

ニューヨーク都市内高速道路計画と横浜市事例にみる自治体内調整役の意義

The role of a local government planner in unprecedented coordination work on the undergrounding the motorway in the middle of Yokohama City comparing with the case of New York City's Lower Manhattan Expressway

研究仮説メモ

2019年6月22日

田口俊夫（NPO 法人田村明記念・まちづくり研究会、副理事長/工学博士）

横浜都心部の高速道路地下化に関する研究論文を、国際都市計画史学会 IPHS モスクワ大会（2020年7月）で発表を予定します。その前提として、横浜の事例を世界的視点から位置づける必要があり、米国ニューヨーク市での事例との比較研究を行うものとする。

米国ニューヨークのマンハッタン島南端部の旧市街に 1950 年代後半から計画された都市内高速道路ロアーマンハッタンイクスプレスウェイ Lower Manhattan Expressway（以下「Lomex」という）は、高速道路によるコミュニティ破壊を阻止する住民運動により、その建設が 1971 年公式に断念される。当該高速道路はニューヨークの「建設王（Master Builder）」と称せられるロバート・モーゼス Robert Moses¹が連邦政府や州政府そして市政府を操り推進しようとしたものである。それに対して、都市社会学者で住民運動家のジェーン・ジェイコブス Jane Jacobs²が地域住民を補佐し鋭く対峙した。都市づくりが 1960 年代以降に米国でも民主化される前の事案で、建設推進の行政側と地域の住民運動側が直接的に 10 年以上に亘り激しく対立した。米国の都市づくり思想の転換期となる事例であった。ほぼ同時代の 1968 年に、日本の横浜でも都市内高速道路の事業化が明らかにされた。事業推進役の中央政府と高速道路関係者³に対して、地域のまちづくり「百年の大計」から、自治体側は地下化とルート変更を求めて対立した。横浜の事例で

¹ 1888 年生 1981 年没、ドイツ系ユダヤ人実業家の家に生まれた。イエール大学からオックスフォード大学で学び、ニューヨークで地方行政の世界に入る。ニューヨークで多くの州知事や市長の公園・自動車道路・住宅等の都市インフラ建設部門の責任者となり、1920 年代から 1960 年代にかけて活躍した。一時期、12 もの公的肩書をもっていた。ニューヨーク市を中心に周辺の州施設を含み、多くの公共施設を建設したアメリカを代表する「建設王」と呼ばれる。その強引な建設手法から悪者に仕立て上げられているが、モーゼスなくして現在のニューヨークの都市インフラは成立しなかった、といわれる。

² 1916 年生 2006 年没、ペンシルベニア州の田舎町スクラントン Scranton, Pennsylvania State 出身でニューヨークに出る。姓からしてユダヤ系と思われる。ジャーナリストを目指し、戦時情報局からアーキテクチュラル・フォーラムで働き、ワシントンスクエア・パークでの道路建設反対運動（1958 年）やグリニッジ・ビレッジの保存再生運動（1961 年）を経て、都市は用途が複合することで活性化するという都市社会学の世界的名著である『アメリカ大都市の生と死 *The Death and Life of Great American Cities*』（1961 年）を出版した。その後も、Lomex での反対運動に関わったが、カナダに移住した。

³ 「高速道路関係者」とは、国の建設省都市局が所管する首都高速道路公団以外に、横浜市の高速道路建設担当が含まれる。市の機関でありながら、高速道路地下化を求める市長の方針でなく建設省の方針を尊重する構図が、自治体の市長が如何に自己の行政組織を統括し運営することの難しさを伝える。飛鳥田市長がいったように、国を「本省」と呼び、市の機関が従属化する姿勢があった。

は、都心部商店街からの反対運動を受け、都市計画家田村明が率いる市企画調整室が中心となり、中央政府を含む関係機関を調整し、高速道路の構造と位置を変更させた。わずか1年間の調整作業であったが、飛鳥田一雄市長の革新市政下で自治体の主体性と調整力をみせた稀有な事例である。双方の事例は、国の違いにかかわらず、少なからず既存の都市構造に影響を与える都市内高速道路が如何にあるべきか、そして環境と調和させるために関係者は如何なる役割を果たすべきか、を示唆するものといえる。

1. 都市内高速道路計画における自治体と住民

既に建て込んでいる大都市で、新たに高速道路を建設することは簡単ではない。どこに通すのかのルート選定が難しい。都市部を通過するだけでなく、自動車交通が必要としている場所で乗り降りができるランプが必要となる一方、土木技術が大幅に進歩し、地下に大深度で高速道路用トンネルを建設することが可能となっている。地上の道路や建物に配慮した区分地上権設定等の権利関係に頓着せず、50メートル以上も地下に潜る。1960年代と異なり、自動車の排気ガス濃度は飛躍的に改善され、換気塔も大規模かつ頻繁に設ける必要もなくなっている。しかし、大深度では高速道路への乗り降りランプを設置しにくい。よって、大都市内にサービスする高速道路網には相応しくない。今も、都市内高速道路網の「ルート」選定が大問題であることは変わらない。

ルートは、大都市内の広い街路か河川運河の上空又は地下（半地下も含む）が考えられる。時には、既存の建物が密集して建つ地区を分断して建設することもある。しかし、それでは、あまりにも被害を受ける住民が多すぎる。それでも、都合のよい広い街路や河川運河は、必要としている場所に常に存在するものではない。

高速道路は誰のためか、が問われる。建設される「地域」のためであることが大前提である。地域を通過するためだけの高速道路は「地域」のためとは言にくい。広域の利益に地域の利益も含まれる、という説もありえるが、なんらかの利益があるべきだろう。地域の住民や企業団体の活動のために使われることが「地域のため」となる。地域の利益を守るのは自治体である。自治体では、地域の住民から直接選挙される首長が行政組織を運営する。議会は、首長を監視する機関といえる。この自治体が直接的に高速道路を建設することは少ない。都市内高速道路網が自治体の行政区域を越えて広域的な広がりをもつため、その広域的第三者機関が建設運営することが多い。米国ではニューヨーク州政府が設立したトライボロ・ブリッジトンネル公社 the

Triborough Bridge and Tunnel Authority(TBTA)⁴のような債券発行権⁵をもつ特殊法人で、日本では国・県・市が出資する特殊法人の首都高速道路公団がそうであった。因みに、「トライボロ」とは、ニューヨーク市の三つの区にまたがる自動車専用の橋を建設するための組織であった。

2. ニューヨークにおけるマンハッタン島横断高速道路の計画

世界経済の中心地であるニューヨーク市の中心部マンハッタン島は、南北に長く延長 20 キロメートル強、東西で幅 4 キロメートル弱、である。マンハッタン島には西側のニュージャージー州や東側のロングアイランド、南側のブルックリン区とつながる橋やトンネルがすでにあり、それとつなぐように、島の外周部を囲むように高速道路が作れていた。しかし、それを横（東西方向）につなぐ高速道路網がなかった。高速道路が必要となる 1920 年代以前に、マンハッタン島は既に高密度な市街地となっていたため、高速道路用地が限られていた。島の外周部の港湾施設用地や鉄道施設用地そして海岸部を用地として確保した。

地域計画協会 Regional Plan Association (RPA)は 1922 年、ニューヨークの経済界や各分野のリーダーたちがニューヨーク大都市圏の成長戦略の調査・分析・計画のために創設した慈善団体である。ニューヨーク大都市圏とは、ニューヨーク州・ニュージャージー州・コネチカット州の三州を指し、特にニューヨーク市を中心にして、大都市の秩序ある発展を意図している。RPA は 1929 年に最初の第一次広域計画 Regional Plan を作成公表した。その後、1968 年、1996 年、そして 2017 年に第二次、第三次、そして第四次広域計画を公表している。その緻密なデータ収集と分析に基づく交通や住宅等の基盤施設の計画は、高度な専門性に裏打ちされている。当然、州政府や市政府の行政当局とも連携しているのだが、慈善団体として計画や事業を提案するが実施する立場ではない。しかし、これだけの広域的観点から提案される交通計画（鉄道や高速道路網）は、重要な提案として行政側にも受け取られる。因みに、日本でも 1922 年に後藤新平が財団法人東京市政調査会を設立し、大阪でも関一が大阪都市協会を設立している。欧米先進国大都市で愛市団体を市民が組織することを趣旨にしたという。この RPA が 1929 年、ニューヨーク市マンハッタン島を含む広域の高速道路網を提案した。

⁴ ロバート・モーゼス Robert Moses は La Guardia ニューヨーク市長から 1934 年、トライボロ・ブリッジ公社 Triborough Bridge Authority (TBA) 総裁に任命される。TBA は前年の 1933 年 4 月に特別州法で設立され、初代総裁は Tammany Hall attorney の George Gordon Battle であった。TBA は Manhattan 区、Bronx 区と Queens 区の三区を結ぶ有料道路となる自動車用橋梁を建設運営するための特別公社で、1948 年に Queens-Midtown Tunnel と Brooklyn-Battery Tunnel の有料トンネル建設運営事業が追加され、その名称を the Triborough Bridge and Tunnel Authority(TBTA)に変更している。TBTA は莫大な連邦資金を受けるが、更にそれを補うために、有料の自動車用橋梁とトンネルからの膨大な収入と債券発行権をもつ公的独立法人である。州政府や市政府の財政状況に影響されない、独立した事業の枠組みを考え推進した張本人が Moses と言われている。この TBTA が Moses の高速道路づくりの拠点となっていく。

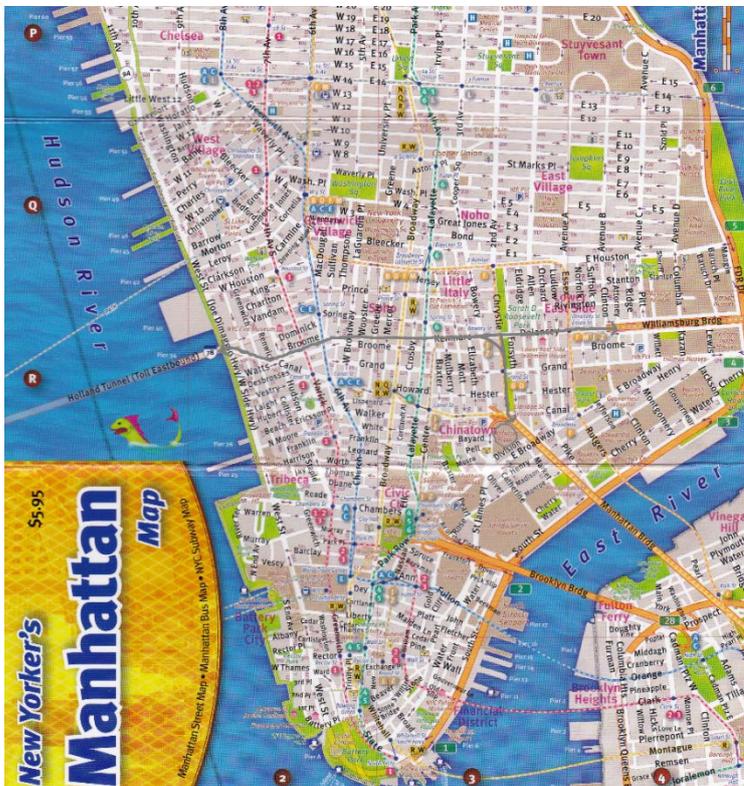
⁵ この債券発行権の基づく発行済み債権をもつ債権者からの訴えの処理が、TBTA を MTA に合併させる時の大きな課題となっていた。ただし、当時の州知事 Nelson Rockefeller の弟である David Rockefeller がもつ銀行 the Chase Manhattan Bank が最大の債権者であり、Rockefeller ファミリー内での話し合いで課題は整理された。(Robert A. Caro, *The Power Broker, the Bodley Head, 1974, pp.1140/1141*)

THE REGIONAL HIGHWAY SYSTEM



FIG. 12

▲1929年地域長期計画書 219p.



▲マンハッタン島の先端部分

そして、モーゼスがマンハッタン島内の二つの横断道を実際に計画・事業化していく。ミッドタウンで Lincoln Tunnel と Queens Midtown Tunnel をつなぐ Mid-Manhattan Expressway (Midmex) と島南端で Holland Tunnel と Williamsburg Bridge や Manhattan Bridge をつなぐ Lower Manhattan Expressway(Lomex)であった。これら東西横断高速道路は 1941 年、市都市計画委員会の「幹線道路網マスタープラン」で公式に位置付けられ、続いて 1944 年州政府の法律で承認された。1949 年には TBTA が事業を担当することになったが、財源は未定であった。高密度なマンハッタン島で広幅員の高速道路を計画すると、既存の街路空間のみでは対応できず、街区内の建物を破壊して街路空間を拡幅することになる。そのために、公共事業のために民有地を強制的に買収する「土地収用権」が必要となる。1942 年土地収用権が州政府立法により市政府に付与され、TBTA と連携して市当局による既存街区の用地買収が可能となっていく。ただし、現実動き出すのは建設予算の中核となる連邦政府による「州間高速道路網法 (The interstate highway act)」が 1956 年に成立したワグナー市長の時代からである。モーゼスは、連邦政府から建設費の 9 割補助がでる州間高速道路網にこの二つの横断道を位置づけた。

因みに、高速道路を地下化するには、マンハッタン島の街路に縦横無尽に通る地下鉄や地下化された近郊鉄道そして電気ガス上下水道と地域暖房スチーム管等の地下インフラ設備を処理する必要があり、開削被覆する工法では対応できず、深く掘ったトンネル工法とならざるをえない。ただし、それでは当時の自動車排気ガス濃度からして、大規模な換気塔の設置や、深すぎるトンネル幹線につなげる地上への出入りランプが設けられない。



▲昔の計画図を現代の Google Map に挿入したもの

Midmex は、すでにある二つのトンネル出入り口に通じ、かつ地下鉄や地下化されている Amtrak 路線を避けるため、結果として 30 番ストリートが選定された。そのストリート沿い南側の建物をすべて取壊し高架の 6 車線が、新たな再開発建物を高速道路を取り込んで計画された。大きな反対運動が起こった、地元商工業者や不動産・住宅協会等の団体が強く反対した。RPA は Moses のために代替案としてトンネル案を提案したが、モーゼスは拒否した。Midmex も Lomex と同様に、リンゼイ市長の時代に否決されることになる。

3. Lomex における Robert Moses と Jane Jacobs の闘い

1959年市都市計画委員 City Planning Commission の公聴会で、それまで内々で進められてきた the Lower Manhattan Expressway (Lomex)案が初めて住民に公表された。Moses の当初計画では高架形式 10 車線のため大幅な空間を必要とし、取壊しの対象建築物は 416 棟、2200 世帯、365 の小売店舗、480 の商業施設に及んだ。この Moses の当初案図面は発見されていない。

当時のマンハッタン区長は住民の声を代弁し、転居先が決まるまで追立はできないとしていた。しかし、1960年初秋、市は Lomex のルートを承認した。市長は転居先を決めるための時間的猶予を確約したが、曖昧であった。1962年2月、公聴会で推進派の発言が多数を占めて、土地収用認可手続きが進められることになった。1961年”the Death and Life of Great American Cities”の出版で都市社会学者となった Jacobs は、それまでに Moses との対決としての、公園を縦断する道路を阻止した Washington Square Park の闘い (1952/1958) とスラムクリアランス⁶を阻止する Greenwich Village の闘い(1961年2月/10月)に勝利していた。反対派住民からの要請で、1962年夏から Jacobs が参加する。Jacobs は地区別にバラバラな運動を一つ”one Joint Committee to Stop the Lower Manhattan Expressway”にまとめることを提案する。Jacobs は住民をデモや公聴会に向けて組織化し、メディアを動員し、議員たちも仲間に引き込み、徹底した反対運動を展開した。

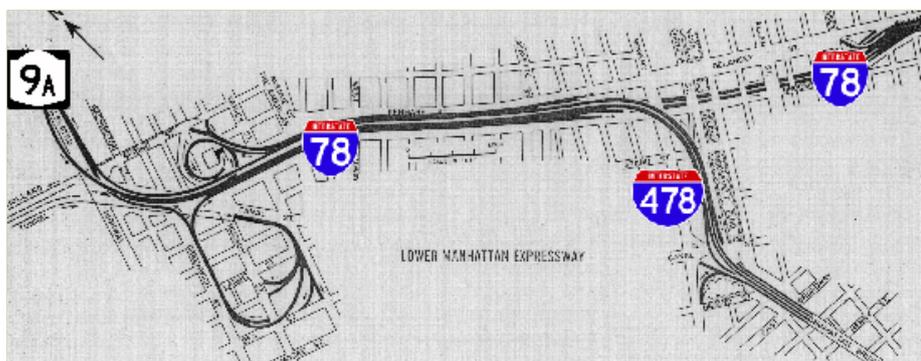
混乱する住民対応で再選に危機感をもった Wagner ワグナー市長が土地収用手続きを 1962年11月の市長選挙の後までに延期した。12月に移転先住居決定の報告が上がったが、Jacobs たちは Lomex が必要不可欠であることを技術的かつ経済的に立証することを求めた。また、Jacobs は高密度な都市内では、大量公共交通機関や徒歩そして自転車が有効な交通手段だと、Moses と全く正反対のことを考えていた。12月、市予算委員会公聴会で、Jacobs たちは Lomex 計画を意味がないと切り捨てた。メディアは反対派に好意的な報道に徹していく。ワグナー市長は土地収用手続きを更に中断させ、Lomex を基幹道路計画から削除する手続きを開始した。

しかし、Lomex 計画は死ななかつた。復活していく。1963年から高速道路賛成派の The Downtown-Lower Manhattan Association が他の団体も引き入れて、市に再考を促していく。1964年 Moses が TBTA 総裁 6 期目 (1 期 6 年間) に就任した。Moses は財界、不動産業界、市民団体を使い建設再開を要求していく。これに対して、Jacobs たちはニューヨーク市が市民のために動いていないと糾弾した。地域計画協会 RPA も地下化案を公表したりしたが、Moses が受け入れることはなかった。建設推進派の圧力を受けて、これ以上再選を望まないワグナー市長が 1965年5月、建設再開を宣言した。一部を地下化し、土地収用手続き を再開し移転用住宅を建設する。この案に Moses も同意し「Moses 修正案」となる。

⁶ 1942年に州議会は再開発会社法 the Redevelopment Company Law を承認した。州政府がもつ土地収用権 eminent domain を市に行使させ、公的利用目的で私有地を収用整地し、民間事業者に売却することができるようになった。続いて、the Housing Act of 1949 連邦住宅法が制定され、その Title1 (分類その 1) で都市再生のためのスラムクリアランス事業が位置づけられた。その他にも住宅融資保証や公営住宅建設等がある。

連邦補助を受けるため、州間高速道路網として位置づけられた Lomex が果たして Manhattan 島の域内交通対策の改善に寄与するかは、ランプ設置個所がわずか 2 カ所（当初は 6 カ所）であることから、住民側に批判されることになる。

1965 年夏、連邦議会下院議員の若き John Lindsay が市長候補となり、Lomex に反対し Jacobs たちを支援して市長に当選する。しかし、1966 年 1 月市長に就任した Lindsay は、役人と経済界に説得され推進派となる。1967 年 3 月 Lindsay 市長が Paul Rudolph 事務所案(the Ford Foundation が委託)を公表する。Moses 案に対する代替案で、正確なる位置づけは不明だが、いわば「市長の個人的提案」といえるかもしれない。Broome St.と Spring St.の間の街区中間を半地下で突き抜け、その道路上空を跨いで住宅や商業業務施設を建築する。空中権を利用した斬新な案であった。どの程度、Lindsay 市長たちがこの案の実現性を意識していたのかは不明で、一見荒唐無稽な案ともみえる。Rudolph はこの後数年間、図面の作業を行ったという。移転住宅数も Moses 案に比べ減少しているが、地域コミュニティを破壊することは同じであった。そのため、反対派住民たちには受け入れられなかった。



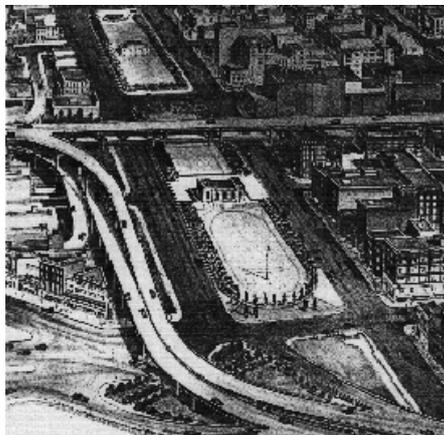
▲ This 1963 map from *Future Arterial Program for New York City* shows the proposed Lower Manhattan Expressway, with connections to the Williamsburg Bridge (I-78) and the Manhattan Bridge (I-478) to the east, and the Holland Tunnel and the West Side Highway (NY 9A) to the west. (Map by Triborough Bridge and Tunnel Authority.) (2019 年 6 月 7 日閲覧 <http://www.nycroads.com/roads/lower-manhattan/>)

注) 当該 1963 年案は 1965 年 5 月に Wagner 市長が公表した「Moses 案への修正案」といえる。Williamsburg Bridge 近辺で地下化しているが、当初の Moses 案ではすべて高架構造であった。仮に、1963 年案がそうならば、1965 年の Wagner 市長修正案は時期を遡ることになる。



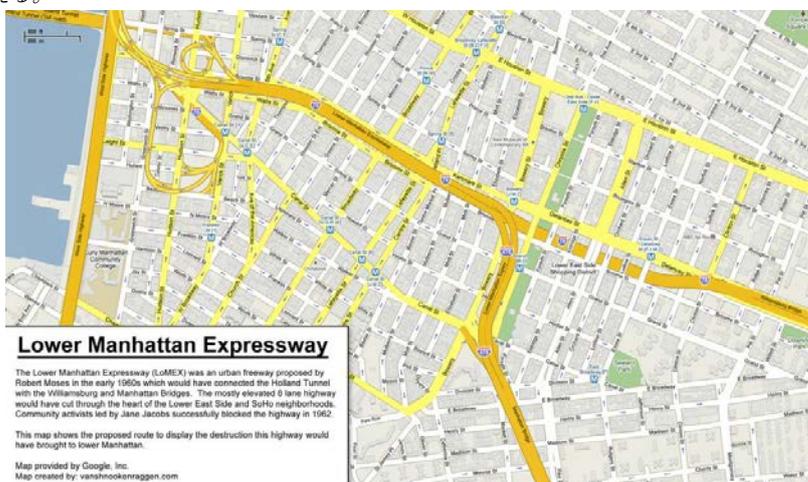
▲ This artist's conception from the 1950s shows the elevated Lower Manhattan Expressway looking east. In the

foreground is the interchange with the Holland Tunnel, with the elevated West Side Highway running along the bottom of the photo. In the distance are connections with the Williamsburg Bridge (top center) and the Manhattan Bridge (top right). (Figure by Triborough Bridge and Tunnel Authority.) (2019年6月7日閲覧 <http://www.nycroads.com/roads/lower-manhattan/>)

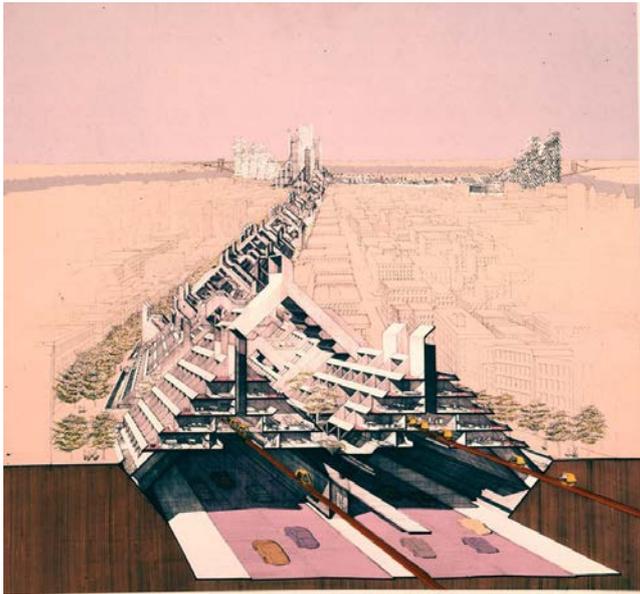


▲Another artist's conception from the 1950s shows the interchange between the Manhattan Bridge I-478 spur (shown in the foreground) and the Williamsburg Bridge I-78 spur (shown in the background) of the Lower Manhattan Expressway. Sara D. Roosevelt Park is shown through the center of the drawing. (Figure by Triborough Bridge and Tunnel Authority.) (2019年6月7日閲覧 <http://www.nycroads.com/roads/lower-manhattan/>)

注) Williamsburg Bridge に至るルートが高架構造なままである。かつ位置が異なる、Sara D. Roosevelt Park の位置から Williamsburg Bridge へのルートは Grand Street での高架構造とみえる。ただし、それにしては車線数がすくなくみえる。



▲Moses 案 (1965 年 Wagner 市長修正案?) を現代の Google Map に挿入したもの (2019年6月7日閲覧 http://www.vanshnookenraggen.com/_index/2009/02/unbuilt-robert-moses-highway-maps/)



▲Paul Rudolph 案の断面図



▲Paul Rudolph 案の位置図

1968年4月州政府運輸局が主催した Lomex の公聴会が開かれる。その場で示された建設案は「Moses 修正案」であったと考える。この公聴会がなぜ、市当局でなく州政府機関により開催されたのかも不明である。一方、TBTA を Metropolitan Transportation Authority (MTA) に合併させるニューヨーク州知事である Nelson Rockefeller が主導した州法が 1968年2月に成立した⁷。これにより、州政府が特別法(州法)により設立した特殊法人である TBTA 総裁 Chairman

⁷ ニューヨーク州知事である Nelson Rockefeller がニューヨーク市内にある近距離鉄道・地下鉄・高速道路・橋・トンネル等を所管する赤字の公共交通機関を統合して the Metropolitan Transportation Authority(MTA)をつくり、唯一黒字の TBTA の資金を、赤字解消と新たなインフラ投資に活用することが背景にある。同時に、独断専行で目障りな Moses を TBTA から引きずり下ろすことがあった。当然、Moses は特別州法に定められた代表任期を理由に、途中解任はできないと抵抗したが、Rockefeller は「しかるべきポスト」を MTA で与えるとの密約をして Moses の反対を封印した。しかし、その約束は実質無権限の組織内コンサルタント役でしかなく、全く Moses は騙されたといえる。

を務めた Robert Moses が3月に、その座を去っていた。

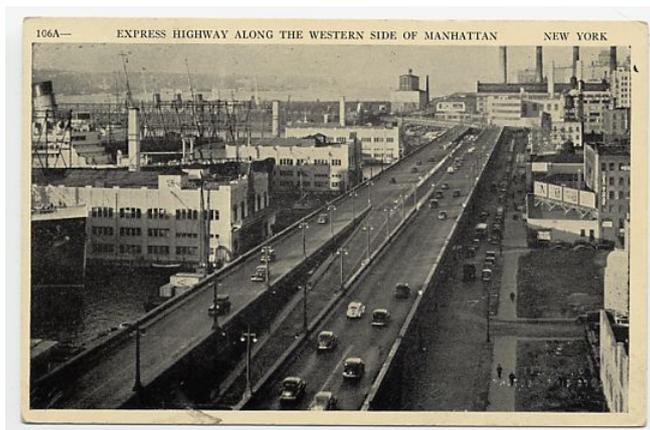
この事案の前、1966年1月の市長当選直後に、同じく Moses を解任しようとした John Lindsay は州議会や経済界の支持を得ることができず敗退していた。ただしそれでも、Lindsay は Moses の City arterial highways representative 職（市を代表して連邦や州政府に対して重要な高速道路に関する意見を具申する委員職）を解任し、Moses に残った唯一の職が TBTA であった。TBTAこそが事業費の9割に上る連邦資金を導入し、州政府と市政府の実行部隊として LOMEX の計画と事業化に係る担当機関であった。

Rockefeller 知事も Lindsay 市長も、Lomex 建設案を否定していたわけではなく、Moses とは異なる手法で推進する立場であった。そして、公聴会を妨害したとして、Jacobs が逮捕される。すでに著名な都市社会学者となった Jacobs が1968年に逮捕されてから、Lomex 廃止宣言に至る1年間の動きはあまり語られていない。世論が反対派住民寄りになっていき、Lindsay 市長としてもとてもその波に抗せない、と感じたといわれている。

一部研究⁸によると、Lindsay 行政府は、連邦道路局(the Federal Bureau of Public Roads)に、ロアーイーストサイド公共空間向上委員会(the Lower East Side Civic Improvement Association)の交通・土地利用プランナーがとりまとめた情報を無視したという。ロアーマンハッタンにおける新たな事務所スペースの供給は、地区内の自動車交通量の増加に対応するようには増えない、というものであった。かつ、1960年以降ロアーマンハッタンでは、港湾運輸産業関係の約10万の職が失われている。その上、Lindsay が支持する開削工法(the cut-and-cover plan)が行われると、約1万の非熟練又は準熟練労働者の仕事が失われる予想が出された。それに加え、Lomex 沿線で増加が予想される一酸化炭素濃度に関する1968年11月調査報告書が計画の幕引きとなった。

また、1929年に Regional Plan を発表した RPA(the Regional Plan Association)は当時、高速道路網の建設推進派であった。それが第二次広域計画を発表した1968年では様変わりする。積極的な推進派ではなくなる。Induced travel (触発された交通量増加)を問題視するようになる。高速道路の増設は必ずしも既存の交通量の緩和にはならず、新たな交通需要を生むだけである、という説を展開した。よって、いくら新增設をしても、交通渋滞の緩和にならない。鉄道等の公共大量交通機関の増設を支持する立場に転じている。Lomex の元となる計画を打ち上げた RPA も、モーゼスとジェイコブスが激しく対立した当時には、大幅に立場を変えていた。

⁸ 2019年6月7日閲覧 <http://www.nycroads.com/roads/lower-manhattan/>



▲The West Side Highway 完成当時の写真 (マンハッタン島西側ハドソン川沿い)



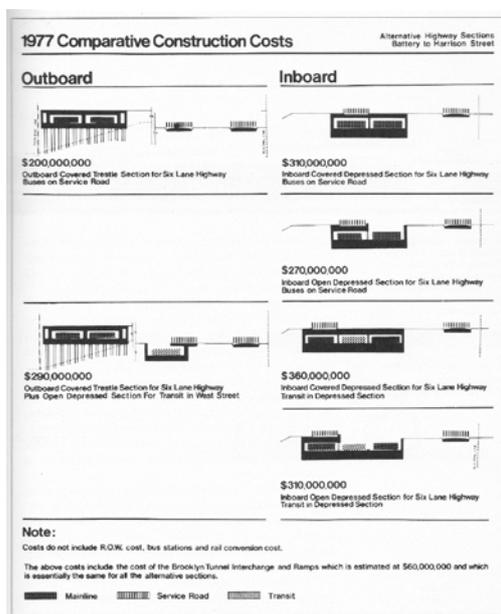
▲The West Side Highway の構造写真



▲The West Side Highway のオープニングパレード

1969年6月 Lindsay 市長が Lomex 計画廃止宣言した。市理事会(the New York City Board of Estimate)が1969年8月に計画廃止(demap the project)を公的に確認した。1971年 Rockefeller 知事が Lomex を州間高速道路適格リストから削除した。ただし、以上の行政行為を裏打ちする公的文書はまだ発見されていない。

1971年3月24日知事が削除し、Lomexに予定されていた州間高速道路予算を the West Side Highway の改築に振り向けることにした。Moses の最初の仕事で老朽化のため改修が必要となった the West Side Highway (1936年部分開通し1950年 the Brooklyn Battery Tunnel に繋がる)⁹ をどうするか、州政府と市政府の関係部署 による「合同委員会」が1971年に設置された¹⁰。地下化を含めた対案が議論されたが、結論がでないまま、最終的に高架高速道路が撤去された。そして、ないままで数十年間、問題なく過ぎていく。なお、Lindsay 市長の下で華々しく活躍したアーバンデザイナーの Jonathan Barnett は、Lomex の件ではまったく名前が出てこない。Barnett が Lomex で調整役を果たした事実はない。Lomex では州・市の行政府と住民たちが直接的に激しく対決したといえる。そして、住民たちが完勝する。



▲The West Side Highway の改修計画案 (ハドソン川沿いに張り出した被覆構造や半地下構造等がみられる)

4. 横浜の事例における自治体調整役としての都市プランナー田村明の存在 (日本建築学会提出本文)

⁹ <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysWestSide.html> 2019年6月15日閲覧

¹⁰ On the basis of a Memorandum of Understanding between the Mayor and the Governor, much of which was drafted by Alexander Cooper, the present director of the Urban Design Group, a twenty-member steering committee has been created. This committee consists of the heads of eight City agencies, six State agencies, four Community Planning Boards and two elected officials, the City Comptroller and the Borough President of Manhattan. The City agencies are the City Planning Department, the Department of Transportation, the Economic Development Administration, the Recreation and Cultural Affairs Administration, and the Offices of Lower Manhattan Development and Midtown Planning and Development. The State agencies are the Department of Transportation, the Parks Commission, the Metropolitan Transportation Administration, the Urban Development Corporation, the Battery Park City Corporation, and the Port of New York Authority. Jonathan Barnett, Urban Design as Public Policy, Architectural Record Books, 1974, pp.142/148