

金沢シーサイドタウンの アーバン・デザイン構想

田村 明

金沢埋立地の構想

金沢は横浜市の最南部、横須賀市との境にある。鎌倉時代は、鎌倉のいわばリゾートとしての金沢八景があり、また、文教都市としての金沢文庫があった。

明治になってからも、伊藤博文の別荘があり、明治憲法の草案をここで仕上げるなど、やはりリゾート的な意味を持っていた。

金沢八景は入り組んだ入江があり、島嶼が点々と浮かぶという姿であったのだが、これは次第に埋立てられてその様相を変えた。しかも、横浜よりさらに南部の横須賀市側には、巨大な造船工場の埋立が行なわれ、点在していた島もつながれてしまう。金沢の様相は一変してきた。しかも残された横浜南部の金沢の海岸線も、民間による埋立が計画されることになった。

そこでこれらの埋立はやむをえないとしても、横浜としては最後までいえる大埋立の可能性の

ある金沢は、横浜の都市整備の戦略として他の事業とともに、六大事業のひとつとして活用することとしたのである。

すでに急激な人口増加をとげて、また横浜市の都市構造は激変し、多大の歪みを生じてきている。そこで、都市化に巻き込まれ市街地の中心になってしまい用途上問題になっている工場や、公共事業のため移転の必要あるもの、公害などの問題のある工場などを、都市構造を再整備するために一括して金沢に移転し、十分整備した形でよい環境の工場をおき、移転跡地は都市再開発のために利用しようという総合戦略を立てたわけである。

この金沢の埋立が構想された昭和39年当時は、東京湾臨海部や各地は、工場誘致に狂奔していた時代であり、巨大コンビナートのためにほとんど企業の要望のままに埋立てしていた。したがって埋立地そのものも、十分な道路、緑地もとらず、目いっぱい工業用地にするという環

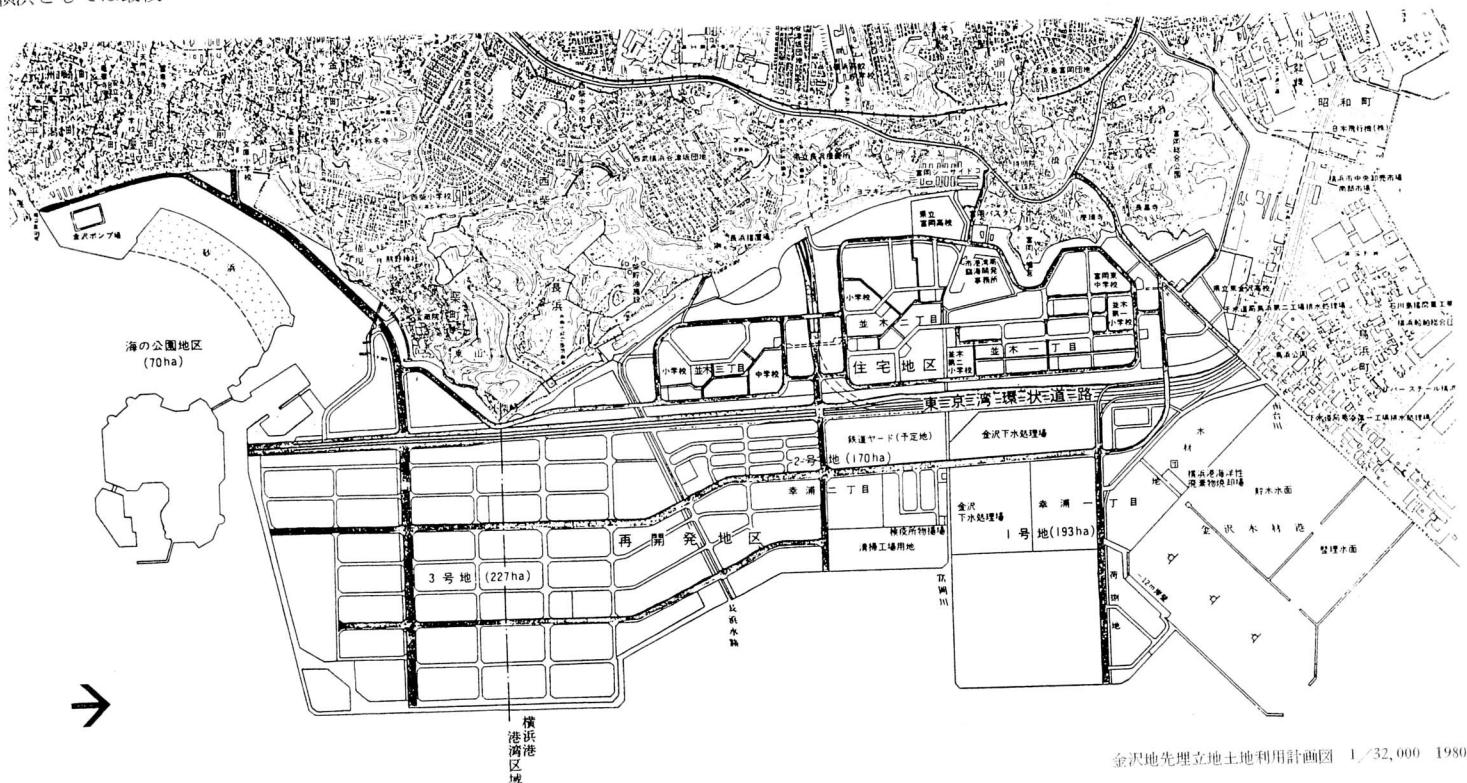
境の悪いものであった。

金沢埋立地を、工場誘致ではなく、都市再開発という都市戦略に用いるという発想は、当時としては全く画期的なものであった。

それだけに、埋立地そのものも企業の一方的な要求でできるものではなく、自治体の都市戦略として計画されなくてはならない。そのためにはまず、資金も、企業からの青田売りの前受金ではなく、当時国際収支も赤字であったから、国際収支の上でもプラスになるドイツのマルク債によって、自主的に運用できる資金を用いたのである。

埋立地は660ヘクタール、工場だけを主体にするのではなく、大きく次の3つの部分を含み、それらが一体となってひとつの町を形成できるようにしており、それまでの埋立地が単なる工場用地造成であったのとは基本的に異なる発想を持っていた。

①都市再開発用地——工場、流通用地、木



金沢地先埋立地主地利用計画図 1/32,000 1980

材団地、木材埠頭、都市施設（下水、清掃）、公園、工場センター等

②住宅地区——住宅、学校、商業センター、旧漁港、緑地公園等

③海の公園地区——人工島、人工海浜、漁港等

このように3者が共存することによって、都市戦略としての工業等の就業用地、職住近接型の住宅用地、地域住民を始め、全市民のための金沢八景の再建としての海の公園を生みだし、共存させようというものである。

住宅地区計画とアーバン・デザインの導入

住宅地を埋立地内に置くことは、埋立地全体にとって次のような意味を持つ。

- ①埋立地を工場だけという重いものにならない。
- ②工場等への就業者を職住近接に住ませる。
- ③既存住宅地と再開発用地との間の緩衝的役割を果す。
- ④漁業補償の代替地の役割を果す。
- ⑤公的住宅等の供給を確保する。

このような住宅地区の生成は、当然ひとつの街づくりである。それは、これまでの埋立地というイメージにとかくつきまとった殺伐とした乾いたものにはしたくないからである。そもそも横浜市の市街地は、安政6年の開港の時にすでに埋立を行なって町をつくり、以来埋立によって形成されてきたものである。今また金沢を埋立てるにあたっては、ここにできる住宅地を潤いのある優しいものにしたいということである。

それに、横浜市の都心部などと共に、ここでもアーバン・デザイン手法を実践してみたいと考えた。



右手に見える小山が富岡八幡宮。手前は並木第1小学校。

アーバン・デザインとは、ひとつの大きな事業主体が町をすべて設計することではない。そうした都市設計とは異なる手法である。

都市は、もともと数多くの事業体が、これに住む市民が長い時間をかけてつくってゆくものである。それは多数で多様な意思もっているが、そうかといって全くバラバラに行動をしたのでは都市の機能も形態も景観も、雑然として收拾のつかない姿になってしまうであろう。そこで、これに一定の秩序を与えるために都市計画としてのルールや公的事業が必要になってくる。

さらに人間の五感に訴えかける都市空間にも、一定の秩序をつくりだして、オーケストラのように異なる人びとが参加しながらハーモニーをつくりだそうというのがアーバン・デザインの手法なのである。

アーバン・デザインには、全体の方向を見定めて方向性を定め、全市民の力でこれに方向性を合わすように組織化し、個々のものを具体的に調整し、あるいは先導的な役割を果すようなものを実現し、それら全体をプロデュースする

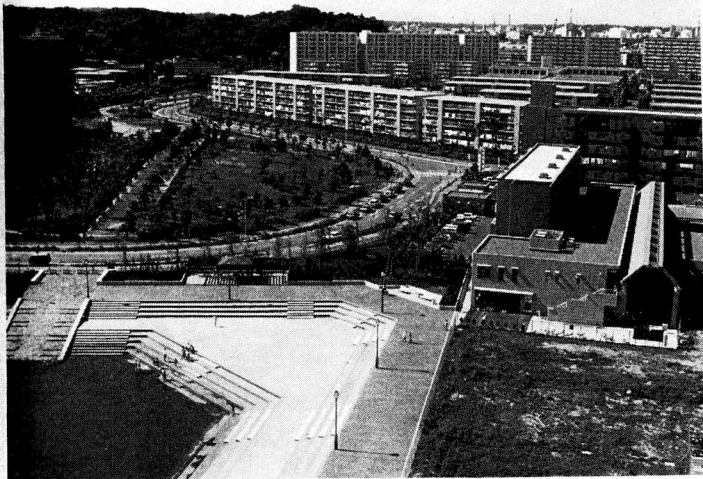
ということが必要になるのである。

金沢の住宅地では、横浜市は土地を造成するだけで、ここに建築を行なうために、誰が入ってくるかは、当時はまだ分からなかったのである。その中で、どうしたらあらかじめ人間的な環境としてのデザインができるかということが課題であった。つまり、誰が事業主体として入ってきても、その各々が、ひとつのルールに従い、またそれぞれに工夫をこらすことによって、全体としての落ち着いた町にしてゆくというものであり、そのような不特定多数によってつくられている都市を相手にして、なおそこに人間的な優れた景観をつくりだそうというのがアーバン・デザインの手法なのである。

われわれの住む普通の町は、もともとそのように長い時間をかけて、多数の人びとによってつくられている。しかし、それによってつくられる全体的環境をより良くデザインするには、そこに関わる全市民の力によらなければならないし、それに全体的方向性を定め、この方向に従って具体的にプロデュースしてゆくアーバン・デザイン手法が必要なのである。



左：埋立地には工場などの産業用施設と住宅とが共存している。上：住宅地内の通過交通を排除するために、住宅地の周囲にはループ道路が廻らされている。左側の土手は将来植栽され、湾岸道路、工場との緩衝帯となる。



左手前は船溜り，その上は富岡八幡公園，右側はタウンセンター



船溜り 右手の高層棟は横浜市住宅供給公社の分譲住宅

当時はまだ、横浜市内部にアーバン・デザイン・チームはなかった。そこで、この仕事を建築家の横文彦氏に頼むことにした。

<アーバン・デザインを横氏にやってもらって、それを行政の中で生かすのは私である。このふたりがそろって、埋立地という比較的やりやすい条件の中でアーバン・デザインができないようでは、日本ではアーバン・デザインはできないということになるだろう。> と横氏と話した。

埋立地をただ住宅地設計として行なうなら、すでにたくさんある。ニュータウンがある。しかし、不特定多数の人びとを相手とするアーバン・デザイン手法を始めから取り込もうとする試みはこれまでなかった。

その後は、市の内部にもアーバン・デザイン・チームをつくり、このチームが、案の具体化や調整をはかってゆくことになる。

住宅地の基本構想

住宅地計画の基本は、次のような構想によっている。

- ①東京湾環状道路（湾岸道路）からの遮断のため、緩衝緑地を設ける。これは、土手と植樹によって、道路や工場地帯と住宅地との遮断を計る。
- ②旧海岸線には、富岡八幡の森、横浜検疫所の緑などがあり、他は海岸崖地である。これらを含めて、相当の幅の新たな緑地、緑道をつくりだして、居住環境を向上させるとともに、新旧住民の生活交流の場ともなるようにする。
- ③住宅地の外周を取り巻く<ループ道路>を

設け、住宅地内部への通過交通を排除し、住宅地の居住環境の保護、居住者の安全性の確保を計る。

- ④旧漁港地区を住宅地内部の水辺景観として積極的に活用する。

これらはいわば、住宅の基盤となる外部条件である。埋立地の工業、流通、港湾用地が主体だといっても、これらの地区からある程度の独立性を確保するように、道路体系を組み、緑地計画を配し、また既存の資源である八幡宮の緑や旧漁港による入江などを活用しようというのである。

そうした住宅を取り巻く条件の整備によって、かなり独立性をもった住宅地が形成されてくるのである。中に入ってしまったら、新しい埋立地であり、すぐ近くに巨大な幹線道路や工業地帯があることを一瞬忘れてしまうような雰囲気をもっている。

さらに住宅地内部についても、次のような点を基本的な構想とした。

- ①グリッド・パターン

誰に分譲されてもいいように、各部分はかなり普遍性があり、ループ道路内は格子状のパターンにしている。ここは自動車交通の可能な街路と歩行者専用道の直交する形をとる。

- ②歩行者専用道のネットワーク

南北方向の街路をすべて歩行者専用道とし、歩行者専用道を経て車に乗り降りする。このネットワークは、<大通り><通り><小路>という3段階のヒエラルキーをもつネットワークとして構成されている。ネットワーク沿いに、コミュニティ施設として、学校、保育園、センター施設などを

配置する。

- ③低層住宅の配置

埋立地にありがちな高層住宅の新興住宅地型を避け、低層住宅を積極的に導入することによって、住宅と土地とのなじみを多くし、中・高層住宅の住棟をバランスをとって配備することで、変化に富み調和のとれた住宅地空間をつくりだす。

- ④公的建築に個性的建築家の導入

センターの業務・商業施設、中学校、小学校、保育園などの設計をそれぞれ個性的な建築家に依頼し、全体の住宅環境を考慮しながら、これに適当なアクセントを付与する。

- ⑤住宅設計にも極力、環境の配慮を行なう。住宅設計はいろいろな主体が行なうのだが、これらについても極力、環境全体についての配慮を依頼する。アーバン・デザイン付きの宅地分譲という形をとって、宅地購入者に協力してもらう。

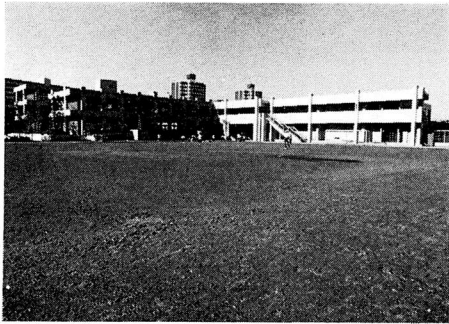
- ⑥サイン、プレイロット、植樹などについての配慮

このような考え方は、横文彦氏の提案と市企画調整局内での考えを組み合わせで考えられ、その方向に従って企画調整局アーバン・デザイン・チームによってプロデュースされ、コーディネートされていったものである。

1号地住宅地の問題点と経緯

この中で、もっとも問題になった点は、歩行者専用道ネットワークの問題である。

当初の考えは、ループ道路の内部は、南北は歩行者道、東西は自動車交通の道路というグリ



富岡東中学校 設計：群建築研究所



並木第一小学校 設計：横文彦

*



並木第二小学校 設計：進来廉

*

ッドであった。そして、歩行者道路の幅も広く距離も長いために、車を全く通さないというわけにゆかないので、ゴミ収集など一定のサービス車は進入を許し、歩行者と共存させるという考えであった。

歩行者と車の共存という考えは、当時猛烈な抵抗を受けた。そうした概念が法的にないというわけである。結局、その時点でこれは実現しなかった。しかしその後、オランダのデルフトで行なわれたボンエルフ方式が紹介され、車と人間との共存がありうるということが示された。またこのような方式は、すでに西ドイツでも多く見られる。

わが国の固定的な法規は、弾力性を欠き、自治体の自主的な独創性を認めていないために、その時点においては成立しなかった。おそらく現在なら実現していたと思う。

また1号地の大部分は、日本住宅公団が購入した。公団は、先に述べたグリッド・パターンが理解できず、<大通り><通り>などがボンエルフ型にできない問題もあって、このパターンは全体としてかなり崩れた。

計画としても、完全な歩車分離ではないこと、通過交通を防ぐことができないこと、道路面積率が大きすぎることなどが住宅公団側の意見として出た。これらの意見は、それ自体としてはもっともなものであり、それと別なシステムを組もうという横案との間では、そもそも出発の原理の相異が見られたのである。

結果は、それなりの妥協になったが、原理の異なるものを共存させるには無理な点があり、当初のパターンのもつ明快性を欠く結果になっている。

アーバン・デザインには、もちろんいろいろな方法もあり、いろいろなパターンがあるから、どれでなければならぬということはないが、不特定多数の主体を入れるという前提に立つと、明快性も大きな要素であろう。しかし、新しい方法について法規が常に保守的に働き、全体

としてのシステムを形成してゆくことが難しくなる。もっと前向きに新しい方法を導入してゆくことが必要であろう。

低層住宅についても問題がある。住宅公団の意向は当時、中層および高層だけに片寄っており、低層は以前採用したにとどまっていた。

横氏は、<低層高密度>という可能性があるから、公団としても所要戸数を確保してゆけるのではないかと主張していた。昭和46年という当時では、わが国で改めて低層住宅を問うのは画期的なことであった。それは、埋立地という非人間性を緩和し、接地型の団地では、住民が互いに融和しあい、土地利用の面でも、小さな庭をつくれば、自分たちの自主性を発揮しながら、公的管理による無責任な空間を減らす作用をすると考えられた。

その後、低層の公的住宅では、茨城県の六番組池において県と現代計画研究所の協力で生まれたものが昭和52年度の日本建築学会賞も受け、以後、低層住宅への拍車をかけることになったが、金沢も、いち早くそのような構想をたてていたのである。

これを買い受けた公団も、始めは、コスト高のため消極的であった。しかし、分譲については、横浜市のアーバン・デザインを受け入れることになっており、結局、高層・中層・低層を組み合わせ、低層を含めた適密住宅地とし、特に、ふところの部分には低層住宅を多く建設することにした。

1号地の公的建築

この1号地は最初にでき上るので、横浜市側としても、市でできる建築は、マンネリ化せず極力新しい試みを行なってゆくように、新しい建築家たちにデザインしてもらうことにした。

並木第一小学校は横文彦氏、富岡東中学校は群建築研究所の緒形昭義氏、そのほか、学校、保育園について、進来廉氏、氏家隆正氏、宮脇

檀氏、友田仁氏（新建創）などの諸氏に、きびしい制約条件の中でデザインしてもらった。

特に学校については、横浜市は人口の急増で学校建設には最も悩んでおり、用地確保に追われて、建築について十分考える余裕がなかった。しかし、数ばかりを建てるのではなく、学校の質を考えてゆくべきであると考え、学校建築デザイン研究委員会を設け、企画調整局が主導して、教育委員会、建築局のほか、前記の横文彦氏、緒形昭義氏にも参加してもらい、特に<コミュニティ施設としての学校のあり方><情操の場としての学校のあり方>などについて研究した。

学校は地域の中心であって、地域利用のためにも用いるし、また横浜市のように他都市から移住してきた人が多くいるところで、その子供たちの心の支えとなるのは小学校だからである。それが、ただ文部省規準にだけしぼられた、豆腐を切ったような味気のないもの、学校収容という言葉のように、児童を収容する入れ物だけであってはならないのである。

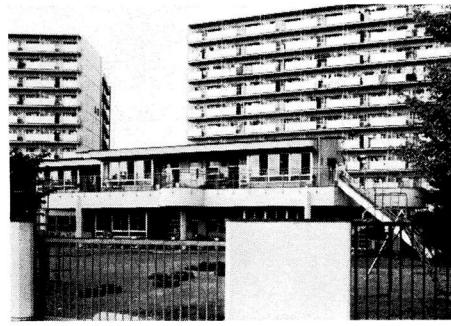
しかし、学校建築については、文部省の認承基準などの壁は厚いし、市の内部でも、数の多い施設であるだけに問題が多い。そこで、とにかく金沢という横浜市のビッグ・プロジェクトを行なっており、やや他地区とも独立しているので、その研究の具体的な実験を行なってみたわけである。

このような試みはその後、同じく横浜市のビッグ・プロジェクトである港北ニュータウンの中でも試みられているが、多くの見学者があり、ひとつの新しい実践になったし、金沢地区の住宅を、新興の間に合わせ的な住宅地としない、落ち着いた魅力ある地区にするという効果も上げている。

さらに、業務・商業地区と旧漁港の水際線を含むセンター地区は、市の住宅供給公社の高層住宅とともに大高正人氏に設計を依頼した。この住宅地区の文字通り中心であり、水と広場



保育園 設計：宮脇権



保育所 設計：友田仁



タウンセンター 設計：大高正人

とコリドールのあるショッピング・センターも、埋立地のもつ非人間的なスケールを和らげ、自分たちの誇れる町としての効果をあげている。

最初に建てた公営住宅も、高層建築ではあるが、緒形昭義氏のデザインで、高層のもつ圧迫感を和らげる工夫がされている。

2号地北ブロックのアーバン・デザイン

1号地は、住宅公団、横浜市営住宅、横浜市住宅供給公社、勤労者住宅協会などの複数の主体によって建設された。

しかし、たまたま2号地の北ブロックは、住宅公団だけになった。ここでは、1号地のグリッド・パターンはとらず多少変わったパターンになる。それに住宅公団だけの、いわゆる公団団地ができてしまうのは、金沢の住宅地全体としてあまり好ましいことではない。

そこで横浜市は公団に対して、土地分譲に際し、2号地北ブロックのアーバン・デザインとしては、中央ゾーンの歩行者専用道を中心として4人の建築家に建築設計を依頼して、団地型でない変化のある都市づくりをするように申し入れた。

公団側もこれを受け入れたので、公団、市と4人の建築家（神谷宏治、内井昭蔵、宮脇権、藤本昌也）と造園家とでこれを進めることになった。

このように4人の建築家を提案したこと自体が、すでに横浜市のアーバン・デザインである。それに、すでに述べているように、多様な多数の主体がそれぞれ共存しながら、そこに全体としての調和をつくりだすのがアーバン・デザインである。したがって、

①住宅公団というかなり定型化した主体による、画一的な団地という姿に落ち入らないようにする。つまり、優れた異なる設計者が4人いることで、この地区を〈団地〉

ではなく、都市にすることが可能になるのである。

②建築家もこれまでは、白紙に単発のテーマで与えられることが多かった。また団地などの場合は、団地設計になってしまう。自らも工夫をこらしながら、外部空間はもちろん、他のブロックや歩行者専用道との緊張関係を保ってデザインする。それは、単なる都市設計でなく、まさにアーバン・デザインなのであって、そうした状況を計画的につくりだそうというのである。

③4人の優れた建築家が互いに協調しながら競い合うことで、日本の公的集合住宅建築にも、新しい挑戦をしてゆこうとする試みである。

④市の立場は、これまで、計画、デザインという面が弱く、埋立、道路、公園、下水などの個々の事業主体でしかない。市こそは、ただの事業主体ではなく、総合的な計画やアーバン・デザインを行なってゆく力がついてゆかなくてはならない。これも事業としてでなく、市がどこまでアーバン・デザイン主体としてやってゆけるかのテーマである。

ここに述べたように、4人の建築家が入りながら、しかもひとつの調和を求める。分解と集合、個性と協調といった矛盾するものを総合した空間は、一律的にひとりのデザイナーやひとつの事業体ででき上ってしまうよりも、はるかに人間の住む空間としてのリズムや変化や個性をもてるはずである。

このように、普通の町をつかってゆくのとは少しは似た状況をつくりだしてゆくことによって、巨大団地にも、都市らしい臭いをもり込むことができるはずである。

この種の試みは、まだ全く新しいものであり、その後の市長の交代などがあつたり、公団側も、公団の固定性などの障害はあつたが、ひとつの方法を示したとはいえるであろう。

おわりに

金沢の住宅地はあくまでも、金沢の埋立事業全体と、さらにこれによる都心再開発の連環の中にあるひとつの挿話なのである。

しかし、それにしても、街づくりというものは、単一目的だけに突走って完結的にでき上げるものではない。金沢住宅地は、埋立事業の中ではやや異なるテーマを含みながら、それらが全体として実験的街づくりの実践を目指したものである。

巨大プロジェクトは、その巨大さだけに意味があるのではない。その展開してゆく各過程ごとに、いっそう精緻な問題に取り組みねばならない。アーバン・デザインもそのひとつの過程の中に取り組みなければならない課題なのであるが、それが自治体にとっての最も重大な責任になるであろう。そうした複数主体の中で、市民的なアーバン・デザインを行なうには、自治体の状況はまだまだであるが、ひとつひとつの実践が、たとえ小さくとも、未来を創り出すはずである。

たむら・あきら／法政大学教授、
元横浜市技監・企画調整局長



タウンセンター

写真撮影／田中宏明（*印を除く）