

港北ニュータウン

① ニュータウンの開発

<経過と基本計画へのアプローチ>



林 太郎

港北ニュータウンについて書けという、調査季報編集部の依頼を受けたが、現在、基本計画の策定の最終段階である。人口30万のニュータウンの基本計画であるから、その関連する範囲は広く、数多くの調査、関係職員の研究討議の結果などぼう大な資料に支えられていて、都市計画全般にわたる絶好の生きた資料となるであろう。残念なことは、その詳細を発表できないことである。

従って今回は、現在までの経過と、基本計画案策定の考え方の概要を紹介することに止めた。詳細については今後発表する機会があると考えている。

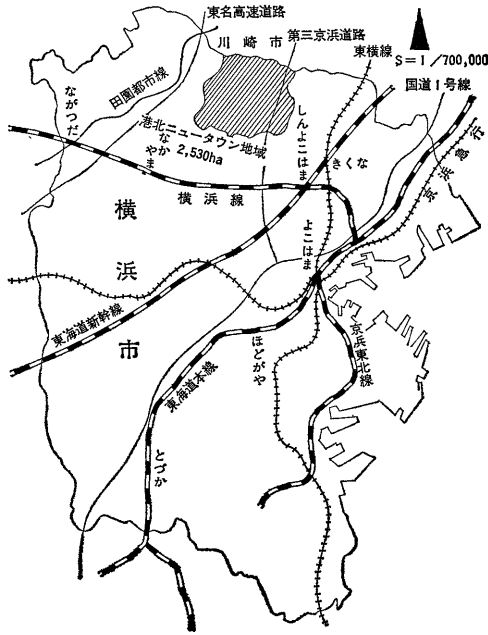
なお、都市農業に関する事項は、別に執筆者が定められているので省略した。

2———港北ニュータウン建設事業のあらまし

横浜市将来の基本方向の一つである、住宅都市を象徴する理想的な都市づくりを、川崎市に接し、港北緑両区にまたがる約2,500ヘクタールの区域についておこない、集中する人口を計画的に誘導し、郊外部の乱開発を間接的に防止すると共に、優良農地については、積極的に都市農業創設のための基盤を整備し、緑に恵まれた都市にしようとするものである。

当面開発すべき区域<1,324ヘクタール>は、土地区画整理により基盤整備をおこなうものとし、日本住宅公団が、本市の指導の下に事業をおこなうことになっている。その他の区域のうち一部は都市農業創設のための農業専用地区とし、他は当面開発を保留する地区として、共に都市計画法による市街化調整区域となっている。

図1 港北ニュータウンの位置図



事業の進め方の特徴として、当初から市民に参加を求めることを基礎理念として進めている点が注目の的となっている。

事業の完成目標を昭和60年度とし、この時点での人口を30万人と推定している。

3 港北ニュータウンの今までの経過

昭和30年代の後半から日本の経済は急激な発展をとげ、これに伴って本市に対する人口集中は、年間7万~10万にも達し、いたるところにスプロール現象が起ってきた。

このような状況の中で、乱開発を防止し、新しい都市農業を創設しながら、住宅部門とのバランスを保ち、共存できる場を作り出すことを目標として、積極的な都市づくりをする必要性を認め、本市の6大事業の一つとして、港北ニュータウン計画が企画されたものである。今までの主な経過をたどってみると次のようになっている。

◎モデルプランの作成

昭和39年度「港北ニュータウンのモデルプラン」を委託策定した。

◎市会への説明

40年2月、市会全員協議会において、6大事業の基本構想の中の一つとして説明。

◎開発手法と事業施行者

41年8月、市はこの事業の大部分を日本住宅公団に委託施行させることを決意し、本市の都市計画事業とし、て日本住宅公団が特許を得て、土地区画整理事業を施行することとした。

◎港北ニュータウン開発対策協議会の設置

41年11月、港北ニュータウン予定地の地元関係代表者と話し合いに入り、山内、中川、新田、都田の各地区毎に協議会設置を提案し、地区毎に委員の推せんを依頼した。42年6月17日、第一回総会が開催され協議会の正式発足となった。

この協議会で、市長からこの事業の基本理念が次の三つであることの説明が行なわれた。

- 1 乱開発の共同防衛
- 2 市民参加の都市づくり
- 3 緑の多いニュータウン<都市農業の確立>

◎第1次地元説明会

42年9月から、部落毎の地元説明会を開始し、13回約650名の地権者に、ニュータウンの基本構想の説明を行なった。

◎第2回港北ニュータウン開発対策協議会

43年2月、協議会第3回総会において、用地・生活・農業対策のための専門委員会の設置が決定され、委員の改選がおこなわれた。

◎本市機構の整備

この間に、計画局に港北ニュータウン建設準備室が設けられ<職員数9名>次いで43年4月、港北ニュータウン建設部に組織が拡大された。業務を建設計画の検討及び関係機関との連絡調

整く建設課>と地元対策<建設事務所>に分けて体制の整備をはかった。

◎積極的な地元へのアプローチ

43年4月から43年12月までニュータウン建設部の発足以後、地元への積極的なアプローチを展開、戸別訪問、集中的説明会の開催等、説得に全力を体中し、事業の必要性、有利性、都市農業確立のための農業専用地区の創設、公団用地の先行取得の了解等、事業実施への足がかりを固めることに努力した。

この結果、43年12月用地価格の大筋と、土地区画整理事業の施行区域を概定することができた。

44年1月以降

44年1月から2月にかけて、用地買収の承諾を求めるため、24回約1,000名の地権者に対し、説明会を行ない、3月から5月にかけては、租税特別措置法の改正を目前にして、早急な都市計画決定の必要性を40回にわたる説明会で強調して買収の促進をはかり、6月以降も契約と平行して買収の進展をはかり、12月末には目標の90%の達成をみたものである。

◎法律上の手続はどこまで進んでいるか

港北ニュータウンの基盤整備のために、日本住宅公団が土地区画整理事業を施行することになっているが、このために次のような都市計画法上の手続がなされている。<但し、この手続は44年6月以前の旧都市計画法によっている>

1 用途地域の決定

区域の中に用途未指定の部分があったので住居地域の指定が行なわれた。

<住居地域指定1,391 ha, 44年5月10日>

2 土地区画整理事業を施行すべき区域、及び事業決定並びに日本住宅公団への特許、この土地区画整理事業の施行の区域と、この事業を本市の都市計画事業として決定し、更に日

本住宅公団が施行するための手続である。

<44年6月11日>

3 都市計画街路の変更追加、早濑川の改修。

<44年5月20日>

事業を推進する組織

人口30万の都市、試みに日本国勢図会で調べてみると、1968年で少し古いが、

全国の市の数	564
人口30万未満	531
人口30万以上	33

となっている。人口30万台の主要都市を拾ってみると、金沢・横須賀・松山・旭川等がある。立派な地方都市である。

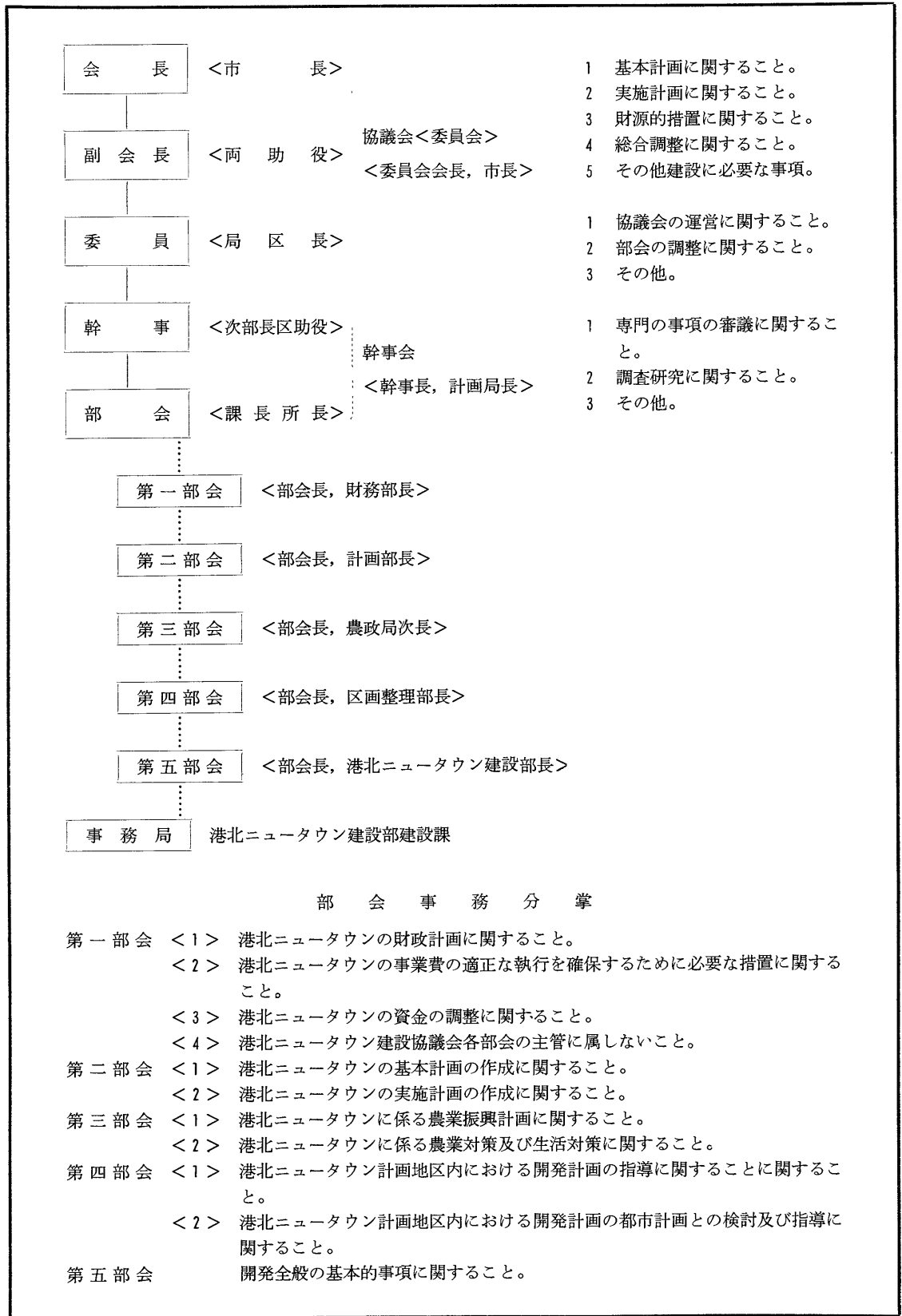
港北ニュータウンの所管は計画局とされ、港北ニュータウン建設部1課1事務所が担当している。更に企画調整室企画調整部が6大事業の企画及び調整に関する事務を分掌しているほか、最近港北ニュータウン担当の専任主幹が発令された。

さきに示したように、人口30万のニュータウンといえ、それ自体で立派な都市である。従ってニュータウンの基本計画は、ほとんど市政全般に関連することになる。そこで、この事業を円滑かつ効率的に促進するため、その基本的事項の協議と関係局間の連絡調整が重要なウエイトを占めることになる。

このことに対処するために、横浜市港北ニュータウン建設協議会が43年3月設けられた。その組織を示すと次のようになっている。

更に基本計画等の審議のために、横浜市港北ニュータウン開発審議会条令が定められていて、基本計画はこの審議会に諮問され、その調査審議を経て正式に決定されることになっている。この事業は構想を発表して以来約6年、別項の経過で説明した通りの経緯で、45年度には関連する事業費が計上され、準備段階の工事が開始

図2 横浜港北ニュータウン建設協議会組織図



されようとしている。

事業執行体制を真剣に検討する時期であろう。

4 ————— 基本計画を作るにあたっての考え方

わが国は、昭和30年以降いわゆる神武景気とか岩戸景気とかいわれながら、目ざましい経済の発展をなしとげてきた。

この間、各企業は集積の利益を求めて大都市に集中した。それに比例して農山漁村の人口は、旺盛な需要にひかれて、これも都市に集中しだしたため都市化の波はものすごいスピードで進んできたのである。特に集中度はげしいのは、東京、大阪、名古屋の三大都市圏である。例えば東京周辺の神奈川、埼玉、千葉三県を含めた圏内には、昭和40年に日本の総人口の約21%にあたる32,100万人が居住している。

昭和44年5月に閣議決定された「新全国総合開発計画」によれば、昭和60年に市街地人口は8,400万人と日本の総人口の70%を占める見通しである。しかも、新産都市指定等で人口の分散を図ろうとする政府の方針にもかかわらず、前記三大都市圏を含むブロックの人口は8,600万人～9,000万人、日本の総人口の70～75%になると推計されている。

このような都市化の波をまともに受けるのは、首都圏の中でも東京に近く、交通機関も他の東京近郊県より整備され、その上宅地となり得るスペースである農地山林等の多い横浜市の郊外区域である。しかも、それらの土地を建築可能となるよう開発し、又は開発したものを求めて、そこに住を得た新市民の多数は、職場を東京に持っている、いわゆる「ホワイトカラー族」が比較的多い。

従って、住は横浜にあっても顔と心は東京にむいている傾向が強い。

それにもかかわらず、これは当然のことであろうが、住環境に対する不満、公共公益施設に対するうっぷん等は、本市に対してそのエネルギーを爆発させることが多い。

このエネルギーは、一面の見方をすれば地域的エゴイズムであり、利己的エネルギーである。何故ならば、住む前から、それら不満のもとと判っていたはずであるからである。

しかし、これらのエネルギーを従来からその地域に住んでいた市民の力と合せ結集し、計画的に正しい方向へ誘導するならば、横浜の新しい都市づくりの大きな原動力となるであろう。

そこで港北ニュータウン計画策定の基本構想として、第一に市民参加を提唱し、住民参加の形での都市づくりのモデルとしようというのである。

具体的には、この構想実現の方法として、地元港北ニュータウン開発対策協議会という組織をつくり、その中で港北ニュータウンの都市づくりを市民とともに考え、計画していくことで、その目的の大半を達しようとしている。

その話合いの中では、いろいろと誤解もあり、意見の相違する場合もあるが、話し合いということの中で、お互に譲るべきは譲り、主張すべきは主張して、妥協点を見出す努力を重ねることによりその間において多少時間がかかったとしても、それ以後の事業実施をスムーズに、かつ、協調的に進行させるための重要な推進力となるであろう。

第2の構想としては、現代の都市機能は、高度の科学、技術の進歩による経済発展のため、都市圏域を中心として種々の障害を受けている。その大きなものが、産業公害であり、交通公害であろう。ここでわれわれは、今あらためて大げさにいうならば、人間の原点に立ち帰って考えてみる必要にせまられることになった。

それは、都市機能がいくら錯綜し、ぼう大になろうとも、それを秩序づける最大絶対の条件は、充

実した人間生活が営めることを最優先にしたものでなければならないということである。

それは、都市づくりの目標について語った、大内兵衛氏の次の言葉に端的に示されている。

「都市たる価値は、その人口の大きさではない、そこにあるデパートの高さでもない。ましてそこにあるカフェーのネオンの明るさでもない、そういうものでは断じてない。私はそれよりも、美しい公園、よく整った小学校の教室、すぐに乗れる地下鉄、人口に対して不足しない住宅、ノンキに渡れる道路、要するにそこに住んでいる市民が、気持よく働けるかどうか、そういうことによって都市の価値ははかれると思う。そうでなければ、われわれは何のために働き、なんのために税金を納めるのか。」

それを満たすように、諸施設を計画的・段階的に整備することを計画することが、港北ニュータウン計画策定者に課せられた使命であろう。

人間性の回復の具体的なものとして、先ず、交通公害のある環境から安全な生活環境の回復という考えを、主として人車分離のためのグリーンストリックスの構想を導入することにより達成しようとしている。

すなわち、通常利用度の高い施設や、学校、公園等の利用の安全性を確保するため、緑の多い歩行者専用道路で集合住宅の棟間、神社、仏閣の境内地などを併せて連れいし一つの体系として組立てるようにした。

その他、理想的な生活環境を得るためには、宅地としてのごく基本的必要条件である道路、上下水道、その他供給処理施設の整備のみでなく、地区住民<新旧住民一体>のコミュニケーションの場としての公園、広場の整備、教育の場としての幼稚園、学校の建設、日常生活に深い関係のある各種行政機関の設置、文化社会福祉対策としての博物館、公民館、そして病院等、また老人対策のた

めのセンター等の建設、農民の側から見て、意欲ある農家の育成及び経営の確立のための生活の場として、都市の側から見て、緑多い修景地区としての役割をも併せ持つ農業専用地区の設定等、安全で産業公害もほとんどなく、かつ、理想的な生活のできるように種々の計画が考えられている。しかし、前述のような施設全部が、港北ニュータウンの建設プログラムに合せて全部整備できれば理想的であるが、市の財政支出にも限度があり、この構想達成のためには、どの位の財政支出が必要であるか、また、財政支出の面より、逆にどの程度の施設整備が可能かは今後の最も重要な課題であろう。

第3の構想は、横浜市という地理的位置、及び歴史風土等を考え、現在まで種々それに合った構想がたてられてきたが、港北ニュータウンも勿論横浜市の一部である以上、それらを逸脱した計画であってはならない。いわゆる過去の構想を参考にし、現在の計画に適合し、且つ将来の都市をも予想したものでなければならない。

このことについては、現在横浜市の将来構想として、「横浜国際港都建設中期計画」のプログラムにもあるように、横浜市は「住宅都市」、「工業都市」、「港湾都市」とそれらの調和の上に立った「国際文化管理都市」として、その各々が機能的に矛盾なく組合はされて始めて理想的な横浜市の都市づくりの骨格となるものであり、その中で港北ニュータウンは、住宅都市の一翼を負うものであり、前記中期計画にも、港北ニュータウンのねらいとして、「横浜市将来基本方向の一つである住宅都市を象徴する理想的な町づくりを大規模に行ない、集中する人口を計画的にこの地域に導入し、郊外部の乱開発を間接的に防止する……」とある。

これが、本市の全体構想に対する港北ニュータウンの位置づけといえる。

計画区域は横浜市の中心部より北西約12kmに位置し、東西約6km、南北約5kmで面積は約2,530haである。

また、北側台地部分、中央低地部分、南側台地部分、西側台地部分からなり、南部、中央部、東部にかんがりの集落が入りこんでいて、合計約1,200戸の家屋があり、約45,000人が居住している。

周辺東側に、東海道新幹線、東横線、第3京浜道路があり、西側には、東名高速道路、国道246号線、東急田園都市線、南側には横浜線が通っている。

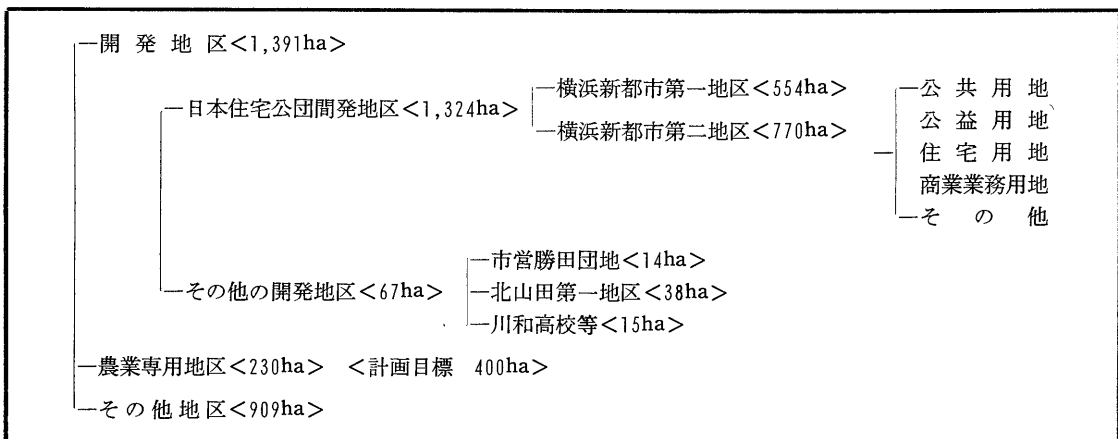
河川は、鶴見川本流が地区南側を東流し、中央低地帯に早渕川、西部区域外に谷本川が流れている。

計画区域内にはすでに、民間による宅地開発が一部に行なわれており、周辺部においてもスプロールが進行している。

表1———現況土地利用区分

区 分	計 画 区 域	開 発 区 域
山 林・原 野	943ha <37%>	750ha <54%>
畑・水 田	1,287ha <51%>	570ha <41%>
宅 地	300ha <12%>	71ha <5%>
計	2,530ha<100%>	1,391ha<100%>

図3 現況土地利用区分



従って、もはや従来のままの姿では農業が存続しえないという、大きな転換期にさしかかっていることを示している。

計画区域内の道路は未整備の状態、道路面積率は2%程度である。

商業施設については、日常必要な最寄品店舗が点在している状況で、買廻り品については東京横浜の中心部に依存している。

6———土地利用計画の基本構想

港北ニュータウン計画とは、本地域に均衡ある都市施設を整備し、特に教育文化的な諸施設を配置し、健康で文化的な生活圏を形成する地域を建設しようとするものである。

土地利用計画を策定するに当たって、都市構成のあり方を検討する必要がある。このことえの手がかりとして、次のような事項を検討した。

- 1 通勤手段としての大量輸送機関の体系を完結する。
人びとの生活行動空間と各種施設の結合と、その秩序づけの体系を完結する。
- 2 高密度住宅の可能性の追求。
- 3 地域的特質として不足する社会施設の供給体

系を検討する。

4 地域の個有条件としての、地形、植生、集落構造、土地利用の分析より、新たな都市構成の開発手法を検討する。

7 ニュータウンはどのように構成されるのか

以下ニュータウンの主要構成条件として、港北ニュータウン建設部が中心となって、前述の部会、小委員会等で検討した、道路・鉄道・公園緑地・社会施設等の各項目について説明する前に、ニュータウンの構成の特徴といえるものを列記すると次のようにいえるであろう。

○タウンセンターは単なる住宅団地のセンターでなく、将来広域を対象としたセンターになるこ

とを前提に計画されていること。

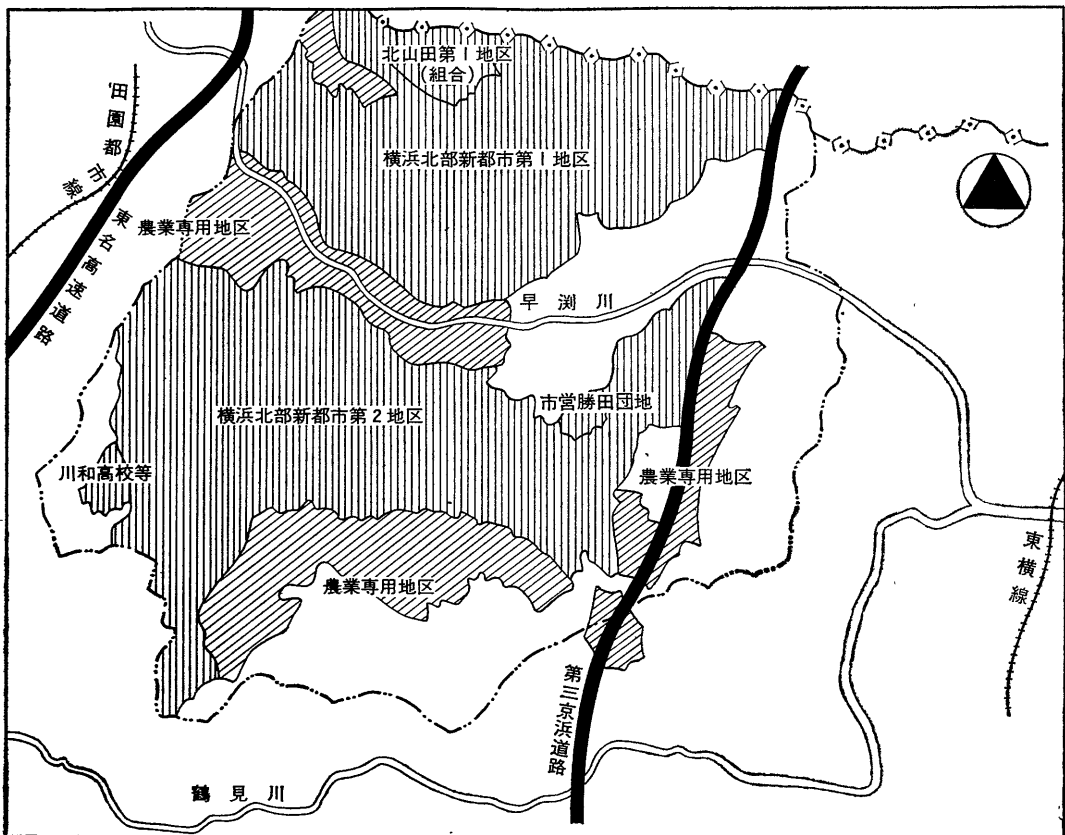
- 自動車に頼らない人間の動きに利便を与えるよう配慮したこと。
- 緑を積極的計画的に残し、これを体系的に配置し、農業専用地区の生産緑地と併せて緑が多いニュータウンを計画したこと。

このような特徴をもった都市の素描は次のようなものであろう。

道路網は目的別に編成され、通過交通が住区の中に入りこんで人びとの生活を乱さないように、幹線街路をその性格に応じて配置し、そのうちの地域的交通を分担する2路線を、タウンセンターを挟むように配置しセンターのヒンターランドの広域化を計り、その育成の効果も、併せもたせている。

更にこの地区は、横浜市北部で唯一残っている緑の多い場所である。いいかえれば周辺は既に宅

図4 土地利用計画図



地化し、緑そのものが貴重になっていることである。そこでこの緑を残すにあたってその体系化を考え、その効果の増巾を計っている。このことと歩行者の行動を尊重する意図から、グリーンマトリックス構想が提案されている。

市民の生活行動の一端からこの構想を描いてみよう。

この地区には周到な調査によって予め残すべき緑——自然のままの緑——がベルト状に配置してある。それ程幅の広いものではないが、この中に程よいカーブをもった道路がある。この道路は歩行者専用の道路となっている。子供達が座りこんで土の上に絵を描いていても決して叱られることはない道路である。この道を歩いていくと、所々で道が分れている。この分れた道も歩行者専用道路となって住区の中に入り、地区センターや、バスストップ、駅等に連絡している。さて元の道に戻って、グリーンベルトの中を辿れば、最後に中央公園に達する。この公園は、横浜公園の約4倍以上の面積をもつ自然公園である。公園の中には人工的な植栽などはない。人びとはここで四季折々の自然の営みを観賞することができる。

さて、「自然」に飽きた人びとは、隣接するタウンセンターへ向えばよい。勿論幹線路とは立体交差する専用道路が用意されている。

タウンセンターには、自動車時代を予想した有名店舗が集中し、文化娯楽施設等も充実していて、人びとは、東京や横浜の繁華街にたびたび出かけなくても、充実した休日を楽しめるであろう。帰りは電車かバス何れでもよい、最寄りの駅、バスストップからゆっくり歩いても10分以内には我が家に着ける。

帰りも歩行者専用道路を安心して歩けることはいうまでもない。

また花が好きな人びとは、農業専用地区に行き、温室に咲くとりどりの花を楽しみ、半日を過ごすこ

ともできるであろう。

このように、自然と近代的生活が巧に調和され、手近かに高度な中心市街地があり、その上散歩が楽しめる都市、それが港北ニュータウンなのである。

以下主要な施設の計画について、現段階で許される範囲内で説明を進める。

8———道路網計画について基本的な考え方

港北ニュータウン地域の東側は、首都圏のD I D地域<人口集中地域>に隣接し、西側は近年急速な開発が進行中の多摩田園都市に接している。このような条件下にある本地域を計画開発すれば、周辺地区を含めて広大な連担化した市街地が形成される。既成市街地に極めて近い地域の面的開発に伴う道路網計画は、都市圏全体の道路網整備の一環として考えられなければならないのは明白である。従って、道路網計画の主眼は、一方では都市圏の道路網に対する位置づけを交通工学的な立場から明確にすると同時に、他方では地域としての有機的な構成を維持することにある。

この目的を達成するためには、広域的レベルの道路網と、地域の道路網を重ね合わせ、これを港北ニュータウンの都市構成の中に組みこんでゆかなくてはならない。この問題の解決を目標として次のように作業を進めた。

9———道路網計画の検討の経過

上記の計画目標を達成するために、広範囲にわたって定量的に道路網を検討できる将来OD交通量解析を主体とする計画手法を採用した、この作業の手順は次のとおりである。

イ 東京都市群地域全域及び周辺についてゾーン分割を行なう。

ロ 各ゾーン別の昭和60年発生交通量を推定する。

ハ 各ゾーンペア間の分布交通量を推定する。

ニ 港北ニュータウンの道路の段階構成を明確にする。〈広域交通・地域間交通・地区内交通〉

ホ 交通の量と質に対応できるであろう道路網を設定する。

ヘ 設定された道路網に、ハで求められた交通量を配分計算したとき、それが量的に許容されている範囲内で、交通の質と交通量が道路網の段階構成毎に対応していることを説明する。

ト 配分計算した交通量が道路網の幅員に合理的に対応していることを証明する。〈上位計画である東京厚木線、第2外郭環状線は建設を前提として考えた〉

図5 P P 1 港北ニュータウン区域

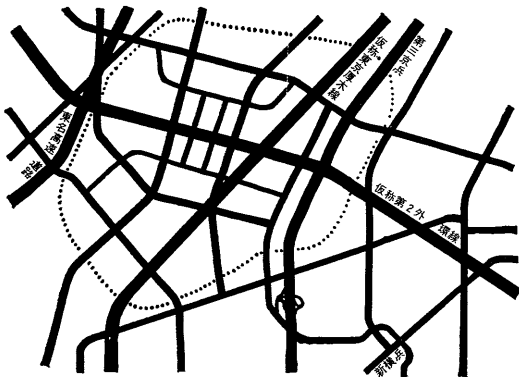
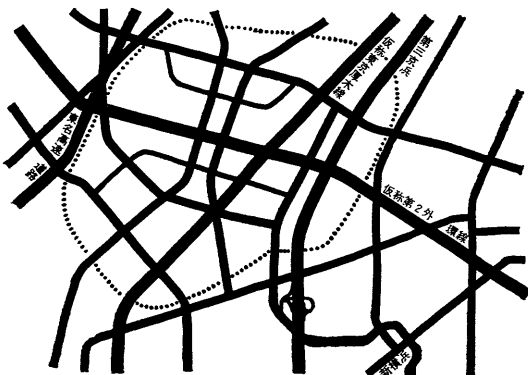


図6 P P 3 港北ニュータウン区域



この作業によって道路網計画 P P 1 が考えられた。

P P 1は、道路網の段階構成が明確であり、地域交通レベルの道路が、直接タウンセンターに接していないので、自動車による来街者が多いことを予測しているセンターに接する道路は、通過交通による混雑の度合は少いであろう。しかし、居住環境を乱す度合が大きく、更に初期段階では、センター形成が遅れる心配がある。

P P 3は、周辺地区からタウンセンターへ自動車で行く場合、直接地域交通レベルの道路によることができ、センターの早期育成にはプラスの要素となること、地域交通レベルの道路が中心によっているので、住宅地の側の影響はP P 1に比較して少ない。ただ、センター成熟後は、ここを通る地域交通レベルの道路の混雑度は高いことが予想される。

なお、この外に両者の折衷的なものも考えられたが、居住環境に対する配慮、及びセンターの形成が、横浜都心及び横浜市営高速鉄道の採算性に対して及ぼす影響を考慮してP P 3を採用することにした。

10 鉄道輸送計画

その背景

港北ニュータウン計画に関連する鉄道網の計画としては、運輸大臣の諮問機関である、都市交通審議会横浜部会答申第9号〈昭和41年7月〉の中で横浜市営高速鉄道3号線〈本牧—横浜—勝田〉、同4号線〈鶴見—荏田付近〉、他に検討すべき路線として、茅ヶ崎から東京方向への路線があげられている。

この答申が出された時期に、横浜市は港北ニュータウン構想をすでに発表していたため、鉄道ルー

トについては、将来港北ニュータウン計画に適合する形で決められるべきであるとの付帯意見をつけた答申がなされている。

計画の考え方

高速鉄道建設の方針は、横浜都心方向の強化と通勤輸送対策の確立、及びニュータウンの都市形成に資することである。

計画策定にあたっては、考え得るすべての鉄道ルートのパターンを求め、建設の方針その他各方面からのチェックを行って選択し、一つのパターンを求めた。

このパターンに基づく案を比較評価するのに費用～便益を比較する方式を採用した。

ある地域に鉄道を計画する場合、その鉄道建設によって得られる諸利益<経済効果、輸送時間短縮輸送コスト短縮その他>と、そのルートの建設及び運営に要する費用<用地費、建設費、運行費その他>との比較によって、費用当り便益の高いものを選択の基準としようとするものである。

この方法は大量の計算処理を伴うので、この方法の簡易化した形で検討することにした。その方法は、港北ニュータウンに発生する通勤通学者の平均所要時間によるもので、これに、商業核育成の面からの検討も加えて評価することにした。

具体的には、人口密度、方面別通勤通学人員、バス利用を考えた交通機関選択の組合せ等を想定し、各駅に到達する1人当り平均時間及び各駅からニュータウンの出入口までの同様1人当り平均所要時間を求める。

これらの値と建設費を比較して、平均時間便益比を求め評価を行なうものである。

11———都市構成における公園緑地のあり方

グリーンマトリックス構想

都市において、緑や遊び場の不足が叫ばれて久しい。港北ニュータウン計画においては、健康で文化的な生活圏を構成し、快適な市民生活が営めることを目標にしている。

都市におけるオープンスペースの利用は、極めて広汎多岐にわたっている。従って、公園や緑地を計画するに当って、それぞれを単体としてとらえ処理するのでは、問題の解決とはならない。

すなわち、公園や緑地だけでなく、文化財保護地、学校、幼稚園、社寺境内、樹林その他のオープンスペース等をも対象とし、これらの緑の系統づけを歩行者専用道路—緑道—によって行ない、全体をグリーンネットワークの中に組み込み、性格に応じた機能を十二分に発揮させることを期待した。

公園の段階構成

公園の段階構成を考えるに当っては、その利用範囲と組織的配置を考慮して、4段階構成とし、遊び場としての構成を人口密度に応じて次のように考えることにした。

人口低密度地区 各戸の庭—緑道—
人口高密度地区 プレイロット —
<公団集合住宅地区>

—児童公園—少年公園—地区公園—中央公園

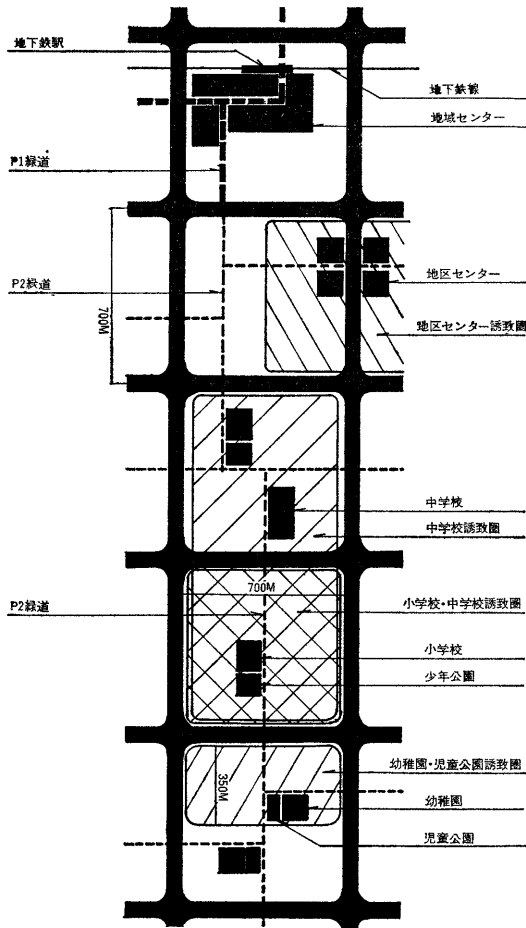
また緑地は、自然植生の調査に基いて、残すべき自然林をベルト状に選定し、グリーンマトリックスの根幹となるように計画することにした。

都市——ヒューマンセクターによる構成

今まで都市の基本構成を考えるに当っては、車を主体とした道路を意識して作られ歩行者を中心として、大量輸送機関優先を意識した構成はあまりなかった。

そこで住区構成を検討するに当って、その原単位

図7 バスセクター概念図



としてヒューマンセクターの概念を導入し、いくつかのヒューマンセクターをバス運行のルートで連結し、バスセクターを構成することにした。

ヒューマンセクターとは、日常生活にあって利用する諸施設に対し、利用者が通常歩いて到達できる範囲一歩行圏をいう。

主要施設とその歩行圏を次のように考えることにした。

児童公園	——	各戸から	180m前後
幼稚園	——	”	180~350m ”
小学校・少年公園	——	”	350m ”
中学校	——	”	700m ”
地区センター	——		350m ”
バス停			

ヒューマンセクターとバスセクターの関係をモデ

ル的に図示すると下図のようになる。

12 社会施設の計画

本項で社会施設というのは、次のようなものを含むものとする。但し、検討の範囲は主とし用地々積及びその配置までとした。

- 行政管理施設 教育文化施設
- 社会福祉施設 医療施設
- 商業々務施設 その他

社会施設の配置は、社会文化圏を単位として考える。横浜市の場合、これまでの生い立ち、今後の市街化の予測、交通動線その他を考慮して、3つの圏域に分けることができるであろう。かりに北部、南部、横浜の各地区と名付けると、港北ニュータウンは北部地区のほぼ中心となり、この地区には緑・港北区及び鶴見区の一部が含まれ、特に緑・港北区は今後かなりの人口集積が予想される。両区の昭和60年の人口を84万人<行政区再編成資料43・4>港北ニュータウンの人口を30万人とした。

港北ニュータウンの社会施設を検討するに当って特に考えたことは、広域対象施設である。すなわち、港北ニュータウン地区にサービスする施設の設置は当然のことであり、これだけでは単なる住宅団地である。

港北ニュータウン建設の事業は横浜市の事業であるとされている。このために港北ニュータウン計画において、本市が特に意を注ぐべき点は、全市的に或は北部地区において不足する社会施設、特に社会教育、社会福祉施設等を計画的に整備することであろう。

社会施設のうち、商業々務施設は都市構成に重要な影響をもたらす。従って、今回は商業々務施設に重点を置いて検討を行なった。

港北ニュータウン計画は、その規模において、わが国のこれまでのニュータウンに較べて劣らないものである。その周辺において、これまでに見られた第3京浜国道、東名道路、国道246号線など、更に本計画に際しての高速鉄道を初めとする諸々の大量の公共投資は、ぼう大な人口の集積を助長し、それに支えられた広域の拠点成立を可能にする。この考え方に立って検討した結果、第3次商勢圏は半径10kmを考えることにした。

在来の大規模ニュータウン——高蔵寺、多摩学園都市などでは、商業核を考えるに当ってワンセンター方式が採用されている。

一方これに対して多核的センターの考え方がありそれぞれの利害得失については論議が多いところである。ワンセンターにした場合は施設用地がぼう大となるかわりに、その建設は人口定着に見合った段階的なものとなり、その間の用地のコントロールは極めて困難である。また将来の自動車時代を考えれば、道路構成のサイドからはこれに対応することは、極めて難しいこと等が考えられ多核センターの方式を採用し、その構成を次のようにした。

中心センター文化的社会的施設と商業々務施設を一体化させて形成し、ワンセンターのメリットも併せもつことをねらいとする。

地域センター高速鉄道駅を中心に形成させる。

地区センター各住区に形成される日常最寄品を主とする。

この中で中心センターが地域社会に対して果たすべき役割は非常に大きい。地域住民に対して東京横浜の中心地区にたびたび行かなくてもすむようなショッピングや、レジャーの楽しみを与える場を提供するほか、業務、公務、サービス、集合、福祉等さまざまな機能が要求される。これらの機能をコントロールし、新市民のよりよいコミュニティの創造、ニュータウンそのものの演出をする責

任と能力を有する事業主体が必要である。このためには、本市が中心となり地域住民、公団等が参加する事業主体が最も望ましい姿であろう。

ニュータウン建設が横浜市 of 事業であるために広域的社会的施設の建設と共に、是非とも実現したい施設である。

13———今後の課題など

以上で基本計画の主要な部分の考え方を紹介したが、まえがきにもある通り全くの概要であり今後機会を得て詳細なものを発表したいとかがえている。

今後の課題、問題点になると枚挙にいとまがないが、それ自体で、一つの論文の対象となるであろう。しかしながらこのような問題点は、新しい事業を推進するに当って、当然乗り越えなければならぬ宿命的課題であろう。

最も大事なことは、障害を乗り越えて生き生きとした創意を引き出せる場をどのようにして役所という組織の中で創り出すかということではないかと考えている。

<昭和45年12月記>

<計画局港北ニュータウン建設部長>