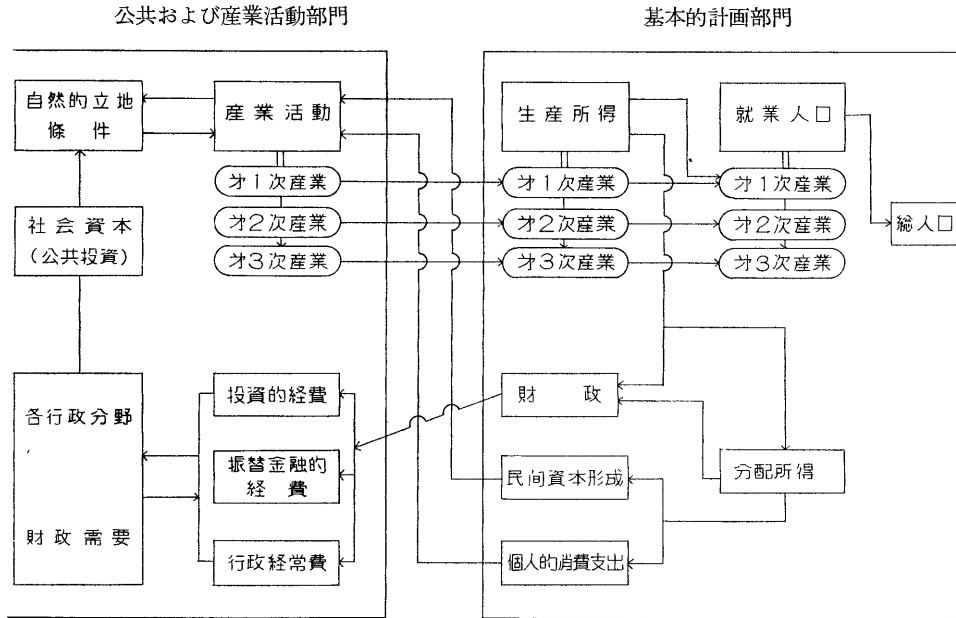
公共投資、ないし財政投資は、いうまでもなく利潤追求の性格を持っていないし、また、法律上それを行なってはいけないのである。したがって、経営＝マネジメントという考え方が存在しない。これが一つの問題点であるように思われる。しかしながら、民間の投資とは、性格的に全く異なるものであるから、当然民間投資とは別のカテゴリーとして考えられなければならないのであるが、少くとも、社会資本の循環の中で、どのような地位を占め、どのような役割を果たしているかという点について、そこから、新しい研究の手がかりをつかむことができるものと考えられる。

われわれの手もとにある各地の開発計画の中で、静岡県総合開発計画は、この問題について注目すべきものを持っている。この計画の考え方を図示すると、次のようになっている。(次ページ図参照)

ここに示されている言葉の中で社会資本(公共投資)という考え方は、われわれとしては若干問題点を残していると思うのであるが、一つの地域計画のなかに、民間部門、すなわち民間投資をとり入れ、公共投資とともに、その経済活動の結果、生じるところの「所得」という概念で計画の基礎を構成していること、すなわち、地域社会の経済活動を総体的に捉えていることが注目すべき点である。

この考え方は、極めて産出力の大きなものである。すなわち、地域の総合計画の中に、次のような新しい観点がつけ加えられるであろう。

静岡県総合開発計画



(注) 第6次静岡県総合開発計画書(1)より作成

- (1) 年々の経済活動の拡大が具体的にとらえられて、地域における社会資本の循環という概念へ到達すること。
- (2) わが国の産業の成長が、それ自体として一つの地域計画を必要とするようになった現在の段階をたくみにとらえていること。これによって、民間の計画と地方公共団体との計画とを統一的に見ることができること。
- (3) 所得という概念は、更に県民市民の生活の向上の問題と結びつき、一つの福祉計画への発展をもたらすこと。

以上のような新しい観点は、終局的には公共資本と民間資本との統一的把握というところまで達するものであるが、このような観点から、われわれは、横浜市の将来計画を考えることが重要であると思われる。

2 港湾について

横浜市の立市の基礎は港湾である。ところで、横浜港の現状は、いうまでもなく、外国貿易港である。もっと具体的にいえば、ライナーポートである。この外国貿易定期船航路の港という概念と、外国貿易港という概念とはかなりちがっている。従来、横浜港を外国貿易港という、ばく然とした概念で扱っていたが、これは、ライナーポートという具体的概念に置きかえられるべきである。川崎港や東京港でも、ある程度の外国貿易が行なわれているので、外国貿易港ということが出来るが、この両港はライナーポートではない。この質的ながちがいを明確にすることが必要である。これによって、港湾計画なり、運営の方法なり、かなりちがってくる筈である。次に、横浜港は、戦後急速に発展した工業的性格の極めて強い港湾である。この二つの性格から、将来の港湾計画の基本的考え方が出て来る。

現在のところ、横浜港の拡張について残されている部分、すなわち本牧と扇島の築港計画は、それ故に、横浜港がもつこの二つの性格の調和の上に乗って考えられるべきであろう。すなわち、第一に横浜が、東日本を代表するライナーポートであるということは、横浜港の将来計画は、東日本全体の将来の発展と結びつけて考えなければならないということである。第二に、その工業的性格、特に東京湾の臨海工業との結びつきの上に乗って、横浜の港湾機能を考えなければならないということである。このような考察の上に乗って、将来の横浜港に必要ないくつかの条件が出て来る。それらのものは

(1) 背後地との基幹道路（輸送路）の計画が重要である。

(a) 東京との間の基幹道路計画——これについては、現在内陸部においても海上の埋立地についても、2, 3の計画ないし考え方があるので、これを十分に検討して促進すること。

(b) 東名高速道路と横浜港とを直結させること。

(c) 東京湾の南部において、対岸の千葉県の工業開発ならびに東北の開発と結ぶ道路計画を検討すること。

(d) 東京バイパスで、日本海側（たとえば新潟）と結ぶ高速道路計画が必要であること。

(2) 横浜港の工業的性格は、輸入貨物および内貿移出入貨物の面から、極めて明らかにその特色が認められるであろう。すなわち、これらのものの大部分は工業原材料あるいは半製品の形で動いている。現在のところ、これらのものは、直接工場の岸壁あるいは埠頭で扱われているが、東京湾全体の将来の工業開発を考え、かつ国内各地のコンビナートの製品が東京湾に持ちこまれる可能性を考えると、これらの工業製品（半製品）の2次加工の場所、集積の場所、商取引の場所が必要となってくるであろう。

このような場所は、ライナーポートとの結びつきの上に考慮されるべきである。輸出貨物の90%が、定期船に積みこまれる現状において、特にこのことが強調されなければならない。横浜港の将来計画の中には、こうして、「東日本の流通センター」としての計画がつけ加えられるべきである。

- (3) これらの新しい追加的投資は、公共投資と、民間投資との結合の上に立つて考えられるべきである。これには二つの考え方がある。その一つのは、両者の資金の實質的な結合の上に立つての計画であり、他の一つは投資の形態は別々であるが、計画においては、最初に述べたような、両者の総合的な把握の上に立つての考えかたである。
- (4) このような計画の樹立、ないしは促進は、公共投資と民間投資との結合の上で行なわれるべきであるというのが、私の基礎的な考え方であるので、当然、市当局と民間代表との委員会制度を基礎とすべきである。港湾の管理自体も、将来はこのような形態に改めるべきである。

3 都市について

港湾について述べたことは、基本的にはそのまま都市にもあてはまるであろう。すなわち、横浜市の都市計画は、少くとも、東日本を背景とするところの国際港都としての性格がなければならない。現在「自然の成りゆきのままに」膨脹した横浜市の再開発が必要であるが、さきにも述べた東日本の流通センターとしての性格を付与するという点から見て、道路問題が非常に重要である。

(1) 道路について

ふ頭と背後地とを結ぶ基幹道路、工場地帯と従業員の居住地とを結ぶ通勤道路、あるいは原料や生産物の輸送に必要な道路の整備が必要であり、国道1号線、16号線等主要道路の立体交差、幅員の拡張、路上電車の廃止、地下あるいは高架軌道の設置、あるいはモノレールの利用等が考えられる。これらのことは、現実には居住者の既得権益という極めて困難な問題に当面するであろうが、この問題は、現在の居住者、すなわち多くの市民に、現在よりもっと良い居住の条件あるいは営業の条件を与えるという新しい考え方が、横浜市の再開発＝市民生活のレベルアップということを基礎にして採用せられるべきである。

(2) 中小企業ないし零細企業について

現在横浜市を形成している経済的要素の中で、中小企業ないし零細企業の占める地位はかなり重要である。現在これらのものは、市内に個々に分散して存在しているが、これらのものを、計画的により高度の形態に発展させる計画を、都市再開発計画との結合の上に立つて考えるべきである。一言でいえば、その集団化であり、さらに

具体的にいえば、より良い条件のものでの集团的移転である。

(3) 既設の大企業について

特に旧工業地帯に在る大工場は、すでにそのあるものは生産設備が旧式になり、新しい拡張の余地も無くなっている。これらの大工場の再開発は、個々の企業の経営上の点からばかりでなく、わが国の商品の国際的競争力のうえからも、地域社会の発展の上からも、重要な問題である。それゆえに、一方では、これらの企業自体が、その資本の公共に対する責任を自覚すると同時に、他方では公共団体が、その開発計画の一環として、これらの問題を研究すべきであろう。ここにおいても、市当局者と民間企業とが、委員会制度の基礎に立って問題を検討し、開発を促進すべきであろう。

(4) 商店街について

従来の商店街のあり方について、若干の批判的見解が生まれつつある。これまでのショッピングという概念は、次第にその場所的性格を変えつつある。東京がその良い例であるが、人口が都市周辺に向かって膨脹するにつれて、ショッピングのセンターも、次第に周辺のターミナルに移ったのが現在の段階である。次の段階は、明らかに、ショッピングセンターが、これらのターミナルから集团的居住地の中へと移動する段階であるように考えられる。

(5) 住宅について

戦後、公営住宅の形式が普遍化し、戦前とは非常にちがって来たが、これらの公営住宅も、今一段の工夫を必要としている。われわれの考え方によれば、人間が住む場所が、一番立派な、快適な場所であればならないのであるが、このような条件を満たすような公営住宅は、まだ存在しない。

(a) 人間生活の高度の発展を基礎的な考え方とする一つの新しい理念を持った建築様式が研究されるべきである。

(b) 居住地に、最も立派な公園、公会堂、娯楽施設、スポーツ施設、病院、学校等々、および、前項で述べたのと同じ意味で、すぐれたショッピングの場所を提供するような、総合的計画を樹立すべきである。

(c) 市民の住宅地として、郊外の新しい最も健康な土地を計画的に設定して、これらの住宅地を道路および電車等によって都心部と計画的に結びつけるべきである。

(6) その他の都市計画について

これら、市民の経済生活の上からの新しい考え方を基礎にして、その他の諸々の都市計画が行なわれるべきであろう。

以上のような、再開発概念の構造的な特色を考慮することによって、新しい都市の生活様式が生まれるであろう。そしてこれらの考えを実現するための資金は、市の財政資金だ

けではとうていその10分の1も実現することは不可能であろう。これには、やはり民間の資金の導入が必要である。そして民間の資金を導入する以上、それが企業的に成り立つという保証が必要である。この最低限度の保証を可能ならしめるような、公共資本と民間資本との総体的な循環のすじ道を明らかにすることが、新しい総合開発計画の基礎的課題として登場して来るであろう。

4 産業について

従来の総合開発計画、あるいは都市計画にあつては、産業に対しては道路や工場敷地の造成であるとか、あるいは住宅地の提供であるとか、水道その他の公共的施設の提供を行なうことが主要な観点であつた。そして個々の企業の経営内容については何等考慮が払われていない。しかしながら、われわれがここに考えているような総合計画においては、民間資本が、その循環の過程で、公共の財政投資とどのように結びついてゆくかという点において、その経営を問題としなければならないであろう。少くとも、民間企業の将来の生産計画が、地域の公共的な将来計画の中に、どのように組み入れられてゆくか、あるいはどのように結合されるかということが、非常に重要な問題である。最初に述べたように、地域の開発が、財政投資と、民間の投資との双方から行なわれている現状において、両者を個々に分離して考えるこれまでのやり方は、明らかに不合理である。それ故に、その地域に存在する主要な企業の個々の計画自体が、公共の計画と一体化したものでなければならない。これは、別の面からいうならば、民間企業自体が、一つの地域計画を持たなければならないということである。

次に、中小の第2次産業、特に第3次産業は、その数量が大きく、市民生活の中に占めるウェイトも、かなり大きいので、この部門に対する考え方が重要である。ここでは、個々の企業の企画力ないし指導力が大企業にくらべると弱いので、公的な立場からの助言が必要となつて来るであろう。またこれらの部門の企業の中にも、すぐれた人材が数多く存在するので、これらの人々を計画立案に参画せしめる方法が考えられなければならない。

第1次産業の農業および水産業は、特に遅れた部門であるので、従来から行政指導や数多くの補助金等の対象となつて来たが、これらの部門についても、その経営と地域計画の内容とも、もっと密接に結びつける努力が必要である。それと同時に生産様式の高度化の努力、その呼びかけ、援助が、市政上の大きな問題となるであろう。これらのこともまた、われわれは、総合計画の中の重要な問題としてとりあげねばならない。

5 勤労市民について

市民の多くの部分を占める勤労市民の問題は、住宅問題、学校問題、道路交通問題、ショッピングの問題、娯楽やスポーツの問題、その他広汎な市政の対象となるものである。

これら勤労市民の生活に、最も幸福な条件を与えること、人間の尊重と人間解放の市政の在り方が、新しい市政の大きな眼目として登場している。

- (1) 市民の住居の場所が、最も立派な場所にならなければならない。これまでの市政の中心は、伊勢佐木町、関内、あるいは横浜駅西口といった、いわゆる繁華街へ力点がおかれ、これらの地域には、立派な建築、美味な食物、きらびやかなショーウィンドウ、娯楽と慰安の場所があり、市民はふところにサイフを入れてこれらの場所に呼び出されていた。人間社会が高度化するにつれて、この関係は逆にならなければならないであろう。人間の住んでいる場所へこそ、すべてのすぐれたものが集中されなければならないと考えられる。
- (2) このような関係の中で市民社会形成の場所を与えることが重要であろう。大きな集団居住地の中には大集会場、食堂、ホール、映画館や劇場、スポーツの広場、図書館、子供や老人や主婦のための施設、公園その他数多くの施設が設けられ、そこで、市民が相互に理解し合い、生活をたのしみながら、自己の文化的形成につとめるような、そのような市民社会の生活環境をつくり出すことに努力されなければならない。さきにものべたような、人間としての、あるいは新しい日本人としての生活様式の探究までさかのぼった総合計画、そのようなものを考えることは夢であろうか。
- (3) 通勤のための輸送および交通

市民の居住地が、次第に郊外に向って膨脹するにつれて、通勤の問題が大きな関心の的となる。現在のような通勤時の輸送の混乱は、輸送が市民のために存在するのではなくて、営利のために存在するとさえ極言してさしつかえないほど非人間的な取扱いを受けている。これらのものは、市民のための輸送を確保をするあらゆる努力の対象となるべきである。

6 開発資金について

市政は現実の問題として、常に予算にしばられており、しかも極めてきゅうくつな予算しか無いのが普通である。したがって、大きな再開発を經常の予算の中に組み入れることは殆んど不可能であると考えられる。

したがって、その一つの解決の方向は、総合開発に対する民間資金の導入である。その導入をいかにするかという技術的な点もまた、色々に考えられるであろうが、そのうちの一つの手段として、現在の横浜市開発公社に民間資本を入れて、その徹底的な拡充を行なうことが考えられるであろう。それは、市政の現業部門を全部その中に包含する程の規模が必要であり、これによって一つには市財政における人件費のウェイトを引き上げることが可能となり、一つには新しい民間資本の導入、起債その他の方法での資金源を得ることが出来るであろう。

(神奈川県経済調査会専務理事)