

歩行者空間の整備計画と課題

遠藤包嗣

港北ニュータウンにみる

- 一 はじめに
- 二 港北ニュータウン事業の現状
- 三 理想的な街づくりの基本方針と歩行者空間
- 四 歩行者空間整備計画
- 五 課題
- 六 おわりに

一 はじめに

昭和四十九年八月に建設大臣の認可を受けた「事業計画」において、歩行者専用道路を主とする歩行者ネットは延長約六〇キロメートルにおよぶ計画として定められた。その後昭和五十四年四月に変更認可を受けた現在の「事業計画」においては、歩行者ネットは延長約五二キロメートルの歩行者専用道路と、公園系の歩行者ネットである延長約一四キロメートルの緑道によって構成され、相互に補完するシステムとして計画が定まった。自動車交通との立体処理を前提とするため、港北ニュータウンにおける歩行者ネットは、歩専橋緑道橋あわせて約一〇〇

橋の立体箇所をもつ計画になっている。

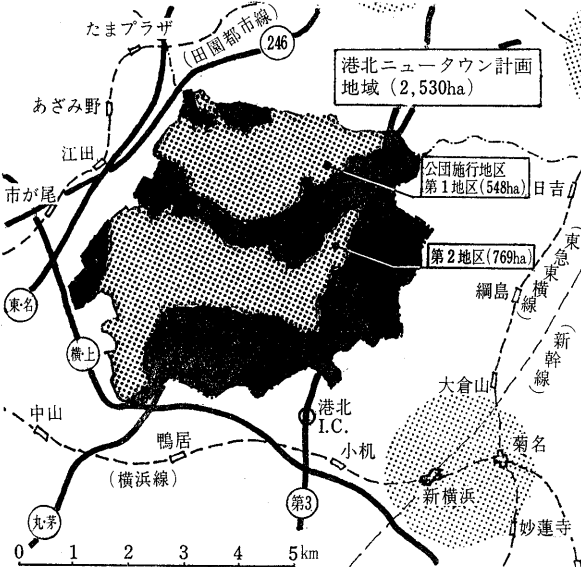
二 港北ニュータウン事業の現状

二、五三〇ヘクタール、計画人口三〇万人、横浜市北部の中心となるべき「まちづくり」が港北ニュータウン事業である(図一)。人口でいえば、藤沢市や町田市の規模であり、区のスケールで比較すると、鶴見区(二、九〇〇ヘクタール、二三万人)、神奈川区(二、三〇〇ヘクタール、二〇万人)に近い規模といえる。

日本住宅公団の施行する土地区画整理事業は、そのうち一、三一七ヘクタール、

計画人口二二万人と、港北ニュータウン建設事業の中心になっている。昭和四十九年から始まった日本住宅公団の造成工事は、現在第一地区で着手率二七パーセント、第二地区で五六パーセント、全体で四四パーセントであり、今年度末には着手率六二パーセントになる予定である。全体計画としては、造成工事の概成

図一 港北ニュータウン位置図



を昭和六十二年度末とし、集合住宅を中心とする人口定着を昭和五十七年度末から開始する計画としている。

現時点での事業の最大の課題は、早期に人口定着をはかることである。昭和五十七年度末集合住宅入居を進めるためには、あと三年たらずのうちに、造成工事とはもとより、供給処理関係の施設、商店や病院などの生活関連施設のほか、学校、公園、最寄駅へのバス輸送計画、住宅建設の主体である公団の関東支社との計画調整など、多くの問題解決をはからねばならない。また、その後に続く集合住宅を中心とする人口定着に対する対策もある。

大量輸送機関としての鉄道については、地下鉄三号線の延伸計画があり、新横浜駅までの工事が終了後、ひき続き、田園都市線あざみ野駅までの工事にかかり、昭和六十二年度中には開通させる計画で現在設計の検討が行われ免許申請の準備が進められている。関連の都市計画道路も、昭和五十七年度に新横浜から国道二四六号までを結ぶ新横浜・元石川線が完成するほか、大熊・東山田線、横浜・上麻生線などの重要路線の早期整備が計画されている。

現在、港北ニュータウン内には学校区の変らない地区内家屋の換地予定地への直接移転が行われ、新しい街の雰囲気

芽ばえは始めている。また、計画予定地では県立荏田高校が四月に開設し、川和中学校、中川中学茅ヶ崎方面校も工事に着手され、将来の新しい街のコミュニティ施設の中心としての性格をもつ美しい都市的デザインの学校が八月と来年三月、あいついで完成する予定である。

三 理想的な街づくりの 基本方針と歩行者空間

公団施行地区は計画開発を行う地区であるため、四つの基本方針が定められている。これらの基本方針は、港北ニュータウンの歩行者空間に大きな影響を与えている。

① 緑の環境を最大限に保存する

まちづくり

現況の樹林を最大限保存するという方針のもとで事業計画の設計図はつくられた。屋敷林や優良山林の保存は、地形の保存ということであり、造成計画もその意味で大きな制約を受けるようになった。しかし、港北ニュータウン計画では、この緑の保存を街の新しい魅力とすべく、保存緑地と公園計画、緑道計画を一体のものとして計画を進めた。「緑の環境をつくり育てる条例」を締結することにより、緑地の保存は、表土の保全、

苗圃計画、樹木の移植、緑化計画等、積極的な計画となった。現在の保存緑地は約四〇カ所合計六一ヘクタールであるが、樹林保存地を含む現況地形の保存地は九六ヘクタールとなり、特に公園内では約五〇ヘクタール（公園面積の約四二パーセント）を、残りの約四六ヘクタールを集合住宅用地で確保する計画となっている。

② 「ふるさと」をしるばせる

まちづくり

「ふるさと」のイメージは、小川のせせらぎと山、神社や雑木林などいろいろあるが、港北ニュータウンで特徴的なものは、埋蔵文化財である。公団施行地区内に約二五〇カ所もあり、縄文時代、弥生時代の集落址や貝塚、墓地などがこの丘陵一帯に分布しているのである。なかには古墳時代の遺跡も含まれており、古代社会の生活様式やその特徴等を知るうえで貴重な遺跡群である。しかし、遺跡のほとんどは造成工事により破壊されるため、港北ニュータウンにおいては、昭和四十六年から五十二年までの七カ年（当初三カ年計画）で記録保存の調査を行った。現在は、公団の工事計画等の理由により調査未着手となっているものの調査とともに、発掘された出土品等の整理等を進めている。これらの遺跡の中には、

公園用地内の現況保存地として永久保存された遺跡もあり、今後の保護のしかたは大きな課題となっている。さらに、道祖神などの金石文も多数あり、緑道や歩行者専用道路に置き、歴史の重みを残すことも検討している。

③ 安全なまちづくり

港北ニュータウン計画では、道路パターンについて歩車分離を前提におき、歩行者専用道路のネットワークをくむとともに、区画街路についてもクルドサックの道路パターンにより、通過交通が一般住宅地内に入り込まないように計画している。

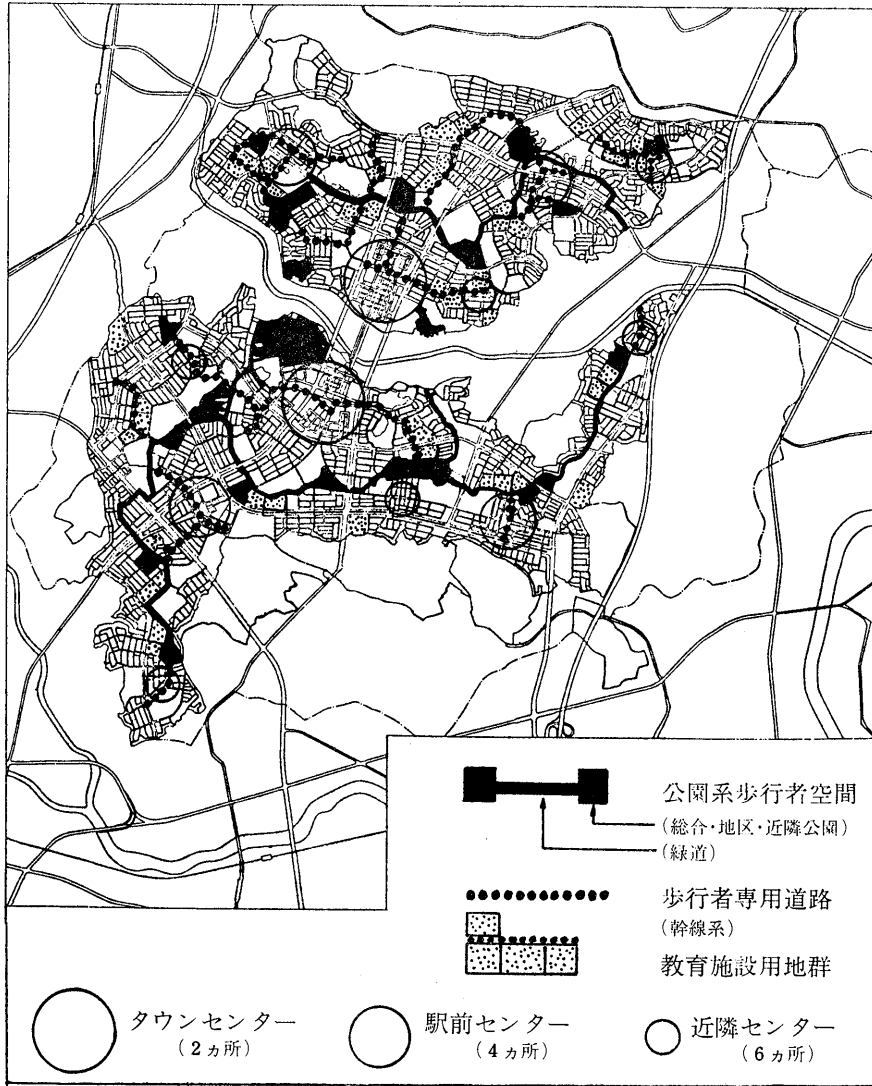
道路構造の面でも、車イスの利用をできるだけ配慮したり、幹線道路を掘割り式にしたり、幹線道路や歩行者専用道路などから電柱を排除するなど、さまざまな努力をしている。非常時の避難ルートとして歩行者専用道路や緑道は重要な機能をもつとともに、避難場所としては、中学校と小学校、集合運動場が学校群としてまとまり、安全性を高めている。

④ 高い水準のサービスが得られる

まちづくり

三〇万都市として完成した場合、港北ニュータウンには鉄道が三線入り、横浜都心、東京都心に直接つながるほか、新幹

図一 港北ニュータウン歩行者空間整備計画図



線、横浜線、東横線、田園都市線、京浜東北線などに連絡される。また、広幅員の都市計画道路網も生まれ、第三京浜、東名高速などとも比較的スムーズに連絡

され、交通的には非常に高い水準のサービスが得られるといえる。商業業務的には、タウンセンターは横浜市北部の核となるスケールをもち、各

駅前センターも計画的に配置され、地区の中心的なサービス機能をもっている。住区には、近隣センターがつけられ、日常の生活利便が確保されるほか、全体に

歩行者専用道路が計画され、駅、バス停、商店街、学校、公園などと結ばれ、安全で便利で快適な買物、通勤、通学ルートとなっている。結果として、自然が良く保存され、緑の多い潤いと歴史の香りがする、便利な街が目標といえる(図一・二)。

四 歩行者空間整備計画

歩行者専用道路については、昭和五十七年度末の入居に対処して整備する部分があって、今年中に主要路線の都市計画決定を進めるとともに、全体の設計条件、標準構造図等を確定し、来年以降実施設計を進め、五十七年に一部工事着手を予定している。

① 歩行者専用道路の種類

歩行者専用道路は幅員三メートル、延長約五二キロメートルで、大きく次の三種類に分かれる。

② 幹線歩行者専用道路

駅や商店街、学校などを結ぶ基幹ルートで、通勤、通学、買物などの日常生活に、多くの人が利用する幅員九メートル以上の歩行者専用道路である。第一地区七路線約一〇キロメートル、第二地区六路線約九キロメートルで、合計一三路線総延長約一九キロメートルあり、タウン

センター、駅前センター、近隣センターを中心放射状に計画されている(公園施行地区は、第一地区東西四キロメートル、南北二キロメートル、第二地区東西五キロメートル、南北三キロメートル)。

④補助幹線歩行者専用道路

タウンセンターと駅前センター内にあり、商店街の買物ルートとして幹線歩行者専用道路を補助するパターンで計画された幅員六メートルの歩行者専用道路である。延長は全体で約七キロメートルある。

⑤住区歩行者専用道路

住区内の区画街路は基本的に通りぬけができないクルドサック型であるため、住区歩行者専用道路は、区画街路と区画街路を渡る短絡ルートとして、住区から学校、商店街、幼稚園、バス停、駅などに行くのに使われる。住区歩行者専用道路は途中で幹線歩行者専用道路につながり、一体のネットワークを構成する。幅員は三メートルと一部四・五メートルで、延長は約二六キロメートルとなっている。

②歩行者専用道路の計画

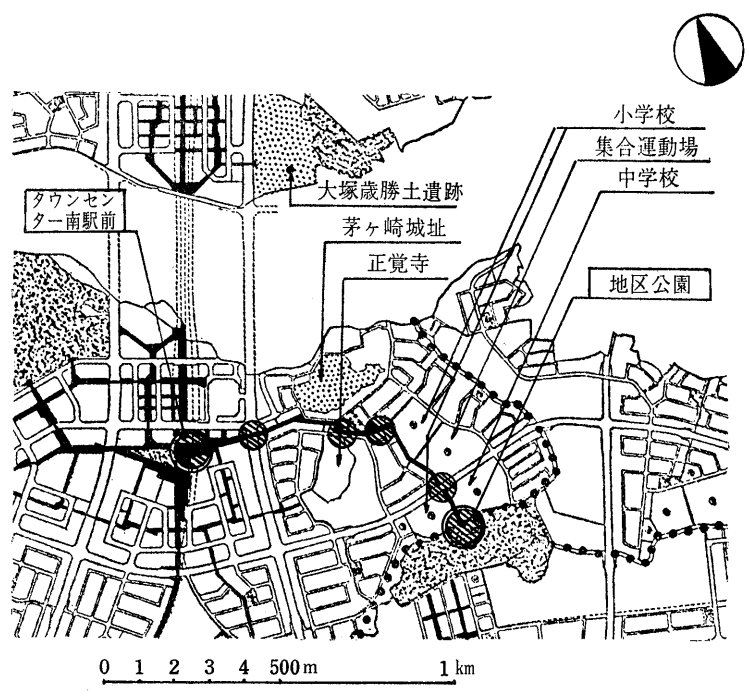
港北ニュータウンの歩行者専用道路は、基本計画を受けて合理的なネットワークが組まれているが、全体としては緑化が課題となっている。周囲の土地利用

により緑化の形態は多様になるが、原則として、幅員六メートル以上の歩行者道路には植栽をする計画である。

伊勢佐木モールや、野庭団地の緑化された広い歩行者専用道路は気持のよいものである。歩行者専用道路は、歩きやすさと気持ち良さが大切であり、そのため

には、適当な幅の道路と、豊かな緑が必要だと思われる。その意味で、買物車をひく婦人たちや、話しながら歩く子どもたちがならんで歩くのにあつた幅員が最小道路幅員になる。港北ニュータウンでは最小道路幅員を三メートルとし、基本的には四メートルを標準道路幅員と考

図一三 歩行者専用道路



ている。この幅は、道路の管理用車両の通行にも支障のない幅員となっている。植栽についても、緑の木蔭の散歩道は気持ちがいいが、落葉の掃除や、害虫の駆除、宅地への日蔭など、現実には多くの問題をもっている。そのため枝を切られたケヤキやサクラなど、いじけた姿をさらす例が見られる。また、民地の宅地側がブロック塀になったら楽しい歩行者専用道路も固い味気ない雰囲気になってしまう。港北ニュータウンの計画では、緑の豊かなまちづくりを目指し、住民の積極的な協力のもとに、うるおいのあるまちをつくらうとしている。学校や集合住宅用地で歩行者専用道路に接するところは、できるだけ植栽し、自然なくつろいだ空間をつくる計画である。地元地権者も「街づくり協定」の研究会をつくり、その中に生垣等の緑化を含め積極的な検討を重ねている。

歩行者専用道路の樹種については、歩行者の利用や住民の生活に支障がないように、センター地区の広場、緑道と学校、公園などの接点などの重点な場所以外は、周辺の土地利用にあわせて決めていくことになると思う。

その他、歩行者専用道路には、ベンチや水飲み、照明、案内板、くず入れ、灰皿、彫刻、噴水、便所などいろいろな施設が予想される。

ヘイメージトリップ〉(図-3)

(フ)タウンセンター南駅でおける。広々とした駅前には「市民の憩の広場」があり美しい芝草が広がり、人々のんびりと午後の日差しを楽しんでいる。ケヤキやヤマモモ、サクラなどの木々がところどころに固まり木蔭をつくっている。周囲はデパートや商店が立ちならび、舗装のきれいな歩行者専用道路が西、南、東の三方にのびている。これから茅ヶ崎(港北ニュータウン内)の地区公園に散歩にでかけてみる。

(イ)東の方向、駅からでて左に広い歩行者専用道路をのんびり歩きはじめる。二、三分で歩専橋につく。下は都市計画道路、佐江戸・北山田線で幅員約三〇メートルある。橋の上から左手、北の方には第一地区のタウンセンターが見える。そのすぐ右側の緑の丘が大塚・蔵勝土遺跡を保存する文化財公園、橋の正面に見える深い緑の山は中世の城跡で、小机城の出城であった茅ヶ崎城址である。

(ウ)城跡の下ですこし右におれると児童公園にぶつかると。片側に六メートル道路が接しているが、あまり気にならない。右手南側には緑に囲まれた立派な寺院が見られる。正覚寺である。

(エ)右に団地を見ながら東に行く。両側に幼稚園、病院、集会所があり、ここで

は歩行者専用道路がふくらみ広場ができています。

(ウ)ここから右におれる。左側は小学校、集合運動場が続いている。右側は一般住宅地である。正面に遠く緑の丘が目に入る。地区公園の緑である。手前に道路がある。トンネルをぬければもうすぐである。

(カ)児童公園から五分ぐらいであった。トンネルをこえると右は小学校、左は茅ヶ崎中学校である。公園まであと一〇〇メートルばかりである。

(キ)せせらぎの流れる地区公園は、埋蔵文化財をもつ丘と、野鳥の集まる池をもつ広い自然公園である。駅からこまで、約一キロメートル、一五分の散歩であった。歩専道は幅員九メートル。

③ 緑道の計画

緑道は公園と公園を結ぶかたちで带状に連続して計画されている。第一地区が約五キロメートル、第二地区が約九キロメートル、合計すると延長約一四キロメートルになる。

緑道計画は、都市における「自然」の再生、確保の中心に位置づけられている。幅員一〇〜四〇メートルは保存樹林や公園に接することにより、一〇〇メートル以上にも広がる「緑」の厚みをつくる。ルートは、優良な保存樹林に沿うよ

うに計画されているため、谷戸部をぬうように続き、造成前の自然の地形を比較的に残すことにもなっている。歩行者専用道路が目的地まで合理的に行けるよう計画されているのに対し、緑道は、散策しながら、自然と触れ合える場をつくるように計画されている。植栽する樹木も、造成工事中に移植してあった樹木が中心になり、不格好な大きな木も多く、ふるさとの野山の趣がするはずである。また、大きく育つことを前提にしているので、将来は、港北ニュータウンの「みどり」のシンボルとしての森や林になるものと思われる。

水も、緑道計画の大きな柱である。高低差のある谷戸部では、造成が終れば水脈も安定し、水も出てくると思われる。「せせらぎ計画」は雨水を有効に利用し、緑道に池と流れをつくり、美しい自然環境を再生しようとする計画である。鳥や昆虫、魚が必要とする安定した自然環境をつくらうとする計画である。しかし、雨水の利用にはさまざまな課題がある。

この地区での実際の雨と水位の関係、水源の調査、もれにくく流れやすい池やせせらぎの構造、池の水質の変化、昆虫や魚の生息状況などである。これらは、何年間かの調査の中で結果の得るものなので、港北ニュータウンでは、第二地区の造成地にモデル公園をつくり、市の公害

研究所などの協力のもとに検討を続けている。

さらに、「ふるさと」の樹木や樹林についても、ヤマザクラ、カシ、エゴ、ケヤキなどは移植しやすいが、竹林や、ナラ、コナラなどの雑木林の樹木は移植が難しく、さらに検討が必要とされている。

また、緑道には、道祖神などの文化遺産をおくほか、江戸時代以降の保存のいきとどいた民家を休憩施設として利用することも検討している。

ヘイメージトリップ〉(図-4)

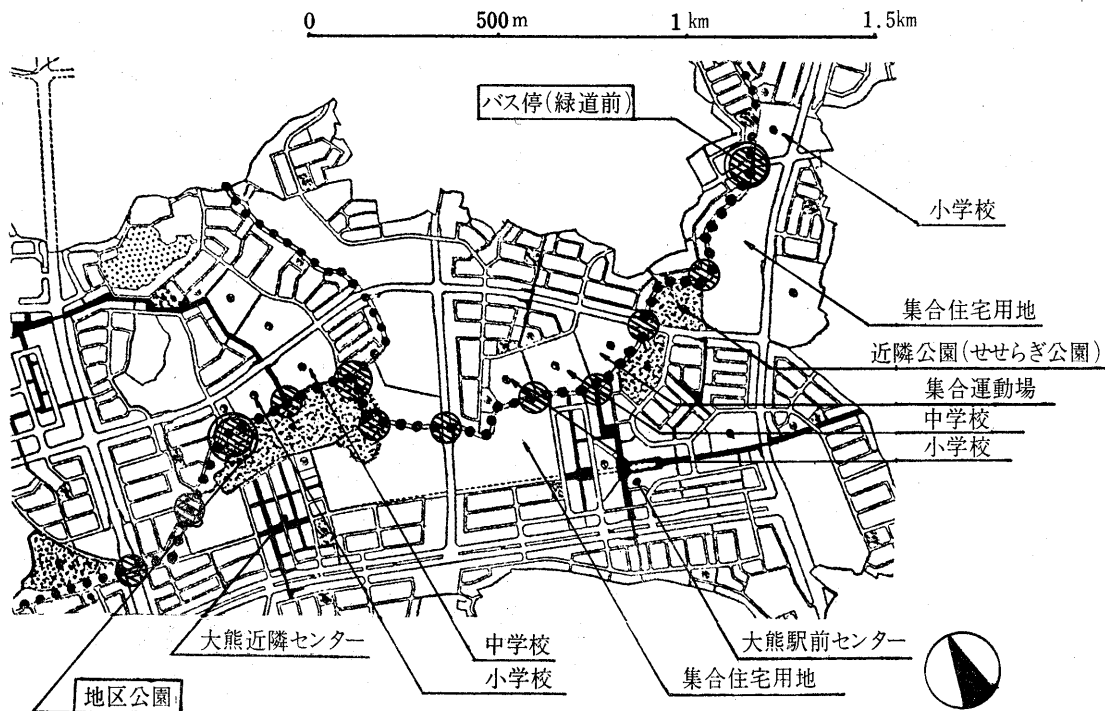
(フ)勝田団地の手前のバス停でおり、ここから茅ヶ崎の地区公園のせせらぎ上流まで緑道を約二キロメートルを歩いてみる。

(イ)緑道は橋を渡って北に延びているが、反対の南に向って歩き出す。左側には斜面の雑木林が続く。その上にある団地は木々の陰で見えることはできない。緑道の園路は土である。左側には玉石の上をせせらぎが流れている。

(ウ)あじさいを見ながら、五分も歩くと正面の視野がひらけ、藤棚ごしに静かな池が広がっている。近隣公園に入ったのである。

(エ)玉砂利をふみながら池をめぐるると右側はサクラ、ケヤキがゆるい斜面に林となりさらに竹林が続く。左手、池の対

図-4 緑道



- 岸には雑木林の中に銅板ぶきの保存民家が建っている。お茶会がひらかれていようである。正面にアーチ型の道路橋がかかり、緑道はその下を通っている。
- (h) 橋をぬけると右側には青々とした竹林が並び、左手にはこんもりした緑の丘が見える。埋蔵文化財の保存されている丘である。緑道は西に向かいはじめた。
- (i) そのまま歩いていくと、左側に大熊の駅前センターがあらわれ、せせらぎはここで終わる。地下鉄の駅に行くにはここから左へ広い歩行者専用道路を行けばいい。右手には木の間に中学校の校舎が見える。さらに、小学校の校舎も見えてくる。左側は大きな団地で芝生が美しい。
- (j) 池をあとにして一〇分ぐらい歩くと橋についた。緑道橋である。幅員は四メートルある。下は都市計画道路。丸子・中山・茅ヶ崎線で、橋の向うにも大きな団地が見える。
- (k) 平らな緑道を少し行くと、すぐに林の中に入る。地区公園についた。林の間を下りながら行くと、樹々の間から中川中学校茅ヶ崎方面校やカラフルな住宅の屋根が遠く望める。林の左手は広い芝草の広場で、子供たちがボールをけりながら遊んでいる。
- (l) せせらぎの音とともに道祖神に出会う。再び緑道に出た。右に流れとともに下ると早瀬川に出る。左にいけば、目的の池に出る。
- (m) せせらぎの音をききながら左に折れる。右側の斜面の上は中川中学校茅ヶ崎方面校になる。園路も広く、ここは樹々も生き生きとしている。左側の丘は埋蔵文化財をもつ丘で、深い雑木林になっている。
- (n) 右から広い歩行者専用道路がきた。右にいけば一五分ぐらいでタウンセンターの駅前に出る。左にゆるい傾斜の広場を登っていくと、大熊の近隣センターに出る。杉林が見えた。池はそこにある。
- (o) この池はここが田圃の時につくられたのだろう。造成される前からあって、この杉林などいっしょに残されたのである。水鳥が飛びあがった。この池と左手側の丘と林は、鳥たちのために人が入れないようにしてある。いろいろな鳥が見られる。バードウォッチングには最適である。この池の上流にも、新たに雨水を利用した小さな池がつくられている(地下鉄の排水を補助水源として利用しせせらぎに流している)。
- (p) 勝田団地の手前のバス停からここまで、約二キロメートル、約三〇分の自

然の中の散策であった（このまま橋を渡って緑道を行けば、約三〇分ぐらいで総合公園につく。左にとれば川和高校のそばをとり、港北配水池のわきをぬけて、佐江戸の近隣公園まで約五〇分かかる）。

五——課題

をつける必要がある。
基本的には、通学路になっている部分以外は、できるだけ時間をかけるべきだと思う。

①—港北ニュータウンの計画で最大の課題は、人口定着に時間がかかることである。造成工事が昭和六十二年度に終わったとしても、一般宅地を含めて、人口が定着し、センターが横浜北部の核となるのは、今からでも二〇年ぐらいかかるものと思われる。しかし、実際は集合住宅を中心に昭和五十七年度末から早期入居をはかるため、歩行者専用道路の整備は進めざるを得なくなってくる。それも、一部では利用されていて、途中から先はまた当分工事中で使えないという状態が五年ぐらい続くのである。公園的な性格をもつ緑道の開放のしかたはさらに難しいものとなる。豊かな自然を回復させるためには、できるだけ時間をかけ自然の力

②—次に、自転車の問題である。特に歩行者専用道路がこのように整備されていれば、通勤買物利用が予想される。しかし、人と自転車の混合は危険が多く、特に朝は集団登校する子供たちの通学時間と重なる心配もある。また、自転車利用を前提にする場合の道路構造基準は非常に厳しいものであり、現況地形を生かした港北ニュータウンでは、基準を満足することができない。このような理由で現状では一応自転車を除外し、通勤用自転車対策としては、歩道付きの道路（幅員九メートル以上）のネットワークを利用することも検討している（道路総延長約二六〇キロメートル、内歩道付道路約一二〇キロメートル）。

③—管理についての問題は、二つに分けて考えることになる。簡易な作業の住民管理の方向と、専門的な作業の公的管理の方向である。歩行者専用道路では、舗装や施設の補修も必要だし、樹木の育

成、補植、せせらぎや池の管理などは、専門的技術が必要な分野であり、新しい問題も多いが、行政側でフォローする必要があるところである。それに対し、落葉の清掃や、樹木への水まき、除草などは、地域住民のひきうける領域だと思われる。質の高い空間は、日常使う人に愛されてはじめて生きるものである。歩行者空間は、そのような場として生かされる必要があると思う。

六——おわりに

ライフサイクル議論がはなやかになり、余暇の過ごし方がテーマになる時代になった。今から一〇年ぐらいい前は、公害問題、環境問題が中心テーマであったのだ。世の中が良くなって、生活が豊かになったからテーマが環境から個人生活に移ったと思う人は少ないだろう。一種のあきらめと、高齢化社会に向う現実の不安が、私には感じられる。

都市が過密肥大化することは、中心部の動脈硬化をもたらし、ある限度を越えると自然死に向うという生態学者の意見

がある。ストレスといってもいいと思う。

港北ニュータウンの開発のすぐれた点は、歴史と環境を大切にしていることだと思う。山や雑木林を残すことは、土地の合理的利用からいえば、実にむだな使い方であり、スポーツ広場ぐらいいはたくさんできる広さである。しかし、この山や雑木林は、さらに大きな「みどり」となり「水」となり、今の街で忘れられた自然を回復させる場になるのである。せみが成虫になるには七年かかるという。おおげさにいえば、せみは七年目の自然の遺産を継承しているといえるのである。保存樹林を中心とした現況の保全を進めている港北ニュータウンでは、歴史が生きつづけ得るのである。

自然と調和した街づくりこそ、港北ニュータウンの誇れる目標であり、歩行者空間の計画は、人と自然を大切にすること、港北ニュータウン計画の大きな柱になっているのである。

〈都市整備局港北ニュータウン
建設部建設課主査〉